



REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO TERRITORIO,
AMBIENTE, INFRASTRUTTURE E
TRASPORTI

VICE DIREZIONE GENERALE AMBIENTE

Genova, 16 GIU. 2020

Prot. n. PG/2020/187597

Classif./Fasc. G 13 - 2020.17

Allegati ✓

A: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
DIREZIONE GENERALE PER LE
VALUTAZIONI E LE AUTORIZZAZIONI
AMBIENTALI
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
ete.it

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA/VAS
ctva@pec.minambiente.it

Oggetto: [ID: 4349] Progetto di realizzazione di un
approdo turistico per nautica da diporto in
ampliamento del l'esistente porto di
Bordighera.

Proponente: Porto Sant'Ampeglio S.R.L.

Trasmissione parere Regione Liguria

In relazione alla comunicazione del 21/04/2020 relativa alla riapertura dei termini per la consultazione del pubblico a seguito della trasmissione della documentazione integrativa da parte Porto Sant'Ampeglio S.R.L., si trasmette il seguente parere ai sensi dell'art. 24, comma 3 del D.lgs 152/2006 formulato con il contributo di:

- ARPAL
- RL - SETTORE Ecologia
- RL - SETTORE Rifiuti
- RL - SETTORE Difesa Suolo Imperia
- RL - SETTORE Assetto del Territorio
- RL - SETTORE Ecosistema costiero e acque
- RL - SETTORE Tutela del paesaggio, demanio marittimo e attività estrattive
- RL - SETTORE Urbanistica

Premessa

Il progetto di ampliamento del porto turistico del Comune di Bordighera rappresenta una proposta progettuale rispetto alla quale è stato attivato nel 1998 un procedimento di conferenza dei servizi ex art. 5-6 del DPR n. 509/97. Della suddetta conferenza si segnalano in particolare tre fasi:

- 2003: viene scelto come meritevole di proseguire l'iter approvativo ex ART. 5 del DPR 509/97 il progetto della Porto Sant'Ampeglio S.R.L.; il progetto preliminare prevedeva di realizzare le

opere a mare in massi naturali ed un lay-out simile a quello proposto oggi con le integrazioni del 2020;

- 2009: il proponente presenta domanda ex ART. 6 del DPR 509/97 (progetto definitivo): il progetto prevedeva di realizzare le opere a mare a mezzo di cassoni cellulari ed il lay-out era molto diverso da quello presentato nel 2003 con specchio acqueo più grande e opere a mare posizionate su fondali profondi (17-18 m);
- 2012: nella seduta referente della conferenza dei servizi ex art. 6 del DPR n. 509/97 sono state richieste integrazioni (in materia di VAS, VIA, oltre che per aspetti concernenti la pianificazione di bacino e più prettamente urbanistici) cui nel 2017 il proponente non aveva ancora dato seguito.

Sotto tale profilo si segnala che gli elementi progettuali facenti parte della documentazione trasmessa al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per l'attivazione della VIA coincidono con quelli del progetto definitivo del 2009 su indicato senza le integrazioni e le richieste formulate in sede di conferenza del 2012.

Descrizione delle integrazioni e del nuovo layout.

Ad oggi la documentazione integrativa, resa disponibile sul sito web di codesto Ministero, fornisce un quadro progettuale significativamente diverso rispetto al progetto nel 2019. Di fatto il proponente fornisce un nuovo layout del porto recuperando l'impostazione generale del preliminare del 2003 presentato nell'ambito nella domanda ex ART. 6 del DPR 509/97 nel 2003.

Le principali modifiche apportate al progetto riguardano:

- un nuovo lay-out del bacino ottenuto tramite arretramento verso terra delle due opere foranee, con quella di sopraflutto che arretra di circa 70m.;
- una differente tipologia costruttiva delle dighe per le quali ora è prevista una scogliera in massi naturali verso terra e massi artificiali in calcestruzzo (ecopode/acropode) verso mare; nel progetto del 2019 le dighe, che poggiavano su fondali più profondi, prevedevano una soluzione a pareti verticali tramite cassoni cellulari;
- adeguamento della flotta sul nuovo bacini e introduzione di posti barca fino a 60m.
- diminuzione di ingombro trasversale della banchina che ora prevede una sezione di 25 metri rispetto ai 40 metri del precedente progetto;
- la riduzioni dei volumi da circa 10.000 mc del progetto precedente a 5.300 mc del nuovo layout;

Le modifiche apportate in questa fase si estendono anche alle opere "di compensazione" come nel caso del ripascimento della spiaggia posta immediatamente a levante dell'intervento (spiaggia di Arziglia) da realizzarsi tramite l'attività di dragaggio dei fondali del nuovo specchio d'acqua. Al riguardo viene specificato che per tale intervento verrà prodotto un apposito progetto, in una seconda fase non meglio specificata, ma comunque ritenuta dal proponente contestuale con le attività di dragaggio.

