



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

* * *

Parere n. 47 del 29 gennaio 2021 _____

Progetto:	<p><i>Istruttoria VIA</i></p> <p>Realizzazione di un approdo turistico per nautica da diporto in ampliamento dell'esistente porto di Bordighera</p> <p>ID_VIP: 4349</p>
Proponente:	<p>Porto Sant'Ampeglio S.r.l.</p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – 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) ed 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, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 4 gennaio 2018, n. 2 in materia di costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- 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, Vice Direttore Generale Ambiente della Regione Liguria;

RICHIAMATA la disciplina dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare:

- la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva n. 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, ed in particolare gli artt. 23 - 25, Titolo III, Parte seconda che regolano la procedura di valutazione d'impatto ambientale definita al comma 1, lettera b dell’art. 5 recante ‘Definizioni’ come “*il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del presente decreto, l’elaborazione e la presentazione dello studio d’impatto ambientale da parte del proponente, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione dello studio d’impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente e degli esiti delle consultazioni, l’adozione del provvedimento di VIA in merito agli impatti ambientali del progetto, l’integrazione del provvedimento di VIA nel provvedimento di approvazione o autorizzazione del progetto*”. La procedura si conclude con il "provvedimento di VIA" definito al comma 1, lettera o, dell’art. 5, recante ‘Definizioni’ del D. Lgs. n. 152/2006 come “*il provvedimento motivato, obbligatorio e vincolante, che esprime la conclusione dell’autorità competente in merito agli impatti ambientali significativi e negativi del progetto, adottato sulla base dell’istruttoria svolta, degli esiti delle consultazioni pubbliche e delle eventuali consultazioni transfrontaliere*”;
- 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”;
- Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)*”;
- 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;
- Linee guida ISPRA per la Valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA) n. 133/2016;
- Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.), Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione per le Valutazioni Ambientali 2014 e Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee;
- 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*”;
- Linee Guida approvate dal Consiglio del Sistema Nazionale per la Protezione dell’Ambiente in data 09/07/2019 su "Valutazione di impatto ambientale. Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale" per l’elaborazione della documentazione finalizzata allo svolgimento della valutazione di impatto ambientale, utili per la redazione e la valutazione degli studi di impatto ambientale per le opere riportate negli allegati II e III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, integrative dei contenuti minimi previsti dall’art. 22 e delle indicazioni dell’Allegato VII del D. Lgs. n. 152/2006.

DATO ATTO che:

- la Società Porto Sant'Ampeglio S.r.l. (d’ora innanzi PsA o Proponente) in data 31/10/2018 ed in data 08/11/2018 ha presentato domanda per l’avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell’art. 23 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente al progetto “*Realizzazione di un approdo turistico per nautica da diporto in ampliamento dell'esistente porto di Bordighera*”, da realizzarsi nel Comune di Bordighera (Imperia);
- la domanda è stata acquisita dalla *Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo* (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. DVA/24714 del 05/11/2018 e prot. n. DVA/25795 del 15/11/2018;
- con nota prot. n. DVA/26536 del 26/11/2018, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/4150 in data 26/11/2018, la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha comunicato al Proponente ed alle Amministrazioni interessate la procedibilità della domanda ed ha trasmesso alla Commissione, ai fini dello svolgimento dell’istruttoria tecnica di competenza, la domanda sopraccitata e la documentazione tecnica allegata:
 - Elaborati di progetto;
 - Studio di impatto ambientale (Documentazione generale e Relazione di Incidenza);
 - Sintesi non tecnica;
 - Relazione Paesaggistica (compresi gli allegati inerenti a Rilievo Plani altimetrico, Planimetria generale, Foto inserimenti, Inquadramento cartografico, Prospetto sud, Dichiarazione di vincolo dell’area);

- ai sensi dell'art. 23, comma 4 del D. Lgs. n. 152/2006, la Direzione, con nota prot. n. DVA/26536 del 26/11/2018, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione;
- con nota prot. n. 11897 del 13/05/2019 la Divisione ha trasmesso al Proponente la richiesta di integrazioni alla documentazione presentata con nota prot. n.1489/CTVA del 18/04/2019, acquisita con prot. n. 10112/DVA del 18/04/2019;
- con nota prot. n. MATTM/16480 del 05/03/2020, acquisita con prot. n. CTVA/736 del 05/03/2020 la Divisione ha trasmesso la documentazione integrativa presentata dal Proponente in data 07/02/2020 con nota acquisita con prot. n. MATTM/10646 del 17/02/2020. La documentazione presentata in risposta alla richiesta di integrazioni avanzata con nota prot. n. DVA/11897 del 13/05/2019 consistente in:
 - Aggiornamento progettuale e risposte richieste integrazioni del 13/5/2019 - Rev.2 del 10/12/2019;
 - Piano Preliminare di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ex DPR 120/2017 - Rev.1 del 24/12/2019;
 - Aggiornamento Relazione Paesaggistica del 10/12/2019;
 - Altra documentazione integrativa del dicembre 2019 (Planimetrie, Piante, Sezioni, Prospetti, Tavola sinottica, Foto inserimenti, Volumi e superfici, Verifica standard urbanistici e pertinenziali nuova soluzione 2019, Superficie di riferimento per oneri ai sensi della L.R. n. 25/1995 e s.m.i. nuova soluzione 2019);
- con nota prot. n. MATTM/87539 del 29/10/2020, acquisita al prot. n. CTVA/3451 in data 29/10/2020, la Divisione ha precisato che il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo si è espresso con parere negativo n. 17449 del 10/06/2020, acquisito al prot. N. 45253/MATTM del 16/06/2020 e trasmesso alla CTVA con nota prot. n. 47752/MATTM del 23/06/2020 e che, conseguentemente, qualora all'esito dell'istruttoria in corso il parere della Commissione VIA contrasti con quello del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, l'amministrazione "*valuterà l'opportunità di attivazione della procedura prevista dall'art. 5, comma 2, lettera c bis, della legge n. 400/1988, che prevede il deferimento alla Presidenza del Consiglio dei ministri, per una complessiva valutazione, nei casi di espressioni contrastanti emerse da Amministrazioni a diverso titolo competenti per la definizione di atti e provvedimenti*";
- con la stessa nota la Divisione ha trasmesso la nota del Proponente in data 07/10/2020, assunta al prot. n. 81639/MATTM del 14/10/2020 contenente documentazione integrativa volontaria, come di seguito elencata:
 - Elementi riepilogativi e di chiarimento del 01/09/2020;
 - Integrazioni del 23/04/2019 - Relazione generale di progetto del 01/10/2018;
 - Integrazioni del 23/04/2019 - Relazione paesaggistica del 01/10/2018;
 - Integrazioni del 23/04/2019 - Relazione paesaggistica - All.1, All. 2, All. 3, All. 4, All. 5 del 01/10/2018;
 - Integrazioni del 23/04/2019 - All.6 - Dichiarazione di vincolo dell'area del 19/05/1985;
- ai sensi dell'art. 24, comma 5 del D. Lgs. n. 152/2006, la Divisione, con nota prot. n. MATTM/27738 del 21/04/2020, acquisita con prot. n. CTVA/1011 in data 21/04/2020, ha comunicato alle amministrazioni e gli enti coinvolti l'avvenuta ripubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione integrativa, presentata dal Proponente in data in data 07/02/2020 in risposta alla richiesta di integrazioni avanzata con nota prot. n. DVA/11897 del 13/05/2019;

VALUTATA la congruità del valore dell'opera dichiarata dal Proponente ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori, i cui esiti sono comunicati alla Divisione con separata nota della CTVA:

TENUTO CONTO:

- delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell'art. 24, comma 3 del D. Lgs. n. 152/2006, da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:
 - Osservazioni dell'Associazione WWF Italia - Liguria in data 28/12/2018 acquisita con prot. n. DVA/29370 del 28/12/2018;
 - Osservazioni della Regione Liguria in data 13/02/2019, acquisite con prot. n. DVA/3576 del 13/02/2019 e con prot. n. CTVA/515 del 13/02/2019;
 - Parere MiBACT del 11/04/2019, acquisito con prot. n. DVA/9336 del 11/04/2019 e con prot. n. CTVA/1405 del 11/04/2019;
 - Parere tecnico istruttorio MIBACT (ABAP) del 10/06/2020 acquisito con prot. n. MATTM/45253 del 16/06/2020 e con prot. n. CTVA/1888 in data 12/06/2020;
 - Parere della Regione Liguria - Vice Direzione Generale Ambiente del 16/06/2020 acquisito con prot. n. MATTM/45239 del 16/06/2020 e con prot. n. CTVA/1910 del 16/06/2020;
- degli elaborati integrativi:
 - Controdeduzioni del Proponente al Parere MiBACT del 11/04/2019 presentate con nota del 19/04/2019 acquisita con prot. n. CTVA/1514 in data 19/04/2019;
- che tutte le osservazioni sono state esaminate per argomenti singolarmente e le considerazioni conclusive permettono di completare il quadro delle valutazioni del presente parere;

RILEVATO che l'oggetto del presente parere è l'accertamento della compatibilità ambientale del progetto definitivo del progetto “*Realizzazione di un approdo turistico per nautica da diporto in ampliamento dell'esistente porto di Bordighera*”; con il presente parere la Commissione si esprime anche in merito al piano preliminare di utilizzo delle terre e rocce da scavo presentato ai fini dell'approvazione ai sensi art. 24 del D.P.R. n. 120/2017;

RICORDATO che:

- Per quanto concerne la documentazione progettuale presentata per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale in data 15/11/2018:
 - La Relazione Generale descrittiva del “Progetto di realizzazione di un approdo turistico per nautica da diporto in ampliamento dell'esistente porto di Bordighera”, localizzato nel Comune di Bordighera (IM) avviato dalla società Porto S. Ampeglio S.r.l. – Gruppo Cozzi-Parodi, sottoposta in data 15/11/2028 alla valutazione, proviene al termine di un complesso percorso di sviluppo progettuale e di procedimenti autorizzativi, iniziato dal 1998 con la presentazione di una domanda di concessione demaniale marittima da parte di PsA e di altre due società per la ristrutturazione e l'ampliamento del porto turistico di Bordighera, ai fini dell'esperienza delle procedure previste dal D.P.R. n. 509/97 (Decreto cd “Burlando”).

A seguito di tali procedure il progetto preliminare di PsA è stato valutato dalla Regione e dal Comune come l'unico ammissibile alla successiva fase del procedimento definito dal citato D.P.R. n. 509/97, da basarsi su un livello di progettazione definitivo. La procedura è rimasta sospesa fino a giugno 2009, quando PsA ha consegnato i documenti del progetto definitivo per la successiva fase di valutazione.

In data 27/11/2013 il Comune ha trasmesso gli atti della Conferenza dei Servizi referente del 4/9/2012, dopo la quale, fatte salve le precisazioni della Regione in ordine all'assoggettabilità del progetto alla disciplina della VIA, la procedura è rimasta nuovamente sospesa fino al 2016, quando, con successive comunicazioni alla società, l'Ufficio Tecnico-Servizio Urbanistica e Opere Pubbliche del Comune ha sollecitato la ripresa dell'iter amministrativo.

In data 12/2/2018 PsA ha dato seguito a tali comunicazioni, avviando presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (d'ora innanzi MATTM) la procedura di Valutazione Preliminare di cui all'art. 6, comma 9 del D. Lgs. n. 152/2006, che si è conclusa in data 23/3/2018 con nota del MATTM, che ha comunicato a PsA la necessità, ai fini della disciplina della VIA, di sottoporre il progetto a Verifica di Assoggettabilità a VIA ex art. 19 D. Lgs. n. 152/2006, ma segnalando anche l'opportunità di valutare la possibilità di sottoporre il progetto direttamente a VIA.

La Relazione generale del progetto, aggiornata alla data ottobre 2018, ha inteso tenere conto dei possibili mutamenti intervenuti dalla data dell'ultima emissione dei precedenti documenti progettuali, asserendo che gran parte dei temi trattati nell'allora progetto definitivo abbiano mantenuto una sostanziale validità, fatte salve le modifiche normative intervenute nel frattempo, nonché le variazioni di taluni scenari e contesti territoriali, peraltro giudicati dal Proponente, allo stato, apparentemente marginali.

La Relazione generale del progetto è stata redatta, avendo come riferimento quanto prescritto dal D. Lgs. n. 152/2006 e in particolare dall'art. 1, comma 5, lett. g) relativamente al "livello informativo e di dettaglio" richiesto, che deve essere "almeno equivalente a quello del progetto di fattibilità come definito dall'articolo 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, o comunque con un livello tale da consentire la compiuta valutazione degli impatti ambientali in conformità con quanto definito in esito alla procedura di cui all'articolo 20", raccogliendo e integrando i soli elaborati di cui è stata riconosciuta dal Proponente l'effettiva valenza ambientale, rispetto alla versione originaria sottoposta all'esame della Conferenza dei Servizi che riportava solo alcune note molto sintetiche di carattere generale, rimandando per i dettagli alle relazioni specialistiche, laddove previste.

- Per quanto concerne la Documentazione generale dello Studio di Impatto Ambientale (in data 29/10/2018):
 - Nella Introduzione il Proponente recita che in data 12/2/2018 PsA ha avviato presso il MATTM la procedura di Valutazione Preliminare di cui all'art. 6, comma 9 del D. Lgs. n. 152/2006, che si è conclusa in data 23/3/2018 con nota del MATTM stesso, che ha così concluso:

“Esaminata la suddetta documentazione ... (omissis) ... si ritiene che non si possano escludere impatti significativi e negativi, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, la cui eventuale sussistenza dovrà essere verificata mediante un'ideale procedura di valutazione ambientale ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006. Considerato inoltre che la notevole vicinanza dell'area di progetto alla ZSC “Fondali di S. Remo e Arziglia” è tale da non poter escludere che le azioni previste dal progetto, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, comportino incidenze sugli habitat e le specie prioritarie, si ritiene opportuno che la procedura di cui all'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 sia integrata con la Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D. Lgs. 152/2006. Quanto sopra non esime il proponente dal valutare l'opportunità di effettuare direttamente una procedura di VIA ai sensi degli artt. 23 e seguenti del Titolo III della Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006, comunque integrata con la procedura di VINCA ai sensi del citato art. 10 comma 3 del D. Lgs. 152/2006”.
- Per quanto concerne la Relazione di incidenza (in data 29/10/2018):
 - Il Proponente, dopo una lunga disamina delle attività previste, mezzi di cantiere, tipologia delle opere previste e del bilancio dei materiali, dedica il quarto capitolo al quadro conoscitivo delle “Aree natura” descrivendo il SIC IT316274 “Fondali di S. Remo e Arziglia” come dimensioni, localizzazione e habitat e specie, segnalando priorità e stato di conservazione e concludendo che pur avendo subito un deterioramento in passato, da alcuni anni appare essere in una situazione di sostanziale equilibrio e in uno stato che viene confermato “buono”.
 - Quanto all'analisi delle interferenze, dopo aver ripetuto che non esiste posidonia nell'area specifica dell'intervento, passa a elencare tipologie di opere che possono incidere negativamente sulla Posidonia (Ripascimenti delle spiagge, Opere costiere, Dragaggi e movimentazione di materiale

dragato, Posa di cavi e condotte sottomarini, Scarichi di acque reflue, Maricoltura costiera, Pesca marittima e attrezzi a strascico, Ancoraggi e diportismo) ricordando che le prime tre possono avere riferimento al progetto. Per il ripascimento della spiaggia di Arziglia, ricordato che questo intervento non è organico al progetto, assicura che saranno scrupolosamente osservate le indicazioni delle norme e degli enti, compreso il Manuale ARPAL. Per le opere costiere, si rimanda alle indicazioni del suddetto manuale per concludere che tutte queste prescrizioni (ancorché non mandatorie) risultano rispettate nel caso del progetto del porto di Bordighera. Per quanto riguarda i dragaggi e la movimentazione di materiale dragato, il progetto non comporta né distruzione di habitat né sofferenze o seppellimento di posidonieti limitrofi. Anche per gli ancoraggi e diportismo non sussistono problemi sia perché il primo è praticato solo all'interno porto, sia perché i fondali sono molto profondi e trascurabili le turbolenze provocate dai motori.

- La relazione conclude ritenendo che le modalità dell'intervento non comportino impatti significativi sugli habitat oggetto di tutela, nonostante la relativa vicinanza del SIC sopra citato.
- Per quanto concerne la Relazione paesaggistica (in data ottobre 2018):
 - La Relazione contiene il contesto paesaggistico dell'intervento, la morfologia del contesto paesaggistico e, fra l'altro, quanto alla presenza di aree tutelate per legge (art. 142 del D. Lgs. n. 42/04) l'asserzione che l'opera ricade nell'art. 146, comma 1, lettera a) in quanto insediata su territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia.

Il Proponente, dopo aver descritto l'intervento, afferma che sono positivi, con importanti ricadute economiche a livello cittadino, gli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera, il cui progetto acquisisce le proposte, le modifiche e le integrazioni che negli anni gli uffici preposti all'approvazione hanno richiesto.

Paesaggisticamente il progetto, grazie all'eliminazione della discarica/campo sportivo, è migliorativo dell'assetto attuale dell'area, senza dimenticare che si cercherà di liberare gli scogli tipici del sito (tutelati in termini di bellezze naturali), per ridare prestigio e lustro alla scogliera detta "dell'Arenella".

Inoltre la realizzazione delle nuove volumetrie in previsione è situata al livello del muro di protezione della sede ferroviaria, mantenendo intatta la veduta panoramica sia dalla statale sia dalla linea ferrata.

Sono poi da aggiungere la realizzazione del nuovo campo sportivo in zona Due Strade e nuovi locali sotto strada nel porto esistente che contribuiranno alla sua rivitalizzazione, parimenti alla conseguente riorganizzazione degli spazi di sosta all'interno del porto.

Per quanto attiene la mitigazione dell'impatto si sottolinea quanto la versione finale sia ridotta rispetto al progetto preliminare approvato, con l'uso di materiali e di linguaggi che appartengono alle costruzioni liguri, e con l'attenzione per le energie alternative e rinnovabili, perseguendo pure la massima permeabilità pedonale tra la città e il suo porto, con passeggiate "marinare", spazi giochi e spazi di aggregazione per rendere l'area del nuovo approdo turistico un luogo vivo e vissuto.

RILEVATO, specificamente e in ordine cronologico, che:

Con riferimento allo Studio di Impatto Ambientale (in data 29/10/2018):

Considerate anche la SS n. 1 Aurelia e la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia in adiacenza alla costa per tutta l'estensione dell'abitato di Bordighera, il progetto prevede, in termini di occupazione di aree demaniali, il solo utilizzo della striscia del litorale ubicata a immediato ridosso del rilevato ferroviario stesso, la quale è di dimensioni molto modeste (lunghezza pari a circa 220 m e profondità media di circa 15-16 m).

Le principali caratteristiche dimensionali dell'intervento sono:

- Nuovo specchio acque: 50.491 m²

- Superficie complessiva richiesta in concessione: 91. 653 m²
- Posti barca: 193 (di cui 27 destinati al Comune di Bordighera)
- Lunghezza molo di sopraflutto: ca. 210 metri
- Lunghezza molo di sottoflutto: ca. 375 metri
- Superfici a terra (impronta): ca. 4. 100 m²

Le due aree portuali (attuale e nuova), pur condividendo l'imboccatura da mare e anche l'ingresso da terra (ciò, soprattutto, a causa degli spazi ridotti a disposizione), saranno due unità distinte.

Quanto alle mitigazioni, il progetto non prevede opere connesse ma piuttosto i seguenti interventi volti alla riqualificazione ambientale del tratto di costa interessato preservandone e valorizzandone al contempo i caratteri identitari effettuati (anche se non tutti gli interventi, che hanno anche natura compensatoria, fanno parte del progetto, e infatti alcuni di essi, in particolare ripascimento della spiaggia e il campo di calcio, andranno autorizzati con altrettanti procedimenti distinti):

- smantellamento e riutilizzo dei materiali per le opere realizzato a mare intorno all'inizio degli anni 80 con lo smarino e ferroviarie scavate nell'entroterra, e da tempo utilizzato come campo da calcio;
- rilocalizzazione del campo da calcio in una zona dell'entroterra (località Due Strade) a nord dell'abitato, dove sarà realizzato un nuovo e più attrezzato impianto sportivo;
- messa in sicurezza del torrente del lato di levante del rilevato che è soggetto a fenomeni di esondazione con ridotti tempi di ritorno, a causa delle insufficienti arginature e dell'occupazione parziale dell'alveo da parte della strada di accesso al campo;
- ripascimento della spiaggia della Arziglia per un tratto di circa 250 m;
- recupero e valorizzazione della scogliera di Arenella e del "camin du pipu", due elementi storici che versano attualmente in una condizione problematica, se non, in alcune parti, di degrado, così come più volte denunciato dai cittadini, anche a causa delle frequenti mareggiate.

Con riferimento al quadro programmatico:

- Piano Territoriale della Costa (PTC), approvato con DCR n. 64 del 29/12/2000 e successivamente aggiornato, con continuità. L'area del porto di Bordighera ricade nell'Ambito di Progetto AP2-Bordighera, che interessa il tratto di costa tra Capo S. Ampelio e Punta Migliarese, che indica come interventi di interesse il potenziamento del porto turistico e l'eliminazione o il rimodellamento del terrapieno del campo di calcio e il ripascimento del settore di levante verso punta Migliarese.
- Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) individua le opere portuali ricadenti nel regime normativo AI-CO (Attrezzature e Impianti – Regime normativo di Consolidamento) nonché nel regime normativo ID – CO (Insediamenti Diffusi – Regime normativo di Consolidamento), con i quali il Proponente dichiara che il progetto risulta pienamente coerente e dà specifica attuazione a quanto indicato dal regime AI-CO.
- Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Imperia, approvato nel 2009, per il quale l'ampliamento del porto di Bordighera rientra nelle previsioni di piano e ne dà esplicita attuazione.
- Il Piano Regolatore Generale del Comune di Bordighera (PRG), in vigore dal 2002, prevede l'ampliamento, oggetto del progetto, sino a ricomprendere la sponda del Rio Sasso.
- Il Piano di Utilizzazione delle aree demaniali marittime (PUD) costituisce specifica attuazione del Piano della Costa (PTC) e alla voce "Diporto nautico" recita che il rilascio di nuove concessioni demaniali marittime o la loro variazione è subordinato al rispetto delle indicazioni contenute nel PTC con riferimento ai porticcioli turistici.
- Piano di Bacino (Piano di Gestione Rischio Alluvioni): il progetto con l'intervento sul Rio Sasso è giudicato dal Proponente pienamente coerente.
- Piano di Bacino (Piano di Tutela 2016-2021): non si ravvisano elementi di criticità per quanto concerne la qualità delle acque.
- Zonizzazione acustica del Comune di Bordighera: per quanto riguarda la classificazione delle aree di interesse ai fini del progetto il Proponente osserva che queste non si limitano alla sola zona limitrofa al porto ma si estendono a un tratto della vicina rete viaria.

- Vincolo Idrogeologico: le aree di interesse non sono soggette a detto vincolo.
- Rete Natura 2000: il Proponente indica che i siti di progetto e le aree limitrofe, potenzialmente interessate alla realizzazione o all'esercizio del nuovo porto, non interferiscono con siti di interesse comunitario (SIC) o ZPS (Direttive Habitat e Uccelli), pur ammettendo che il tratto di mare a levante è caratterizzata dal SIC marino IT316274 "Fondali di San Remo e Arziglia", ricordando che la distanza minima di 300 metri "ha indotto il MATTM, sin dalla Valutazione preliminare a ritenere necessaria l'effettuazione di una procedura di VIncA".
- Vincolo paesaggistico: il progetto ricade nell'area delimitata dal vincolo di cui al DM del 24/04/1985 del MIBAC che, a partire dalla città alta, ha perimetrato un'area molto vasta (6,6 km²) che include tutto il territorio comunale, fatta eccezione dell'area urbanizzata della città bassa. La descrizione del vincolo è formulata così che vi rientrano anche il rilevato del campo di calcio e le opere foranee del porto esistente e quindi anche quelle del nuovo porto.

