



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

Sottocommissione Via

* * *

Parere n. 902 del 24 novembre 2023

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità a VIA</i></p> <p>Riqualificazione degli ormeggi con l'installazione di pontili galleggianti nella rada di Lerici</p> <p>ID_VIP: 10272</p>
Proponente:	<p>Comune di Lerici</p>

La Sottocommissione VIA

RICHIAMATA 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*” (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e ss.mm.ii. e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*);
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 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 Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023 e n. 250 del 1° agosto 2023;
- la Delibera n. 1371 del 01/03/2023 con la 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 Paola Carnevale;

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. n. 152/2006, come novellato dal D. Lgs. n. 104 del 16/06/2017, 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 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, come sostituiti, modificati e aggiunti dall’art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19*” e All. 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)" e, in generale, 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;
- Le Linee guida per la valutazione di impatto sanitario ISTISAN 19/09 19/9 - (D. Lgs. n. 104/2017).

RILEVATO che:

- con nota acquisita al prot. 135525/MASE del 24/08/2023, il Comune di Lerici ha presentato istanza di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006, per il progetto di "Riqualificazione degli ormeggi con l'installazione di pontili galleggianti nella rada di Lerici";
- con nota prot. n. MASE/141672 del 7/0/2023, acquisita al prot. n. CTVA/10028 del 7/09/2023, esaminata la documentazione fornita con l'istanza e verificato che è stato versato l'onere contributivo previsto dall'art. 2 comma 1, lettera b) del Regolamento adottato con Decreto n. 1 del 04/01/2018, la Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS della Direzione generale Valutazioni Ambientali (d'ora innanzi Divisione) ha comunicato al Proponente e alle Amministrazioni in indirizzo la procedibilità dell'istanza;
- sempre con la stessa nota la Divisione ha comunicato che, rispetto alle aree naturali protette come definite dalla L. 394/1991 e ai siti della Rete Natura 2000 il Proponente ha dichiarato che il progetto non ricade neppure parzialmente all'interno di tali aree;

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, oltre all'elenco elaborati, consiste nello Studio Preliminare Ambientale, redatto ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e nei seguenti allegati:
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra tra le modifiche o le estensioni dei progetti elencati nell'allegato II-bis alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, al punto 2, lett. f) "porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri";

TENUTO CONTO che:

- non sono pervenute richieste di integrazioni da parte della Regione e degli enti interessati;
- il Proponente non ha ritenuto necessario controdedurre alle osservazioni/pareri pervenuti;
- la Commissione non ha ritenuto necessario richiedere chiarimenti e integrazioni al Proponente finalizzati alla non assoggettabilità del progetto al procedimento di VIA, ai sensi dell'art. 19 comma 6 del D. Lgs. n. 152/2006.

TENUTO CONTO dei pareri e delle osservazioni pervenuti:

Pareri e osservazioni pervenuti entro i termini (7/10/2023):

- Osservazioni dell'Associazione LEGAMBIENTE LERICI APS con nota in data 07/10/2023, acquisita al prot. n. MASE/160228 del 12/10/2023;
- Osservazioni della Associazione "Comitato per la tutela della rada di Lerici contro il piano comprendente l'installazione dei pontili galleggianti come da progetto del Comune di Lerici" con nota in data 04/10/2023, acquisita al prot. n. MASE/158570 del 12/10/2023;
- Osservazioni del legale rappresentante della Società Marittima di Mutuo Soccorso APS, Signor Bernardo Ratti, con nota in data 5/10/2023, acquisita al prot. n. MASE/159194 del 11/10/2023;
- Parere del Ministero della Cultura – Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, Sovrintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Genova e la Provincia di La Spezia, con nota prot. n. in data 29/09/2023, acquisita al Prot. n. MASE/155467 del 29/09/2023;

nonché dei pareri e delle osservazioni pervenuti fuori termine:

- Osservazioni della Regione Liguria con nota prot.n. 1426594 in data 23/10/2023, acquisita al prot.n. MASE/0169994 del 23/10/2023;
- Osservazioni del sig. Bernardo Ratti con nota in data 31/10/2023, acquisita al prot. n. MASE/0175085 del 31/10/2023 e CTVA/0012287 del 31/10/2023;
- Osservazioni del Comitato per la tutela della rada di Lerici in data 13/11/2023, acquisita con prot. n. MASE/182944 in data 13/11/2023;
- Osservazioni del Comitato per la tutela della rada di Lerici con nota acquisita al prot. n. MASE/0182944 del 13-11-2023;

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 dello Studio Preliminare Ambientale (SPA);

CONSIDERATO che

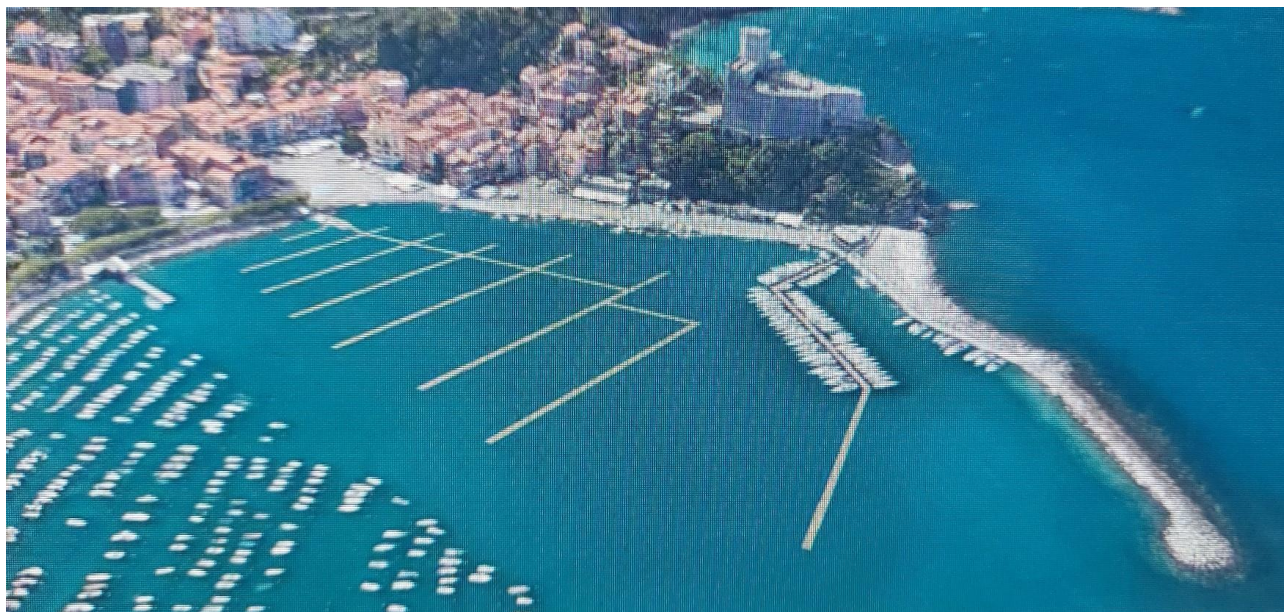
- ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della L. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

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 sono effettuati in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alla localizzazione del progetto, alle motivazioni, alle caratteristiche progettuali e alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

in ordine all'inquadramento dell'opera e alla sua localizzazione

La parte sud della baia di Lerici da oltre 30 anni è divenuta un porto turistico di 3° categoria, con particolari caratteristiche, che ospita circa 1000 imbarcazioni, di dimensioni da 5 a 16 metri, tutte ormeggiate a gavitello, cioè alla boa.



Il progetto, nella sua attuale revisione completa del luglio 2023, prevede essenzialmente la razionalizzazione dei posti barca già in concessione demaniale marittima al comune di Lerici e al Circolo della Vela Erix attraverso l'installazione di n. 82 pontili galleggianti, di dimensioni 6 o 12 m. x 2,5 o 3,0 m., allo scopo di ormeggiare circa 462 imbarcazioni ai suddetti pontili, dotati dei relativi impianti tecnologici: impianto idrico, antincendio, elettrico e i servizi di smaltimento dei rifiuti solidi e delle acque di sentina delle imbarcazioni. Il Proponente evidenzia che il numero totale di imbarcazioni resta invariato, mentre le aree impegnate dalle stesse diminuisce sensibilmente grazie all'utilizzo dei suddetti pontili, che migliorano sensibilmente la qualità di circa il 50% dei posti barca disponibili., dichiarando che si tratta di una modifica di un'opera esistente, quale il porto turistico di Lerici (SP).

Il sito di intervento è ubicato all'interno dello specchio d'acqua della rada di Lerici, dal lato maggiormente ridossato dalla diga foranea, ovvero nell'area dietro al pontile galleggiante già in concessione al circolo ERIX. L'area in esame, attualmente adibita a ormeggio di posti barca a gavitelli, è in area demaniale marittima e data in Concessione Demaniale Marittima al Comune di Lerici.