Non è più previsto la ricollocazione del campo da calcio che era posizionato nel rilevato artificiale a mare e a destra dalla spiaggia dell'Arziglia in quanto già rilocalizzato dal Comune a seguito dei danni della mareggiata del 2018; permane la previsione di sistemazione idraulica del tratto terminale di sbocco a mare del rio Sasso.

L'accesso al porto rimane quello già previsto per il progetto precedente, che a sua volta coincide con quella del vecchio porto, e cioè il varco sulla Via Aurelia.

Relativamente alla cantierizzazione la modifica più significativa è rappresentata dai tempi di realizzazione che risultano avere una durata complessiva di 30 mesi, contro i circa 55 mesi previsti dalla precedente versione progettuale. È da notare che tale riduzione è dovuta essenzialmente all'eliminazione della soluzione tecnica dei cassoni cellulari per le dighe foranee. Le fasi del cantiere possono essere così sintetizzate: i) la prima operazione consiste nella realizzazione in scogli naturali del pennello di ponente a protezione della spiaggia di Arziglia; ii) nella seconda fase viene realizzata

la radice della diga principale a partire dal bordo esterno dell'attuale rilevato, in modo da salvaguardare lo sbocco a mare del Rio Sasso e confinando in modo definitivo il rilevato stesso; iii) si procederà poi alla costruzione del molo principale; iv) nella quarta fase viene posizionato un sistema di panne anti-inquinamento tra la testata del molo principale e lo sporgente di terra, chiudendo di fatto lo specchio acqueo di cantiere; v) Infine, si procede alla realizzazione del molo di protezione dell'imbocco a partire dalla testata del molo del porto esistente.

Riscontro osservazioni di Regione Liguria e modifiche degli elaborati di progetto

Nel documento "Aggiornamento progettuale e risposte richieste integrazioni del 13/5/2019" il proponente descrive le modifiche apportate al progetto e le controdeduzioni alle richieste di approfondimento formulate dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS. A tal proposito si segnala che relativamente all'osservazioni formulate da Regione Liguria con nota n. PG/2019/46349 del 13/02/2019 il proponente dà riscontro solo alle osservazioni relative alla coerenza con il PRG Comunale e al raccordo con la conferenza ex DPR n. 509/97. Diversamente non è stato dato seguito alle osservazioni relative alle criticità tecniche e alla carenza di elaborati progettuali ritenuti necessari ai fini della valutazione del progetto. Le modifiche apportate in questa fase consentono di superare potenzialmente alcune delle criticità a suo tempo rilevate, ma come evidenziato nella seguente istruttoria, molte criticità permangono e comunque il proponente non dà riscontro in alcun modo a quanto richiesto.

Inoltre per quanto riguarda le modifiche agli elaborati si segnala che nonostante sia stato presentato di fatto un nuovo layout progettuale il proponente non ha prodotto alcun aggiornamento dello SIA sostenendo che "le modifiche apportate al progetto sono ritenute pressoché tutte in riduzione e ciò comporta una corrispondente e generalizzata riduzione degli impatti complessivi dell'opera nella sua nuova configurazione."

osservazioni della Regione Liguria

A. Aspetti idraulico-marittimi, ambiente marino costiero e idoneità tecnica opere

La documentazione messa a disposizione è carente su molti aspetti e gli elementi che sono stati forniti non permettono di valutare la fattibilità dell'intervento.

