

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

Progetto definitivo del porto di Santa Margherita Ligure, messa in sicurezza e adeguamento funzionale con riqualificazione degli ormeggi e del litorale Sud.

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto 11	<i>Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, nonché porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse.</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Il progetto ha come obiettivo la messa in sicurezza, l'adeguamento e la riqualificazione del Porto di Santa Margherita Ligure e nasce da una visione progettuale volta a de-cementificare e re-naturalizzare uno dei tratti di litorale più sensibili della Liguria. Il disegno d'insieme è stato affrontato dai progettisti partendo dal concetto di "porto rifugio", caratterizzato da una straordinaria apertura verso il mare, visivamente e fisicamente. Per tale ragione l'adeguamento funzionale e normativo in materia di sicurezza del porto non è stato progettato seguendo un modello a marina ma con lo scopo di garantire il legame unico e delicatissimo tra il porto e la città; anche per questo il progetto nel suo complesso prevede di intervenire sul porto stesso (lo specchio d'acqua interessato è superiore a 10 ha) ma prevede anche la riqualificazione dell'area retro-porto e alcuni interventi localizzati nella zona a terra del porto stesso (le aree esterne interessate dagli interventi sono inferiori a 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore ai 500 metri).

La sostenibilità del progetto nel lungo periodo è stata valutata elaborando una sorta di decalogo che definisce le principali finalità e motivazioni che hanno guidato l'intero processo progettuale.

- 1. Rispetto della caratteristica naturale del Porto di Santa Margherita Ligure come "porto rifugio", caratterizzato da una notevole apertura fisica e visiva verso il mare con benefici in termini di visuali aperte sul mare e di vitalità dell'acqua.*
- 2. Messa in sicurezza dei pontili secondo le normative vigenti senza alterarne l'attuale disposizione. I pontili infatti, si presentano come prosecuzione degli assi urbani esistenti; tale disposizione*

fornisce una adeguata scala urbana del porto.

3. Aumento dell'accessibilità e fruibilità pubblica del molo di sovra-flutto con l'inserimento di una nuova promenade panoramica sopra l'attuale struttura, creando una circuitazione pedonale tra la Calata del Porto e Via Canevaro.
4. Aumento della visibilità dal mare e da terra mediante nuove visuali libere tra gli edifici esistenti.
5. Creazione di una nuova piazza pubblica affacciata sul mare ("Piazza del mare") sul prolungamento di Via Garibaldi nell'area dell'ex cantiere Spertini
6. Re-naturalizzazione dell'attuale linea di cemento senza l'ulteriore consumo di territorio oltre a quello esistente; de-cementificazione del litorale aumentando la vitalità del suolo con nuove superfici permeabili.
7. Creazione di un giardino mediterraneo continuo tra città e mare lungo l'area del progetto con piante acclimatate in ambiente marino per creare una sorta di "raggio verde" verso il mare in continuità con la vegetazione esistente sul promontorio.
8. Rispetto dell'orografia esistente del promontorio digradante verso il mare contenendo i volumi in elevazione.
9. Riqualificazione del litorale mediante opere sostenibili di difesa dal mare senza alterare il rapporto fisico e visivo tra città e mare.
10. Creazione di nuove occasioni d'uso pubblico del litorale oltre la stagionalità estiva, attraverso un variegato programma funzionale compatibile con il territorio ed articolato con usi differenziali per tutta la durata dell'anno.

In sede di progettazione definitiva, recependo le prescrizioni/adequamenti esposte dalla Regione e dal Comune, sono stati introdotte modifiche tecniche e adeguamenti che incrementano ulteriormente il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto e che qui di seguito brevemente descritte:

1. Il progetto definitivo ha previsto una migliore definizione, rispetto al progetto preliminare, dell'ampliamento della passeggiata, eliminando la strettoia presente in prossimità della scogliera e salvaguardando l'antico scoglio del confine tra le zone Corte e Pescino.
2. La scelta di installare pontili galleggianti permette al Concessionario una maggiore flessibilità nella gestione dei posti barca. Tale scelta progettuale si svincola dalla realizzazione di opere strutturali all'interno dello specchio d'acqua. In seno allo studio del moto ondoso, condotto in sede di progettazione definitiva, sono state considerate misure di sicurezza quali corpi morti e catenarie a protezione delle imbarcazioni ormeggiate. Inoltre, in questo modo si riuscirà in fase di cantiere e messa in opera dei pontili a lavorare da pontoni, riducendo le interferenze con la viabilità, la fruizione da terra e riducendo gli impatti ambientali sul territorio circostante. Si segnala che il progetto in tutte le sue fasi non prevede dragaggi del fondo marino.
3. Al fine di non creare ostacoli al regolare deflusso delle acque dei torrenti e possibili fenomeni di erosione della spiaggia adiacente, il Progetto Definitivo ha previsto l'allungamento di 40 metri del Molo Maloncello attraverso la realizzazione di un pontile galleggiante ad elevato dislocamento (frangionde galleggiante).
4. Il numero dei posti barca dedicati al transito sono stati dimensionati nel rispetto della normativa vigente.
5. In sede di progettazione definitiva il Concessionario ha previsto in accordo con il Comune alcuni interventi al Castello Cinquecentesco del Comune, che non insiste su area demaniale. Il primo intervento prevede la valorizzazione del Castello Cinquecentesco attraverso scelte di arredo vegetazionale e di pavimentazioni di luoghi limitrofi a tale manufatto, oltre all'ampliamento della passeggiata ai piedi del Castello. Il secondo vede la messa a norma dell'impianto elettrico e dell'impianto termico e la contestuale impermeabilizzazione della sommità dei muri perimetrali in copertura del Castello oltre all'installazione di una telecamera di videosorveglianza connessa ad un sistema antifurto.
6. In sede di progettazione definitiva è stato previsto lo stralcio dal perimetro dell'area richiesta in concessione del fabbricato denominato "casa del Mare". È stato previsto l'esecuzione di un intervento di sistemazione del piano interrato, con risanamento delle murature contro terra dell'edificio mirate all'eliminazione dell'umidità sulle pareti interne, previa impermeabilizzazione a tergo delle murature (da via Cannavaro), di rifacimento delle componenti dell'impianto elettrico

non più a norma e/o di quelle deterioratesi nel tempo e di riqualificazione di tale piano interrato (riqualificazione impiantistica, servizi igienici, serramenti, intonacature, infissi, tinteggiature, ecc.)

