



**Progetto di sopraelevazione  
del muro di coronamento della diga foranea  
del porto turistico “Portosole” di Sanremo (IM)**



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

**settembre 2018**

## 1. Titolo del progetto

Progetto di sopraelevazione del muro di coronamento della diga foranea del porto turistico "Portosole" di Sanremo (IM)

## 2. Tipologia progettuale

| Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera | Denominazione della tipologia progettuale   |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto 11)     | <p>"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 a 500 metri"</p> <p>_____</p> <p><b><u>NB: Si precisa che il suddetto riferimento è di mero inquadramento dell'opera esistente e NON del progetto di modifica oggetto della presente istanza.</u></b></p> <p><b><u>La modifica, infatti, non è di per sé conforme ai limiti di cui al p.to 18) dell'Allegato II (v. schede 3 e 5) e pertanto detto allegato non trova in questo caso applicazione diretta.</u></b></p> <p><b><u>Il riferimento all'Allegato II p.to 11 viene quindi qui riportato esclusivamente a fini di inquadramento della competenza (statale) sulla modifica in progetto e in particolare in relazione ad una eventuale procedura di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.6 comma 6, lett.b) del D.Lgs 152/06:</u></b></p> <p>"6. La verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata per:</p> <p>...</p> <p>b) le modifiche o le estensioni dei progetti elencati nell'allegato II, II-bis, III e IV alla parte seconda del presente decreto, la cui realizzazione <u>potenzialmente possa produrre impatti ambientali significativi e negativi</u>, ad eccezione delle modifiche o estensioni <u>che risultino conformi agli eventuali valori limite stabiliti nei medesimi allegati II e III"</u></p> |
| Allegato II-bis, punto/lettera ____                            |   |
| Allegato III, punto/lettera ____                               |   |
| Allegato IV, punto/lettera ____                                |   |

### 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

La presente lista di controllo fa riferimento al progetto di sopraelevazione del muro di coronamento della diga foranea dell'esistente porto turistico "Portosole" di Sanremo, in provincia di Imperia, sviluppato dalla società Portosole CNIS spa.

Tale sopraelevazione (di modesta entità assoluta: +2,75 m rispetto all'altezza attuale, v. successiva scheda 5), **è finalizzata a migliorare la capacità della diga di fare fronte al ripetersi di eventi estremi di mareggiata, di intensità e frequenza crescenti** (v. Allegato 13), **riducendo in tal modo il rischio di impatti sulla salute umana** (residenti/frequentatori del porto) **e sull'ambiente marino** (possibili sversamenti, e quindi contaminazioni, dovuti ad incidenti conseguenti alla tracimazione delle onde all'interno dell'area portuale e quindi anche sul relativo tratto di costa, atteso che di quest'ultimo la diga svolge anche la funzione di elemento di difesa).

Al pari di quanto avviene in numerosi altri casi di **opere di prevenzione e messa in sicurezza rispetto ai rischi derivanti dall'intensificazione degli eventi legati ai cambiamenti climatici** anche in questa circostanza la necessità dell'intervento è emersa a seguito del verificarsi di tali eventi e dagli associati studi statistici, dai quali è risultato, in particolare, che i tempi di ritorno di eventi di mareggiata di elevata intensità **si sono ridotti rispetto ai decenni precedenti** (gli ultimi due episodi di significativa entità risalgono al 2000 e 2010 (v. Allegato 13), **creando una situazione di potenziale rischio per le due componenti sopra citate.**

Ciò premesso, ai fini di un corretto inquadramento e contestualizzazione dell'istanza e delle sue finalità se ne riepilogano di seguito in breve i punti principali anche dal punto di vista procedurale e normativo. In Allegato 1 è invece riportata una brevissima sintesi complessiva degli elementi principali che caratterizzano il progetto.

#### **Inquadramento procedurale e autorizzativo**

Come previsto dalle norme, l'autorizzazione dell'intervento **è oggetto di apposita Conferenza di Servizi** convocata dal Comune di Sanremo, con il contributo di tutte le amministrazioni coinvolte e dei settori competenti della Regione Liguria.

Nell'ambito di tale procedimento **tutte le suddette amministrazioni hanno rilasciato parere favorevole** (v. Allegati 3, 4a/b e 5 per quelli di specifica rilevanza in questa sede) **fatto salvo il parere in materia di VIA** (di competenza del MATTM, in quanto l'opera **di riferimento** – cioè il porto esistente - è passata alla competenza statale con l'entrata in vigore del D.Lgs 104/2017).

In tale contesto procedurale si inserisce pertanto la presente istanza di Valutazione Preliminare ex art.6, comma 9 del D.Lgs 152/06, **come emerso anche nel corso della stessa CdS** (v. Allegati 2a (verbale) e 2b (errata corrige)).

#### **Inquadramento normativo**

Ai fini dell'inquadramento normativo dell'istanza dal punto di vista che qui interessa, e cioè quello ambientale (e della VIA in particolare), si anticipano gli aspetti del progetto sotto riportati, ad ulteriore precisazione di quanto riportato più sopra e nella precedente Scheda 2.

Anzitutto, va evidenziato che **a regime il progetto avrà esclusivamente l'impatto POSITIVO sopra descritto sulle componenti "salute umana" e "ambiente idrico"**, che del resto costituiscono l'obiettivo stesso della modifica (unitamente alla garanzia degli ormeggi e la protezione dei natanti presenti nel porto).

**Non ci saranno invece, sempre a regime, impatti negativi di alcun tipo**, dato che la sopraelevazione del muro **non determinerà alcuna variazione fisica, strutturale, funzionale e/o dimensionale del porto rispetto alla situazione attuale**, con inclusione anche di quanto riguarda i parametri urbanistici.

Da ciò discende che, pur se l'infrastruttura su cui si interviene, cioè il porto turistico esistente, ricade tra le opere di cui all'Allegato II, punto 11) della Parte Seconda del D.Lgs 152/06 <sup>(1)</sup>, la sopraelevazione del muro **non rientra tra le modifiche o le estensioni di cui al punto 18) del medesimo Allegato**, in quanto **nè "di per sè conforme ai limiti" dettati dall'Allegato stesso, nè tale da indurre variazioni che producano effetti comparabili con i limiti stessi**.

Ne segue che l'intervento non risulta assoggettabile, in sé, direttamente a VIA, se non all'esito negativo di un eventuale procedimento di VAV, per il quale appare necessario riferirsi, stante quanto sopra, alla prima parte della lett.b), comma 6, dell'art.6 del D.Lgs 152/06, cioè alla possibilità di **escludere sin da questa fase potenziali "notevoli impatti ambientali significativi e negativi"**. Tale norma, infatti (v. Scheda 2), fa riferimento proprio alla VAV delle modifiche che, come in questo caso, non rientrano nelle fattispecie che determinano l'attivazione diretta di una VIA.

A tali fini risulta quindi dirimente l'analisi degli impatti sia in fase di cantiere **che, soprattutto, a regime**. Per quanto riguarda quest'ultimo punto si è già detto che non vi sarà alcun impatto negativo, il che, oltre che all'assenza di qualunque modifica delle diverse parti del porto (ad eccezione ovviamente del muro paraonde), è dovuto anche al fatto che:

- **non ci saranno variazioni della flotta**, e quindi neppure del relativo traffico, sia a mare che a terra, **nè sorgenti inquinanti o elementi di rischio aggiuntivi di qualunque tipo**.
- l'ambiente marino **non sarà interessato in alcun modo** (con inclusione dello stesso specchio acqueo del porto) e quindi, a maggior ragione, **non lo sarà neppure il SIC marino IT1315973, come già evidenziato e valutato con esito positivo dal settore competente in materia della Regione Liguria (Settore Ecosistema Costiero e Acque) nel proprio parere del 17/8/2018, espresso nell'ambito della citata Conferenza dei Servizi, che ha escluso anche la necessità di una procedura di VINCA** (v. Allegato 3).