A titolo di esempio riportiamo, di seguito, alcuni degli aspetti che sono stati modificati nella nuova versione e che non sono stati oggetto di studio e valutazioni:

- numero e tipologia delle barche che si prevede ormeggiare all'interno dello specchio acqueo: non è stata analizzata la relativa compatibilità con le dimensioni della nuova imboccatura;
- geometria e disposizione delle opere di difesa a mare (lay-out portuale): non sono presenti valutazioni di merito circa le grandezze caratteristiche che incidono sulla scelta progettuale (individuazione dell'onda al piede delle opere, larghezza dell'imboccatura, cerchi di evoluzione etc.); non è stata inoltre valutata l'agitazione interna allo specchio acqueo in relazione al moto ondoso incidente e non è stata calcolata la portata di tracimazione nei pressi delle opere di difesa;
- utilizzo di ecopode e accropode al posto dei cassoni cellulari nella realizzazione del molo di sopraflutto: il progetto non riporta i dimensionamenti, le verifiche di stabilità e le modalità di posa dei massi artificiali, così come i costi di realizzazione;
- dragaggio dello specchio acqueo: il progetto non riporta sufficienti valutazioni di merito circa la destinazione del materiale che verrà asportato; è necessario, in questa fase, conoscere con precisione i quantitativi di materiale che verranno dragati, quanti di questi saranno idonei per essere utilizzati come ripascimento e quanti e dove saranno destinati i rimanenti; ai fini di tali valutazioni è necessaria una adeguata caratterizzazione ambientale dei sedimenti che non è stata presentata.

Questi sono i principali temi che necessariamente dovranno essere sviluppati al fine di dimostrare la fattibilità dell'intervento, unitamente a tutti gli altri aspetti che sono stati indicati nelle osservazioni di Regione Liguria n. PG/2019/46349 del 13/02/2019 e che non sono stati approfonditi nella redazione della nuova versione del progetto.

In conclusione si ritiene l'ultima versione progettuale proposta "potenzialmente" migliorativa in termini di impatti sull'ambiente, in virtù del minor ingombro e oggetto delle opere a mare, ma solo uno studio accurato e approfondito delle tematiche sopra riportate potrà supportare tale ipotesi, nonché verificarne la fattibilità.

B. Difesa del Suolo

Tra le opere di compensazione, volte alla riqualificazione ambientale del tratto di costa interessato dal progetto, rientra la messa in sicurezza del Rio Sasso, corso d'acqua che sfocia a mare a ridosso del lato Est del campo sportivo.

Il rio Sasso è indagato all'interno del Piano di Bacino stralcio dell'Ambito 3 San Francesco, zona Bordighera – Ospedaletti ed è caratterizzato, nel tratto focivo, da una marcata fascia A cinquantennale, imputabile all'insufficienza della sezione disponibile per il deflusso – in parte trasformata in sedime stradale per la viabilità di accesso al campo sportivo – e alla totale assenza di argini nel tratto in esame.

Il progetto di sistemazione del corso d'acqua riguarda il solo tratto compreso tra il ponte dell'Aurelia e quello ferroviario e prevede:

- l'allargamento della sezione di deflusso tra i due ponti, con la riprofilatura del fondo alveo con pendenza costante e il riposizionamento della foce del rio subito a valle del ponte ferroviario;
- l'innalzamento – ove già esistenti – o la creazione di argini di altezza adeguata a contenere le piene con i margini di sicurezza previsti dalla normativa vigente.

Sulla base di quanto riportato nella documentazione progettuale, l'intervento dovrebbe essere funzionale ad una mitigazione del rischio del Rio Sasso; le opere in progetto, però, consentono una riduzione delle condizioni di pericolosità solo nel tratto considerato, per una lunghezza di circa 70 metri, mentre non sono risolte, né attenuate, le problematiche esistenti nel tratto a monte del ponte dell'Aurelia.

Rispetto agli approfondimenti richiesti dalla commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, di cui alla nota DVA_2019-0011897 del 13/05/2019 e al relativo allegato DVA_2019-0010112 del 18/04/2019, non sono stati in alcun modo considerati e studiati gli effetti delle opere a progetto sul regime idraulico dell'area in esame, con particolare riguardo all'avanzamento della foce del Rio Sasso.

