



# Ministero della Transizione Ecologica

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

## Sottocommissione VIA

**Parere n. 574 del 10 ottobre 2022**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p><b>Porto Turistico Capo San Donato - Ristrutturazione morfologica della testata del molo sopraflutto.</b></p> <p><b>Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali n. 2 e n. 3 del D.D. n.237/2021</b></p> <p><b>ID_VIP 8845</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><b>Comune di Finale Ligure</b></p>

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

### La Sottocommissione VIA

**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” (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;

- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS (d’ora innanzi: Commissione) e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;

**PREMESSO** che:

- il Comune di Finale Ligure con note prot. n. 14562 del 03/05/2022, prot. n. 18145 del 24/05/2022 e prot. n. 25962 del 26/07/2022 ha presentato, ai sensi dell’art. 28 del D. Lgs. n. 152/2006, domanda per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali n. 2 e n. 3 impartite con il provvedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA D.D. n. 237 del 14/07/2021 relativo al progetto “*Porto Turistico Capo San Donato -Ristrutturazione morfologica della testata del molo sopraflutto*”; tali note non sono state acquisite a causa di un errato indirizzo pec;

- successivamente con nota prot. n. 29779 del 02/09/2022 il Comune di Finale Ligure ha ripresentato domanda di verifica di ottemperanza alle citate condizioni ambientali, allegando le note sopracitate e la relativa documentazione. Con la stessa nota il Comune specifica che “*l'avvio dei lavori riveste carattere d'urgenza in quanto ci sono precise tempistiche da osservare connesse al finanziamento ricevuto e, inoltre, eventuali ritardi possono determinare extracosti (a causa dell'incremento dei prezzi dei materiali da costruzione e a seguito della sempre crescente difficoltà di reperimento dei materiali lapidei - massi da scogliera - per l'avvio contemporaneo di numerose opere marittime in Liguria)*”;

- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MiTE/105948 in data 02/09/2022;

- la Divisione con nota prot. n. MiTE/108263 del 08/09/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/6450 del 08/09/2022 ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione;

**RILEVATO** che con il provvedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA D.D. n. 237 del 14/07/2021 il progetto in questione è stato escluso dalla procedura di valutazione di impatto ambientale a condizione dell’ottemperanza delle condizioni ambientali di cui al parere della Commissione n. 293 del 25/06/2021;

**RILEVATO** che il presente parere ha per oggetto l’esame della documentazione acquisita per la verifica di ottemperanza relativa alle condizioni ambientali n. 2 e n. 3 contenute nel D.D. n. 237/2021 di competenza del MiTE così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot. n. MiTE/108263 del 08/09/2022;

**CONSIDERATO** che ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il

cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della L. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci.

**Per quanto riguarda la condizione ambientale n. 2**

la condizione ambientale n. 2 riporta:

*“a) Il Proponente, in accordo con l'ARPA Liguria, per la fase di cantiere, dovrà predisporre e attuare un piano di monitoraggio ambientale per l'ambiente marino effettuato da biologi esperti con particolare riferimento alla presenza di Posidonia oceanica (eventuali altre fanerogame) e altre biocenosi di pregio dei fondi duri nell'area prossima all'opera e in un raggio di almeno 200 m da essa. Il monitoraggio dovrà prevedere analisi ex ante, in fieri (durante il cantiere) ed ex post (per una durata minima di un anno).*

*b) In particolare, il monitoraggio dovrà tener conto anche dell'impatto del rumore e vibrazioni su mammiferi e altri grandi invertebrati marini. A tal fine dovrebbe prevedere il supporto di Marine Mammal Observer (MMO) per eventuale sospensione temporanea dei lavori in caso di presenza di specie di interesse in prossimità dell'area del cantiere.*

*c) Il monitoraggio dovrà tener conto altresì dell'impatto sulla qualità dell'aria (PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub>) e del rumore in fase di cantiere, durante le movimentazioni dei mezzi e le lavorazioni più critiche sui ricettori abitativi prospicienti l'area portuale.”*

