

Allegato 01 – Sintesi progetto e procedure

Aspetti generali

1. Intervento oggetto dell'istanza

Sopraelevazione di 2,75 metri dell'esistente muro paraonde sulla diga di sopraflutto del porto.

2. Finalità dell'intervento

Prevenire le conseguenze (dal punto di vista ambientale, su **salute umana e qualità dell'acqua**) di **eventi di mareggiata estremi**, che, a causa dei cambiamenti climatici, sono aumentati in frequenza ed intensità, con tracimazioni delle onde all'interno del porto e possibili impatti anche sul tratto di costa retrostante (di cui la diga costituisce comunque opera di protezione).

3. Modalità attuative e interferenze

L'intervento è previsto **esclusivamente lungo la diga, senza interessare mai l'ambiente marino** (né all'interno né all'esterno del porto). Per le aree a terra, inoltre, **l'unica interferenza riguarda il transito dei mezzi di trasporto dei materiali**.

4. Durata

Circa 9 mesi, oltre alla preparazione del cantiere e le opere provvisorie (piccole rampe di accesso alla scogliera per i mezzi di cantiere).

Tale durata, pur comunque limitata, risulta maggiore di quanto previsto in precedenti versioni in quanto si è scelto, **per motivi di salvaguardia ambientale, di evitare qualunque interazione con l'ambiente marino, lasciando inalterata la parte sommersa della scogliera** (come anche richiesto dagli Enti locali e dalla Regione). Ciò 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 ciò **anche sulle altre matrici ambientali** (v.dopo).

5. Autorizzazioni

La modifica è oggetto di **Conferenza dei Servizi indetta dal Comune di Sanremo**, che, per quanto riguarda le parti di competenza degli Enti e della Regione, si è conclusa **il 27 agosto u.s. con il parere favorevole di tutti i soggetti partecipanti (inclusa la competente Soprintendenza)**, fatta salva l'espressione di parere del MATTM in materia di VIA nell'ambito della presente procedura di Valutazione Preliminare ex art.6, comma 9 D.Lgs 152/06.

6. Opere

L'intervento di modifica è estremamente semplice, consistendo **nella sola realizzazione di una struttura di cls** di sopraelevazione e rinforzo di quella esistente, alla quale viene accoppiata a mezzo di ferri. L'intervento riguarda tutta la lunghezza del muro (circa 670 m) ed è **interamente al di sopra del livello del mare**.

7. Modalità realizzative

L'intervento procederà a partire dalla testata della diga verso la radice con le seguenti operazioni (ogni tratto sarà completato di volta in volta senza necessità di tornare sul posto):

- Rimozione dei massi adiacenti al muro esistente e **loro accantonamento temporaneo a lato** (sulla parte emersa della scogliera) per creare lo spazio di lavoro e di posa del muro di innalzamento
- Realizzazione del muro di innalzamento (struttura in cls) nell'area liberata dai massi
- **Riposizionamento in sede dei massi accantonati**, insieme ad altri provenienti dall'esterno (l'innalzamento del muro comporta anche quello della berma di massi che lo sostiene, e quindi richiede ulteriore materiali di cava (peraltro, **solo 8.500 mc in totale**))
- **Contestuale rifiorimento della scogliera per ripristinare il profilo** (sempre sopra il livello dell'acqua) **nelle zone di lavoro** in cui lo stesso è stato alterato dal mare negli anni (peraltro, non in modo rilevante).

8. Fase di esercizio

A regime **non ci sarà alcuna variazione rispetto allo stato attuale**. Dunque l'intervento **non produrrà alcun effetto ambientale, se non quello, migliorativo, che ne è l'obiettivo stesso**

Unica possibile eccezione è il potenziale impatto paesaggistico, che peraltro è **già stato oggetto di parere positivo della Soprintendenza competente e di assenso al rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica** nell'ambito della Conferenza dei Servizi, essendosi dato atto della modesta interferenza visiva, e comunque della sua ottimizzazione.

9. Fase di cantiere

L'esecuzione dell'opera, per come è stata concepita e per la sua localizzazione, ha una potenziale interferenza con le matrici ambientali **esclusivamente in termini di rumore e di emissioni di inquinanti**, oltre al modesto uso di risorse (materiali da costruzione e massi da cava). Peraltro:

- Le attività di realizzazione del muro lungo la diga **sono comunque del tutto trascurabili anche in termini di impatto sul clima acustico e sulla qualità dell'aria** in quanto il cantiere prevede **l'impiego di soli due mezzi per volta** durante l'avanzamento dei lavori (e, per quanto riguarda il rumore, a distanza minima di alcune centinaia di metri dai ricettori più vicini).
- I trasporti dei materiali (i cui percorsi **sono stati concordati con il Comune proprio per minimizzare i disturbi**) sono caratterizzati dai seguenti elementi quantitativi (**tutti, peraltro, temporanei**) e limitati ad un periodo di 5-6 mesi (massi) e 7-8 mesi saltuari (cls):
 - **36 transiti/gg aggiuntivi** rispetto ad un flusso medio veicolare nelle strade interessate variabile **tra circa 40.000 e 10.000 veicoli/gg** (sulla sola SS1 transitano circa **2.400 mezzi pesanti/gg**) (NB: i dati sono derivati dal Piano Urbano del Traffico comunale). Si tratta quindi di **variazioni del tutto trascurabili (tra +0,08% e +0,4%)**.
 - Incremento delle emissioni giornaliere in atmosfera che varia **tra +0,4% (PM) e +0,6% (NOx)**, e quindi anch'esse **del tutto trascurabili**.
 - Incremento dei livelli di immissione sonora presso i ricettori stradali **variabile tra 0,1 e 0,2 dBA in periodo diurno e 0,2 e 0,7 dBA in periodo notturno**. Anche questi livelli appaiono **trascurabili** e comunque, per quanto riguarda il rumore notturno, l'amministrazione comunale (che è il soggetto che ha richiesto di prevedere i transiti del trasporto massi durante la notte) **ha dato la propria disponibilità a rivedere in corso d'opera i percorsi e gli orari, ove necessario**.

