

Al Procuratore Capo
Della Procura della Repubblica di
Sanremo

Al Prefetto di
Imperia

Al Presidente della Corte di Conti
Genova

OGGETTO : ESPOSTO CONCERNENTE LO S.U.A. DI INIZIATIVA PUBBLICA denominato “riqualificazione dell’area ex discarica Cogefar, delle aree dell’ex sedime ferroviario e delle aree funzionalmente connesse, comprensivo del progetto definitivo del porto turistico “Parco e Marina di Baiaverde”:

- A) Sulle rilevanti anomalie nell’ iter procedurale di approvazione dello S.U.A.;**
- B) Sulla accettazione da parte dell’amministrazione comunale di Ospedaletti di fidejussione, a titolo di garanzia per l’esecuzione di opere di urbanizzazione, rilasciata da società finanziaria di non primaria rilevanza, di poi fallita, e perdurante assenza delle garanzie fideiussorie;**
- C) Sulla mancata messa in sicurezza della discarica Rio Porrine -pericolosità pubblica-**
- D) Sulla tempistica circa l’approvazione dell’opera definitiva “Parco Marina di Baiaverde” avvenuta pochi giorni prima che la UE dichiarasse l’area Sito di Interesse Comunitario ;**
- E) Sull’asserita utilità pubblica delle opere da realizzarsi a scomputo degli oneri di urbanizzazione e sulla loro quantificazione;**
- F) Sulla difformità tra convenzione urbanistica attuativa e deliberazione del Consiglio Comunale in ordine alla realizzazione della ciclopista nell’AIO 6;**
- G) Sulla quantificazione delle opere di urbanizzazione a scomputo;**
- H) Sulla proposta di nomina di una commissione di vigilanza per la realizzazione del porto e opere ad esso attinenti;**
- I) Sul collaudatore, sul controllo della commissione regionale delle opere demaniali e sul controllo del Comune delle opere di urbanizzazione;**
- J) Sulla quantificazione dei lavori eseguiti;**
- L) Sul puntuale riscontro dei giorni di fermo cantiere e sul rispetto del cronoprogramma;**
- M) Sull’affidamento diretto al concessionario da parte del Comune di Ospedaletti - ulteriori lavori di abbassamento rilevato ferroviario-;**
- N) Sulla grave inerzia dell’amministrazione comunale di Ospedaletti a fronte del blocco dei lavori perpetratosi per quasi due anni e sulla mancata esecuzione delle opere di urbanizzazione;**

Lo scrivente Comitato Civico Ospedaletti vuole portare all'attenzione delle SS.LL. la vicenda del porto turistico di Ospedaletti c.d." Parco e Marina di Baiaverde", che in spregio al nome e quale ironia della sorte è in oggi un cantiere abbandonato e polveroso (vedasi fotogrammi allegato n. 1).

Il Comitato Civico Baiaverde andava a nascere nel 2003 per la difesa di Baiaverde, avverso la mostruosa speculazione edilizia del Porto con annesso villaggio turistico che doveva realizzarsi su terreno demaniale sul mare. A tal fine veniva redatta una petizione e raccolte oltre 2000 firme, contro la realizzazione dell'opera, e venivano presentate diverse osservazioni a: Comune Regione e Provincia dove, si argomentava e sosteneva che la realizzazione dell'opera come prevista nel progetto preliminare - avrebbe arrecato pregiudizio dal p.d.v ambientale e paesaggistico al golfo di Ospedaletti, con scarso profitto di natura economica (v. osservazioni allegato n. 2).

Successivamente il comitato andava ad evidenziare (direttamente in Regione) l'esistenza di diversi vizi relativi all'iter che aveva portato alla concessione dell'area demaniale ad un privato e all'approvazione del progetto preliminare, bocciato in toto dalla Sovrintendenza con parere del 2000 (v. parere allegato n.3).

Si sarebbe, quindi, persa un'oasi di verde con alberi, prati e sentieri pedonali sul mare (questo era l'area come consegnata dalla Cogefar ed impropriamente definita DISCARICA, come si può vedere da fotogrammi allegati n. 4), sita in una delle più belle baie del Ponente Ligure per andare a realizzare un'immane colata di cemento sulla costa (3 palazzoni da 3 piani più un ammezzato per tutta la lunghezza del terrapieno, oltre a centri commerciali per 100.000.mc circa): l'opera, peraltro spropositata rispetto all'abitato di Ospedaletti, andava ad impattare sul prateria di poseidonia della Baia inserita fin dal 1995 tra i siti proposti dalla regione all'UE per diventare S.I.C..

Ciò detto, per completezza, pare opportuno delineare brevemente i punti salienti dell'iter procedimentale che ha portato all'approvazione del porto e complesso turistico ricettivo denominato "Parco e Marina di Baia Verde" (per il dettaglio vedasi anche verbale C.C. n. 1/2005 del 23/02/2005 allegato n. 5 e appello al Consiglio di Stato presentato dal Condominio Le Margherite):

CRONOLOGIA :

1985-86 La ditta Cogefar, per conto delle FS, crea un rilevato nel Golfo di Ospedaletti tra la foce del Rio Porrine e Rio Termini, costituito dal materiale di risulta delle gallerie ferroviarie realizzate per lo spostamento a monte della linea ferroviaria; il rilevato pur avendo modificato il profilo del litorale, aveva consentito la formazione di un vasto parco sul mare con alberi, prati e sentieri pedonali, che la predetta ditta aveva creato, adempiendo all'obbligo che aveva assunto di sistemare l'area in modo utile per il godimento collettivo;

fine anni 80 - assegnazione alla società FIN.IM. di Mannini Mauro della concessione dell'ex discarica Co.Ge.Far.;

1990 - deliberazione n. 97 del 16/3/90 in cui il C.C. di Ospedaletti adottava la variante al P.R.G. destinando l'area in oggetto a servizi pubblici e attrezzature balneari;

30/6/2000 - la FIN.IMM. SRL attiva il procedimento di cui al DPR 509/97 rinnovando la richiesta di concessione demaniale marittima per una durata di 60 anni (tale istanza fu assoggettata

alla sola pubblicazione presso la Capitaneria di Porto di Imperia); da tale momento l'intervento comincia ad esser descritto come "riqualificazione urbana, paesistica ed ambientale dell'area ex rilevato Cogefar " - Parco e Marina di Baiaverde – Ospedaletti" : la volumetria prevista per le opere a terra era pari a mc 26.360;

19/9/2000 - riunione referente delle Conferenza dei Servizi indetta per l'esame del progetto su menzionato a cui seguiva delibera C.C. 27/11/00 n. 51, dove si prendeva atto che l'intervento avrebbe comportato l'adeguamento degli standard urbanistici e si sarebbe pertanto dovuto addivenire ad un Accordo di programma. Nella citata delibera si sosteneva che l'obiettivo prioritario del Comune sarebbe stato la bonifica ambientale del sito denominato Baiaverde attraverso una struttura turistica polivalente;

20/12/2000- il Soprintendente per i Beni Ambientali ed Architettonici della Liguria, arch. Liliana Piattarello (attuale Soprintendente per il Piemonte), con nota prot. 15115 del 20/12/00 (allegato cit. n. 3) esprimeva parere negativo circa la realizzazione del Porto e del villaggio turistico; in particolare, affermava che : *"il rilevato, così come realizzato nel suo assetto morfologico, pur avendo modificato il profilo del litorale, ne ha mantenuto l'andamento naturale; inoltre così come sistemato a verde con alberature d'alto e medio fusto, con percorsi pedonali e zone a prato erboso, ha consentito la formazione di una vasta area di primo piano sul mare. Si è trattato in definitiva di un'operazione che, contemperando le diverse esigenze di pubblico interesse ha consentito la difesa dell'abitato e la tutela del paesaggio"*.

La Soprintendenza esprimeva pertanto "l'avviso che sotto il profilo ambientale l'area non necessitasse di un riassetto, intravedendo il rischio di perdere i risultati conseguiti in precedenza".

L'operazione in questione – sempre secondo il citato parere – *"trasforma totalmente lo spazio verde sul mare, sostituendolo con un porto e un villaggio.*

L'operazione comporta la formazione di una vistosa escrescenza nel profilo del litorale e l'introduzione di insediamenti edilizi, perlato tipologicamente anomali, di rilevante impatto in primo piano sul mare. In sostanza il litorale marino, per una lunghezza di circa 900 metri viene mutato totalmente nelle sue connotazioni naturali.

Anche in rapporto all'abitato di Ospedaletti il complesso progettato risulta fuori scala, modificando gli equilibri ambientali e paesaggistici esistenti....

Non sembra configurarsi affatto una valorizzazione dello spazio sul mare, ma al contrario una pregiudizievole alterazione dei valori ambientali e panoramici di Ospedaletti.

Peraltro sussistono dubbi sulla tutela dei fondali in cui è presente prateria a poseidonia..

Sussistono anche dubbi sulla effettiva necessità di una struttura portuale a Ospedaletti, essendo il tratto di mare corrispondente compreso tra il Porto di Bordighera, di cui si prevede un rilevante ampliamento, e i due porti di Sanremo.

Non sembra affatto ammissibile che per riparare la discarica Cogefar sia necessaria una operazione così complessa e vistosa come quella prevista. In definitiva si esprime parere contrario".

21/12/00 - riunione deliberante della Conferenza dei Servizi, dove nonostante il su citato parere negativo, veniva espressa determina in data 20.03.2001 di conclusione positiva del procedimento ex art. 5 DPR 509/97;

2003 -nota prot. 2919 del 23/4/03 Comune di Ospedaletti dove, dando corso all'Accordo di Programma per l'attuazione del progetto di Riqualificazione Urbana, Paesistica ed Ambientale dell'area ex discarica Cogefar, dell'ex sedime ferroviario e delle aree funzionalmente connesse, in esecuzione dell'Accordo di Pianificazione Regionale" (P.R.U.S.S.T) , si determinava di ricondurre a unica pianificazione i diversi procedimenti in corso onde approvare contestualmente uno S.U.A. di iniziativa pubblica suddiviso in 8 Ambiti Intervento Organici (A.I.O.) ed il progetto definitivo del nuovo Porto e Villaggio Turistico .

Sempre nell'annualità 2003 e precisamente in data 25/8/03 veniva convocata la Conferenza dei Servizi in sede referente, dovendosi di poi convocare quella in sede deliberante in data 27.11.2003 (tale ultima data non potè essere rispettata a causa di sopravvenuta inchiesta penale, che comportò l'arresto dell'allora Sindaco Parrini).

Nelle more tra progetto preliminare e definitivo veniva ad evidenziarsi un rilevante aumento delle volumetrie previste : infatti, vennero previsti **volumi per mc 37.965** (di cui mc 22.500 per destinazione turistico ricettiva) **fuori terra e superfici interrate per mq 19.393**, inoltre per i posti barca venivano previsti 330 per il Porto Turistico e 110 per la Base Nautica Delle Porrine .

24/09/03 - Termine ultimo di presentazione delle osservazioni al progetto definitivo del Porto : presentazione di numero 4 osservazioni e precisamente da parte di : -Comitato civico Ospedaletti; -associazione "Gente di mare" (pescatori); - Condominio "Le Ginestre" ; - società "Costanuova" s.r.l. (imprenditori locali).