<sup>(1)</sup> La lunghezza della diga del porto esistente è pari a circa 830 m e lo specchio acqueo è di estensione pari a circa 165.000 mq. Dunque, entrambi questi parametri eccedono i limiti indicati al punto 11 dell'Allegato II, ma al tempo stesso gli stessi restano, come detto sopra, del tutto invariati a seguito dell'intervento. Per completezza si precisa inoltre che il porto turistico esistente è stato inaugurato nel 1977 e dunque in epoca antecedente all'emanazione delle norme in materia di VIA. Tuttavia, come visto, l'intervento non ha alcuna incidenza non solo sulla struttura e sulla funzionalità del porto stesso (le cui caratteristiche ambientali sono tra l'altro oggetto di verifica anche nell'ambito della certificazione ambientale ISO 14001), ma anche più in generale sull'ambiente esterno, e quindi non sembra da ritenersi dirimente, in questo caso specifico, l'assenza di una pregressa VIA del porto

- dal punto di vista del paesaggio non ci sarà alcuna conseguenza significativa data la modesta entità della sopraelevazione (v. Allegato 9), come **confermato anche dalla Determinazione di assenso della Regione Liguria al rilascio della Autorizzazione Paesaggistica** (31/7/2018, v. Allegato 4a) **e dal parere favorevole rilasciato dalla Soprintendenza competente** <sup>(2)</sup> (27/8/2018, v. Allegato 4b).

In definitiva, la situazione a regime **resterà la medesima attuale**, con le relative e vigenti autorizzazioni, controlli e certificazioni ambientali, oltre a quanto già emerso dalla citata CdS.

Anche per quanto riguarda la fase di cantiere si avranno conseguenze **di fatto non significative**, atteso che, oltre alla transitorietà di tale fase, **l'intensità dell'intervento sarà molto modesta** (impiego e ripartizione nel tempo **di soli 2/3 mezzi d'opera alla volta**) e, soprattutto, il progetto **è stato espressamente concepito per evitare qualunque interazione con l'ambiente marino anche durante i lavori** (sarà infatti coinvolta la sola diga foranea e la viabilità interessata dai trasporti dei materiali, v.sotto).

In particolare, per ottenere tale risultato il progetto **lascia del tutto inalterata la parte sommersa della scogliera** e le modalità operative sono tali (mezzi d'opera esclusivamente terrestri, operanti sulle strutture della diga al di sopra del livello dell'acqua) **da non interferire in alcun modo con la suddetta parte, neppure temporaneamente**, come meglio descritto nelle schede successive e nella sequenza di operazioni riportata nell'Allegato 10.

In aggiunta, le zone interessate dai lavori di costruzione (cioè, la sola diga) sono ubicate a distanza di alcune centinaia di metri dai primi edifici abitativi ed inoltre i percorsi e gli orari per il trasporto dei materiali, e gli orari delle attività di costruzione, **sono stati concordati con il Comune** allo scopo di minimizzare qualunque disturbo a carico dei residenti e del traffico (quindi, con conseguenze positive anche in termini di emissione di inquinanti). Infine si deve anche considerare che, come detto, i lavori avranno una durata (**circa 9 mesi**) tale da consentire di "diluire" nel tempo i già modesti effetti derivanti dai suddetti trasporti e attività.

Da tutto ciò discende che *non appaiono sussistere elementi tali da poter generare impatti "notevoli" e, anche solo potenzialmente, "negativi e significativi"*.

In definitiva, l'analisi sopra brevemente riepilogata induce a ritenere non ravvisabili gli estremi per sottoporre il progetto a VIA o VAV ed è dunque su tale base che, così come previsto dalla norma (e come sollecitato anche dalla stessa CdS), la presente istanza ex art.6, c.9 del D.Lgs 152/06 viene sottoposta al MATM, ai fini della valutazione preliminare in merito alla eventuale esclusione del progetto di modifica dalle suddette procedure in materia di VIA.

---

<sup>(2)</sup> Si tratta, in particolare, della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Genova e le Province di Imperia, La Spezia e Savona, che è anche il soggetto competente per territorio ad esprimere il proprio parere di riferimento per il Ministero per i beni e le attività culturali (MiBAC) nell'ambito delle procedure di VIA statali

#### 4. Localizzazione del progetto

L'intervento in progetto è localizzato sulla diga foranea del porto turistico "Portosole" di Sanremo (IM), il quale è a sua volta ubicato poco ad est del nucleo centrale dell'abitato, in corrispondenza di un tratto di costa di circa 700 m di lunghezza **caratterizzato da una più bassa densità di edificato** (v. Allegati 6 e 7 per l'inquadramento geografico e territoriale).

In particolare, il sito portuale è in posizione quasi speculare rispetto a quella, a ponente, del Porto Vecchio (comunale), la cui realizzazione risale addirittura al 1753 e che attraverso fasi successive ha assunto l'assetto attuale negli anni 60 del secolo scorso. Per completezza di informazione (sebbene la cosa non sia rilevante ai fini del presente progetto, stante la natura dell'intervento) si fa presente che il Porto Vecchio **non ha alcun legame funzionale o gestionale con Portosole** (ad eccezione della mera vicinanza fisica) e che oggi esso viene utilizzato da associazioni di pescatori dilettanti con i relativi ormeggi su pontili galleggianti, da associazioni veliche e sportive per le relative attività, dalla pesca professionale e dai corpi militari dello Stato.

Per quanto riguarda invece Portosole, questo è stato realizzato tra il 1975 e il 1979 e quindi l'intervento in progetto si va a collocare in un contesto **ormai consolidato da molto tempo, e come tale circoscritto e già conosciuto sotto molti profili**, in particolare anche dal punto di vista ambientale, atteso anche che sin dal 2006 **il porto è certificato ISO 14001 dal RINA** (v. Allegato 14), e dunque **è stato più volte oggetto, con esito positivo, delle relative verifiche**.

Ciò premesso, e rimandando alle schede successive per quanto riguarda i dettagli dell'intervento e delle sue caratteristiche, si riportano di seguito, per completezza, ulteriori e significativi elementi in ordine all'inquadramento territoriale e ambientale del sito, ribadendo ancora che **l'attuazione del progetto non comporta alcuna interazione significativa con nessuno degli elementi di seguito descritti**:

- Per quanto riguarda anzitutto gli aspetti demografici e amministrativi, il Comune di Sanremo conta circa 54.500 abitanti (dati ISTAT febbraio 2017) e il suo territorio ha una superficie di 55,96 kmq.
- La fascia costiera interessata è quella già descritta e riportata nelle tavole sopra indicate e, per quanto detto, non subirà alcuna modifica, né morfologica né funzionale.
- Al pari di molti degli altri centri costieri liguri, anche Sanremo è interessata dal passaggio della linea ferroviaria che collega l'Italia alla Francia. Tuttavia, in questo caso l'intera area urbanizzata della città è attraversata in galleria e dunque non ci sono elementi di impatto.
- Per quanto riguarda la viabilità principale si osserva che sia l'autostrada A10 che la variante della SS1 Aurelia (SS1 bis) corrono a nord, oltre i margini del nucleo centrale abitato di Sanremo e quindi in posizione priva di interferenze con l'area di intervento.

