



Ministero dell'ra Transizione Ecologica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

Parere n. 235 del 26 aprile 2021

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità a VIA</i></p> <p>Porto di Andora. Approvazione P.U.O. a modifica dello SUA approvato con provvedimento finale in data 16/03/2010 - distretto di trasformazione TR CO 2 in aggiornamento al P.U.C.</p> <p>ID_VIP: 5387</p>
Proponente:	Comune di Andora

La Sottocommissione VIA e VAS

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i. (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione e modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;

- il Decreto n. 6043 del 11/10/2019 con il quale il Presidente della Giunta Regionale della Liguria ha designato, quale rappresentante regionale nella Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, la dott.ssa Cecilia Brescianini, Direttore Generale Ambiente della Regione Liguria;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;

- il D. Lgs. n. 152/2006, come novellato dal D. Lgs. del 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:

- l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” *m) Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;
- l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate*

in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi” (comma 5);

- gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall’art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19*” e All. V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19*”;

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell’articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;

- le Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU) e in generale le Linee Guida della Commissione Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;

- Linee guida nazionali per la Valutazione di Incidenza del 2019 di cui all’”Intesa, ai sensi dell’articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sulle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VInCA) - Direttiva 92/43/CEE “HABITAT” articolo 6, paragrafi 3 e 4”;

- Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006, D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.);

- Delibera del Consiglio del Sistema Nazionale per la Protezione dell’Ambiente del 09/05/2019, doc. n. 54/2019 concernente “Linea guida sull’applicazione della disciplina per l’utilizzo delle terre e rocce da scavo”;

RILEVATO che:

- Con nota n. 14344 del 25/06/2020, acquisita al prot. 53303/MATTM del 9/07/2020, il Comune di Andora ha presentato istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente al progetto “*Porto di Andora. Approvazione PUO a modifica dello SUA approvato con provvedimento finale in data 16/03/2010 - distretto di trasformazione TR CO 2 in aggiornamento al PUC.*”, da realizzarsi nel Comune di Andora (SV);

- Con nota n. 55214/MATTM del 16/07/2020, la Divisione ha comunicato la non procedibilità dell’istanza, in quanto la documentazione fornita risultava carente in alcuni aspetti; con nota n. 18152

del 6/08/2020, acquisita al prot. n. 63948/MATTM del 12/08/2020, il Proponente ha perfezionato l'istanza, inviando nuova documentazione;

- Con nota prot. n. 666997/MATTM, acquisita al prot. n. 2620 del 31/08/2020, verificata la completezza della documentazione trasmessa, la Divisione ha comunicato al Proponente e alle Amministrazioni in indirizzo, la procedibilità dell'istanza, riservandosi comunque di verificare se la documentazione amministrativa e il versamento dell'onere istruttorio siano conformi a quanto stabilito dall'art. 2 comma 1, lettera b) del Regolamento adottato con Decreto n. 1 del 4/01/2018;

- Con la stessa nota, la Divisione ha comunicato che, conformemente a quanto stabilito dal comma 2 dell'art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006, è stato pubblicato sul sito web dell'Autorità competente, alla pagina <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7504/10859>, lo Studio preliminare ambientale comprensivo della documentazione a corredo dello stesso, chiedendo nel contempo alla Regione Liguria se intende evidenziare il concorrente interesse regionale, finalizzato all'integrazione in sede istruttoria della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS;

- Con nota prot. n. 71601/MATTM del 15/09/2020, acquisita al prot. n. 2813/CTVA del 15/09/2020, la Divisione ha inoltrato la nota trasmessa dalla Regione Liguria e acquisita al prot. 68688/MATTM del 4/09/2020, con cui la stessa Regione Liguria ha manifestato il concorrente interesse regionale relativamente al progetto in argomento, al fine della integrazione, in sede istruttoria, della Commissione tecnica di verifica di impatto ambientale con il componente designato da Regione Liguria;

- Con nota prot. n. PG/2020/335381 del 15/10/2020, acquisita al prot. n. 3258/CTVA del 15/10/2020, la Regione Liguria ha comunicato la necessità di integrazioni, stante la carenza della documentazione presentata dal Proponente;

- Con nota prot. n. 93669/MATTM del 16/11/2020, acquisita al prot. N. 3699/CTVA del 16/11/2020, la Divisione ha comunicato al Proponente che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha comunicato, con nota prot. n. 3587/CTVA del 9/11/2020, acquisita con prot. n. 91622/MATTM del 9/11/2020, la necessità di acquisire le integrazioni richieste dalla Regione Liguria con nota prot. n. 335181 del 15/10/2020 pubblicata sul sito MATTM, oltre che alcune ulteriori integrazioni. Atteso che tra le integrazioni richieste vi è lo studio per la valutazione di incidenza e che pertanto si dovrà procedere all'integrazione procedurale ai sensi dell'art. 10 comma 3 del D. Lgs. n. 152/2006, la Divisione ha altresì comunicato che si provvederà a riaprire le consultazioni del pubblico ai sensi dell'art. 19 comma 4 del D. Lgs. n. 152/2006. La documentazione integrativa dovrà essere fornita entro e non oltre 45 giorni naturali e consecutivi a decorrere dalla data di protocollo della presente richiesta, come stabilito dal D. Lgs. n. 152/2006, nella formulazione previgente alle modifiche apportate dalla Legge 11 settembre 2020, n. 1120;

- Con nota prot. n. 30634 del 22/12/2020, acquisita al prot. n. 4390/CTVA del 23/12/2020, il Comune di Andora ha richiesto una proroga di 90 giorni al fine di poter conseguire tutta la documentazione richiesta;

- Con nota prot. n. 1544/MATTM del 11/01/2021, acquisita al prot. n. 80/CTVA del 11/01/2021, la Divisione, ai sensi dell'art. 19, comma 6, del D. Lgs. n. 152/2006, ha concesso un'ulteriore proroga di 90 giorni dei termini per la consegna della documentazione richiesta;

- Con nota prot. n. 34961/MATTM del 06/04/2021 acquisita al prot. n. 1715/CTVA del 06/04/2021, la Divisione ha comunicato che con nota prot. n. 7523 del 24/03/2021, acquisita al prot. n. 32744/MATTM del 29/03/2021, il Comune di Andora ha fornito riscontro alla richiesta di

integrazioni di cui al prot. n. 93669/MATTM del 16/11/2020, acquisita al prot. n. 3699/CTVA del 16/11/2020, e che la documentazione integrativa suddetta è disponibile sul sito web dell’Autorità competente alla pagina <https://va.minambiente.it/it/IT/Oggetti/Documentazione/7504/10859>;

CONSIDERATO che sono pervenute le seguenti osservazioni:

- Osservazione del WWF, Prot. 167 ep Savona, li 08/09/2020, acquisita al prot. n. 69851/MATTM del 9/09/2020;
- Osservazioni della Regione Liguria con nota prot. n.PG/2020/335381 del 15/10/2020, acquisita al prot. n. 3258/CTVA del 15/10/2020;
- Richiesta prot. n. 25677 del 03/09/2020 della Direzione Generale Archeologia, belle arti e Paesaggio, Servizio V, alla Sovrintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Imperia e Savona di valutare la documentazione presentata dal Proponente e trasmettere le proprie osservazioni, indicando se il progetto proposto produce potenziali impatti significativi sui beni culturali e sul paesaggio anche nelle aree circostanti tanto da dover essere assoggettato a VIA;

CONSIDERATO:

- che la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste:

- Elab. 1 Relazione generale
- Elab. 2 Norme tecniche di attuazione
- Elab. 3 Verifica di assoggettabilità VAS rapporto preliminare
- Elab. 4 Relazione Geologica e Geotecnica-integrazioni
- Elab.. 5 documentazione fotografica 2019
- Elab. 8 Relazione Opere Marittime
- Allegato all elab 8 HSM822 19 RELAZIONE-REV00
- Elab. 10 Computo Metrico Estimativo a corpo
- Tav. 1 Inquadramento cartografico
- Tav. 2 Stato attuale planimetria generale, Tav. 2.1 prospetti sezioni, Tav. 2.2 planimetria sottoservizi impianto elettrico, Tav. 2.3 planimetria reti sottoservizi acque nere acquedotto
- Tav. 3 Progetto planim. Generale, Tav. 3.1 prospetti sezioni, Tav. 3.2 planim. Gen individuazione LOTTI
- Tav. 4 lotto 1 servizi portuali sedi Ama e Guardia Costiera, Tav. 4.1 Servizi portuali cave bateaux e servizi
- Tav. 5 sistemazioni esterne
- Tav. 6 lotto 3 parcheggio piante. Tav. 6.1 lotto 3 parcheggio sezioni e prospetti
- Tav. 7 lotto 4 commerciale direzionale pubblici esercizi
- Tav. 8 lotto 5 pescatori
- Tav. 9 cantiere

- Tav. 10 Planimetria di raffronto attuale progetto, Tav. 10.1 Planimetria di raffronto approvato variante
- Tav. 11 Impianto elettrico, Tav. 11.1 Reti sottoservizi acquedotto
- Tav. 12 plan. Barriere arch.
- Tav 13 Fotoinserimenti, Tav 13.1 Fotoinserimenti confronto
- Tav. 14 zonizzazioni standard
- Tav. 15 opere_marittime
- Tav. 16 travel_lift
- Tav. 17 su batimetriche
- Elab. 9 Studio Preliminare Ambientale
- D1 - sezioni di dragaggio molo sanità (17/11/2011)
- D2 - sezioni di dragaggio molo vecchio (17/11/2011)
- D3 - MODALITA' DI ESECUZIONE DEI DRAGAGGI (17/11/2011)
- D4 - CASSA DI COLMATA (17/11/2011)
- E - Studio di prefattibilità ambientale (17/11/2011)
- parere comitato del 22.06.2012 (22/06/2012)
- Studio Prel Ambientale rev0 (06/04/2020)

DATO ATTO che:

il progetto proposto per la verifica di assoggettabilità a VIA rientra tra le tipologie elencate nell'Allegato II bis, Parte Seconda del D. Lgs. n. 152/2006, punto 2, lettera h) – *Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possano avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi*”;

RILEVATO, per quanto concerne gli aspetti programmatici e progettuali, che:

- Premessa
- La relazione generale, prevista dall'art. 50 della L.R. n. 36/97, redatta dai tecnici del settore urbanistica del Comune di Andora, descrive i contenuti del P.U.O. (Piano Urbanistico Operativo) di iniziativa pubblica denominato “P.U.O. a modifica dello SUA approvato con provvedimento finale in data 16.03.2010 – Distretto di Trasformazione TR-CO2 in variante al P.U.C.”. Trattasi di un'area con una superficie di circa 130.565 m², comprensiva di specchi acquei e superfici. La superficie complessiva esclusi gli specchi acquei è quindi pari a circa m² 56.486 di cui circa 54.902 a disposizione del Comune di Andora pari a circa. 97% del totale.
- La zona in oggetto, compresa nell'ambito di Capo Mele a levante della città di Andora, è compresa fra il tracciato dell'Aurelia e il porto. Si tratta di un'area di c.a. 130.000 m² attualmente destinata a servizi connessi con il porto e a parcheggio, che comprende il molo di sottoflutto, il molo di sopraflutto e l'area di mare tra loro compresa. La zona ospita anche l'attuale sede locale della Guardia Costiera, l'ufficio dell'AMA società di gestione del porto, il Circolo nautico, alcuni spazi dedicati alle attività dei pescatori, una struttura coperta per manifestazioni pubbliche, alcuni prefabbricati precari ospitanti sedi di associazioni sportive e turistiche e aree destinate a parcheggio pubblico. L'attuale accesso veicolare e carrabile al porto è posizionato a ponente, a circa m 3,00 s.l.m.

- Per quanto concerne la rete della fognatura nera si individuano: tre rami al servizio del porto; un ramo per le cale/bar, etc. lungo il molo di ponente servito da pompa di sollevamento; un ramo per area pescatori, servito da una pompa di sollevamento; un ramo per capitaneria/uffici, a caduta.
- I rami si congiungono all'interno del porto e immettono nella condotta che esce a ponente, al servizio delle spiagge. All'interno dell'area del P.U.O. si individua anche la condotta di scarico a mare (\varnothing mm 400, in pressione), che arriva dalla centrale a monte dell'Aurelia e va a scaricare a mare a levante del porto a circa m 1.500,00 dalla costa.
- Per quanto concerne la rete acque bianche, non esistono condotte all'interno del porto, il deflusso è naturale a mare. La rete acquedotto consta di una fornitura in ingresso da ponente (spiagge), con distribuzione interna in più rami al servizio di cale/negozi, uffici, area pescatori, tutti i moli e pontili.
- Inquadramento territoriale, programmatico e normativo: secondo il Proponente:
 - P.T.C.P. (Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico della Regione Liguria): il P.U.O. è conforme al P.T.C.P. in quanto consegue l'adeguamento dell'impianto portuale sia sotto il profilo funzionale quanto sotto quello paesistico ambientale e riduce ampiamente le volumetrie e le aree di scavo;
 - P.T.C. (Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona): il P.U.O. è conforme al P.T.C. in quanto, pur prevedendo la non realizzazione delle strutture ricettive (albergo e RTA) che erano previsioni urbanistiche, risulta compatibile per numerosi aspetti;
 - Piano di Bacino: non risultano vincoli ostativi ma in ogni caso si fa riferimento alla Relazione Geologica in cui viene trattato l'argomento;
 - P.U.C. (Piano Urbanistico Comunale): il P.U.O. riprende integralmente le indicazioni della Variante al P.R.G. approvata nel 2004;
 - Vincolo ambientale-paesistico (l'area in oggetto è vincolata ai sensi dell'art. 142, comma g, D. Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 e del D.M. del 4 febbraio 1956);
 - Vincolo idrogeologico: l'ambito di P.U.O. non è sottoposto a vincolo idrogeologico;
 - Aree naturali protette: l'area di P.U.O. non ricade all'interno di aree provinciali protette;
- Inquadramento progettuale.
- Sinteticamente il progetto si compone dei seguenti interventi:
 - Realizzazione dei servizi portuali sedi di AMA e Guardia Costiera, potenziamento dei servizi gestione porto;
 - Delocalizzazione e potenziamento della cantieristica navale;
 - Realizzazione di spazi commerciali, direzionali, e pubblici esercizi;
 - Realizzazione di edificio per ospitare le attività dei pescatori professionisti;
 - Realizzazione Park in struttura;
 - Realizzazione spazio attrezzato per il deposito della nautica minore a secco;
 - Interventi di sistemazioni 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;
 - Razionalizzazione e potenziamento dei pontili di attracco dei natanti;

- Il P.U.O. identifica gli interventi in Lotti, come di seguito sintetizzati, per facilitare la sua attuazione in merito sia ai tempi di esecuzione sia ai finanziamenti delle singole tipologie di intervento. Il P.U.O., essendo di iniziativa pubblica, potrà essere finanziato da investimenti pubblici del Comune di Andora o altri enti pubblici, diretti o da bandi regionali o comunitari che saranno ammissibili per le opere previste. Inoltre altra possibile fonte di finanziamento è il ricorso alla finanza di progetto o il partenariato pubblico privato, ai sensi del vigente codice degli appalti o altre forme similari, che consentirebbe di attivare diversi procedimenti per i singoli lotti.
- Lotto 1 – servizi portuali.

Il lotto prevede una serie di manufatti edilizi:

 - o Servizi portuali: sede della società AMA di circa m² 425,00 e della locale Guardia Costiera, con superficie agibile di circa m² 227,00. L'edificio è realizzato in bioedilizia con la facciata principale per la parte della società AMA con grandi superfici vetrate integrata con sistemi in legno alluminio, mentre per la parte della Guardia Costiera il legno è il materiale principale di rivestimento. In copertura sono collocati pannelli fotovoltaici e solari, con il locale tecnico per alloggiamenti impianti.
 - o Servizi gestione porto: si compongono dei seguenti manufatti: servizi igienici per una superficie di circa m² 84,50 a servizio della spiaggia e del porto e l'altro sulla diga di sopraflutto per una superficie di circa m² 89,00; servizi di gestione porto per il controllo del traffico in transito di circa m² 70,00, per sede circolo nautico di circa m² 137,00 per ufficio, locale tecnico, magazzino, spogliatoi e magazzino riservato alla Capitaneria di Porto di Savona di circa m² 25,00. I manufatti edilizi sono realizzati in blocchetti splittati autoportanti con copertura piana, in parte con pannelli solari e fotovoltaici, e un rivestimento esterno in magatello polimerico color tabacco.
- Lotto 2 – sistemazione aree esterne.

La sistemazione delle aree esterne comprende i seguenti interventi:

 - o area portuale: realizzazione di superfici carrabile che individua la viabilità interna costituita da tappetino in bitume per una superficie di circa m² 7.936,00, realizzazione di viabilità pedonale e area pedonale, per una superficie di circa m² 14.663,00, di cui circa m² 8.000,00 di spazi per eventuali manifestazioni sviluppata tra la viabilità di accesso di ponente, la banchina, gli spazi commerciali, il Park e l'edificio pescatori; la copertura pensile della zona park a raso nell'area servizi portuali (AMA e Guardia Costiera) consente l'installazione di pannelli fotovoltaici a servizio inoltre di colonnine per ricarica auto elettriche; l'arredo urbano comprende spazi verdi, illuminazione pubblica e attrezzature nautiche (bitte);
 - o area al contorno: realizzazione di collegamento ciclopedonale con la passeggiata e la spiaggia a levante del porto con la possibilità di interscambio con fermata autobus di linea direzione ponente/levante, realizzazione di viabilità carrabile a monte dell'area portuale per gli accessi al Park e alla zona di levante per gli operatori del commercio/direzionale, della pesca, della nautica minore e delle associazioni sportive, sistemazione e messa in sicurezza delle scarpate.
- Lotto 3 – Park.
 - o Il P.U.O. prevede la realizzazione di un Park in struttura sviluppato su cinque livelli, il primo piano è interrato, il piano terra è in quota con la viabilità a monte (contro terra) e poi si sviluppano i successivi tre piani per una superficie a piano di circa 2.458,40 m², per un totale di 415 posti auto. Parte della copertura è progettata a giardino pensile

per ridurre ulteriormente l'impatto visivo. La struttura portante è in acciaio e isolai sono realizzati con speciali elementi in cls già prefabbricati e assemblati in loco, che non necessitano di ulteriori lavorazioni. La facciata sud, prospiciente la banchina, presenta porzioni rivestite da pareti verdi di diverse tipologie di buogaville; al piano terra, sono presenti in corrispondenza di due delle tre pareti verdi n. 2 blocchi di servizi igienici,

- Lotto 4 – commerciale direzionale pubblici esercizi.
 - o Il lotto prevede la realizzazione di spazi commerciali – direzionali – pubblici esercizi dislocati in tre blocchi per una complessiva superficie agibile di circa m² 1.936,50. La facciata principale ha grandi superfici vetrate integrate con sistemi in legno-alluminio. In copertura sono collocati pannelli fotovoltaici e solari.
- Lotto 5 – Pescatori.
 - o Attualmente il porto di Andora conta otto pescatori professionisti, che vivono prevalentemente dell'attività ittica, ma non dispone di idonee aree atte a svolgere le attività di pesca e di vendita dei prodotti della pesca. Il lotto individua una zona strategicamente situata di fronte all'area attualmente destinata all'attracco dei pescherecci ed in adiacenza a parte del park pluriplano. La struttura consiste in moduli ripetibili e ripetuti, progettati con tecniche e materiali dell'edilizia ecosostenibile. Il manufatto si sviluppa per una superficie di circa m² 519,00 ed è composto dai moduli assemblati, rivestiti con lamelle in legno con copertura inclinata in pannelli fotovoltaici a servizio dell'attività.
- Lotto 6 – Cantiere navale.
 - o È prevista la delocalizzazione con il relativo potenziamento della cantieristica navale oggi posizionata in area scoperta a ponente dell'area portuale sulla diga di sopraflutto (circa m² 735), con la realizzazione in prosecuzione delle cale esistenti di un manufatto edilizio di altezza interna all'intradosso della copertura minima di circa 4,80 m, e massima di circa 7,90 m, per una superficie agibile di circa 277,00 m². È altresì prevista un'area di pertinenza di circa 1.300 m² per le operazioni di refitting delle barche e dell'arrivo delle stesse. La copertura del capannone prevede una struttura portante lignea composta da travi in legno lamellare con andamento concavo e convesso e una copertura con manto erboso verde. Il rivestimento esterno sarà realizzato con elementi in magatello polimerico color tabacco. Inoltre è prevista un'area dedicata all'alaggio dei natanti di circa m² 100,00 in fregio all'area esterna del cantiere navale, dalla quale con un travel lift sarà possibile posizionare le barche in acqua tramite pontili dedicati alla sosta del travel lift.
- Lotto 7 – Opere a mare.
 - o Gli interventi prevedono la demolizione della scogliera per riposizionamento ormeggi pontile 13, ristrutturazione scivolo esistente diga sottoflutto, prolungamento pontili n. 21, 22, 23, realizzazione pontile galleggiante per moto d'acqua, realizzazione di pontili per travel lift, potenziamento della gru posizionata in banchina nella parte centrale del porto per l'alaggio della nautica a secco. Inoltre sono previsti interventi atti a un miglioramento ulteriore delle condizioni di agitazione interna attraverso la realizzazione di barriere antiriflettenti negli angoli opposti dello specchio acqueo sulla banchina di sopraflutto e lungo tutto il tratto dell'ex diga di sottoflutto lato levante.
- Lotto 8 – Messa in sicurezza diga sopraflutto.
 - o Il Lotto che è stato approvato in sede di SUA in data 16/03/2010 e successivamente approvato con il Progetto Definitivo di cui alla determinazione dirigenziale n. 3/2013,

prevede la messa in sicurezza di un tratto della diga di sopraflutto con la realizzazione di una berma soffolta di dimensioni di circa m 10,00 x 0,50 posizionata a una profondità variabile da m -6,00 a m -2,50, con il fine di dissipare l'energia del moto ondoso riducendo così la risalita dell'onda lungo la scarpata (run-up) e stabilizzare il piede della mantellata in massi naturali e tetrapodi, riducendo nel tempo l'entità degli assestamenti.