Oltre alle criticità su segnalate si ritiene comunque opportuno anticipare in via collaborativa che:

- Ai fini del rilascio del parere idraulico sarà necessario che il proponente produca un progetto di sistemazione idraulica del tratto terminale del Torrente Sasso, aggiornato alla vigente normativa e ridefinito: i) prevedendo l'eliminazione del risalto idraulico che, dall'esame della verifica idraulica, si realizza sotto il ponte della S.S. n. 1 Aurelia, poiché lo stesso risulta idraulicamente non compatibile; ii) rimuovendo la passerella pedonale sul Torrente Sasso, a monte della S.S. n. 1 Aurelia in quanto interferente con il deflusso delle acque.
- Per gli aspetti legati alla disciplina dell'assetto geomorfologico ai fini del rilascio del parere ai sensi dei commi 5 e 6 dell'art.16bis della relativa normativa del Piano di Bacino Ospedaletti, ambito n. 3, S.Francesco, zona bordighera-Ospedaletti sarà necessario che venga prodotta documentazione tecnica costituita da: i) relazione tecnica, redatta da professionista abilitato ai sensi di legge, che descriva le opere oggetto di parere e le modalità esecutive, anche di tipo provvisoria, previste dal progetto, e che contenga gli adempimenti previsti e/o prescritti da altre vigenti norme nazionali, regionali, locali; ii) Relazione geologica che comprenda la caratterizzazione e la modellazione geologica del sito; iii) Relazione geotecnica in ottemperanza alle norme tecniche vigenti che comprenda la modellazione.

C. Gestione materia di scavo

Nell'ambito delle integrazioni, il Proponente ha presentato la documentazione ex art.24 del DPR 120/2017 per l'esclusione dal campo rifiuti di parte del materiale derivante dall'asportazione di un rilevato costituito da smarino di galleria.

Mentre una metà del materiale scavato verrà destinata a riempimenti in sito (12.100 mc a tergo delle banchine e, previa vagliatura, circa 3300 mc all'interno di cassoni), l'altra metà sarà destinata a recupero nel campo dei rifiuti fuori sito.

I sondaggi geognostici e i campionamenti di matrici ambientali di riporto allegati al PPU, sebbene incompleti e ancora preliminari, non hanno fatto emergere particolari problematiche per un utilizzo in sito del materiale. Il Proponente ha precisato che in sede esecutiva si provvederà a caratterizzare il materiale di scavo e a presentare idonea documentazione ad ARPAL e al MATTM.

Detta documentazione dovrà dettagliare le principali fasi della cantierizzazione si da distinguere: (i) i materiali da scavo esclusi dalla parte quarta del TUA (utilizzo in sito), (ii) le frazioni da inviare a recupero rifiuti e, infine, (iii) quanto oggetto di trattamenti di normale pratica industriale e, come tale, da gestirsi nel campo dei sottoprodotti.

D. Impatto sul Paesaggio

L'intervento si colloca in un tratto di litorale quale naturale prosecuzione del porto esistente di Bordighera, a ponente in un'area morfologicamente ben delimitata, interessata da un riempimento a mare utilizzato come campo sportivo, che si estende a levante sino alla foce del rio Sasso.

L'area è delimitata a Nord dalla linea ferroviaria, ad Ovest dal soprarichiamato rio Sasso e ad Est dal porto esistente, mantenendo in area baricentrica la scogliera detta "dell'Arenella", scogliera più volte interessata da ipotesi trasformative ma che la Regione ha ritenuto dovesse essere preservata come elemento identitario del sito sin dal confronto con le ipotesi progettuali concorrenti.

Dal punto di vista morfologico l'ambito di intervento, è posto ai piedi di un versante caratterizzato dai tipici terrazzamenti liguri, e dalla presenza di un importante palmeto, abitazioni con caratteristiche di villa ed una teoria di arconi di sostegno del versante, realizzati in pietra e mattoni che insieme a piantumazioni di bouganvillee caratterizzano il lato a monte dell'Aurelia.

L'ambito introduce alla visione di capo Sant'Ampelio interessato ad una quota di una cinquantina di metri s.l.m. dal borgo murato di Bordighera Alta, posto a nord - est.

L'intervento interessa la zona detta dell'Arziglia, a levante del centro urbano di Bordighera.

L'area ricade, per ciò che riguarda il sedime delle opere a terra, nell'area interessata dai vincoli di cui ai Decreti:

- D.M. 22/02/1964 - area collinare della zona alta di Bordighera.
- D.M.24/04/1985 - integrazione dei vincoli 070291 e 070290 riguardanti il comune di Bordighera.
- Vincolo ope legis a sensi dell'art. 142 comma 1 lettera a) del decreto legislativo 42/2004 in quanto l'opera portuale interessa "territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia".
- Inoltre viene interessata per quanto attiene le problematiche legate alle visuali dalla presenza dell'Aurelia.