Viceversa, la SS1 (Via Aurelia) attraversa la città all'interno del centro abitato e ad una distanza minima dall'area di intervento pari a circa 350 metri. Al riguardo si osserva (v. Allegati 6 e 7) che i ricettori abitativi più vicini alla diga sono compresi nella fascia individuata proprio dalla SS1 e da Via Gavagnin (che delimita a nord l'area portuale), e che dunque tali ricettori sono già oggi fortemente influenzati dal traffico presente su tale infrastruttura (si tratta dell'asse stradale urbano con il flusso più elevato, con **oltre 40.000 veicoli/gg** secondo i dati del Piano Urbano del Traffico), anche e soprattutto dal punto di vista del rumore e dell'inquinamento atmosferico.

Sul punto si torna nella scheda successiva. Si anticipa qui, comunque, che i rilevanti flussi di traffico presenti sulla SS1 (che nella zona assume il nome di Corso Cavallotti) e sulle strade limitrofe **contribuiscono anch'essi a rendere di fatto non significativi gli effetti dei transiti dei mezzi pesanti in fase di cantiere** (comunque, temporanei).

- Per ciò che riguarda la presenza di aree sottoposte a tutela paesaggistica, si deve fare riferimento al vincolo ex art.142, comma 1, lett. a) del D.Lgs 42/04, che, come noto, riguarda *“i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare”*.

Va detto, tuttavia, che anche da questo punto di vista l'intervento non comporta alcuna interazione significativa, data la minima entità della modifica prevista (v. Allegato 9), tanto che, come visto, l'intervento ha ottenuto l'assenso regionale - con prescrizioni relative a materiali, rivestimenti e colorazioni - al rilascio della Autorizzazione paesaggistica, nonché il parere favorevole della Soprintendenza competente, e ciò sulla base della Relazione Paesaggistica presentata dalla proponente, cui è stato dato atto che “gli interventi ...consentono...un inserimento ottimale nel pregiato contesto sottoposto a tutela”.

- Infine, in relazione alla presenza di 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 ribadisce ancora che a distanza di potenziale interazione con il sito portuale è presente il SIC marino IT1315973, con il quale si è già visto che non sussiste alcuna interferenza, così come anche confermato dal già citato parere di competenza espresso dal Settore regionale Ecosistema Costiero e Acque, che, come detto, al riguardo ha anche ritenuto **non necessaria alcuna procedura di VINCA**.

## 5. Caratteristiche del progetto

In questa scheda si forniscono, secondo lo schema della lista di controllo, ulteriori dettagli descrittivi del progetto e delle sue caratteristiche.

Al riguardo si precisa anzitutto che la sommità del muro paraonde sarà innalzata **alla quota di +6,5 m** rispetto agli attuali 3,75 m e la berma **alla quota di +4,50 m** (+1,3 m rispetto ad oggi). Si tratta di una modifica concettualmente (e operativamente) semplice, che consiste, di fatto, **nella sola realizzazione di una struttura di cls** di sopraelevazione e rinforzo di quella esistente, alla quale viene accoppiata a mezzo di ferri, con contestuale adeguamento e rifiorimento di alcune parti della scogliera esistente.

L'intervento riguarda l'intera lunghezza del muro (**668 metri**), e avrà durata **pari a circa 9 mesi**, oltre alla preparazione del cantiere e le opere provvisorie (piccole rampe di accesso alla scogliera per i mezzi di cantiere). Si precisa che tale durata, pur comunque limitata, risulta maggiore di quanto previsto in precedenti ipotesi progettuali in quanto la scelta di evitare modifiche della parte sommersa della scogliera ha ridotto gli spazi di lavoro sulla diga, comportando un avanzamento più lento dei lavori (che peraltro **risultano in tal modo ancor meno impattanti**, e cioè **anche sulle altre matrici ambientali** (v.dopo)).

### Sequenza dei lavori e materiali utilizzati

Per i motivi già detti (e tenuto anche conto del buono stato di conservazione e di stabilità della mantellata esistente), il progetto è stato concepito in modo da intervenire sempre al di sopra della linea d'acqua, secondo la sequenza riportata in Allegato 10.

Tale sequenza descrive le operazioni da effettuarsi progressivamente durante l'avanzamento dei lavori, da cui si può anzitutto rilevare che, all'avanzare del cantiere lungo la diga (dalla testata alla radice, per motivi di logistica e ottimizzazione delle attività), **i singoli tratti saranno di volta in volta completati, senza necessità di ritorni successivi.**

In particolare, per ogni tratto (e con riferimento alla numerazione dell'Allegato 10), saranno condotte le attività più sotto sintetizzate, tenendo presente che:

- Le diverse sezioni della scogliera presentano tra loro alcune differenze dimensionali (come risulta anche dai rilievi effettuati nel mese di aprile 2018, volti a valutare lo stato di conservazione dell'opera, e quello della mantellata in particolare). Dunque gli elaborati dell'Allegato 10 sono da ritenersi indicativi, fermo restando che alcuni elementi, come quota sommitale e dimensioni del muro, **sono dati di progetto per tutte le sezioni.**
- Analogamente, anche per quanto riguarda la carenza di massi riscontrata nel corso delle indagini sulla mantellata (v. layout n.1 dell'Allegato 10) il profilo riportato è indicativo, in quanto necessariamente diverso da sezione a sezione (pur, però, simile per tutte);
- La sequenza in Allegato 10, data la sua finalità e quella della presente istanza, non riporta tutti i dettagli realizzativi degli interventi, né le opere provvisorie. Si tratta tuttavia di aspetti di dettaglio e di assai modesta entità, **che non incidono in alcun modo su quanto qui analizzato.**

Ciò premesso, le fasi di lavoro (figure 2-6 dell'Allegato 10) sono:

- *Figura n.2:* creazione (e successivo avanzamento) di una trincea a ridosso del muro esistente (lato mare), con spostamento temporaneo dei relativi massi sulla parte anteriore della berma (lateralmente alla direzione di avanzamento). In questo modo si creerà la sede di lavoro per i mezzi di cantiere e si garantirà la rapidità della successiva fase di **riposizionamento dei massi in sede e/o a fini di rifiorimento della scogliera alterata nelle medesime zone**, oltre che la protezione dal mare durante l'esecuzione dei lavori.

E' da notare che la modalità di deposito temporaneo dei massi sopra citata sarà effettuata utilizzando tecniche ampiamente consolidate (che sono poi, di fatto, mutate da quelle adottate per la costruzione delle scogliere) e che dunque i massi saranno posizionati **in modo tale da garantire l'assoluta stabilità del "rilevato" temporaneo, senza alcuna possibilità di perdita accidentale di materiale e quindi di interessamento del mare.**

- *Figura n.3:* livellamento della pista di lavoro appena creata e predisposizione delle fondazioni per il nuovo muro da posare in opera (da notare che nel disegno è presente il tratteggio del profilo attuale in quanto **la trincea avanza insieme ai mezzi** e dunque di fronte agli stessi è sempre presente, durante i lavori, un tratto di berma con il profilo preesistente, ancora da modificare).
- *Figura n.4:* posizionamento del cassero metallico del nuovo muro, per il successivo getto di calcestruzzo. In questo caso l'attività viene condotta con autogru dal lato banchina.
- *Figura n.5:* realizzazione del nuovo muro in cls semplice, gettato con autopompa in quantità pari a circa 18,8 mc/ml (in totale, quindi, circa 12.600 mc). Anche questa operazione viene condotta dal lato banchina.
- *Figura n.6:* Selezione e riposizionamento dei massi accumulati temporaneamente in precedenza per realizzare il nuovo profilo della berma. In questa fase vengono contemporaneamente utilizzati anche i massi di cava trasportati nel sito (depositati di volta in volta in testata alla diga), in modo tale da selezionare le diverse pezzature e poter raggiungere il desiderato grado di compattezza e stabilità.

