



REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO TERRITORIO,
AMBIENTE, INFRASTRUTTURE E
TRASPORTI

VICE DIREZIONE GENERALE AMBIENTE

Genova, 15 OTT. 2020

Prot. n. PG/2020/335381

Allegati: --

Class./Fasc. G13 (2020)/17

Oggetto: [ID: 5387] Porto di Andora Approvazione
PUO a modifica dello SUA approvato con
provvedimento finale in data 16/3/2010 -
Distretto di trasformazione TR CO 2 in
aggiornamento al PUC. Procedimento di
Verifica di Assoggettabilità a VIA

Procedimento di Verifica di Assoggettabilità
a VIA Nazionale ai sensi dell'art. 19 del
D.lgs. 152/2006

A:
Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare
Direzione generale per la crescita
sostenibile e la qualità dello sviluppo
(CreSS)
CRESS@pec.minambiente.it

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

Trasmissione osservazioni Regione
Liguria

In relazione alla comunicazione dal 31 agosto 2020, relativa alla procedura di Verifica di Assoggettabilità Nazionale in oggetto si trasmetto le seguenti osservazioni formulate con il contributo di:

- Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Settentrionale
- Arpal
- RL - SETTORE Ecosistema costiero e acque
- RL - SETTORE Tutela del paesaggio, demanio marittimo e attività estrattive
- RL - SETTORE Rifiuti

La documentazione consultata (codice pratica 5387) è stata resa disponibile sul portale dedicato del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al seguente link:<https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7504/10859>

Descrizione dell'intervento

L'areale oggetto di PUO ricade in corrispondenza dell'attuale Porto turistico di Andora. Comprende sia parti a terra sia parti a mare per un totale di circa 136200 mq. La superficie complessiva, esclusi gli specchi acquei, è pari a circa 70300 mq.

Il PUO verrà attuato per lotti funzionali come di seguito riportato.

- Lotto 1: realizzazione dei servizi portuali sedi della società AMA e Guardia costiera, potenziamento dei servizi gestione porto.
- Lotto 2: sistemazione di aree esterne e di arredo urbano all'interno dell'area portuale, realizzazione di collegamento ciclopedonale con la passeggiata e la spiaggia a levante del porto e interscambio con fermata autobus di linea.
- Lotto 3: realizzazione di un parcheggio multipiano in struttura sviluppato su cinque livelli.
- Lotto 4: realizzazione di spazi commerciali, direzionali e pubblici esercizi.
- Lotto 5: realizzazione di un edificio per ospitare le attività dei pescatori professionisti, tra cui la vendita diretta.

- Lotto 6: delocalizzazione e potenziamento della cantieristica navale.
- Lotto 7: razionalizzazione e potenziamento dei pontili di attracco dei natanti.
- Lotto 8: messa in sicurezza di un tratto della diga di sopraflutto con la realizzazione di una berma soffolta di dimensioni 10 x 0,5 m.
- Lotto 9: realizzazione di uno spazio attrezzato per il deposito della nautica minore a secco.

In generale si valuta che nella descrizione opere è riportato un elenco di interventi con una estremamente sintetica descrizione, esclusiva ai fini di destinazione urbanistica (pag 5 del RP).

OSSERVAZIONI

1. Costa - Aspetti idraulico-marittimi/idoneità tecnica – Acque

Gli interventi del PUO inerenti gli aspetti idraulico-marittimi e acque sono sintetizzabili in:

- la modifica degli usi delle banchine a tergo dei moli di sopra flutto con la realizzazione di cave bateau subito a tergo della diga di sopraflutto, la realizzazione di edifici e servizi e un cantiere navale sul braccio di ponente della diga di sopraflutto;
- la modifica degli usi della banchina del molo di sottoflutto con la realizzazione, a tergo della diga di sottoflutto di cave bateau;
- la modifica dello scivolo di varo per piccoli natanti già presente sulla banchina di sottoflutto per consentire il varo di imbarcazioni di dimensione maggiore rispetto all'attuale scivolo galleggiante;
- la creazione di un travel lift per il sollevamento delle barche da porre sulla banchina del ramo di ponente della diga di sopraflutto;
- la modifica delle berme esterne della diga di sopraflutto al fine di ridurre la tracimazione;
- la modifica del molo interno corrispondente al lato di levante del vecchio molo di sottoflutto con la sostituzione della scarpata con banchine anti-riflettenti verticali per aumentare la dimensione dei natanti in attracco;
- l'installazione di tratti di banchine anti-riflettenti nell'angolo alla radice del molo interno di sopraflutto e sudovest e nord ovest al fine di ridurre l'agitazione interna del bacino portuale;
- la modifica del carico abitativo.