- Lotto 9 – Nautica minore.
 - o Il lotto prevede la sistemazione di un'area di circa m² 1.770,00 per ospitare la nautica minore a secco, così si va a liberare posti barca all'interno dello specchio acqueo che possono essere reimpiegati da altrettanti natanti con altre caratteristiche. L'intervento prevede la sistemazione dell'area con pavimentazione in bitume e la realizzazione di strutture in acciaio per collocazione dei natanti su più piani per circa n. 129 posti barca, un'area per il posizionamento dei carrelli trasportatori per utenti giornalieri. Si prevede di installare una nuova gru con portata fino a 1.000 kg
- Lotto 1A – sistemazione percorso pedonale.
 - o Il lotto prevede la realizzazione del percorso pedonale in fregio alla via Aurelia dall'ingresso dell'area portuale sino alle Rocce di Pinamare. A oggi il lotto è stato realizzato.
- Per quanto concerne le destinazioni d'uso, il P.U.O. prevede le seguenti destinazioni urbanistiche: commerciale/direzionale sup. agibile m² 1.936,50; produttivo pescatori sup. agibile m² 519,00; cantiere navale sup. agibile m² 277,00; artigianale, cale esistenti sup. agibile m² 278,00; servizi portuali: direzionale sede soc. AMA sup. agibile m² 462,00; servizi sede Guardia Costiera sup. agibile m² 226,00; servizi gestione porto sup. agibile m² 392,00 Cave bateaux (magazzini) sup. agibile m² 412,50 Park pubblici n. posti 299 sup. m² 4.175,50 di cui: in struttura n. posti 275 a raso n. posti 24, park pertinenziali: posti barca n. posti 187 sup. m² 2.475,00 di cui: in struttura n. posti 82 a raso n. posti 105 - AMA e Capitaneria n. posti 19 a raso sup. m² 257,00; pescatori n. posti 8 sup. m² 110,87 (di cui: in struttura n. posti 2, a raso n. posti 6); produttivo n. posti 3 sup. m² 38,30; park Commerciale sup. m² 1.549,20.
- Con riferimento agli standards urbanistici, le N.T.A. del P.U.C. indicano direttamente le richieste di aree pubbliche e parcheggi pubblici; in 2.052 m² di verde e 2.052 di parcheggi. In riferimento a quanto previsto dal Piano della Costa, relativamente ai parcheggi in dotazione ai posti barca, l'area portuale (specchio acqueo) è stata autorizzata prima dell'entrata in vigore del suddetto Piano, e nel progetto del presente P.U.O. sono stati confermati m² 2.275,00 di posti auto assegnati in dotazione ai posti barca e aggiunti m² 200,63 (14 posti auto) a seguito dell'ampliamento dei posti barca (n. 22 posti barca). I parcheggi pubblici previsti dal presente P.U.O. per una sup. di circa m² 4.175,50 soddisfano ampiamente quanto dovuto per le destinazioni commerciali e produttive.
- Con riferimento all'aggiornamento del P.U.C. Il P.U.O. è in aggiornamento alla disciplina urbanistica vigente ai sensi dell'art. 43 della L.R. n. 36/97, in quanto:
 - o non prevede la realizzazione delle strutture a destinazione turistico ricettivo previste dalla scheda di P.U.C. e dal P.U.O. approvato che consistevano in due strutture turistico – ricettive, un albergo da 60 camere e una Residenza Turistica Alberghiera da 15 unità abitative; la non realizzazione delle strutture turistico ricettive comporta la modifica della tabella di cui all'art. 6 delle Norme per Attività Turistiche-Ricettive di PUC, determinando la riduzione dei posti letto per alberghi da 787 a 667 e per RTA da 633 a 602.
 - o non prevede di realizzare la struttura adibita ad Auditorium;

- i servizi connessi all'attività portuale non sono collocati nella zona di "concentrazione dei servizi" bensì in parte collocati a ponente e in parte sia sulla diga di sopraflutto sia sulla diga di sottoflutto;
- la realizzazione delle strutture commerciali/direzionali/pubblici esercizi comporta la modifica delle Norme Urbanistiche Commerciali di P.U.C. in quanto nell'ambito del P.U.O. TrCo2 (area portuale) si prevede la possibilità di insediare medie strutture di vendita non alimentari e strutture di esercizi di vicinato alimentari, come riportato nella tabella A superfici di vendita ammesse negli ambiti di P.U.C. delle Norme Urbanistiche Commerciali.
- Per quanto concerne gli aspetti idrogeologici e sismici, il Comune di Andora è stato classificato come zona a grado 3S ai sensi della D.R.G. 1362/2010 "Nuova classificazione sismica del territorio della Regione Liguria", emanata sulla base della O.P.C.M. 3519/2006 "Criteri generali per l'individuazione delle zone sismiche e per la formazione e l'aggiornamento degli elenchi delle medesime zone".
- Infine, con riferimento al superamento delle barriere architettoniche, nella progettazione del P.U.O. si è tenuto conto delle normative vigenti in tema di superamento delle barriere architettoniche e in particolare delle disposizioni della legge del 9 gennaio 1989 n. 13 e ss.mm.ii., nonché dei criteri di progettazione elencati nel D.M. n. 236 del 14/6/89.
- Il costo totale è pari a Euro 15.273.480,29. Il cronoprogramma prevede 28 mesi ed è stato redatto nell'ipotesi che l'attuazione avvenga nella vigenza del P.U.O. Le Norme Tecniche di Attuazione stabiliscono che, previo accordo con il Comune, vista la complessità delle opere, potranno essere richiesti titoli abilitativi di durata maggiore e che il cronoprogramma potrà essere modificato per esigenze dovute alla complessità dei lavori o in merito alle complesse operazioni di finanziamento (sempre con approvazione della Giunta Comunale) senza variazione del P.U.O. È possibile durante la progettazione dei vari lotti modificare l'ordine di attuazione con conseguente modifica del crono-programma senza comportare modifiche al P.U.O.

RILEVATO, per quanto concerne gli aspetti ambientali contenuti nello Studio Preliminare Ambientale del marzo 2021 sostitutivo del precedente, che:

- Geologia, idrogeologia e sismica
Il Comune di Andora è classificato come zona di grado 2 ai sensi del D.R.G. 1362/2010 "Nuova classificazione sismica del territorio della Regione Liguria"; è stata definita la carta di microzonazione sismica di livello 2 che individua quattro microzone cui è associata una stima del fattore di amplificazione sismico locale;
- Aspetti idraulici
Le nuove edificazioni risultano ubicate al di fuori delle fasce di inedificabilità assoluta del rio preso in considerazione;
- Contaminazione dei suoli e bonifiche
Nel Comune di Andora sono identificati siti individuati dall'anagrafe regionale da bonificare;
- Acquedotto
La "linea" dell'acquedotto, a servizio del nuovo insediamento, risulta ben dimensionata essendo stato ridotto il carico insediativo;
- Rete di raccolta di acque bianche
L'area non insediata è percorsa da una rete superficiale e sotterranea. Le acque piovane saranno raccolte in vasche per usi irrigui;

- **Rete raccolta acque nere**
Qualora il Comune non avesse provveduto agli interventi di tutela delle acque, nel P.U.O. saranno realizzati impianti di trattamento, progettati nella fase di progettazione definitiva/esecutiva;
- **Gestione rifiuti**
Saranno realizzate isole ecologiche;
- **Gestione delle terre e rocce da scavo**
Le movimentazioni previste sommano a 13.500 m³, in parte riutilizzato e in parte gestito, previa verifica qualitativa, secondo norma (art. 41 bis Legge 98/2013);
- **Risparmio energetico**
Saranno installati pannelli solari termici e fotovoltaici, così da soddisfare abbondantemente il 50% del fabbisogno di energia degli edifici previsti; sono inoltre previsti interventi per diminuire la dispersione termica, con classificazione degli edifici in classe A e A+;
- **Verifica di coerenza esterna**
Il P.U.O. risulta coerente con gli obiettivi di sostenibilità dei diversi comparti ambientali;
- **Interazione con altri progetti**
Non si segnalano interazioni con altri piani e progetti e non sono presenti progetti soggetti a VIA, VAS, AIA o Screening; il P.U.O. è stato sottoposto a VAS ed è stata determinata la non assoggettabilità a VAS con prescrizioni;
- **Certificazioni**
Il Comune di Andora è dotato di un sistema di gestione ambientale ai sensi della ISO 14001;
- **Scenario socio economico di riferimento**
Gli abitanti sono circa 8.000 e l'economia da agricola è divenuta essenzialmente turistica con forte percentuale di seconde case;

- **Caratteristiche degli impatti**
- **Aria, fattori climatici e mobilità**: la tipologia e la consistenza degli insediamenti non appaiono rilevati per questa componente ambientale;
- **Acque superficiali e sotterranee e ciclo idrico integrato**: il Comune è sufficientemente approvvigionato per l'uso potabile, saranno previsti impianti di trattamento, qualora necessari così come interventi per il contenimento dei consumi idrici e il conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale previsti dal Comune;
- **Suolo e sottosuolo**: il P.U.O. prevede la realizzazione di edifici in sostituzione di quelli esistenti e di opere a mare; non interferisce con siti da bonificare né vi sono cave o discariche nell'area di interesse, non presenta criticità per gli aspetti idraulici, ma ne presenta per gli aspetti geologici e morfologici, come sinteticamente di seguito riassunti;
- **Campagna di indagini**
 - o La nuova campagna di indagini è nata dalla esigenza di verificare il coefficiente di sicurezza a liquefazione delle sabbie su cui insistono i riporti con cui è stato realizzato il porto in osservanza di quanto specificato dalle N.T.C.; l'analisi dei risultati derivanti dalle prove in sito e di laboratorio porta a valutare un rischio di liquefazione BASSO per le sabbie sottostanti la colmata portuale, ma in fase di redazione del progetto definitivo ed esecutivo il progettista geotecnico sarà tenuto a eseguire ulteriori specifiche valutazioni in relazione alla tipologia ed importanza delle opere da realizzare.
 - o Conformemente alla circolare regionale è stata, inoltre, redatta una carta di analisi che individua il complesso delle indagini geognostiche eseguite, i fattori geomorfologici individuati e i rapporti tra il substrato e i depositi costieri.
 - o Conseguentemente è stata poi redatta una carta di sintesi che evidenzia aree con problematiche geologiche-geotecniche e sismiche omogenee. Sulla base dei sondaggi e della sovrapposizione con le sezioni di progetto, si è evidenziato che l'intervento

interessa sia i terreni sciolti sia il substrato roccioso, quest'ultimo specialmente nella porzione prossima al versante a monte dell'area con livello di fondo scavo per l'autorimessa ben al di sotto del livello di falda.

- Per quanto riguarda la fondazione della struttura dell'autorimessa sarà di tipo a platea in grado di resistere alla spinta idrostatica sottofalda e si è evidenziato che, mentre la porzione di fabbricato a monte andrà a insistere direttamente sul substrato roccioso, la porzione di valle insiste sui depositi alluvionali; pertanto è apparso opportuno che la parte di valle sia fondata su pali immorsati nel sottostante substrato.
- Per quanto riguarda tutte le altre strutture, presentano ridotti carichi sul terreno che potranno essere risolte con platee poggianti sui riporti ormai ben consolidati; per quanto riguarda la porzione di pendio al piede del versante compresa tra la costruenda ciclabile e la SS1 è prevista la sistemazione con rete armata con reticolo di funi e chiodatura con barre da 3 metri.
- Sulla base delle indagini eseguite si certifica che le opere previste nel presente P.U.O. sono fattibili dal punto di vista geologico e geotecnico.

- Biodiversità e aree protette

- Il P.U.O. non interessa alcuna area protetta provinciale ma il Proponente non considera affatto i siti rete Natura 2000 in prossimità dell'intervento:

- SIC ZCS IT1325624 (Capo Mele);
- SIC ZSC IT 3256675 (Fondali Capo Mele – Alassio);
- SIC ZSC IT 1315670 (Fondali Capo Berta- Diano Marina – Capo Mimosa);
- SIC ZCS IT1324173 (Fondali Loano Albenga);
- SIC ZCS IT1324908 (Gallinara);
- SIC ZCS IT1324974 (Fondali Capo Santa Croce – Gallinara- Capo Lena);

- Paesaggio e patrimonio culturale, storico e architettonico

Non sono presenti vincoli monumentali né sono presenti nell'area del P.U.O. monumenti emergenti, ma l'area in oggetto è vincolata ai sensi dell'art. 142, comma g, D. Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 e del D.M. del 4 febbraio 1956;

- Inquinamento acustico

Pur non essendo stata effettuata una previsione, il Proponente ritiene che l'intervento non provochi impatto acustico;

- Inquinamento elettromagnetico

Il Proponente si limita ad affermare che l'area non è attraversata da elettrodotti;

- Aspetti energetici e ambientali delle costruzioni

Il Proponente si limita a ricordare le caratteristiche progettuali degli edifici;

- Gestione acque

Sono previste misure per il contenimento dei consumi idrici e la realizzazione di fognature di tipo separato;

- Gestione rifiuti

Il Proponente enumera i dati della gestione dei rifiuti comunali e aggiunge che il progetto non risulta critico rispetto ai parametri attuali;

- Salute e qualità della vita

Il Proponente ricorda gli interventi di bioedilizia previsti e dichiara che non vi sono in zona impianti a rischio di incidente rilevante;

- Valutazione degli impatti

- Valutazione della qualità dell'aria e delle emissioni derivanti da traffico indotto: assunto un flusso giornaliero al parcheggio pubblico di 2.490 veicoli, assunto affatto cautelativo, e un percorso medio dal casello autostradale al porto di 6 km e applicando i fattori di emissione del SINANET 2018, l'incremento delle emissioni per il progetto è pari a 2 t su 136 t pari alle emissioni annue di ossidi di azoto del Comune di Andora;

- Valutazione dell'impatto acustico in fase di cantiere e di esercizio: dalle controdeduzioni si deduce che non si superano i limiti di legge;
- Valutazione sul consumo di suolo: risulta pari al 6% dell'ambito del P.U.O. delle aree di terra;
- Valutazione relativa alla depurazione delle acque reflue: nelle more del collegamento al depuratore comunale, si realizzerà un impianto di trattamento a ossidazione totale (12 m x 3 m) ubicato vicino al parcheggio; sarà adeguata l'attuale vasca di raccolta delle acque di prima pioggia per gli scarichi del piazzale del cantiere navale;
- Valutazione sintetica degli effetti cumulativi
Sono riassunte le pressioni sulle componenti ambientali ed è riportata la cartografia sintetica per la coerenza localizzativa;
- Studio Preliminare Ambientale:
Lo Studio preliminare Ambientale consegnato unitamente agli elaborati di progetto e lo Studio Preliminare Ambientale del marzo 2021, sostitutivo e integrativo del precedente, non sono redatti in completa sintonia con i necessari contenuti definiti nell'allegato alla Parte Seconda IV-bis del D. Lgs. n. 152/2006;

CONSIDERATO che con riferimento alle osservazioni pervenute:

Osservazione del WWF, Prot. 167 ep Savona, li 08/09/2020, acquisita al prot. n. 69851/MATTM del 9/09/2020 contenente:

- nella conclamata carenza di potenzialità depurativa, non vi sono le condizioni per prevedere tali e impattanti consistenti nuove volumetrie e si osserva come nel progetto vi sia una notevole carenza di nuovi impianti a verde e di spazi pertinenti a tale destinazione;
- la zona non edificata sarà occupata da nuove volumetrie nel complesso impattanti e si rileva la carenza di opere mitigative a verde nonché degli spazi verdi citati a progetto e interessati da una superficie di circa 6.250 m², di cui visivamente non si troverebbe traccia se non di scarse opere a verde di copertura (verde pensile) poco significative dal punto di vista ambientale e degli standard urbanistici con previsione a verde pubblico;
- con riferimento al vigente PTCP, l'edificazione e il relativo consumo di suolo previsti risultano eccessivi vista la presenza dei pochi lembi ineditati nell'area di costa lato Capo Mele, e l'elevata concentrazione edilizia impedirebbe il conseguimento delle finalità proprie dell'area oggetto di tutela oltre al mantenimento delle caratteristiche di notevole pregio ambientale e al recupero degli edifici, dei territori e delle testimonianze dell'uso antropico del suolo (aree verdi semiboscate, terrazzamenti, viabilità pedonale esistente, ecc.), riconoscendo alle aree appartenenti al ridotto ambito territoriale, con gli obiettivi di 7 conservazione/valorizzazione/recupero dei suoli, posti in generale alla base della disciplina paesaggistica di livello puntuale del vigente PUC (area di Capo Mele);
- con riferimento al reticolo idrografico, si impone una attenta istruttoria e una puntuale pianificazione e motivazione dell'intervento, volta a escludere qualsivoglia pericolo per l'assetto idrogeologico e urbanistico dell'area e a giustificare la compatibilità dell'intervento; si chiede di verificare se le consistenti volumetrie siano conformi con le norme vigenti e in ultimo il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111 (in Gazzetta Ufficiale - Serie generale - n. 241 del 14 ottobre 2019), coordinato con la legge di conversione 12 dicembre 2019, n. 141 recante: 9 «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'articolo 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17

- ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229.». (19A07885), che recita all'articolo 4 su "Azioni per la riforestazione", comma: 4-novies "A decorrere dal 1° gennaio 2020, nelle aree interessate da elevata criticità idraulica, come definite dalle norme tecniche di attuazione dei relativi Piani di bacino, non sono consentiti incrementi delle attuali quote di impermeabilizzazione del suolo...";
- con riferimento alle Fasce di pericolosità delle inondazioni marine, tutta la zona interessata ricade a rischio inondazione marina a 50 anni;
 - con riferimento al P.T.C.P. che consente gli 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, si sottolinea l'importanza dello spazio privo di aree inedificate con la presenza, sovrastante l'Aurelia, in adiacenza, di un paesaggio composto da habitat boscati naturali a prevalenza di *Pinus halepensis* e si chiede la finalità del mantenimento, al fine di evitare che i tessuti urbani si saldino in un tutt'uno individuando la zona come fascia di rispetto paesistico-ambientale;
 - con riferimento al Piano provinciale territoriale, il progetto non risulta idoneo in relazione al Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico che invita a predisporre interventi che migliorino gli impianti sotto il profilo dell'inserimento ambientale; il progetto porto non risulta idoneo in relazione al Piano Territoriale della Provincia di Savona che prevede di disciplinare, promuovere e coordinare gli interventi sulla costa secondo i principi dello sviluppo sostenibile, della pianificazione integrata della zona costiera e del controllo della qualità degli interventi; ogni nuovo intervento sull'assetto costiero dovrebbe prestare attenzione ai seguenti aspetti: salvaguardia dell'equilibrio litorale, rispetto delle zone allo stato naturale, inserimento nel paesaggio costiero, mentre, nel complesso, le opere prospettate andrebbero ad alterare profondamente l'impatto paesaggistico-ambientale dell'area libera da volumi edilizi fronte mare;
 - l'area in oggetto è sottoposta a Vincolo dei Beni Ambientali tutelati ai sensi ex lege 1497/1939 e oggetto di autorizzazione rilasciata ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. n. 42/2004;
 - con riferimento al P.T.C. della Costa, che prevede di disciplinare, promuovere e coordinare gli interventi sulla costa secondo i principi dello sviluppo sostenibile, della pianificazione integrata della zona costiera e del controllo della qualità degli interventi, perseguendo la finalità di ricercare un miglioramento della qualità paesistica e ambientale della fascia costiera, le opere in questione nel complesso risulterebbero in contrasto con quanto previsto dal PTC della Costa e il progetto è carente sul profilo delle opere di mitigazione paesaggistico-ambientale (inserimenti di nuove alberature e spazi verdi sufficienti alla mitigazione delle opere portuali, la creazione di un parco urbano attrezzato con alberature di alto fusto ed essenze arbustive);
 - è opportuno corredare l'istanza di autorizzazione paesaggistica congiuntamente al progetto dell'intervento che si propone di realizzare e alla relazione di progetto;
 - in conclusione, si richiede:
 - o un'attenta verifica delle incidenze e delle conseguenze sulle componenti naturalistiche e paesaggistiche dei luoghi;
 - o se tali opere, considerando le criticità prima espresse, rientrino nel perseguimento delle finalità, degli obiettivi e nella giustificazione dell'opera in questione (tutela e valorizzazione delle risorse naturali, ambientali, paesaggistiche e storico- culturali del territorio; la sostenibilità socio-economica dell'opera, mantenimento di una qualità naturale-paesaggistica alta, principale vocazione di questo territorio e risorsa che intelligentemente gestita può divenire il motore dell'economia locale, verifica della

compatibilità degli usi del suolo rispetto alle porzioni di territorio la cui qualità paesistica è a questi relazionata in termini percettivi e visivi, individuazione e mantenimento di fasce di rispetto paesistico-ambientale);

