



CALA DEL FORTE s.r.l.

Progetto del porto turistico di Ventimiglia (IM)

Variante 3



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

Ventimiglia, 11/04/2018

Redatto da
Ing. Mario Massaro
Via Latina 69 00179 Roma

1. Titolo del progetto

Variante 3 del progetto del porto turistico di Ventimiglia (IM)

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="radio"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="radio"/> Allegato II-bis, punto 2. lettera 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
<input type="radio"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="radio"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

La presente lista di controllo fa riferimento alla “**Variante 3**” del progetto del porto turistico di Ventimiglia, il quale è **attualmente in fase avanzata di realizzazione** (la conclusione dei lavori, con il conseguente avvio dell’esercizio, è infatti prevista entro il mese di luglio 2019).

In particolare, oggetto della presente istanza ex art.6 comma 9 del D.Lgs 152/06 sono alcuni interventi/aggiustamenti di modesta entità (inseriti all’interno della variante in questione), la cui necessità/opportunità è emersa durante la fase di costruzione del porto, anche sulla base dell’esperienza operativa maturata dalla compagine dei soci in altri contesti assimilabili a questo.

Nello specifico, le finalità della Variante 3 sono essenzialmente le seguenti:

- **Migliorare la futura fruibilità del porto da parte degli utenti, sia a terra** (accessi, percorsi pedonali, attività commerciali, rimodulazione parcheggi) che a mare (modestissima modifica del numero e della distribuzione dei posti barca (con realizzazione di un nuovo posto per barche da 70 m), riduzione dell’onda residua nel porto, miglioramento dei servizi per la nautica e il rimessaggio, installazione di una passerella galleggiante);
- **Migliorare alcuni aspetti di tipo paesaggistico e architettonico** (riduzione della altezza della torre servizi, realizzazione di una piattaforma multifunzionale/belvedere in testa al molo sopraflutto, messa a verde e relativi inserimenti).

Per meglio inquadrare la Variante 3 e il suo processo di formazione si ritiene opportuno evidenziare anzitutto che, in considerazione dell’entità e del tipo dei suddetti interventi, la stessa non configura un quadro unitario tale da alterare in modo strutturale e profondo le caratteristiche del progetto autorizzato (del resto, come detto, ormai in fase avanzata di realizzazione), ma piuttosto individua, appunto, una serie di interventi molto limitati e focalizzati su singoli aspetti, con l’obiettivo di ottimizzarli da un punto di vista essenzialmente funzionale, come sopra accennato.

In tale quadro la variante è dunque motivata non tanto dalle modifiche strutturali e/o dagli impatti che i relativi interventi possono introdurre, quanto dal fatto che, stante l’interessamento di aree demaniali, ogni modifica del progetto, ancorchè poco rilevante come in questo caso, può comportare, in generale, un aggiornamento del PEF (Piano Economico Finanziario) e del PUO (Progetto Urbanistico Operativo), il quale ultimo, nel caso specifico di Ventimiglia, regola l’attuazione del PUC nel Distretto di Trasformazione DT1a, cioè nell’area che la pianificazione comunale ha definito proprio con riferimento alla realizzazione del progetto del porto (a tale riguardo, peraltro, è opportuno evidenziare – a conferma della sostanziale irrilevanza ambientale, ma anche programmatica, degli interventi – che la Variante 3 non determina, in questo caso, alcuna corrispondente variante del PUC, ai cui indirizzi, parametri e vincoli risulta infatti conforme).

Per quanto attiene alle autorizzazioni e alle valutazioni ambientali si fa presente che, così come riportato nella successiva Scheda 6, la società proponente ha a suo tempo sottoposto il progetto del porto, nel quadro del procedimento autorizzativo complessivo, **direttamente a procedimento di VIA ai sensi della L.R. 38/98 presso la Regione Liguria, con esito favorevole**. Successivamente, con riferimento al Progetto Definitivo emerso da tale approfondita ed ampia procedura di valutazione, sono state acquisite **tutte le autorizzazioni e le concessioni di legge necessarie ai fini della costruzione e dell’esercizio** e, durante l’esecuzione dei lavori, anche le autorizzazioni relative ad alcune

modifiche (Varianti 1 e 2, a loro volta di modesta entità) presentate con finalità migliorative analoghe a quelle della Variante 3 (seppure riferite ad altre parti del progetto) e approvate in Conferenza dei Servizi con il contributo istruttorio di tutti gli Enti interessati, tra i quali anche il medesimo settore VIA della Regione Liguria.

Per quanto riguarda gli aspetti dimensionali il porto di Ventimiglia si presenta come opera di media rilevanza, almeno per ciò che attiene ai parametri che individuano il regime normativo di riferimento per le valutazioni ambientali, ed in particolare per la VIA. Infatti, tenuto conto di quanto segue, **il progetto rientra, in generale, nel regime dell'Allegato II-bis alla Parte seconda del D.Lgs 152/06 e quindi della Verifica di Assoggettività a VIA (VAV)**, come si desume dai seguenti parametri, relativi alla configurazione attualmente autorizzata (tra parentesi i limiti dimensionali indicati nell'Allegato II-bis):

- Lo specchio acqueo ha una superficie di **66.377,13** mq (quindi < 10 ha);
- Le opere a terra hanno una superficie pari a **27.998,25** mq (quindi < 5 ha);
- Il molo di sopraflutto ha una lunghezza pari a circa **495** m (quindi < 500 m).

Per completezza, inoltre, sebbene la cosa non sia rilevante ai fini dell'inquadramento normativo dal punto di vista della VIA, si evidenzia che le opere a mare interessano, nella configurazione autorizzata, una superficie di **50.212,60** mq.

E' da notare che i parametri suddetti **non mutano in modo significativo se si considerano i nuovi valori a valle della Variante 3** (e lo stesso vale, dunque, anche per l'inquadramento normativo di cui sopra). Infatti, lo specchio acqueo, come illustrato nel seguito, si riduce di circa **1.210 mq**, mentre le opere a mare aumentano della stessa entità (la Variante prevede infatti la modifica in aumento di alcune di tali opere e quindi la corrispondente riduzione dello specchio acqueo). Le opere a terra si riducono inoltre di una quantità minima (dell'ordine di 80 mq) e dunque, in definitiva, si conferma anche quanto già accennato sopra riguardo la natura e le finalità degli interventi.

Per quanto riguarda invece l'autorità competente, la presente istanza ex art.6, comma 9 del D.Lgs 152/06 viene sottoposta al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in quanto l'opera di riferimento è passata alla competenza statale con l'entrata in vigore del D.Lgs 104/2017.