- 7. Il progetto definitivo individua, di concerto con la Capitaneria di Porto, un'area di circa 350 m² in prossimità del punto di imbarco e sbarco dei subacquei, in cui consentire ai diving, a titolo gratuito e per tutta la durata della Concessione, di installare una struttura (tipo tendone) in cui collocare in sicurezza le attrezzature della giornata al riparo dal sole e dalle intemperie ed in cui possano trovare riparo i subacquei in attesa dell'imbarco. Nel progetto è stato salvaguardato l'assetto esistente e garantiti nove ormeggi per il diving.*
- 8. Al fine di ottemperare alle richieste e alla raccomandazione del Comune di Santa Margherita Ligure di cui alla DCC 10 marzo 2015, n. 15, i rappresentanti della società Santa Benessere & Social S.p.A. e i professionisti dalla stessa incaricati hanno svolto svariati incontri con i rappresentanti delle Associazioni, dei diversi Enti e delle Imprese che operano attualmente a vario titolo nell'area del porto e nel retroporto di Santa Margherita Ligure. Tali incontri hanno avuto come primo obiettivo quello di illustrare e far conoscere agli attuali operatori del porto e del retroporto i dettagli del Progetto Definitivo di riqualificazione e di messa in sicurezza del porto della società Santa Benessere, allo scopo di sviluppare un progetto che si svilupperà nell'interesse comune di tutta la comunità che opera nel porto e nel retroporto, fermo restando le prerogative che caratterizzano il porto stesso, ossia quello di "porto rifugio". Il secondo obiettivo della Santa Benessere è stato quello di illustrare ai vari operatori del porto e del retroporto che il Progetto Definitivo prevede nel suo assetto finale, la conferma delle necessità e delle esigenze esposte da parte di tutti gli attuali operatori del porto e del retroporto, sia in termini di posti barca, sia di aree e di spazi a terra. Nella redazione del progetto definitivo la società Santa Benessere ha tenuto nella massima considerazione la raccomandazione del Comune di salvaguardare le attività economiche e sociali che attualmente operano nel porto e nel retroporto di Santa Margherita Ligure, garantendo la salvaguardia delle attuali dotazioni e la messa a disposizione degli spazi comuni necessari per l'espletamento delle attività sociali ed economiche, il tutto sempre in specifico rapporto con le disposizioni normative vigenti, soprattutto in materia di sicurezza del porto, e con la nuova organizzazione del porto e del retroporto.*
- 9. Le integrazioni di scogliera previste dal progetto rispettano la tipologia di scogli scuri tipici del Tigullio.*
- 10. Il Progetto Definitivo prevede la realizzazione di due impianti di recupero acque grigie e nere, acque di Sentina ed oli esausti a servizio di tutte le imbarcazioni in transito nel porto. Le due stazioni, con accesso libero ed attive 24 ore al giorno, sono previste in corrispondenza delle due stazioni di distribuzione carburante pianificate per il porto, in modo da rendere possibile l'operazione di scarico dei reflui di bordo contemporanea o comunque coordinata con quella di rifornimento e in sicurezza riducendo i rischi ambientali.*
- 11. Il serbatoio di carburante ad uso promiscuo (auto/imbarcazioni) posizionato lungo la viabilità esistente verrà eliminato in quanto non compatibile con gli obiettivi della complessiva riqualificazione dell'ambito urbano-costiero del porto. Nel progetto definitivo sono previsti due distributori a servizio degli utenti in mare (punto 10). Il primo già in funzione è collocato sulla banchina dei pescatori e viene confermato nella stessa posizione. Il secondo, anch'esso già in funzione, è collocato sulla banchina del molo foraneo e verrà spostato solo il punto di erogazione verso l'estremità del molo. Per favorire l'accosto è previsto un piccolo pontile galleggiante a supporto degli utenti. Il progetto quindi migliora le condizioni ambientali del territorio in quanto elimina impianti obsoleti seguendo le prescrizioni della normativa vigente ambientale e modifica due impianti adeguandoli alla norma garantendo una riduzione del rischio di contaminazione delle acque e delle matrici ambientali circostanti.*
- 12. Al fine di ridurre la percezione visiva e aumentare la permeabilità tra città e mare, nelle costruzioni previste nel retroporto in sostituzione di quelle esistenti, il progetto definitivo prevede l'eliminazione del livello previsto a quota +8,15m dal progetto preliminare prevedendo l'utilizzo di tale livello solo per terrazza e solarium senza sovrastrutture fisse. In accordo con gli Enti competenti, per ridurre ulteriormente la percezione visiva e aumentare la permeabilità tra città e mare, il progetto definitivo propone di compensare il varco richiesto eliminando un modulo con la riduzione ulteriore delle altezze portando la quota del pavimento finito della copertura da +8,15m a +7,25m consentendo le visuali libere tra gli edifici esistenti.*
- 13. Relativamente alla qualità delle acque il Concessionario ha previsto nel corso della gestione*

dell'area in concessione di curare con cadenza periodica la pulizia delle acque all'interno del Porto, nel rispetto delle norme vigenti, anche finalizzate mirando, di concerto con il Comune e con la Capitaneria di Porto, ogni anno all'ottenimento della bandiera blu dei porti e degli approdi turistici al fine di qualificare l'eccellenza del Porto.

14. Il progetto definitivo prevede il ridimensionamento dell'autorimessa di esclusivo uso pertinenziale passando da 50 posti auto (progetto preliminare) a 39 posti auto (progetto definitivo). Il progetto definitivo prevede inoltre l'autorimessa ad una quota di +0,50m anziché -2,45m come previsto nel progetto preliminare, riducendo le probabilità di interferire con il sottosuolo anche per la tutela della statica dei fabbricati limitrofi, situati sulla calata del porto.
15. Il progetto definitivo prevede la creazione di un giardino mediterraneo calato in quattro ambiti di intervento per amplificare e rafforzare il legame tra porto e città.
 - Il primo ambito si estende per tutta la lunghezza della Banchina Sant'Erasmus ed ha l'obiettivo di ampliare le limitate aree verdi esistenti ricavando un generoso filtro tra la carreggiata stradale e la passeggiata pedonale. Le aree verdi, estese a 3,5 m di larghezza, conservano le alberature esistenti che vengono arricchite con la messa a dimora di nuovi arbusti mediterranei.
 - Il secondo ambito individua l'opportunità di sostituire una decina di piccoli Lecci - oggi in sofferenza - con alberi della stessa essenza ma più adulti, in modo da garantire un pronto effetto. Inoltre, sono previsti interventi di risistemazione delle aiuole esistenti ai piedi delle alberature che per loro conformazione "costringono" eccessivamente le piante. Il progetto prevede la sostituzione dei cordoli esistenti con grate metalliche circolari a raso con la pavimentazione appositamente disegnate e dimensionate per consentire delle aiuole singole con un diametro di 150 cm, senza cordoli in rilievo (ma a filo della pavimentazione esistente).
 - Il terzo ambito è riferito alla valorizzazione del litorale sud. In quest'ambito è stato pensato un tessuto urbano e marino insieme, che si presenta come un giardino mediterraneo caratterizzato da una composizione data dalla sovrapposizione di assi urbani e di assi di trasparenza visiva tra città e mare, i quali nel caso specifico coincidono con la direzione delle brezze estive (prevalentemente da sud-ovest e sud-est come il Libeccio e lo Scirocco). In quest'ambito sono previste ampie porzioni di verde pensile con vegetazioni estensive che divengono semi-intensive in prossimità dei muri che proteggono gli arbusti tipici dell'ambiente mediterraneo (rosmarino, mirto, capperi, agave, oleandro, buganvillea). Lungo la nuova passeggiata pubblica sul mare e su via Canevaro abbiamo previsto una sequenza di vasche a raso, in cui sono messe a dimora le stesse specie mediterranee, le quali "colonizzeranno" i setti radiali dell'intervento del Litorale Sud come in un giardino composto da quinte artificiali (lapidee o intonacate). Compatibilmente con la presenza del livello ipogeo sottostante, abbiamo previsto la messa a dimora di un pino marittimo domestico con chioma a ombrello a liv. +1 e un olivo adulto a liv. +3.50.
 - Il quarto ambito prevede la parziale ri-naturalizzazione della scogliera di protezione del molo di sopraflutto tramite gruppi di Tamerici messi a dimora tra gli interstizi dei massi naturali tramite apposite sacche di geotessuto con substrato composto da lapillo additivato. Questi quattro ambiti sviluppano il tema paesaggistico non tanto nella dimensione ornamentale di decoro urbano, quanto della dimensione pubblica di giardino lineare continuo tra città e mare di circa un chilometro di estensione, parte integrante del sistema di giardini che caratterizzano il paesaggio costiero, con varietà di piante e collezioni botaniche particolari.
16. Nella Convenzione è stato previsto che, per tutta la durata della concessione, il Concessionario si impegna a farsi carico della pulizia costante e a perfetta regola d'arte delle scogliere del porto e del retroporto, nonché di tutti gli spazi compresi nell'area in concessione, comprese le aree adibite ad uso pubblico (esistenti, in ampliamento e di nuova realizzazione), ad accezione di quegli spazi affidati in uso o in gestione a terze parti, diverse dal Comune, nel qual caso, comunque, il Concessionario resterà obbligato in solido con le parti affidatarie in relazione all'esecuzione delle obbligazioni previste nel presente paragrafo.
17. Nel progetto definitivo, il Concessionario ha previsto e predisposto una quota di spiaggia pubblica liberamente accessibile, tenendo anche conto di una sua adeguata difesa senza previsione alcuna di soffolte di scogli a vista. Con la Convenzione, il Concessionario si è impegnato a curare la manutenzione e il ripascimento, anche con materiali idonei, prelevati da contestuali cantieri pubblici, che il Comune fornirà a titolo gratuito al Concessionario, con specifico impegno per