- la documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione è la seguente:

- Piano di monitoraggio ambientale con riferimento all'ambiente marino e della qualità dell'aria;
- Parere positivo ARPAL che ha condiviso il piano di monitoraggio;

- il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza risulta *Prima dell'entrata in esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo*;

- come ente coinvolto risulta ARPA Liguria;

**CONSIDERATO** che con riferimento alla documentazione presentata:

Tenuto conto di quanto sopra specificato, dei contenuti della condizione ambientale n. 2 riportate, il Proponente espone il seguente piano di monitoraggio.

1. Monitoraggio di densità, copertura e altri parametri visivi della *Posidonia oceanica* da effettuare su 3 punti individuati sul limite superiore della prateria che ricade all'interno della ZSC IT 1324172 (Fondali Finale Ligure) a una distanza di circa 300 m dai due moli, secondo le metodologie del monitoraggio 152/06 di ISPRA.
2. Video monitoraggio lungo transetti paralleli alle formazioni a *beachrock* che consentano di verificare e confrontare in tempi successivi la morfologia della formazione geologica e redigere una lista faunistica delle componenti biologiche associate.
3. Monitoraggio sui mammiferi e grandi vertebrati potenzialmente interessati da rumore e vibrazioni attraverso l'impiego di MMO che eseguiranno osservazioni visive in prossimità dell'area del cantiere. Il monitoraggio proposto prevede l'avvio il primo giorno di cantiere con due turni (9-12 e 14-17). In caso di avvistamenti (e conseguente interruzione temporanea dei lavori) si procederà il giorno successivo e così via, mentre in caso di assenza di avvistamenti il monitoraggio successivo sarà condotto il terzo giorno di lavori con gli stessi orari. In caso di avvistamenti (e conseguente interruzione temporanea dei lavori) si procederà il giorno successivo e così via, mentre in caso di assenza di avvistamenti il monitoraggio successivo sarà condotto dopo 7 giorni con gli stessi orari.

Per i monitoraggi ai punti (1) e (2) si prevede un'analisi ex ante, una ex post a conclusione dei due cantieri e un monitoraggio a 12 mesi dall'avvio dei lavori, mentre non si prevede un monitoraggio in corso d'opera poiché la fase di cantiere avrà durata di circa 40 gg.

Per il monitoraggio al punto (1), a 12 mesi dall'avvio lavori, si prevede un'indagine anche sul limite inferiore.

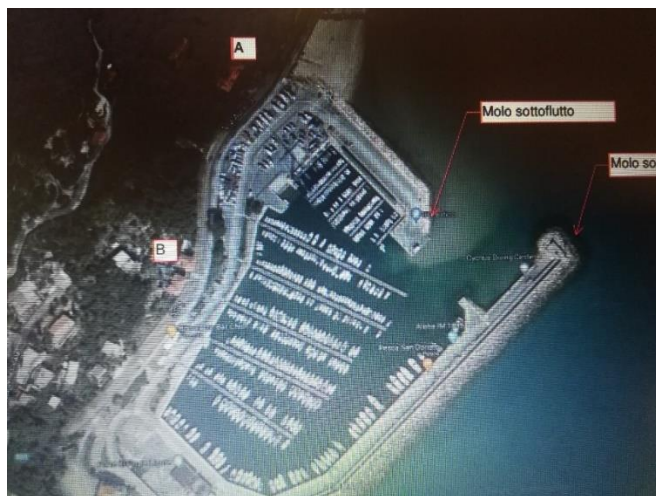
Per il monitoraggio al punto (3) si prevede di operare solo durante la fase di cantiere.

Di seguito si riporta il cronoprogramma delle attività.

	Antecedente avvio lavori	Durante l'esecuzione	Mese successivo al termine dei lavori	A 12 mesi dall'avvio dei lavori
<i>Posidonia oceanica</i>	X		X	X
<i>Beachrock</i>	X		X	X
MMO		X		

Relativamente al punto c) delle condizioni ambientali (monitoraggio della qualità dell'aria e rumore) il Proponente evidenzia quanto segue.

I ricettori abitativi prospicienti l'area portuale più esposti sono rappresentati dai due nuclei abitati contraddistinti con le lettere A e B nell'allegata planimetria (Allegato 3) entrambi distanti – in linea d'aria - circa 260 m dall'estremità più vicina del molo di sopraflutto.



Tra il porto e i suddetti immobili è presente la SS1, strada a elevato volume di traffico.

Sulla base del parere reso con propria nota allegata, l'ARPAL ha ritenuto esclusivamente di prevedere apposita autorizzazione acustica in deroga, la quale dovrà prevedere i limiti acustici da rispettare in forza dell'apposito regolamento comunale.

Per quanto riguarda il monitoraggio della qualità dell'aria, a seguito di informale indagine di mercato, il Proponente ha individuato la ditta Orion srl, l'unica disponibile a fornire, in tempi compatibili con le esigenze prospettate connesse al celere avvio dell'attività di cantiere, idonea attrezzatura per l'esecuzione dell'attività di analisi della qualità dell'aria.

Stante l'equidistanza dei due ricettori sensibili individuati, è proposto l'impiego di un solo analizzatore di particolato fine COMDE DERENDA APM-2, in grado di monitorare le polveri PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, certificato in accordo alla UNI EN 12341 ed alla UNI EN 14907 e in attesa del rilascio della certificazione 16450:2017.

L'apparecchiatura consente di monitorare in continuo il particolato con la possibilità di una consultazione in tempo reale delle misurazioni su spazio web accessibile con apposite credenziali. Inoltre, possono essere attivati *alert* (mediante invio di sms o di email) al superamento di certi valori soglia predefiniti.

L'analizzatore sarà ubicato in corrispondenza del ricettore A) considerata la maggiore facilità connessa al collegamento elettrico stante la presenza di impianti Enel nelle immediate vicinanze. Inoltre, qualora richiesto, si può procedere a una preventiva campagna di monitoraggio preventiva all'esecuzione dei lavori per almeno 14 gg (in assenza di pioggia). A seguito dei primi contatti con la ditta appaltatrice, sono state definite le modalità esecutive dell'intervento.

Ad eccezione del *tout venant* (1000 m<sup>3</sup> corrispondenti a circa 40/50 viaggi di autocarro) che sarà approvvigionato via terra mediante autocarri e sarà utilizzato per la costituzione del nucleo della scogliera, è previsto l'impiego di massi di cava di IV categoria (20.500 t) esclusivamente via mare con impatto sulla qualità dell'aria pressoché nullo. In ogni caso, tutti i materiali (*tout venant* e massi) provengono da cava.

Per i trasporti via terra, le cave sono già dotate di lava gomme per i mezzi in uscita; inoltre, si può prevedere la preventiva bagnatura del materiale trasportato allo scopo di limitarne la polverosità in fase di movimentazione presso il luogo di impiego.

Il Proponente evidenzia, inoltre, come il tratto di banchina che sarebbe percorso dagli autocarri è stato recentemente asfaltato e, pertanto, si può prevedere anche un'attività di spazzamento preventivo della sede stradale per contenere quanto più possibile la dispersione di polveri in atmosfera.

Con riferimento alle medie mobili delle ultime 24 ore misurare, si propone:

- bagnatura sede stradale interessata dal transito (nel caso di supero di 20 µg/m<sup>3</sup> per PM<sub>10</sub> e 10 µg/m<sup>3</sup> per PM<sub>2.5</sub>);
- sospensione dell'attività nel caso di concentrazioni superiori a 45 µg/m<sup>3</sup> per PM<sub>10</sub> e 20 µg/m<sup>3</sup> per PM<sub>2.5</sub>.

Sulla base di esperienze connesse all'esecuzione di lavori analoghi (trasporto materiali inerti per attività di manutenzione delle opere portuali non soggette alla preventiva valutazione di assoggettabilità a Via) e tenuto conto, soprattutto, della distanza dei ricettori più sensibili dal cantiere e della presenza della SS1 Aurelia, il Proponente ritiene che l'impatto sulla qualità dell'aria indotto dal cantiere sia assolutamente ininfluenza.

**CONSIDERATO** che ARPA Liguria ha trasmesso due lettere di seguito esposte:

*“In riferimento alla pratica in oggetto, questo ufficio ha verificato quanto previsto dal parere n. 293/2021 del MITE.*

*L'opera, che prevede la realizzazione di un ringrosso di testata del molo foraneo del porto turistico di Capo San Donato in Finale Ligure, avrà un impatto dal punto di vista del rumore solo per quanto riguarda la fase di cantiere, che si prevede avrà una durata di 60 giorni.*

*Le attività di cantiere dovranno essere regolate da specifica autorizzazione in deroga rilasciata dal Comune di Genova, che prevedrà limiti acustici da rispettare in prossimità dei ricettori più esposti e modalità di conduzione del cantiere atte a rispettarli.*

*Non si ritiene necessaria la realizzazione di un monitoraggio acustico”*,

*“In riferimento alla nota del 14/01/2022 (prot. ARPAL n. 1006/2022) con la quale il comune di Finale Ligure trasmette all’ARPAL il piano di monitoraggio ambientale previsto dal Decreto Direttoriale CRESS MiTE n. 237 del 14/07/2021 (condizione ambientale n.2 del parere della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 293 del 25.06.2021), si riportano di seguito le considerazioni della scrivente Agenzia, in qualità di Ente coinvolto nella verifica di ottemperanza di cui all’oggetto.*

*Per quanto riguarda le prescrizioni relative all’ambiente marino, precisando che le considerazioni seguenti riguardano, come da oggetto, la progettazione relativa il molo di sopraflutto, si ritiene che il piano di monitoraggio proposto ottemperi a quanto richiesto dal sopracitato provvedimento MiTE, sia per la parte a) riguardante le biocenosi (*Posidonia oceanica* e altre biocenosi di pregio-beachrock- presenti nell’intorno dell’area), sia per la parte b) riguardante l’eventuale impatto su mammiferi marini (tramite impiego MMO).*

*Per quanto riguarda la prescrizione di cui alla lettera c) del Parere sopra menzionato relativamente al monitoraggio della qualità dell’aria si ritiene che quanto proposto sia esaustivo delle indicazioni fornite, considerata la durata limitata dell’intervento. Si precisa altresì che l’analizzatore di particolato fine proposto per l’effettuazione delle misure, COMDE DERENDAAPM-2, è stato testato anche dalla scrivente Agenzia e per misure di periodi relativamente brevi risulta accettabile, inoltre, vista la non possibilità di utilizzare un secondo campionatore per la valutazione del fondo, si accettano i limiti di azione, proposti, più cautelativi per i recettori rispetto a quanto definito in precedenza. Si evince, altresì, che la campagna di monitoraggio di almeno 14 gg prima dell’inizio dei lavori in condizioni di assenza di pioggia) dovrà essere realizzata*

*Arpal comunque si riserverà di integrare tali indicazioni alla luce di eventuali situazioni critiche incorso d’opera”.*

**RILEVATO** che correttamente il Comune ha presentato domanda per l’ottemperanza prima dell’inizio dei lavori;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che il Proponente ha previsto:

- il monitoraggio di densità, copertura e altri parametri visivi della *Posidonia oceanica* da effettuare su 3 punti individuati sul limite superiore della prateria che ricade all’interno della ZSC IT 1324172 (Fondali Finale Ligure) a una distanza di circa 300 m dai due moli, secondo le metodologie del monitoraggio 152/06 di ISPRA;
- il video monitoraggio lungo transetti paralleli alle formazioni a *beachrock* che consentano di verificare e confrontare in tempi successivi la morfologia della formazione geologica e redigere una lista faunistica delle componenti biologiche associate;
- il monitoraggio sui mammiferi e grandi vertebrati potenzialmente interessati da rumore e vibrazioni attraverso l’impiego di MMO che eseguiranno osservazioni visive in prossimità dell’area del cantiere, secondo un determinato iter di attività di controllo e di eventuale interruzione temporanea dei lavori;
- il monitoraggio della qualità dell’aria e interventi atti a contenere quanto più possibile la dispersione di polveri in atmosfera;

**per quanto sopra, la condizione ambientale n. 2 è da ritenersi ottemperata** per questa fase. Si rimane in attesa di una sintetica relazione conclusiva sull’attuazione delle attività di monitoraggio, così come previste e condivise con l’ARPA Liguria.

**Per quanto riguarda la condizione ambientale n. 3**

la condizione ambientale n. 3 riporta:

*“a) Il Proponente, per la fase di cantierizzazione, dovrà adottare un piano di emergenza con gli accorgimenti atti a evitare o ridurre al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali.*

*b) Il Proponente dovrà relazionare alla Regione in merito alle cave prescelte e stimare, sulla*

*base dei percorsi ridefiniti e concordati per l'approvvigionamento, l'incidenza dell'entità dei*

*flussi di traffico dei mezzi di cantiere sulla pubblica viabilità, nonché l'impatto che essi avranno sul traffico e sui recettori (approfondendo l'analisi e la stima quantitativa delle emissioni), individuando modalità di gestione per minimizzare gli impatti;*

*c) Il Proponente dovrà gestire le criticità conseguenti alla movimentazione subacquea e alla*

*posa dei massi con una serie di misure atte a minimizzare gli impatti provocati dai lavori sull'ambiente marino: costruzione di una barriera antitorbidità prima dell'inizio dell'escavo nella fascia adiacente alla banchina e nello specchio acque concessionato;*

*d) Eventuali escavazioni con invio a discarica o a ripascimento dovranno invece essere autorizzate con i procedimenti dettati dalla normativa vigente”.*

- la documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione è la seguente:

- Piano di emergenza con gli accorgimenti atti a evitare e ridurre al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali;
- Relazione in merito alle cave prescelte e stima dell'incidenza dei flussi di traffico sulla viabilità;

- il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza risulta *“Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera”*;

- come ente coinvolto risulta Regione Liguria (solo lettera b);

**CONSIDERATO** che con riferimento alla documentazione presentata:

**Piano di emergenza con gli accorgimenti atti a evitare e ridurre al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali**

Nel corso della procedura di appalto e di consegna dei lavori l'impresa ha proposto all'Amministrazione Comunale una propria diversa soluzione; la soluzione, per la posa dei materiali costituenti l'opera, realizzata tutta con elementi lapidei di diversa pezzatura, dal *tout-venant* al masso di IV categoria, prevede che il materiale sia recapitato nell'area portuale con trasporto su gomma, mediante autocarri a 4 assi e bilici e poi scaricato per ribaltamento sul piazzale in testa al molo sopraflutto, o direttamente raccolto dal cassone con mezzi di sollevamento che successivamente, muovendosi su piste allestite sull'esistente scarpata in massi, li recapitano nella zona di posa. I materiali lapidei preventivati a progetto sono di varia pezzatura, compresa dal *tout venant* ai massi di IV categoria, e sono pari a circa 8.500 t.

Tutti i materiali versati in mare sono certificati e per la loro immersione nell'ambiente marino sono sottoposti ad approvazione ai sensi dell'art. 109 del D. Lgs. n. 152/2006. Tutto il materiale lapideo deve essere preventivamente lavato, in modo da evitare torbidità delle acque locali e circostanti la zona di intervento.

I mezzi di trasporto sono generalmente alimentati con idrocarburi e le parti in movimento sono lubrificate con oli minerali. Il tragitto lungo le banchine portuali, per evitare che eventuali perdite accidentali possano raggiungere il ciglio di banchina e precipitare nello specchio acqueo, sarà bordato (lato mare) da contenitori tubolari assorbenti, che confinano la zona di eventuale sversamento al piano di banchina, asfaltata e pertanto

impermeabile. Tutti i successivi comportamenti devono essere conformi al “Piano di cantiere per la prevenzione ed il risanamento di sversamenti”.

Le operazioni che si svolgono sulle scarpate in massi e a bordo acqua per la posa dei materiali lapidei possono a loro volta provocare perdite dai mezzi di sollevamento, risultando così impossibile contenere i liquidi, che si incuneano tra i massi e raggiungono facilmente il livello del mare. Le lavorazioni saranno pertanto protette da panne assorbenti per olii e idrocarburi, ovvero barriere galleggianti munite anche di gonna di profondità almeno 50 cm, di lunghezza totale pari al doppio del perimetro a livello mare dell’opera, disposte su mezzo natante pronto per il posizionamento in caso di sversamenti, così che i punti di fissaggio siano impermeabili al passaggio dei liquidi inquinanti. I procedimenti di intervento devono essere conformi alle “Strategie di intervento e bonifica di aree inquinate da idrocarburi” (il Proponente acclude l’allegato A).

In cantiere dovranno essere presenti permanentemente:

- motopompa aspirante munito di condotto flessibile di lunghezza sufficiente a raggiungere l’ambiente circoscritto dalle panne;
- contenitore scarrabile impermeabile per la raccolta dei liquidi aspirati dalla pompa;
- prodotti conformi al Decreto DPN\_DEC\_2009\_403 del 31/03/2009;
- copia del “Quaderno delle emergenze ambientali in mare (sversamento di idrocarburi in mare)” edito da ISPRA (allegato B);
- copia del “Piano operativo di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti accidentali da idrocarburi ed altre sostanze nocive” approvato con Decreto Ministeriale 29/01/2013 (allegato C).

Allegati

- A. Strategie di intervento e bonifica di aree inquinate da idrocarburi.
- B. Quaderno delle emergenze ambientali in mare edito da ISPRA (Sversamento di idrocarburi in mare).
- C. Piano operativo di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti accidentali da idrocarburi ed altre sostanze nocive.
- D. Quaderno delle emergenze ambientali in mare edito da ISPRA (Strategie di intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti accidentali da idrocarburi e da altre sostanze nocive). (Allegato non citato dal Proponente nel testo).

### **Relazione in merito alle cave prescelte e stima dell’incidenza dei flussi di traffico**

I materiali lapidei preventivati a progetto sono di varia pezzatura, compresa dal *tout venant* ai massi di IV categoria, e sono pari a circa 8.500 t. Trasportando in media un autocarro circa 30 ton a viaggio, sono previsti 283.33 viaggi, valore arrotondato a 300 per tenere conto dei materiali lapidei di apporto necessari per la realizzazione della pista di cantiere (materiali rimossi al termine delle lavorazioni). Il lasso temporale identificato per la fornitura e posa in opera dei materiali lapidei necessari per il ringrosso della testata del molo sopraflutto cuba in totale circa 30 giorni naturali consecutivi, ovvero circa 21 giorni lavorativi (come da cronoprogramma di progetto). L’incidenza giornaliera dei mezzi di trasporto destinati al conferimento di materiali è pari a 14.29 autocarri al giorno, valore, secondo il Proponente, non rilevante, impattante e/o incompatibile con le arterie urbane (Strada Statale n. 1 Aurelia) al servizio del compendio portuale; con riferimento alla realizzazione del porto di Andora, con un cumulo massimo di 184 viaggi/giorno lungo la stessa S. S. 1 Aurelia, non vi è stata, sempre secondo il Proponente, alcuna ripercussione su popolazione o ambiente. Riguardo l’inquinamento aria, il numero dei mezzi è percentualmente irrilevante rispetto al traffico quotidiano sulla statale Aurelia (traffico giornaliero medio annuo 2020 da sito ANAS: veicoli leggeri: 6764 (Arenzano) / 8905 (Cipressa) –veicoli pesanti: 119 (Arenzano) / 227 (Cipressa).



I siti di provenienza dei materiali lapidei sono così individuati:

CAT.	PROVENIENZA	PERCENTUALE STIMATA
I	Cava Cerruti – Salita Lampada, Frazione Martinetto – Zucarello (SV)	30 %
	SAMA – San Michele di Mondovì (Cuneo)	70%
IV	SAMA – San Michele di Mondovì (Cuneo)	30%
	Prandini (Brescia)	70%

Il Proponente dichiara che non sono previste escavazioni con invio a discarica o ripascimento.

**CONSIDERATO** che la Regione Liguria, relativamente alla condizione n. 3 b con propria nota Parere Regione Liguria prot. n. 0438939 1/07/2022 conclude:

*“Si ritiene che le condizioni ambientali di competenza siano state ottemperate e conseguentemente si esprime parere favorevole alla realizzazione dell’opera”.*

**RILEVATO** che correttamente il Comune ha presentato domanda per l’ottemperanza prima dell’inizio dei lavori;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che il Proponente riporta:

- per la fase di cantierizzazione, l’adozione di un piano di emergenza con gli accorgimenti atti a evitare o ridurre al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali;
- di aver relazionato alla Regione in merito alle cave prescelte e stimato, sulla base dei percorsi ridefiniti e concordati per l’approvvigionamento, l’incidenza dell’entità dei flussi di traffico dei mezzi di cantiere sulla pubblica viabilità, nonché l’impatto che essi avranno sul traffico e sui recettori (approfondendo l’analisi e la stima quantitativa delle emissioni), individuando modalità di gestione per minimizzare gli impatti;
- indicazioni sulla gestione delle criticità conseguenti alla movimentazione subacquea e alla posa dei massi con una serie di misure atte a minimizzare gli impatti provocati dai lavori sull’ambiente marino: costruzione di una barriera antitorbidità prima dell’inizio dell’escavo nella fascia adiacente alla banchina e nello specchio acque concessionato;
- che non sono previste escavazioni con invio a discarica o ripascimento;

**per quanto sopra, la condizione ambientale n. 3 è da ritenersi ottemperata.**

#### **la Sottocommissione VIA**

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

**esprime il seguente**

#### **MOTIVATO PARERE**

In ordine alla verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali n. 2 e 3 del provvedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA D.D. n. 237 del 14/07/2021 relativo all’**“Porto Turistico Capo San Donato - Ristrutturazione morfologica della testata del molo sopraflutto”**, così come disposto dalla Divisione con nota di procedibilità prot. n. MiTE/108263 del 08/09/2022:

8845 Porto Turistico Capo San Donato -Ristrutturazione morfologica della testata del molo sopraflutto. Verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali n. 2 e n.3 del D.D. n.237/2021

- la condizione ambientale n. 2 è ottemperata per questa fase. Si rimane in attesa di una sintetica relazione conclusiva sull'attuazione delle attività di monitoraggio, così come previste e condivise con l'ARPA Liguria;
- la condizione ambientale n. 3 è ottemperata.

- **La Coordinatrice della Sottocommissione VIA**

- **Avv. Paola Brambilla**



PAOLA  
BRAMBILLA  
Ministero  
dell'Ambiente  
Coordinatore  
Sottocommissione  
VIA  
21.10.2022  
10:39:10  
GMT+00:00