- predisposizione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42);

Osservazioni della Regione Liguria con nota prot. n.PG/2020/335381 del 15/10/2020, acquisita al prot. n. 3258/CTVA del 15/10/2020:

- Dopo ampia dissertazione sul progetto e le relative carenze e sulle componenti ambientali, le conclusioni evidenziano alcuni aspetti ambientali e di progettazione di cui sono richiesti approfondimenti e modifiche, come precisato nella richiesta di integrazioni di cui alla nota prot.n. 93669/MATTM del 16/11/2020 e più specificamente:
 - relativamente al comparto Acque – Aspetti idraulico- marittimi, si richiede che:
 - a) sia modificato il cronoprogramma anticipando le opere di messa in sicurezza dei moli di sopraflutto e sottoflutto (lotto n. 8), in quanto interventi necessari a garantire la sicurezza delle banchine retrostanti e quindi necessariamente propedeutici alla realizzazione dei lotti 1 e 6;
 - b) siano 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 note sia emerse in sede di esame della documentazione proposta;
 - relativamente al comparto Aria e Rumore si richiede che sia effettuata una valutazione previsionale dell'impatto acustico e siano valutati gli impatti sulla qualità dell'aria e sul rumore generati 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 di riutilizzo in sito, sia qualora debba essere gestito come sottoprodotto e chiarimenti sui siti da bonificare;

TENUTO conto delle richieste di integrazioni di cui alla nota prot.n. 93669/MATTM del 16/11/2020:

- Nel rilevare che lo studio preliminare ambientale presentato non è redatto in completa sintonia con i necessari contenuti definitivi nell'allegato alla Parte Seconda IV-bis del D. Lgs. n. 152/2006, si invita il Proponente a integrarlo sui probabili effetti significativi sull'ambiente e relative misure di mitigazione e prevenzione. In particolare, in via non esaustiva:
 - Fase progettuale:
 1. Approfondimento in merito alla capacità portante dei terreni, alla stabilità dei fronti di scavo, alla valutazione della falda e relativa interferenza con gli scavi, alla valutazione sulle interferenze tra gli scavi e gli edifici da realizzare, anche considerato l'esteso riporto di terreni effettuato nel decennio 1960 prima della realizzazione del porto;
 2. Approfondimento degli interventi mitigativi degli impatti derivanti, nel caso di eventi sismici sufficientemente energetici, dalla liquefazione delle sabbie sottostanti la colmata portuale per le quali il relativo rischio è stato valutato come

basso, dunque potenziale e significativo in relazione alle opere in progetto che sarebbero coinvolte;

3. Dimensionamento di:
 - i. pali di fondazione dello scivolo e dei nodi di connessione con l'impalcato galleggiante da recuperare;
 - ii. fondazione, travi e nodi di collegamento tra basamento, travi e banchina;
 - iii. massi della berma comprensivo della verifica degli effetti dell'intasamento dei vuoti;
 - iv. muro paraonde del molo sottoflutto;
4. Ulteriori specifiche valutazioni in relazione alla tipologia e importanza delle opere da realizzare;
5. Adeguato aggiornamento, qualora l'opera di difesa esaminata (ossia il molo di sottoflutto dell'Approdo turistico citato) sia interessata da fenomeni sismici, il cui effetto destabilizzante potrebbe comprendere anche variazioni dell'assetto geometrico e quindi della rispettiva quota di sommità di tale barriera a gettata, con conseguenti ricadute sul grado di esposizione delle persone e delle attività presenti a tergo di essa, in relazione ad eventi legati al sormonto dell'onda incidente su questa stessa struttura marittima;
6. Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo ai sensi della normativa vigente, comprendente adeguata caratterizzazione dei terreni di riporto interessati dagli scavi.

- Studio Preliminare Ambientale

Rilevato che lo studio preliminare ambientale presentato non è redatto in completa sintonia con i necessari contenuti definiti nell'allegato alla Parte Seconda IV-bis del D. Lgs. n. 152/2006, il Proponente deve integrarlo sui probabili effetti significativi sull'ambiente e sulle relative misure di mitigazione e prevenzione. In particolare, in via non esaustiva:

1. Misure che si intendono adottare per ridurre al minimo l'impatto dovuto alla possibile contaminazione delle acque marine durante la fase di cantiere;
2. Relazione sulla gestione delle materie e delle cave individuate specificando i percorsi per i trasporti;
3. Valutazione di incidenza per la presenza in prossimità dell'intervento dei siti rete Natura 2000:
 - i. SIC ZCS IT1325624 (Capo Mele);
 - ii. SIC ZSC IT 3256675 (Fondali Capo Mele – Alassio);
 - iii. SIC ZSC IT 1315670 (Fondali Capo Berta- Diano Marina – Capo Mimosa);
 - iv. SIC ZCS IT1324173 (Fondali Loano Albenga);
 - v. SI ZCS IT1324908 (Gallinara);
 - vi. SI ZCS IT1324974 (Fondali Capo Santa Croce – Gallinara- Capo Lena);
4. Approfondimento sugli aspetti paesaggistici caratteristici del territorio retrostante anche per la presenza di reperti monumentali (Castello di Andora);
5. Considerazioni in merito alla Osservazione del WWF Savona;
6. Relazione sulla cantierizzazione e sulla disanima degli impatti;
7. Piano di monitoraggio ante operam, in corso d'opera e post operam;
8. Indicazione delle cave di prestito e di conferimento e informazioni sui percorsi e sui mezzi da impiegare;
9. Possibili effetti sull'erosione delle spiagge (percentuale della costa ligure in erosione pari al 16,7% - Fonte Ministero dell'Ambiente 2018);

10. Verifica della eventuale presenza di comunità biotiche sensibili al rumore nelle prossimità dell'area di progetto, il cui habitat potrebbe essere perturbato o compromesso durante le fasi di cantiere;
11. Possibili effetti barriera, derivanti dalle opere ed in particolare dalle loro sezioni interrato, rispetto al deflusso sotterraneo della falda e delle acque superficiali verso mare, considerata la prevista tombinatura dell'impluvio posto al margine orientale dell'area portuale e l'area storicamente soggetta ad inondazione posta a monte del margine occidentale dell'area portuale medesima;
12. La documentazione dovrà essere elaborata da esperti con competenze e professionalità specifiche nelle materie afferenti alla valutazione ambientale e l'esattezza complessiva della stessa dovrà essere attestata da professionisti iscritti agli albi professionali;

CONSIDERATO che:

la documentazione trasmessa (Nota di trasmissione in data 24/03/2021) dal Proponente in riscontro alla richiesta di integrazioni è la seguente:

- Allegato A Dimensionamento massi berme
- Elaborato 1 Relazione generale
- ELAB 6 Relazione determinazione durata concessione demaniale
- Elaborato 8 Relazione opere marittime
- Elaborato 9 Studio preliminare ambientale
- Tav 2 stato attuale planimetria generale
- Tav 2.1 stato attuale prospetti sezioni
- Tav 2.3 Stato attuale planimetria reti sottoservizi acque nere acquedotto
- Tav 3 Progetto planimetria generale
- Tav 3.1 Progetto prospetti sezioni
- Tav 3.2 Progetto planimetria generale individuazione lotti
- Tav 4.1 Progetto Lotto1 servizi portuali cave bateaux e servizi spiaggia
- Tav 5 sistemazioni esterne
- Tav 10.1 Raffronto stato attuale progetto prospetti sezioni
- Tav 11.1 Impianto idraulico Plan Gen
- Tav 12 Progetto Abbattimento barriere architettoniche
- Tav 14 zonizzazioni standard
- TAV 15 Opere marittime
- Tav 17 Progetto su rilievo batimetrico
- Tav 17bis progetto su batimetriche georeferenziato
- Allegato Elaborato 8 Dimensionamento dei massi della berma
- Verifica di assoggettabilità a VIA – controdeduzioni osservazioni Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
- Allegato B Relazione acustica
- Allegato C Rilievi biologici fondale marino
- Allegato D Relazione idraulica del rio afferente a impluvio soprastante il porto di Andora

CONSIDERATO che le risposte del Proponente alle Osservazioni del WWF Savona sono le seguenti:

Osservazioni WWF Savona:

1. Si ritiene quindi che nella conclamata carenza di potenzialità depurativa, che condiziona ogni possibilità di espansione del carico insediativo, alla luce di quanto disposto dalle norme vigenti in materia di tutela della risorsa idrica, in mancanza di servizi adeguati a potenziare la carenza depurativa a livello comunale, a far fronte alle summenzionate situazioni di crisi, non vi siano le condizioni per prevedere tali ed impattanti consistenti nuove volumetrie.

Controdeduzione:

Per quanto concerne la potenza depurativa - servizio idrico integrato, si fa presente che il Comune di Andora sta lavorando ad un accordo di programma per la realizzazione del collettore dei reflui di Andora e della nuova tubazione del Roja ai fini dell'approvvigionamento idropotabile della fascia costiera dell'ATO Ovest della Provincia di Imperia predisposto dal commissario ad Acta Regione Liguria dell'ATO idrico Imperiese.

Il progetto del porto non aggrava la situazione esistente in quanto il carico degli abitanti equivalenti sotteso al progetto di che trattasi aumenta di 18.

Pertanto per il trattamento di tali scarichi (assimilabili ai domestici), nelle more del collegamento del collettore di raccolta al depuratore, verrà installato un impianto prefabbricato di trattamento individuale ad ossidazione totale, idoneo ad ottenere scarichi conformi ai limiti per le acque superficiali (Tabella 3, Allegato 5, Parte terza, D. Lgs. n. 152/06).

2. Si rende necessario osservare come nel progetto vi sia una notevole carenza di nuovi impianti a verde e di spazi pertinenti a tale destinazione.

... si rileva ... la carenza di opere mitigatorie a verde nonché degli spazi verdi citati a progetto e interessati da una superficie di circa 6.250 m²; di cui visivamente non si troverebbe traccia se non di scarse opere a verde di copertura (verde pensile) poco significative dal punto di vista ambientale e degli standard urbanistici con previsione a verde pubblico.

Controdeduzione:

La soluzione progettuale proposta, rispetto alla precedente versione approvata in data 16.03.2010 ed al successivo progetto definitivo del 2016, per quanto attiene agli aspetti paesaggistici è stata valutata da Regione Liguria come "molto meno incidente relativamente l'impatto volumetrico e paesaggistico" (nota di osservazioni del 15.10.2020 prot. PG/2020/335381). Nella nuova soluzione infatti vi è uno studio del verde tale da massimizzarne la percezione; si è valutato e studiato infatti il verde a contorno, il sistema ombreggiante, i giardini pensili in modo tale da mitigare l'impatto dei volumi previsti a progetto e per rendere la proposta legata al contesto in cui si inserisce evitando pertanto l'"effetto industriale" della soluzione originaria. Si evidenzia che la scelta di coperture a giardino dal punto di vista paesaggistico è tutt'altro che poco significativa, il progetto è percepito, tra l'altro dalla via Aurelia/zona Capo Mele che risulta essere ad una quota superiore rispetto a quanto progettato.

Dal punto di vista di standard pubblico, il progetto prevede, come evidenziato nella Tav. 14 il reperimento di aree da destinare a parcheggi pubblici ed aree denominate a "verde pubblico". Come esplicitato in relazione tecnica e nella tavola citata, il progetto prevede circa 4175 mq di parcheggi pubblici e 9503 mq di verde pubblico. Si fa presente che tale verde ricomprende sia aree in cui sono presenti alberature ad alto fusto (porzione di passeggiata a mare, aiuole a dune prospicienti la via Aurelia, ...) sia spazi pubblici attrezzati (per esempio la piazza).

Si specifica che, come evidenziato nella tavola 14, non sono state ovviamente computate nello standard le aree verdi previste quali copertura degli edifici.

Per quanto sopra si propone di non accogliere l'osservazione

3. Esaminando l'area fotograficamente e ortofotograficamente, si rileva che la prevista nuova urbanizzazione, rischia di alterare le porzioni inedificate, nonché di compromettere l'esistenza di un equilibrato rapporto tra l'insediamento e la tutela dei valori paesistico-ambientali dell'area di Capo Mele.

Tra l'altro non si osservano i caratteri prevalenti rispetto ai quali si intenda omogeneizzare l'insieme urbanistico dell'ambito con nuove edificazioni come mostra l'ortofoto.

Difatti è necessario ribadire la preoccupazione per previsioni di incremento di carico, che avrebbe ricadute in termini di impatto paesaggistico, di consumo o ulteriore impermeabilizzazione del suolo.

Controdeduzione:

Si evidenzia che nel settore orientale del PUO in oggetto (zona Capo Mele), non sono previsti interventi edificatori.

Si specifica che le strutture previste per la nautica minore, lotto 9, sono costituite da strutture in acciaio aperte. Inoltre come si evince dalle tavole allegate (tavola 3.1, tavole 10 e tavola 10.1) la viabilità carrabile, pedonale e ciclabile, è stata progettata in modo tale da non modificare l'attuale andamento del terreno ed è stato previsto l'inserimento di aree verdi, il tutto al fine di consolidare il rapporto con l'area di Rocce Pinamare. Per quanto concerne il consumo del suolo come altresì avallato dalla Regione Liguria, con nota del 15.10.2020 prot. PG/2020/335381, si precisa che è circa il 6% dell'ambito del PUO delle aree a terra (circa m² 75.000 su area complessiva di PUO di circa 130.000 m²) di che trattasi.

4. Conformità dell'intervento con il vigente PTCP

Si osserva che l'edificazione e relativo consumo del suolo previsti risultano eccessivi vista la presenza dei pochi lembi inedificati nell'area di costa lato Capo Mele, in quanto l'elevata concentrazione edilizia impedirebbe il conseguimento delle finalità proprie dell'area oggetto di tutela oltre al mantenimento delle caratteristiche di notevole pregio ambientale ed al recupero degli edifici, dei territori e delle testimonianze dell'uso antropico del suolo (aree verdi semiboscate, terrazzamenti, viabilità pedonale esistente, ecc.), riconoscendo alle aree appartenenti al ridetto ambito territoriale, con gli obiettivi di conservazione/valorizzazione/recupero dei suoli, posti in generale alla base della disciplina paesaggistica di livello puntuale del vigente PUC (area di Capo Mele).

Si sottolinea l'importanza dello spazio privo di aree inedificate sovrastante l'Aurelia, in adiacenza di un paesaggio composto da habitat boscati naturali a prevalenza di *Pinus halepensis*. Si chiede la finalità del Mantenimento, al fine di evitare che i tessuti urbani si saldino in un tutt'uno individuando la zona come fascia di rispetto paesistico-ambientale.

Il progetto non risulta idoneo in relazione al Piano Territoriale di coordinamento paesistico che disciplina l'adeguamento degli impianti tanto sotto il profilo funzionale quanto sotto quello paesistico-ambientale invitando a predisporre interventi che migliorino gli impianti sotto il profilo dell'inserimento ambientale.

Controdeduzione:

Si evidenzia che con Deliberazione di Consiglio Comunale DCC n. 53 del 30.09.2019 è stato approvato l'aggiornamento al PUC sotteso alla approvazione del PUO a modifica dello SUA approvato con provvedimento finale in data 16.03.2010 - Tr Co2. La Regione Liguria, allegato A alla sopracitata DCC 53/2019, con nota del 27.02.2019 non aveva rilevato problematiche di incompatibilità col PTCP.

Si ribadisce quanto già controdedotto al punto 3: nel settore orientale del PUO in oggetto (zona Capo Mele), non sono previsti interventi edificatori inoltre per quanto concerne il consumo del suolo come altresì avallato dalla Regione Liguria, nota di osservazioni del 15.10.2020 prot. PG/2020/335381, il consumo del suolo è pari a circa il 6%.

5. È necessaria una attenta istruttoria ed una puntuale pianificazione e motivazione dell'intervento, volta ad escludere qualsivoglia pericolo per l'assetto idrogeologico ed urbanistico dell'area ed a giustificare la compatibilità dell'intervento.

Controdeduzione:

Si evidenzia che tra le motivazioni dell'intervento e le conseguenti scelte progettuali, vi è la volontà di ridurre gli impatti architettonici della precedente versione - SUA Tr Co2 approvato con provvedimento finale in data 16.03.2010. La versione precedente come anche evidenziato dal settore tutela del Paesaggio con nota del 15.10.2020 prot. PG/2020/335381 era "assai più incidente per quanto attiene all'impatto volumetrico e paesaggistico".

6. Si chiede di verificare se tali volumetrie consistenti siano conformi con le norme vigenti ed in ultimo il DL 111/2019... recante "Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria..." che recita art 4, comma 4-novies: "A decorrere dal 1° gennaio 202, nelle aree interessate da elevata criticità idraulica, come definite dalle norme tecniche di attuazione dei relativi Piani di Bacino, non sono consentiti incrementi delle attuali quote di impermeabilizzazione del suolo...".

Controdeduzione:

Dal punto di vista della pericolosità idraulica, il settore nord occidentale del PUO in essere interferisce con una zona classificata zona C dalla carta delle fasce di inondabilità, mentre nel settore orientale del PUO è presente uno scolo delle acque che ad oggi non scarica in mare.

Come altresì avallato dalla Regione Liguria, nota di osservazioni del 15.10.2020 prot. PG/2020/335381 in riferimento agli aspetti idraulici non sono state segnalate criticità significative.

A tale proposito si fa presente che in sede di verifica assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art. 13 della l.r. n. 32/20012 era altresì pervenuto parere (facente parte della documentazione consegnata, allegato B al provvedimento di Verifica di assoggettabilità a VAS) Regione Liguria, Dipartimento territorio, ambiente infrastrutture e trasporti, vice direzione generale ambiente, Settore assetto del territorio con nota del 23.04.2019 prot. n. PG/2019/122965 nel

quale veniva espresso che in relazione ai soli aspetti inerenti alla compatibilità con la Pianificazione di bacino non si riscontrano significativi impatti relativi alla suscettività al dissesto o alla pericolosità idraulica;

7. Il progetto porto non risulta idoneo in relazione al Piano Territoriale della Provincia di Savona che prevede di disciplinare, promuovere e coordinare gli interventi sulla costa secondo i principi dello sviluppo sostenibile, della pianificazione integrata della zona costiera e del controllo della qualità degli interventi.

Come precisato dal PTC della Costa dal punto di vista ambientale ogni nuovo intervento sull'assetto costiero dovrebbe presentare attenzione ai seguenti aspetti:

- salvaguardia dell'equilibrio del litorale
- rispetto delle zone allo stato naturale
- inserimento nel paesaggio costiero

Il Piano persegue la finalità di ricercare un miglioramento della qualità paesistica ed ambientale della fascia costiera. Le finalità si traducono in più dettagliati obiettivi:

- la tutela e la valorizzazione dei tratti di costa emersa e sommersa aventi valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale;
- la riorganizzazione e la riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati;
- la difesa del litorale dall'erosione marina ed il ripascimento degli arenili;
- lo sviluppo della fruizione pubblica e dell'utilizzo turistico e ricreativo della zona costiera anche in vista della formazione del Piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo;
- l'adeguamento e lo sviluppo del sistema della portualità turistica;

Le opere in questione nel complesso risulterebbero in contrasto con quanto previsto dal PTC della Costa nei termini indicati dallo stesso.

Controdeduzione:

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona identifica l'area oggetto d'intervento nel Tomo II documento degli obiettivi struttura del piano e norme.