l'intera durata della Concessione a rendere la Spiaggia Pubblica disponibile agli utenti in buono stato all'inizio di ogni stagione balneare e per il perdurare della stessa. La spiaggia pubblica sarà eventualmente provvista di punti d'acqua, rubinetti e docce a disposizione dei bagnanti, in ottemperanza alle disposizioni normative applicabili. Il progetto definitivo prevede, infatti, la predisposizione per allacci alla rete acqua fredda potabile per la realizzazione di docce a disposizione dei bagnanti.

18. Nel Progetto Definitivo, il Concessionario ha previsto di conservare nelle posizioni e nelle dimensioni di quelle ad oggi esistenti:

a) una postazione di bike sharing che verrà mantenuta, gratuitamente e per tutta la durata della concessione.

b) le isole ecologiche per la raccolta differenziata (compresa la raccolta dell'olio bruciato in prossimità degli ormeggi a servizio di pescherecci e battelli) che verranno mantenute, gratuitamente e per tutta la durata della Concessione.

Il Concessionario ha previsto che internamente all'area in concessione tutte le aree destinate a passeggiata a mare o a piazza o comunque destinate ad uso pubblico (esistenti, in ampliamento delle preesistenti o edificate ex novo), comunque accessibili e percorribili pedonalmente, saranno liberamente e gratuitamente accessibili e percorribili per tutta la durata della concessione. Inoltre, è previsto che tutte le aree in concessione, comprese quelle adibite ad uso pubblico (esistenti, in ampliamento e di nuova edificazione) vadano tenute pulite e mantenute dal concessionario per tutta la durata della concessione.

4. Localizzazione del progetto

L'intervento in progetto vede protagonista l'area portuale del Comune di Santa Margherita Ligure (GE). Dal punto di vista paesaggistico-ambientale il progetto si inserisce in un'area di "bellezze d'insieme" ma non è ricompresa in siti comunitari ed in particolare nel SIC di Portofino (IT 1332603). La zona dell'intervento ricade nei beni tutelati per legge, ovvero i territori costieri compresi in una fascia di 300 metri misurata dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare. Il progetto definitivo è stato elaborato in base alle prescrizioni del Progetto Preliminare del PUC adottato, per quanto concerne l'individuazione degli ambiti d'intervento e tenendo conto della disciplina paesistica di livello puntuale rispettando i parametri ivi previsti; ha recepito le prescrizioni di modifiche richieste dall'Amministrazione Comunale e ha verificato che queste non fossero in contrasto con gli strumenti urbanistici sovra ordinati. L'intervento è stato contestualizzato nella pianificazione sovraordinata, in particolare quella disciplinata dal P.T.C. della Costa, il quale rileva come il Porto di Santa Margherita Ligure, allo stato attuale sia "caratterizzato da un totale disordine dovuto alla stratificazione degli insediamenti spontanei. L'aspetto visivo rimane piacevole, ma la funzionalità del Porto risulta insoddisfacente per la commistione tra pesca e diporto, disordine degli ormeggi, inadeguatezza degli spazi di manovra, insufficienza della protezione, mancanza di ormeggi ecc.". In aggiunta viene specificato come "si fa sentire soprattutto la mancanza di una diga di sotto flutto che possa ridurre l'agitazione interne a limiti accettabili. Oggi il mare di scirocco genera una risacca estremamente fastidiosa e in talune occasioni pericolosa per le imbarcazioni minori: un intervento sul porto di Santa Margherita si configurerebbe quindi come il doveroso completamento di un'opera rimasta incompleta per decenni". Le cartografie in cui viene contestualizzato il progetto vengono riportate nell'allegato "01_ALL_01_INQTERR" e nell'allegato "02_079_PD_GE_1000_01".

In sede di progettazione definitiva è stata inoltre redatta la Relazione Archeologica ai sensi dell'art.25 del D.Lgs. 50/2016, la quale ha definito gli indici di rischio relativamente alla presenza e al ritrovamento di eventuali beni o depositi archeologici interrati. La relazione archeologica ha inoltre definito le istruzioni da ottemperare in fase esecutiva finalizzate all'abbattimento del rischio di danneggiamento del patrimonio archeologico e architettonico conformi alle procedure richieste dalla Soprintendenza competente. L'elaborazione delle informazioni acquisite ha portato alla definizione di indici di rischio, assoluto e relativo, di seguito riassunti:

- *L'indice di rischio assoluto della presenza di depositi di tipo archeologico nell'area di intervento è ritenuto genericamente medio e medio-basso, mentre è ritenuto alto con certezza della presenza in corrispondenza della struttura muraria postmedievale indetificata che però non viene compresa all'interno del perimetro dell'intervento.*
- *L'indice di rischio relativo alla tipologia delle opere che interferiscono con manufatti e depositi di interesse archeologico nei seguenti termini, ridotti rispetto agli indici di rischio assoluto:*

medio-basso per le opere di scavo legate alla realizzazione della SPA e dei parcheggi pertinenziali e nullo per le attività di realizzazione della passeggiata sul molo e per le opere di ripascimento della spiaggia.

5. Caratteristiche del progetto

Si precisa anzitutto che il progetto non è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs. 105/2015 (Seveso 3).

Il progetto di messa in sicurezza e adeguamento funzionale con riqualificazione degli ormeggi e del litorale Sud coinvolge nella sua realizzazione una superficie di specchio d'acqua pari a 14,5 ha e a terra di 2,2 ha. Nella planimetria allegata ("08_079_PD_GE_1007_01") vengono evidenziate le aree interessate dall'intervento e dalla contestuale concessione.