Nel layout n.7 è riportata la sezione finale dopo l'intervento, in cui, per comodità, è stata tratteggiata la parte "aggiunta", che, però, stante quanto sopra descritto, **non è una mera sovrapposizione di massi a quelli esistenti ma una struttura creata ex novo dalla base** (all'incirca al livello del mare, **ma internamente e quindi all'asciutto**) utilizzando tali massi insieme a quelli nuovi, a fini di ottimizzazione degli aspetti strutturali e di stabilità.

E' da notare che, stante il riposizionamento dei massi **nella sede precedentemente occupata** e in parte per il rifiorimento della scogliera **(comunque sempre nella medesima area) non è prevista alcuna eccedenza di materiale**. Per quanto riguarda in particolare il rifiorimento, si osserva che circa 30 delle 40 sezioni campionate ad aprile 2018 lungo la diga presentano alterazioni del profilo originario, per un totale di **circa 5.280 mc di massi mancanti** (come detto, con distribuzione diversa da sezione a sezione). Poiché i massi "recuperati" per effetto del volume occupato dal nuovo muro ammontano **a circa 5.210 mc** (circa 7,8 mc/ml, per 668 ml), ne segue che (peraltro, per mera coincidenza), il volume del materiale perduto dalla scogliera negli anni

coincide con quello in eccedenza derivante dal nuovo intervento e dunque il materiale di cava da portare in sito (circa 20,4 mc/ml per 668 ml, **cioè circa 13.600 mc**) coinciderà, sia pure solo da un punto di vista "numerico", con quello che si sarebbe virtualmente aggiunto se il profilo fosse stato ancora quello originario.

### **Trasporti materiali dall'esterno**

I massi esistenti movimentati in sito saranno di diverse categorie, mentre quelli provenienti da cava saranno di Categoria 4, con pesi medi variabili tra 10 e 19 t. Considerando la densità di 2,71 t/mc ed un coefficiente volumetrico pari a 0,62 (derivato da una porosità pari a circa 0,38), **il fabbisogno di massi aggiuntivi sarà pari a circa 23.000 t** ( $13.600 * 2,71 * 0,62$ ).

Allo scopo si prevede di utilizzare, sulla base di altre esperienze pregresse nell'area, la vicina cava Bevera di Ventimiglia, utilizzando autocarri di portata utile pari a 20 t, il che comporterà, sulla base dei quantitativi sopra indicati, **circa 10 trasporti giornalieri per circa 23 settimane (e 5 gg/settimana)**. Sulla base degli accordi intervenuti con il Comune **tali transiti avverranno in periodo notturno**, per non interferire con il traffico diurno, molto intenso in gran parte delle fasce orarie, sebbene i 20 transiti aggiuntivi siano **del tutto irrilevanti** rispetto ai flussi diurni (che ad esempio nel caso della SS1, **risultano circa 2000 volte superiori in totale e circa 120 volte superiori in termini dei soli mezzi pesanti**).

Per quanto riguarda invece il calcestruzzo, sono previsti **8 trasporti/gg per 3 gg/settimana in orario diurno** (per non sommarsi a quelli dei massi) e **per sole 4 ore/gg**, individuate per non sovrapporsi con gli orari di ingresso e uscita dalle scuole, ma comunque **in periodo diurno**. Quindi con una rilevanza **ancora minore di quella del trasporto massi**, pur già trascurabile.

### **Fattori di impatto e relativi effetti**

Premesso che nelle schede successive vengono fornite indicazioni di maggior dettaglio in merito ai principali aspetti ambientali, in questa parte finale della presente scheda si riporta una breve sintesi dei fattori di potenziale impatto e dei relativi effetti attesi.

- Per quanto riguarda la fase di esercizio, si è già visto che **il progetto non avrà alcun impatto** (anzi, si avrà un incremento in termini di sicurezza e di prevenzione dei rischi ambientali)
- Per quanto riguarda la fase di cantiere, gli unici fattori di impatto potenziali sono **le attività di costruzione e il transito dei mezzi per il trasporto materiali**:
  - In merito alle prime si è visto che il cantiere procederà lungo la diga con impiego **di un solo mezzo su ciascun lato del muro**, e con un avanzamento di circa 80 ml/mese. Si tratta dunque di un avanzamento di **circa 3 ml/giorno**, che consentirà di "diluire" nel tempo le operatività dei mezzi e quindi anche minimizzare gli impatti. Pertanto, data anche la distanza significativa dai ricettori e il fatto che le attività si svolgeranno in periodo diurno e feriale, **non sono attesi impatti di alcun tipo per quanto riguarda il rumore**. Per quanto riguarda l'atmosfera il numero assai esiguo di mezzi impiegati **renderà del tutto trascurabili le emissioni totali**.

- o Per ciò che riguarda i transiti dei mezzi per il trasporto dei massi, le possibili criticità riguardano esclusivamente l'attraversamento dell'area urbana. A questo scopo **è stato utilizzato come riferimento il vigente Piano Urbano del Traffico (PUT)** che, pur risalente al 2008, contiene una approfondita descrizione dei flussi veicolari nell'area di interesse, divisi per fasce orarie e per categorie di veicoli, e costituisce quindi un prezioso riferimento (anche se cautelativo, in quanto antecedente all'apertura del tratto urbano della SS1bis, che ha drenato una discreta quantità di veicoli dalla SS1). Il PUT contiene inoltre utili informazioni riguardo le emissioni sonore e di inquinanti lungo le principali strade, tra le quali anche alcune di quelle che qui interessano.

Ciò premesso, e tenuto conto che, come detto, **il percorso dei mezzi sarà quello concordato con il Comune** (v. Allegato 8), si riportano di seguito gli elementi principali dell'analisi condotta, tenendo conto che le strade considerate sono due: Via della Repubblica e Corso Cavallotti (tratto urbano della SS1). Ciò, in quanto si tratta delle due strade di minore e, rispettivamente, maggiore rilevanza di flussi tra quelle per le quali si dispone di dati del PUT, e quindi è possibile valutare il contributo dei mezzi di trasporto materiali sia in termini assoluti che relativi, con i risultati qui sotto indicati:

- L'aumento di traffico indotto sulla SS1 sarà pari **allo 0,05% in periodo diurno e allo 0,5% in periodo notturno**, con una **media giornaliera di +0,08%**. Ciò, oltretutto, solo per i giorni feriali e senza tenere conto che il trasporto del calcestruzzo è previsto solo 3 gg a settimana e in orari diversi da quelli di maggior traffico dovuto alle scuole. Gli stessi dati sono, per V. della Repubblica, pari a **+0,3%** (diurno), **+2,6%** (notturno) e **+0,4%** (media/gg).