Il PUO è conforme al PTC della Provincia di Savona in quanto, pur prevedendo la non realizzazione delle strutture ricettive (albergo e RTA) che erano previsioni urbanistiche, il Tomo II – documento degli obiettivi struttura del piano e norme, risulta compatibile per gli aspetti sotto evidenziati:

- sez. I – sistema degli obiettivi – punto 4 – innovazione del sistema turistico:
 - si propone di passare dal concetto di prodotto turistico a quello di sistema locale di offerta turistica attraverso il coordinamento della pluralità di elementi (ricettivi, naturalistici, ambientali, storici, culturali, infrastrutturali) diffusi sul territorio;
 - favorisce gli interventi a supporto del mercato turistico con interventi a carattere infrastrutturale viario che prevede interventi di infrastrutture puntuali, come parcheggi; e il potenziamento del porto turistico, piste ciclabili, percorsi pedonali, passeggiate, sentieri;
 - sviluppa un'azione di marketing territoriale che valorizza le opportunità offerte dal PTC nel campo degli interventi per il potenziamento dell'offerta turistica.
 - sostiene le misure e gli interventi in materia di protezione dell'ambiente e della natura per la valorizzazione e la funzione ricreativa e turistica del territorio e del paesaggio;

- effettua azioni di coordinamento e di verifica sotto il profilo ambientale e funzionale degli interventi previsti per il porto turistico nel rispetto delle indicazioni pianificatorie territoriali e di compatibilità ambientali;

Inoltre considerato quanto disposto dall'art. 14 delle norme di PTC Provinciale che recita "Le previsioni di natura propositiva nel PTC comportano l'obbligo per i PUC e i loro strumenti attuativi di considerazione degli orientamenti in esse contenute e di motivazione in caso del loro mancato, anche parziale recepimento", si significa quanto segue:

- l'Amministrazione Comunale per attuare lo SUA e il progetto definitivo successivamente approvato, ha provveduto a redigere un bando per la concessione di costruzione e gestione delle opere relative ai Lotti 2 e 3 dello SUA e successivamente, è stata disposta la proroga ed il differimento dei termini di gara relativi alla procedura aperta per l'affidamento della Concessione di costruzione e gestione delle opere relative al lotto 2 ed al lotto 3 del Piano Particolareggiato del Porto, prorogandoli al giorno 30 giugno 2014. Alla scadenza per la presentazione delle offerte non sono pervenute proposte.
- Viste le risultanze negative del bando di gara pertanto e gli alti costi del progetto approvato, la situazione economica attuale, l'Amministrazione Comunale ha optato per una nuova soluzione progettuale al fine di completare le sistemazioni delle aree a contorno del nuovo porto di Andora per meglio integrarlo con le esigenze attuali. Il nuovo progetto di PUO prevede la realizzazione di parte delle destinazioni d'uso previste dallo SUA approvato e dal PUC, privilegiando gli aspetti commerciali e logistici in merito alla collocazione dei Park, potenziamento dei servizi portuali e una migliore fruibilità degli spazi a contorno in favore dell'attività portuale e della città, rendendo un progetto appetibile in quanto economicamente sostenibile e adeguato alle nuove esigenze di mercato.
- La nuova soluzione prevede la non realizzazione delle strutture ricettive riducendo a fronte di una diversa situazione di mercato nell'ambito turistico, considerato la recente approvazione dello strumento attuativo ReCo23 dove si prevedono sup. a destinazione turistica di circa 5925 m² e TrC01 dove si prevedono sup. a destinazione turistica di circa 3500 m² che garantiscono le esigenze attuali turistiche ricettive.

8. Nel complesso le opere prospettate andrebbero ad alterare l'impatto paesaggistico ambientale dell'area libera da volumi edilizi fronte mare.

Area sottoposta a vincolo paesaggistico-ambientale attualmente libera da volumetrie edilizie.

Obbligo di redazione della Relazione Paesaggistica.

Nel dettaglio si chiede:

- una verifica ed una descrizione, anche attraverso estratti cartografici, dei caratteri paesaggistici del contesto paesaggistico e dell'area di intervento: configurazioni e caratteri geomorfologici; appartenenza a sistemi paesaggistici; sistemi insediativi storici (centri storici, edifici storici diffusi), paesaggi agrari tessiture territoriali storiche (centuriazioni, viabilità storica); appartenenza a sistemi tipologici di forte caratterizzazione locale e sovralocale, appartenenza a percorsi panoramici o ad ambiti di percezione da punti o percorsi panoramici. La descrizione dovrà essere inoltre corredata anche da una sintesi delle principali vicende storiche, da documentazione cartografica di inquadramento che ne riporti sinteticamente le fondamentali rilevazioni paesaggistiche, evidenziando le relazioni funzionali, visive, simboliche tra gli elementi ed i principali caratteri di degrado eventualmente presenti;

- una rappresentazione fotografica dello stato attuale dell'area di intervento e del contesto paesaggistico, ripresi da luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici, dai quali sia possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio.

Controdeduzione:

Si significa che trattasi di approvazione di P.U.O. in aggiornamento al P.U.C. contenente, ai sensi dell'art. 50 della L.R. 36/97 gli elementi urbanistici edilizia economici e gestionali di cui all'art. 2 del sopracitato articolo 50, pertanto non è prevista la relazione Paesaggistica.

Gli estratti cartografici sono stati riportati nella Tavola 1 "Inquadramento cartografico" e nell'elaborato 3 "Verifica assoggettabilità a VAS - rapporto preliminare" e nell' elaborato 9 "Studio Preliminare Ambientale".

Per quanto concerne la rappresentazione fotografica si fa presente che quanto richiesto è ampiamente soddisfatto, si rimanda quindi all'elaborato 5 "Documentazione fotografica", alle tavole 13 e 13.1

In merito agli aspetti paesaggistici si precisa che la competenza è in capo a Regione Liguria, la quale si è espressa tramite il settore tutela del Paesaggio in maniera positiva con nota del 15.10.2020 prot. PG/2020/335381: "*.. 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, airole 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*".

9. Il progetto risulta carente sul profilo di verde pubblico.

Il progetto è carente sul profilo delle opere di mitigazione paesaggistico-ambientale.

A tale proposito si chiedono inserimenti di nuove alberature e spazi verdi sufficienti alla mitigazione delle opere portuali, la creazione di un parco urbano attrezzato con alberature di alto fusto ed essenze arbustive.

Si osserva: nella realizzazione delle opere edilizie si evidenziano rilevanti carenze di opere mitigative finalizzate alla mitigazione delle opere edilizie previste nel contesto paesaggistico ambientale. A tal proposito si rilevano l'insufficiente inserimento di nuove alberature e spazi verdi soddisfacenti mitigazione delle opere e la creazione di un parco urbano attrezzato con alberature di alto fusto ed essenze arbustive.

Controdeduzione:

Come già evidenziato ai punti precedenti e come espresso nella nota Regione Liguria "nota di osservazioni del 15.10.2020 prot. PG/2020/335381", a seguito di confronti con Regione Liguria, il progetto è stato riconfigurato decidendo per una configurazione compositiva tale

da ricreare una piazza circondata da volumetrie configurate con elementi lignei e curtain wall a verde verticale tali da minimizzare l'incidenza delle strutture proposte.

Inoltre è stato proposto uno studio del verde a contorno composto da viali alberati, aiuole a duna ed un sistema di ombreggianti ospitante Bouganvillee che ha mitigato le opere previste. Si rimanda al parere settore tutela del Paesaggio riportato nella precedente controdeduzione.

10. Si invitano gli Enti in indirizzo a revisionare le previsioni edificatorie invitando opportunamente:

- ad una attenta verifica delle incidenze e delle conseguenze sulle componenti naturalistiche e paesaggistiche dei luoghi;
- se tali opere, considerando le criticità espresse dalla scrivente, rientrino nel perseguimento delle finalità, degli obiettivi e nella giustificazione dell'opera in questione quali:
 - la tutela e valorizzazione delle risorse naturali, ambientali, paesaggistiche e storico-culturali del territorio;
 - la sostenibilità socio-economica dell'opera;
 - il mantenimento di una qualità naturale-paesaggistica alta, principale vocazione di questo territorio e risorsa che intelligentemente gestita può divenire il motore dell'economia locale;
 - verifica della compatibilità degli usi del suolo rispetto alle porzioni di territorio la cui qualità paesistica è a questi relazionata in termini percettivi e visivi;
 - individuazione e mantenimento di fasce di rispetto paesistico-ambientale;
 - alla predisposizione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti...;

Controdeduzione:

Si precisa che, il progetto è stato sottoposto a verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art. 13 della L.R. 32/2012. Questa fase si è conclusa con provvedimento n. 59 del 20.09.2019 che ha escluso ai sensi dell'art. 13, comma 6 della Legge Regionale 10 agosto 2012, n. 32 il progetto dalla procedura di VAS di cui all'art. 8 e seguenti della citata L.R. 32/2012.

Inoltre in merito agli aspetti paesaggistici come già riportato, con nota di osservazioni del 15.10.2020 prot. PG/2020/335381 si è espressa positivamente Regione Liguria, tramite il settore tutela del Paesaggio.

CONSIDERATO che le risposte del Proponente alle Osservazioni della Regione Liguria sono le seguenti:

Osservazioni Regione Liguria:

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

1.1. Dalle valutazioni svolte emerge che la traccimazione 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 generale venga modificato in modo che la realizzazione del Lotto 8 venga anticipata rispetto agli interventi di cui ai Lotti 1 e 6.

Controdeduzione:

Il Cronoprogramma è stato modificato in modo che la realizzazione del Lotto 8 venga anticipata rispetto agli interventi di cui ai Lotti 1 e 6. L'elaborato 1 Relazione generale è stato conseguentemente modificato.

1.2. Il Lotto 8 dovrà includere la realizzazione del muro paraonde per la diga di sottoflutto previsto dallo studio sulla tracimazione.

Controdeduzione:

Il Lotto 8 include la realizzazione del muro paraonde per la diga di sottoflutto previsto dallo studio sulla tracimazione Capitolo 6.1.8 Relazione Generale.

1.3. 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 l'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;
- il dimensionamento dei massi della berma comprensivo della verifica degli effetti dell'intasamento dei vuoti tra 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 nè nei lotti di intervento nè nelle sezioni delle tavole grafiche.

Si rileva che gli studi relativi la 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 siano resi omogenei.

Controdeduzioni:

Nella documentazione sono riportate figure sullo scalo di alaggio (sezioni longitudinale e trasversale)

Sezione trasversale

Schema nuovo scalo di alaggio fisso

Il Porto di Andora è attrezzato con uno scaletto di alaggio del tipo galleggiante realizzato negli scorsi anni per un utilizzo limitato a piccole derive, in particolare per i "Laser" (4,06m x 1,42). Le dimensioni dell'attuale scivolo per l'alaggio sono state scelte in conformità alle regole internazionali per la classe di regata di cui si è detto.

Nell'ottica di una ristrutturazione dell'area portuale e dei servizi offerti è stata valutata la possibilità di rendere lo scalo di alaggio compatibile anche per imbarcazioni di maggior stazza rispetto alle leggerissime derive da gara.

La scelta è stata indirizzata su uno scivolo fisso sufficiente a fornire in sicurezza la possibilità di varare imbarcazioni a motore fino a 6 tonnellate di peso, corrispondenti a circa 8 m di lunghezza con un peso di 5 ÷ 6 tonnellate oltre al peso del carrello.

Imbarcazioni di maggiori dimensioni dovranno essere varate con le gru.

Sulla base dell'esperienza maturata con l'attuale scalo di alaggio si è ritenuto opportuno mantenere per quello fisso quasi le stesse dimensioni anche per non interferire con le imbarcazioni ormeggiate nel pontile di fronte.

La struttura di sostegno è stata prevista su 9 pali in acciaio su cui insisteranno il telaio ed il piano di scivolo.

I pali saranno infissi nel fondale con pinza vibrante montata su escavatore ed avranno un diametro di 323,8 x 8,8 mm (spessore minimo) e termineranno con una punta, saranno dotati di valvole nella parte di fondo in modo da consentire, se necessario, l'immissione in pressione di malta cementizia per formare un bulbo alla base. I pali ed il telaio di supporto al piano di scivolo saranno preventivamente trattati con vernici bicomponenti di impiego subacqueo (tipo iamsub) applicate a pennello.

Inoltre si fisseranno alla struttura 20 kg di anodi sacrificali in lega di zinco. Si è previsto il recupero integrale del piano in plastica su cui scorrono attualmente le imbarcazioni, un idoneo appoggio sottostante consentirà di sovraccaricarlo senza danneggiamenti anche con le imbarcazioni di maggior peso.

L'attuale piano di plastica su cui scorrono le derive che si avvalgono di questo scaletto è posato su un telaio realizzato con profilati di alluminio. Non si esclude che una volta riportato a secco l'attuale scaletto lo stesso sia da rinforzare con ulteriori profilati da imbullonare o saldare a quelli esistenti, infatti per sostenere il maggior peso (si passa dalle centinaia di chilogrammi a diverse tonnellate) ed eliminando i galleggianti che attualmente sostengono lo scivolo occorre realizzare un adeguato supporto. La scelta è caduta su un telaio formato da pali infissi nel fondale marino uniti tra loro da 3 traverse.

Per quanto riguarda i pali si è prevista la loro infissione nel fondale mediante una pinza vibrante in quanto questa attrezzatura è manovrabile direttamente da una gru o escavatore posizionato sulla banchina, cioè escludendo l'impiego di un mezzo nautico (pontone) ma non è da escludere l'eventualità di infissione con battipalo o mediante trivellazione. Non sono stati eseguiti in questa zona del Porto dei sondaggi per caratterizzare il terreno di posa, il sondaggio più prossimo è quello indicato con la sigla S3 (rif. Alla relazione geologica e geotecnica Geol. Vittorio Vezzano – elaborato 3.1 – ottobre 2016) e di cui si riporta la stratigrafia in apposita figura.

Si riscontrano già a modesta profondità calcari marnosi che per loro natura sono in grado di fornire sia un buon valore di attrito laterale sia una portanza di punta. In effetti quando alla fine degli anni '80 furono battuti i pali di ormeggio dei pontili galleggianti che si trovano sul lato ovest dell'ex molo di sottoflutto si accertò che in tutti i casi occorsero molte decine di colpi per innestarli nel fondale. In ogni caso si prevede una infissione di 6 m salvo maggiori misure nel caso in cui in fase operativa si dovesse accertare una relativamente bassa resistenza alla infissione. In assenza di sondaggi (ad esempio prove penetrometriche o carotaggi), il dimensionamento risulterebbe oggi un puro esercizio teorico. Comunque i modesti carichi che graveranno sulle fondazioni dovrebbero essere agevolmente assorbiti visto il tipo di terreno.

Per quanto riguarda i giunti della nuova struttura di sostegno dello scivolo si è previsto di realizzarli come dallo schema seguente. Si tratta di una lamiera calandrata con diametro interno di poco superiore a quello del palo da fissare con bulloni passanti del diametro M24 mm. Essendo 2 per ogni giunto sarà possibile e facile sostituirne uno alla volta quando per corrosione non potranno più assolvere alla loro funzione. Anche le traverse faranno fissate nello stesso modo. In questa configurazione i carichi si trasferiranno a taglio sui bulloni e, visti i pesi in gioco, i margini di sicurezza saranno elevati.

Nella documentazione sono riportate figure con schema del giunto e particolare del giunto.

Adottando bulloni M24 ad alta resistenza Classe 8.8 risulta una sezione $A = 452 \text{ mm}^2$ a cui corrisponde una sezione in corrispondenza della filettatura $A_{res} = 353 \text{ mm}^2$

La resistenza a taglio $f_{tb} = \text{Resistenza a rottura del materiale impiegato} = 800 \text{ N/mm}^2 \text{ YM2}$
= Coefficiente di sicurezza = 1.25

Per il calcolo si adotta la seguente formula:

- $F_{t,Rd} = 0.6 \cdot f_{tb} \cdot A_{res} / \text{YM2}$
- $F_{t,Rd} = 0.6 \cdot 800 \cdot 353 / 1.25 = 135.552 \text{ N} \sim 13.800 \text{ kg}$

Valore abbondantemente maggiore del carico totale che può gravare sull'intero scivolo (circa 7.000 kg l'imbarcazione + circa 1.000 kg il carrello + 200 kg per le persone presenti in fase di varo o alaggio della imbarcazione + peso proprio dell'impalcato 1000 kg per un totale di 9.200 ÷ 10000 kg). Considerando il numero dei bulloni l'effettiva sollecitazione a cui ognuno sarà sottoposto è una frazione del valore sopra calcolato.

Il motivo per cui si ricorre ai relativamente grandi diametri dei tubi, di forti spessori e in ultimo il diametro dei bulloni è determinato dalla esigenza di garantire, per tempi molto lunghi e senza eccessivi interventi di manutenzione, la praticabilità della struttura che, vista la vicinanza all'acqua, sarà soggetta a fenomeni di corrosione.

Nella documentazione è riportato lo schema statico.

Costruttivamente si dovranno rinforzare le cerniere che collegano lo scivolo alla banchina.

TRAVEL - LIFT

Attualmente l'alaggio delle imbarcazioni è attuato con autogrù da 40 t di portata utile in corrispondenza dell'angolo sud-ovest del Porto di Andora. Adottando il sistema del travel – lift si otterrebbe di agevolare il transito di persone e automezzi dalla banchina ovest a quella sud.

Si sono prese in considerazione diverse ipotesi costruttive. La scelta sia per motivi tecnici che per valutazioni economiche è caduta sull'impiego di manufatti, ad oggi inutilizzati ma disponibili in un'area di deposito in zona nord-est dell'area portuale. Si tratta di 2 basamenti in calcestruzzo realizzati a fine anni '90 nell'ambito delle opere di ampliamento del Porto Turistico e più precisamente della banchina antiriflettente di levante.

I manufatti sono costituiti da un plinto in c.a. delle dimensioni di 4,20 m x 4,20 m x 1 m di altezza. Da questo si ergono 4 colonne realizzate con una “casseratura definitiva” formata di tubi in polietilene a.d. Diam. 630 mm, riempite con calcestruzzo ed armate con ferri verticali e staffe a spirale. I blocchi, del peso di oltre 50 t, sono movimentabili agganciandoli a 4 golfari.

Nel corso della realizzazione della banchina del Porto venne impiegata una autogrù con capacità di sollevamento fino a 300 t e questo perché la posa in mare è avvenuta ad una discreta distanza dalla gru stessa. La movimentazione a terra, tra cantiere di prefabbricazione e punto di posa, avvenne con appositi carrelli.

La soluzione prevede indagini geognostiche localizzate sui punti di appoggio dei 2 manufatti a completamento di quelle già eseguite relazione geologica e geotecnica (elaborato 4 del febbraio 2019) si sono presi in considerazione i sondaggi denominati S3 ed S4. Attualmente in corrispondenza del sondaggio S3 vi sono pavimentazioni (a quota + 1,50 m circa) e materiali lapidei su fondale sabbioso.

Nel punto S4 si ritrova direttamente il fondale sabbioso sotto un battente d’acqua di poco oltre i 3 m. In origine, cioè prima della realizzazione del porto (inizio anni ’70) in corrispondenza dei 2 punti di sondaggio i fondali marini erano (molto presumibilmente identici per caratteristiche geologiche).

Il Comune di Andora era classificato al 2016 in zona 3S secondo la D.G.R. N° 1362 del 19/11/2010. Successivamente con l’entrata in vigore della D.G.R. N° 216 del 17/03/2017 – “Aggiornamento della classificazione sismica del territorio della Regione Liguria”, l’intero territorio del comune di Andora è stato incluso nella Zona 2 ricadendo quindi tra i Comuni soggetti ad autorizzazione sismica preventiva ai sensi dell’art. 94 D.P.R. 380/2001 e s.m.i Dall’esperienza maturata sull’intero bacino portuale risulta che la natura del fondo marino è prevalentemente sabbiosa e garantisce nel tempo la stabilità delle strutture via via poste in opera. Tuttavia non può escludersi del tutto la presenza di lenti di materiale “soffice” quale ad esempio antichi depositi di alghe decomposte. Le prove potranno essere eseguite con carotaggi o prove penetrometriche. In base agli esiti si potrà procedere con un semplice livellamento del fondale sabbioso con parziali escavazioni e la posa di uno strato di tout-venant e ghiaia. Se i risultati dei sondaggi dovessero evidenziare problemi di portanza (anche se il carico unitario delle strutture in oggetto sarà modesto) si potrà decidere di spostare quanto basta l’intero impianto o di bonificare il fondale marino con escavazioni più profonde per eliminare lo strato non idoneo. Si procederà quindi con la rettifica delle altezze delle colonne dei manufatti attualmente in deposito. Il trasporto e la posa in mare delle pesanti strutture in c.a. richiederanno l’impiego, come in passato, di autogrù di notevole portata e l’impiego di 2 carrelli per il trasporto a filo della banchina nell’angolo sud-ovest. Calando in acqua il manufatto il peso da sostenere si riduce di 15 ÷ 20 tonnellate, questo dovrebbe essere sufficiente a garantire la posa a circa 15÷ 18 m di distanza. Se tale procedura risultasse non applicabile, salvo ricorrendo a gru di dimensioni molto grandi e pertanto molto costose, si potrà valutare la possibilità di impiegare un pontone eventualmente associando questo intervento, dal punto di vista temporale, ad altri lavori in programma quali, ad esempio, la formazione di una risberma al piede della diga di sopraflutto.

