



## Ministero della Transizione Ecologica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

\* \* \*

**Parere n. 329 del 1° settembre 2021**

<b>Progetto:</b>	<p><b><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></b></p> <p><b>Protezione, sostituzione ed ampliamento di pontile galleggiante, per imbarcazioni da diporto in Comune di Portovenere.</b></p> <p><b>ID_VIP: 6173</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><b>Società Sotgiu &amp; C. Snc</b></p>

*ID\_VIP: 6173 - Protezione, sostituzione ed ampliamento di pontile galleggiante, per imbarcazioni da diporto in Comune di Portovenere (SP) - Verifica di assoggettabilità alla VIA*

## **La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS La Sottocommissione VIA**

### **1. Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:**

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*” convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77;

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017 n. 342, recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;

- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020;

- il Decreto n. 6043 del 11/10/2019 con il quale il Presidente della Giunta Regionale della Liguria ha designato, quale rappresentante regionale nella Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, la dott.ssa Cecilia Brescianini, Vice Direttore Generale Ambiente della Regione Liguria;

### **2. Ricordata la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la verifica di assoggettabilità a VIA (c.d. “screening”):**

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;

-- il D. Lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal il D. Lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:

-l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*”: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi*

*ID\_VIP: 6173 - Protezione, sostituzione ed ampliamento di pontile galleggiante, per imbarcazioni da diporto in Comune di Portovenere (SP) - Verifica di assoggettabilità alla VIA*

*e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto” ;*

*- l'art. 19, recante 'Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA', e in particolare il comma 5, secondo cui “L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi” (comma 5);*

*-gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante “Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19” e V, recante “Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19”;*

*-il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”;*

*-il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”;*

*-il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante “Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”;*

*-le Linee guida “Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);*

*-le Linee Guida della Commissione Europea “Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC”;*

*-le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;*

*-le Linee guida ISPRA per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA) n.133/2016;*

## **CONSIDERATO che:**

*- con nota del 7/06/2021, acquisita al prot. 65109/MATTM del 16/06/2021, la Società Sotgiu & C Snc ha presentato istanza di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006, per il progetto “Protezione, sostituzione ed ampliamento di pontile galleggiante, per imbarcazioni da diporto in Comune di Portovenere”;*

*- con nota prot. n. 69194/MATTM del 25/06/2021, acquisita al prot. n. 3304/CTVA del 28/06/2021, la Divisione V ha richiesto, atteso che il progetto in esame ricade nel comune di Portovenere e che*

nell'ultimo periodo per la stessa area comunale sono state presentate all'attenzione della Direzione Generale n. 5 diverse istanze, ha chiesto di ricevere: eventuali chiarimenti in merito oppure una nuova dichiarazione debitamente corretta, completa di un nuovo quadro economico anch'esso debitamente corretto; una Relazione Tecnica sugli eventuali impatti cumulativi degli interventi in realizzazione sul territorio di Portovenere; chiarimenti sull'eventuale valutazione d'incidenza;

- con nota acquisita al prot. n. 3457/CTVA del 6/07/2021, il Proponente ha trasmesso la seguente documentazione: risposta a richiesta di perfezionamento atti; dichiarazione sostitutiva verifica VIA – Revisione; relazione Tecnico estimativa Revisione; relazione tecnica integrativa allo Studio preliminare ambientale;

- con nota acquisita al prot. n. 3602/CTVA del 13/07/2021, la Divisione, verificata la completezza della documentazione trasmessa e nelle more del perfezionamento del pagamento della differenza mancante dell'onere contributivo previsto dall'art. 2 comma 1, lettera b, del Regolamento adottato con Decreto n. 1 del 4/01/2018, ha comunicato al Proponente e alle Amministrazioni in indirizzo, la procedibilità dell'istanza, precisando che dalla data della medesima nota decorre il termine di 30 giorni entro i quali, ai sensi dell'art. 19, comma 4, del D. Lgs. n. 152/2006 così come modificato dal DL 77/2021, le Amministrazioni e gli Enti territoriali in indirizzo, nonché qualsivoglia altro soggetto interessato, hanno facoltà di presentare osservazioni;

- con la stessa nota la Divisione V ha chiesto alla Regione Liguria se intende evidenziare il concorrente interesse regionale, finalizzato all'integrazione in sede istruttoria della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS;

- con la stessa nota ai sensi dell'art.19, comma 2 del D. Lgs. n.152/2006, la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente;

- con nota prot. 242152 del 15/07/2021, acquisita agli atti con prot. 78560/MATTM del 19/07/2021, la Regione Liguria, ha manifestato il concorrente interesse regionale al fine dell'integrazione;

#### **DATO ATTO:**

- che ai sensi dell'art. 50, comma 3 del D. L. 16 luglio 2020 n. 76, recante *'Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale'* l'esame della domanda è condotto ai sensi dell'art. 19 D. Lgs. n. 152/2006 nel testo vigente prima della novella di cui all'art. 50, comma 1, lett. f) dello stesso decreto;

#### **CONSIDERATO che:**

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste:

- Relazione tecnico estimativa-revisione;
- Relazione tecnico estimativa ALL 1;
- Progetto definitivo ALL 2;
- Relazione tecnica integrativa allo Studio preliminare ambientale;

– Studio Preliminare Ambientale;

- che di conseguenza la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella categoria di modifica o estensione dei progetti elencati nell'allegato II bis della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006 che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi;

## **DATO ATTO che:**

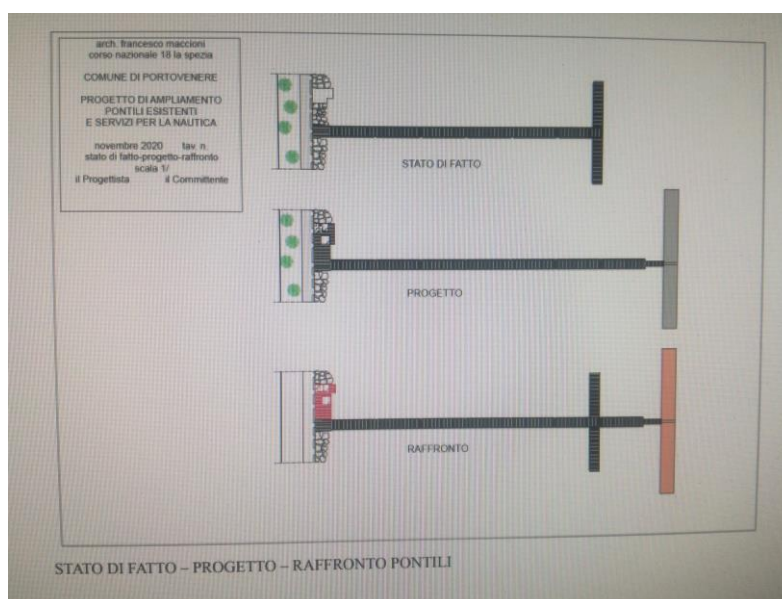
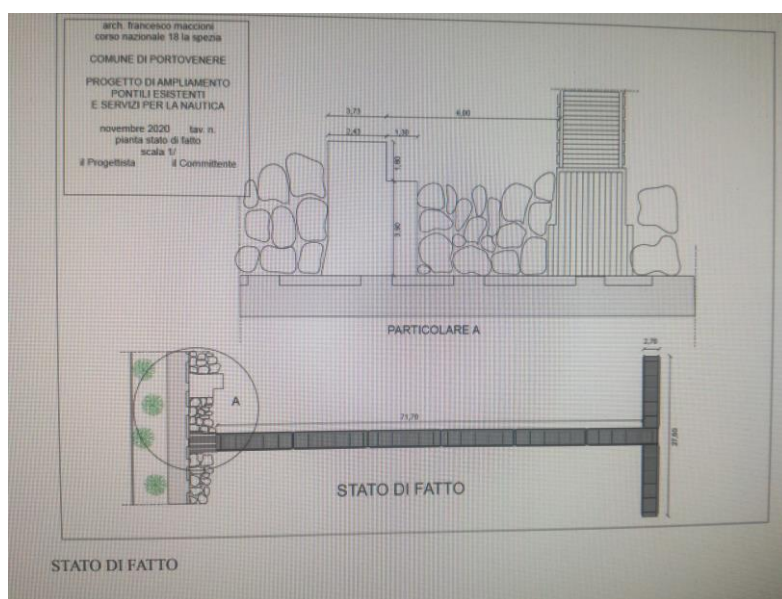
il Proponente ha fornito le seguenti precisazioni:

- **la Relazione tecnico estimativa riguarda la sostituzione e l'ampliamento di un sistema galleggiante esistente, per la protezione del sito, nonché la posa in opera di servizi collegati alla nautica da diporto, in località Portovenere (SP).** L'intervento si rende necessario per costituire un impianto galleggiante più idoneo alle condizioni meteomarine del sito; è in funzione dell'approdo per imbarcazioni da diporto ed è previsto lungo la scogliera prospiciente la passeggiata a mare confinante con la Via Umberto I. **In conformità al P.U.C. sono previsti interventi di integrazione a strutture esistenti (pontili galleggianti per nautica da diporto) e manufatti per arredo urbano e legati all'attività nautica di approdo (dehors e simili).** Più in particolare sono previsti:
  - due nuovi pontili a galleggiamento continuo, a protezione delle strutture galleggianti e delle imbarcazioni, posizionati a una distanza di 2,30 m e collegati con passerella, dai pontili destinati all'ormeggio; considerata la minima distanza, l'impianto non pregiudicherà il transito delle imbarcazioni dei residenti ormeggiate ai vicini pontili;
  - una passerella di collegamento di dimensioni 2,50 x 1,20 m, con struttura in profili saldati di lega di alluminio per impieghi marini, piano di calpestio in lamiera di alluminio e corrimano tubolare in lega di alluminio, completa di pattini in polietilene e di piastre in alluminio per l'appoggio sul pontile;
  - n. 8 corpi morti in calcestruzzo, debolmente armato con barre d'acciaio, completi di golfari adeguatamente dimensionati per l'ancoraggio delle catene; in particolare i pontili saranno collegati ai corpi morti mediante catene in acciaio nero, tipo UNI 4419, di diametro 26 mm in spezzoni completi dei necessari maniglioni di unione per una lunghezza totale di circa 160 m;
  - il pontile esistente sarà sostituito un elemento di lunghezza di 12,40 x 2,70 m e posto in opera uno nuovo anch'esso delle stesse dimensioni; quello sostituito e quello nuovo avranno le stesse caratteristiche degli esistenti nei materiali e nel piano di calpestio e i pontili risultano alleggeriti mediante l'impiego di galleggianti in materiale plastico, che offrono meno resistenza all'impatto dell'onda attenuando così la rigidità del sistema;
  - poiché l'attuale struttura è carente di servizi (uffici, locali igienici e per ricovero materiali d'uso, cala nostromo e sorveglianza), un collegamento tra la piazzola esistente che dà accesso ai pontili galleggianti, con la base in calcestruzzo esistente posta a est, che, passante sugli scogli, sarà pavimentato con doghe in legno esotico, uguale a quello già esistente sui pontili, collegato con viteria inox a struttura costituita da doghe di acciaio zincato appoggiate sulla scogliera;
  - al di sopra della piattaforma, tre manufatti di limitate dimensioni, in struttura leggera prefabbricata; uno destinato ad ufficio, uno a servizio igienico e l'altro a uso deposito e cala nostromo; detti manufatti saranno comprensivi di porte di accesso,

*ID\_VIP: 6173 - Protezione, sostituzione ed ampliamento di pontile galleggiante, per imbarcazioni da diporto in Comune di Portovenere (SP) - Verifica di assoggettabilità alla VIA*

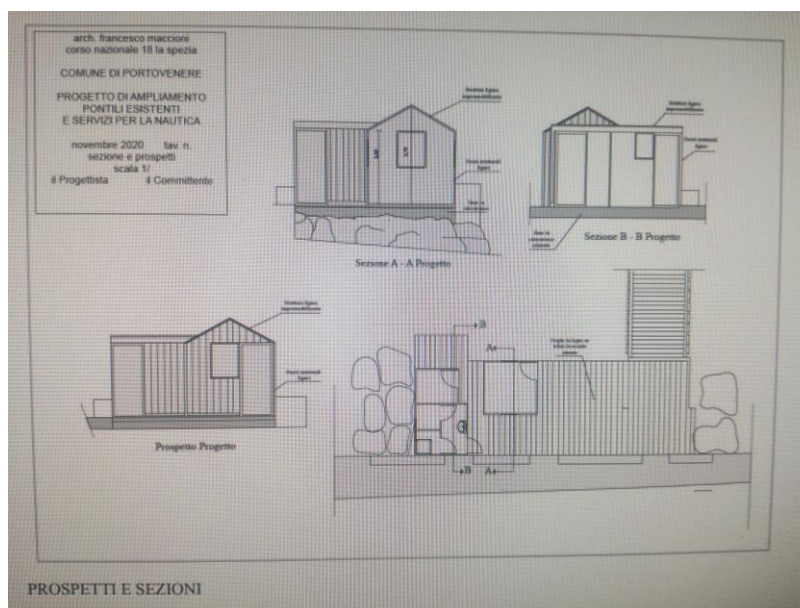
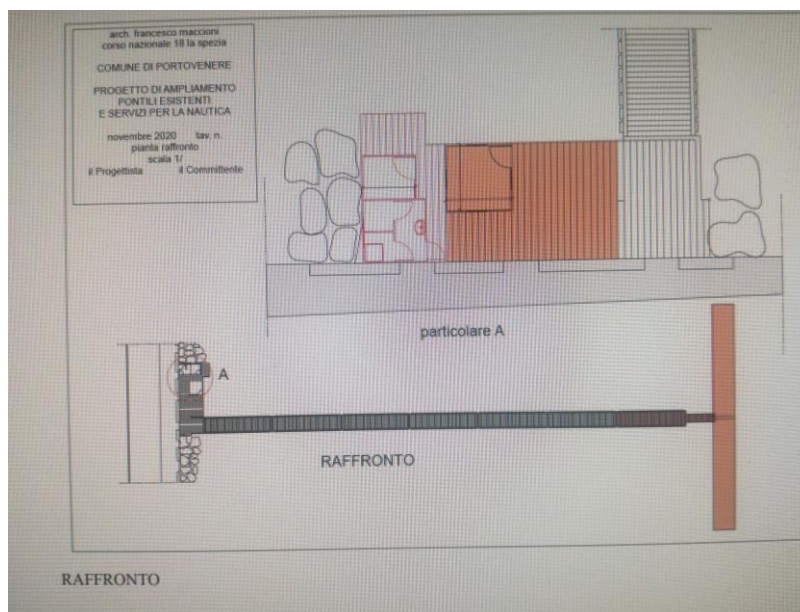
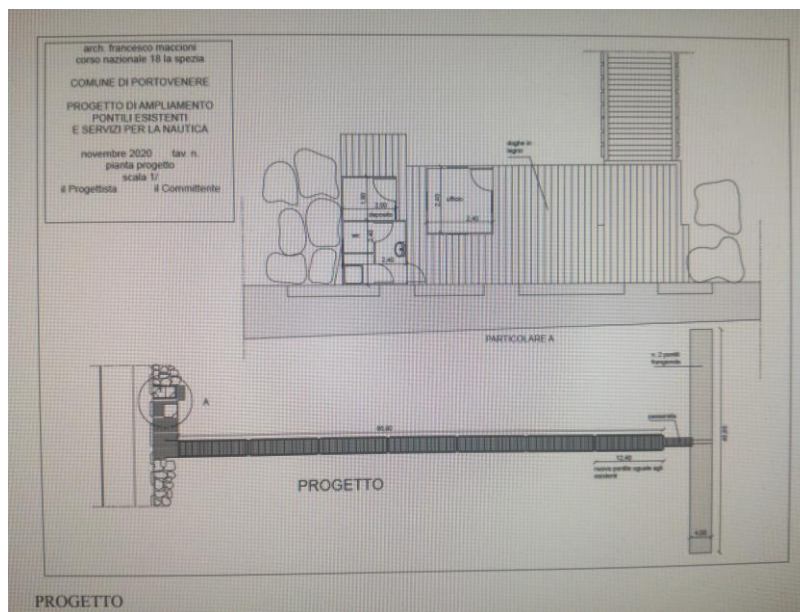
finestrature, impianto elettrico e di acqua e scarico per il locale igienico; le coperture del locale igienico e del deposito avranno copertura piana, con un'altezza interna di 2,05 m, mentre il locale a uso ufficio avrà copertura a falde inclinate con altezza minima di 2,05 m e altezza al colmo di 2,75 m;

- l'occupazione di superfici per effetto dell'intervento risulta: per la superficie acquea per nuovi pontili e passerella di 41 m<sup>2</sup>, per il pontile di protezione di 176 m<sup>2</sup>, i corpi morti aggiunti saranno due per una superficie di 12 m<sup>2</sup>; l'eccedenza della pedana, rispetto a quella esistente, risulta di 50 m<sup>2</sup> e la superficie dei manufatti è di 15 m<sup>2</sup>;
- la Relazione tecnico estimativa prevede una somma totale, al netto dell'IVA, di 242.000 Euro. Oneri per la sicurezza 8.000 Euro, spese tecniche 24.000 Euro, spese ambientali per la procedura di VIA 8.000 Euro e collaudi vari 5.000 Euro;
- il **Progetto definitivo** riguarda specificamente le sole le opere esistenti e il raffronto con quelle in progetto; più in particolare:

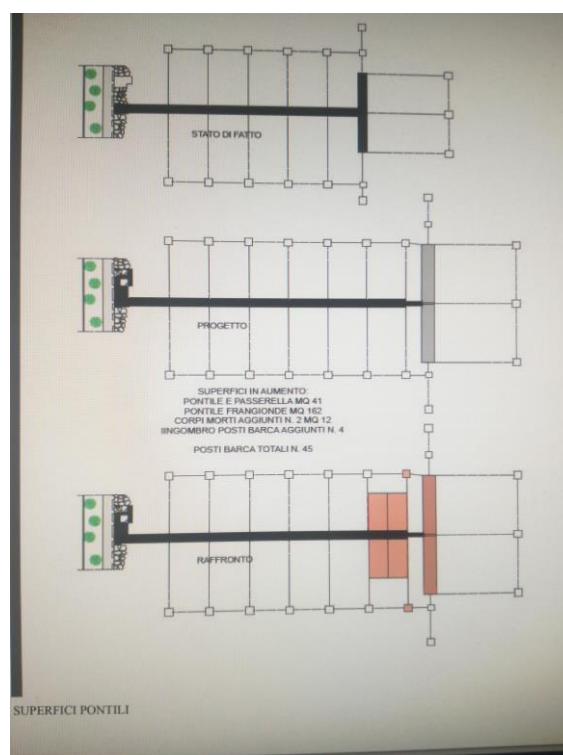
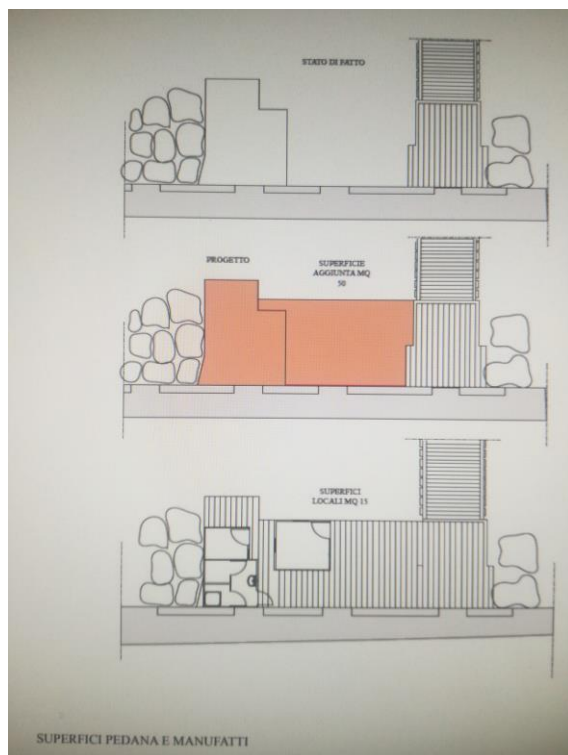




*ID\_VIP: 6173 - Protezione, sostituzione ed ampliamento di pontile galleggiante, per imbarcazioni da diporto in Comune di Portovenere (SP) - Verifica di assoggettabilità alla VIA*







- la **Relazione tecnica integrativa allo Studio preliminare ambientale** è stata predisposta al fine di rispondere alle richieste del Ministero della Transizione Ecologica con la quale fra l'altro si richiedono una Relazione Tecnica sugli eventuali impatti cumulativi degli interventi in realizzazione sul territorio di Portovenere e in merito all'eventuale integrazione della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA con la valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R.357/1997, relativamente ai seguenti siti della Rete Natura 2000: Isola Palmaria IT1345104; Fondali Isola Palmaria, Tino, Tinetto IT1345175; più in particolare il Proponente dichiara che:
  - le istanze richiamate nella nota Ministeriale sono le seguenti: 1 “Progetto per la collocazione di pontili galleggianti in attuazione al P.U.D. - Comune di Portovenere” [ID 4716], già escluso dalla VIA con Decreto Direttoriale n. 028 del 03/03/2020; 2. Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, c.9 del D. Lgs. n. 152/2006 per il progetto di “Adeguamento tecnico per la posa di pontili galleggianti frangionde- Porto turistico di PORTOVENERE in località FEZZANO” [ID5405] già esclusa da ulteriori valutazioni ambientali con comunicazione esito valutazione prot. 67881/MATTM del 2/09/2020; 3. Verifica di Assoggettabilità a VIA per il “Progetto per la riorganizzazione dello specchio a mare antistante la passeggiata pubblica a margine del campo sportivo di Le Grazie con posa di pontili galleggianti ad uso punto d'ormeggio” [ID5770-5771- 5772-5773], già escluso dalla VIA con decreto Direttoriale n.186 del 15/06/2021; 4. Verifica di Assoggettabilità a VIA per l’“Installazione nuovo Pontile d'attracco per natanti presso impianto di distribuzione carburanti sito in Passeggiata dell'Olivio nel Comune di Porto Venere” [ID5874], già escluso dalla VIA con Decreto Direttoriale n. 187 del 15/06/2021; 5. Verifica di Assoggettabilità a VIA per il Progetto definitivo AREA2 per il completamento della passeggiata pubblica e realizzazione di zona per la nautica comune di Portovenere (SP) [ID6053], in fase di istruttoria tecnica presso la Commissione VIA-VAS, per la quale sono state rappresentate dal Ministero osservazioni analoghe a quella di cui al

progetto in questione.); sempre secondo il Proponente il progetto in esame è di dimensioni modeste e riguarda la messa in sicurezza di pontile già esistente e di un limitato ampliamento; tutti i progetti, pur rientrando nei limiti territoriali geografici del Comune di Portovenere (SP), non sono tra loro collegati né concettualmente, né fisicamente, né per ragioni soggettive;

- i seni di Fezzano, Le Grazie e Portovenere (sedi delle opere in esame) sono tra loro fisicamente separati, motivo per cui diventa comprensibile che i progetti non sono tra loro relazionati. Inoltre le 6 opere hanno tra loro natura soggettiva e oggettiva differente: 1 e 5 sono di natura pubblica, proposte direttamente dal Comune di Portovenere; 2, 3, 4 e 6, sono, invece, di natura privata;
- tutto ciò ad avvalorare la tesi secondo cui non si tratta di un disegno complessivo sottoposto ad un frazionamento artificioso o intenzionale.
- in particolare il Proponente afferma che:
  - 1. il progetto di natura pubblica è stato presentato dal Comune di Portovenere per la collocazione di nuovi pontili galleggianti per residenti e forze dell'ordine;
  - 2. il progetto è stato presentato da GNL Italia come opera privata;
  - 3. il progetto è stato presentato come opera privata dalle Associazioni sportive di Le Grazie, già titolari di concessione per le catenarie;
  - 4. il progetto è stato presentato da ENI come opera privata funzionale al miglioramento del pontile di attracco già esistente per l'utilizzo dell'impianto di distribuzione carburanti per natanti;
  - 5. il progetto di natura pubblica è stato presentato dal Comune di Portovenere per il completamento della passeggiata pedonale pubblica e la riorganizzazione dei pontili già esistenti delle Associazioni sportive in una zona della nautica con limiti spaziali ben definiti;
  - **6. il progetto in esame riguarda un adeguamento di un pontile già esistente** ed è estraneo e distante dai siti di natura 2000 indicati nella nota e soprarchiamati e non incide né direttamente né indirettamente con i medesimi per cui non risulta necessaria né utile la valutazione di incidenza;
- lo **Studio Preliminare Ambientale** illustra in particolare che:
  - l'intervento in progetto è localizzato lungo la passeggiata del litorale costiero di Porto Venere che si sviluppa in direzione sud-sud-ovest verso nord- est, che fiancheggia a mare una zona interessata da spiagge, strutture balneari e pontili di ormeggio;
  - il tratto di costa in cui il pontile si inserisce è orientato da SSO verso NE ed è costituito da un ampio golfo aperto, più profondo sul lato di levante in corrispondenza del Seno dell'Olivio, oggetto d'interventi mediante scogliere in massi naturali aderenti poste a protezione della via litoranea o di altre infrastrutture con la presenza di vari pontili galleggianti collocati lungo la costa realizzati a partire dagli anni '90. I tratti di spiaggia presenti sono di ampiezza limitata e molto antropizzate. Sono presenti vari bacini idrografici scolanti a mare di dimensioni ridotte e poco significativi in termini di apporto sedimentario alle celle di spiaggia. Dal punto di vista geologico, in questo tratto la costa è impostata interamente nei litotipi carbonatici della formazione della Spezia e coinvolti nella grande piega antifforme della Spezia (Abbate et al., 2005). La costa presenta un andamento sinuoso poco

pronunciato con modeste insenature (e.g. Seno dell'Olivio) circondate da versanti poco acclivi digradanti verso mare. I tratti a costa alta rocciosa sono molto brevi e caratterizzati da altezze modeste, e perlopiù concentrati in corrispondenza della prominenza di Punta del Frate. Dai più recenti rilievi batimetrici emerge un andamento uniforme lungo la costa di Portovenere e un andamento delle batimetriche con una maggiore acclività nella porzione meno profonda della spiaggia sommersa, fino alla batimetrica dei 5 metri, presumibilmente causata dalla presenza del substrato roccioso. Successivamente le pendenze sono meno acclivi fino alla -12 metri per poi ridursi ulteriormente fino al centro della baia di La Spezia raggiungendo la quota di 15 metri. Tutta la zona costiera dato il suo l'orientamento e la protezione offerta dall'isola Palmaria, risulta abbastanza protetto dai mari di Libeccio e in minor misura da quelli di Scirocco, che tuttavia nei momenti di maggiore intensità, caratteristica di questi ultimi anni, fanno sentire la loro forza. La dinamica sedimentaria è presente ma molto attenuata dal fatto che le onde giungono sotto costa con energie abbastanza ridotte. Le onde, propagate dal largo, che sotto costa mantengono, in corrispondenza del frangimento, valori più elevati di altezza d'onda, sono quelle rappresentative dei mari che hanno direzione di provenienza al largo da Scirocco. Si hanno grandi riduzioni nei valori di altezza d'onda, per i mari provenienti da Libeccio e da Scirocco, come già detto per l'esposizione e la presenza dell'isola Palmaria; anche per le provenienze da Scirocco le onde arrivano sotto costa con altezze d'onda basse. Le ortogonali d'onda si dispongono in entrambi i casi ortogonali alla linea di costa e le altezze d'onda rimangono comunque contenute;