Dalle valutazioni svolte emerge che la tracimazione attuale delle opere foranee non consente la realizzazione di opere sulle banchine verso mare è perciò necessario che il cronoprogramma del PUO di cui a pagina 27 e 28 della relazione generale¹ venga modificato in modo che la realizzazione del Lotto n. 8 (Messa in sicurezza della diga di sopraflutto) venga anticipata rispetto agli interventi di cui ai Lotti 1, e 6. Il Lotto 8 dovrà inoltre includere la realizzazione del muro paraonde per la diga di sottoflutto previsto dallo studio sulla tracimazione.

In termini generali si valuta che sono stati forniti gli elementi per una valutazione sulla fattibilità tecnica delle opere a mare, ma non la progettazione di livello minimo necessario per dell'espressione del parere ex art. 12 del Regolamento Codice Navigazione. A titolo collaborativo si anticipa già in questa fase la documentazione mancante:

- il dimensionamento dei pali di fondazione dello scivolo e dei nodi di connessione con l'impalcato galleggiante che verrà recuperato;
- il dimensionamento della fondazione, delle travi e dei nodi di collegamento tra basamento, travi e banchina;

¹ "Elab_1_Relazione_generale.pdf"

- il dimensionamento dei massi della berma comprensivo della verifica degli effetti dell'intasamento dei vuoti tra i tetrapodi ed i massi della scogliera in emersione con analisi delle problematiche di possibile dilavamento del nucleo che vengono solo accennate nella relazione;
- il dimensionamento del muro paraonde del molo di sotto-flutto, che viene considerato nei calcoli della tracimazione ma non compare né nei lotti di intervento né nelle sezioni delle tavole grafiche.

Si rileva inoltre che gli studi relativi alla tracimazione sono stati svolti con criteri disomogenei, probabilmente in ragione dell'evoluzione delle metodologie di calcolo. Per l'espressione del parere ex art. 12 del Regolamento Codice Navigazione sarà necessario che gli studi vengano resi omogenei.

La documentazione presentata presenta anche una incoerenza tra la numerazione delle sezioni riportata nelle relazioni relative alla tracimazione e la numerazione delle tavole grafiche è perciò necessario che la documentazione che verrà presentata per ottenere l'autorizzazione di cui all'art. 12 del Regolamento Codice della Navigazione riporti coerentemente i medesimi riferimenti numerici tra le tavole grafiche e i riferimenti delle relazioni relative alle opere marittime.

Si rileva inoltre che alcuni studi sulla tracimazione citano i riscontri di un rilievo batimetrico di dettaglio che non è stato fornito. E' opportuno che tale rilievo batimetrico venga allegato anche in formato digitale georiferito alla documentazione che verrà presentata con il progetto definitivo.

Relativamente alla tematica relativa al servizio idrico integrato si riporta quanto segue.

Riguardo le previsioni contenute nel PUO è necessario che venga precisato il potenziale incremento di carico inquinante, in particolare in considerazione dello stato di criticità in cui versa la depurazione delle acque reflue relative all'agglomerato di Andora, coinvolto nella procedura d'infrazione comunitaria, Causa C-668/19, per la non corretta applicazione della Direttiva 91/271/CEE.

Esaminata la documentazione progettuale, si rileva, in sostanza, che la risposta al permanere delle note criticità, e che in particolare per il porto emergono già allo stato attuale, è demandata alla fase progettuale definitiva, ove si prevederanno uno o più impianti autonomi per il trattamento delle acque reflue.

E' però necessario che tale risposta trovi fin d'ora una soluzione progettuale, in primo luogo per ovvie ragioni legate al reperimento di spazi idonei deputati alla collocazione della, o delle, dotazioni impiantistiche.

Di fondamentale importanza è poi la localizzazione del porto rispetto all'agglomerato di Andora, da individuare ai fini dell'applicazione della Direttiva 91/271/CEE, in modo che la risposta alla problematica del trattamento delle acque reflue, anche in base alla loro effettiva tipologia, risulti conforme all'art. 38 delle Norme di attuazione del vigente Piano di Tutela delle Acque, allo stato attuale apparentemente non considerato dal progetto esaminato.

2. Aria

Relativamente agli inquinanti SO₂, NO₂, benzene, CO, PM₁₀ e PM_{2,5} il Comune di Andora appartiene alla zona denominata "costa ad alta pressione antropica", come definito dalla DGR n. 44/2014. Le criticità riguardano gli ossidi di azoto e le polveri, in quanto si stima che gli altri inquinanti abbiano concentrazioni inferiori o intermedie tra i livelli inferiori e superiori di valutazione. Dalla verifica di coerenza esterna risulta che traffico urbano e consumi del settore civile sono aspetti scarsamente rilevanti data la tipologia degli insediamenti e la loro consistenza.

Nello Studio preliminare ambientale si specifica che l'applicazione delle tecniche di contenimento dei consumi energetici e la produzione di energia da fonti rinnovabili garantirà una efficienza energetica molto superiore a quanto obbligatorio in base alla normativa vigente. Si prevede che,

grazie alle soluzioni impiantistiche e costruttive che verranno implementate, gli edifici avranno consumi energetici quasi trascurabili.

Si osservano criticità riguardo all'aumento del traffico, poiché gli interventi previsti dal PUO mirano a potenziare l'offerta turistica. Come riportato dallo stesso proponente, data l'elevata percentuale di seconde case, nei periodi di massimo afflusso turistico la popolazione aumenta notevolmente, comportando squilibri infrastrutturali e ambientali, tenuto conto del fatto che un'alta percentuale di turisti viaggia in automobile. Si richiede pertanto di valutare gli effetti del traffico indotto sulla qualità dell'aria.

Lo SPA non prende in esame gli impatti in fase di cantierizzazione, nonostante secondo il cronoprogramma i lavori dureranno tre anni. Si richiede pertanto di valutare gli impatti in questa fase.

3. Difesa suolo

Relativamente ai rapporti con la Pianificazione di bacino, si evidenzia che questa parte del comune di Andora ricade nel Piano di bacino "La Ligia".

Dal punto di vista geomorfologico, nella "carta della suscettività al dissesto" quasi la totalità del PUO ricade in una zona a suscettività al dissesto molto bassa (Pg0), solo la parte a valle dell'Aurelia nel settore orientale è classificata a bassa suscettività al dissesto (Pg1). Le norme di attuazione del Piano prevedono che in queste aree la definizione della disciplina specifica sia demandata al Comune nell'ambito della normativa geologica di attuazione dello strumento urbanistico, tenendo comunque conto anche di quanto disposto dall'art. 5bis "*Indirizzi tecnici vincolanti volti a mitigare gli effetti dell'impermeabilizzazione dei suoli*" relativamente agli interventi di nuova costruzione.

Il PUC del comune di Andora è dotato di una normativa geologica e la "*carta di zonazione geologico-tecnica in prospettiva sismica*" classifica l'areale oggetto di intervento come "*zone di tipo D- Aree sedi di discariche o riporti, zone profondamente modificate da attività antropiche. Aree interessate da instabilità generale. Amplificazione sismica locale molto elevata*". Tale amplificazione deriva dalla presenza di estesi riporti e modificazioni antropiche.

Anche nella "carta della suscettività al dissesto" del Piano di bacino è segnalata la presenza di un ampio areale classificato come "Area speciale di tipo B2-discardie dismesse e riporti antropici" che corrisponde grossomodo all'areale del PUO. L'art. 16 bis delle norme del Piano di bacino prevede che in tali zone "*...omissis... qualsiasi riutilizzo di tali areali è subordinato alla valutazione ed alla verifica preventiva, in sede di progetto, in merito all'idoneità dell'area sotto il profilo geomorfologico, idrogeologico e geotecnico alla nuova destinazione d'uso prevista. La Provincia (ora Settore Difesa del suolo di Savona) esprime parere vincolante sui progetti di cui al comma precedente valutando, sulla base delle risultanze dell'indagine di maggior dettaglio, presentata dal Comune, che analizzi gli aspetti geomorfologici, geotecnici ed idrogeologici degli areali, la compatibilità della realizzazione dell'intervento, previsto dallo strumento urbanistico comunale, con le condizioni accertate*".

E' necessario, pertanto, che il Comune a seguito della redazione di un progetto di livello definito acquisisca tale parere. A tal proposito in conformità ai contenuti dei commi 5 e 6 dell'art.16bis si segnala che l'intervento in esame dovrà essere integrato con la documentazione tecnica di seguito riportata, atta a consentire l'espressione del parere geomorfologico di competenza del Settore difesa del Suolo di Savona:

- relazione tecnica redatto da un professionista abilitato ai sensi di legge, con descrizione delle opere oggetto di parere così come sono stata individuate nella TAV 3_2 e le modalità esecutive, anche di tipo provvisoria previste dal progetto, richiamando le indicazioni fornite dalla documentazione di carattere geologico. La documentazione progettuale dovrà

comprendere stralcio della carta della suscettività dei versanti dei Piani di Bacino vigenti, contenente l'esatta ubicazione delle opere da eseguirsi;

- adeguata documentazione che chiarisca che le indagini geognostiche dirette e indirette effettuate sono sufficienti per la definizione del modello geologico, idrogeologico e geotecnico del sottosuolo necessari alla progettazione di livello definitivo;
- la relazione geologica e geotecnica dovranno essere redatte per ogni lotto interferente con l'area B2 indicando in premessa le caratteristiche essenziali degli interventi di progetto. La relazione geologica e geotecnica di livello definitivo redatto in ottemperanza ai contenuti del DM 17/01/2018 devono costituire documento progettuale idoneo per il rilascio della concessione ad edificare;
- redazione della relazione geotecnica che dovrà comprendere problemi geotecnici e scelte tipologiche in funzione della interazione tra la falda e il lotto 3; caratterizzazione fisica e meccanica dei terreni; definizione dei valori caratteristici dei parametri geotecnici, verifiche della sicurezza e delle prestazioni; identificazione dei relativi stati limite; approcci progettuali e valori di progetto dei parametri geotecnici; modelli geotecnici di sottosuolo e metodi di analisi; risultati delle analisi e loro commento.

Dal punto di vista della pericolosità idraulica, esaminando la "carta delle fasce di inondabilità" del Piano di bacino, emerge che il settore nord-occidentale del PUO interferisce con una zona classificata come "fascia C". Come meglio esplicitato nella "relazione generale" del Piano, tale fascia si riferisce ad un'"area scolante urbana", si tratta quindi di una zona soggetta ad allagamenti dovuti all'insufficienza della rete di drenaggio urbana e non dovuta alla presenza di un corso d'acqua insufficiente. La norma di fascia C del Piano di bacino prevede che in tale zona "è consentito ogni tipo di intervento purché realizzato con tipologie costruttive finalizzate alla riduzione della vulnerabilità delle opere e, quindi, del rischio per la pubblica incolumità, e coerenti con le azioni e misure di protezione civile previste dal Piano e dai piani di protezione civile comunali".

Pertanto, nel settore del PUO ricadente in fascia C è necessario tener conto di tali prescrizioni.

Infine, nel settore orientale del PUO si rileva la presenza di un piccolo corso d'acqua. La superficie di tale rivo è inferiore a 0,1 kmq pertanto, in base alle disposizioni del Regolamento Regionale n. 3/2011 e s.m.i., viene classificato come "minuto" e prevede una fascia di inedificabilità pari a 3 metri. Dall'esame del PUO sembrerebbe non essere previsto alcun intervento edilizio all'interno di tale fascia.

Concluso l'esame degli aspetti relativi alla Pianificazione di bacino, si analizza la documentazione geologica allegata al progetto in esame e costituita da una relazione geologica e da alcuni elaborati cartografici a firma del geol. Vezzaro.

Nella carta di analisi è riportata l'ubicazione delle indagini geognostiche pregresse (svolte soprattutto nel 2011 e localizzate principalmente nel settore orientale dell'area in oggetto) e di quelle svolte tra fine 2018 ed inizio 2019.

Il PUO del 2011 prevedeva la realizzazione di interventi edilizi localizzati soprattutto nella parte orientale del perimetro del PUO, per tale motivo la maggior parte delle indagini geognostiche era stata localizzata in questo settore. Al contrario, il PUO del 2017 non prevede alcun intervento edificatorio in tale settore, infatti la maggior parte delle volumetrie saranno realizzate nella parte centrale ed occidentale dell'areale del PUO.

Complessivamente le indagini geognostiche pregresse nell'area in oggetto sono consistite in:

- n° 2 sondaggi con prove SPT e prove di permeabilità Lefranc;
- n° 5 sondaggi a carotaggio continuo con prove SPT e prelievo di campioni con esecuzione di n° 5 curve granulometriche sui sedimenti;
- n° 2 prove geofisiche HVSR;

- n° 4 stese sismiche tomografiche onde P;
- n° 10 MASW per misurazione profili Vs;
- n° 4 stazioni di rilevamento geomeccanico classificazione di Bieniawski.

In base alle risultanze di tutte queste indagini, integrate da altri 4 sondaggi a rotazione e da 4 stese MASW eseguiti tra fine 2018 ed inizio 2019, è stato possibile ipotizzare la seguente stratigrafia:

- dal p.c. fino a 5 metri: terreni di riporto che caratterizzano tutta la zona a valle dell'Aurelia
- da 5 fino a 13-18 metri: depositi marini, si tratta essenzialmente di sabbie limose con passate ghiaiose
- oltre i 13-18 metri: substrato, verso levante si tratta dei calcari marnosi del Flysch di San Remo, mentre nella parte più ad occidente si trovano depositi compatti limo-argillosi che, verso mare, passano a limi argillosi a materiale lapideo grossolano.

Per tutti i livelli stratigrafici, si tratta sempre di profondità medie tra tutte quelle determinate in vari punti dell'areale del PUO.

Correlando i risultati delle prove MASW con le stratigrafie dei 4 sondaggi più recenti, è stato possibile suddividere l'areale in due settori a cui associare due diverse categorie di suolo.

Per tutte le aree della banchina ad esclusione del molo principale:

CATEGORIA DI SOTTOSUOLO E: *Terreni con caratteristiche e valori di velocità equivalente riconducibili a quelle definite per le categorie C o D, con profondità del substrato non superiore a 30 m.*

Per le aree del molo principale:

CATEGORIA DI SOTTOSUOLO C: *Depositi di terreni a grana grossa mediamente addensati o terreni a grana fina mediamente consistenti con profondità del substrato superiori a 30 m, caratterizzati da un miglioramento delle proprietà meccaniche con la profondità e da valori di velocità equivalente compresi tra 180 m/s e 360 m/s.*

Sulla base della categoria di suolo e topografica si sono ricavati i parametri sismici calcolati mediante il foglio di calcolo ministeriale SPETTRI - NTC ver. 1.0.3:

- categoria di sottosuolo E, categoria topografica T1
- categoria di sottosuolo C, categoria topografica T1

In riferimento agli aspetti sismici, si segnala che il Comune di Andora è stato classificato come "zona 2" ai sensi della DGR 216/2017.

Nella relazione geologica è stata valutata anche la possibile liquefazione dei terreni. Con il programma di calcolo LIQUITER della Geostru sono state eseguite le verifiche di suscettività alla liquefazione dei terreni sabbiosi, analizzando i risultati derivanti dalle prove in sito e di laboratorio. Il rischio di liquefazione per le sabbie sottostanti la colmata portuale è risultato basso.

Il geologo Vezzano, comunque, prescrive che in fase di redazione del progetto definitivo ed esecutivo il progettista geotecnico dovrà eseguire ulteriori specifiche valutazioni in relazione alla tipologia ed importanza delle opere da realizzare.

Infine, relativamente alle quote della falda freatica, i piezometri collocati in sito hanno evidenziato la presenza di una falda degradante verso il mare presente all'interno dell'ammasso roccioso sul versante soprastante il porto ed il cui battente idrico si attesta ad un livello compreso tra +3/+4 metri rispetto al livello medio marino fino ad arrivare a coincidere con quota zero in corrispondenza della banchina.

Concluso l'esame della "carta di analisi" viene analizzata la "carta di sintesi" che evidenzia le aree con problematiche geologiche-geotecniche e sismiche omogenee.

Gli edifici previsti interessano sia i terreni sciolti sia il substrato roccioso. Tranne l'autorimessa, tutti gli edifici previsti comportano ridotti carichi sul terreno che andranno ad interessare solo il livello dei riporti.

Il livello di fondo scavo per l'autorimessa, invece, è al di sotto del livello di falda.

Le problematiche più significative si potrebbero verificare proprio in corrispondenza dello scavo per la realizzazione di tale autorimessa sia per la diversa tipologia dei terreni di fondazione (la porzione di fabbricato a monte andrà ad insistere direttamente sul substrato roccioso, la porzione di valle andrà ad insistere sui depositi alluvionali pertanto appare opportuno che la parte di valle venga fondata su pali immorsati nel sottostante substrato, così come prescrive il geologo) sia per la presenza della falda e del mare.

Pertanto, è necessario prevedere un'adeguata opera di confinamento della struttura rispetto al livello di falda, inoltre dovrà essere valutato se la realizzazione dell'autorimessa, causando l'innalzamento del livello della falda acquifera a monte dell'opera, possa provocare danni all'esistente.

In fase di redazione del progetto definitivo ed esecutivo, è necessario approfondire le problematiche di cui sopra in merito principalmente alla verifica della capacità portante dei terreni, alla verifica di stabilità dei fronti di scavo, alle valutazioni sulla falda e relativa interferenza con gli scavi, alle valutazioni sulle interferenze tra gli scavi e gli edifici che saranno via via realizzati e prevedere un programma dei monitoraggi da attuarsi in corso d'opera. Queste ulteriori considerazioni permetteranno di predisporre adeguate norme geologiche di attuazione del PUO.

In conclusione:

- In riferimento agli aspetti idraulici, non si segnalano criticità significative.
- In riferimento agli aspetti geologici-geomorfologici, le problematiche vengono evidenziate nella relazione geologica a firma del geol. Vezzano e riguardano essenzialmente gli aspetti sismici e le fasi esecutive degli interventi previsti nel PUO.
- Attualmente, in corrispondenza dell'areale del PUO, nessuna popolazione è esposta al rischio idrogeologico.
- Inoltre per quanto riguarda il consumo di suolo, è prevista la realizzazione di nuovi fabbricati in aree ad oggi gerbide e la sostituzione di edifici esistenti con nuovi fabbricati. In totale, su quasi 75000 mq il consumo di suolo è pari a circa 5000 mq (circa il 6%).

4. Rumore

Nello SPA il proponente specifica che il nuovo insediamento sarà compatibile con il clima acustico dell'area e che non vi saranno impatti negativi per il comparto rumore. Si ritiene tuttavia che tale assunzione debba essere supportata da una valutazione previsionale di impatto acustico, non potendo escludere a priori che non vi siano attività rumorose nell'ambito dell'area portuale. Lo studio acustico dovrà inoltre considerare gli effetti del traffico indotto, nonché valutare gli impatti in fase di cantiere.

5. Suolo (Gestione dei materiali da scavo e Bonifiche)

Si prevedono movimentazioni di terre e rocce dell'ordine di 13.500 m³ ma non è disponibile un Piano di utilizzo delle terre scavate, poiché il proponente riferisce che tale materiale verrà in parte riutilizzato per le sistemazioni di progetto.