Si precisa infine che, come anche descritto nel seguito:

- **tutte le opere della variante sono previste all'interno del porto** ed anche i loro effetti, oltretutto molto modesti, si esplicano **esclusivamente in tale ambito**, il quale, a sua volta, è non soltanto noto e privo di criticità (il progetto nel suo insieme - e le aree a mare in modo specifico - **sono già stati infatti caratterizzati e valutati dal punto di vista ambientale** in sede di VIA e delle successive CdS), ma è già stato oggetto di interventi che, conformemente peraltro a quanto previsto dal progetto, hanno modificato l'originaria naturalità del sito e la sua stessa destinazione d'uso;
- **la rilevanza degli interventi, come visto, è minima anche dal punto di vista quantitativo** (assoluto e relativo), tanto che anche in termini di variazioni di superfici si hanno modifiche dell'ordine massimo di **poco più del 2%** (opere a mare), mentre le opere a terra lasciano sostanzialmente inalterati i parametri dimensionali;
- si osserva inoltre che dallo stesso punto di vista urbanistico, che come visto è all'origine della variante, **non sussistono elementi di specifica rilevanza, tanto che, come già anticipato, non sono previste varianti del PUC;**

- data la modestissima entità degli interventi e la loro tipologia non è previsto, in generale, **alcun impatto ambientale di possibile rilevanza o criticità**, soprattutto in fase di esercizio. Per quanto riguarda la fase di cantiere, si precisa che le opere vanno in parte a sostituire alcune altre già previste (i lavori sono stati interrotti in corrispondenza di tutte le aree oggetto di variante) e dunque in molti casi l'impatto aggiuntivo è **pressochè nullo anche in fase di cantiere** rispetto a quanto previsto in sede di VIA e di approvazione delle varianti già citate.

Fanno eccezione, come descritto nella successiva Scheda 5, l'ampliamento della banchina E, nonché la costruzione del pennello dedicato alla riduzione dell'onda residua all'interno del porto, i quali, peraltro, in quanto realizzati con le tecniche descritte in tale stessa scheda, comporteranno impatti modesti – e ovviamente temporanei – che si possono assimilare a quelli tipici di molte altre opere all'interno del porto.

In definitiva, nel rimandare alle schede successive per la descrizione della variante e per le relative valutazioni di tipo ambientale, si anticipa già in questa sede che, sulla base di quanto sopra, **si ritiene non sussistano motivi per sottoporre la variante stessa a procedimento di VAV.**

4. Localizzazione del progetto

Come detto, la Variante 3 si compone di interventi previsti esclusivamente all'interno del porto in fase di completamento, il quale è a sua volta ubicato in corrispondenza della costa di ponente della città di Ventimiglia, in provincia di Imperia (v. Allegato 1).

In particolare, il sito portuale è compreso tra la spiaggia della Margunaira (a levante) e il promontorio di Punta della Rocca (a ponente), immediatamente al di sotto del nucleo storico di Ventimiglia Alta, che domina l'intera zona, e circa 400 metri ad ovest della foce del fiume Roja (per un corretto inquadramento si riportano negli Allegati 1 e 2 i principali riferimenti geografici e territoriali dell'area e, rispettivamente, del sito del porto).

Come si può vedere dall'Allegato 2 e dalla documentazione fotografica in Allegato 3a il porto, **essendo in grandissima parte già costruito per quanto riguarda le opere a mare, è ormai parte della nuova linea di costa**, come risulta anche dagli elaborati cartografici aggiornati della Regione, ma anche dagli stessi database geografici disponibili online. In tal senso, quindi, le opere oggetto della variante si vanno a collocare in un contesto **ormai consolidato, di fatto, come area portuale, e come tale circoscritta e già caratterizzata sotto ogni profilo**, in particolare anche dal punto di vista ambientale.

Ciò, con l'ulteriore vantaggio, in termini di realizzazione degli interventi, che l'opera non è ancora entrata in esercizio **e che quindi non sono da prevedersi effetti intervenuti nel frattempo** (quali ad esempio quelli dovuti al traffico delle barche ed alle attività portuali in genere) rispetto alla situazione già valutata in sede di VIA e a quella accertata con i campionamenti ambientali, molti dei quali recenti o recentissimi (2016-2017).

In altre parole, cioè, si opera in un contesto "ideale", ancor più se si considera che nelle zone di intervento che interessano lo specchio acqueo (le uniche con possibile valenza ambientale) le nuove opere in variante – ancorchè di minima entità – **andranno in gran parte a sostituire, dove previsti, gli interventi originari** e non già a sovrapporsi ad essi, essendo stati sospesi, questi ultimi, in attesa dell'autorizzazione della variante stessa.

E' da notare che tale situazione, ottimale da un punto di vista ambientale, appare molto evidente anche dallo stesso stato di avanzamento dei lavori portuali (v. Allegati 3A e 3B), che nelle zone interessate sono ad uno stadio meno avanzato (Allegato 3B), e consente, tra le altre cose, di **evitare o comunque minimizzare eventuali lavori di demolizione di opere già realizzate**, come meglio descritto nella successiva Scheda 5 (fa eccezione soltanto una piccola parte in corrispondenza del nuovo posto barca da 70 metri, che sarà oggetto di una modestissima demolizione preventiva di soli 60 mc di uno sporgente già realizzato della banchina).

Al tempo stesso, però, **tutto ciò costituisce motivo di grande urgenza**, in quanto la sospensione prolungata dei lavori nelle aree di intervento può comportare ritardi e problemi in ordine al completamento dell'opera portuale, la cui tempistica potrà essere rispettata solo nel caso in cui le autorizzazioni della variante intervengano entro il mese di maggio del 2018.

Ciò premesso, e rimandando alle schede successive per quanto riguarda i dettagli delle opere in variante e delle loro caratteristiche ambientali, si riportano di seguito, per mera completezza, ulteriori elementi in ordine all'inquadramento territoriale e ambientale del sito, ribadendo peraltro che questi sono stati già oggetto di analisi e verifica approfondita, in ordine a tutti i profili interessati, in sede di VIA e di autorizzazione, e che, per quanto già anticipato e meglio descritto nel seguito, **l'attuazione della Variante 3 non comporta alcuna interazione significativa con nessuno degli elementi di seguito descritti**.

Per quanto riguarda anzitutto gli aspetti demografici e amministrativi, il Comune di Ventimiglia conta circa 24.100 abitanti (dati ISTAT 2017) e il suo territorio, che confina ad ovest con la Francia, ha una superficie di circa 53,8 kmq.

La fascia costiera interessata è quella già descritta e riportata nelle tavole sopra indicate e, per quanto riguarda le immediate vicinanze del porto, si osserva che l'intervento ha consentito, tra le altre cose, di prevedere interventi di ripristino del profilo di costa delle limitrofe spiagge delle Calandre e della Margunaira, entrambe caratterizzate da una importante valenza locale e già da tempo oggetto di preesistenti fenomeni di erosione, indipendenti dall'opera portuale. Analogamente, il progetto del porto ha consentito di recuperare la cosiddetta "passeggiata delle Calandre", dominata dal sovrastante Forte Annunziata, di particolare interesse dal punto di vista storico, naturalistico e paesaggistico.

Al pari di molti degli altri centri costieri liguri, anche Ventimiglia è direttamente interessata dal passaggio della linea ferroviaria che collega l'Italia alla Francia, che pertanto costituisce un elemento fortemente caratterizzante dell'intera area, dal punto di vista sia territoriale che ambientale (si consideri ad esempio che la spiaggia delle Calandre è delimitata, a monte, proprio dal muro di sostegno del rilevato ferroviario). Per quanto riguarda invece la SS1 (Via Aurelia), diversamente da altri centri vicini, la stessa corre a nord della città, per poi dirigersi nuovamente verso la costa dopo circa 1,5 km a ponente, sia pur sovrastando in un tratto l'area nella quale il progetto del porto – ma non la Variante, che non se ne occupa – prevede la realizzazione di edifici residenziali.

In merito invece alla viabilità locale, l'area portuale, stante la presenza della rocca su cui è ubicato il nucleo di Ventimiglia Alta, è raggiungibile attraverso un tunnel di circa 200 m di lunghezza (Galleria degli Scoglietti, v. Allegato 2), che collega direttamente il centro di Ventimiglia al lungomare Marconi, proprio in corrispondenza dell'accesso all'area portuale. La via di ritorno è invece prevista attraverso la prosecuzione dello stesso Lungomare Marconi, verso levante, in parallelo prima alla costa e poi al fiume Roja, come si vede dallo stesso Allegato 2.