Con riferimento al Quadro progettuale:

Nell'analisi fra le alternative, è stata scartata l'opzione 0 perché la mancata realizzazione del progetto è da ritenersi una opzione negativa e contraria alla stessa pianificazione, così come fra le alternative di localizzazione l'opera può essere realizzata solo ove previsto dal progetto e, parimenti, fra le alternative di progetto e layout la configurazione possibile è solo quella proposta.

Descritte le caratteristiche tecniche generali del progetto, il layout progettuale delle opere a mare è derivato da approfonditi studi e simulazioni, quali:

- idrodinamica costiera nello stato attuale e nello stato di progetto;
- agitazione interna portuale in riferimento alle raccomandazioni tecniche per la realizzazione dei porti turistici redatte da AIPCN (Associazione mondiale per l'infrastruttura dei trasporti acquatici);
- evoluzione media prevedibile del litorale in seguito all'intervento in progetto;
- caratteristiche strutturali delle opere foranee.

La diga di sopraflutto è prevista in prolungamento di quella esistente sebbene con un profilo non allineato con essa. Estendendosi, inoltre, verso fondali profondi (fino a 15 m) la stessa sarà realizzata in gran parte con cassoni cellulari in cemento, di dimensioni finanche dell'ordine di 30 x 20 x 15 m, realizzati altrove e tirati via mare con rimorchiatori, adagiati su un basamento preventivamente predisposto, stabilizzandoli con il riempimento di terre provenienti dalla rimozione del campo da calcio e da eventuali altri fonti.

Per la diga di sottoflutto le operazioni saranno sostanzialmente le medesime con la differenza che la parte iniziale della stessa (quella perpendicolare alla linea di costa) sarà in parte realizzata senza movimentazione di materiali in quanto vi è sovrapposizione, nell'area a levante, tra il campo da calcio stesso e la prima parte della diga.

Per quanto riguarda il banchinamento a terra e quello lungo il tratto iniziale della diga di sottoflutto si prevede l'utilizzo di elementi di tipo assorbente e dunque cassoncini riempiti di pietrame di adeguata pezzatura.

I pontili previsti sono sette, fissi e in cemento armato. Gli stessi saranno sorretti da piedritti in calcestruzzo imbasati su piastre di fondazione di elevata dimensione. La finitura sarà con doghe in legno africano e per le imbarcazioni in ormeggio sono previste colonnine di rifornimento elettrico e idrico. È previsto infine un ulteriore pontile galleggiante.

Il progetto delle opere a terra, benché speculare rispetto al progetto preliminare, mantiene fermi gli indirizzi fondamentali che hanno caratterizzato la progettazione fin dall'origine:

- inserimento ambientale e immagine architettonica;
- dimensionamento volumetrico contenuto;
- ipotesi di destinazioni d'uso strettamente connesse.

In ottemperanza con le previsioni del PRG la viabilità di accesso al porto è posta a ridosso della ferrovia e collega il porto da Ponente. Dalla strada che collega l'Aurelia, infatti, la viabilità si sdoppia in prossimità del

parcheeggio a ridosso della ferrovia e collega il porto esistente, consentendo di collegare l’Aurelia con il porto esistente, come richiesto dall’Amministrazione comunale. Si osserva che:

- la soluzione proposta rende maggiormente baricentriche le strutture di uso comune con i parcheggi ed il soprastante verde pubblico attrezzato;
- la galleria di collegamento posta dietro ai fabbricati era giustificata da una richiesta del Comune di collegare le due strutture portuali con un’unica strada. Il tunnel, però, poneva notevoli vincoli al passaggio di mezzi di grandi dimensioni, date le limitate dimensioni della volta ma tali limiti sono stati superati;
- la nuova strada, che percorre in quota il tratto di collegamento tra le due strutture portuali, consente da una parte la prosecuzione della murata ad archi che caratterizza il porto esistente, dall’altra permette di individuare spazi pubblici vitali per il porticciolo, quali uffici comunali per il porto, Yacht Club, bar ristorante.

Il progetto descrive le sequenze delle fasi di costruzione e il bilancio dei materiali, riportando il fabbisogno (le tipologie, i volumi, il peso, il numero di trasporti e la tipologia di provenienza), il materiale di scavo (le tipologie, i volumi, il peso, il numero di trasporti e la destinazione) con il seguente bilancio netto materiali/trasporti:

	Volume (m ³)	Peso (t)	Trasporti (n. veicoli)
Bilancio netto materiali/trasporti	-69.361	-153.553	6.661
Bilancio giornaliero su 16 mesi	-167	-369	16

Transiti/ora mezzi pesanti per 16 mesi: 3,2

Sono poi fornite informazioni, generiche, sui mezzi di cantiere, produzione rifiuti, viabilità del cantiere, traffico veicolare e le perturbazioni in fase di cantiere e di esercizio, che sono valutate esigue e trascurabili, nonché descritto il quadro dei traffici indotti dal nuovo porto, in questo caso con riferimento al traffico portuale.

Per quanto concerne i fattori di impatto del progetto, in fase di esercizio l’opera potrà produrre effetti modesti e soltanto per le emissioni dovute ai veicoli e natanti. Il traffico aggiuntivo dipendente dal nuovo porto, in fase sia di costruzione sia di esercizio, è assai modesto e gli impatti trascurabili, mentre i fattori permanenti sono quelli legati all’impatto visivo.

Sono poi riassunte le azioni del progetto sulle matrici ambientali (impatti potenziali) in fase di cantiere come nella tabella seguente:

Matrice ambientale Azione di progetto	Ambiente marino (componenti biotiche e abiotiche)	Territorio, suolo e sottosuolo (solo per quanto riguarda le aree a terra)	Corpi idrici superficiali e profondi	Atmosfera	Clima acustico
Immersione e/o movimentazione in mare di manufatti, terre, materiali da cava ed altri (cassoni e materiali delle dighe, quali massi tout venant, massi guardiani, altri inerti)	impatti potenziali sull’ambiente marino prodotti sia da singole operazioni sia dagli obiettivi stessi di progetto			Impatti potenziali prodotti dalle emissioni in atmosfera dei mezzi usati per la movimentazione dei materiali	Impatti potenziali prodotti dalle emissioni sonore dei mezzi usati per la movimentazione dei materiali e la movimentazione in sé
Dragaggi e movimentazione di sedimenti in mare (comprese le attività	impatti potenziali sull’ambiente marino prodotti sia dalle singole operazioni che	impatti potenziali dovuti alle operazioni a terra connesse a quelle a mare		Impatti potenziali prodotti dalle emissioni in atmosfera dei mezzi usati per	Impatti potenziali prodotti dalle emissioni sonore dei mezzi

connesse al riempimento dei cassoni e alla rimodellazione del fondale per gli imbasamenti dei cassoni	dagli obiettivi stessi di progetto	(movimentazioni, deposito, ecc.)		svolgere le operazioni	usati per svolgere le operazioni
Lavori di terra di specifica rilevanza (in particolare la rimozione del rilevato del campo da calcio		impatti potenziali legati ad alterazioni morfologiche, inquinamento dei suoli, ecc.	Impatti potenziali (solo in caso di interazioni dirette con la foce)	Impatti potenziali prodotti dalle emissioni in atmosfera dai mezzi usati per l'esecuzione dei lavori	Impatti potenziali prodotti dalle emissioni sonore dei mezzi usati per l'esecuzione dei lavori
Trasporti dei materiali da e verso il porto				Impatti potenziali provenienti da emissioni in atmosfera dei mezzi usati per trasportare i materiali	Impatti potenziali prodotti dalle emissioni sonore dei mezzi usati per trasportare i materiali

Sono poi descritte le azioni di progetto, le matrici ambientali interessate, il dettaglio Azione di progetto/ Fattori di impatto, le eventuali misure di mitigazione, a seguito di cui sono trattate le esclusioni e semplificazioni come segue:

- i potenziali impatti sulla componente Suolo e Sottosuolo delle operazioni di dragaggio sono limitati a situazioni relative all'eventuale gestione a terra dei materiali dragati. Pertanto, trattandosi di una eventualità gestibile comunque con adeguate procedure, nel seguito non è considerata;
- i potenziali impatti sulla componente Suolo e Sottosuolo legati ai lavori di terra di specifica rilevanza riguardano essenzialmente la rimozione del rilevato, atteso che le altre attività a terra non comportano alcuna specificità se non le ordinarie cautele proprie di tali attività;
- le interferenze con il Rio Sasso di stretta pertinenza del progetto del porto sono di principio assenti, e comunque le opere in prossimità della foce sono da ritenersi ricomprese nel progetto di risistemazione idraulica, con la cui attuazione tali attività andranno coordinate. Pertanto, anche questo tema non è ulteriormente trattato nel Quadro Ambientale;
- le emissioni in atmosfera sono comunque legate agli spostamenti di mezzi pesanti e macchine operatrici all'esterno e all'interno del cantiere (incluse le aree a mare), nonché ad altre sorgenti come generatori e simili. Poiché tutte queste emissioni possono prodursi anche in contemporanea, è possibile/opportuno gestire la tematica con un'unica valutazione. Peraltro, dati i numeri molto esigui dei trasporti e il fatto che, diversamente da ciò che avviene per il rumore, gli effetti prodotti sulla qualità dell'aria locale sono solo parzialmente di tipo puntuale (quindi, concentrati e rilevabili) e si disperdono invece su un'area ampia, non si è ritenuto necessario analizzare il tema sulla base di modelli di simulazione ma si è ritenuto sufficiente fare ricorso a valutazioni di tipo speditivo, considerato anche il traffico attuale lungo la SS1 e sulla vie limitrofe;
- infine, per le emissioni sonore valgono considerazioni analoghe a quelle per le emissioni di inquinanti. In questi casi, però, poiché gli effetti di tali emissioni sono localizzati negli intorni delle sorgenti, si ritiene che l'approccio modellistico, con simulazione del rumore in corrispondenza dei ricettori, possa quanto meno fornire elementi utili a comprendere l'effettiva rilevanza del contributo dei traffici detti. Anche per questo si rimanda al Quadro Ambientale.

Con riferimento al Quadro Ambientale:

Per quanto riguarda le matrici ambientali (Stato attuale, Impatti e mitigazioni) e nello specifico l'Ambiente marino, dalle analisi condotte nell'ambito del Quadro Progettuale, e per la natura stessa delle opere in

progetto, l'ambiente marino è la matrice ambientale maggiormente soggetta a potenziali impatti derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio del nuovo porto.

In particolare, l'analisi dei fattori di impatto ha già evidenziato che le azioni di progetto che possono determinare effetti negativi a carico dell'ambiente marino sono:

- immersione in mare dei materiali di costruzione delle dighe (cassoni, massi tout venant, cls) utilizzando mezzi navali e il motopontone con gru;
- rimozione delle opere a mare esistenti (massi, terre e materiali da costruzione prelevati dalla testata della diga e dal rilevato del campo da calcio);
- riempimento di cassoni e cassoncini con materiali di scavo e tout venant;
- realizzazione delle fondazioni per i pontili sulla riva di terra;
- dragaggio dei fondali in area portuale a mezzo di draga e/o motopontone attrezzato;
- escavazione e modellamento dei fondali in corrispondenza della base delle opere foranee.

Tali azioni di progetto danno luogo a potenziali fattori di impatto essenzialmente legati a:

- esecuzione non corretta delle operazioni di immersione dei materiali e/o dei dragaggi, per quanto riguarda sia le modalità operative sia per eventuali errori nel posizionamento delle strutture;
- possibili sversamenti accidentali di sostanze inquinanti con i seguenti potenziali impatti:
 - alterazione della qualità delle acque;
 - alterazione dei fondali e, in particolare, possibile seppellimento di specie bentoniche in corrispondenza delle aree di intervento, ovvero a distanze compatibili con la dinamica delle correnti;
 - incremento della torbidità delle acque.

In aggiunta, la presenza stessa delle strutture immerse può determinare trasporto solido e quindi effetti sul litorale a levante o ponente, a seconda delle direzioni prevalenti del trasporto stesso.

Per quanto concerne la dinamica dei sedimenti, la modellistica ha evidenziato che sovrapponendo il trasporto corrispondente ai regimi meteomarinari considerati, si ricava la seguente tendenza complessiva del litorale:

- la zona a ponente dell'area di intervento presenta il fenomeno suddetto della circolazione convergente: il sedimento è infatti trasportato verso levante da Capo S. Ampeglio e verso ponente dalla diga del Porto;
- la fascia attiva non interessa la zona immediatamente a mare della diga foranea;
- in corrispondenza dell'imboccatura portuale il sedimento proveniente dal largo si dirige in parte verso levante e in parte verso l'imboccatura portuale, ciò che giustifica la presenza di una zona di rilevante deposito all'entrata del Porto;
- sulla spiaggia dell'Arziglia, alimentata direttamente dal Rio Sasso, il trasporto si dirige verso levante.

Da quanto sopra, il Proponente ritiene che il regime di trasporto solido litoraneo potenziale non sia di fatto modificato dall'instaurazione della nuova diga foranea. Si rileva infatti, che a ponente e a levante del Porto in progetto, l'andamento del trasporto litoraneo resta inalterato.

Ciò premesso, si fa quindi riferimento, nel seguito, alla carta degli habitat, dalla quale si vede anzitutto che gli habitat coinvolti sono:

- all'interno della zona del (nuovo) porto:
 - 1170 - Popolamenti algali fotofili infralitorali di substrato;
 - 1110 - Sabbie litorali;
 - 1110 - Prato di Cymodocea Nodosa;
 - Formazione mista di Cymodocea Nodosa e Caulerpa Taxifolia;
 - Caulerpa Taxifolia;
- all'esterno della zona del (nuovo) porto gli stessi, con esclusione del primo (che, dato l'andamento dei fondali, è presente all'incirca fino a 50 – 60 m dalla costa) con l'aggiunta della prateria di posidonia (su matte o meno) ancorché presente in due piccolissime aree a poco meno di 100 metri dalla futura diga sottoflutto e poi nel SIC "Fondali di S. Remo e Arziglia", a circa 300 m dalla stessa;
- a distanza variabile tra 250 e 350 m dalle opere da realizzarsi, e perpendicolarmente alla linea di costa, si entra nella zona dei "fanghi costieri".

Con riferimento alle interferenze e agli impatti, per quanto riguarda la dinamica dei sedimenti, si evidenzia l'assenza di alterazioni significative del trasporto solido a valle della realizzazione del progetto, e anzi il

rafforzamento del ripascimento naturale della spiaggia dell'Arziglia a opera del Rio Sasso. Ne segue, per il Proponente, che relativamente a questo tema l'impatto è positivo.

I possibili effetti sulla qualità dell'acqua di mare, possono dipendere da fattori accidentali e/o a una non corretta esecuzione (o definizione) delle relative procedure operative. In tal senso, quindi, essi non costituiscono un impatto "strutturalmente" associato all'opera ma solo un accadimento occasionale, la cui probabilità si può ridurre con adeguate accortezze e rigorose procedure. Per gli sversamenti questi possono essere limitati o azzerati con un'adeguata politica di prevenzione e in parte sull'attuazione di protocolli in gran parte noti e consolidati.

Per quanto riguarda il tema della distruzione degli habitat si osserva coincide in gran parte con la presenza di formazioni miste di *Cymodocea nodosa* e di *Caulerpa Taxifolia*, che non sono soggette ad alcuna tutela e anzi, in considerazione della presenza di tale alga invasiva, potrebbe anche essere oggetto di danneggiamenti gravi (e comunque lo saranno, dato che l'impronta delle dighe sul fondo insisterà proprio su tali formazioni) senza alcun problema.

Per quanto riguarda l'area portuale è noto che, con il tempo, si instaura un particolare habitat e dunque, pur essendosi fatti passi importanti anche in questo senso, non sembra di specifica rilevanza, per gli habitat interni allo specchio acqueo, il tema della conservazione.

In definitiva, quindi, le problematiche relative alle interferenze con gli habitat marini si riducono, in concreto, a ciò che avverrà all'esterno dell'area portuale nel grande Prato a *Cymodocea* che di fatto costituisce la totalità di tali aree, atteso che la *Posidonia* è rinvenibile solo nel SIC e tutti gli altri habitat sono a distanze tali da non essere ragionevolmente di interesse.

In generale, i prati a *Cymodocea*, così come la gran parte degli habitat classificati con la codifica Rete Natura 1110, sono considerati meritevoli di attenzione e tutela, sia per il loro valore naturalistico, sia per la relativa rarità. Pertanto, sia pure su un piano diverso di attenzione, si propongono le stesse problematiche valide anche per la *Posidonia* quale è anzi più vulnerabile). Per questo motivo mantengono piena validità tutte le considerazioni svolte nell'allegato Studio di Incidenza.

In conclusione, tenuto conto di quanto indicato anche nello Studio di Incidenza, non si ravvisano elementi di criticità derivanti dal progetto per questa specifica tematica afferente alla matrice "Ambiente Marino".

Per quanto riguarda l'uso del suolo, in tale contesto l'ampliamento del porto si va a collocare in un quadro già fortemente orientato a tale destinazione e il Proponente afferma che non solo la sottrazione di suolo è minima, ma anzi che ci sono recupero e riqualificazione del suolo esistente.

Con riferimento alle operazioni di scavo e ai possibili inquinamenti, trattandosi del materiale costituente il richiamato campo di calcio, sebbene il Proponente non ritenga che il riutilizzo di queste terre sia soggetto alle disposizioni del D.P.R. n. 120/2017 (trattandosi, sia per la sorgente sia per la destinazione, di ambito marino o marino-costiero), potrebbe risultare utile avvalersi delle indicazioni di tale norma come mero riferimento per quanto riguarda le indagini da effettuare, così come per lo schema delle relative localizzazioni, in analogia con quanto si fa per il Piano di Utilizzo, senza ovviamente gli obblighi previsti dal D.P.R. (tra i quali, in primis, quello di attuare un piano di tale genere entro la conclusione del procedimento di VIA).

Per quanto concerne la sismicità dell'area e possibili interferenze, l'area di progetto ha una sismicità bassa ma poiché le dighe insistono su fondali sabbiosi saturi, il tema è stato oggetto di approfondimento nella relazione geologica. Le verifiche effettuate hanno dato esito negativo, portando quindi a escludere il pericolo di liquefacibilità nel caso dei terreni al di sotto dei cassoni.

Per quanto riguarda l'atmosfera e gli aspetti climatici, l'analisi preliminare condotta in relazione all'area vasta ha evidenziato, secondo il Proponente per la matrice Atmosfera, l'esistenza delle seguenti fonti emissive riconducibili al progetto:

- Fase di cantiere: emissioni dei mezzi pesanti utilizzati per il trasporto dei materiali dall'esterno del porto;
- Fase di cantiere: emissioni dei mezzi d'opera di cantiere, sia a terra sia a mare;
- Fase di esercizio: emissioni dei veicoli leggeri utilizzati dagli utenti del porto per spostarsi da/verso il porto stesso dopo l'apertura dello stesso;

- Fase di esercizio: emissioni delle barche in ingresso/uscita dal porto (come per il punto precedente si tratta naturalmente dei mezzi aggiuntivi rispetto a quelli attuali).

Inoltre sono valutati con una matrice le diverse azioni, i possibili impatti e le azioni mitigative anche per quanto concerne le immersioni di materiali e i dragaggi. Sulla base delle valutazioni effettuate e delle considerazioni riportate nello Studio, la realizzazione del porto non produrrà sostanziali variazioni sulla qualità dell'aria della zona esaminata, né in fase di realizzazione né in fase di esercizio.

Per le acque superficiali e profonde, l'unico elemento idrico di natura diversa da quella marina nell'area vasta è il Rio Sasso, con il quale il progetto interagisce con esso in modo solo indiretto, attraverso:

- l'attuazione del progetto di risistemazione idraulica, opera di compensazione che costituisce un importante miglioramento per tale corso d'acqua;
- l'azione (già oggi svolta dal rilevato artificiale, ma ulteriormente rafforzata, grazie all'allungamento della scogliera alla foce in destra idrografica) di schermo alla dispersione a ponente dei sedimenti trasportati alla foce e al loro "convogliamento" verso la spiaggia dell'Arziglia (con benefici in termini di ripascimento naturale della stessa).

Analogamente, non vi sono acque sotterranee, con le quali il progetto interferisca. Né vi sono prelievi o scarichi idrici di alcun tipo che riguardino il Rio Sasso o altri acquiferi vicini.

Per questi motivi il Proponente non ha inserito questa componente tra quelle oggetto di approfondimento e comunque dall'attuazione del progetto derivano, al riguardo, soltanto elementi positivi.

Per il paesaggio e con riferimento ai criteri di inserimento visivo del progetto, gli unici gradi di libertà disponibili sono stati quelli legati ai materiali e alla realizzazione del waterfront che però riguarda essenzialmente le viste dal mare, mentre dalla città sono maggiormente visibili, ovviamente, le dighe e gli ormeggi, oltre che la parte posteriore degli edifici, che si affacciano sulla ferrovia, all'incirca alla stessa altezza.

Per le dighe esistono importanti vincoli tecnici in merito alla forma e al posizionamento, di modo che la possibilità di ottimizzare l'inserimento visivo resta affidata ai materiali e alle strutture. In tal senso, dunque, il progetto prevede anche una serie di interventi di messa a verde che, appunto, sono finalizzate a porre tali opere in continuità con la città retrostante e non a considerarle un elemento da rendere visibile il meno possibile.

Per il clima acustico, lo studio si è articolato in:

- misura dei livelli di rumore attualmente presenti nell'area vasta, allo scopo di individuare la situazione ante operam su cui applicare tutte le perturbazioni presenti nelle fasi di cantiere e di esercizio e applicazione di un modello di simulazione per verifica/taratura;
- determinazione delle sorgenti sonore aggiuntive in fase di cantiere e loro caratterizzazione in termini di emissioni per valutare l'impatto prodotto durante i lavori (si considerano sia le emissioni dovute al traffico di mezzi pesanti dedicati al trasporto dei materiali, sia quelle dovute all'attività dei mezzi di cantiere, a terra e a mare);
- come il punto precedente, ma riferito alla fase di esercizio: in questo caso il traffico a terra è quello dei veicoli degli utenti del porto e non c'è attività di cantiere, mentre c'è invece il traffico aggiuntivo delle barche che transitano da e verso il nuovo porto.

I punti di misura del clima acustico attuale sono stati scelti in numero di cinque, che si è ritenuto essere un buon compromesso tra l'esigenza di campionare diverse zone della città e quella di non differire troppo nel tempo tali misure. Nella scelta dei ricettori si è tenuto anzitutto conto di quelli classificati "sensibili" (ospedale, scuole, ecc.) per un totale di otto.

Concluso che il modello sviluppato è affidabile per la descrizione degli scenari indagati, i risultati della simulazione nella fase ante operam hanno denotato superamenti dei limiti imposti dal D.P.R. n. 142/2004 in corrispondenza dei ricettori "non sensibili" e in corrispondenza di quattro ricettori sensibili su un totale di otto.

Quanto alle interferenze impatti, in fase di cantiere (Fase 1 – Realizzazione delle dighe e Fase 2 - Realizzazione delle banchine di terra e Fase di esercizio), i dati ricavati dalle analisi effettuate hanno evidenziato il superamento dei limiti sia per il valori di emissione in Tabella B (del D.P.C.M. del 14/11/1999) (sorgenti diverse dalle infrastrutture di trasporto ovvero le attrezzature di cantiere) sia nei valori

di immissione assoluti (attrezzature fisse di cantiere e traffico veicolare), sia per i limiti del D.P.R. n. 142/2004 (solo traffico stradale).

Per la salute umana, intesa nel senso più ampio del benessere e della qualità della vita, i potenziali impatti del progetto sono riconducibili anche alla qualità dell'ambiente di vita e alla possibilità della sua fruizione e quindi sostanzialmente agli impatti (positivi o negativi) sul paesaggio, sull'ambiente naturale e sulla componente socioeconomica e culturale. Gli impatti sono da attendersi positivi e per una larga fascia della popolazione.