Per le altre componenti ambientali non vi sono impatti di alcun genere.

10. Aree protette

Non ci sono aree protette ad eccezione del SIC marino ubicato subito all'esterno al porto, **che peraltro non verrà minimamente interessato né dai lavori né dall'opera a regime**, atteso anche che l'oggetto di tutela è essenzialmente la Posidonia Oceanica e che non ci saranno attività di alcun tipo interferenti con questa, anche solo potenzialmente.

Al riguardo **si è comunque espressa, in Conferenza dei Servizi, l'autorità regionale competente in materia** (in caso di esclusione dell'intervento da procedimenti di VIA/VAV in sede statale (v.dopo)), **con parere positivo e con indicazione della non necessità di una VINCA**, ma solo di un monitoraggio della Posidonia ante e post operam.

VIA e aspetti procedurali

- Il porto turistico di Sanremo è stato inaugurato nel 1977 e, per dimensioni (800 m di moli e 165.000 mq di specchio acqueo), rientra nell'Allegato II, punto 11).

Tuttavia **la modifica del muro paraonde non altera in alcun modo i parametri dimensionali né l'assetto fisico, funzionale e gestionale del porto stesso, né rientra in sé nei limiti di cui al punto 18 dell'Allegato stesso.** Pertanto, oltre che per i motivi già esposti in termini di irrilevanza degli impatti, anche da un punto di vista strettamente normativo **l'intervento non appare comunque da assoggettare a VIA**, sebbene, a causa della sua data di realizzazione, il porto esistente non sia stato sottoposto a tale procedura.

- Per quanto riguarda una eventuale procedura di VAV si è visto che **gli impatti sopra descritti sono pressochè trascurabili** (oltre che **temporanei** e legati alla sola fase di cantiere e non all'opera in sé) ed anzi **a regime vi sarà un miglioramento ambientale**, al pari di tutte le altre opere di prevenzione degli effetti di fenomeni naturali. **Non sembrano quindi sussistere gli elementi neppure per un assoggettamento a VAV.**
- Per completezza, si osserva infine che **il porto è certificato ISO 14000 sin dal 2006** e che in tale quadro **è stato sottoposto a periodiche verifiche** (sempre con esito positivo) estese a tutti gli elementi di interesse ai fini della certificazione stessa, **tra i quali anche quelli legati allo stato delle componenti ambientali.**

Note su Lista di controllo

In conseguenza di tutto quanto precede, le schede 8 e 9 della Lista di controllo **presentano risposte negative nella quasi totalità dei casi**. Le uniche eccezioni sono indicate di seguito e riguardano in tutti i casi le domande che si riferiscono all'esistenza **di interferenze e non dei relativi impatti**. In alcuni casi, infatti, tali interferenze **in senso stretto esistono** ma sono sempre **prive di qualunque impatto significativo**, come qui sotto sintetizzato:

- scheda 8, p.to 6 (Zone a forte densità demografica): Sanremo eccede i limiti indicati al punto 4.3.7 dell'Allegato al DM 52/2015. Peraltro, non c'è alcun incremento del carico insediativo né impatto direttamente legato a questa densità abitativa.
- scheda 8, p.to 12 (Zona sismica): Il territorio del comune di Sanremo è classificato come zona 2. In linea meramente teorica, quindi, esiste una potenziale interferenza, sebbene l'intervento non comporti alcun rischio di innesco, né, viceversa, di effetti ambientali legati ad un eventuale sisma. Comunque è stata acquisita l'autorizzazione sismica dal Settore Antisismica della Provincia di Imperia.
- scheda 9, p.to 2 (Utilizzo di risorse naturali): in questo caso si parla di massi da cava, ma in quantità pari a solo 8500 mc, e quindi poco significativi.
- scheda 9, p.to 5 (emissioni di inquinanti in atmosfera): i mezzi di cantiere e i mezzi pesanti per il trasporto materiali emettono inquinanti. Entrambi producono però effetti trascurabili (v.sopra)
- scheda 9, p.to 6 (emissione di rumore): valgono considerazioni analoghe a quelle del punto precedente
- scheda 9, p.to 12 (presenza di elevati livelli di traffico): il centro urbano di Sanremo è caratterizzato da un elevato livello di traffico, ma il contributo del progetto (che riguarda comunque solo la fase di cantiere e solo le 4-5 strade percorse dai mezzi pesanti per il trasporto materiali), è comunque trascurabile, come visto sopra
- scheda 9, p.to 16 (zone densamente abitate): la risposta positiva a questa domanda discende da quella del precedente punto 8.6 (v.sopra). Valgono quindi le stesse considerazioni
- scheda 9, p.to 13 (localizzazione in area ad elevata intervisibilità e/o fruizione pubblica): il porto (e la diga) sono certamente visibili dalla città. Si è già visto, però, che l'impatto della modifica progettuale è trascurabile e che in tal senso c'è anche il parere positivo della competente Soprintendenza e l'assenso al rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica da parte della Regione.
- scheda 9, p.to 20 (localizzazione in area soggetta a terremoti, subsidenza, ecc.): valgono considerazioni analoghe a quelle del precedente punto 8.12.