Il PTCP individua le aree interessate rispettivamente come ID.CO ed AI-CO, per i quali valgono le seguenti norme:

insediamenti Diffusi - Regime normativo di CONSOLIDAMENTO (ID-CO) Art. 45

1. Tale regime si applica là dove esistono insediamenti diffusi caratterizzati da discontinuità del tessuto e da eventuali eterogeneità delle forme insediative, nei quali siano peraltro riconoscibili alcuni caratteri prevalenti, rispetto ai quali si intenda omogeneizzare l'insieme.

2. L'obiettivo della disciplina è quello di consolidare, mediante gli interventi consentiti, quei caratteri prevalenti della zona ritenuti compatibili con una corretta definizione paesistico-ambientale dell'insieme.

3. Sono pertanto consentiti gli interventi di nuova edificazione e di urbanizzazione nonché di integrazione ed eventuale sostituzione delle preesistenze, atti a completare ed omogeneizzare l'insediamento esistente in forme e modi coerenti con i caratteri prevalenti tra i quali quelli relativi alla volumetria, al rapporto di copertura, all'altezza.

Attrezzature e Impianti - Regime normativo di CONSOLIDAMENTO (AI-CO) Art. 56

1. Tale regime si applica nei casi in cui l'impianto esistente non presenti una configurazione sufficientemente definita né un corretto inserimento ambientale, oppure presenti carenze funzionali superabili mediante interventi che, pur incidenti sotto il profilo paesistico, siano a tale riguardo compatibili.

2. L'obiettivo della disciplina è quello di consentire l'adeguamento dell'impianto tanto sotto il profilo funzionale quanto sotto quello paesistico ambientale.

3. Sono pertanto consentiti quegli interventi sia di modificazione delle strutture esistenti sia di eventuale ampliamento dell'impianto che ne consolidino la presenza e ne migliorino l'inserimento nel contesto ambientale.

Il progetto in esame deriva dall'aggiornamento progettuale reso necessario per effetto del parere negativo in ultimo espresso in data 11/4/2019 dal Ministero per i beni e le attività culturali, a fronte di una precedente valutazione sostanzialmente favorevole, tale negativo parere verte su problematiche relative alla visibilità, alla presenza di molteplici vincoli paesaggistici oltre che ope legis, ad aree limitrofe interessate da vincoli monumentali ed interessamento dello specchio acqueo antistante.

Il progetto è stato così revisionato nell'ottica di ridurre gli elementi di impatto paesaggistico ed ottimizzare quegli ambientali mantenendo al contempo le caratteristiche di fattibilità indispensabili per sostenere l'iniziativa, peraltro tali modifiche risultano in armonia con i pareri a suo tempo espressi dalla regione che richiedeva di sminuire l'incidenza delle opere a mare ed approfondimenti su quelle a terra.

La società proponente ha proceduto con la riduzione sensibile delle dimensioni delle opere a mare, modificandone altresì la configurazione geometrica, ed in parallelo con una riduzione ulteriore dei volumi delle opere a terra con maggior integrazione nel tessuto urbano costiero in cui si inseriscono. Le riduzioni operate sono evidenti confrontando le planimetrie presentate con quelle a suo tempo valutate, in particolar modo è evidente la riduzione dell'oggetto del sopraflutto, che, oltre ad arretrare la propria testata, va ad interessare fondali di profondità compresa tra 8 e 9 mt, in vece dei 17-18 mt della versione precedente con possibilità di utilizzo di una scogliera tradizionale.

La diga di sottoflutto era sostanzialmente allineata con l'attuale sopraflutto del porto esistente, con una imboccatura che presentava un forte allargamento verso mare, la nuova configurazione modifica completamente tale configurazione, portando l'imboccatura quasi in linea con la diga di sottoflutto e facendo rientrare in modo evidente la diga di sopraflutto.

Viene incrementata ulteriormente la tutela della scogliera "dell'Arenella" ed il percorso pedonale noto come "Camin du pipu", che saranno, inseriti e valorizzati nel contesto del nuovo porto.