- non si evidenziano in questo tratto di costa particolari punti di convergenza o divergenza del moto ondoso. La modellazione matematica, secondo il Proponente, ha inoltre permesso di individuare la linea dei frangenti. Per la direzione da scirocco si riscontrano i valori maggiori di altezza d'onda al frangimento. Per gli eventi annuali la profondità di inizio frangimento si attesta intorno ai 5 metri, mentre per gli eventi cinquantennali e centennali la profondità al frangimento varia tra 6 e 10.6 metri per quella centennale;
- la qualità ambientale del tratto costiero in esame è complessivamente buona. Lo stato ecologico, ai sensi della classificazione intermedia 2014-2016 (di cui alla D.G.R. 446/2018) è definito in classe "buono". Il quadro generale fornito dai dati è piuttosto confortante; il livello di IPA e PCB, contaminanti ubiquitari legati alla presenza umana sul territorio, sono al di sotto dei limiti di attenzione, come pure in generale i principali metalli di interesse tossicologico, eccetto che per un lieve superamento dello standard di qualità del Piombo nel 2015. Il giudizio dello stato ambientale sulla condizione trofica del corpo idrico risulta positivo in stato buono-elevato. Per quanto riguarda la balneazione la classificazione delle aree di balneazione presenti, riferita al quadriennio 2014-2017, risulta eccellente per tutte le acque di balneazione;
- il sito si trova all'interno del perimetro iscritto nei siti UNESCO quale Sito UNESCO 'Porto Venere, Cinque Terre e le Isole (Palmaria, Tino e Tinetto)' che non prevede alcun vincolo o prescrizione ostativa all'intervento di cui al progetto in esame, che non è peraltro interessato dai limiti del Parco naturale Regionale di Portovenere, istituito con legge regionale n. 30 del 3 settembre 2001. Non sono presenti aree di interesse Nazionale né siti di Rete Natura 2000. Unico elemento di rilievo è la presenza del vincolo paesaggistico generalizzato sulle aree di costa marine ex artt. 136 e 142 del D. Lgs. n. 42/2004 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio), che sono interessate dal Vigente Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico Regionale (PTCP);

- Per quanto concerne gli strumenti di pianificazione, il Proponente dichiara quanto segue:
  - il PUC (Piano Urbanistico Comunale) del Comune di Porto Venere classifica, nella descrizione fondativa dei caratteri dell'edificato, la zona interessata quale "zona costa e passeggiata di Portovenere" e prevede per la "zona costa e passeggiata" in esame utilizzi per attività nautiche in cui è consentita la installazione di attrezzature e servizi per la nautica (quali attracchi, pontili, etc.). Il rilascio di permessi di costruire relativi all'installazione di punti d'ormeggio è subordinato alla approvazione del progetto di utilizzo degli specchi acquei (PUD) contenente i parametri quantitativi e qualitativi delle nuove previsioni, le necessarie dotazioni e sistemazioni delle aree a terra e, se del caso, la ricollocazione, riorganizzazione o l'eliminazione di gavitelli esistenti. Il progetto proposto è pertanto, secondo il Proponente, coerente e conforme con lo Strumento Urbanistico Generale Vigente;
  - il PUD (Progetto di utilizzo delle aree demaniali) del Comune di Portovenere classifica il sito in argomento come area per Attività nautiche punti di ormeggio e il pontile specificamente individuato con il numero n. 12;
  - il PTC (Piano Territoriale di Coordinamento provinciale), nel rispetto dei principi di sussidiarietà, adeguatezza, responsabilità e cooperazione, definisce gli indirizzi strategici per le politiche e le scelte di pianificazione territoriale, paesistica, ambientale e urbanistica di rilevanza sovracomunale. Il PTC contiene indicazioni di natura: argomentativa, propositiva, c. dispositiva/regolamentare, d. programmatica, e. valutativa. Le indicazioni di natura dispositiva/regolamentare sono rappresentate:
    - a) da direttive nei confronti dei futuri atti di pianificazione, il cui mancato recepimento, totale o parziale, deve essere motivato dagli esiti di specifiche indagini di dettaglio, tali da modificare il quadro delle conoscenze e delle valutazioni di fattibilità, opportunità o convenienza sulle quali si è basato il PTC;
    - b) da prescrizioni, che impongono ai Comuni l'adeguamento dei rispettivi Piani entro un termine congruo a tal fine stabilito,

pertanto le previsioni del PTC provinciale come quello in progetto che si caratterizza per essere coerente con non hanno effetti diretti sugli interventi le linee di indirizzo e di sviluppo del territorio della Provincia della Spezia;

- il PTCP (Piano territoriale di coordinamento paesistico regionale) qualifica la zona quanto a caratteri del paesaggio per Morfologia: *"Le emergenze morfologiche sono date dalla costa alta, con affioramenti rocciosi ed alcune spiagge strette, accessibili solo dal mare, nel versante nord-ovest, e da una serie di baie, anche profonde, sul golfo di La Spezia; a monte dell'abitato di Portovenere sono situate cave di Portoro (marmo grigio) di antichissimo sfruttamento. Di notevole valore paesistico è l'isola Palmaria, caratterizzata da un versante roccioso, con grotte, a picco sul mare e da quello opposto che scende gradatamente all'arenile, con approdi e lembi di spiaggia, coronata da vegetazione mediterranea."* E quanto ad Insediamenti: *"Il sistema termina con il borgo aggregato e fortificato di Portovenere caratterizzato da un tessuto a sviluppo lineare, alta densità e maglie edilizie continue ed*

*omogenee divenuto importante centro turistico, con porticciolo, ed una estesa area di recente edificazione prospettante la baia. Le isole, viceversa, a parte alcune emergenze monumentali sono prive di insediamenti. Su tutto l'ambito si distribuiscono numerose architetture isolate, santuari di mezza costa, ma soprattutto strutture a carattere militare, facenti parte del sistema difensivo del golfo di La Spezia. Per quanto riguarda le emergenze storico-archeologiche si notano: il borgo marittimo fortificato di Portovenere di origine medievale, con sopravvivenza di chiese ed opere difensive; case del XVI secolo; resti di insediamenti monastici alto medievali e giacimenti preistorici nelle isole.” Gli indirizzi di pianificazione per l’assetto insediativo prevedono il Mantenimento: “L’indirizzo normativo è volto a tutelare gli attuali rapporti di equilibrio esistenti tra aree insediate e aree non insediate. I valori marginali di incremento previsti dalla normativa sono da intendersi riferiti agli attuali insediamenti esistenti nella parte dell’ambito prossimo alla città di La Spezia. Sulle restanti parti dell’ambito, isole comprese, le potenzialità insediative sono da ritenersi esaurite.” Per le Azioni previste dal PTCP, le proposte di Piano “si collocano pertanto nell’ottica di un progressivo riequilibrio di questa realtà proponendo una serie di interventi così sintetizzati: - formazione di un parco organizzato per la fruizione in accordo con le disposizioni della legge regionale istitutiva approvata nel dicembre del 1985 comprendente il promontorio di Portovenere e le Isole Palmaria, Tino e Tinetto rese accessibili per riduzione delle servitù militari, sia con un adeguato servizio marittimo che con una migliore infrastrutturazione delle percorrenze pedonali e dei servizi presenti o da istituire al loro interno.” In ragione del vincolo paesistico generalizzato il progetto sarà sottoposto in sede di rilascio di permesso a costruire al parere della competente Soprintendenza regionale ai beni culturali e del paesaggio. Il sito non è interessato da Vincoli specifici sul patrimonio culturale ex artt.10 e 12 del D. Lgs 42/2004 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio);*

- per quanto riguarda l’Ambiente Marino e sottomarino costiero, l’ambito del canale di Portovenere presenta una formazione relittuale di un più vasto posidonieto, che un tempo occupava gran parte del canale tra Portovenere e l’Isola Palmaria, costituita da un’ampia area di matte morta; sono da segnalare alcune piccole aree di Posidonia oceanica vitale che colonizzano un ciglio di scarpata, a circa 5 metri di profondità, che percorre abbastanza linearmente il canale tra l’isola e il centro abitato di Portovenere.
  - un più recente studio di impatto ambientale relativo al posizionamento di pontili galleggianti (Belluscio, 2018), conferma, come dichiara il Proponente, la presenza di chiazze di *Posidonia oceanica* antistanti la costa di Portovenere; tali formazioni risultano circondate da estesi affioramenti di matte morta che confermano il fenomeno regressivo già descritto. Ciò confermato, secondo sempre il Proponente, anche da recenti studi effettuati per conto della Regione Liguria e riportati nell’atlante degli Habitat Marini della Liguria, edito nel dicembre 2019, circa i popolamenti bentonici presenti nelle zone limitrofe al pontile, nonché dalla Carta delle Biocenosi estratta dal Geoportale della regione Liguria;
  - nelle aree del sito di intervento sono state effettuate immersioni al fine di verificare lo stato dell’ambiente marino interessato da interventi e lavori. Sinteticamente il fondale è caratterizzato da un sedimento caratterizzato da frammenti di rocce e sabbie-fango e non si rileva la presenza di specie

bentoniche e biologiche di particolare interesse naturalistico e/o oggetto di tutela. Il fondo sabbioso-fangoso del sito è buon tenitore;