Tale particolarità delle vie di accesso e deflusso costituisce uno dei motivi di interesse, e quindi anche di studio, del progetto del porto, in quanto, da un lato, consente di isolare il sito dal resto della città di Ventimiglia, con evidenti vantaggi anche di fruibilità del porto stesso e delle aree marine limitrofe, dall'altro ha richiesto alcuni successivi adeguamenti locali (rotatorie, varchi di accesso, ecc.) volti ad ottimizzare tale viabilità, tra i quali anche quelli inclusi nella Variante 3. In tutti i casi tale conformazione fa sì che le interazioni con le aree più densamente popolate del centro urbano di Ventimiglia siano assai limitate, tanto più che, come visibile anche in Allegato 1, tali zone si sviluppano essenzialmente verso levante.

Infine, in relazione alle aree sensibili dal punto di vista ambientale si rimanda alle schede 5 e 8 del presente documento ed ai relativi elaborati allegati. In questa sede si osserva soltanto che a distanza di potenziale interazione con il sito portuale **non sono presenti aree marine protette** e che anche le aree SIC e ZPS, nonché le altre aree oggetto di tutela (v. Allegato 4) sono a distanza tale da non comportare alcuna interferenza, a maggior ragione con le opere in variante.

E' presente invece, ovviamente, il vincolo paesaggistico ex art.142, lett. a) del D.Lgs 42/04, tenuto conto che una parte dell'intervento ricade comunque entro i primi 300 m della fascia costiera. Va detto, tuttavia, che anche da questo punto di vista **la Variante 3**

non comporta alcuna interazione significativa, sia perché gli interventi specificamente all'interno di tale fascia sono in sé del tutto trascurabili (si veda la successiva Scheda 5) sia perché le stesse opere a mare, in quanto a loro volta di modestissima entità, non determinano alcuna apprezzabile differenza dal punto di vista paesaggistico, ed anzi sono per certi versi migliorative, come nel caso dell'intervento sulla torre servizi del porto, la cui struttura viene rimodellata e resa più compatta (in particolare, viene eliminato un piano in altezza, come visibile anche dal fotoinserimento in Allegato 15).

Comunque, come previsto dallo stesso D.Lgs 42/04, è stata predisposta apposita Relazione Paesaggistica, che sarà valutata nell'ambito della successiva Conferenza dei Servizi di approvazione della variante.

A conclusione della presente scheda si ribadisce comunque che **tutti i temi di inquadramento qui citati sono già stati analizzati e valutati nel corso dei precedenti procedimenti autorizzativi e in sede di VIA**, e che, data la loro irrilevanza, **gli interventi in variante non comportano alcuna nuova interazione, e quindi modifica, rispetto a tali valutazioni.**

5. Caratteristiche del progetto

Nelle schede precedenti sono già stati forniti gli elementi principali del progetto del porto turistico, comprensivi di alcuni elaborati. In questa scheda si descrive quindi, secondo lo schema della lista di controllo, il progetto in esame, e dunque **la sola Variante 3**, che opera sulla configurazione del porto attualmente autorizzata e che costituisce l'unico oggetto della presente istanza.

In particolare, gli interventi previsti vengono qui di seguito raggruppati in funzione della loro rilevanza ai fini che interessano l'istanza stessa, e quindi nelle seguenti tre categorie:

A) *Interventi di natura esclusivamente o prevalentemente funzionale*

B) *Interventi che prevedono la modifica di opere esistenti o la realizzazione/installazione di nuove strutture/attrezzature, ma senza interazioni con l'ambiente, e comunque in sé irrilevanti*

C) *Interventi come al punto b) ma con potenziali interazioni con l'ambiente (comunque di entità poco rilevante o con effetti migliorativi)*

Inoltre, allo scopo di fissare subito i contorni degli interventi in variante, negli Allegati 5 e 6 si riportano rispettivamente, i layout nella configurazione attuale e in quella post-variante. Per maggiore chiarezza, inoltre, nell'Allegato 7 si riporta una tavola in cui sono evidenziate le differenze tra i due scenari (in giallo le zone e i manufatti oggetto di modifica, incluso quanto non ancora realizzato; in rosso le nuove previsioni della variante), **da cui si può già apprezzare, con un semplice colpo d'occhio, la scarsa entità delle modifiche, almeno da un punto di vista quantitativo**.

A) INTERVENTI DI NATURA ESCLUSIVAMENTE O PREVALENTEMENTE FUNZIONALE

A.1) Ottimizzazione del piano degli ormeggi

Tale intervento è finalizzato a razionalizzare ulteriormente gli spazi disponibili e le manovre in ambito portuale, nonché a creare lo spazio per un nuovo posto per barche da 70 m (v.successivo punto C.1). A seguito di tale revisione la tabella degli ormeggi ante e post variante è la seguente (v.Allegato 8):

Lunghezza (m)	n.posti autorizzati	n.posti Variante 3	Lunghezza (m)	n.posti autorizzati	n.posti Variante 3
6,5	24	34	26	1	-
8,5	2	7	28	2	1
10	8	7	30	1	-
12	56	20	33	2	2
14	21	43	35	7	8
16	3	13	36	1	2
16 cat	1	1	40	11	12
18	2	4	45	8	8
20	4	2	50	2	2
22	4	-	60	4	4
24	7	5	70	-	1
(*) Il conteggio non considera un ulteriore posto barca da 18 metri a disposizione della Capitaneria di porto				171	177 (*)

Come si vede, i posti barca totali **umentano di sole 6 unità** (da 171 a 177) e viene inoltre attuata una redistribuzione parziale delle dimensioni dei posti che, di fatto, non comporta alcuna differenza, né nella sostanza né ancor meno a fini ambientali, atteso che sono previsti "travasi" tra taglie del tutto equivalenti tra loro (ad es., tra 12 e 14 metri), soprattutto dal punto di vista emissivo, e che i "numeri" complessivi delle macro-categorie omogenee restano di fatto gli stessi (ad esempio, per le barche > 24 m i posti variano, complessivamente, **di una sola unità**, passando da 39 a 40).

E' da notare che dal punto di vista ambientale tale modifica, oltre ad essere in sé irrilevante in termini quantitativi (l'aumento è **pari a circa il 3,5%** e dunque non è da attendersi alcuna significativa variazione del quadro emissivo), lo è anche per alcuni altri motivi che qui di seguito si sintetizzano brevemente.