Rispetto alle indicazioni ricevute in via preliminare sono state apportate le seguenti principali modifiche, ritenute dal Proponente migliorative del progetto:

- 1) la disposizione dei pontili galleggianti è stata ottimizzata in modo da migliorare la percorribilità nonché l'aspetto visivo e paesaggistico degli stessi;
- 2) al fine di migliorare ulteriormente dal punto di vista paesaggistico il progetto sono stati eliminati dagli stessi pontili i servizi igienici e di raccolta rifiuti, che sono stati spostati a terra, previo un suo recupero funzionale in modo da divenire anche postazione principale per il servizio di guardiania dei pontili;
- 3) al fine di migliorare dal punto di vista ambientale l'intervento in progetto si è previsto di recuperare e riutilizzare, quando possibile, previo salpamento e riposizionamento, tutti i corpi morti con le relative catenarie presenti attualmente nello specchio acqueo dove saranno posizionati i pontili di progetto ed utilizzati per l'ormeggio delle barche; così facendo si riduce al minimo il movimento di materie, il conseguente trasporto a rifiuto e i relativi oneri di discarica, ottenendo così anche un non trascurabile risparmio economico;

- 4) dall'approfondimento dello studio della rete idrica a servizio dei pontili è risultato necessario, per assicurare un servizio affidabile, installare un serbatoio di compenso di maggiori dimensioni, per i pontili comunali, che si è previsto posato in opera in adiacenza al pontile esistente, parzialmente interrato, rivestito in pietra locale per la parte fuori terra;
- 5) è stata prevista la bonifica subacquea da residuati bellici di tutto lo specchio acqueo interessato ai lavori, compresi gli scavi per il recupero degli ordigni rinvenuti, la custodia e consegna degli stessi alle autorità militari e la successiva distruzione degli stessi, il tutto secondo quanto prescritto dalle Autorità Competenti, compresa l'elaborazione e la consegna della cartografia relativa alle aree bonificate;
- 6) è stata inoltre prevista la fornitura e posa in opera di una centrale del vuoto con relativo gruppo di aspirazione, serbatoio di accumulo e ricircolo, quadro elettrico con gruppo di comando pompa di aspirazione e ricircolo, compreso il terminale per l'aspirazione degli scarichi dalle imbarcazioni, per lo svuotamento delle acque di sentina e successivo lavaggio e pulizia delle stesse.
- 7) è stata infine prevista la fornitura e posa in opera di un braccio elettromeccanico per consentire l'accesso dei disabili alle barche, con portata massima pari a 400 kg, con uno sbraccio di lavoro massimo pari a 10 m., comandi a bordo macchina e sulla banchina, che sarà fissato sulla banchina del porto.



Fig. 1 – acrofoto Google Map™ : individuazione dell'area d'intervento;

in ordine all'ambito di studio, alle alternative progettuali e alla descrizione del progetto

In merito alla definizione dell'ambito di studio progettuale, l'intervento è all'interno di una area già connotata al contorno da presenza di strutture dedicate alla nautica da diporto con interventi di dimensioni e caratteristiche ben più importanti e di sicuro impatto sull'ambiente.

Le liste di attesa sono aumentate negli anni e assommano a oggi a n. 1.000 circa e l'intervento di riconfigurazione dei moli galleggianti è volto a recuperare un pur minimo numero di nuovi posti barca per soddisfare le richieste.

La nuova sistemazione avverrà recuperando e integrando i moli galleggianti riposizionandoli in modo tale da non interferire con il canale esistente di accesso alle concessioni confinanti.

Con questa nuova disposizione si realizzeranno n. 28 nuovi posti barca con un aumento della concessione di 1.596,00 m² rispetto ai 45.968,00 m² attuali per complessivi 47.564,00 m², con un aumento del 3,5% circa dello specchio acqueo richiesto in concessione rispetto all'attuale.

Contestualmente è previsto di ampliare la struttura galleggiante di accoglienza con due moduli di pontile galleggiante delle dimensioni di 6,00 x 2,50 m circa con soprastante struttura prefabbricata destinata a locale impianti dove saranno trasferite le attuali stazioni di pompaggio antincendio e locale magazzino per i servizi di manutenzione degli ormeggi.

Il locale attualmente destinato agli impianti consentirà l'ampliamento della struttura ricettiva a disposizione dei soci stante l'attuale insufficienza dell'attuale spazio a disposizione.

L'ampliamento prevede una superficie coperta di 30,00 m² e altezza 2,75 m circa che, dal punto di vista architettonico, sarà rivestita in doghe di legno come l'esistente inserendosi nel contesto senza alterare la percezione generale paesistica dell'ambiente.

Non sono state esaminate le soluzioni progettuali alternative.

in ordine alla coerenza con la programmazione e pianificazione

Di seguito sono richiamate le indicazioni degli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti nel sito in esame, individuandone gli aspetti rilevanti per gli interventi previsti e verificando la coerenza degli stessi con tali strumenti.

Piano Territoriale della Regione Liguria

La Regione Liguria - Dipartimento Pianificazione Territoriale e Paesistica, ha predisposto il PTR, approvato con D.G.R. n. 936 del 29.07.2011, nel quale il sito di interesse è identificato all'ambito 11 (Golfo della Spezia-Val di Vara). Nella figura seguente è riportata la tavola 24° con l'identificazione dei poli nautici del Golfo di La Spezia, in cui è inserita Lerici.

Piano Territoriale di Coordinamento della Costa

Predisposto dal Dipartimento Pianificazione Territoriale e Paesistica della Regione Liguria e adottato con D.G.R. n.209 del 26/02/1999. Detto piano ha inteso promuovere e coordinare gli interventi sulla costa e, con riferimento alla rada di Lerici, era stato suggerito, nell'ambito del PTC della costa, un intervento di riordino e di sistemazione da un punto di vista strettamente nautico attraverso un limitato allungamento della diga foranea (in modo da proteggere meglio lo specchio d'acqua utilizzato per l'ormeggio) nonché la sistemazione di alcuni pontili galleggianti che non modificassero sostanzialmente la ricettività del porto e la tipologia di utenti. Detto allungamento e miglioramento strutturale della diga foranea è stato realizzato, anche con la realizzazione del riccio di testata, pertanto allo stato attuale è possibile progettare la razionalizzazione dei posti barca esistenti attraverso la disposizione con pontili galleggianti di cui al presente progetto.

Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico

Il Piano è stato redatto per il governo sotto il profilo paesistico le trasformazioni del territorio ligure ed è stato adottato nel 1986 e approvato con Delibera del Consiglio Regionale n.6 del 25/02/1990, con riferimento a tre assetti del territorio: assetto insediativo; assetto geomorfologico; assetto vegetazionale. L'area interessata dal progetto fa parte dell'Ambito Territoriale n. 96 "Montemarcello", di cui si riportano le indicazioni per l'area in esame.

Assetto insediativo

All'estremità di Ponente l'area interessata dagli interventi è sovrastata dal castello di Lerici, che ricade nei Manufatti Emergenti (ME) soggetti ad un regime di Immodificabilità.

Assetto vegetazionale

Come si vede dallo stralcio della cartografia tematica, l'area in esame non presenta colture di tipo particolare.

Assetto geomorfologico

L'area in esame è soggetta a un regime di conservazione (CO) limitatamente alla falesia su cui è edificato il castello di Lerici.

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di La Spezia

Il Piano Territoriale di Coordinamento provinciale ex art. 4 della Legge Urbanistica Regionale 4 Settembre 1997 n. 36 e succ. modd. ed ii. è stato approvato, in via definitiva, con Deliberazione del Consiglio provinciale n°127 in data 12.VII.2005. L'area in esame è riportata come avente tipologia di offerta turistica per attività nautico-diportistica, e come polo nautico del Golfo di La Spezia.

Piano di Bacino

La Provincia della Spezia ha redatto ed approvato i Piani di Bacino relativi ai seguenti Ambiti: Ambito 18 - Ghiararo, Ambito 19 - Cinque Terre e Ambito 20 - Golfo della Spezia. Il Comune di Lerici rientra nell'Ambito 20 - Golfo della Spezia. Come riportato nella tavola 10 del Piano di Bacino (Carta della suscettibilità al dissesto dei versanti - Ambito 20), l'area in esame presenta una suscettibilità al dissesto molto bassa.

P.U.C. del Comune di Lerici

Il PUC è stato approvato con D.C.C. n°36 del 10/04/2002 e successiva variante approvata con D.C.C. n. 53 del 21/11/2008. Il punto 19.3 del Piano Urbanistico Comunale disciplina le attività nautiche. Nelle aree per attività nautiche è consentita l'installazione di attrezzature e servizi per la nautica (quali attracchi, pontili, pontili galleggianti, ecc.). È consentita la sistemazione della costa per uso specifico con palancolate, moli, ecc.

Progetto di Utilizzo del Demanio Marittimo del Comune di Lerici

Secondo il P.U.D. della Regione Liguria art.8 co.16 "Il rilascio di nuove concessioni demaniali marittime o la loro variazione per nuove realizzazioni, ampliamenti e ristrutturazioni di strutture portuali turistiche che ricadono nella tipologia all'art. 2, primo comma lettere a) e b) del D.P.R. 2 dicembre 1997 n. 509 è subordinato al rispetto delle indicazioni contenute nel PTC della Costa con riferimento ai porticcioli turistici e agli impianti nautici minori". Il progetto si è proposto di migliorare l'utilizzo degli arenili e di stagionalizzare lo spazio a mare in modo che non si limitano le attività nei mesi estivi quindi di disporre di un piano di utilizzo flessibile del demanio marittimo. A tale scopo in fase preliminare è stata realizzata la banca dati cartografica e amministrativa delle aree demaniali marittime del territorio del comune di Lerici, riportando sulla cartografia le aree costituenti le concessioni presenti sul territorio del Comune di Lerici. A tal proposito l'intervento da attuare descritto nei paragrafi successivi (installazione di pontili galleggianti), che interessa la porzione della fascia costiera situata all'interno della diga, rispecchia i vincoli imposti dal Piano Territoriale di Coordinamento della costa. Il nuovo PUD Progetto di Utilizzo del Demanio Marittimo del Comune di Lerici è stato approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 30 dell'8 luglio 2022 e con successivo decreto n. 437/2023 della Regione Liguria che ha concesso il nulla osta alla variante al PUD. Durante la procedura di approvazione, il Piano è stato oggetto di confronto con i portatori d'interesse del territorio.

in ordine al cronoprogramma e al costo delle opere

Il tempo necessario stimato per l'esecuzione delle suddette opere, a partire dal verbale di consegna, è pari ad 11 mesi, ovvero 330 giorni naturali e consecutivi. Il costo totale delle opere (ICA compresa) assomma a 4.409.201,73 Euro.

in ordine al quadro progettuale

Esposizione al moto ondoso

Il paraggio di Lerici è esposto a mareggiate di una certa intensità, soprattutto per le onde provenienti da Nord-Ovest. In passato, l'altezza significativa non era sufficientemente smorzata dalla presenza della diga foranea, che presentava una limitata estensione e, nella parte terminale, una limitata altezza (scogliera sommersa). Per ovviare a tale inconveniente, la regione Liguria ha realizzato il completamento della diga frangiflutti, consistente nell'adeguamento della quota di coronamento della scogliera sommersa al resto della diga (scogliera emersa) e nella realizzazione del riccio di testata. I risultati dello studio meteomarinario al largo sono sintetizzati dal Proponente in tabella e mostrano che le caratteristiche del moto ondoso più gravose tra quelle in grado di raggiungere la costa sono, in ordine, quelle con direzioni comprese tra 225° N e 260° N, seguite da quelle con direzioni comprese tra 195 e 225°N, seguite in ultimo da quelle con direzioni comprese tra 135 e 195°N. Infatti, prendendo a riferimento l'altezza significativa associata al periodo di ritorno $T_r=50$ anni, i valori decrescono da $H_s=8,5m$ ad $H_s=6,2m$ fino ad arrivare ad $H_s=4,8m$. Secondo il Proponente, i valori dell'agitazione residua a tergo del molo sopraflutto sono compatibili con quelli delle Raccomandazioni AIPCN (vedi Relazione Idraulico-Marittima) e quindi compatibili con l'ancoraggio di pontili galleggianti, a differenza della zona della rada meno ridossata dalla diga foranea.

