



Autorità di Bacino

DEI FIUMI ISONZO, TAGLIAMENTO, LIVENZA, PIAVE, BRENTA-BACCHIGLIONE

PARERE N. 7 / 2011

del Comitato tecnico dell'Autorità di bacino dei fiumi
Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione

Riunione in data 24.6.2011 presso la sede di Palazzo Dolfin Gabrielli,
Dorsoduro 3593 – Venezia

OGGETTO: Linee guida per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto compatibili con la pianificazione di bacino

PREMESSE

Pervengono all'Autorità di bacino frequenti richieste di parere riguardanti la compatibilità di strutture dedicate alla nautica da diporto con la pianificazione di bacino.

Tale questione è stata affrontata in via generale dal Comitato tecnico nell'ambito dell'adozione del PAI Livenza (attualmente in attesa di approvazione con DPCM). Il comma 6 dell'art. 17, che detta le misure di tutela nelle aree fluviali, prevede, infatti, la possibilità di realizzare interventi finalizzati alla navigazione *“previo parere della competente autorità idraulica ed a condizione che non comportino ostacolo al deflusso delle acque, non comportino riduzione apprezzabile della capacità di invaso delle aree fluviali, non compromettano la possibilità di realizzazione delle azioni di mitigazione del rischio.”*

Inoltre, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e la Regione Veneto in occasione delle conferenze programmatiche, convocate al fine di concludere l'iter approvativo del PAI dei bacini Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta-Bacchiglione (art. 68 del D.Lgs. 152/2006) hanno proposto di estendere il suddetto principio generale anche a detti bacini apportando quindi le corrispondenti modifiche alle norme di attuazione.

Accogliendo quindi le indicazioni delle Amministrazioni regionali e locali è stata considerata la possibilità di predisporre sin da ora utili linee guida che, in sede di riordino della normativa di bacino, potranno confluire nelle previsioni dell'articolo 17.

In merito si rileva altresì che devono essere approfondite due questioni fondamentali non sviluppate in occasione dell'adozione del PAI Livenza: la prima riguarda il ruolo di tali strutture dedicate alla nautica da diporto nei cosiddetti *“interventi finalizzati alla navigazione”* già considerati compatibili con il dettato dell'art 17 del PAI Livenza; la seconda i criteri tecnici da considerare per garantirne la loro compatibilità con la pianificazione di bacino.

Per delineare tali criteri tecnici, nella seduta del C.T. del 20 maggio 2011, è stata istituita una apposita sottocommissione che, riunitasi il 27 maggio 2011, è pervenuta alle conclusioni che seguono.

Nel progettare e realizzare le strutture dedicate alla nautica da diporto lungo i corsi d'acqua o nei loro apparati di foce:

1. vanno mantenute o migliorate le condizioni esistenti di funzionalità idraulica, agevolando e comunque non impedendo il deflusso delle piene e non ostacolando il normale deflusso delle acque;

2. non devono essere indotte condizioni di pericolo a valle o a monte dell'area interessata anche costituendo o inducendo vie preferenziali di veicolazione di portate solide o liquide;
3. non devono essere ridotti i volumi invasabili delle aree interessate e favorire se possibile la creazione di nuove aree di libera esondazione;
4. non deve essere pregiudicata l'ulteriore possibilità di attenuazione o eliminazione delle cause di pericolosità presenti sul territorio;
5. vanno minimizzate le interferenze, anche temporanee, con le strutture di difesa idraulica;
6. non deve costituire interferenza o essere pregiudicata la definitiva sistemazione dei corsi d'acqua, attraverso l'esecuzione degli interventi previsti dalla pianificazione di bacino.
7. deve essere garantita l'assenza di effetti negativi sulla falda e misure di protezione della stessa;
8. deve essere garantito il necessario ricambio d'acqua all'interno della struttura dedicata alla nautica da diporto per la vivificazione dell'ambiente acquatico

Riguardo alle inerenti possibili costruzioni che possono essere consentite è necessario distinguere in base al loro posizionamento, per cui:

- nei tratti non arginati, in foce (cioè in aree soggette agli effetti delle maree) o all'interno degli argini non è ammissibile comunque, fatti salvi gli impianti tecnici per alaggio e varo dei natanti e il parcheggio a terra dei natanti stessi, la costruzione di volumi in elevazione o interrati, che comportino ingombro e riduzione del deflusso delle acque di piena. A tal proposito andranno considerate quali "condizioni di riferimento" la marea e la portata di progetto così stabilita nell'ambito della pianificazione di bacino:

<u>portata di progetto</u>	<u>marea corrispondente</u>
○ Brenta: ca. 2000 mc/s	all'evento 1966
○ Piave: ca. 3000 mc/s	all'evento 1966
○ Livenza: ca. 1300 mc/s	all'evento 1966
○ Tagliamento: ca. 2000 mc/s	
<i>(in attesa delle determinazioni del Tavolo tecnico istituito dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia)</i>	
○ Isonzo: ca. 3000 mc/s	all'evento 1966

- in prossimità di ponti dotati di luci inferiori a 4 m nei quali, in regime di piena, possono manifestarsi ostruzioni causate da natanti non governati, nonché nei ponti aventi quote di sottotrave inferiori a 2 m sul profilo della piena di riferimento (progetto), non è consentito realizzare punti di ormeggio fino ad una distanza (sx, e dx idrografica), indicativamente, di 1 km immediatamente a monte del ponte stesso;

Qualora le strutture dedicate alla nautica da diporto siano localizzate in area extrarginale la loro realizzazione è ammissibile nell'osservanza dei seguenti ulteriori criteri, fermi restando i suesposti criteri dal nr. 1 al nr. 8 e condizioni di riferimento quanto a portata e marea.

9. rispetto degli obiettivi della pianificazione di bacino vigente ed in elaborazione e delle misure di tutela adottate per le aree fluviali;
10. l'argine di conterminazione della struttura deve avere almeno la medesima altezza e caratteristiche funzionali di quello del corso d'acqua a cui è strettamente connesso;
11. deve essere garantita la continuità e funzione dell'argine demolito per realizzare il varco e deve essere posta a carico del concessionario anche la manutenzione delle nuove arginature di conterminazione (della struttura suddetta);
12. deve essere garantita all'Autorità idraulica e agli organi di Protezione civile la possibilità di transitare con uomini e mezzi sul corpo arginale così costituito, oppure prevedere a tale scopo un percorso alternativo la cui carreggiata sia coerente all'utilizzo (di emergenza);

Con riguardo agli edifici che possono far parte di tali infrastrutture, vanno effettuate delle considerazioni particolari. Il loro posizionamento è necessariamente e generalmente in prossimità del tratto terminale di un corso d'acqua al suo interno o nell'apparato di foce. Queste aree per motivi morfologici intrinseci sono, nella maggior parte dei casi, affette da condizioni di pericolosità idraulica.

Conseguentemente tale condizione, se valutata per i suoi meri effetti, costituirebbe pregiudizio per dare seguito ad una completa realizzazione di tutti gli annessi spesso previsti e necessari per il funzionamento delle strutture dedicate alla nautica da diporto.

In merito a tale questione possono essere richiamate, per analogia, le indicazioni normative adottate nell'ambito del PAI Livenza per i Comuni affetti da estese condizioni di pericolosità idraulica che di fatto ne impedirebbero qualsiasi tipo di sviluppo.

Per tali Comuni è stata prevista (dal PAI Livenza) la possibilità di sviluppare, comunque, gli strumenti urbanistici in aree pericolose, subordinando tale sviluppo alla predisposizione di appositi strumenti di pianificazione mirati sostanzialmente a mitigare in modo adeguato la pericolosità idraulica attraverso idonee misure attive e/o passive.

Le intrinseche condizioni di pericolosità dei territori ove si possono realizzare le strutture dedicate alla nautica da diporto è assimilabile alla condizione richiamata per i comuni affetti da estesa pericolosità idraulica di cui all'art. 17/bis del PAIL, nonché all'art. 4-bis del PSSI del Piave.

Pertanto l'eventuale realizzazione di volumi edilizi strettamente connessi alla funzione e agli usi di tali infrastrutture che insistano su aree affette da pericolosità, possono essere positivamente valutate, ai soli fini della compatibilità con la pianificazione di bacino, nel rispetto degli ulteriori criteri e principi generali di seguito indicati:

13. devono essere individuati adeguati interventi di mitigazione della pericolosità idraulica dell'area; ciò potrà essere realizzato, per esempio, impostando gli edifici su terrapieni posti a quote maggiori e comunque non inferiori a quelle dei corpi arginali ipotizzati nella pianificazione di bacino per la difesa idraulica del territorio. Tali interventi di mitigazione non possono comunque determinare incrementi dei livelli di pericolosità per le aree limitrofe;

14. non possono essere previste volumetrie edilizie, anche di carattere pertinenziale, sotto la quota del piano campagna;

15. devono essere previste le necessarie misure strutturali e non strutturali finalizzate alla tutela dell'incolumità fisica delle persone, alla mitigazione della vulnerabilità ed a contenere l'esposizione al danno potenziale, tenuto anche conto degli *"Indirizzi operativi per fronteggiare eventuali situazioni di emergenza connesse a fenomeni idrogeologici emanati dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 8 settembre 2003"*;

16. la realizzazione della struttura dedicata alla nautica da diporto deve essere contemplata nel piano di protezione civile comunale, collegato a quello provinciale e regionale.

CONSIDERATO

- che le presenti linee guida si riferiscono alle strutture unicamente dedicate alla nautica da diporto;
- che le norme del PAI attualmente vigente (PAI dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta-Bacchiglione) o in attesa di approvazione definitiva (PAI del bacino idrografico del fiume Livenza, PAIL), non prevedono espressamente tale fattispecie, pur contenendo tutti gli elementi per individuarne, in via interpretativa, la regolamentazione;
- che al fine di stabilire la compatibilità di dette infrastrutture con i principi generali previsti dal PAI va innanzitutto richiamato il contenuto dell'art. 17 del PAI e del PAIL (*Misure di tutela nelle aree fluviali*). Tale norma stabilisce, in via generale, che i territori compresi all'interno degli argini di qualsiasi categoria, o delle sponde dei corpi idrici costituenti la

- rete idrografica dei bacini idrografici di competenza, sono aree fluviali e pertanto il preminente interesse pubblico connesso alla destinazione di tali territori ai fini della sicurezza idraulica le equipara al grado di pericolosità idraulica P4 con conseguente applicazione delle corrispondenti norme previste dal Piano;
- che tra gli interventi ammissibili nelle aree classificate nel grado di pericolosità idraulica P4, il corrispondente art. 15 individua peraltro, alla lettera e), le infrastrutture connotate di interesse pubblico e alla lettera f) la categoria delle infrastrutture di trasporto;
 - che, conseguentemente, il combinato disposto degli artt. 17 e 9 e dell'art. 15, comma 1, lettere e), f), consente di estendere in via interpretativa alle strutture dedicate alla nautica da diporto., in quanto infrastrutture connesse al trasporto e connotate di interesse pubblico, la disciplina dettata dal PAI per gli interventi ammissibili nelle aree comunque classificate a pericolosità idraulica;
 - che le indicazioni formulate dalla Sottocommissione attraverso i criteri tecnici descritti in premessa sono condivisibili;
 - che pertanto il Comitato Tecnico ritiene di fare propri tali criteri e valutazioni al fine di predisporre le necessarie linee guida;
 - che i criteri così recepiti costituiscono la base sulla quale redigere *“la specifica relazione idraulica e geologica volta a definirne le condizioni di fattibilità, le interazioni con il fenomeno che genera la situazione di pericolo e la coerenza con le indicazioni generali di tutela del Piano”* prescritto dall'art. 15, comma 2 del PAI;
 - che i criteri sopra richiamati sono strettamente connessi all'ambito morfologico ed alla funzione propria delle strutture dedicate alla nautica di diporto, per cui gli stessi non sono estensibili ad altri ambiti territoriali della rete idraulica di bacino che non abbiano funzione di navigabilità;

Tutto ciò premesso e considerato il Comitato Tecnico esprime all'unanimità

PARERE FAVOREVOLE

- 1) riguardo ai criteri tecnici descritti in premessa, che costituiscono, a tutti gli effetti, necessarie linee guida per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica di diporto compatibili con la pianificazione di bacino;
- 2) riguardo alla possibilità di estendere, in via interpretativa, alle stesse, in quanto infrastrutture connesse al trasporto e connotate di interesse pubblico, la disciplina prevista dal PAI per gli interventi ammissibili nelle aree comunque classificate a pericolosità idraulica, compatibilmente con i criteri tecnici enunciati in premessa e nei precedenti considerato.

Venezia, 24 giugno 2011

Il Segretario Generale
F.to Ing. Roberto Casarin

Il presente parere è composto da n. 4 pagine.