Per quanto riguarda gli aspetti culturali, storici e artistici, il Proponente ricorda che Bordighera è caratterizzata da un gran numero di siti ed edifici storici, alcuni dei quali tutelati ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. n. 42/04 e ubicati in posizione panoramica rispetto all'area del porto, e, quindi, con una potenziale interferenza, ma conclude che la tutela attiene ad aspetti diversi da quello paesaggistico e si ritiene debbano essere prese in considerazione anche le ricadute positive generate dagli accresciuti flussi turistici.

Con riferimento alle Osservazioni dell'Associazione WWF Italia - Liguria (in data 28/12/2018):

L'Osservante segnala che le opere e le attività di dragaggio possano contribuire all'alterazione del posidonieto o comunque, una volta ultimate, unitamente all'aumento del traffico marittimo, potrebbero provocare inevitabilmente una modifica delle correnti e del moto ondoso, con effetti negativi sul fragile posidonieto che già subisce forti alterazioni per le esistenti opere a terra.

La proposta di ampliamento ha rilevato delle criticità, visti anche i cambiamenti climatici in atto, nonché i pericoli alluvionali derivanti da possibili scenari dei rii-torrenti presenti. Gli scenari di varie pericolosità carta delle Criticità ad Uso di Protezione Civile, scenari alluvionali e di inondazione marina, hanno evidenziato le classi di rischio di inondazione marina, che in Regione Liguria, in ragione della conformazione della costa, è un fenomeno limitato alle aree di retro-spiaggia e alle infrastrutture ivi prospicienti e che ai sensi della D.G.R. n. 1799/2009 il rischio, nella pianificazione costiera, è definito come elemento lineare.

La mappatura della pericolosità consente di identificare gli elementi a rischio, utili alla predisposizione dei piani di gestione di cui all'art. 7 del D. Lgs. n. 49/2010, e l'applicazione delle misure di salvaguardia previste dal D.C.R. n. 29/2009 volte in particolare al mantenimento delle proprietà dissipative dell'energia del moto ondoso. L'ampliamento dell'opera portuale in prossimità con il posidonieto e la Z.S.C. marina contrasterebbe con le misure di salvaguardia per la tutela dell'ambiente marino costiero ai sensi dell'articolo 41, comma 1bis, della Legge regionale 4 agosto 2006, n. 20 – approvato con D.C.R. n. 29 del 17/11/2009 che recita, fra l'altro: “... ai fini del mantenimento e del ripristino del trasporto solido lungo costa non è consentita la costruzione di opere marittime che interrompano, anche parzialmente, il trasporto longitudinale dei sedimenti sia sulla spiaggia emersa sia sulla spiaggia sommersa fino alla profondità di chiusura in tutti i settori dell'unità fisiografica in cui esistano spiagge sottoflutto all'opera, ...”.

Il progetto, secondo l'Osservante, deve:

- identificare i valori massimi e medi del moto ondoso al largo del paraggio in esame, descrivere le elaborazioni svolte per la propagazione del moto ondoso dal largo verso riva, e specificare, sulla base dei risultati delle analisi di cui ai punti precedenti, le caratteristiche dell'onda associata allo stato di mare di progetto;
- specificare le caratteristiche qualitative dei materiali da utilizzare per la realizzazione delle opere, indicando le metodologie, nonché valutare la disponibilità in aree limitrofe di materiale idoneo all'utilizzo previsto dal progetto;
- illustrare le modalità di interazione delle opere con l'assetto idrodinamico (moto ondoso, correnti) e sedimentologico dell'unità fisiografica e i possibili effetti, prendendo in considerazione interazioni

dirette, intese come area di fondale marino occupato e circoscritto dalle opere, area di fondale direttamente interessata da versamenti di materiale, area di fondale interessata da ancoraggi di pontoni o altri mezzi navali utilizzati nella fase di cantiere, e le modificazioni delle caratteristiche sedimentologiche dei fondali non direttamente interessati dalle opere, intese come modificazioni delle caratteristiche granulometriche indotte da versamenti di materiale lapideo soggetto a essere disperso nell'area antistante, fenomeni di sedimentazione o erosione indotti dalle opere, fenomeni di torbidità persistente delle acque dovute alla sospensione e risospensione di materiali limo-argillosi;

- considerare, non solo per gli interventi di progetto, ma per le attività di manutenzione, ripascimenti previsti, i seguenti aspetti:
 - possibili fenomeni di compattazione e cementazione della spiaggia a opera della interazione tra acqua marina e frazione fine del materiale costituente la spiaggia di progetto;
 - possibile torbidità delle acque dovuto alla sospensione e risospensione di limo e argilla;
 - ricambio idrico delle acque antistanti il tratto di costa protetto.

Si conclude chiedendo per l'opera progettuale a mare una profonda verifica degli impatti prodotti sugli habitat marini con contestuale revisione progettuale delle stesse opere a mare.

Con riferimento alle Osservazioni della Regione Liguria - Vicedirezione Generale Ambiente (in data 13/02/2019):

Nota della Vicedirezione Generale Ambiente in data 13/02/2019

Riguardo alla proposta di ampliamento del porto di Bordighera, era stata attivata dal Comune una conferenza di servizi ex art. 5 del D.P.R. n. 509/97, nel corso della quale si è svolto un procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA sulle proposte concorrenti di COGEP S.r.l., Landthaler Consulting Italia S.r.l. e PsA; quest'ultima è stata ammessa per il previsto procedimento VIA. In seduta referente, in data 04/09/2012 è stato presentato un progetto sostanzialmente diverso da quello valutato nella fase progettuale precedente e sono state richieste integrazioni progettuali relative ad adempimenti VAS e VIA, pianificazione di bacino, urbanistica.

Il Comune ha richiesto l'archiviazione e la PsA si è ripromessa a rimettere tutta la documentazione entro il 12/02/2018. Passata la competenza al MATTM, la documentazione, a questo trasmessa dalla PsA, è il progetto definitivo proposto alla Conferenza referente, quindi diverso da quello preliminare nell'ambito della procedura dell'assoggettabilità e non risulta integrato dalle richieste formulate in sede di Conferenza di servizi referente, con soluzione tecnica differente per le opere a mare e con la richiesta di portare da 50 a 80 + 5 anni la concessione. In aggiunta si intende mantenere l'attuale porto al Comune e in concessione la zona di ampliamento.

Con riferimento alla nota allegata della Vicedirezione Generale Ambiente – Settore Ecosistema Costiero e Acque in data 08/02/2019 al PRG, si precisa che il progetto di ampliamento si pone in variante rispetto al PRG vigente, mentre c'è conformità per l'aumento di superficie e la compatibilità, ma non la sovrapponibilità, con il PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico).

Nella stessa nota si riportano gli aspetti progettuali come da nota della Vicedirezione Generale Ambiente – Settore Ecosistema Costiero e Acque in data 08/02/2019.

Per quanto concerne le differenze tra progetto definitivo e preliminare, la diga foranea è a parete verticale (cassoni) ed è previsto il ripascimento della spiaggia a levante. Sono poi evidenziate carenze negli elaborati progettuali (studio livello mare, insabbiamento, agibilità e accessibilità portuale, pennello di appoggio, impianti, piano economico finanziario, bozza atto concessione demaniale, piano di monitoraggio e manutenzione). Sulla salvaguardia degli habitat si conferma il giudizio di compatibilità con la ZSC IT 131\6274 – Fondali di San Remo e Arziglia, eccedendo sull'idoneità tecnica dei materiali sciolti da utilizzare per le opere foranee.

Alte criticità tecniche riguardano:

- dimensionamento dell'imboccatura portuale;

- imbasamento della diga foranea su fondali da – 9/10 a – 17/18 m e problemi di fessurazione di cassoni;
- ripascimento della spiaggia a levante: si prevede un eccesso di materiali provenienti dal materiale dragato di cui manca la valutazione dell' idoneità, manca l' analisi delle conseguenze del ripascimento e delle arginature sull'adiacente rio, infine i fondali marini devono essere caratterizzati, ai fini del ripascimento ai sensi del decreto ministeriale n. 173 del 15/07/2016.

Mancano gli approfondimenti per il riuso dei materiali del campo di calcio all'interno del molo sopraflutto, che non sono caratterizzati né valutati idonei, non potendo avallare l'assunzione del Proponente che la fattibilità tecnico economica e ambientale sia demandata alla fase di realizzazione e non preventivamente.

Sono necessari nuovi sondaggi, rilievi batimetrici e naturalistici perché i calcoli e gli studi del progetto definitivo si basano su quelli condotti per il preliminare.

In conclusione si evidenziano alcuni aspetti attinenti la procedibilità dell'istanza:

- riscontro di coerenza tra progetto definitivo e preliminare;
- raccomandazione del procedimento di VIA con quello ex D.P.R. n. 509/97 per il rilascio della concessione demaniale e l'approvazione urbanistica;
- la valutazione della sostanzialità della variante allo S.U.G. (Strumento Urbanistico Generale) ai fini dell'espletamento della procedura VAS.

La Regione si è riservata di chiedere integrazioni.

Nota del Comune di Bordighera in data 16/09/2013

Riporta il Verbale della Conferenza di servizi in data 04/09/2012 con, fra l'altro, la Deliberazione della Commissione Straordinaria n. 42/2012 con la quale sono state approvate le seguenti prescrizioni e indirizzi:

- integrare la Convenzione urbanistica con altri obblighi derivanti dall'Accordo integrativo;
- prima del rilascio della concessione demaniale il Soggetto Attuatore deve presentare idonea garanzia;
- la Conferenza di servizi deve esaminare il piano finanziario dell'iniziativa per corrispondenza alle leggi e condizioni di mercato;
- presentare alla conferenza di servizi l'osservazione al progetto definitivo del Signor Giorgio Bonavia, sul quale il Consiglio comunale ha espresso il proprio assenso.

Con riferimento al Parere MIBACT in data 11/04/2019

Il Parere comunica i motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza ai sensi dell'art. 10 bis della legge n. 241/90.

Sono espone considerazioni riguardanti gli aspetti progettuali (descrizione del territorio, delle opere come dimensionamento ed espansione rispetto all'attuale struttura portuale) e considerazioni riferite ai vincoli (possibili sotto il profilo archeologico e importanti sotto quello paesaggistico, con le tutele derivanti dall'art. 136 del D. Lgs. n. 42/2004, dal D.M. del 24/04/1985, dall'art. 142, comma 1, lettera a del D. Lgs. n. 42/2004 e dal D.M. del 23/08/1952).

Il Parere conclude con le seguenti valutazioni dell'intervento che:

- si colloca in un'area tutelata paesaggisticamente;
- risulta fortemente percepibile;
- è contornato da elementi di decretato interesse pubblico;
- introduce elementi estranei e impattanti sulle visuali tutelate;
- è caratterizzato da volumetrie di impatto notevole sulla qualità paesaggistica dell'area;
- comprende la riduzione positiva del materiale di riporto del campo sportivo vanificata dal riempimento di superficie marina adiacente;
- prevede opere a mare di forte artificializzazione ed eccessiva percepibilità;
- costituisce barriera alle visuali dall'Aurelia e dalla ferrovia.

Impone termini per la presentazione di osservazioni da parte del Proponente.

Con riferimento alle Controdeduzioni al MIBACT in data 19/04/2019 e 23/04/2019

Dopo l'esposizione di osservazioni di carattere generale sull'iter seguito dal progetto, ricordando fra l'altro il parere favorevole espresso dalla Sovrintendenza per i Beni archeologici della Liguria in data 12/10/1999 (Allegato 1) nell'ambito della procedura di ammissibilità del progetto preliminare, nonché menzionando gli adeguamenti e le integrazioni progettuali forniti in base alle determinazioni assunte dalle varie Amministrazioni nella Conferenza di servizi (Allegato 2), precisando che la soluzione ricercata è quella di valutare il minor impatto visivo garantendo comunque la rivalutazione del sito, la funzionalità e la sicurezza della navigazione.

Conclude il Proponente affermando che il progetto risulta pienamente coerente con i regimi normativi PTC (Piano Territoriale della Costa) e PTCP (Piano di Coordinamento Territoriale Paesistico), nonché, almeno per quanto riguarda il regime AI-CO (Attrezzature e Impianti - Regime normativo di Consolidamento), dà specifica attuazione a quanto in esso indicato.

Per quanto concerne l'impatto visivo e paesaggistico, ricordando che il PTC asserisce che l'espansione del porto, comprendente il rimodellamento e la sistemazione del terrapieno del campo sportivo, "potrebbe portare a un miglioramento della situazione in atto" (Allegato 3), ribadisce che l'espansione del porto è un elemento di riqualificazione della zona costiera e del litorale e che migliora l'impatto paesaggistico.

Ricorda poi gli elementi di riqualificazione del progetto e di salvaguardia (Allegato 4), rinvia alla Relazione paesaggistica (Allegato 5), ribadisce sia il rispetto delle prescrizioni sia che rimane intatta la veduta panoramica dall'Aurelia e dalla Ferrovia, nonché cita atti giurisprudenziali connessi, fra altro, al fatto che "la tutela del preminente valore del paesaggio non deve necessariamente coincidere con la sua statica salvaguardia".

Il Proponente si rende disponibile ad aggiornare gli elaborati progettuali in merito agli aspetti paesistico-ambientali, chiedendo una riunione di approfondimento dei temi in questione.

Con la nota del 23/04/2019, il Proponente invia la documentazione sostitutiva degli Allegati 4 e 5, rispettivamente Relazione generale di progetto - Revisione 1, e Relazione Paesaggistica (ottobre 2018).

Con riferimento alla nota prot. n. DVA/11897 del 13/05/2019 di richiesta di integrazioni

La Divisione, facendo riferimento alla comunicazione della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS (nota prot. n. 1489/CTVA del 18/04/2019, acquisita con prot. n. 10112/DVA del 18/04/2019), comunica la necessità di acquisire approfondimenti relativi alla documentazione già prodotta dal Proponente e più precisamente consistenti in:

- A) *“approfondire i piani paesaggistici e i vincoli eventualmente interferenti con l'area di progetto;*
- B) *predisporre, ai sensi del D.P.R. n. 120/2017, un Piano di Utilizzo Terre (PUT) per la parte degli scavi che interessano le terre al di fuori delle acque marine, in cui siano definite le modalità di gestione dei materiali in seguito alla loro caratterizzazione ambientale;*
- C) *fornire la caratterizzazione qualitativa e quantitativa delle acque superficiali potenzialmente interessate dalle attività di progetto (Rio Sasso) in modo tale da poter valutarne gli eventuali impatti e prevedere opportune azioni di monitoraggio;*
- D) *redare uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica che ne analizzi compiutamente gli effetti delle opere in progetto sul regime idraulico dell'area interessata soprattutto in considerazione dell'avanzamento della foce del Rio Sasso;*
- E) *fornire uno studio sul trasporto solido e sulla morfodinamica costiera, nonché sulle tendenze evolutive della spiaggia ove si prevede il ripascimento anche attraverso le fette storiche della linea di costa;*
- F) *approfondire lo studio sul ricambio idrico dello specchio d'acqua e sulle mitigazioni proposte, anche esaminando eventuali incidenze sulla parte del porto esistente e valutando eventuali interventi mitigativi aggiuntivi in tale area;*
- G) *specificare tutti gli accorgimenti tecnici da porre in atto in fase di costruzione con particolare riferimento al Prato a Cymodocea e tenendo in considerazione anche la Posidonia rinvenibile in due piccolissime aree nelle vicinanze della futura diga sottoflutto e sul SIC marino IT316274 “Fondali di S. Remo e Arziglia”;*
- H) *definire eventuali interventi di compensazione diretti alle praterie di Posidonia presenti nelle vicinanze del progetto;*

- I) accertare la presenza di impatti indiretti dalle attività di cantiere sul Santuario dei Cetacei;
- J) fornire un riscontro alle osservazioni pubblicate sul sito del MATTM”.

Con riferimento alla documentazione integrativa trasmessa dal Proponente

La documentazione integrativa si è sviluppata in diversi periodi temporali. Più precisamente:

- Documentazione integrativa volontaria in data 23/04/2019 consistente in:
 - Relazione generale di progetto in data ottobre 2018;
 - Relazione paesaggistica in data ottobre 2018;
 - All.1 Relazione paesaggistica in data ottobre 2018;
 - All.2 Relazione paesaggistica in data ottobre 2018;
 - All.3 Relazione paesaggistica in data ottobre 2018;
 - All.4 Relazione paesaggistica in data ottobre 2018;
 - All.5 Relazione paesaggistica in data ottobre 2018;
 - All.6 Dichiarazione di vincolo dell'area (Supplemento Ordinario della Gazzetta Ufficiale n. 143 del 19/06/1985).
- Documentazione integrativa del 17/02/2020 consistente in:
 - Aggiornamento progetto e risposte richieste integrazioni Rev2 in data 10/12/2019;
 - Piano Preliminare di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ex DPR 120/2017 Rev1 in data 24/12/2019;
 - Aggiornamento Relazione Paesaggistica in data 10/12/2019;
 - PLAN GEN 2009_101 (TAV-1) in data dicembre 2019;
 - PLAN GEN 2019_102 (TAV-2) in data dicembre 2019;
 - PLAN GEN CONFRONTO_103 (TAV-3) in data dicembre 2019;
 - SEZIONI 2009_104 (TAV-4) in data dicembre 2019;
 - SEZIONE 2019_105 (TAV-5-SEZIONE-2019-105) in data dicembre 2019;
 - SEZIONI CONFRONTO_106 (TAV-6) in data dicembre 2019;
 - PIANTA PIANO TERRA 2009_107 (TAV-7) in data dicembre 2019;
 - PIANTA PIANO TERRA 2019_108 (TAV-8) in data dicembre 2019;
 - PIANTA PIANO COPERTURA 2009_109 (TAV-9) in data dicembre 2019;
 - PIANTA PIANO COPERTURA 2019_110 (TAV-10) in data dicembre 2019;
 - PROSPETTI 1_111 (TAV-11) in data dicembre 2019;
 - PROSPETTI 2_112 (TAV-12) in data dicembre 2019;
 - TAVOLA SINOTTICA_113 (TAV-13) in data dicembre 2019;
 - FOTOINSERIMENTI_114 Rev1 (TAV-14) in data dicembre 2019;
 - FOTOINSERIMENTI_115 Rev1 (TAV-15) in data dicembre 2019;
 - VOLUMI e SUPERFICI_117 Rev1 (TAV-17) in data dicembre 2019;
 - STANDARD_118 Rev1 in data dicembre 2019;
 - ONERI_119 Rev1 in data dicembre 2019.
- Documentazione integrativa volontaria in data settembre 2020 consistente in:
 - Elementi riepilogativi e di chiarimento.

RILEVATO che con riferimento alla documentazione di integrazione in data dicembre 2019:

Il Proponente precisa che l'Aggiornamento progetto e risposte richieste integrazioni Rev2 in data 10/12/2019 costituisce:

- aggiornamento della Relazione Generale descrittiva del “Progetto di realizzazione di un approdo turistico per nautica da diporto in ampliamento dell’esistente porto di Bordighera”, localizzato nel Comune di Bordighera (IM) avviato dalla PsA;
- risposta alla richiesta di integrazioni prot.0011897 inviata dal MATTM in data 13/5/2019 su richiesta della Commissione VIA, e successiva proroga accordata in relazione al procedimento di VIA in corso sul predetto progetto.

Il documento è strutturato per tenere conto della contemporaneità di due eventi istruttori che hanno determinato la necessità:

- da un lato, aggiornare il progetto sulla base del parere negativo di competenza espresso in data 11/4/2019 dal Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo (MiBACT), e in particolare dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Genova e le Province di Imperia, La Spezia e Savona;
- dall’altro, rispondere alle pressoché contemporanee richieste di integrazioni trasmesse dalla Commissione VIA del MATTM in relazione agli altri temi del procedimento di VIA in corso sul medesimo progetto.

Tale situazione ha determinato necessariamente un rapporto di priorità tra i due eventi istruttori. Infatti, il parere negativo del MiBACT ha messo **in discussione alcuni aspetti del progetto la cui gestione ha richiesto un intervento di modifica dell’opera**, allo scopo di consentirne un inserimento paesaggistico compatibile con lo stato dei luoghi e con il regime vincolistico esistente.

Conseguentemente, **la risposta alle richieste del MATTM (almeno, ad alcune di esse) è stata necessariamente posta in attesa degli esiti della variante progettuale** di cui sopra, dovendo fare riferimento al nuovo layout in corso di definizione.

Anche dal punto di vista documentale la suddetta situazione ha necessariamente creato un collegamento diretto tra le due attività, suggerendo **l’opportunità di produrre un unico documento all’interno del quale descrivere contestualmente sia le varianti progettuali sia le risposte ad esse correlate**, con l’obiettivo di facilitare l’attività dei valutatori della Commissione VIA.

Con riferimento al Parere del MiBACT:

Il Proponente ha ritenuto necessario provvedere a una revisione del progetto al fine di ridurre fortemente gli elementi di impatto paesaggistico, mantenendo nel contempo le caratteristiche ambientali e di fattibilità tecnico-economica indispensabili per sostenere le iniziative di questo genere.

Detta revisione ha costituito anche **l’occasione per una contemporanea e rilevante riduzione degli impatti ambientali**, di modo che **il progetto nella sua attuale revisione potesse costituire, come si ritiene che sia, un’opera fortemente ottimizzata e ispirata ai principi della massima funzionalità e sostenibilità ambientale**.

Si anticipa che le principali linee di modifica del progetto, sulla base di quanto sopra riportato (**nonché di un confronto con gli Enti**), sono state le seguenti:

- **Riduzione sensibile delle dimensioni delle opere a mare**, allo scopo di ridurre al minimo i problemi di inserimento visivo (fermo restando che, trattandosi di opera portuale in ambito urbano caratterizzato da morfologia collinare, l’obiettivo non è stato tanto quello di puntare ad azzerare la visibilità delle opere foranee – cosa ovviamente non ragionevolmente praticabile – quanto piuttosto mirare a modificare forme, volumi e tessiture per ottimizzare il suddetto inserimento. Anche, ovviamente, minimizzando le interferenze);
- **Riduzione ulteriore dei volumi delle opere a terra** e loro integrazione nel tessuto urbano costiero in cui si inseriscono.

Va da sé che tali obiettivi hanno determinato una significativa rivalutazione di alcuni punti del progetto, rendendo necessario coinvolgere anche altri aspetti a questi correlati, conducendo quindi ad **una revisione complessiva fortemente ottimizzata**.

Con riferimento alle richieste di integrazione del MATTM, della Regione Liguria e del MiBACT:

Al riguardo si osserva che la richiesta A) (“Approfondire i piani paesaggistici e i vincoli eventualmente interferenti con l’area di progetto”) si sovrappone completamente ai temi posti dal MiBACT (e per essa si

rimanda alla Relazione Paesaggistica), mentre la richiesta B) (“*Predisporre, ai sensi del D.P.R. 120/2017, un Piano di Utilizzo Terre (PUT) per la parte degli scavi che interessano le terre al di fuori delle acque marine, in cui siano definite le modalità di gestione dei materiali in seguito alla loro caratterizzazione ambientale*”) **non ammette risposta esaustiva se riferita alla versione progettuale presentata in sede di istanza di VIA**, in quanto caratterizzata da interscambio di materiali da scavo tra terra e mare. Viceversa, **la nuova versione progettuale opera una netta distinzione tra i due ambiti** e quindi è possibile dare risposta completa (in allegato è trasmesso il documento, che a questo punto consiste di un Piano Preliminare di Utilizzo, stanti le semplificazioni apportate). **Per tale tema, così come per quelli connessi alle altre richieste, esiste una correlazione con le rispettive modifiche progettuali.**

Per quanto riguarda infine la richiesta J) (“*Fornire un riscontro alle osservazioni pubblicate sul sito del MATTM*”), in quanto dipendente dalle osservazioni, non ha un'unica caratterizzazione. Da un lato, infatti, ci sono le **osservazioni di WWF Italia, che pone questioni in gran parte riconducibili alle altre richieste della Commissione VIA**. Dall'altro, però, **la Regione Liguria pone tre pregiudiziali per la formulazione di un parere**, almeno due delle quali (l'eventuale assoggettabilità a VAS e la coerenza del progetto con quello approvato nel procedimento ex D.P.R. 509/97) dipendono ancora una volta dal layout progettuale. In conclusione, quindi, **il documento, secondo il Proponente, descrive le modifiche progettuali applicate e, contestualmente, dà risposta alle richieste del MATTM** connesse a quelle modifiche, secondo uno schema espositivo che si ritiene maggiormente aderente alla tipologia del percorso progettuale.