L'accesso veicolare coincide con quello del vecchio porto, e cioè il varco sulla Via Aurelia, da questo punto i veicoli in transito verso la parte nuova del porto si avvarranno di una strada interna in quota, in adiacenza della ferrovia ma ribassata rispetto alla precedente, con l'ulteriore miglioramento visivo. Contrariamente a quanto avveniva per la soluzione precedente basata su cassoni cellulari, nel nuovo layout non vi sono differenze costruttive sostanziali tra le due dighe, per le quali è stata prevista una protezione verso terra con una scogliera in massi naturali (non ormeggiabile) e verso mare con impiego di massi artificiali in calcestruzzo tipo Ecopode (per la parte emersa) e Accropode (per quella sommersa). Ciò è giustificato per mantenere una pendenza verso mare più ripida, garantendo, oltre ad elevate condizioni di stabilità, una sezione più ridotta della parte emersa, e del piede, e quindi un minore impatto.

I pontili previsti vengono indicati come ridotti a tre, fissi ed in cemento armato (con finitura superficiale in doghe di legno africano), e con uno schema di ormeggi tale da ridurre l'impatto visivo delle imbarcazioni (meno numerose e diversamente dislocate), soprattutto per quanto riguarda quelle di maggiori dimensioni.

Le opere a terra sono state fortemente ridotte, sono stati soppressi:

- Le cabine marittime (residenze);
- Il cantiere nautico e il rimessaggio natanti ;
- I piazzali in banchina;

Tali riduzioni hanno da un lato contenuto l'impronta portuale, dall'altro hanno indotto la modifica della flotta, introducendo barche di maggiori dimensioni.

La nuova struttura portante della viabilità è intesa come quinta che definisce il prospetto principale con esili puntoni di legno posti a ventaglio, in sostituzione delle arcate in muratura precedenti che invece dialogavano con le opere di sostegno sull'Aurelia.

Ciò nell'ottica di rendere maggiormente aerea la vista dal mare, lasciando ampi spazi aperti verso le scogliere naturali e l'opera di sostegno della linea ferroviaria.

Per quanto attiene al progetto del verde è prevista la piantumazione di essenze compatibili sia con quelle del capo Sant'Ampelio, sia con i vicini parchi di Villa Garnier.

Le palme, previste in banchina, sverteranno sopra la copertura dei volumi a terra, scandendo il ritmo degli edifici per i servizi portuali in dialogo con il vicino palmeto di villa Garnier, mentre il verde pensile in copertura proseguirà verso la pineta senza soluzione di continuità, con vegetazione mediterranea e arbusti locali.

È prevista infine la realizzazione di un tratto di pista ciclopedonale ridotta secondo la relazione a circa mt 2,00 secondo indicazioni della locale Soprintendenza.

L'apparato illustrativo a corredo del progetto, soprattutto per quanto attiene alla Relazione Paesaggistica, appare coerente ed approfondito. Il progetto appare migliorato sensibilmente in relazione agli impatti derivanti dalle volumetrie e dalle opere a mare e coerente sia al contesto territoriale che a quello paesaggistico, tuttavia pare corretto evidenziare, visto il livello di definizione delle opere, che non dettaglia modalità esecutive e materiali, la necessità che:

- in fase esecutiva sia sviluppato un progetto del verde chiaro ed esaustivo, determinante nella riuscita dell'inserimento delle opere in termini di paesaggio, in cui le suggestioni proposte siano effettivamente realizzabili e, se possibile, ulteriormente migliorabili sia nella visione dal basso che nella percezione dalla via Aurelia;
- siano definite in fase esecutiva la scelta dei litotipi per le opere di difesa interne allo specchio acqueo ed i cromatismi di quelle artificiali, comunque visibili dall'alto, quantomeno in termini di massa, che dovrebbero presentare una qualche variabilità cromatica percepibile per evitare l'effetto plastico invece evidenziato dai rendering;
- pari attenzione debba essere posta in fase esecutiva alle pavimentazioni ed alle superfici in elevazione, ai sostegni degli impalcati ed alla resa cromatica delle parti interne delle dighe di sopra e sotto flutto, che risultano ovviamente estremamente incidenti da una visione da banchina;
- la percorrenza ciclopedonale prevista sia posta a sistema con la ciclovia in corso di realizzazione per tratti nelle aree limitrofe, adeguandola anche per dimensione e prevedendone se possibile i tratti di connessione.