Una volta posati i manufatti sullo spianamento livellato (avendo eventualmente intercalato prima tra fondale sabbioso e materiale lapideo un telo in tessuto non tessuto) potrebbe registrarsi un assestamento. Con la posa di una predalla / pulvino si potranno correggere le quote finali di appoggio delle travi di scorrimento della gru a portale per l’alaggio delle imbarcazioni.

Le travi si prevede siano realizzate con elementi prefabbricati in c.a.p. oppure con uno o due casseri a forma di U all'interno dei quali effettuare la posa delle armature ed il getto di calcestruzzo fino alla quota della banchina. Altra alternativa è quella che prevede la realizzazione di travi in struttura metallica. In tutti i casi le travi prefabbricate poseranno su supporti antisismici. In questo modo la costruzione in opera delle travi di scorrimento consente l'impiego di gru di facile reperimento in zona.

Le banchine, che ad oggi si sono rivelate idonee a supportare i carichi trasmessi dall'autogrù e dalle imbarcazioni, necessiteranno comunque di un intervento di risagomatura. Salvo diverse scelte in fase di progettazione esecutiva, si è prevista la realizzazione di una cortina di micropali, di un rinforzo della zona di appoggio della trave e la formazione di nicchie per l'appoggio in quota delle travi prefabbricate e della relativa trave gettata in opera.

I disegni riportati nella documentazione illustrano gli schemi di quanto descritto.

Resta, per ora, incognita la effettiva distanza tra i bordi interni dei 2 pontili per il travel-lift. Attualmente è in esercizio una autogrù da 40 t di portata, ipotizzando per la gru a portale la stessa capacità di sollevamento la distanza, trasversale, tra le ruote sarà di circa 6,5 m.

In ogni caso solo conoscendo con esattezza le dimensioni della gru si potrà definire la larghezza sia delle travi di scorrimento che la distanza tra loro (seguono figure).

In base ai risultati della relazione geologica e geotecnica risulta, per il sondaggio S3, che l'indice di potenziale liquefazione del sedimento è bassa o molto bassa. Non è invece stata eseguita una analoga analisi per il sondaggio S4, quello realizzato in vicinanza della zona in cui si prevede la realizzazione del Travel –lift. Ma per quanto detto in precedenza si possono ritenere estendibili le conclusioni ricavate nel caso del sondaggio S3 anche al sondaggio S4.

Tra il peso dei basamenti, quello delle travi orizzontali (in c.a.), ed il sovraccarico costituito dalla gru e dalla imbarcazione in fase di sollevamento, si può considerare un peso trasmesso da un singolo basamento al fondale marino compreso tra 80 e 100 tonnellate.

Con una superficie di 4 m x 4 m (si considera un lato ridotto rispetto ai 4,20 m del basamento in cls) il carico trasmesso risulta di circa 6,13 N/cm². Valore inferiore a quello attualmente trasmesso sul fondale dalle banchine, pressione che è valutata in circa 10 N/cm² e che non ha comportato, a distanza di oltre 40 anni, il minimo cedimento delle strutture di banchina.

Si rimanda al progetto esecutivo ed alla preliminare scelta della gru per maggiori dettagli, in questa fase progettuale si è verificato, seppure sommariamente, che i carichi trasmessi alle fondazioni sono di molto inferiori alla capacità portante del terreno se si prendono a confronto i carichi che da decenni gravitano sulla adiacente banchina dove avviene l'alaggio di imbarcazioni di oltre 16 m di lunghezza mediante autogrù. Per quanto riguarda il dimensionamento della fondazione oltre al calcolo sommario di cui sopra allo stato non è possibile un approfondimento stante l'indeterminatezza sulla scelta della struttura delle travi di collegamento tra i basamenti e la banchina.

Ovviamente adottando una struttura metallica si avrà un peso considerevolmente inferiore a quello di una struttura in c.a., risulterà di più agevole montaggio e potrà essere prefabbricata ed in parte assemblata in una officina esterna al porto. Viceversa travi in c.a. non sono trasportabili per peso e dimensioni e quindi dovranno necessariamente essere realizzate in sito.

I due pontili paralleli saranno gettati in opera o prefabbricati e quindi posati con l'ausilio di una autogrù di adeguata portata. Peraltro gru che si dovrà comunque impiegare per la posa dei 2 basamenti già disponibili in zona deposito sul lato nord del Porto.

Nella ipotesi di impiegare una trave in cemento armato per il pontile la stessa avrà un copriferro di circa 5 cm e sarà protetta con resina epossidica a 2 componenti specifica per impieghi in presenza di acqua di mare (tipo iamsub).

Questo trattamento è stato applicato circa 20 anni fa alle travi dei tre pontili fissi del Porto di Andora ed a distanza di tale intervallo di tempo i pontili si presentano ancora in buono stato benché siano soggetti a continui cicli di entrata ed uscita dall'acqua a seguito delle maree.

DIMENSIONAMENTO DEI MASSI DELLA BERMA

Per il dimensionamento della berma comprensivo della verifica degli effetti dell'intasamento dei vuoti tra tetrapodi ed i massi della scogliera in emersione con analisi delle problematiche di possibile dilavamento del nucleo, è allegata alla documentazione una specifica relazione (ALLEGATO A) che è altresì richiamata e allegata, per completezza, all'elaborato 8 "Relazione opere marittime".

MURO PARAONDE DIGA DI SOTTOFLUTTO

L'attuale muro paraonde della diga di sottoflutto è stato realizzato in calcestruzzo con le dimensioni e sviluppo longitudinale come riportato nelle figure e foto riportate nella documentazione. È stato elaborato un calcolo del run-up e delle portate di tracimazione in corrispondenza delle sezioni indicate con i numeri 2 – 3 – 17 – 17 bis (rif. Figura). Pur considerando le condizioni estreme è risultato che i valori di run-up e di portata sono molto bassi. Il motivo è da ricercare nelle modeste profondità dei fondali antistanti la diga, nella esposizione a levante e conseguente parziale protezione del paraggio da parte del vicinissimo Capo Mele, nella larghezza della mantellata realizzata con massi di 2^a e 3^a categoria, ed infine nella quota di colmo del muro paraonde. Secondo il progetto si è previsto di realizzare degli edifici sulla attuale banchina solo nel tratto a partire dalla sez. 17 verso la sez. n° 3.

Data la notevole larghezza della mantellata esterna le portate che potrebbero superare il muro portato a quota + 4 m sono estremamente basse. Per sopraelevare il muro le figure seguenti illustrano le modalità che si intendono adottare. Il peso dell'elemento in calcestruzzo armato con ferri zincati è stimato in circa 2.600 kg/m e verrebbe ancorato con ferri Ø 20 in ragione di n° 4 ferri a metro di muro sopraelevato. Considerando inoltre l'attrito tra il nuovo getto e la superficie ruvida della sommità dell'attuale muro la resistenza alla traslazione è notevolmente più elevata rispetto alla modestissima, eventuale, pressione generata dalla portata che impatterebbe contro di esso. Resta inoltre la resistenza dell'ancoraggio con i ferri che è superiore ai 10.000 kg.

Per completare l'intervento si è inoltre prevista la posa in opera di fioriere contenenti piante psammofile.

1.4 La documentazione presentata presenta incoerenza tra la numerazione delle sezioni riportata nelle relazioni relative la tracimazione e la numerazione delle tavole grafiche.

Controdeduzione:

È stata corretta ed uniformata la numerazione delle sezioni in modo che vi sia corrispondenza tra le tavole grafiche e le relazioni. Sono quindi state aggiornate le tavole di seguito elencate:

Tav 2 Stato attuale - planimetria Generale; Tav 2.1 Stato attuale - prospetti sezioni; Tav 3 Progetto - planimetria generale; Tav 3.1 Progetto - prospetti sezioni; Tav 3.2 Progetto - planimetria generale individuazione Lotti; Tav 4.1 Progetto - Lotto 1 servizi portuali cave bateaux e servizi spiaggia; Tav 5 Progetto - Lotto 2 sistemazioni esterne – planimetria; Tav 10.1 Raffronto - stato attuale progetto prospetti sezioni; Tav 12 Progetto - Abbattimento Barriere Architettoniche; Tav.14 Zonizzazione standard pubblici; Tav.15 Progetto opere marittime; Tav.17 Progetto su rilievo batimetrico.

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

Controdeduzione:

Si consegna la tavola 17bis Progetto su batimetriche georeferenziato in formato pdf e dwg.

1.6 Servizio idrico integrato: è necessario 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. La risposta è demandata alla fase progettuale definitiva, è però necessario che tale risposta trovi fin d'ora una soluzione progettuale in primo luogo per ragioni legate al reperimento di spazi idonei. Di fondamentale importanza è poi la localizzazione del porto rispetto all'agglomerato di Andora, da individuare ai fini dell'applicazione della direttiva 921/271/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.

Controdeduzione:

Occorre evidenziare in primo luogo che il porto, ai fini dell'applicazione della Direttiva 921/271/CEE, fa parte dell'Agglomerato di Andora e che la destinazione dei propri scarichi è previsto confluisca nel collettore di collegamento con il depuratore di Imperia.

Le destinazioni urbanistiche previste dal PUO sono riportate in un'apposita tabella.

In termini di addetti, applicando gli standard relativi alla determinazione del carico urbanistico (Allegato alla DGR n. 321 dell'11 maggio 2018), si ottengono complessivamente 45 unità.

In termini di carico inquinante, applicando i coefficienti di cui alle pertinenti Linee Guida ARPAL "Linee guida per l'istruttoria autorizzativa dei sistemi di trattamento delle acque reflue domestiche ed assimilate" (Rev. 2010), si ottiene un valore, arrotondato per eccesso, di 18 abitanti equivalenti.

Per il trattamento di tali scarichi (assimilabili ai domestici), nelle more del collegamento del collettore di raccolta al depuratore, verrà installato un impianto prefabbricato di trattamento individuale ad ossidazione totale, idoneo ad ottenere scarichi conformi ai limiti per le acque superficiali (Tabella 3, Allegato 5, Parte terza, D. Lgs. n. 152/06).

In un'apposita figura è riportato, a puro titolo indicativo, lo schema illustrativo di un impianto rispondente alle caratteristiche richieste.

L'impianto, il cui ingombro risulta assai modesto (m12x3) in relazione all'esiguo numero di abitanti equivalenti serviti, sarà ubicato presso il parcheggio, in prossimità dello stacco del collettore cui verrà successivamente allacciato. L'ubicazione dell'impianto è riportata nella planimetria Tav.11.1.

Per quanto riguarda gli scarichi del piazzale del cantiere navale, verrà adeguata l'attuale vasca di raccolta delle acque di prima pioggia la cui ubicazione è riportata nell'elaborato progettuale "TAV 2.3 Stato Attuale – Planimetria reti sottoservizi acque nere acquedotto" il cui stralcio è riportato in un'apposita figura.

Tali acque saranno gestite, qualora non conformi ai limiti per lo scarico in acque superficiali, come rifiuto.

2. Aria

2.1 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 ed ambientali, tenuto conto del fatto che un'alta percentuale di turisti viaggia in automobile. Si richiede pertanto di valutare gli effetti sul traffico indotto sulla qualità dell'aria.

Controdeduzione:

L'area d'intervento fa parte del Comune di Andora e quindi, sotto il profilo della principale zonizzazione di cui alla DGR n. 44 del 24/01/20141, è inserita nella Zona IT0714 Costa con alta pressione antropica" che comprende in pratica tutti i comuni costieri ad esclusione del grande agglomerato di Genova e degli ambiti Savonese e Spezzino.

Per monitorare la qualità dell'aria nella zona IT0714, sono state individuate in ambito regionale le stazioni di Albenga (regione Cavallo), Chiavari (C.so Assarotti), Rapallo (Campo Macera), Sanremo (Giardini Regina Elena e Piazza Cesare Battisti).

La Valutazione annuale sulla qualità dell'aria pubblicata dalla Regione più recente è relativa all'anno 2019. Secondo tale documento, nell'area di interesse, tutti gli indicatori relativi alla qualità dell'aria risultano ampiamente conformi rispetto agli standard.

In particolare, con riferimento alla classificazione del D. Lgs. n. 155/2010:

- minori della soglia inferiore di valutazione per NO₂, CO e benzene;
- intermedi tra la soglia di valutazione inferiore e superiore per PM₁₀ e PM_{2,5}.

Ciò vale anche in relazione alle tendenze relative ai parametri che presentano potenziali criticità rispetto all'intervento proposto (biossido d'azoto NO₂ e polveri PM₁₀). Nelle figure che seguono, tratte dalla relazione regionale citata, sono riportati i trend relativi a NO₂ e PM₁₀ per la zona di riferimento.

Considerando in particolare la stazione di Albenga (più prossima all'area di intervento) si può osservare che, per entrambi i contaminanti, si è ben lontani dai limiti di riferimento ed è quindi esclusa ogni criticità allo stato attuale.

Per valutare le emissioni da traffico correlate alla realizzazione del progetto si è assunto un flusso giornaliero al parcheggio pubblico di 2490 veicoli. Tale valore si ricava assumendo la completa rotazione del numero di posti auto ogni due ore per 12 ore.

Si evidenzia che tale assunzione risulta del tutto cautelativa dal momento che:

- già ora nell'area sono presenti parcheggi (339 posti auto e 29 posti moto) a raso normalmente utilizzati (e quindi le relative emissioni sono già "conteggiate" nelle rilevazioni attuali);
- i posti barca aggiuntivi rispetto alla situazione attuale sono in numero esiguo (30) e pertanto non si determina un nuovo attrattore di traffico.

Si è poi considerato un percorso medio di 6 km (dal casello autostradale al porto e ritorno) nell'ipotesi, estrema, che tutti i fruitori del parcheggio siano turisti non residenti.

Al dato di flusso così determinato si sono applicati i fattori di emissione relativi agli autoveicoli tratti dalla banca dati SINANET 2018.

Considerando ad esempio gli ossidi di azoto³, il cui fattore di emissione è pari a 0,3755 g/km, si ottiene una emissione annua pari a circa 2 t.

Dall'inventario regionale delle emissioni (www.ambienteinliguria.it) risulta che le emissioni di ossidi di azoto nel comune di Andora correlate al settore trasporti sono stimate pari a 136 t/anno.

Come si può osservare, pur con tutte le assunzioni cautelative adottate, l'apporto incrementale delle emissioni correlabili alla realizzazione del progetto risulta inferiore all'1,5% e quindi del tutto trascurabile.

2.2 Lo SPA non prende in esame gli impatti in fase di cantierizzazione, nonostante, secondo il cronoprogramma i lavori dureranno tre anni.

Controdeduzione:

La valutazione delle emissioni aeriformi in fase di cantiere, dal momento che le emissioni dei mezzi d'opera risulta evidentemente trascurabile, è collegata essenzialmente alle attività di trasporto dei materiali di scavo.

Tali attività, al di là dello sviluppo complessivo del cronoprogramma dei lavori, si concentreranno nella fase di realizzazione del parcheggio in struttura (circa dodici mesi).

I volumi di scavo sono stimati dal progetto in circa 9.700 metri cubi. Parte di tali volumi, qualora conformi ai requisiti qualitativi della norma (DPR 120/2017) saranno riutilizzati in sito.

Ai fini del presente studio si è ipotizzato cautelativamente che tutto il materiale debba essere evacuato dal cantiere. Assumendo un carico medio di 10 metri cubi si rendono necessari 970

viaggi. Anche in questo caso si è assunto un percorso pari alla distanza con il casello autostradale in quanto il sito di smaltimento è previsto sia raggiunto via autostrada.

Applicando il fattore di emissione per gli ossidi di azoto relativo al trasporto pesante tratto dalla banca dati SINANET citata (3,1316 g/km), si ottiene un valore di emissione totale pari a 18,22 kg.

Confrontando tale valore con il dato dell'inventario delle emissioni riferito al comune di Andora (136 t/anno) si può affermare che, in termini globali, l'impatto è irrilevante.

Tuttavia, al fine di mitigare tale impatto a livello locale, verrà prescritto a livello esecutivo che i trasporti siano effettuati nei mesi non interessati dalla stagione estiva in cui si registrano le punte di traffico.

Quanto sopra anche in adempimento a quanto previsto dalla DGR 941/2018 concernente misure urgenti di tutela della qualità dell'aria.

3. Difesa suolo

3.1 È necessario che il Comune acquisisca parere della Provincia (ora Settore difesa del Suolo di Savona) ai sensi dell'art. 16 bis delle norme di Piano di Bacino.

Pertanto l'intervento dovrà essere integrato con:

- relazione tecnica redatta da professionista abilitato ai sensi di legge, con descrizione delle opere oggetto di parere così come sono state individuate nella tavola 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 lo 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 la relazione geotecnica di livello definitivo redatto in ottemperanza ai contenuti del D.M. del 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 della falda e il lotto 3; caratterizzazione fisica e meccanica dei terreni; definizione dei valori caratteristici dei parametri geotecnici, verifica 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;

Controdeduzione:

Il Comune, in fase di attuazione, per ogni lotto interferente con l'area B2 della suscettività al dissesto del Piano di Bacino, acquisirà il parere vincolante di cui all'art. 16 bis delle Norme di Piano di Bacino, dagli uffici competenti sulla base della presentazione della progettazione esecutiva.

4. Rumore

4.1 Nello SPA il proponente specifica che il nuovo insediamento sarà compatibile con il clima acustico dell'area. Si ritiene che tale assunzione debba essere supportata da una valutazione previsionale di impatto acustico. Lo studio acustico dovrà inoltre considerare gli effetti del traffico indotto, nonché valutare gli impatti in fase di cantiere.

Controdeduzione:

In allegato si riporta una specifica relazione, articolata secondo quanto richiesto, che documenta la fattibilità dell'intervento sotto questo profilo.

Le conclusioni dello studio sono che l'impatto acustico portuale nell'assetto finale, conseguente agli interventi previsti, non comporterà alcun superamento dei limiti di legge di carattere differenziale e assoluto. Per l'attività temporanea di cantiere, il livello sarà dell'ordine dei 60 dBA nella fase di impiego dei martelli demolitori e dell'ordine dei 50 decibel nelle rimanenti fasi, quindi limitato e inferiore al livello residuo presente presso i recettori stessi.

5 Suolo

5.1 Si prevedono movimentazioni di terre e rocce 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. La tematica deve essere approfondita.

Controdeduzione:

Nella successiva fase progettuale dell'intervento saranno eseguiti gli accertamenti previsti dal DPR 120/2017 ai fini della gestione dei materiali di scavo e verrà prodotta l'autocertificazione prevista.

Ai fini del presente studio si è ipotizzato cautelativamente che tutto il materiale di scavo sia evacuato dal cantiere.

Allo stato attuale, dall'esame delle carote estratte nell'ambito degli accertamenti geotecnici eseguiti, non emergono evidenze di contaminazione tali da attivare le procedure di legge (art. 242 D. Lgs. n. 152/06).

5.2 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 ed i terreni di riporto.

Controdeduzione:

Vedi punto precedente

5.3 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 di compatibilità dei materiali con gli utilizzi previsti, percorsi e modalità di trasporto, destinazioni finali ed eventuali siti di deposito intermedio.

Controdeduzione:

Vedi punto precedente

5.4 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.

Controdeduzione:

vedi il precedente punto 2.2 relativo all'impatto sulla qualità dell'aria

5.5 Relativamente al comparto bonifiche dell'analisi degli elaborati progettuali si rileva la contraddizione tra i contenuti riportati in riferimento alla specifica tematica "Contaminazione dei suoli e bonifiche" tra l'elaborato 3 par 3.1.3- Contaminazione dei suoli e bonifiche si riporta che "non sono evidenziate in comune di Andora aree iscritte nell'anagrafe dei siti contaminati" e l'elaborato 9 par 2.2.2.3 Contaminazione dei suoli e bonifiche ove 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 evidenzia che l'anagrafe dei siti da bonificare evidenzia la presenza di siti da bonificare che non risultano localizzati in prossimità dell'area in esame. Tuttavia non consente 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 in relazione, si precisa che qualora procedure di bonifica o messa in sicurezza siano state avviate, le opere da porre in essere secondo quanto previsto a progetto dovranno essere realizzate in modo da non interferire con le attività di bonifica e messa in sicurezza e dovrà essere adeguatamente riportato in relazione.