Relativamente alle modifiche del progetto il Proponente considera che alcuni degli studi e dei documenti presentati in sede di VIA per il progetto stesso mantengono la loro validità anche nel caso del nuovo layout progettuale e che dunque **non si è ritenuto necessario prevederne un aggiornamento, se non per quanto di seguito indicato.**

I nuovi elaborati progettuali, in quanto sviluppati nell'ambito normativo del D. Lgs. n. 104/2017, **sono stati prodotti secondo la struttura del Progetto di Fattibilità** (il riferimento è all'art. 1, comma 5, lett. g relativamente al “**livello informativo e di dettaglio**” richiesto, che deve essere “almeno equivalente a quello del progetto di fattibilità come definito dall'articolo 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, o comunque con un livello tale da consentire la compiuta valutazione degli impatti ambientali in conformità con quanto definito in esito alla procedura di cui all'articolo 20”).

La rappresentazione progettuale delle nuove opere non è direttamente confrontabile con quella del progetto pregresso, che è stata invece sviluppata a livello di progettazione definitiva.

Quanto ai nuovi documenti progettuali:

A) Relazione Generale (parte del documento in parola)

In questo caso le modifiche, e la loro rappresentazione, sono quelle delineate nel documento integrativo.

B) Relazione geologica-geotecnica

L'inquadramento dell'area, sia a terra sia a mare, non subisce variazioni, così come i dati sedimentologici e il modello geologico e geotecnico, nonché le stime sismiche, che ne conseguono.

Sono stati invece aggiornati i campionamenti a terra (peraltro, per fini legati alla gestione delle terre da scavo) e i calcoli della stabilità delle dighe, dato che nella nuova versione progettuale **sono a modificarsi drasticamente sia la planimetria, sia le modalità realizzative** (scogliera tradizionale invece di cassoni cellulari), **sia, di conseguenza, i fondali su cui le opere insistono**, con un nuovo studio di stabilità, peraltro sovrapponibile con i temi che interessano anche il documento successivo, e presentato nell'Appendice.

Sostanzialmente invariati, invece, restano gli studi di portanza delle banchine cellulari di terra, che restano di fatto le stesse, arretrando soltanto di una decina di metri, in media, rispetto al layout precedente.

C) Relazione idraulico-marittima

Considerazioni analoghe alle precedenti valgono anche per la Relazione idraulico marittima, di cui restano invariati sia l'inquadramento del paraggio, sia lo studio meteo marino, sia la caratterizzazione del moto ondoso e dell'onda di progetto.

Per quanto riguarda invece **ulteriori approfondimenti** sull'agitazione residua all'interno del bacino portuale, nonché sull'agibilità dell'imboccatura, e infine sul regime della dinamica litoranea locale, **si**

rimanda a specifiche considerazioni del documento integrativo (in relazione alle opere a mare) **nonché alle successive fasi di approfondimento progettuale.**

D) Studio morfodinamico tridimensionale

L'inquadramento resta il medesimo, mentre invece, per quanto riguarda il modello, la variazione del layout può incidere sullo studio stesso, anche se il nuovo layout delle dighe determina una riduzione delle interferenze e dunque, stante la tipologia delle modifiche apportate, **le conclusioni dello studio presentato per tale configurazione sono a maggior ragione valide per quella aggiornata.**

E) Relazione paesaggistica

La nuova Relazione (aggiornamento della precedente) è allegata alla documentazione che costituisce il corpo delle risposte alle richieste del MATTM e al parere del MiBACT.

F) Elaborati grafici e altri studi allegati al progetto

Gran parte delle tavole precedenti sono state oggetto di variazione e quindi sostituite.

G) Cronoprogramma dei lavori

Il cronoprogramma dei lavori si riduce a solo 30 mesi in luogo dei precedenti 55.

H) Studio di impatto ambientale (SIA)

Per quanto riguarda il SIA e i relativi elaborati e studi, che costituiscono l'oggetto stesso della procedura di VIA, il Proponente osserva che le modifiche apportate al progetto sono pressoché tutte in riduzione e ciò comporta **una corrispondente e generalizzata riduzione degli impatti complessivi dell'opera nella sua nuova configurazione.**

Non è stato prodotto un aggiornamento del SIA, e ciò perché si sarebbe trattato di un documento poco leggibile e persino potenzialmente fuorviante.

La descrizione degli effetti ambientali (tutti peraltro positivi) è affidata quindi allo stesso documento integrativo, al pari delle risposte alle richieste di integrazioni, coerentemente **all'esigenza di trattare nel modo più unitario possibile temi tra loro contigui e complementari.**

Le modifiche progettuali consistono in:

- **eliminazione delle cabine marittime**, con conseguente forte riduzione dei volumi e delle superfici a terra, e loro sistemazione finalizzata a una rinnovata fruizione visiva e funzionale;
- conseguente **ridefinizione dei parametri urbanistici**, in modo da mantenersi all'interno di quanto dettato dal vigente PRG del Comune di Bordighera;
- **riprofilazione delle opere foranee**, con eliminazione dei grandi cassoni e conseguente arretramento verso terra dei moli ed interessamento di fondali molto più bassi dei precedenti (8-9 m invece di 17-18 m), con riduzione degli impatti delle relative opere sin dalla fase di costruzione, dovuti anche all'utilizzo di tecniche tradizionali per la realizzazione delle dighe (scogliera con massi, realizzati in parte in calcestruzzo per ridurre i materiali da cava e per disporre di caratteristiche strutturali più adeguate rispetto alle forti sollecitazioni cui sono destinate ad essere sottoposte);
- forte **riduzione della parte aggettante dei moli** (in particolare, del sopraflutto, la cui testata arretra di oltre 70 metri);
- ulteriore **riduzione delle interferenze con la foce del Rio Sasso**;
- **incremento delle coperture a verde**;
- **riduzione sensibile delle volumetrie e dell'edificato**, entro i limiti già previsti dal PRG vigente, evitando quindi la necessità di una variante dello stesso e la necessità di un procedimento nell'ambito della disciplina della VAS;
- contestuale **adeguamento della flotta**, per sia razionalizzare l'utilizzo del nuovo specchio acqueo, sia allineare l'iniziativa alle mutate esigenze del settore della nautica da diporto.
- Restano invece invariate la sistemazione idraulica del Rio Sasso, lo smantellamento del rilevato e il riutilizzo dei materiali per le opere portuali, il **ripascimento della spiaggia della Arziglia**

(**oggetto di un apposito progetto in una seconda fase**) per un tratto di circa 250 m, ma non la realizzazione del nuovo campo da calcio in capo al Comune.

- Resta confermato che gli interventi interessanti ambiti contigui a quelli di progetto andranno autorizzati con altrettanti procedimenti distinti e che per quanto riguarda il progetto di sistemazione idraulica del Rio Sasso la modifica alla foce non comporta alcuna modifica degli interventi già previsti perché le caratteristiche idrauliche del Rio esauriscono i loro effetti già all'inizio della barra fociva.
- **Con riferimento alle richieste C)** (*“Fornire la caratterizzazione qualitativa e quantitativa delle acque superficiali potenzialmente interessate dalle attività di progetto (Rio Sasso) in modo tale da poter valutarne gli eventuali impatti e prevedere opportune azioni di monitoraggio”*) e D) (*“Redare uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica che ne analizzi compiutamente gli effetti delle opere in progetto sul regime idraulico dell'area interessata soprattutto in considerazione dell'avanzamento della foce del Rio Sasso”*) il regime idraulico del Rio Sasso non è influenzato dalle opere previste alla sua foce, come nella precedente configurazione. Lo studio idraulico resta quindi il medesimo già agli atti. Da un esame degli elaborati del Piano di Bacino dell'ambito n° 3 San Francesco, zona Bordighera – Ospedaletti, all'interno del quale ricade il rio Sasso, si può verificare che il perimetro dell'intervento comprende le aree esondabili di sponda destra già con tempo di ritorno di 50 anni. La Carta delle fasce fluviali, inoltre, riporta una fascia di riassetto fluviale variabile di ampiezza non inferiore ai 3,0 m, per tutto il tratto indagato. **L'intervento previsto**, quindi, facendo proprie le considerazioni riportate nella Carta degli interventi, che prevedono la sistemazione del tratto a monte della ferrovia, **consisterà nell'allargamento della sezione di deflusso tra i ponti dell'Aurelia e delle FF.SS.**, riportando la foce subito a valle di quest'ultimo, **e nel rifacimento degli argini** sopraelevati a quote adeguate a contenere la massima portata di piena con il necessario franco di sicurezza. Per quanto riguarda lo sbocco a mare la nuova sistemazione assume una forma divergente tale da escludere qualsiasi possibilità di ostruzione con l'immissione in mare attraverso un profilo idraulico ampiamente contenuto all'interno delle opere previste che favoriranno il trasporto solido naturale verso la spiaggia di Arziglia per effetto della corrente litoranea generata dalle azioni da Libeccio.
- Quanto all'area di progetto, **la modifica progettuale** si colloca nella medesima area della precedente versione di progetto, **contribuisce a ridurre fortemente l'impatto visivo** dell'opera, consentendone un inserimento organico nel contesto locale, in ragione anche della nuova configurazione delle dighe, e si integra in modo ottimale con l'esistente Porto Vecchio.
- Quanto alla descrizione della variante e del nuovo stato di progetto, **la nuova configurazione porta l'imboccatura quasi in linea con la diga di sopraflutto e fa rientrare di molto la diga di sottoflutto**, consentendo così di modificare l'assetto delle banchine di terra e dei pontili, così da mantenere gli spazi di manovra e i fondali previsti dalle norme AIPCN, eliminando i pontili in vicinanza dell'imboccatura e modificando completamente l'assetto della flotta. La modifica della flotta, oltre a consentire l'arretramento delle dighe, consente di “mirare” maggiormente l'iniziativa nella direzione di **una forte espansione delle barche di dimensioni grandi e medio-grandi**, con un numero complessivo di natanti sicuramente inferiore (124 contro i 193 precedenti), tenendo anche conto che il relativo turismo consente di:
 - costituire volano di uno sviluppo turistico qualificato per la città di Bordighera;
 - razionalizzare i flussi del turismo nautico e ridurre quindi anche il carico ambientale, dato che le imbarcazioni di qualsiasi taglia devono rispettare limiti emissivi sostanzialmente analoghi.
- Dal confronto tra il precedente e l'attuale layout si evince che le aree a terra a tergo delle banchine sono arretrate di circa 10 metri, con le seguenti finalità:
 - ridurre ulteriormente le aree e i volumi a terra, che la Soprintendenza ha valutato eccessivamente invasivi dal punto di vista paesaggistico;
 - consentire di arretrare le dighe di sopra e sottoflutto, mantenendo all'interno dello specchio acqueo i necessari spazi minimi di manovra e riducendo il numero dei pontili.
- Segue la **tabella comparata dei principali parametri dimensionali** (quelli del Porto Vecchio sono per mera completezza, dato che ai fini dell'opera il confronto non è per il Proponente significativo e né sarebbe corretta la somma dei dati dell'ampliamento (sole opere aggiuntive)

con quelli del porto esistente, trattandosi di opera che si integra con quella esistente.

Descrizione	u.m.	Variante	Progetto precedente	Porto esistente
Superficie complessiva (richiesta in concessione, per il progetto)	m ²	64.300	91.653	38.400
di cui specchio acqueo	m ²	40.500	50.941	16.200
Posti barca	n	124	193 (27 per il Comune)	250 (lung. Max 20 m)
Lunghezza molo di sopraflutto	m	145	210	320
Lunghezza molo di sottoflutto	m	255	375	50
Superfici a terra (impronta)	m ²	5.100	4.100	5.100
Fondali (profondità specchio acqueo)	m ²	5 - 6	-3/-7	-2/-6
Fondali (profondità esterno porto)	m ²	Fino a -10	Fino a -20 m	
Fondali (tipologia)	-	sabbioso	sabbioso	

- **L'accesso rimane quello del progetto precedente, coincidente con quello del vecchio porto, e cioè il varco sulla Via Aurelia**, da cui i veicoli in transito verso la parte nuova del porto si avvarranno di una strada interna in quota, in adiacenza della ferrovia, ma ribassata rispetto alla precedente, in relazione alle opere a terra e con l'ulteriore miglioramento visivo associato a questa modifica.

I lavori avranno una durata complessiva molto minore (30 mesi, contro i circa 55 precedenti) soprattutto per l'eliminazione dei cassoni cellulari. Si è deciso di utilizzare massi artificiali in calcestruzzo per la mantellata della scogliera lato mare, con impatti in termini di uso di risorse e di trasporti molto limitati e minori di quelli della versione progettuale precedente.

Si osserva anche che il trasporto dei sedimenti marini (che si spostano prevalentemente in direzione nord) risulta essere, nell'area, abbastanza modesto, e l'influenza dell'ampliamento del porto sulle dinamiche locali della linea di costa risulta prevedibilmente limitata, come dagli studi condotti nel corso del progetto.

Dal punto di vista impiantistico il complesso portuale manterrà le medesime caratteristiche della versione precedente (con attrezzature previste sia dalle norme vigenti che dalle raccomandazioni AIPCN), ma con dimensionamenti inferiori, essendo state soppresse le utenze interne.

- In risposta alla richiesta di integrazioni E) (*"Fornire uno studio sul trasporto solido e sulla morfodinamica costiera, nonché sulle tendenze evolutive della spiaggia ove si prevede il ripascimento anche attraverso le foto storiche della linea di costa"*), F) (*"Approfondire lo studio sul ricambio idrico dello specchio d'acqua e sulle mitigazioni proposte, anche esaminando eventuali incidenze sulla parte del porto esistente e valutando eventuali interventi mitigativi aggiuntivi in tale area"*), per quanto riguarda il **trasporto solido**, già nella configurazione precedente il relativo regime litoraneo potenziale non era modificato dall'instaurazione della nuova diga foranea. In considerazione delle riduzioni planimetriche del nuovo porto e del suo arretramento verso terra il Proponente ritiene di poter affermare che restano valide le conclusioni del modello numerico tridimensionale di previsione dell'evoluzione morfologica del litorale. Sovrapponendo quindi il trasporto corrispondente ai regimi meteomarinari considerati si ricava la tendenza complessiva del litorale:

- la zona a ponente dell'area di intervento presenta il fenomeno suddetto della circolazione convergente: il sedimento viene infatti trasportato verso levante da Capo S. Ampelio e verso ponente dalla diga del Porto;
- la fascia attiva non interessa la zona immediatamente a mare della diga foranea;
- sulla spiaggia di Arziglia, alimentata direttamente dal Rio Sasso, il trasporto si dirige verso levante.

I risultati del modello illustrano gli andamenti della portata volumetrica media annuale di trasporto solido litoraneo. Tendenzialmente il **regime di trasporto solido litoraneo potenziale non è modificato dall'instaurazione della nuova diga foranea ponente e a levante del Porto** in progetto, l'andamento del trasporto litoraneo resta inalterato e per quanto concerne l'alimentazione della spiaggia dell'Arziglia, la nuova costruzione non determina fenomeni generalizzati di variazione del litorale.

Per quanto riguarda **il tema del ricambio idrico all'interno dell'area portuale** si osserva che la dinamica costiera non è alterata dalle nuove opere portuali (sia nella versione presentata in sede di istanza di VIA, sia in quella revisionata). Diversa potrebbe essere la situazione nell'area dello specchio acqueo dell'ampliamento in progetto, sebbene la presenza del rilevato costituisca già oggi un elemento di ostacolo ad un corretto ricambio. Per ciascuno dei due porti è **prevista dal progetto una condotta di comunicazione tra il bacino portuale e il mare aperto** (in corrispondenza delle dighe foranee) per impedire qualunque ristagno all'interno dei bacini.

- Sono poi fornite precisazioni in merito alle dighe di sopraflutto e sottoflutto, alle banchine e ai pontili della nuova configurazione. **Le opere a terra sono state ridotte**, così ricavando spazi per consentire la riduzione complessiva dell'impronta portuale, modificando la flotta con l'introduzione di barche di maggiori dimensioni, consentendo una assai più efficace integrazione con il tessuto urbano retrostante, come richiesto dalla Soprintendenza.

Più in dettaglio:

- **Riduzione della profondità della banchina dai circa 40 metri a ca. 25 metri**, mantenendo una fascia di rispetto dal muro della ferrovia di circa 4.50 metri;
- **Dimezzamento dei volumi previsti dai circa 10.000 m³ a poco più di 5.300 m³** (tali volumetrie sono di gran lunga inferiori a quelle consentite dal PRG pari a 13.000 m³).

Il nuovo layout è ampiamente conforme alle previsioni del PRG, atteso anche che (v. NTA per la zona F7):

- i posti barca (12 m equivalenti), sommati ai 150 del porto esistente, sono comunque inferiori ai 350;
- l'altezza massima dei fabbricati è pari a 3,4 m ed è nettamente inferiore ai 7 m;
- la distanza dallo specchio acqueo è pari a ca. 7,2 m ed è dunque conforme ai 5 m minimi previsti;
- tutti i pontili sono di tipo fisso in cls e sono dotati di tutti i principali impianti tecnologici;
- i parcheggi pubblici coprono il 100% dei posti barca in progetto e sono previsti anche ulteriori posti auto;
- il verde pubblico è previsto piantumato con essenze locali, principalmente palme, con aree superiori alla richiesta di standard previsti;
- la viabilità di accesso, in ottemperanza alle prescrizioni della Soprintendenza, è stata ridotta a 5 m per la parte carrabile e a 2 metri per la parte ciclopedonale.

Il progetto propone, **in sostituzione delle arcate in muratura, esili puntoni di legno posti a ventaglio**, che sostengono la strada, lasciando ampi spazi aperti verso le scogliere naturali e l'opera di sostegno della linea ferroviaria. Sono stati eliminati anche i volumi previsti sotto strada all'interno del porto esistente. L'inserimento della nuova opera è ritenuto dal Proponente molto efficace e assolutamente non impattante.

Sotto **il profilo archeologico** le previste opere di dragaggio saranno enormemente limitate, a beneficio del fondale marino, consentendo con relativa facilità eventuali opere di recupero di reperti, sebbene l'area non risulti gravata da vincolo archeologico. I percorsi storici di accesso alla marina (Camin du Pipu, Via dei pescatori, via al mare) saranno oggetto di recupero attento, nel pieno rispetto delle tipologie tradizionali per quanto riguarda la qualità delle pavimentazioni.

- Per quanto concerne **le modalità di realizzazione, relativamente alle opere a mare** è prevista la sequenza delle operatività previste per la realizzazione delle dighe e delle banchine, articolate in **5 macrofasi**, differenti da quelle previste per la configurazione precedente.

La prima fase consiste nella realizzazione in scogli naturali del pennello di ponente a protezione della spiaggia di Arziglia. Tale opera sarà realizzata da terra, in buona parte a confine della spiaggia già esistente e soltanto per circa 30 m in mare.

La seconda fase consiste nella realizzazione della radice della diga principale a partire dal bordo esterno dell'attuale rilevato, per salvaguardare lo sbocco a mare del Rio Sasso, non però interessato dai lavori, e confinando il rilevato stesso (che sarà rimosso solo successivamente).

Nel corso della fase 3 si procederà alla costruzione del molo principale, operando esclusivamente da terra. Per la realizzazione del nucleo si prevede il versamento di tout-venant proveniente esclusivamente da cave certificate e con requisiti di assoluta idoneità per il versamento in mare, escludendo in questo modo fenomeni di intorbidamento che saranno limitati

solo a pochi metri attorno al fronte di avanzamento. Si procederà proteggendo il nucleo con lo strato filtro in massi naturali (1 - 2 ton/cad) e successivamente con i massi artificiali Accropode, per la parte immersa, ed Ecopode per quella emersa.

Nella quarta fase sarà posizionato un sistema di panne anti-inquinamento tra la testata del molo principale e lo sporgente di terra, chiudendo di fatto lo specchio acqueo di cantiere, allo scopo di rimuovere il rilevato esistente in area delimitata e protetta. Previa certificazione il materiale scavato dal fondale (scogli e materiale lapideo in genere) potrà essere recuperato e riutilizzato in altra parte del cantiere.

Nella quinta fase si procederà alla realizzazione del molo di protezione dell'imbocco a partire dalla testata del molo del porto esistente, mediante la rimozione di parte dell'attuale scogliera di testata con riutilizzo dei materiali salpati, per la contemporanea costruzione del nuovo molo di protezione, realizzato con mantellata in blocchi artificiali tipo Ecopode e Accropode. Si realizzeranno anche le infrastrutture a terra e le opere di completamento dell'intera struttura portuale (attrezzaggio del porto).

- **Per quanto riguarda la risposta alle richieste di integrazioni G)** (*“Specificare tutti gli accorgimenti tecnici da porre in atto in fase di costruzione con particolare riferimento al Prato a Cymodocea e tenendo in considerazione anche la Posidonia rinvenibile in due piccolissime aree nelle vicinanze della futura diga sottoflutto e sul SIC marino IT316274 “Fondali di S. Remo e Arziglia”*”), **H)** (*“Definire eventuali interventi di compensazione diretti alle praterie di Posidonia presenti nelle vicinanze del progetto”*), **I)** (*“Accertare la presenza di impatti indiretti dalle attività di cantiere sul Santuario dei Cetacei”*), **J)** (*“Fornire un riscontro alle osservazioni pubblicate sul sito del MATTM”*) si osserva quanto segue.
- **Le 5 macrofasi di lavoro sono finalizzate a razionalizzare i lavori e a minimizzare i possibili effetti sulla Posidonia presente nelle vicinanze** e non è da ritenersi plausibile la possibilità di danni alla Posidonia derivanti dalle attività di costruzione del porto. L'ipotesi di interventi compensativi non appare da prendere in considerazione.
- Relativamente alle opere di realizzazione del porto, una delle situazioni di maggiore criticità potenziale per la Posidonia è l'immersione in mare di materiali che possono determinare la risospensione di sedimenti o comunque di particolato in grado di interferire con la trasparenza delle acque nell'area della Posidonia stessa, fino a creare fenomeni di seppellimento. Al riguardo tuttavia:
 - **il progetto delle opere prevede espressamente che per realizzare il nucleo delle dighe non potrà essere utilizzato materiale con concentrazione di frazioni fini superiore al 5%** (valido per aree sensibili anziché l'8% previsto per aree marina), in conformità alla D.G.R. n. 1209 del 20/12/2016 e alla D.G.R. n. 95 del 08/02/2017;
 - **la Posidonia in questione corrisponde alla porzione più periferica del SIC di San Remo e Arziglia** e le uniche formazioni potenzialmente da poter essere impattate sono quelle posizionate a poco più di 100 m dalla posizione della nuova diga foranea ma che però sono del tutto marginali, dato che non soltanto si tratta di formazioni del tutto isolate ma anche di estensioni assolutamente trascurabili (circa 850+600 m²);
 - **i dragaggi sono previsti solo a valle della realizzazione delle opere foranee**, impedendo che i sedimenti movimentati possano essere trascinati verso la Posidonia, in quanto confinati all'interno del nuovo bacino portuale;
 - **le quantità di sedimenti movimentati per i dragaggi** sono quelle riportate nel PPU. Si tratta di circa 65.000 m³, e quindi **comunque di quantità modeste**, al di là del confinamento dei relativi sedimenti all'interno dell'area portuale.
- **Per quanto riguarda infine il Santuario dei Cetacei**, la nuova impostazione progettuale prevede la realizzazione del porto esclusivamente da terra con minimo impiego di mezzi marittimi per limitate specifiche operazioni che si rendessero necessarie, e comunque con mezzi di limitata dimensione e stazza. **Pertanto, per il Proponente, non è ulteriormente da prevedersi alcuna interferenza con l'area indicata come il Santuario dei Cetacei.**
- Per quanto riguarda infine **le osservazioni della Regione Liguria**, la stessa subordina l'emissione di un parere in merito alla preventiva risposta a tre questioni pregiudiziali, che la Regione individua come vincoli di procedibilità dell'istanza di VIA:
 - la coerenza del progetto con quello approvato in sede di procedura ex D.P.R. n. 509/97;

- la necessità di raccordare i due procedimenti, ai fini del rilascio della concessione demaniale marittima e l'approvazione del progetto sotto il profilo urbanistico;
- la sostanzialità della variante di PRG conseguente al progetto, allo scopo di valutare i più appropriati profili da attivare ai fini di un procedimento nell'ambito della disciplina della VAS.