- i fondali che interessano la zona presentano una stretta fascia di massi di varie dimensioni facente parte delle opere di difesa della costa all'innesto del pontile sulla passeggiata lungo costa. Procedendo in direzione est verso il mare la zona sottostante il pontile attuale e quello risistemato e ampliato a progetto vede presente una zona mista di frammenti rocciosi - sabbia e fango, senza presenza di elementi biologici e botanici di qualche rilievo, che degrada da 11 m a 12 m circa. Solo molto più lontano, sempre secondo il Proponente, è possibile trovare una chiazza di *Posidonia oceanica*, come confermato dagli studi regionali già richiamati, che non potrà essere interferita né dai pontili né dai lavori di sistemazione ad essi relativi, priva quindi di effetti diretti e indiretti. La zona terrestre interessata dalla sistemazione dei pontili, che non subisce variazioni significative non è interessata da zone di tutela ambientale ma solo di contesto paesaggistico. La Zona costiera oggetto di Vincolo Paesistico è interessata dal posizionamento di volumi di servizio a terra per i quali la progettazione è adeguata ad un corretto insediamento nel paesaggio riprendendo i motivi tipici delle caratteristiche strutture balneari al contorno. A tal fine in sede di esame del permesso a costruire sarà oggetto di specifico Parere Paesistico. Non sussistendo particolari condizioni di posa da privilegiare, il Proponente ritiene di rimandare al direttore dei lavori, in relazione a tempi di lavoro, alle condizioni meteo e della situazione della stagionalità la scelta della data dell'avvio dei lavori, scegliendo le modalità di posa più opportune da mare o da terra, anche al fine di limitare l'impatto del cantiere sulla passeggiata a terra. Sul fondale marino saranno posizionati i corpi morti dei pontili a ridosso dell'impronta dei medesimi pontili, la cui collocazione non presenta particolari vincoli stante l'assenza di qualsiasi elemento biologico e botanico di rilievo. I corpi morti ancorati a parallelepipedi di calcestruzzo non daranno luogo a asportazioni e movimentazione di materiale e saranno adagiati al fondale fangoso.
- per quanto concerne l'impatto a terra aree di cantiere questo sarà prevalentemente legato alla realizzazione della nuova pavimentazione / piattaforma di connessione del pontile ai locali di servizio a terra e alla presenza di aree di cantiere e stoccaggio e interesserà l'area circostante per la sola durata dei lavori. Le zone di cantiere sulla terraferma saranno delimitate con la tradizionale recinzione in pannelli orsogrill elettrosaldato su cui saranno posizionati cartelli informativi di sicurezza e divieto e da cancelli adeguati al passaggio di personale e dei mezzi e attrezzature necessarie. Nell'area di cantiere sarà individuata una zona di stoccaggio dei materiali, delimitata e segnalata anche con apparecchiature luminose, e locale amovibile per spogliatoio/servizi igienici;
- per quanto riguarda le emissioni acustiche in ambito di cantiere, non conoscendo al momento l'elenco preciso delle macchine e attrezzature utilizzate, si può prevedere sulla chiatta galleggiante un pontile o una gru, e la presenza del materiale per il getto del calcestruzzo / o la posa dei basamenti in calcestruzzo già gettato a terra; tenuto conto della tipologia e del numero delle macchine impiegate e delle procedure per l'esecuzione dei lavori, del tempo medio di impiego delle stesse macchine, del prevedibile coefficiente di contemporaneità di utilizzo, con particolare riferimento alla potenza dei motori installati e delle possibili lavorazioni da eseguirsi, e considerando l'utilizzo di una gru mobile su chiatta distante oltre 50 m. dalla linea di

costa, un livello di emissione particolarmente elevato di 90 dBA, a partire dalla chiatta e una trasmissione priva di ostacoli si hanno le seguenti risultanze: a distanza di 10 m, 70 dBA, a distanza di 50 m. 56 dBA Tenuto conto della classificazione acustica del territorio comunale vigente le aree sono tutte classificate in classe IV, in periodo di classificazione acustica estiva e in zona III in periodo di classificazione acustica invernale, rispettivamente con i seguenti limiti: estivo, Diurno 65 dBA e Notturno 55 dBA; invernale 60 dBA e Notturno 50 dBA;

Pertanto, tenuto conto che il tempo di posa dei pontili ha una durata ridotta rispetto all'intero periodo di osservazione diurno, il Leq diurno è molto inferiore, secondo il Proponente, ai livelli riportati nelle tabelle e inferiore ai limiti della classificazione acustica vigente nel Comune di Portovenere. Si consideri altresì che le abitazioni e le attività commerciali presenti in zona sono ben più distanti della misura di 50 m. assunta cautelativamente. Si tratta comunque di attività di carattere temporaneo, limitatamente alla durata del cantiere, che presumibilmente non si protrarrà per oltre 30 giorni di durata, che sarà assoggettata ad autorizzazione temporanea ai sensi del vigente regolamento comunale per la tutela dell'inquinamento acustico;

- per quanto concerne la componente Aria, non sono previste attività che provochino emissioni in atmosfera degne, secondo il Proponente, di particolare menzione;
- per quanto concerne i Rifiuti, non è prevista in conseguenza dell'intervento la produzione di rifiuti;
- per quanto concerne gli Scarichi Idrici, quelli derivanti dai servizi igienici di nuova realizzazione saranno convogliati, mediante scavi, rinterri e posa di tubazione interrata di PVC, nella fognatura pubblica passante al di sotto della vicina strada;
- il Proponente conclude che l'analisi delle componenti ambientali considerate ha messo in evidenza che non saranno introdotti impatti ambientali negativi e che gli interventi miglioreranno lo stato attuale anche in termini di sicurezza del pontile esistente interessato dall'intervento contribuendo altresì al miglioramento della sicurezza dei pontili comunali adiacenti;

#### **EVIDENZIATO inoltre che:**

- la verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;

- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

#### **In ordine alle caratteristiche progettuali**



**Il Progetto riguarda la protezione, sostituzione e ampliamento di pontile galleggiante**, per imbarcazioni da diporto in Comune di Portovenere, in disponibilità del soggetto proponente, realizzati in forza di permesso a costruire n.85/2004 del 29/11/2004 e concessione demaniale in essere rilasciata in data 4 settembre 2004 dal Comune di Porto Venere. La concessione è, allo stato attuale, rinnovata ope-legis al 31/12/2033, ma dovrà, per poter essere realizzato il progetto medesimo, modificata in ampliamento. Il miglioramento dell'attracco e ragioni di sicurezza sono a motivazione della esclusione della alternativa così detta 0.

Il progetto prevede diversi interventi:

- l'allungamento del pontile galleggiante esistente con l'aggiunta di un elemento di 12,40 m. di lunghezza e 2,70 m. di larghezza, come gli esistenti, e la sostituzione di un elemento esistente. Quello sostituito e quello nuovo avranno le stesse caratteristiche degli esistenti nei materiali e nel piano di calpestio e risultano alleggeriti in ragione dell'impiego di galleggianti in materiale plastico, che offrono meno resistenza all'impatto dell'onda;
- la sostituzione della testata esistente, attualmente di 27,5 m, con una nuova testata, della lunghezza di 40 m. e 4,40 m. di larghezza, distante 2,3 m dal pontile galleggiante cui è collegata tramite passerella, costituita, a protezione delle strutture galleggianti e delle imbarcazioni, da nuovi pontili di elevata resistenza strutturale mediante accoppiamento a mezzo di flangiatura rigida di n. 4 elementi di pontile galleggiante (n. 2 di lunghezza di mt 12 e n. 2 di lunghezza mt 8) ad alto dislocamento e galleggiamento discontinuo, ognuno costituito da un robustissimo telaio, rinforzato rispetto allo standard, in acciaio saldato e zincato a caldo con piano di calpestio in doghe lignee smussate e scanalate di legno duro tropicale naturalmente durevole. Il pagliolato sarà avvitato su speciali longheroni in alluminio bullonati sul telaio portante. Ogni elemento da 20 x 4,40 m è supportato da 16 unità galleggianti in speciale calcestruzzo armato con nucleo interno in polistirolo espanso a cellula chiusa che garantisce l'inaffondabilità. Il molo è dotato di vani laterali e vano centrale a cavallo della flangiatura, coperti da pannelli, in legno e amovibili, per l'installazione degli impianti tecnologici e la verifica dei telai e dei collegamenti con i galleggianti;
- il collegamento del pontile galleggiante con il pontile di testata avviene tramite una passerella di dimensioni 2,50 x 1,20 m, con struttura in profili saldati di lega di alluminio per impieghi marini, piano di calpestio in lamiera di alluminio e corrimano tubolare in lega di alluminio, completa di pattini in polietilene e di piastre in alluminio per l'appoggio sul pontile, dotata di una speciale piastra a scivolo per il fissaggio sul pontile e di corrimano fisso;
- il sistema di ancoraggio comprende n. 8 corpi morti in calcestruzzo, debolmente armato con barre d'acciaio, completi di golfari adeguatamente dimensionati per l'ancoraggio delle catene, collegati ai pontili mediante catene in acciaio nero, tipo UNI 4419;
- la realizzazione di nuovi locali di servizio legati all'approdo lungo la scogliera prospiciente la passeggiata a mare confinante con la Via Umberto I, attualmente la struttura carente di servizi (uffici, locali igienici e per ricovero materiali d'uso, cala nostromo e sorveglianza). Tra la piazzola esistente che dà accesso ai pontili galleggianti, con la base in calcestruzzo esistente posta a est, è previsto un collegamento, passante sugli scogli, pavimentato con doghe in legno esotico, uguale a quello già esistente sui pontili, collegato con viteria inox a struttura costituita da doghe di acciaio zincato appoggiate sulla scogliera. Al di sopra della piattaforma saranno realizzati tre manufatti di limitate dimensioni, in struttura leggera prefabbricata; uno destinato ad ufficio, di dimensioni 2,40 x 2,40 m; uno a servizio igienico, accessibile a disabili e l'altro ad uso deposito e cala nostromo, di dimensioni 1,60 x 2,00 m.