Domanda di posti barca qualificati

L'attuale sistemazione dei natanti (ormeggiati con il sistema a gavitelli) è, secondo il Proponente, molto inferiore alle aspettative del turismo nautico della zona e non in grado di soddisfare in maniera razionale la pressione della domanda, e quindi mal si coniuga con il pregevole contesto ambientale. Riguardo alla situazione attuale con concessioni, la disposizione dell'ormeggio di natanti nel porto di Lerici è caratterizzata dalla suddivisione dello specchio d'acqua in due zone separate da due corridoi della larghezza rispettiva di 30 e 20 m in corrispondenza di altrettanti pontili fissi abilitati all'attracco di imbarcazioni di maggiori dimensioni per la navigazione locale (Portovenere e isole). Partendo da Nord, la prima zona è riservata all'ormeggio delle Associazioni Nautiche La Rotonda, Marinai d'Italia e Lega Navale, la seconda e la terza zona sono riservate al Comune di Lerici ed a vari circoli velici. Il Proponente riporta i principali inconvenienti:

- difficoltà di accesso da terra alle imbarcazioni;
- assenza dei servizi primari (acqua potabile e f.e.m.);
- mancanza di attrezzature antincendio;
- mancanza di sistemi di recapito e smaltimento dei rifiuti solidi e liquidi;

Il Proponente valuta che, attualmente, il porto disponga di poche decine di posti barca qualificati mentre il resto dei natanti, stimato attorno a 900 posti barca durante il periodo di massima affluenza, è ormeggiato a gavitelli, con ripercussioni negative sulla protezione dal moto ondoso e sulla manovrabilità dei natanti.

Analisi della situazione di progetto

Caratteristiche del fondale

Le caratteristiche del fondale sono state ottenute dalle batimetriche riportate sulla Carta Nautica n. 909/25 dell'I.I.M. e da un rilievo batimetrico effettuato ad hoc e riportato nella relativa tavola di progetto. L'andamento morfologico della linea di costa e dei fondali, procedendo da N a S a partire dalla rotonda di Lerici, presenta due sub-unità con caratteristiche differenti descritte di seguito. Nel primo tratto di costa (della lunghezza di circa 200 m), protetto da una scogliera radente la linea di costa e le batimetriche sono allineate per un primo

tratto secondo la direzione NO-SE, fino al primo pontile fisso, e per un secondo tratto allineate secondo la direzione NE-SO fino al secondo pontile fisso. Il secondo tratto di costa, completamente banchinato, posto subito a Sud del secondo pontile fisso, presenta una lunghezza di circa 200 m ed è disposto all'incirca secondo la direzione E-O. Per quanto riguarda i fondali nella zona in esame il Proponente rimanda al rilievo batimetrico di progetto.

Inquadramento del paraggio

La rada di Lerici presenta un paraggio esposto ai mari provenienti dal II e III quadrante. Il settore principale di largo è delimitato tra le direzioni 195° N (Penisola di Capo Corso - Corsica) e 260° N (Bordighera-IM). Tale settore principale è stato successivamente suddiviso, ai fini dell'analisi degli eventi estremi, in due sotto-settori, 195-225° N e 225-260° N. La distribuzione dei *fetches* geografici individua un settore di traversia del moto ondoso esposto a mareggiate intense. Il completamento della diga foranea già previsto dalla Regione Liguria e la realizzazione del riccio di testata hanno consentito l'installazione di pontili galleggianti previsti nel presente progetto preliminare.

Descrizione del progetto

Il Proponente prevede la realizzazione di circa 462 ormeggi qualificati con pontili galleggianti all'interno dello specchio d'acqua maggiormente ridossato dalla diga foranea, completi dei servizi primari, di attrezzature antincendio e di sistemi di recapito e smaltimento dei rifiuti solidi e liquidi delle imbarcazioni. La disposizione dei pontili galleggianti parte dal pontile fisso maggiormente prossimo al Castello, attraverso un pontile di spina longitudinale a cui si collegano n. 6 file di pontili galleggianti trasversali di lunghezze decrescenti dal largo a riva. Tale disposizione presenta il vantaggio di lasciare la banchina dello specchio d'acqua completamente libera a servizio dell'alaggio e del varo di natanti, nonché a servizio dell'uso peschereccio e del distributore carburanti. Il pontile a servizio del circolo ERIX è allungato così da aumentarne opportunamente la ricettività.

Dimensioni del progetto

L'intervento prevede, come detto, all'interno del bacino maggiormente ridossato dalla diga foranea la sistemazione di pontili galleggianti attrezzati dei servizi primari, di attrezzature antincendio e di sistemi di recapito e smaltimento dei rifiuti solidi e liquidi. A partire dal pontile maggiormente prossimo al castello, si prevede di realizzare un pontile galleggiante di spina longitudinale, disposto all'incirca parallelamente alla banchina. A quest'ultimo, di lunghezza pari a circa 170 m., sono collegate n. 6 file di pontili galleggianti disposte ortogonalmente, ovvero parallelamente al lungomare, della lunghezza di circa 84, 99, 111, 123, 147 e 108 m. rispettivamente, procedendo dal primo all'ultimo ovvero dal pontile fisso esistente verso la diga foranea. È, inoltre, confermata la presenza degli ormeggi a gavitelli esistenti sul lato destro del pontile di maggiori dimensioni posto al centro della rada, ovvero nella zona meno ridossata dalla diga foranea. Per il traghettamento degli utenti a questa tipologia di ormeggi è prevista l'installazione di due pontili galleggianti, in mezzeria al pontile fisso maggiormente prossimo al castello, di lunghezza complessiva pari a 24m.

La già menzionata disposizione di pontili galleggianti è distanziata almeno di 26 m dai natanti disposti sul pontile attualmente in concessione al circolo ERIX e lascia uno spazio sufficiente all'accosto ed alla manovra dei natanti alla banchina e ai servizi a essa connessi (scalo d'alaggio, distribuzione carburanti, gru). È inoltre prevista l'installazione di ulteriori 8 pontili contigui a quelli attualmente esistenti in concessione al circolo Erix, per una lunghezza di circa 96 m, che occuperanno una porzione di area già in concessione al circolo stesso, mentre un'altra porzione delle aree in concessione al circolo Erix sarà restituita nella disponibilità del Comune, che le utilizzerà in parte per l'installazione di alcuni pontili di progetto.

Con tale disposizione planimetrica, i natanti sono allineati ortogonalmente al lungomare e quindi in direzione pressoché allineata ai venti prevalenti. La distanza tra le file di pontili galleggianti è pari a 3.5 volte le lunghezze dei natanti da ormeggiare sulla fila (cioè in accordo con la normativa internazionale).

Il passaggio pedonale dal piano di calpestio della banchina a quello dei pontili galleggianti è assicurato da 3 passerelle in acciaio, lunghe 8 m, con tientibene, della larghezza di m 1.30, di cui: 2 per l'accesso agli ormeggi

ai pontili galleggianti e una per l'accesso al pontile dedicato al traghettamento degli utenti agli ormeggi a gavitello. I principali servizi previsti per i natanti ormeggiati sono assicurati da un impianto idrico ed elettrico con una colonnina ogni 20 m, che serve quattro natanti, e da un impianto antincendio con colonnina a norme UNI provvista di idrante della lunghezza di m. 20 ogni 40 m., per modo che la lunghezza dell'idrante è sufficiente a dare soccorso a qualsiasi natante ormeggiato sui pontili.

Caratteristiche tecniche dei pontili galleggianti

I pontili galleggianti utilizzati consistono di una solida sovrastruttura di legno trattato a pressione poggiato su un galleggiante di calcestruzzo rinforzato con rete di acciaio elettrosaldato o in *pead* riempito con schiuma di poliuretano espanso. Il piano di calpestio è realizzato in legno. La struttura in cemento e polistirolo espanso del galleggiante rende il pontile virtualmente inaffondabile. Dal punto di vista dell'impatto visivo, l'installazione dei pontili galleggianti il Proponente ritiene che non interferisca in maniera invasiva sulla situazione attuale. La realizzazione dei pontili galleggianti nella parte maggiormente ridossata della rada è, secondo il Proponente, migliorativa ai fini della fruibilità del porto per quanto riguarda i seguenti aspetti:

- sicurezza nell'ingresso ed uscita delle imbarcazioni dal porto;
- sicurezza all'ormeggio (solidità dei pontili e dei sistemi di ormeggio);
- rispetto delle norme igienico sanitarie (punti di prelievo dei rifiuti solidi e liquidi).