Per quanto riguarda il terzo punto si è visto che il progetto, nella nuova versione, non comporta più variante di PRG e quindi **l'intera questione della VAS viene, a parere del Proponente, a cadere**. Per quanto riguarda il procedimento ex D.P.R. n. 509/97 dell'epoca, è riportato un fotoinserimento del porto nella versione allora approvata: **il porto attuale appare sostanzialmente recuperare il layout originario, ma con un ingombro minore e con una sistemazione della foce del Rio Sasso** probabilmente più favorevole (quella del progetto approvato è deviata verso nord-est). Il Proponente giudica la variante progettuale in linea con le caratteristiche del porto approvato.

Il Proponente osserva, infine, per quanto riguarda l'area del rilevato sede dell'ex campo da calcio, che, dati gli spazi esigui e l'esigenza di non interrompere l'operatività del porto esistente, è questa l'unica area disponibile per il cantiere.

- **Per quanto concerne la risposta alla richiesta di integrazioni B)** (“*predisporre, ai sensi del D.P.R. n. 120/2017, un Piano di Utilizzo Terre (PUT) per la parte degli scavi che interessano le terre al di fuori delle acque marine, in cui siano definite le modalità di gestione dei materiali in seguito alla loro caratterizzazione ambientale*”), per il tema del bilancio dei materiali il riferimento è il Piano Preliminare di Utilizzo ex D.P.R. n. 120/2017, che costituisce un documento a sé stante.
- Dopo aver trattato sinteticamente sempre per le opere a mare, mezzi e viabilità di cantiere, quanto alla realizzazione delle opere a terra sono illustrati, sempre sinteticamente, lo smaltimento dei rifiuti e i mezzi di cantiere.
- Segue **l'Appendice con le verifiche delle opere foranee**.

Con riferimento al Piano Preliminare di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ex D.P.R. n. 120/2017 in data 24/12/2019:

- Il documento contiene il “Piano preliminare di utilizzo delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti” (di seguito, “PPU”) redatto con riferimento a quanto disposto all'art. 24 del Decreto del Presidente della Repubblica 13 giugno 2017, n. 120 “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”, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale - n. 183 del 7/8/2017 ed entrato in vigore in data 22 agosto 2017, anche in risposta a quanto indicato in tal senso nell'ambito della richiesta di integrazioni formulata dalla Commissione VIA/VAS dello stesso MATTM.
- Il documento è emesso quale revisione del PPU già redatto in data 9/12/2019, ma non presente agli atti della Commissione, rispetto al quale è stato integrato con i risultati dei **campionamenti preliminari effettuati nell'area del rilevato dell'ex-campo da calcio**. In particolare, il PPU, facente parte della documentazione integrativa, fa riferimento all'aggiornamento progettuale intervenuto a seguito del parere negativo di competenza espresso sulla precedente versione in data 11/4/2019 dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Turismo e in particolare dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Genova e le Province di Imperia, La Spezia e Savona. L'aggiornamento ha comportato un'importante riduzione dei volumi e degli ingombri delle opere sia a mare sia a terra, determinando con ciò anche **una diversa strategia di cantiere e quindi anche di gestione delle terre e rocce da scavo**.
- Si è determinata, anche in forza delle limitazioni previste dalle norme regionali, una netta separazione tra la gestione dei materiali delle opere a mare e quella dei materiali delle opere a terra, con una gestione completamente diversa dalla precedente.

I soli materiali di riutilizzo provengono dal rilevato dell'ex-campo da calcio e non devono più essere trasferiti in siti diversi da quello di scavo, restando all'interno della medesima area di cantiere per il loro riutilizzo; non è necessario predisporre un Piano di Utilizzo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. n. 120/2017 ma lo strumento corretto risulta essere appunto quello del PPU già sopra indicato.

Per quanto riguarda invece **i materiali derivanti dagli interventi a mare**, il Proponente, nel ribadire che gli stessi non sono disciplinati dal D.P.R. n. 120/2017, per completezza di rappresentazione, riporta nel documento anche il bilancio di detti materiali, ferma restando, nelle successive fasi autorizzative, **l'applicazione delle procedure previste per legge in merito all'immersione di materiali in mare.**

Il documento descrive le opere da realizzare, comprese le modalità di scavo, fornisce l'inquadramento ambientale del sito: geografico, geomorfologico, geologico, idrogeologico, destinazione d'uso delle aree attraversate, **ricognizione dei siti a rischio potenziale di inquinamento.** A questo ultimo proposito, pur non essendo nell'area di intervento siti inquinati e/o a rischio di contaminazione, le aree soggette a scavo e riutilizzo sono state soggette a caratterizzazione ambientale.

- Nel PPU è stata comunque condotta **una prima attività di campionamento finalizzata a individuare eventuali contaminazioni nell'area del rilevato**; i campionamenti non sostituiscono quelli che saranno effettuati nell'ambito del Piano di Caratterizzazione delineato nel seguito del documento, e quindi, non condotti seguendo le norme dettate dall'Allegato 2 al D.P.R. n. 120/2017 (ad esempio, allo scopo di ottenere una maggiore rappresentatività media, **i 6 prelievi effettuati sono stati uniti a formare un unico campione**), anche se gli analiti considerati (si anticipa che non risultano contaminazioni e che le concentrazioni degli analiti sono tutte conformi ai valori di colonna A della Tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV – Titolo V del D. Lgs. n. 152/2006) sono stati sostanzialmente i medesimi indicati all'Allegato 4 del D.P.R. stesso e quindi il Proponente ritiene che **i risultati ottenuti rappresentino un primo riferimento per le valutazioni oggetto del documento medesimo.**

Per i Materiali da scavo, per quanto riguarda le **opere a terra**:

- le terre necessarie per i riempimenti da tergo delle banchine sono integralmente recuperate (circa 12.100 m³) dagli scavi del rilevato;
- il materiale di riempimento dei cassoncini (circa 3.300 m³) deriva anch'esso dal rilevato (scavi di pezzatura più grossolana).

Per quanto riguarda le **opere a mare**:

- il nucleo delle dighe è realizzato in minima parte con i materiali derivanti dalla demolizione della testata del sopraflutto esistente (circa 10.200 m³) e per la restante parte (circa 49.200 m³) da materiale di cava selezionato;
- i massi naturali delle opere foranee sono ricavati per circa 4.400 m³ ancora dalla demolizione della testata esistente, per 500 m³ dalla mantellata del rilevato e per la restante parte da cava;
- i massi del pennello alla foce del Rio Sasso (1.700 m³) sono recuperati da quelli del rilevato;
- **il materiale dei dragaggi (circa 65.500 m³) va integralmente ad alimentare il ripascimento della spiaggia dell'Arziglia, fermo restando che quest'ultimo intervento è di competenza regionale e non rientra nel procedimento di VIA e non riguarda il presente PPU.**

Tutto il resto è materiale da cava oppure da costruzione (calcestruzzo).

Nella nuova versione progettuale **non ci sono scambi di materiali da scavo tra mare e terra**, o viceversa, anche in ragione delle norme regionali (testo coordinato di cui alla D.G.R. n. 1209 del 20/12/2016 ed alla D.G.R. n. 95 del 08/02/2017) che prevedono **un limite massimo pari all'8% (o al 5%, per aree costiere sensibili) degli apporti di pelite nel materiale utilizzato per i ripascimenti**, e questo limite è utilizzato come riferimento anche per l'immissione in mare di materiale, indipendentemente dalla sua destinazione, per evitare un intorbidamento dell'acqua nocivo, soprattutto in presenza di Posidonia.

Da ciò discende che **il materiale in esubero dallo scavo del rilevato (circa 20.600 m³) non può essere riutilizzato**, ad esempio, per il nucleo delle dighe, in quanto la presenza delle frazioni fini al suo interno è dell'ordine del 50%, e quindi lo stesso **va inviato a trattamento/recupero esterno.**

- Di seguito si riporta il **bilancio dei materiali per le opere a mare**, allo scopo di evidenziare meglio la separazione con quello delle opere a terra, fermo restando però che tali materiali sono esclusi dal PPU.

Fabbisogni	Volume (m ³)	Densità (t/m ³)	Peso (t)	Da riutilizzo	Dall'esterno
Massi per pennello foce Rio	1.700	2,7	4.590	Scogliera	

Sasso				rilevato	
Massi naturali 1^ Categoria	13.907	2,7	37.550	Scogliera rilevato	Cava
Massi naturali 2^ Categoria	24.745	2,7	66812	Scogliera rilevato/testata esistente	Cava
Massi naturali 3^ Categoria	4.673	2,7	12.617	Scogliera rilevato/testata esistente	Cava
Totale Massi	45.025		121.569		
Tout venant per nucleo moli	59.454	1,95	115.935	Testata esistente	Cava
Pietrisco per sottofondo	1.386	1,4	1.940		Cava
Totale materiale naturale dighe	60.840		117875		
Acropodi	5.817	2,2	12.797		Esterno
Ecopodi	7.286	2,2	16.030		Esterno
Cls per plinti pontili	563	2,2	1.239		Esterno con betonaggio
Cls per muro paraonde	4.752	2,2	10.454		Esterno con betonaggio
Totale cls dighe	18.418		40.520		
TOTALI	124.283		279.964		

- Per quanto concerne l'ubicazione del sito di cantiere a terra, **tutte le operazioni sono all'interno di uno stesso sito** (area del rilevato e delle future banchine, lungo un fronte di soli 25x300 metri); il sito di produzione è anche quello di destinazione e le terre da riutilizzare sono solo quelle destinate al riempimento a tergo delle banchine.
- Per quanto riguarda i bilanci delle terre:

Fabbisogni	Volume (m³)	Densità (t/m³)	Peso (t)	Da riutilizzo	Dall'esterno
Tout venant a tergo banchina	12.090	1,95	23.576	Rilevato campo calcio	
Tout-venant per riempimento cassoncini	3.328	1,95	6.490	Rilevato campo calcio	
TOTALI	15.418		30.066		
Materiali da scavo	Volume (m³)	Densità (t/m³)	Peso (t)	A riutilizzo	All'esterno
Materiali da scavo rilevati	15.418	1,95	30.066	a tergo banchina / riempimento cassoncini	
	20.582	1,95	40.134		discarica o cava di ripristino ambientale
TOTALI	36.000		70.200		
Fabbisogni calcestruzzo	Volume (m³)	Densità (t/m³)	Peso (t)	Da riutilizzo	Dall'esterno
Cls cassoncini banchina	2.436	2,2	5.358		Esterno con betonaggio

- A conclusione del documento si riporta, come previsto al comma 3 dell'art. 24 del Regolamento contenuto nel D.P.R. n. 120/2017, la **proposta del Piano di Caratterizzazione**, il quale è “da eseguire nella successiva fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori”. Per quanto riguarda il numero e caratteristiche dei punti di indagine, secondo le indicazioni dell'Allegato 2, e in particolare la Tabella 2.1, essendo pari a circa 15.400 m² l'estensione del sito, il numero minimo di campioni previsto è pari a 8. Lo schema adottato è quello con ubicazione dei punti di indagine del tipo cd “casuale”, seppure regolare e tale da campionare in modo abbastanza uniforme l'intero sito. Sulla base dello schema

adottato, **il Piano prevede campionamenti in numero totale di 11** e in tutti i casi la profondità degli scavi per il campionamento è funzione dei motivi per i quali gli stessi sono stati previsti. In particolare, **nell'area del rilevato la profondità è stata scelta in modo tale da esplorare tutta l'estensione verticale dello scavo previsto, mentre per le aree di rinterro la scelta è stata effettuata considerando una profondità di 1 m, non essendo previsti lavori oltre all'asportazione di un eventuale strato superficiale per alcuni centimetri.**

Per quanto riguarda **i campionamenti**, anche in questo caso si è utilizzato come riferimento l'Allegato 2, ancorché per scelta e non per espressa disposizione del D.P.R. In particolare, conformemente alle indicazioni dell'Allegato, sono state previste tre categorie di campionamenti, in base alla loro profondità y : (<1 metro), (< 2 metri) e (> 2 metri), per le quali è rispettivamente previsto:

- **per profondità fino a 2 metri piano campagna e l'altro a fondo scavo;**
- **per profondità > 2 metri terzo intermedio tra di essi.**

Infine, per quanto riguarda **i parametri da misurare**, si è fatto riferimento, come disposto dal D.P.R. n. 120/2017, all'Allegato 4, e in particolare alla tabella 4.1 del medesimo allegato; questi sono: Arsenico, Cadmio, Cobalto, Cromo VI, Cromo totale, Mercurio, Nichel, Piombo, Rame, Zinco, Idrocarburi pesanti $C > 12$, Amianto.

Sono stati invece esclusi BTEX e IPA, poiché questi sono da prevedersi solo in caso di distanza di 20 metri da infrastrutture viarie di grande comunicazione.

Poiché non sono necessari materiali da approvvigionare all'esterno, a eccezione del calcestruzzo per la realizzazione in opera dei cassoncini cellulari delle banchine di terra, **non vi sono specifici problemi di approvvigionamento**, e comunque potrà anche essere valutata la possibilità di trasportare in sito alcuni cassoncini prefabbricati all'esterno, compatibilmente con i vincoli dimensionali imposti dalle norme della circolazione stradale e dai mezzi di trasporto.

Per quanto riguarda invece **il conferimento dei materiali in esubero dallo scavo del rilevato** (circa 20.500 m³), questi saranno preferibilmente inviati a cava di recupero in località Bevera-Ventimiglia, e quindi a distanza di circa 15 km.

Il **deposito intermedio**, destinato allo stoccaggio delle terre e rocce da scavo e di durata non superiore alla durata del PPU (30 mesi), è previsto all'interno dell'area di cantiere in cumuli, in corrispondenza del rilevato dell'ex-campo da calcio. Date le distanze estremamente ridotte e le attività concentrate in un'unica area di cantiere, l'utilizzo previsto è piuttosto limitato. La preparazione dell'area richiederà le seguenti lavorazioni:

- livellamento e compattazione del fondo;
- creazione di un fosso di guardia per le acque meteoriche;
- predisposizione di zone opportunamente impermeabilizzate e delimitate e segnalate per lo stoccaggio di eventuali materiali contaminati.

Le terre e rocce in esubero destinate al trattamento esterno, nonché i materiali approvvigionati all'esterno **saranno movimentati lungo i percorsi già indicati nel SIA** e oggetto di un apposito studio trasportistico, e dal quale risulta che il numero di transiti sulla rete stradale esterna è molto esiguo (circa 4 viaggi/ora a fronte di flussi ordinari che sono di oltre due ordini di grandezza superiori).

- **Completa il PPU il verbale di campionamento terre e rocce da scavo Art. 21 D.P.R. n. 120/2017 e il commento ai risultati e possibili riutilizzi.** Con riferimento a quest'ultimo, si evince, dai risultati del rapporto di prova n° 19LA13231 del 24/12/2019 del laboratorio SI-GE, che il materiale, costituente la colmata antropica del campo da calcio dell'Arziglia, è **idoneo ai riutilizzi in area a verde, residenziali, cave in ripristino ambientale**, ecc. ossia risulta conforme ai limiti della Tabella 1, colonna A dell'allegato 5, parte quarta del D. Lgs. n. 152/2006.

Quanto ai possibili riutilizzi, il rilevato del campo sportivo presenta materiali chimicamente non inquinati di varia pezzatura e natura. **Le parti lapidee più grossolane**, facilmente selezionabili in sede di scavo, possono trovare un reimpiego diretto in cantiere per la realizzazione del nucleo e dello strato di transizione al mantello nella diga foranea, oltre che per la realizzazione di riempimenti drenanti. **La frazione più fine** può essere riutilizzata quale riempimento a tergo della banchina, costituendo infatti un eccellente materiale per la formazione dei rilevati antropici. L'unica prescrizione riguarda **il divieto di immissione diretta in mare senza aver prima delimitato lo spazio di versamento** con la banchina stessa: infatti la presenza di significativa frazione argillosa

comporterebbe un eccessivo intorbidamento delle acque. In tal senso quindi la realizzazione del riempimento a tergo della nuova linea di banchina a terra deve essere fatta solo laddove il tratto di linea di banchina già realizzato, sia sufficiente a delimitare uno specchio di acqua protetto, che impedisca la diffusione di acque torbide verso il largo. Esternamente all'area di cantiere, eventuali **eccedenze possono trovare reimpiego in qualunque riempimento/livellamento autorizzato e/o in cave in ripristino ambientale.**

Con riferimento all'Aggiornamento Relazione Paesaggistica in data 10/12/2019:

- **Il documento costituisce aggiornamento della precedente Relazione** trasmessa nel quadro del procedimento di VIA del progetto, ed è stato emesso a seguito dell'aggiornamento progettuale intervenuto per effetto del parere negativo di competenza espresso in data 11/4/2019 dal Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo (MiBACT), e in particolare dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Genova e le Province di Imperia, La Spezia e Savona.

In relazione alle osservazioni del MiBACT, il Proponente ha ritenuto necessario provvedere a una **revisione del progetto** con l'obiettivo di ridurre in misura adeguata gli elementi di impatto paesaggistico e mantenendo nel contempo le caratteristiche di fattibilità indispensabili per sostenere l'iniziativa, cogliendo anche l'occasione per una contemporanea e rilevante riduzione degli impatti ambientali.

Per quanto concerne le richieste di integrazione del MATTM, **la prima A** (*“Approfondire i piani paesaggistici e i vincoli eventualmente interferenti con l'area di progetto”*) per il Proponente **si sovrappone** con alcuni dei temi posti dal MiBACT e quindi al riguardo si rimanda a questi ultimi.

Per quanto riguarda invece **la seconda B** (*“Fornire un riscontro alle osservazioni pubblicate sul sito del MATTM”*), sempre per il Proponente, **risulta di interesse la sola nota della Regione Liguria**, che pone tre pregiudiziali per la formulazione di un parere, almeno due delle quali (l'eventuale assoggettabilità a VAS e la coerenza del progetto con quello approvato nel procedimento ex D.P.R. 509/97) dipendono dal layout progettuale, e che quindi ne hanno influenzato l'aggiornamento.

Sono sinteticamente rappresentate le modifiche progettuali intervenute e le modifiche degli elaborati di progetto, con la precisazione che i nuovi elaborati progettuali, in quanto sviluppati – così come quelli presentati in sede di VIA - nell'ambito normativo del D. Lgs n. 104/2017, sono stati prodotti secondo la struttura del Progetto di Fattibilità. Pertanto, **la rappresentazione progettuale delle nuove opere non è direttamente confrontabile con quella del progetto progressivo, che è stata invece sviluppata a livello di progettazione definitiva** (ciò, in quanto il progetto derivava dalla documentazione sviluppata nell'ambito delle varie fasi di approvazione della proposta progettuale del Proponente nel quadro della procedura ex D.P.R. n. 509/97).

Si esaminano poi i **benefici di tipo ambientale, paesaggistico, tecnico e urbanistico**, tra i quali:

- realizzazione di una infrastruttura maggiormente armonizzata con il contesto circostante e con il porto esistente, con l'utilizzo di tecniche tradizionali per la realizzazione delle opere foranee e con le opere foranee molto più “snelle” e integrate;
- forte riduzione della parte aggettante dei moli (in particolare, del sopraflutto, la cui testata arretra di oltre 70 metri), con conseguente e ulteriore riduzione delle interferenze con il contesto visivo, oltre che con la dinamica dei sedimenti;
- incremento delle coperture a verde, con conseguente integrazione, e riqualificazione, delle aree a mare subito al di sotto del rilevato ferroviario;
- ulteriore riduzione delle interferenze con la foce del Rio Sasso, peraltro già sostanzialmente assenti nella precedente versione progettuale;
- riduzione sensibile delle volumetrie e dell'edificato, in modo tale da ricondurre l'intervento entro i limiti già previsti dal PRG vigente, evitando quindi la necessità di una variante dello stesso e facendo venire meno anche l'eventuale necessità di un procedimento nell'ambito della disciplina della VAS.

Quanto alle **opere compensative**, non è più prevista la realizzazione di un nuovo campo da calcio mentre restano invariati la sistemazione idraulica del Rio Sasso, lo smantellamento del rilevato e il riutilizzo dei materiali per le opere portuali, il ripascimento della spiaggia della Arziglia (per un tratto di circa 250 m).

La modifica progettuale descritta si colloca nella medesima area della precedente versione di progetto a nord-est di Capo Sant'Ampelio **senza interessare la città nuova**, se non in minima parte e in modo indiretto, non comportando così la nuova configurazione impatti paesaggistici di specifica rilevanza in quanto gran parte dei punti di osservazione potenzialmente panoramici ubicati lungo il versante interessato, oltre a non risultare concretamente fruibili nel senso indicato dal D. Lgs. n. 42/04, consentono visuali parziali.

Si descrive poi la variante, il nuovo stato di progetto, l'elevato livello di riduzione e la razionalizzazione delle superfici a terra e a mare che consentono di **minimizzare il carico ambientale** e, per quanto qui di interesse, gli ingombri e quindi anche di ottimizzare l'inserimento paesaggistico.

Per quanto concerne le opere a mare, con la nuova opera portuale aggiornata, unitamente al ripascimento della spiaggia a levante, secondo il Proponente **l'intera linea di costa assume un andamento molto più armonico e omogeneo** di quello attuale e anche di quello della precedente versione progettuale. Inoltre, con la soppressione di alcune opere, è stato possibile, da un lato, ricavare spazi per consentire la riduzione complessiva dell'impronta portuale, dall'altro di modificare la flotta, introducendo barche di maggiori dimensioni. In aggiunta, le nuove sistemazioni e coperture hanno consentito una più efficace integrazione con il tessuto urbano retrostante, dando, sempre secondo il Proponente, in tal modo risposta alle osservazioni ed esigenze espresse dalla Soprintendenza, sempre con il nuovo layout ampiamente conforme alle previsioni del PRG.

Il Proponente evidenzia, in sostituzione delle arcate in muratura, **gli esili puntoni di legno** posti a ventaglio, che sostengono la strada, ciò che rende maggiormente aerea la vista dal mare, lasciando ampi spazi aperti verso le scogliere naturali e l'opera di sostegno della linea ferroviaria e l'eliminazione dei volumi previsti sotto strada all'interno del porto esistente.

Per il "verde", si prevede la **piantumazione di essenze compatibili** sia con quelle del capo Sant'Ampelio, sia con i vicini parchi di Villa Garnier.

Quanto agli aspetti storico-archeologici, le previste opere di dragaggio saranno estremamente limitate, a beneficio del fondale marino, consentendo con **relativa facilità eventuali opere di recupero di reperti**.

Inoltre i **percorsi storici di accesso alla marina** (Camin du Pipu, Via dei pescatori, via al mare) saranno oggetto di attento recupero, nel pieno rispetto delle tipologie tradizionali per quanto riguarda la qualità delle pavimentazioni. La **strada di accesso**, che prima era posizionata a quota analoga alla sede ferroviaria, sarà abbassata di circa 1,25 metri, rendendo la nuova viabilità non più visibile dalla via Aurelia.

Quanto alla programmazione, gli obiettivi del progetto stesso possono essere considerati, per il Proponente, una vera e propria attuazione delle previsioni del **PTC** nell'area. Inoltre, secondo sempre il Proponente, il progetto risulta pienamente coerente con il regime **AI-CO**, dando specifica attuazione a quanto in esso indicato, anche dal punto di vista paesistico, dato che, come visto in precedenza, e nell'area di progetto il **PTCP** risulta perfettamente integrato con le previsioni del PTC. Per quanto riguarda il **Piano Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Imperia** l'ampliamento del porto risulta perfettamente coerente con le indicazioni di Piano, dandone esplicita attuazione. Poiché si specifica che "lo specchio d'acqua portuale potrà essere ampliato sino a ricomprendere la sponda del Rio Sasso", anche rispetto al quadro di riferimento previsto dal **PRG** per la nuova opera portuale, il progetto risulta perfettamente conforme.