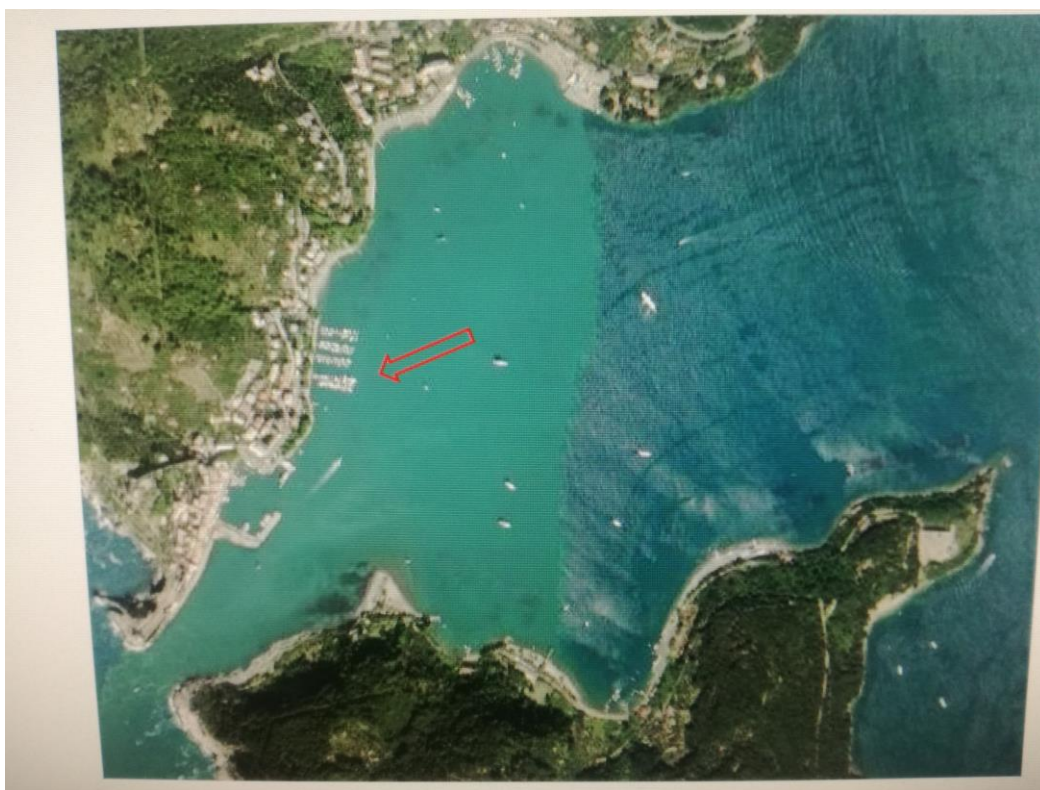
*ID\_VIP: 6173 - Protezione, sostituzione ed ampliamento di pontile galleggiante, per imbarcazioni da diporto in Comune di Portovenere (SP) - Verifica di assoggettabilità alla VIA*

Le coperture del locale igienico e del deposito avranno copertura piana, con un'altezza interna di 2,05 m, mentre il locale a uso ufficio avrà copertura a falde inclinate con altezza minima di 2,05 m e altezza al colmo di 2,75 m. Gli scarichi dei servizi igienici saranno convogliati, mediante scavi, rinterri e posa di tubazione interrata di PVC, nella fognatura pubblica passante al di sotto della vicina strada;

- riguardo la consistenza e la qualità dell'intervento, il Proponente specifica che l'occupazione di superfici per effetto dell'intervento risulta l'eccedenza della pedana, rispetto a quella esistente, risulta di 50 m<sup>2</sup> e la superficie dei manufatti è di 15 m<sup>2</sup>;
- considerato che la distanza dal borgo antico è a un centinaio di metri, con costruzioni simili a quelle in progetto destinate all'accoglienza turistica per l'imbarco sui vaporetto e che nell'insieme delle relazioni urbanistiche e paesistico ambientali, **non si apprezzano significative modificazioni del tessuto esistente**, di volumetria contenuta e impiego di materiali idonei mentre **si conviene con il Proponente sulla qualità dell'offerta di attracco**, sia per i servizi aggiuntivi offerti sia per il miglioramento della sicurezza delle barche in attracco al pontile nonché ai pontili adiacenti in gestione comunale.

**In ordine alla localizzazione del progetto:**

L'intervento in progetto è localizzato lungo la passeggiata del litorale costiero di Porto Venere che si sviluppa in direzione sud-sud-ovest verso nord-est, che fiancheggia a mare una zona interessata da spiagge, strutture balneari e pontili di ormeggio.



**In particolare l'intervento insiste su manufatti esistenti già, come prima detto, in concessione al Proponente, escludendo di fatto la possibilità di soluzioni localizzative alternative.**

### **In ordine agli scavi e alle demolizioni**

L'intervento non prevede scavi ma la demolizione di alcune strutture esistenti (molo, testata e altro), per le quali **il Proponente non precisa né volumi né indica il destino dei materiali demoliti.**

### **In ordine alle interferenze**

Le interferenze riguardano, per le strutture esistenti, solo quelle già in concessione al Proponente.

### **In ordine alla vulnerabilità del progetto rispetto a eventi naturali**

Il tratto di costa in cui il pontile si inserisce è orientato da SSO verso Nord Est, ed è costituito da un ampio golfo aperto, più profondo sul lato di levante in corrispondenza del Seno dell'Olivio; la Baia di Porto Venere è particolarmente interessata dai venti quando soffiano dal III e IV quadrante. La presenza dell'Isola Palmaria la rendono protetta dalle agitazioni ondose provenienti da S e SW. Il mare di SW, che entra dal passaggio di Porto Venere, giunge attenuato dalle secche e dalla costa.

**Tutta la zona costiera in ragione dell'orientamento e della protezione offerta dall'isola Palmaria, che comporta significative riduzioni nei valori di altezza d'onda,** risulta abbastanza protetto dai mari di Libeccio e, in minor misura, da quelli di Scirocco, che tuttavia nei momenti di maggiore intensità, caratteristica di questi ultimi anni, fanno sentire la loro forza. La dinamica sedimentaria è presente ma molto attenuata dal fatto che le onde giungono sotto costa con energie abbastanza ridotte, anche quelle provenienti da Scirocco; complessivamente le ortogonali d'onda si dispongono in entrambi i casi ortogonali alla linea di costa e le altezze d'onda rimangono quindi contenute.