Parimenti la realizzazione di circa 462 posti barca qualificati attraverso l'ormeggio dei pontili è migliorativa rispetto alla situazione attuale per quanto riguarda la fornitura dei seguenti servizi agli utenti della nautica:

- approvvigionamento idrico (1 presa di acqua potabile per ogni posto barca);
- energia elettrica, fornita con colonnine per la distribuzione di corrente a 220 V e a 50Hz, disposte sui pontili in funzione della tipologia delle imbarcazioni ormeggiate, dotate di prese omologate CEI.
- illuminazione durante le ore notturne con impianti atti a delimitare i percorsi pedonali lungo i pontili;
- impianto antincendio, con l'allocazione su ogni pontile di apposite postazioni antincendio ogni 40m, costituite da cassette metalliche dipinte di rosso, munite di spingarda e manichetta della lunghezza di 20 m. Inoltre ogni postazione antincendio sarà munita di estintori a secco da 5 kg di polvere.
- smaltimento rifiuti: è previsto un punto di recapito e smaltimento per vari tipi di rifiuti solidi e liquidi.

in ordine all'analisi della qualità ambientale e ai potenziali effetti rilevanti sull'ambiente

Premessa

Il Proponente evidenzia che per la matrice "biodiversità" è stato predisposto, a cura dell'Enea, un accurato studio ("Studio di carattere ambientale relativi alla rada di Lerici" riportato in allegato con codice R04) per l'inquadramento degli habitat marini e terrestri facendo riferimento a un *buffer* di almeno 5 km. a cavallo dell'intervento. Tale studio è stato richiesto dal Comune di Lerici per fornire un adeguato supporto scientifico al progetto "Riqualificazione degli ormeggi con l'installazione di pontili galleggianti nella rada di Lerici".

In particolare si segnala che al paragrafo 2 della relazione Enea "Specie marine di rilievo nel Golfo di Lerici e aree costiere limitrofe" si riporta: "*Tra le diverse specie che popolano il Golfo di Lerici, di particolare interesse da un punto di vista ecologico, sono le specie che formano habitat tra cui le fanerogame, Cymodocea nodosa e Posidonia oceanica, e il corallo madreporario Cladocora caespitosa*".

Nella relazione Enea ove si riportano le aree di distribuzione delle fanerogame e del corallo, non risulta per alcuna delle 3 specie una sia pur minima sovrapposizione con le aree della rada interessate dall'installazione di pontili galleggianti. Tali considerazioni sono confermate dall'analisi delle conclusioni, della relazione Enea: "Prato a *Cymodocea nodosa* nel Golfo di Lerici", dove si può evincere l'assenza della *Cymodocea nodosa* nell'area interessata dal progetto dei pontili galleggianti, probabilmente anche a causa dell'attuale ancoraggio

dei natanti con catenarie e corpi morti, che sono stati posizionati nella baia già da molte decine di anni. Parimenti, per il "bed" a *Cladocora caespitosa* nel golfo di Lerici si può evincere che l'area sotto il castello non è interessata dai pontili galleggianti che sono previsti dall'altro lato del promontorio, per cui la perimetrazione proposta per la tutela dell'ecosistema non interferisce con l'attuale progetto dei pontili. Infine la *Posidonia oceanica* è stata localizzata unicamente nel seno di Teggiano e nel seno delle Stelle e, pertanto, senza una sia pur minima sovrapposizione con le aree della rada interessate dall'installazione di pontili galleggianti.

Il Proponente riporta poi l'evoluzione della linea di riva del paraggio basata sulle linee di riva storiche (1944, 1973, 1983, 1993, 2003, 2007 e 2008) e sulla linea di riva digitalizzata sulle ortofoto del 2016 (escludendo il perimetro delle opere marittime). La sintesi dei processi costieri contiene l'indicazione dei flussi sedimentari indotti dal moto ondoso, le linee di inizio frangimento del moto ondoso associato a periodi di ritorno di 1 e 50 anni, le condotte attive e di emergenza.

Sono, altresì, riportate le fasce dinamiche di spiaggia (FDA associata ad eventi meteomarini con periodo di ritorno pari ad 1 anno, FDB associata ad eventi con periodo di ritorno pari a 50 anni e FDC associata ad eventi con periodo di ritorno pari ad 100 anni), le falesie attive di costa alta (falesia attiva A con suscettività al dissesto molto alta, falesia attiva B con suscettività al dissesto alta) e i tratti di costa artificializzati. È, infine, riportato il rischio di costa alta, suddiviso in moderato, medio, elevato e molto elevato, il rischio di costa bassa, suddiviso in moderato, medio, elevato e molto elevato, e il rischio localizzato in corrispondenza di opere marittime.

Ecosistema costiero e habitat marini

Le zone rilevanti per la salvaguardia sono approvate con DGR 1687/2009 e le misure di conservazione con DGR 2040/2009. I rilievi sul campo sono stati effettuati dall'Osservatorio Regionale della Biodiversità in collaborazione con il DIPTERIS - Università di Genova: le aree oggetto di intervento non ricadono in ambiti vincolati da SIC e ZSC. Ciò è visibile anche dalla perimetrazione dei Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C) realizzata attraverso l'utilizzo integrato di fotografie aeree, carte tematiche preesistenti e bibliografia scientifica. Non sono previste misure di salvaguardia marine nell'area in esame; infatti, dalla cartografia allegata alla DGR 1507 del 06/11/2009 (l'habitat 1170 rappresenta i tratti di costa da preservare dalla trasformazione in virtù dell'alta valenza ecologica; l'habitat 1120 rappresenta le aree ove è necessario regolamentare la sosta delle imbarcazioni per preservare il posidonieto dall'impatto degli ancoraggi), non si evidenzia la presenza di Praterie di *Posidonia oceanica*, come, peraltro, si evince dall'Atlante degli Habitat Marini 2020.

L'area sulla quale interessata dalle opere a progetto è caratterizzata da sabbie litorali ed è solo confinante con zone in cui sono presenti popolamenti algali fotofili infralitorali e non interessa la zona costituita in cui è presente il prato di *Cymodocea nodosa*. Dal lavoro di identificazione delle principali connessioni ecologiche fra i SIC per la realizzazione della Rete Natura 2000 prevista dalla direttiva europea 43/92 effettuata dall'Osservatorio Regionale della Biodiversità in collaborazione con il DIPTERIS - Università di Genova, il Proponente evidenzia che nell'area in esame non sono presenti Corridoi Ecologici per specie di ambienti acquatici né sono previste Tappe di Attraversamento per specie di ambienti acquatici, come evidenziato di seguito. Infine, come si può evincere dal monitoraggio ambientale del bentos e della fauna ittica, riportato nella relazione bentonologica allegata, non è presente macro-bentos sul fondale della rada in esame; in corrispondenza di corpi morti e catenarie che compongono l'ormeggio a gavitelli sono state riscontrate specie tipiche del piano infralitorale che si radicano sui fondali rocciosi; date le basse profondità e la sospensione di peliti non è stato riscontrato il radicamento di nessuna specie fotofila. Come specificato sempre nella relazione allegata, è stato riscontrato maggiormente un polichete *Sabella spallanzanii*; in presenza di corpi morti è stata riscontrata, sebbene in maniera sporadica, la presenza di *Arbacia lixula*, echinoideo regolare che vive su substrati rocciosi; nelle aree più all'ombra lungo le pareti di molti corpi morti è stata individuata la presenza di *Corticium candelabrum*, spugne di piccole dimensioni; l'unica alga presente è la *Zonaria tournefortii*, alga bruna che vive su substrati rocciosi in ambienti poco illuminati.

Identificazione dei possibili impatti sulle componenti ambientali globali

Atmosfera

La qualità dell'aria non può essere modificata, secondo il Proponente, dalle emissioni dovute all'aumento del traffico di natanti, in quanto, essendo il numero di imbarcazioni previste non superiore a quelle disposte con attracco a gavitelli, non sono significative modifiche in seguito alla disposizione delle strutture di ormeggio. Ai fini della qualità dell'aria, sempre secondo il Proponente, anche le emissioni rientrano nella norma e non subiscono incrementi sostanziali, visto anche il notevole sviluppo dei moderni motori marini a quattro tempi che le case costruttrici da diversi anni a questa parte hanno prodotto con particolare attenzione alle emissioni in atmosfera. Pertanto nella qualità dell'aria, il Proponente non evidenzia aspetti critici di inquinamento atmosferico e ritiene che i livelli di concentrazioni rimarranno ben al disotto dei limiti previsti dalle norme in materia, in quanto rispetto allo stato attuale non si evidenziano livelli impattanti rilevanti.

Ambiente Idrico

Il Proponente ritiene che la presenza di pontili galleggianti non modificherà in maniera rilevante la situazione attuale, caratterizzata dalla presenza di catenarie e corpi morti per l'ancoraggio dei natanti, non rileva problemi sostanziali che tali ormeggi potrebbero causare all'ambiente marino ed evidenzia la diminuzione degli scarichi dei natanti in sosta e quindi il miglioramento della qualità dell'ambiente marino.

Fondo marino

Sul fondo della rada il Proponente non riscontra particolarità floro-faunistiche dal momento, allo stato attuale occupato dai corpi morti e catenarie delle innumerevoli imbarcazioni. Le strutture galleggianti escludono, secondo il Proponente, un'apprezzabile interazione con il trasporto litoraneo e l'evoluzione dei fondali.

Circolazione idrica

Per quanto riguarda la circolazione idrica le caratteristiche delle opere da realizzare, in quanto strutture galleggianti, sono tali, secondo il Proponente, da non influenzare in maniera apprezzabile la circolazione idrica all'interno della rada, senza impatti rilevanti considerando la limitata sommersa di entrambe le strutture (pontili galleggianti).

Suolo e Sottosuolo

Il Proponente non rileva effetti significativi producibili da strutture galleggianti all'interno di una rada protetta sulla dinamica costiera e sulla tendenza evolutiva della linea di costa e dichiara che non sono state effettuate analisi sulla qualità chimica e microbiologica dei sedimenti interessati dall'intervento in quanto il progetto non prevede attività di dragaggio. È stata, però, prevista sia la bonifica da ordigni bellici per tutti i 26.500 m². della rada sia una successiva pulizia dei fondali.

Rumore e Vibrazione

Il Proponente dichiara che gli impatti per la fase di cantiere sono pressoché quasi nulli se non per la fase iniziale dei mezzi che porteranno il materiale in loco che sarà montato con l'ausilio di piccole barche, delle gru esistenti per il varo delle imbarcazioni e dei sub. Parimenti per le vibrazioni, non prevede impatti, anche considerando l'esigua entità dei lavori, così come per la fase di esercizio.