Con riferimento ai vincoli, il Proponente ricorda che il **D.M. del 24/4/1985** precisa che, per effetto dell'estensione dell'area del vincolo, il vincolo stesso è temporaneo e cautelativo, fino a che "*possa più appropriatamente far seguito, a causa delle sue vaste dimensioni, l'emanazione di un'adeguata e definitiva disciplina di uso del territorio mediante... il Piano Territoriale Paesistico*". Dal canto suo, il **PTCP** conferma, da un lato, la validità dei vincoli pregressi (tra cui, quindi, anche quello del 22/4/1985) e dall'altro, attraverso la disciplina degli assetti insediativi, individua una zonizzazione del territorio che consenta, dove possibile e opportuno, quelle "modificazioni dell'assetto del territorio" che il D.M. vieta in via temporanea (teoricamente, fino al 31/12/1985, e comunque fino all'emanazione del PTCP). A conclusione, il Proponente ritiene che sia a tale disciplina che si debba fare riferimento per declinare correttamente il vincolo in modo puntuale.

- Per quanto concerne **l'analisi paesaggistica e l'inserimento visivo**, il documento precisa che un **elemento centrale dell'analisi è costituito dalle interferenze visive** determinate dall'ampliamento

del porto e dalla loro rilevanza nell'ambito delle viste panoramiche fruibili dal pubblico e di quelle in particolare che includono edifici e manufatti di valenza storica e tradizionale. Nel caso del vincolo di cui al D.M. 24/4/1985 si è visto che l'elemento centrale è la tutela dell'area della Città Alta, data la sua particolare posizione, da cui si domina sia la costa di levante sia quella di ponente rispetto a Capo S. Ampelio, fatto salvo quanto esposto di seguito.

Fatte le opportune considerazioni, **il Proponente evidenzia che il vincolo risale a circa 35 anni fa** e che inoltre esso reitera in parte un precedente vincolo del 1964 (cioè, di circa 55 anni fa). Considerati intervenuti elementi di modifica più o meno radicale dei contesti interessati dal vincolo, e ciò in termini di edificato, viabilità, vegetazione, aree di fruizione turistica, ecc., **è necessario analizzare la situazione attuale delle viste panoramiche.**

Il procedimento di analisi si è articolato su tre “step” (Individuazione delle aree di interesse, Individuazione dei Punti di Osservazioni effettivi (PdO), Analisi e fotoinserimenti). Dall'analisi sopra descritta è emerso che, salvo eventuali errori, nell'intera area di interesse (Città Alta e zona limitrofe) **è possibile individuare soltanto 6 PdO, due dei quali poco significativi e un altro di accessibilità difficile, anche se possibile. Per nessuno di questi PdO sembra possibile prevedere adeguate misure di mitigazione**, ma del resto il numero esiguo degli stessi e la loro non sempre elevata rilevanza hanno indotto a ritenere poco significativi ulteriori approfondimenti, inclusi i fotoinserimenti. Il Proponente ritiene, quindi, che **l'impatto paesaggistico in questione sia modesto e pressoché fisiologico per un'opera di questo genere.**

A completamento dell'analisi sono riportati **alcuni fotoinserimenti** sviluppati su foto effettuate con un drone e quindi non significativi in termini di PdO reali, ma rappresentativi del consistente miglioramento determinato rispetto alla precedente versione progettuale e comunque dell'impatto visivo sostanzialmente modesto, nonostante la tipologia dell'opera.

- A conclusione della presente Relazione Paesaggistica si riportano brevemente **le risposte alle osservazioni inserite dal MiBACT.**
 - 1) *“l'intervento proposto si colloca in area tutelata paesaggisticamente in forza di molteplici decreti oltre che ope legis”*: l'opera, pertanto, da sempre si configura come perfettamente coerente con tutte le linee di sviluppo, ma anche di tutela paesistico-ambientale, del territorio e della costa e si evidenzia inoltre come lo stesso vincolo risalga a 35/55 anni fa;
 - 2) *“l'intervento risulta fortemente percepibile da molti punti di vista, gran parte dei quali si trovano anch'essi in aree tutelate e la cui tutela deriva anche dalla panoramicità dei luoghi. Tali visuali sono poste sulla via Aurelia, sull'asse ferroviario, sul litorale, nelle zone collinari in particolare nell'area di Bordighera alta, ma anche a mare rivolte verso la costa”*: soltanto 6 PdO sono caratterizzati dall'intervisibilità con il nuovo porto e da viste panoramiche suscettibili di essere alterate; di questi, inoltre, alcuni si sono rilevati non significativi, di modo che, nel complesso, le interazioni visive sono piuttosto limitate;
 - 3) *“fanno da contorno all'area interessata elementi di decretato interesse pubblico, quali il complesso del capo di Sant'Ampelio e la villa Garnier con il suo parco, con i quali l'intervento genererebbe un'interferenza visiva che ne comprometterebbe la godibilità panoramica alterando un equilibrio consolidato tra elementi di valore naturalistico ed elementi antropici di valore storico e testimoniale talora di grande pregio architettonico”*: l'opera in sé, nonostante la sua tipologia, risulta oggi assai poco impattante, sia dimensionalmente sia morfologicamente, e quindi anche questa ubicazione non presenta profili di particolare criticità; per quanto riguarda invece il complesso di Capo S. Ampelio si rileva anche dall'ultimo fotoinserimento presentato, che l'incidenza visiva è pressoché nulla;
 - 4) *“la realizzazione delle opere a terra introdurrebbe elementi che, pur riprendendo stilisticamente, in alcune parti, le geometrie ricorrenti nell'immediato intorno, si configurerebbero come elementi estranei ed impattanti sulle visuali tutelate”* e 5) *“come si evince dalla lettura degli elaborati progettuali la costruzione dei volumi destinati a contenere le diverse funzioni pubbliche e private e la realizzazione, sulla copertura, di aree destinate alla fruizione pubblica nonché destinate a parcheggio, costituirebbero elementi di impatto notevole a spese della qualità paesaggistica dell'area”*: i volumi a terra sono stati drasticamente ridotti e perfettamente integrati con il contesto locale, anche sulla base delle indicazioni degli Enti stessi;

- 6) “l’azione di riduzione del terreno di riporto su cui è posto il campo sportivo, se di per sé potrebbe considerarsi paesaggisticamente positiva per il ripristino della configurazione costiera originaria, è di fatto vanificata dal riempimento di superficie marina, realizzato in adiacenza al campo sportivo stesso, per ricavare aree edificabili a vantaggio delle nuove strutture portuali”: non soltanto l’opera ma anche la sua posizione, e persino la sostituzione dell’area del rilevato con le strutture portuali è espressamente prevista dalla pianificazione;
 - 7) “per quanto riguarda le opere a mare, per le loro dimensioni, collocazioni e forme, introdurrebbero, nello specchio d’acqua marino, elementi di forte artificializzazione ad eccessiva percepibilità, anche per il fatto che si spingono molto più a largo di quelle attuali, collocandosi in posizione di alta valenza panoramica da molteplici visuali, in particolare da quelle tutelate dell’area collinare della città alta di Bordighera o della via Aurelia ma anche dai punti di vista situati sull’asse ferroviario e sul litorale posto a Nord Est rispetto all’intervento”: le dighe foranee sono state completamente rimodellate, eliminando di fatto l’ampliamento verso il largo e riducendo in modo significativo le sezioni della parte emersa, con una rilevante differenza di ingombro e di larghezza delle parti emerse; inoltre la tecnica costruttiva è tornata a essere quella della scogliera tradizionale, il che comporta una piena integrazione, anche visiva, con la diga esistente;
 - 8) “le nuove strutture e in particolare la nuova strada su pilastri parallela alla costa costituirebbero addirittura in alcuni tratti barriera alle visuali dall’Aurelia e dalla ferrovia verso la battigia e il mare”: tutte le strutture a terra sono state ribassate al di sotto del livello del rilevato ferroviario e quindi non sussiste più alcun problema da questo punto di vista, anche perché, come si è visto dall’ultimo fotoinserto, le visuali dall’Aurelia risultano assai poco impattate.
- In Allegato è riportato il Vincolo paesaggistico (D.M. 24/4/1985).
 - Le integrazioni sono completate da tavole secondo l’elenco precedentemente riportato.

PRESO ATTO dei seguenti pareri in data 16/06/2020:

Con riferimento al Parere del MiBACT acquisito in data 16/06/2020

- Dopo attenta e lunga disamina delle problematiche, dei vincoli, della tipologia ed entità delle opere anche nella nuova configurazione, “considerato che le osservazioni al preavviso diniego inviate dal Proponente non sono tali da fornire elementi sufficienti a determinare una revisione del parere anticipato nella comunicazione ex art. 10 bis del D. Lgs. n. 152/2006 e considerato in conclusione che la nuova proposta progettuale, pur migliorativa rispetto a quella iniziale, non ha apportato al progetto modifiche sufficienti tali da superare le criticità segnalate nel citato preavviso di diniego, tali cioè di ridurre i numerosi elementi di decretato valore paesaggistico e storico-artistico presenti su questo tratto di costa di particolare pregio, (...) la Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio **esprime parere tecnico negativo alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale riguardante l’intervento in oggetto**”.
- “Le criticità sopra evidenziate, anche rispetto alla nuova soluzione progettuale presentata, potranno essere superate con un progetto che comporti **un’ulteriore significativa riduzione delle superfici in ampliamento dello specchio d’acqua portuale, nonché dell’estensione delle dighe foranee in particolare nella direzione parallela alla costa, escludendo in tal modo l’area in corrispondenza dell’attuale riempimento adibito a campo sportivo. Si ritiene auspicabile, come già indicato nel PTCP, la conferma della rimozione di tale terrapieno. Per quanto riguarda le opere a terra, le criticità potranno essere risolte con l’eliminazione o consistente riduzione del parcheggio in copertura e con la riduzione delle volumetrie previste**”.

Con riferimento al Parere della Regione Liguria acquisito in data 16/06/2020

- Dopo la descrizione delle integrazioni e del nuovo layout, la Regione evidenzia che “..il Proponente ha dato riscontro solo alle osservazioni relative alla coerenza con il PRG comunale e al raccordo con la Conferenza ex DPR n. 509/97, ma non ha dato seguito alle osservazioni relative alle criticità tecniche e alla carenza di elaborati progettuali ritenuti necessari ai fini della valutazione del progetto. Le modifiche apportate in questa fase consentono di superare potenzialmente alcune delle

criticità a suo tempo rilevate, ma come evidenziato nella seguente istruttoria, molte criticità permangono e comunque il Proponente **non dà riscontro in alcun modo a quanto richiesto**. Inoltre per quanto riguarda le modifiche agli elaborati si segnala che nonostante sia stato presentato di fatto un nuovo layout progettuale il **Proponente non ha prodotto alcun aggiornamento dello SIA sostenendo che le modifiche apportate al progetto sono ritenute tutte pressoché in riduzione e ciò comporta una corrispondente e generalizzata riduzione degli impatti complessivi dell'opera nella sua nuova configurazione**".

- Entrando nel merito delle specifiche osservazioni:
 - **aspetti idraulico-marittimi, ambiente marino costiero e idoneità tecnica opere**: mancando numerose analisi e valutazioni, si conclude affermando che **solo uno studio accurato e approfondito delle tematiche** potrà supportare l'ipotesi del miglioramento in termini di impatti sull'ambiente e verificarne la fattibilità;
 - **difesa del suolo**: con riferimento alla messa in sicurezza del Rio Sasso, si precisa che le opere in progetto consentono una riduzione della pericolosità solo nel tratto considerato (circa 70 m) mentre **non sono attenuate le problematiche nel tratto a monte del ponte dell'Aurelia**, né sono stati considerati e studiati gli effetti delle opere sul regime idraulico dell'area in esame con particolare riguardo all'avanzamento della foce del Rio Sasso; inoltre il Proponente deve produrre **un progetto di sistemazione idraulica del tratto terminale del Rio**, ridefinito e aggiornato alla vigente normativa, nonché fornire **una documentazione tecnica in merito alla disciplina dell'assetto geomorfologico**;
 - **gestione materia di scavo**: per la caratterizzazione del materiale di scavo il Proponente si riserva di presentare idonea documentazione nella fase esecutiva, ma pure **dovrà dettagliare le principali fasi cantierizzazione così da distinguere i materiali esclusi dall'utilizzo**, da inviare a recupero rifiuti e da gestire come sottoprodotti;
 - **impatto sul paesaggio**: il Proponente ha proceduto a una sensibile riduzione delle dimensioni delle opere ma appare necessario sia sviluppare un progetto del verde chiaro ed esaustivo, sia definire in sede esecutiva la scelta dei litotipi per le opere di difesa, ponendo **attenzione in sede esecutiva alle pavimentazioni e alle superfici in elevazione**, e alla **percorrenza ciclopedonale** a sistema con la ciclovia in corso di realizzazione;
 - **aspetti urbanistici**: il progetto risulta conforme al PRG ma sembra opportuna una **riconsiderazione sulla ripartizione tra parcheggi pubblici e pertinenziali per i posti barca**.
- Si conclude che nonostante i miglioramenti e le soluzioni adottate risultano essere efficaci in termini di riduzione dell'impatto sul paesaggio, per quanto riguarda gli aspetti connessi al regime idraulico, idraulico marittimo e marino costiero dell'area in esame **solo uno studio accurato e approfondito potrà garantire una compiuta valutazione della sostenibilità del progetto nonché verificarne la fattibilità**.

CONSIDERATE le integrazioni volontarie in data settembre 2020:

- Il Proponente premette di aver ritenuto opportuno integrare, già a livello descrittivo, l'illustrazione delle modifiche progettuali da un lato, e le relative connessioni con le osservazioni e le richieste ricevute, dall'altro. Citando poi rilevanti disguidi derivanti da fattori organizzativi del MATTM; emergenza Covid e insediamento della nuova Commissione, il Proponente ha ritenuto di produrre un documento, la cui finalità è di **fornire possibili e ulteriori elementi di chiarimento e approfondimento sul progetto e sulle integrazioni richieste**. È citato il **parere della Regione** prot. PG/2020/187597 del 16/6/2020 che, accertata la coerenza del progetto con quanto in precedenza valutato nell'ambito del procedimento ex D.P.R. n. 509/97, e anzi il suo miglioramento, **ha posto alcune questioni di merito per le quali il presente documento fornisce i necessari elementi di chiarimento**, fermo restando che una parte di tali questioni sarà oggetto di successivi approfondimenti nella fase di progettazione definitiva ed esecutiva delle opere, in quanto afferenti a tematiche non direttamente connesse al procedimento di VIA in corso.
Gli aspetti paesaggistici sono stati oggetto di una significativa revisione della Relazione Paesaggistica, trasmessa a dicembre 2019/gennaio 2020. Su tale revisione **si è espresso il MIBACT, valutando che l'opera in progetto, nonostante l'ulteriore riduzione a livelli minimi, risulta**

ancora visibile e che pertanto la stessa incide in modo ritenuto ancora significativo sulle visuali dalla città di Bordighera.

Viceversa, **da parte della Regione è stato espresso parere positivo sul progetto dal punto di vista paesaggistico.**

Il documento è strutturato in riferimento ai seguenti **due macrotemi**:

- **elementi legati alle potenziali interferenze dell'opera con il contesto marino e costiero** di riferimento (aspetti morfodinamici, trasporto solido, ecc.), con specifica attenzione sui temi, tra gli altri, anche dell'agitazione e del ricambio idrico all'interno delle aree portuali, attuale e futura;
- **elementi connessi agli interventi di progetto per quanto riguarda il Rio Sasso**, sia per le possibili conseguenze nell'area della foce (e, viceversa, per quanto riguarda il ruolo del Rio Sasso rispetto ai temi di cui al punto che precede), sia in relazione agli interventi di tipo compensativo previsti sullo stesso.

Si ribadisce che lo stesso documento contiene alcuni ulteriori approfondimenti necessari da un lato a dare risposta alla Regione e dall'altro comunque di interesse per il procedimento di VIA in corso, e segnatamente per le esigenze istruttorie della CTVA.

- Con riguardo alle **potenziali interferenze con l'ambiente marino e costiero**, una foto, tratta dal sito internet della Regione Liguria, mostra l'andamento storico della linea di costa dal 1944 al 1983.

Da essa si deduce quanto segue:

- il litorale a ponente del porto, nel tratto tra il porto e Capo S. Ampelio, non presenta sostanziali modifiche nel tempo e tale situazione conferma quanto illustrato precedentemente circa la stabilità e la rigidità di tale tratto di costa;
- il litorale a levante del porto presenta una linea di riva piuttosto stabile e tale situazione si registra sia prima sia dopo la costruzione del piazzale a mare.

Impiegando i parametri spettrali stimati, **si è costruito lo spettro d'onda sulla profondità infinita**. Integrando lo spettro si è poi determinato, per ognuna delle due direzioni di traversia, il momento di ordine "0" dello spettro e l'altezza d'onda spettrale corrispondente.

Si nota dunque quanto segue:

- la disponibilità di materiale nell'area in oggetto risulta piuttosto limitata:
 - per quanto riguarda il litorale di ponente, tale circostanza è dovuta alla presenza del Capo S. Ampelio che di fatto delimita le due unità fisiografiche a levante ed a ponente dello stesso Capo;
 - per quanto riguarda il litorale a levante della foce del Rio Sasso la spiaggia è in erosione e la linea di riva in arretramento e tale circostanza è dovuta sostanzialmente ai limitati apporti di materiale solido del Rio Sasso.
- **Nella zona del porto attuale sono presenti depositi stabili di sabbia**, probabilmente proveniente dal largo e trasportata durante le mareggiate più severe.

Si illustrano dunque di seguito **le valutazioni qualitative sulla tendenza evolutiva del litorale**:

- la zona a ponente del porto (sita tra il porto e Capo S. Ampelio), non è modificata dalla realizzazione delle nuove opere portuali, poiché la linea di riva è rigida;
 - la zona di ingresso del porto, attualmente presenta depositi stabili di sabbia, che devono essere dragati; per le stesse motivazioni di cui sopra, non si registrano altre possibilità di insabbiamenti provenienti da ponente, ma considerati tuttavia i rilevanti depositi di sabbia, situati al largo del porto, potranno eventualmente verificarsi fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura dovuti a trasporti di sabbia provenienti dal largo, in occasione di eventi estremi;
 - la zona a levante del nuovo porto presenta una spiaggia adiacente al Rio Sasso e il problema dell'erosione attuale della spiaggia sarà risolto con un'adeguata progettazione del ripascimento della spiaggia;
 - per quanto riguarda il Rio Sasso, paragrafi dedicati dimostrano che il porto in oggetto non modifica il regolare deflusso delle acque alla foce del Rio stesso.
- Quanto alle **analisi meteomarine di riferimento** e ai dati storici a disposizione, quelli utilizzati per le simulazioni effettuate per l'analisi e la progettazione del porto sono stati i seguenti:
 - dati meteorologici (campo di vento) prelevati dalle pubblicazioni dell'Istituto Idrografico della Marina che si riferiscono al paraggio di Bordighera;

○ dati meteomarini prelevati dalle pubblicazioni dell'Istituto Idrografico della Marina. Tramite un appropriato modello numerico è stata eseguita una conversione di tali dati in altezza e frequenza d'onda significativa; ricavate le caratteristiche del moto ondoso su profondità infinita si è proceduto alla determinazione dei parametri da utilizzare nel modello numerico impiegato per la valutazione del regime meteomarino su acqua bassa.

Direzione E – SE				Direzione W – SW			
U ₀ (m/s)	m ₀ (m ²)	H _{mo} (m)	T _{mo} (s)	U ₀ (m/s)	m ₀ (m ²)	H _{mo} (m)	T _{mo} (s)
2.77	0.0130	0.46	3.05	2.77	0.0560	0.95	4.39
5.90	0.0820	1.15	4.83	5.90	0.4050	2.55	7.20
13.33	0.4000	2.53	7.18	13.33	1.9980	5.65	10.73
13.88	1.7100	5.23	10.32	13.88	4.0109	8.01	12.05

I dati di altezza e periodo d'onda spettrali (modello dello spettro di energia) sono raccolti nella tabella seguente:

Direzione W – SW			Direzione E - SE		
Freq. %	H _{mo} (m)	T _{mo} (s)	Freq. %	H _{mo} (m)	T _{mo} (s)
7.50	0.95	4.39	9.50	0.46	3.05
5.30	2.55	7.20	12.00	1.15	4.83
1.00	5.65	10.73	3.50	2.53	7.18

Considerando che il modellamento del fondo è dovuto a stati di mare molto frequenti, si sono considerati gli stati di mare escludendo di fatto gli stati di mare estremi.

Considerato che il litorale compreso tra il porto S. Ampelio e Capo S. Ampelio risulta avere una linea di riva rigida e stabile, lo studio del trasporto solido si è concentrato nella zona di litorale a levante del nuovo porto. Si rileva che il litorale a levante della foce del Rio Sasso risulta in erosione.

Le **considerazioni conclusive** derivanti dallo studio sono state le seguenti:

- **la disponibilità di materiale al fondo nell'area in oggetto risulta piuttosto limitata** e tale circostanza è dovuta alla presenza di campo S. Ampelio (che blocca il trasporto litoraneo proveniente da ponente) e anche dallo scarso apporto di materiale al fondo del Rio Sasso; da ciò segue, tra l'altro, la già indicata assenza di effetti sostanziali derivanti dal nuovo porto sulla dinamica dei sedimenti;
- **le profondità di frangimento** valutate in corrispondenza delle ondate più frequenti **sono inferiori a 5 m** per le ondate da libeccio e sono inferiori a circa 2.5 m per le ondate da scirocco;
- **il diametro D50 del ripascimento di progetto deve essere pari o superiore a 2.0 mm**, come indicato nella tabella delle risultanze del modello di calcolo del diametro di inizio modellamento al fondo.

Considerazioni più approfondite sulla curva sedimentologica più appropriata per il ripascimento in oggetto saranno effettuate ai livelli di progettazione di dettaglio, successivamente al procedimento di VIA.

- Per quanto concerne **il regime idraulico nell'area della foce del Rio Sasso**, si valuta il regolare deflusso del Rio Sasso, considerando le interazioni con gli elementi strutturali dell'opera in oggetto. La valutazione si basa su uno studio preliminare di compatibilità idrologico-idraulica dell'area alla foce del Rio Sasso con le condizioni meteomarine aventi periodo di ritorno pari a 50 anni. Si registra che l'opera in progetto non varia, in generale, il regolare deflusso del Rio Sasso.

Le **massime portate di piena**, assunte anche alla base dei calcoli idraulici già svolti, sono state desunte dagli elaborati del Piano di bacino e sono riportate nella seguente tabella:

Superficie	QT=50	QT=200	QT=500
[km ²]	[m ³ /s]	[m ³ /s]	[m ³ /s]
5,81	76	110	133

Dal confronto tra lo stato attuale e il progetto si evince che **la foce del Rio Sasso risulta più protetta dal moto ondoso**, specie in corrispondenza delle mareggiate provenienti da Libeccio (le più intense). Il molo di sottoflutto del porto in progetto protegge particolarmente la foce del Rio, per azione della diffrazione che di fatto crea una zona d'ombra e riduce le altezze d'onda incidenti.

In conclusione la configurazione di progetto comporta un aumento della capacità di deflusso del Rio Sasso e il porto in progetto comporta dunque un effetto positivo.

- Quanto all'**agitazione interna portuale**, gli studi pregressi si riferivano alla soluzione del 2009. **La morfologia del porto, nella nuova configurazione di progetto, permette un adeguato abbattimento dell'altezza d'onda incidente.** La protezione effettuata dal nuovo molo foraneo radicato sul molo esistente e la copertura effettuata dal nuovo molo del porticciolo ex-novo, unitamente all'utilizzo di banchine del tipo assorbente nella zona dell'ampliamento, favoriscono **l'instaurarsi di oscillazioni stazionarie con altezza d'onda inferiore a 15 cm** per le mareggiate più frequenti. Non si verificano inoltre fenomeni di 'clapotis' (losanghe), lungo tutto lo sviluppo delle banchine portuali e in particolare lungo le banchine esistenti del porto attuale, che sono del tipo "totalmente riflettente".