A livello teorico, essendo lo specchio d'acqua interessato di superficie superiore a 10 ha, il progetto ricadrebbe nell'ambito di applicazione del punto 11 dell'Allegato 2 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.. Tuttavia, l'intervento in esame non prevede la realizzazione di un nuovo bacino portuale, bensì l'adeguamento funzionale e la messa in sicurezza dell'attuale porto di Santa Margherita Ligure.

Per completezza, ai fini della presente richiesta di valutazione preliminare, viene riportata la descrizione con le caratteristiche del progetto complessivo, suddivise per aree e lotti funzionali per meglio dare a chi legge un quadro complessivo delle possibili interferenze con il territorio circostante ed evidenziare il miglioramento tecnologico del porto ma soprattutto il miglioramento ambientale che il progetto nel suo complesso è in grado di garantire.

Il progetto prevede due distinti ambiti di intervento: il **Porto**, ossia dell'area oggetto della presente istanza, ed il **Retro-porto**. Per la zona Porto (l'area oggetto della presente istanza) è prevista la messa in sicurezza ed il conseguente adeguamento tecnico-funzionale ai sensi della normativa vigente dei pontili prevede la rimozione di quelli esistenti ed il conseguente collocamento in opera di quelli nuovi, senza alterarne l'attuale disposizione. I pontili verranno messi in opera lavorando dal mare tramite pontoni per minimizzare gli impatti con l'ambiente circostante. Vengono inoltre realizzati tutti gli impianti necessari ad allineare il porto agli attuali standard di sicurezza e di dotazioni impiantistiche. In particolare, tutto il Porto sarà servito da un impianto idrico antincendio, alimentato da propria vasca di accumulo e proprio sistema di pressurizzazione, in modo tale da garantire una adeguata copertura anche in caso di interruzione del servizio da parte dell'acquedotto cittadino. I nuovi pontili galleggianti nonché le banchine saranno dotate di nuove colonnine di erogazione di servizi di bordo (erogazione energia elettrica ed acqua potabile e non potabile). Attualmente alcuni degli impianti a servizio del porto non garantiscono le specifiche della norma vigente di settore.

Relativamente al Retro-porto, il progetto si pone l'obiettivo di re-naturalizzare la linea di riva attraverso la demolizione della riva artificiale ed il ripascimento di 20 metri di nuova spiaggia.

La de-cementificazione è il presupposto della re-naturalizzazione dell'area. La superficie del Litorale Sud (Settori S1 e S2) è oggi resa impermeabile dalla presenza della folta coltre cementizia esistente (area ex Spertini, La Valletta, etc.) che occupa una superficie di circa 5.200 mq. Grazie ad ampie superfici trattate a giardino e attraverso l'uso di materiali naturali e permeabili, il futuro intervento consente una parziale de-cementificazione dell'area, ottenendo notevoli benefici ambientali nei confronti delle acque meteoriche e vitalità del suolo. La de-cementificazione del Litorale Sud prevede l'impiego di fondazioni puntuali dei setti (palafitte) e di strutture in carpenteria metallica e legno assemblate a secco e a giunto aperto per gli impalcati alla quota della spiaggia, lasciando il suolo ampiamente permeabile. La re-naturalizzazione dell'area del Litorale Sud è rappresentato da un nuovo giardino diffuso articolato su diversi ambiti, che contribuisce alla riqualificazione ambientale dell'area, mitigando le emissioni inquinanti, le polveri sottili, il surriscaldamento terrestre e l'inquinamento acustico. Secondo questo approccio, anche i percorsi pedonali e le coperture del nuovo intervento concorrono alla valenza ambientale del progetto: queste superfici in parte trattate a verde pensile di tipo estensivo (quelle non fruibili), in parte trattate in pietra naturale o legno (quelle fruibili), necessitano di bassa manutenzione. In particolare, le essenze vegetali utilizzate sono in grado di sopravvivere in situazioni di estrema siccità e presentano un'alta adattabilità e un'elevata capacità di rigenerazione e auto-propagazione in ambiente arido e salmastro. Il processo di re-naturalizzazione interessa diversi ambiti a partire dal lungomare di via Milite Ignoto, proseguendo lungo via Canevaro fino al faro all'estremità del molo di sovra-flutto. Il giardino è caratterizzato da una progressiva sfumatura degli elementi naturali in quelli artificiali, ricercando la ricucitura con la vegetazione della collina limitrofa. Così pensato, il giardino lineare costituisce uno dei principali strumenti di re-naturalizzazione del litorale: esso favorisce l'aumento della biodiversità e attiva processi naturali spontanei nel sistema ambientale. In

corrispondenza del limite tra la spiaggia ed il percorso pedonale che conduce al faro il processo di rinaturalizzazione prevede la messa a dimora di specie tipiche degli ambienti alofili. Il nuovo giardino lineare incrementa inoltre gli spazi aperti esistenti, potenziando i percorsi pubblici della città e quelli esistenti lungo la costa, offrendo in prossimità dell'incrocio tra via Milite Ignoto e via Canevaro una grande piazza panoramica sul mare, nuovo luogo di socialità ed eventi. Da un punto di vista prettamente ambientale, il procedimento individuato consente di ottenere importanti benefici in termini microclimatici ed energetici: le superfici trattate a verde intercettano l'acqua piovana rilasciandola progressivamente nell'ambiente e rinfrescando così l'aria, collaborano quindi al risparmio energetico garantendo ombreggiamento nella stagione calda e mitigando l'azione del vento durante l'inverno. La presenza vitale dell'elemento marino, amplificata dai principi insediativi del progetto, assume valore di climatizzazione naturale: il mare purifica e profuma l'aria, mitiga le temperature invernali, riduce l'escursione termica stagionale e favorisce piacevoli brezze estive.

La strategia urbana proposta è quella di estendere la passeggiata pubblica dal molo di sotto-flutto sino all'estremità del molo sovra-flutto, creando nuove occasioni di accesso e fruizione pubblica della battigia attraverso il giardino mediterraneo continuo tra città e mare. La sequenza della passeggiata pubblica inizia dal molo di sotto-flutto di fronte a Piazza Martiri della Libertà. Il molo di sottoflutto è anche l'attracco dei vaporette. Proseguendo lungo la banchina, è previsto l'ampliamento della passeggiata in corrispondenza del Castello Cinquecentesco, valorizzandone il rapporto storico con il mare. La passeggiata prosegue lungo il Litorale Sud aprendo una visuale libera verso mare e una discesa pubblica alla battigia in corrispondenza dell'area dell'ex cantiere Spertini che si configura come una nuova piazza sul mare (La Piazza del Mare), la quale diventa luogo per eventi, una grande piazza da cui poter ammirare il paesaggio del Golfo del Tigullio che si dispiega tra Portofino e Sestri Levante. Dalla Piazza del Mare è possibile accedere agli stabilimenti balneari, alla SPA-Thalasso e alla spiaggia libera. Secondo questo approccio, si intensifica la vocazione pedonale e ciclabile di Santa Margherita Ligure, creando una successione continua di spazi pubblici ad alto valore paesaggistico che dalla città si estende fino alla massima prominenza sul mare, rappresentata dall'estremità del molo sovra-flutto. Il progetto orienta quindi nuove dinamiche urbane di sviluppo sostenibile in sintonia con i delicati equilibri urbani, sociali, economici e ambientali del territorio. La strategia messa in campo ricerca un equilibrato mix funzionale che, supportato da una mirata capacità gestionale, generi nuove occasioni d'uso dell'area del Litorale Sud oltre la stagionalità estiva durante tutto l'arco dell'anno. Le attività sono state valutate in termini di compatibilità con il territorio (quartiere, città e regione) e in termini di attrattività nei confronti del circuito turistico internazionale, capace di richiamare l'interesse di operatori locali e internazionali. Il programma funzionale proposto si basa sullo sviluppo di funzioni di eccellenza legate al retail, alla ristorazione e alla balneazione, favorendo l'animazione del complesso ed esercitando un'importante funzione di presidio sullo spazio pubblico.