Paesaggio e Beni Culturali

Secondo il Proponente, la simulazione fotorealistica delle opere in progetto ha verificato la compatibilità paesistica dell'opera, visto anche la presenza degli attuali natanti disposti a gavitelli e che il progetto non prevede l'aumento delle stesse. Inoltre, le opere per loro stessa natura potranno in qualsiasi momento essere rimosse, ritornando allo stato di ante-operam. È stata realizzata una simulazione foto realistica dell'intervento

riportata sulla copertina del presente progetto definitivo, ai fini della potenziale incidenza dell'intervento proposto sul contesto paesaggistico dell'area d'intervento.

Flora Fauna Ecosistemi

Il Proponente ritiene il valore delle biodiversità dell'ambiente costiero di medio valore, non rivelando tuttavia nell'area d'intervento, particolari pregi di ecosistemi o siti SIC, oltre all'assenza di impatti e conseguenze negative riconducibili alle opere in progetto. Il Proponente ritiene altresì che anche le azioni previste nel progetto nella fase di cantiere siano di portata molto limitata, sia dal punto di vista quantitativo sia temporale, così come le azioni presenti in fase di esercizio che sono presenti in gran parte della zona e non incidono sull'assetto ambientale dell'area, considerando anche il volume di traffico marittimo da diporto già presente, che non subirà in conseguenza del progetto un incremento.

Assetto Territoriale e socio economico

In linea generale la realizzazione di pontili galleggianti apporterà, pur se modesto, un aumento della domanda di beni e servizi, in conseguenza del possibile incremento di livello dell'utenza, che attiverà una risposta positiva da parte dell'economia locale.

Gestione delle materie

Il Proponente ha previsto il recupero di tutti i corpi morti e delle catenarie esistenti, attualmente utilizzate per gli ormeggi a gavitelli, mediante il salpamento, con l'ausilio di pontone e operatore subacqueo, di tutti i corpi morti e delle relative catenarie, ricollocati, previa pulizia e manutenzione, sempre con l'utilizzo del pontone e dell'operatore subacqueo come guida.

Valutazione quantitativa degli impatti

Definito da un punto di vista qualitativo globale il quadro dei possibili impatti dell'opera in progetto sulle varie componenti ambientali, il Proponente ha proceduto con una valutazione quantitativa degli stessi utilizzando l'*Environmental Evaluation System (EES)* – Metodo Batelle che rappresenta una *check-list* pesata, in quanto include informazioni sulla durata dell'impatto e sulla sua eventuale irreversibilità; esso si basa su una lista di controllo.

Gli effetti delle opere sui comparti ambientali potenzialmente impattati sono evidenziati in tabella. La stima finale degli impatti è stata ottenuta andando prima a fare una semplificazione degli indicatori, raggruppati insieme in base all'uniformità degli elementi, e poi, dopo aver fatto una media dei valori che sono stati raggruppati, si è giunti all'Indice di Qualità Ambientale differente per le tre fasi dell'intervento in esame. Ad ogni indicatore è stato associato un peso in base alla situazione in cui era proposto e i valori ottenuti sono trasformati in Indici di Impatto Ambientale andando a moltiplicare la misura della qualità ambientale per il peso relativo. Una volta che i parametri sono stati presi tutti nella stessa unità di misura, si sono potuti notare in alcuni indicatori come ad esempio la qualità dell'acqua, la presenza di scarichi a mare, la qualità del paesaggio e le attività turistiche un miglioramento rispetto alla situazione iniziale. Il Proponente evidenzia un risultato positivo per l'intervento proposto rispetto alla situazione attuale, incrementando il valore paesaggistico dell'area.

Il metodo Batelle prevede nella fase di cantiere un impatto temporaneo relativamente alla qualità delle acque che si manifesteranno, con un incremento locale della torbidità, con un impatto biologico sicuramente negativo, ma temporaneo. Secondo il Proponente, la flora e la fauna tipiche del paraggio potranno ristabilirsi senza problemi dopo l'installazione dei pontili galleggianti nella fase di realizzazione. Il livello di rumorosità locale potrà risultare alterato, in un ambito di qualche chilometro di raggio, dall'insieme delle emissioni sonore prodotte dall'intervento, limitato al periodo di attività del cantiere. Le problematiche connesse al trasporto dei materiali per la realizzazione dell'intervento potranno creare disagi al traffico veicolare e locale principalmente

nel periodo estivo. L'intervento proposto dovrà essere realizzato adottando i necessari accorgimenti in fase sia di realizzazione sia di esercizio in modo da non generare disturbi all'ambiente.

Misure di mitigazione e recupero ambientale

Le misure adottate in fase di realizzazione e montaggio dei pontili, delle opere di salvaguardia ambientale e la riduzione delle emissioni acustiche e atmosferiche, avverranno attraverso: ottimizzazione spazi di cantiere, limitazione degli spazi per il transito automezzi, localizzazione marginale di eventuali macchinari occorrenti, scelte e procedure per il montaggio dei pontili, ottimizzazione della fase di cantiere al fine di minimizzare i disturbi e le ripercussioni sulle attività commerciali presenti e non a ridosso della zona, oltre al controllo delle misure di sicurezza previste dalla normativa vigente.

Fase di cantiere

Secondo il Proponente, l'installazione dei pontili galleggianti non prevede un significativo impatto, in quanto si tratta di strutture prefabbricate che devono essere soltanto ancorate e collegate tra loro. Pertanto la durata dell'installazione si può ritenere limitata nel tempo (da 2-3 mesi fino a 6 mesi). I pontili saranno trasportati via terra e quindi varati in mare e i fattori di rischio potrebbero essere, secondo il Proponente, legati a un aumento momentaneo di emissioni dovuti all'incremento di traffico nel periodo di installazione, del rumore prodotto per le operazioni di trasporto e di installazione, della domanda di posti auto nelle aree adiacenti il porto e a una possibile interferenza con la movimentazione di imbarcazioni nel porto stesso. Il Proponente ritiene, però, che le interazioni col sistema ambientale determinate durante la fase costruttiva debbano essere considerate in relazione alla transitorietà degli impatti prodotti e che l'incremento del traffico veicolare, l'aumento del rumore, l'incremento della domanda di posti auto in prossimità del porto e l'interferenza con la movimentazione di imbarcazioni nel porto stesso sono da considerare impatti certamente compatibili con le caratteristiche dimensionali delle strade di accesso al porto, delle aree libere disponibili, dell'ampiezza dello specchio acqueo interessato e, comunque, per il periodo strettamente necessario alle operazioni connesse con la fase costruttiva.

Fase di esercizio

Non si prevede incremento del traffico veicolare lungo le principali strade di accesso al porto né incremento della movimentazione di imbarcazioni nel porto in quanto la tipologia d'intervento è una mera razionalizzazione delle modalità di ormeggio (sicuramente più ordinata rispetto all'attuale ormeggio a gavattelli) senza aumento del numero complessivo di imbarcazioni.

Per quanto riguarda le misure di mitigazione con riferimento alla raccolta e al successivo conferimento a discarica dei rifiuti prodotti, sia solidi sia liquidi, sono previste le seguenti metodologie di intervento:

- raccolta di rifiuti, disponendo sul pontile esistente un cassonetto di capacità pari a 2,0 m³., oltre ad un contenitore speciale per rifiuti pericolosi;
- allontanamento dei rifiuti liquidi, realizzando un sistema di smaltimento delle acque di sentina provenienti dalle imbarcazioni e loro recapito finale all'impianto di depurazione.

Inoltre, il progetto prevede altresì di ridurre la produzione dei rifiuti speciali, evitandone lo smaltimento finale e massimizzandone il recupero, come per i corpi morti attualmente utilizzati per l'ormeggio a gavattelli delle barche, che saranno spostati in prossimità dei pontili anziché destinati a smaltimento in discarica. Una preventiva verifica dello stato in cui versano i corpi morti sentirà di definire le lavorazioni connesse al loro recupero e spostamento, consentendo un significativo risparmio economico e di impatto ambientale.

Sintesi dei risultati e conclusioni del Proponente

L'intervento progettuale tende a valorizzare il tratto costiero interessato dalle opere, già fortemente caratterizzato da una forte vocazione turistica. Il bilancio tra i vantaggi e gli svantaggi, che tali opere

comportano, è ampiamente a favore dei primi, in quanto si producono, a fronte di effetti negativi ritenuti minimi da Proponente e concentrati nella fase di cantierizzazione delle opere, i seguenti effetti positivi:

- razionalizzazione e riqualificazione degli ormeggi;
- maggiore controllo e migliore smaltimento degli scarichi delle imbarcazioni;

Allegati

- Allegato 1 - tavola PTR 24a con identificazione dei poli nautici del Golfo di La Spezia
- Allegato 2 - tavola PTR con identificazione del sistema dell'offerta turistica provinciale
- Allegato 3 - tavola PTR con identificazione delle tipologie dell'offerta turistica
- Allegato 4 – relazione bentonologica
- Allegato 1: tavola PTR 24a con identificazione dei poli nautici del Golfo di La Spezia
- Allegato 2 - tavola PTR con identificazione del sistema dell'offerta turistica provinciale
- Allegato 3 - tavola PTR con identificazione delle tipologie dell'offerta turistica
- Allegato 4 – relazione bentonologica

TENUTO CONTO dei pareri e delle osservazioni pervenuti:

1. Parere del Ministero della Cultura – Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, Sovrintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Genova e la Provincia di La Spezia, con nota prot. n. in data 29/09/2023, acquisita al Prot. n. MASE/155467 del 29/09/2023, che così conclude: *“Tutto quanto sopra premesso e considerato la scrivente Soprintendenza osserva quanto segue.*

IN RELAZIONE ALLA COMPONENTE ARCHEOLOGICA

La presenza delle emergenze archeologiche di cui si è detto nelle Premesse (Castello medievale, relitto di nave lapidaria, cisterna romana) evidenziano come il territorio lericino sia stato interessato da una consistente frequentazione almeno da età romana in funzione della gestione della risorsa agricola, operata mediante piccoli fondi dislocati sulle propaggini collinari, e marittima grazie alla presenza di un'insenatura riparata favorevole all'approdo, quella su cui insiste la trasformazione in oggetto. Una vocazione quest'ultima, in particolare, perpetuata nel corso dei secoli e riaffermata nel Medioevo con la costruzione del Castello a controllo del porto.