Le **considerazioni qualitative**, unite alla conformità alle raccomandazioni sui porti turistici della soluzione del 2009, permettono di affermare che **anche la soluzione del 2019 è conforme a tali raccomandazioni**. Ulteriori studi più approfonditi saranno effettuati nelle successive fasi progettuali.

- Quanto al **ricambio idrico dello specchio acqueo interno**, premesso che **lo studio completo sul ricambio idrico, come richiesto dal D.M. 14 aprile 1998, sarà svolto nella successiva fase del progetto definitivo**, sono ora meglio specificate le considerazioni già svolte sulla qualità delle acque interne portuali, per ciò che riguarda sia il porto esistente sia l'ampliamento in progetto.

Lo schema di progetto prevede che nei punti di maggior prevedibile ristagno d'acqua, ovvero alla radice del molo foraneo di entrambi i due bacini portuali, sia inserito un dispositivo di pompaggio dell'acqua di mare dall'esterno del porto verso il bacino interno, di portata pari a circa 1.000 l/s ciascuno. **Le pompe saranno in grado di immettere nel bacino portuale, complessivamente, fino a circa 170.000 m³ d'acqua al giorno**, corrispondenti all'incirca a tutto il volume d'acqua delimitato dal porto. In pratica, però, considerato che lo scopo è quello di incrementare la capacità di ricambio idrico con riferimento al decadimento dell'ossigeno disciolto (o di eventuali inquinanti), si assume come intervallo di tempo della verifica 7 giorni, ciascuno con i suoi due cicli di marea, che implica **l'attivazione delle pompe per poche ore al giorno nella fase di riflusso della marea**.

Si prevede di realizzare **una vasca di calma all'interno della sezione del molo foraneo**, con il duplice scopo di non avere impatti sul paesaggio e garantire comunque la possibilità di manutenzione dell'opera. Infine, per quanto riguarda l'immissione dello specchio acqueo protetto del porto, al fine di non generare fastidiose e pericolose onde con conseguente aumento dell'agitazione interna, **è prevista una vasca con stramazzo**.

- Per quanto concerne gli **elementi relativi al Rio Sasso**, l'intervento già previsto dal progetto originario consiste nell'**allargamento della sezione di deflusso tra i ponti dell'Aurelia e della ferrovia**, rimuovendo la viabilità ora presente in alveo e riportando la foce del rio immediatamente a valle del ponte ferroviario, prevedendo il rifacimento degli argini con sopraelevazione degli stessi a quote adeguate a contenere la massima portata di piena con il necessario franco di sicurezza. Per la messa in sicurezza complessiva del rio **occorrerà in futuro proseguire gli interventi di adeguamento della sezione di deflusso anche a monte dell'Aurelia**, che non sono oggetto del presente intervento di ampliamento del porto.

Per quanto riguarda **lo sbocco a mare**, si prevede di realizzare **due opere di protezione laterali**, una costituita dalla radice del molo sopraflutto del porto in progetto, l'altra costituita da un pennello in massi naturali che funga da "appoggio" per la spiaggia di levante, lasciando pertanto libero lo sbocco e garantendo il contenimento del livello idrico all'interno del "canale" così realizzato a valle della ferrovia, la cui larghezza sarà pari a quella dello sbocco per poi allargarsi e divergere verso mare. Si precisa che dal punto di vista idraulico si è previsto di far **coincidere lo sbocco con la sezione immediatamente a valle della ferrovia**, la cui quota di fondo alveo è di circa +1.20 m sul livello medio mare, mentre il "canale" verso mare è scavato e approfondito a quota di -1.00 m sul livello medio mare, garantendo **la condizione al contorno di "sbocco libero"**, ovvero il livello idrico di monte del rio Sasso non è influenzato dal livello del mare.

Per quanto concerne **il trasporto solido, è stato ipotizzato pari a 5.000 m³/anno**, decisamente superiore a quanto, ad esempio, ricavabile utilizzando la Carta della erodibilità media (Gazzolo e Bassi, da Desio 1989), costruita utilizzando i valori raccolti in 70 stazioni torbidometriche e riguardanti buona parte del territorio nazionale.

Per la **caratterizzazione delle acque superficiali**, dall'esame della documentazione facente parte del Piano di Tutela (approvato nel 2015), e in particolare la Classificazione dei corpi idrici superficiali, sulla base dei dati delle campagne di monitoraggio 2009-2013, **lo stato complessivo del corpo idrico "Sanremo" è non buono**, a causa sostanzialmente della presenza, nei sedimenti marini, di dosi ancora importanti di pesticidi utilizzati in floricoltura e di idrocarburi policiclici aromatici (IPA), nonché della presenza sulla matrice acqua del Tributilstagno, sostanza usata in passato come vernice antivegetativa sugli scafi delle imbarcazioni. Non si ritiene pertanto che **le opere in progetto sul Rio Sasso, così come lo stesso ampliamento del porto, possano creare impatti significativi sulle acque superficiali già peraltro in uno stato complessivo non buono.**

CONSIDERATO e VALUTATO che:

Con riferimento a quanto riportato dal proponente nella documentazione presentata:

- **Motivazione dell'opera**

Le motivazioni risiedono nell'attivazione, da parte del Comune di Bordighera, di una conferenza di servizi ex art. 5 del D.P.R. n. 509/97, per l'ampliamento del porto, nel corso della quale si è svolto un procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA su tre proposte concorrenti. La Porto Sant'Ampeglio S.r.l. è stata ammessa per il previsto procedimento VIA. L'iter è stato molto lungo ed è stato caratterizzato dalla proposizione di differenti layout rispetto al primo presentato in sede di conferenza di servizi. La motivazione dell'opera, in disparte i vantaggi socio economici del Comune e della popolazione, peraltro mai illustrati e dettagliati, risiedono in un investimento privato per realizzare, grazie all'ampliamento, una parte del bacino portuale a servizio della società proponente. Si osserva che, nonostante le modifiche che si sono succedute nel tempo, la motivazione non ha mai dimostrato un reale interesse comune tra parte pubblica e privata, né risultano iniziative per coinvolgere, a tal fine, il Comune nel corso della procedura di VIA.

Quindi le motivazioni, in disparte l'oggettiva volontà del Comune di promuovere l'iniziativa privata per l'ampliamento del porto, risiedono unicamente nell'interesse privato finanziatore, senza peraltro che questo sia stato supportato da valutazioni, se non generiche, sugli attesi proventi, anche in ragione della incrementabile flotta soprattutto quella di barche più grandi, che avrebbero consentito quanto meno di avallare una fruizione dell'opera stabile nel tempo e tale da garantire il successo dell'iniziativa e quindi l'impatto positivo socioeconomico per la comunità.

- **Alternative progettuali**

Nell'analisi fra le alternative, è stata scartata l'opzione 0 perché la mancata realizzazione del progetto è da ritenersi una opzione negativa e contraria alla stessa pianificazione, così come fra le alternative di localizzazione l'opera può essere realizzata solo ove previsto dal progetto e, parimenti, fra le alternative di progetto e layout la configurazione possibile è solo quella proposta. Questa dichiarazione illustrata nel Quadro progettuale dello SIA (ottobre 2018) è stata poi modificata nelle Integrazioni del dicembre 2019, quando è stata proposta una revisione del progetto, al fine di ridurre fortemente gli elementi di impatto paesaggistico, mantenendo nel contempo le caratteristiche ambientali e di fattibilità tecnico-economica indispensabili per sostenere le iniziative di questo genere. Quindi le alternative sono state espresse sia come modifica del layout sia come modifica delle parti strutturali, attraverso la proposizione di differenti soluzioni che ben avrebbero dovuto trovare sede, e così anche altre, nel confronto delle alternative di fatto non operato se non con la proposizione di elementi progettuali diversi in ragione delle sollecitazioni pervenute dal MiBACT, dal MATTM (e dalla CTVA) e dalla Regione.

- **Descrizione del progetto**

In seduta referente, in data 4/9/2012 è stato presentato un progetto sostanzialmente diverso da quello valutato nella fase progettuale precedente e sono state richieste integrazioni progettuali relativi ad adempimenti VAS e VIA, pianificazione di bacino, urbanistica. Successivamente la Relazione generale del progetto, aggiornata alla data ottobre 2018, ha inteso tenere conto dei possibili mutamenti intervenuti dalla data dell'ultima emissione dei precedenti documenti progettuali, asserendo che gran parte dei temi trattati nell'allora progetto definitivo abbiano mantenuto una sostanziale validità, fatte salve le modifiche normative intervenute nel frattempo, nonché le variazioni di taluni scenari e contesti territoriali, peraltro giudicati dal Proponente, allo stato apparentemente marginali. Nel dicembre 2019, la situazione creatasi a seguito delle osservazioni pervenute, ha determinato “necessariamente” un rapporto di priorità tra i due eventi istruttori. Infatti, il parere negativo del MiBACT ha messo in discussione alcuni aspetti del progetto la cui gestione ha richiesto un intervento di modifica dell'opera, allo scopo di consentirne un inserimento paesaggistico compatibile con lo stato dei luoghi e con il regime vincolistico esistente. Conseguentemente, la risposta alle richieste del MATTM (almeno ad alcune di esse) è stata necessariamente posta in attesa degli esiti della variante progettuale di cui sopra, dovendo fare riferimento al nuovo layout in corso di definizione. Le modifiche apportate al progetto sono tutte in riduzione e ciò ha comportato probabilmente una corrispondente e generalizzata riduzione degli impatti complessivi dell'opera nella sua nuova configurazione. L'attuale proposto layout prevede, principalmente, l'eliminazione delle cabine marittime, una riprofilazione delle opere foranee, con eliminazione dei grandi cassoni e conseguente arretramento verso terra dei moli e interessamento di fondali molto più bassi dei precedenti (8-9 m invece di 17-18 m), e l'utilizzo di tecniche tradizionali per la realizzazione delle dighe (scogliera con massi, realizzati in parte in calcestruzzo per ridurre i materiali da cava e per disporre di caratteristiche strutturali più adeguate rispetto alle forti sollecitazioni cui sono destinate a essere sottoposte), una forte riduzione della parte aggettante dei moli (in particolare, del sopraflutto, la cui testata arretra di oltre 70 metri).

- **Aspetti ambientali - stato attuale, gli impatti, stato post operam**

Non è stato prodotto un aggiornamento dello SIA, cioè dello studio datato 2018 perché, a detta del Proponente, si sarebbe trattato di un documento poco leggibile e persino potenzialmente fuorviante, affidando così la descrizione degli effetti ambientali (tutti peraltro giudicati dal Proponente positivi) allo stesso documento integrativo, al pari delle risposte alle richieste di integrazioni, coerentemente all'esigenza di trattare nel modo più unitario possibile temi tra loro contigui e complementari.

Quanto agli aspetti ambientali, quelli trattati nelle Integrazioni, riguardano gli “effetti” sul Rio Sasso, gli aspetti paesaggistici, le interferenze con il posidonieto (area SIC) ed effetti sui Cetacei, unitamente ad altre integrazioni derivanti dalle osservazioni e richieste dei Ministeri e della Regione. Anche nelle Integrazioni volontarie del settembre 2020, si sono ribaditi i due macrotemi di interesse:

- elementi legati alle potenziali interferenze dell'opera con il contesto marino e costiero di riferimento (aspetti morfodinamici, trasporto solido, ecc.), con specifica attenzione sui temi, tra gli altri, anche dell'agitazione e del ricambio idrico all'interno delle aree portuali, attuale e futura;
- elementi connessi agli interventi di progetto per quanto riguarda il Rio Sasso.

La trattazione degli altri numerosi aspetti ambientali, è e resta quella dello SIA dell'ottobre 2018 e cioè ambiente marino (trattazione generale), uso del suolo, rumore e vibrazioni, salute umana, sismicità, atmosfera e aspetti climatici, clima acustico, beni storici, culturali.

Alcuni di questi temi sono stati in parte ripresi nelle Integrazioni (dicembre 2019 e settembre 2020) ma senza mai ricomporre in un'unica documentazione quanto indicato nel precedente SIA, quanto riportato nelle integrazioni sugli aspetti ambientali e i relativi impatti; tutto ciò confermato nelle Integrazioni volontarie in cui il Proponente ha ritenuto opportuno fornire possibili e ulteriori elementi di chiarimento e approfondimento sul progetto e sulle integrazioni richieste.

Dal punto di vista degli aspetti ambientali e degli impatti, fatta astrazione per il momento del giudizio positivo e/o negativo per quanto proposto, è venuto meno un quadro di unicità e di completezza nella esposizione e nella trattazione degli argomenti pertinenti a una corretta ed esaustiva valutazione di impatto ambientale.

- **Il Progetto di monitoraggio dell'opera**

In disparte alcune considerazioni legate alle richieste formulate dalle Amministrazioni statali e regionale, non è stato predisposto un progetto di monitoraggio. Conseguentemente non è stato possibile nemmeno un confronto tra i dati ante operam e le ipotesi di variazione di parametri e valori in sede sia di corso d'opera sia post operam.

- **Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo**

Il Proponente ha ritenuto, in riscontro alla richiesta di integrazioni MATTM di maggio 2019, di non dover predisporre il Piano di Utilizzo Terre (PUT) per la parte degli scavi che interessano le terre al di fuori delle acque marine, ma il Piano Preliminare di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ex D.P.R. 120/2017; detto piano risulta essere stato presentato solo in sede delle Integrazioni (dicembre 2019).

VALUTATO che:

Con riferimento alle osservazioni espresse ai sensi dell'art. 24, comma 3 del D. Lgs. n. 152/2006,

1. **Per quanto riguarda elaborati tecnici presentati**

Gli elaborati tecnici, modificati in ragione delle richieste di integrazioni e delle osservazioni presentate, fanno riferimento a variazione della proposta di ampliamento come sopra precisato, con allegati i calcoli e le quantificazioni (volumi dei materiali). Anche per gli elaborati tecnici si nota la mancanza di un quadro unitario di tutti gli aspetti progettuali e non la sola descrizione delle modifiche intervenute. A titolo di esempio, il computo metrico estimativo è rimasto quello della soluzione 2018 e non ha avuto revisione in sede delle Integrazioni pur a fronte di modifiche sostanziali riduttive; se sono descritte le nuove lavorazioni e i mezzi di cantiere, manca l'esplicitazione temporale del programma di cantierizzazione (diviso solo in cinque fasi) e altresì l'informazione inerente alla riduzione del tempo delle lavorazioni (da 55 a 30 mesi) è semplicemente espressa ma non adeguatamente giustificata.

2. **Per quanto riguarda la descrizione del progetto**

La descrizione del progetto, o meglio la descrizione delle opere conseguenti alle riduzioni e modifiche in sede di Integrazioni è definita, come prima detto, per passi successivi, nel senso che se sono descritte le modifiche, non altrettanto può dirsi per quanto non è modificato o non è stato trattato sufficientemente. Si ribadisce, al pari degli aspetti ambientali, che manca l'esposizione di una visione di insieme, certamente dipendente dalla necessità da parte del Proponente di rispondere alle richieste pervenute, ma non giustificabile per una corretta procedura nell'ambito della VIA. Non vi è traccia di trattazione in merito alla eventuale dismissione.

3. **Per quanto riguarda le alternative**

Come precedentemente esposto, le alternative sono di fatto state limitate alle diverse versioni presentate nelle varie sedi in cui il progetto è stato trattato o esposto. L'alternativa "zero" è basata sulla dichiarata necessità della messa in sicurezza del Rio Sasso e dello smantellamento della ex discarica di inerti adibita a campo da calcio. Nel SIA si afferma che per le alternative di layout e di progetto gli unici gradi di libertà sono nella scelta della posizione esatta delle dighe foranee e dell'imboccatura del porto, ma le altre soluzioni esaminate sono state scartate. Un preliminare confronto fra le alternative possibili basato sull'analisi degli effetti ambientali derivanti su ciascun fattore ambientale da ciascuna delle soluzioni progettuali avrebbe senza dubbio consentito al Proponente l'individuazione di scelte realmente basate sulla minimizzazione degli impatti, mentre le soluzioni sviluppate successivamente sono scaturite a seguito delle richieste di altri soggetti e del tentativo di ridurre l'impatto paesaggistico.

4. **Per quanto riguarda gli impatti ambientali**

Il Proponente dichiara che un aggiornamento del SIA alla luce delle modifiche progettuali, non è stato effettuato perché si sarebbe trattato di un documento poco leggibile e persino potenzialmente fuorviante, con la conclusione di affidare così la descrizione degli effetti ambientali (tutti peraltro giudicati dal Proponente positivi) allo stesso documento integrativo, al pari delle risposte alle richieste di integrazioni. Anche la richiamata coerenza legata all'esigenza di trattare nel modo più unitario possibile temi tra loro contigui e complementari, di fatto è stata operata solo parzialmente e per *step* successivi.

Va premesso che non è stata fatta dal Proponente alcuna considerazione e valutazione sul cumulo degli impatti, sia in ragione di tutti gli interventi del progetto, sia per eventuali altri progetti o interventi concomitanti, di cui peraltro non esiste specifica relazione. Altrettanto può dirsi sul mancato esame dei possibili effetti collegati ai cambiamenti climatici.

Aria e clima:

Per quanto riguarda l'atmosfera e gli aspetti climatici, l'analisi preliminare condotta in sede di SIA ha evidenziato, secondo il Proponente per la matrice Atmosfera, l'esistenza delle seguenti fonti emissive riconducibili al progetto: in fase di cantiere per quanto concerne i mezzi utilizzati a terra e in mare e le azioni di dragaggio e immersione di materiali, in fase di esercizio per i veicoli privati e per le barche in manovra. Sono state descritte le interferenze e impatti, definendo le azioni di progetto, i fattori di impatto e le misure mitigative. Per il traffico veicolare si fa confronto con le emissioni sulla Aurelia, stimando che la variazione dovuta all'ampliamento del porto sarà modesta. Per il traffico portuale si ottiene dal calcolo (però non esposto), facendo riferimento anche alle linee guida US-EPA: AP-42, un'emissione complessiva oraria di NOx pari a circa 240 g/h e una di polveri pari a circa 16 g/h. Il Proponente conclude che il progetto non produrrà sostanziali variazioni sulla qualità dell'aria della zona esaminata, né in fase di realizzazione né in fase di esercizio.

A commento, in disparte non aver trattato l'argomento in sede di Integrazioni, se pur le opere a mare e a terra sono state sensibilmente modificate nella tipologia e nell'entità, una rivisitazione sarebbe stata quanto mai opportuna. Inoltre, nello SIA come nelle Integrazioni, non sembrano essere stati valutati i contributi alle emissioni del porto esistente che resterà in attività, come parte pubblica, anche in sede di cantiere e di esercizio, nella nuova configurazione portuale. I riferimenti di calcolo rappresentano infine una trattazione teorica e senza riferimento a dati ufficiali disponibili.

Geologia e acque (continentali e marine):

Geologia:

L'inquadramento dell'area, sia a terra sia a mare, non subisce variazioni nella nuova configurazione, così come i dati sedimentologici e il modello geologico e geotecnico, nonché le stime sismiche, che ne conseguono. Se detto assunto può essere ritenuto valido a livello di area vasta, esso non può essere automaticamente esteso ai siti di progetto variati, prevedendo la nuova configurazione l'arretramento verso terra dei moli, aspetto che avrebbe dovuto suggerire quanto meno la verifica delle medesime condizioni geologiche e geotecniche e di risposta sismica dei sedimenti di fondazione delle opere. Sono stati invece aggiornati in sede di Integrazioni i campionamenti a terra (peraltro, per fini legati alla gestione delle terre da scavo) e i calcoli della stabilità delle dighe, dato che nella nuova versione progettuale sono a modificarsi drasticamente sia la planimetria, sia le modalità realizzative (scogliera tradizionale invece di cassoni cellulari), sia, di conseguenza, i fondali su cui le opere insistono, con un nuovo studio di stabilità. Per i campionamenti si rinvia a un commento nel punto dedicato al PPU. Manca, come peraltro richiamato nell'ultimo parere della Regione, una documentazione tecnica in merito alla disciplina dell'assetto geomorfologico.

Trasporto solido:

Per quanto concerne il trasporto solido, già nella configurazione del precedente layout, in ragione di un modello numerico tridimensionale di previsione dell'evoluzione morfologica del litorale, il relativo regime litoraneo potenziale non era modificato dall'instaurazione della nuova diga foranea. In considerazione delle riduzioni planimetriche del nuovo porto e del suo arretramento verso terra il Proponente ritiene di poter affermare che restano valide le conclusioni del suddetto modello. Anche questo presupposto manca di una

verifica modellistica. Secondo la Regione Liguria, per gli aspetti idraulico-marittimi, ambiente marino costiero e idoneità tecnica opere, mancano numerose analisi e valutazioni. Nelle Integrazioni volontarie, il Proponente riporta che la disponibilità di materiale nell'area in oggetto risulta piuttosto limitata e che nella zona del porto attuale sono presenti depositi stabili di sabbia, probabilmente proveniente dal largo e trasportata durante le mareggiate più severe. Il Proponente conclude con valutazioni qualitative sulla tendenza evolutiva del litorale, affermando che la linea di riva rigida a ponente del porto non sarà modificata dalla realizzazione delle nuove opere portuali. Per la zona di ingresso del porto, che attualmente presenta depositi stabili di sabbia che devono essere **dragati**, non si registrano altre possibilità di insabbiamenti provenienti da ponente anche se **potranno eventualmente verificarsi fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura dovuti a trasporti di sabbia provenienti dal largo, in occasione di eventi estremi.** Per la zona a levante del nuovo porto il Proponente ritiene che il problema dell'erosione attuale della spiaggia sarà risolto con un'adeguata progettazione del ripascimento della spiaggia, mentre per quanto riguarda il Rio Sasso, il porto in oggetto non modifica il regolare deflusso delle acque alla foce del Rio stesso. Al riguardo, il solo intervento di ripascimento artificiale per mezzo dei sedimenti dragati rappresenta un rimedio temporaneo e non è tale da poter determinare l'inversione della tendenza evolutiva di arretramento della linea di costa. Per quanto concerne la foce del Rio Sasso, adiacente al molo di sottoflutto in progetto che anche nella riconfigurazione progettuale, che prevede il suo arretramento verso terra, risulta più avanzato a mare rispetto all'esistente rilevato del campo di calcio, si prefigura un'accentuazione delle interferenze con le idrodinamiche costiere in termini di redistribuzione lungo costa degli apporti sedimentari fluviali, che potrebbero depositarsi alla foce e ostruire il deflusso delle acque in caso di piena, con fenomeni di rigurgito a monte, piuttosto che essere redistribuiti verso la spiaggia di levante, concorrendo al suo naturale ripascimento. Nel mentre si condivide la necessità di uno studio più approfondito, in ragione della nuova configurazione e con riferimento specifico all'imboccatura portuale decisamente modificata, l'evidenziata necessità di un dragaggio doveva essere corredata da una pur preliminare caratterizzazione dei sedimenti a norma della vigente normativa.

Acque superficiali e sotterranee:

Per le acque continentali, già in sede di SIA il Proponente aveva affermato che l'unico elemento idrico di natura diversa da quella marina nell'area vasta è il Rio Sasso, con il quale il progetto interagisce con esso in modo solo indiretto e, analogamente, non vi sono acque profonde, a terra, con le quali il progetto interferisca, né vi sono prelievi o scarichi idrici di alcun tipo che riguardino il Rio Sasso o altri acquiferi vicini. Il Proponente così non aveva operato alcun approfondimento su questa componente. In sede di Integrazioni, si ribadisce che il regime idraulico del Rio Sasso non è influenzato dalle opere previste alla sua foce, come nella precedente configurazione e che, pertanto, lo studio idraulico resta quindi il medesimo già agli atti. L'intervento previsto, quindi, facendo proprie le considerazioni riportate nella Carta degli interventi del Piano di bacino, che prevedono la sistemazione del tratto a monte della ferrovia, consisterà nell'allargamento della sezione di deflusso tra i ponti dell'Aurelia e delle FF.SS., riportando la foce subito a valle di quest'ultimo, e nel rifacimento degli argini sopraelevati a quote adeguate a contenere la massima portata di piena con il necessario franco di sicurezza. In sede di Integrazioni volontarie, pur ammettendo che occorrerà in futuro proseguire gli interventi di adeguamento della sezione di deflusso anche a monte dell'Aurelia, che non sono oggetto dell'intervento di ampliamento del porto, il Proponente ipotizza che il trasporto solido sia pari a 5.000 m³/anno e che, osservando anche la Relazione idraulica idrologica si viene a creare la condizione al contorno di "sbocco libero", ovvero il livello idrico di monte del rio Sasso non influenzato dal livello del mare. Quanto alla caratterizzazione della qualità del corpo idrico, il cui stato complessivo "Sanremo" è non buono, il Proponente conclude che le opere in progetto sul Rio Sasso, così come lo stesso ampliamento del porto, possano creare impatti significativi sulle acque superficiali già peraltro in uno stato complessivo non buono.