Dunque, come si può vedere, **i flussi aggiuntivi saranno, oltre che temporanei, anche di entità estremamente modesta e non significativa.**

- Per quanto riguarda le emissioni di inquinanti in atmosfera, assumendo come riferimento i dati dell'inventario Sinanet di ISPRA si verifica che l'incidenza media dei mezzi pesanti varia tra circa 6 volte (PM) e 12 volte (NOx) quella delle automobili. Da ciò discende che gli incrementi di **emissioni giornaliere medie** dovute ai mezzi di trasporto materiali saranno quelle sotto indicate:

1) Via della Repubblica: **+2,3% (PM)** e **+4,2% (NOx)**;

2) SS1: **+0,4% (PM)** e **+0,6% (NOx)**.

Naturalmente, nel caso dell'atmosfera si considerano gli assi stradali come sorgenti di emissioni ma non necessariamente come ricettori "locali" delle emissioni stesse.

Comunque in entrambi i casi **si tratta di variazioni molto modeste**, dovute essenzialmente al fatto che si tratta comunque di soli 36 transiti/gg totali, rispetto ai flussi ben più elevati già presenti, soprattutto sulla SS1 (su Via della Repubblica la maggiore incidenza percentuale, pur comunque modesta, va "letta" insieme ai dati di flusso assoluti, che sono 5 volte inferiori a quelli della SS1, per cui in termini assoluti si tratta comunque di un incremento assai ridotto). **I relativi impatti aggiuntivi indotti dall'intervento sulla componente atmosfera sono quindi da ritenersi non significativi;**

- Per quanto riguarda il rumore, considerando separatamente il periodo diurno e quello notturno, si ottengono con semplici calcoli, **per la SS1**, variazioni **del tutto trascurabili** dei livelli di immissione presso i ricettori prossimi al bordo stradale (circa **+0,2 dBA** in periodo notturno e **valori inferiori a +0,1 dBA** in periodo diurno). Dunque, la situazione (ed anche le sue eventuali criticità) **resteranno di fatto quelle attuali**.

Per quanto riguarda Via della Repubblica la situazione è simile, con una variazione di **+0,2 dBA** in periodo diurno, mentre in periodo notturno si calcola un incremento, comunque molto modesto, di circa **0,7 dBA**. Anche questo dato va letto in relazione all'entità del rumore attuale lungo la strada interessata e, sebbene non sia espressamente prevista, dal punto di vista normativo, la valutazione del livello differenziale, è comunque possibile concludere che l'incidenza dei transiti in questione è **sostanzialmente non rilevante**, anche perché dello stesso ordine di grandezza del margine di incertezza associato alle approssimazioni dei calcoli e delle stesse misure utilizzati come riferimento.

Appare inoltre opportuno evidenziare ancora come la soluzione che prevede l'utilizzo del periodo notturno per il trasporto dei materiali di cava è frutto di un confronto con l'Amministrazione comunale, la quale, come risulta dal parere di competenza reso in CdS dal Servizio Viabilità e Sottosuolo in data 24/8/2018, ha fatto propria e prescritta tale soluzione.

Eventuali ed ulteriori misure al riguardo (deroghe e/o mitigazioni e/o modifiche di percorso) **potranno quindi essere comunque valutate in una fase successiva in accordo con il Comune, competente in materia, che ha dato la sua disponibilità in tal senso in corso d'opera**, in base alle risultanze dei primi periodi di attività.

Va anche ricordato, inoltre, che, poiché la durata dei lavori sulla scogliera sarà superiore a quella dei trasporti, gli stessi **potranno essere ripartiti nel tempo in modo da ottimizzare ulteriormente i già ridottissimi impatti**.

In definitiva, dunque, **i transiti aggiuntivi dovuti al progetto non determineranno impatti significativi, lasciando quasi inalterato il clima acustico attuale** e, comunque, le modeste variazioni previste in periodo notturno su Via della Repubblica, sempre se confermate dal monitoraggio da effettuarsi durante i lavori, potranno essere eventualmente oggetto, come detto, di successive intese con il Comune in fase di attuazione dell'intervento, volte a migliorare ed ottimizzare, ove necessario, la soluzione scelta ed approvata in sede di Conferenza dei Servizi.

In conclusione, anche da questo breve riepilogo emerge che il progetto, come del resto appare dalla sua stessa natura ed entità, **non comporta impatti significativi né in fase di cantiere né in fase di esercizio**.

| <b>6. Iter autorizzativo dell'opera esistente</b> |   |
|---|---|
| <i>Procedure</i>                                  | <i>Autorità competente/ Atto / Data</i>               |
| Verifica di assoggettabilità a VIA                | --  |
| VIA   | --  |
| Autorizzazione all'esercizio                      | Concessione Demaniale Marittima n° 494 del 27/09/1975 |
| Altre autorizzazioni                              | Atto suppletivo n° 505 del 14/12/2001                 |

| <b>7. Iter autorizzativo del progetto</b>   |  |
|---|--|
| <i>Procedure</i>  | <i>Autorità competente</i>   |
| <p>Approvazione del progetto (Pdc) nell'ambito della relativa Conferenza dei Servizi in modalità sincrona ai sensi dell'art. 14-ter della L.241/90.</p> <p>Nell'ambito di tale CdS, e con riferimento ai temi ambientali, sono da acquisire i <u>seguenti pareri e autorizzazioni</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Autorizzazione Paesaggistica</li> <li>o Provvedimento di VIA / VAV / esclusione da tali procedure (art.6, comma 9 D.Lgs 152/06)</li> <li>o Eventuale VINCA o esclusione dalla stessa</li> <li>o Autorizzazione sismica ex art.94 DPR 380/2001</li> <li>o Pareri non vincolanti dei Servizi regionali/ comunali in materia di Ambiente marino, Urbanistica, Viabilità.</li> </ul> <p>(NB: come visto sopra, i suddetti pareri e atti autorizzativi <b>sono già stati rilasciati e/o sono in attesa di formalizzazione finale</b>, come nel caso della Autorizzazione Paesaggistica.</p> <p>Il parere del MATTM è invece oggetto della presente Lista di Controllo)</p> | <p>Comune di Sanremo / Regione Liguria</p> <p>(in Allegato 2a e 2b il verbale della Conferenza dei Servizi decisoria del 27/8/2018, <b>la cui conclusione è subordinata all'esito della procedura ex art.6 comma 9 del D.Lgs 152/06</b>, cui la presente lista di controllo fa riferimento).</p> |

| <b>8. Aree sensibili e/o vincolate (1/3)</b>   |                          |    |   |
|--|--------------------------|----|---|
| Aree di eventuale interferenza totale/parziale con quelle di progetto  | SI                       | NO | Breve descrizione   |
| 1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi  | <input type="checkbox"/> | X  | L'area di progetto non è interessata da vincoli specificamente riferibili a zone umide e zone riparie. Ad una distanza minima di circa 140 m ad est dal sito portuale è presente lo sbocco in mare del Torrente San Martino, con il quale peraltro <b>il progetto non ha alcuna interazione, in nessuna fase</b>  |
| 2. Zone costiere e ambiente marino   | <input type="checkbox"/> | X  | <b>Non ci sono interferenze fisiche di alcun genere</b> con le zone costiere e l'ambiente marino. Dal punto di vista <b>paesaggistico</b> 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, l'intervento non comporta alcuna significativa interferenza anche da questo punto di vista, <u>come già valutato anche dalla locale Soprintendenza</u> nel suo parere (v.Allegato 4b) e dunque è per questo che si ritiene di poter rispondere in modo negativo. Per quanto riguarda l'ambiente marino si rimanda al successivo p.to 4.  |
| 3. Zone montuose e forestali   | <input type="checkbox"/> | X  | Non sono presenti, nell'area di progetto, zone di questa tipologia.   |
| 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) | <input type="checkbox"/> | X  | Non sono presenti, a distanze di interesse, aree protette a terra. In posizione antistante il porto è invece presente il SIC marino 1315973 a distanza ravvicinata, ma questo <b>non verrà in alcun modo interferito dall'intervento</b> , dato che lo stesso riguarderà esclusivamente la diga foranea e <u>nessuna zona marina</u> . Per quanto riguarda il Santuario dei cetacei, che interessa l'intera costa ligure, l'assenza di interventi in mare <b>non comporterà interazioni</b> .<br>Si evidenzia comunque che su tutti questi temi si è già pronunciato, <u>con parere favorevole</u> , il Settore Ecosistema Costiero e Acque della Regione Liguria, competente in materia, che <u>non ha ritenuto necessaria alcuna procedura di VINCA</u> , ma solo <u>un monitoraggio ante/post del SIC</u> (in particolare, dello stato della Posidonia Oceanica, <b>oggetto precipuo della tutela nell'area</b> ). |

| <b>8. Aree sensibili e/o vincolate (2/3)</b>  |                                     |                                     |  |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|--|
| <i>Aree di eventuale interferenza totale/parziale con quelle di progetto</i>  | <i>SI</i>                           | <i>NO</i>                           | <i>Breve descrizione</i>   |
| 5. <i>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</i> | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | 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, che non si applica alla fattispecie in esame.  |
| 6. <i>Zone a forte densità demografica</i>  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | Il progetto interessa, <u>in termini di mero inquadramento generale</u> , zone "a forte densità demografica", così come definite al punto 4.3.7 dell'Allegato al DM 52 del 30/3/2015, dato che il Comune di Sanremo, con i suoi circa 975 ab/kmq e la sua popolazione residente di circa 54.000 abitanti supera entrambe le soglie indicate da tale decreto. Tuttavia, poiché la domanda appare finalizzata a valutare <b>eventuali incrementi del carico insediativo</b> , si ritiene, dato che il progetto non incide su tale parametro, di poter affermare <b>l'assenza non solo di impatti ma anche di interferenze</b> ..<br>In quanto ad eventuali interferenze delle attività di progetto con aree densamente popolate si osserva che le uniche attività significative da questo punto di vista sono i trasporti dei materiali, che peraltro, come visto, presentano una interferenza <b>molto limitata</b> |
| 7. <i>Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica</i>   | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | L'intervento in progetto non interagisce con beni storici, culturali o archeologici, neppure dal punto di vista paesaggistico, considerato che i vincoli e le evidenze cartografati non riguardano le aree di intervento.<br>Si osserva comunque che su questi punti si è già espressa favorevolmente (v. Allegato 4b) la locale Soprintendenza, <u>competente su tutti questi temi, oltre a quello del paesaggio</u>  |
| 8. <i>Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)</i>   | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | Data l'ubicazione dell'intervento non esiste alcuna interazione con eventuali territori di tale tipologia presenti nelle vicinanze dell'area, che peraltro non risultano.  |

| <b>8. Aree sensibili e/o vincolate (3/3)</b>   |                                     |                                     |  |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|--|
| Aree di eventuale interferenza totale/parziale con quelle di progetto  | SI                                  | NO                                  | Breve descrizione  |
| 9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)   | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | La carta regionale dei siti contaminati non riporta alcuna area da bonificare nel contesto di interesse.   |
| 10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)   | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | L'area di progetto e tutti i suoi intorno (di fatto, l'intero abitato di Sanremo e zone limitrofe) <b>non sono soggetti a vincolo idrogeologico</b> , come da Tav.14 del PdB Zona Sanremese (Ambito n.3 San Francesco) del PAI della soppressa AdB regionale, oggi confluita nella Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale (il PAI è però tuttora vigente)   |
| 11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni  | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | L'intervento <b>è ubicato al di fuori delle aree delimitate dal PAI</b> di cui al punto precedente (Tav.1). In particolare, come si vede dall'Allegato 12, le aree a rischio idraulico sono localizzate a terra, intorno all'area portuale, ma <b>non interferiscono in alcun modo con le opere in progetto</b> , neppure per quanto riguarda le inondazioni con $T_r=500$ anni. Non c'è inoltre rischio geomorfologico (Rg0).   |
| 12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)                                   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | Il territorio del comune di Sanremo è classificato come zona 2 ( $P_{ga} = 0,25g$ ), come da Allegato 3 della recente DGR 216 del 17/3/2017 "Aggiornamento classificazione sismica del territorio della Regione Liguria", ai sensi della OPCM 3519/2006.<br><u>In linea meramente teorica</u> , quindi, esiste una potenziale interferenza, sebbene l'intervento <b>non comporti alcun rischio di innesco</b> , né, viceversa, <b>di effetti ambientali legati ad un eventuale sisma</b> . Comunque è stata acquisita l'autorizzazione sismica dal <u>Settore Antisismica della Provincia di Imperia</u> (v.All.5) |
| 13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.) | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | L'area di intervento non ricade all'interno di fasce di pertinenza stradale e ferroviaria. Non risultano infrastrutture cui siano associate servitù/fasce di rispetto che interferiscano con il progetto.  |

| <b>9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale (1/7)</b>  |   |  |  |  |
|--|---|--|--|--|
| Domande  | Breve descrizione   |  | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?<br>Perché?  |  |
| 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 |
|  | Descrizione:<br>Tenuto conto che la modifica prevista riguarda esclusivamente la diga già esistente (opera antropica), e solo nel suo profilo in elevazione (muro) sopra il livello dell'acqua, non viene prodotta alcuna alterazione fisica dell'ambiente  |  | Perché:<br>Per i motivi indicati a lato il progetto non comporta alcuna alterazione del tipo indicato e, di conseguenza, nessun impatto, significativo o meno. |  |
| 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 checked="" type="checkbox"/> Si  | <input type="checkbox"/> No            | <input type="checkbox"/> Si  | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|  | Descrizione:<br>Il progetto non comporta alcun ulteriore consumo di suolo e/o delle altre risorse citate nella domanda. E' peraltro previsto l'utilizzo di circa 8.500 mc di massi da cava e dunque, sebbene i massi rimossi dalla scogliera si riutilizzeranno integralmente (e nel medesimo sito), <u>ci sarà comunque un consumo di risorse, seppure in quantità molto modeste.</u> Per il resto si tratterà solo di ordinari materiali da costruzione |  | Perché:<br>L'utilizzo di materiali da cava (massi) è in quantità tali da non generare alcun effetto significativo in termini di depauperamento di risorse.     |  |
| 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 |
|  | Descrizione:<br>Né in fase di cantiere né in fase di esercizio è previsto l'impiego di materiali nocivi per la salute o l'ambiente, se non quanto eventualmente presente, per i mezzi di cantiere, in qualunque altra attività assimilabile (oli minerali, carburanti, ecc..) e comunque in quantità e nei modi previsti dalle norme.   |  | Perché:<br>Stante l'assenza di significativi fattori impattanti, anche i relativi potenziali impatti sono da ritenersi trascurabili o assenti                  |  |
| 4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?  | <input type="checkbox"/> Si   | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si  | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|  | Descrizione:<br>Non essendo prevista alcuna eccedenza di materiali gli unici rifiuti solidi saranno piccoli scarti di lavorazione presenti pressochè in tutti i cantieri, e in quantità del tutto trascurabile.   |  | Perché:<br>Stante quanto indicato nella risposta a lato non si prevede alcun impatto significativo   |  |

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale (2/7)   |  |  |   |
|--|--|--|---|
| Domande  | Breve descrizione  |  | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Perché?  |
| 5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?   | <input checked="" type="checkbox"/> Si   | <input type="checkbox"/> No            | <input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No  |
|  | <p><i>Descrizione:</i><br/>Nessuna emissione aggiuntiva è prevista in fase di esercizio. In fase di cantiere le emissioni saranno quelle dei mezzi d'opera e di quelli destinati al trasporto e ciò giustifica la risposta affermativa, <u>in senso stretto</u>, alla presente domanda. Peraltro, come visto nella precedente Scheda 5, si tratterà in entrambi i casi di <u>interferenze non significative</u> dal punto di vista degli impatti (v. anche box a lato)</p>   |  | <p><i>Perché:</i><br/>A regime non sono previsti impatti di alcun tipo sulla qualità dell'aria locale. In fase di cantiere, come meglio descritto nella Scheda 5, gli impatti saranno comunque irrilevanti, oltre che in ogni caso temporanei.</p>  |
| 6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni e.m., 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:</i><br/>Anche in relazione a questo punto si rimanda alla descrizione di maggior dettaglio riportata nella precedente Scheda 5. Valgono inoltre considerazioni analoghe a quelle del punto 5 riguardo la risposta affermativa, <u>in senso stretto</u>, alla presente domanda. Si ribadisce ancora che, comunque, i suddetti trasporti <u>sono stati distribuiti a seguito di un confronto con il Comune</u>, proprio per minimizzare il disturbo dei flussi di traffico attuali e della popolazione residente.</p> |  | <p><i>Perché:</i><br/>Si veda la precedente Scheda 5 per un maggior dettaglio sugli impatti (non significativi) prodotti in fase di cantiere (a regime questi sono del tutto assenti). Per quanto riguarda il rumore prodotto dal trasporto materiali, si rimanda a quanto già evidenziato riguardo il confronto con il Comune (<u>autorità preposta al controllo del rispetto delle relative norme in sede di autorizzazione nel quadro della CdS</u>) e su eventuali misure correttive future</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 type="checkbox"/> Si  | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No  |
|  | <p><i>Descrizione:</i><br/>Non vi sarà alcun contatto né con l'ambiente marino né con quello terrestre e dunque <u>nessun rischio di contaminazione</u>, se non in caso di incidente. Peraltro, si tratterebbe di eventi "ordinari" e gestibili senza effetti di alcuna rilevanza, dato anche che le tecniche utilizzate in fase di cantiere sono ampiamente consolidate e sicure (v. anche p.to 8 che segue)</p>  |  | <p><i>Perché:</i><br/>Stante quanto indicato a lato i potenziali impatti oggetto di questa richiesta sono da ritenersi del tutto trascurabili o assenti. <u>Al contrario, l'intervento è volto a prevenire queste eventualità in caso di eventi di mareggiata</u></p>   |

| <b>9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale (3/7)</b>  |  |  |   |  |
|--|--|--|---|--|
| Domande  | Breve descrizione  |  | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?<br>Perché?   |  |
| 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:</i><br/>Il livello di rischio di incidenti potenzialmente dannosi per la salute umana o l'ambiente è analogo, in fase di cantiere, a quello di qualunque altro intervento assimilabile, e comunque le particolari modalità di realizzazione rendono del tutto irrilevanti eventuali situazioni di tale genere. In esercizio, poi, l'intervento comporta anzi un <u>incremento del livello di sicurezza</u>, essendo questa la finalità stessa del progetto.</p> |  | <p><i>Perché:</i><br/>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 concrete ipotesi di impatti significativi, ma piuttosto <u>un miglioramento della sicurezza a regime sia per l'ambiente che per la salute umana</u></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 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?   | <input type="checkbox"/> Si  | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|  | <p><i>Descrizione:</i><br/>Come indicato nella domanda stessa, le eventuali interazioni con gli elementi e le aree in questione sono quelle già riportate nella Tabella 8. Si ribadisce quindi che non esistono possibili interazioni con la realizzazione del progetto.</p>   |  | <p><i>Perché:</i><br/>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</p>  |  |
| 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 |
|  | <p><i>Descrizione:</i><br/>Non risultano zone del tipo indicato. E comunque, data l'ubicazione e la tipologia degli interventi, non sussistono le condizioni per una eventuale interferenza. In particolare, come già detto sopra, la Posidonia Oceanica e le altre fanerogame marine presenti nei SIC limitrofi al porto <u>non sono in alcun modo interessate dall'intervento.</u></p>   |  | <p><i>Perché:</i><br/>Per quanto detto a lato e nelle schede precedenti non sono ipotizzabili impatti significativi dovuti ai fattori qui considerati, mancando gli elementi stessi di interazione</p>  |  |

| <b>9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale (4/7)</b>   |   |  |   |  |
|---|---|--|---|--|
| Domande   | Breve descrizione   |  | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?<br>Perché?   |  |
| 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><br>L'unico ambito di potenziale interesse da questo punto di vista è quello marino, che tuttavia, come già detto, non viene interferito dal progetto. Per esso si rimanda pertanto alle numerose risposte e considerazioni già svolte sull'argomento  |  | <i>Perché:</i><br>Non ci sono potenziali impatti significativi (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 checked="" type="checkbox"/> Si  | <input type="checkbox"/> No            | <input type="checkbox"/> Si   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|   | <i>Descrizione:</i><br>In fase di esercizio non ci sarà alcuna variazione dei flussi di traffico, né a terra né a mare, e dunque <u>da questo punto di vista non è rilevante l'entità dei flussi attuali</u> . Per quanto riguarda i trasporti in fase di cantiere la risposta alla presente domanda è <u>in senso stretto</u> positiva, dato che, come visto, saranno interessate alcune strade ad elevato traffico. Tuttavia si rimanda a quanto già detto nelle schede 3, 5 e 9.6. |  | <i>Perché:</i><br>Si veda la risposta a lato e quelle relativa ai p.ti 5 e 6. Dalla scheda 5 si può comunque desumere che gli impatti aggiuntivi associati all'interferenza con la viabilità urbana di Sanremo sono da ritenersi non significativi. |  |
| 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:</i><br>Il porto e la diga sono visibili dalla città e quindi da zone ad elevata fruizione pubblica ma l'intervento in sé non interagisce in modo apprezzabile con tali viste, data la sua ridottissima entità. La risposta a questa domanda è positiva <u>solo in senso stretto</u> , dato che la dimensione dell'intervento non configura una vera e propria interferenza.   |  | <i>Perché:</i><br>Il progetto non comporta alcun impatto in termini di inserimento visivo, come anche confermato dal parere positivo di competenza espresso dalla locale Soprintendenza.  |  |
| 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:</i><br>Non vi sarà alcuna perdita di suolo, antropizzato o meno   |  | <i>Perché:</i><br>Non vi sono impatti di alcun tipo legati a questo tema (si veda la risposta a lato).  |  |

| <b>9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale (5/7)</b>  |   |  |   |  |
|--|---|--|---|--|
| Domande  | Breve descrizione   |  | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Perché?  |  |
| 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?   | <input type="checkbox"/> Si   | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|  | Descrizione:<br>Non vi sono P/P del tipo indicato che possano essere interessati dal progetto   |  | Perché:<br>Non vi sono impatti di alcun tipo legati a questo tema (si veda la risposta a lato).   |  |
| 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"/> Si  | <input type="checkbox"/> No            | <input type="checkbox"/> Si   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|  | Descrizione:<br>Si è già visto che le uniche interferenze previste sono quelle relative al trasporto dei materiali in fase di cantiere, che, pur prive di impatti significativi (si vedano anche i p.ti 8.6, 9.6 e 9.12), in <u>senso stretto</u> comportano una risposta positiva alla domanda |  | Perché:<br>Per quanto già detto nelle schede 3, 5, 8.6, 9.6 e 9.12 gli impatti sulle aree densamente abitate sono di entità non significativa, oltre che transitori e reversibili |  |
| 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 |
|  | Descrizione:<br>Non risultano ricettori del tipo indicato che possano essere specificamente impattati in modo negativo dal progetto, tenuto anche conto che il transito dei mezzi è stato definito <u>proprio per evitare tali interferenze</u>   |  | Perché:<br>Non vi sono impatti significativi legati a questo tema (si veda la risposta a lato).   |  |
| 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 |
|  | Descrizione:<br>Non risultano situazioni del tipo indicato, sia in sé che per quanto riguarda gli impatti che potrebbero derivare dal progetto  |  | Perché:<br>Stante l'assenza di risorse oggetto di potenziali impatti, non vi sono effetti dovuti al progetto in relazione a questo tema   |  |