Controdeduzione:

L'elaborato 3 Rapporto preliminare per la verifica di assoggettabilità a Vas è stato modificato in sede di una più corretta ed approfondita analisi riportata successivamente nell'elaborato 9 Studio preliminare ambientale.

Si precisa che è stata avviata e conclusa la procedura di bonifica relativa al punto vendita carburanti Tamoil AdS Rio Rinnovo A10 "Genova XXmiglia"; non sono avviate ulteriori procedure di bonifica o messa in sicurezza.

6. Rifiuti

6.1 Nella parte "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.

Controdeduzione:

È stato verificato e corretto l'errato riferimento.

Il Piano di gestione dei rifiuti e delle bonifiche della Regione Liguria è stato approvato con Delibera Consiglio Regionale n. 14 del 25.03.2015 - il "Piano d'Area Omogenea della Provincia di Savona per la gestione dei Rifiuti" approvato definitivamente con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 43 del 02.08.2018

6.2 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.

Controdeduzione:

I dati dello studio preliminare ambientale sono stati verificati ed aggiornati, si veda l'elaborato 8 aggiornato.

6.3 Si raccomanda di mettere in atto modalità di raccolta Conformi al Piano d'Area della Provincia di Savona approvato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 43/2018.

Controdeduzione:

Si veda lo studio preliminare ambientale elaborato 8 aggiornato.

RILEVATO E VALUTATO che,

- in merito alla Richiesta di integrazioni del Ministero, il Proponente non risponde alla richiesta di integrazioni ma propone controdeduzioni che non possono in alcun modo completare e integrare le carenze progettuali identificate dalla Commissione;
- il Proponente si pone come se l'acquisizione delle integrazioni richieste sia materia discrezionale a valutazione del Proponente medesimo;
- essendo risultata la documentazione largamente incompleta, la DVA ha richiesto al Proponente documentazione integrativa, con nota prot.n. 93669/MATTM del 16/11/2020.

Così, riprendendo punto per punto le richieste di integrazioni, si riportano di seguito le seguenti considerazioni.

Fase progettuale

Richiesta di integrazione n. 1

“approfondimento in merito alla capacità portante dei terreni, alla stabilità dei fronti di scavo, alla valutazione della falda e relativa interferenza con gli scavi, alla valutazione sulle interferenze tra gli scavi e gli edifici da realizzare, anche considerato l'esteso riporto di terreni effettuato nel decennio 1960 prima della realizzazione del porto;”

Riscontro alla richiesta di integrazione n.1

Il Proponente non fornisce specifica risposta né rimanda ad altra osservazione/integrazione.

Richiesta di integrazione n. 2

“approfondimento degli interventi mitigativi degli impatti derivanti, nel caso di eventi sismici sufficientemente energetici, dalla liquefazione delle sabbie sottostanti la colmata portuale per le quali il relativo rischio è stato valutato come basso, dunque potenziale e significativo in relazione alle opere in progetto che sarebbero coinvolte;”

Riscontro alla richiesta di integrazione n.2

Il Proponente non fornisce specifica risposta né rimanda ad altra osservazione/integrazione.

Richiesta di integrazione n. 3

“dimensionamento di:

- *pali di fondazione dello scivolo e dei nodi di connessione con l'impalcato galleggiante da recuperare;*
- *fondazione, travi e nodi di collegamento tra basamento, travi e banchina;*
- *massi della berma comprensivo della verifica degli effetti dell'intasamento dei vuoti;*
- *muro paraonde del molo sottoflutto”*

Riscontro alla richiesta di integrazione n. 3

Il Proponente non fornisce specifica risposta né rimanda ad altra osservazione/integrazione. L'argomento è trattato però al punto 1 Costa (1.3) delle controdeduzioni alle osservazioni della Regione Liguria.

Richiesta di integrazione n. 4

“ulteriori specifiche valutazioni in relazione alla tipologia e importanza delle opere da realizzare”

Riscontro alla richiesta di integrazione n. 4

Il Proponente non fornisce specifica risposta né rimanda ad altra osservazione/integrazione.

Richiesta di integrazione n. 5

“adeguato aggiornamento, qualora l'opera di difesa esaminata (ossia il molo di sottoflutto dell'Approdo turistico citato) sia interessata da fenomeni sismici, il cui effetto destabilizzante potrebbe comprendere anche variazioni dell'assetto geometrico e quindi della rispettiva quota di sommità di tale barriera a gettata, con conseguenti ricadute sul grado di esposizione delle persone e delle attività presenti a tergo di essa, in relazione ad eventi legati al sormonto dell'onda incidente su questa stessa struttura marittima”

Riscontro alla richiesta di integrazione n. 5

Il Proponente non fornisce specifica risposta né rimanda ad altra osservazione/integrazione.

Richiesta di integrazione n. 6

“Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo ai sensi della normativa vigente, comprendente adeguata caratterizzazione dei terreni di riporto interessati dagli scavi”.

Riscontro alla richiesta di integrazione n. 6

Il Proponente non fornisce specifica risposta né rimanda ad altra osservazione/integrazione. Parziale risposta è contenuta al punto 5 Suolo (5.1) delle controdeduzioni alle osservazioni della Regione Liguria.

Studio Preliminare Ambientale

Richiesta in integrazione n. 7

“Misure che si intendono adottare per ridurre al minimo l’impatto dovuto alla possibile contaminazione delle acque marine durante la fase di cantiere”

Riscontro alle richieste di integrazione n. 7

Controdeduzione:

La maggior parte delle opere all’interno del porto interesseranno edifici a terra e quindi con precauzioni facilmente adottabili si potrà impedire che colino in acqua prodotti che potrebbero in qualche misura comprometterne la qualità. Qualità che è da considerare buona in quanto si riscontrano nelle acque interne portuali diverse specie di pesci ed una trasparenza insolita per un approdo turistico delle dimensioni di quello in esame. Per quanto riguarda invece gli interventi in mare quelli previsti sono:

- Salpamento di massi in corrispondenza del lato est dell’ex molo di sottoflutto e posa in opera di banchine antiriflettenti.
- Realizzazione dei basamenti per una gru tipo travel-lift.
- Infissione con pinza vibrante di n° 9 pali per formazione della struttura di sostegno del nuovo scivolo.

Per quanto riguarda il punto a) si prevede al massimo un temporaneo intorpidimento delle acque limitatamente alla zona in cui sarà operativo l’escavatore. Per esperienze su interventi simili effettuati in passato l’impatto è da ritenere minimo e non permanente.

I basamenti per la gru a portale saranno realizzati con 2 elementi già in deposito nel porto, si tratta di plinti di 4,2 m x 4,2 m x 0,85 m di altezza da cui si dipartono 2 colonne in c.a. con la parte esterna costituita da tubi in polietilene. La posa è prevista sia Intervento a) Intervento c) Intervento b) effettuata dalla banchina lato sud-ovest con una grossa autogrù e la movimentazione dei sedimenti del fondale sarà minima. Quindi anche in questo caso non è possibile individuare rischi ambientali per le acque all’interno ed all’esterno del Porto.

Il punto c) non comporta escavazioni di alcun tipo per cui l’impatto è praticamente nullo.

Richiesta in integrazione n. 8

“Relazione sulla gestione delle materie e delle cave individuate specificando i percorsi per i trasporti;”

Riscontro alle richieste di integrazione n. 8

Controdeduzione:

Le opere previste sull'esterno del Porto consistono nel salpamento di un limitato numero di tetrapodi e quindi nella saturazione di vuoti con massi lapidei di 1^a e 2^a categoria, quindi nel riposizionamento dei tetrapodi precedentemente spostati. Il successivo intervento prevede la formazione di una berma sommersa costituita da massi lapidei di grossa dimensione, in prevalenza di 3^a e 4^a categoria (da 5 a 7 tonnellate/cadauno ed oltre le 7 tonnellate). Massi di queste dimensioni possono essere posati solo con pontoni che li caricheranno sulla coperta del mezzo marittimo in porti ove tale operazione è consentita, nel caso specifico i porti sono in primis quello di Imperia e quindi quello di Vado Ligure.

Attualmente, e prevedibilmente nei prossimi anni, i massi non potranno essere approvvigionati nella cave liguri che per vari motivi non riescono a soddisfare la richiesta quelli di grosse dimensioni. In questo periodo le forniture, per i molti lavori in corso per il restauro di opere marittime danneggiate dalle violente mareggiate del 2018 e 2019, provengono dal bresciano (massi calcarei di colore biancastro), da Verbania od anche dalla Sardegna (graniti grigi). In tutti i casi da quello che si può osservare non sono presenti in questi materiali matrici terrose che possano intorbidire le acque. Inoltre è possibile che ad essere privilegiate siano le forniture di scogli di granito del nord della Sardegna e che il trasporto avvenga con navi-pontone di grande capacità (soluzione ad esempio adottata per scogliere in corso di realizzazione nel golfo del Tigullio ed a Finale Ligure). Questa impostazione del lavoro consentirebbe tempi ridotti di esecuzione delle opere e quindi una minimizzazione dei già ridotti impatti sulle acque marine ma anche sulle strade.

Richiesta in integrazione n. 9

“Valutazione di incidenza per la presenza in prossimità dell'intervento dei siti rete Natura 2000:

- SIC ZCS IT1325624 (Capo Mele);
- SIC ZSC IT 3256675 (Fondali Capo Mele – Alassio);
- SIC ZSC IT 1315670 (Fondali Capo Berta- Diano Marina – Capo Mimosa);
- SIC ZCS IT1324173 (Fondali Loano Albenga);
- SI ZCS IT1324908 (Gallinara);
- SI ZCS IT1324974 (Fondali Capo Santa Croce – Gallinara- Capo Lena);”

Riscontro alle richieste di integrazione n. 9

Controdeduzione:

Non è necessaria la valutazione d'incidenza in quanto i SIC marini sono a distanza superiore di 1km dall'area di intervento e pertanto gli interventi previsti non generano interferenze con gli ambiti protetti marini.

Per quanto riguarda il SIC di Capomele ed il SIC Gallinara non sono presenti specie animali protette e come evidenziato nella relazione acustica allegata (ALLEGATO B) gli impatti in merito al rumore risultano, per quanto riguarda l'attività temporanea di cantiere limitati ed inferiori al livello residuo presente presso i ricettori stessi.

Si riporta di seguito l'individuazione dei sopra citati SIC marini e terrestri e si rimanda, per quanto non espresso, alla relazione relativa i rilievi biologici e sul fondale marino del Comune di Andora, redatta dal dott. Fulvio Garibaldi nel 2006 (ALLEGATO C)

Richiesta di integrazione n. 10

“Approfondimento sugli aspetti paesaggistici caratteristici del territorio retrostante anche per la presenza di reperti monumentali (Castello di Andora).”

Riscontro alla richiesta di integrazione n. 10

Controdeduzione:

Nel territorio retrostante l'area di intervento sono presenti manufatti che ad oggi risultano assoggettati a vincoli puntuali in quanto caratterizzanti il paesaggio antropico del territorio andonese. La torre saracena in posizione prospiciente alla SS Aurelia, i resti dell'acquedotto romano, il complesso dell'ex colonia milanese con giardino ninfeo e pertinenze limitrofo alla SS Aurelia ed in posizione maggiormente arretrata il Castello di Andora. Tuttavia, ancorché se ne possa rilevare la presenza, non vi è alcuna interferenza tra il progetto in essere ed i manufatti sopracitati, ed inoltre i siti individuati non vengono interessati da effetti derivanti dalla cantierizzazione negli aspetti dell'aria e del rumore.

La distanza del sito di intervento con i luoghi oggetto di tutela, viene evidenziata altresì dalla sotto riportata individuazione cartografica.

Richiesta di integrazione n. 11

“Considerazioni in merito alla Osservazione del WWF Savona”

Riscontro alla richiesta di integrazione n. 11

Controdeduzione:

Si rimanda a quanto puntualmente controdedotto.

Richiesta di integrazione n. 12 “Relazione sulla cantierizzazione e sulla disanima degli impatti”

Riscontro alla richiesta di integrazione n. 12

Controdeduzione:

Si rimanda a quanto puntualmente contro dedotto con particolare riferimento ai precedenti punti 1.6 e 2 inoltre si rimanda alla relazione acustica allegata alla documentazione (Allegato B).

Richiesta di integrazione n. 13

“Piano di monitoraggio ante operam, in corso d’opera e post operam”

Riscontro alla richiesta di integrazione n. 13

Controdeduzione:

L'Habitat marino all'intorno del Porto di Andora è raffigurato nella tavola che si riporta (Coppo – Diviacco – Edizioni a cura della Regione Liguria).

Le chiazze in verde scuro indicano le praterie di *Posidonia oceanica*, quelle in verde chiaro (più prossime al Porto, sono invece prati di *Cymodocea nodosa*).

I lavori all'esterno del Porto di Andora sono limitati alla realizzazione di una berma sommersa a protezione del piede della mantellata del primo e secondo braccio della diga di sopraflutto. Il monitoraggio ante operam consisterà nella verifica in 2 punti del posidonieto ad est del Porto (zona antistante Capo Mele). Saranno annotate le coordinate dei 2 transetti in modo da verificare gli stessi ad opera ultimate. Si prevedono fotografie e riprese videosub.

In corso d'opera si effettueranno controlli della torbidità e se si dovesse riscontrare un livello della trasparenza (verifica al disco Secchi) marcatamente inferiore a quella riscontrata prima dell'inizio dei lavori e se le correnti marine dovessero dirigersi verso i posidonieti si procederà a fermare i lavori modificando, se del caso, le modalità esecutive e si riprenderanno gli stessi solo quando le condizioni consentiranno di non recare offesa alle praterie sommerse.

Le verifiche post-operam, dopo 30 giorni dalla ultimazione lavori, seguiranno le modalità adottate prima di iniziare i lavori stessi con le riprese foto e video sub in corrispondenza degli stessi transetti. Una relazione del Biologo marino completerà il monitoraggio.

A distanza di 6 mesi ÷ 1 anno si effettuerà una ulteriore verifica adottando le medesime procedure.

Richiesta di integrazione n. 14

“Indicazione delle cave di prestito e di conferimento e informazioni sui percorsi e sui mezzi da impiegare”

Riscontro alla richiesta di integrazione n. 14

Controdeduzione:

Come precedentemente controdedotto al punto 8):

Le opere previste sull'esterno del Porto consistono nel salpamento di un limitato numero di tetrapodi e quindi nella saturazione di vuoti con massi lapidei di 1^a e 2^a categoria, quindi nel riposizionamento dei tetrapodi precedentemente spostati. Il successivo intervento prevede la formazione di una berma sommersa costituita da massi lapidei di grossa dimensione, in prevalenza di 3^a e 4^a categoria (da 5 a 7 tonnellate/cadauno ed oltre le 7 tonnellate). Massi di queste dimensioni possono essere posati solo con pontoni che li caricheranno sulla coperta del mezzo marittimo in porti ove tale operazione è consentita, nel caso specifico i porti sono in primis quello di Imperia e quindi quello di Vado Ligure.

Richiesta di integrazione n. 15

“Possibili effetti sull’erosione delle spiagge (percentuale della costa ligure in erosione pari al 16,7% - Fonte Ministero dell’Ambiente 2018)”

Riscontro alla richiesta di integrazione n. 15

Controdeduzione:

Per le dimensioni e la posizione che assumerà quest’opera è facilmente prevedibile che le spiagge limitrofe non risentiranno alcun effetto. Le correnti prevalenti al livello del fondale si dirigono da ovest ad est per cui il primo braccio della diga (perpendicolare alla linea di costa) continuerà come in passato ad intercettare una parte delle sabbie in uscita dal torrente Merula aumentando le dimensioni delle spiagge anche dopo la realizzazione della piccola berma prevista in progetto. La berma che sarà realizzata al piede della diga lato sud è molto al largo rispetto alle spiagge ubicate ad est del Porto per cui non sono prevedibili alterazioni delle dimensioni delle stesse.

Richiesta di integrazione n. 16

“Verifica della eventuale presenza di comunità biotiche sensibili al rumore nelle prossimità dell’area di progetto, il cui habitat potrebbe essere perturbato o compromesso durante le fasi di cantiere”

Riscontro alla richiesta di integrazione n. 16

Controdeduzione:

Non sono segnalate comunità biotiche sensibili al rumore. Si specifica che i SIC marini sono a distanza superiore di 1 km dall’area di intervento e pertanto gli interventi previsti non generano interferenze con gli ambiti protetti marini.

Per quanto riguarda il SIC di Capomele ed il SIC Gallinara non sono presenti specie animali protette e come evidenziato nella relazione acustica allegata (ALLEGATO B) gli impatti in merito al rumore risultano, per quanto riguarda l’attività temporanea di cantiere limitati ed inferiori al livello residuo presente presso i ricettori stessi.

Si rimanda, per quanto non espresso, alla relazione relativa i rilievi biologici e sul fondale marino del Comune di Andora, redatta dal dott. Fulvio Garibaldi nel 2006 (ALLEGATO C).

Richiesta di integrazione n. 17

“Possibili effetti barriera, derivanti dalle opere ed in particolare dalle loro sezioni interrato, rispetto al deflusso sotterraneo della falda e delle acque superficiali verso mare, considerata la prevista tombinatura dell’impluvio posto al margine orientale dell’area portuale e l’area storicamente soggetta ad inondazione posta a monte del margine occidentale dell’area portuale medesima”

Riscontro alla richiesta di integrazione n. 17

Controdeduzione:

PROBLEMATICHE INERENTI ALL’AREA STORICAMENTE INONDABILE INDIVIDUATE NEL PIANO DI BACINO.

Si evidenzia che i fenomeni di allagamento dell'area hanno interessato:

- la via Aurelia e la zona antistante il porto ma non la zona portuale oggetto dell'intervento e derivano dall'afflusso d'acqua proveniente dall'Aurelia stessa lungo Capo Mele dalla zona di strada delle Catene, tali afflussi sono stati ridotti in maniera significativa da alcuni lavori di canalizzazione realizzati ormai da parecchi anni dal Comune;
- la zona a monte dell'Aurelia ribassata rispetto alla strada statale è stata in passato interessata da ruscellamento proveniente dalla soprastante strada della Pineta, acque ora regimate mediante un cordolo che le porta verso tombature esistenti del reticolo urbano.

A conferma di quanto indicato e dell'efficacia degli interventi attuati dall'Amministrazione comunale, si mette in evidenza che in concomitanza dell'evento alluvionale del novembre 2014 e successivi la zona del porto non è stata interessata da allagamenti degni di nota.

PROBLEMATICHE INERENTI L' INTERFERENZA DELLE OPERE CON IL LIVELLO DELLA FALDA ACQUIFERA INDIVIDUATA NEI SONDAGGI.

Nelle osservazioni al progetto è stata messa in evidenza la necessità di una valutazione degli effetti barriera delle opere interrata rispetto al deflusso delle acque sotterranee della falda acquifera.

Di sicuro interesse è la problematica di realizzazione della autorimessa interrata che è l'unica opera che prevede scavi di rilievo interferenti con la falda acquifera individuata coincidente con il livello medio marino.

A tale proposito occorre fare riferimento a quanto indicato nella relazione geologica.

Il sito di interesse è infatti ubicato alla base del promontorio di Capo Mele sul limite est della piana alluvionale costiera.

La zona a valle dell'Aurelia è costituita da terreni di riporto in quanto la linea costiera era situata in prossimità della base del muro della strada come risulta dalle foto riportate nella documentazione (fotografie di confronto storico).

I sondaggi geognostici effettuati nell'area portuale ed in particolare nella zona dove sorgerà il parcheggio S2/2011 ed S3/32011 ed S1/2019 hanno consentito di evidenziare che nell'area specifica sono presenti in superficie riporti soprastanti depositi sedimentari marini di alcuni metri di spessore, a loro volta posti al di sopra del substrato.

Le sezioni geologiche redatte sulla base dei sondaggi e delle altre indagini eseguite nell'area sono ben esplicative dei rapporti tra la stratigrafia e l'interferenza dell'opera interrata a progetto.

Le sezioni geologiche riportano che il livello della falda acquifera è coincidente con il livello medio marino; infatti, trattandosi di un riempimento a mare la falda locale è rappresentata dalla saturazione dei riporti sotto il livello del mare, essendo da escludere apporti da monte provenienti dal substrato.

Per tali ragioni sono da escludere nella maniera più assoluta problematiche di effetto barriera su deflussi naturali sotterranei.

Per quanto riguarda l'opera da realizzare in fase di predisposizione del progetto definitivo esecutivo del lotto si valuterà la miglior tecnica di realizzazione delle opere provvisorie necessarie alla costruzione dell'interrato che presumibilmente consisteranno nella costruzione di diaframmi in cemento armato immorsati nel substrato in modo da creare anche tappo di fondo.

