

DA AGGIUNGERE ALL'ISTRUZIONE JATICA PORTO S. ANGELO  
ROSSI + E.P.  
ALLEGATO 5

- UNA COPIA AI COMMISSARI

S.T.

Ai Commissari Prefettizi di  
BORDIGHERA

CITTA' DI BORDIGHERA	
10 GIU 11	0010985
PROTOCOLLO GENERALE	

#### OSSERVAZIONI ALLA DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N° 2/2011

Il sottoscritto Giorgio Bonavia, nato a Sanremo il 15/12/1959 C.F.: BNV GRG 59T15 I138T, residente in Bordighera Via dei Pescatori 4, proprietario di immobile sito in Bordighera nel "Borgo Marinaro" di Via dei Pescatori;

Premesso che:

- Il Comune di Bordighera in data 12/04/11 ha pubblicato all'Albo Pretorio del Comune la deliberazione consiliare n.2 del 24/02/11 avente ad oggetto: Demanio Marittimo - Urbanistica - Approvazione ai sensi del combinato disposto di cui all'articolo 6 del D.P.R. 509/1997 e dell'art.58 della L.R. n. 36/1997 del Progetto definitivo con annesso S.U.A. per la realizzazione di approdo turistico per nautica da diporto in Località Arziglia - Adozione e indizione Conferenza dei servizi.
- Esaminato l'iter amministrativo della pratica e tutti i documenti riferibili, si deduce che esistono nell'iter procedurale e di analisi notevoli spazi di indeterminatezza da approfondire e definire prima di indire la conferenza dei servizi.
- La progettazione e la consistenza delle opere a terra richiedono un esame più approfondito al fine di contenere e migliorare l'impatto ambientale sul tessuto edilizio circostante.

Ciò premesso:

- Ritene di formulare le seguenti puntualizzazioni ed osservazioni, con l'intenzione di:
  - o Contribuire ad assicurare un effettivo interesse pubblico dalla realizzazione dell'opera.
  - o Limitare l'impatto delle nuove costruzioni previste sulle caratteristiche sociali ed urbanistiche tipiche della città, ed in specie degli abitanti del "Borgo Marinaro di Arziglia".

Note principali riscontrate dall'iter e dall'esame della pratica:

1. La scelta Amministrativa di ampliare il porto si sviluppa in un periodo dove nessuno dei comuni limitrofi era dotato di uno strumento urbanistico che permettesse loro la realizzazione di un porto.

Il vuoto di atti istituzionali tra il 2003 ed il 2009, ha fatto sì che altri comuni della Provincia, in particolare Ventimiglia e Ospedaletti, mettessero in cantiere la costruzione di un nuovo Porto turistico.

Il porto di Ospedaletti, posto al confine con Bordighera, dista circa km.3 dal centro di Bordighera, si sviluppa in un'area di mq. 133.000 e sarà dotato di 390 posti barca oltre ad un innumerevole serie di servizi turistici.

Il porto di Ventimiglia dista circa km.6 dal centro cittadino di Bordighera, si sviluppa in un'area di mq. 140.000 e sarà dotato di 380 posti barca ed un innumerevole serie di servizi a terra.

Entrambi i porti sono ubicati a ridosso di aree degradate con caratteristiche collinari e le costruzioni esistenti si trovano a debita distanza, ad altezza notevolmente superiore a quelle previste nell'area portuale.

Nella Provincia di Imperia sono in costruzione altre strutture importanti quali i porti di Imperia e Santo Stefano al Mare e sono ancora da ultimare nelle opere a terra i porti di "Porto Sole" a Sanremo e "Marina degli Aregai" a Riva Santo Stefano.

Il porto di Bordighera si svilupperà su un'area complessiva di 90.000 mq. (55.000 privati), non ha in previsione i servizi turistici delle altre strutture, la maggior parte delle volumetrie previste sono ubicate a ridosso di un abitato posto a quota di poco superiore al livello del mare, abitato di fatto già in oggi penalizzato dai terrapieni realizzati per le costruzioni della strada statale Aurelia e della linea ferroviaria.

2. Le Amministrazioni Comunali che si sono succedute (formate prevalentemente dagli stessi soggetti) non hanno effettuato un'analisi preliminare per decidere se eseguire le opere in proprio, con società mista, o affidarle ad un soggetto privato. Le prime due analisi, scartate a priori, partono principalmente dal presupposto dell'esistenza dell'attuale porto comunale e non sono assolutamente inattuali. Analizzando i dati contenuti nel piano finanziario allegato, si desume che l'attuale porto rappresenta un notevole patrimonio

economico (stimabile in circa trenta milioni di euro) che potrebbe costituire una solida base di partenza sia per eseguire l'ampliamento in proprio sia per costituire una società a gestione mista (vedi porto d'Imperia).

In sintesi, non si tratta della realizzazione di un manufatto completamente "ex-novo", ma dell'ampliamento di un porto pubblico esistente e funzionante, che necessiterebbe di interventi innovativi e di ampliamento per essere adeguato alle esigenze moderne e garantire una migliore economicità.

3. Il Piano economico finanziario della "Porto Sant'Ampelio" contiene la seguente affermazione: *"purtroppo nel caso specifico i posti barca sono troppo pochi per poter garantire una gestione economica equilibrata e poter far rientrare agevolmente l'imprenditore del capitale di rischio".*

La relazione economico - finanziaria evidenzia che per poter assicurare al privato una gestione economica plausibile è necessario mantenere la redditività delle locazioni annuali del maggior numero possibile di posti barca e delle locazioni di tutti i locali commerciali a terra al fine di coprire le spese di gestione ordinaria.

Per tale ragione al fine di poter rientrare delle spese da sostenere per la realizzazione dell'opera la "Porto Sant'Ampelio" asserisce che è necessario:

- Monetizzare al massimo la vendita dei posti barca aumentando la concessione ad anni 85;
- Realizzare buona parte delle volumetrie previste nell'area portuale a destinazione residenziale in modo da monetizzare al massimo la cessione delle stesse, anche grazie al lungo periodo di concessione.

4. Il P.R.G. vigente, che per primo ha previsto l'ampliamento portuale, stabilisce che venga redatto un unico strumento urbanistico attuativo comprensivo dell'area portuale esistente, debitamente ristrutturata, con l'inserimento di volumi di varia destinazione per complessivi mc. 13.000.

Nell'iter burocratico della pratica tale principio è andato man mano scemando, tant'è che il progetto definitivo nulla prevede nel porto esistente, fatta eccezione per le opere necessarie alla realizzazione della viabilità d'accesso alla nuova area portuale.



5. Il Porto comunale dato il consistente valore patrimoniale, pur rivestendo in parte una destinazione di carattere sociale, dovrebbe garantire risorse fondamentali all'Amministrazione comunale per far fronte alle spese derivate da iniziative di carattere socio-culturale che, per forza di cose provocano delle passività nei bilanci di gestione.

Oggi il bilancio del porto produce un reddito di gran lunga inferiore alle sue potenzialità.

Visto lo stato delle cose, sarebbe auspicabile una ristrutturazione dell'area portuale comunale per migliorare i servizi e nel contempo un adeguamento delle tariffe a cifre più consone.

Tale soluzione porterebbe sicuramente ad un incremento dell'attivo di bilancio, ma con risultati d'efficacia limitata in quanto, le ridotte dimensioni del porto pubblico (35.000 mq.) impediscono una corretta proporzione tra le spese di gestione e le entrate.

6. La delibera del Consiglio Comunale n° 19/99 che dettava gli indirizzi per la realizzazione dell'ampliamento portuale oltre ad altre prescrizioni, prevedeva:

- Punto 5 "Dovrà essere garantita l'uniformità nei materiali e negli arredi del porto esistente ed in quello in ampliamento ...."
- Punto 6 "Tenuto conto anche dei vincoli imposti dalle Ferrovie dello Stato dovrà essere previsto il prolungamento delle arcate esistenti con soprastante strada, passeggiata, parcheggi, ecc. (previsione di P.R.G.) con possibilità di ubicare nella zona sottostante, a debita distanza dalla linea ferrata, tutte le volumetrie adibite a servizio del porto, alleggerendo così la volumetria insediabile in quello nuovo. ...omissis"
- Punto 10 " Dovrà essere banchinata la diga sopraflutto nel tratto dalla Madonnina in direzione di levante per tutta la lunghezza del pontile galleggiante esistente e dovrà essere prevista la realizzazione di una ringhiera di protezione su tutta la diga foranea esistente e su quella da realizzare";
- Punto 12 " Il molo sottoflutto dovrà essere allungato sulla perpendicolare degli altri pontili e ristretto per usufruire di posti-barca da parte del Comune sul lato di levante".



- Punto 13 "Dovrà essere realizzato un potenziamento dei servizi, anche con previsione di una cabina elettrica a servizio sia del porto esistente sia del porto in ampliamento".

Tali prescrizioni di fatto sono volte a garantire al Comune di Bordighera:

- L'ampliamento di circa n°35 posti barca da ml. 12, valutabili in termini monetari in base alle stime della "Porto Sant'Ampelio" in Euro 7.875.000, anziché i previsti 20 posti barca da ml.6,50 del valore di Euro 1.600.000.
- Un progetto uniforme della parte di porto nuovo con quella esistente, con il presupposto che le spese di sistemazione della parte esistente fossero a carico del soggetto attuatore.
- Un uniformità di distribuzione delle nuove volumetrie sull'intera area portuale.

7. Il progetto definitivo approvato dal Consiglio Comunale con la delibera n° 2 del 24/02/2011 non prevede:

- a. Il banchinamento del molo sopraflutto, di cui è prevista la totale demolizione, con conseguente perdita da parte del Comune di un fronte di circa ml.70 di posti barca.
- b. La cessione al comune di Bordighera dei posti barca creati dal prolungamento del molo di sottoflutto sul lato di levante e la sottointesa cessione dei nuovi posti barca che si formerebbero sul lato di ponente, con conseguente perdita di circa ml.70 di banchina da parte del Comune di Bordighera.
- c. La sistemazione del porto esistente, tant'è che l'area comunale viene stralciata dalla progettazione in palese contrasto con le indicazioni del P.R.G. e della delibera 19/99.
- d. Il contenimento delle nuove volumetrie (porto vecchio e nuovo) in mc. 13.000. La nuova progettazione prevede la realizzazione: nell'area comunale di mc. 4025, nell'area privata di mc. 13.800 per complessivi mc. 17.025 che aggiunti ai mc. 9.806 derivati dalla struttura fuori terra adibita a parcheggio (unico caso in tutta la città), portano a complessivi mc. 27.631.
- e. La realizzazione di un collegamento pedonale tra l'area portuale e la spiaggia a levante.

8. La progettazione delle opere a terra del progetto definitivo prevede:

- a. La costruzione di fabbricati con varie destinazioni (prevalentemente residenziale e parcheggi) di due piani fuori terra, con giardino pensile a copertura che sovrasta di molto la quota della linea ferroviaria.
- b. Le dimensioni delle costruzioni hanno un fronte di oltre ml. 150, ed hanno in alcuni punti una larghezza di circa ml. 30 verso il mare.
- c. Le costruzioni non sempre sono poste parallelamente alla linea ferroviaria, con conseguente realizzazione di antiestetiche riseghe per garantire il passaggio viario tra le due opere.
- d. La realizzazione sulla copertura delle costruzioni di fioriere sporgenti verso la ferrovia che aumentano di molto l'effetto della formazione d'intercapedine nociva tra le due strutture (costruzioni e ferrovia).
- e. La realizzazione in corrispondenza del sottopasso di Via dei Pescatori di un imponente vano scala con ascensore circolare centrale che, di fatto ostruisce la vista mare dal caratteristico arco del sottopasso ferroviario.
- f. La realizzazione di una strada di larghezza limitata (ml.5,00) compresa tra le costruzioni e la linea ferroviaria, posta ad una quota di molto inferiore all'attuale base del muro di sostegno della ferrovia che, causa:
  - Maggiori costi di realizzazione per il contenimento della linea ferroviaria;
  - La trasformazione in vere e proprie rampe (27% di pendenza) dei sottopassi di Via Dei Pescatori e Via Al Mare che collegheranno il porto all' "Arziglia" e al "Borgo Marinaro", rendendoli impraticabili non solo ai portatori d'Handicap ma a qualsiasi fruitore in età e molto pericolosi all'incrocio con la viabilità carrabile a ridosso della ferrovia.
  - La formazione di un intercapedine nociva tra il muro di contenimento e le nuove costruzioni.
  - Un notevole e pessimo impatto ambientale per chi accede al porto dai sottopassi ferroviari di Via dei Pescatori e via al Mare.

9. Aver legato la realizzazione del nuovo campo sportivo alla realizzazione dell'ampliamento dell'area portuale, impedisce da oltre 10 anni di fare i lavori necessari per mantenere decorosamente o realizzare ex novo un campo sportivo in Bordighera, inoltre ha sicuramente fatto perdere l'opportunità di poter accedere a eventuali contributi regionali, statali o europei.



In base ai dati sopra evidenziati in prima analisi si osserva che sarebbe opportuno:

A. Sospendere l'iter d'approvazione del progetto per le seguenti ragioni:

- I vantaggi economici diretti ed indiretti derivanti dalla realizzazione del nuovo porto non sono così rilevanti da assicurare una convenienza economica rispetto alla rinuncia all'uso pubblico dell'area che potrebbe, in un futuro prossimo, portare a ritorni economici ben più consistenti, probabilmente garantendo una maggiore e migliore fruizione pubblica. Area che, in oggi consente alla comunità di poter fruire per la balneazione dello specchio d'acqua a levante del porto e soprattutto ai ragazzi, di poter usufruire della particolarità degli scogli dell'Arenella, da sempre punto di aggregazione giovanile.
- La notevole durata della concessione, impedirà a molte generazioni future di poter ampliare la struttura portuale comunale con l'impossibilità di sfruttare eventuali cambiamenti economici ora non prevedibili.
- Dare la possibilità alla comunità di valutare la possibilità di ampliare in proprio il bacino portuale, tenendo presente che l'esistenza dell'attuale porto costituisca già un'ottima base di partenza.
- Qualora la realizzazione dei porti si rivelasse un "business" per la collettività e non solo per il soggetto attuatore, i porti vicini, in particolare Ospedaletti e Ventimiglia, garantiranno in tempi brevi all'indotto e di conseguenza alla città di Bordighera di poter beneficiare di nuovi posti di lavoro e garantiranno alle attività commerciali cittadine un aumento dell'afflusso economico dovuto alla presenza di un turismo d'élite. Va rilevato che, seppur con notevoli pecche, Bordighera è sicuramente meglio attrezzata di Ospedaletti e Ventimiglia per ricevere questo tipo di turismo.
- La possibilità di aspettare l'ultimazione dei porti vicini e valutare le reali potenzialità economiche portate dai nuovi porti, ci pone nella condizione di poter meglio valutare l'opportunità di ampliamento del nostro porto. Potrebbe risultare che i fruitori dei posti barca di "lusso" di Ospedaletti e Ventimiglia siano esclusivamente attratti dal Principato di Monaco e dalla "Costa Azzurra" e non portino benefici economici all'indotto locale; in questo caso il problema sarebbe sicuramente un altro e non la mancanza di 200 posti barca "lusso" nel porto di Bordighera.



- La messa sul mercato di 770 nuovi posti barca a poca distanza dal centro di Bordighera, (porti di Ospedaletti e Ventimiglia), in un periodo di congiuntura economica non certo favorevole, fa pensare che uno slittamento nella realizzazione dell'ampliamento portuale garantisca una migliore commercializzazione dei posti barca in futuro, con sostanziale modifica del piano finanziario. Raffrontando il piano economico della "Porto Sant'Ampelio" del 29/06/99 con quello attuale si deduce che nell'arco di 12 anni, a fronte di un aumento del costo della vita del 35%, i prezzi dei posti barca sono quadruplicati.

B. Scindere la realizzazione del nuovo campo sportivo dall'ampliamento del porto.

Nell'ipotesi che non si voglia prendere in considerazione la sospensione dell'iter d'approvazione dell'ampliamento del Porto ma si voglia proseguire nell'iter burocratico della pratica si ritiene necessario:

A. che il progetto sia comprensivo dell'area comunale e che a priori vengano definiti e regolamentati nel dettaglio i rapporti condominiali e di gestione tra i due soggetti che si trovano a gestire una struttura per molti aspetti comune. In particolare devono essere regolati, sia operativamente che economicamente, i seguenti principali aspetti:

- a. Gestione ordinaria delle attività portuali, date le limitate dimensioni della struttura è economicamente vantaggiosa una gestione affidata a personale unico. Si tenga presente che a lavori ultimati il porto ospiterà: 200 posti barca privati (318 equivalenti) + 220 posti barca comunali (150 equivalenti) per complessivi 420 posti barca (468 equivalenti).
- b. Ubicazione dei posti barca destinati ad attività professionistiche (pescherecci e natanti di pescatori).
- c. Ubicazione delle attuali Società Sportive operanti nell'area portuale e destinazione di spazi per eventuali altre nuove iniziative.
- d. Regolamentazione della zona di transito dei natanti e loro smistamento.
- e. Utilizzo dell'area destinata a cantiere navale da parte dei pescatori.
- f. Definizione di uno spazio e delle modalità di gestione della messa in acqua delle imbarcazioni.

La definizione di tali fattori dovrebbe consentire lo studio di una progettazione delle opere a mare con costi più contenuti e la riformulazione del piano economico.



B. La progettazione delle opere a terra dovrebbe prevedere che:

- I volumi destinati a parcheggio vengano realizzati prevalentemente sotto il livello della banchina. (Si ricorda che il nostro depuratore, opera sicuramente di maggior interesse pubblico, è stato realizzato 5 ml. sotto il livello del mare per evitare di avere volumetrie fuori terra).
- La sommità dei volumi fuori terra sia posta ad una quota inferiore alla quota dei binari della linea ferroviaria in modo di non alterare la vista verso mare dall'Aurelia, dalla ferrovia (potrebbe un giorno divenire pista ciclabile) e dai fabbricati del "Borgo Arziglia" già in oggi pesantemente penalizzati dai terrapieni della ferrovia e dell'Aurelia. Si suggerisce di realizzare un piano a parcheggi a quota -0,80 con un unico piano soprastante per le varie destinazioni a quota 2,00 e copertura a quota 5,20.
- Le costruzioni siano equidistanti dalla linea ferroviaria in modo da garantire una larghezza stradale costante di almeno ml. 7,00 ed eliminando gli antiestetici artifici costruttivi utilizzati per poter realizzare la viabilità all'altezza del lato di levante della costruzione "A".
- I collegamenti tra la nuova viabilità portuale e gli accessi pedonali di Via Dei Pescatori e Via Al Mare vengano mantenuti con pendenze idonee anche ai portatori d'handicap.
- Le fioriere sporgenti verso la ferrovia poste alla quota della copertura vengano eliminate, in quanto di fatto creano un'intercapedine nociva tra i fabbricati e la ferrovia.
- Gli accessi pedonali indicati in progetto, in particolare quello di Via Dei Pescatori che sarà quello maggiormente utilizzato oltre all'accesso portuale attuale, dovrà mantenere, anzi migliorare, la visibilità fronte mare, spostando l'antiestetico vano scale con ascensore interno posto di fronte all'accesso.
- Venga previsto un collegamento pedonale con passerella sul "Rio Sasso" tra l'area portuale e la spiaggia dell'Arziglia. La mancanza di questo collegamento di fatto penalizza oltremodo gli abitanti del "Borgo" che da sempre, attraverso il sottopasso ferroviario, hanno avuto l'opportunità di poter accedere alla spiaggia.

Distintamente,

Bordighera li 9 Giugno 2011

Giorgio Bonavia