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale (6/7)

| Domande   | Breve descrizione   |  | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Perché?   |  |
|---|---|--|--|--|
| <p>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?</p> | <input type="checkbox"/> Sì   | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì  | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|   | <p><i>Descrizione:</i><br/>Come indicato al punto 8.5 non risultano situazioni di mancato rispetto degli standard di qualità ambientale su cui il progetto possa incidere. Le eventuali criticità associate agli elevati flussi di traffico preesistenti nel centro urbano non sono comunque aggravati dall'intervento</p>  |  | <p><i>Perché:</i><br/>Per quanto detto a lato e nelle schede che precedono, l'intervento non determina alcun elemento significativo di impatto a carico di aree già eventualmente soggette a inquinamento o danno ambientale</p>   |  |
| <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 checked="" type="checkbox"/> Sì  | <input type="checkbox"/> No            | <input type="checkbox"/> Sì  | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|   | <p><i>Descrizione:</i><br/>L'unica situazione del tipo descritto è la possibilità di mareggiate di forte intensità con tempi di ritorno più brevi rispetto al passato, che però è proprio l'evento rispetto al quale il progetto è stato concepito. Dal punto di vista sismico l'area di Sanremo è comunque classificata in zona 2, anche se senza significative criticità</p>  |  | <p><i>Perché:</i><br/>Per quanto detto a lato non si prevedono impatti negativi, ma anzi un impatto positivo, che costituisce appunto l'obiettivo stesso del progetto</p>  |  |
| <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 type="checkbox"/> Sì   | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì  | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|   | <p><i>Descrizione:</i><br/>Non risultano altri progetti o attività in corso/approvati in grado di produrre effetti rispetto ai quali l'intervento in esame risulti cumulativo. Si intende esclusa da questa risposta l'interferenza con il traffico urbano, che non si ritiene da ricomprendere nella fattispecie qui indicata e che del resto costituisce oggetto di trattazione separata in altre parti del presente documento.</p> |  | <p><i>Perché:</i><br/>Per quanto detto a lato l'intervento non determina effetti cumulativi con altri progetti o attività, in corso di esecuzione o approvati. Ove in futuro vi fossero progetti suscettibili di interferire con quello in esame, tali eventuali interferenze saranno valutate necessariamente nell'ambito dei relativi procedimenti autorizzativi e con dati aggiornati</p> |  |

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale (7/7)

| Domande  | Breve descrizione  |  | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Perché?   |  |
|--|--|--|--|--|
| <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><br/>Per quanto detto in precedenza i potenziali effetti dell'intervento si esauriscono in prossimità della diga e delle strade urbane percorse dai mezzi di trasporto dei materiali. Non sussistono, pertanto, interferenze transfrontaliere di alcun tipo, atteso anche che il confine con la Francia dista oltre 21 km in linea d'aria dal sito di progetto</p> |  | <p><i>Perché:</i><br/>Per quanto detto a lato il progetto non produrrà alcun impatto transfrontaliero.</p> |  |

| <b>10. Allegati</b> |   |              |   |
|---------------------|---|--------------|---|
| <i>n.</i>           | <i>Denominazione</i>  | <i>Scala</i> | <i>Nome file</i>  |
| 1                   | Sintesi progetto e procedure  | n.a.         | Allegato 01 – Sintesi progetto e procedure.pdf                                      |
| 2a                  | Verbale della Conferenza dei Servizi del 27/08/2018   | n.a.         | Allegato 02a - Verbale CdS (27-08-2018).pdf   |
| 2b                  | Errata corrige verbale Conferenza dei Servizi – 13/09/2018  | n.a.         | Allegato 02b – Errata corrige verbale CdS (13-09-2018).pdf                          |
| 3                   | Parere della Regione Liguria - Settore Ecosistema Costiero e Acque del 17/08/2018   | n.a.         | Allegato 03 - Parere Settore regionale Ecosistema Costiero e Acque (17-08-2018).pdf |
| 4a                  | Determinazione di assenso al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica   | n.a.         | Allegato 04a - Assenso Regione Autorizzazione Paesaggistica (31-7-2018).pdf         |
| 4b                  | Parere della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Genova e le Province di Imperia, La Spezia e Savona (27/08/2018) | n.a.         | Allegato 04b - Parere Soprintendenza (27-08-2018).pdf                               |
| 5                   | Autorizzazione sismica Provincia dell'1/8/2018  | n.a.         | Allegato 05 – Autorizzazione sismica (01-08-2018).pdf                               |
| 6                   | Tav. PDS-0001-VP-00 INQUADRAMENTO TERRITORIALE  | 1:50000      | Allegato 06 - Tav PDS-0001-VP-00 - Inquadramento territoriale.pdf                   |
| 7                   | Tav.PDS-0002-VP-00 ORTOFOTO AREA PORTO  | 1:3000       | Allegato 07 - Tav PDS-0002-VP-00 - Ortofoto area porto.pdf                          |
| 8                   | Tav.PDS-0003-VP-00 VIABILITA' TRASPORTO MATERIALI   | 1:20000      | Allegato 08 - Tav PDS-0003-VP-00 - Viabilità trasporto materiali.pdf                |
| 9                   | Tav.PDS-0004-VP-00 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA E FOTOINSERIMENTO   | n.a.         | Allegato 09 - Tav PDS-0004-VP-00 - Documentazione fotografica e fotoinserimento.pdf |
| 10                  | Tav.PDS-0005-VP-00 SEQUENZA LAVORI  | n.a.         | Allegato 10 - Tav PDS-0005-VP-00 - Sequenza lavori.pdf                              |
| 11                  | Tav.PDS-0006-VP-00 AREE PROTETTE  | 1:5000       | Allegato 11 - Tav PDS-0006-VP-00 - Aree protette.pdf                                |
| 12                  | Tav.PDS-0007-VP-00 RISCHIO IDRAULICO  | 1:10000      | Allegato 12 - Tav PDS-0007-VP-00 - Rischio idraulico.pdf                            |
| 13                  | Tav.PDS-0008-VP-00 FOTO MAREGGIATE 2000 E 2010  | n.a.         | Allegato 13 - Tav PDS-0008-VP-00 – Foto mareggiate 2000-2010.pdf                    |
| 14                  | Certificazione ISO 14000 Portosole (RINA)   | n.a.         | Allegato 14 - Certificazione ISO 14000 Portosole (RINA).pdf                         |

Il dichiarante



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