- I possibili impatti che possono essere determinati dalla modifica della flotta riguardano essenzialmente le emissioni in aria e in acqua, nonché quelle sonore. Da questo punto di vista si deve anzitutto considerare che la gestione dei natanti e le manovre in area portuale vengono condotte secondo regolamenti ben definiti e, per quanto riguarda gli spostamenti, a bassissima velocità (max 3 nodi). Dunque le emissioni assolute sono già in sé molto basse e controllabili, da cui segue che è sicuramente trascurabile l'aumento dovuto ad una variazione del totale delle barche dell'ordine di grandezza sopra indicato;
- Un ulteriore elemento di possibile attenzione è la variazione qualitativa della flotta (cioè, la modifica della distribuzione delle diverse taglie di barca nell'ambito di un totale definito). Anche questa variazione, però, non è tale da comportare modifiche sostanziali delle emissioni attese. Ad esempio, per quanto riguarda il rumore, si osserva che la Direttiva 2003/44/CE (e, in Italia, il D.Lgs 18 luglio 2005, n.171 e s.m.i.) fissa, per le imbarcazioni da diporto (quindi, fino a 24 m) limiti di emissione sonora che, sostanzialmente, discriminano soltanto i motori di taglia molto piccola, dato che, per potenze superiori ai 40kW, il limite è, per tutti, pari a 75 dB (eventualmente incrementato a 78 dB in caso di motori multipli). Ne segue che qualunque "travaso" da una categoria all'altra di barca fino a 24 metri è sostanzialmente irrilevante dal punto di vista del rumore portuale (o, meglio, lo è il suo valore massimo, dato che a basso regime di giri possono esistere ovviamente differenze, che però si collocano in un range di valori assoluti assai basso e perciò trascurabile). Nel caso specifico, in aggiunta, il totale dei posti barca fino a 24 m cambia da 132 a 137 e dunque anche in questo caso non vi è una variazione assoluta che possa avere una rilevanza in sé. Analogamente per le barche più grandi (cd."navi da diporto") che, come già detto, variano di una sola unità e dunque, trattandosi anche in questo caso di natanti assimilabili tra loro, non è da attendersi alcuna significativa variazione delle emissioni di alcun genere. Si escludono, ovviamente, violazioni dei regolamenti da parte di singoli utenti, in quanto oggetto di altro tipo di considerazione e comunque ipotizzabili in misura assai ridotta, dato anche il tipo di flotta prevista e dei relativi armatori ed equipaggi
- Per quanto riguarda le emissioni i cui impatti dipendono fortemente dalla distanza della sorgente dai singoli ricettori (di fatto, quindi, soprattutto il rumore e in parte gli scarichi in acqua) si osserva che anche qui la variante non introduce elementi significativi, in quanto, come emerge subito anche da una semplice analisi sinottica ante/post (v.Allegati 5 e 6), non ci sono variazioni di posizione degli ormeggi di specifica rilevanza, stante anche quanto già detto ai due punti precedenti riguardo le categorie di barche assimilabili (si omettono, per brevità, le specifiche valutazioni effettuate al riguardo per ciascuna zona del porto).

E' da notare, infine, che la sostanziale irrilevanza della modifica quantitativa della flotta **comporta anche una conseguente assenza di effetti in termini di attività e traffico indotto all'interno e all'esterno del porto**, e dunque anche da questo punto di vista non sono da attendersi apprezzabili modifiche della situazione già valutata ai fini della precedente autorizzazione.

A.2) Rimodulazione dei posti auto

In questo caso viene attuata una riduzione di 48 unità dei posti pertinenziali (su 534 totali), umentando però di 26 unità il numero dei posti pubblici a disposizione per i soggetti esterni, con conseguenti possibili miglioramenti dei flussi di traffico locale, ancorché ovviamente molto modesti e quindi con ricadute ambientali di pari entità. Non si riporta pertanto, in questo documento, la mappa di tali modifiche.

A.3) Miglioramento dell'accesso pedonale

Questo intervento consta di una serie di modifiche volte a consentire agli utenti l'accesso a passeggiate interne, la scelta di aree verdi con diversi tematismi, nonché l'accesso al porto o ai parcheggi. Il tema, ovviamente, non ha alcuna rilevanza ambientale, se non per la messa a verde cui fa riferimento. Viene comunque migliorata la fruizione dell'area da parte non soltanto degli utenti ma anche di soggetti esterni, tra cui gli stessi residenti.

B) INTERVENTI CHE PREVEDONO LA MODIFICA DI OPERE ESISTENTI O LA REALIZZAZIONE/INSTALLAZIONE DI NUOVE STRUTTURE/ATTREZZATURE, MA SENZA INTERAZIONI CON L'AMBIENTE, E COMUNQUE IN SÉ IRRILEVANTI

B.1) Installazione di un pontile galleggiante

Si tratta di una struttura mobile di larghezza pari a 2 m, da posizionare in fregio alla banchina E per migliorare l'accesso alle barche di maggiore dimensione, in modo da evitare, in fase di ormeggio, un loro eccessivo avvicinamento alla banchina stessa. Si tratta, evidentemente, di un intervento che, pur prevedendo una nuova installazione, non ha alcuna rilevanza ambientale, risolvendosi nel mero ancoraggio del pontile galleggiante e della sua guida di scorrimento verticale al bordo della banchina.

B.2) Realizzazione di un'area eventi/belvedere in testa alla banchina E

Questo intervento consiste, sostanzialmente, nella sistemazione della superficie superiore della scogliera del molo di sopraflutto nella sua parte di testa, con realizzazione di un piazzale sostenuto da pali e di una rampa di accesso che prolunga la passeggiata già esistente lungo la banchina stessa. Come si può vedere sia dall'Allegato 9 che, in parte, dalla stessa foto in Allegato 3b, la zona di intervento risulta già, di fatto, "predisposta" per un simile intervento, e comunque lo stesso sarà realizzato in sovrapposizione alla struttura esistente, senza alcuna interferenza con l'ambiente marino né con altri contesti di interesse ambientale.

B.3) Revisione della posizione e della geometria del travel lift

In questo caso l'intervento riguarda il carroponete destinato al sollevamento delle barche in area di rimessaggio e dunque si tratta della mera installazione, su un piazzale a terra, di una macchina diversa da quella prevista in precedenza, ovviamente senza alcuna implicazione di tipo ambientale.

B.4) Razionalizzazione della viabilità e degli accessi

Anche questo intervento prevede la realizzazione di alcune opere a terra di nessuna rilevanza ambientale, trattandosi di modesti spostamenti e piccoli interventi stradali finalizzati soltanto a rendere più fluido e controllato il flusso di veicoli all'interno del porto. In particolare, sono previsti (v. Allegati 10 e 11):

- La realizzazione di una guardiola per il controllo degli accessi nella zona nord est;
- La traslazione a monte della viabilità verso il molo sottoflutto (in questo caso si perde volumetria disponibile, che quindi è in riduzione, e la conseguente modifica compensativa consiste nella riduzione di alcuni porticati, nell'ambito di quanto indicato al punto B.6 che segue);
- La modifica del ponte pedonale per l'accesso di barche trasportate da autotreni.

Come si può facilmente comprendere, si tratta di interventi che comportano modifiche locali del layout del tutto prive di effetti ambientali.

B.5) Riorganizzazione dei piani a parcheggio

In questo caso vengono previste modifiche alle quote delle aree a parcheggio, in gran parte conseguenti all'innalzamento di circa 1 m dei piani originariamente previsti al di sotto del livello del mare, e ciò a causa di pregresse esperienze negative in tal senso. La ridistribuzione dei posti è quella indicata, per quanto qui di eventuale interesse, al precedente p.to A.2). Gli spazi residui verranno poi organizzati a servizio della piccola nautica. In conclusione, anche in questo caso si tratta di interventi senza alcuna implicazione ambientale.

B.6) Aggiornamento della parte commerciale e razionalizzazione dei servizi.

Si tratta, come si può desumere dalla stessa denominazione, di interventi di sistemazione dei manufatti e dei servizi destinati al pubblico e agli utenti del porto, che ovviamente non comportano alcuna conseguenza di tipo ambientale.