Per quanto riguarda il progetto di sistemazione idraulica del rio afferente ad un impluvio soprastante il Porto di Andora, apposita relazione è allegata alla documentazione (ALLEGATO D).

Richiesta di integrazione n. 18

“La documentazione dovrà essere elaborata da esperti con competenze e professionalità specifiche nelle materie afferenti alla valutazione ambientale e l'esattezza complessiva della stessa dovrà essere attestata da professionisti iscritti agli albi professionali”

Riscontro alla richiesta di integrazione n. 18

Per la redazione delle controdeduzioni alle osservazioni pervenute in data 16/11/2020 con nota prot. 27105 da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, per quanto riguarda le problematiche geologiche l'amministrazione si è avvalsa della collaborazione del dott. geol. Vittorio Vezzano, per quanto riguarda le opere di ingegneria marittima l'amministrazione si è avvalsa della collaborazione dell'ing. Alessandro Chini, per quanto riguarda le problematiche ambientali l'amministrazione si è avvalsa della collaborazione del dott. Eugenio Piovano.

Inoltre l'esattezza complessiva della documentazione richiesta è attestata dall' arch. Paolo Ghione iscritto all'albo dei Pianificatori Paesaggistici della provincia di Savona al n. 462 in qualità di progettista e responsabile dell'area Urbanistica, SUE, SUAP, Paesaggio, LLPP, Demanio ed Ambiente del Comune di Andora.

CONSIDERATO che sono pervenute con prot. n. 147514 del 22/04/2021, acquisite al prot. n. 2094/CTVA del 22/04/2021, le seguenti osservazioni, sulle integrazioni rispetto al contributo di Regione Liguria del 15/10/2020 n. PG/2020/335381, da parte della Regione Liguria:

1. Costa, Aspetti idraulico-marittimi/idoneità tecnica e Acque

Nel precedente parere si chiedeva che:

- venisse modificato il cronoprogramma anticipando le opere di messa in sicurezza dei moli di sopraflutto e sottoflutto, rispetto agli interventi dei lotti 1 e 6;
- che venissero 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 anche in relazione alla procedura d'infrazione comunitaria, Causa C-668/19, per la non corretta applicazione della Direttiva 91/271/CEE.

Inoltre, al fine di poter esprimere, contestualmente all'approvazione del P.U.O., anche il parere di idoneità tecnica previsto dall'art. 12 del reg. cod. nav. per gli interventi di idraulica marittima relativi alle opere interne e di protezione esterna erano state richieste le progettazioni degli interventi.

È inoltre richiesto che venissero riordinate le numerazioni delle sezioni nelle tavole progettuali in modo da consentire una lettura coerente tra gli studi di idraulica marittima (in particolare quelli relativi alla tracimazione), la conformazione geometrica delle opere e la loro posizione rispetto alla planimetria del P.U.O. e che fossero fornite, anche in formato digitale georiferito le batimetrie dei rilievi del fondale esterno al porto al fine di poter valutare le asserzioni relative alla diminuzione della profondità del fondale con conseguente diminuzione del rischio di tracimazione per la diga di sopraflutto.

Viste le integrazioni si rileva che:

- il cronoprogramma è stato correttamente modificato anticipando il lotto “messa in sicurezza diga di sopraflutto” rispetto agli altri lotti ma nel testo della relazione rimane esplicitata la possibilità che il cronoprogramma possa essere cambiato senza comportare modifiche del PUO in ragione di esigenze dovute alla complessità dei lavori o delle operazioni di finanziamento senza fare alcuna menzione al fatto che la realizzazione degli interventi relativi alle opere di difesa deve rimanere prioritaria rispetto agli interventi a tergo;
- riguardo al tema del Servizio Idrico Integrato, sono stati forniti gli approfondimenti richiesti in merito alla depurazione delle acque reflue, come risulta dal documento “Elaborato 9 – Studio preliminare ambientale (versione Marzo 2021)”, più in particolare al cap. “4 - Valutazione degli impatti”, “4.1 – Valutazione relativa alla depurazione delle acque reflue”.
- sotto il profilo ambientale lo studio ambientale risulta carente di una valutazione di interazione rispetto agli habitat marini: se è pur vero infatti che l'impronta portuale risulta ampliata solo in corrispondenza della testata del molo di sopraflutto e per la realizzazione della berma al piede, non è stata prodotta alcuna relazione di compatibilità, anche solo basata su un approccio bibliografico, con la biodiversità marina.
- non è stata fornita, né è menzionata nei lotti di intervento, nei costi o nel cronoprogramma la progettazione del muro di sottoflutto. Tale muro è necessario per poter acconsentire alla realizzazione dei caveaux o di altri servizi sul molo di sotto-flutto essendo questo un elemento che è stato tenuto in conto per la valutazione della tracimazione;
- le sezioni sono state integrate, solo per il molo di sopraflutto, in modo da agevolare il riconoscimento delle sezioni riportate negli studi di tracimazione;
- anche dove è stata fornita una integrazione tecnica (ad esempio dimensionamento massi della berma) questa non è stata né redatta né firmata da un tecnico abilitato alla progettazione delle opere idrauliche che, ai sensi dell'art. 51 del R.D. 2537/23, così come ribadito anche da recenti pronunce del Consiglio di Stato, necessitano per loro specifica natura, di essere fatte da esperti nel settore dell'idraulica marittima abilitati alla professione dell'ingegnere;
- sono stati forniti come tavola grafica in formato pdf i rilievi batimetrici sia per quanto riguarda la parte interna al porto sia per quanto riguarda la parte esterna ma mancano ancora i file dei dati georiferiti di batimetria digitali utili per le verifiche, ovvero in formato utilizzabile con gli usuali software gis (dxf georiferito o shp).

2. Aria e Rumore

Per il comparto aria e rumore nelle precedenti osservazioni si evidenziavano alcune carenze nella documentazione presentata dal proponente. In particolare, si era richiesto:

- per quanto riguarda la matrice aria, di valutare gli effetti del traffico indotto sulla qualità dell'aria, nonché gli impatti in fase di cantiere;

- con riferimento alla componente rumore, di produrre adeguata valutazione previsionale di impatto acustico, sia per la fase di esercizio sia per la fase di cantiere;

Per quanto riguarda la matrice aria, il proponente ha valutato il traffico indotto mediante i fattori di emissione relativi agli autoveicoli tratti dalla banca dati SINAnet 2018. Dal confronto delle emissioni stimate con le emissioni nel Comune di Andora riportate nell’inventario regionale risulta che l’apporto correlabile alla realizzazione del progetto è trascurabile, tuttavia si sottolinea che la stima è stata condotta assumendo come riferimento un solo inquinante, ovvero gli ossidi di azoto. In quanto alla fase di cantiere non è stata effettuata una valutazione sulle emissioni di PM10 ma solo degli ossidi di azoto, benché il proponente assuma cautelativamente che tutto il materiale di scavo venga “evacuato dal cantiere”.

Per quanto riguarda l’inquinamento acustico, dall’esame della documentazione integrativa trasmessa, le opere in progetto non possiedono caratteristiche tali da produrre emissioni acustiche che possano determinare il superamento dei limiti normativi o, comunque produrre disagi nei confronti dei ricettori esistenti. I ricettori interessati, ricadenti in Classe IV della Classificazione acustica comunale, distano non meno di 200 metri rispetto alla zona dei cantieri navali, pertanto lo studio non evidenzia particolari criticità per il clima acustico della zona prospiciente l’area portuale.

Per l’impatto acustico in fase di cantiere, il proponente valuta l’impatto, facendo riferimento ad una sola fase di lavoro, ritenuta la più gravosa (martelli demolitori), e non effettua previsioni specifiche in merito al rumore provocato dal traffico indotto. In generale il proponente fornisce una generica indicazione sulla movimentazione dei rifiuti nell’area di intervento e scarse informazioni sulle modalità, sui siti di destinazione e sulle lunghezze di trasporto, conseguentemente non approfondisce gli impatti conseguenti a tali aspetti.

3. Gestione materiale da scavo

Con riferimento alla gestione dei materiali da scavo nelle precedenti osservazioni era stato richiesto di caratterizzare il materiale attraverso un adeguato numero di sondaggi, campioni ed analisi chimiche e granulometriche e di presentare un Piano di utilizzo qualora il materiale debba essere gestito come sottoprodotto.

Nello SPA aggiornato a marzo 2021, come in quello aggiornato a maggio 2020, si afferma che le movimentazioni previste sono dell’ordine dei 13.500 m³ e che il materiale di scavo verrà riutilizzato in parte in sito, tuttavia non è stata effettuata una caratterizzazione, rinviando ad una fase successiva gli accertamenti previsti dal DPR n. 120/2017. Il proponente aggiunge inoltre che dai sondaggi eseguiti nell’ambito degli accertamenti geotecnici non emergono evidenze di contaminazione che richiedano l’attivazione di procedure di bonifica.

4. Difesa suolo

Le osservazioni rilevate nel precedente contributo, in merito alla presenza di un piccolo corso d’acqua appratente al reticolo minuto (superficie bacino inferiore a 0,1 km²), trovano adeguata trattazione nelle integrazioni, si segnala inoltre che tutti gli aspetti inerenti tale argomento troveranno soluzione nella fase autorizzativa.

Conclusioni

Alla luce della documentazione prodotta e delle integrazioni pervenute si ritiene che per i comparti:

- A) Aria rumore e gestione materiali** rispetto alla fase di esercizio non sussistano impatti negativi sostanziali. Per quanto riguarda la fase di realizzazione dell’opera, non si rilevano evidenti

criticità, tuttavia lo studio risulta non completamente esaustivo per gli aspetti relativi alla cantierizzazione, in particolare per quanto riguarda la gestione e la movimentazione dei materiali.

B) Costa, Aspetti idraulico-marittimi/idoneità tecnica e Acque:

- il cronoprogramma è stato correttamente modificato ma deve essere reso esplicito che se viene modificato questo deve comunque prevedere che le opere di difesa a mare siano realizzate prima delle infrastrutture a tergo al fine di garantirne la sicurezza;
- sono state fornite le informazioni richieste relativamente alla depurazione dei reflui;
- lo studio preliminare ambientale risulta carente di una valutazione di interazione rispetto agli habitat marini;
- la realizzazione del muro paraonde del molo di sottoflutto non compare tra gli interventi da realizzare pur essendo elemento considerato nella valutazione della tracimazione in corrispondenza della sezione 17 a tergo della quale è prevista la realizzazione di cave bateaux e servizi portuali;
- l'approvazione delle opere marittime ai sensi dell'art. 12 reg. cod. nav. non è possibile in quanto la documentazione presentata a corredo è o insufficiente o non redatta da tecnici abilitati alla professione di ingegnere;

C) Difesa suolo è stata adeguatamente trattata l'interazione con il reticolo idrografico regionale.

CONSIDERATO e VALUTATO che:

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali:

- Lo Studio preliminare Ambientale (maggio 2020) consegnato unitamente agli elaborati di progetto e lo Studio Preliminare Ambientale del marzo 2021, sostitutivo e integrativo del precedente, non sono redatti in completa sintonia con i necessari contenuti definiti nell'allegato alla Parte Seconda IV-bis del D.Lgs.n.152/2006, né il Proponente ha provveduto a integrarlo sufficientemente sui probabili effetti significativi sull'ambiente e relative misure di mitigazione e prevenzione, come da richiesta di integrazioni, né la documentazione è stata elaborata da esperti con competenze e professionalità specifiche in tutte le materie afferenti alla valutazione ambientale, iscritti agli albi professionali e attestanti l'esattezza complessiva della stessa;
- Più in particolare, il riscontro fornito alle integrazioni richieste è solo parziale, ovvero limitato esclusivamente a generiche controdeduzioni nelle quali il Proponente ribadisce quanto già proposto e non ha pertanto prodotto informazioni, dati o integrazioni alle seguenti richieste:
 - Richiesta di integrazione n. 1: *“approfondimento in merito alla capacità portante dei terreni, alla stabilità dei fronti di scavo, alla valutazione della falda e relativa interferenza con gli scavi, alla valutazione sulle interferenze tra gli scavi e gli edifici da realizzare, anche considerato l'esteso riporto di terreni effettuato nel decennio 1960 prima della realizzazione del porto”;*
 - Richiesta di integrazione n. 2: *“approfondimento degli interventi mitigativi degli impatti derivanti, nel caso di eventi sismici sufficientemente energetici, dalla liquefazione delle sabbie sottostanti la colmata portuale per le quali il relativo rischio è stato valutato come*

- basso, dunque potenziale e significativo in relazione alle opere in progetto che sarebbero coinvolte”;*
- Richiesta di integrazione n. 4: *“ulteriori specifiche valutazioni in relazione alla tipologia e importanza delle opere da realizzare”;*
 - Richiesta di integrazione n. 5: *“adeguato aggiornamento, qualora l’opera di difesa esaminata (ossia il molo di sottoflutto dell’Approdo turistico citato) sia interessata da fenomeni sismici, il cui effetto destabilizzante potrebbe comprendere anche variazioni dell’assetto geometrico e quindi della rispettiva quota di sommità di tale barriera a gettata, con conseguenti ricadute sul grado di esposizione delle persone e delle attività presenti a tergo di essa, in relazione ad eventi legati al sormonto dell’onda incidente su questa stessa struttura marittima”;*
- Per quanto attiene alle altre integrazioni richieste per le quali è pervenuta una controdeduzione:
- Richiesta di integrazione n. 3: *“dimensionamento di: pali di fondazione dello scivolo e dei nodi di connessione con l’impalcato galleggiante da recuperare; fondazione, travi e nodi di collegamento tra basamento, travi e banchina; massi della berma comprensivo della verifica degli effetti dell’intasamento dei vuoti; muro paraonde del molo sottoflutto”;*
 - **Risposta:** il Proponente al punto 1.3 delle osservazioni della Regione Liguria, precisa che la struttura di sostegno è stata prevista su 9 pali in acciaio su cui insisteranno il telaio ed il piano di scivolo, e ne descrive la tipologia e le modalità di infissione la descrizione. Tratta anche le travi e gli aspetti geotecnici e geologici della fondazione. In apposito allegato integrativo è trattato il proporzionamento dei massi naturali berme al piede delle Sezioni 2 bis e 5 ter così come è operata la verifica delle condizioni d’intasamento dei vuoti tra i tetrapodi ed i blocchi lapidei emersi del paramento esterno della scogliera con analisi delle criticità correlate all’eventuale asportazione di materiale inerte dal nucleo della barriera presso il profilo 2 bis;
 - **Rilievo: Il Proponente non fornisce specifica risposta né rimanda ad altra osservazione/integrazione. L’argomento è trattato però al punto 1 Costa (1.3) delle controdeduzioni alle osservazioni della Regione Liguria;**
 - Richiesta di integrazione n. 6: *“Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo ai sensi della normativa vigente, comprendente adeguata caratterizzazione dei terreni di riporto interessati dagli scavi”;*
 - **Risposta:** il Proponente rinvia alla successiva fase progettuale dell’intervento l’esecuzione degli accertamenti previsti dal DPR 120/2017 ai fini della gestione dei materiali di scavo e la produzione dell’autocertificazione prevista, ipotizzando cautelativamente che tutto il materiale di scavo sia evacuato dal cantiere e precisando che allo stato attuale, dall’esame delle carote estratte nell’ambito degli accertamenti geotecnici eseguiti, non emergono evidenze di contaminazione tali da attivare le procedure di legge (art. 242 D. Lgs. n. 152/06).
 - **Rilievo:** come noto il D.P.R. n. 120/2017, persegue “in alternativa e/o parallelamente, tre strade: 1) esclusione dal regime dei rifiuti (art.185 D. Lgs.

n. 152/06); 2) gestione come sottoprodotto (art.184 bis, D.M. n. 161/2012 o L. n. 98/2013); 3) gestione come rifiuto”; **il Proponente dunque non opera alcuna scelta né affronta l’analisi dei potenziali impatti significativi e negativi conseguenti alle diverse possibili modalità di gestione. Il Proponente non fornisce specifica risposta né rimanda ad altra osservazione/integrazione. Parziale risposta è contenuta al punto 5 Suolo (5.1) delle controdeduzioni alle osservazioni della Regione Liguria;**

- Richiesta in integrazione n. 7: “*Misure che si intendono adottare per ridurre al minimo l’impatto dovuto alla possibile contaminazione delle acque marine durante la fase di cantiere*”;
 - **Risposta:** il Proponente prevede al massimo un temporaneo intorpidimento delle acque limitatamente alla zona in cui sarà operativo l’escavatore e per quanto concerne la posa è prevista per l’intervento a) Intervento c) Intervento b) dalla banchina lato sud-ovest con una grossa autogrù e con conseguente movimentazione dei sedimenti del fondale minima;
 - **Rilievo: il Proponente non affronta il problema del possibile intorbidimento delle acque né durante le normali attività di cantiere né per eventi accidentali, senza proporre misure preventive o mitigative; il Proponente non fornisce indicazioni precise e adeguate a proteggere l’elevata dichiarata qualità delle acque, anche alla luce della mancanza di sufficienti misure di mitigazione e della durata dei lavori (intensiva di almeno 12 mesi a fronte di un cantiere operativo per 36 mesi);**
- Richiesta in integrazione n. 8: “*Relazione sulla gestione delle materie e delle cave individuate specificando i percorsi per i trasporti*”;
 - **Risposta:** il Proponente ritiene non prevedibile nei prossimi anni l’approvvigionamento di massi dalle cave liguri, ipotizzando la fornitura dal bresciano o dalla Sardegna
 - **Rilievo: il Proponente, per il possibile approvvigionamento delle materie sia dalla terraferma sia via mare, non relaziona sulla gestione delle materie e delle cave né fornisce indicazioni sui percorsi e sui possibili conseguenti impatti sul territorio e sulla viabilità;**
- Richiesta in integrazione n. 9: “*Valutazione di incidenza per la presenza in prossimità dell’intervento dei siti rete Natura 2000: SIC ZCS IT1325624 (Capo Mele); SIC ZSC IT 3256675 (Fondali Capo Mele – Alassio); SIC ZSC IT 1315670 (Fondali Capo Berta- Diano Marina – Capo Mimosa); SIC ZCS IT1324173 (Fondali Loano Albenga); SI ZCS IT1324908 (Gallinara); SI ZCS IT1324974 (Fondali Capo Santa Croce – Gallinara- Capo Lena)*”;
 - **Risposta:** il Proponente ritiene non necessaria la valutazione d’incidenza in quanto i SIC marini sono a distanza superiore di 1 km dall’area di intervento e che, pertanto, gli interventi previsti non generano interferenze con gli ambiti protetti marini. Inoltre dichiara che, per quanto riguarda il SIC di Capomele e il SIC Gallinara, non sono presenti specie animali protette e come evidenziato nella relazione acustica allegata (ALLEGATO B) gli impatti in merito al rumore risultano, per quanto riguarda l’attività temporanea di cantiere limitati

e inferiori al livello residuo presente presso i ricettori stessi. Riporta l'individuazione dei sopra citati SIC marini e terrestri e rimanda, per quanto non espresso, alla relazione relativa i rilievi biologici e sul fondale marino del Comune di Andora, redatta dal dott. Fulvio Garibaldi nel 2006 (ALLEGATO C);

- **Rilievo: Il Proponente non tiene conto dell'effetto delle correnti e fornisce indicazioni sorprendenti e ingiustificate circa la mancanza di specie animali protette desunta con metodi acustici.; la Valutazione di incidenza per la presenza in prossimità dell'intervento dei siti rete Natura 2000 è una precisa richiesta di integrazioni cui il Proponente avrebbe dovuto fare fronte;** inoltre la Relazione acustica ha il solo obiettivo di definire i livelli acustici prodotti dal porto nella sua definitiva composizione e durante i lavori senza alcuna trattazione, né dimostrazione, dei possibili effetti sulla fauna terrestre e soprattutto marina. Quanto all'Allegato C, **si rimarca la non attualità del rapporto (anno 2006), pur in presenza di studi ben più recenti disponibili per il Mar Ligure quali: Programmi di Monitoraggio per la Strategia Marina MODULO 7 Habitat coralligeno Condizione dell'habitat - Relazione Finale (Genova, 26 Ottobre 2017), nonché dati aggiornati sulla conoscenza attuale delle biocenosi di interesse naturalistico e delle praterie di *Posidonia oceanica* in prossimità dell'opera facilmente ottenibili anche dal sito della Regione Liguria:**
<http://srvcarto.regione.liguria.it/geoviewer2/pages/apps/ambiente-tematiche/index.html?canale=22;>
- Richiesta di integrazione n. 10: “Approfondimento sugli aspetti paesaggistici caratteristici del territorio retrostante anche per la presenza di reperti monumentali (Castello di Andora)”;
 - **Risposta:** il Proponente elenca nel territorio retrostante l'area di intervento alcuni manufatti che a oggi risultano assoggettati a vincoli puntuali in quanto caratterizzanti il paesaggio antropico del territorio andorese, ma pur rilevandone la presenza, dichiara che non vi è alcuna interferenza tra il progetto in essere e i manufatti citati e che, inoltre, i siti individuati non sono interessati da effetti derivanti dalla cantierizzazione negli aspetti dell'aria e del rumore, evidenziando cartograficamente la distanza del sito di intervento con i luoghi oggetto di tutela;
- Richiesta di integrazione n. 11: “*Considerazioni in merito alla Osservazione del WWF Savona*”;
 - **Risposta:** il Proponente controdeduce le osservazioni del WWF con specifica trattazione. In particolare dichiara che:
 - il progetto non aggrava la situazione esistente in quanto il carico degli abitanti equivalenti sotteso al progetto di che trattasi aumenta di 18;
 - il progetto prevede, come evidenziato nella Tav. 14, il reperimento di aree da destinare a parcheggi pubblici ed aree denominate a "verde pubblico, oltre le aree verdi previste quali copertura degli edifici;
 - il progetto evidenzia che nel settore orientale del PUO in oggetto (zona Capo Mele), non sono previsti interventi edificatori e che per quanto

concerne il consumo del suolo come altresì avallato dalla Regione Liguria, con nota del 15.10.2020 prot. PG/2020/335381, si precisa che è circa il 6% dell'ambito del P.U.O. delle aree a terra (circa m² 75000 [o forse più precisamente 7.500 m²] su area complessiva di P.U.O. di circa 130.000 m²);