Si sottolinea che le informazioni fornite dal proponente riguardo alla tematica della gestione delle terre e rocce da scavo non sono sufficienti per condurre una valutazione, pertanto la tematica deve essere approfondita. Ai fini del riutilizzo in sito si rende comunque necessaria una caratterizzazione del materiale di scavo attraverso un adeguato numero di sondaggi, campioni ed analisi chimiche e granulometriche, conformi alla normativa vigente per i suoli e i terreni di riporto. Qualora il materiale debba essere gestito come sottoprodotto è necessario che il proponente presenti un Piano di utilizzo ai sensi del DPR n. 120/2017, comprensivo di verifiche della compatibilità dei materiali con gli utilizzi previsti, percorsi e modalità di trasporto, destinazioni finali ed eventuali siti di deposito intermedio.

Secondo lo Studio preliminare ambientale non sussistono problematiche rilevanti sotto il profilo ambientale, tuttavia qualora il materiale di scavo non sia idoneo e debba essere trasportato fuori dal sito dovrà essere valutato l'impatto del traffico indotto legato al trattamento e trasporto di tali materiali.

Relativamente al comparto bonifiche dall'analisi degli elaborati progettuali si rileva la contraddizione tra i contenuti riportati in riferimento alla specifica tematica "Contaminazione dei suoli e bonifiche", laddove nell'Elaborato 3 par. 3.1.3 - Contaminazione di suoli e bonifiche si riporta che "Non sono evidenziate in comune di Andora aree iscritte nell'Anagrafe dei siti contaminati", invece, nell'Elaborato 9 al par. 2.2.2.3 - Contaminazione di suoli e bonifiche si riferisce "Nel comune di Andora sono presenti siti individuati dall'Anagrafe regionale dei siti da bonificare e dei siti con in corso bonifiche".

Si precisa che l'Anagrafe dei siti da bonificare, consultabile anche tramite cartografia al seguente link <http://www.banchedati.ambienteinliguria.it/index.php/territorio/anagrafe-sitida-bonificare> evidenzia nel territorio del Comune di Andora la presenza di siti da bonificare che, tuttavia, non risultano localizzati in prossimità dell'area in esame.

Tutto ciò premesso non consente, tuttavia, di escludere la presenza di siti su cui sia stata avviata una procedura di bonifica in corrispondenza dell'area su cui è prevista l'esecuzione del progetto in esame. In tal senso nulla è specificato nella relazione e, pertanto, si precisa che qualora procedure di bonifica o messa in sicurezza siano state avviate in tale area, tutte le attività e le opere da porre in essere secondo quanto previsto dal progetto in esame dovranno essere realizzate in modo da non interferire con le attività di bonifica e messa in sicurezza. Qualora tale condizione si verifichi dovrà essere adeguatamente riportata nella relazione;

6. Rifiuti

Nella parte di "verifica di coerenza" si fa ancora riferimento al precedente Piano Provinciale e non al Piano Regionale rifiuti del 2015 e al successivo Piano d'Area della Provincia di Savona, poi confluito nel Piano d'Ambito. Inoltre la parte descrittiva di cui a pag. 24 si ritiene debba essere adeguata con i dati e le informazioni più aggiornate, considerando tra l'altro che il comune di Andora è uno di quelli che con il 2021 passerà nella gestione della Provincia di Imperia come da accordi a livello di Autorità d'Ambito regionale in materia di rifiuti.

I rifiuti urbani saranno raccolti in isole ecologiche di prossimità, che conterranno almeno 2 contenitori per rifiuti misti, 1 contenitore per la plastica e lattine, 1 contenitore per la carta e 1 contenitore per il vetro.

Dai dati del Censimento Rifiuti degli ultimi anni, per il Comune di Andora risulta una percentuale di raccolta differenziata pari circa al 35%, pertanto molto al di sotto dell'obiettivo di legge fissato al 65%. Si raccomanda pertanto per le aree in oggetto di mettere in atto modalità di raccolta conformi al Piano d'Area della Provincia di Savona approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n.43/2018, al fine favorire il raggiungimento dell'obiettivo sopra indicato.

7. Paesaggio

L'intervento in argomento era stato a suo tempo valutato dal Settore Tutela del paesaggio, demanio marittimo e attività estrattive in una precedente versione, assai più incidente per quanto attiene all'impatto volumetrico e paesaggistico. Tenuto conto dei documenti resi disponibili nel procedimento di VIA si prende atto delle modifiche ed integrazioni apportate, che hanno portato in ultimo ad un affinamento sia in termini progettuali che di ricaduta sul paesaggio di quanto a suo tempo presentato per le verifiche territoriali, urbanistiche e paesaggistiche, in parte già espletate, che hanno evidenziato la competenza della C.A. per quanto attiene alle prime due componenti e quella ministeriale per quanto attiene all'approvazione definitiva, atteso trattasi di procedura di VIA Nazionale. La Regione aveva a suo tempo valutato positivamente (anche in termini paesaggistici)

un progetto assai più incidente e ben articolato che prevedeva una massiva concentrazione volumetrica nelle aree subito a levante dell'ingresso al porto, con la realizzazione di una vasta piastra al piede per ospitare i più disparati servizi (parcamenti, auditorium, etc.) e concentrare sulla parte a sveltare la parte alberghiera e la parte a residence. Il nuovo progetto abbandona totalmente tale impostazione ed in una prima fase venivano proposte disarmanti strutture prefabbricate che non connotavano assolutamente l'intervento nel delicato areale. A seguito del confronto diretto con lo scrivente Settore e con il Settore Urbanistica, lo stesso progetto sviluppava corrette configurazioni compositive, con una diversa distribuzione a ricreare una piazza circondata per tre lati dalle volumetrie, configurate con elementi lignei ed utilizzo di curtain wall a verde verticale al fine di minimizzare l'incidenza delle strutture a parcheggio.

A questa diversa configurazione si aggiungeva lo studio del verde a contorno con utilizzo di viali alberati, aiole a duna per massimizzare la loro percezione e sistematico utilizzo di ombreggianti ad ospitare una collezione di Bouganvillee e pannelli captanti (fotovoltaico microcristallino o amorfo), che hanno reso il tutto sufficientemente strutturato e ben inserito nel contesto, mitigandone l'effetto industriale (e slegato dal contesto) della proposta originaria.

CONCLUSIONI

Nell'ambito dell'attività svolta per la predisposizione del presente contributo è emerso che lo Studio Preliminare Ambientale e la documentazione disponibile è carente nel fornire tutti gli elementi necessari alla valutazione dell'intervento. In particolare si evidenziano di seguito alcuni aspetti ambientali e di progettazione di cui si richiedono approfondimenti e modifiche:

- relativamente al comparto Acque - Aspetti idraulico-marittimi si richiede che: A) venga modificato il cronoprogramma anticipando le opere di messa in sicurezza dei moli di sopraflutto e sottoflutto (lotto 8), in quanto interventi necessari a garantire la sicurezza delle banchine retrostanti e quindi necessariamente propedeutici alla realizzazione dei lotti 1 e 6; B) vengano approfonditi, anche dal punto di vista progettuale, gli aspetti legati alla depurazione delle acque reflue, al fine di individuare le corrette modalità di superamento delle relative criticità, sia già note che emerse in sede di esame della documentazione proposta;
- relativamente a comparto Aria e Rumore si richiede che venga effettuata una valutazione previsione dell'impatto acustico e valutati gli impatti sulla qualità dell'aria e rumore generalati dal traffico indotto dall'opera nonché gli impatti in fase di cantiere;
- relativamente al comparto Suolo si richiedono approfondimenti della gestione del materiale da scavo sia nell'ipotesi di riutilizzo in sito, sia qualora debba essere gestito come sottoprodotto (si rimanda al paragrafo n. 5 della presente nota) e dei chiarimenti sui siti da bonificare.

A disposizione per ogni chiarimento, si porgono cordiali saluti

IL VICE DIRETTORE GENERALE AMBIENTE
(dott.ssa Cecilia Brescianini)