C) INTERVENTI COME AL P.TO B) MA CON POTENZIALI INTERAZIONI CON L'AMBIENTE (COMUNQUE DI ENTITÀ POCO RILEVANTE O CON EFFETTI MIGLIORATIVI)

C.1) Allargamento di un breve tratto di banchina esistente

In questo caso l'obiettivo è creare, nella parte terminale della banchina E già vista (parte interna del molo di sopraflutto), l'area di ormeggio per un nuovo posto barca da 70 m. L'intervento consiste nella realizzazione di una struttura su pali di larghezza pari a 5,4 m, da accoppiare alla banchina già esistente (v. Allegati 7 e 12), previa parziale riduzione di alcune parti della stessa già realizzate. La nuova struttura avrà una lunghezza di circa 75 m e **l'aumento complessivo di superficie rispetto alla situazione autorizzata sarà di soli 230 mq.**

Per quanto riguarda le interazioni di tipo ambientale si osserva anzitutto che anche questa opera, al pari di tutti gli altri interventi, è prevista all'interno del porto e che quindi essa va ad interessare strutture e manufatti già esistenti/previsti, nonché un ambiente confinato e già caratterizzato da un punto di vista ambientale. In particolare, i pali di fondazione della struttura saranno incamiciati e posizionati (v. Allegato 12) nella scogliera esistente (molo di sopraflutto) e nel fondale sottostante, fino a raggiungere il substrato (marne) presente a circa 14 m di profondità.

Con tale tecnica, che non prevede inoltre l'impiego di fanghi né additivi, **verrà limitata al minimo qualunque interazione con l'ambiente marino** (ancorché, nel caso, sempre in ambito portuale e in assenza di contaminazione del materiale eventualmente disperso). Per quanto riguarda invece il materiale estratto, si tratterà di circa 180 mc di sedimenti (non contaminati) e circa 210 mc di materiale roccioso, che potranno essere agevolmente smaltiti all'esterno presso strutture autorizzate, e secondo le procedure di legge. Eventuali riutilizzi in sito, al momento non previsti, potranno essere valutati, nel caso, in una fase successiva.

E' da notare anche che la caratterizzazione dei fondali del porto, effettuata a più riprese sia recentemente che in anni precedenti (2016-2017, v.Allegato 13), **ha sempre fornito risultati in linea con le previsioni e quindi senza rilevare alcuna contaminazione**. Ciò significa che, comunque, anche gli eventuali sedimenti che dovessero essere accidentalmente posti in sospensione durante i lavori **non produrranno alcun effetto negativo** e, data la loro entità del tutto trascurabile, non comporteranno alcuna apprezzabile modifica morfologica del fondale.

Si osserva infine che, a completamento dell'intervento, saranno rimossi alcuni massi della scogliera esistente per evitare, come si può vedere dall'Allegato 12, possibili interferenze con lo scafo delle barche di grandi dimensioni che occuperanno il nuovo attracco. Tali massi saranno comunque riutilizzabili come indicato al punto che segue.

C.2) Realizzazione di un pennello interno al porto per limitare l'onda residua

Quest'opera, realizzata con la medesima tecnica dell'allargamento della banchina di cui al punto precedente, è finalizzata esclusivamente a ridurre l'onda residua all'interno del porto che, come da simulazioni effettuate anche a seguito di riscontri in corso d'opera (v.Allegato 14), è risultata leggermente superiore, in corrispondenza della banchina E, rispetto a quanto previsto in fase di progetto. La struttura da realizzare, pertanto, svolgerà la funzione di barriera per l'onda riflessa in tale settore del porto, in modo da schermare in parte le barche attraccate di poppa su quel lato.

Trattandosi di barche di dimensione rilevante (da 30 a 45 metri) il pennello in questione è stato progettato di lunghezza comparabile (circa 30 m), per una larghezza di 5 m. Come si vede da tutte le planimetrie in allegato esso sarà ovviamente realizzato trasversalmente alla banchina e, anche per ottimizzare i lavori, sarà collegato alla struttura di allargamento della banchina di cui al punto precedente. **Valgono quindi le medesime considerazioni già svolte per le (modeste) interazioni ambientali associate a quella realizzazione**, con l'unica differenza che in questo caso alcuni pali (in totale in numero di dieci) non interesseranno la scogliera, data la distanza di diversi metri da essa.

Infine, si deve considerare che **in questo caso la parte sottostante la struttura andrà riempita con massi**, dovendo assolvere alla funzione di barriera già citata, e per il contenimento è previste l'uso di palancole fissate trasversalmente ai pali. Allo scopo si prevede di poter riutilizzare i massi che, come già descritto al punto precedente, saranno rimossi dalla scogliera adiacente per rimodellarne il profilo, **con un bilancio materiali di sostanziale pareggio** (circa 800 mc) e **senza alcuna dispersione di materiale in acqua** (peraltro, si tratta comunque di inerti).

Anche in questo caso il materiale di risulta della trivellazione dei pali sarà smaltito all'esterno (si tratta, nello specifico, **di quantità del tutto trascurabili e non contaminate**, pari a circa 50 mc di sedimenti e 30 mc di materiale roccioso).

A completamento di questa descrizione, infine, si fa presente che la realizzazione dell'opera all'interno del porto **non determina alcuna conseguenza sul moto**

ondoso all'esterno, come è possibile vedere facilmente dagli elaborati in Allegato 14 (peraltro riferiti ad uno scenario cautelativo, in cui il pennello è stato simulato in una posizione più vicina all'imboccatura del porto) e che quindi **anche da questo punto di vista non sussistono elementi di attenzione dal punto di vista ambientale**.

C.3) Risistemazione dell'area di rimessaggio

Questo intervento consiste nell'ampliamento del piazzale dell'area cantiere e rimessaggio, allo scopo di disporre di maggiori spazi per la movimentazione delle barche (che, come visto, possono essere di dimensioni anche rilevanti).

Data anche l'esigenza di consentire manovre di avvicinamento più razionali delle barche da sollevare e portare a terra, è prevista una estensione dell'attuale piazzale verso lo specchio acqueo (V.Allegato 17) per un totale di circa 820 mq aggiuntivi, realizzata con strutture cellulari appoggiate direttamente sul substrato roccioso del fondale, con tecnica analoga a quella utilizzata per gran parte dei pontili.

Dal punto di vista ambientale l'intervento non comporta variazioni sostanziali rispetto al progetto autorizzato, sia perché nelle aree interessate lo stesso non è stato ancora attuato (v.All.3B), sia perché il tipo di opera **non comporta impatti specifici**, traducendosi soltanto in una riduzione dello specchio acqueo che, peraltro, essendo un bacino destinato ad uso portuale, **non viene in alcun modo penalizzato da tale riduzione**.

C.4) Modifica della torre servizi

Quest'ultima modifica consiste infine nella diversa configurazione geometrica della torre ubicata sulla testa del pontile centrale, allo scopo di migliorarne la fruibilità ed anche limitarne l'impatto visivo dalla città alta attraverso una riduzione di un piano in elevazione e l'ampliamento della base (v. Allegato 15). **L'impatto è quindi positivo**.

Infine, per quanto riguarda la produzione di rifiuti associati agli interventi descritti, gli stessi si possono considerare assimilabili a quelli di qualunque cantiere analogo e comunque si tratta in gran parte di attività già autorizzate e valutate anche dal punto di vista ambientale, al pari di tutte le altre.