Il progetto configura una promenade che assume il carattere di un giardino mediterraneo continuo, creando una nuova circuitazione pedonale lungo il molo di sopraflutto e collegando il Porto al Litorale Sud. La promenade si sviluppa a partire dal Molo Maloncello ed include i seguenti ambiti:

- Allargamento della passeggiata sotto il Castello: di concerto con il Comune e la Soprintendenza, il progetto prevede la l'ampliamento della passeggiata, eliminando la strettoia presente in prossimità della scogliera e salvaguardando l'antico scoglio del confine tra le zone Corte e Pescino. L'allargamento della passeggiata avviene traslando la parte sommitale della scogliera di protezione verso lo specchio acqueo e abbassandone la quota. Il piano creato alla quota dell'attuale marciapiede è regolarizzato strutturalmente e pavimentato con lastre in pietra di Carniglia (Bedonia) creando una continuità di superficie con l'attuale marciapiede. In questo modo si valorizza l'area ai piedi del Castello Cinquecentesco creando un belvedere sul porto e un adeguato punto di partenza del percorso di collegamento con Villa Durazzo.
- Valorizzazione della Banchina Sant'Erasmo: questo ambito, che si estende per tutta la lunghezza della Banchina Sant'Erasmo, ha l'obiettivo di ampliare le limitate aree verdi esistenti ricavando un generoso filtro tra la carreggiata stradale e la passeggiata pedonale. Le aree verdi, estese a 3,5 metri di larghezza, conservano le alberature esistenti arricchite da arbusti ornamentali mediterranei. In tale ambito, è prevista l'eliminazione del distributore carburanti su strada che viene sostituito con l'estensione delle aree verdi sopra citate dando continuità alle sistemazioni esterne di progetto.
- Nuova passeggiata pubblica sulla sommità del molo sovraflutto: il progetto ha l'obiettivo di aumentare l'accessibilità e la fruibilità pubblica del molo di sopraflutto creando una circuitazione pedonale tra la Calata del Porto e via Canevaro e creando un nuovo percorso panoramico sopra l'attuale struttura del molo. Per raggiungere questo obiettivo è pensata una passerella leggera in

deck di legno su sottostruttura in carpenteria in acciaio inox che si sviluppa a sbalzo fino all'estremità del molo, diventando sostegno per la lanterna del nuovo faro. A lato mare della passerella è prevista la rinaturalizzazione della scogliera di protezione del molo di sopraflutto tramite gruppi di Tamerici messi a dimora tra gli interstizi dei massi naturali tramite apposite sacche di geotessuto che contengono un substrato composto da lapillo additivato. A lato porto della passerella, al di sotto dello sbalzo e in corrispondenza dei bagni pubblici recentemente realizzati verrà ricavato lo spazio (circa 90mq) per ricovero imbarcazioni e deposito a favore delle associazioni allocate nella Casa del Mare. Un rivestimento verticale in doghe di legno di teak prosegue l'allineamento della diga verso la rampa di accesso, uniformando la parete esistente dei bagni pubblici.

- *Passeggiata alla radice del molo: in accordo con il Comune, è previsto l'allargamento della passeggiata sul molo di sopraflutto che riconfigura un'area irrisolta tramite il livellamento delle piattaforme esistenti in cemento armato in corrispondenza della porzione più a nord del settore S4 (Bagni Serena) e in corrispondenza della copertura dei servizi igienici recentemente realizzati. Compatibilmente con le norme di sicurezza connesse al caso specifico e a tutte le verifiche da parte degli organi competenti, in tale allargamento può essere prevista un'area di atterraggio per gli elicotteri che effettuano elisoccorso.*
- *Riqualificazione del Litorale sud: la riqualificazione di questo tratto di costa ha l'obiettivo di ricreare la continuità fisica e visiva tra città e mare, trasformando il "retro" del porto in un nuovo fronte della città verso il mare. La passeggiata pubblica sulla sommità del molo trova continuità con la passeggiata sul mare antistante il nuovo intervento, connettendo le nuove funzioni (Biblioteca del Mare, due locali commerciali, un ristorante e la Piazza del Mare). L'intervento di riqualificazione paesaggistica si estende oltre i due settori nei quali è prevista la capacità edificatoria (Settori S1 e S2) a favore della realizzazione del percorso pubblico pedonale che dal porto si estende verso il Miramare e Portofino. Nel Settore S3 si recuperano le superfici delle strutture esistenti dei Bagni Rosa per le quali è prevista la demolizione sotto la nuova passeggiata pubblica proposta in progetto.*

L'intervento nella sua totalità prevede un tempo di esecuzione pari a cinque anni. Al fine di preservare la fruizione degli spazi durante il periodo estivo, si limitano le attività alla sola stagione invernale, considerata come intervallo di tempo che va dal 1° ottobre al 31 maggio. Le lavorazioni verranno ripartite in 6 lotti così dettagliati (allegato N.11_079_PD_GE_0003_00):

Lotto 1: sostituzione dei pontili e lavori all'interno dello specchio acqueo del Porto; da realizzarsi nella prima stagione invernale, seguente al rilascio della concessione demaniale. L'esecuzione dei lavori avrà inizio con la realizzazione delle opere necessarie a garantire l'accessibilità dei mezzi d'opera sui luoghi di lavoro e l'installazione del cantiere. Si procederà, quindi, alla rimozione del materiale presente. Il lotto 1 sarà suddiviso in 4 stralci per garantire sempre la funzionalità del Porto, in maniera tale da intervenire su non più di due pontili per volta, permettendo lo stazionamento alle imbarcazioni presenti nel periodo invernale. Saranno quindi rimossi secondo la divisione in stralci i pontili esistenti con il conseguente trasporto dei materiali di risulta, nei siti di smaltimento. Si procederà di conseguenza, sempre secondo la divisione per stralci, all'installazione dei nuovi pontili.

Lotto 2: ripascimento della spiaggia; da realizzarsi nella prima stagione invernale seguente al rilascio della concessione demaniale.