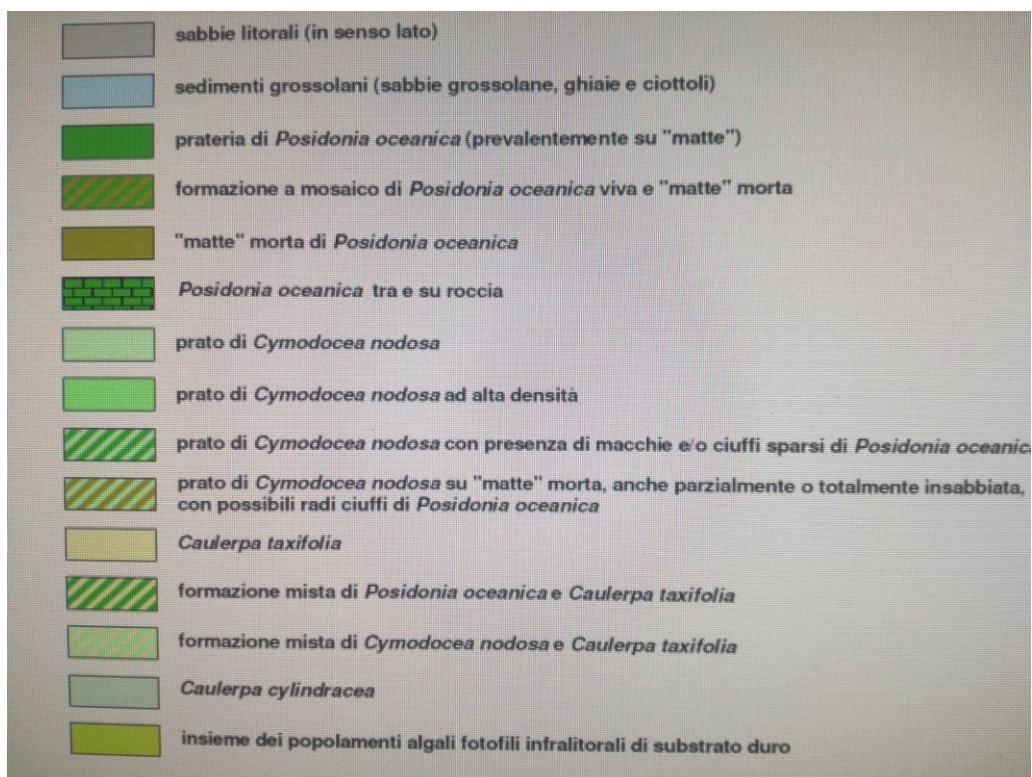
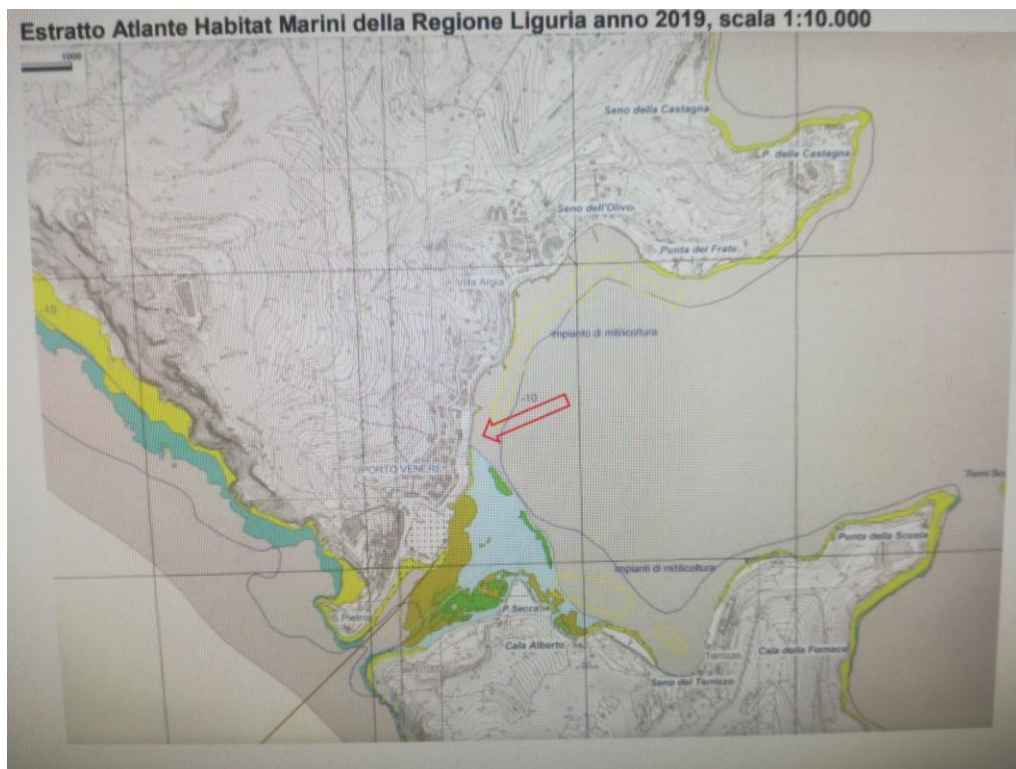
La modellazione matematica ha inoltre permesso di individuare la linea dei frangenti: per la direzione da scirocco si riscontrano i valori maggiori di altezza d'onda al frangimento. Per gli eventi annuali la profondità di inizio frangimento si attesta intorno ai 5 metri, mentre per gli eventi cinquantennali e centennali la profondità al frangimento varia tra 6 e 10.6 metri.

### **In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale e alle caratteristiche della biocenosi marina**

Per quanto concerne **l'ambiente marino**, un recente studio di impatto ambientale relativo al posizionamento di pontili galleggianti (Belluscio, 2018), conferma la presenza di chiazze di *Posidonia oceanica* antistanti la costa di Portovenere, circondate da estesi affioramenti di matite morte che confermano un fenomeno regressivo, già confermato anche da recenti studi effettuati per conto della Regione Liguria e riportati nell'atlante degli Habitat Marini della Liguria, edito nel dicembre 2019, circa i popolamenti bentonici presenti nelle zone limitrofe al pontile, nonché dalla Carta delle Biocenosi estratta dal Geoportale della regione Liguria.

Nelle aree del sito di intervento sono state effettuate immersioni che hanno permesso di riscontrare **un fondale caratterizzato da un sedimento caratterizzato da frammenti di rocce e sabbie-fango, senza la presenza di specie bentoniche e biologiche di particolare interesse naturalistico e/o oggetto di tutela**, che degrada da m.11 a m.12 circa. Solo molto più distante è possibile trovare una chiazza di *Posidonia oceanica*, come confermato dagli studi regionali già richiamati, che non potrà essere interferita né dai pontili né dai lavori di sistemazione, priva quindi di effetti diretti e indiretti.

In ordine alle caratteristiche della biocenosi marina



La zona terrestre della sistemazione dei pontili non è interessata da zone di tutela ambientale ma solo di contesto paesaggistico, che prevede la progettazione di manufatti in un corretto insediamento nel paesaggio riprendendo i motivi tipici delle caratteristiche strutture balneari al



*ID\_VIP: 6173 - Protezione, sostituzione ed ampliamento di pontile galleggiante, per imbarcazioni da diporto in Comune di Portovenere (SP) - Verifica di assoggettabilità alla VIA*

contorno. A tal fine in sede di esame del permesso a costruire il progetto sarà oggetto di specifico Parere Paesistico.

#### **Tenuto conto:**

delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

- MiC con nota prot. n. 28102-P in data 18/08/2021, acquisita al prot. n. CTVA/4284 del 19/08/2021;
- Regione Liguria con nota prot. n. PG/2021/271889 in data 13/08/2021, acquisita la prot. n. MATTM/89339 del 13/08/23021;
- Provincia di La Spezia con nota in data 12/08/2021 acquisita la prot. n. MATTM/88977 in data 13/08/2021.

#### **Valutato il progetto:**

##### **Con riferimento agli elaborati progettuali:**

Gli elaborati forniti hanno consentito una sufficiente comprensione delle opere di protezione, sostituzione e ampliamento di pontile galleggiante esistente, peraltro di entità modesta, che il Proponente intende realizzare, dal punto di vista sia dimensionale sia architettonico che si rendono necessarie per costituire un impianto galleggiante più idoneo alle condizioni meteomarine del sito.

##### **Con riferimento alle osservazioni espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D. Lgs. n. 152/2006**

- il MiC conclude le proprie osservazioni non ritenendo necessario l'assoggettamento del progetto alla procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale a condizione che nelle fasi successive della progettazione, siano svolti approfondimenti relativamente alla verifica degli impatti paesaggistici dei volumi in elevazione posti tra il mare e le percorrenze di Lungomare (Via Olivo, Passeggiata Aldo Moro), valutando eventualmente anche una loro localizzazione alternativa;
- la Regione Liguria al termine delle proprie osservazioni conclude che, in considerazione della tipologia e delle modeste dimensioni della previsione di ampliamento del pontile galleggiante in esame, si ritiene che l'intervento non presenti criticità per nessuno dei comparti ambientali di competenza;
- la Provincia di La Spezia esprime alcune considerazioni e precisazioni, concludendo che non si rilevano, nella documentazione presentata, elementi attinenti l'Ufficio Pianificazione, la Matrice Acqua, la Matrice Aria, la Matrice Biodiversità relativamente alla verifica di assoggettabilità a VIA per l'intervento in oggetto;

##### **Con riferimento alle caratteristiche ed alla localizzazione del progetto, nonché delle caratteristiche dell'impatto potenziale**

**Il progetto è localizzato nell'attuale area in concessione; prevede sostituzione e ampliamento delle attuali strutture** con l'occupazione di superfici per circa 200 m<sup>2</sup> in totale, comprendendo anche le attuali superfici già impegnate.

L'intervento specifico, nell'insieme delle relazioni urbanistiche e paesistico ambientali, non comporta significative modificazioni del tessuto esistente ed è migliorativo dal punto di vista dell'impegno dei materiali. L'intervento previsto consentirà di incrementare l'offerta di servizi di attracco e aggiuntivi offerti con probabile incremento, anche se non dichiarato dal Proponente, dei posti barca; il miglioramento riguarda però anche la sicurezza delle barche in attracco al pontile nonché ai pontili adiacenti in gestione comunale.

Per quanto concerne **l'ambiente terrestre**, l'impatto sarà limitato alla fase di cantiere e sostanzialmente con effetti dovuti alle emissioni acustiche trattandosi di attività di carattere temporaneo, limitatamente alla durata del cantiere, che presumibilmente non si protrarrà per oltre 30 giorni di durata.

Non si prevede la produzione di rifiuti, ma il Proponente non caratterizza né quantifica il materiale proveniente dalle demolizioni, di cui non è tracciato il destino finale.

Dovrà essere però anche curato l'aspetto, per tutta la durata del cantiere, connesso all'emissione di polveri e le misure per il relativo contenimento

Non sono prevedibili possibili interferenze e dovrà essere cura del Proponente ridurre al minimo quelle eventuali.

Per quanto concerne **l'ambiente marino**, non sono presenti **specie di particolare interesse naturalistico e/o oggetto di tutela** nell'area di intervento.

La presenza di *Posidonia oceanica* è relativamente remota rispetto all'area di intervento e pertanto si ritiene che possa subire effetti diretti e indiretti non significativi a causa di questo specifico intervento.

Occorre tenere conto altresì del quadro complessivo di regressione delle praterie di fanerogame esistenti che richiedono la massima attenzione in ogni fase dei lavori e un'accurata scelta di procedure e tempistiche volte a escludere la possibilità di impatti anche accidentali dell'opera.

Pertanto, tutto il tratto di costa rocciosa occidentale dell'Isola Palmaria fino a Punta del Pittone a Sud, dal 2009 è monitorato, ogni tre anni, da ARPAL per la descrizione speditiva della comunità macroalgale (CARLIT - *cartography of littoral and upper-sublittoral benthic communities*).