Si rileva, altresì, che la progettazione comporta un consistente impatto sul fondale, giacché si prevede che i pontili siano “ancorati al fondo con catenarie e corpi morti, tranne i pontili “di spina” che saranno ancorati su pali...”.

In ragione di quanto sopra esposto, vista la documentazione resa disponibile al sopracitato link del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e la situazione archeologica sopra tratteggiata, si rappresenta la necessità per questo Ufficio di disporre di maggiori elementi conoscitivi in merito alla consistenza dei depositi che saranno interessati dalle opere, evidenziando che, allo stato attuale delle conoscenze, non si può escludere, anzi si può presumere, che la trasformazione proposta possa generare un impatto su un patrimonio archeologico, che al momento non è noto, ma che non si può escludere possa conservarsi nei sedimenti interessati dall'intervento.

Si evidenzia che non è presente fra i documenti resi disponibili al sopracitato link alcuna documentazione relativa alla Verifica preventiva dell'interesse archeologico, così come prevista dal Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. 36/2023, art.41, c.4, Allegato 1.8).

Una efficace valutazione in merito all'impatto dell'intervento sul patrimonio archeologico potrà essere esplicita nell'ambito della procedura di Verifica preventiva dell'interesse archeologico: ai sensi dell'Allegato 1.8, art. 1, cc.2-3 si dovrà quindi prevedere la raccolta, archiviazione ed elaborazione della documentazione

prodromica unitamente ad una attenta survey subacquea dell'area interessata dai lavori, affiancata da una lettura specialistica dei rilevamenti morfo-batimetrici eventualmente disponibili.

Si precisa che la documentazione prodromica dovrà essere redatta, sotto la direzione di questa Soprintendenza e senza oneri per la stessa, da soggetti dotati dei necessari requisiti di professionalità ed esperienza del campo dell'archeologia subacquea e portuale.

Solo sulla scorta delle risultanze di dette verifiche preliminari, questa Soprintendenza sarà in grado di definire le più consone modalità di tutela dei beni che eventualmente si conservino nel sottosuolo (a terra e a mare) individuando se si debba o meno attivare la Procedura di VPIA (Allegato 1.8, art. 1 c. 7-10), con la prescrizione di specifici approfondimenti che potranno prevedere l'esecuzione di indagini strumentali, geo-archeologiche e sondaggi di scavo.

Si evidenzia che qualora nell'ambito del procedimento fossero individuate evidenze di interesse archeologico, potrà essere richiesto di effettuare approfondimenti conoscitivi, a seguito delle quali potrebbero rendersi necessarie modifiche alle opere in progetto con contestuale avvio del procedimento di verifica o dichiarazione dell'interesse culturale ai sensi degli artt. 12 e 13 del D. Lgs. 42/2004, del Codice dei beni culturali e del paesaggio.

IN RELAZIONE ALLA COMPONENTE ARCHITETTONICA E PAESAGGISTICA

Si osserva che la trasformazione proposta risulta capace di generare impatti significativi sui beni culturali e sul paesaggio dalla costa, dalle alture e dal mare e ciò non solo per gli effetti della prevista infrastruttura composta dai pontili galleggianti, già di per modificativa dell'immagine consolidata dello specchio acqueo, ma anche di quelli determinati dai natanti ormeggiati.

Sotto il primo aspetto, si rileva come il porto di Lerici, allo stato attuale, non presenti manufatti simili a quelli proposti ma è caratterizzato dalla presenza di boe e pontili in struttura di lunghezza molto più ridotta.

Sotto il secondo profilo, si evidenzia che la documentazione pubblicata contiene il riferimento al mantenimento del numero di natanti ormeggiabili ma non contiene alcun riferimento alla eventuale modifica delle dimensioni e tipologie delle imbarcazioni che potranno attraccare rispetto a quelle presenti in rada allo stato attuale. Tale eventuale modifica potrebbe a propria volta determinare un significativo impatto sia delle visuali da terra verso il mare, in particolare dalle emergenze architettoniche e paesaggistiche sopra meglio individuate, sia dalle visuali dal mare verso terra, visuali dalle quali il porto e le sue imbarcazioni costituiscono il primo piano verso uno sfondo costituito dalle emergenze stesse.

Si osserva inoltre che il progetto, allo stato attuale, non evidenzia quali possano essere le opere a terra previste che potrebbero, a loro volta, generare una trasformazione poco congrua del paesaggio consolidato.

Infine si osserva la mancanza di opere di tipo compensativo e mitigativo rispetto alla significativa trasformazione proposta.

In conclusione, si ritiene che la trasformazione proposta possa generare impatti significativi sui beni culturali e sul paesaggio tali da dover richiedere l'assoggettamento a VIA per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti significativi e negativi.

Nel corso della V.I.A. potrebbero quindi venire approfondite tutte le possibili ricadute che possano derivare dalle modifiche proposte sulle aree e sui beni tutelati.

Qualora codesto Ufficio ritenesse di concludere la procedura con un non assoggettamento a VIA, tenuto conto di tutto quanto sopra, si ritiene opportuno che vengano poste alcune condizioni finalizzate a evitare che la trasformazione proposta generi impatti negativi tanto sui beni culturali quanto su quelli paesaggistici: si ritiene che debba essere modificato e ridotto il sistema di pontili galleggianti al fine di evitare impatti

significativi tanto sul fondale quanto sull'immagine consolidata della rada lericina, ponendo particolare attenzione agli effetti della trasformazione sulle pubbliche visuali, specie quelle sottoposte a tutela sopra richiamate.

Si anticipa sino da ora che sulle opere a terra quest'Ufficio si riserva di esprimere le proprie valutazioni nell'ambito delle procedure autorizzative di competenza, sulla base di un progetto che dovrà essere corredato dagli elaborati grafici e tecnici previsti dalla disciplina di riferimento.

In relazione alla competenza archeologica, si rimanda al procedimento di Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico ai sensi dell'art. 41 del D. Lgs. 36/2023 sopra richiamato";

2. Osservazioni della Regione Liguria con nota prot.n. 1426594 in data 23/10/2023, acquisita al prot.n. MASE/0169994 del 23/10/2023, che così conclude: *"Quale esito dell'attività svolta per la predisposizione del presente contributo si condividono le determinazioni dello studio preliminare ambientale e si ritiene che non sussistano possibili impatti ambientali significativi per nessuna delle matrici ambientali valutate. Inoltre per gli aspetti paesaggistici sono state anticipate in istruttoria alcune valutazioni che dovranno essere approfondite nell'ambito dell'autorizzazione paesaggistica con particolare riferimento all'integrazione del progetto in esame con il contesto insediativo esistente che potrà essere sviluppato anche tramite la predisposizione di eventuali ulteriori lotti di intervento.";*

3. Osservazioni dell'Associazione LEGAMBIENTE LERICI APS con nota in data 07/10/2023, acquisita al prot. n. MASE/160228 del 12/10/2023, che così conclude: *"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.*

Seguono numerose osservazioni su aspetti generali, programmatici, progettuali, ambientali e socio economici

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

4. Osservazioni della Associazione "Comitato per la tutela della rada di Lerici contro il piano comprendente l'installazione dei pontili galleggianti come da progetto del Comune di Lerici" con nota in data 04/10/2023, acquisita al prot. n. MASE/158570 del 12/10/2023, che così recita: *“La documentazione del progetto di Verifica di assoggettabilità alla VIA presentato dal Comune di Lerici è inadeguata perché sussistono carenze sulla Valutazione dell'impatto ambientale (VIA) dovute a mancanze di studi specifici sugli argomenti esposti.*

Tale progetto invasivo andrebbe a deturpare in modo irreversibile il paesaggio. I pontili modificherebbero definitivamente la fisionomia di uno tra i borghi marinari più conosciuti al mondo, rischiando di compromettere anche la qualità delle acque e, di conseguenza, l'ecosistema marino. Tali impatti negativi si aggiungerebbero a problematiche legate alla sicurezza degli stessi pontili, minacciati da fenomeni naturali che, nel corso degli ultimi anni, hanno provocato eventi atmosferici con mareggiate estremamente violente (vedasi quanto accaduto il 30 ottobre 2018) a causa della esposizione della rada lericina a venti di sud-ovest che investono con sempre più intensità la baia.

Inoltre, come esplicitato dal progetto, rimarrebbe un unico pontile - e di conseguenza un unico corridoio via mare - per il transito delle imbarcazioni passeggeri che ora sono dislocate su due pontili. Ciò influirebbe a livello di sicurezza per un eventuale piano di evacuazione dal paese se le vie terrestri fossero inagibili. Si ricorda che il piano di sicurezza generale è a oggi inesistente.

Il progetto per la realizzazione dei pontili galleggianti non è una novità per la cittadinanza lericina: ciclicamente proposto dalle amministrazioni che si sono susseguite nel corso degli ultimi venti anni, ha sempre incontrato l'ostilità degli abitanti, soprattutto per l'impatto paesaggistico che porterebbe allo stravolgimento dell'aspetto del borgo marinaro.

Il Comitato, durante i primi mesi del 2021, in poche giornate e nonostante le limitazioni dovute alla situazione sanitaria legata al Covid-19, è riuscito a raccogliere 1.000 firme di cittadini residenti e proprietari di seconde case in segno di protesta nei confronti del progetto comunale.

L'articolo 9 della nostra Costituzione recita che “la Repubblica italiana tutela l'ambiente, la biodiversità e gli eco-sistemi, anche nell'interesse delle future generazioni...” L'ambiente, in senso lato, è l'insieme delle caratteristiche che contraddistinguono un luogo: dal paesaggio, alla morfologia del territorio, alle attività economiche, al vissuto e alla storia che hanno caratterizzato proprio quel borgo nel corso degli anni.

Ambiente che si lega all'identità, oltre che del luogo, anche dei suoi abitanti e fruitori. Se un turista sceglie Lerici quale località di vacanza è perché desidera recarsi in un luogo con quelle determinate peculiarità e caratteristiche. L'Unione Europea auspica il mantenimento delle tipicità, delle tradizioni e della cultura dei borghi al fine di attrarre un turismo consapevole. Ciò significa non progettare in modo separato, ma integrato in un'ottica di medio-lungo termine al fine di evitare irreversibili trasformazioni, tutelando l'identità locale, preservando l'ambiente, concertando le scelte con la popolazione, attivando una procedura di partecipazione attiva di tutta la cittadinanza - compresa quella che non possiede imbarcazioni.

Il passaggio del progetto che recita “Inoltre le nuove strutture produrranno un impatto visivo poco significativo sull'ambiente per la loro limitata altezza del pelo d'acqua...” è alquanto bizzarro: le barche disposte sui pontili andrebbero a formare un muro che impedirebbe la vista della rada con le sue caratteristiche di borgo marinaro.

Le 1.000 firme raccolte dal Comitato dei cittadini insieme alla storica Società Marittima di Mutuo Soccorso e alla sezione lericina di Legambiente testimoniano il desiderio di preservare il paesaggio e l'ambiente così come sono, non deturpando la bellezza di un borgo che è unico al mondo. La popolazione che si oppone a una privatizzazione de facto della rada a vantaggio di poco più di 400 privati e a discapito di circa diecimila abitanti del Comune vuole che non si stravolgano i caratteri ambientali e culturali della zona, per non sradicare fattori sociali e culturali che conferiscono personalità, tradizioni e autenticità dei luoghi come

risorsa turistica. In data 24 febbraio 2022 il suddetto Comitato unitamente a Legambiente Lerici e alla Società Marittima di Mutuo Soccorso sono stati ascoltati dalla IV Commissione Regionale Ligure, al fine di informare la Commissione circa:

1. le perplessità e le criticità legate a tale progetto, richiedendo le modalità di valutazione di questo intervento e se ci sia stata un'indagine al riguardo, dal momento che la raccolta di mille firme di cittadini contrari a tale progetto sembra evidenziare più contrarietà che accordo.

2. Si è poi chiesto quale sia la necessità di sottoporre la cittadinanza a gravosi lavori per la realizzazione del progetto.

Inoltre varie considerazioni del progetto sono arbitrarie perché non supportate da dati oggettivi. Nella relazione del Comune, tra le varie cose da verificare, manca l'indicazione dell'immissione della foce del canale Carbognano: si ricorda che tale canale sfocia dove è indicata l'area di manovra delle barche; mancano indicazioni sul convoglio di acque nere e grige delle barche che saranno ormeggiate sui pontili.

Non è indicata nemmeno la dislocazione dei servizi igienici necessari".

Segue una ponderosa documentazione con Note, osservazioni e segnalazioni circa il "Progetto" del Comune di Lerici denominato "riqualificazione degli ormeggi con l'installazione di pontili galleggianti nella rada di Lerici;

5. Osservazioni del legale rappresentante della Società Marittima di Mutuo Soccorso APS, Signor Bernardo Ratti, con nota in data 5/10/2023, acquisita al prot. n. MASE/159194 del 11/10/2023, che così, sinteticamente, dichiara "Trattasi di progettualità riproposta da quasi 25 anni, formalizzata solo ora sia per le problematiche tecniche ripetute negli anni, compreso l'ultimo progetto, sia per la contrarietà della popolazione: anche l'attuale progetto infatti (e successive ed eventuali piccole variazioni non sostanziali), sarebbe infatti dirompente, invasivo e irreversibile per Lerici e per il suo territorio. La fine di Lerici per come è conosciuta nel Mondo.

Omissis

Nel Febbraio 2022 c'è stata anche un'audizione, richiesta da varie associazioni, in Regione Liguria, con produzione di documentazione, osservazioni e segnalazioni in merito alle tante criticità rilevate.

Gli IMPATTI e le criticità infatti sono notevoli e sarebbero irreversibili. Ovviamente la contrarietà principale è data dagli impatti ambientali e paesaggistici, ma sono le incongruenze tecniche, le criticità progettuali e le problematiche legate alle condizioni meteo-marine caratterizzanti il sito, che confermano le difficoltà del progetto".

Segue la descrizione dei possibili impatti e altre considerazioni di carattere specifico e generale, per la cui disamina si rimanda alla lettura del testo integrale (IMPATTO TECNICO E CONDIZIONI METEOMARINE, MOTO ONDOSO A BASE DELLE CONDIZIONI INTERNE DI AGITAZIONE, IMPATTO AMBIENTALE E QUALITA' DEL MARE, IMPATTO PAESAGGISTICO (e il precedente di OTRANTO, IMPATTO SOCIALE E CRISI DELL'IDENTITA' LOCALE, IMPATTO ECONOMICO, IMPATTO CON IL PIANO DI UTILIZZO DEL DEMANIO MARITTIMO, IMPATTI E DISAGI PER LA POPOLAZIONE E PER IL TURISMO, ARTICOLO 47 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE, RELAZIONE DI ENEA, ARTICOLI 9 e 41 DELLA COSTITUZIONE, UNIONE EUROPEA;

6. Osservazioni del sig. Bernardo Ratti con nota in data 31/10/2023, acquisita al prot. n. MASE/0175085 del 31/10/2023 e CTVA/0012287 del 31/10/2023, che così sinteticamente dichiara: "Riferendosi al parere della Regione Liguria, l'Osservante premette che 'Una relazione impossibile da condividere, che "avalla" un progetto gigantesco, a livello ambientale e paesaggistico, con problematiche e incongruenze del progetto e rischi enormi di sicurezza.

... OmissisS ...

Non so come possa dire, in quattro righe, che il progetto è sicuro. Parla di "Parco di Montemarcello Magra Vara" che non c'entra con la rada di Lerici, non considera le ultime ricerche di Enea, e non nomina la Soprintendenza ligure, che invece ha competenza'. In chiusura l'Osservante invita la Regione nuovamente, a visionare quanto inviato come Osservazioni al Ministro da parte della Società Marittima di Mutuo Soccorso (allegato), da parte di Legambiente e del Comitato contro i Pontili (sul sito), oltre che della Soprintendenza. Osservazioni con tutti gli impatti e tutte le criticità studiate e valutate in maniera autorevole e capace".

7. Osservazioni del Comitato per la tutela della rada di Lerici in data 13/11/2023, acquisita con prot.n.MASE/182944 in data 13/11/2023 che afferma che hanno già inviato osservazioni e che reputano utile "inviare una piccola raccolta fotografica di quanto avvenuto nella Rada di Lerici a seguito delle due forti mareggiate di libeccio abbattutesi da Giovedì 2 a Domenica 5 Novembre scorsi. Si tratta di mareggiate indubbiamente forti, ma non rare (quella del 2018 era molto più forte, di cui ci sono innumerevoli immagini di Lerici), che annualmente e periodicamente, con diversa intensità, si abbattono sulla rada lericina. Questo materiale che si allega è ad ulteriore dimostrazione, ce ne fosse bisogno, che un progetto come quello prospettato non sia possibile per una Rada aperta ed esposta come quella lericina, per problematiche meteomarine e di sicurezza, oltre naturalmente agli impatti ambientali, paesaggistici e sociali già descritti. ”.

Il parere, nelle condizioni sotto dettagliate, ha considerato le criticità rappresentate con osservazioni e pareri da parte delle amministrazioni e enti coinvolti, nonché da Associazioni, Comitati, Circoli e privati cittadini.

VALUTATO il progetto, considerata la documentazione presentata dal Proponente e considerate le risultanze dell'istruttoria, e in particolare:

Con riferimento all'inquadramento dell'opera e alla sua localizzazione

Il sito di intervento è ubicato all'interno dello specchio d'acqua della rada di Lerici, dal lato maggiormente ridossato dalla diga foranea, ovvero nell'area dietro al pontile galleggiante già in concessione al circolo ERIX.

Con riferimento agli elaborati progettuali:

Il progetto, nella sua attuale revisione completa del luglio 2023, prevede essenzialmente la razionalizzazione dei posti barca già in concessione demaniale marittima al comune di Lerici e al Circolo della Vela Erix attraverso l'installazione di n. 82 pontili galleggianti, di dimensioni 6 o 12 m. x 2,5 o 3,0 m., allo scopo di ormeggiare circa 462 imbarcazioni ai suddetti pontili, dotati dei relativi impianti tecnologici, per un numero totale di imbarcazioni invariato rispetto all'attuale ma con riduzione delle aree impegnate grazie all'utilizzo dei suddetti pontili, con miglioramento della qualità di circa il 50% dei posti barca disponibili. La Commissione ritiene che gli elaborati progettuali presentati, pur fornendo una buona descrizione generale delle opere che il Proponente intende realizzare, manchino dell'analisi e descrizione di alcuni aspetti fondamentali per la valutazione dei potenziali effetti ambientali, fra cui la cantierizzazione e le ragionevoli alternative; inoltre, evidenzia che il Proponente dichiara altresì che con la nuova disposizione si realizzeranno n. 28 nuovi posti barca con un aumento della concessione di 1.596,00 m² rispetto ai 45.968,00 m² attuali per complessivi 47.564,00 m², con un aumento del 3,5% circa dello specchio acqueo richiesto in concessione rispetto all'attuale.

Con riferimento alla scelta fra le alternative

Non sono state esaminate le soluzioni progettuali alternative.

Con riferimento agli impatti cumulativi

Il Proponente non ha precisato se nell'area di interesse siano previsti o in corso altri interventi che possano generare possibili effetti cumulativi sulle componenti ambientali.

Con riferimento alla coerenza dell'intervento in progetto con il Quadro Pianificatorio e Programmatico nazionale, regionale e settoriale

Il Proponente ha richiamato gli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti nel sito in esame, individuandone gli aspetti rilevanti per gli interventi previsti e verificando la coerenza degli stessi con tali strumenti. Il Proponente non ha altresì evidenziato eventuali vincoli gravanti sull'area di cantiere e sull'area vasta.

Con riferimento alla cantierizzazione

Il Proponente non ha predisposto alcuna relazione, anche sintetica, sulla cantierizzazione. Parimenti non sono indicati i mezzi per il trasporto delle materie e per la messa in opera.

Con riferimento agli impatti potenziali sulle componenti ambientali

Gestione delle materie

Il Proponente ha previsto il recupero di tutti i corpi morti e delle catenarie esistenti, attualmente utilizzate per gli ormeggi a gavitelli, mediante il salpamento, con l'ausilio di pontone e operatore subacqueo, di tutti i corpi morti e delle relative catenarie, ricollocati, previa pulizia e manutenzione, sempre con l'utilizzo del pontone e dell'operatore subacqueo come guida.

Il progetto non prevede attività di dragaggio. È stata, però, prevista sia la bonifica da ordigni bellici per tutti i 26.500 m² della rada sia una successiva pulizia dei fondali. Inoltre, è prevista la bonifica subacquea da residui bellici di tutto lo specchio acqueo interessato ai lavori, compresi gli scavi per il recupero degli ordigni rinvenuti.

Quanto al materiale posto in opera il Proponente non fornisce un quadro esaustivo, impropriamente ricavabile da un'osservazione che stima l'impiego di circa 4.200 tonnellate di calcestruzzo. Il Proponente non chiarisce ove saranno approvvigionati le strutture prefabbricate né affronta i possibili impatti su ricettori sensibili nell'area della loro realizzazione e lungo il trasporto dalla produzione alla posa in opera. Altrettanto dicasi per la posa in opera.

Aspetti idraulico-marittimi

La Commissione ritiene che possano sussistere potenziali impatti significativi, in relazione alle incertezze sulla fattibilità delle opere stanti alcune rilevanti carenze descrittive del progetto, con possibili ricadute sulle acque e sugli habitat marini. Inoltre, la relazione R.02 "Relazione meteo marina e sulle onde di lungo periodo" mostrerebbe su base modellistica la compatibilità delle opere di progetto rispetto alle condizioni limite di agitazione interna con altezza d'onda pari a 0,5 m per tempi di ritorno (Tr) non inferiori a 50 anni. Le altezze massime simulate attese per Tr=50 sarebbero infatti non superiori a detto limite di 0,5 m sulla base della propagazione di un'altezza massima del moto ondoso al largo di 6,2 m, valore che, tuttavia, deriva dai dati dell'ondametro di La Spezia limitatamente al periodo 1989-2009. Detti valori, in quanto riferiti a un range temporale troppo ristretto, non appaiono attuali e coerenti con i dati, riportati nella medesima relazione, relativi all'evento estremo del 29-30 ottobre 2018, in occasione del quale le altezze d'onda a scala ligure sono risultate comprese fra 7 e 10 m e le altezze osservate a Gorgona e Giannutri superiori a 6 m, per le quali il medesimo modello MIKE indica valori di agitazione interna al bacino portuale compresi nel range 0,8-1,2 m nella parte del porto interessata dalla porzione settentrionale dei pontili in progetto, valori dunque incompatibili con le condizioni limite di 0,5 m. L'evento estremo del 2018 evidenzia l'inattendibilità delle modellazioni eseguite su dati temporali limitati al citato ventennio, non attuali anche alla luce dell'evidente incremento in intensità e frequenza di eventi estremi, come pure confermato dalle recentissime mareggiate verificatesi fra fine ottobre-

primi di novembre del 2023. A fronte della portata del progetto che comporterà un diverso assetto della rada di Lerici, la Commissione rileva, pertanto, la necessità di verifica della fattibilità del progetto previo un maggior approfondimento degli aspetti idraulico-marittimi, aggiornando la relazione specialistica con le modellazioni dell'agitazione interna alla rada in conseguenza degli eventi meteomarinari di ottobre-novembre 2023.

Biodiversità e habitat marini

Si prende atto che l'Ente Parco di Montemarcello-Magra-Vara, gestore del ZSC terrestre IT1345114 "Costa di Maralunga" ha comunicato che l'intervento in esame non interferisce né con il Parco Naturale Regionale Montemarcello Magra né con i siti Natura 2000 gestiti dall'Ente.

Tuttavia, risulta la presenza di habitat e specie protette in prossimità dell'area di intervento con dettaglio ed estensioni maggiori rispetto a quanto finora mappato. Inoltre, essendo presenti in passato anche nell'area di intervento non può essere esclusa la presenza sporadica delle stesse anche nell'area di intervento. Questi habitat possono essere esposti a impatti durante la fase di cantiere e richiedono adeguate misure di mitigazione, ove necessario la traslocazione e la previsione di interventi di compensazione ove dovessero verificarsi eventuali perdite di habitat (incluso la madrepora *Cladocora caespitosa*).

Considerata quindi la presenza cospicua e rilevante in termini di copertura di habitat 1110 (con *Cymodocea nodosa*) all'interno dell'area di intervento e di 1170 (inclusa la madrepora *Cladocora caespitosa*) e 1120 immediatamente all'esterno dell'area di intervento, appaiono necessarie accurate valutazioni aggiornate e interventi mirati atti a escludere impatti.

La previsione di un cospicuo numero di corpi morti di grandi dimensioni richiede accurata valutazione degli eventuali impatti sulla circolazione delle acque nella rada e sulla possibile facilitazione di ingresso di specie aliene e richiede adeguati interventi di prevenzione e mitigazione.

Le numerose catenarie possono determinare impatti significativi se lasciate in bando sul sedimento e richiedono appositi accorgimenti con catenarie pre-tese per evitare danni fisici ai fondali. Tali misure, unitamente ad altre opzioni, non sono state previste nella progettazione presentata.

Aria e rumore

Non sono evidenziate, anche se in maniera prettamente qualitativa, criticità dal Proponente in fase di esercizio, secondo il quale l'intervento non comporterà un significativo aumento del traffico di natanti, per cui non sono attesi livelli di inquinamento atmosferico tali da determinare un impatto significativo negativo sulla qualità dell'aria, né significative variazioni dell'attuale clima acustico, in conseguenza dell'attuazione del progetto. Riguardo alla fase di cantiere, il Proponente fa cenno delle misure da adottare in fase di realizzazione e montaggio dei pontili, delle opere di salvaguardia ambientale e della riduzione delle emissioni acustiche e atmosferiche, attraverso l'ottimizzazione degli spazi di cantiere, della limitazione degli spazi per il transito degli automezzi, della localizzazione marginale di eventuali macchinari occorrenti, scelte e procedure per il montaggio dei pontili, dell'ottimizzazione della fase di cantiere al fine di minimizzare i disturbi. Non sono, però, fornite indicazioni, né sullo stato della qualità dell'aria e del clima acustico attuale, né si individuano i possibili ricettori sensibili, sia per l'area portuale sia per la viabilità interessata dal trasporto dei materiali. Inoltre, non sono stati effettuati i necessari studi previsionali dei potenziali impatti del progetto in materia di rumore e di qualità dell'aria, soprattutto per la fase di cantiere, e non è stato effettuato il censimento dei ricettori potenzialmente impattati. Infine, non è stata qualificata e quantificata la situazione attuale della qualità dell'aria e del clima acustico, caratterizzazioni queste necessarie per valutare la situazione sulla quale si va a collocare l'opera proposta.

Qualità delle acque marine

Non è riportata una sufficientemente esaustiva informazione sulla qualità delle acque marine che va integrata con i dati di monitoraggio effettuate in attuazione della parte III del Dlgs 152/2006 e del Dlgs 116/2008, né si

fa cenno che, come da osservazione, "da dove partirebbe la passerella di accesso all'enorme blocco dei "pontili", c'è la foce di un canale, il "Carbognano", con una portata d'acqua notevole, specialmente successivamente a forti piogge. Tra l'altro spesso fonte di sversamenti di acque nere e, purtroppo, maleodorante, spesso insabbiato alla foce". Non sono state evidenziate dal Proponente le misure mitigative da adottare per migliorare la qualità delle acque.

Aspetti socioeconomici e sanitari

Manca la caratterizzazione del territorio, della popolazione e della salute umana e l'analisi dei possibili effetti del progetto su dette componenti. Inoltre, come da parere della Regione non si rileva nella documentazione presentata uno studio in grado di evidenziare come la struttura dei nuovi attracchi si relazioni anche con il tessuto insediativo del limitrofo centro abitato.

Paesaggio

Riguardo agli aspetti paesaggistici, non sono stati sviluppati i necessari approfondimenti, anche al fine della predisposizione di eventuali ulteriori lotti d'intervento e, come da parere della Soprintendenza, non sono state approfondite tutte le possibili ricadute che possano derivare dalle modifiche proposte sulle aree e sui beni tutelati, ritenendo la Soprintendenza necessario che "siano poste alcune condizioni finalizzate a evitare che la trasformazione proposta generi impatti negativi tanto sui beni culturali quanto su quelli paesaggistici: si ritiene che debba essere modificato e ridotto il sistema di pontili galleggianti al fine di evitare impatti significativi tanto sul fondale quanto sull'immagine consolidata della rada lericina, ponendo particolare attenzione agli effetti della trasformazione sulle pubbliche visuali, specie quelle sottoposte a tutela sopra richiamate".

Con riferimento alle mitigazioni

Le misure di mitigazione sono accennate ma manca un quadro sufficientemente chiaro sulle stesse in considerazione della significativa trasformazione proposta.

Con riferimento al Piano di Monitoraggio

Si prende atto che il Proponente non ha ritenuto opportuno un Piano di Monitoraggio, che appare, invece, necessario per assicurare la verifica di eventuali impatti sia sul biota marino sia sulla popolazione umana, vista la significatività dei potenziali impatti sulle componenti ambientali.

RITENUTO opportuno:

- evidenziare quanto rappresentato nei pareri e nelle osservazioni ricevuti;
- richiamare l'attenzione del Proponente a definire soluzioni alternative anche in ragione di una possibile riduzione del sistema dei pontili galleggianti, da definire di concerto con la Soprintendenza.

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 "Riqualificazione degli ormeggi con l'installazione di pontili galleggianti nella rada di Lerici" determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e, pertanto, deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006

*ID_VIP: 10272 - "Riqualificazione degli ormeggi con l'installazione di pontili galleggianti nella rada di Lerici" -
Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006*

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla



PAOLA BRAMBILLA
MINISTERO DELL'AMBIENTE
Coordinatore Sottocommissione VIA
30.11.2023 21:55:34 UTC