In conclusione, si conferma quanto già anticipato all'inizio **riguardo la ridottissima incidenza quantitativa e qualitativa degli interventi in variante**, gran parte dei quali, anzi, **non presentano implicazioni ambientali di alcun tipo**. E comunque si ribadisce che tutti gli interventi, così come gli effetti da essi prodotti, **resteranno comunque confinati all'interno dell'area portuale**, sia a mare che a terra.

Per quanto riguarda infine il cronoprogramma delle opere, si conferma che le attività in variante verranno condotte in parallelo a quelle già in corso, senza determinare alcun ritardo nella conclusione dei lavori prevista (purchè, come detto, l'autorizzazione venga rilasciata entro il mese di maggio 2018), **trattandosi di attività che comportano tempi di realizzazione piuttosto limitati e comunque già in gran parte previsti nel programma lavori originari** (i soli lavori C.1) e C.2) comporteranno attività realmente aggiuntive e significative, che comunque **si quantificano in circa 5 mesi complessivi**, che sono stati già inseriti, nella pianificazione, in parallelo alle altre attività).

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
Verifica di assoggettabilità a VIA	--
VIA	Decreto di VIA n.225, positivo con prescrizioni, rilasciato dalla Regione Liguria e pubblicato sul BURL in data 1/4/09; Espressione del parere di competenza del Settore VIA regionale con nota IN/2013/0001668 del 28/1/13 nell'ambito della Conferenza dei Servizi indetta in relazione al progetto della "Variante 1" presentato nel 2012 e per quello, presentato in data 7/4/14, della "Variante 2" (v.sotto)
Autorizzazione all'esercizio	Approvazione Progetto Definitivo avente valore di PUO e associata Variante al PUC con DGR 1685 del 4/12/09 e successivo D.D. n.36890 del 23/12/09 del Servizio Procedimenti Concertativi della Regione Liguria; Approvazione della "Variante 1" al Progetto Definitivo avente valore di variante al PUO nell'ambito della relativa Conferenza dei Servizi in data 28/3/13, previa DGR 196 del 22/3/13; Approvazione della "Variante 2" al Progetto Definitivo avente valore di variante al PUO e della variante al PUC nell'ambito della relativa Conferenza dei Servizi del 4/11/16;
Altre autorizzazioni “	Rilascio della concessione demaniale marittima da parte del Comune di Ventimiglia con rep.4678 del 12/2/10 e rep.4701 del 9/3/10 per un periodo di 85 anni e successivi atti suppletivi connessi alla approvazione delle Varianti 1 e 2.

7. Iter autorizzativo del progetto	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
Approvazione della "Variante 3" al Progetto Definitivo avente valore di variante al PUO nell'ambito della relativa Conferenza dei Servizi;	Comune di Ventimiglia / Regione Liguria
Atto suppletivo della concessione demaniale del 12/2/10 e 9/3/10, così come modificata a seguito delle Varianti 1 e 2.	

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Aree di eventuale interferenza totale/parziale con quelle di progetto</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione</i>
<i>1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi</i>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di progetto non è interessata da vincoli specificamente riferibili a zone umide e zone riparie. A circa 400 m dal sito portuale è presente la foce del fiume Roja, con la quale peraltro non esiste alcuna interazione dovuta alla variante, che comporta piccoli interventi confinati all'interno dell'area portuale, già realizzata e valutata (anche in relazione alle interazioni con la foce stessa).
<i>2. Zone costiere e ambiente marino</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intera area costiera – e dunque anche quella del porto – è soggetta al vincolo ex art.142, c.1., lett.a) del D.Lgs 42/04, per una fascia di ampiezza pari a 300 metri. Peraltro, gli interventi della Variante ricadono solo in parte in tale fascia e comunque, come indicato nella Scheda 5, non comportano significative variazioni dell'impatto paesaggistico, che anzi migliora, sia pure marginalmente, a seguito della modifica della torre servizi (è stata comunque predisposta per il Comune, come previsto dalla norma, la Relazione Paesaggistica). Per quanto riguarda l'ambiente marino si rimanda al successivo p.to 4
<i>3. Zone montuose e forestali</i>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti, nell'area di interesse, vincoli di questa tipologia.
<i>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)</i>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ci sono aree protette, né a terra né a mare, a distanza significativa, come da Allegato 4, al quale si rimanda per la situazione delle aree SIC/ZPS/ZSC. Comunque, come già illustrato, la Variante 3 non produce effetti di alcun tipo al di fuori dell'area portuale. Per quanto riguarda l'area del Santuario dei cetacei, che interessa peraltro l'intera costa ligure restano valide le cautele già previste per gli interventi autorizzati, allo scopo di limitare, in fase di cantiere, eventuali (ancorchè molto improbabili) emissioni sonore originate all'interno del porto – e dovute alla variante – che possano risultare dannose per i cetacei oggetto di tutela.

<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"/>	<p>X</p>	<p>Non risultano allo stato situazioni di mancato rispetto degli standard di qualità ambientale nelle aree di progetto, avuto anche riguardo di quanto indicato al punto 4.3.6 dell'Allegato al DM 52 del 30/3/2015.</p>
<p>6. Zone a forte densità demografica</p>	<input type="checkbox"/>	<p>X</p>	<p>La Variante non interessa zone a forte densità demografica, così come definite al punto 4.3.7 dell'Allegato al DM 52 del 30/3/2015. Il Comune di Ventimiglia, infatti, con i suoi circa 450 ab/kmq e la sua popolazione residente non supera né la soglia dei 500 ab/kmq, né quella dei 50.000 abitanti totali (naturalmente, ciò riguarda l'intero territorio comunale e non il centro della città)</p>
<p>7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica</p>	<input type="checkbox"/>	<p>X</p>	<p>La variante in progetto non interagisce in alcun modo con beni storici, culturali o archeologici, neppure dal punto di vista paesaggistico, considerato che le opere sono in gran parte a mare e non risultano, nell'area marina del porto, vincoli cartografati (in particolare, archeologici) o comunque diversi da quanto già considerato in sede di VIA.</p> <p>I modesti interventi previsti a terra, a loro volta, non comportano alcuna interazione del tipo qui considerato, essendo anch'essi all'interno dell'area portuale.</p>
<p>8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)</p>	<input type="checkbox"/>	<p>X</p>	<p>Data l'ubicazione degli interventi e i loro potenziali effetti (oltretutto, estremamente modesti) non esiste, evidentemente, alcuna interazione con eventuali territori di tale tipologia presenti nelle vicinanze dell'area, che peraltro non risultano.</p>
<p>9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)</p>	<input type="checkbox"/>	<p>X</p>	<p>La carta regionale dei siti contaminati non riporta alcuna area da bonificare nel contesto di interesse. Il tema riguarda, nel sito di intervento, l'eventuale contaminazione dei sedimenti marini in area portuale, che però è stata esclusa dai numerosi campionamenti effettuati, tra i quali anche quelli di cui alla mappa in Allegato 13.</p>