Le dette osservazioni, contrarie alla realizzazione del progetto definitivo del Porto, andavano a contestare l'eccessivo dimensionamento dell'opera , sia con riguardo alle opere a terra sia con riferimento ai posti barca, rimarcando che la dimensione del porto risultava essere ampiamente superiore rispetto ai confini della Concessione Demaniale Marittima rilasciata alla società "Fin.Im.", tanto da ricomprendere terreni di proprietà della società "Area 24", e sottrarre lo spazio che veniva utilizzato quale attracco per i pescatori di Ospedaletti.

15/10/03 - Scadenza dei termini per le osservazioni, conseguenti al procedimento di valutazione di impatto ambientale: viene presentata n. 1 osservazione, da parte del Comitato civico Ospedaletti.

17/10/03 - Il Consiglio Comunale respinge, senza motivare, tutte le osservazioni presentate e conferma la variante urbanistica adottata

18/10/03 – convocazione della conferenza dei servizi in seduta deliberante, per il giorno 27 novembre 2003.

30/10/03 - Il Sindaco viene posto a custodia cautelare.

05/11/03 - Con nota del Sovrintendente ai Beni Architettonici e Paesaggio della Liguria, arch. Galletti, vengono richiesti chiarimenti al Comune di Ospedaletti circa il mancato coinvolgimento della Sovrintendenza in sede di Conferenza dei servizi, e vengono chiesti gli elaborati riguardanti la variante urbanistica del Porto turistico.

11/12/2003 - Il Comune viene commissariato e si va ad elezioni nella primavera 2004.

- 28/04/04 - Accoglimento da parte del Commissario Straordinario delle osservazioni poste in essere da : Comitato Civico Ospedaletti, WWF Italia e Legambiente volte al fine di contestare il rilevante aumento delle volumetrie.
- 3/06/04 Il Commissario Straordinario acquisisce agli atti un parere legale pro veritate, a firma dell'Avv. Roberto Damonte, nel quale sono **evidenziati vizi di nullità in ordine al procedimento amministrativo riguardante la variante urbanistica (estate 2003) del Porto turistico di Ospedaletti.**
- 12-13/06/04 - Elezioni amministrative vinte dalla lista civica Ospedaletti per tutti guidata da Erdaldo Crespi, che nel programma elettorale esprimeva la propria intenzione di ..” *riportare la zona all'originale oasi verde sul mare, come consegnata al Comune dall'impresa COGEFAR...*” esprimendo inoltre l'intenzione “... *alla realizzazione di un impianto nautico minore, utilizzando il minor spazio possibile all'interno di Baiaverde, limitando l'impatto ambientale nella conca di Ospedaletti...*”
- 12/07/04 - il Sindaco eletto, Eraldo Crespi, a seguito dell'insediamento, rendeva noto alla Regione Liguria ed alla Sovrintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggio della Liguria di voler “ridimensionare il progetto” del Porto, “*rivedendola volumetrica, nessuna esclusa, sull'area*”, e specificando che “*dovrà essere comunque concordata una nuova procedura amministrativa sull'intervento in oggetto*”.
- 16/07/04 - Il Sindaco richiedeva all'Assessore regionale Franco Orsi “*la cortese sospensione della conseguente fase di sottoposizione del verbale*” del Comitato di VIA all'esame della Giunta Regionale”. Tra le motivazioni addotte, venivano indicate la necessità di ridefinire l'intervento del Porto, da intendersi quale “impianto nautico minore”, e non di certo nei termini indicati dal progetto adottato dal precedente Consiglio Comunale.
- 26/07/04 - Il Consiglio Comunale approva le “linee programmatiche di mandato” per il quinquennio 2004/2009, contenenti, tra l'altro, gli indirizzi riguardanti la realizzazione del porto, che andavano a confermare l'obiettivo volto al ridimensionamento dello stesso.
- 27/07/04 - Il Sindaco richiedeva alla Regione Liguria “*di interrompere, alla luce degli sviluppi politico-amministrativi locali verificatisi in Ospedaletti, l'iter amministrativo di Vs. competenza del procedimento in essere riguardante il progetto definitivo del Porto*”.
- 18/10/04 - Si addiveniva così alla delibera del C.C. 18/10/04 n. 36 (allegato n.6) con la quale - si modificava la delibera del C.C. n. 37/02 relativa all'Accordo di Pianificazione relativamente alla zona interessata dall'intervento di bonifica e trasformazione del rilevato ex discarica Cogefar e si dava mandato al Sindaco:
- di subordinare la sottoscrizione dell'Accordo di Pianificazione alla modifica dei relativi elaborati grafici e normativi dell'ambito denominato “*Bonifica e trasformazione del rilevato ex discarica Cogefar*”, in vista di una sua successiva riformulazione volta a demandare la definizione della disciplina di intervento all'Accordo di Programma da stipularsi ex D.P.R. n. 509/97;
 - di concordare con la Regione la riformulazione nei termini in premessa riportati della parte così modificata;
 - di riaprire le trattative con la Soc. FIN.IM, in modo da pervenire ad una modifica del progetto di intervento nella zona de qua che lo rendesse più rispondente alle esigenze di interesse pubblico al corretto assetto urbanistico del territorio Comunale;
 - di dar corso alla riattivazione del procedimento in allora pendente per addivenire ai sensi

degli artt. 6 D.P.R. n. 509/97 e 58 L.R. n. 36/97 alla stipula dell'Accordo di Programma, dandosi atto che le deliberazioni consiliari n. 29/03 e n. 49/03 per effetto del provvedimento erano da considerarsi superate.

Nelle sue premesse si affermava anche:

- che occorreva riconsiderare i precedenti provvedimenti consiliari su cui si fondava l'Accordo di Pianificazione, sostituendoli con altri più rispondenti all'indirizzo politico-amministrativo della nuova Amministrazione Comunale;

- che non si poteva consentire la sottoscrizione da parte del Comune dell'Accordo di Pianificazione nei contenuti e nei termini indicati dall'Amministrazione Regionale.

Pertanto, a seguito di questa delibera, ogni variante concernente l'ambito Sp Ab NIMO fu stralciata da tale Accordo e fu ascritta al procedimento di cui al D.P.R. n. 509/97.

Successivamente, il predetto Accordo fu sottoscritto il 19/10/04 senza introdurre alcuna variazione al P.R.G. per quanto concerneva l'ambito urbanistico indicato in precedenza.

18/11/04 - L'amministrazione Comunale di Ospedaletti inviava alla FIN.IM. una nota dove si esprimevano criticità sul progetto nella sua globalità, in quanto sovradimensionato sia nelle opere a mare sia nella cubatura turistico-ricettiva e delle volumetrie generali di servizio al porto (tutte da ridurre).

27/11/04 - il Presidente della Regione Liguria Sandro Biasotti partecipa ad una riunione straordinaria della Giunta comunale di Ospedaletti, dove viene esaminata la problematica attinente al Porto turistico. In tale contesto il Presidente andava a definire "impattante" il progetto definitivo del Porto turistico, auspicandone una revisione doverosa, a tutela del territorio e dell'ambiente.

01/12/04 - riunione presso la Giunta regionale, alla presenza di una delegazione dell'Amministrazione Comunale di Ospedaletti, dell'Assessore Regionale Franco Orsi, di Dirigenti e funzionari regionali, **il Presidente della Regione Biasotti conferiva incarico all'Avv. Cocchi affinché lo stesso verificasse, d'intesa con l'Avv. Alberti, l'intero procedimento amministrativo attinente la realizzazione del Porto di Ospedaletti, a tal uopo richiedendo parere legale . Relativamente a detto parere non è dato conoscerne il contenuto se non una sommessa notizia contenuta nel verbale del C.C. del 23/02/2005 (all. n. 5 cit.), dove il Sindaco dichiarava di non voler entrare nel merito del contenuto.** nel seguito del detto verbale si continuava precisando che la FIN.IM. avrebbe presentato altro parere legale con contenuto difforme alle conclusioni sostenute dagli Avv.ti Cocchi e Alberti.

23/12/04 - con deliberazione n. 1643 la Giunta Regionale approvava, con prescrizioni, la procedura di VIA regionale attinente al progetto di riqualificazione ambientale dell'ex discarica Co.ge.far. denominata Parco e Marina di Baia Verde, riconoscendo, comunque, che il Comune è l'ente che dispone dei pieni poteri decisionali sull'assetto del proprio territorio.

21/01/05 - su richiesta del Presidente della Regione, il Dipartimento pianificazione territoriale paesistica e ambientale della Regione traccia **il rapporto tra il progetto preliminare e quello definitivo. Emerge un aumento del 130,2% del numero dei posti barca, compresa la base nautica delle Porrine (da 321 cioè 295 + 26 a 405 cioè 345 + 60, con l'incremento del 130,2%), nonché un incremento dei volumi interrati da 4.650 mc previsti nel progetto preliminare a 19.393 mc del progetto definitivo, a destinazione turistico-ricettiva, commerciale e ricreativa. Quanto sopra viene chiaramente specificato che "non risulta collegato a prescrizioni regionali, bensì a scelte autonome del Comune".**

22/02/05 La società Fin.Im. srl inoltra al Comune parere legale redatto dagli Avvocati Alberto Quaglia e Giovanni Gerbi (si veda sopra).

Successivamente lo stesso avv. Gerbi Giovanni predisporrà appello al Consiglio di Stato, per conto del condominio Le Margherite, contro Regione Liguria e Comune di Ospedaletti, avverso l'approvazione del progetto definitivo del SUA Porto e Marina di Baiaverde, eccependo diversi fondati vizi di nullità e annullabilità del procedimento.

13/06/06 Nel giugno 2006, vi fu un completo révirement da parte dell'A.C. rispetto alla precedente impostazione : infatti, con la **delibera C.C. del 13/06/06 n. 46** (allegato n. 7), vennero espressi nuovi indirizzi relativi alle prescrizioni da imporre alla Società proponente in sede di Conferenza di Servizi deliberante ai sensi degli artt. 6 D.P.R. n. 509/97 e 59 L.R. n. 36/97 ; in particolare, venne deciso :

- per le **opere a mare**, l'accorpamento dei tre porti in uno solo e il radicamento del molo di sottoflutto del porto turistico e dell'alaggio nella zona del Rio Porrine con suo orientamento verso ponente (mentre prima era orientato verso levante);

- per le **opere a terra** furono invece previste limitate modifiche alla progettazione nel senso che:

- per gli edifici a destinazione turistico-ricettiva B e C fu indicata una distanza di mt. 42, anzichè di mt. 28, ottenuta riducendo il fronte dell'edificio C di mt. 15;
- per tutti gli edifici fu indicata l'eliminazione del solo piano soppalco;
- la relativa superficie turistico-ricettiva eliminata per effetto della riduzione altimetrica dei fabbricati fu recuperata mediante la sua traslazione ai due piani inferiori con allargamento di mt. 1,50 della manica dei fabbricati sul fronte posteriore.

Il tutto fu asserito risolversi in una diminuzione di pochi punti percentuali di volume (peraltro i dati parametrici non erano in questo senso), ma non si comprendeva - nè si comprende- come questa fosse stata calcolata nè quali volumetrie - cubature essa riguardasse, perchè si era utilizzata solo una sezione tipo.

Nelle premesse della delibera si affermava anche che a seguito delle modifiche apportate alla L.R. n. 36/97 dalla L.R. n. 19/02 *“si ritiene di convertire la procedura di Accordo di Programma, a suo tempo regolarmente avviata ed oggetto dei prescritti adempimenti di preventivo assenso e pubblicità partecipazione esperiti a norma del citato art. 18, in procedura di Conferenza di Servizi conforme alle disposizioni del D.P.R. 509/1997 in quanto più pertinente per l'approvazione dello S.U.A. in oggetto comprensivo del progetto definitivo di porto turistico e delle varianti urbanistiche ad esso sottese”*.

Con **delibera C.C. 13/06/06 n. n. 47** fu modificata la delibera dello stesso organo 18/10/04 n. 36, già richiamata, della quale furono soppressi più punti del dispositivo e variati altri, sicchè rimase unicamente la decisione di riaprire le trattative con la Soc. FIN.IM e di dar corso alla riattivazione del procedimento per addivenire ex artt. 6 D.P.R. n. 509/97 e 59 L.R. n. 36/97 all'approvazione dello S.U.A. di iniziativa pubblica per la *“Riqualficazione urbana, paesistica ed ambientale dell'area dell'ex discarica Cogefar, delle aree dell'ex sedime ferroviario e delle aree funzionalmente connesse, comprensivo del progetto definitivo del porto turistico “Parco e Marina di Baiaverde””*.

15 e 22/06/06 si tennero riunioni deliberanti della Conferenza dei Servizi, le cui verbalizzazioni riportano essenzialmente singoli, e spesso confusi e contraddittori, interventi per chiarimenti e risposte di alcuni partecipanti; la seconda riunione si concluse nel senso che:

- non era ritenuto necessario un altro procedimento di V.I.A., essendo stata ritenuta

sufficiente quella precedentemente resa;

- essendo state poste prescrizioni, non necessitavano altri atti deliberativi del Consiglio Comunale e della Conferenza di Servizi, ma solamente verifiche ed affinamenti da valutarsi a cura degli Enti secondo le loro specifiche competenze;

- era espresso il positivo assenso a sensi degli artt. 6 c. 2 lett. b) D.P.R. n. 509/97 e 59 L.R. n. 36/97, subordinato all'osservanza delle prescrizioni imposte, allo S.U.A. contenente il progetto definitivo del Porto Turistico "Parco e Marina di Baiaverde" con rilascio dell'autorizzazione paesaggistica di massima, pronuncia sulle osservazioni pervenute nei termini ed approvazione delle varianti al P.R.G. sottese allo S.U.A.;

- era dato mandato al responsabile del procedimento di procedere all'espletamento di tutti gli adempimenti amministrativi necessari per la conclusione del procedimento ex art. 59 L.R. n. 36/97 e di apportare, altresì, tutte le eventuali modificazioni agli atti ed elaborati che si approvavano come prescritto in sede di Conferenza di Servizi deliberante;

- era riservato alla Regione il successivo rilascio dell'autorizzazione paesistica definitiva sui progetti definitivi degli interventi edilizi compresi nello S.U.A. e del nulla osta demaniale marittimo propedeutico al rilascio della concessione demaniale marittima pluriennale dopo la conclusione positiva della verifica dell'ottemperanza alle prescrizioni.

Come detto, le verbalizzazioni delle riunioni riportano interventi spesso confusi e contraddittori, in particolare, vi è :

- o nota prot. 15/06/06 prot. n. 7102 del Soprintendente per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Liguria (nel frattempo variato rispetto a quello che aveva firmato il parere del 2000) , dove si esprime uno stringatissimo ed apodittico parere favorevole;
- o delibera G.R. 21/06/06 n. 620, con la quale si asserisce- tra l'altro - che il progetto definitivo del porto turistico e dei servizi connessi sarebbe conforme al P.R.G. Vigente .

In realtà il progetto definitivo andava a stravolgere radicalmente la previsione del progetto preliminare con la conseguenza che non si sarebbe potuto portare a compimento il procedimento, ma si sarebbe dovuto iniziare ex novo il procedimento ex DPR 509/97.

In conclusione , con l'approvazione definitiva in C.d.S., viene interessata una **superficie complessiva di ben mq 217.327 (71.329 mq era l'area esistente, alla quale va aggiunta la superficie derivante dal riempimento del mare di mq 82.450, a cui vanno aggiunti 63.547 sup. da destinarsi a specchio acqueo)**. Vengono, altresì, approvate opere a terra per **105.000 mc** tra alberghi, alloggi per oltre mille posti letto, negozi, ristoranti, centri commerciali : l'impatto ambientale è mostruoso rapportato all'ampiezza del Golfo di Ospedaletti e alle volumetrie approvate.

19/07/06 a meno di un mese dall'approvazione definitiva del porto da parte della c.d.s., la **Commissione Europea dichiara la zona de quo Sito Di Interesse Comunitario (SIC 29) per la massiccia presenza di prateria di poseidonia, protetta dalla legge comunitaria (dir.va 92/43).**

01/02/07 rilascio alla FIN.IMM di concessione demaniale marittima con durata di 99 anni , oltre a 5 anni per i lavori .

Dopo numerose sollecitazioni da parte di codesto comitato, il Presidente WWF Sezione Regione Liguria, invia al Ministero dell'Ambiente, richiesta di sospensione del progetto e rifacimento dell'iter autorizzativo, dove veniva evidenziato che l'opera, estremamente sovradimensionata, sarebbe risultata sicuramente impattante sulla prateria di poseidonia adiacente (**allegato n. 8**).

Veniva altresì evidenziato di come il progetto fosse stato approvato in via definitiva poco prima che l'UE approvasse l'elenco dei siti proposti a S.I.C. (sito di interesse comunitario).

Veniva inoltre sottolineato che la detta zona sin dal 1995 rientrava tra quelle che la Regione Liguria aveva proposto come SIC all'UE, sottolineando che l'indirizzo giurisprudenziale della Corte di Giustizia Europea ne imponeva la tutela sin dall'inserimento di tale sito nell'elenco dei proposti SIC da parte degli enti preposti, i quali avrebbero dovuto attuare misure dirette alla loro conservazione.

In conclusione : la Regione non avrebbe potuto procedere all'approvazione del Porto nel giugno 2006, anche se il sito non era ancora stato ufficialmente dichiarato Sito di Interesse Comunitario.

Le opere per la realizzazione del Porto di Ospedaletti sono **iniziate nel settembre 2007.**

Ora, nel dettaglio :

A) SULLE RILEVANTI ANOMALIE NELL'ITER PROCEDURALE DI APPROVAZIONE DEL S.U.A.

Ci si richiama integralmente alle osservazioni rese in atto di appello al Consiglio di Stato (**cit.**) che brevemente si riassumono, in cui vengono rilevate violazioni alla normativa nazionale, regionale e comunitaria relativamente all'approvazione del S.U.A.

In particolare :

- 1. opere a terra esorbitanti rispetto alle esigenze della nautica da diporto**
Le opere a terra che dovrebbero esser funzionali, secondo quanto previsto dal DPR 509/97, alle esigenze della nautica da diporto, in realtà le opere approvate esorbitano di gran lunga le predette esigenze;
- 2. omessa considerazione del parere negativo Sovrintendenza del 27/12/00**
Il dissenso manifestato dalla Soprintendenza con nota 20/12/2000 non poteva esser totalmente disatteso, tamquam non esset, ma doveva esser considerato al fine di impedire l'ammissibilità del progetto preliminare;
- 3. elaborazione di un S.U.A. di iniziativa pubblica da parte di un soggetto privato non legittimato**
L'A.C. ha approvato un S.U.A di iniziativa pubblica elaborato da un soggetto privato non legittimato, la FIN.IM. SRL. Non vi è infatti alcun atto nel quale sia stato conferito incarico alla FIN.IMM e, ad ogni buon conto, la scelta doveva provenire da un procedimento ad evidenza pubblica e non da una trattativa privata . Né la scelta di tale società si può giustificare sulla base della

convenzione 14/09/91 che si limitava a prevedere la disponibilità della FIN. IM. a predisporre un S.U.A in variante ad un precedente progetto da essa spontaneamente elaborato, ossia un Piano Attuativo di Iniziativa Privata.

4. Incompetenza della Regione a valutazione paesistico- ambientale e incongruità motivazione

La valutazione paesistico-ambientale è stata effettuata dalla Regione che ha rilasciato l'autorizzazione di massima, con delibera G.R. 21/06/06 n. 620, senonché tale valutazione è stata delegata alla Province dall'art. 1 L.R. n. 52/94: la Regione era pertanto incompetente.

5. incongruità motivazione della valutazione paesistico- ambientale

La valutazione paesistico-ambientale doveva esser congruamente motivata sotto il profilo dell'idoneo inserimento dell'intervento edilizio nel contesto paesaggistico soggetto a vincolo di tutela, mentre nella fattispecie l'autorizzazione ambientale rilasciata con delibera G.R. 21/06/06 n. 620 è assolutamente priva di motivazione ed istruttoria sul punto.

6. Contraddittorietà pareri Sovrintendenza

Appare poi evidente la contraddittorietà e illogicità della valutazione della Sovrintendenza, la quale, in primis con nota 20/12/2000 , esprimeva dettagliatamente le motivazioni tutte al negativo relative al progetto preliminare per poi in seguito sinteticamente andare ad esprimere parere favorevole a fronte di un'edificazione di gran lunga superiore rispetto a quella del progetto preliminare.

7. Violazione Del Piano Territoriale Della Costa

Nel Piano Territoriale Della Costa , approvato con delibera C.R. 19/12/200 n. 62, nella zona in argomento era previsto un Impianto Nautico Minore, struttura di contenuta dimensione, ben diversa dal Porto Turistico approvato : poteva esser realizzata soltanto una piccola darsena e non un porto con capacità di oltre 400 posti barca.

9. incoerenza tra Accordo di Pianificazione del 19/10/04 e allora vigente P.R.G.

Risulta agli atti che nessuna variante urbanistica venne introdotta da questo Accordo poichè il Comune aveva preteso ed ottenuto lo stralcio di ogni determinazione attinente all'ambito Sp Ab NIMO, sicchè l'incremento volumetrico previsto non era stato approvato e valeva il testo del P.R.G. originario dell'anno 1996.

Inoltre l'errata valutazione della fattispecie ha comportato che non è stata espletata alcuna indagine e che non è stata espressa alcuna motivazione circa i profili urbanistici, ambientali e pianificatori in genere indotti dall'incremento volumetrico di mc. 10.000, inesistenti nel vigente P.R.G..

10. indeterminatezza elaborati progettuali

I dati dimensionali riportati nei vari elaborati risulterebbero insufficienti, contrastanti e non precisi, in punto di volumetria e superfici esterne ed interratae, nonché posti barca.

Uno per tutti si propone il seguente esempio :

Nelle Norme Tecniche di Attuazione - O.T.P. del luglio 2006, pagg. 7-9, i posti barca del Porto Turistico Marina di Baia Verde sono indicati in 331, oltre a 40 per il transito, e quelli della Base Nautica delle Porrine in 56, oltre a 11 per il transito, ma la tabella riepilogativa riporta solo posti in numero di 336, oltre a 51 per il transito (mentre i primi assommano a 387, sicchè il totale è 438).

Analogo discorso va fatto sulle volumetrie.

Ciò conferisce alla progettazione nei suoi dati quantitativi un elemento di incertezza non avendo precisa contezza delle dimensioni dell'intervento di nuova costruzione progettato.

11. Conferenza dei servizi deliberante del giugno 2006 : inammissibilità indeterminatezza decisioni che rimandano a prescrizioni da accertare ex post

Il procedimento regolato dall'art. 14 ter L. n. 241/90 è ispirato ad esigenze di celerità e speditezza, per cui con la riunione deliberante della Conferenza di Servizi esso deve terminare a tutti gli effetti, senza ulteriori pendenze.

Nel caso di specie, dagli atti in esame (verbale riunione della Conferenza di Servizi deliberante del 22/6/06 e delibera della G.R. n. 620/06, risulta l'imposizione di plurime prescrizioni che dovranno essere accertate solo ex post, a procedimento ormai sostanzialmente concluso per quanto riguarda le valutazioni di competenza degli enti e organi preposti.

Si evidenzia, inoltre che il provvedimento finale non è motivato né valuta autonomamente le risultanze della Conferenza ed è stato assunto sulla base di una norma, l'art. 14 quater c. 2 L. n. 241/90, che è stata abrogata dall'art. 11 L. 11/2/05 n. 15.

12. mancata analisi enorme incremento capacità turistico-ricettiva

Secondo l'art. 18 bis L.R. n. 11/82 i Comuni devono dettare la disciplina urbanistico-edilizia delle strutture ricettive che, fondandosi su una preventiva analisi della capacità ricettiva complessiva del Comune, alla luce sia dell'esistente dotazione sia dei prevedibili fabbisogni futuri, contiene in ogni caso la specifica ripartizione percentuale della suddetta capacità ricettiva fra le diverse categorie di strutture, con l'individuazione delle singole quote da destinare ai vari tipi di aziende che costituiscono la ricettività alberghiera e quella all'aria aperta.

Nella fattispecie, a pag. 30 delle N.T.A. - O.T.P. del luglio 2006, si evidenzia un enorme incremento della ricettività da n. 1.138 posti letto (compresi quelli previsti nel 1996) a n. 2.400 posti letto, con un aumento di cubatura da mc. 33.800 a mc. 102.499.

Tale diversa pianificazione avrebbe dovuto essere preceduta da un'accurata analisi della capacità ricettiva comunale esistente e in previsione ciò non risulta essere stato fatto.

Ugualmente occorre valutare ed accertare i fabbisogni distintamente per categorie, ma anche sotto questo profilo nulla risulta.

Risultano, invece, l'introduzione di cospicue superfici di case per vacanze (1.100 posti letto) e per R.T.A. (800 posti letto), a fronte di un congelamento dell'albergo tradizionale (da 450 a 500 posti letto), evidenziandosi così un forte squilibrio,

irrazionale e non giustificato.

Anche perchè, è notorio, che proprio tale tipo di struttura si presta ad abusi tesi a trasformarle surretiziamente in utilizzi residenziali (con formule giuridiche tra le più fantasiose).

Si evidenzia, peraltro, che già nel dicembre 2006 era emerso che la società FIN.IM. srl aveva cominciato a commercializzare – per il tramite della SAGOR SRL – “la vendita di appartamenti presso il porto turistico di Baia Verde (v. articolo “*Baia Verde, altro cemento sospetto, il Sindaco Crespi denuncia sul mercato seconde case*” da Il Secolo XIX del 30/12/06 – **allegato 9**)

13. Illiceità affidamento diretto al concessionario privato delle esecuzione di opere pubbliche sopra soglia comunitaria

Lo S.U.A. approvato prevede l'esecuzione diretta, a scomputo, da parte della Soc. FIN.IM. di opere pubbliche dal costo molto rilevante e certamente sopra la soglia comunitaria; le stesse possono essere eseguite da un soggetto attuatore di uno S.U.A., ma non direttamente come previsto, ma a seguito di procedura di evidenza pubblica per la scelta dell'appaltatore.

14. Violazione dei principi comunitari in tema di gare ad evidenza pubblica, imparzialità, trasparenza, non discriminazione, concorrenza, par condicio e pubblicità nella concessione di bene demaniale marittimo

E' orientamento giurisprudenziale costante che alla concessione di beni pubblici devono essere estesi i principi comunitari in tema di obbligo di gara valevoli per la concessione di servizi (T.A.R. Liguria Sez. I 8/2/06 n. 102; Sez. I 16/3/06 n. 225; Sez. I 26/4/06 n. 406), trattandosi di attribuzione di beni di proprietà dell'Amministrazione Statale connessi con attività economiche esercitate dai privati, i quali operano sul mercato e traggono dalla concessione un'occasione di guadagno.

Nella fattispecie non risulta che sia stata espletata dall'Amministrazione una gara concorrenziale tra più soggetti interessati ad ottenere la concessione del bene demaniale marittimo, essendosi nella sostanza agito con affidamento a trattativa privata alla Soc. FIN.IM. dell'estesissimo compendio immobiliare e acqueo di proprietà pubblica.

Inoltre, in questo contesto avrebbe dovuto essere assicurata un'idonea pubblicità preventiva della procedura di gara, requisito che non si può ritenere assolutamente soddisfatto dalla mera pubblicazione prevista dall'art. 4 D.P.R. n. 509/97, inidonea a rendere noto ai soggetti terzi interessati l'opportunità di ottenere la concessione del demanio marittimo.

15. violazione normativa su V.I.A.

Il parere positivo di compatibilità ambientale ai fini della V.I.A. regionale era stato reso con delibera G.R. 23/12/04 n. 1643 sul progetto preliminare ; tuttavia il progetto definitivo per le opere a mare è strutturalmente differente rispetto a quanto previsto nel preliminare : sarebbe quindi stato necessario effettuare una nuova V.I.A. prima della riunione deliberante della C.d.S., procedura che non è stata effettuata.

Vi sono poi innumerevoli violazioni nel procedimento della VIA che sinteticamente si elencano :

I) violazione degli artt. 1 e 2 e degli allegati 2 e 3 L.R. 30/12/98 n.38

Il progetto esaminato dalla Regione ai fini della V.I.A. rientra in varie previsioni degli allegati 2 e 3 L.R. n. 38/98.

Pertanto, essendo la V.I.A. richiesta per una pluralità di opere, lo S.I.A. doveva riguardarle tutte, nessuna esclusa (ex art. 1 c. 2 L.R. n. 38/98), e queste dovevano essere valutate unitariamente nel loro complesso.

Da quanto risulta dalle delibere della G.R. nn. 1643/04 e 1327/06 non sembra che l'Amministrazione Regionale si sia contenuta in questo senso, perchè sono state esaminate solo alcune problematiche settoriali e non si è avuta una visione globale dell'intero intervento trasformativo; ad esempio, nulla si è considerato in termini di impatto ambientale in funzione della massiccia edificazione prevista a terra, pari nella versione del progetto definitivo a circa mc. 100.000.

Ne deriva la violazione degli artt. 1 e 2 e degli allegati 2 e 3 L.R. n. 38/98 e l'eccesso di potere per illogicità, errore sui presupposti, travisamento, difetto di istruttoria e di motivazione, dato che, quando in un'ipotesi di trasformazione del territorio più opere sono assoggettate a V.I.A., lo Studio e la valutazione devono riguardarle tutte, nell'ambito di una disamina funzionalmente unitaria e contestuale.

II) violazione dell'art. 13 L.R. 30/12/98 n. 38; eccesso di potere per illogicità ed errore sui presupposti.

Stabilisce l'art. 13 L.R. n. 38/98 che l'istruttoria sullo S.I.A. condotta dalla Regione tramite il responsabile del procedimento può comportare, ex c. 6, l'assunzione di un atto interlocutorio da parte della G.R. sulla base delle indicazioni e delle prescrizioni contenute nel parere espresso dal Comitato Tecnico di cui all'art. 12; dopo di che, acquisita la documentazione richiesta, da tale organo deve essere emanata la decisione definitiva sulla V.I.A. (c. 9).

Una lettura organica di queste norme richiede che, se vi sono elementi negativi nello S.I.A., questi possono formare oggetto dell'atto interlocutorio inteso a porvi rimedio, con rinnovazione o integrazione dello stesso.

Ma, se anche dopo questa fase permangono elementi di negatività che danno luogo a conseguenti valutazioni, si deve e si può esprimere solo un parere negativo di rigetto; non si possono invece sanare ulteriori difetti e proposte non condivisibili esprimendo un parere favorevole con prescrizioni, tanto più del tenore di quelle imposte nella delibera della G.R. n. 1643/04 per quanto afferisce la presente fattispecie; ed anche la delibera dello stesso organo n. 1327/06 è illegittima sotto questo profilo, dato che pronuncia positivamente la compatibilità ambientale con un tale numero di incidenti prescrizioni che si sarebbe dovuto disporre il rigetto della V.I.A. o quantomeno una sua rielaborazione funditus.

III) violazione degli artt. 1 L.R. 30/12/98 n. 38 e 5 D.P.R. 8/9/97 n. 357;

In prossimità della zona interessata dagli interventi in oggetto esiste una prateria di Poseidonia Oceanica (sito IT1316274, sub sito C) ricompresa nell'ambito dei SIC di cui al D.M. 3/4/2000 (recante "l'elenco dei siti d'importanza comunitaria e delle

zone a protezione speciale, individuati ai sensi delle direttive comunitarie 92/43/CEE e 74/409/CEE”) e coinvolta dalla previsione della diga foranea.

Per tale ragione con delibera della G.R. 19/12/2000 n. 1407, emessa nell’ambito del procedimento ex D.P.R. n. 509/97 nella fase di disamina del progetto preliminare, era stato imposto che tutte le relative problematiche dovessero essere affrontate in sede di procedimento di V.I.A. sul progetto definitivo nel contesto della quale si doveva effettuare anche la verifica di incidenza, come previsto dall’art. 5 c. 4 D.P.R. n. 357/97.

Ciò d’altronde corrisponde alle finalità, correlate, che hanno la V.I.A. e la verifica di incidenza, intese ambedue a valutare anche la fauna e la flora.

Poichè nella delibera G.R. 23/12/04 N. 1643 concernente “procedura di V.I.A. relativa porto Baiaverde e successivi atti non risulta alcunchè in merito, si deducono i vizi rubricati, sottolineandosi che un’eventuale valutazione di segno opposto sarebbe dovuta provenire dalla G.R. con una esaustiva e congrua motivazione in tal senso.

IV) violazione degli artt. 1, 2 e 13 L.R. 30/12/98 n. 38, 16 L. 11/2/94 n. 109, 1, 5 e 6 D.P.R. 2/12/97 n. 509

Da una disamina degli artt. 1, 5 e 6 D.P.R. n. 509/97 si evince che il progetto definitivo deve consistere, anche per il richiamo all’art. 16 L. n. 109/94, in un mero sviluppo del progetto preliminare al quale è correlato.

Nella fattispecie il progetto definitivo prevede uno stravolgimento di quello iniziale, perchè è stata progettata una ben più massiccia edificazione.

Tenuto conto del nesso di funzionalità della V.I.A. rispetto al procedimento di cui al D.P.R. n. 509/97 nella sua seconda fase, la Regione non avrebbe potuto pronunciarsi e si sarebbe dovuta limitare a prendere atto della necessità di rivedere il progetto definitivo, in modo da renderlo congruente con quello preliminare.

V) violazione dell’art. 1 L.R. 30/12/98 n. 38

Secondo l’art. 1 L.R. n. 38/98 la V.I.A. “considera preventivamente gli effetti diretti, indiretti e dovuti all’azione cumulativa di progetti, opere, impianti pubblici o privati” (c. 2) nel contesto della tutela, singolarmente e nelle loro interazioni, di vari elementi quali: l’uomo, la fauna e la flora, il suolo, l’acqua, l’aria, il clima ed il paesaggio, i beni materiali ed il patrimonio culturale e ambientale (c. 1 lett. a).

Al riguardo la giurisprudenza ha affermato che occorre effettuare una valutazione di accettabilità delle alterazioni che si intendono arrecare all’ambiente, in correlazione ad un giudizio comparativo che tenga conto della necessità di salvaguardare preminenti valori ambientali e dell’interesse sotteso all’esecuzione dell’opera (T.A.R. Abruzzo - L’Aquila 25/10/02 n. 540; T.A.R. Lazio Sez. I 31/5/04 n. 5117).

Ne deriva che l’analisi V.I.A. non può essere settoriale e cioè riferita partitamente a singoli profili, ma deve risolversi in una valutazione finale che consideri unitariamente tutti i profili rilevanti, in rapporto a tutti gli elementi legislativamente definiti.

Occorre cioè una motivazione rapportata all’intervento nel suo complesso, identificativa di tutte le alterazioni che si intendono apportare all’ambiente al fine di stabilire se le stesse sono accettabili o meno, rapportata alla comparazione di cui si è detto (anch’essa oggetto di analitica motivazione).

Ove questa difettasse, ove difettasse in altri termini questo momento riassuntivo e

fondamentale, sussisterebbero la violazione dell'art. 1 L.R. n. 38/98 ed il vizio di eccesso di potere per difetto di istruttoria e di motivazione.

Ciò premesso, si possono già da ora evidenziare palesi elementi di illogicità manifesta, travisamento e contraddittorietà.

Infatti non si comprende come si possa ragionare in termini di compatibilità con l'ambiente e di sua salvaguardia se si assente un'intensiva edificazione sull'area de qua, comportante una nuova volumetria di ben mc. 100.000, oltre a numerose altre opere edilizie.

Inoltre il P.T.C. della Costa, contrariamente a quanto asserito dalla Regione, non è conforme al progetto valutato positivamente in sede di V.I.A., posto che esso prevede ivi un Impianto Nautico Minore (IN1) e non un Porto Turistico (la cui sigla è PT) di centinaia di posti barca.

B) SULLA ACCETTAZIONE DI FIDEJUSSIONE A GARANZIA DELL'ESECUZIONE DELLE OPERE DI URBANIZZAZIONE RILASCIATA DA SOCIETÀ FINANZIARIA DI NON PRIMARIA RILEVANZA, DI POI FALLITA, E PER DURANTE MANCANZA DELLE GARANZIE FIDEIUSSORIE PER LE OPERE DI URBANIZZAZIONE;

L'art.10 della convenzione stipulata tra il Comune di Ospedaletti e la società FIN.IM.(rep.n.799 del 08.02.2007 allegato n.10) stabilisce semplicemente che "..l'impresa di assicurazione venga scelta dal soggetto attuatore e che sia autorizzata all'esercizio ramo cauzioni."

Molto superficialmente nella convenzione vengono omessi presupposti essenziali unanimemente richiesti ai fini fidejussori quali ad esempio, che la società chiamata a garantire debba essere di primaria importanza e che la garanzia debba essere preferibilmente bancaria o assicurativa .

Nel caso di specie è stata proposta e prontamente accettata dall'amministrazione una fidejussione garantita da una società finanziaria sconosciuta, fallita poco dopo.

Si evidenzia infine che ad oggi, a quanto è dato sapere agli esponenti, perdura la mancanza delle garanzie fideiussorie per le opere di urbanizzazione.

C) SULLA MESSA IN SICUREZZA DELLA DISCARICA RIO PORRINE

In data 27/10/10 veniva presentata interpellanza da parte della minoranza consiliare (vedi allegato n.11) dove emergeva che l'abbancamento effettuato nella discarica delle Porrine, effettuato in misura ben superiore a quanto inizialmente concordato nel progetto, ha prodotto un considerevole schiacciamento del tubo sotterraneo nel quale scorre il Rio Porrine.

Nella predetta si sosteneva che, per contenere lo schiacciamento, sono stati realizzati dei lavori di rinforzo strutturale mediante inserimento di profilati metallici all'interno del tubo di cui sopra e che tale abbancamento rappresenta una notevole fonte di preoccupazione perché il tubo sotterraneo, schiacciato e parzialmente ostruito dalle opere poste a rinforzo all'interno dello stesso, potrebbe ostruirsi in seguito a fenomeni alluvionali, con conseguente serio rischio di collasso strutturale ed esondazione del rio.

Ancora, la minoranza nella citata interpellanza chiedeva al Sindaco le motivazioni per le quali era stato concesso alla FIN.IM. di versare maggior materiale derivante dal cantiere di Baiaverde rispetto a quanto inizialmente previsto, richiedendo, altresì, all'amministrazione comunale di

monitorare il pericoloso fenomeno traslativo in atto, nonché i tempi di realizzazione per la messa in sicurezza del torrente.

A tutt'oggi – a quanto è dato sapere - l'unico provvedimento attuato è stato l'apposizione di un cartello che intima il divieto di transito per rischio esondazione in presenza di allerta meteo 2 (v. fotogramma allegato n. 12), circostanza che fa supporre vi sia un elevato rischio di smottamenti del materiale ivi sversato.

Si vuole ancora evidenziare che il concessionario ha scomputato l'abbancamento effettuato dagli oneri di urbanizzazione dovuti, nulla corrispondendo a titolo di oneri di discarica, anzi presumibilmente scaricando materiale in eccesso a discapito della condotta dello scolmatore.

D) SULLA TEMPISTICA CIRCA L'APPROVAZIONE DELL'OPERA DEFINITIVA, AVVENUTA POCHI GIORNI PRIMA CHE LA UE DICHIARASSE L'AREA SITO DI INTERESSE COMUNITARIO PER LA PRESENZA DI PRATERIA DI POSEIDONIA : VIOLAZIONE DELLA NORMATIVA COMUNITARIA

Giova a tal proposito portare all'attenzione che, dopo anni di stasi, il Consiglio Comunale di Ospedaletti, il 15 giugno 2006 con le delibere n. 46 e 47/2006, invertiva il proprio precedente orientamento in merito al porto e villaggio turistico, e la settimana successiva, in Conferenza dei Servizi veniva approvato il progetto definitivo.

Va inoltre rilevato, come sopra esposto, che con la riunione deliberante della C.d.S. il procedimento avrebbe dovuto essere perfezionato, mentre andava a risultare l'imposizione di plurime prescrizioni, che anziché essere accertate ex ante venivano demandate a valutazioni successive.

Si vuole rimarcare come la conferenza dei servizi fu indetta poco prima che il luogo fosse dichiarato dalla UE sito di interesse comunitario. Di tal ché venivano ad imporsi normative di salvaguardia tali da impedire la realizzazione del porto. In ogni caso, l'inserimento dell'area sin dal 1995, tra i siti proposti a SIC imponeva di seguire regole di salvaguardia anche prima della dichiarazione ufficiale da parte dell'UE (v. lettera presidente wwf Liguria allegato cit. n.8).

Da quanto esposto parrebbe ci sia stata una sorta di spasmodica volontà dei principali Enti coinvolti, Regione Liguria e Comune di Ospedaletti, al fine di addivenire all'approvazione, a qualunque costo del progetto definitivo, prima della dichiarazione ufficiale della zona a S.I.C.,

In particolare:

- desta perplessità il comportamento contraddittorio ed illogico dell'Amministrazione comunale di Ospedaletti che nel 2004 deliberava di voler rivedere completamente il progetto, ritenuto sovradimensionato, e di poi rivedere completamente il proprio orientamento nel giugno 2006, approvando un progetto sostanzialmente analogo al preliminare per impatto ambientale, se non addirittura maggiore;

- desta perplessità che il parere totalmente negativo, analiticamente motivato, espresso dalla Sovrintendenza nel 2000 non sia stato in alcun modo preso in considerazione, ma anzi nel 2006 in c.d.s. la Sovrintendenza esprima un apodittico assenso, senza che l'impatto dell'opera fosse variato;

- desta perplessità che la procedura di V.I.A. sia stata fatta solo su aspetti singoli e solo sul progetto

preliminare e non su quello definitivo che cambiava profondamente le opere a mare:

- desta inquietudine l'inversione di rotta del Comune nel giugno 2006 e l'approvazione del progetto definitivo in c.d.s. deliberante proprio 20 giorni prima che la zona venisse dichiarata S.I.C., demandando a valutazioni successive della Regione le necessarie valutazioni, che, a parere dello scrivente, avrebbero dovuto esser fatte preventivamente prima dell'approvazione in C.d.S.;

- desta stupore che non sia stata espletata dall'Amministrazione una gara concorrenziale tra più soggetti interessati ad ottenere la concessione del bene demaniale marittimo, essendosi nella sostanza agito con affidamento a trattativa privata alla Soc. FIN.IM. dell'estesissimo compendio immobiliare e acqueo di proprietà pubblica;

- desta incredulità che lo S.U.A. approvato preveda da parte della FIN.IM l'esecuzione diretta a scomputo di opere pubbliche dal costo molto rilevante e certamente sopra la soglia comunitaria, procedimento che invece avrebbe dovuto essere attuato a seguito di procedura di evidenza pubblica per la scelta dell'appaltatore.

E) SULL'ASSERITA UTILITÀ PUBBLICA DELLE OPERE DA REALIZZARSI A SCOMPUTO DEGLI ONERI DI URBANIZZAZIONE E SULLA LORO QUANTIFICAZIONE

i vari interventi previsti dal S.U.A. per *“l'attuazione dello Strumento Attuativo di iniziativa del Comune di Ospedaletti per la “riqualificazione urbana, paesistica ed ambientali della'rea ex discarica Cogefar, delle aree ex sedime ferroviario e delle aree funzionalmente connesse, comprendente il Progetto Definitivo del Porto Turistico e marina di Baiaverde”* sono stati suddivisi nei seguenti Ambiti di Intervento Organico (A.I.O.):

- **A.I.O. 1** : Porto Turistico - Parco E Marina Di Baia Verde - accesso e viabilità levante;
- **A.I.O. 2** : Rio Colmo – rilevato – accesso e viabilità Ponente;
- **A.I.O. 3** : rilevato di Ponente – FS, viabilità pedonale , ciclabile, carrabile d'emergenza;
- **A.I.O. 4** : zona termini Ponente;
- **A.I.O. 5** : rilevato depuratore;
- **A.I.O. 6** : rilevato centrale;
- **A.I.O. 9** : Rio Porrine – strada Termini ;

Con Convenzione Urbanistica Attuativa, rep. 799/2007 del 08/02/2007, firmata tra Comune di Ospedaletti e il Concessionario FIN.IM. SRL (vedi cit.allegato n.10), sono stati definiti gli impegni per il Soggetto Attuatore dell'AIO 1 .

In particolare, **all'art. 5** , denominato **“scomputo del costo delle opere di urbanizzazione dalla quota del contributo di costruzione”**, al **comma 1** è normato che *“dalla quota di contributo relativa all'incidenza delle opere di urbanizzazione..é scomputato ..il costo delle opere di urbanizzazione che il Soggetto Attuatore si è impegnato a realizzare di cui al successivo art. 15”* . e al c. 2 è normato che il *“costo delle opere di cui al precedente comma è stato verificato sulla base del progetto esecutivo delle opere stesse a cura e spese del Soggetto Attuatore”* .

All'art. 15, denominato **“opere di urbanizzazione primaria e secondaria a carico dell'A.I.O. n. 1”**, viene affermato che sono a carico dell'AIO n.1 le seguenti opere di urbanizzazione (da portare a scomputo dal predetto contributo di costruzione) :

- a) realizzazione di parco urbano di 3259 mq , escluse attrezzature sportive e commerciali poste al suo interno, in regime di gestione privata in favore del soggetto attuatore;
- b) realizzazione di elisuperficie di 907 mq, in regime di gestione privata in favore del soggetto attuatore;
- c) realizzazione di passeggiata e percorsi pedonali all'interno AIO 1;
- d) realizzazione di parcheggi per mq 1500 e relativa viabilità accesso all'interno AIO 1, in regime di gestione privata in favore del soggetto attuatore;
- e) realizzazione degli impianti e reti per l'urbanizzazione primaria all'interno dell'A.I.O. n.1 e per l'allacciamento ai servizi pubblici;
- f) realizzazione della viabilità e rotatoria allacciamento dell'AIO n. 1 alla via XX Settembre e della porzione di passeggiata pubblica ciclo pedonale , carrabile d'emergenza compresa tra i limiti AIO n. 5 e AIO 6;
- g) realizzazione delle opere di sistemazione della passeggiata pubblica ciclo pedonale nell'AIO 3;
- h) realizzazione degli scavi , strada di accesso , opere civili strutturali , allaccio condotte di adduzione e scarico a mare relativi al nuovo depuratore previsto nell'aio 5 e realizzazione del corrispondente tratto di pista ciclopeditone
- i) realizzazione opere per riassetto idraulico e messa in sicurezza tratto terminale Rio Porrine compreso nell'AIO 5;
- j) realizzazione punto di informazione turistica/vigilanza urbana nell'AIO 5;
- k) realizzazione nella misura del 70% di strada di accesso al porto a ponente;
- l) messa in sicurezza Rio Colmo nel tratto terminale compreso nell'AIO n.1;
- m) sistemazione passeggiata pubblica ciclo pedonale, rotatoria e belvedere previsti nell'AIO 2;
- n) realizzazione parcheggi pubblici e relativa viabilità accesso per 675 mq nell'AIO 6 ;
- o) realizzazione nella misura del 90%, del risanamento idrogeologico della ex discarica comunale Rio Porrine , riassetto idraulico dello stesso corso d'acqua e nell'abbancamento dei materiali di scavo provenienti dagli interventi che i soggetti attuatori negli ambiti 1-2-3-4-5-6;
- p) realizzazione di belvedere pubblici per 2043 mq nell'AIO 1.

Successivamente, con convenzione trilaterale tra Comune, Area 24 spa e FIN.IM. del 08/05/07 (vedi allegato n.13), vennero definiti i rapporti relativi agli interventi indicati nell'Accordo di Pianificazione di iniziativa regionale del 19/10/04, in attuazione del P.R.U.S.S.T. del Ponente Ligure, e correlati alle opere di cui allo S.U.A. "Rarco e Marina di Baiaverde" da realizzarsi da parte del soggetto attuatore A.I.O. n. 1, la FIN.IM. SRL.

Da quanto sopra esposto a parere degli esponenti la maggior parte delle opere portate a scomputo degli oneri di urbanizzazione pare siano a vantaggio esclusivo del porto e del relativo villaggio turistico (circostanza che già codesto comitato aveva evidenziato nel 2003 con osservazioni qui allegate al n.12), si pensi ad es, alla viabilità di accesso; ai parcheggi pubblici in regime di gestione privata in favore del soggetto attuatore, i punti di informazione turistica/vigilanza, l'elisuperficie e i percorsi pedonali all'interno del villaggio turistico, la messa in sicurezza dei tratti terminali dei rii che sfociano nell'AIO 1, l'abbancamento dei materiali di risulta

dal cantieri di Baiaverde nella discarica del Rio Porrine : tutti interventi che vanno a vantaggio esclusivo del soggetto attuatore e non della pubblica utilità.

A tal proposito, un consigliere di opposizione nel verbale C.C. 19/07/2010 (allegato n.14) andava ad affermare che *“molte opere sono funzionali al porto , non sono certo opere di urbanizzazione per la città : ad es. le strade di accesso, che portano al porto sia da ponente che da levante, chiaramente si sarebbero dovute fare comunque anche senza considerarle opere di urbanizzazione”*

Si vuole ancora rimarcare che con l'operazione dell'abbancamento del materiale di scavo nella discarica del Rio Porrine, il concessionario avrebbe dovuto pagare degli elevati costi di discarica e trasporto, mentre invece andrà a dedurre gli importi dell'abbancamento dagli oneri di urbanizzazione : si è quindi addirittura fatto un incredibile favore al privato permettendogli di risparmiare gli oneri di discarica, anzi portando a scomputo degli oneri di urbanizzazione l'abbancamento del materiale di risulta dal cantiere di Baiaverde alla discarica delle Porrine !!!

Per quanto concerne gli unici interventi di diretta utilità pubblica : la realizzazione della ciclopista e del depuratore, come verrà evidenziato nel punto successivo, risulta che nelle Convenzioni sottoscritte in realtà non vi è l'impegno da parte della FIN.IM. alla realizzazione dell'impianto di depurazione e della ciclopista davanti all'abitato di Ospedaletti (come erroneamente sostenuto dall'A.C.) bensì soltanto alla realizzazione del fabbricato che dovrà contenere il depuratore e per quanto concerne la ciclopista, soltanto lo sbancamento del rilevato ferroviario ed il trasporto in discarica del relativo materiale di risulta.

Ancora sulla quantificazione delle opere di urbanizzazione a scomputo giova riportare il contenuto delle verbalizzazioni avvenute in sede di Consiglio Comunale nel C.C. del 28/03/2011 a pg. 2 (allegato n. 15), un consigliere di minoranza si faceva ad affermare che *“in base ad un parere dell'Ufficio Tecnico Comunale.. non sono stati eseguiti controlli particolari per tutte le opere di urbanizzazione”*.

Sempre dal verbale del 28/03/11 (pg 18) : *“voi non avete appaltato lavori per € 900.00, avete accettato delle opere che lui ha quantificato in 900”*.

Sempre nel predetto verbale a pg. 24 : *“chiediamo che venga fatta la verifica dei costi sostenuti dal soggetto attuatore nell'AIO 6 e anche negli altri AIO ..sulla base dei costi indicati nelle tabelle del CC, che erano più basse, non su quelle dell'ottemperanza che sono improvvisamente aumentate”*.

Nel verbale del CC n. 53 del 05/10/2011 a pg. 3 (allegato n. 15) l' opposizione afferma di aver *“denunciato la mancanza agli atti di qualsiasi relazione tecnica ed analisi dei computi metri sia prima dell'approvazione che in corso d'opera che dimostrano l'assenza di qualsiasi controllo da parte del Comune sulle opere di urbanizzazione”*.

F) SULLA DIFFORMITÀ' TRA CONVENZIONE URBANISTICA ATTUATIVA E QUANTO DELIBERATO DAL CONSIGLIO COMUNALE IN ORDINE ALLA REALIZZAZIONE DELLE CICLOPISTA NELL'AIO 6

La difformità tra quanto sottoscritto nella Convenzione e quanto deliberato dal C.C. in ordine alla realizzazione della ciclopista frontestante all'abitato cittadino veniva rilevata dall' opposizione nel C.C. straordinario del 19/07/2010 su Baiaverde, tenutosi su richiesta della minoranza (vedi pg. 2 del verbale C.C. n. 28 19/07/2010 allegato n. 14 già citato) .

In particolare, si evidenziava che in sede di riunione pubblica l'A.C. aveva affermato che l'esecuzione della pista ciclabile sarebbe stato obbligo della FIN.IMM. , mentre dall'analisi della Convenzione Urbanistica Attuativa ciò non risultava .

Gli impegni convenzionali, in realtà, sarebbero abbastanza approssimativi (si riporta letteralmente dal verbale del precitato C.C. del 19/07/2010 alla pg.3) : “l'impegno che è stato addossato alla FIN.IM. in dichiarazioni pubbliche e in risposta a precedenti interpellanze, in realtà dalle Convenzioni risulta molto più limitato ...L'impegno nella convenzione urbanistica e nella convenzione trilaterale tra Comune, Area 24 e FIN.IM. , è limitato a queste voci : demolizione muri, sbancamento, trasporto in discarica, sistemazione area parcheggi standard e acquisizione aree. Dove si è voluto precisare l'impegno a fare la pista ciclabile lo si è scritto chiaramente..a pg 13 della convenzione urbanistica c'è scritto che si fa (solo) l'abbassamento del rilevato, trasporto in discarica e parcheggi pubblici.... Pubblicamente alla città e ai consiglieri è sempre stato detto che la FIN.IM. avrebbe finito la pista ciclopedonale secondo il progetto originario, poi abbassato di 80 cm. Quindi la responsabilità dev'esser assunta da chi ha portato a buon fine l'accordi programma e dall'amministrazione che ha firmato convenzioni urbanistiche carenti... dobbiamo rilevare che tra le due convenzioni, quella urbanistica e quella trilaterale con Area 24, sul punto passeggiata ci sono cifre discordanti..

A tal punto l'amministrazione Comunale decideva di inviare alla Regione Liguria nota del 15/11/2010 chiedendo l'interpretazione della Convenzione sottoscritta, a suo tempo, dallo stesso Comune !!.

La Regione Liguria con nota prot. 16064 del 04/02/2011 (allegato n.14), in riscontro a nota del Comune di Ospedaletti del 15/11/2010, andava ad affermare quanto segue:“si ritiene che le opere eccedenti quelle indicate all'art. 15 comma 1 lett. F) della Convenzione Attuativa 8/2/07 e nell'allegata scheda tecnica..non possano essere poste a carico della società FIN.IM. in quanto non oggetto di rapporti convenzionali”.

Appare pertanto chiaro che, nonostante il C.C. avesse deliberato nel 2003 e nel 2006 che tra i lavori di urbanizzazione che doveva compiere la FIN.IM. ci fosse anche la ciclopista frontestante all'abitato cittadino, nella convenzione poi sottoscritta alcuna traccia vi è di questo impegno.

E ancora, in un successivo C.C. (v. verbale C.C. n. 9 del 28/03/2011), dallo stessa minoranza si andava ad apprendere che da un parere dell'Ufficio Tecnico Comunale “non sono stati eseguiti controlli particolari per tutte le opere di urbanizzazione” e “tra la documentazione disponibile in Comune..non sono stati rinvenuti i documenti idonei a chiarire esattamente quello che era da fare”; “siamo partiti dal fatto che nel C.C. del 2003.. si prevedeva la realizzazione della ciclopista in AIO6, finita nel voto del 2006..una delle prescrizioni era quella che il soggetto attuatore avrebbe dovuto dare delle fidejussioni assicurative sull'elenco delle opere di urbanizzazione nell'allegato n. 4 al verbale e in questo allegato vengono riportate le stesse opere di urbanizzazione approvate nel luglio 2003..negli atti di ottemperanza e nelle convenzioni sottoscritte queste definizioni non vengono più riportate..anche le cifre corrispondenti alle varie voci sono state variate ...la terra da portare in AIO 9, infatti mentre prima si parlava di 200, 250, 300 mila euro trasportarla in AIO 9, nel computo finale previsto nell'ottemperanza , sono diventati addirittura 630.000 €” .

Il consigliere prosegue affermando “nel C.C. dell'anno scorso quando avevo sostenuto che nelle convenzioni non era prevista la ciclopista , mi è stato risposto che avevo sbagliato a leggere convenzione...forse non sono io ad aver letto la convenzione sbagliata, ma qualcun altro, oppure qualcuno non ha letto la convenzione che è stata approvata... c'è stata da parte vostra una sorta di ammissione di distrazione nell'esame di questa pratica..”

Sempre dal CC del 28/03/2011 (pg 5 allegato 15) “...veniamo a scoprire dall’esame di ulteriori carte , che mancano gli elaborati grafici. Mancano gli atti che sono stati esaminati alla Conferenza dei Servizi e quindi non abbiamo certezze”.

Sempre dal verbale del 28/03/2011 (pg 17-18) il capogruppo dell’opposizione si faceva a rilevare che i costi di trasporto alla discarica del materiale sbancato dal rilevato nell’allegato alla delibera del 2006 erano di € 388.000 , mentre nella convenzione in ottemperanza alle prescrizioni della C.D.S. Deliberante definitiva del 15-22.06.2006 gli stessi costi sono lievitati ad €39.000,00, quindi raddoppiati .

Altro consigliere proseguiva nel medesimo verbale (pg 18) affermando che “..per dimostrare che si manteneva lo stesso importo , si sono raddoppiati i costi dei trasporti”.

Si evidenzia inoltre, che il Sindaco sempre nello stesso C.C. del 28/3/11 dichiarava che il parere espresso dalla Regione Liguria a favore delle tesi della FIN.IM (sull’inesistenza in convenzione dell’obbligo di realizzare la pista ciclabile finita) non era più da considerarsi “attendibile” e sarebbe stato prontamente rimangiato dalla Regione stessa per “gravi motivi” (solo sussurrati in privato ma mai pubblicamente espressi), come riportato nell’interpellanza dell’opposizione del 18/10/2011 (allegato n.16), tuttavia ad oggi nulla è cambiato .

L’unico atto che l’amministrazione è stata in grado di esperire è la delibera G.C. n. 35 del 8/3/2011 con la quale si statuisce “di formulare indirizzo per l’affidamento di incarico di consulenza legale in merito alla ampiezza degli obblighi convenzionali relativi all’ Ambito di Intervento Organico 6 del S.U.A. Parco e Marina di Baia Verde, nonché riguardo alle azioni da intraprendere per l’esatto adempimento ovvero per l’individuazione di eventuali responsabilità”.

A tutt’oggi nulla è dato sapere.

G) SULLA QUANTIFICAZIONE DELLE OPERE DI URBANIZZAZIONE A SCOMPUTO

Anche in questo caso giova riportare il contenuto delle verbalizzazioni avvenute in sede di Consiglio Comunale nel C.C. Del 28/03/2011(doc.15 cit.), dove la minoranza si faceva ad affermare che “in base ad un parere dell’Ufficio Tecnico Comunale non sono stati eseguiti controlli particolari per tutte le opere di urbanizzazione”.

Sempre dal verbale del 28/03/11 (allegato 15 cit.) a pg 18 : “voi non avete appaltato lavori per € 900.00, avete accettato delle opere che lui ha quantificato in 900”.

Sempre nel predetto verbale a pg. 24 : “chiediamo che venga fatta la verifica dei costi sostenuti dal soggetto attuatore nell’AIO 6 e anche negli altri AIO ..sulla base dei costi indicati nelle tabelle del CC, che erano più basse, non su quelle dell’ottemperanza che sono improvvisamente aumentate”.

Nel verbale del CC n. 53 del 05/10/2011 (allegato 16 cit.) l’ opposizione afferma di aver “denunciato la mancanza agli atti di qualsiasi relazione tecnica ed analisi dei computi metri sia prima dell’approvazione che in corso d’opera che dimostrano l’assenza di qualsiasi controllo da parte del Comune sulle opere di urbanizzazione”

In tale contesto veniva anche evidenziata la mancata preventiva verifica tecnica dei capitolati.

H) SULLA PROPOSTA DI NOMINA DI UNA COMMISSIONE DI VIGILANZA CIRCA LA REALIZZAZIONE DEL PORTO E OPERE CONNESSE

La minoranza del C.C. cominciò a chiedere fin dal 21 novembre 2007 (vedi verbale C.C. n. 69/2007 – allegato n. 18) l'istituzione di una commissione consiliare di vigilanza sulla realizzazione del porto e opere connesse che rappresentasse sia la maggioranza che la minoranza. In particolare, dalla minoranza veniva lamentato che la commissione tecnica vigente ha dimostrato nei fatti la totale incapacità di controllare l'operato della FIN.IM. , citando – tra le varie inadempienze del concessionario - alcune *“infrazioni nella realizzazione di lavori non conformi alle autorizzazioni rilasciate alla FIN.IM. che tendevano ad aumentare le quote sul versante di Ospedaletti avanzandolo su quello di Bordighera, infrazioni rilevate da funzionari del Comune di Bordighera.”*

L'opposizione ha continuato a chiedere a più riprese nel susseguirsi dei vari CC l'istituzione di una commissione di vigilanza, richiesta sempre bocciata.

Nell'interpellanza dell'opposizione del 17/10/2011 (allegato n. cit.) si evidenzia in particolare che *“la proposta di costituzione di una speciale Commissione di “garanzia” formulata dalla maggioranza nella seduta consiliare del 28/3/11 è risultata aleatoria e strumentale solo per far abortire le ns. proposte di far deliberare al Consiglio un indirizzo vincolante agli Uffici di procedere ai dovuti accertamenti, in quanto tale proposta non si è mai concretizzata in un documento scritto (che in Consiglio si è affermato già predisposto), contenente i criteri per la nomina ed il funzionamento della suddetta Commissione, i poteri e le sue competenze, né è stata mai convocata alcuna riunione propedeutica alla stesura di tale documento”*.

I) SUL COLLAUDATORE, SUL CONTROLLO DA PARTE DELLA COMMISSIONE REGIONALE SULLE OPERE DEMANIALI, E DEL COMUNE SULLE ALTRE OPERE DI URBANIZZAZIONE

Giova ancora riportare quanto affermato nel Consiglio Comunale del 19/07/2010 (v. all. 14 cit) dalla minoranza che :

*“nella convenzione urbanistica **non c'è un collaudatore in corso d'opera che venga nominato dal Comune, ma c'è un controllo affidato all'ufficio tecnico comunale, mentre invece il collaudo in corso d'opera e finale deve avvenire a cura e spese del soggetto attuatore.. questo è stato un grave errore** perché ci impedisce di nominare un collaudatore che sia di gradimento all'amministrazione... Nella concessione demaniale, invece, si fa riferimento alla cd “Commissione Burlando” che deve esercitare la sorveglianza delle opere che andranno ad essere realizzate nella zona demaniale... **si dovrebbe chiarire se deve occuparsi dell'intera vicenda o soltanto delle opere sul demanio marittimo**, perché la pista ciclopedonale è sull'ex demanio ferroviario e per alcuni pezzi deborda nel demanio marittimo..altrettanto dicasi per il depuratore..ho chiesto come è stata costituita la commissione, ma non risulta esserci un decreto di nomina e un primo atto in cui si dica chi è il Presidente, il Segretario...dai verbali di questa commissione, che si è riunita 5 volte in 3 anni, si nota che le pagine sono abbastanza ripetitive..da oltre un anno il soggetto attuatore ha prodotto documentazione per dimostrare le giornate di fermo cantiere.. a tutt'oggi non si è deciso da parte della commissione quali di questi giorno sono ritenuti ammissibili..*

Nel verbale del C.C. del 28/03/2011 (allegato 15 cit.) a pg 22 :

“Guido Gambin è progettista della NEXT. La Next è detenuta da Santo Crea, padrone della Sagor..quello al quale si telefonava quando..si vendevano gli appartamenti (v. articolo allegato 9 cit.).

E ancora : “Adesso prendiamo atto che c’è l’arch. Guido Gambin che fa il collaudatore in corso d’opera per conto della FIN.IM. nell’interesse del Comune..Può darsi che ci siano dei rapporti di interesse tra Santo Crea e Mannini della FIN.IM...”

...Qui non c’è nessuno che controlla da un punto di vista tecnico..”

A pg. 29-30 il Sindaco andava ad affermare che “sono arrivati dei conteggi alla Commissione Burlando e il Sindaco non ne è a conoscenza ..per i nostri uffici non è materialmente possibile calcolare i dati presentati all’interno della Commissione Burlando”.

L’ opposizione nel merito andava a sostenere che la FIN.IM. Consegnava dei documenti in Comune indirizzati alla Commissione Burlando, domiciliata presso il Comune di Ospedaletti, i quali non venivano protocollati e denunciando che la Commissione non si riuniva da diversi mesi:”...se domani quelle carte che sono in un armadio aperto a tutti, vengono portate via e non c’è un timbro di protocollo, ce ne mettono degli altri dove ci sono altre cifre, andiamo di nuovo a finire sul discorso delle due carte che non combaciano..

L) SULLA QUANTIFICAZIONE DEI LAVORI ESEGUITI

Dal verbale del cc del 19/07/2010 (allegato 14 cit.) :

“al 30/09/2009 la documentazione fornita dall’impresa è molto succinta.. a questa data su 15.000.000 di lavori certificati con S.A.L. dal D.L., le opere di urbanizzazione certificate sono 1.300.000 €. In altri contesti, vedi il Porto di Imperia, la commissione di controllo sta facendo un lavoro molto più dettagliato, chiedendo all’impresa le fatture delle opere eseguite controllando il cantiere e chiedendo conto , con le pezze giustificative alla mano, di quello che è stato pagato e quello che non è stato pagato perché noi qui abbiamo uno stato di avanzamento al 30/09/2009 , ma non sappiamo di questi 15.000.000 quello che è stato pagato e quello che non è stato pagato...”;

Nel verbale del 28/03/2011 a pg. 28 (allegato 15 cit.) la minoranza andava ad affermare che“..il problema di base è che noi non abbiamo mai posto resistenza ai suoi computi che ha presentato. Man mano che lui li presentava, noi li abbiamo accantonati..”

L’assessore all’urbanistica in merito affermava, sempre a pg. 28 del predetto verbale, che “l’idea è quella che quando consegnerà le aree, si farà un contraddittorio” .

Gli esponenti si chiedono come sia possibile controllare i SAL solo a lavori finiti, quando verranno riconsegnate le opere .

L) SUL PUNTUALE RISCONTRO DEI GIORNI DI FERMO CANTIERE E SUL RISPETTO DEL CRONOPROGRAMMA

A tal proposito si riporta letteralmente sempre dal verbale C.C. straordinario del 19/07/2010:

*** giorni di fermo cantiere :**”..al 27/10/09 FIN.IM. chiede una proroga di quasi un anno perché avrebbe accumulato 345 giorni di fermo... FIN.IM. dice di esser in regola nel crono programma perché ha accumulato tutte queste giornate di fermo cantiere.. ci sembra che non sia corretto questo modo di procedere perché se non si dà una risposta sulle proroghe non si è in grado di dire se siamo in ritardo o non lo siamo. Ci viene detto che il Comune ha tempo fino alla fine per dire questi giorni non te li riconosciamo, però se aspettiamo 5 anni per dirgli che metà del tempo non va

bene, manteniamo sempre in regola il soggetto attuatore senza dargli nessun tipo di responsabilità... ”

***tempistica** “non è stata data risposta alla richiesta di sapere se le proroghe richieste sono tutte dovute se le proroghe delle opere a mare si sommano alle proroghe delle opere a terra; non è nemmeno ben chiara la durata di questi lavori, perché nella convenzione urbanistica si parla di 60 mesi (5 anni), mentre nella convenzione relativa alle opere su aree demaniali si parla invece di 1825 giorni lavorativi..dobbiamo chiarire perché nei 5 anni sono compresi i giorni festivi, invece 1825 giorni lavorativi parliamo di 6 anni e mezzo..

Ci si chiede ancora una volta come sia possibile una tale indeterminatezza e un tale laissez-faire al concessionario.

M) SULL' AFFIDAMENTO DIRETTO AL CONCESSIONARIO, DA PARTE DEL COMUNE DI OSPEDALETTI DEI LAVORI DI ULTERIORE ABBASSAMENTO DEL RILEVATO FERROVIARIO

E ancora, si profila un lungo contenzioso tra il Comune di Ospedaletti e la FIN.IMM. ,dato dalla richiesta da parte della FIN.IMM. indirizzata al Comune al fine di ottenere il pagamento di € 327.000 più iva per l'abbassamento del rilevato ferroviario oltre il livello statuito nella convenzione, così come emerge dal CC del 28/03/2011 (allegato 15 cit.).

Detto intervento andava ad interessare il comparto AIO 6 prevedendo un ulteriore abbassamento di 80 cm del rilevato ferroviario non previsto dalla convenzione, intervento richiesto dall' A.C. “ senza una delibera e senza copertura finanziaria”.

L'assessore all'urbanistica nella stessa riunione andava a dichiarare(pg 13 del verbale) che *“la Regione ha consigliato l'abbassamento a 30 cm sopra la strada che portava un costo inferiore delle rampe che dovevano esser accollate ad area 24..secondo noi FIN.IM. ha preso l'impegno in Commissione di fare questo intervento..”*

In tale contesto veniva rilevato dalla opposizione che il C.C. non aveva dato il mandato per l'abbassamento di ulteriori 80 cm di rilevato ferroviario, e per tutta risposta l'amministrazione andava ad affermare che tale modifica era una prescrizione della Regione.

Nel verbale del CC n.53 del 05/10/2011 si apprende poi dalla minoranza (v. pg 4) che l'ulteriore “abbassamento del rilevato, chiamato adeguamento tecnico funzionale, deriva da una conferenza dei servizi del 30/04/2010 nella quale qualche bella mente ha pensato di abbassare di 80 cm senza preoccuparsi a chi toccassero i costi ..in fondo al verbale leggiamo che Mannini Fin.Im. richiama integralmente la lettera di trasmissione delle proprie osservazioni. Abbiamo chiesto nel corso dell'ultimo C.C. copia di questa lettera, ci è stato risposto che non c'è, ce l'ha Regione.. Area 24 puntualizza chi dovrà fare alcuni lavori di adeguamento e finitura..l'arch. Lorenzani (Regione) dice che si prende atto delle differenti posizioni del possibile contenzioso tra le parti rispetto alla finitura, ma che in questa sede di mero adeguamento tecnico non si pronuncia in merito.

Quindi agli atti delle conferenza dei servizi si legge chiaramente che si presume che Mannini abbia detto “chi paga questi lavori”..

La predetta riunione del 30/04/2010 termina a Genova alle ore 10,45.

Lo stesso giorno parte dal Comune un fax, prot. 4367 dove il Comune sostiene *“..viste le risultanze della c.d.s. in data odierna, con la presente codesta società (FIN.IM) è autorizzata a dar corso ai lavori di abbassamento dell'ex rilevato ferroviario fino alla quota di cm 30”.*

Gli esponenti non comprendono come sia possibile, in presenza di un rischio di contenzioso verbalizzato nella c.d.s. del 30/04/2010, che il Comune autorizzi nello stesso giorno l'esecuzione di lavori non previsti dalla convenzione, senza preoccuparsi di precisare chi debba sopportarne le spese

N) SULLA GRAVE INERZIA DELL'A.C. DI OSPEDALETTI A FRONTE DEL BLOCCO DEI LAVORI DEL PORTO PERPETRATOSI PER QUASI 2 ANNI E ALLA MANCATA ESECUZIONE DELLE OPERE DI URBANIZZAZIONE

A fine settembre 2011 si è appreso che l'appaltatore, l'Impresa Rosso, in data 27/07/11 ha dichiarato la risoluzione del contratto di appalto sottoscritto per la realizzazione delle opere per mancati pagamenti.

Il concessionario committente FIN.IM., a sua volta, ha dichiarato arbitraria la presa di posizione dell'appaltatore, diffidandolo ad adempiere agli obblighi previsti nel contratto di appalto.

Si profila quindi un lungo contenzioso tra FIN.IM. e Impresa Rosso, la prima appaltante e la seconda appaltatrice nonché socia al 49% della FIN.IM.

Nonostante l'evidente blocco dei lavori nel porto da quasi 2 anni e il contenzioso tra le 2 società, l'A.C. continua incredibilmente a non prendere iniziative concrete.

Come risulta da interpellanza del 18/10/11 (v allegato n. 17 cit.), l'opposizione ha nuovamente denunciato l'incredibile e grave situazione in cui versa da oltre 2 anni il fronte mare del centro di Ospedaletti, a causa della mancata prosecuzione dei lavori di realizzazione della pista ciclopedonale nel tratto prospiciente il centro cittadino e, più in generale, delle opere di urbanizzazione relative al porto di Baia Verde .

L'interpellanza afferma poi che *“appare evidente la volontà del Sindaco e della sua maggioranza di temporeggiare all'infinito nella speranza di qualche miracolo che tolga loro le castagne dal fuoco e copra ogni responsabilità di tale pasticcio amministrativo che tanti danni sta procurando alla ns. città, sia d'immagine che economici”* .

Dal verbale del CC n. 55 del 03/11/11 (allegato n. 19) si apprende nuovamente che nulla è stato concretamente fatto per porre rimedio alla situazione di stallo:

- per la fidejussione è stato attivato un procedimento, poi fermato dall'A.C. e non più ripreso;
- per le discordanze tra convenzione e delibere, nessuna indagine interna è stata fatta per comprendere chi ha cambiato le carte, né effettuata alcuna autotutela;
- che l'ulteriore abbassamento del rilevato ferroviario è stato mascherato come adeguamento tecnico perché altrimenti si sarebbe dovuta riaprire la c.d.s., ma adeguamento tecnico non è in quanto è una variante vera e propria .

Orbene, dopo tanti anni di proclami, l'unico risultato raggiunto è quello di aver devastato Ospedaletti con cantieri che rischiano di rimanere delle incompiute ancora per decenni , considerato il profilarsi di lunghi contenziosi dall'esito incerto : il fronte mare in centro e a ponente sono ridotti ad un cumulo di macerie, triste spettacolo per residenti e non e grave nocumento per l'economia locale.

Nel futuro si profila il serio rischio di un lungo stallo, a fronte del quale il concessionario potrebbe chiedere il cambio della destinazione da r.t.a. a residenziale, che gli Enti preposti, probabilmente per evitare un'incompiuta, solitamente concedono.

Comunque vada, sia che rimanga un'incompiuta, sia che venga trasformato a residenziale, la devastazione della zona è stata perfettamente compiuta, senza alcun vantaggio per la collettività, ma anzi con danni irreparabili al paesaggio e all'ambiente, nonché all'economia della cittadina.

Si evidenzia che il vero business dell'operazione consista nella costruzione su terreno demaniale di immobili per quasi 100.000 mc tra hotel da mille posti letto e 3 palazzoni destinati a R.T.A., oltre a centri commerciali; come noto, infatti, il porto è un pretesto per poter edificare a pochi metri dal mare grazie al DPR 509/97, la c.d. Legge Burlando, in deroga alle norme urbanistiche generali.

Noi, come comitato avevamo ben previsto nessuna creazione di posti di lavoro nè per residenti nè per altri (se non per le maestranze, solitamente provenienti da altre regioni, che hanno trovato temporanea occupazione per la realizzazione delle opere), ma solo altri palazzi sul mare da adibire a seconde case, dove prima c'era un'oasi verde, così come avevamo anche previsto il devastante impatto ambientale che l'opera avrebbe avuto sulla spiaggia di sabbia che si estendeva dalla Baiaverde al Giunchetto : in pochi anni, con la realizzazione dei moli del porto, è stata distrutta una delle più belle spiagge del Ponente Ligure (vedasi foto di com'era e di com'è ora scattate nello stesso punto). Era chiaro che le correnti sarebbero cambiate e le mareggiate non avrebbero più trovato sfogo su tutta la baia, ma solo sulla spiaggia di sabbia; oggi la spiaggia è praticamente sparita.

E' un copione che era già scritto chiaro e denunciato fin dal 2003, in quanto è la storia di rapina del territorio che si ripete da decenni nella nostra regione e che – ripetiamo – con la c.d. Legge Burlando ha trovato nuovo terreno fertile a ridosso dei realizzandi porti turistici.

Ci chiediamo come mai, nonostante tutti i vizi di nullità e annullabilità dell'iter evidenziati a Regione e Comune prima dell'approvazione definitiva, il progetto sia stato approvato lo stesso.

Ci chiediamo perché le Autorità, che dovrebbero vigilare sulla corretta gestione del territorio e sull'ambiente, come la Regione, abbiano in ogni modo avvantaggiato l'approvazione dell'opera con l'approvazione della VIA e le autorizzazioni paesistiche, in evidente spregio al parere della Sovrintendenza del 2000 e alla normativa regionale, nazionale e comunitaria.

Ci chiediamo come sia possibile che l'A.C., che aveva vinto le elezioni promettendo di ridimensionare notevolmente il porto e di lasciare il resto dell'area verde, abbia potuto cambiare così radicalmente il proprio convincimento, senza aver fornito alla cittadinanza adeguate spiegazioni.

Ci chiediamo come mai vi sia stata un'accelerazione per l'approvazione del progetto a metà giugno 2006, dopo anni di stasi, a poco meno di un mese dalla dichiarazione da parte dell'UE della zona a S.I.C.

Ci chiediamo come l'A.C. abbia potuto considerare oneri di urbanizzazione a scomputo opere che in realtà vanno a vantaggio solo del porto e del villaggio turistico privato.

Ci chiediamo altresì come sia stato possibile firmare la convenzione del SUA e i relativi allegati senza aver prima svolto un accurato controllo del contenuto, che presenta evidenti difformità rispetto a quanto deliberato dal CC per quanto concerne ciclopista nell'AIO 6 e sistemazione discarica delle Porrine nell'AIO 9.

Ci chiediamo come possa il Comune aver accettato una fidejussione, a garanzia dell'esecuzione delle opere di urbanizzazione, da società finanziaria di non primaria importanza, anziché da assicurazione o banca di primaria importanza come usualmente richiesto, priva di clausole espressamente richieste nella convenzione, senza quietanza.

Ci chiediamo come sia possibile che l'A.C. abbia ordinato l'ulteriore abbassamento del rilevato ferroviario senza chiedere per iscritto chi ne avrebbe sopportato i costi.

Ci chiediamo come sia possibile che sia stato sversato materiale in eccesso nella discarica delle Porrine, con conseguente schiacciamento dello scolmatore del Rio Porrine e relativo rischio di esondazione.

Ci chiediamo come sia possibile l'assenza di adeguato controllo sulle opere eseguite e contabilizzate dal concessionario.

Ci chiediamo come sia possibile che l'A.C. non abbia ancora intrapreso alcuna azione concreta per contestare al concessionario il fermo dei lavori del porto, che si protrae di fatto da quasi 2 anni.

Tutto quanto sopra premesso, si demanda alle valutazioni delle SS.LL. se i fatti esposti possono integrare illeciti di natura penale, erariale, nonché grave rischio per la sicurezza e l'economia del Comune di Ospedaletti.

PER IL COMITATO CIVICO BIAVERDE