E. Aspetti Urbanistici

A seguito delle indicazioni e prescrizioni formulate dagli Enti e dalle strutture regionali competenti, la società proponente ha provveduto ad un complessivo ridimensionamento dell'intervento, come evidenziato dagli elaborati messi a disposizione sul sito del Ministero dell'Ambiente, nei termini riportati nella seguente tabella:

	PRG 2000	PROGETTO DEF.VO 2011	Progetto DEF.VO 2019
SUPERFICIE DI ZONA	84238 mq ampliabile sino a ricomprendere la sponda destra del rio sasso (il perimetro è vincolante solo verso terra)	91653 mq (di cui 50491 di specchio acqueo)	64300 mq (di cui 40500 di specchio acqueo)
POSTI BARCA	150 esistenti 100 ampliamento (pe12)	150 esistenti e 193 ampliamento (40 mt max di cui 27 per il comune)	124
VOLUME MASSIMO	13000 mc ripartibile nelle quote massime suddivise per destinazioni d'uso	13865 riducibili a 12872 mc se si dovesse assumere per il cantiere una altezza virtuale di ml 3.00	mc 5476,82
UFFIC PUBBLIC /AMM.	mc 1000	mc 1971	mc 473.08
ESERCIZI COMMERCIALI	mc 6000	mc 2853 (negozi, ristorante, pub)	mc 4860.07
MAGAZZINI, ATTREZZI NAUTICI, CABINE	mc 6000	mc 5475 di residenza (25 cabine marittime)	mc 561,24
VOLUMI ACCESSORI	0	0	mc 143,68 (scale)
ASSOCIAZIONI	mc 2000	0	0

CANTIERI NAVALI	mc 1000	mc 2096	0
TURISTICO RICETTIVO	0	Mc 2218 (8 unità ricettive RTA)	0
PARCHEGGI PUBBLICI	75% dei posti barca totali +40% superficie coperta dei volumi in progetto	311 posti auto (di cui 121 posti nel parcheggio in struttura e 190 all'aperto)	0
PARCHEGGI PERTINENZIALI	0	0	140 totali 124 pertinenziali posti barca 16 pertinenziali commercio
VERDE PUBBLICO	Mq 5000	NON DISPONIBILE	1419,56
AREE ATTREZZATE	Mq 500	NON DISPONIBILE	348.92 verde residuo (da definire)

Stante quanto sopra, il progetto di ampliamento del Porto di Bordighera risulta conforme al PRG vigente, posto che la eliminazione delle quote di destinazione residenziale e turistico-ricettiva, la sostanziale riduzione delle volumetrie a terra ed il ridimensionamento di superficie delle opere a mare hanno riportato l'intervento nell'ambito di quanto previsto dall'art. 45.04 delle Norme di Attuazione del PRG, che disciplina la struttura portuale F7.

Si ritiene comunque opportuno raccomandare che, nelle successive fasi di perfezionamento del Piano Economico Finanziario e degli atti convenzionali, da un lato, venga riconsiderata la ripartizione tra parcheggi pubblici e pertinenziali per i posti barca (anche alla luce delle indicazioni del vigente PTC della Costa) e le attività commerciali/direzionali e, dall'altro, vengano meglio precisate le quote di verde pubblico e di verde attrezzato.

CONCLUSIONI

Nel presente contributo emerge che il nuovo layout e relative soluzioni progettuali, in virtù del minor ingombro e oggetto delle opere a mare e delle opere a terra, sia potenzialmente migliorativo in termini di impatti ambientali rispetto alla precedente versione. Tuttavia è stato valutato che, mentre le soluzioni adottate risultano essere efficaci in termini di riduzione dell'impatto sul paesaggio, per quanto riguarda gli aspetti connessi al regime idraulico, idraulico marittimo e dell'ambiente costiero dell'area in esame, solo uno studio accurato e approfondito potrà garantirne una compiuta valutazione della sostenibilità dell'intervento, nonché verificarne la fattibilità.

Si resta a disposizione per eventuali chiarimenti e si porgono distinti saluti.

IL VICE DIRETTORE GENERALE

(Dott.ssa Cecilia Brescianini)