<p>10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Non si hanno evidenze certe di vincolo idrogeologico nelle aree degli interventi in variante. Nel caso si provvederà, come per prassi, a chiedere la relativa autorizzazione.</p>
<p>11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Gli interventi sono tutti ubicati al di fuori delle aree delimitate dal PAI dell'ex-Ambito di Bacino n.1 "Roia", oggi assorbito dalla nuova pianificazione conseguente alla soppressione delle AdB (intervenuta con DM MATTM n.294 del 25/10/2016). In particolare, come si vede dall'Allegato 16, le aree a rischio idraulico sono localizzate ad est e a nord del sito, senza interferenze con le opere in variante.</p>
<p>12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Il territorio del comune di Ventimiglia è classificato come zona 3 ($P_{ga} = 0,15g$), come da Allegato 2 della recente DGR 216 del 17/3/2017 "Aggiornamento classificazione sismica del territorio della Regione Liguria", ai sensi della OPCM 3519/2006.</p> <p>Le opere in variante non sono comunque tali da poter innescare o favorire fenomeni sismici, mentre dal punto di vista passivo si osserva che, come da progetto della variante, tutte le strutture sono progettate con criteri antisismici.</p>
<p>13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Nessuna delle aree di intervento ricade all'interno di fasce di pertinenza stradale e ferroviaria.</p> <p>Non risultano altre infrastrutture cui siano associate servitù/fasce di rispetto che interferiscano con la variante.</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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<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.)?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Tenuto conto che le modifiche previste dalla Variante riguardano esclusivamente strutture già realizzate o da realizzare per la costruzione del porto non si ritiene che tali interventi producano alterazioni fisiche dell'ambiente, che sono piuttosto dovute alle opere cui gli interventi fanno riferimento (banchine, strade, parcheggi, edifici), e che come tali sono state già valutate in sede di VIA dal punto di vista degli impatti associati, anche in termini di alterazioni morfologiche e di destinazione d'uso</p>		<p><i>Perché:</i> Per i motivi indicati a lato la variante non introduce alcuna alterazione del tipo indicato e dunque, anche da questo punto di vista, nessun impatto significativo.</p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Non c'è alcun ulteriore consumo di suolo, né di risorse naturali. I massi rimossi dalla scogliera si potranno riutilizzare, come visto, nel medesimo sito. L'eventuale eccedenza (relativa peraltro a materiale già utilizzato in precedenza) sarà minima, sempre se presente. Per il resto si tratterà solo di ordinari materiali da costruzione</p>		<p><i>Perché:</i> Stante l'assenza di significativi fattori impattanti, anche i relativi potenziali impatti sono da ritenersi trascurabili o assenti</p>	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Né in fase di cantiere né in fase di esercizio è previsto l'impiego di specifici materiali nocivi per la salute o l'ambiente, se non quanto eventualmente presente, in cantiere, per qualunque altra opera assimilabile (oli minerali, prodotti chimici, ecc..) e comunque in quantità e nei modi previsti dalle norme.</p>		<p><i>Perché:</i> Stante l'assenza di significativi fattori impattanti, anche i relativi potenziali impatti sono da ritenersi trascurabili o assenti</p>	

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 checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<p><i>Descrizione:</i> La presente domanda implica necessariamente una risposta di tipo positivo, in quanto è inevitabile che attività di costruzione e demolizione comportino produzione di rifiuti solidi. Nel caso della variante si tratterà essenzialmente del materiale da demolizioni (nell'area del nuovo posto barca da 70 m), che però, come visto, sarà prodotto in quantità molto modeste, che saranno gestite con le consuete procedure, ormai consolidate e prive di criticità.</p>		<p><i>Perché:</i> Stante quanto indicato nella risposta a lato non ci sono, evidentemente, impatti significativi di alcun tipo</p>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> In fase di cantiere è previsto l'uso di generatori e macchine operatrici che emettono inquinanti in atmosfera. Valgono anche in questo caso considerazioni analoghe a quelle dei punti precedenti e dunque la risposta è necessariamente positiva. Per quanto riguarda invece la fase di esercizio, si è già visto nella Scheda 5 che le nuove emissioni (sia in mare che a terra) saranno trascurabili.</p>		<p><i>Perché:</i> Stante quanto indicato nella risposta a lato non ci sono, evidentemente, impatti significativi di alcun tipo</p>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Si veda il precedente punto 5</p>		<p><i>Perché:</i> Si veda il precedente punto 5</p>	

7. <i>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?</i>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Eventuali contaminazioni si ritengono possibili solo in conseguenza di incidenti. Infatti, le tecniche utilizzate in fase di cantiere, anche per la variante, sono ampiamente consolidate e sicure, come si è anche visto a proposito della realizzazione delle fondazioni su pali. Inoltre, i sedimenti sono già stati caratterizzati e quindi eventuali dispersioni potranno riguardare solo materiali non contaminati		<i>Perché:</i> Stante l'assenza di significativi fattori impattanti, anche i relativi potenziali impatti sono da ritenersi trascurabili o assenti	
8. <i>Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?</i>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il livello di rischio di incidenti potenzialmente dannosi per la salute umana o l'ambiente è analogo a quello di qualunque altra infrastruttura di tipo assimilabile, sia in cantiere che in esercizio. Per quanto riguarda specificamente la variante, l'entità dei lavori e la loro tipologia, oltre che l'ubicazione in area portuale, rendono molto improbabili incidenti in grado di determinare effetti significativi in un ambito che non sia molto ristretto.		<i>Perché:</i> Stante l'assenza di specifici fattori impattanti, ma solo la presenza di un rischio generico sovrapponibile a quello generale si ritiene di poter concludere che non sussistono anche da questo punto di vista concrete possibilità di impatti significativi	
9. <i>Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone 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>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Come indicato nella domanda stessa, le interazioni con gli elementi e le aree in questione sono quelle già riportate nella Tabella 8. Si ribadisce quindi che non esistono possibili interazioni.		<i>Perché:</i> Dalla Tabella 8 si può verificare che non esistono interazioni di alcun genere con le aree e i vincoli ivi indicati, e dunque neppure possibili impatti negativi e significativi	

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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non risultano zone del tipo indicato. E comunque, data l'ubicazione e la tipologia degli interventi, non sussistono le condizioni per una eventuale interferenza. Si osserva anche che in prossimità del porto non risultano praterie di Posidonia Oceanica o di altre Fanerogame Marine, che sono invece presenti più a levante		<i>Perché:</i> Non sono ipotizzabili impatti significativi del tipo indicato in quanto nell'area di intervento non si riscontrano occorrenze delle relative matrici ambientali.	
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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'unico ambito di interesse da questo punto di vista è quello marino, che tuttavia è in ambito portuale. Per esso si rimanda pertanto alle numerose risposte e considerazioni già svolte sull'argomento		<i>Perché:</i> Non ci sono potenziali impatti significativi, e ciò per i motivi detti nelle risposte alle quali si rimanda anche in questo caso (v.risposta a lato)	
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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il tema del traffico veicolare è stato ampiamente analizzato nel SIA con strumenti di calcolo e dati acquisiti localmente, anche dal PUT. Le infrastrutture indicate esistono, ma la variante non introduce nulla di nuovo ed anzi potrebbe portare alcune migliorie, seppur piccole, per effetto delle ottimizzazioni previste su parcheggi, accessi, ecc.		<i>Perché:</i> Si veda la risposta a lato	

