ULARIO
nte - 14

DEC/VIA/5780



# Il Ministro dell'Ambiente

**DI CONCERTO CON IL**

**MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

**VISTO** l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

**VISTO** il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

**VISTO** il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTO** che in data 22 ottobre 1999, con Decreto n. 4069, il Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, ha espresso giudizio interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla variante del Piano Regolatore Portuale del Porto di Imperia;

**VISTA** la nuova domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di variante al Piano Regolatore Portuale del Porto di Imperia da realizzarsi in Comune di Imperia (IM), presentata dalla Capitaneria del Porto di Imperia con sede in Via Scarincio, 17 Imperia, in data 19 luglio 2000;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Capitaneria di Porto di Imperia in data 4 settembre 2000;

**VISTA** la nota n. 1060 della Regione Liguria del 29 settembre 2000, pervenuta il 16 ottobre 2000, con cui si esprime un parere positivo con prescrizioni;

**VISTA** la nota n. ST/408/22914 del Ministero per i beni e le attività culturali del 23 ottobre 2000, pervenuta in data 31 ottobre 2000, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

**VISTO** il parere n.381 formulato in data 11 ottobre 2000 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Capitaneria del Porto di Imperia;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante la modificazione dell'assetto dell'area compresa tra il torrente Impero ed il bacino di S. Lazzaro, l'eliminazione della darsena e del

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

piazzale per la cantieristica, l'integrazione per l'inserimento paesaggistico ed ambientale di tale area ed il recupero ad arenile della linea di battigia;

**considerato che:**

per quanto riguarda i profili progettuali, in sede di revisione di P.R.P. sono state adottate le seguenti modifiche:

porto Maurizio:

- al fine di facilitare il movimento delle imbarcazioni e il ricambio idrico, viene ampiamente ridimensionato il previsto allungamento del martello posto in corrispondenza dell'imboccatura portuale mediante l'eliminazione del segmento terminale del nuovo molo di sottoflutto;
- per migliorare la circolazione naturale dovuta alle correnti di marea, è prevista la realizzazione di un taglio alla radice del Molo Corto e la messa in opera di tubazioni che attraversano il molo di sottoflutto alla sua radice;
- all'interno del bacino di Porto Maurizio viene eliminato il doppio pettine di pontili per le imbarcazioni da diporto, originariamente previsto in seconda fase, per sviluppare invece gli accosti lungo il Molo Lungo (circa 320 m), il Molo Corto (circa 140 m) e la banchina di riva (200 m). La banchina di riva in particolare sarà destinata all'ormeggio di barche di notevole dimensione e ai velieri in occasione della manifestazione "Vele d'epoca". Nella nuova configurazione è prevista l'installazione di un solo pontile galleggiante (circa 145 m) ai limiti della banchina di riva;

darsena S.Lazzaro:

- l'imboccatura è stata rettificata e il canale di accesso ai pontili di ormeggio è stato allargato fino a 40 m per facilitare le manovre delle imbarcazioni e il ricambio dell'acqua all'interno;
- il Molo Corto viene banchinato in modo rettilineo sui due lati e tagliato alla radice con un'ampia canalizzazione per facilitare la circolazione delle acque. La darsena secondaria prevista in aderenza al Molo Corto cambia configurazione e viene destinata alle imbarcazioni di maggiore prestigio;
- il piano degli ormeggi è stato ottimizzato per recuperare una parte dei posti barca eliminati nel bacino storico di Porto Maurizio. Oltre agli ormeggi lungo i pontili, sono previsti ormeggi in banchina limitatamente ai fronti di accosto in testata del nuovo sottoflutto, lungo le banchine di riva del settore settentrionale del bacino e in adiacenza al Molo Corto. Il numero dei posti barca disponibili passa da 650 (prima versione del P.R.P.) a 831 posti barca, per imbarcazioni di dimensione variabile tra 6 e 30 m di lunghezza;
- il complesso dei volumi previsti alle spalle della banchina di riva è stato avvicinato alla banchina stessa e ridisegnato con una configurazione volta a ridurre l'effetto di barriera visiva verso mare;
- la zona tecnica al servizio del polo turistico viene inserita alla radice del sottoflutto di San Lazzaro. I piazzali previsti occupano un'area di 22.000 $m^2$. I capannoni per rimessaggio e manutenzione (con una superficie coperta di circa 3.600 $m^2$) sono stati distribuiti in due blocchi orientati perpendicolarmente alla linea di costa al fine di ridurre l'effetto di barriera visiva;

fascia litoranea tra la darsena S.Lazzaro e la foce dell'Impero:

- l'intero complesso della darsena cantieri viene eliminato, liberando da ogni destinazione portuale o cantieristica l'intera area compresa tra S. Lazzaro e il depuratore. In particolare sono stati eliminati i due moli che avrebbero alterato eccessivamente la linea di costa;
- l'area compresa tra il Lungomare Vespucci e il mare viene rimodellata e sistemata a verde, con fini naturalistici e di fruizione pubblica, mediante l'utilizzo di essenze scelte tra quelle tipiche del paesaggio naturale e del paesaggio antropico tradizionale (lecci ed essenze arbustive della macchia mediterranea, pini di diverse specie);

Il Ministro dell'Ambiente

- l'intero fronte mare tra la foce dell'Impero e la darsena S. Lazzaro viene risistemato a spiaggia artificiale, fruibile alla nautica leggera e alla balneazione. In sostituzione delle attuali scogliere di contenimento, sono previste opere di contenimento sommerse;

**valutato che:**

per quanto riguarda i profili ambientali sono stati eseguiti i seguenti approfondimenti:

inserimento paesaggistico:

- le planimetrie e le simulazioni aggiornate di inserimento paesaggistiche delle opere previste consentono un effettivo confronto con lo stato di fatto che evidenzia il netto miglioramento ambientale e paesaggistico ottenuto in sede di revisione di P.R.P.;
- sulla base di un'apposita ricerca iconografica sono stati individuati criteri di inserimento paesaggistico e ambientale al fine di adattare le esigenze di carattere funzionale del P.R.P. ad un'immagine strettamente collegata alla memoria storica dei luoghi. La nuova edificazione a servizio dei cantieri del bacino diportistico viene realizzata prendendo a modello le tipologie che caratterizzavano le attrezzature portuali di inizio secolo;

aree di parcheggio e viabilità:

- per quanto riguarda i parcheggi in ambito portuale, è stata verificata la possibilità di raggiungere il rapporto 1:1 tra posti barca e posti macchina, anche considerando i parcheggi a servizio degli esercizi commerciali e artigianali del porto;
- per quanto riguarda la viabilità e gli accessi, è prevista la realizzazione di un asse viario svincolato dal Lungomare Vespucci, dalla radice dell'attuale Molo Corto fino alle spalle del depuratore, e di una grande rotatoria nell'area antistante la sede del Comune. Lo schema viabilistico risulta collegabile ai futuri assi di scorrimento previsti dal Piano Regolatore cittadino;
- la viabilità interna al porto è stata modificata per tenere conto della nuova collocazione della zona tecnica alla radice del sottoflutto di S. Lazzaro. Per l'intera area portuale sono previsti accessi veicolari controllati mediante schede magnetiche;
- secondo i dati riportati nello studio di impatto ambientale, il movimento imputabile al nuovo porto turistico (assimilabile a un grosso autosilo a bassissimo indice di rotazione) non sarà tale da influire significativamente sul traffico urbano di Imperia, anche in assenza degli interventi sulla viabilità esterna previsti dal P.R.G. della città;

analisi dei sedimenti marini e dragaggi:

- in base agli esami di laboratorio effettuati dall'A.R.P.A.L., il materiale dragato nello specchio acqueo antistante il porto di Oneglia risulta idoneo, per granulometria e caratteristiche fisiche, alla realizzazione della spiaggia artificiale prevista a levante di S. Lazzaro;
- per limitare i fenomeni di intorbidamento delle acque, i lavori di escavo saranno eseguiti con una draga aspirante, con deposito del materiale dragato direttamente nella zona di formazione della nuova spiaggia artificiale;
- per quanto riguarda i dragaggi periodici dello specchio acqueo antistante la foce del torrente Impero, la relazione geologica evidenzia che gli apporti solidi del torrente sono molto limitati, e quindi i necessari dragaggi possono coincidere con le ordinarie manutenzioni del bacino portuale di Oneglia;

smaltimento delle acque nere e acque di sentina:

- è prevista l'installazione di due impianti di estrazione delle acque nere dalle tanche di contenimento delle imbarcazioni in prossimità delle condotte fognarie esistenti (al termine orientale della banchina di riva di S. Lazzaro, da realizzare nella prima fase, e sul Molo Lungo da realizzare in seconda fase);

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

- è previsto inoltre un punto di raccolta di residui oleosi e di oli esausti, presso il distributore di carburanti situato in testata al sottoflutto di S. Lazzaro;

siti di cantiere:

- per l'esecuzione delle opere di prima fase è prevista una area di cantiere di circa 35.000 $m^2$ situata nella zona ex darsena cantieri. Durante i lavori di prima fase (sopraflutto di Porto Maurizio e sottoflutto di San Lazzaro) verrà utilizzata la cava di Pietrabruna con direttrice di traffico Aurelia Ovest-Porto Maurizio;
- per l'esecuzione dei lavori di seconda fase, sostanzialmente concentrati ad Oneglia, verrà utilizzata un'area di cantiere di circa 12.000 $m^2$ posta all'interno dell'area ex Olea ad Oneglia. Durante i lavori di seconda fase (sopraflutto del porto di Oneglia e sottoflutto della nuova darsena olearia di Oneglia) verrà utilizzata una cava situata sulla S.S. 28, con direttrice di traffico S.S. 28 Oneglia;
- durante la fase di cantiere non sono previsti disturbi rilevanti in quanto le aree di cantiere sono situate ad una significativa distanza dalle aree residenziali. L'accesso dei mezzi di lavoro avverrà a partire dal casello autostradale di Imperia Est e utilizzerà la viabilità ai margini dell'Impero e il Lungomare Vespucci con un percorso contenuto all'interno dell'ambiente urbano;

bilancio dei materiali (dragaggi e materiali di cava):

- lo schema progettuale previsto in sede di revisione di P.R.G. permette un significativo bilanciamento tra dragaggi e riutilizzo di materiale prelevato;
- in seguito al trasferimento delle imbarcazioni di maggiori dimensioni nel bacino di Porto Maurizio, è prevista una riduzione dei dragaggi nella zona di S. Lazzaro (il fondale passa da –4.50 m sotto il l.m.m. a –3.50 m). E' pertanto possibile un buon bilanciamento tra le quantità dragate e quelle provenienti da scavi di splateamento della darsena S. Lazzaro (circa 60.000 $m^3$) e i volumi necessari alla realizzazione dei nuovi terrapieni (circa 55.000 $m^3$);
- nella zona di Oneglia i lavori di dragaggio previsti comportano la movimentazione di 200.000 $m^3$ di materiale sabbioso. Di questi, circa 180.000 $m^3$ possono essere riutilizzati per la riconformazione del litorale in aggiunta a 30.000 ton di massi naturali per la scogliera di contenimento e protezione a mare (ricavabili dalle esistenti scogliere). Gli eventuali esuberi, ridotti a poche decine di migliaia di metri cubi, possono essere utilizzati per lavori di ripascimento sulle spiagge del ponente ligure;

**valutato altresì che:**

- la documentazione integrativa, presentata dal proponente in sede di revisione di P.R.P., fornisce nel complesso risposte esaurienti alle richieste di approfondimento della Commissione V.I.A. ed elencate nel Decreto Ministeriale di compatibilità ambientale n. 4069 del 22 ottobre 1999;
- la nuova configurazione del complesso portuale di Imperia modifica gli aspetti progettuali considerati insoddisfacenti e perviene ad una effettiva riqualificazione ambientale dell'area portuale e ad un apprezzabile inserimento paesaggistico delle opere, ferma restando la necessità di adottare, durante l'esecuzione dei lavori, tutte le misure di mitigazione atte a minimizzare le interferenze con l'ambiente marino;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

**CONSIDERATA** la nota della Regione Liguria n. 1060 del 29 settembre 2000, pervenuta il 16 ottobre 2000, con cui si esprime un parere positivo a condizione che vengano inviati per la

Il Ministro dell'Ambiente

verifica di congruità i progetti esecutivi riferiti alla zona a verde ed alla spiaggia ed inoltre:

1) *la realizzazione della spiaggia e dello spazio pubblico retrostante sia da eseguirsi contestualmente alla realizzazione del bacino di S. Lazzaro;*
2) *la progettazione definitiva della spiaggia sia mirata al fine di minimizzare le opere fisse di contenimento al piede , in ogni caso evitando l'uso di scogliere soffolte;*
3) *la progettazione definitiva degli spazi verdi tenga conto del rapporto , anche visuale, con la zona soprastante Viale Matteotti;*
4) *dovrà essere elaborato un programma di monitoraggio e manutenzione dell'area fociva del T. Impero, finalizzato ad evitare accumuli di materiale solido. Il monitoraggio dovrà avere cadenza almeno semestrale e comunque dopo eventi significativi di piena. Dovrà inoltre essere individuato il soggetto competente ad eseguire i lavori di manutenzione dell'area fociva;*
5) *dovrà essere valutata la possibilità di modificare la direzione del nuovo molo sottoflutto del bacino portuale di Oneglia portandolo ad essere allineato con la direzione del tratto terminale del T. Impero;*
6) *dovranno essere ridefiniti i siti destinati alla fonda: da parte della Capitaneria di Porto di Imperia tali da non interessare tratti di fondale particolarmente vulnerabili sotto il profilo naturalistico ed in particolare al fine di tutelare le praterie di Posidonia dal momento che gli ancoraggi abituali rappresentano uno dei fattori di maggior danno nei confronti delle praterie di fanerogame;*
7) *nella movimentazione di materiali dovuta alla ristrutturazione degli spazi portuali, sia nella realizzazione della spiaggia ipotizzata a ovest del torrente Impero si dovrà porre la massima attenzione affinché si evitino fenomeni di infangamento e torbidità persistente a carico dei fondali antistanti, occorrerà pertanto prevedere che sedimenti di scarsa qualità (granulometrica e fisico-chimica) vengano movimentati in ambienti confinati;*
8) *per la realizzazione della spiaggia dovrà essere utilizzato materiale selezionato, con percentuali di limo e argilla sufficientemente basse da escludere possibili conseguenze negative;*
9) *dovranno essere adottate tutte le cautele al fine di limitare le possibilità di ulteriore espansione della Caulerpa taxifolia nella fascia compresa tra i 6 e i 20 metri di profondità, dove è presente anche nelle discontinuità della prateria di Posidonia oceanica ed evitare qualsiasi ulteriore danno alla prateria;*

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/408/22914 del 23 ottobre 2000, pervenuto in data 31 ottobre 2000, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

***La Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici della Liguria**, con nota n. 12824 del 9 ottobre 2000, qui pervenuta in data 13 ottobre 2000 prot. n. ST/408/22240, nel premettere che la variante in progetto "è il risultato di un complesso lavoro effettuato congiuntamente con gli Uffici di Valutazione di Impatto Ambientale e Tutela Paesistica della Regione con il Comune di Imperia e con i progettisti del Piano", sulla base delle indicazioni formulate da questo Ufficio Centrale con nota n. ST/408/15493 del 28 giugno 1999, ha comunicato il proprio parere favorevole pur facendo osservare che il parziale mantenimento dell'area cantieristica, con i relativi impianti, alla radice del molo di levante, comporta la riduzione, seppure in misura contenuta, dell'ampiezza dell'area libera tra i due bacini portuali di Porto Maurizio ed Oneglia. Pertanto, la Soprintendenza, al fine di "impedire qualsiasi ulteriore dilatazione verso Levante dell'area*

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

*cantieristica", ha posto la condizione che, contestualmente alla realizzazione delle opere portuali, vengano effettuati interventi di riqualificazione ambientale della fascia litoranea, finalizzati alla riorganizzazione delle "vistose operazioni effettuate nello specchio d'acqua tra Porto Maurizio ed Oneglia", e alla "sistemazione dell'area intermedia sotto il profilo morfologico e vegetazionale per garantire la formazione di uno spazio verde sul mare".*

***La Soprintendenza Archeologica della Liguria**, con nota n. 3678 del 12 aprile 1999, ha richiesto "l'esecuzione di accurate prospezioni televisive subacquee volte ad escludere la presenza di relitti sommersi di interesse archeologico", sotto il diretto controllo del personale competente della Soprintendenza medesima;*

**preso atto che** non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

**RITENUTO** di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

**E S P R I M E**

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto di variante del P.R.P. da realizzarsi in Comune di Imperia relativo alla modificazione dell'assetto dell'area compresa tra il torrente Impero ed il bacino di S. Lazzaro, l'eliminazione della darsena e del piazzale per la cantieristica, l'integrazione per l'inserimento paesaggistico ed ambientale di tale area ed il recupero ad arenile della linea di battigia, presentato dalla Capitaneria del Porto di Imperia, **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni**:

**a)** i lavori di realizzazione della spiaggia artificiale e gli interventi di riqualificazione ambientale della fascia litoranea retrostante, nonché l'effettuazione dei dragaggi nell'area portuale di Oneglia, devono essere eseguiti contestualmente alla realizzazione della Darsena S.Lazzaro;

**b)** in considerazione della vocazione mista, naturalistica e di uso pubblico, della fascia litoranea compresa tra la darsena S. Lazzaro e il Torrente Impero, il progetto definitivo di sistemazione a verde deve prevedere l'utilizzo di specie tipiche dell'ambiente naturale e antropico tradizionale. Per quanto riguarda le specie arbustive, devono essere preferite quelle tipiche della macchia mediterranea, escludendo l'utilizzo di normali specie esotiche e da giardinaggio. Per quanto riguarda le specie arboree, va opportunamente dosato il rapporto tra il leccio (specie tipica del paesaggio naturale mediterraneo) e i pini (specie introdotte con connotazione paesaggistica di uso tradizionale). Per i consolidamenti spondali e costieri si raccomanda l'utilizzo di specie salsoresistenti e con funzione biotecnica, adatte alle condizioni limitanti dell'ambiente costiero (Tamarix gallica, Eleagnos angustifolia, Nerium oleander, Hippophae rhamnoides);

**c)** i progetti definitivi relativi alla realizzazione della spiaggia e alla sistemazione a verde della fascia litoranea retrostante devono essere sottoposti alla Regione Liguria per la verifica di congruità. In particolare, la progettazione definitiva della spiaggia deve essere mirata a minimizzare le opere fisse di contenimento al piede;

**d)** nella movimentazione di materiali dovuta alla ristrutturazione degli spazi portuali e nella realizzazione della spiaggia ad ovest del torrente Impero, si dovrà porre la massima attenzione onde evitare fenomeni di infangamento e torbidità persistente a carico dei fondali antistanti. I lavori di dragaggio dovranno pertanto essere effettuati con draghe aspiranti in ambienti confinati

Il Ministro dell'Ambiente

mediante apposite panne, prevedendo, eventualmente, l'uso di vasche di decantazione e sedimentazione;

**e)** per la realizzazione della spiaggia artificiale dovrà essere utilizzato materiale selezionato in base ad analisi granulometriche ed, eventualmente, fisico-chimiche, in modo da ridurre quanto possibile le percentuali di limo e argilla al fine di evitare interferenze con l'ambiente marino. Il materiale residuo, di qualità non idonee, deve essere opportunamente trattato e smaltito;

**f)** dovranno essere ridefiniti dalla Capitaneria di Porto i siti destinati alla fonda in modo tale da non interessare i tratti di fondale particolarmente vulnerabili sotto il profilo naturalistico, tutelando in particolare le praterie di Posidonia, posto che gli ancoraggi abituali rappresentano uno dei fattori di maggior danno nei confronti delle praterie stesse;

**g)** al fine evitare ulteriori danni alla prateria di Posidonia, dovranno essere adottate tutte le cautele necessarie per limitare le possibilità di espansione della Caulerpa taxifolia nella fascia compresa tra i 6 e i 20 m di profondità, dove è presente anche nelle discontinuità della prateria di Posidonia. In particolare, il materiale dragato proveniente da fondali colonizzati dalla Caulerpa deve essere opportunamente trattato prima di essere riutilizzato per il ripascimento degli arenili;

**h)** dovrà essere elaborato un programma di monitoraggio e manutenzione dell'area fociva del torrente Impero, finalizzato ad evitare accumuli di materiale solido. Il monitoraggio dovrà essere comunque effettuato dopo eventi significativi di piena;

**i)** nelle aree utilizzate per le riparazioni navali dovrà essere prevista una opportuna vasca di decantazione per la raccolta delle prime piogge;

**l)** dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dal Ministero per i beni e le attività culturali e dalla Regione Liguria riportate integralmente nelle premesse;

**D I S P O N E**

che il presente provvedimento sia comunicato alla Capitaneria di Porto di Imperia, al Ministero LL.PP. Direzione Generale OO.MM., al Ministero Trasporti Direzione Generale Demanio e Porti ed alla Regione Liguria, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituto ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma lì 31 GEN. 2001

SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
La presente copia fotostatica composta di n° 4 fogli è conforme al suo originale
Roma, li 2.02.2001

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE**

**IL MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

- COPIA -

*MINISTERO DEI*
*TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE*
*CAPITANERIA DI PORTO*
*DI IMPERIA*

*18100 IMPERIA*

*All' Ministero dell'Ambiente*
*Servizio di Valutazione*
*Impatto Ambientale*
*00100 - ROMA -*

*Prot n°10877/Demanio*
*Allegati n°___*

Il sottoscritto Capitano di Vascello (CP) Giovanni MARINUCCI, Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del Porto di Imperia,

**VISTA** la legge 28/01/94 n°84 e successive modifiche sul riordino della legislazione in materia portuale;

**VISTO** il proprio Decreto n°52/96 in data 07/09/1996 con il quale è stato adottato il P.R.P. del - Porto di Imperia;

**VISTO** il Decreto n°4069 in data 22/10/1999 del MInistero dell'Ambiente - Servizio di Valutazione per l'impatto Ambientale, con il quale codesto Servizio ha espresso giudizio interlocutorio negativo ed ha richiesto che al suddetto P.R.P. venissero apposte le modifiche indicate nel Decreto stesso e che venisse inoltrata una nuova domanda di pronuncia;

**VISTA** la Delibera n°341 in data 12/06/2000 della Giunta Comunale di Imperia con la quale il Comune di Imperia ha approvato le modifiche apportate al più volte citato P.R.P. del Porto di Imperia;

**VISTO** il proprio Decreto n°42/2000 in data 23/06/2000 con il quale il sottoscritto ha adottato le modifiche apportate al P.R.P. di Imperia;

**VISTO** il D.P.C.M. n°377 in data 10/08/1988 concernente la regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della Legge 08/07/1986 n°349, istitutiva del Ministero dell'Ambiente,

**CHIEDE**

che venga emanata la pronuncia di compatibilità ambientale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Imperia a seguito delle modifiche apportate al P.R.P: suddetto.

Si allegano i seguenti atti:
- modifiche e integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale già presentato;
- elaborati di progetto;
- sintesi non tecnica destinata all'informazione al pubblico con allegati grafici di agevole riproduzione;
- documentazione attestante l'avvenuta pubblicazione ai sensi dell'art.1, 1° comma D.P.C.M. n°377/88.

Imperia, 28·6·00

IL COMANDANTE
Capitano di Vascello (CP)
*(Giovanni MARINUCCI)*

MOD. 73

o dell'Ambiente
JTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE,
AI CITTADINI E PER LA RELAZIONE
O STATO DELL'AMBIENTE

Roma, 25 OTT. 1999 19

Alla Capitaneria di Porto di Imperia
Via Scalingio, 17
18100 IMPERIA

Div.
Prot. N° 11539/VIA/A.O.13.H
Risposta al Foglio del
N°

Al Ministero dei Lavori Pubblici
Direzione Generale Opere Marittime
P.zzale di Porta Pia, 1
00100 ROMA

Al Ministero dei Trasporti
e della Navigazione
Direzione Generale del Demanio Marittimo
Viale dell'Arte, 16
00144 ROMA

REGIONE LIGURIA
PROTOCOLLO GENERALE
03.11.99 000333
N° PROTOCOLLO 126521

RACCOMANDATA A/R

OGGETTO

Alla Regione Liguria
Servizio Tutela Ambiente
Via Fieschi, 15
16121 GENOVA

: Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di ampliamento e riqualificazione dell'area portuale di Imperia da realizzarsi nel Comune di Imperia (IM) presentata dalla Capitaneria di Porto di Imperia.

Si trasmette copia conforme del ~~DEC/VIA/4069~~ del 22 ottobre 1999 relativo al progetto di cui in epigrafe.

REGIONE LIGURIA
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
PERVENUTO IN DATA
- 4 NOV 1999
PROT. N. 1753
ASSEGNATO A
IN DATA

Il Direttore della Divisione I
(Dott. Raffaele Ventresca)

GB/au
inoltro

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

DEC/VIA/4069.

# Ministero dell'Ambiente

**SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE,
INFORMAZIONE AI CITTADINI E PER LA RELAZIONE
SULLO STATO DELL'AMBIENTE
IL DIRIGENTE GENERALE**

**VISTO** l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986 n.349;

**VISTO** il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

**VISTO** il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTO** il D.Lgs. del 3 febbraio 1993 n. 29, concernente la razionalizzazione dell'organizzazione delle Amministrazioni pubbliche;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di ampliamento e riqualificazione dell'area portuale di Imperia da realizzarsi in Comune di Imperia (IM) presentata dalla Capitaneria di Porto di Imperia in data 19 febbraio 1999;

**VISTA** la nota n. 54918 della Regione Liguria del 6 maggio 1999, pervenuta l'8 luglio 1999 con cui si esprime un parere interlocutorio;

**VISTA** la nota n. 15943 del Ministero per i beni e le attività culturali del 28 giugno 1999, pervenuta in data 15 luglio 1999, con cui si esprime parere interlocutorio;

**VISTO** il parere n. 324, formulato, in data 29 luglio 1999 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Capitaneria di Porto di Imperia;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- l'ampliamento e riqualificazione dell'area portuale di Imperia che interessa il bacino di Porto Maurizio e il bacino di Oneglia, da realizzarsi in tre fasi distinte:
  - nella prima fase la realizzazione della darsena turistica nella zona di San Lazzaro e di una darsena cantieri in destra idrografica del torrente Impero;
  - nella seconda fase la realizzazione di un nuovo accosto commerciale nel porto di Oneglia;
  - nella terza fase la realizzazione del nuovo bacino commerciale tra San Lazzaro e la foce del torrente Impero (le opere di terza fase sono state definite solo a livello di larga massima e agli

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

effetti formali non sono incluse nel Piano Regolatore Portuale, poiché la loro realizzazione rimane condizionata ad un'evoluzione oggi non prevedibile del quadro dei traffici marittimi in Liguria);

- il complesso portuale di Imperia si articola su due bacini distinti, collocati in corrispondenza dei due nuclei urbani di Oneglia a levante e di Porto Maurizio a ponente. I due porti sono divisi da un tratto di costa della lunghezza di circa 2 km con un andamento lineare che è interrotto alla sua estremità di levante dalla foce del torrente Impero;
- le previsioni di sviluppo dello scalo marittimo di Imperia sono ancora oggi regolate dal Piano Regolatore Portuale del 1965 (Piano Fedolino). Gli interventi di maggiore entità di questo piano riguardano la realizzazione a Porto Maurizio di un nuovo scalo commerciale destinato ad occupare la maggior parte del fronte mare della città, fino in prossimità del torrente Impero. Di tale piano sono state realizzate alcune opere marginali quali la rettifica della banchina di ponente e l'ampliamento del terrapieno a ponente del sottoflutto nel porto di Oneglia. In conseguenza dei lavori di riempimento effettuati in modo disorganico, lo stato attuale della costa risulta particolarmente degradato;
- considerate l'inadeguatezza dell'impostazione del Piano Fedolino rispetto alle nuove tecnologie di trasporto con l'impiego di contenitori e delle tecniche RO/RO, e rispetto al drastico ridimensionamento dei traffici convenzionali di "merci varie", il Comune di Imperia ha adottato una variante al P.R.P. che tiene conto anche della necessità di sfruttare i terrapieni già realizzati a favore della nautica di diporto e della cantieristica;

**osservato che:**

**<u>per quanto riguarda i profili programmatici:</u>**

- il Comune di Imperia ha approvato una apposita variante al P.R.P. vigente, formalmente adottata dalla competente Autorità Marittima e approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 20 dicembre 1996;
- il progetto risulta nel complesso congruente con gli strumenti di pianificazione e programmazione urbanistica quali il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (P.T.C.P.) e il Piano Territoriale della Costa (P.T.C.), in ambito regionale, e il Piano Regolatore Generale (P.R.G.), in ambito Comunale. In particolare, il PRG di Imperia sottolinea l'interesse a mantenere l'organizzazione dei due porti nell'ambito dei distinti bacini conservando un ampio varco di litorale libero da previsioni insediative negli spazi centrali in modo di evitare la saldatura delle infrastrutture. Anche gli indirizzi del PTC sono volti a salvaguardare gli ambiti costieri di rilevante pregio paesistico-ambientale e a promuovere il recupero delle aree costiere degradate;

**<u>per quanto riguarda i profili progettuali:</u>**

- la variante di P.R.G. prevede che l'evoluzione del porto avvenga in due fasi. Nella prima fase è prevista la creazione di una darsena diportistica in località San Lazzaro e la realizzazione di una nuova darsena a servizio della cantieristica in destra idrografica del torrente Impero. Nella seconda fase è prevista la realizzazione di un nuovo accosto commerciale per traffico oleario nel Porto di Oneglia (per il trasferimento del traffico oleario dalla Calata Anselmi di Porto Maurizio al Porto di Oneglia) e la trasformazione di Porto Maurizio da porto commerciale ad approdo turistico;
- nella darsena di San Lazzaro gli interventi da realizzare comprendono un nuovo molo sottoflutto di 250 m, uno sporgente di 30 m e due dighe interne. La darsena risultante ha una ampiezza di circa 122.000 $m^2$ ed è caratterizzata da una tessitura a pettine di pontili galleggianti che consentono la creazione di 650 posti barca per imbarcazioni di lunghezza compresa tra 12 e 16 m. Contestualmente è prevista la realizzazione di opere civili per 1620 posti auto, magazzini, servizi, spazi commerciali, club house e Capitaneria di Porto;

- per la Darsena Cantieri gli interventi comprendono: molo di sopraflutto di 350 m in prolungamento dell'attuale scogliera di protezione, molo di sopraflutto a chiusura della darsena di 150 m. La darsena impegna complessivamente 55.000 $m^2$ di cui 18.000 $m^2$ di sedimi e 36.000 $m^2$ di spazi acquei. E' prevista la realizzazione di opere civili adibite a attrezzature tecniche e cantieristica a supporto del polo nautico per 4.850 $m^2$ (officine, cantieri, artigianato di servizio);
- per il Porto di Oneglia le opere previste comprendono: prolungamento di 165 m del molo di sottoflutto con testata posta su fondali di -9 m dal l.m.m.; nuovo molo di sottoflutto in prosecuzione dell'arginatura di sinistra del torrente Impero per uno sviluppo complessivo di 215 m; banchinamento a giorno a ridosso del nuovo molo di sottoflutto per una lunghezza di 143 m e una larghezza di 25 m. Ad Oneglia sono previste le seguenti opere civili per lo sviluppo dei traffici commerciali: spazi destinati all'autorità marittima (325 $m^2$ per Capitaneria di Porto e 450 $m^2$ per dogana); attrezzature per traffici marittimi (4000 $m^2$ per silos oleari e 5800 $m^2$ per attrezzature e depositi); attività produttive (3900 $m^2$); stoccaggio, movimentazione merci; mercato del pesce e servizi pesca in corrispondenza del terrapieno a levante del bacino portuale di Oneglia;
- per il Porto Maurizio le opere previste comprendono: prolungamento di circa 160 m in direzione Nord-Nord Est del pennello esistente all'interno del molo lungo per ottenere la riconformazione dell'imboccatura necessaria a proteggere il bacino di Porto Maurizio anche dalle mareggiate provenienti da Scirocco; banchinamento del molo sopraflutto del porto per 230 m; pontili all'interno del bacino di Porto Maurizio per ulteriori 350 posti barca su 95.000 $m^2$ di specchio acqueo protetto (per imbarcazioni da 10 a 35 m);
- l'insieme delle opere di difesa previste sarà realizzato mediante tipologia a gettata con mantellata di protezione in massi naturali. Per la darsena San Lazzaro e Porto Maurizio è previsto un bilanciamento tra quantità provenienti da operazioni di dragaggio (57.000 $m^3$) e quelle necessarie per i riempimenti. Per la darsena cantieri e per l'ampliamento del bacino di Oneglia sono previsti dragaggi rispettivamente pari a 16.000 $m^3$ e a 250.000 $m^3$. Per le eccedenze è previsto l'utilizzo di siti di discarica a mare già individuati e approvati dal Ministero dell'Ambiente per lo smaltimento a mare degli interi provenienti dalle operazioni di periodico dragaggi già attualmente effettuato nella zona di accesso del bacino di Oneglia;

**per quanto riguarda i profili ambientali:**

geomorfologia costiera:

- in base all'indagine geologica effettuata l'ambiente geologico risulta poco sensibile rispetto ai potenziali impatti in relazione alla stabilità strutturale. Lo studio del regime del torrente Impero ha evidenziato la limitatezza del suo contributo al trasporto solido anche se la conformazione planimetrica del prolungamento del molo di sottoflutto può produrre una potenziale cattura di quota parte del materiale trasportato dal torrente in fase di piena con eventuali conseguenze di interramento dei fondali in corrispondenza dell'imboccatura. Sulla base dell'indagine idraulico-marittima effettuata è emerso che le nuove opere foranee esercitano influenza su una circoscritta porzione della costa, contenuta all'interno dell'area portuale, nella quale non si rintracciano segmenti di litorale sabbioso liberi di evolversi. Pertanto non è stato ritenuto necessario uno studio sulla dinamica litoranea locale;

qualità delle acque marine e biocenosi:

- le analisi effettuate indicano valori normali di qualità delle acque (con caratteristiche di oligotrofia) rispetto alle altre coste liguri, anche se le stazioni portuali di campionamento denotano un maggiore inquinamento dovuto agli scarichi fognari (soprattutto ad Oneglia). La dinamica delle acque risulta sufficiente ad assicurare il ricambio del bacino in tempi rapidi anche se, in estate, la generale assenza di mareggiate e fenomeni atmosferici intensi per durate sufficientemente lunghe

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

può causare fenomeni di ristagno delle acque confinate soprattutto nelle zone più lontane dall'imboccatura portuale;

- i fondali e la linea di costa compresi tra i due porti sono fortemente antropizzati e modificati a causa di varie discariche. Le biocenosi sono state profondamente modificate dall'infangamento dovuto alle discariche e dalla comparsa e diffusione dell'alga alloctona Caulerpa taxifolia;
- le campagne effettuate per la caratterizzazione delle biocenosi bentoniche hanno rilevato la sostanziale assenza della Posidonia all'interno dei bacini portuali (nell'area centrale è limitata ad alcuni cespugli e strisce tra i 20 e i 27 m) caratterizzati da rade chiazze di Cymodocea nodosa e dalla massiccia presenza di Caulerpa taxifolia;
- tutte le opere in progetto sono contenute all'interno delle due dighe foranee di Porto Maurizio e Oneglia all'interno della batimetrica di 9 m. Gli impatti dovuti alle opere marittime (moli e abbancamenti) si verificheranno pertanto su biocenosi in parte già degradate. Poiché la prateria di Posidonia più vicina ai porti si trova a circa 250-300 m a sud e a sud-ovest della diga foranea di Porto Maurizio con un limite inferiore di 35 m di profondità, non sono previste interferenze dirette da parte dei lavori connessi alle opere portuali;

<u>paesaggio e assetto territoriale:</u>

- l'assetto attuale della costa compresa tra i due porti è del tutto artificiale in quanto ricavato da riempimento marino con discarica di inerti. Come conseguenza dei lavori effettuati, lo stato attuale della costa, nel tratto compreso tra Porto Maurizio e Oneglia risulta particolarmente degradato. Risulta comunque ancora evidente la separazione che esiste tra i due centri urbani che hanno entrambi un impianto storico di valore architettonico. Nonostante alcuni elementi di degrado, tutta l'area, nel complesso, è di notevole valore paesaggistico;
- la variante di P.R.P. prevede una pressochè integrale riorganizzazione dei due bacini portuali di Porto Maurizio e Oneglia, nonché del tratto di costa che li unisce. Il potenziamento e l'estensione di certe attività (principalmente quelle legate alla nautica da diporto) avviene comunque nell'ambito degli specchi acquei già esistenti e delimitati dalle strutture di protezione a mare già realizzate;
- considerato che gli interventi sulle opere marittime di difesa sono concepiti come prolungamenti di moli esistenti, le nuove opere non alterano sostanzialmente la preesistente configurazione planimetrica (ad eccezione del molo di levante del bacino di Oneglia) e l'assetto paesaggistico;
- le opere in progetto determinano comunque una maggiore occupazione di spazio acqueo e una più complessa articolazione delle opere portuali rispetto allo stato attuale;
- l'area più vulnerabile alle interferenze delle opere in progetto è la fascia litoranea interportuale che, secondo le previsioni della variante di P.R.P., subisce comunque una rilevante modifica paesaggistica per la presenza della darsena cantieri determinando una ulteriore modifica alla linea di costa e un effetto di saldatura territoriale tra i due centri urbani;
- altre interferenze riguardano la realizzazione sulla costa di nuovi manufatti, costituiti da fabbricati e impianti portuali (silos oleari) peraltro di dimensioni e altezze contenute rispetto ad altri impianti già presenti nell'area;

<u>aria, rumore, traffico:</u>

- la qualità dell'aria nella zona costiera di Imperia è condizionata, più che dalle emissioni prodotte dai mezzi di trasporto marittimo, dal traffico indotto dai principali assi viari di attraversamento est-ovest della città. In entrambi i porti vi sono pesanti interferenze del traffico commerciale in diretto contatto con la viabilità urbana. L'accesso dei mezzi stradali alle zone portuali avviene infatti attraverso un unico varco (Piazza de Amicis ad Oneglia e Via Scarincio a Porto Maurizio);
- durante la fase di cantiere, gli impatti più rilevanti dovuti alla realizzazione delle opere in progetto, oltre a quelli relativi alle opere marittime, riguarderanno la realizzazione della nuova viabilità

portuale con un nuovo asse urbano a servizio del porto e l'adeguamento tecnico-funzionale dei punti di intersezione. Lo studio di impatto ambientale non include la trattazione di dettaglio di queste opere né la relativa analisi degli impatti;

- il problema dell'accessibilità viaria al Porto di Imperia viene affrontato nel P.R.P. con una complessiva riorganizzazione dell'assetto viario della zona costiera finalizzata principalmente alla selezione del traffico connesso alle attività portuali da quello a carattere urbano, e secondariamente alla separazione di traffico veicolare e movimento pedonale per ridare un accesso diretto agli utenti verso lo specchio acqueo;
- durante la fase di esercizio, il potenziamento delle attività marittimo commerciali concentrate nello scalo di Oneglia comporterà modesti aumenti dei carichi inquinanti e rumorosità rispetto alla situazione attuale. Nell'area di Porto Maurizio, dedicata alla nautica da diporto, non sono attesi impatti rilevanti;
- per quanto riguarda il traffico indotto dalla nuova struttura nautica, non sono state effettuate specifiche analisi di flussi di traffico. In base alle indagini condotte in analoghe strutture nautiche diportistiche già realizzate (Porto Turistico di Lavagna) e in base al nuovo schema viario progettato per il Porto di Imperia, il proponente afferma che l'intensità del traffico indotto da tale nuova struttura sarà di volume contenuto e comunque concentrato in limitati periodi della giornata e della settimana, senza mai raggiungere comunque livelli di particolare e prolungata congestione anche nella stagione estiva caratterizzata da un elevato affollamento;

**valutato che:**

- il progetto risulta congruente con gli strumenti di programmazione regionale e comunale mirando, nel suo complesso, ad una riqualificazione ambientale e ad una razionalizzazione urbanistica del porto;
- la variante al P.R.P. prevede una pressochè integrale riorganizzazione dei due bacini portuali di Porto Maurizio e Oneglia, nonché del tratto di costa che li unisce. Il potenziamento e l'estensione di certe attività (principalmente quelle legate alla nautica da diporto) avviene nell'ambito degli specchi acquei già esistenti e delimitati dalle strutture di protezione a mare già realizzate;
- la variante proposta con il nuovo P.R.P. (nella prima e seconda fase) contiene elementi migliorativi rispetto alla configurazione prevista dal P.R.P. vigente; infatti, ridimensiona l'estensione dei terrapieni, definisce la separazione dei traffici marittimi dei due bacini in base alle relative vocazioni turistiche (Porto Maurizio) e commerciali (Oneglia) e si propone il recupero delle aree attualmente degradate;
- si considera positivamente la realizzazione di parte delle opere previste nella prima e seconda fase per quanto riguarda:
  - la costruzione della darsena turistica nella zona di San Lazzaro con l'utilizzo dello specchio acqueo compreso tra il Molo Corto di Porto Maurizio e lo sporgente già realizzato più a levante;
  - la trasformazione dell'attuale bacino di Porto Maurizio in polo nautico a completamento della darsena San Lazzaro;
  - la costruzione dell'accosto commerciale per traffico oleario all'interno del porto di Oneglia;
- all'interno del bacino di Porto Maurizio, si ritiene necessario considerare alternative progettuali (tra cui anche la possibile eliminazione) del segmento terminale del nuovo molo di sottoflutto (doppio dente del Molo Lungo) delimitante a sud lo specchio acqueo della darsena San Lazzaro, che produce un elemento di tortuosità nella configurazione planimetrica del Porto;
- si ritiene altresì necessario, al fine di garantire gli scambi idrici all'interno del porto e per evitare la stasi nella circolazione delle acque, verificare la possibilità di realizzare dighe filtranti in alternativa delle attuali opere previste e/o impianti di vivificazione delle acque;

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

- considerati la valenza paesaggistica dei siti portuali e della fascia litoranea (anche se parzialmente degradata dalle opere avviate nell'ambito del precedente piano regolatore) e la vocazione turistica del territorio si ritiene che:
  - il progetto non coglie appieno tutte le opportunità di riqualificazione ambientale del fronte portuale offerte dalla revisione del P.R.P. e comporta impatti non trascurabili;
  - le maggiori interferenze ambientali vengono rilevate nella fascia litoranea tra i due porti dove la realizzazione della darsena cantieri a ponente del torrente Impero, dei due moli di sopraflutto e delle attrezzature tecniche e cantieristiche, a supporto del polo nautico, determinerebbe un rilevante impatto ambientale e paesaggistico, alterando ulteriormente la linea di costa e determinando una saldatura territoriale tra i due porti;
  - a questo proposito è necessario individuare soluzioni alternative, che considerino altre localizzazioni per la "zona cantieristica" di supporto al polo nautico e possibili variazioni dei riempimenti già realizzati (anche tramite asportazione), atte a restituire quanto più possibile la continuità della linea di costa tra i due porti;
  - con particolare riferimento a quest'area, è necessario rimodellare morfologicamente la linea di costa (considerando, eventualmente, anche l'inserimento di un arenile) e sistemare la superficie di imbonimento con un progetto di riqualificazione ambientale e di sistemazione a verde ad uso pubblico (in alternativa all'area di lagunaggio artificiale proposta) che comprenda anche le necessarie opere di inserimento paesaggistico del depuratore, già in fase di realizzazione. Per un opportuno ed efficace sviluppo del settore diportistico così strettamente interconnesso alla qualità ambientale del contesto territoriale, il progetto di riqualificazione ambientale dovrebbe essere realizzato, ove possibile, contestualmente alla darsena turistica, come parte integrante della prima fase di realizzazione delle opere del P.R.P. Nel progetto devono essere incluse le opere a verde con funzione di miglioramento ambientale per la ricostituzione della serie vegetazionale naturale costiera anche mediante impiego di tecniche di ingegneria naturalistica;
- è emersa l'esigenza di approfondimento relativa ad altri aspetti ritenuti rilevanti e non sufficientemente trattati nello studio di impatto ambientale, ed in particolare:
- aggiornamento delle planimetrie di dettaglio relative alle opere previste dalla variante del piano regolatore (con indicazioni di destinazione d'uso delle aree) per la prima e seconda fase e allo stato di fatto dell'ambito territoriale di intervento;
- simulazione di inserimento paesaggistico delle opere previste (a terra e a mare) da punti di vista specifici che permetta un effettivo confronto delle opere in progetto con lo stato attuale;
- dimensionamento e i criteri di progettazione e di inserimento ambientale e paesaggistico delle aree di parcheggio e della viabilità interna;
- scenari di accessibilità post operam (ad opere di adeguamento del porto completate come da nuovo PRG): occorre verificare i potenziali impatti sulla viabilità urbana derivanti da un ipotetico mancato o ritardato completamento della viabilità prevista dal PRG del Comune di Imperia (collegamento sotterraneo fra litoranea e sistema tangenziale-autostradale);
- dimensionamento e criteri di progettazione e di inserimento ambientale e paesaggistico delle opere civili a terra (edifici, cantieri, magazzini);
- analisi dei sedimenti marini nell'area portuale ed in particolare nelle zone di dragaggio del bacino S. Lazzaro, Porto Maurizio e dell'avanporto di Oneglia, in funzione di un possibile riutilizzo del materiale dragato per il ripascimento della spiaggia a ridosso dell'area sistemata a verde;
- piano per lo smaltimento delle acque nere e delle acque di sentina;

- siti e attività di cantiere, relativi impatti con particolare riferimento all'ambiente marino, al rumore, ai flussi di traffico ed agli effetti sulla viabilità locale; misure di mitigazione degli impatti; identificazione degli indicatori e previsione di monitoraggi;
- bilancio dei materiali per ciascuna fase di intervento con relativi volumi e provenienza (cave, dragaggi) riutilizzazione di materiali dragati e scarico a mare;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere interlocutorio negativo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

**CONSIDERATA** la nota della Regione Liguria del 6 maggio 1999 pervenuta l'8 luglio 1999 in cui si esprime un parere interlocutorio, pur evidenziando che il progetto risulta conseguente con i dettami della programmazione regionale e assolve la funzione di saldatura tra porto e parte urbana, ferma restando la necessità:

- di giustificare in maniera più appropriata i 1000 posti barca previsti dal progetto;
- di valutare la possibilità di affrontare lo spostamento del terminal oleario senza attendere la seconda fase;
- di ridefinire il numero di parcheggi previsti;
- di individuare le cave di prestito e il flusso dei mezzi previsti;
- di indicare eventuali alternative, in particolare non viene considerata la possibilità di variare i riempimenti realizzati, anche tramite asportazione;
- di valutare opportunamente le portate e le distribuzioni del loro apporto solido dovute al Torrente Impero alla luce della mutata incidenza del moto ondoso a seguito delle nuove opere a mare, con sovralluvionamento dell'alveo nel tratto terminale e interramento della foce e del porto;
- di valutare opportunamente l'impatto del rumore e di prendere in considerazione le ubicazioni dei cantieri necessari per la realizzazione dell'opera;
- di caratterizzare i sedimenti da dragaggio al fine di effettuare una valutazione in merito al loro riuso per i terrapieni;

**CONSIDERATO** che il Ministero per i beni e le attività culturali con nota del 28 giugno 1999, pervenuta in data 15 luglio 1999, ha posto le seguenti condizioni per poter esprimere il proprio parere:

- necessità di mantenere una separazione netta tra il bacino portuale di Oneglia e quello di Porto Maurizio nonchè tra i corrispondenti abitati antichi retrostanti. In questo senso non appare compatibile la saldatura prevista degli abitati attraverso nuovi volumi realizzati nel tratto intermedio lungo la fascia litoranea;
- tutta la "zona cantieristica" non deve essere oggetto di edificazione di alcun genere, anche se le opere a mare corrispondenti, prevalentemente già realizzate, possono essere mantenute e completate per le parti essenziali alla stessa protezione, purchè sistemate prevalentemente a verde;
- gli interventi previsti non debbono interferire con il complesso "le Ferriere", esempio di archeologia industriale meritevole di conservazione;
- nell'ambito delle opere previste, devono essere adeguatamente protetti e valorizzati la Torre di Santa Caterina e lo Stabilimento Spiaggia d'Oro, sottoposti alle disposizioni della legge 1089/39;

la Soprintendenza Archeologica della Liguria ha espresso altresì il proprio nulla osta al progetto in esame subordinandolo alla "esecuzione di accurate prospezioni televisive subacquee volte ad

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

escludere la presenza dei relitti sommersi d'interesse archeologico", da eseguirsi sotto il diretto controllo del personale competente della Soprintendenza medesima;

**preso atto che** non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

**RITENUTO** di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

**E S P R I M E**

giudizio interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla variante del Piano Regolatore del Porto di Imperia da realizzarsi in Comune di Imperia (IM)

**D I S P O N E**

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione della nuova domanda ed alla successiva pronuncia da parte del Ministero dell'ambiente di concerto con il Ministro per i beni culturali ed ambientali;
- che la eventuale nuova domanda di pronuncia sia corredata da:
  - la documentazione integrata degli elaborati di progetto e dello studio di impatto già inoltrata;
  - la documentazione attestante l'avvenuta pubblicazione ai sensi dell'art. 5 comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88, secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
  - la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
  - la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
- che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali della Regione Liguria;
- che il presente provvedimento sia comunicato alla Capitaneria di Porto di Imperia, al Ministero dei Lavori Pubblici Direzione Generale Opere Marittime, al Ministero dei Trasporti e della Navigazione e alla Regione Liguria, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art.5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma lì 22 OTT. 1999

MINISTERO DELL'AMBIENTE Servizio Valutazioni Impatto Ambientale Rapporti con i Cittadini e U.R.S.A.

La presente copia fotostatica composta di N. 4 fogli è conforme al suo originale.
Roma, lì 22-10-99 Angelli

**IL DIRETTORE GENERALE**
Mario R. Valente

**DICHIARAZIONE GIURATA**

Davanti a me Sig.Luigi SAPPA, Sindaco pro-tempore del Comune di Imperia, nella Casa Comunale, addì 22 giugno 2000 è comparso il Signor:

VALENTINO CASTELLINI, nato ad Imperia il 06/08/1938, C.I. n. AB 7708361 rilasciata dal Comune di Cervo (IM) il 10/01/1997 il quale edotto delle responsabilità delle conseguenze derivanti, a termini di legge, dal rilascio di dichiarazioni fatte sotto giuramento e non veritiere,

dichiara:

il sottoscritto Castellini Valentino, nato ad Imperia il 06/P8/1938, residente a Cervo (IM) Via Giovanni XXIII n. 4; ingegnere iscritto all'Albo degli ingegneri della Provincia di Imperia al n. 240; professionista incaricato per il coordinamento del gruppo di studio per la Valutazione di Impatto Ambientale del Piano Regolatore del Porto di Imperia, gruppo costituito dai seguenti professionisti:

- prof. Dott. Giulio Relini, docente presso l'Università di Genova alla cattedra di Biologia Marina;
- prof. Dott. Silvio Spanò, docente presso l'Università di Genova alla cattedra di Zoologia;
- prof. Dott. Pietro Maifredi già docente di Geologia presso la facoltà di Architettura di Genova, oggi Geologo libero professionista;
- Dott. Marco Relini, titolare della Società di ricerche mari-

ne Hydra di Genova;

- Arch. Carlo Berio, professionista urbanista con studio in Genova;
- Ing. Giancarlo Bussetti, esperto in progettazioni portuali, con studio in Genova;
- Ing. Franco Cozzi, esperto in idraulica e dinamica marina, con studio in Genova;
- Dott. Gian Luigi Defilippi, direttore della Società DEAM di modellistica matematica, con sede in Vecchiano di Pisa;
- Sig. Corrado De Silvestri, sommozzatore professionista, tecnico incaricato per le riprese subacquee;

dichiara sotto giuramento, in ottemperanza ai disposti del D.P.C.M. 27/12/88 del Ministero dell'Ambiente, provvedimento attuativo del D.P.C.M. n. 377 del 10/08/1988, e precisamente dell'art. 2 punto 3, che tutte le allegazioni sottoscritte dai sopra citati esperti e professionisti sono esatte e corrispondono a reali indagini eseguite in loco negli anni 1997 - 2000 ed alle conseguenti deduzioni tecniche, di calcolo, di restituzione cartografica e di verifiche eseguite con metodi informatici.

Ing. Castellini Valentino

Avendo prestato quindi giuramento nella forma di rito, ed in mia presenza sottoscritto la Dichiarazione Giurata, certifico la veridicità del presente documento.

Il Sindaco

(Luigi Sappa)

CITTÀ DI IMPERIA

Copia conforme all'originale
IL SEGRETARIO GENERALE

DI IMPERIA

**CAPITANERIA DI PORTO DI IMPERIA**

**DECRETO N° 42/2000**

Il Capitano di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del Porto di Imperia,

**VISTA** La Legge 28 Gennaio 1994 n°84 e successive modifiche, relativa al riordino della legislazione in materia portuale;

**VISTO** Il proprio Decreto n°52/96 in data 07/09/1996 con il quale è stato adottato il Piano Regolatore Portuale del Porto di Imperia;

**VISTO** Il parere favorevole, con osservazioni e suggerimenti, emesso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 20 Dicembre 1996;

**VISTO** Il Decreto n°4069 in data 22 Ottobre 1999 del Ministero dell'Ambiente - Servizio Valutazione per l'impatto Ambientale con il quale il citato Servizio Via ha espresso giudizio interlocutorio negativo ed ha richiesto che nel Piano Regolatore in questione venissero apportate le modifiche indicate con il Decreto sopracitato;

**VISTA** La Delibera n°341 in data 12/06/2000 della Giunta Comunale di Imperia con il quale il Comune di Imperia ha approvato le modifiche apportate dal Piano Regolatore Portuale adottato con il Decreto Sopracitato;

**VISTA** La documentazione tecnica redatta ed elaborata del Comune di Imperia e accertato che la stessa è conforme alle intese precedentemente concordate e che pertanto debba considerarsi raffigurata la "previa intesa" prevista dall'art. 5, 3° comma della citata legge 84/94,

**DECRETA**

l'adozione della annessa variante al Piano Regolatore Portuale del Porto di Imperia come da prescrizioni contenute nel Decreto di Pronuncia di compatibilità ambientale n°4069 in data 22/10/1999 del Ministero dell'Ambiente

**DISPONE**

1) l'invio di copia degli elaborati annessi al Ministero dell'Ambiente, al Ministero dei Beni Culturali e Ambientali, e alla Regione Liguria al fine di ottenere la Pronuncia di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente.

2) La Pubblicazione del presente Decreto all'Albo del Comune di Imperia e all'Albo della Capitaneria di Porto di Imperia.

Imperia, 23/06/2000

**IL COMANDANTE**
**Capitano di Vascello (CP)**
**Giovanni MARINUCCI**

# LA STAMPA

MERCOLEDÌ 28 GIUGNO 2000 ANNO 134 N. 173 L. 1.500(*) / € 0,77 L. 2.500(**) CON SPECCHIO • SPED. ABB. POSTALE 45% ART. 2 COMMA 20/B LEGGE 662/96 - TO • www.lastampa.it



NOMY 24

LECOM ITALIA

Per sap...

...o vieni nel ne...


## ...nuovi penitenziari, espulsione degli immigrati, comunità speciali per i drogati, più controlli nelle città

## ...ceri in... ...adulto

...l Polo

...VOLTA

...RANZA

...e non ottanta

...ROMA...

...ELLA

...maltrattato il ...ente, votando ...; hanno gon... nel Nord, a ...nista dei nuo... ...one. Avranno ...inte, o ri-con... ...perlo. Impos... ...nsieme, quelli ...a-modificata ...o a dire qual... ...di centro, o ...agli elettori ...ta.

...è che gli governo oggi ...pressione per ...d'animo dei ...hel che si sa



**COFFERATI: A SIN... RASSEGNATI ALL...**

*«Nella coa... manca la... di ritro... il coraj... per vinc...*

Fabrizio Rondolino

*ADDIO MISS MO...*

...LADO...

...Cossato, il 23/6/2000

IL DIRIGENTE SETTORE AREA TECNICA
**Ing. Gianni Tasso**

AX2906

## CAPITANERIA DI PORTO DI IMPERIA

Ai sensi del D.P.C.M. nr. 377 del 10/8/1998, si comunica che presso il Ministero dell'Ambiente, Roma; il Ministero dei Beni Ambientali e Cultura-li, Roma, e presso la regione Liguria, Genova, sono stati depositati agli atti modificativi e integrativi della V.I.A. del Piano Regolatore del Porto di Imperia, come da prescrizioni del Decreto di Pronuncia di compatibilità ambientale nr. 4069 del 22/10/1999 del Ministero dell'Ambiente. Tali atti contengono la modificazione dell'assetto dell'area compresa tra il torrente Impero e il bacino S. Lazzaro e l'eliminazione della darsena e del piazzale per la cantieristica, l'integrazione per l'inserimento paesaggistico ed ambientale di tale area per il recupero ad arenile della linea di battigia. Tutta la documentazione resterà in visione per le osservazioni secondo le modalità di legge per il periodo prescritto.
Imperia, li 28/6/2000

IL COMANDANTE DELLA CAPITANERIA DI PORTO DI IMPERIA - CAPITANO DI VASCELLO
(CP) Giovanni Marinucci


BORSAGRATIS
www.borsagratis.com
Free Informations
in
Pole Position


bombole: L. 300.000.000 - Euro 154.937,07; 5) Materiale in service per sale operatorie in TNT sterile e non: L. 380.000.000 - Euro 196.253,63; 6) Servizio di lavaggio e stiratura biancheria: L. 770.844.000 - Euro 398.107,71; 7) Servizio di sorveglianza armata: L. 490.000.000 - Euro 253.063,89; 8) Servizio di trasporto uremici e trasporti sanitari: L. 590.150.000 - Euro 304.787,04; 9) Servizio di raccolta, trasporto e smaltimento di rifiuti sanitari pericolosi e speciali pericolosi: L. 860.000.000 - Euro 444.152,94. Le ditte interessate a partecipare alle gare di cui sopra possono inoltrare richiesta del bando integrale e dei capitolati speciali (per singola gara) tassativamente entro il 8/9/2000 al seguente indirizzo: Azienda Sanitaria Locale n. 2 - U.O.A. Provveditorato Economato Via Tofane 71 - 10141 Torino - Tel. 011.7095490 - 209 - 448 - Fax 011.7071419 - 7095466. Le date di scadenza per la presentazione delle offerte e le date di apertura in seduta pubblica delle medesime sono indicate nei rispettivi capitolati speciali, per ciascuna gara. I bandi relativi al presente avviso sono stati inviati all'Ufficio Pubblicazioni Ufficiali della Comunità Europea il 19/6/2000 e sono pervenuti il 19/6/2000.
IL DIRETTORE GENERALE **dott. Ugo Podner Komaromy**

AX2906

## TRIBUNALE ORDINARIO DI TORINO

***Vendita di immobili con incanto***

Si rende noto che, nella esecuzione immobiliare n. 527/87 promossa da: Banca Popolare di Novara - Condominio Via Boccaccio 22 Torino contro: **COLLI VIGNARELLI Rosa - DI BERNARDO Carmelo - ESE LEASING S.P.A.**, il Giudice dell'esecuzione dott. Grosso ha disposto la vendita con incanto per il giorno 20/7/2000, alle ore 12,30 dei seguenti beni: Lotto primo: In Torino, via Boccaccio 20-22: a) alloggio al piano terzo composto di sette camere, salone, cucina, lavanderia e quattro servizi, occupante l'intero piano con annesso sovrastante terrazzo in uso collegato all'appartamento con scala interna; b) al piano terreno nel cortile n. 2 box auto contigui.
Lotto Secondo: in Torino, via Chiusella 2, al piano secondo n. 3 alloggi con servizio esterno comune composti da: a) un alloggio di una camera; b) un alloggio di due camere; c) un alloggio di una camera.
Lotto Terzo: in Volpiano e Brandizzo, nei pressi del casello autostradale di Brandizzo, terreni di mq. 27.459, con entrostanti fabbricati di tipo civile a due piani f.t. A.C.T. del Comune di Volpiano F. 32, nn. 47-48, del Comune di Brandizzo F. 1, nn. 22 - 23 - 32 - 277 - 280 - 330 - 349; Al N.C.E.U. del Comune di Brandizzo F. 1 n. 22. Prezzo base L. 720.000.000 + IVA per il lotto primo; L. 68.000.000 per il lotto secondo; L. 210.000.000 per il lotto terzo; Aumenti minimi L. 10.000.000 per il lotto primo; L. 1.000.000 per il lotto secondo; L. 2.000.000 per il lotto terzo. Sono poste a carico dell'aggiudicatario le spese per la cancellazione delle formalità. Depositi per cauzione e spese: 25% del prezzo base, da versarsi entro il lunedì precedente alla vendita mediante assegno circolare Non Trasferibile intestato a "Poste Italiane S.p.A." Versamento del prezzo entro 60 giorni dall'aggiudicazione. Gli atti relativi alla vendita sono consultabili nella Cancelleria Esecuzioni Immobiliari - Via delle Orfane 20 - Torino.

IL DIRETTORE DI CANCELLERIA
**Rosanna Gaggino Poli**


90A

PK **Per la pubblicità su: LA STAMPA**
10126 TORINO

Borgomaro
...gratuito
...nato da Bea
Osteria
...OMARO IM
...3358212981...
Due... degustazione... di piatti... a base di... estratto... d'oliva e... prodotti...

V - NUMERO 148
...20/B art. 2 L. 662/96
...post. - gr. 50
...ET - www.ilsecolo...

# IL SECOLO XIX

OSTE
Antico Frantoio"
BORGOMA
Aperto: giovedì, ven
L. 50.
12 antipasti, 2 primi,
dessert, vino, ca
SOLO SU PRENOTAZI

Lire 1.
con "La Gazzetta dello Sport"
Mercoled

...stato al netto della cassa integrazione) il calo si attesta all'1,6%. Nel primo trimestre del 2000 inoltre la variazione media dell'occupazione nell'industria risulta in calo dello 0,2% rispetto ai primi 3 mesi del '99.

Rispetto ai mesi di febbraio e gennaio, comunque, c'è un miglioramento sia in termini percentuali (il regresso era stato del 2,2% su base annua) sia per quanto riguarda i posti di lavoro persi.

0,4%. Più in particolare, sono aumentate le vendite di prodotti alimentari (+3,3%), mentre quelle dei non alimentari hanno segnato un regresso dello 0,2%. Per entrambe le categorie la grande distribuzione ha segnato una crescita (rispettivamente +5,3% e +3,7%), al contrario dei piccoli negozi, che hanno veduto bene gli alimentari (+2,5%) ma non gli altri generi (-0,7%).

...ranno adottati per la riduzione della rete distributiva e se verranno informati alla massima trasparenza. Chiede, poi, di «conoscere i motivi che non portarono alla vendita a suo tempo di Ip che deteneva una quota del mercato pari all'incirca a quella che ora si vuole cedere, mentre si preferì mantenere il marchio e procedere a una politica di sostanziale assorbimento nell'Agip, penalizzando l'operatività e l'autonomia della società Ip con pesanti riflessi occupazionali ed industriali sul territorio ligure».

...ica: «A piccol...
...una grande rifo...

...sta al ministro sulla legg...
...ema oggi fa acqua da...
...cordo è possibile in sa...
...imo mese sarà decis...

...oposta della m...

...mossi

...0 an...

...nsione m...

...nborsato":
...lte di seguito Cepu
...urativa, il rimborso
...zione dell'esame.

...proposta dalla ma...
...1.500 miliardi...
...zione di nuove...
...il Porto due...
...to brevissimi...
...nento del Pepe su...

...Per l'indulto potrebbero...
...ore [illegible] la maggioranz...
...sta: indulto e non amn...
...gradi eventualmente scon...
...ziati per la costruzione di nu...
...rnative al carcere per reati...

**AUTORITÀ PORTUALE DELLA SPEZIA**

**ESTRATTO D'ASTA PUBBLICA**

L'Autorità Portuale della Spezia rende noto che procederà all'espletamento di un'asta pubblica per il servizio di fornitura di acqua potabile nel porto della Spezia ed alle navi in banchina con contratto triennale, importo a base d'asta L. 150.000.000 annuali. I documenti da allegare alla richiesta di partecipazione alla gara sono stati indicati nel bando integrale con documento originale esposto all'Albo Pretorio del Comune di La Spezia ed affisso all'Albo dell'Autorità Portuale della Spezia, nonchè inviato alla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 23/06/2000. Per il ritiro della documentazione completamente, la richiesta del bando integrale ed ulteriori informazioni, rivolgersi al seguente indirizzo: Autorità Portuale della Spezia - Dipartimento Tecnico - via Del Molo 1 - 19126 La Spezia - tel. 0187/546.320.

IL PRESIDENTE
(Dott. Giorgio S. Bucchioni)

## CAPITANERIA DI PORTO

*di Imperia*

Ai sensi del D.P.C.M. nr. 377 del 10/08/1998, si comunica che presso il Ministero dell'Ambiente, Roma, il Ministero dei Beni Ambientali e Culturali, Roma, e presso la regione Liguria, Genova, sono stati depositati gli atti modificativi e integrativi della V.I.A. del Piano Regolatore del Porto di Imperia, come da prescrizioni del Decreto di Pronuncia di compatibilità ambientale nr. 4069 del 22/10/1999 del Ministero dell'Ambiente.

Tali atti contengono:

- la modificazione dell'assetto dell'area compresa tra il torrente Impero ed il bacino S. Lazzaro e l'eliminazione della darsena e del piazzale per la cantieristica;
- l'integrazione per l'inserimento paesaggistico ed ambientale di tale area e per il recupero ad arenile della linea di battigia.

Tutta la documentazione resterà in visione per le osservazioni secondo le modalità di legge per il periodo prescritto.

Imperia, lì 28/06/2000.

IL COMANDANTE
DELLA CAPITANERIA DI PORTO DI IMPERIA
CAPITANO DI VASCELLO (CP)
**(Giovanni Marinucci)**

**...la la moda choc**
**...so si veste d'oro**

**Rota a pagina 6**



...olo e stilisti scatenati. In
...laschio del Duemila con
...hie dipinte. «Oggi va il
...orretto», assicura Cerruti

**...del Genoa** cambia pa...

# ...litz Sam...
# ...rriva Cag...



SCHEMA N. .....46695
DEL PROT. GEN. ANNO .....1999

**N. 420**
IN DATA 30/04/1999

# REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale

DIREZIONE CENTRALE PRESIDENZA E GIUNTA
SERVIZIO AFFARI GIUNTA

SEDUTA DELLA GIUNTA REGIONALE : N 2152 del 30/04/1999

**OGGETTO :** Parere istruttorio V.I.A. da inviare al Ministero Ambiente ai sensi della legge 349/86. "Piano Regolatore portuale di Imperia" - Proponente: Capitaneria del porto di Imperia

## CERTIFICAZIONE DELLE RISULTANZE DELL'ESAME DELL'ATTO

Si ATTESTA che nel corso dell'odierna seduta della Giunta Regionale, PRESIDENTE il Dott. Giancarlo Mori , con la partecipazione dei seguenti Componenti, che si sono espressi in conformità di quanto a fianco di ciascuno indicato:

| PRESENTI | ASSENTI | I COMPONENTI DELLA GIUNTA - SIGNORI | | VOTI ESPRESSI | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | FAVOR. | ASTEN. | CONTR. |
| X | | Giancarlo Mori | - Presidente | X | | |
| X | | Graziano Mazzarello | - Vice Presidente | X | | |
| X | | Nicolo' Alonzo | - Assessore | X | | |
| | X | Egidio Banti | - Assessore | | | |
| X | | Romolo Benvenuto | - Assessore | X | | |
| X | | Franco Bertolani | - Assessore | X | | |
| | X | Mario Margini | - Assessore | | | |
| X | | Fabio Morchio | - Assessore | X | | |
| X | | Maria Paola Profumo | - Assessore | X | | |
| X | | Fulvio Vassallo | - Assessore | X | | |
| 8 | 2 | | | 8 | | |

RELATORE alla Giunta Sig. Nicolo' Alonzo e con l'assistenza del Segretario Generale e del Dott. Giorgio Prazzoli. che ha svolto le funzioni di SEGRETARIO

LA GIUNTA REGIONALE

all'unanimità HA APPROVATO il provvedimento proposto secondo lo schema il cui testo integrale è riportato in originale da pag. 1 a pag. 3 della presente cartella, autenticato dal Segretario della Giunta Regionale.

Il PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE
Dott. Giancarlo Mori

Il SEGRETARIO
30/04/1999 Dott. Giorgio Prazzoli

Il presente ATTO viene contraddistinto col numero, a margine indicato, del REGISTRO ATTI DELLA GIUNTA REGIONALE - Parte I

**RISULTANZE DELL'ESAME**

**AUTENTICAZIONE COPIE**
AFFARI GIUNTA
L'ISTRUTTORE

**CODICE PRATICA :**
imp_via



COD. ATTO : DELIBERAZIONE [ESECUTIVA] [NON SOGGETTA A CONTROLLO]

| SCHEMA N. ..... 46695<br>DEL PROT. GEN. ANNO.....1999 | **REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale**<br>Dipartimento Ambiente e Territorio<br>Valutazione di Impatto Ambientale - Ufficio |
|---|---|

**OGGETTO** : Parere istruttorio V.I.A. da inviare al Ministero Ambiente ai sensi della legge 349/86. "Piano Regolatore portuale di Imperia" - Proponente: Capitaneria del porto di Imperia

| **DELIBERAZIONE [ESECUTIVA]** | N. 420 del REGISTRO ATTI DELLA GIUNTA | IN DATA 30/4/99 |
|---|---|---|

## LA GIUNTA REGIONALE

RICHIAMATE:

- la legge n. 349/86 concernente l'istituzione del Ministero dell'Ambiente;
- il DPCM 10 agosto 1988 n.377 con il quale è stata introdotta la regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art.6 della Legge n. 349/86;
- il DPCM del 27.12.88 contenente le "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione di giudizio di compatibilità di cui all'art.6 della legge n. 349/86" adottate ai sensi dell'art. 3 del DPCM 10 agosto 1988 n.377 di cui sopra;
- la Legge 28 gennaio 1994, n. 84, "Riordino della legislazione in materia portuale";
- la legge regionale del 30.12.98 n.38 inerente la disciplina della Valutazione di Impatto Ambientale;

PREMESSO CHE:

- i Piani regolatori portuali (P.R.P.) e le loro varianti in base alla normativa sopracitata rientrano fra i progetti soggetti a VIA nazionale previo parere obbligatorio non vincolante della Regione;
- in data 19.2.99 la Capitaneria di Porto di Imperia ha presentato domanda di compatibilità ambientale di cui all'art.6 della legge n. 349/86, in merito al progetto del Piano Regolatore Portuale di Imperia;
- il Consiglio Superiore dei LL. PP ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, in data 20.12.96;
- il PRP è stato approvato dal Consiglio Comunale di Imperia ed è stato adottato dall'Autorità marittima ai sensi della legge 84/94;
- il Comitato Tecnico per la VIA (CT VIA) nella seduta del 14.4.99 ha espresso il parere - n. 76 - di cui al documento allegato che costituisce atto integrativo funzionale ad una completa ricognizione delle valutazioni propedeutiche alla pronuncia;

Data - IL DIRIGENTE

(Dott.ssa Gabriella Minervini)

Data - IL SEGRETARIO

(Dott. Giorgio Prazzoli)

ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE

AFFARI GIUNTA

L'ISTRUTTORE

(Irene Pratali)

CODICE PRATICA

imp_via

PAGINA : 1

COD. ATTO : DELIBERAZIONE [ESECUTIVA] [NON SOGGETTA A CONTROLLO]

| SCHEMA N. ..... 46695<br>DEL PROT. GEN. ANNO..... 1999 | **REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale**<br>Dipartimento Ambiente e Territorio<br>Valutazione di Impatto Ambientale - Ufficio |
|---|---|

CONSIDERATO CHE:

- per quanto attiene i rapporti con la programmazione e pianificazione vigente, l'intervento risulta essere compatibile con la stessa;
- dal punto di vista progettuale dovranno essere recepite le indicazioni e le prescrizioni riportate nel verbale del Comitato Tecnico per l'Urbanistica (CTU) allegato al presente provvedimento e nel voto dei LL.PP.
- dal punto di vista ambientale gli impatti risultano contenuti, tuttavia:
  - la documentazione proposta non affronta in modo completo le seguenti problematiche: giustificazione dell'opera, accessibilità, rischio idraulico, rumore, sedimenti;
  - appare pertanto necessario richiedere alla Commissione VIA nazionale che siano richieste ulteriori approfondimenti in merito ai comparti di cui sopra e meglio precisati nel dispositivo;
  - il CTU è pervenuto ad una sostanziale valutazione positiva del Piano Regolatore Portuale, evidenziando tuttavia i limiti e le necessarie modificazioni per quanto riguarda le previsioni di carattere urbanistico edilizio;
  - per quanto attiene il dettaglio urbanistico edilizio lo stesso verrà opportunamente valutato in sede di approvazione del Piano Regolatore Portuale da parte della Regione Liguria, a valle della procedura di compatibilità ambientale, così come previsto dalla legge 84/94;

SU PROPOSTA dell'Assessore incaricato

DELIBERA

- di esprimere al Ministero dell'Ambiente - Commissione VIA in relazione al progetto del Piano Regolatore Portuale di Imperia, il parere che l'intervento appare compatibile, anche in considerazione della sua congruenza con la programmazione regionale, e con opportune modifiche assolve la funzione di saldatura tra porto e parte urbana, fermo restando cla necsessità:

1. di giustificare in maniera più appropriata i 1000 posti barca previsti dal progetto;
2. di valutare la possibilità di affrontare lo spostamento del terminal oleario senza attendere la seconda fase;
3. di ridefinire il numero di parcheggi previsti;
4. di individuare le cave di prestito e il flusso dei mezzi previsti.
5. di indicare eventuali alternative, in particolare non viene considerata la possibilità di variare i riempimenti realizzati, anche tramite asportazione;
6. di valutare opportunamente le portate e le distribuzioni del loro apporto solido dovute al Torrente Impero alla luce della mutata incidenza del moto ondoso a seguito delle nuove opere a mare, con sovralluvionamento dell'alveo nel tratto terminale e interramento della foce e del porto;
7. di valutare opportunamente l'impatto del rumore e di prendere in considerazione le ubicazioni dei cantieri necessari per la realizzazione dell'opera;
8. di caratterizzare i sedimenti da dragaggio al fine di effettuare una valutazione in merito al loro riuso per i terrapieni;

Data - IL DIRIGENTE

16.6.99 (Dott.ssa Gabriella Minervini)

Data - IL SEGRETARIO

(Dott. Giorgio Prazzoli)

| ATTO | AUTENTICAZIONE COPIE<br>AFFARI GIUNTA<br>..... C ..... A. C .....<br>L'ISTRUTTORE<br>(Irene Adriani) | CODICE PRATICA<br>imp_via |
|---|---|---|
| PAGINA : 2 | | |

COD. ATTO : DELIBERAZIONE [ESECUTIVA] [NON SOGGETTA A CONTROLLO]

| SCHEMA N. ..... 46695<br>DEL PROT. GEN. ANNO.....1999 | **REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale**<br>Dipartimento Ambiente e Territorio<br>Valutazione di Impatto Ambientale - Ufficio |
|---|---|

9. di ribadire l'opportunità di una diversa progettazione dell'area tra S.Lazzaro e il polo cantieristico, prevedendo la creazione di una spiaggia ed alle spalle di una zona a verde.
10. Si rileva che la strada e l'eventuale raccordo ferroviario andranno puntualmente valutati in sede di progettazione delle opere stesse.

– Il presente provvedimento dovrà essere pubblicato sul B.U.R.L..

FINE TESTO

Si attesta la regolarità amministrativa, tecnica e contabile del presente atto.

Data - IL DIRIGENTE

16.6.99 (Dott.ssa Gabriella Minervini)

Data - IL DIRIGENTE

16.6.99 (Dott.ssa Gabriella Minervini)

Data - IL SEGRETARIO

(Dott Giorgio Brazzali)

ATTO

AUTENTICAZIONE COPIE

AFFARI GIUNTA

F..... C ..... C .....

L'ISTRUTTORE

(Irene Parlato)

CODICE PRATICA

imp_via

PAGINA : 3

COD. ATTO : DELIBERAZIONE [ESECUTIVA] [NON SOGGETTA A CONTROLLO]

SCHEMA N.....46695
DEL PROT. GEN. ANNO 1999

N. 420
IN DATA 30/8/99

**REGIONE LIGURIA - Giunta Regionale**
Dipartimento Ambiente e Territorio
Valutazione di Impatto Ambientale - Ufficio

**OGGETTO** : Parere istruttorio V.I.A. da inviare al Ministero Ambiente ai sensi della legge 349/86 "Piano Regolatore portuale di Imperia" - Proponente: Capitaneria del porto di Imperia

## DOCUMENTO ALLEGATO QUALE PARTE INTEGRANTE E NECESSARIA DELL'ATTO IN RIFERIMENTO

**ATTESTAZIONE:**

Il presente DOCUMENTO si compone di complessive n. 14 pagine, tutte numerate e da me singolarmente firmate, e costituisce l'allegato al provvedimento.

Data - IL DIRIGENTE

-15.9.99 (Dott.ssa Gabriella Minervini)

**ALLEGATO ALL'ATTO**

AUTENTICAZIONE COPIE

AFFARI GIUNTA

F..... C ..... C .....

L'ISTRUTTORE
(Irene Murialdi)

CODICE PRATICA :

imp_via

PAGINA : 1

COD. ATTO DELIBERAZIONE ESECUTIVA/NON SOGGETTA A CONTROLLO

*SEDUTA DEL: 14.4.99*

*OGGETTO: PIANO REGOLATORE PORTUALE DI IMPERIA*

≈ ***Premessa***

Il progetto si riferisce all'ampliamento e riqualificazione dell'area che interessa il bacino di porto Maurizio e di Oneglia.Il Piano Regolatore Portuale ( PRP) è stato approvato dal Comune di Imperia come previsto dalla l.r. 35/1995 ed adottata dalla Autorità Marittima. Il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha espresso il proprio parere in merito il 20.12.96.

FFARI GIUNTA

L'ISTRUTTORE
(Irene Amau)



*REGIONE LIGURIA - Via Fieschi 15, 16100 GENOVA*
*Ufficio Valutazione Impatto Ambientale,tel. 010/54851, fax 010/5704197, e-mail: via@regione.liguria.it*

## ≈ QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il Piano territoriale di coordinamento paesistico (PTCP) per l'area in esame prevede:

a) regime MO-B per l'assetto geomorfologico, ciò significa che ammissibili interventi che si conformano a specifici criteri di corretto inserimento ambientale delle opere.

b) regime AI -CO per l'assetto insediativo che permette interventi nel caso in cui l'esistente non presenti un corretto inserimento ambientale.

Il proponente conclude che in "definitiva il Piano prende atto della necessità di un significativo intervento riguardante il Porto di Imperia e non pone vincoli alla predisposizione di un PRP che adatti lo scalo all'evolversi delle esigenze locali".

Il SIA prende in esame il piano dei trasporti , qui non si ritiene di riportarlo in quanto sicuramente superato nei contenuti e nelle strategie poiché datato, risale al 1990.

Lo Schema di Orientamento del Piano della Costa prende atto del sostanziale cambiamento del profilo costiero causato da riempimenti effettuati negli ultimi anni.

Vengono indicati i seguenti obiettivi :

- valorizzare le potenzialità turistiche di Porto Maurizio ;
- realizzare un porto turistico che soddisfi le diverse fasce di utenza;
- funzionalizzare la fascia costiera tra i due bacini arricchendo la dotazione dei servizi e verde della città
- -definire il contorno delle aree attorno al depuratore consortile
- rafforzare la potenzialità di lungomare Vespucci nel contesto della viabilità cittadina.

Il PRP prevede :

- il potenziamento turistico di Porto Maurizio attraverso un incremento di 1000 posti barca
- la riqualificazione del porto di Oneglia
- la riqualificazione della passeggiata a mare
- la riqualificazione del depuratore
- riutilizzo dell'attuale sede ferroviaria
- potenziamento porto peschereccio di Oneglia
- potenziamento e riqualificazione viabilità portuale
- realizzazione di nuovi cantieri navali.

AFFARI GIUNTA
P..... C..... C.....
L'ISTRUTTORE
(Irene Arnau)

Il PRG di Imperia prevede:

- la realizzazione della darsena turistica a Porto Maurizio
- lo spostamento dei traffici di olii vegetali da Calata Anselmi ad Oneglia.

L'intervento risulta congruente con il PRG.

*Si sottolinea che il PTCP si preoccupa di un adeguato inserimento delle opere nell'area , volto ad una garanzia di tutela paesaggistica e ambientale, anche in relazione alla realtà territoriale ed all'importanza del disegno della costa in Liguria.*

*Per quanto attiene lo schema di orientamento del Piano della Costa si precisa che il primo obiettivo ed il secondo non sono in antitesi tra loro per cui il numero di 1000 posti barca previsti per la nautica da diporto forse non risultano congruenti con i citati obiettivi.*

## ≈ QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Il nodo centrale da sciogliere nella messa a punto del nuovo PRP è stato quello di trovare un

giusto equilibrio fra le infrastrutture destinate ai traffici commerciali e quelle riservate alla nautica da diporto.

Gli interventi di prima fase comprendono la realizzazione di un nuovo molo di sottoflutto che si sviluppa dalla testata dell'esistente terrapieno per una lunghezza complessiva di 250 m circa, in prossimità della testata è prevista la realizzazione di uno sporgente di circa 30 m di lunghezza che ad opere completate verrà a delimitare la nuova imboccatura portuale.

In seconda fase verrà realizzato il prolungamento del pennello esistente all'interno del molo lungo per ottenere la riconformazione dell'imboccatura necessaria a proteggere adeguatamente il bacino di Porto Maurizio anche in occasione delle mareggiate provenienti da Scirocco.

L'insieme delle opere di difesa previste potranno essere realizzate mediante tipologia a gettata con mantellata di protezione in massi naturali.

In particolare per il nuovo sottoflutto si prevede l'uso di massi di peso unitario di 6 tonnellate. Il sottostante strato filtro sarà realizzato con massi di prima categoria ed il nucleo mediante versamento di tout venant di cava.

La darsena destinata alla cantieristica impegna complessivamente 55.000 mq suddivisi in 18.800 mq di sedimi e 36.000 mq di specchi acquei lordi comprendenti cioè posti barca, pontili e canali di accesso.

Le opere di difesa sono costituite da l'estensione di 165 m per quanto attiene il prolungamento di sopraflutto con andamento pressocchè parallelo all'esistente, strutturalmente sarà costituito da diga a scarpata. Il nuovo sottoflutto avrà una lunghezza di 215 m con un tratto rettilineo di radicamento di 135 m ed un tratto curvo di 80 m lineari. sempre realizzato mediante diga a scarpate. E' prevista la demolizione della struttura di coronamento lungo la testata di Molo Corto e lavori di scavo per rendere disponibili senza soluzioni di continuità fondali di 4,5 m mediante operazioni di dragaggio.

Si prevede un buon bilanciamento tra quantità dragate e volumi necessari per la realizzazione dei nuovi terrapieni.

*E' da rilevare che non sono note le caratteristiche dei sedimenti da dragaggio e pertanto non è possibile effettuare una valutazione in merito al loro riuso per i terrapieni.*

Il piano posti barca comprende indicazioni i dimensioni variabili tra i 8 e i 12 m.

E' infine previsto un banchinamento a giorno all'interno della darsena di San Lazzaro per ottenere una ottimale tranquillità degli specchi acquei .

Per il Porto di Oneglia le opere comprendono dragaggi necessari all'approfondimento fino a - 9 m *Identica osservazione per il riutilizzo dei dragaggi.*

E' prevista la realizzazione di una strada di nuovo impianto che corre longitudinalmente lungo tutto l'arco portuale. Il nuovo asse viario avrà una larghezza di 15 m con due marciapiedi di 1,2 m una banchina spartitraffico di un metro e due carreggiate di 5,8 m.

I punti di intersezione sono risolti con attraversamenti a raso, particolarmente importante sarà lo svincolo di raccordo con la nuova Aurelia. previsto in posizione baricentrica rispetto ai due attuali bacini portuali che diverrà il futuro snodo principale per tutta l'area portuale. Il PRP prevede infine un accesso ferroviario utilizzando un raccordo tra la nuova linea e la zona portuale, o in alternativa utilizzando il raccordo già in oggi esistente localizzato nell'attuale stazione di S. Bartolomeo al mare tra la vecchia linea ed il nuovo tracciato.

Nel progetto viene indicata una zona tra calata S. Lazzaro e la zona riservata al rimessaggio nella quale prevale una funzione di saldatura con la parte urbana, in quest'area viene prevista la realizzazione di due laghetti di acqua salata, prevedendo l'asporto di parte del materiale di riporto, e la creazione di un'area a verde. Il Comitato tecnico urbanistico aveva già espresso un proprio parere nel merito sottolineando l'importanza della fruibilità di tale area.

*Sembra necessario ribadire la necessità di una diversa progettazione dell'area, prevedendo la creazione di una spiaggia ed alle spalle di una zona a verde.*

*Si rileva che la strada e il raccordo ferroviario andranno puntualmente valutati in sede di*

*progettazione delle opere stesse.*

## ≈ *QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE*

**Geomorfologia costiera**: l'ambiente geologico risulta poco sensibile rispetto ai potenziali impatti in relazione alla stabilità strutturale.

**Dinamica costiera:** il proponente sottolinea che dal punto di vista della dinamica di sedimentazione la sensibilità del territorio è minima.

*non sono giustificate tali affermazioni in relazione ai meccanismi di trasporto e quindi di influenza sull'erosione.*

**Acque:** l'opera non influisce con la qualità delle acque ad oggi rilevabile, esistono sostanziali differenze tra la qualità riscontrata fuori e dentro il bacino portuale.

**Aria**: il progetto che contiene anche diverse azioni di tipo infrastrutturale con riduzione dei traffici commerciali pesanti sugli assi viari principali, e comunque una migliore distribuzione temporale.

E' inoltre prevista una razionalizzazione del raccordo ferroviario collegando l'area portuale con S.Bartolomeo al Mare ed alla nuova linea ferroviaria prevista a a monte.

**Biocenosi:** Nell'area tra Capo Berta e Borgo Prino sono state effettuate campagne per la caratterizzazione delle diverse biocenosi ed è stata rilevata la presenza di Posidonia, Cymodocea nodosa e Caulerpa taxifolia.

La C. nodosa e la P. oceanica ospitano una fauna ittica impoverita forse per una eccessiva pesca mentre i fondali a C. taxifolia hanno mostrato una maggiore presenza di pesci.

**Struttura Urbanistica:** la struttura urbana che caratterizza l'area portuale si articola nelle due polarità di Oneglia e Porto Maurizio, divise dal promontorio collinare che scende dal poggio del Monte Bardellino.

Le emergenze storico culturali sono:

- Torre dell'alpicella
- villa Grock
- Duomo di S. Giovanni Battista
- Palazzo comunale
- Duomo di S. Maurizio
- Palazzo della Prefettura.

*Gli impatti risultano estremamente contenuti, ad eccezione dell'impatto visivo e funzionale della sistemazione del porticciolo turistico, tuttavia sembrano necessari una serie di approfondimenti di seguito elencati.*

*Non risulta opportunamente valutato l'impatto del rumore e non vengono presi in considerazione le ubicazioni dei cantieri necessari per la realizzazione dell'opera.*

## ≈ *Considerazioni*

Non risultano opportunamente giustificati se non attraverso la previsioni di pianificazione i 1000 posti barca.

Non si comprende la necessità di aspettare la 2a fase per spostare il terminal oleario.

Pur essendo stato riportato un bilancio in pari tra dragaggi e riempimenti non ci sono analisi del materiale asportato dai fondali.

Non sembra congruo il numero di parcheggi previsti, non sono state individuate le cave di prestito e

il flusso dei mezzi previsti.
Non vengono indicate eventuali alternative, in particolare non viene considerata la possibilità di variare i riempimenti realizzati, anche tramite asportazione.
Non è stata opportunamente valutato l'apporto solido del Torrente Impero, e la possibilità, a valle della creazione di un nuovo manufatto, dell'interramento della foce stessa.

≈ *Conclusioni*

Il progetto nel complesso risulta congruente con i dettami della programmazione regionale e assolve la funzione di saldatura tra porto e parte urbana, fermo restando, il parere che:

1. Non risultano opportunamente giustificati se non attraverso la previsioni di pianificazione i 1000 posti barca.
2. Non si comprende la necessità di aspettare la 2a fase per spostare il terminal oleario.
3. Non sembra congruo il numero di parcheggi previsti.
4. Non sono state individuate le cave di prestito e il flusso dei mezzi previsti.
5. Non vengono indicate eventuali alternative, in particolare non viene considerata la possibilità di variare i riempimenti realizzati, anche tramite asportazione.
6. Non sono state opportunamente valutate le portate e le distribuzioni del loro apporto solido dovute al Torrente Impero alla luce della mutata incidenza del moto ondoso a seguito delle nuove opere a mare, con sovralluvionamento dell'alveo nel tratto terminale e interramento della foce e del porto.
7. Non risulta opportunamente valutato l'impatto del rumore e non vengono presi in considerazione le ubicazioni dei cantieri necessari per la realizzazione dell'opera.
8. Non sono note le caratteristiche dei sedimenti da dragaggio e pertanto non è possibile effettuare una valutazione in merito al loro riuso per i terrapieni.
9. Sembra necessario ribadire la necessità di una diversa progettazione dell'area tra S. Lazzaro e il polo cantieristico , prevedendo la creazione di una spiaggia ed alle spalle di una zona a verde.
10. Si rileva che la strada e il raccordo ferroviario andranno puntualmente valutati in sede di progettazione delle opere stesse.

Si allega parere del Settore Urbanistica e Ufficio Tutela Paesistica per quanto di competenza.

Il Segretario
dott. Gabriella Minervini

Il Presidente
arch. Lino Tirelli

AFFARI GIUNTA
P..... C..... C.....
L'ISTRUTTORE
(Irene Arnau)

# REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA

SETTORE URBANISTICA
UFFICIO TUTELA PAESISTICA

Genova, 14 APR. 1999

Prot. n. 1579

Allegati:

Rif.: del

Al Dirigente della Struttura
Valutazione Impatto
Ambientale

**S E D E**

REGIONE LIGURIA
... AMBIENTALE
... IMPERIA
14 APR 1999
PROT. N. 567
ASSEGNATO A Rivend.
IN DATA ... IL DIRIGENTE

**Oggetto:** L. R. 30.12.98 N. 38 Disciplina della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) riguardante il piano regolatore portuale di IMPERIA

In relazione alle pratiche iscritte all'Ordine del giorno del Comitato V.I.A., convocato con nota n.41944/503 del 7.4.1999., le strutture di cui sopra, a seguito della presa visione degli atti relativi e degli elaborati progettuali messi a disposizione dalla Struttura Staff del Dipartimento Tutela e Gestione del Territorio, comunicano per quanto di competenza quanto segue:

Il giorno 28 Maggio 1998, il Comitato Tecnico Urbanistico riunitosi in seduta plenaria, ha già valutato il Piano Regolatore Portuale in oggetto (la cui redazione peraltro era stata delegata all'amministrazione comunale di Imperia sulla base della Legge Regionale n°35/1995), pervenendo ad una sostanziale valutazione positiva del piano stesso, per quanto riguarda i termini di riassetto generale dell'area, ed evidenziando tuttavia i limiti e le necessarie modificazioni per quanto riguarda le previsioni di più stretto carattere urbanistico ed edilizio. Pertanto appare opportuno rimandare al verbale del Comitato Tecnico Urbanistico regionale, n°40 - 2° punto dell'ordine del giorno, riguardante tale seduta (che si allega in copia) per le specifiche di dettaglio.

Ci si rimette, al riguardo, alle pertinenti valutazioni che effettuerà il Servizio Trasporti, che ha curato la predisposizione e l'istruttoria di tale piano, fermo restando che lo stesso dovrà essere approvato dall'Amministrazione Regionale a norma della L.R. n. 84/1994.

I migliori saluti.

Il Dirigente
(Dott.ssa Clara Oliveri)

MP

IL DIRIGENTE DELL'UFFICIO
(Dott. Arch. Giuliano Bernardini)

AFFARI GIUNTA
P. C.
L'ISTRUTTORE
Irene ...

**REGIONE LIGURIA**
**COMITATO TECNICO URBANISTICO**

**Triennio 1995/1998** **Seconda sessione semestrale di lavori**

**Verbale n.40**

Il giorno 28 Maggio 1996 alle ore 9,30 a seguito di regolare convocazione nella sala sita al 10^ piano della sede della Regione Liguria di via G: D'Annunzio 113 si è riunito il Comitato Tecnico Urbanistico previsto dalla L.R. 23 marzo 1983 n. 9 così come modificata da ultimo con la L.R. 50/1994 e nominato dal Presidente della Giunta Regionale con suo Decreto n. 447 in data 11 maggio 1995 e s.m. per l'esame degli argomenti iscritti all'o.d.g. allegato al presente verbale.

Alla riunione sono presenti i membri signori:

| | |
|---|---|
| dott. Domenico Bottino | Vice Presidente |
| arch. Emanuele Giudice | Membro |
| dott.ssa Clara Oliveri | Membro |
| arch. Franco Lorenzani | Membro |
| arch. Franco Ghio | Membro |
| ing. Stefano Massone | Membro |
| dott.ssa Maria Graziella Piombo | Membro |
| arch. Alessandro Sinagra | Membro |
| arch. Elisa Ferrero | Membro |
| avv. Mario Bucello | Membro |
| avv. Riccardo Maoli | Membro |

Sono altresì presenti l'arch. Maria Di Dio ed il geom. Giuseppe Bellezza delegati dall'arch. Liliana Pittarello Soprintendente ai beni ambientali ed architettonici nonchè la dott.ssa Roberta Mengoli delegata dal dott. Luca Fontana ai sensi dell'art. 3, ultimo comma della L.R. 9/1983 e s.m.

Hanno giustificato l'assenza l'arch. Stefano Boeri e il dr. agr. Angelo Consiglieri.

Risultano pertanto assenti l'ing. Mario Fracchia, il p.a. Antonino Di Cesare, il dott. Giovanni Garaventa, il geom. Piergiorgio Antonetto, l'ing. Gianni Gatto Ronchero, il prof. Luigi Lagomarsino e il prof. Pietro Maifredi.

In assenza del Presidente dott. Fabio Morchio, presiede la riunione il dott. Domenico Bottino, Vice Presidente del Comitato e verbalizza il sottoscritto Pier Luigi Viola segretario del Comitato.

Accertata alle ore 10,20 la presenza del numero legale il Vice Presidente pone in trattazione il primo punto all'o.d.g. ad oggetto: "Comune di Imperia - PRG - Conclusione".

L'arch. Gorgoni riconsegna ai membri del Comitato Tecnico Urbanistico la scheda istruttoria modificata a seguito di quanto deciso nel corso della discussione svoltasi nella seduta del 21.5.1996, evidenziando le variazioni apportate.

AFFARI GIUNTA
D..... C..... C.....
L'ISTRUTTORE

... l'occasione l'arch. Gorgoni illustra anche la modifica introdotta su suggerimento della Struttura Assetto e rischio idrico, relativamente alla viabilità in sponda sinistra del Torrente Impero, in modo da non consentire le arginature comportanti restringimento, inalveazioni o rettificazioni dell'alveo, in quanto in contrasto con l'art. 26, 2° comma, lett. d) della L.R. 9/1993.

Si riprende quindi l'esame del PRG di Imperia partendo dall'ambito 3 Borgo Foce.

Relativamente alla zona BC1D compresa in tale ambito che nella scheda istruttoria si propone di riclassificare come CRA per la presenza di un consistente insediamento diffuso con possibile eventuale variante del PTCP da ISMA a ID-MA, l'arch. Ferrero espone le proprie perplessità.

Il Comitato le condivide per cui decide quindi di correggere la scheda istruttoria nel senso di non apportare la variante in parola.

Alle ore 10,35 entra il prof. Maifredi.

Il geom. Bellezza fa presente che intorno ad Artallo è consentita una notevole densità a fronte dell'indicazione IS-MA di PTCP: segue ampia discussione sul punto, a conclusione della quale il Comitato si orienta nel senso di lasciare inalterata la normativa prevista per le zone CRA ma con esclusione della possibilità di realizzare nuove costruzioni.

Con riferimento alla zona classificata come BC5A ricadente nell'ambito 6, che nella scheda istruttoria si propone di riclassificare come CRA, il Comitato decide che la stessa, nella parte posta a monte del tracciato autostradale, debba essere invece classificata ES. Analoga determinazione viene assunta per gran parte della zona BCIA.

In merito al ponte sul Torrente Impero, l'arch. Sinagra propone una modifica delle indicazioni contenute nella scheda istruttoria che il Comitato condivide, per cui la stessa viene direttamente corretta in tal senso.

Alle ore 11,50 esce il prof. Maifredi.

L'arch. Ferrero esprime perplessità in ordine alla indicazione di modifica d'ufficio relativa all'art. 24 delle NTA in quanto non tiene conto del ragionamento sotteso a tale norma.

Il Comitato condivide il rilievo dell'arch. Ferrero, per cui si procede alla eliminazione della prima parte della modifica d'ufficio al riguardo indicata nella scheda.

A questo punto dopo che il Presidente ha posto in votazione il parere conclusivo sulla pratica in esame, l'arch. Di Dio dà lettura di alcune osservazioni del suo ufficio chiedendo che le stesse siano messe a verbale al quale pertanto essa viene allegata.

Il Presidente, dopo aver rilevato che sarebbe stato opportuno dare lettura di tale nota nel corso della discussione, dà peraltro atto che le osservazioni in essa formulate in gran parte collimano con le decisioni già assunte dal Comitato, ad eccezione di quella relativa ad Oneglia in ordine alla quale si dà mandato agli uffici di procedere direttamente al suo recepimento nella scheda.

Quindi il Comitato condividendo le conclusioni cui si perviene nella scheda istruttoria come sopra modificata esprime il parere che il PRG di Imperia sia meritevole di approvazione previa introduzione delle modifiche d'ufficio ivi indicate.

Il relativo voto una volta firmato dal Vice Presidente e dal Segretario del Comitato assumerà il n. 670 e verrà depositato nella raccolta degli originali dei voti del Comitato.

Escono la dott.ssa Mengoli e la dott.ssa Piombo.

Si passa quindi all'esame del 2° punto all'o.d.g. ad oggetto: "Piano Regolatore Portuale di Imperia"

Il dott. Bottino presenta la pratica sottolineandone l'atipicità data dal fatto che sebbene in base ad una corretta interpretazione della legge 84/1994 l'adozione dei piani regolatori dei porti non affidati alle cure di un'autorità portuale - come quello di Imperia - competa all'autorità marittima, la Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei porti con apposita circolare del 7/9/1995 ha espresso l'avviso che in tali casi il compito di redigere il progetto spetti alla Regione, ferma restandone la funzione di approvazione definitiva dei piani stessi: e ciò in quanto la citata legge n. 84 attribuisce ad essi valore non solo di programmi di opere pubbliche, ma di veri e propri atti di pianificazione delle aree portuali, tesi ad assicurarne il corretto assetto territoriale debitamente raccordato con la città retrostante in termini infrastrutturali e funzionali.

Nel caso di specie il compito di procedere a tale redazione, sulla base di una delega regionale, disposta con l.r. 35/1995, è stato affidato al Comune di Imperia che ha provveduto con delibera della Giunta n. 495 del 26/3/1996 trasmessa poi alla Regione unitamente alla relativa documentazione per il suo ulteriore corso.

In tal senso quindi, prima dell'inoltro del progetto all'Autorità marittima, ai fini della sua formale adozione, si è ritenuto di sottoporlo alla valutazione dell'organo tecnico consultivo della Regione in materia urbanistica, onde acquisirne il qualificato apporto tecnico.

L'arch. Sinagra procede quindi alla illustrazione del progetto di cui sopra avvalendosi di una relazione contenente valutazioni di carattere generale che viene allegata al presente verbale.

Al termine dell'illustrazione dell'arch. Sinagra il geom. Bellezza, dopo aver fatto presente che uno degli obbiettivi di fondo della politica di tutela perseguita dalla Soprintendenza ai beni ambientali ed architettonici è quella di evitare la saldatura tra Oneglia e Porto Maurizio, mentre il progetto in esame va in senso contrario, formula alcune critiche con particolare riguardo alla previsione della allocazione degli insediamenti cantieristici.

Il geom. Bellezza continua esprimendo l'avviso che, mentre il depuratore dovrebbe costituire il punto finale della città, ora è situato davanti ai cantieri, che andrebbero invece sistemati altrove; evidenzia infine che si dovrebbe prevedere il mantenimento dei manufatti delle ex Ferriere costituendo gli stessi un esempio di archeologia industriale.

Seguono gli interventi di alcuni membri i quali pongono la questione pregiudiziale relativa alla possibilità del Comitato e quindi della Regione, in quanto Ente che deve redigere il progetto di

AFFARI GIUNTA
C
ISTRU

che trattasi, di inviarlo all'Autorità per la sua adozione con osservazioni provenienti dall'interno del proprio apparato.

Secondo l'avv. Maoli la fase di redazione non è formale come quella di adozione per cui la stessa può essere aperta ai contributi anche critici che si è ritenuto opportuno acquisire, tanto più che il Piano di fatto è stato redatto dall'Amministrazione comunale di Imperia.

Anche l'avv. Bucello ritiene che se è vero come è vero che la fase progettuale prosegue, il problema posto sotto il profilo logico e procedurale non ha ragione di essere.

Segue ampia discussione nel merito del progetto a conclusione della quale il Comitato nel condividere, pur con i rilievi critici emersi i contenuti della relazione presentata, esprime tuttavia l'avviso che la stessa nella parte relativa alle valutazioni debba essere integrata in modo da recepire tali rilievi come da testo qui di seguito riportato, con debita evidenziazione delle espressioni aggiunte, modificate o riformulate

11. VALUTAZIONI.

Il disegno generale di progetto del P.R.P., si caratterizza, rispetto ai precedenti progetti, per una maggior concretezza e fattibilità del disegno riguardante l'assetto commerciale demandando a fasi remote la realizzazione di consistenti prospettive di sviluppo.

identifica nel bacino di Onegiia il polo di consolidamento dei traffici per le rinfuse secche e per gli oli vegetali mentre per le funzioni pescherecce viene arricchita la dotazione di infrastrutture a terra.

Il trasferimento dei silos oleari da Calata Anselmi consolida la vocazione contenuta, proporzionata e complessivamente sostenibile in rapporto alle dimensioni del tessuto urbano limitrofo.

La soluzione proposta dei due bacini destinati alla nautica da diporto per 950 posti barca, al netto della nautica sociale e minore, in due fasi successive a Porto Maurizio, appare anch'essa soddisfacente in relazione ai diversi segmenti di domanda della nautica da diporto e consente la realizzazione delle opere previste per fasi non confliggenti con i traffici commerciali.

Vi è da rilevare tuttavia l'esigenza di salvaguardare possibilità di realizzazione di un accosto accessibile veicolarmente per lo sviluppo della funzione marittimo passeggeri, nei segmenti dei traghetti veloci che potrebbero, su Porto Maurizio disporre di un terminale interessante e di cui potrebbe identificarsi con maggior precisione, già nella seconda fase, funzioni, accessibilità tenuto conto anche di indirizzi emersi nei rapporti italo-francesi di ridistribuzione di tali traffici

AFFARI GIUNTA

L'ISTRUTTORE

Ciò anche in conseguenza alle prospettive di sviluppo della domanda via mare e ai potenziamenti infrastrutturali della accessibilità dell'entroterra piemontese garantiti dal completamento della S.S. 28.

Il presidio dei servizi di guardia costiera è comunque mantenuto nel bacino di Porto Maurizio e le funzioni accessorie a terra di servizi appaiono proporzionate e integrative per gli interessi turistici.

È da valutarsi in questo contesto la possibilità di associare il Museo delle Barche d'Epoca (AM2) al Museo Navale (AM1), nell'ambito di Porto Maurizio ove il tessuto urbano storico, l'ambiente del bacino ed i circuiti pedonali possono senza dubbio consentire una migliore affluenza rispetto alla localizzazione di tale infrastruttura inserita a latere del depuratore fognario.

La zona dispone inoltre di parcheggi utilizzabili per i visitatori.

Importante e delicata l'area di litorale libero, di interconnessione prevista fra la cantieristica ed il bacino di S.Lazzaro, con la creazione di uno specchio acqueo protetto, che richiede una precisazione sulle protezioni a mare e caratteristiche del litorale in quanto, trattandosi di area baineare, deve disporre di effettive garanzie sulla qualità dell'ambiente idrico prospicente, evitando i rischi di degrado, già evidenti in analoghe situazioni, create nell'ambito dell'area espositiva Porto Antico di Genova (caso fontana a velo sul Mandraccio).

Inoltre tale spazio costituisce una necessaria cesura nella interconnessione dei due bacini portuali per garantire il mantenimento della individualità storica del sistema anche attraverso un affaccio libero fra città e mare.

Funzionale e proporzionata appare l'area destinata all'insediamento di attività produttive della cantieristica minore e delle barche d'epoca a mare del complesso del depuratore.

Tali attività, che richiedono spazi dedicati, esterni dei circuiti dei visitatori e del turismo, potranno configurare soluzioni edilizie da perfezionare negli assetti volumetrici e nella collocazione, in relazione alle osservazioni sviluppate da parte del rappresentante della Sovrintendenza ai Beni Architettonici.

Inoltre, nelle aree più a levante degli spazi destinati alla cantieristica, è da considerare attentamente la possibilità di prevedere un allargamento della sezione di deflusso del torrente Impero che ha caratteri di portata non irrilevanti prevedendo un aumento della sezione di sbocco, attraverso un recupero di aree già interessate da impianti industriali

AFFARI GIUNTA
C. C.
L'ISTRUTTORE

dismessi in area urbana, in modo da ridurre la pressione idraulica in deflusso, limitare i problemi di contro pressione del moto ondoso, consentire una più vasta zona di sedimentazione del riporto solido. tenendo conto altresì dei profili immersi delle opere marittime.

Si ritiene che le previsioni per aree depositi (OT2) possano essere rilocalizzate all'interno della darsena cantieri, sgombrando pertanto la zona di deflusso del torrente Impero, considerato anche l'intervento di prosecuzione del molo sottoflutto di protezione del bacino di Oneglia in sponda sinistra.

Il ponte di attraversamento dell'Impero pertanto avrà una diversa configurazione e dovrà tenere conto di tale nuova situazione.

In merito alle funzioni previste ed alle dimensioni degli accosti su Oneglia la soluzione proposta appare condivisibile, fatte salve le valutazioni delle opere sull'impatto meteo-marino, mentre per la realizzazione dei silos oleari è da valutarsi la necessità di parcheggio per veicoli industriali che non è prevista nei servizi di parcheggio al Molo Corto di Oneglia ed andrà pertanto adeguata.

Per i servizi di parcheggio, anche per le altre funzioni commerciali, il bacino di Oneglia è carente di indicazioni previsive che dovranno, negli affinamenti, essere localizzati con dimensione adeguata ed interconnessi alla nuova viabilità prevista.

Per quanto riguarda i servizi pesca ed in particolare il mercato del pesce, la localizzazione aderente alla banchina pescatori, attiva circuiti di catena del freddo di importazione ed esportazione che collidono con l'interesse turistico, con la viabilità prospicente molto debole e già affaticata da traffico urbano, con la destinazione balneare a levante della radice del molo sopraflutto di Oneglia.

In carenza di più specifiche documentazioni sulla movimentazione prodotta, anche conseguenti al rilancio della funzione peschereccia, è da valutarsi se la localizzazione del mercato non debba essere prevista in un contesto più adeguato sotto il profilo dell'accessibilità ai veicoli commerciali, ed in questo senso può essere indicata una localizzazione nell'ambito delle attività previste sul Molo Corto di Oneglia con banchinetta di accosto per lo scarico del pescato.

Tale situazione consentirebbe un miglior recupero dell'accessibilità e delle funzioni pedonali dell'intero molo di sopraflutto di Oneglia, itinerario che prosegue lungo il

AFFARI GIUNTA

L'ISTRUTTORE

porticato urbano prospicente la banchina e che si ramifica in una delle due zone balneari previste a levante del molo verso la passeggiata.

Sotto il profilo dell'assetto infrastrutturale, è già stato rilevato che il disegno dell'assetto viario risulta molto vasto e fortemente integrato alle necessità dell'area urbana. Tuttavia per un miglior chiarimento del suo funzionamento e per apprezzare il risultato più completo del progetto, dovrebbe essere definito anche uno schema del piano del traffico che consenta di verificare i vantaggi conseguenti per l'assetto urbano (pedonalità, gerarchia dei percorsi per i veicoli commerciali) derivanti dall'attuazione del P.R.P..

Per quanto riguarda la articolazione e la distribuzione nelle funzioni logistiche e negli spazi portuali a terra si condividono sostanzialmente le scelte rappresentate che paiono rapportarsi adeguatamente alle previsioni di riassetto urbano contenute nel PRG di Imperia.

In ogni caso con riferimento alle esigenze di approfondimento e di messa a punto riguardanti i temi sopra indicati, si ritiene opportuno attribuire un valore eminentemente indicativo alle previsioni di più stretto carattere urbanistico ed edilizio interessanti le aree di radicamento a terra dei bacini portuali di Porto Maurizio, di Oneglia e della fascia intermedia fra i due tale da consentire un necessario grado di flessibilità alle definitive determinazioni da assumere in sede di approvazione del Piano Regolatore Portuale tenuto conto di quanto nel frattempo andrà a stabilirsi nell'ulterioro corso dei procedimenti di formazione, sia del PRG del Comune di Imperia che del PTC della Costa.

Il Comitato pertanto esprime, nei termini di cui sopra, il favorevole all'avvio del procedimento di formazione del PRP di Imperia, con riserva di una propria pronuncia definitiva in sede di sua approvazione ex lege 84/1994, una volta che lo stesso sia stato adottato dalla competente Autorità marittima.

La seduta si chiude alle ore 14.

IL SEGRETARIO
dott. Pier Luigi Viola)

IL VICE PRESIDENTE(
(dott. Domenico Bottino)

Approvato dal Comitato Tecnico Urbanistico in data 9/7/1996 come da verbale n. 45.

Il Vice Segretario
Geom. Arcangelo Merella

ATTESTO che la presente COPIA è stata prelevata su n. ..... di fogli da me
- 4 MAG. 1999

## DIPARTIMENTO AMBIENTE E TERRITORIO UFFICIO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

### AVVISO

Essendo stata attivata la procedura di Valutazione di Impatto ambientale presso il Ministero Ambiente ai sensi della legge n. 84/94 è disponibile in visione presso la Regione Liguria - Via Fieschi 15 - Ufficio VIA 11° p. torre A la documentazione relativa al "Piano regolatore Portuale di Imperia", presentato dalla Capitaneria del Porto di Imperia di concerto con il Comune di Imperia.

Il progetto si riferisce all'ampliamento e riqualificazione dell'area che interessa il bacino di porto Maurizio e di Oneglia. Il Piano Regolatore Portuale (PRP) è stato approvato dal Comune di Imperia come previsto dalla l.r. 35/1995 ed adottata dalla Autorità Marittima. Il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha espresso il proprio parere in merito il 20.12.96.

Il PRP prevede:

- il potenziamento turistico di Porto Maurizio attraverso un incremento di 1000 posti barca

- lo spostamento dei traffici di olii vegetali da Calata Anselmi ad Oneglia

- la riqualificazione del porto di Oneglia

- la riqualificazione della passeggiata a mare

- la riqualificazione del depuratore

- riutilizzo dell'attuale sede ferroviaria

- potenziamento porto peschereggio di Oneglia

- potenziamento e riqualificazione viabilità portuale

- realizzazione di nuovi cantieri navali.

Eventuali osservazioni potranno essere inviate al Ministero Ambiente - Servizio VIA - Via della Ferrarella in Laterano 33 Roma e alla Regione Liguria Ufficio VIA - Via Fieschi 15 - 16121 Genova.

---

## DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DELLA SPEZIA

23.02.1999 N. 6/4283

**Comune di Ortonovo - Variante al PRG ai sensi dell'art. 1, 5° comma della L. 1/78 per variazione alla costruzione di passerella ciclopedonale nel sottopasso FF.SS. in località Piazza Grande.**

IL PRESIDENTE

omissis

Che la civica Amministrazione, con deliberazione consiliare n. 35 in data 27/6/98 ha approvato il progetto per la variante alla costruzione di passerella ciclo-pedonale nel sottopasso FF.SS. in loc. Piazza Grande;

omissis

DECRETA

1) E' approvata la variante al PRG del Comune di Ortonovo adottata ai sensi dell'art. 1, 50 comma, della Legge 3/1/1978 n. 1, con deliberazione consiliare n. 35 del 27/6/98 per variazione alla costruzione di passerella ciclo-pedonale nel sottopasso FF.SS. in località Piazza Grande;

2) Gli elaborati della variante, debitamente vistati, sono depositati ai relativi atti in allegato al secondo originale del presente decreto quale sua parte integrante;

3) Il presente decreto sarà reso noto mediante pubblicazione, per estratto, sul Bollettino Ufficiale della Regione Liguria, anche ai sensi e per gli effetti della legge regionale 28/12/1988 n. 75, nonché mediante deposito, con i relativi allegati ed elaborati, presso la Segreteria Comunale a libera visione del pubblico a norma dell'art. 10, 6° comma, della Legge Urbanistica n. 1150/1942 e successive modificazioni;

# Piano Regolatore del Porto di Imperia
# Proposta di adeguamento alle prescrizioni del Ministero dell'Ambiente
# In tema di compatibilità ambientale

## Premessa

La procedura di V.I.A. relativa al Piano Regolatore del Porto di Imperia si è conclusa con un giudizio interlocutorio negativo, anche se è stata considerata positivamente la realizzazione di buona parte delle opere previste dal Piano:

- una darsena turistica nella zona di S. Lazzaro, tra il Molo Corto di Porto Maurizio e lo sporgente già realizzato più a levante;
- la trasformazione del bacino di Porto Maurizio a uso esclusivo della nautica;
- la costruzione di un nuovo accosto per il traffico oleario nel porto di Oneglia.

In sede di V.I.A. si è invece sottolineato come le maggiori interferenze ambientali si verifichino lungo la fascia litoranea compresa tra i due porti, dove la realizzazione della proposta darsena per la cantieristica determinerebbe un rilevante impatto ambientale. Gli effetti negativi riguarderebbero sia la linea di costa che gli spazi retrostanti, facendo venir meno l'auspicato mantenimento della separazione tra l'area costruita di Oneglia e quella di Porto Maurizio.

Accanto a questa obiezione di fondo, nella pronuncia di compatibilità ambientale si sottolinea la necessità che il proposto piano regolatore sia sottoposto a ulteriori modifiche di minore entità e che la documentazione progettuale sia integrata con ulteriori elaborati, al fine di permettere una migliore valutazione della sua validità.

## L'eliminazione della Darsena Cantieri

Da parte dei promotori dello sviluppo portuale di Imperia si è preso atto delle obiezioni sorte a riguardo della Darsena Cantieri, procedendo alla definizione di uno schema progettuale alternativo. Nella nuova configurazione, l'intero complesso della Darsena è stato eliminato, trasferendo la zona tecnica al servizio del porto turistico alla radice dello sporgente che delimita a levante il bacino di S. Lazzaro.

Così facendo, risulta possibile liberare da ogni destinazione portuale o cantieristica l'intera area compresa tra S. Lazzaro e il depuratore, che risulta così disponibile per una sistemazione prevalentemente a verde, suscettibile di ospitare impianti sportivi e addizionali parcheggi di tipo estensivo.

La linea di costa in questo tratto potrà essere liberata dalle attuali scogliere di contenimento, da sostituire con una diga soffolta destinata a proteggere una spiaggia artificiale. Questa interruzione delle scogliere e delle dighe contribuirà evidentemente a garantire una separazione tra i due centri abitati della città anche nelle viste dal mare.

La zona tecnica del porto turistico dovrà comunque avere un'estensione sufficiente per rispondere alle necessità di una flotta importante, tenendo conto dell'esigenza di concentrare in un'unica area le diverse attività artigianali già presenti. Si deve quindi prevedere la disponibilità di almeno 15.000 metri quadrati, di cui circa 3.000 coperti.

Per l'alaggio delle imbarcazioni è prevista una piccola darsena al limite orientale della banchina di riva del bacino di S. Lazzaro, in cui siano collocate le vasche per i due travel lift previsti, rispettivamente per le imbarcazioni medio-piccole e per quelle di grande dimensioni.

L'imboccatura di tale darsena dovrà essere scavalcata da un ponte mobile, che garantisca la continuità del percorso veicolare tra l'ingresso della zona portuale e i parcheggi collocati sullo sporgente di levante.

I capannoni della zona tecnica saranno collocati perpendicolarmente alla linea di costa al fine di ridurre il loro effetto di barriera visiva, al limite di levante del porto turistico e alla radice dello sporgente di levante.

L'insieme delle modifiche apportate in questo modo al precedente schema progettuale sono illustrate nelle due tavole allegate, che si riferiscono rispettivamente ai lavori della prima e della seconda fase di realizzazione del Piano.

**Le prescrizioni e raccomandazioni di dettaglio**

L'adeguamento alle prescrizioni della Pronuncia di Compatibilità Ambientale richiederà l'introduzione di una serie di modifiche e di aggiunte sia alla documentazione progettuale, sia a quella relativa alla procedura di V.I.A.

Per quanto riguarda la documentazione progettuale si dovranno coprire i seguenti punti.

- Imboccatura portuale di Porto Maurizio nella seconda fase di sviluppo. Il disegno dell'imboccatura è stato condizionato da una duplice esigenza: quella di ridossare dal mare di scirocco il bacino di Porto Maurizio per renderlo completamente agibile al diporto, ha richiesto la previsione di un allungamento del martello già presente sul Molo Lungo; al contempo la necessità di non aumentare gli effetti del libeccio sul porto di Oneglia ha fatto escludere un accorciamento dello stesso Molo Lungo nel tratto tra il martello e l'attuale testata. La configurazione proposta risulta pertanto obbligata e potrà essere solo marginalmente modificata, dopo ulteriori approfondimenti dello studio del moto ondoso in corrispondenza dell'imboccatura stessa.
- Ricambio delle acque all'interno del bacino di S. Lazzaro e di Porto Maurizio: l'ipotesi di ricorso a "dighe filtranti" appare poco efficace e difficilmente compatibile con le usuali tipologie di opere di difesa. Si potrà invece prevedere la messa in opera di tubazioni che attraversino il sottoflutto alla sua radice, eventualmente dotate di pompe di circolazione. Si deve però sottolineare come lo studio di situazioni analoghe abbia dimostrato come gli effetti di tali installazioni rimangano comunque marginali rispetto al ricambio naturale attraverso l'imboccatura dovuto alla marea e alle brezze.
- Trasporti solidi del Torrente Impero e loro effetti sullo specchio acqueo antistante la foce: questo aspetto è stato esaurientemente affrontato nella relazione geologica redatta dal Prof. Pietro Maifredi ed allegata alla documentazione progettuale: la relazione evidenziava come gli apporti solidi dovuti al torrente siano molto limitati, tanto da far prevedere che la necessità di un dragaggio dello specchio acqueo antistante la foce si

acqueo a disposizione, delimitato dal Molo Lungo di Porto Maurizio e dallo sporgente incompiuto a levante della zona di S. Lazzaro, senza preoccupazioni per le prospettive di utilizzazione dei posti barca previsti.

- Illustrazione degli elementi di riqualificazione dell'area compresa tra il bacino di S. Lazzaro e il depuratore: una volta eliminata la Darsena Cantieri, tale zona potrà essere sistemata a verde, inserendo al suo interno un insieme di impianti sportivi distribuiti in maniera estensiva. Nel corso degli approfondimenti richiesti si provvederà a definire uno schema di insieme per la sistemazione della zona; per quanto riguarda il fronte a mare, si provvederà a inserire nella documentazione uno studio che dimostri la fattibilità della spiaggia artificiale che è stata inserita nel Piano in accoglimento a un suggerimento contenuto della Pronuncia.

- Effetti del traffico indotto dallo sviluppo portuale sulla viabilità urbana in carenza di un adeguamento delle vie di accesso al porto: nello studio di impatto già predisposto si è sottolineato che un porto turistico risulta assimilabile, agli effetti del traffico che esso genera, ad un grosso autosilo a bassissimo indice di rotazione. Una serie di rilevazioni sperimentali effettuata in corrispondenza dell'ingresso della Cala dei Genovesi a Lavagna ha evidenziato un movimento inferiore ai 100 veicoli/ora anche nei periodi di maggiore utilizzazione del porto, nonostante le oltre 1.200 imbarcazioni presenti. Nel prosieguo degli studi, si provvederà ad acquisire una documentazione supplementare su questo tema consultando le direzioni dei maggiori porti della vicina costa francese. In ogni caso si deve ritenere che il movimento imputabile al nuovo porto turistico non sarà tale da influire significativamente sul traffico urbano di Imperia, anche in assenza degli interventi sulla viabilità esterna previsti dal Piano Regolatore Generale della città.

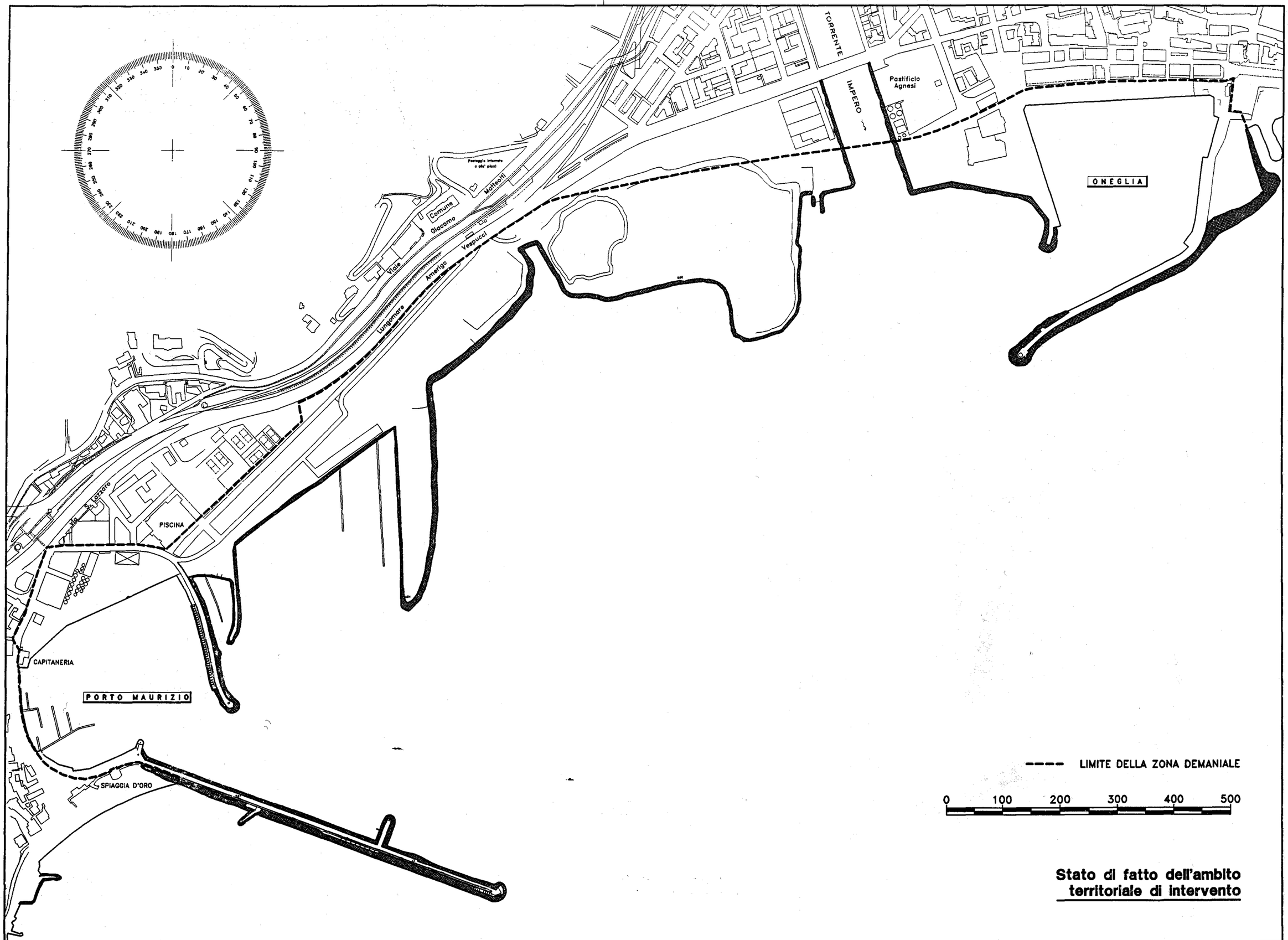
- Aggiornamento della situazione dei terminal oleari: durante il periodo trascorso dal momento della presentazione dello studio di impatto del porto, si è assistito a un'anticipata dismissione di diversi impianti destinati alla gestione del traffico oleario. Un aggiornamento delle statistiche di traffico e della situazione dei terminal oleari potrebbe portare a concludere che una totale destinazione di Porto Maurizio al diporto sia possibile anche in anticipo rispetto alla realizzazione del nuovo accosto oleario previsto ad Oneglia: tuttavia su questo argomento sarà indispensabile una consultazione con i maggiori operatori del settore.

- Individuazione cave di prestito e itinerari di arrivo in porto dei materiali lapidei: per l'esecuzione dei lavori previsti, sono state individuate due cave di prestito principali:
  - una a ponente di Imperia, lungo la strada provinciale per Pietrabruna/ Boscomare, con direttrice di traffico Aurelia Ovest – Porto Maurizio ed utilizzazione per il sopraflutto di Porto Maurizio e il sottoflutto di San Lazzaro;
  - la seconda sulla Strada Statale 28, con direttrice di traffico SS 28 – Oneglia,e utilizzazione per il sopraflutto di Oneglia e il sottoflutto del nuovo bacino di Oneglia per il traffico oleario.

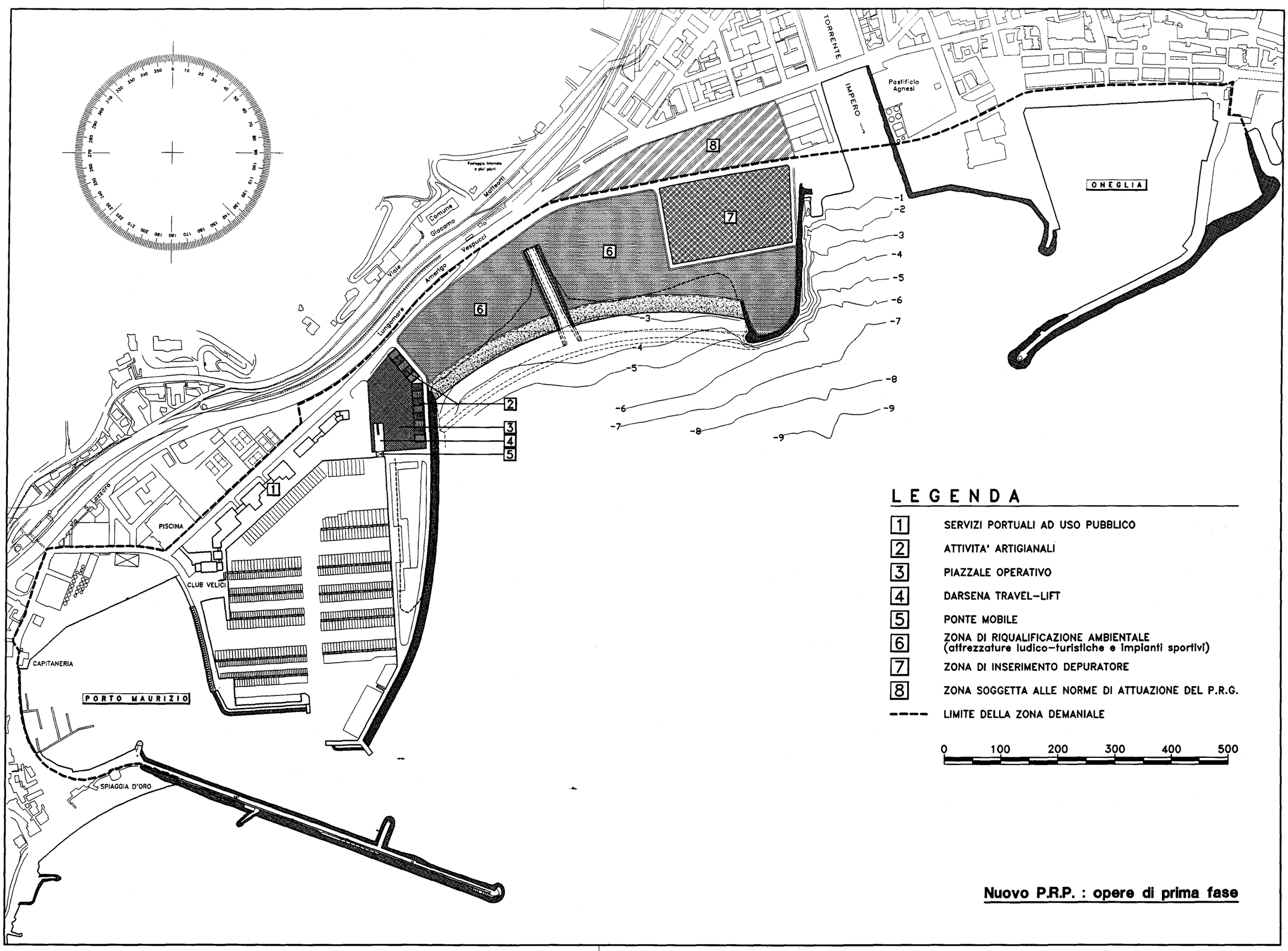
  Entrambe le cave sono regolarmente autorizzate ad operare dalla Regione Liguria.

- Verifica dell'inquinamento acustico: a questo riguardo si prende atto dell'esistenza di uno studio effettuato dal Comune di Imperia per la zonizzazione dell'ambiente urbano, che dovrebbe fornire tutti gli elementi di valutazione necessari.

- Riprese subacquee nelle zone di intervento: si è preso atto della necessità di documentare lo stato dei fondali interessati dalle nuove opere con specifiche riprese televisive, da effettuare con modalità da concordare con la Soprintendenza.
- Impianto di estrazione delle acque nere di bordo: il problema riguarda più gli aspetti tecnici della progettazione di dettaglio del porto che non gli aspetti ambientali. Si può comunque confermare che per tener conto della prevista evoluzione della normativa europea in tema di scarichi a mare delle imbarcazioni da diporto, si prevederà in corrispondenza del pontile di accoglienza dove è situato il distributore di carburanti anche un impianto di estrazione delle acque nere dalle tanche di contenimento delle imbarcazioni e un punto di raccolta dei residui oleosi e degli olii esausti.




**Stato di fatto dell'ambito territoriale di intervento**

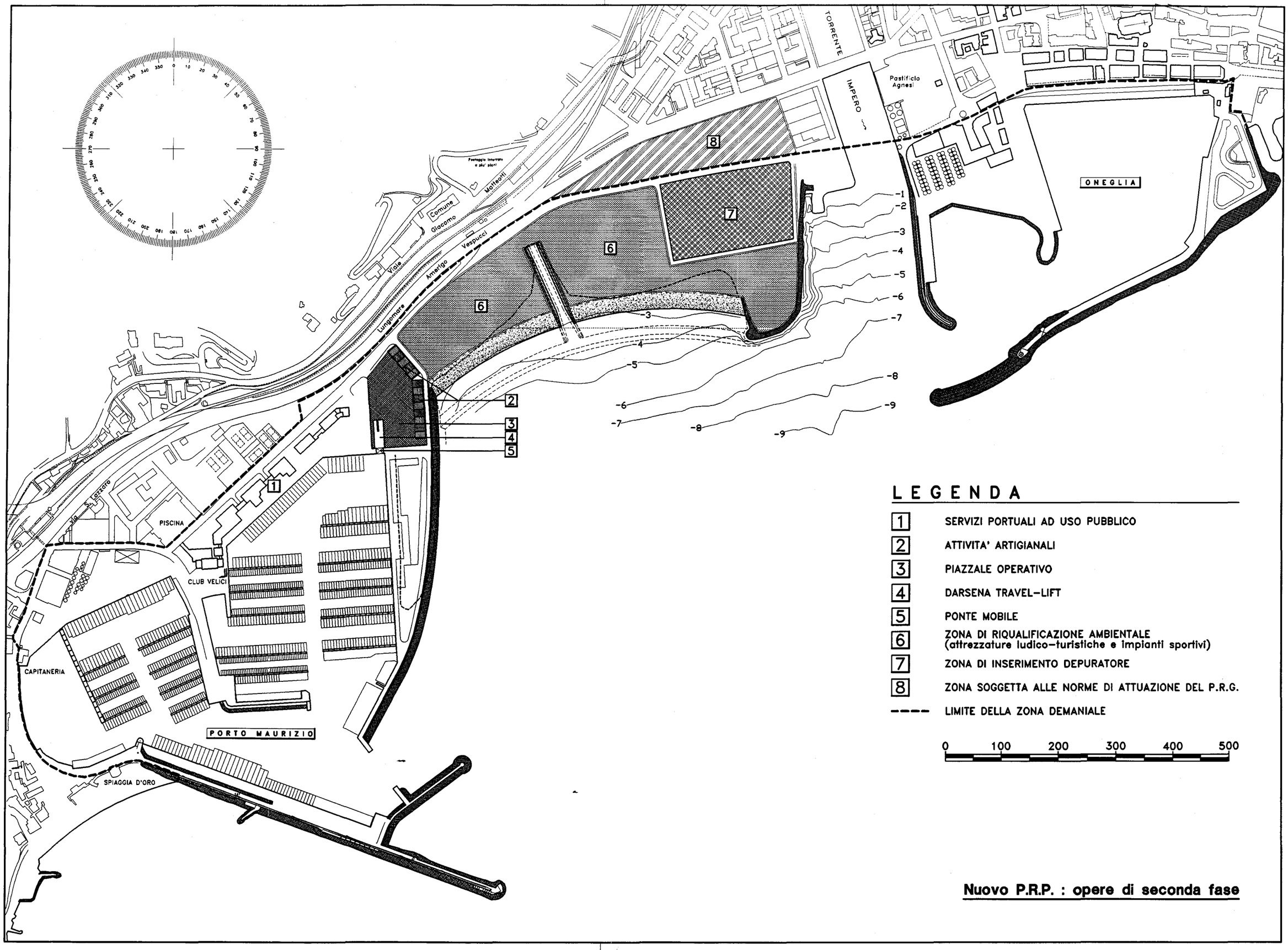



## LEGENDA

- 1 SERVIZI PORTUALI AD USO PUBBLICO
- 2 ATTIVITA' ARTIGIANALI
- 3 PIAZZALE OPERATIVO
- 4 DARSENA TRAVEL-LIFT
- 5 PONTE MOBILE
- 6 ZONA DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE (attrezzature ludico-turistiche e impianti sportivi)
- 7 ZONA DI INSERIMENTO DEPURATORE
- 8 ZONA SOGGETTA ALLE NORME DI ATTUAZIONE DEL P.R.G.
- ---- LIMITE DELLA ZONA DEMANIALE

0 100 200 300 400 500

**Nuovo P.R.P. : opere di prima fase**

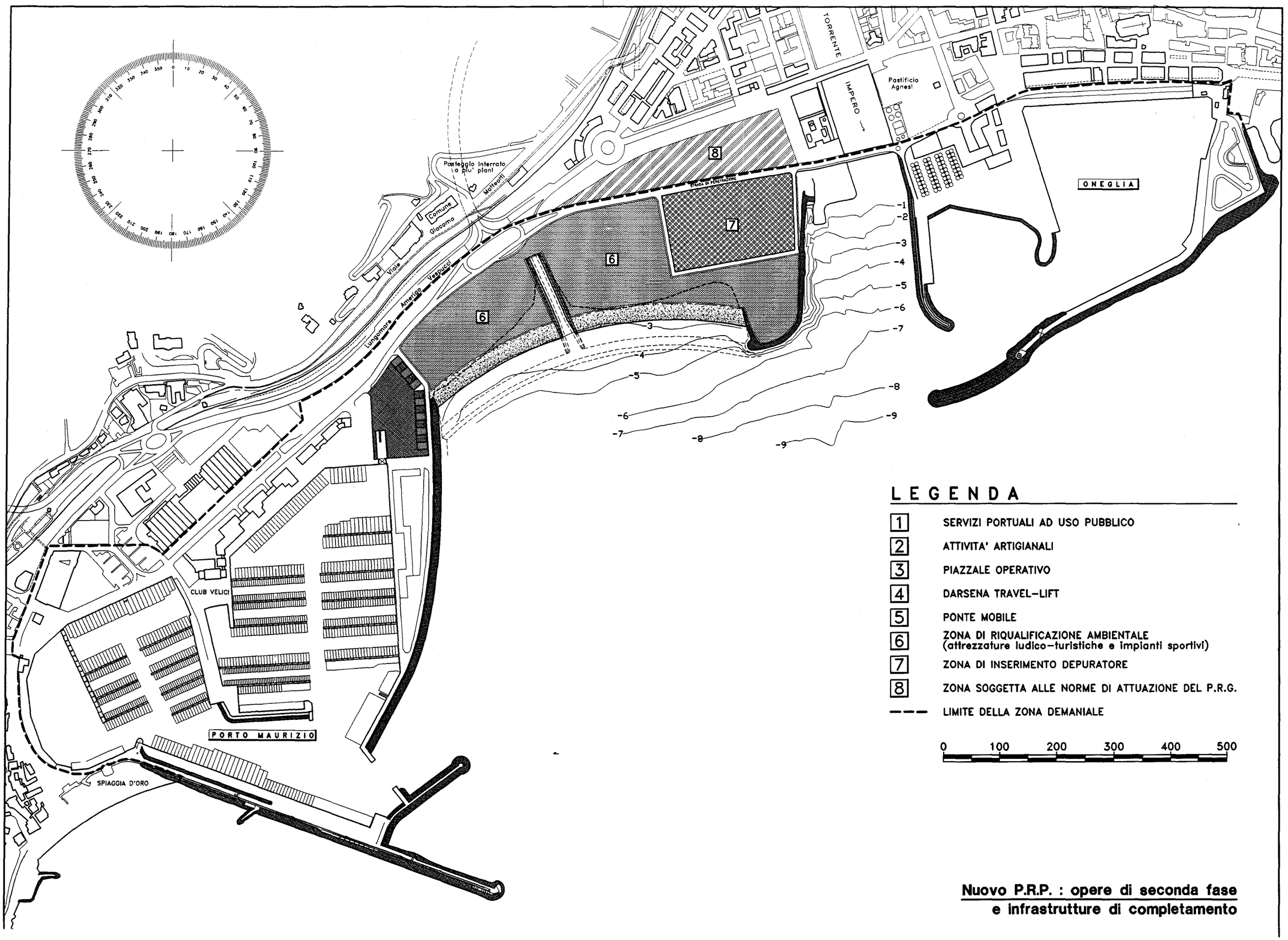



## LEGENDA

- 1 SERVIZI PORTUALI AD USO PUBBLICO
- 2 ATTIVITA' ARTIGIANALI
- 3 PIAZZALE OPERATIVO
- 4 DARSENA TRAVEL-LIFT
- 5 PONTE MOBILE
- 6 ZONA DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE (attrezzature ludico-turistiche e impianti sportivi)
- 7 ZONA DI INSERIMENTO DEPURATORE
- 8 ZONA SOGGETTA ALLE NORME DI ATTUAZIONE DEL P.R.G.
- ---- LIMITE DELLA ZONA DEMANIALE

0 100 200 300 400 500

**Nuovo P.R.P. : opere di seconda fase**




## LEGENDA

1. SERVIZI PORTUALI AD USO PUBBLICO
2. ATTIVITA' ARTIGIANALI
3. PIAZZALE OPERATIVO
4. DARSENA TRAVEL-LIFT
5. PONTE MOBILE
6. ZONA DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE (attrezzature ludico-turistiche e impianti sportivi)
7. ZONA DI INSERIMENTO DEPURATORE
8. ZONA SOGGETTA ALLE NORME DI ATTUAZIONE DEL P.R.G.

LIMITE DELLA ZONA DEMANIALE

0 100 200 300 400 500

**Nuovo P.R.P. : opere di seconda fase e infrastrutture di completamento**

1) Lago in foce ?

2) conterie/fico

vicino depuratore con buona accessibilità

3 dettaglio progettuale -

4) taccamo molo rasa parcheggi fabbrica e condomini nuovi

5) Torre S. Caterina

6) prospezioni ~~x~~ presenza reati

7) tubi x ricambio acqua

02 AGO 1999

REGIONE LIGURIA
6 AGO 9

*Ministero*
*dei Trasporti e della Navigazione*
*CAPITANERIA DI PORTO*
*IMPERIA*

*18100 - IMPERIA*

REGIONE LIGURIA
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
PERVENUTO IN DATA
10 AGO 1999
PROT. N. 1250
ASSEGNATO A ...
IN DATA ... DIRIGENTE

*Al* ***MINISTERO DELL'AMBIENTE***
***Servizio Valutazione***
***Impatto Ambientale - Div.1°***
***Via della Feratella in Laterano n°32***
***00187 - ROMA -***

*e,p.c.* ***REGIONE LIGURIA***
***Dipartimento Ambiente***
***e Territorio***
***Via Fieschi***
***16100 - GENOVA -***

***COMUNE DI IMPERIA***
***Alla c.a. del Signor Sindaco***
***18100 - IMPERIA -***

***Prot .n° 12634.....***
***All. n° ...1.....***

OGGETTO: Piano Regolatore Portuale di Imperia.
Domanda di pronuncia di compatibilità ambientale.

RACCOMANDATA

Con riferimento a quanto concordato nel corso della riunione tenutasi presso codesto servizio il 16 giugno u.s. ed ai contatti telefonici intercorsi, si prega di voler far conoscere con ogni consentita cortese urgenza le determinazioni assunte da codesto Servizio in merito alla domanda in argomento.

Tutto ciò al fine di poter predisporre le eventuali modifiche richieste al P.R.P. di questo porto, per poter giungere ad una sua approvazione in tempi ragionevolmente brevi, considerata la grande rilevanza strategica e i considerevoli risvolti economici, con benefiche ricadute nel campo occupazionale, che il PR.P. ha nei confronti della città e del suo comprensorio.

Si ringrazia per l'attenzione e si rimane in attesa di un cortese cenno di riscontro.

IL COMANDATE
Capitano di Fregata (CP)
Giovanni MARINUCCI

REGIONE LIGURIA
PROTOCOLLO GENERALE
09.08.99 001151
Nº PROTOCOLLO 93988

# REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE E TERRITORIO

**Ufficio: VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

*Genova,* - 6 MAG. 1999

*Prot. n.* 54921/688
*Allegati:* 1

*Al Comune di Imperia*

*Alla Provincia di Imperia*

*Alla Capitaneria di Porto di Imperia*

Oggetto: Trasmissione Delibera Giunta Regionale 420 del 30/4/99

Si rimette in allegato per opportuna conoscenza la copia della DGR 420 del 30/4//99 per il seguito di competenza.

Distinti saluti.

IL DIRIGENTE
Dott.ssa Gabriella Minervini

# REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE E TERRITORIO

**Ufficio: VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

*Genova,* - 6 MAG. 1999

*Prot. n.* 54918/687
*Allegati:* 1

*Al Ministero dell'*
*Ambiente*
*Commissione VIA*

*ROMA*

Oggetto: Trasmissione Delibera Giunta Regionale 420 del 30/4/99

Si rimette in allegato per opportuna conoscenza la copia della DGR 420 del 30/4//99 per il seguito di competenza.

Distinti saluti.

IL DIRIGENTE
Dott.ssa Gabriella Minervini

# REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO PIANIFICAZIONE
TERRITORIALE E URBANISTICA

SETTORE URBANISTICA
UFFICIO TUTELA PAESISTICA

*Genova,* 14 APR. 1999

*Prot. n.* 1579

*Allegati:*

*Rif.:* *del*

Al Dirigente della Struttura
Valutazione Impatto
Ambientale

**S E D E**

REGIONE LIGURIA
... AMBIENTALE
... IN DATA
14 APR 1999
PROT. N. 567
ASSEGNATO A Rinetti
IN DATA ..... IL DIRIGENTE

**Oggetto:** L. R. 30.12.98 N. 38 Disciplina della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) riguardante il piano regolatore portuale di IMPERIA

In relazione alle pratiche iscritte all'Ordine del giorno del Comitato V.I.A., convocato con nota n.41944/503 del 7.4.1999., le strutture di cui sopra, a seguito della presa visione degli atti relativi e degli elaborati progettuali messi a disposizione dalla Struttura Staff del Dipartimento Tutela e Gestione del Territorio, comunicano per quanto di competenza quanto segue:

Il giorno 28 Maggio 1998, il Comitato Tecnico Urbanistico riunitosi in seduta plenaria, ha già valutato il Piano Regolatore Portuale in oggetto (la cui redazione peraltro era stata delegata all'amministrazione comunale di Imperia sulla base della Legge Regionale n°35/1995), pervenendo ad una sostanziale valutazione positiva del piano stesso, per quanto riguarda i termini di riassetto generale dell'area, ed evidenziando tuttavia i limiti e le necessarie modificazioni per quanto riguarda le previsioni di più stretto carattere urbanistico ed edilizio. Pertanto appare opportuno rimandare al verbale del Comitato Tecnico Urbanistico regionale, n°40 - 2° punto dell'ordine del giorno, riguardante tale seduta (che si allega in copia) per le specifiche di dettaglio.

Ci si rimette, al riguardo, alle pertinenti valutazioni che effettuerà il Servizio Trasporti, che ha curato la predisposizione e l'istruttoria di tale piano, fermo restando che lo stesso dovrà essere approvato dall'Amministrazione Regionale a norma della L.R. n. 84/1994.

I migliori saluti.

MP Il Dirigente (Dott.ssa Clara Oliveri)

IL DIRIGENTE DELL'UFFICIO .
(Dott. Arch. Giuliano Bernardini)

**REGIONE LIGURIA**
**COMITATO TECNICO URBANISTICO**

**Triennio 1995/1998** **Seconda sessione semestrale di lavori**

**Verbale n.40**

Il giorno 28 Maggio 1996 alle ore 9,30 a seguito di regolare convocazione nella sala sita al 10^ piano della sede della Regione Liguria di via G: D'Annunzio 113 si è riunito il Comitato Tecnico Urbanistico previsto dalla L.R. 23 marzo 1983 n. 9 così come modificata da ultimo con la L.R. 50/1994 e nominato dal Presidente della Giunta Regionale con suo Decreto n. 447 in data 11 maggio 1995 e s.m. per l'esame degli argomenti iscritti all'o.d.g. allegato al presente verbale.

Alla riunione sono presenti i membri signori:

| | |
|---|---|
| dott. Domenico Bottino | Vice Presidente |
| arch. Emanuele Giudice | Membro |
| dott.ssa Clara Oliveri | Membro |
| arch. Franco Lorenzani | Membro |
| arch. Franco Ghio | Membro |
| ing. Stefano Massone | Membro |
| dott.ssa Maria Graziella Piombo | Membro |
| arch. Alessandro Sinagra | Membro |
| arch. Elisa Ferrero | Membro |
| avv. Mario Bucello | Membro |
| avv. Riccardo Maoli | Membro |

Sono altresì presenti l'arch. Maria Di Dio ed il geom. Giuseppe Bellezza delegati dall'arch. Liliana Pittarello Soprintendente ai beni ambientali ed architettonici nonchè la dott.ssa Roberta Mengoli delegata dal dott. Luca Fontana ai sensi dell'art. 3, ultimo comma della L.R. 9/1983 e s.m.

Hanno giustificato l'assenza l'arch. Stefano Boeri e il dr. agr. Angelo Consiglieri.

Risultano pertanto assenti l'ing. Mario Fracchia, il p.a. Antonino Di Cesare, il dott. Giovanni Garaventa, il geom. Piergiorgio Antonetto, l'ing. Gianni Gatto Ronchero, il prof. Luigi Lagomarsino e il prof. Pietro Maifredi.

In assenza del Presidente dott. Fabio Morchio, presiede la riunione il dott. Domenico Bottino, Vice Presidente del Comitato e verbalizza il sottoscritto Pier Luigi Viola segretario del Comitato.

Accertata alle ore 10,20 la presenza del numero legale il Vice Presidente pone in trattazione il primo punto all'o.d.g. ad oggetto: "Comune di Imperia - PRG - Conclusione".

L'arch. Gorgoni riconsegna ai membri del Comitato Tecnico Urbanistico la scheda istruttoria modificata a seguito di quanto deciso nel corso della discussione svoltasi nella seduta del 21.5.1996, evidenziando le variazioni apportate.

... l'occasione l'arch. Gorgoni illustra anche la modifica introdotta su suggerimento della Struttura Assetto e rischio idrico, relativamente alla viabilità in sponda sinistra del Torrente Impero, in modo da non consentire le arginature comportanti restringimento, inalveazioni o rettificazioni dell'alveo, in quanto in contrasto con l'art. 26, 2° comma, lett. d) della L.R. 9/1993.

Si riprende quindi l'esame del PRG di Imperia partendo dall'ambito 3 Borgo Foce.

Relativamente alla zona BC1D compresa in tale ambito che nella scheda istruttoria si propone di riclassificare come CRA per la presenza di un consistente insediamento diffuso con possibile eventuale variante del PTCP da ISMA a ID-MA, l'arch. Ferrero espone le proprie perplessità.

Il Comitato le condivide per cui decide quindi di correggere la scheda istruttoria nel senso di non apportare la variante in parola.

Alle ore 10,35 entra il prof. Maifredi.

Il geom. Bellezza fa presente che intorno ad Artallo è consentita una notevole densità a fronte dell'indicazione IS-MA di PTCP: segue ampia discussione sul punto, a conclusione della quale il Comitato si orienta nel senso di lasciare inalterata la normativa prevista per le zone CRA ma con esclusione della possibilità di realizzare nuove costruzioni.

Con riferimento alla zona classificata come BC5A ricadente nell'ambito 6, che nella scheda istruttoria si propone di riclassificare come CRA, il Comitato decide che la stessa, nella parte posta a monte del tracciato autostradale, debba essere invece classificata ES. Analoga determinazione viene assunta per gran parte della zona BCIA.

In merito al ponte sul Torrente Impero, l'arch. Sinagra propone una modifica delle indicazioni contenute nella scheda istruttoria che il Comitato condivide, per cui la stessa viene direttamente corretta in tal senso.

Alle ore 11,50 esce il prof. Maifredi.

L'arch. Ferrero esprime perplessità in ordine alla indicazione di modifica d'ufficio relativa all'art. 24 delle NTA in quanto non tiene conto del ragionamento sotteso a tale norma.

Il Comitato condivide il rilievo dell'arch. Ferrero, per cui si procede alla eliminazione della prima parte della modifica d'ufficio al riguardo indicata nella scheda.

A questo punto dopo che il Presidente ha posto in votazione il parere conclusivo sulla pratica in esame, l'arch. Di Dio dà lettura di alcune osservazioni del suo ufficio chiedendo che le stesse siano messe a verbale al quale pertanto essa viene allegata.

Il Presidente, dopo aver rilevato che sarebbe stato opportuno dare lettura di tale nota nel corso della discussione, dà peraltro atto che le osservazioni in essa formulate in gran parte collimano con le decisioni già assunte dal Comitato, ad eccezione di quella relativa ad Oneglia in ordine alla quale si dà mandato agli uffici di procedere direttamente al suo recepimento nella scheda.

Quindi il Comitato condividendo le conclusioni cui si perviene nella scheda istruttoria come sopra modificata esprime il parere che il PRG di Imperia sia meritevole di approvazione previa introduzione delle modifiche d'ufficio ivi indicate.

Il relativo voto una volta firmato dal Vice Presidente e dal Segretario del Comitato assumerà il n. 670 e verrà depositato nella raccolta degli originali dei voti del Comitato.

Escono la dott.ssa Mengoli e la dott.ssa Piombo.

Si passa quindi all'esame del 2° punto all'o.d.g. ad oggetto: "Piano Regolatore Portuale di Imperia"

Il dott. Bottino presenta la pratica sottolineandone l'atipicità data dal fatto che sebbene in base ad una corretta interpretazione della legge 84/1994 l'adozione dei piani regolatori dei porti non affidati alle cure di un'autorità portuale - come quello di Imperia - competa all'autorità marittima, la Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei porti con apposita circolare del 7/9/1995 ha espresso l'avviso che in tali casi il compito di redigere il progetto spetti alla Regione, ferma restandone la funzione di approvazione definitiva dei piani stessi: e ciò in quanto la citata legge n. 84 attribuisce ad essi valore non solo di programmi di opere pubbliche, ma di veri e propri atti di pianificazione delle aree portuali, tesi ad assicurarne il corretto assetto territoriale debitamente raccordato con la città retrostante in termini infrastrutturali e funzionali.

Nel caso di specie il compito di procedere a tale redazione, sulla base di una delega regionale, disposta con l.r. 35/1995, è stato affidato al Comune di Imperia che ha provveduto con delibera della Giunta n. 495 del 26/3/1996 trasmessa poi alla Regione unitamente alla relativa documentazione per il suo ulteriore corso.

In tal senso quindi, prima dell'inoltro del progetto all'Autorità marittima, ai fini della sua formale adozione, si è ritenuto di sottoporlo alla valutazione dell'organo tecnico consultivo della Regione in materia urbanistica, onde acquisirne il qualificato apporto tecnico.

L'arch. Sinagra procede quindi alla illustrazione del progetto di cui sopra avvalendosi di una relazione contenente valutazioni di carattere generale che viene allegata al presente verbale.

Al termine dell'illustrazione dell'arch. Sinagra il geom. Bellezza, dopo aver fatto presente che uno degli obbiettivi di fondo della politica di tutela perseguita dalla Soprintendenza ai beni ambientali ed architettonici è quella di evitare la saldatura tra Oneglia e Porto Maurizio, mentre il progetto in esame va in senso contrario; formula alcune critiche con particolare riguardo alla previsione della allocazione degli insediamenti cantieristici.

Il geom. Bellezza continua esprimendo l'avviso che, mentre il depuratore dovrebbe costituire il punto finale della città, ora è situato davanti ai cantieri, che andrebbero invece sistemati altrove; evidenzia infine che si dovrebbe prevedere il mantenimento dei manufatti delle ex Ferriere costituendo gli stessi un esempio di archeologia industriale.

Seguono gli interventi di alcuni membri i quali pongono la questione pregiudiziale relativa alla possibilità del Comitato e quindi della Regione, in quanto Ente che deve redigere il progetto di

che trattasi, di inviarlo all'Autorità per la sua adozione con osservazioni provenienti dall'interno del proprio apparato.

Secondo l'avv. Maoli la fase di redazione non è formale come quella di adozione per cui la stessa può essere aperta ai contributi anche critici che si è ritenuto opportuno acquisire, tanto più che il Piano di fatto è stato redatto dall'Amministrazione comunale di Imperia.
a cura dell'

Anche l'avv. Bucelio ritiene che se è vero come è vero che la fase progettuale prosegue, il problema posto sotto il profilo logico e procedurale non ha ragione di essere.

Segue ampia discussione nel merito del progetto a conclusione della quale il Comitato nel condividere, pur con i rilievi critici emersi i contenuti della relazione presentata, esprime tuttavia l'avviso che la stessa nella parte relativa alle valutazioni debba essere integrata in modo da recepire tali rilievi come da testo qui di seguito riportato, con debita evidenziazione delle espressioni aggiunte, modificate o riformulate

11.<u>VALUTAZIONI.</u>

Il disegno generale di progetto del P.R.P., si caratterizza, rispetto ai precedenti progetti, per una maggior concretezza e fattibilità del disegno riguardante l'assetto commerciale demandando a fasi remote la realizzazione di consistenti prospettive di sviluppo.

identifica nel bacino di Oneglia il polo di consolidamento dei traffici per le rinfuse secche e per gli oli vegetali mentre per le funzioni pescherecce viene arricchita la dotazione di infrastrutture a terra.

Il trasferimento dei silos oleari da Calata Anselmi consolida la vocazione contenuta, proporzionata e complessivamente sostenibile in rapporto alle dimensioni del tessuto urbano limitrofo.

La soluzione proposta dei due bacini destinati alla nautica da diporto per 950 posti barca, al netto della nautica sociale e minore, in due fasi successive a Porto Maurizio, appare anch'essa soddisfacente in relazione ai diversi segmenti di domanda della nautica da diporto e consente la realizzazione delle opere previste per fasi non confliggenti con i traffici commerciali.

Vi è da rilevare tuttavia l'esigenza <u>di salvaguardare possibilità di realizzazione di un accosto accessibile veicolarmente per lo sviluppo</u> della funzione marittimo passeggeri, nei segmenti dei traghetti veloci che potrebbero, su Porto Maurizio disporre di un terminale interessante e di cui potrebbe identificarsi con maggior precisione, già nella seconda fase, funzioni, accessibilità tenuto conto anche di indirizzi emersi nei rapporti italo/francesi di ridistribuzione di tali traffici

Ciò anche in conseguenza alle prospettive di sviluppo della domanda via mare e ai potenziamenti infrastrutturali della accessibilità dell'entroterra piemontese garantiti dal completamento della S.S. 28.

Il presidio dei servizi di guardia costiera è comunque mantenuto nel bacino di Porto Maurizio e le funzioni accessorie a terra di servizi appaiono proporzionate e integrative per gli interessi turistici.

E' da valutarsi in questo contesto la possibilità di associare il Museo delle Barche d'Epoca (AM2) al Museo Navale (AM1), nell'ambito di Porto Maurizio ove il tessuto urbano storico, l'ambiente del bacino ed i circuiti pedonali possono senza dubbio consentire una migliore affluenza rispetto alla localizzazione di tale infrastruttura inserita a latere del depuratore fognario.

La zona dispone inoltre di parcheggi utilizzabili per i visitatori.

Importante e delicata l'area di litorale libero, di interconnessione prevista fra la cantieristica ed il bacino di S.Lazzaro, con la creazione di uno specchio acqueo protetto, che richiede una precisazione sulle protezioni a mare e caratteristiche del litorale in quanto, trattandosi di area balneare, deve disporre di effettive garanzie sulla qualità dell'ambiente idrico prospicente, evitando i rischi di degrado, già evidenti in analoghe situazioni, create nell'ambito dell'area espositiva Porto Antico di Genova (caso fontana a velo sul Mandraccio).

Inoltre tale spazio costituisce una necessaria cesura nella interconnessione dei due bacini portuali per garantire il mantenimento della individualità storica del sistema anche attraverso un affaccio libero fra città e mare.

Funzionale e proporzionata appare l'area destinata all'insediamento di attività produttive della cantieristica minore e delle barche d'epoca a mare del complesso del depuratore.

Tali attività, che richiedono spazi dedicati, esterni dei circuiti dei visitatori e del turismo, potranno configurare soluzioni edilizie da perfezionare negli assetti volumetrici e nella collocazione, in relazione alle osservazioni sviluppate da parte del rappresentante della Sovrintendenza ai Beni Architettonici.

Inoltre, nelle aree più a levante degli spazi destinati alla cantieristica, è da considerare attentamente la possibilità di prevedere un allargamento della sezione di deflusso del torrente Impero che ha caratteri di portata non irrilevanti prevedendo un aumento della sezione di sbocco, attraverso un recupero di aree già interessate da impianti industriali

dismessi in area urbana, in modo da ridurre la pressione idraulica in deflusso, limitare i probiemi di contro pressione del moto ondoso, consentire una più vasta zona di sedimentazione del riporto solido. **tenendo conto altresi dei profili immersi delle opere marittime.**

Si ritiene che le previsioni per aree depositi (CT2) possano essere rilocalizzate all'interno della darsena cantieri, sgombrando pertanto la zona di deflusso del torrente Impero, considerato anche l'intervento di prosecuzione del molo sottoflutto di protezione del bacino di Oneglia in sponda sinistra.

Il ponte di attraversamento dell'Impero pertanto avrà una diversa configurazione e dovra tenere conto di tale nuova situazione.

In merito alle funzioni previste ed alle dimensioni degli accosti su Oneglia la soluzione proposta appare condivisibile, fatte salve le valutazioni delle opere sull'impatto meteo-marino, mentre per la realizzazione dei silos oleari è da valutarsi la necessità di parcheggio per veicoli industriali che non è prevista nei servizi di parcheggio al Molo Corto di Oneglia **ed andrà pertanto adeguata**.

Per i servizi di parcheggio, anche per le altre funzioni commerciali, il bacino di Oneglia è carente di indicazioni previsive che dovranno, negli affinamenti, essere localizzati con dimensione adeguata ed interconnessi alla nuova viabilità prevista.

Per quanto riguarda i servizi pesca ed in particolare il mercato del pesce, la localizzazione aderente alla banchina pescatori, attiva circuiti di catena del freddo **di importazione ed esportazione** che collidono con l'interesse turistico, con la viabilità prospicente molto debole e già affaticata da traffico urbano. **con la destinazione balneare a levante della radice del molo sopraflutto di Oneglia.**

In carenza di più specifiche documentazioni sulla movimentazione prodotta, anche conseguenti al rilancio della funzione peschereccia, è da valutarsi se la localizzazione del mercato non debba essere prevista in un contesto più adeguato sotto il profilo dell'accessibilità ai veicoli commerciali, ed in questo senso può essere indicata una localizzazione nell'ambito delle attività previste sul Molo Corto di Oneglia **con banchinetta di accosto per lo scarico del pescato.**

Tale situazione consentirebbe un miglior recupero dell'accessibilità e delle funzioni pedonali dell'intero molo di sopraflutto di Oneglia, itinerario che prosegue lungo il

porticato urbano prospicente la banchina e che si ramifica in una delle due zone balneari previste a levante del molo verso la passeggiata.

Sotto il profilo dell'assetto infrastrutturale, è già stato rilevato che il disegno dell'assetto viario risulta molto vasto e fortemente integrato alle necessità dell'area urbana. Tuttavia per un miglior chiarimento del suo funzionamento e per apprezzare il risultato più completo del progetto, dovrebbe essere definito anche uno schema del piano del traffico che consenta di verificare i vantaggi conseguenti per l'assetto urbano (pedonalità, gerarchia dei percorsi per i veicoli commerciali) derivanti dall'attuazione del P.R.P..

**Per quanto riguarda la articolazione e la distribuzione nelle funzioni logistiche e negli spazi portuali a terra si condividono sostanzialmente le scelte rappresentate che paiono rapportarsi adeguatamente alle previsioni di riassetto urbano contenute nel PRG di Imperia.**

**In ogni caso con riferimento alle esigenze di approfondimento e di messa a punto riguardanti i temi sopra indicati, si ritiene opportuno attribuire un valore eminentemente indicativo alle previsioni di più stretto carattere urbanistico ed edilizio interessanti le aree di radicamento a terra dei bacini portuali di Porto Maurizio, di Oneglia e della fascia intermedia fra i due tale da consentire un necessario grado di flessibilità alle definitive determinazioni da assumere in sede di approvazione del Piano Regolatore Portuale tenuto conto di quanto nel frattempo andrà a stabilirsi nell'ulterioro corso dei procedimenti di formazione, sia del PRG del Comune di Imperia che del PTC della Costa.**

Il Comitato pertanto esprime, nei termini di cui sopra, il favorevole all'avvio del procedimento di formazione del PRP di Imperia, con riserva di una propria pronuncia definitiva in sede di sua approvazione ex lege 84/1994, una volta che lo stesso sia stato adottato dalla competente Autorità marittima.

La seduta si chiude alle ore 14.

**IL SEGRETARIO**
**dott. Pier Luigi Viola)**

**IL VICE PRESIDENTE(**
**(dott. Domenico Bottino)**

Approvato dal Comitato Tecnico Urbanistico in data 9/7/1996 come da verbale n. 45.

Il Vice Segretario
*Geom. Arcangelo Merella*

1 RACC AR

# AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI IMPERIA

UFFICIO Urbanistica /FF

PROTOCOLLO N. 15216

RISP. A NOTA DEL ..... N. ..... DIV. .....

ALLEGATI N. .....

REGIONE LIGURIA
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
PERVENUTO IN DATA
30 APR. 1999
PROT. N. .....
ASSEGNATO A .....
IN DATA ..... IL DIRIGENTE

IMPERIA, .....

*OGGETTO:* Comune di Imperia - Piano regolatore portuale. Valutazione di impatto ambientale (VIA)

Alla Regione Liguria
Dipartimento ambiente e territorio
Ufficio valutazione di impatto ambientale

GENOVA

REGIONE LIGURIA
PROTOCOLLO GENERALE
28.04.99 000062
Nº PROTOCOLLO 5710

Con riferimento alla richiesta di espressione del parere di questa Provincia, ai sensi dell'art. 9, 2° comma, della l.r. 38/98, formulata con nota n° 23418/239 del 25/2/99, pervenuta il 1/3/99, si comunica che la Giunta provinciale, con direttiva n° 120 del 31/3/99, ha espresso parere favorevole nei termini seguenti:

PREMESSO che il Dipartimento ambiente e territorio della Regione Liguria ha richiesto anche alla Provincia, con nota n° 23418/239 del 25/2/98, l'espressione del parere ai sensi dell'art. 9, 2° comma, della l.r. 38/98, nei confronti del piano regolatore portuale di Imperia, per le successive determinazioni di competenza in materia di V.I.A. (valutazione di impatto ambientale);

CONSIDERATO che la zona interessata da detto piano é soggetta a vincolo paesistico ai sensi della L. 1497/39, e che il vigente piano territoriale di coordinamento paesistico qualifica l'area come segue:
Assetto insediativo: AI - CO (attrezzature ed impianti - regime normativo di consolidamento)
Assetto geomorfologico: MO - B (modificabilità di tipo B)
Assetto vegetazionale: COL - ISS (colture - insediamenti sparsi di serre);

VISTO il parere favorevole, con prescrizioni, osservazioni e suggerimenti, rilasciato dall'Assemblea del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 20/12/96 - prot. 391;

VISTO il parere favorevole rilasciato dal Comitato tecnico urbanistico della Regione Liguria nella riunione del 28/5/96 (verbale n° 40);

CONSIDERATO che il piano in questione prevede la riqualificazione dell'intera area demaniale marittima compresa tra il molo di ponente di Porto Maurizio e il molo di levante di Oneglia, con il consolidamento dei traffici commerciali (olio e rinfuse) e della pesca nel bacino di Oneglia e l'impiego, articolato in due fasi temporali, del bacino di Porto Maurizio e della sua prevista estensione verso levante, interamente per la nautica da diporto e per i correlati servizi a terra; nell'area immediatamente a ponente della foce del torrente Impero é previsto l'impianto di un polo cantieristico, sempre dedicato alla nautica da diporto, mentre per le zone di collegamento tra le diverse funzioni é prevista la realizzazione di verde pubblico, nuova viabilità veicolare e pedonale e parcheggi di servizio;

SI RITIENE CHE il progetto di Piano regolatore portuale della Città di Imperia sia meritevole di approvazione, con le seguenti precisazioni e indicazioni, per quanto di competenza della Provincia:

a) relativamente agli aspetti paesistico-ambientali, il piano in oggetto, pur costituendo una modifica radicale del contesto ambientale, rappresentato dalla fascia litoranea tra gli abitati di Porto Maurizio e Oneglia, é tale da non compromettere gli equilibri paesistici della zona interessata, in ragione della prevista riqualificazione di aree attualmente degradate, da attuarsi anche mediante la piantumazione di un elevato numero di essenze arbustive ed arboree tipiche dell'area mediterranea, come previsto negli specifici elaborati di progetto;

b) relativamente agli aspetti idraulici, considerato che é prevista la realizzazione di un nuovo ponte stradale in prossimità della foce del torrente Impero e la tombinatura del tratto terminale del rio Baitè, dette opere dovranno soddisfare le esigenze idrauliche consentendo il passaggio della massima piena con un franco minimo rispettivamente di m 1.00, ovvero di m 1.50 qualora la larghezza dell'impalcato nel senso della corrente sia superiore a m 10.00, per il ponte sul torrente Impero, e comunque di m 1.50 per la tombinatura del rio Baitè;

c) per quanto attiene gli aspetti di ordine generale, concernenti la pianificazione urbanistica, si possono rimarcare i seguenti aspetti, per i quali, ancorché non comportino diretto pregiudizio in termini di impatto ambientale, può essere opportuno un approfondimento nelle successive fasi progettuali:

- la previsione di prolungare i moli del bacino di Oneglia per realizzare un nuovo accosto dedicato al traffico oleario può aumentare la problematicità in atto dell'interrimento dell'imbocco del bacino stesso a causa dei depositi alluvionali trasportati dal torrente Impero, in particolare in condizioni di piena; a tal fine sarebbe opportuno predisporre simulazioni matematiche o su modelli per preventivare eventualmente interventi periodici di dragaggio o una diversa sagomatura delle opere;
- la scelta di concentrare le attività commerciali nel bacino di Oneglia rende critica la viabilità locale di accesso, per cui diviene indispensabile la precedente o contemporanea realizzazione della nuova viabilità di progetto, con i raccordi in galleria per la connessione con gli svincoli autostradali; parimenti, la collocazione del mercato del pesce e l'incentivazione delle attività di pesca professionale in prossimità delle funzioni turistiche a levante del bacino di Oneglia richiede, per minimizzare le interferenze indesiderabili sotto il profilo del traffico veicolare, del rumore e della gestione ambientale, un attento studio dell'accessibilità degli automezzi commerciali, con aree di sosta apposite, che non dovrebbe gravare sulla già delicata viabilità del centro storico di Oneglia. In tal senso, potrebbe essere migliorativa la dislocazione del mercato del pesce, insieme alle altre attrezzature del bacino commerciale, alla radice del molo corto di Oneglia, e il contemporaneo pieno recupero alla funzione turistica e ricreativa del molo di sopraflutto e dei piazzali alla sua radice;
- la prevista disposizione del "museo delle barche d'epoca" in corrispondenza dell'area dedicata alla cantieristica ed in prossimità del depuratore fognario può comportare maggiori difficoltà nell'accessibilità da parte dell'utenza turistica, anche in termini di prossimità delle aree di parcheggio, mentre lo stesso potrebbe essere più proficuamente collegato al mu-

seo navale, nel contesto del centro storico di Porto Maurizio, anche in ragione delle già esistenti infrastrutture;

d) il P.R.G. approvato con D.P.G.R. n° 46 del 24/2/99 é sostanzialmente conforme al piano regolatore portuale, comprendendo la maggior parte delle aree da quest'ultimo disciplinate in zona "FP - portuale", ove la normativa rinvia a quella vigente in materia, e in parte nelle zone "FV22B" e "FV25B" (parte della zona dell'attuale Capitaneria di porto di Oneglia), "FVS1B" (parte della zona delle attrezzature sportive di S. Lazzaro e della Piscina F. Cascione), "D1B" (parte della zona occupata dal Pastificio Agnesi) e "BS" (magazzini generali franchi di Porto Maurizio). Per tali ultime zone il P.R.G. fornisce, agli artt. 23, 37, 60 e 61 della normativa di attuazione, specifiche discipline di intervento, che possono trovare riscontro, per quanto individuabile al presente livello di presentazione, nelle previsioni del piano regolatore portuale.

IL DIRIGENTE
(Ing. Enzo VIANI)

# PROVINCIA DI IMPERIA

**MEDAGLIA D'ORO AL V.M.**

---

**SETTORE** **Urbanistica**
**UFFICIO** **Urbanistica**

## RELAZIONE

*OGGETTO:* Comune di Imperia - Piano regolatore portuale. Valutazione di impatto ambientale ex l.r. 38/98.

PREMESSO che il Dipartimento ambiente e territorio della Regione Liguria ha richiesto anche alla Provincia, con nota n° 23418/239 del 25/2/98, l'espressione del parere ai sensi dell'art. 9, 2° comma, della l.r. 38/98, nei confronti del piano regolatore portuale di Imperia, per le successive determinazioni di competenza in materia di V.I.A. (valutazione di impatto ambientale);

CONSIDERATO che la zona interessata da detto piano é soggetta a vincolo paesistico ai sensi della L. 1497/39, e che il vigente piano territoriale di coordinamento paesistico qualifica l'area come segue:
Assetto insediativo: AI - CO (attrezzature ed impianti - regime normativo di consolidamento)
Assetto geomorfologico: MO - B (modificabilità di tipo B)
Assetto vegetazionale: COL - ISS (colture - insediamenti sparsi di serre);

VISTO il parere favorevole, con prescrizioni, osservazioni e suggerimenti, rilasciato dall'Assemblea del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 20/12/96 - prot. 391;

VISTO il parere favorevole rilasciato dal Comitato tecnico urbanistico della Regione Liguria nella riunione del 28/5/96 (verbale n° 40);

CONSIDERATO che il piano in questione prevede la riqualificazione dell'intera area demaniale marittima compresa tra il molo di ponente di Porto Maurizio e il molo di levante di Oneglia, con il consolidamento dei traffici commerciali (olio e rinfuse) e della pesca nel bacino di Oneglia e l'impiego, articolato in due fasi temporali, del bacino di Porto Maurizio e della sua prevista estensione verso levante, interamente per la nautica da diporto e per i correlati servizi a terra; nell'area immediatamente a ponente della foce del torrente Impero é previsto l'impianto di un polo cantieristico, sempre dedicato alla nautica da diporto, mentre per le zone di collegamento tra le diverse funzioni é prevista

la realizzazione di verde pubblico, nuova viabilità veicolare e pedonale e parcheggi di servizio;

SI RITIENE CHE il progetto di Piano regolatore portuale della Città di Imperia sia meritevole di approvazione, con le seguenti precisazioni e indicazioni, per quanto di competenza della Provincia:

a) relativamente agli aspetti paesistico-ambientali, il piano in oggetto, pur costituendo una modifica radicale del contesto ambientale, rappresentato dalla fascia litoranea tra gli abitati di Porto Maurizio e Oneglia, é tale da non compromettere gli equilibri paesistici della zona interessata, in ragione della prevista riqualificazione di aree attualmente degradate, da attuarsi anche mediante la piantumazione di un elevato numero di essenze arbustive ed arboree tipiche dell'area mediterranea, come previsto negli specifici elaborati di progetto;

b) relativamente agli aspetti idraulici, considerato che é prevista la realizzazione di un nuovo ponte stradale in prossimità della foce del torrente Impero e la tombinatura del tratto terminale del rio Baitè, dette opere dovranno soddisfare le esigenze idrauliche consentendo il passaggio della massima piena con un franco minimo rispettivamente di m 1.00, ovvero di m 1.50 qualora la larghezza dell'impalcato nel senso della corrente sia superiore a m 10.00, per il ponte sul torrente Impero, e comunque di m 1.50 per la tombinatura del rio Baitè;

c) per quanto attiene gli aspetti di ordine generale, concernenti la pianificazione urbanistica, si possono rimarcare i seguenti aspetti, per i quali, ancorché non comportino diretto pregiudizio in termini di impatto ambientale, può essere opportuno un approfondimento nelle successive fasi progettuali:

- la previsione di prolungare i moli del bacino di Oneglia per realizzare un nuovo accosto dedicato al traffico oleario può aumentare la problematicità in atto dell'interrimento dell'imbocco del bacino stesso a causa dei depositi alluvionali trasportati dal torrente Impero, in particolare in condizioni di piena; a tal fine sarebbe opportuno predisporre simulazioni matematiche o su modelli per preventivare eventualmente interventi periodici di dragaggio o una diversa sagomatura delle opere;
- la scelta di concentrare le attività commerciali nel bacino di Oneglia rende critica la viabilità locale di accesso, per cui diviene indispensabile la precedente o contemporanea realizzazione della nuova viabilità di progetto, con i raccordi in galleria per la connessione con gli svincoli autostradali; parimenti, la collocazione del mercato del pesce e l'incentivazione delle attività di pesca professionale in prossimità delle funzioni turistiche a levante del bacino di Oneglia richiede, per minimizzare le interferenze indesiderabili sotto il profilo del traffico veicolare, del rumore e della gestione ambientale, un attento studio dell'accessibilità degli automezzi commerciali, con aree di sosta apposite, che non dovrebbe gravare sulla già delicata viabilità del centro storico di Oneglia. In tal senso, potrebbe essere migliorativa la dislocazione del mercato del pesce, insieme alle altre attrezzature del bacino commerciale, alla radice del molo corto di Oneglia, e il contemporaneo pieno recupero alla funzione turistica e ricreativa del molo di sopraflutto e dei piazzali alla sua radice;
- la prevista disposizione del "museo delle barche d'epoca" in corrispondenza dell'area dedicata alla cantieristica ed in prossimità del depuratore fognario può comportare maggiori difficoltà nell'accessibilità da parte dell'utenza turistica, anche in termini di prossimità delle aree di parcheggio, mentre lo stesso potrebbe essere più proficuamente collegato al museo navale, nel contesto del centro storico di Porto Maurizio, anche in ragione delle già esistenti infrastrutture;

d) il P.R.G. approvato con D.P.G.R. n° 46 del 24/2/99 é sostanzialmente conforme al piano regolatore portuale, comprendendo la maggior parte delle aree da quest'ultimo disciplinate in zona "FP - portuale", ove la normativa rinvia a quella vigente in materia, e

in parte nelle zone "FV22B" e "FV25B" (parte della zona dell'attuale Capitaneria di porto di Oneglia), "FVS1B" (parte della zona delle attrezzature sportive di S. Lazzaro e della Piscina F. Cascione), "D1B" (parte della zona occupata dal Pastificio Agnesi) e "BS" (magazzini generali franchi di Porto Maurizio). Per tali ultime zone il P.R.G. fornisce, agli artt. 23, 37, 60 e 61 della normativa di attuazione, specifiche discipline di intervento, che possono trovare riscontro, per quanto individuabile al presente livello di presentazione, nelle previsioni del piano regolatore portuale.

IL DIRIGENTE
(Ing. Enzo VIANI)

# CITTÀ DI IMPERIA

SETTORE VI° - URBANISTICA

6232

6197

REGIONE LIGURIA
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
PROT. N. 1 0 MAR. 1999 393
ASSEGNATO IN DATA ... IL DIRIGENTE

REGIONE LIGURIA
16.3.99

Spett.le
REGIONE LIGURIA
Dipartimento Ambiente e Territorio
Ufficio Valutazione Impatto Amb.
Via Fieschi,15
16100 - GENOVA

OGGETTO: L.R. n° 38 del 30/12/1998 - Disciplina della valutazione di impatto ambientale V.I.A.

A seguito della nota n° 23418/239 del 22/02/1999 con la quale si chiede l'espressione del parere da parte di questo Ente, ai sensi dell'art. 9 della Legge citata in oggetto, relativamente alle procedure di compatibilità ambientale del Piano Regolatore Portuale di Imperia, si trasmette copia conforme della Deliberazione della Giunta Municipale nella quale si esprime il parere favorevole per le opere rappresentate nel progetto portuale.

Distinti saluti.

IL V.DIRIGENTE SETTORE VI°
(Arch. Ilvo Calzia)

IC/er

REGIONE LIGURIA
PROTOCOLLO GENERALE
17.03.99 000080
Nº PROTOCOLLO 32535

# COMUNE DI IMPERIA

ec/

*Spedizione al Co.Re.Co.:*

*Prot. N.* ..... *Data* .....

*N. reg.* 49

*Alleg. n.* .....

## Estratto dal Registro delle Deliberazioni della Giunta Municipale

(Deliberazione n. 58 del 11 febbraio 1999)

OGGETTO PIANO REGOLATORE PORTUALE LEGGE 84/94 - ADEMPIMENTI RELATIVI ALLA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

---

L'anno millenovecento novantanove e questo dì undici del mese di febbraio alle ore 12,30 in Imperia nella sala delle adunanze posta nella Sede comunale, si è riunita la Giunta Municipale per trattare gli affari posti all'ordine del giorno.

Presiede l'adunanza il sig. Dr. Davide Berio Sindaco;

Sono presenti Assessori n. sei. - Sono assenti Assessori n. due sebbene invitati

| | | Presenti | Assenti |
|---|---|---|---|
| 1) PAGLIERI Ing. Rinaldo | Vice Sindaco | si | |
| 2) FAVA Sig. Luisito | Assessore | si | |
| 3) LITTARDI Dott. Pierino | » » | si | |
| 4) NATTERO Prof. Carla | » » | si | |
| 5) BADANO Dott. Gabriella | Assessore | si | |
| 6) DE BONIS Sig. Antonio | » » | | si |
| 7) RAINISIO Sig. Giovanni | » » | | si |
| 8) LAGORIO Sig. Lorenzo | » » | si | |

Assiste il sottoscritto sig. Dr. Paolo Calzia Segretario generale del Comune, incaricato della redazione del verbale.

Il Presidente, riconosciuta la validità del numero legale degli intervenuti per poter deliberare, dichiara aperta la seduta.

**L A  G I U N T A**

Premesso che:

- con propria precedente deliberazione n. 1444 del 5.8.96, l'Amministrazione Comunale ha manifestato il proprio definitivo assenso all'adozione, da parte della competente Capitaneria di Porto, del Piano Regolatore Portuale dei porti di Oneglia e Porto Maurizio nella formulazione e relativi, connessi, elaborati tecnico/progettuali già in pregresso periodo di tempo, trasmessi dalla Regione Liguria;
- con successiva nota n. 1219 del 30.1.97, la stessa Autorità Marittima ha invitato l'Amministrazione Comunale a procedere alla stesura dello studio di valutazione di impatto ambientale secondo le disposizioni della vigente normativa in materia.

Dato atto che l'Amministrazione Comunale, non disponendo di adeguate professionalità all'interno della propria struttura organizzativa, ha consentito che il documento tecnico di cui sopra fosse elaborato attraverso la propria Società partecipata Porto Imperia S.p.A.;

Vista la nota in data 27.1.99 della medesima Società con la quale si trasmette formalmente la documentazione concernente la valutazione di impatto ambientale relativa al Piano Regolatore dei Porti di Imperia;

Ritenuto pertanto di dover procedere al recepimento formale degli elaborati tecnici ai fini delle successive fasi di definitiva approvazione dello Strumento Programmatorio Portuale;

Visto il conseguente parere favorevole formulato dal Dirigente del Settore 1° in ordine alla regolarità tecnica della proposta ai sensi dell'art. 53 - 1° comma della Legge 8.6.1990 n. 142;

Ritenuto di dover provvedere per quanto di competenza sulla base degli elementi di istruttoria predisposti dall'ufficio competente;

Richiamate le disposizioni contenute nella Legge Regionale 18.12.95, n. 58;

Richiamata la L. n. 84/94 ed in specifico l'art. 5;

Richiamata altresì la Legge 8.6.1990, n. 142;

Vista infine la Legge 15.5.97, n. 127;

Con votazione unanime palese;

D E L I B E R A

Di recepire, per le motivazioni in premessa indicate, la documentazione tecnica - agli atti d'ufficio - inerente la valutazione di impatto ambientale relativa al Piano Regolatore dei Porti di Imperia.

Di trasmettere copia della presente deliberazione, comprensiva della suddetta documentazione, all'Autorità Marittima Portuale per i provvedimenti conseguenti alle successive fasi attuative inerenti l'approvazione definitiva del Piano Regolatore dei Porti di Imperia.

Di trasmettere copia della presente deliberazione all'Ufficio proponente per i provvedimenti connessi e conseguenti alla relativa attuazione.

Di dichiarare con voti unanimi palesi la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 47 della Legge 8.6.1990, n. 142.

* * * * * *

SINDACO

Berio

VICE SINDACO

Paglieri

SEGRETARIO

Calzia

## CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario comunale certifica che l'avanti esteso verbale verrà pubblicato all'Albo pretorio del Comune il 19.2.1999 e vi rimarrà per 15 giorni consecutivi fino al 5.3.1999

Lì 12.2.1999

IL SEGRETARIO GENERALE

La presente copia, in carta libera per uso amministrativo, è conforme all'originale.

Lì 12.2.1999

IL SEGRETARIO GENERALE

Divenuta esecutiva, a sensi della Legge 8.6.1990, n. 142.

Lì 2-3-99

IL SEGRETARIO GENERALE

Dr.to Calzia

"PER COPIA CONFORME"

GENOVA AD LEVANTE TELESPRESSI

ZCZC GEC465 T RMIW002 T0027788.001 620302 0002027826056
IGGE CO IGRM 056
00100 ROMATELEX 056/052 17 1243

ALLA REGIONE LIGURIA (C465)
SERVIZIO TUTELA AMBIENTE
C.A. DOTT.SSA MINERVINI
VIA FIESCHI, 15
16100 GENOVA

Valutazione Impatto Ambientale

---

PROT. 2525/VIA/A.O.13.H.
AT SEGUITO RICHIESTA PRONUNCIA COMPATIBILITA' AMBIENTALE
PROGETTO ''PIANO REGOLATORE PORTUALE DI IMPERIA'' EST
CONVOCATA RIUNIONE GIORNO 1 APRILE 1999 ORE 10.00 PRESSO
MINISTERO AMBIENTE SERVIZIO V.I.A. VIA DELLA FERRATELLA
IN LATERANO, 33 STOP
PREGASI CONFERMARE PARTECIPAZIONE AT DOTT.SSA MECCIA TEL.
06/70362308 STOP
IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE I
(DOTT. RAFFAELE VENTRESCA)

17/03 12.52

NNNN

REGIONE LIGURIA
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
22 MAR 1999
PROT. N. 421
ASSEGNATO A Minervini
IN DATA ..... IL DIRIGENTE

REGIONE LIGURIA
PROTOCOLLO GENERALE
18.03.99 000216
Nº PROTOCOLLO 33338



GENOVA AD LEVANTE TELESPRESSI

ZCZC GEC761 T SAT/A4637 A00165450U010010 620302 0002149423056
IGGE CO IGRM 066
00100 ROMATELEX 66/60 07 1053

REGIONE LIGURIA (C761)
SERVIZIO TUTELA AMBIENTE
C.A. DOTT.SSA MINERVINI
VIA FIESCHI,15
16121 GENOVA

---

PROT. N 6086 / VIA / A.O.13.H. DEL 04/06/1999
RIFERIMENTO RICHIESTA PRONUNCIA COMPATIBILITA' AMBIENTALE
PROGETTO ''PIANO REGOLATORE PORTUALE DI IMPERIA''
EST CONVOCATA RIUNIONE GIORNO 9 GIUGNO 1999 ORE 13.00 PRESSO
MINISTERO AMBIENTE SERVIZIO V.I.A. VIA DELLA FERRATELLA
IN LATERANO 33 (STOP)
CONSIDERATA RILEVANZA OPERA SAREBBE OPPORTUNA PARTECIPAZIONE
RAPPRESENTANTE SOPRINTENDENZA LOCALE (STOP)
IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE I
( DOTT. RAFFAELE VENTRESCA)

07/06 10.47

NNNN

REGIONE LIGURIA
PROTOCOLLO GENERALE
08.06.99 000438
Nº PROTOCOLLO 68562

REGIONE LIGURIA
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
PERVENUTO IN DATA
10 GIU 1999
PROT. N. 898
ASSEGNATO A
IN DATA ..... IL DIRIGENTE

# COMMISSIONE VIA

**RIUNIONE DEL** 9/6/1999

**OGGETTO** PIANO REGOLATORE PORTUALE di IMPERIA

**ELENCO PARTECIPANTI :**

| NOME - COGNOME | ENTE O SOCIETA' | RECAPITO TELF. | FIRMA |
|---|---|---|---|
| MICHELE VOLPE | MINISTERO BENI CULTURALI | 0632659824 | |
| Gabriella Pinerolo | Regione Liguria | 010/5485933 | |
| V. CORBO | COMM VIA | | |
| MARIO ZAMBRUNO | COMM. VIA | 02-70362325 | |
| GIUSEPPE CASTALDO | " " | | |
| FRANCESCA NAZZARO | COMM VIA | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

GENOVA AD LEVANTE TELESPRESSI

ZCZC GEC136 T SAT/A3958 A00170139U010010 620302 0003587512150
IGGE CO IGRM 051
00100 ROMATELEX 51/49 10 1657

REGIONE LIGURIA (C136)
SERV. TUTELA AMB.
C.A. DOTT.SSA MINERVINI
VIA FIESCHI,15
16121 GENOVA

---

PROT. N* 6249 / VIA / A.O.13.H. DEL 10/06/1999
AT SEGUITO RICHIESTA PRONUNCIA COMPATIBILITA' AMBIENTALE
PROGETTO ''PIANO REGOLATORE PORTUALE DI IMPERIA'' EST
CONVOCATA RIUNIONE GIORNO 16 GIUGNO 1999 ORE 12,30
PRESSO MINISTERO AMBIENTE SERVIZIO V.I.A.
VIA DELLA FERRATELLA IN LATERANO,33 (STOP)
IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE I
(DOTT. RAFFAELE VENTRESCA)

10/06 17.05

NNNN

# REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE E TERRITORIO

***Ufficio:*** **VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

*Genova,* 25 FEB. 1999

*Prot. n.* 2318/239

*Allegati:*

Ai Dirigenti di:
- Ufficio Tutela paesistica
- Settore Mobilità, Trasporti e Infrastrutture
- Settore Pianificaz. Territoriale e Paesitica
- Settore Politiche Sviluppo Industria e Artig.
- Settore Affari dell'Urbanistica.
- Settore Assetto del Territorio Contr. Tecnico
- Servizio Igiene Pubblica e Veterinaria
- Settore Turismo
- Settore Affari Giuridici Dipart.to Ambiente Territorio
- Ufficio Qualità Produzioni e Assist. Tecnica

- Alla Provincia di Imperia
- Al Comune di Imperia

LORO SEDE

Oggetto: *Legge regionale 30 dicembre 1998, n. 38: "Disciplina della valutazione di impatto ambientale (VIA)"*

Si comunica che in data **19 FEBBRAIO 1999** è stata avviata la procedura di compatibilità ambientale - di competenza nazionale - in merito all'opera " Domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del Piano Regolatore Portuale di Imperia" richiesta dal Comune di Imperia.

Si richiede di esprimere, entro 30 gg., il proprio parere ai sensi dell'art. 13 comma 2 della legge in oggetto, ricordando che la documentazione è stata depositata presso questo Ufficio.

Distinti saluti.

Il Presidente del C.T.R. per la VIA
arch. Lino Tirelli

Il Dirigente d'Ufficio
*(Dott.ssa Gabriella Minervini)*

Civiltà Comitato via Aurelio

# REGIONE LIGURIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE E TERRITORIO

**Ufficio: VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

Genova, 15 MAR. 1999

Prot. n. 364
Allegati: 2

Alla Struttura Personale e Organizzazi
Bollettino Ufficiale
Consiglio Regionale

SEDE

Oggetto: Richiesta pubblicazione avviso sul Bollettino Ufficiale.

Con la presente, si richiede la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale Regionale, dell'avviso allegato relativo al Piano Regolatore Portuale di Imperia.

Visti i tempi brevi, la presente riveste carattere di urgenza.

Certi di una fattiva collaborazione si porgono distinti saluti.

IL DIRIGENTE
Dott.ssa Gabriella Minervini

TESTO AVVISO

Essendo stata attivata la procedura di Valutazione di Impatto ambientale presso il Ministero Ambiente ai sensi della legge n.84/94 è disponibile in visione presso la Regione Liguria- Via Fieschi 15 - Ufficio VIA 11° p torre A la documentazione relativa al " Piano regolatore Portuale di Imperia", presentato dalla Capitaneria del Porto di .Imperia di concerto con il Comune di Imperia.
Il progetto si riferisce all'ampliamento e riqualificazione dell'area che interessa il bacino di porto Maurizio e di Oneglia.Il Piano Regolatore Portuale ( PRP) è stato approvato dal Comune di Imperia come previsto dalla l.r. 35/1995 ed adottata dalla Autorità Marittima . Il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha espresso il proprio parere in merito il 20.12.96.

Il PRP prevede :

-il potenziamento turistico di Porto Maurizio attraverso un incremento di 1000 posti barca
- lo spostamento dei traffici di olii vegetali da Calata Anselmi ad Oneglia.
-la riqualificazione del porto di Oneglia
- la riqualificazione della passeggiata a mare
- la riqualificazione del depuratore
- riutilizzo dell'attuale sede ferroviaria
- potenziamento porto peschereccio di Oneglia
- potenziamento e riqualificazione viabilità portuale
- realizzazione di nuovi cantieri navali.

Eventuali osservazioni potranno essere inviate al Ministero Ambiente - Servizio VIA- Via della Ferratella in Laterano 33 ROMA e alla Regione Liguria Ufficio VIA -Via Fieschi 15- 16121 GENOVA

19.2.99

MINISTERO DEI TRASPORTI
E DELLA NAVIGAZIONE
Capitaneria di porto
Imperia

18100, Imperia

15 FEB. 1999

Ministero Ambiente stessa data

Al MINISTERO PER I BENI CULTURALI
E AMBIENTALI
Via del Collegio Romano, 27
00186 -R O M A-

REGIONE LIGURIA
Via Fieschi
16100 - GENOVA -

Valutazione impatto Amb. 50 50

Prot. N°. 1994

**OGGETTO:** Domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del Piano Regolatore Portuale di Imperia.

RACCOMANDATA A.R.

Si trasmette copia della domanda di pronuncia di Compatibilità ambientale del Piano Regolatore di Imperia, unitamente agli allegati prescritti, inoltrata al ministero dell'Ambiente ai sensi del D.P.C.M. contenente le norme tecniche per la valutazione di impatto ambientale.

IL COMANDANTE
Capitano di Fregata(CP)
(Giovanni MARINUCCI)

REGIONE LIGURIA
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
18 FEB. 1999
PROT. N. 1998
ASSEGNATO A Rinaldi
IN DATA ... IL DIRIGENTE

REGIONE LIGURIA
PROTOCOLLO GENERALE
17.02.99 000425
Nº PROTOCOLLO 19478

**AL MINISTERO DELL'AMBIENTE**
**Servizio di Valutazione Impatto Ambientale**

Il sottoscritto Capitano di Fregata (CP) Giovanni MARINUCCI, Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del Porto di Imperia.

**VISTA** la legge 28.01.94 nr.84 sul riordino della legislazione in materia portuale;

**VISTO** il parere favorevole al Piano regolatore Portuale espresso con verbale nr.40 in data 28.05.1996 del Comitato Tecnico Urbanistico della Regione Liguria trasmesso dal Presidente della Giunta Regionale con foglio prot.nr.68524/1406 in data 01.07.1996;

**VISTO** il proprio Decreto nr.52/96 in data 07.09.96 con il quale veniva "ADOTTATO" il Piano Regolatore Portuale per i Porti di Oneglia e Porto Maurizio del comprensorio portuale di Imperia;

**VISTO** il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici espresso dall'Assemblea Generale nell'adunanza del 20.12.1996, pervenuto con dp. nr.130 in data 22.01.1997;

**VISTA** la Delibera nr.58 in data 11.02.1999 della Giunta Municipale di Imperia avente ad oggetto gli adempimenti relativi alla valutazione di impatto ambientale dell'adottato Piano Regolatore Portuale;

**VISTO** il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri nr.377 in data 10.08.1988, concernente la regolamentazione delle pronuncie di compatibilità Ambientale di cui all'art.6 della legge 08 luglio 1986 nr.349, che istituisce il Ministero dell'Ambiente e stabilisce le norme in materia di danno ambientale;

C H I E D E

La pronuncia di compatibilità Ambientale per il Piano Regolatore Portuale del Comprensorio portuale di Imperia.

Si allegano i seguenti atti:

a) studio di impatto ambientale;
b) elaborati di progetto;
c) sintesi non tecnica destinata all'informazione al pubblico con allegati grafici di agevole riproduzione;
d) documentazione attestante l'avvenuta pubblicazione ai sensi dell'art.1, primo comma del D.P.C.M. nr.377/88.

Imperia, 15.02.1999

IL COMANDANTE
Capitano di Fregata(CP)
(Giovanni MARINUCCI)

# COMUNE DI IMPERIA

ec/

*Spedizione al Co.Re.Co.:*

*Prot. N.* ..... *Data* .....

*N. reg.* 49

*Alleg. n.* .....

## Estratto dal Registro delle Deliberazioni della Giunta Municipale

(Deliberazione n. 58 del 11 febbraio 1999)

OGGETTO PIANO REGOLATORE PORTUALE LEGGE 84/94 - ADEMPIMENTI RELATIVI ALLA VALUTA ZIONE IMPATTO AMBIENTALE

---

L'anno millenovecento novantanove e questo dì undici del mese di febbraio alle ore 12,30 in Imperia nella sala delle adunanze posta nella Sede comunale, si è riunita la Giunta Municipale per trattare gli affari posti all'ordine del giorno.

Presiede l'adunanza il sig. Dr. Davide Berio Sindaco;

Sono presenti Assessori n. sei. - Sono assenti Assessori n. due sebbene invitati

| | | Presenti | Assenti |
|---|---|---|---|
| 1) PAGLIERI Ing. Rinaldo | Vice Sindaco | si | |
| 2) FAVA Sig. Luisito | Assessore | si | |
| 3) LITTARDI Dott. Pierino | » » | si | |
| 4) NATTERO Prof. Carla | » » | si | |
| 5) BADANO Dott. Gabriella | Assessore | si | |
| 6) DE BONIS Sig. Antonio | » » | | si |
| 7) RAINISIO Sig. Giovanni | » » | | si |
| 8) LAGORIO Sig. Lorenzo | » » | si | |

Assiste il sottoscritto sig. Dr. Paolo Calzia Segretario generale del Comune, incaricato della redazione del verbale.

Il Presidente, riconosciuta la validità del numero legale degli intervenuti per poter deliberare, dichiara aperta la seduta.

**LA GIUNTA**

Premesso che:

- con propria precedente deliberazione n. 1444 del 5.8.96, l'Amministrazione Comunale ha manifestato il proprio definitivo assenso all'adozione, da parte della competente Capitaneria di Porto, del Piano Regolatore Portuale dei porti di Oneglia e Porto Maurizio nella formulazione e relativi, connessi, elaborati tecnico/progettuali già in pregresso periodo di tempo, trasmessi dalla Regione Liguria;
- con successiva nota n. 1219 del 30.1.97, la stessa Autorità Marittima ha invitato l'Amministrazione Comunale a procedere alla stesura dello studio di valutazione di impatto ambientale secondo le disposizioni della vigente normativa in materia.

Dato atto che l'Amministrazione Comunale, non disponendo di adeguate professionalità all'interno della propria struttura organizzativa, ha consentito che il documento tecnico di cui sopra fosse elaborato attraverso la propria Società partecipata Porto Imperia S.p.A.;

Vista la nota in data 27.1.99 della medesima Società con la quale si trasmette formalmente la documentazione concernente la valutazione di impatto ambientale relativa al Piano Regolatore dei Porti di Imperia;

Ritenuto pertanto di dover procedere al recepimento formale degli elaborati tecnici ai fini delle successive fasi di definitiva approvazione dello Strumento Programmatorio Portuale;

Visto il conseguente parere favorevole formulato dal Dirigente del Settore 1° in ordine alla regolarità tecnica della proposta ai sensi dell'art. 53 - 1° comma della Legge 8.6.1990 n. 142;

Ritenuto di dover provvedere per quanto di competenza sulla base degli elementi di istruttoria predisposti dall'ufficio competente;

Richiamate le disposizioni contenute nella Legge Regionale 18.12.95, n. 58;

Richiamata la L. n. 84/94 ed in specifico l'art. 5;

Richiamata altresì la Legge 8.6.1990, n. 142;

Vista infine la Legge 15.5.97, n. 127;

Con votazione unanime palese;

D E L I B E R A

Di recepire, per le motivazioni in premessa indicate, la documentazione tecnica - agli atti d'ufficio - inerente la valutazione di impatto ambientale relativa al Piano Regolatore dei Porti di Imperia.

Di trasmettere copia della presente deliberazione, comprensiva della suddetta documentazione, all'Autorità Marittima Portuale per i provvedimenti conseguenti alle successive fasi attuative inerenti l'approvazione definitiva del Piano Regolatore dei Porti di Imperia.

Di trasmettere copia della presente deliberazione all'Ufficio proponente per i provvedimenti connessi e conseguenti alla relativa attuazione.

Di dichiarare con voti unanimi palesi la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 47 della Legge 8.6.1990, n. 142.

* * * * * *

SINDACO

Berio

VICE SINDACO

Paglieri

SEGRETARIO

Calzia

## CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario comunale certifica che l'avanti esteso verbale verrà pubblicato all'Albo pretorio del Comune il 19.2.1999 e vi rimarrà per 15 giorni consecutivi fino al 6.3.1999

Lì 12.2.1999

IL SEGRETARIO GENERALE

La presente copia, in carta libera per uso amministrativo, è conforme all'originale.

Lì 12.2.1999

IL SEGRETARIO GENERALE

Divenuta esecutiva, a sensi della Legge 8.6.1990, n. 142.

IL SEGRETARIO GENERALE

Lì

SPEDITO

18100 IMPERIA, 16 SET. 1996

MINISTERO
DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
Capitaneria di Porto
Imperia
Prot.N. 15017 /Demanio
allegati n. _____

Al CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI PRESSO MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
00100 - R O M A

e p.c. Al MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
Dir.Gen. Dem.Mar. e Porti
Divisione XX
del sopr. Ministero della Marina Mercantile
00100 - R O M A

OGGETTO: COMUNE DI IMPERIA.
Piano Regolatore Portuale di Imperia.
Legge 28 gennaio 1994 n.84 Riordino della legislazione in materia portuale.

Riferimento dispaccio n.5204099 di data 14 novembre 1995 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, D.G. del Demanio Marittimo e dei Porti.

RACCOMANDATA R.R.

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 5 comma terzo, della legge 28 gennaio 1994 N. 84 sul riordino della legislazione in materia portuale, si trasmettono numero due copie degli elaborati progettuali inerenti il piano regolatore del porto di Imperia, per l'espressione del parere di competenza di codesto Consiglio Superiore del Lavori Pubblici.

Si trasmette altresì copia del decreto n. 52/96 emesso in data 7 settembre 1996, con il quale è stato formalmente adottato il predetto piano regolatore portuale.

IL COMANDANTE
Capitano di Fregata (CP)
(Giovanni MARINUCCI)

DECRETO N. 32/96

Il sottoscritto Capitano di Fregata (CP), Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del Porto di Imperia,

VISTA: la legge 28 Gennaio 1994 n°84 sul riordino della legislazione in materia portuale;

CONSIDERATA: la necessità di aggiornamento del vigente P.R.P. ("Piano Fedolino" del 1965) alle mutate condizioni socio-economiche ed in generale all'andamento dei traffici marittimi ed al loro processo di trasformazione, che impone un'adeguamento della programmazione al fine di pervenire ad un giusto equilibrio fra infrastrutture destinate ai traffici commerciali e quelle riservate al sempre più crescente traffico turistico;

RITENUTO: che le previsioni e gli interventi di maggior entità previsti dal vigente piano regolatore aventi per obbiettivo la realizzazione di un complesso portuale capace di movimentare fino ad un milione di tonnellate almeno di merce, non abbiano oggi alcuna aderenza con l'andamento dei traffici marittimi avutisi in oltre un trentennio di vigenza del piano e che pertanto, per una sostanziale trasformazione dei traffici stessi, per i quali, dopo anni di recessione si è constatata negli ultimi anni qualche cenno di ripresa, occorre una messa a punto di interventi programmatici volti a preservare ed incrementare quelli esistenti ma contemporaneamente a garantire un significativo incremento delle funzioni turistiche e da diporto, mediante un nuovo ed aggiornato Piano Regolatore Portuale;

VISTO: il parere favorevole pervenuto con il D.P. prot. 5201223 del 18.04.1996 della Direzione Generale del Demanio e Porti del Ministero dei Trasporti e della Navigazione in merito all'attività di progettazione ed elaborazione tecnica del P.R.P. sulla base delle direttive programmatiche impartite dalla Capitaneria di Porto di Imperia, effettuate dagli organi tecnici del Comune di Imperia;

VISTE: le direttive programmatiche trasmesse con fg. prot. 7855 del 11.05.1996 al Comune di Imperia per la redazione degli elaborati tecnico progettuali per la formazione del piano regolatore portuale di Imperia;



la delibera n°81 del 10.05.1996 della Giunta Regionale della Liguria in ordine alle problematiche concernenti le competenza della Regione nella formazione della Legge 28.01.1984 n° 94;

VISTO: il foglio prot. 81604/1081 del 17.05.1996 con il quale la Regione Liguria Dipartimento Urbanistica e Pianificazione Territoriale ha inteso espletare le attribuzioni di supporto tecnico ed elaborativo alla materiale realizzazione del piano regolatore portuale, in aderenza a quanto rappresentato dalla Direzione Generale del demanio Marittimo e Porti del Ministero dei Trasporti e della Navigazione con dispaccio n° 5203416 del 07.08.1995, per assenza delle necessarie strutture da parte della Autorità Amministrativa preposta ai sensi dell'art.5 L.84/94 alla "adozione" del piano regolatore;

VISTO: il parere preliminare del Comitato Tecnico Urbanistico del Dipartimento Urbanistica e Pianificazione Territoriale della Regione Liguria, reso a seguito della relazione tecnica in ordine al piano regolatore del Porto di Imperia predisposta dall'Ufficio Mobilità e Grandi Infrastrutture e pervenuto con fg. prot. 68524/1406 del 21.07.1996 della Regione Liguria;

CONSIDERATO: che la Regione Liguria ha inteso avvalersi, in virtù della delega di funzioni in materia operate con la legge regionale n°35/95 dell'apporto operativo del Comune di Imperia, che ha di conseguenza proceduto alla predisposizione degli elaborati tecnico progettuali afferenti il piano regolatore portuale, recependo le osservazioni ed i pareri formulati in merito del Comitato Tecnico Urbanistico regionale;

VISTI: gli elaborati tecnici redatti ed elaborati dal Comune di Imperia e constatatane la conformità alle direttive programmatiche impartite dalla Capitaneria di Porto di Imperia con fg. prot.7855 del 11.05.1996;

VISTA: la Delibera Comunale n°1512 R.D. della Giunta Municipale, concernente l'assenso definitivo all'adozione da parte della competente Autorità Marittima del piano regolatore portuale e dovendosi considerare pertanto raggiunta la "previa intesa" prevista dall'art.5 comma 3° della Legge 84/94,

D E C R E T A

L'ADOZIONE dell'annesso piano regolatore portuale per i porti di Porto Maurizio ed Oneglia del comprensorio portuale di Imperia.

D I S P O N E

la pubblicazione del presente Decreto all'Albo del Comune di Imperia e nel FOGLIO DEGLI ANNUNZI LEGALI della Provincia di Imperia e l'avvio dell'iter istruttorio di cui all'art.5 della Legge 84/94 per la definitiva approvazione.

Imperia li 07.09.1996

IL COMANDANTE
*Capitano di Fregata (CP)*
*(Giovanni MARINUCCI)*

VARIE\DECRET02

COMUNICAZIONE AI SENSI DELL'ART. 5, COMMA 1, DEL D.P.C.M. N. 377 DEL 10.08.1998

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
CAPITANERIA DI PORTO DI IMPERIA

comunica:

sono stati depositati presso:
- Regione Liguria, servizio Beni Ambientali;
- Ministero dell'Ambiente;
- Ministero dei Beni Culturali

gli atti relativi alla Valutazione di Impatto Ambientale del Piano Regolatore del Porto di Imperia, redatti, ai sensi della Legge n. 84/1994 art. 5 commi 3 e 4, previa intesa con il COMUNE DI IMPERIA.

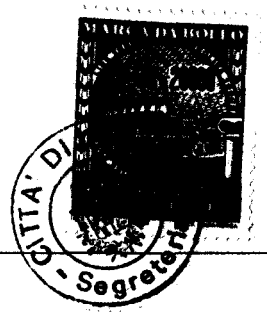
Gli interessati potranno consultare le documentazioni presso gli Enti sopra descritti per i 30 giorni seguenti la data di pubblicazione della comunicazione e far pervenire al Ministero dell'Ambiente eventuali memorie od osservazioni.

Ordina:

di pubblicare la presente comunicazione su "Il Corriere della Sera" e sul "Il Secolo XIX", ai sensi del sopracitato comma del DPCM n. 377.

Imperia, lì

FIRMATO: Il Comandante
della Capitaneria di Porto di Imperia
(Capitano di Fregata Giovanni Marinucci)



**DICHIARAZIONE GIURATA**

Davanti a me Dott. DAVIDE BERIO, Sindaco pro-tempore del Comune di Imperia, nella Casa Comunale, addì 28 GEN. 1999 è comparso il Signor:

VALENTINO CASTELLINI, nato ad Imperia il 06.08.1938, C.I. n. AB 7708361 rilasciata dal Comune di Cervo (IM) il 10.01.1997 il quale, edotto delle responsabilità delle conseguenze derivanti, a termini di legge, dal rilascio di dichiarazioni fatte sotto giuramento e non veritiere,

dichiara:

il sottoscritto Castellini Valentino, nato ad Imperia il 06.08.1938, residente a Cervo (IM) Via Giovanni XXIII n. 4; ingegnere iscritto all'Albo degli Ingegneri della Provincia di Imperia al n. 240; professionista incaricato per il coordinamento del gruppo di studio per la Valutazione di Impatto Ambientale del Piano Regolatore del Porto di Imperia, gruppo costituito dai seguenti professionisti:

- prof. Dott. Giulio Relini, docente presso l'Università di Genova alla cattedra di Biologia Marina;
- prof. Dott. Silvio Spanò, docente presso l'Università di Genova, alla cattedra di zoologia;
- prof. Dott. Pietro Maifredi già docente di geologia presso la facoltà di Architettura di Genova, oggi Geologo libero professionista;
- Dott. Marco Relini, titolare della società di ricerche marine Hydra di Genova;
- Arch. Carlo Berio, professionista urbanista con studio in Genova;

- Ing. Giancarlo Bussetti, esperto in progettazioni portuali, con studio in Genova;

- Ing. Franco Cozzi, esperto in idraulica e dinamica marina, con studio in Genova;

dichiara sotto giuramento, in ottemperanza ai disposti del D.P.C.M. 27.12.88 del Ministero dell'Ambiente, provvedimento attuativo del D.P.C.M. n. 377 del 10.08.1988, e precisamente dell'art. 2 punto 3, che tutte le allegazioni sottoscritte dai sopra citati esperti e professionisti sono esatte e corrispondono a reali indagini eseguite in loco negli anni 1997 - 1998 ed alle conseguenti deduzioni tecniche, di calcolo, di restituzione cartografica e di verifiche eseguite con metodi informatici.

Ing. Castellini Valentino

Avendo prestato quindi giuramento nella forma di rito, ed in mia presenza sottoscritto la Dichiarazione Giurata, certifico la veridicità del presente documento.

Il Sindaco
~~(Dott. Davide Berio)~~
(Dott. Davide Berio)

CITTA' DI IMPERIA - Segreteria

COMUNE DI ALBENGA
Per copia conforme all'originale esibitami
Albenga, lì 29 GEN. 1999
L'INCARICATA
DONA' ISABELLA