A commento di dette affermazioni, si evidenzia che:

- il problema doveva essere più approfonditamente affrontato per l'interesse del bacino del Rio, cioè sia a monte sia a valle della ferrovia;
- la qualità non buona del corpo idrico deve essere tenuta in opportuna considerazione anche in sede di intervento del nuovo porto per effetti diretti e indiretti;
- manca qualsiasi analisi e/o riferimento alle comunità vegetali e animali che popolano il Rio Sasso;
- la Direttiva Acque (Direttiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2000) intende prevenire il deterioramento qualitativo e quantitativo, migliorare lo stato delle acque e

assicurare un utilizzo sostenibile e, pertanto, occorre una visione più approfondita delle problematiche quando si intende operare su un corpo idrico;

- le opere idrauliche devono essere non solo previste ma preventivamente approvate in sede di pianificazione di bacino;
- il tutto significando ancora una volta la inadeguata presentazione e trattazione di problema per fasi successive (SIA, Integrazioni, Integrazioni volontarie) anziché con una visione unitaria e contemporanea di tutte le problematiche.

Acque marine e costiere e biodiversità:

In sede di SIA, dopo aver elencato i possibili impatti legati alle attività di cantiere e, in aggiunta, aver espresso che la presenza stessa delle strutture immerse può determinare trasporto solido e quindi effetti sul litorale a levante o ponente, a seconda delle direzioni prevalenti del trasporto stesso, il Proponente dichiara sia che la presenza stessa delle strutture immerse può determinare trasporto solido e quindi effetti sul litorale a levante o ponente, a seconda delle direzioni prevalenti del trasporto stesso, sia che il regime di trasporto solido litoraneo potenziale non sarà di fatto modificato dall'instaurazione della nuova diga foranea.

Per quanto concerne l'habitat le problematiche relative alle interferenze con gli habitat marini si riducono a ciò che avverrà all'esterno dell'area portuale nel grande Prato a Cymodocea che di fatto costituisce la totalità di tali aree, atteso che la Posidonia è rinvenibile solo nel SIC e tutti gli altri habitat sono a distanze tali da non essere ragionevolmente di interesse e che tenuto conto di quanto indicato anche nello Studio di Incidenza, non si ravvisano elementi di criticità derivanti dal progetto per questa specifica tematica afferente alla matrice "Ambiente Marino".

In sede di Integrazioni, il Proponente dichiara che le 5 macrofasi di lavoro, della nuova configurazione, sono finalizzate a razionalizzare i lavori e a minimizzare i possibili effetti sulla **Posidonia presente nelle vicinanze**, e che, pertanto, non è da ritenersi plausibile la possibilità di danni alla Posidonia derivanti dalle attività di costruzione del porto. **L'ipotesi di interventi compensativi non appare da prendere in considerazione.** Relativamente poi alle opere di realizzazione del porto, una delle situazioni di maggiore criticità potenziale per la Posidonia è l'immersione in mare di materiali che possono determinare la risospensione di sedimenti o comunque di particolato in grado di interferire con la trasparenza delle acque nell'area della Posidonia stessa, fino a creare fenomeni di seppellimento, il Proponente considera che:

- il materiale usato per il nucleo delle dighe dovrà avere concentrazione di frazioni fini inferiore a 5%;
- la Posidonia corrisponde alla porzione più periferica del SIC di San Remo e Arziglia e le uniche formazioni potenzialmente da essere impattate sono posizionate a poco più di 100 m dalla posizione della nuova diga foranea ma sono del tutto marginali, dato che non soltanto si tratta di formazioni del tutto isolate ma anche di estensioni assolutamente trascurabili (circa 850+600 m²);
- i dragaggi sono previsti solo a valle della realizzazione delle opere foranee, impedendo che i sedimenti movimentati siano trascinati verso la Posidonia, in quanto confinati all'interno del nuovo bacino portuale, che le quantità di sedimenti movimentati per i dragaggi sono pari a circa 65.000 m³.

In sede di Integrazioni volontarie non sussistono ulteriori diverse considerazioni.

A commento, si deve evidenziare che:

- La presenza nella zona di praterie delle fanerogame marine Cymodocea nodosa e Posidonia oceanica, specie protette e di interesse naturalistico, appaiono cruciali per la valutazione dell'impatto dell'opera. In particolare, la Posidonia oceanica come evidenziato anche dai dati del proponente appare in uno stato di regressione e sofferenza, che evidenziano la presenza di impatti antropici nell'area di studio. Pertanto, ulteriori elementi di impatto, sia temporaneo durante le attività di cantiere, sia in termini cronici potrebbe essere fatale alle porzioni di habitat esistenti.
- Il proponente dichiara che la mappatura dell'area marina di Bordighera dispone di pochi dati e non recenti (1995). Tuttavia, questo non corrisponde al vero poiché sono disponibili numerosi dati successivi proprio relativi all'area di interesse che ne confermano l'elevato valore naturalistico e la presenza di habitat da proteggere. Tra questi: Programmi di Monitoraggio per la Strategia Marina MODULO 7 Habitat coralligeno Condizione dell'habitat - Relazione Finale (Genova, 26 Ottobre 2017) con dati su Bordighera; Previati M. La fauna marina di un fondale roccioso antistante il porto di Bordighera 2014; Garibaldi F., Bava S. Ampliamento porto turistico - Ecosistema marino - Biocenosi 1999 (dati su Bordighera); I.D.R.A. Descrizione dell'ambiente marino costiero di Bordighera in relazione al progetto di ampliamento del porto - Studio sul campo. Dati aggiornati

sulla conoscenza attuale delle biocenosi di interesse naturalistico e delle praterie di Posidonia oceanica in prossimità dell'opera sono facilmente ottenibili anche dal sito della Regione Liguria:

- <http://srvcarto.regione.liguria.it/geoviewer2/pages/apps/ambiente-tematiche/index.html?canale=22>
- La zona direttamente interessata dall'impatto dell'opera è caratterizzata dalla presenza di praterie di fanerogame marine di notevole estensione, in particolare per le praterie di Cymodocea nodosa che appaiono molto rigogliose. Nel tratto compreso tra Capo S. Ampelio e la radice del molo del porto di una scogliera naturale in arenaria di Bordighera sulla quale si instaura una tipica biocenosi infralitorale di substrato duro ad alghe fotofile, con la presenza di Padina pavonica, Dictyota dichotoma.
- Il fondale antistante l'imboccatura del porto presenta le stesse caratteristiche viste precedentemente, con C. nodosa (anche se più rarefatta) e la configurazione dell'opere determinerebbe una forte riduzione della circolazione delle acque portuali con forte aumento dei carichi di sedimentazione e alterazioni del regime delle correnti nelle aree prospicienti.
 - Vista la particolare pendenza del fondale e la presenza, nelle aree circostanti, di rigogliose praterie di P. oceanica fino a 20-25m di profondità e quindi a distanza ridotta dall'opera prevista e conseguentemente esposta a impatto ben superiore a quello prospettato dal proponente, non appare pertanto condivisibile il parere del proponente riguardo un impatto ambientale ridotto e i “danni eventuali sicuramente limitati e comunque non incompatibili con le esigenze di conservazione delle praterie di fanerogame marine”.
 - Non si può convenire con l'affermazione che le praterie dell'area SIC siano di poco pregio solo perché ritenute marginali all'area medesima.
 - l'ampliamento del porto con nuove opere foranee ha significativamente avvicinato le “attività” portuali (non solo di cantiere ma anche di esercizio) all'area SIC e così i relativi possibili impatti.
 - non sono state previste specifiche misure per la prevenzione di danni alla posidonia se non perché le operazioni più impattanti sono a valle delle opere foranee.
 - anche eventuali interventi compensativi appaiono irrealizzabili nelle condizioni attuali di pressione antropica presente nell'area, che verrebbe aumentata dall'ampliamento del porto.

Se gli habitat vegetati di elevato pregio naturalistico non sono stati tenuti nella dovuta considerazione, si deve rimarcare che il problema della fauna marina è del tutto disatteso. Le zone più direttamente interessata dall'intervento, nonostante la presenza di impatti antropici, restano alcuni tratti, molto interessanti dal punto di vista naturalistico e paesistico, di scogliere naturali in arenaria dove si instaurano biocenosi di substrato duro tipiche del sopralitorale e mediolitorale, con la presenza tra le altre di *Patella lusitanica* e altre specie di interesse sia nel piano mesolitorale, sia infralitorale. Mancano riferimenti all'attuale popolazione e ai possibili impatti conseguenti alla realizzazione dell'ampliamento. Solo il problema del **Santuario dei Cetacei** è trattato marginalmente e solo a seguito di una richiesta di integrazione, là ove si afferma che la nuova impostazione progettuale prevede la realizzazione del porto esclusivamente da terra con minimo impiego di mezzi marittimi per limitate specifiche operazioni che si rendessero necessarie, e comunque con mezzi di limitata dimensione e stazza. Pertanto, per il Proponente, non è ulteriormente da prevedersi alcuna interferenza con l'area indicata come il Santuario dei Cetacei.

A commento, di fatto il problema appare sottovalutato ed è ignorato, a titolo di esempio, completamente l'effetto acustico (rumore sottomarino) dei lavori di cantiere e in fase di esercizio per il potenziato transito di imbarcazioni.

Per quanto poi concerne la qualità delle acque interne al porto, il Proponente affronta il tema del ricambio idrico all'interno dell'area portuale osservando innanzi tutto che la dinamica costiera non è alterata dalle nuove opere portuali (sia nella versione presentata in sede di istanza di VIA, sia in quella revisionata). Diversa però potrebbe essere la situazione nell'area dello specchio acqueo dell'ampliamento in progetto, sebbene la presenza del rilevato costituisca già oggi un elemento di ostacolo a un corretto ricambio, così da voler prevedere per ciascuno dei due porti una condotta di comunicazione tra il bacino portuale e il mare aperto (in corrispondenza delle dighe foranee) per impedire qualunque ristagno all'interno dei bacini.

A commento, il Proponente non considera che il tema del ricambio idrico comporta non solo la movimentazione delle acque ma potenzialmente anche quella dei sedimenti con fenomeni di possibile risospensione, così come non affronta l'effetto delle acque portuali scaricate in mare aperto; il ricambio idrico va trattato in maniera più approfondita.

Territorio:

Nello SIA il Proponente recita che, per quanto riguarda l'uso del suolo, in tale contesto l'ampliamento del porto si va a collocare in quadro già fortemente orientato a tale destinazione e non solo la sottrazione di suolo è minima, ma anzi che c'è recupero e riqualificazione del suolo esistente.

Nelle Integrazioni, si fa riferimento generico a benefici così come illustrato nella Relazione Paesaggistica.

A commento si rileva che non siano mai stati trattati, con dati e non con genericità, i reali benefici del territorio conseguenti all'ampliamento portuale.

Rumore e vibrazioni:

Per quanto concerne il clima acustico, in sede di SIA si è articolato uno studio con cinque punti di misura e attenzione in fase ante operam ai superamenti sui ricettori non sensibili e sensibili. Quanto alle interferenze impatti, in fase di cantiere, i dati ricavati dalle analisi effettuate hanno evidenziato il superamento dei limiti sia per i valori di emissione in Tabella B (del D.P.C.M. del 14/11/1999) (sorgenti diverse dalle infrastrutture di trasporto ovvero le attrezzature di cantiere) sia nei valori di immissione assoluti (attrezzature fisse di cantiere e traffico veicolare) sia per i limiti del D.P.R. n. 142/2004 (solo traffico stradale).

A commento si valuta che:

- non sono previste specifiche misure;
- il problema non è più trattato in sede di integrazioni, cioè in presenza di una nuova configurazione dell'ampliamento portuale;
- manca qualsiasi riferimento, come sopra detto, al rumore sottomarino con il potenziale effetto sulla fauna marina, compresi i cetacei.

Popolazione e Salute umana:

La motivazione dell'opera, in disparte gli asseriti vantaggi socio economici del Comune e della popolazione, peraltro mai illustrati e dettagliati, risiedono in un investimento privato per realizzare, grazie all'ampliamento, una parte del bacino portuale a servizio della società proponente.

Gli effettivi riflessi sulla popolazione sull'economia locale non sono debitamente affrontati.

Per quanto concerne la salute umana, in sede di SIA si afferma che la salute umana è intesa nel senso più ampio del benessere e della qualità della vita, aggiungendo che i potenziali impatti del progetto sono riconducibili anche alla qualità dell'ambiente di vita e alla possibilità della sua fruizione e quindi sostanzialmente agli impatti (positivi o negativi) sul paesaggio, sull'ambiente naturale e sulla componente socioeconomica e culturale. Gli impatti (non precisati né tanto meno trattati specificatamente) sono da attendersi positivi e per una larga fascia della popolazione.

Manca qualsiasi riferimento, anche con l'ausilio dei dati ufficiali disponibili, al potenziale impatto sulla salute umana a seguito dell'ampliamento del porto con particolare riferimento alla fase di cantiere e al trasporto dei materiali da costruzione o materiali eventuali da riutilizzare in altra sede o da smaltire, nonché manca qualsiasi evidenza del potenziale impatto sulla salute umana a seguito del ripascimento della spiaggia.

Paesaggio:

Il Paesaggio è l'argomento più preso in considerazione dal Proponente sia in sede di SIA, sia, a seguito delle osservazioni e richieste di integrazioni, nei documenti successivamente trasmessi.

In sede di SIA, il Proponente chiariva che **gli unici gradi di libertà disponibili erano stati quelli legati ai materiali e alla realizzazione del waterfront** che però riguarda essenzialmente le viste dal mare, mentre dalla città ciò che maggiormente è visibile sono le dighe e gli ormeggi, oltre che la parte posteriore degli edifici, che si affacciano sulla ferrovia, all'incirca alla stessa altezza. Per le dighe esistono importanti vincoli tecnici in merito alla forma e al posizionamento, di modo che la possibilità di ottimizzare l'inserimento visivo resta affidata ai materiali e alle strutture. In tal senso, dunque, il progetto prevede anche una serie di interventi di messa a verde che, appunto, sono finalizzate a porre tali opere in continuità con la città retrostante e non a considerarle un elemento da rendere visibile il meno possibile.

In sede di Integrazioni, a seguito delle osservazioni pervenute e della richiesta di integrazioni, **il Proponente modifica la suddetta impostazione, con una nuova configurazione del layout**, volta al ridimensionamento e al riposizionamento delle strutture. Nella Relazione paesaggistica, dopo aver precisato che il documento costituisce aggiornamento della precedente Relazione ma pure che **la rappresentazione progettuale delle nuove opere non è direttamente confrontabile con quella del progetto pregresso**, che è stata invece

sviluppata a livello di progettazione definitiva, passa a esaminare i benefici di tipo ambientale, paesaggistico, tecnico e urbanistico e ricordato a proposito del vincolo di cui al D.M. 24/4/1985 l'elemento centrale è la tutela dell'area della Città Alta, data la sua particolare posizione, ma fatte anche le opportune considerazioni sul fatto che il vincolo risale a circa 35 anni fa, il Proponente, attraverso fotoinserti, ritiene che l'impatto paesaggistico sia in generale modesto e talora fisiologico per un'opera di questo genere.

In sede di Integrazioni volontarie, il Proponente accenna al paesaggio quando prevede di realizzare una vasca di calma all'interno della sezione del molo foraneo.

A commento si precisa, in disparte il convenire con i Pareri espressi dal MiBACT e dalla Regione Liguria in proposito, che, se “la tutela del preminente valore del paesaggio non deve necessariamente coincidere con la sua statica salvaguardia”, con la modifica del layout, con le opere annesse quali opere foranee, banchine, pontili, nuovo accesso, riduzione delle strutture, piantumazione, parcheggi e altro, occorre indirizzare lo studio a comprendere l'equilibrio del paesaggio, inteso come bene-culturale e, conseguentemente, narrazione, riconoscibilità, temi centrali nella definizione e nell'evoluzione sociale identitaria locale. Occorre anche analizzare a che cosa influisca l'atteggiamento delle persone nei confronti del paesaggio, soprattutto quando modificato, non solo come è vissuto l'attuale ma anche su come è percepito e apprezzato il nuovo poiché l'appropriazione sociale del paesaggio è elemento strutturale dello stesso e del contesto socioeconomico e ambientale cui appartiene.

Patrimonio culturale e storico testimoniale:

Si dà atto che, sotto il profilo archeologico, le previste opere di dragaggio saranno enormemente limitate, a beneficio del fondale marino, consentendo con relativa facilità eventuali opere di recupero di reperti e che i percorsi storici di accesso alla marina (Camin du Pipu, Via dei pescatori, via al mare) saranno oggetto di recupero attento, nel pieno rispetto delle tipologie tradizionali per quanto riguarda la qualità delle pavimentazioni.

6. Per quanto riguarda le misure di mitigazione e compensazione e di monitoraggio

Mitigazioni:

Non sono previste specifiche mitigazioni per il paesaggio se non con la riduzione delle opere, le piantumazioni e l'analisi delle visuali attraverso i foto inserti.

Le mitigazioni sono strettamente connesse alla riduzione dei volumi, al nuovo layout, alla riduzione dei mesi di cantiere, alle modifiche apportate in sede di Integrazioni.

Compensazioni:

Non sono previste compensazioni per le praterie di posidonia e l'area SIC.

La costruzione del nuovo campo sportivo non fa più parte, dopo le Integrazioni, delle misure compensative, né peraltro il Proponente ha proposto una compensazione alternativa.

Il ripascimento della spiaggia di Arziglia costituisce, per espressa dichiarazione del proponente, un iter progettuale differente e specifico anche in termini di autorizzazione, ma opportunamente detto progetto doveva essere sottoposto alla valutazione ambientale nell'ambito del presente procedimento.

Piano di monitoraggio:

Non è previsto un Piano di monitoraggio per le componenti ambientali sulle quali interferisce il progetto. Non sono quindi precisate la tipologia dei parametri da monitorare, la durata del monitoraggio, la presenza di informazioni, attività e sistemi di monitoraggio preesistenti nelle diverse fasi del progetto (fase ante operam, corso d'opera, post operam ed eventuale dismissione).

7. Per quanto riguarda il Piano di utilizzo delle terre

Preso atto che il Piano di Utilizzo richiesto dal MATTM con la nota di maggio 2019 non è stato ritenuto cogente dal proponente rispetto alle previsioni progettuali, il PPU è stato presentato in sede di Integrazioni quale revisione del PPU già redatto in data 9/12/2019, ma non presente agli atti della Commissione tranne quanto illustrato nella Relazione Generale e nella Relazione geologica geotecnica, rispetto al quale è stato

integrato con i risultati dei campionamenti preliminari effettuati nell'area del rilevato dell'ex-campo da calcio.

I soli materiali di riutilizzo provengono dal rilevato dell'ex-campo da calcio che secondo il Proponente non saranno trasferiti in siti diversi da quello di scavo, restando all'interno della medesima area di cantiere per il loro riutilizzo; pertanto non è stato giudicato dal Proponente necessaria la predisposizione di un Piano di Utilizzo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. n. 120/2017 poiché lo strumento corretto è risultato essere appunto quello del PPU già sopra indicato.

Per quanto riguarda invece i materiali derivanti dagli interventi a mare, il Proponente, nel ribadire che gli stessi non sono disciplinati dal D.P.R. n. 120/2017, per completezza di rappresentazione, riporta nel documento anche il bilancio di detti materiali, ferma restando, nelle successive fasi autorizzative, l'applicazione delle procedure previste per legge in merito all'immersione di materiali in mare.

A conclusione del documento si riporta, come previsto al comma 3 dell'art. 24 del Regolamento contenuto nel D.P.R. n. 120/2017, la proposta del Piano di Caratterizzazione, il quale è "da eseguire nella successiva fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori". Per quanto riguarda il numero e le caratteristiche dei punti di indagine, secondo le indicazioni dell'Allegato 2, e in particolare la Tabella 2.1, essendo pari a circa 15.400 m² l'estensione del sito, il numero minimo di campioni previsto è pari a 8.

Lo schema adottato è quello con ubicazione dei punti di indagine del tipo cd "casuale", seppure regolare e tale da campionare in modo abbastanza uniforme l'intero sito. Sulla base dello schema adottato, il Piano prevede campionamenti in numero totale di 11 e in tutti i casi la profondità degli scavi per il campionamento è funzione dei motivi per i quali gli stessi sono stati previsti. In particolare, nell'area del rilevato la profondità è stata scelta in modo tale da esplorare tutta l'estensione verticale dello scavo previsto, mentre per le aree di rinterro la scelta è stata effettuata considerando una profondità di 1 m, non essendo previsti lavori oltre all'asportazione di un eventuale strato superficiale per alcuni centimetri. Allo stato, è presentato un solo rapporto di prova n° 19LA13231 del 24/12/2019, i cui risultati sono sufficienti, secondo il Proponente, per affermare che i materiali costituenti la colmata antropica del campo da calcio dell'Arziglia sono idonei a riutilizzi in area a verde, residenziali, cave in ripristino ambientale ecc. Ciò nonostante il Proponente affermi che il campo di calcio in dismissione sia stato realizzato sopra una ex discarica.

Completa il PPU il commento ai risultati e i possibili riutilizzi. Al riguardo, si evidenzia che allo stato progettuale non esiste dunque certezza del riutilizzo nello stesso cantiere di produzione, mentre è esplicitamente prevista la possibilità di conferire esternamente all'area di cantiere eventuali eccedenze, che "possono trovare reimpiego in qualunque riempimento/livellamento autorizzato e/o in cave in ripristino ambientale".

A commento si precisa che mancano indicazioni sull'ubicazione delle cave e delle discariche (se non una generica indicazione a discarica posta a 15 km, senza peraltro definirne tipologia e capacità di recepimento di rifiuti) e dei percorsi dei mezzi adibiti al trasporto (in termini sia di distanza sia di tempo di percorrenza).

IN CONCLUSIONE

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, visti gli esiti dell'istruttoria che precede e in particolare i contenuti valutativi, e in considerazione del parere del MIBACT che riporta in conclusione che "Le criticità sopra evidenziate, anche rispetto alla nuova soluzione progettuale presentata, potranno essere superate con un progetto che comporti un'ulteriore significativa riduzione delle superfici in ampliamento dello specchio d'acqua portuale, nonché dell'estensione delle dighe foranee in particolare nella direzione parallela alla costa, escludendo in tal modo l'area in corrispondenza dell'attuale riempimento adibito a campo sportivo. Si ritiene auspicabile, come già indicato nel PTCP, la conferma della rimozione di tale terrapieno. Per quanto riguarda le opere a terra, le criticità potranno essere risolte con l'eliminazione o consistente riduzione del parcheggio in copertura e con la riduzione delle volumetrie previste" nonché del parere della Regione Liguria che recita **"Si conclude che nonostante i miglioramenti e le soluzioni adottate risultano essere efficaci in termini di riduzione dell'impatto sul paesaggio, per quanto riguarda gli aspetti connessi al regime idraulico, idraulico marittimo e marino costiero dell'area in esame solo uno studio accurato e approfondito potrà garantire una compiuta valutazione della sostenibilità del progetto nonché verificarne la fattibilità"**

ESPRIME

Parere negativo sulla compatibilità del progetto “*Realizzazione di un approdo turistico per nautica da diporto in ampliamento dell'esistente porto di Bordighera*”.

Il Presidente
Cons. Massimiliano Atelli