- il progetto riduce gli impatti architettonici della precedente versione - SUA Tr Co2 approvato con provvedimento finale in data 16/03/2010;
 - il progetto è stato riconfigurato decidendo per una configurazione compositiva tale da ricreare una piazza circondata da volumetrie configurate con elementi lignei e curtain wall a verde verticale tali da minimizzare l'incidenza delle strutture proposte e inoltre è stato proposto uno studio del verde a contorno composto da viali alberati, aiuole a duna e un sistema di ombreggianti ospitante Bouganvillee che ha mitigato le opere previste;
 - il progetto è stato sottoposto a verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art. 13 della L.R. n. 32/2012 che si è conclusa con provvedimento n. 59 del 20/09/2019 che ha escluso ai sensi dell'art. 13, comma 6, il progetto dalla procedura di VAS di cui all'art. 8 e seguenti della citata L.R. n. 32/2012.
 - in merito agli aspetti paesaggistici come già riportato, con "nota di osservazioni del 15/10/2020 prot. PG/2020/335381 si è espressa positivamente Regione Liguria, tramite il settore tutela del Paesaggio;
 - il settore nord occidentale del PUO in essere interferisce con una zona classificata zona C dalla carta delle fasce di inondabilità, mentre nel settore orientale del PUO è presente uno scolo delle acque che ad oggi non scarica in mare;
 - il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona identifica l'area oggetto d'intervento nel Tomo II documento degli obiettivi struttura del piano e norme.
 - il PUO è conforme al PTC della Provincia di Savona in quanto, pur prevedendo la non realizzazione delle strutture ricettive (albergo e RTA) che erano previsioni urbanistiche, il Tomo II – documento degli obiettivi struttura del piano e norme, risulta compatibile;
 - la nuova soluzione prevede la non realizzazione delle strutture ricettive riducendo a fronte di una diversa situazione di mercato nell'ambito turistico, considerato la recente approvazione dello strumento attuativo ReCo23 dove si prevedono superficie a destinazione turistica di circa 5 925 m² e TrC01 dove si prevedono superficie a destinazione turistica di circa 3.500 m² che garantiscono le esigenze attuali turistiche ricettive;
 - in merito agli aspetti paesaggistici si precisa che la competenza è in capo a Regione Liguria, la quale si è espressa tramite il settore tutela del Paesaggio in maniera positiva con nota del 15.10.2020 prot. PG/2020/335381: " .. a seguito del confronto diretto con lo scrivente Settore e con il Settore Urbanistica, lo stesso progetto sviluppava corrette configurazioni compositive;
- **Rilievo: maggiore attenzione andrebbe posta sul problema del verde precisando anche il tipo di essenze, preferibilmente autoctone;**

- Richiesta di integrazione n. 12 “*Relazione sulla cantierizzazione e sulla disanima degli impatti*”;
 - Risposta: il Proponente rimanda a quanto puntualmente contro dedotto con particolare riferimento ai punti 1.6 (Servizio idrico integrato) e 2 (Aria) delle osservazioni della Regione Liguria e alla relazione acustica allegata al presente documento (Allegato B);
 - **Rilievo: la cantierizzazione deve riguardare tutte le fasi dei lavori, tutte le zone operative, tutti i macchinari e tutte le opere da realizzare, anche temporanee, con la descrizione degli accorgimenti per la minimizzazione degli impatti;**

- Richiesta di integrazione n. 13: “*Piano di monitoraggio ante operam, in corso d’opera e post operam*”;
 - Risposta: il Proponente dichiara che l’Habitat marino all’intorno del Porto di Andora, raffigurato nella tavola tratta da Coppo – Diviaco – Edizioni a cura della Regione Liguria, presenta chiazze in verde scuro (praterie di Posidonia oceanica) e in verde chiaro (più prossime al Porto, prati di Cymodocea nodosa).

Il monitoraggio ante operam consisterà nella verifica in 2 punti del posidonieto a est del Porto (zona antistante Capo Mele) con fotografie e riprese videosub. In corso d’opera si effettueranno controlli della torbidità e se si dovesse riscontrare un livello della trasparenza (verifica al disco Secchi) marcatamente inferiore a quella riscontrata prima dell’inizio dei lavori e se le correnti marine dovessero dirigersi verso i posidonieti si procederà a fermare i lavori modificando, se del caso, le modalità esecutive e si riprenderanno gli stessi solo quando le condizioni consentiranno di non recare offesa alle praterie sommerse. Le verifiche post-operam, dopo 30 giorni dalla ultimazione lavori, seguiranno le modalità adottate prima di iniziare i lavori stessi con le riprese foto e video sub in corrispondenza degli stessi transetti, con il corredo di una relazione del Biologo marino. A distanza di 6 mesi ÷ 1 anno si effettuerà un’ulteriore verifica adottando le medesime procedure.

Rilievo: il monitoraggio deve riguardare tutte le componenti ambientali per le quali non siano da escludere con certezza impatti significativi e negativi, e non solo quelle relative all’habitat marino; il Proponente prevede un piano di monitoraggio impreciso e insufficiente sia per numerosità, sia per frequenza, sia per durata dei campionamenti;

- Richiesta di integrazione n. 14: “*Indicazione delle cave di prestito e di conferimento e informazioni sui percorsi e sui mezzi da impiegare*”;
 - Risposta: il Proponente si limita a ribadire quanto precedentemente contro dedotto al punto 8;
 - Rilievo: valgono le stesse considerazioni sopra espresse sulla lacunosa trattazione delle cave e sulla nulla descrizione dei percorsi e dei connessi potenziali impatti;

- Richiesta di integrazione n. 15: *“Possibili effetti sull’erosione delle spiagge (percentuale della costa ligure in erosione pari al 16,7% - Fonte Ministero dell’Ambiente 2018)”*;
 - **Risposta:** il Proponente dichiara che, per le dimensioni e la posizione dell’opera le spiagge limitrofe, prevedibilmente, non risentiranno alcun effetto: il primo braccio della diga (perpendicolare alla linea di costa) continuerà come in passato a intercettare una parte delle sabbie in uscita dal torrente Merula aumentando le dimensioni delle spiagge anche dopo la realizzazione della piccola berma prevista in progetto e, rispetto alle spiagge a est del Porto, non sono prevedibili alterazioni delle dimensioni delle stesse;

- Richiesta di integrazione n. 16: *“Verifica della eventuale presenza di comunità biotiche sensibili al rumore nelle prossimità dell’area di progetto, il cui habitat potrebbe essere perturbato o compromesso durante le fasi di cantiere”*;
 - **Risposta:** il Proponente ripete sostanzialmente quanto dichiarato al punto 9; **il Proponente sembra ignorare che molte delle comunità animali marine presenti nel sito (a partire dalla componente ittica) sono sensibili al rumore e molte specie sono dotate di vocalizzazione; il rumore si propaga a velocità e distanze di almeno 5 volte superiori all’ambiente aereo; la controdeduzione non fornisce alcuna ragionevole indicazione tale da ritenere che tale impatto non possa verificarsi, né paiono essere state individuate misure di mitigazione di questa tipologia di impatto.**

- Richiesta di integrazione n. 17: *“Possibili effetti barriera, derivanti dalle opere ed in particolare dalle loro sezioni interrato, rispetto al deflusso sotterraneo della falda e delle acque superficiali verso mare, considerata la prevista tombinatura dell’impluvio posto al margine orientale dell’area portuale e l’area storicamente soggetta ad inondazione posta a monte del margine occidentale dell’area portuale medesima”*;
 - **Risposta:** il Proponente tratta dapprima la problematica inerente all’area storicamente inondabile individuata nel Piano di Bacino e mette in evidenza che in concomitanza dell’evento alluvionale del novembre 2014 e successivi, la zona del porto non è stata interessata da allagamenti degni di nota. Per quanto poi concerne le problematiche inerenti all’interferenza delle opere con il livello di falda acquifera individuata nei sondaggi e, in particolare, la necessità di una valutazione degli effetti barriera delle opere interrato rispetto al deflusso delle acque sotterranee della falda acquifera, il Proponente individua i possibili effetti nella realizzazione della autorimessa interrato (unica opera con scavi rilevanti e interferenti con la falda acquifera individuata coincidente con il livello medio marino); facendo riferimento a quanto indicato nella relazione geologica, dichiara che sono da escludere nella maniera più assoluta problematiche di effetto barriera su deflussi naturali sotterranei, anche se in fase di predisposizione del progetto definitivo esecutivo del lotto si valuterà la miglior tecnica di realizzazione delle opere provvisorie necessarie alla costruzione dell’interrato, che presumibilmente consistono nella costruzione di diaframmi in cemento armato immorsati nel substrato in modo da creare anche tappo di fondo. Il Proponente infine rimanda, per quanto

riguarda il progetto di sistemazione idraulica del rio afferente a un impluvio soprastante il Porto di Andora, alla apposita relazione (ALLEGATO D);

- **Rilievo: gli approfondimenti geologici eseguiti e il modello geotecnico e idrogeologico allo stato implementati contengono notevoli elementi di incertezza, tali da non consentire né la definizione delle scelte progettuali né di valutarne i relativi impatti, dunque non potendosi escludere impatti negativi e significativi; numerose sono le assunzioni fatte sulla base delle risultanze di indagini pregresse, non sempre riferite ai siti di intervento, indagini che in alcuni casi avevano già evidenziato criticità e incertezze non meglio investigate in questa sede; il Proponente avrebbe dovuto approfondire detti aspetti fin da questa fase e analizzare le eventuali opere provvisorie, la modalità di esecuzione, il fabbisogno dei materiali e i possibili effetti sulla falda e sull'ambiente marino; riguardo il mancato verificarsi di eventi alluvionali dal 2014, la finestra temporale di osservazione appare troppo ristretta per poter escludere che detti fenomeni possano verificarsi nell'area storicamente inondabile indicata dalla competente autorità distrettuale di bacino;**
- Richiesta di integrazione n. 18: *“la documentazione dovrà essere elaborata da esperti con competenze e professionalità specifiche nelle materie afferenti alla valutazione ambientale e l'esattezza complessiva della stessa dovrà essere attestata da professionisti iscritti agli albi professionali”*;
 - Risposta: il Proponente dichiara i profili professionali degli esperti intervenuti nella predisposizione delle controdeduzioni alle osservazioni.
 - **Rilievo: si rimarca che tra i profili non è compreso un esperto di biologia marina.**

VALUTATO il progetto:

Con riferimento alle osservazioni del WWF Savona

Il Proponente deve trattare con maggiore attenzione il problema del “verde” pubblico;

Con riferimento alle osservazioni della Regione Liguria:

Si rinvia alle conclusioni contenute nelle osservazioni espresse dalla Regione Liguria sulle integrazioni rispetto al contributo di Regione Liguria del 15/10/2020 n. PG/2020/335381, trasmesse con prot. n. 147514 del 22/04/2021 e acquisite al prot. n. 2094/CTVA del 22/04/2021.

Con riferimento alle integrazioni richieste dalla Commissione CTVA:

Il Proponente non si è attenuto a integrare quanto richiesto ma ha inteso “controdedurre”, risolvendo così sia di non trattare in buona parte le richieste, sia di non predisporre l'integrazione dello studio preliminare ambientale sui probabili effetti significativi sull'ambiente e relative misure di mitigazione in completa sintonia con i necessari contenuti definitivi nell'allegato alla Parte Seconda IV-bis del D. Lgs. n. 152/2006.

Quanto sopra si evidenzia nella trattazione di alcuni aspetti tecnici, non collegati in un quadro unitario e con rimandi ad altre controdeduzioni.

Con riferimento agli aspetti generali

Il Proponente non fornisce alcun contributo a ben quattro richieste di integrazione (nn. 1,2,4,5).

Con riferimento alle caratteristiche e alla localizzazione del progetto, nonché delle caratteristiche dell'impatto potenziale

Pur trattandosi dell'ammodernamento dell'attuale struttura portuale, il Proponente non ha mai fatto riferimento alle ipotesi, finanche alternative, e soprattutto di possibile minor impatto ambientale.

L'impatto potenziale è trattato solo per alcune componenti ma si rimarca l'assoluta assenza di considerazioni, analitiche e aggiornate, sulla biocenosi marina e sui possibili effetti conseguenti alle opere.

Il Proponente non affronta il problema del possibile intorbidimento delle acque né durante le normali attività di cantiere né per eventi accidentali, proponendo solo generiche misure preventive o mitigative.

Il Proponente non affronta analiticamente il problema della potenziale erosione delle spiagge attraverso lo studio delle correnti, i case study delle spiagge limitrofe (Alassio e Laigueglia) a seguito di opere marine (moli, impiego di massi naturali, ecc.) e, non ultimo, le modifiche già avvenute delle spiagge già a seguito dell'attuale porto.

Con riferimento alla cantierizzazione

Il Proponente non fornisce un'accurata relazione di cantierizzazione, riguardante tutte le fasi dei lavori, tutte le zone operative, tutti i macchinari e tutte le opere da realizzare, anche temporanee, con la descrizione degli accorgimenti da mettere in atto al fine di garantire la minimizzazione di ogni impatto e la prevenzione da ogni tipologia di inquinamento/impatto accidentale.

Il Proponente deve organizzare e localizzare all'interno dell'area della zona di cantiere programmando le fasi costruttive in maniera tale da minimizzare i disturbi e le ripercussioni sulle attività presenti all'interno dell'area, con, fra l'altro, l'individuazione di idonee aree di stoccaggio e ottimizzazione delle fasi e delle attività di cantiere.

Il Proponente fornisce generica indicazione sulla movimentazione dei rifiuti nell'area di intervento e, scarse informazioni sulle discariche, sulle modalità e lunghezze di trasporto.

Con riferimento alle indicazioni di cui alle linee guida in materia di VIA e/o di settore

Fatta eccezione per sporadici casi (Linee guida ARPAL per il calcolo degli abitanti equivalenti), il Proponente non ha provveduto a redigere le integrazioni (e non controdeduzioni) secondo le Linee guida richiamate in premessa al presente parere.

Con riferimento alla VincA:

Il Proponente non ha ritenuto aderire alla richiesta della Commissione, nonostante la presenza di numerose aree SIC marine e, conseguentemente, non ha presentato una Valutazione di Incidenza al primo livello che appare invece obbligatoria alla luce del fatto che l'area dei lavori è in prossimità di aree SIC.

Con riferimento alle Terre e rocce da scavo e all'approvvigionamento di materie

Il Proponente non opera alcuna scelta né affronta l'analisi dei potenziali impatti significativi e negativi conseguenti alle diverse possibili modalità di gestione dei materiali provenienti dagli scavi.

Il Proponente, per il possibile approvvigionamento delle materie sia dalla terraferma sia via mare, non relaziona sulla gestione delle materie e delle cave di approvvigionamento né fornisce indicazioni sui percorsi e sui possibili conseguenti impatti sul territorio e sulla viabilità.

Con riferimento alla presenza di comunità biotiche sensibili al rumore nelle prossimità dell'area di progetto, il cui habitat potrebbe essere perturbato o compromesso durante le fasi di cantiere

Il Proponente dichiara, senza alcuna dimostrazione o analisi preventiva, che, per quanto riguarda il SIC di Capomele e il SIC Gallinara, non sono presenti specie animali protette e, come evidenziato nella relazione acustica allegata (ALLEGATO B), gli impatti in merito al rumore risultano, per quanto riguarda l'attività temporanea di cantiere limitati e inferiori al livello residuo presente presso i ricettori stessi.

Il Proponente riporta l'individuazione dei sopra citati SIC marini e terrestri e rimanda, per quanto non espresso, alla relazione relativa ai rilievi biologici e sul fondale marino del Comune di Andora, redatta dal dott. Fulvio Garibaldi nel 2006 (ALLEGATO C), senza fare riferimento ad altro materiale scientifico disponibile e più recente.

Con riferimento al piano di monitoraggio

La proposta di piano di monitoraggio non contempla tutte le componenti ambientali (aria, rumore, qualità delle acque marine e terrestri).

In particolare il Proponente dovrà realizzare un piano di minimizzazione dell'impatto acustico durante i lavori di Cantiere che dovrà anche prevedere tutte le e mitigazioni del caso e dell'eventuale piano di contenimento acustico; per la qualità dell'aria, il Proponente dovrà realizzare un piano di monitoraggio della qualità dell'aria, sotto il controllo e secondo le modalità determinate da ARPA Liguria, che preveda tutte le mitigazioni del caso e rilevamenti in continuo durante i lavori nell'area di cantiere

Per quanto concerne il monitoraggio ambientale marino, il Proponente non prevede un monitoraggio di: colonna d'acqua, sedimenti (inclusi livelli di contaminanti previsti per piano caratterizzazione ai sensi del D. Lgs. n. 152/2006 parte IV e Titolo V e ai sensi del D.M. n. 172/2016) e bentos/biocenosi, da avviare anch'esso prima dell'inizio dei lavori, e continuato durante i lavori e almeno per tre anni al termine dei lavori.

Il monitoraggio deve verificare la presenza di eventuali biocenosi di pregio (macroalghe, fanerogame, sabellaria, etc.) prima dell'intervento e in caso di presenza di biocenosi di pregio (i.e., habitat compresi nella Rete Natura 2000) provvedere a idonea mappatura. Per gli habitat e biocenosi marine il monitoraggio dovrà essere effettuato da biologi marini esperti secondo l'approccio BACI (Before After Control Impact), seguendo scrupolosamente le linee guida ISPRA e le metodologie standard

previste dalla MSFD; dovrà essere condotta una caratterizzazione Video HD in tutta l'area di interesse fino a un raggio di 100 m dal limite dell'area interessata dai lavori.

Il monitoraggio ambientale dovrà anche, durante la fase di cantiere, prevedere misure in continuo per misure di torbidità e ossigeno, operando con tecnica di feedback monitoring che prevede la sospensione delle attività quando i livelli di ossigeno disciolto scendono sotto i 2 mgO₂ L⁻¹ o livelli critici di trasparenza;

Considerate le risultanze dell'istruttoria, e in particolare, in via esemplificativa e non esaustiva:

- la mancanza di adeguata integrazione alla richiesta di cui alla nota prot.n. 93669/MATTM del 16/11/2020;
- la disorganica esposizione delle informazioni e la non predisposizione dello Studio Preliminare Ambientale, integrato come da richieste;
- il mancato aggiornamento su numerosi aspetti (a titolo esemplificativo e non esaustivo: monitoraggio, terre e rocce da scavo, cantierizzazione);
- la mancata predisposizione della VincA;
- l'assenza di documenti specifici di settore, recenti, nella trattazione di diversi aspetti ambientali;
- i possibili impatti sulle componenti ambientali, fra le quali biodiversità e le biocenosi di pregio;
- l'inadeguata proposizione di misure preventive e mitigative;
- l'incompleta proposta del piano di monitoraggio;
- le lacune nella documentazione fornita e sulle criticità ambientali, e dei relativi impatti, non trattati o solo sommariamente descritti;

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate e sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,

che il progetto può determinare significativi impatti ambientali e negativi e, pertanto, **deve essere sottoposto al procedimento di VIA** secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006. Lo studio di impatto ambientale predisposto dal proponente deve contenere un'apposita sezione riguardante le verifiche relative alla compatibilità del progetto con le finalità conservative degli habitat e delle specie presenti nei siti della rete Natura 2000, di cui alla D.G.R. n. 3173 del 10/10/2006.

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla