



Ministero della transizione Ecologica

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

* * *

Parere n. 161 del 18 ottobre 2021

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Parere Tecnico</i></p> <p>Su Osservazioni critiche, ai sensi dell'art. 10-bis, l. n. 241/1990, in merito al parere n. 47 del 29.01.2021 della Commissione tecnica VIA-VAS e al conseguente “preavviso di rigetto” dell’istanza di VIA per la realizzazione di un approdo turistico per nautica da diporto in ampliamento dell'esistente porto di Bordighera</p> <p style="text-align: center;">ID 4349</p>
Proponente:	<p style="text-align: center;">Porto Sant'Ampeglio S.r.l</p>

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

CONTENUTI NORMATIVI

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

- il d.lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. 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*”;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante 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 del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- l'art.5, comma 2, lettera e) del Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342;

CONTENUTI AMMINISTRATIVI

-In data 8/11/2018, la società Porto Sant'Ampeglio s.r.l. ha presentato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 per il progetto indicato in oggetto.

Il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, con nota DGABAP prot. 10976 del 11/04/2019, ha comunicato il proprio parere negativo, dando contestualmente attuazione alle disposizioni dell'art. 10-bis della L. 241/1990.

In riscontro, in data 19/04/2019, il proponente ha trasmesso le proprie osservazioni relative ai motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza. Esaminato il contenuto di tali osservazioni, e la documentazione successivamente fornita dal proponente nel corso del procedimento, con nota n. 17449 del 10/06/2020, assunta al prot. n. 45253/MATTM del 16/06/2020 che si allega, il Ministero

per i beni e le attività culturali e per il turismo ha confermato il parere negativo.

- con parere n. 47 del 2021 la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) si è espressa negativamente in merito al “progetto per la realizzazione di un approdo turistico per nautica da diporto in ampliamento dell'esistente porto di Bordighera”, progetto oggetto del presente parere sulle osservazioni al preavviso di rigetto, la cui istanza è stata presentata dalla Società Porto Sant'Ampeglio srl.

- sulla base delle motivazioni rappresentate nel suddetto parere negativo, la Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo - Divisione V – Sistemi Di Valutazione Ambientale (d'ora innanzi Divisione) ha dato comunicazione alla Società di cui sopra del detto parere, ai sensi delle disposizioni previste dall'art. 10-bis della legge 241/1990, le quali prevedono che, nei procedimenti ad istanza di parte, prima della formale adozione del provvedimento negativo, sia data comunicazione all'istante circa i motivi che ostano all'accoglimento della domanda, evidenziando la possibilità, da parte della Società, di poter avvalersi della facoltà prevista dal citato art. 10-bis della legge 241/1990, ovvero presentare per iscritto le proprie osservazioni;

- in data 5/3/2021 e 6/5/2021 la Divisione ha concesso altrettante proroghe al Proponente, protraendo i tempi previsti dall'art. 10-bis della legge 241/1990 per il deposito delle Osservazioni, sulle cui basi è espresso il presente parere;

- a seguito della comunicazione del parere negativo n. 47 del 2021 della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS la Società proponente ha, con nota del 27.08.2021, acquisita al prot. n. 93955/MATTM del 03.09.2021, trasmesso proprie osservazioni relativamente al citato parere;

- la Divisione, con nota prot. MATTM/95919 del 09 settembre 2021, acquisita al prot. CTVA/4581 del 09 settembre 2021, nell'inviare la documentazione tecnica allegata alle osservazioni trasmesse con le suddette note, ha chiesto alla scrivente Commissione se, sulla base dell'esame delle dette osservazioni, ritenga o meno di confermare l'espressione negativa di cui al parere n. 47/2021 in merito alla compatibilità ambientale del progetto di cui trattasi;

CONTENUTI TECNICI E VALUTATIVI

RILEVATO che relativamente alla richiesta di valutazione di cui trattasi "*progetto per la realizzazione di un approdo turistico per nautica da diporto in ampliamento dell'esistente porto di Bordighera*" il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione acquisita al fine di fornire riscontro a quanto richiesto dalla Direzione:

- ✓ Osservazioni 27 agosto 2021 al preavviso di rigetto con relativi allegati;
- ✓ Parere negativo n. 47 del 2021

CONSIDERATO che:

- sulla base di quanto riportato nel documento "*Osservazioni al preavviso di rigetto*" ed in merito ai vari rilievi contenuti nelle Osservazioni al preavviso di rigetto ***deve osservarsi quanto segue***;

la società, premessa la doglianza sulla mancata attivazione di un incontro tecnico onde superare le individuate carenze documentali, pur prendendo atto della avvenuta consumazione del potere di richiede integrazioni, stante la già avvenuta richiesta in tal senso da parte della Commissione (nella precedente composizione), individua i seguenti temi di approfondimento valutativo:

Macrotema 1: QUALITA' E AGGIORNAMENTO DEGLI ELABORATI

a) relativamente alla Premessa

Lo stesso Proponente nel "Breve riepilogo della procedura" di cui alle Osservazioni ex art. 10 bis della Legge 241/90 in data 26/07/2021, dichiara "...la necessità di dare risposte a contestazioni riferite a un contesto nel frattempo cambiato nonché alla situazione di emergenza COVID-19", di fatto confermando quanto evidenziato dalla Commissione relativamente alla mancata unitarietà dell'analisi e, si aggiunge, dell'esposizione della documentazione ben tre volte distintamente inviata (15/11/2018 a supporto dell'istanza, 10/12/2019 a supporto delle integrazioni e 1/9/2020 con il documento "Elementi riepilogativi e di chiarimento" (1/9/2020);

a) relativamente al SIA

Il Proponente rileva che in varie parti del parere viene constatata, con riferimento agli elaborati prodotti a seguito della modifica del progetto del porto

1) la mancata riemissione del SIA e del progetto

2) la (conseguente) mancanza di un quadro unitario di analisi. La critica verte sul fatto che il parere non specificherebbe cosa abbia determinato di negativo, e in quale contesto, la suddetta e asserita "non unitarietà" dell'analisi; così come non si rinverrebbe nel parere quali siano le esigenze effettive legate a "quelle" modifiche, atteso che, a parere del proponente, non sussistevano abbastanza modifiche, né numericamente, né nei contenuti, da giustificare una operazione di riscrittura del SIA.

In relazione a quanto sopra va osservato:

- i "rilievi" della Commissione non sono stati "comunque" riferiti esclusivamente alla documentazione prodotta in sede di integrazioni";
- il Proponente in merito alle controindicazioni associate alla riemissione del SIA, intravedendo due soli modi: produzione ex novo dell'intero documento o di un testo di emendamento per le sole modifiche, sostiene che non è dato comprendere "per quale motivo si sarebbe dovuto adeguare l'intero SIA", ma ciò non risulta condivisibile in quanto proprio così viene meno l'unitarietà lamentata;
- non condivisibile risulta poi l'affermazione che "segnalare puntualmente nei documenti tutte le modifiche apportate" avrebbe determinato farraginosità e complessità del tutto irragionevoli, né tanto meno l'asserzione che la produzione di "uno o più documenti assai complessi e pieni di rimandi" avrebbe costretto "i valutatori a una lettura estremamente frammentata e difficile";
- il mancato aggiornamento del SIA, proprio in ragione del lungo iter procedurale, configura "una carenza o addirittura una omissione" e determina un'insufficienza documentale di totale responsabilità del Proponente;
- generica appare l'asserzione che "ricorre spesso la contestazione di presunte omissioni della scrivente in situazioni analoghe";
- non è condivisibile, così come non si è condiviso nell'espressione del parere, l'asserzione che il "Proponente con le integrazioni volontarie "abbia così integrato in modo ancor più efficace le diverse tematiche" poiché dette integrazioni non sono state associate all'intera

riemissione del SIA, ma solo supportate con argomentazioni che la Commissione non ha condiviso;

- quanto agli impatti cumulativi, è nei compiti del Proponente riferire in merito alla presenza o meno di eventuali attività/progetti, esistenti e/o approvati, ed assumere le opportune informazioni, in termini di eventuali impatti significativi sull'ambiente e, soprattutto, riferire quanto acquisito nella documentazione sottoposta alla Commissione;
- la mancanza di analisi dei possibili effetti sui cambiamenti climatici non è giustificabile, non tanto "su scala globale", quanto sui richiamati "eventi di elevata intensità" che devono trovare attenzione documentale non solo per le mareggiate (non solo quelle "storiche"), bensì anche per altri possibili effetti dipendenti dai cambiamenti climatici (a titolo esemplificativo, vento, piogge intense, etc.);

b) relativamente al progetto

- non può condividersi la doglianza in merito alla già richiamata mancanza di un quadro unitario per quanto già sopra detto ed esposto nel parere,; sul punto il Proponente adduce alcune considerazioni, altrettanto non condivisibili, in merito al solo computo presentato nel 2018, alla mancanza di un cronoprogramma, all'eventuale dismissione (applicabile anche a un'opera portuale o almeno a parti di essa): tutto ciò denota una carenza di informazione da parte del Proponente nonostante la trasmissione di documentazione in ben tre diversi periodi temporali (istanza, integrazioni e integrazioni volontarie);
- tali carenze di informazioni o la mancanza di unitarietà, costituiscono elementi fondanti della motivazione negativa sul progetto non superabili con (l'ennesima) integrazione o ancor più con la apposizione di prescrizioni

Macrotema 2: MOTIVAZIONI DELL'OPERA

A fronte di quanto osservato sul punto va considerato:

- il tema assai ripetuto della rilevata, dalla Commissione, carenza di "unitarietà del progetto", si è tradotta, come individuabile dal parere, in carenza di esposizione, di argomentazione, di trattazione, mentre occorre evidenziare che la Regione Liguria non solo ha espresso il proprio parere, ma ha fatto diligente parte del Gruppo Istruttore, condividendo il parere;
- l'ampliamento del porto, pur se definito secondo un lungo procedimento autorizzativo, è sottoposto a istruttoria VIA, che si esprime in ossequio alla normativa, soprattutto se ricorrono elementi di particolare attenzione ed effetti sulle componenti ambientali, peraltro non sufficientemente esposti e trattati dal Proponente;
- analogamente non appare sufficiente a porre in discussione l'esitato parere l'affermazione "appare a dir poco incomprensibile il modo con il quale il parere entra nel merito degli aspetti economici e finanziari dell'opera", atteso che sarebbe stato necessario da parte del Proponente esporre più dettagliatamente detti aspetti anche, ma non solo, con riguardo "alla dimensione e al numero di imbarcazioni";

Macrotema 3: ALTERNATIVE DI PROGETTO

- Premesso che la scelta fra le alternative è parte fondamentale di qualsiasi istruttoria VIA, va rilevato come tutte le argomentazioni del Proponente non chiariscono né approfondiscono adeguatamente l'alternativa "zero";
- riguardo la scelta del layout e le altre alternative, le argomentazioni del Proponente insistono su un quadro programmatico che ha condotto alla produzione del SIA del 2018, pur con "alcuni gradi di libertà"; ma in proposito va ribadito che ove si produca una modifica, anche se valutata in sede istituzionale, ciò comporta un aggiornamento del SIA, e non solo un'integrazione;
- parimenti l'analisi fra le alternative richiede l'analisi di un ampio quadro di soluzioni per la scelta di quella più ambientalmente compatibile e sostenibile;
- con riferimento a quanto affermato dal Proponente che "pur essendo forse possibile che nel corso dell'iter pregresso si sarebbero potute individuare soluzioni ancora più compatibili, porre la questione ex post non ha evidentemente alcun senso, se non in un'ottica fuorviante" e "non si siano esplorate tutte le (infinite) possibilità di modifica del layout, sia pure in range piuttosto ristretto di opzioni", si evidenziano sia la parziale contraddittorietà di tali affermazioni, sia a di un limitato quadro (o range) di alternative con il primario obiettivo di conseguire la soluzione, compatibilmente con il contesto, più ambientalmente sostenibile;

Macrotema 4: QUALITÀ DEL PROGETTO

- la possibile riduzione degli impatti a seguito delle modifiche apportate al progetto, non risulta analizzata e/o dimostrata sufficientemente dal Proponente;
- la osservazione che "comunque dall'esame del parere emerge che la qualità (anche ambientale) del progetto non costituisce evidentemente oggetto del parere negativo" appare, usando la terminologia del Proponente, fuorviante dal momento che la qualità del progetto, da un punto di vista tecnico, non rientra nelle primarie attribuzioni di valutazione della Commissione, mentre la "qualità ambientale" del progetto è stata evidenziata con il parere negativo alla conclusione dell'istruttoria;

Macrotema 5: INTERAZIONI DELL'OPERA CON L'AMBIENTE MARINO

Il proponente pur riconoscendo che "*Cymodocea nodosa e Posidonia oceanica sono effettivamente entrambe specie di importanza naturalistica*", ma poi, senza alcun elemento giustificativo afferma che "*il livello di tutela delle stesse è diverso*" e che "*ciò consente di trattarne le interazioni con gli interventi di origine antropica con assai minori limitazioni di fatto*". Tale affermazione è sbagliata poiché entrambe le specie appartengono alla Rete Natura 2000. In particolare *Cymodocea nodosa* caratterizza l'Habitat protetto dalla normativa unionale denominato 1110: *Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina* <http://vnr.unipg.it/habitat/cerca.do?formato=stampa&idSegnalazione=63>, mentre la *Posidonia oceanica* caratterizza l'Habitat protetto dalla normativa unionale 1120*:

Praterie di Posidonia (Posidonion oceanicae), <http://vnr.unipg.it/habitat/cerca.do?formato=stampa&idSegnalazione=64>. Il Proponente conferma ora anche con immagini allegare ed effettuate con propri rilevamenti la "presenza di piccoli ciuffi di *Cymodocea nodosa* (riportata nel testo ripetutamente ed erroneamente come "Nodosa") molto diradata (copertura <5%) e niente altro". Le immagini fotografiche riportano anche la presenza di rigogliose praterie di *Posidonia oceanica*. Il proponente al contempo sostiene che però le stesse "NON FANNO PARTE dell'area SIC IT316274 "Fondali di S. Remo e Arziglia". Quindi ad avviso del proponente, pur essendo habitat protetto (come per *Cymodocea nodosa*) della Rete Natura 2000, lo stesso non andrebbe tutelato. La commissione ovviamente non può che ribadire che tale habitat va tutelato e che anzi la sua tutela appare l'unico elemento che lascia sperare in una progressiva resilienza della prateria. La *Posidonia oceanica* come evidenziato nel precedente parere appare in uno stato di complessiva regressione e sofferenza, poiché la presenza a patch è indicativa della progressiva scomparsa di fanerogame che prima costituivano un continuum.

Il Proponente contesta il parere della CTVA riportando "*Posidonia che poche righe più sopra risultavano essere "in regressione e sofferenza" vengono qui invece descritte come "rigogliose"*". Tuttavia gli esperti in materia sanno che le due cose non sono in contraddizione. La presenza di alcuni ciuffi rigogliosi (la definizione di prateria non è legata all'estensione areale ma alla densità di fasci per mq) è compatibile con un quadro regressivo. Questo anche perché la fanerogama (come evidente anche dal materiale fotografico presentato nella ricusazione del proponente) è apparentemente confinata ai soli fondali rocciosi, mentre la porzione su fondo sabbioso sembra essere andata progressivamente scomparendo. Se il Proponente avesse fatto studi più approfonditi avrebbe certamente potuto identificare e mappare anche le aree di "matte" morta che vengono coperte dai fondi mobili e che caratterizzano le aree prossime alle macchie di *P. oceanica* residuali. Un danno ambientale tale da portare all'estinzione locale di fanerogame (siano esse *Cymodocea nodosa* o *Posidonia oceanica*) non appare né accettabile né compensabile (e.g. con restauro, trapianto etc) poiché le soluzioni attuate negli ultimi 16 anni non danno alcuna certezza di recupero della prateria danneggiata. Inoltre, la limitatissima distanza dalle fanerogame e altre biocenosi del SIC (ubicata a circa 200 m) rendono evidente il rischio di impatto dell'opera anche in quell'area. Per comprendere meglio il problema è sufficiente considerare che in modo conservativo (considerando una bassa velocità di corrente di 15 cm/sec) un carico rilasciato dall'area dei lavori impatterebbe il SIC in circa 20 minuti.

Il commento del Proponente sul fatto che la dispersione di sedimenti legati ai lavori non avrebbe impatti sulle biocenosi costiere evidenzia la forte carenza progettuale e mancanza di evidenze. Il proponente dichiara che l'opera "non avrebbe influenzato in maniera negativa la dinamica litoranea nel paraggio" ma tale affermazione non è supportata da evidenze e non esiste porto che non alteri la dinamica litoranea. In particolare, per al commissione è d'interesse l'impatto che queste alterazioni, anche a prescindere dalle dinamiche erosive o meno della costa, avrebbero sugli ecosistemi marini.

Con riferimento ai mammiferi marini presenti nel Santuario dei cetacei all'interno del quale l'opera è collocata il proponente dichiara: "*Per quanto riguarda infine il Santuario dei cetacei si rimanda a quanto già indicato in precedenza, atteso che il tema del rumore sottomarino è stato oggetto di diversi studi, nessuno dei quali ha fornito indicazioni risolutive*"... tuttavia non solo la letteratura scientifica, ampia e consolidata smentisce questa affermazione, ma la stessa strategia marina (MSFD, https://ec.europa.eu/environment/marine/eu-coast-and-marine-policy/marine-strategy-framework-directive/index_en.htm) che obbliga l'Italia a raggiungere un buono stato di

qualità ambientale prevede come Descrittore 11 il contenimento del rumore in mare come uno degli 11 fattori più rilevanti di impatto ecologico.

La scrivente commissione prende atto che il Proponente ha finalmente letto le pubblicazioni scientifiche che la CTVA ha evidenziato come mancanti nel precedente studio ambientale. A tale proposito giova chiarire che, indipendentemente dal livello di rischio di estinzione della *Patella lusitanica*, la stessa appartiene all'Habitat rete Natura 2000 "1170 - Fondi Rocciosi" e in particolare alle "Biocenosi più rilevanti (e/o con facies e associazioni considerate prioritarie nelle SDF/ASPIM): I.4.1. – Biocenosi delle rocce sopralitorali" (<http://vnr.unipg.it/habitat/cerca.do?formato=stampa&idSegnalazione=160>). La presenza di specie indica quindi la presenza di un habitat di pregio che viene tutelato dalla normativa unionale (come la *Posidonia oceanica*) e conferma come gli impatti derivanti dall'opera si estenderebbero anche a tali biocenosi (confinanti con l'area dei lavori) e mai prese in considerazione dal proponente nell'analisi di impatto. Il fatto che questo habitat sia stato addirittura dichiarato (erroneamente) come non esistente nell'area appare un'ulteriore grave carenza.

La presenza di terminologia inappropriata o non corretta (sia per nomi di specie, sia conoscenze ecologiche) la assenza di riferimenti relativa agli impatti Habitat Natura 2000 - Fondi rocciosi, unitamente alle gravi carenze di natura oceanografica, confermano le incolmabili carenze di natura scientifica da parte del Proponente

Macrotema 6: ALTRE COMPONENTI AMBIENTALI

6.1 Atmosfera

Si ribadisce che il Parere ha definito "quanto mai opportuna" la rivisitazione della componente Atmosfera in sede di integrazioni e questo non può essere giustificato con la presunta trascurabilità dell'impatto e dei relativi effetti. Altrettanto può dirsi per l'assenza di valutazioni sulle emissioni del porto esistente sui possibili effetti cumulativi. Ad ogni buon fine il parere esitato non fonda su tali elementi il proprio giudizio negativo.

6.2 Rumore e vibrazioni .

Non sono condivisibili le osservazioni del Proponente quando intendono giustificare la mancanza di misure mitigative e di altre informazioni in ragione della supposta assenza di significativo impatto della componente.

Come previsto dall'articolo 22 e dall'allegato VII del D.lgs. 3 aprile 2006, n.152, la valutazione degli impatti deve tener conto degli effetti cumulativi su ciascuna componente ambientale. In particolare, il superamento dei valori limite normativi di rumore indicato nello Studio di Impatto Ambientale, sia per la fase di cantiere che di esercizio, evidenzia una situazione di impatto acustico non conforme alla normativa, già allo stato attuale. Lo studio effettuato non consente di valutare gli effetti indotti al clima acustico dal cantiere, dall'esercizio del nuovo assetto portuale e dal traffico veicolare indotto, ciò anche perché i punti di misura e di calcolo considerati risultano poco significativi per caratterizzare la rumorosità indotta dalle attività portuali, in quanto collocati in aree in cui il rumore proveniente dal porto risulta addirittura schermato da edifici.

Al fine di poter valutare l'effettivo impatto delle opere proposte e della loro realizzazione è necessario pervenire alla determinazione, in via previsionale, del contributo effettivo dei livelli sonori della sorgente costituita dal porto, nelle fasi di cantiere, di esercizio e del traffico indotto, anche al fine di poter pervenire alle azioni di mitigazione previste dalla legge quadro sull'inquinamento acustico 26 ottobre 1995, n. 447, anche per quanto riguarda le infrastrutture dei trasporti, che prevedono, attraverso il DM 29 novembre 2000 attuativo della predetta legge, azioni di risanamento e mitigazione congiunte, in caso di presenza concorsuale di più sorgenti e stabilisce anche criteri di valutazione dei contributi di ciascuna di esse. La stessa legge 26 ottobre 1995, n.447 all'articolo 8, comma 2 bis prevede infatti che *“la valutazione di impatto acustico di infrastrutture di trasporto lineari, aeroportuali e marittime deve tenere conto, in fase di progettazione, dei casi di pluralità di infrastrutture che concorrono all'immissione di rumore, secondo quanto previsto dal decreto di cui all'articolo 10, comma 5, primo periodo”*.

La valutazione del contributo della sorgente portuale, non è stata considerata nemmeno attraverso le integrazioni richieste.

Affatto ingiustificata poi è l'assenza di qualsiasi riferimento al rumore sottomarino con il potenziale effetto sulla fauna marina, effetto questo che richiede approfondimenti specifici legati alle differenti modalità di trasmissione del rumore in ambiente marino, che segue leggi fisiche differenti da quello in ambiente aereo, e alle diverse sensibilità delle biocenosi marine presenti nell'area di studio.

La documentazione presentata dal proponente non consente quindi di escludere la significatività dell'impatto acustico, sia marino che terrestre, della realizzazione dell'opera e del suo esercizio, non rendendo possibile una valutazione esaustiva di tale componente, ai sensi del D. lgs 3 aprile 2006, n.152.

6.3 Salute umana

Il SIA non contiene alcun riferimento alla salute umana. In particolare non sono forniti dati sanitari relativi alla popolazione potenzialmente esposta. Pur condividendo che le problematiche che possono avere impatto sanitario sono trattate specificamente (in particolare, quelle relative all'inquinamento atmosferico e al rumore) le informazioni sanitarie sarebbero comunque necessarie anche al fine di ottimizzare le eventuali attività di monitoraggio. In particolare sarebbe stato necessario fornire i dati sanitari sui ricoveri per asma bronchiale nel comune di Bordighera perché ove si fosse rilevato un eccesso sarebbe stato conseguentemente opportuno predisporre un adeguato monitoraggio ambientale in fase di cantiere ed una parallela sorveglianza epidemiologica.

Macrotema 7: PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE

- Relativamente alla osservazione sulla concordanza o meno da parte della CTVA con i due pareri ultimi del MIC (16/06/2020) e della Regione Liguria (16/06/2020), che su questa tematica sono opposti, si evidenzia che la frase nella quale si afferma di “convenire” con tali pareri si riferisce solo alle affermazioni ivi citate. In realtà la Commissione ha preso atto che ci sono due pareri opposti: quello del MIC ritiene che la nuova soluzione progettuale proposta non sia sufficiente a superare le criticità evidenziate nel suo parere; la Regione Liguria ritiene, invece, che le modifiche introdotte abbiano risolto le criticità legate all'impatto sul paesaggio che pur erano presenti in precedenza e rilevate dalla stessa Regione nel suo primo parere (il progetto viene ritenuto “migliorato sensibilmente in

relazione agli impatti derivanti dalle volumetrie e dalle opere a mare e coerente sia al contesto territoriale che a quello paesaggistico", con la necessità di rispondere ad alcune richieste legate alla progettazione esecutiva);

- nel parere finale della Commissione non potevano non essere riprese le osservazioni del MIC riguardanti la possibilità che ulteriori interventi migliorativi del progetto, sia per le opere a terra che per quelle a mare, consentano di superare le criticità evidenziate. Resta la possibilità di un'eventuale riconsiderazione del giudizio da parte del MIC sulla consistenza degli interventi di riduzione della dimensione dell'opera rispetto all'impatto sul paesaggio;
- non può non ribadirsi la necessità che sia sviluppato un progetto del verde chiaro ed esaustivo, basato sugli elementi già individuati nel parere della Regione Liguria;
- circa il Patrimonio culturale, il parere esitato contiene un giudizio positivo che non necessita di ulteriori riflessioni;
- la Commissione ha correttamente ritenuto prioritaria, sulla scia di quanto rilevato anche dalla Regione Liguria, l'indicazione relativa alla necessità di studi più accurati e approfonditi circa gli aspetti connessi al regime idraulico, idraulico marittimo e marino costiero, incidenti anche sulla tematica paesaggio, al fine di poter esprimere una valutazione compiuta della sostenibilità ambientale del progetto, nonché la relativa verifica di fattibilità.

Macrotema 8: TERRE E ROCCE DA SCAVO

La società proponente afferma che nel Parere sarebbero "riportate affermazioni ad essa attribuite e che in realtà la stessa non ha mai fatto e/o elementi del progetto che non corrispondono a quanto agli atti del procedimento."

Inoltre, il proponente contesta la valutazione della Commissione che ha ritenuto che il solo rapporto di prova presentato in sede di VIA non è sufficiente a garantire che i materiali costituenti la colmata antropica del campo da calcio dell'Arziglia siano idonei a riutilizzi in area a verde, tanto più che detta area sportiva è realizzata su una "ex discarica". Al riguardo si limita a ricordare che si tratta di una discarica di inerti "con tutte le semplificazioni e le basse criticità che ciò comporta" e che il materiale è risultato conforme ai limiti della "Tab.1, col. A) dell'all.5, parte Quarta D:lgs 1252/06".(così come testualmente riportato).

Infine, specifica che la cava riportata nel parere ad una distanza di 15 km è la cava di recupero in località Bevera-Ventimiglia.

In merito va evidenziato:

- Quanto alla osservazione sulle affermazioni attribuite nel Parere al Proponente, che lo stesso invece non avrebbe mai fatto, non sono indicate le frasi virgolettate, come è uso della Commissione, con cui il Parere riporterebbe le supposte affermazioni mai fatte dal proponente;
- quanto agli elementi del progetto che non corrisponderebbero a quanto agli atti del procedimento, non si comprende a quali elaborati il proponente si riferisca, visto che rispetto alla tematica in esame il Parere riporta correttamente il fatto che in sede di integrazioni è stato presentato il Piano Preliminare di Utilizzo in luogo del Piano di Utilizzo che il MATTM aveva richiesto con la nota di maggio 2019:

- Quanto alla "ex scarica di inerti", non conforta il fatto che il materiale caratterizzato sia risultato conforme (così si assume, visto il riferimento normativo errato citato dal proponente) ai limiti della col. A) della Tab.1 dell'all.5, Titolo V della parte Quarta del D.Lgs. n. 152/06, visto che i materiali costituenti la ex scarica di inerti sono materiali di riporto che ai sensi del DPR 120/2017 devono essere caratterizzati, al fine del possibile riutilizzo, anche rispetto alla percentuale di materiali antropici presenti nei riporti, prevedendo pure l'esecuzione di test di cessione al fine di accertare il rispetto delle concentrazioni soglia di contaminazione delle acque sotterranee. Aspetti, questi due ultimi, del tutto ignorati nel Piano Preliminare di Utilizzo, nonostante la specifica situazione imponga la necessità di prevedere, appunto, anche la determinazione delle percentuali di elementi antropici e l'esecuzione dei test di cessione e suggerisca, come già valutato nel Parere, che non esiste certezza del riutilizzo; peraltro, neppure nello stesso cantiere, essendo pure previsto il possibile riutilizzo anche in aree esterne al cantiere (come riportato nel documento di Osservazioni art. 10 bis e non controdedotto), previsione che suggeriva l'opportunità di redigere il Piano di Utilizzo.
- Quanto all'ubicazione di cave e scariche, il proponente conferma che l'unica indicazione fornita è quella della cava di recupero a 15 km, come riportato nel parere. Non rileva la specifica della località Bevera-Ventimiglia, non avendone invece accertato le effettive capacità di recepimento di rifiuti; quanto alla questione degli impatti derivanti dal traffico ritenuti "assolutamente trascurabili", non vengono aggiunti nuovi elementi.

Macrotema 9: OPERE DI COMPENSAZIONE

La società proponente ha ritenuto di inserire le 'Opere di Compensazione' in un macro-tema a se stante (pagine 81-84 del documento "Osservazioni ex art. 10 bis L. 241/90 al parere n. 47 del 29/01/2021).

Inoltre, il proponente contesta a questa Commissione

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 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 e 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.*

Osservazioni del proponente

Lo studio complessivo del bacino del rio Sasso non è stato svolto in quanto non si è ritenuto necessario nell'ambito della VIA delle opere in progetto, ovvero l'ampliamento del porto. Come già detto in sede di SIA, infatti, e poi ribadito nelle successive integrazioni, l'ampliamento del porto non ha alcun effetto significativo sul rio Sasso, dato che lo stesso continuerà a sfociare in mare al di fuori dello specchio acqueo, in modo del tutto analogo a quanto avviene nella configurazione attuale.

E per mancanza di effetti si intende sia sull'idrodinamica di piena (ovvero dal punto di vista idraulico), sia dal punto di vista del trasporto solido (ovvero della capacità del rio di movimentare i sedimenti presenti nel suo alveo), sia dal punto di vista ambientale (ovvero gli impatti sulla componente animale e vegetale).

In sostanza, quello che si vuole assolutamente chiarire è che di fatto gli interventi previsti sul rio Sasso non sono assolutamente necessari per la costruzione del porto, tranne in misura minima quelli a valle della ferrovia. Tutto il tratto a monte, e a maggior ragione tutto il bacino, non risultano pertanto in alcun modo influenzati dalla costruzione del porto, che andrebbe ad occupare buona parte dell'attuale rilevato adibito a campo da calcio.

Si ribadisce quindi che le opere cosiddette di sistemazione idraulica sul tratto terminale del rio Sasso sono da considerarsi solo come opere compensative nei confronti del Comune.

Tali opere sono state previste perché dagli studi del Piano di Bacino è emerso che il rio, dal punto di vista idraulico, è, allo stato attuale, insufficiente a smaltire le portate di piena. Sempre il Piano di Bacino, non il proponente, individua nella Carta degli Interventi, le opere necessarie per la messa in sicurezza idraulica del rio, che consistono nell'allargamento della sezione di deflusso (indicate sulla carta con la tipologia IB) per tutto il tratto indagato, lungo circa 500 ml.

Pertanto il proponente, ha deciso di farsi carico di realizzare una porzione di questo intervento, come misura compensativa nei confronti del Comune, a cui spetterebbe l'onere di realizzare gli interventi indicati nel Piano di Bacino.

In merito alla procedura di approvazione delle opere idrauliche, atteso che quanto proposto è assolutamente stato già previsto in sede di pianificazione di bacino, l'ente competente è la Regione Liguria - Settore Difesa del Suolo di Imperia, che rilascia l'autorizzazione sulla base di un progetto definitivo delle opere comprensivo di verifica idraulica tramite il software Hec-ras, dal quale deve emergere che i profili di piena risultano contenuti negli argini in progetto con adeguati franchi di sicurezza.

La "componente ambientale", nel caso specifico proposto, non viene richiesta perché il corso d'acqua, nel tratto focivo, non è inserito tra quelli tutelati. Poiché durante la fase cantieristica l'alveo di magra, qualora presente, verrà deviato, solitamente si richiede la collaborazione delle Guardie Regionali Vigilanza Territorio Settore Controllo Caccia e Pesca della Regione Liguria per ottemperare allo spostamento manuale della fauna ittica eventualmente presente.

Tema 10: MONITORAGGI

- lo stesso Proponente concorda sulla mancanza nei documenti consegnati di un Piano di Monitoraggio, ritenendo peraltro che lo stesso avrebbe potuto essere oggetto di una richiesta di integrazioni o anche di una apposita prescrizione. Sul punto va rilevato che la totale assenza di un Piano di Monitoraggio Ambientale denota un'importante carenza documentale e una scarsa attenzione ai possibili effetti sull'ambiente in fase ante operam, in corso d'opera e post operam;
- di fatto la prescrizione di un Piano di Monitoraggio Ambientale ex novo potrebbe avvenire se non con una proposta dettagliata che non rientra nei compiti della Commissione, bensì del Proponente;

Rilevato che La Regione Liguria ha reso noto che : "consultata la documentazione resa disponibile dal Società proponente nelle osservazioni alla comunicazione ai sensi art. 10-bis della legge 241/1990, ed in particolare gli elaborati tecnici relativi al rilievo batimetrico aggiornato e alle analisi idrauliche, nonostante le integrazioni fornite, si conferma quanto precedentemente valutato da Regione Liguria con nota del 16/06/2020 n. PG/2020/187597 circa l'assenza di documentazione che consenta una compiuta valutazione della sostenibilità e fattibilità";

Conclusivamente va ritenuto che, alla luce di quanto analiticamente sopra esposto, le motivazioni addotte a sostegno del parere negativo n. 47, oggetto delle Osservazioni del proponente al preavviso di rigetto, non consentano un giudizio positivo sulla istanza di rivalutazione del parere esitato da questa Commissione ed oggetto del presente parere a seguito delle Osservazioni exart. 10 bis legge 241/1990, e pertanto

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

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

Non si ravvisano ragioni, alla luce delle Osservazioni del proponente ex art. 10 bis legge 241/1990, e di cui sopra, per una valutazione del materiale istruttorio in senso diverso da quanto rappresentato nel parere n. 47 del 29.01.2021 della Commissione tecnica VIA-VAS e al conseguente "preavviso di rigetto" dell'istanza di VIA del 08.11.2018 – Proponente: Porto Sant'Ampeglio srl

**Il Presidente della Commissione
Cons. Massimiliano Atelli**