Lotto 3: realizzazione del Retroporto; da realizzarsi nella seconda stagione invernale seguente al rilascio della concessione demaniale. L'esecuzione dei lavori avrà inizio con la realizzazione delle opere necessarie a garantire l'accessibilità dei mezzi d'opera sui luoghi di lavoro e l'installazione del cantiere. Si procederà quindi alla demolizione dei fabbricati esistenti e al trasporto dei materiali di risulta nei siti di smaltimento. Saranno realizzate colonne di jet-grouting per consolidare il terreno; si procederà dunque allo scavo per la realizzazione dei nuovi fabbricati. In seguito, saranno realizzate le strutture in calcestruzzo armato gettato in opera e carpenteria metallica. Una volta terminata la struttura sarà realizzato l'involucro costituito da copertura e facciata. Nel frattempo, si procederà alla realizzazione delle finiture interne e delle linee impiantistiche. In conclusione, saranno realizzate le sistemazioni esterne.

Lotto 4: rinforzo della scogliera e realizzazione della passeggiata sulla diga; da realizzarsi nella terza stagione seguente al rilascio della concessione demaniale. La prima attività da realizzarsi sarà la costruzione delle opere necessarie a garantire l'accessibilità dei mezzi d'opera sui luoghi di lavoro e l'installazione del cantiere. Successivamente si procederà al rinforzo della scogliera e alla realizzazione delle opere strutturali relative alla passeggiata. Si completerà il tutto con le finiture esterne.

Lotto 5: sistemazione esterna delle banchine; da realizzarsi nella quarta stagione invernale seguente al

rilascio della concessione demaniale.

Lotto 6: opere di ristrutturazione e recupero da effettuarsi su Castello e Casa del mare; da realizzarsi nella quinta stagione invernale seguente al rilascio della concessione demaniale. L'attività prevede l'allestimento dei cantieri nelle due zone di intervento, il ripristino dell'impermeabilizzazione del muro contro terra della Casa del Mare e un generale rifacimento del piano interrato con messa a norma degli impianti. Per quanto riguarda il Castello si prevede la sistemazione dei coronamenti dei muri perimetrali, ad oggi causa di infiltrazioni e la messa a norma degli impianti.

Per quanto concerne l'impatto sulla qualità dell'aria del progetto in esame è possibile affermare che una forzante peggiorativa è riscontrabile solamente in fase di cantiere ed è rappresentata dai mezzi di trasporto e lavorazione che producono emissioni inquinanti a causa della combustione dei carburanti dei motori, dall'usura dei pneumatici, dalla demolizione degli elementi definiti nel progetto, dalla movimentazione del materiale necessario alla realizzazione della nuova linea di costa. Gli accorgimenti che verranno adottati durante la fase di cantiere sono: la definizione di un percorso di accesso ed uscita degli automezzi rapido in modo da evitare le soste prolungate, lo spegnimento degli automezzi per eventuali soste troppo durature, l'umidificazione delle polveri per abbatterne la sospensione.

Per quanto riguarda le acque marine saranno previsti monitoraggi della qualità delle acque all'interno del bacino portuale sia in fase di cantiere che nel periodo successivo all'intervento mirando, di concerto con il Comune di Santa Margherita Ligure e con la Capitaneria di Porto, ogni anno all'ottenimento della bandiera blu dei porti e degli approdi turistici al fine di qualificare l'eccellenza del Porto. Inoltre, il progetto prevede di estendere all'intero bacino portuale gli impianti di raccolta delle acque di sentina permettendo anche la raccolta delle acque grigie e nere delle imbarcazioni ormeggiate, con l'obiettivo di un miglioramento rispetto lo stato di fatto delle acque del porto.

Gli interventi di progetto prevedono la movimentazione di volumi di materiali derivanti da demolizioni, scavi e rinterri, in quantità minime per la zona di intervento del porto. In sede di progettazione definitiva sono state valutate le quantità globali di sottoprodotti e rifiuti da allontanare e le quantità di materiali complessivi da approvvigionare. Si considera come sottoprodotto da allontanare il terreno risultante dagli scavi che non viene reimpiegato localmente nei rinterri ma può essere immediatamente destinato ad altre attività di valorizzazione secondo le modalità autorizzative previste dalla legge. Si considerano invece rifiuti i materiali risultanti dalle scarifiche superficiali del manto stradale e dalle demolizioni degli edifici presenti sulla banchina e dei pontili da inviare presso centri di smaltimento autorizzati. Nella fase realizzativa verranno adottate tutte le misure atte a favorire la riduzione di rifiuti da smaltire in discarica, attraverso operazioni di reimpiego, previa verifica della compatibilità tecnica al riutilizzo in relazione alla tipologia dei lavori previsti. In fase di cantiere verrà prestata particolare attenzione a:

- Favorire lo stoccaggio selettivo dei residui e la conseguente suddivisione dei rifiuti in categorie merceologiche omogenee;*
- Favorire direttamente nel luogo di produzione una prima cernita dei materiali residui in gruppi di materiali omogenei puliti;*
- Prevedere precise modalità di riutilizzo in cantiere dei materiali residui, per il loro reimpiego nelle attività di costruzione;*
- Conferire i rifiuti inerti presso i diversi impianti di gestione presenti sul territorio comunale e/o provinciale e regolarmente autorizzati ai sensi della vigente normativa.*

I terreni provenienti dagli scavi verranno conferiti presso discarica o centro autorizzato con attribuzione del codice CER 17.05.04. Il materiale risultante dalla fresatura della pavimentazione stradale sarà classificato con il codice CER 17.03.02. Il materiale risultante dalla demolizione delle opere edili sarà classificato con il codice CER 17.09.04. In sede di progettazione definitiva sono stati individuati i siti utilizzabili per lo smaltimento: Colle Ecologico Srl (località Uscio - GE), Bonfiglio Alberto Sas (Località Costa, Borghetto Di Vara, SP), Cave di Marchisio Spa (Genova), Ambiente Recupero Rapallo Srl (Rapallo - GE), Impresa Edile Alloro Paolo Srl (Frisolino GE).

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

Nel corso degli anni, in particolare a seguito della presentazione dell'istanza di avvio del procedimento da parte della società odierna istante, si sono susseguiti diversi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria realizzati da parte del Comune di Santa Margherita Ligure e dal Provveditorato ai Lavori Pubblici. Attualmente, il porto è gestito in parte direttamente dal Comune di Santa Margherita (molo principale) e in altra parte da privati in virtù di concessione demaniale marittima.

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

Procedure	Autorità competente
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> Istanza (prot. n. 6433) del 22 febbraio 2011 con la quale la società Santa Benessere & Social S.r.l. (ora Società Santa Benessere & Social S.p.A.) ha presentato e successivamente integrato al Comune di Santa Margherita Ligure, ai sensi del D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509, al fine di ottenere l'assentimento in concessione demaniale marittima del porto e del retro-porto per la realizzazione e la gestione di un "progetto di messa in sicurezza e di adeguamento funzionale del porto con riqualificazione degli ormeggi e del litorale sud".	<input type="checkbox"/> Comune di Santa Margherita Ligure <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Conferenza dei Servizi, in sede deliberante, del 29 aprile 2015 che ha individuato	

all'unanimità l'istanza presentata dalla società Santa Benessere & Social S.p.A. come quella ritenuta ammissibile alle successive fasi della procedura.

- La Determinazione Dirigenziale dell'Area 4 del Comune di Santa Margherita Ligure del 12 giugno 2015, n. 108, con cui il Comune ha determinato la conclusione della suddetta Conferenza dei Servizi e dava atto dell'individuazione dell'istanza presentata dalla società Santa Benessere & Social S.p.A. come quella ritenuta ammissibile alle successive fasi della procedura.

Il procedimento si concluderà con il rilascio della concessione demaniale marittima e del permesso di costruire.

8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	SI	NO	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'ambito portuale del progetto vede al suo interno la foce del Rio Nozarego. L'interferenza con il progetto è stata valutata in sede di progettazione definitiva prevedendo la soluzione di progetto dei moli per migliorare ed eliminare le attuali interferenze con le acque scaricate dalla foce del Torrente.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il progetto ricade totalmente in zona costiera.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto non ricade neppure parzialmente in zone montuose e forestali.

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

<p>4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'intervento per la sua totalità non ricade in zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale e comunitaria. Nel raggio di 15 km è presente il sito di interesse comunitario di Portofino (IT 1332603)</p>
<p>5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>All'interno dell'area ricompresa nel progetto è presente una zona che è stata oggetto di intervento di rimozione di cisterne, eseguiti nei mesi di gennaio e febbraio 2018 (rif. Keropetrol S.p.a.)</p>
<p>6. Zone a forte densità demografica</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il progetto ricade in una zona a forte densità demografica.</p>
<p>7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il progetto ricade in zona costiera, ovvero in zona di importanza paesaggistica, storica e culturale. Dal punto di vista archeologico, l'indagine preliminare ha definito l'indice di rischio assoluto e relativo medio-basso.</p>
<p>8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Il progetto non ricade, neppure parzialmente, in zone protagonista di produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art.21 D.lgs. 228/2001)</p>
<p>9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Il progetto non ricade in un sito contaminato ai sensi della Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/06. All'interno dell'area complessiva è presente un'area di circa 180 mq, in cui nei mesi di gennaio e febbraio sono avvenuti lavori di rimozione di cisterne interrato (a carico della ditta Keropetrol S.p.a.)</p>
<p>10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Il progetto non ricade, neppure parzialmente, all'interno delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico.</p>

11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il progetto ricade per la sua totalità in zona di rischio E3.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il comune di Santa Margherita Ligure secondo la D.G.R. n.216 del 17 marzo 2017 ricade in zona sismica 3.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto non è assoggettato ad altre tipologie di vincolo/fasce di rispetto/servitù.

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<i>Descrizione: l'intervento in progetto non modifica fisicamente l'ambiente interessato, non è previsto consumo di suolo.</i>		<i>Perché: il progetto si distingue su due aree, il porto e il retro-porto, con l'obiettivo univoco di realizzare un adeguamento funzionale tecnologico e un miglioramento ambientale complessivo. La fase di costruzione prevede la sostituzione di strutture esistenti tramite demolizione e ricostruzione, anche con l'obiettivo di una de-cementificazione e di un miglioramento della permeabilità. La fase di esercizio non prevede azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente mentre la dismissione avverrà solo nel caso le strutture non siano più idonee all'uso, ma comunque la loro dismissione non comporterà modifiche fisiche all'ambiente circostante. Al termine della concessione demaniale marittima tutti tutte le opere previste nel progetto saranno acquisite dal Demanio.</i>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<i>Descrizione: le dotazioni impiantistiche in progetto a servizio del Porto e delle strutture connesse al Retro-porto vedono l'utilizzo di risorse in termini di energia, materiali e acqua. Non è contabilizzato nessun impiego di suolo.</i>		<i>Perché: le caratteristiche impiantistiche sono riconducibili alle tipologie classiche per edifici ad uso civile a cui si uniscono caratteristiche di efficienza energetica e di sostenibilità ambientale di elevato standard.</i>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Non sono previste in fase di esecuzione ed esercizio l'uso di particolari sostanze nocive per la salute umana. Nelle fasi di cantierizzazione e di esecuzione è prevista la gestione dei rifiuti (non pericolosi) e delle materie con le dovute cautele e secondo la normativa vigente.</i>		<i>Perché: i materiali prodotti dalla realizzazione del progetto non sono nocivi per la salute umana o per l'ambiente.</i>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<p><i>Descrizione: gli interventi in progetto comportano una produzione complessiva di rifiuti, durante la fase di realizzazione di circa 4923 m³ da smaltire in discariche autorizzate. Tali volumetrie sono derivanti per la maggior parte dagli interventi connessi al Retro Porto. I terreni provenienti dagli scavi verranno conferiti presso discarica o centro autorizzato con attribuzione del codice CER 17.05.04. Il materiale risultante dalla fresatura della pavimentazione stradale sarà classificato con il codice CER 17.03.02. Il materiale risultante dalla demolizione delle opere edili sarà classificato con il codice CER 17.09.04. Durante l'esercizio è prevista la produzione dei rifiuti rientranti nella normale gestione da raccolta differenziata. Durante la fase di esercizio verranno recuperate le acque di sentina e gli olii esausti mediante due impianti di cui è prevista la realizzazione. Non è prevista la dismissione dei pontili e delle strutture in progetto al termine della concessione demaniale marittima.</i></p>	<p><i>Perché: le procedure di gestione del cantiere e l'individuazione dei siti utilizzabili allo smaltimento dei rifiuti non comportano potenziali effetti ambientali significativi, tutti gli smaltimenti verranno gestiti secondo procedure ai sensi della norma vigente.</i></p>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione: le emissioni inquinanti prodotte saranno rappresentate dalla movimentazione dei materiali da demolizione e dai mezzi di trasporto e lavorazione durante la sola fase di esecuzione.</i></p>	<p><input type="checkbox"/> Sì</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché: i potenziali impatti previsti nella sola fase di cantiere verranno smorzati da accorgimenti quali la definizione di un percorso di accesso ed uscita degli automezzi per evitare soste prolungate, lo spegnimento degli automezzi durante le soste, l'umidificazione delle polveri, l'impiego di automezzi Euro6. La caratterizzazione della qualità dell'aria per l'area dell'intervento non mostra alcun potenziale effetto negativo per la matrice ambientale considerata.</i></p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione: durante la fase di cantiere verranno generate vibrazioni e rumori dovute principalmente alla movimentazione dei mezzi di lavorazione, alle demolizioni in progetto.</i></p>		<p><i>Perché: sulla base dei mezzi d'opera previsti si ritiene che gli effetti di rumore e vibrazione rientrino nei parametri disciplinati dal vigente Piano Acustico. Inoltre, è esclusa ogni tipo di lavorazione al di fuori dell'orario diurno previsto da tale regolamento.</i></p>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione: gli interventi in progetto possono comportare rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti relativamente alla fase di cantiere. In particolare, le lavorazioni che comportano rischi per il suolo sono:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>La rimozione dell'impianto di rifornimento ad uso promiscuo posizionato lungo la viabilità esistente.</i> - <i>Il ripascimento della spiaggia nel Retro-porto.</i> 		<p><i>Perché: le lavorazioni verranno condotte nel rispetto delle disposizioni disciplinate dalla normativa di settore. Relativamente alla fase di ripascimento e per la globalità dell'intervento è prevista una campagna di monitoraggio della qualità delle acque all'interno del bacino portuale sia in fase di esecuzione delle opere sia nel periodo successivo per l'accertamento di eventuali contaminazioni e per il conseguimento della bandiera blu dei porti e preservare l'eccellenza delle acque del Porto.</i></p>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione: durante la fase di esercizio non sono identificabili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana e l'ambiente. Durante la fase di cantiere il rischio incidente è legato all'uso dei mezzi di cantiere e l'eventuale interferenza con la viabilità.</i></p>		<p><i>Perché: non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi in quanto durante la fase di cantiere verrà redatto il piano di sicurezza e di gestione del cantiere che valuterà in dettaglio la viabilità interne ed esterna del cantiere durante tutti i lotti di lavorazione, che comprenderà anche le lavorazioni che dovranno essere effettuate a mare. Inoltre, durante la fase di cantiere verrà redatto il piano di emergenza che al suo interno riporterà le procedure da adottare in caso di incidenti.</i></p>	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione: in prossimità dell'area interessata dal progetto, a circa 2 km di distanza, è situato il SIC Portofino.</i>		<i>Perché: l'impatto complessivo del progetto non comporta la genesi di nessun potenziale impatto ambientale ai siti protetti da normativa speciale.</i>	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: in prossimità dell'area interessata dal progetto, a circa 2 km di distanza, è situato il SIC Portofino, caratterizzato da un importante valore dal punto di vista ecologico.</i>		<i>Perché: gli interventi in progetto non comportano nessun tipo di interazione con aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette.</i>	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: l'area portuale vede al suo interno la foce del torrente Nozarego.</i>		<i>Perché: l'adeguamento normativo dei moli non interferisce con l'assetto morfologico e idraulico del torrente in questione.</i>	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: l'area interessata dal progetto ricade all'interno dell'insediamento urbano e il suo accesso è garantito dalla rete viaria che costeggia il lungo mare e la zona del Porto. Sono anche presenti vie d'acqua (traghetti) per il servizio marittimo di trasporto dei turisti.</i>		<i>Perché: la criticità sul sistema viario rappresentata dall'aumento del traffico veicolare durante la fase di cantiere viene attenuata dalla calendarizzazione dei vari lotti nel periodo invernale e dalla scelta dei percorsi di accesso e uscita al cantiere che garantiscono i tempi di percorrenza più brevi. Le vie d'acqua e l'uso del porto verrà garantito in quanto i lavori sullo stesso saranno suddivisi in 3 sottofasi.</i>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: il progetto è localizzato nell'area a più alto valore sociale, economico e paesaggistico per il comune di Santa Margherita Ligure.</i>		<i>Perché: il progetto vuole preservare quelle che sono le peculiarità paesaggistiche e incrementare la fruibilità pubblica massimizzandone la funzionalità sotto differenti aspetti.</i>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: il progetto si colloca in un'area ad alta densità demografica, fortemente antropizzata.</i>		<i>Perché: il progetto non prevede l'utilizzo di suolo non antropizzato, ma al contrario restituisce un certo grado di porosità attraverso la decementificazione di alcune aree.</i>	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione: l'area in progetto è disciplinata dalle normative comunali e sovracomunali che regolano l'utilizzo del suolo.</i>		<i>Perché: la progettazione è stata condotta nel rispetto delle prescrizioni e indicazioni della normativa vigente in materia di utilizzo del suolo.</i>
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: il sito interessato dal progetto ricade in un'area fortemente antropizzata caratterizzata da un'alta densità di popolazione.</i>		<i>Perché: la suddivisione del cantiere e lo svolgimento delle lavorazioni durante il periodo invernale garantiscono il normale svolgimento delle attività economiche e sociali intrinsecamente legate all'area del progetto.</i>
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: nell'area di progetto e nelle sue vicinanze sono dislocati numerosi ricettori sensibili quali siti di interesse culturale e paesaggistico.</i>		<i>Perché: le nuove edificazioni e gli interventi di adeguamento sono stati progettati nel rispetto dei criteri di riferimento inerenti all'utilizzo di materiali, colori e stili. Le possibili interferenze, in sede di progettazione definitiva sono state analizzate e vengono esclusi potenziali effetti ambientali.</i>
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: il sito di progetto ricade in un'area dalla forte valenza dal punto di vista turistico.</i>		<i>Perché: le scelte progettuali si sono orientate a preservare e mantenere l'importanza turistica, ricreativa e sociale rappresentata dal Porto.</i>
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: nell'area ricompresa dal progetto è presente un sito di circa 180 mq che è stato oggetto di intervento di rimozione di cisterne nei mesi di gennaio e febbraio 2018 dalla ditta Keropetrol S.p.a. Attualmente non risultano altre zone con evidenza di contaminazione.</i>		<i>Perché: il progetto non presuppone la riduzione di nessun standard ambientale previsto dalla legge né durante la fase di cantiere né durante la fase di esercizio. La zona oggetto di contaminazione è già stata rimossa e sottoposta a procedure di verifica.</i>
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?
condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<i>Descrizione: l'area di progetto non è ubicata in zona soggetta a fenomeni di subsidenza, frane ed erosioni. Le condizioni climatiche in cui è inserito il progetto sono quelle caratteristiche di una zona costiera. La caratterizzazione sismica è stata approfondita in sede di progettazione definitiva mediante prove geognostiche e geofisiche.</i>	<i>Perché: la progettazione ha tenuto conto delle condizioni meteo-climatiche in cui si inseriscono le opere da realizzare. In sede di progettazione definitiva è stata condotta la caratterizzazione del clima ondoso per rispondere alle forzanti intrinseche del contesto meteo-climatico. È stata effettuata l'indagine geotecnica dei suoli e sedimentologica dei fondali.</i>
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione: le interferenze del progetto sinora identificate non determinano effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti per l'area di progetto.</i>	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché: non sono previsti potenziali effetti ambientali inerenti alla sovrapposizione di altri progetti esistenti o approvati che insistono sull'area di progetto complessivo.</i>
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione: la tipologia di progetto non genera nessun effetto di natura transfrontaliera.</i>	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché: non sono previsti potenziali effetti ambientali di portata transfrontaliera.</i>

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Inquadramento territoriale	-	01_ALL_01_INQTERR.pdf
2	Generali – stralci degli strumenti di pianificazione	varie	02_079_PD_GE_1000_01.pdf
3	Generali – planimetria generale – stato di fatto	1:1000	03_079_PD_GE_1001_01.pdf
4	Generali – planimetria generale - progetto	1:1000	04_079_PD_GE_1002_01.pdf
5	Generali – planimetria generale – stato comparativo	1:1000	05_079_PD_GE_1003_01.pdf

6	Generali – Vista zenitale – stato di fatto	1:1000	06_079_PD_GE_1005_00.pdf
7	Generali – Vista zenitale - progetto	1:1000	07_079_PD_GE_1006_00.pdf
8	Generali – planimetrie aree richieste in concessione	1:1000	08_079_PD_GE_1007_01.pdf
9	Architettura – Valorizzazione del litorale sud – rendering sulla passeggiata del molo	-	09_079_PD_AR_4003_00.pdf
10	Architettura – Valorizzazione del litorale sud – rendering a volo d'uccello	-	10_079_PD_AR_4004_00.pdf
11	Generali – relazione sulle fasi di esecuzione	-	11_079_PD_GE_0003_00.pdf
12	Confronto stato di fatto e stato di progetto	-	12_ALL_2

Il dichiarante

MAURIZIO FELUGO

(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴



⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.