	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<i>Descrizione:</i> Il porto è visibile dalla città alta di Ventimiglia ma la cosa è stata già valutata in sede di VIA e non riguarda gli interventi della variante. Pertanto si ritiene di poter rispondere negativamente anche a questa domanda, pur essendo vero, in senso stretto, che la zona del porto (e quindi anche della variante) è visibile da zone ad elevata fruizione		<i>Perché:</i> La variante non peggiora le interferenze del progetto autorizzato ed anzi, con la riduzione dell'altezza della torre, presenta un impatto positivo, seppur molto modesto	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<i>Descrizione:</i> Di questo tema si è già discusso in numerosi altri punti della presente lista di controllo, ai quali si rimanda. La risposta è comunque negativa		<i>Perché:</i> si veda la risposta a lato. Si deve anche considerare che il sito è destinato specificamente dal PUC proprio al porto e dunque non sussiste lo scenario ipotizzato	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Non risultano P/P del tipo indicato che possano essere interessati dalla variante, la quale si attua interamente all'interno del porto		<i>Perché:</i> Per quanto detto a lato non sussistono possibili impatti (significativi o meno) che la variante possa introdurre in relazione al tema posto	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<i>Descrizione:</i> L'impatto del progetto del porto sulle zone limitrofe è stato già valutato in sede di VIA e delle successive varianti. La Variante 3 non modifica in alcun modo lo scenario oggetto di tali valutazioni		<i>Perché:</i> La risposta a lato, al pari di molte altre analoghe (del resto, le caratteristiche peculiari della variante si riproducono in numerosi ambiti) comporta che anche in relazione a questo tema non sussistono elementi per ipotizzare impatti significativi. Si osserva anche che, proprio in tabella 8 (al punto 6) si è evidenziato come il territorio del Comune di Ventimiglia non risulti critico secondo i parametri del DM 52 del 30/3/2015	

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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non risultano ricettori del tipo indicato che possano essere specificamente impattati in modo negativo dalla variante in ragione della loro peculiarità		<i>Perché:</i> L'assenza di impatti significativi è dovuta sia a quella di ricettori che a quella di specifici fattori impattanti associati alla variante, se non un moderato e temporaneo disturbo per il periodo di durata dei lavori	
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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non risultano situazioni del tipo indicato, sia in sé che per quanto riguarda gli impatti che potrebbero derivare dalla variante		<i>Perché:</i> Stante l'assenza di fattori impattanti, anche i relativi potenziali impatti sono da ritenersi trascurabili o assenti	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Anche in questo caso non risultano situazioni del tipo indicato nella domanda, almeno finché si fa riferimento a condizioni di tipo strutturale. In ogni caso l'attuazione della variante non altera in alcun modo il quadro già valutato, e per quanto riguarda l'unica componente potenzialmente critica (sedimenti marini), si è già visto che non è presente alcuna contaminazione		<i>Perché:</i> Per quanto detto a lato non esiste alcuna situazione di criticità, e comunque la variante non introduce alcun nuovo elemento in tal senso	

<p>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 condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	
<p>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?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	
<p>22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	
<p><i>Descrizione:</i> Non risultano situazioni del tipo descritto.</p>	<p><i>Descrizione:</i> Stante l'assenza, già vista, di significative interferenze con specifiche matrici ambientali, non sussistono, in generale, possibili effetti cumulativi con altri progetti o attività in tal senso. Peraltro, si devono tenere in considerazione le possibili interazioni con la fase di cantiere del progetto stesso del porto, durante la quale si potrebbero creare effetti cumulati come ad esempio il rumore delle macchine operatrici.</p>		<p><i>Perché:</i> Per quanto detto a lato non si prevedono, anche da questi punti di vista, impatti negativi</p>	<p><i>Perché:</i> Pur essendo possibile una sovrapposizione di effetti rispetto alle attività già in corso, si è visto che si tratta al più di ordinari impatti di cantiere e dunque non si configura in ogni caso una situazione di impatti significativi. In aggiunta, le opere in variante che, da un punto di vista teorico, potrebbero risultare maggiormente impattanti sono quelle che saranno condotte a maggiore distanza dai ricettori (parte terminale della banchina E)</p>	
<p><i>Descrizione:</i> Non esistendo impatti connessi alla variante al di fuori dell'area portuale, anche gli effetti transfrontalieri non sussistono, nonostante la vicinanza con la Francia.</p>	<p><i>Perché:</i> Stante l'assenza di fattori impattanti, anche i relativi potenziali impatti sono da ritenersi assenti</p>				

10. Allegati			
<i>N</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
1	Tav.PTV-014-T01-00 INQUADRAMENTO TERRITORIALE	1:25000	All. 01 - PTV-014-T01-00 Inquadramento territoriale.pdf
2	Tav.PTV-014-T02-00 ORTOFOTO AREA PORTO	1:3000	All. 02 - PTV-014-T02-00 Ortofoto area porto .pdf
3A	Tav.PTV-014-T03A-00 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA (LAVORI IN FASE DI COMPLETAMENTO)	n.a.	All. 03A - PTV-014-T03A-00 Documentazione fotografica (fase completamento).pdf
3B	Tav.PTV-014-T03B-00 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA (LAVORI IN ATTESA VARIANTE)	n.a.	All. 03B - PTV-014-T03B-00 Documentazione fotografica (attesa variante).pdf
4	Tav.PTV-014-T04-00 AREE PROTETTE	1:10000	All. 04 - PTV-014-T04-00 Aree protette.pdf
5	Tav.PTV-014-T05-00 LAYOUT DEL PORTO (AUTORIZZATO)	1:1500	All. 05 - PTV-014-T05-00 Layout porto (autorizzato).pdf
6	Tav.PTV-014-T06-00 LAYOUT DEL PORTO (POST VARIANTE)	1:1500	All. 06 - PTV-014-T06-00 Layout porto (post variante).pdf
7	Tav.PTV-014-T07-00 LAYOUT DEL PORTO (CONFRONTO ANTE-POST)	1:1500	All. 07 - PTV-014-T07-00 Layout porto (confronto ante-post).pdf
8	Tav.PTV-014-T08-00 LAYOUT POSTI BARCA (POST VARIANTE)	1:1500	All. 08 - PTV-014-T08-00 Layout posti barca.pdf
9	Tav.PTV-014-T09-00 PIATTAFORMA MULTIFUNZIONALE - BELVEDERE	varie	All. 09 - PTV-014-T09-00 Piattaforma multifunzionale- belvedere.pdf
10	Tav.PTV-014-T10-00 ACCESSI E VIABILITA' (AUTORIZZATO)	1:1500	All. 10 - PTV-014-T10-00 Viabilità (autorizzato).pdf
11	Tav.PTV-014-T11-00 ACCESSI E VIABILITA' (POST VARIANTE)	1:1500	All. 11 - PTV-014-T11-00 Viabilità (post variante).pdf
12	Tav.PTV-014-T12-00 POSTO BARCA 70 M	varie	All. 12 - PTV-014-T12-00 Posto barca 70 metri Allegato 12 – Posto barca 70 metri.pdf

13	Tav.PTV-014-T13-00 CAMPIONAMENTI FONDALE (2016-2017)	--	All. 13 - PTV-014-T13-00 Campionamenti fondale.pdf
14	Tav.PTV-014-T14-00 SIMULAZIONI AGITAZIONE INTERNA	--	All. 14 - PTV-014-T14-00 Simulazioni agitazione interna.pdf
15	Tav.PTV-014-T15-00 FOTOSIMULAZIONE DA VENTIMIGLIA ALTA	--	All. 15 - PTV-014-T15-00 Fotosimulazione da Ventimiglia alta.pdf
16	Tav.PTV-014-T16-00 RISCHIO IDRAULICO	1:5000	All. 16 - PTV-014-T16-00 Rischio idraulico.pdf
17	Tav.PTV-014-T17-00 AREA RIMESSAGGIO (POST VARIANTE)	1:500	All. 17 - PTV-014-T17-00 Area rimessaggio (post variante).pdf

Il/La dichiarante


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