**Considerate le risultanze dell'istruttoria, e in particolare:**

- **la localizzazione dell'intervento proposto che di fatto avviene in sostituzione del pontile esistente, prevedendone un modesto ampliamento;**
- la dimensione ridotta dell'intervento e le finalità delle opere previste volte anche a ridurre ancoraggio di imbarcazioni in ambienti a maggior pregio naturalistico;
- l'assenza di interferenze significative con i Siti Rete Natura 2000 sia terrestri sia marini sia con le altre opere previste nell'ambito dell'area di interesse dell'opera;

*ID\_VIP: 6173 - Protezione, sostituzione ed ampliamento di pontile galleggiante, per imbarcazioni da diporto in Comune di Portovenere (SP) - Verifica di assoggettabilità alla VIA*

- il ridotto e limitato nel tempo delle attività, limitate di fatto al solo periodo di attività del cantiere;
- l'assenza di effetti significativi sulla biocenosi marina grazie all'utilizzo di pontili galleggianti che hanno un impatto certamente inferiore a pennelli in pietre e/o cemento;
- le osservazioni espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006;

**Ribadendo che:**

- il Proponente dovrà svolgere nelle fasi successive della progettazione quanto richiesto dal MiC e, più precisamente, approfondimenti relativamente alla verifica degli impatti paesaggistici dei volumi in elevazione posti tra il mare e le percorrenze di Lungomare (Via Olivo, Passeggiata Aldo Moro), valutando eventualmente anche una loro localizzazione alternativa;
- ogni eventuale ampliamento dell'attuale configurazione nell'area dell'opera, anche in successive fasi di progettazione, determinando potenziali impatti cumulativi **dovrà essere assoggettato a VIA.**

**DATO ATTO che:**

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata" (Cons. St. 5379/2020);
- dette prescrizioni non rappresentano un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di "sorveglianza ambientale", da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio", in quanto circoscritte a: 1), 2) e 3) mitigazioni e raccomandazioni cantieristiche utili anche al proponente in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA; 4) monitoraggi (prescrizioni che impongono il controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione "ante opera");

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**ACCERTA**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,**

**che il progetto "Protezione, sostituzione ed ampliamento di pontile galleggiante, per imbarcazioni da diporto in Comune di Portovenere" non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006 con le seguenti condizioni ambientali:**



<b>Condizione ambientale n. 1</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	<b>Acque e ambiente marino</b>
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà, al fine di mitigare gli impatti, pur non significativi, per la matrice Acque, utilizzare manta ray al posto dei corpi morti per ancoraggio dei pontili e catene pre-tese per ridurre il rischio di impatto sulle condizioni ambientali dell'area.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Alla conclusione della progettazione esecutiva
Ente vigilante	Regione Liguria
Enti coinvolti	--

<b>Condizione ambientale n. 2</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	<b>Demolizioni</b>
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà, previa definizione degli elementi esistenti da sostituire, individuare il sito idoneo per il conferimento a discarica e/o avviare i rifiuti a impianti autorizzati al recupero;
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	Regione Liguria
Enti coinvolti	ARPA Liguria

<b>Condizione ambientale n. 3</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali - cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà predisporre un progetto di cantierizzazione nell'ambito del quale, dovrà:  a. definire la localizzazione e l'estensione delle aree di cantiere a terra e in mare con particolare attenzione alle aree di deposito

Condizione ambientale n. 3	
	<p>del materiale in attesa del suo invio presso il sito di rimpiego e/o smaltimento; il sistema di raccolta e trattamento delle acque di percolamento; le modalità e le tecniche impiegate e le relative sequenze operative; le schede tecniche dei prodotti utilizzati per l'esecuzione delle operazioni di perforazione; gli eventuali manufatti provvisori; i mezzi/attrezzature che saranno impiegati e la loro periodica manutenzione, garantendone il corretto impiego; il cronoprogramma dei lavori ecc.;</p> <p>b. fornire un piano di circolazione dei mezzi d'opera con i relativi dettagli operativi (percorsi impegnati, tipo di mezzi, volume di traffico, calendario e orari di transito, percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ecc.), approfondendo l'analisi e la stima quantitativa delle emissioni, contenendo l'utilizzo dei macchinari e conseguentemente riducendo le emissioni e il rumore garantendo la minimizzazione di ogni impatto e la prevenzione da ogni tipologia di inquinamento/impatto accidentale;</p> <p>c. prevedere una calendarizzazione delle attività tale da evitare l'apertura di più cantieri contemporanei per evitare il rischio di interferenze; minimizzare i disturbi e le ripercussioni sulle attività presenti all'interno dell'area; sospendere le operazioni nel periodo estivo ovvero di maggiore affluenza turistica, in modo da contenere le azioni di disturbo sui possibili recettori; prevedere che le attività di costruzione che possano arrecare più disturbo, per le elevate emissioni sonore o di polveri, siano svolte in orari di riposo ed al di fuori del periodo estivo in cui aumenta la presenza di recettori;</p> <p>d. definire congiuntamente con ARPAL i livelli soglia per trasparenza, pH, ossigeno e concentrazione di inquinanti (limitatamente a quelli potenzialmente ascrivibili alle attività previste per l'opera) e prevedere raccolta delle informazioni per trasparenza (torbidità, ossigeno e pH in continuo) nelle aree marine prossime al cantiere (almeno 3 punti);</p> <p>e. sospendere immediatamente le lavorazioni nel caso si verificassero situazioni di particolare criticità delle acque marine (nei casi di alterazione sensibile dei parametri chimico-biologici: trasparenza, concentrazione di inquinanti, pH, etc), anche nel caso in cui tali alterazioni dovessero essere apparentemente indipendenti dalle lavorazioni in corso; la ripresa dei lavori sarà possibile solo al momento del rientro delle variabili di interesse al di sotto dei livelli soglia;</p> <p>f. non abbattere eventuali essenze arboree esistenti nell'area dei lavori o nelle sue adiacenze.</p>

Condizione ambientale n. 3	
	g. mettere in essere tutte le misure di mitigazione utili a minimizzare impatti, pur se non significativi, anche contingibili e temporanei sugli ambienti e biocenosi marine circostanti o limitrofe con particolare riferimento ai livelli di ossigeno disciolto, torbidità o dispersione di matrici contaminate, prevedendo misure in continuo per misure di torbidità e ossigeno, operando con tecnica di <i>feedback monitoring</i> che prevede la sospensione delle attività quando i livelli di ossigeno disciolto scendono sotto i 2 mgO <sub>2</sub> L <sup>-1</sup> o livelli critici di trasparenza.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Liguria

Condizione ambientale n. 4	
Macrofase	Ante operam e Corso d'opera
Fase	Fase precedente la cantierizzazione, Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Ambiente marino e terrestre
Oggetto della prescrizione	<p>a. il Proponente deve effettuare un survey subacqueo con sola prospezione visiva HD e magnetometrica georeferenziata dello stato attuale dell'intero specchio acqueo interessato dalle opere a mare, al fine di escludere la presenza di materiale archeologico o relitti di interesse storico-archeologico;</p> <p>b. il Proponente dovrà provvedere alla pulizia fondali marini da macro-litter e altre componenti, al controllo dei fondali marini antistanti l'area dell'opera pre- e post cantiere e prevedendo un monitoraggio di colonna d'acqua, sedimenti (inclusi livelli di contaminanti previsti per piano caratterizzazione L. 152/2006 parte IV e Titolo V ed ai sensi del DM n. 172/2016);</p> <p>c. il Proponente, in accordo con l'ARPA Liguria, per la fase di cantiere, dovrà predisporre e attuare un piano di monitoraggio ambientale per l'ambiente marino effettuato da biologi esperti con particolare riferimento alla presenza di <i>Posidonia oceanica</i> (eventuali altre fanerogame) e altre biocenosi di pregio dei fondi duri o mobili nell'area prossima all'opera e in un raggio di almeno 200 m da essa, secondo l'approccio BACI (<i>Before After Control Impact</i>), seguendo</p>

Condizione ambientale n. 4	
	<p>scrupolosamente le linee guida ISPRA e le metodologie standard previste dalla MSFD; dovrà essere condotta una caratterizzazione Video HD georeferenziati in tutta l'area di interesse fino a un raggio di 100 m dal limite dell'area interessata dai lavori. Il monitoraggio dovrà prevedere analisi ex ante, in fieri (durante il cantiere) ed ex post (per una durata minima di un anno) e in caso di presenza di biocenosi di pregio (i.e., habitat compresi nella Rete Natura 2000) il Proponente dovrà provvedere a idonea mappatura;</p> <p>d. il monitoraggio dovrà tener conto anche dell'impatto del rumore e vibrazioni su mammiferi e altri grandi invertebrati marini. A tal fine dovrebbe prevedere il supporto di <i>Marine Mammal Observer</i> (MMO) per eventuale sospensione temporanea dei lavori in caso di presenza di specie di interesse in prossimità dell'area del cantiere.</p> <p>e. il monitoraggio, sotto il controllo e secondo le modalità determinate da ARPA Liguria, attraverso una campagna di rilevamento strumentale in continuo, dovrà tener conto altresì dell'impatto sulla qualità dell'aria (PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub>) e del rumore in fase di cantiere, durante le movimentazioni dei mezzi e le lavorazioni più critiche sui ricettori abitativi prospicienti l'area per tutta la fase della cantierizzazione, adottando le misure/buone pratiche atte al contenimento delle emissioni pulverulente;</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio del cantiere, alla conclusione delle attività di cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Liguria

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla