II. Quadro di Riferimento Programmatico

Il quadro di riferimento programmatico introdotto nel presente Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) illustra gli aspetti normativi che interessano l'area oggetto di ampliamento del porticciolo turistico di Diano Marina (IM).
Tale elencazione è necessaria al fine di giungere alla definizione dell'assetto dei condizionamenti normativi che coinvolgono nello specifico il sito di intervento, aspetti soprattutto riconducibili al sistema ambientale in quanto di fondamentale interesse nella definizione dello studio di verifica preposto.
Dal punto di vista normativo si registra la presenza di una serie di strumenti regolatori di diversa scala e autorità, collegati a competenze sovraordinate (dalla regione al comune), che possono essere così elencati:

- il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (P.T.C.P.), della Regione Liguria;
- il Piano Territoriale della Costa (P.T.C.), della Regione Liguria;
- il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, della Provincia di Imperia;
- il Piano Stralcio di Bacino, della Provincia di Imperia;
- il Piano Provinciale della gestione integrata dei rifiuti urbani;
- il Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.), del Comune di Diano Marina.

L'attenzione ambientale e paesistica a livello territoriale più ampio è regolamentata da strumenti regionali quali il PTCP (oggetto di una variante generale in attesa del prossimo PTC regionale) e, con particolare attenzione alla cimosa costiera, dal Piano della costa, strumento di regolazione degli aspetti connessi sia al rispetto ambientale sia alle interconnessioni economiche che riguardano i diversi collegamenti costieri.
La scala provinciale è coinvolta dai diversi piani di coordinamento come definiti dalla legge urbanistica regionale, dalla legge 108 sui piani di bacino e dalle vigenti norme in campo di gestione dei rifiuti urbani.
Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Imperia si presenta quale strumento di coordinamento delle fondamentali scelte di programma per gli interventi sul territorio, demandando la scala puntuale alla definizione del Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.). Le scelte provenienti da tale strumento si presentano quale indicazione fondante per la strutturazione dell'intervento in oggetto.
Ulteriori indicazioni, di livello soprattutto inerente la tutela dell'ambiente e del territorio naturale, provengono dal piano di bacino, nello stralcio inerente la parte dei torrenti che coinvolgono il territorio dell'insediamento di Diano Marina.
Il Piano provinciale della gestione integrata dei rifiuti urbani, redatto in coerenza con il Piano Regionale di Gestione dei rifiuti D.C:R. n, 17 del 29 febbraio 2000, assume un aspetto molto specifico all'interno delle indicazioni normative che compongono il presente capitolo, in quanto mirato alla definizione di una programmazione del sistema integrato dei rifiuti urbani esteso all'intera provincia imperiese. Trattandosi di una scala molto vasta, e soprattutto in relazione al fatto che l'intervento in oggetto costituisce un ampliamento di un'attività già esistente e quindi già di per sé funzionante, l'incidenza dell'intervento appare in buona parte verificabile e coerente con quanto definito da detto piano, seppure determinate possibilità possono e potranno essere verificate soltanto a seguito della realizzazione dei sistemi di raccolta differenziata prefigurati all'interno del Piano (anno 2002) e per ora non ancora funzionanti.
Per quanto concerne le direttrici riconducibili al controllo statale, la zona non presenta vincoli diretti relativi all'ex L. 1497/39 (come modificata dal D. Lgs. 490/99, titolo II, e dal successivo D.Lgs. 42/04 - Codice dei Beni culturali e del Paesaggio -, parte I).
L'area in oggetto non è, inoltre, indicata come zona interessata da presenze specificatamente individuate di valore archeologico; è comunque compresa in un ambito di rilevante valore storico-archeologico individuato dalla fascia costiera rivolta verso Imperia, come illustrato dal percorso della *Tabula Peutingeriana* (elaborazione altomedievale di un originale del III secolo d.C.) che descrive diversi centri toccati dalla viabilità romana d'epoca imperiale. Seppure, per diversi motivi, una viabilità storica così vicina alla costa è difficilmente ipotizzabile, le testimonianze archeologiche rinvenute nelle località del circondario imperiese possono, ad ogni modo, far ipotizzare a potenziali reperti individuabili in fase delle operazioni di sbancamento e lavorazione per l'inserimento del nuovo porto turistico.
Si considera, quindi assolutamente obbligata la ricerca e l'individuazione di eventuali resti archeologici presenti nell'area di sedime delle strutture progettate durante la fase esecutiva del progetto.
Maggiore cautela, ed aspetto che ha reso necessaria la stesura del presente Studio di Impatto Ambientale, è la parte inerente l'attenzione alle biocenosi marine che costituiscono il S.I.C. al largo della costa di Diano Marina: si tratta del sito Bioitaly indicato con la sigla IT 1315670 per la presenza di praterie di *Posidonia oceanica* e di *Cymodocea nodosa*. Tale argomento, compreso nelle indicazioni del Piano della Costa regionale e nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Imperia, sarà più approfonditamente trattato nella parte inerente il quadro di riferimento ambientale.

L'insieme degli aspetti normativi è illustrato riportando per ciascuna parte l'apparato normativo specifico che può influenzare localmente l'intervento e, nel caso degli strumenti sovraordinati, anche le indicazioni legate al contesto più vasto.

II.1. Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (P.T.C.P.)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) della Regione Liguria è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 731 del 10 marzo 1995, secondo le disposizioni attuali, ed è stato oggetto di una variante generale (*salvaguardia della fascia costiera*) con le Deliberazioni della Giunta Regionale n. 940 del 10 luglio 2009 e n. 1006 del 24 luglio. Con successiva Deliberazione della Giunta Regionale n. 1376 del 16 ottobre 2009 sono state apportate correzioni agli elaborati grafici e alle disposizioni normative.

Il Piano, esteso all'intero territorio regionale, persegue gli obiettivi fondamentali "della tutela e del rafforzamento dell'identità del paesaggio, della fruizione dei suoi valori e della stabilità ecologica".
Si articola nelle seguenti parti:
Relazione generale
Norme di Attuazione (Disposizioni generali – Livello territoriale – livello locale)
Schede ambiti territoriali dal n° 1 al n° 100 Livello territoriale (Descrizioni – Indirizzi per la pianificazione – Azioni proposte)
Tabelle Ambiti territoriali dal n° 1 al n° 100 Livello territoriale (Indicazioni generali – Indicazioni particolari)
Tavole (scale 1:25.000) – Livello locale.

Le considerazioni ed indicazioni del Piano sono riferite a tre distinti gruppi di temi paesistici in base al loro contenuto:
- assetto insediativo;
- assetto geomorfologico;
- assetto vegetazionale.

Sono inoltre articolati su tre successivi livelli di studio e pianificazione paesistica:
- il livello territoriale a cui sono riferite le Schede, le Tabelle e una parte delle Norme di Attuazione al fine di individuare i valori paesistici e le indicazioni per gli interventi e per la successiva pianificazione.
- Il livello locale a cui sono riferite le tavole e una parte delle indicazioni delle Norme di Attuazione.
- Il livello puntuale, per il quale il Piano rimanda ai successivi atti di pianificazione di scala minore.

II.1.2. *Ambito Dianese*

In relazione al progetto di ampliamento del porticciolo di Diano Marina, oggetto del presente S.I.A., si fa riferimento all'ambito territoriale più vasto coincidente con quanto indicato nella scheda n. 27 del repertorio delle schede di Piano, denominato Ambito Dianese.
Si riporta in seguito la parte riferita alla scheda di piano per il livello territoriale.

AMBITO DIANESE

A - CARATTERI GENEREALI DEL PAESAGGIO

Morfologia
Sistema vallivo torrentizio, delimitato dai crinali prevalenti degradanti da M. Svigno su Capo Berta e su Capo Cervo, caratterizzato a monte dalle due valli parallele dei torrenti S. Pietro e Cervo e lungo la costa da una vasta piana alluvionale estesa tra i due capi.

Vegetazione e colture
Il territorio è prevalentemente interessato dalla coltura dell'olivo a cui si associano, peraltro in misura limitata, altre pratiche agricole quali la viticoltura e l'orticoltura.
Su Capo Cervo è presente la vegetazione mediterranea con macchia e gariga, mentre su capo Berta alla macchia mediterranea sono frammiste pinete termofile. Notevole l'estensione, sui pendii retrostanti, della prateria collinare, in parte invasa dagli arbusti mediterranei.

Insediamenti
Il sistema insediativo è caratterizzato da due diverse situazioni:
- lungo la fascia costiera sono presenti aggregati con sviluppo a maglia che interessano, pur con brevi interruzioni, l'intera piana, con caratteri di media densità, continuità ed omogeneità in corrispondenza dell'abitato di Diano Marina, alta densità, discontinuità, ed eterogeneità, a S. Bartolomeo, bassa densità, discontinuità ed eterogeneità a Cervo;
- nelle zone collinari prevalgono, pur con limitati episodi di insediamenti diffusi e sparsi, i nuclei isolati distribuiti negli ambiti collinari delle due valli con caratteristiche tipologiche molto diversificate.

Nella valle del torrente S. Pietro sono nuclei di versante, a bassa densità, discontinui, omogenei e generalmente a sviluppo irregolare, Diano Arentino, Diano S. Pietro, Evigno e Diano Borello; sono nuclei di crinale generalmente a bassa densità, sviluppo lineare, discontinui ed omogenei, tranne il nucleo di Diano Castello, di media densità, sviluppo polarizzato e continuo, Diano Serreta, Roncagli, Diano Calderina, Moltedo e Diano Gorleri.
Nella valle del torrente Cervo i nuclei sono generalmente localizzati lungo i crinali, con le soli eccezioni di Riva Faraldi che è di versante e di Pairola che è di poggio.
Per quanto concerne i relativi sviluppi, sono nuclei a bassa densità, prevalentemente continui, lineari ed omogenei Deglio, Tovo, Tovetto e Chiappa.
Sono invece nuclei a media densità, continui ed omogenei, Villa Faraldi con sviluppo lineare e Cervo con sviluppo polarizzato.
Per quanto riguarda le emergenze storico-archeologiche risultano presenti in questo ambito: resti di insediamenti stradali romani e insediamenti arroccati o aperti di origine medievale con patrimonio edilizio degli ultimi secoli.

Sintesi
La configurazione paesistica d'insieme risulta caratterizzata dalla contrapposizione delle due diverse forme insediative.
Alla intensa e diffusa edificazione della fascia costiera si contrappone infatti la netta identificazione dei nuclei collinari tra i quali emergono, per la rilevanza dei valori storico ambientali, quelli di Cervo e di Diano Castello, ulteriormente evidenziati dalla presenza di estese superfici integralmente destinate alla coltura olivicola.
Avuto riguardo al ruolo determinante assunto dal sistema insediativo collinare nella definizione del quadro paesistico d'insieme, appare prevalente l'esigenza di garantire l'identificazione dei nuclei isolati, anche attraverso l'opportuna tutela dell'oliveto quale elemento di tipicità del paesaggio.

B - INDIRIZZI PER LA PIANIFICAZIONE

B.1 - Assetto insediativo
MANTENIMENTO – La normativa è prioritariamente volta a garantire la salvaguardia dei tipici valori del paesaggio collinare, quali si esprimono attraverso la struttura insediativa e le utilizzazioni agricole dei suoli, e considera in subordine le esigenze di adeguamento funzionale ed ambientale della struttura insediativa costiera, con particolare riferimento alla parte centrale della piana, e di riorganizzare degli schemi viari principali in relazione al traffico di attraversamento degli abitanti.

B.2 - Assetto geomorfologico
MANTENIMENTO – Gli interventi dovranno essere limitati all'esigenza di riequilibrio ambientale relativamente a precedenti realizzazioni e a non turbare gli equilibri con le nuove. Particolare attenzione va posta alla costa e alla rete viaria ed in particolare al definitivo recupero della viabilità costiera.

B.3 - Assetto vegetazionale
MODIFICABILITA' – La notevole antropizzazione dell'ambito ha costretto le aree boscate entro superfici modeste in rapporto all'ecologia dei luoghi. Necessario un ampliamento dei boschi a spese di aree marginali e, più in quota, di praterie artificialmente conservate anche grazie al passaggio del fuoco. Praterie generatesi come effetto di antichi disboscamenti e mantenute dal periodico passaggio del fuoco, prive o quasi di specie buone foraggere; estensione da ridurre, nel rispetto delle tendenze evolutive in atto, che si concretano in un ritorno delle vegetazione legnosa.

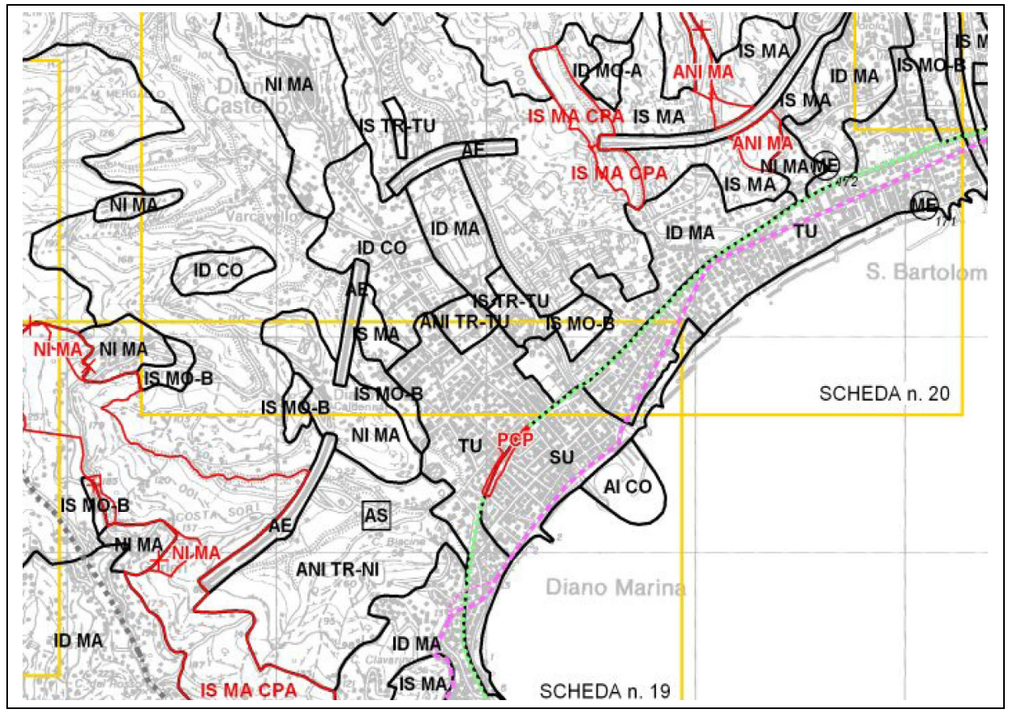
C - AZIONI PROPOSTE

I maggiori problemi di fruibilità paesistica dell'ambito si collocano sulla sua fascia costiera dove si suggeriscono interventi di miglioramento sia delle accessibilità pubblica sul mare, sia della integrazione dei tessuti urbani interni con i fronti marittimi.
Tra Cervo e Pigna di Andora le azioni per il miglioramento della fruibilità degli spazi a mare, nel senso dell'accessibilità e della percorrenza longitudinale, potranno trovare un significativo riferimento nel recupero ad uso pedonale, con il progettato spostamento a monte, dell'attuale sede ferroviaria. Con l'intenzione di orientare verso le aree interne nuovi interessi alla conoscenza e alla fruizione del suo paesaggio si propongono per l'ambito i seguenti ulteriori interventi:

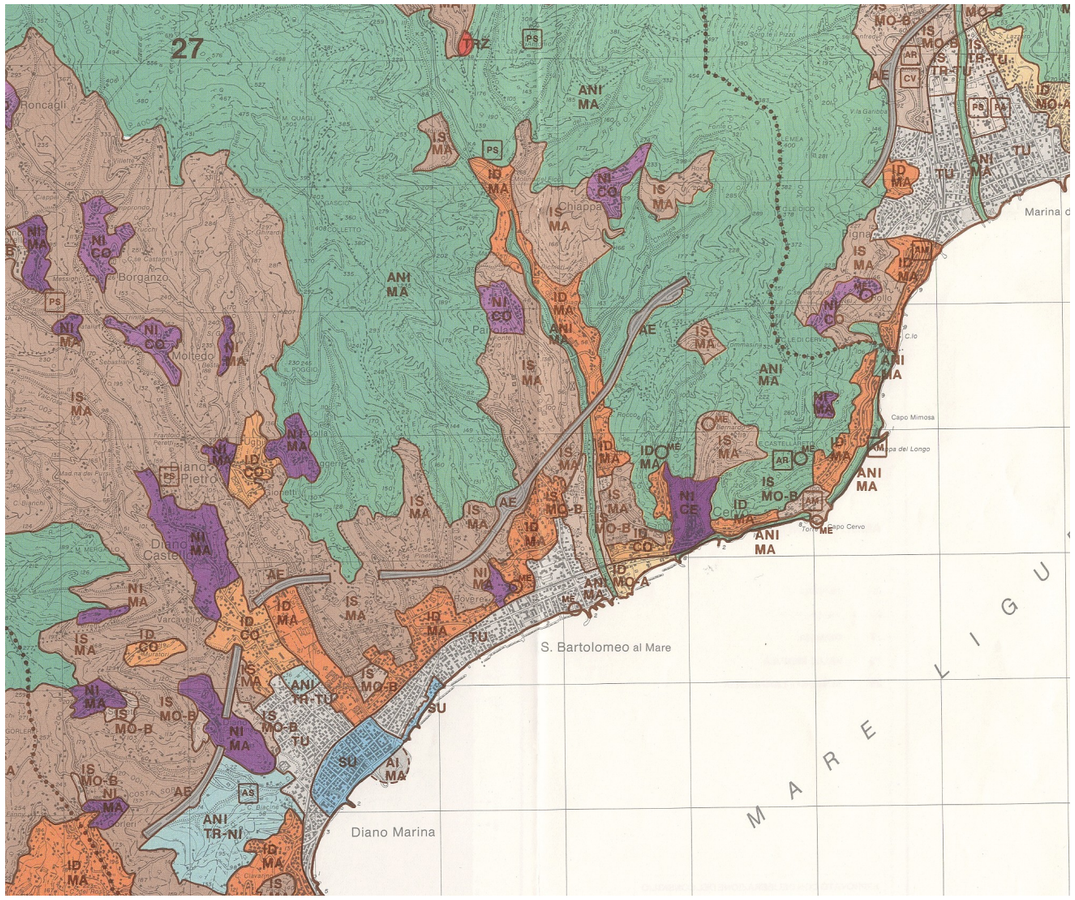
- realizzazione di due aree attrezzate per le attività ricreative sopra Capo Cervo e presso Villa Faraldi;
- localizzazione di un'ampia area da destinarsi alle attività sportive organizzate all'aperto sopra Diano Marina verso Capo Berta;
- apertura di una nuova trama segnalata di percorrenze storico-etnografiche con diramazioni verso l'interno di Diano Castello, Diano Arentino Tovo.

II.1.2. *La Normativa di Attuazione del PTCP*

Trattandosi di un riferimento programmatico dell'insieme normativo che interessa l'area in oggetto, appare di rilevante importanza riportare l'assetto definito dalle norme di attuazione presenti nel PTCP, connesse al livello locale del PTCP.
In tale livello il PTCP prevede:
per l'assetto insediativo
SU, aree urbane: strutture urbane qualificate (art. 35 delle N.d.A.);
TU, aree urbane: tessuti urbani (art. 38 delle N.d.A.)



Assetto insediativo: indicazioni locali come da variante di salvaguardia della costa (anno 2009).



Assetto insediativo: indicazioni locali precedenti alla variante del Piano della Costa e alla variante di salvaguardia.

AI-CO, attrezzature e impianti – regime normativo di consolidamento (art. 56 delle N.d.A.) [in primo momento AI-MA, attrezzature e impianti – regime normativo di mantenimento (art. 55 delle N.d.A.)];
per l'assetto vegetazionale
COL-ISS, colture agricole – impianti sparsi di serre (art. 58 e 60 delle N.d.A.);
COL-IDS, colture agricole – impianti diffusi di serre (art. 58 e 59 delle N.d.A.);
per l'assetto geomorfologico
CO, regime normativo di consolidamento (art. 65 delle N.d.A.).

Il PTC della Costa ha apportato una variante alla normativa locale del PTCP a seguito della richiesta di ampliamento del porticciolo, prevedendo la trasformazione dell'assetto da AI-MA ad AI-CO (attrezzature e impianti – regimi normativi da mantenimento a consolidamento).
Detta variazione è stata confermata all'interno della variante di salvaguardia della costa come illustrato nella scheda n. 19 allegata alla D.G.R. n. 1376 del 16 ottobre 2009. L'assetto disposto nella variante generale di salvaguardia non definisce mutazioni alla situazione costiera di Diano Marina, componendo una modifica nell'area più a monte di tipo prettamente paesistico e richiedendo un'attenzione di maggiore rilievo alla struttura viaria della strada Aurelia.
Nel dettaglio, la normativa di Piano è la seguente:

Art. 35

Aree urbane: strutture urbane qualificate (SU)

1. Le strutture urbane qualificate sono assoggettate al regime normativo di MANTENIMENTO in quanto trattasi di ambiti urbani di ampie dimensioni che si distinguono dal contesto per caratteri di particolare pregio paesistico - ambientale, tali da identificarli come componenti significative della morfologia urbana.
2. L'obiettivo della norma è quello di evitare che vadano perdute quelle testimonianze dell'assetto preesistente che hanno resistito a trasformazioni urbanistiche radicali e che contribuiscono a determinare la qualità ambientale della struttura urbana attuale.
3. Non sono pertanto consentiti interventi che compromettano l'identità e l'identificazione di tali testimonianze e la leggibilità dell'assetto territoriale preesistente a cui esse rinviano.

Art. 38

Aree Urbane: tessuti urbani (TU)

1. Sono classificate come tessuti urbani tutte le aree urbane che non rientrano nei casi precedenti.
2. Trattandosi di parti del territorio nelle quali prevalgono, rispetto agli obiettivi propri del Piano, le più generali problematiche di ordine urbanistico, le stesse non sono assoggettate a specifica ed autonoma disciplina paesistica.

Art. 55

Attrezzature e Impianti – Regime normative di MANTENIMENTO (AI-MA)

1. Tale regime si applica nei casi in cui l'impianto esistente abbia raggiunto una configurazione sufficientemente definita e un corretto inserimento ambientale.
2. L'obiettivo della disciplina è quello di mantenere sostanzialmente inalterata la configurazione attuale dell'impianto per quanto concerne gli aspetti che hanno applicazioni di ordine paesistico – ambientale.
3. Sono pertanto consentiti esclusivamente quegli interventi di integrazione delle attrezzature e di sostituzione delle strutture che non incidendo significativamente sulla configurazione complessiva dell'impianto ne determinano il miglioramento sotto il profilo funzionale e della qualità ambientale.

Art. 56

Attrezzature e Impianti – Regime normativo di CONSOLIDAMENTO (AI-CO)

1. Tale regime si applica nei casi in cui l'impianto esistente non presenti una configurazione sufficientemente definita né un corretto inserimento ambientale, oppure presenti carenze funzionali superabili mediante interventi che, pur incidenti sotto il profilo paesistico, siano a tale riguardo compatibili.
2. L'obiettivo della disciplina è quello di consentire l'adeguamento dell'impianto tanto sotto il profilo funzionale quanto sotto quello paesistico – ambientale.
3. Sono pertanto consentiti quegli interventi sia di modificazione delle strutture esistenti sia di eventuale ampliamento dell'impianto che ne consolidino la presenza e ne migliorino l'inserimento nel contesto ambientale.

Art. 58

Generalità

1. Il piano, pur non disciplinando le modalità di esercizio delle attività agricole, interferisce con le stesse nei casi in cui comportino la realizzazione di edifici, impianti ed infrastrutture, in quanto per tali opere valgono le pertinenti norme relative all'assetto insediativi.
2. Per quanto concerne l'estensione delle aree che possono essere interessate a tali attività, il Piano non pone limitazioni all'interno delle zone appositamente indicate con la sigla COL nella cartografia dell'assetto vegetazionale, mentre nelle restanti parti del territorio eventuali modificazioni dello stato attuale sono subordinate alla verifica di compatibilità con gli obiettivi definiti per l'assetto vegetazionale.
3. E' comunque vietato costruire nuovi impianti di serre nelle zone sottoposte al regime normativo di CONSERVAZIONE degli assetti insediativi e geomorfologico.

Art. 59

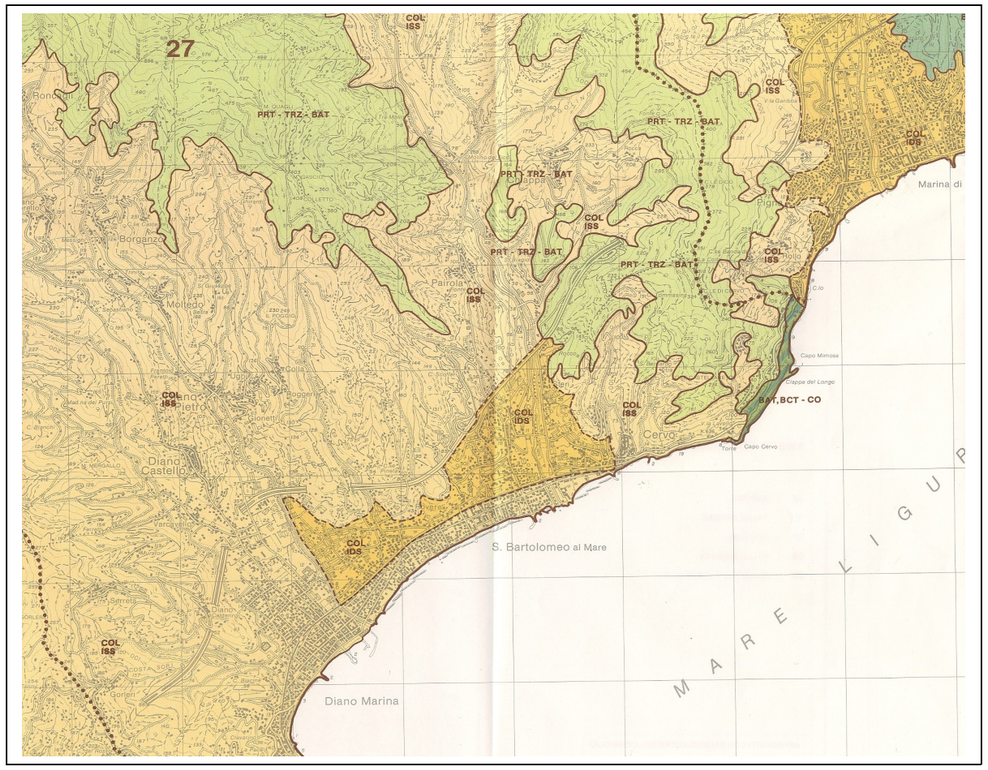
Impianti diffusi di Serre – IDS

1. Gli impianti diffusi di serre sono assoggettati al regime normativo del CONSOLIDAMENTO interessando le parti del territorio di cui all'articolo precedente e nelle quali l'attuale diffusione degli impianti di serre caratterizza il paesaggio agrario in forme tali che lo stesso non risulta possibile di significative alterazioni per effetto di un ulteriore sviluppo.
2. L'obiettivo della disciplina è, da un lato, quello di indirizzare l'eventuale espansione di tali impianti verso le parti del territorio che storicamente ne hanno registrato il maggiore sviluppo, e dall'altro lato, quello di conseguire, attraverso i nuovi interventi, più elevati livelli di infrastrutturazione del territorio e quindi di presidio dell'ambiente.
3. Sono pertanto consentiti quegli interventi di nuova costruzione nonché di ristrutturazione degli impianti esistenti che, adeguandosi sostanzialmente alle linee morfologiche del territorio e rispettando le eventuali emergenze puntuali di carattere storico – architettonico e vegetazionale, assicurano adeguate sistemazioni idrogeologiche ed infrastrutturali dell'area di pertinenza.

Art. 60

Impianti sparsi di serre – ISS

1. Tale regime si applica nelle parti del territorio considerate dall'articolo 58 e non ricadenti tra quelle disciplinate dall'articolo 59.
2. L'obiettivo della disciplina è quello di assicurare che l'evoluzione delle attività agricole verso una maggiore efficienza e competitività trovi riscontro nelle forme del paesaggio agrario senza tuttavia alterarne i caratteri prevalenti.
3. Le zone di cui al primo comma, per quanto riguarda la costruzione di nuove serre e la modificazione di quelle esistenti, sono pertanto assoggettate ad un regime normativo del MANTENIMENTO che consente la realizzazione di impianti opportunamente ubicati e dimensionati in funzione delle caratteristiche morfologiche e vegetazionali dei suoli, ferma restando l'esigenza di non dare luogo a rilevanti concentrazioni.



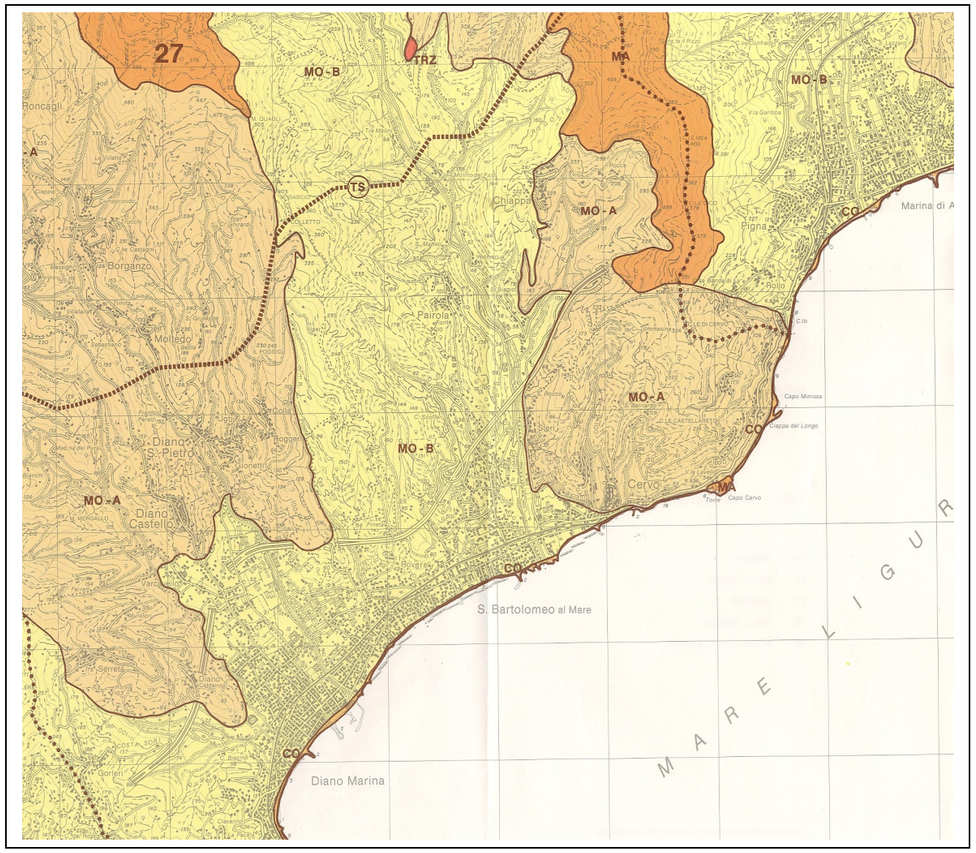
Assetto vegetazionale: indicazioni locali

Art. 65

Regime normativo di CONSOLIDAMENTO (CO)

1. Tale regime si applica nelle parti del territorio che presentano condizioni idrogeologiche comportanti rischi di compromissione per l'ambiente e/o pericoli per le attività insediate, e nelle quali peraltro si riscontrano valori paesaggistici o di fruizione che richiedono particolare attenzione.
2. L'obiettivo della disciplina è quello di far sì che gli interventi che incidono sull'assetto geomorfologico, ed in particolare quelli eventualmente necessari per la prevenzione dei rischi e l'eliminazione dei pericoli, tengano conto dell'esigenza di salvaguardare i valori individuati.
3. Gli interventi preordinati alla prevenzione dei rischi ed all'eliminazione dei pericoli, qualora incidano in misura rilevante sull'assetto paesistico – ambientale, dovranno fare riferimento ad uno Studio Organico d'Insieme che ne garantisca il migliore inserimento nel contesto d'ambito, anche attraverso la definizione di appropriate modalità esecutive.

In riferimento alla conformità al PTCP della Regione Liguria, osservando la variante di salvaguardia della costa del 2009, il progetto non richiede una variante contestuale al piano.
A tal fine, la variante generale al PTCP ha reso il progetto coerente con le indicazioni di piano, in quanto ha assimilato la variante come indicata dal piano Territoriale della Costa, passando da **AI – MA** ad **AI – CO** (da Mantenimento a Consolidamento), definendo un modesto ampliamento verso mare dell'area dedicata alle attività portuali.
In riferimento al Piano della Costa, si evidenzia la nota circa le condizioni insoddisfacenti dell'attuale configurazione del porto, nota che richiede l'opportuna adozione del regime normativo di Consolidamento (art. 56 delle N.d.A. del PTCP).
Come indicato nel PTCP, il consolidamento deve riguardare sia la funzionalità dell'impianto sia l'inserimento nel contesto ambientale del lungomare di Diano Marina. A tal fine, il progetto prevede l'ampliamento della passeggiata, portandola sulla copertura dell'autorimessa pertinenziale al porto ed il ripristino della sua continuità attraverso il trasferimento del parcheggio pubblico che la interrompe in piazza Jacopo Virgilio.
Per quanto concerne gli interventi che interessano la citata piazza e la messa in sicurezza della foce del torrente Evigno, risultano compatibili con i regimi normativi interni alle indicazioni locali di ciascun assetto del PTCP.



Assetto geomorfologico: indicazioni locali

II.2. Il Piano Territoriale della Costa

II.2. 1 *La Struttura del Piano*

Il Piano è articolato in 4 sezioni:
- i materiali ritenuti necessari per l'approfondimento delle conoscenze;
- le indicazioni relative a 4 settori tematici di interesse regionale (difesa della costa e spiagge, porti turistici, riuso della ferrovia, viabilità costiera);
- le indicazioni di sintesi di livello territoriale,rivolte ad indirizzare Province e ai Comuni nella formazione dei rispettivi strumenti di Piano e di livello locale, riferite all'assetto di singoli tratti di costa (54) per cui vengono formulate specifiche indicazioni di progetto; in questa sezione confluiscono le indicazioni relative a particolari temi progettuali ricorrenti o problematici per l'assetto della zona costiera (ad es. le attività produttive, i porti commerciali, gli impianti di depurazione, ecc.).
- le norme d'attuazione.

I 54 tratti di costa selezionati sono suddivisi in Ambiti Progetto (41) e Ambiti per la Tutela Attiva (13). I primi sono riferiti a tratti di costa urbanizzati,caratterizzati dall'esigenza di interventi di trasformazione di particolare complessità o che richiedono una particolare azione di coordinamento; i secondi sono riferiti a tratti di costa di particolare valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale, che non ricadono di norma già in aree parco, suscettibili di costituire una risorsa turistico-ambientale alternativa ai modelli tradizionali.

II.2. 2 *La Normativa di Piano*

TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1

Oggetto e finalità del Piano

1. Il Piano disciplina, promuove e coordina gli interventi sulla costa secondo i principi dello sviluppo sostenibile, della pianificazione integrata della zona costiera e del controllo della qualità degli interventi.
2. In questo quadro il Piano definisce gli obiettivi, le azioni e gli interventi da realizzare per:
   a) la tutela e la valorizzazione dei tratti di costa emersa e sommersa aventi valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale;
   b) la riorganizzazione e la riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati;
   c) la difesa del litorale dall'erosione marina ed il ripascimento degli arenili;
   d) lo sviluppo della fruizione pubblica e dell'utilizzo turistico e ricreativo della zona costiera anche in vista della formazione del Piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo;
   e) l'adeguamento e lo sviluppo del sistema della portualità turistica;
   f) il riuso, in forma integrata e coordinata, dei tratti di ferrovia dismessi o da dismettere lungo la costa;
   g) il miglioramento delle condizioni della viabilità costiera.

Art. 2

Struttura del Piano

1. Il Piano è composto dai seguenti elaborati:
1) RELAZIONE;
2) INDICAZIONI DEL PIANO COMPRENDENTI:
2.1. Indicazioni generali per la riqualificazione del territorio, la valorizzazione del paesaggio costiero e la tutela dell'ambiente marino, articolate in:
   2.1.1. Indicazioni di livello territoriale;
   2.1.2. Indicazioni per gli ambiti progetto;
   2.1.3. Indicazioni per gli ambiti di tutela attiva
   2.1.4. Indicazioni sui temi progetto
   2.1.5. Tavole riassuntive delle indicazioni generali di piano a scala 1:50.000
2.2. Indicazioni specifiche relative a settori di intervento di interesse regionale articolate nei seguenti fascicoli:
   2.2.1. Difesa costiera e ripascimento delle spiagge, corredato di tavole a scala 1:25.000
   2.2.2. Quadro degli interventi sul sistema dei porti turistici, corredato da tavole a scala 1:25.000 inerenti il grado di sensibilità alle trasformazioni dei tratti costieri e da tavole a scala 1:25.000 inerenti la localizzazione degli interventi
   2.2.3. Riuso delle linee ferroviarie dismesse e da dismettere corredato da tavole a scala 1:25.000
   2.2.4. Quadro degli interventi sulla viabilità costiera, corredato da tavole a scala 1:50.000;
3) NORME DI ATTUAZIONE articolate in:
a) TITOLO I: Disposizioni generali
b) TITOLO II: Disposizioni relative al Piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo ed alla sua attuazione
c) APPENDICE: Quadro riassuntivo delle proposte di variante al vigente Piano territoriale di coordinamento paesistico a scala 1:25:000;
4) MATERIALI DEL PIANO COMPRENDENTI:
4.1. Il tema della pianificazione costiera
4.2. L'uso del territorio costiero
4.3. Distribuzione ed evoluzione dell'insediamento costiero: aree libere, soluzioni di continuità, fenomeni urbani
4.4. La conoscenza dello stato dell'ambiente marino costiero ligure attraverso le attività di monitoraggio delle acque e dei fondali
4.5. Inventario delle aree naturali protette costiere. Indagine sulla qualità dell'ambiente naturale costiero e marino.

Art. 3

Contenuti del Piano

1. Il Piano contiene indicazioni:
a) generali, relative all'assetto di tutta la zona costiera;
b) specifiche, relative a settori di intervento di interesse regionale.
2. Le indicazioni generali si articolano in:
1) indicazioni di livello territoriale, riferite a tratti di costa sovracomunali e organizzate per ambiti provinciali, che individuano gli obiettivi e le azioni da perseguire nella definizione delle politiche territoriali alle diverse scale, con particolare riferimento a quella regionale e provinciale;
2) indicazioni relative agli ambiti progetto, riferite a specifiche parti di costa appartenenti al territorio di uno o più Comuni, caratterizzate dall'esigenza di interventi di particolare complessità o che richiedono per la loro progettazione una particolare azione di coordinamento; tali indicazioni individuano gli interventi da realizzare e le prestazioni da

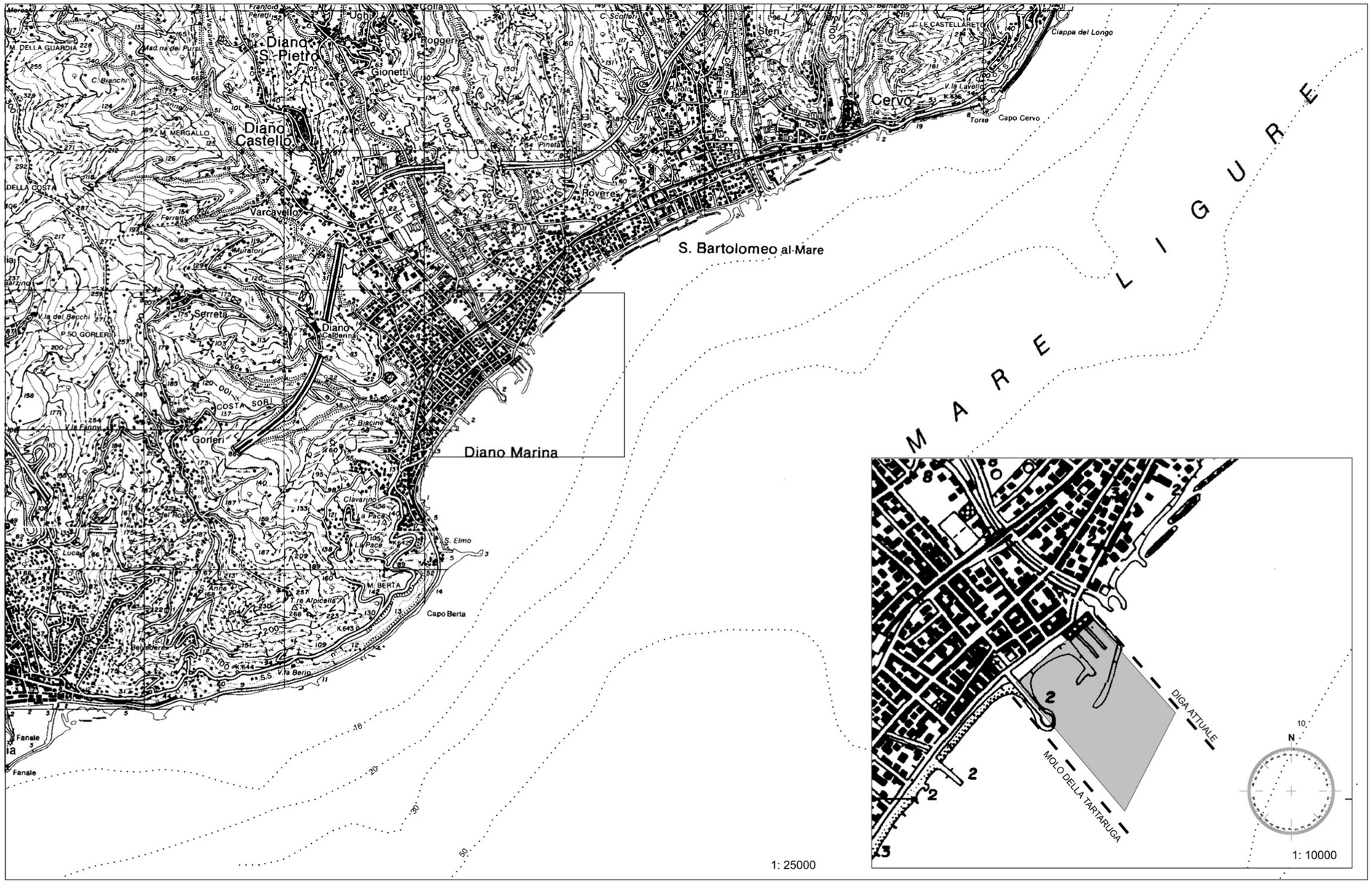
Si riportano le indicazioni di progetto contenute nel Piano in merito alla parte oggetto di studio di impatto ambientale. Il piano suddivide le indicazioni progettuali secondo una precisa gerarchia di competenza sovraordinate. L'ordine e la numerazione indicati seguono fedelmente quelli contenuti all'interno della documentazione del Piano della Costa regionale:

Indicazioni generali
Indicazioni generali per la riqualificazione del territorio, la valorizzazione del paesaggio costiero e la tutela dell'ambiente marino.

2.1.1 *Indicazioni di livello territoriale. Provincia di Imperia*

5. <u>Diano – San Bartolomeo - Cervo</u>
I tre centri, uniti di fatto a costituire una conurbazione di più di 10.000 residenti, costituiscono una sorte di immagine emblematica dell'attuale modello turistico prevalente: Diano è il comune con la più alta quantità di posti letto alberghieri (5.077 a fronte di 6.317 residenti); S. Bartolomeo presenta un numero di abitazioni non occupate superiore a tre volte quello del numero delle abitazioni occupate.
Il Piano (AP10) si concentra quindi sul problema delle condizioni per mantenere il livello di attrattività di tale modello turistico.

Quadro degli interventi sul sistema dei porti turistici



Analisi delle situazioni locali: porto di Diano Marina

A fronte dell'attuale situazione dei centri e del fronte a mare, sembra esistere, in questo caso, l'opportunità e la necessità di una azione di riprogettazione di ampio respiro, che coinvolga sia il litorale che il retrostante tessuto urbano.
Cervo, propone tradizionalmente un modello insediativo e turistico più attento alle componenti ambientali, storiche e paesistiche, modello che i dati mostrano essere vincente e che il Piano si propone di consolidare individuando uno specifico Ambito per la tutela attiva nella zona di capo Cervo.
Più in generale, le emergenze dei capi che delimitano il golfo devono essere tutelate anche per garantire, all'interno del modello di offerta turistico - balneare, una maggior gamma di opportunità di fruizione del mare e della costa negli aspetti paesaggistici e naturalistici.

2.1.2 *Indicazioni per gli ambiti di progetto*

AP10: Diano Marina – San Bartolomeo – Cervo
TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO: AR4 - S19 - PT9 - PM14 – S20 - SV6 -IN7 – IN8 – DP8
COMUNI ED ENTI INTERESSATI: Diano Marina - San Bartolomeo al Mare – Cervo

L'ambito va dalla radice del molo Cavour sino a Cervo. Si tratta di un litorale che ha grossi problemi di erosione (più marcati in corrispondenza dell'abitato di san Bartolomeo) con opere a mare caratterizzate da una condizione di episodicità o di precaria definizione cui consegue una complessiva insoddisfacente sistemazione dell'arco costiero.
Scorrendo la costa da ponente verso levante troviamo infatti:

- il molo Cavour, in condizioni di notevole degrado strutturale, sovrastato da una lottizzazione incompiuta a cui si affianca un'area di campeggio del tutto inidonea dal punto di vista della sistemazione ambientale e paesaggistica, anche e soprattutto in considerazione delle potenzialità del luogo;
- il porto di Diano, di dimensioni complessivamente insufficienti e con problemi di agibilità nautica e di insabbiamenti periodici;
- i pennelli e le scogliere di San Bartolomeo, opere la cui tipologia risulta complessivamente non ottimale per la qualità del litorale e delle acque di balneazione;
- l'area in sponda sinistra della foce del Cervo, occupata da campeggi frammisti a residui di aree agricole e di tessuto insediativo storico.

Quest'ambito rappresenta uno dei poli di offerta turistica più consistenti della Liguria: ciò giustifica la necessità di sviluppare un progetto unitario volto principalmente al recupero delle risorse esistenti per la balneazione; subordinatamente è possibile avviare un potenziamento dell'offerta di ricettività per il diporto nautico, avuto riguardo al fatto che tale offerta è comunque presente nelle immediate vicinanze dei porti di Imperia e Andora.
Per quel che riguarda il ripristino degli arenili, sarà necessario sviluppare sul tema un'apposita progettazione, estesa a tutto il sistema del golfo, ma privilegiando lo studio dei tratti, quale il golfo Dianese o parte del litorale di Cervo, ancora non interessati da opere di difesa longitudinali, con l'obiettivo di mantenerne e migliorarne le attuali caratteristiche.
In questo quadro possono anche essere riconfermate nel ruolo e migliorate nelle caratteristiche e nelle dimensioni le microstrutture di approdo esistenti a San Bartolomeo e a Cervo, nei pressi della foce dell'omonimo torrente. Per quel che riguarda il porto di Diano, gli approfondimenti effettuati dall'Amministrazione Comunale portano a ritenere preferibile, tra le diverse alternative prospettabili, l'ampliamento del porto attuale.
Per quel che riguarda gli interventi di riqualificazione urbanistica, gli indirizzi di Piano interessano:

- la progettazione della zona del molo Cavour , da attuare attraverso un progetto di recupero paesistico ambientale ex art. 75 della Legge urbanistica regionale n. 36/1997 in connessione con la definitiva sistemazione della strada di capo Berta per gli usi più opportuni a fini turistico-ambientali e di connessione fra Imperia e Diano;
- la riqualificazione delle strutture ricettive della piana in sponda sinistra del torrente Cervo con caratteristiche di bassa densità edilizia;
- il completamento dei percorsi pedonali tra i tre centri con tipologie differenziate che evitino una percorrenza completamente omologata;
- il futuro riuso della ferrovia, che potrà essere imperniato sul recupero ai fini del trasporto pubblico e della viabilità per la parte dalla stazione di Cervo verso Imperia (con l'obiettivo sia di compensare i disagi derivanti dall'eliminazione delle attuali stazioni costiere, sia di allontanare la viabilità di scorrimento dal filo di costa) mentre il tratto da Cervo verso Andora ben si presta ad un recupero pedonale e ciclabile a forte valenza paesaggistica ed ambientale.

Indicazioni specifiche: quadro degli interventi sul sistema dei porti turistici

4. *Analisi delle situazioni locali*

4.5 Diano Marina

Inquadramento generale
L'attuale porticciolo era stato in origine progettato come semplice ricovero estivo per natanti di piccola dimensione: oggi però esso ospita stabilmente anche imbarcazioni già importanti, fino a 12 metri e oltre, in condizioni del tutto insoddisfacenti. A prescindere dall'insufficienza delle dimensioni dello specchio acqueo (poco più di 1,2 ettari), il problema principale dell'attuale porticciolo è rappresentato dall'imboccatura, collocata su un fondale troppo ridotto e soggetta ad un cronico insabbiamento.
Il potenziale turistico della zona è tale da dare origine a una forte richiesta di posti barca che oggi non può essere soddisfatta. Di conseguenza il Comune ha in corso di preparazione un progetto di ampliamento che dovrebbe triplicare l'attuale capacità ricettiva passando da circa 150 PE12 a 450. La scelta del Comune fa ritenere superata l'ipotesi alternativa spesso discussa in passato, che prevedeva la realizzazione di un nuovo porto più a ponente, nel ridosso del Molo Cavour e che avrebbe comunque posto problemi progettuali di non facile soluzione.

1.1 *Salvaguardia dell'equilibrio del litorale*

La diga attuale è imbasata su un fondale molto ridotto, inferiore ai 3 metri. Sia per questa ragione, sia per la disposizione in pianta dell'opera, si deve presumere che le ondazioni provenienti da levante e levante – scirocco possano spingere i sedimenti del Torrente S. Pietro a ponente del porto.
Questo fenomeno, pur contribuendo all'insabbiamento dell'imboccatura, rappresenta verosimilmente la maggior fonte di alimentazione per la parte più occidentale dell'arenile di Diano. Dato che per ragioni di sicurezza dell'accesso le opere di difesa del nuovo porto dovranno arrivare attorno ai 5 metri di fondo, esse potrebbero intercettare il flusso dei sedimenti, creando problemi per la stabilità della spiaggia. Si tratta quindi di un tema da approfondire attentamente in fase di progettazione.

1.2 *Rispetto delle zone allo stato naturale*

Nessun problema su questo fronte, dato che la zona del porto attuale si colloca in pieno centro urbano. Si può solo osservare che l'espansione del porto implicherebbe necessariamente l'occupazione almeno parziale della spiaggia tra l'attuale sottoflutto e il molo della Tartaruga, che è oggi utilizzata intensivamente per la balneazione.
Il valore naturalistico dei fondali è attestato su un livello medio.

1.3 *Inserimento nel paesaggio costiero*

Il problema di garantire un accesso nautico accettabilmente sicuro rende difficile la definizione di uno schema progettuale soddisfacente dal punto di vista paesaggistico. Come si può rilevare dalla cartografia della zona, la batimetrica dei 5 metri si trova a circa 400 metri dalla linea di costa: il nuovo porto dovrà quindi aggettare dalla costa di quasi altrettanto con una diga dell'altezza di almeno 5,00 - 5,50 metri, con inevitabili effetti di barriera visiva per osservatori posti sul lungomare cittadino. Si dovrà poi verificare se i volumi necessari per i servizi portuali possano essere collocati lungo l'attuale linea di costa senza che si generino ulteriori barriere visive tra il lungomare cittadino e il mare aperto.

2.1 *Inserimento nel tessuto urbano*

L'attuale mancanza di spazi tra il lungomare e la linea di costa non sembra porre problemi, a patto di ricavare per colmata gli spazi necessari per i servizi a terra.

2.2 *Viabilità di accesso*

L'accesso alla zona portuale non presenta difficoltà, in quanto l'ingresso al terrapieno si colloca direttamente sulla viabilità di scorrimento. Sarà caso mai da studiare con cura il problema dell'inserimento dell'ingresso del porto, direttamente su un asse viario molto trafficato.

3.1 *Localizzazione sul litorale*

Diano si situa a mezza via tra Porto Maurizio e Andora, a circa 4 miglia da ciascuno dei due porti. La brevità di queste distanze da altri punti di rifugio può far accettare qualche limite per l'accessibilità nautica del nuovo porto.

3.2 *Dimensione dello specchio acqueo utilizzabile*

L'area totale a disposizione del progetto di espansione è in qualche modo già predefinita:
- come sviluppo lungo costa, dal radicamento della diga attuale fino al molo della Tartaruga;
- in senso ortogonale alla costa, dal lungomare fino ad una batimetria tra i 4 e i 5 metri.

Come si rileva dalla tavola allegata, si tratta di un'area totale di circa 9 ettari, solo in piccola parte rappresentata da spazi a terra.
Anche ipotizzando di ricavare per colmata gli spazi per servizi, parcheggi e piazzale di manutenzione, resterebbero almeno 6 ettari da utilizzare per il bacino portuale, con la possibilità quindi di arrivare ad una capacità di almeno 450 PE12.

3.3 *Disponibilità di spazi a terra*

Sono quasi inesistenti nell'ambito del porto attuale, ma gli spazi per i servizi portuali potrebbero essere ricavati per colmata con costi superficie complessiva tra specchio acqueo e terrapieni può quindi essere decisa in sede di progettazione con un ampio margine di libertà.

3.4 *Accessibilità nautica*

Rappresenta il punto più delicato di un progetto di espansione. Come sottolineato al punto 1.1, sarà inevitabile ricercare un ragionevole compromesso tra le esigenze della sicurezza dell'accesso in condizioni di maltempo (che farebbero portare l'imboccatura oltre la batimentrica dei 5 metri) e quelle del contenimento dell'impatto visivo che viceversa richiederebbero di contenere l'aggetto rispetto alla linea di costa.
Un punto di rifugio sicuro è comunque fornito nelle vicinanze da Porto Maurizio, accessibile in ogni condizione di tempo.

3.5 *Accessibilità stradale per trasporti pesanti*

Facilmente ottenibile per la collocazione del porto in fregio alla viabilità principale senza la necessità di dover procedere ad ingenti opere infrastrutturali di nuova realizzazione.

4.1 *Realizzabilità tecnica*

Da un punto di vista strutturale non si identificano particolari problemi, in quanto l'opera del nuovo porto non richiede interventi di particolare o straordinario impegno.
Come già osservato, le difficoltà possono derivare dalla necessità di trovare un buon compromesso tra esigenze dell'agibilità nautica e dell'impatto visivo.

4.2 *Fattibilità economica in regime di autofinanziamento*

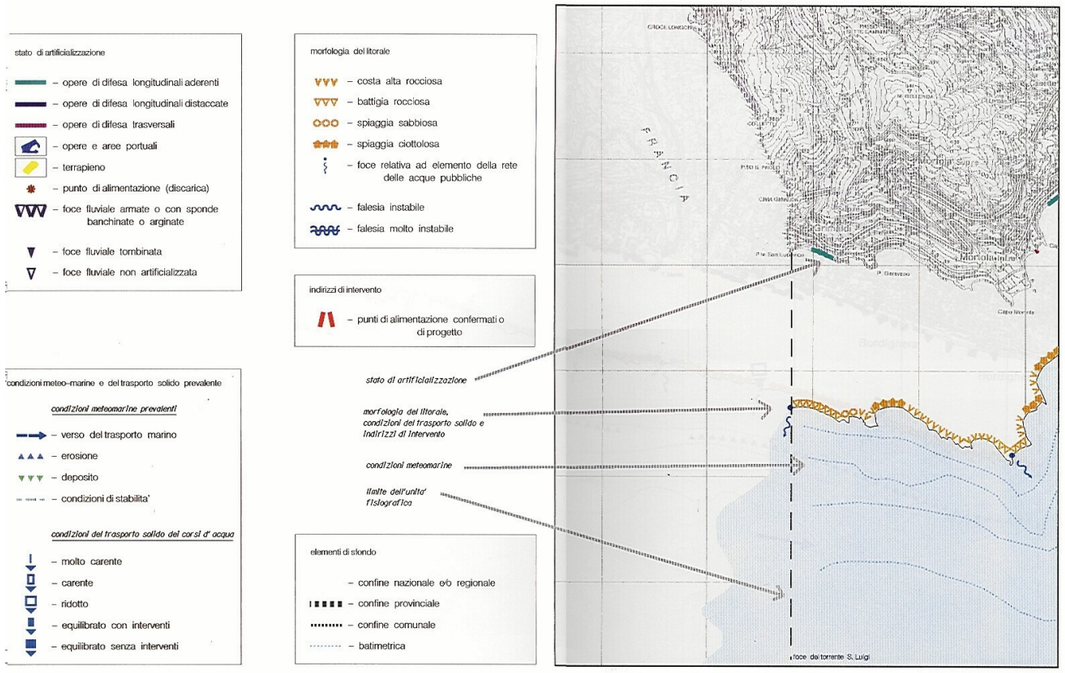
La limitatezza dei fondali su cui si può operare dovrebbe permettere il contenimento dei costi di costruzione entro limiti compatibili con i ricavi ottenibili dai circa 400 PE12 commercializzabili al netto del transito.

Conclusioni

L'espansione del porto di Diano dovrebbe risultare agevolmente realizzabile nonostante che la sua dimensione rimanga entro limiti relativamente contenuti, a causa di un andamento dei fondali che contribuirebbe al contenimento del costo delle opere di difesa. Sono da studiare attentamente in sede di progettazione le implicazioni di ordine ambientale, a evitare difficoltà in sede di V.I.A.: nell'eventualità che non si arrivi ad una soluzione soddisfacente, rimarrebbe comunque la possibilità di riesaminare l'ipotesi della collocazione di un nuovo porto all'estremità di ponente del golfo, nel ridosso del Molo Cavour.

Confronto con il PTCP

La disciplina vigente (AI-MA) è volta al mantenimento della attuale configurazione del porto, pur consentendo la possibilità di limitati interventi tra l'attuale sottoflutto e il molo delle Tartarughe. L'attuazione delle indicazioni sopra descritte implica la necessità di una variante al PTCP da AI-MA a AI-CO mantenendo immutati i limiti del radicamento a terra e con estensione del perimetro a mare.
Detta variazione delle disposizioni normative è stata accolta all'interno della variante di salvaguardia della costa della Regione Liguria, introducendo nella scheda n. 19 la perimetrazione della zona del porticciolo e al disciplina proposta.



tav. 1a – dal Confine di Stato a Capo S. Ampelio

II.3. Rischio sismico

Il territorio ligure comprende due zone considerate a rischio sismico e sottoposte alla normativa prevista dalla legge 64/1974 con il D.M. 27/7/1982 *Aggiornamento delle zone sismiche della regione Liguria*, comprese nella riviera di levante (zona dello spezzino) e nella riviera di ponente (imperiese).
Per quanto concerne la parte di ponente, i Comuni inclusi nell'elenco contenuto nel D.M. sono i seguenti: Badalucco, Carpasio, Castellaro, Ceriana, Cipressa, Civezza, Costarainera, Dolcedo, Imperia, Montalto Ligure, Ospedaletti, Pietrabruna, Pompeiana, Prelà, Riva Ligure, San Lorenzo al Mare, Sanremo, Santo Stefano al Mare, Taggia, Terzorio, Vasia per la provincia di Imperia.
Recentemente, la Regione Liguria con D.G:R. n. 1308/2008 ha ridefinito le classi sismiche del proprio territorio, riconsiderandole in riferimento alla normativa nazionale (O.P.C.M. n. 3519/2006) e a seguito degli eventi calamitosi del 2009: anche l'area del Ponente ligure rientra in tale disposizione, richiedendo attenzioni di maggiore riguardo e cautela nelle disposizioni di intervento. Il Comune di Diano Marina, indicato sulla mappa della regione con il n. 27, rientra ora in zona 3S, con pga pari a 0,180 g.
In particolare la zona dell'Imperiese è stata più volte colpita da fenomeni sismici anche di una certa entità, il più conosciuto dei quali avvenne il 23 febbraio 1887 con epicentro nella zona di Imperia - Diano Marina e provocò oltre 600 vittime, soprattutto nell'abitato di Bussana che fu in pratica rasa al suolo. La stessa zona era già stata interessata da eventi sismici negli anni 1831, 1851 e 1854.

Dal punto di vista delle iniziative volte alla prevenzione e alla programmazione dell'emergenza sismica, la Regione Liguria ha realizzato alcuni studi relativi ai piani di protezione civile su bacini campione (torrenti Prino, Bisagno, Leiro, Ghiararo); per quanto riferito allo specifico ambiente sismico nella provincia di Imperia l'area studiata riguarda il bacino idrografico del torrente Prino e del torrente Argentina per circa 400 km^2.
Gli studi in questione analizzano in maniera dettagliata l'emergenza sismica e le conseguenze sull'impianto edilizio e la viabilità e mettono in evidenza la particolarità del patrimonio edilizio dei centri storici liguri, per la grande maggioranza di età antica e quindi non impostato secondo criteri antisismici. Si evidenzia inoltre come molti centri siano serviti da un'unica via di accesso, che in caso di inagibilità causerebbe una grave compromissione delle possibilità di primo intervento. I piani prevedono una serie di soluzioni e di accorgimenti per ridurre al minimo queste problematiche.
Lo studio riferito all'ambito del torrente Prino comprende anche uno studio di dettaglio riferito alle norme comportamentali e ai criteri di autoprotezione.
Il 16 marzo 1997 si è svolta, nel quadro del Piano Nazionale Antisismico, l'esercitazione "Imperiese 1997", coordinata dal Dipartimento Nazionale della Protezione Civile e dalla struttura Protezione Civile della Regione Liguria, che ha rappresentato una importante occasione di verifica della effettiva efficienza operativa delle strutture pubbliche coinvolte nella gestione dell'emergenza e ha costituito un utile banco di prova per il sistema di radiocomunicazione realizzato dalla Regione Liguria per assicurare le comunicazioni con tutti i comuni liguri in caso di calamità naturale.

II.4. Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Imperia (PTC)

Nel quadro della recente innovazione del ruolo della provincia, ente intermedio tra comune e regione, ha preso corpo un ruolo sempre più centrale di questo ente nell'ambito dell'indirizzo e del coordinamento degli strumenti comunali e dei programmi settoriali.
Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale si impone come atto fondamentale dell'azione della Provincia; esso si articola secondo:

- un'analisi tematica delle caratteristiche del territorio, il **Quadro Fondativo**
- la raccolta dei fini che si intendono perseguire, il **Documento degli Obbiettivi**
- la definizione delle azioni da perseguire e i livelli di interazione, la **Struttura del Piano**

Le articolazioni tematiche, rese necessarie dalla complessità del tema, sono:

- l'ambiente naturale,
- le attività dell'agricoltura,
- l'ambiente urbano ed il paesaggio costruito,
- la mobilità,
- i servizi alla comunità,
- le attività dell'industria-artigianato e del commercio,
- il turismo.

La previsione relativa all'ampliamento del porticciolo turistico si inserisce, per quanto riguarda il quadro fondativo, nel capitolo "Il turismo in provincia di Imperia" al paragrafo 1.4.3 "La nautica ed i porti turistici"

Un altro importante momento di confronto per il Piano territoriale provinciale è quello di coordinamento con gli strumenti di pianificazione di livello superiore. Per quanto attiene la previsione di ampliamento del porticciolo turistico, il confronto più importante è quello con il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento della Costa. La sintesi dei contenuti principali aventi rilievo normativo è riportata nella tav. n°46 "Sintesi delle indicazioni propositive del Piano della Costa".
Per Diano Marina si recepiscono e confermano sostanzialmente le indicazioni del Piano della Costa che vertono verso un potenziamento dell'offerta di recettività per il diporto nautico e preferiscono l'ampliamento del porticciolo attuale.

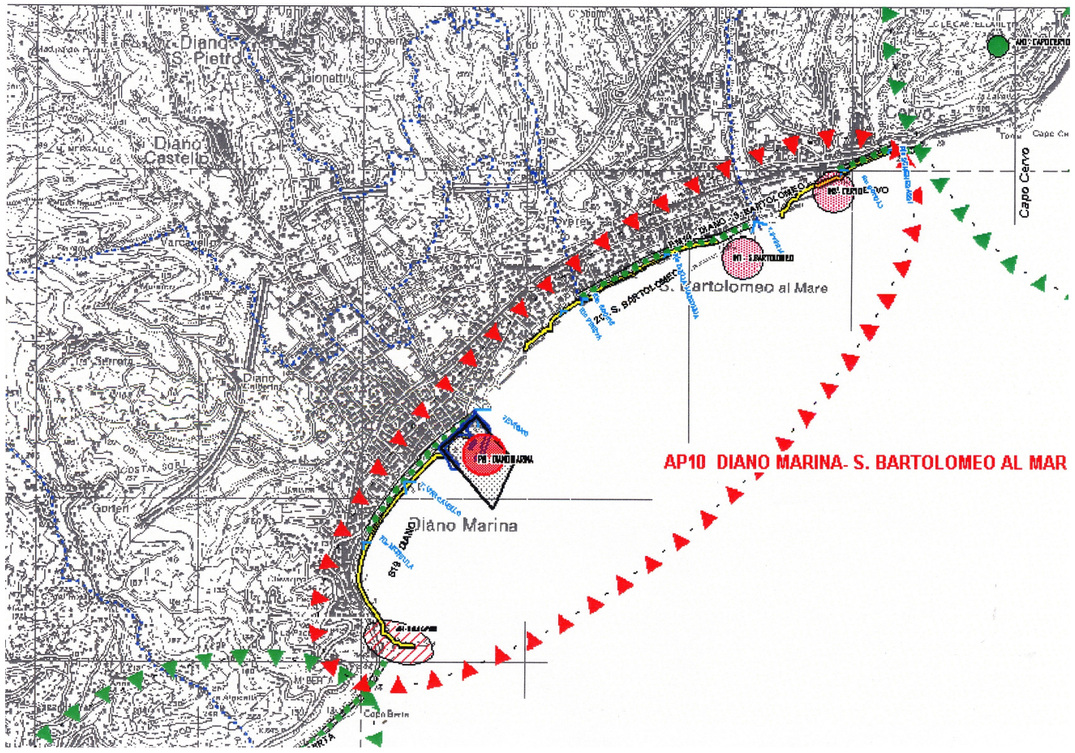
II.4.1. *Il Quadro fondativo*

Il turismo in provincia di Imperia
Le spiagge, i porti, il mare
La nautica e i porti turistici
(Fonti: pubblicazione Centro Studi Unione delle Camere di Commercio della Liguria; Regione Liguria: P.T.C. della Costa)

Il fenomeno del diportismo nautico, negli ultimi vent'anni, ha avuto uno sviluppo esponenziale: la nautica è un segmento economico di una certa importanza per l'economia della provincia, anche se da noi, al contrario, ad esempio, di quanto è stato fatto nella vicina Francia, le sue potenzialità non sono ancora state sfruttate appieno. Sono molti i cittadini italiani che non trovando un posto barca in Liguria, sceglievano e scelgono la Francia, anche per la presenza di maggiori agevolazioni fiscali e più servizi.

Un porto per sua natura e come definito nel fascicolo 2.2.2 del Piano della Costa dovrebbe essere strutturato come segue:

- specchio acqueo funzionale e sicuro nel tempo;
- viabilità di accesso e uscita funzionale e non conflittuale;
- parcheggi auto interni da calcolare in relazione alle dimensioni e funzioni del porto;
- servizi igienici per i diportisti e altri addetti;
- reti tecnologiche e impianti a rete a norma (fognature, acqua, luce, telefono, antincendio);
- impianti di distribuzione carburanti;
- raccolta acque nere di bordo e rifiuti solidi;
- mezzi di salvataggio e attrezzature di radio-assistenza;



Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale: tavola n. 46

Per le varie tipologie di strutture minori per la nautica, come compiutamente definite al cap. 7 del fascicolo 2.2.2 cui si rimanda, l'organizzazione strutturale è decisamente meno complessa e correlata alle varie fattispecie che vengono schematizzate in:

A) approdi minori (protetti / non protetti)
B) specchi acquei (con pontili galleggianti / con gavitelli)
C) aree attrezzate (su piazzale / su spiaggia)

Nonostante in questi ultimi anni la capacità di ricoveri per natanti in provincia sia notevolmente aumentata per la costruzione di nuovi porti turistici la domanda rimane sempre superiore all'offerta. Inoltre, nelle nuove strutture portuali diportistiche realizzate non sono ancora completate le opere a terra e ciò arreca, soprattutto ad esempio per gli utenti di Marina degli Aregai, dei sensibili disagi perché la zona limitrofa al porto è al momento pressoché priva di indispensabili servizi.
Così scriveva il presidente Unioncamere Liguri nel '72: "Gli utenti che chiedono di ricoverare le proprie barche in porticcioli dell'arco ligure sono numerosissimi; se le realizzazioni saranno tempestive e valide e le pretese di canone non eccessive, potremo misurare entro pochi anni quale incremento di apporto turistico risentirà la nostra regione".

In quel periodo in Costa Azzurra erano già attivi molti porticcioli da Mentone al Rodano, tra i quali: Saint Raphael, con più di 1.500 posti barca, nato da una sinergia tra pubblico e privato; La Galere, la cui costruzione è stata associata ad un complesso residenziale; La Regue con un efficiente centro-radio e con un bacino interno al servizio della zona residenziale; Mondelieu La Napoule con 1.400 posti barca; Port Canto; Antibes Vauban, nato dall'ampliamento del vecchi porto (già allora la clientela italiana era una grossa componente dell'utenza); Baie Des Anges con residenze per il turismo-nautico; Cap Ferrat ricavato dal porto antico; Beaulieu con incluso il vecchio porto peschereccio; Menton Caravan, il maggior concorrente dei porti della provincia di Imperia. Undici porti turistici in un tratto di costa così breve, mentre in tutta la Liguria ve n'erano 14.

In provincia di Imperia c'era in fieri il porto di Ventimiglia (pubblico – nuova costruzione), uno scalo abbozzato e distrutto dal mare a causa della lentezza con cui erano state costruite le opere di difesa, abbandonate per mancanza di fondi; quello di Bordighera (pubblico – nuova costruzione), ancora oggi incompleto soprattutto per le attrezzature a terra e il porto vecchio di Sanremo (pubblico – vecchia costruzione) che era lo scalo più importante della Riviera di Ponente.
Altri porti commerciali con qualche posto barca, porticcioli privati, rifugi nautici o porti in fase di costruzione erano: Capo Pino (concessione privata), per i condomini del complesso residenziale di Capo Nero; San Lorenzo al Mare, non ultimato e quindi insabbiato per effetto delle correnti, in concessione alla Società Complesso Nuovo Porto S. Lorenzo; Porto Maurizio, (pubblico – vecchia costruzione) commerciale, con una banchina turistica affidata al Circolo Velico; Oneglia (pubblico – vecchia costruzione), porto commerciale con 150 posti per i natanti da diporto e da pesca; Diano Marina ovest (rifugio) con 80 posti per natanti piccoli e medi, con possibilità di approdo solo nel periodo di bonaccia e Diano Marina est (rifugio) con 100 posti per natanti piccoli e medi.
Se nel 1972 la Francia da Marsiglia a Mentone (330 Km) aveva 28.770 posti barca, la Liguria, invece, 6.420 da Ventimiglia a Bocca di Magra (350 Km).
Ancora oggi, come già osservato, il numero dei porti e dei posti barca è nettamente inferiore in Liguria, rispetto alla Costa Azzurra (e alla richiesta dell'utenza). La Costa Azzurra, da Marsiglia a Mentone, ha una capacità di 40.697 posti barca, mentre la Liguria da Ventimiglia a Bocca di Magra può ospitare 12.616 imbarcazioni.

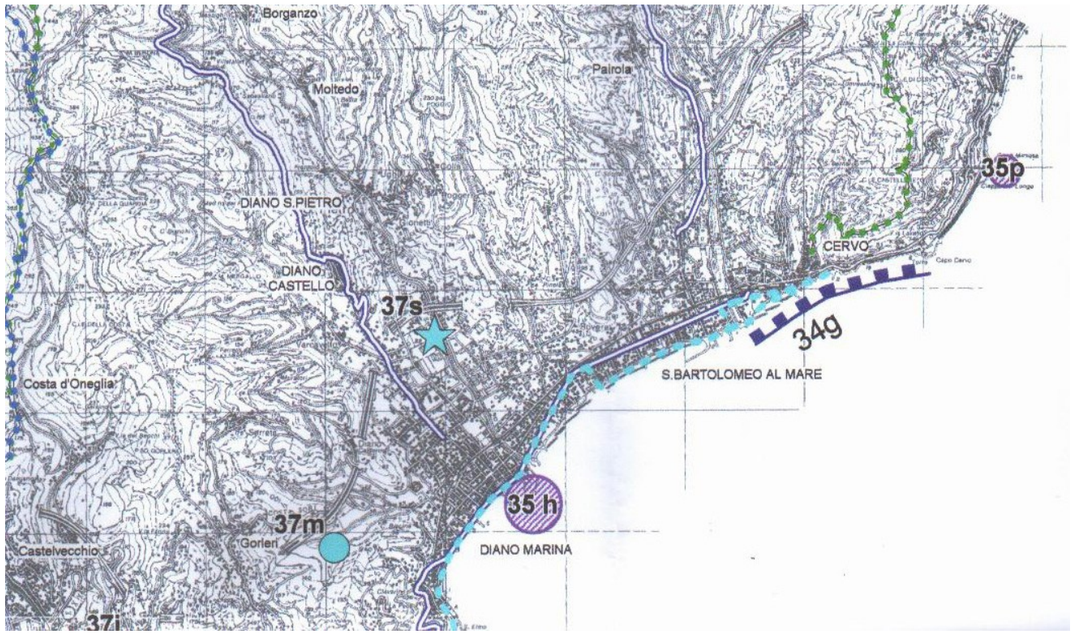
	POSTI BARCA 1972	***POSTI BARCA 1997***
Da Marsiglia a Mentone – 330 Km.	*28.770*	*40.697*
Da Ventimiglia a Bocca di Magra – 350 Km.	*6.420*	*18.001 (dichiarati)*

Però in linea generale nel Piano della Costa l'indirizzo scelto è quello di limitare la costruzione di porti turistici ex novo essendo preferibile, per far fronte alla domanda, l'ampliamento o la riconversione di risorse portuali già esistenti.
I porti turistici attuali della provincia di Imperia hanno una complessiva dotazione di 3.249 posti barca (dichiarati) distribuiti come segue (*fonte: Piano della Costa – Regione Liguria*

PORTI	*n° posti barca (dichiarati)*	*Classificazione*	*Superficie bacino in mq.*
Bordighera	*232*	*P.Pubblic. 2a Cat. IV Cl.*	*12.000*
Capo Pino	*-*	*Approdo minore non cl.*	*Non significativo*
Sanremo comunale	*465*	*P.Pubblic. 2a Cat. IV Cl.*	*82.500*
Porto Sole	*890*	*Porto turistico non cl.*	*167.500*
Arma di Taggia	*120*	*Approdo minore*	*5.260*
Marina degli Aregai	*945*	*Porto turistico non cl.*	*123.000*
San Lorenzo al Mare	*-*	*Porto Rifugio Ia Cat.*	*Non significativo*
Porto Maurizio	*477*	*P.Pubblic. 2a Cat. II Cl.*	*45.000*
Diano Marina	*300*	*P.Pubblic. 2a Cat. IV Cl.*	*24.900*

Lo stato dei servizi a terra è il seguente (*fonte Piano della Costa – Regione Liguria*):

PORTI	***Distribuzione combustibili***	***Mezzi di sollevamento***	***Area di carenaggio e manutenzione***	***Elettricità ai pontili***	***Acqua corrente ai pontili***	***Servizi igienici***
Bordighera	*NO a 200 m*	*25 t*	*800 mq.*	*NO*	*SI*	*NO*
Capo Pino						
Sanremo comunale	*SI*	*30 t*	*500 mq.*	*NO*	*SI*	*SI*
Porto Sole	*SI*	*30 t*	*11.500 mq.*	*SI*	*SI*	*SI*
Arma di Taggia	*NO a 700 m*	*9 t*	*2.000 mq.*	*NO*	*SI*	*SI – circolo nautico*
Marina Aregai	*SI*	*9 t*	*2.000 mq.*	*SI*	*SI*	*SI*
San Lorenzo al Mare						
Porto Maurizio	*SI*	*4 t; 40 t*	*500 mq.*	*NO*	*SI*	*SI*
Diano Marina	*SI a 150 m*	*10 t*	*NO*	*NO*	*SI*	*SI*



Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale: tav. 46. sintesi delle indicazioni propositive del PTC della costa

La seguente descrizione interessa i porti turistici nella provincia di Imperia, partendo da ovest e procedendo verso est:

Ventimiglia.
La diga esistente è il risultato del vecchio progetto mai completato ed è prevista la sua demolizione ai fini della realizzazione di un nuovo porto turistico nella stessa zona (definizione progetto esecutivo in itinere).

Bordighera.
E' situato vicino ad insediamenti sparsi ed in prossimità dell'Aurelia; mancano servizi tecnici e commerciali; è in corso l'iter di approvazione dell'ampliamento portuale.
Capo Pino.
E' un piccolo approdo privato, per circa 20 imbarcazioni di piccole dimensioni.

Sanremo Porto Pubblico.
Il porto è collocato davanti al centro urbano; i pontili sono di scarsa qualità e in cattivo stato e mancano strutture a terra specifiche.

Porto Sole.
E' collocato davanti al centro urbano di Sanremo; mancano ancora i servizi commerciali, ma sono in via di realizzazione. La flotta residente ha elevate percentuali di unità di grande dimensione, oltre i 20 metri. La presenza di diportisti stranieri è limitata in tutta la Liguria, con l'eccezione proprio di Porto Sole gli armatori esteri risultano superare il 50%.

Arma di Taggia.
E' un porticciolo realizzato lateralmente alla foce del Torrente Argentina, in zona urbana e con impianti sportivi. Ha il grosso limite di non essere accessibile con il mare agitato. I pontili e gli arenili sono in buono stato.

Marina degli Aregai.
Situato in una zona non urbanizzata, è l'ultimo porto turistico costruito in Liguria. Non sono ancora terminate le opere a terra che prevedono un albergo, servizi tecnici e commerciali, ecc.

San Lorenzo al Mare.
E' collocato a fronte di una zona urbanizzata. Durante la stagione invernale è soggetto a costanti fenomeni di interramento ed è quindi inutilizzato.

Imperia – Porto Maurizio.
E' situato in ambito urbano. Alla nautica da diporto sono destinate le banchine del Molo Lungo e del Molo Corto e lo specchio acqueo esterno al vecchio porto ed antistante la zona a discarica in ampliamento portuale. Il nuovo Piano Regolatore del Porto di Imperia prevede interventi che valorizzino sempre più il comparto nautico e, in una seconda fase, l'integrale utilizzazione del bacino di Porto Maurizio a tale scopo.

Diano Marina.
Collocato in area urbana a ridosso del lungomare, è nato come rifugio per piccoli natanti, ma a causa della generale carenza di posti barca ospita imbarcazioni di dimensioni più grandi anche se non è stato progettato a tale scopo. E' intenzione dell'Amministrazione comunale l'ampliamento della struttura.

In riferimento a quanto espresso dal PTC della Provincia di Imperia, si evince che le indicazioni espresse dal Piano della costa sono state accolte: il PTC si rende promotore degli interventi previsti dal piano sovraordinato, riservando a riguardo per l'Amministrazione provinciale un compito di indirizzo e coordinamento.
Pertanto, in riferimento a quanto espresso dal PTC, il progetto risulta conforme a detto strumento urbanistico.

II.5. Il Piano di Bacino dei torrenti ricadenti nell'Ambito n. 7 Dianese

La zona interessata dall'intervento è coinvolta all'interno delle fasce *a* (marginalmente), *b* e *c*, così come regolamentato dal Piano di bacino del torrente San Pietro, Ambito 7 Dianese, art. 23 (aree inondabili, fasce di inondabilità e riassetto fluviale). L'articolo stabilisce le seguenti definizioni:
Fascia a – pericolosità idraulica molto elevata: aree perifluviali inondabili al verificarsi dell'evento di piena con portata di colmo di piena corrispondente al ritorno T = 50 anni;
Fascia b – pericolosità idraulica media: aree perifluviali, esterne alle precedenti, inondabili al verificarsi dell'evento di piena con portata al colmo di piena corrispondente a periodo di ritorno T = 200 anni;
Fascia c – pericolosità idraulica bassa: aree perifluviali, esterne alle precedenti, inondabili al verificarsi dell'evento di piena con portata al colmo di piena corrispondente a periodo di ritorno T = 500 anni.
Il Piano di Bacino individua, a seguito degli studi di dettaglio, le aree corrispondenti agli ambiti normativi relativi alle fasce di inondabilità di cui al comma 1, come di seguito articolati in conformità ai criteri approvati con DGR 250/2005 e sinteticamente richiamati nell'allegato 7 della normativa.
Nello specifico, la zona è compresa nell'ambito **B** (aree perifluviali inondabili, esterne alle aree AA e BB, al verificarsi dell'evento di piena a tempo di ritorno pari a 200 anni a "maggior pericolosità relativa" rispetto i massimi tiranti idrici e velocità di scorrimento corrispondenti alla piena duecentennale).

II.5.1 *Stralcio riguardante la difesa idraulica*

8. Nella **fascia a** di cui alla lett. c), comma 1, dell'art. 23, fermo restando che gli interventi ammessi sul patrimonio edilizio esistente non devono comunque aumentarne la vulnerabilità rispetto ad eventi alluvionali, anche attraverso l'assunzione di misure e accorgimenti tecnico – costruttivi di cui all'allegato 4, e non devono comportare cambi di destinazione d'uso, che aumentino il carico insediativi anche temporaneo, non sono consentiti:
   a) interventi di nuova edificazione, di ampliamento dei manufatti esistenti, e di recupero del patrimonio edilizio esistente eccedenti quelli di restauro o risanamento conservativo, come definito dalla lett. c), comma 1, dell'art. 3 del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 ricadenti negli ambiti di tessuto urbano consolidato o da completare mediante interventi di integrazione urbanistico – edilizia sempre all'interno di ambiti già edificati e purché risultino assunte le azioni e le misure di protezione civile previste nel Piano stesso e nei piani comunali di protezione civile; nel caso di interventi di demolizione con ricostruzione deve essere assicurata la riduzione della vulnerabilità dell'edificio, anche attraverso la messa in opera di tutti gli accorgimenti e le misure finalizzate a tutelare la pubblica incolumità, fermo restando il rispetto delle condizioni previste per procedere ad interventi di ristrutturazione edilizia di cui sopra; (*)
   b) l' installazione di manufatti anche non qualificabili come volumi edilizi e la sistemazione di aree che comportino la permanenza o la sosta di persone, salvi gli interventi inseriti nell'ambito di parchi urbani o di aree di verde attrezzato, come individuati dagli strumenti urbanistici comunali vigenti, i cui progetti prevedano l'assunzione delle azioni e delle misure di protezione civile di cui al presente Piano e ai piani comunali di protezione civile, purché corredati da parere positivo della Provincia;
   c) la realizzazione di nuove infrastrutture non inquadrabili tra le opere di attraversamento, fatti salvi gli interventi necessari ai fini della tutela della pubblica incolumità e quelli relativi a nuove infrastrutture pubbliche connesse alla mobilità, previo parere favorevole della Provincia, purché progettate sulla base di uno specifico studio di compatibilità idraulica, non aumentino le condizioni di rischio, e risultino assunte le azioni e le misure di protezione civile di cui al presente Piano e ai piani comunali di protezione civile.
   d) interventi di manutenzione, ampliamento o ristrutturazione di infrastrutture pubbliche connesse alla mobilità esistenti, fatti salvi quelli che non aumentano le condizioni di rischio, ed in relazione ai quali risultino assunte le azioni e misure di protezione civile di cui al presente Piano e ai piani comunali di protezione civile.

9. Nella **fascia b** di cui alla lett. d), comma 1, dell'art. 23 non sono consentiti:
   a) gli interventi di nuova edificazione nonché di ristrutturazione urbanistica, come definita dalla lett. f), comma 1, dell'art. 3 del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380, salvi i casi in cui gli stessi siano corredati da parere favorevole della Provincia, ricadano in contesti di tessuto urbano consolidato, o da completare mediante interventi di integrazione urbanistico – edilizia sempre all'interno di ambiti già edificati e interessino aree individuate a minor pericolosità in relazione a modesti tiranti idrici e a ridotte velocità di scorrimento secondo il criterio di pericolosità relativa alle aree duecentennali approvato con DGR 250/2005 ed indicati nell'allegato 7, e purché prevedano le opportune misure od accorgimenti tecnico – costruttivi di cui all'allegato 4, e risultino assunte le azioni e le misure di protezione civile di cui al presente Piano e ai piani comunali di protezione civile;
   b) l'installazione di manufatti anche non qualificabili come volumi edilizi e la sistemazione di aree che comportino la permanenza o la sosta di persone, salvi gli interventi inseriti nell'ambito di parchi urbani o di aree di verde attrezzato, come individuati dagli strumenti urbanistici comunali vigenti, i cui progetti prevedano l'assunzione delle azioni e delle misure di protezione civile di cui al presente Piano e ai piani comunali di protezione civile, purché corredati da parere positivo della Provincia;
   c) interventi di ampliamento dei manufatti esistenti e di recupero edilizio esistente eccedenti quelli di restauro o risanamento conservativo, come definito dalla lett. c), comma 1, dell'art. 3 della l. n.457/78, fatti salvi gli interventi di ristrutturazione edilizia, come definita dalla lett. d), comma 1, dell'art. 3 del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380, purché non aumentino la vulnerabilità degli edifici stessi rispetto ad eventi alluvionali, anche attraverso l'assunzione di misure e di accorgimenti tecnico – costruttivi di cui all'allegato 4, e purché risultino assunte le azioni e le misure di protezione civile di cui al presente Piano e ai piani comunali di protezione civile;
   d) gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture connesse alla mobilità non inquadrabili tra le opere di attraversamento, salvi quelli progettati sulla base di uno specifico studio di compatibilità idraulica, che non aumentino le condizioni di rischio, e in relazione ai quali risultino assunte le azioni e le misure di protezione civile di cui al presente Piano e ai piani comunali di protezione civile;
   e) i nuovi insediamenti industriali e artigianali, fermo restando che, su conforme parere della Provincia, può essere permessa, per gli insediamenti industriali e artigianali esistenti, la ristrutturazione edilizia con gli aumenti di volumi necessari per gli adeguamenti tecnologici e funzionali che non aumenti la vulnerabilità del complesso industriale rispetto all'evento alluvionale anche attraverso l'assunzione di misure od accorgimenti tecnico-costruttivi di cui all'allegato 5, e purché risultino assunte le azioni e le misure di protezione civile di cui al presente Piano e si piani comunali di protezione civile.

10. Nella **fascia c** di cui al comma 1 lettera e), dell'art. 23 è consentito ogni tipo di intervento purché realizzato con tipologie costruttive finalizzate alla riduzione della vulnerabilità delle opere e, quindi, del rischio per la pubblica incolumità, e coerenti con le azioni e misure di protezione civile previste dal presente Piano e dai piani di protezione civile comunali.

In deroga a quanto previsto dal comma 11 bis, lettera c), negli ambiti B possono essere consentiti interventi di nuova edificazione nonché di ristrutturazione urbanistica, come definita dalla lettera e), comma 1, dell'art. 3 del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380, ricadenti al di fuori di contesti di tessuto urbano consolidato o da completare, esclusivamente a condizione che gli stessi:

a) siano corredati da parere favorevole della Provincia, che verifichi in particolare che gli interventi previsti:
   - si configurino come interventi puntuali che non modifichino in modo significativo le attuali caratteristiche urbanistiche ed insediative della zona;
   - non aumentino significativamente le condizioni di pericolosità e rischio dell'area di interesse e delle aree limitrofe, a monte e a valle, sia localmente sia in contesto dell'intera area B0;
   - non pregiudichino la possibilità di realizzazione degli interventi di messa in sicurezza previsti dal Piano e non interferiscano con la fascia di riassetto fluviale;
b) prevedano le opportune misure o accorgimenti tecnico-costruttivi, di cui all'allegato 4 della presente normativa;
c) risultino assunte le azioni e le misure di protezione civile di cui al presente Piano e ai piani comunali di protezione civile e quelle previste dall'art. 6, comma 1 lettere c), d) ed e) della L.L.R. 17 febbraio 2000, n. 9 ascritte alle competenze del Sindaco.

Nel formulare il parere di cui alla precedente lettera a) la Provincia tiene conto anche degli eventuali pareri già rilasciati, al fine di evitare un significativo aumento complessivo del livello di pericolosità, rispetto allo stato originario, dell'area inondabile unitariamente considerata.
Inoltre, a seguito della realizzazione degli interventi di sistemazione idraulica previsti dal Piano, la provincia provvede alla conseguente modifica dei limiti delle fasce **a**, **b** e **c** al fine di conformarli alla nuova situazione, con la procedura di cui al comma 15 dell'art. 97 della L.r. n. 18/99. nel caso di interventi complessi, sottoposti a strumentazione urbanistica attuativa, comprensivi anche del progetto delle opere di sistemazione idraulica congruenti con quelle previste dal Piano, la riperimetrazione delle fasce **a**, **b** e **c** può essere deliberata dalla Provincia, ai sensi del comma 15 dell'art. 97 della L.r. n. 18/99, anche contestualmente all'approvazione e/o al controllo dello strumento attuativo, ferma restando la natura prioritaria delle opere di sistemazione idraulica, la cui effettiva esecuzione, previa verifica della Provincia, condiziona l'efficacia della riperimetrazione e costituisce presupposto per le successive concessioni edilizie.
La Provincia ha facoltà, con le procedure di cui al comma 15 dell'art. 97, le classi di pericolosità idraulica e procedere alla conseguente modifica dei limiti delle fasce **a**, **b** e **c** a seguito di studi di maggior dettaglio riguardanti le intere zone perimetrale e comunque tratti significativi dei corsi d'acqua, quali quelli svolti nell'ambito degli studi fondativi degli strumenti urbanistici comunali ovvero quelli integrativi eseguiti dalla Provincia stessa.

II.5.2 *Stralcio riguardante la difesa idrogeologica*

Non sono considerate impermeabili:
- le superfici di manufatti interrati o seminterrati che hanno un riporto di almeno ottanta centimetri di terra idoneo ad accogliere una copertura vegetale arborea o arbustiva.
- strade e piazzali realizzati con materiale drenante avente superficie permeabile pari o superiore al 25% e pendenza inferiore al 10%.

2) le serre con superficie coperta maggiore del 60% dell'area; per la parte di copertura eccedente si dovranno adottare sistemi di compensazione di cui all'art. 9 comma 2 lett. e);

3) i piazzali, i parcheggi, le aree attrezzate, le serre, gli impianti sportivi e la viabilità pedonale, privi di adeguate reti di regimazione e di drenaggio, salvo che detti interventi siano resi necessari per motivi di sicurezza o di tutela storico – ambientale, previo parere del Comitato Tecnico Provinciale;

Sono escluse dal novero dei limiti di percentuale di impermeabilizzazione consentita le aree le cui acque sono convogliate direttamente a mare.

c) relativamente alla copertura vegetale:

1) l'introduzione di specie incompatibili con la strategia del PTCP regionale, gli interventi che compromettono l'equilibrio vegetazionale, salvo il taglio periodico e/o definitivo, per le specie non pollonifere, degli esemplari di essenze arboree nati nell'alveo o sulle rive, al di sotto del limite di massima piena.

d) relativamente alle risorse idriche:

1) rilascio di nuove concessioni di derivazione d'acqua per usi irrigui ed igienici con portata superiore a 2 lt/sec, salvo che la richiesta non pervenga da enti pubblici o consorzi;
2) apertura di nuovi pozzi anche ad uso domestico ex.art.93 del T.U. n.1775/33 in assenza della prescritta autorizzazione alla ricerca di acque sotterranee.

e) relativamente alla rete idrografica:

e.1. lungo i corsi d'acqua:
1) tutte le opere, da realizzare ad una distanza (riferimento art. 14) tale da interferire con lo smaltimento delle portate come definite dall'art. 15,
e.2. nell'alveo dei corsi d'acqua:
1) le opere di regimazione idraulica, che restringono l'alveo o che aumentano la velocità di scorrimento, fatte salve quelle inquadrate in un progetto complessivo di riassetto idrogeologico od in interventi di somma urgenza inseriti nei programmi triennali;
2) le opere che impediscono un costante equilibrio idraulico, idrogeologico di base, la feltratura, l'autodepurazione dei carichi inquinanti, la ricarica e la protezione delle falde sotterranee;
3) i guadi con strutture emergenti dall'alveo, che modificano le condizioni di regime idraulico;
4) le plateazioni, le deviazioni, le rettificazioni, le tombinature, tranne quelle dirette a garantire la tutela della pubblica e privata incolumità, certificata dal Sindaco, la tutela igienico – sanitaria, attestata dall' ASL, previo parere del Comitato Tecnico Provinciale.

2. Nell'area omogenea del **fondovalle insediato (FI)**, soggetta al regime normativo del mantenimento **(MA)**, sono non compatibili con detto regime i seguenti interventi:

a) relativamente al suolo naturale:

gli sbancamenti, anche gradonati, lungo le pendici, non corredati da relazione descrittiva e relazione tecnica specialistica (geologica, geotecnica e/o geomeccanica) che attestino che non sussistono problematiche ambientali e che verifichino che la stabilità dei versanti non venga compromessa. (Allegato 1);

b) relativamente all'insediamento:

1) le nuove edificazioni, gli interventi sul patrimonio edilizio esistente e sulle relative pertinenze, che comportano una impermeabilizzazione complessiva del suolo superiore al 20% dell'area disponibile (vedi glossario).

Non sono considerate impermeabili:
- le superfici di manufatti interrati o seminterrati che hanno un riporto di almeno ottanta centimetri di terra idoneo ad accogliere una copertura vegetale.
- Strade e piazzali realizzati con materiale drenante avente superficie permeabile pari o superiore al 25% e pendenza inferiore al 10%.

3) le serre con superficie coperta maggiore del 60% dell'area; per la parte di copertura eccedente si dovranno adottare sistemi di compensazione di cui all'art. 9 comma 2 lett.e)

Sono escluse dal novero dei limiti di percentuale di impermeabilizzazione consentita le aree le cui acque sono convogliate direttamente a mare.

c) **relativamente alla copertura vegetale:**

1) l'introduzione di specie incompatibili con la strategia del PTCP regionale, gli interventi che compromettono l'equilibrio vegetazionale, salvo il taglio periodico e/o definitivo, per le specie non pollifere, degli esemplari di essenze arboree nati nell'alveo o sulle rive, al di sotto del limite di massima piena.

d) **relativamente alle risorse idriche:**
nell'attesa della redazione dello stralcio relativo al bilancio delle risorse idriche:

1) il rilascio di nuove concessioni di derivazione d'acqua per usi irrigui ed igienici con portata superiore a 2 lt/sec, salvo che la richiesta non pervenga da enti pubblici o consorzi;
2) l'apertura di nuovi pozzi anche ad uso domestico ex.art.93 del T.U. n.1775/33 in assenza della prescritta autorizzazione alla ricerca di acque sotterranee.

e) **relativamente alla rete idrografica:**
e.1 lungo i corsi d'acqua:
1) tutte le opere, da realizzare ad una distanza (riferimento art. 14) tale da interferire con lo smaltimento delle portate come definite dall'art. 15;
e.2 nell'alveo dei corsi d'acqua:
1) le opere di regimazione idraulica, che restringono l'alveo o che aumentano la velocità di scorrimento, fatte salve quelle inquadrate in un progetto complessivo di riassetto idrogeologico od in interventi di somma urgenza inseriti nei programmi triennali;
2) le opere che impediscono un costante equilibrio idraulico, idrogeologico di base, la feltratura, l'autodepurazione dei carichi inquinanti, la ricarica e la protezione delle falde sotterranee;
3) i guadi con strutture emergenti dall'alveo, che modificano le condizioni di regime idraulico;
4) le plateazioni, le deviazioni, le rettificazioni, le tombinature, tranne quelle dirette a garantire la tutela della pubblica e privata incolumità, certificata dal Sindaco, la tutela igienico – sanitaria, attestata dall'ASL, previo parere del Comitato Tecnico Provinciale.

3. Nell'area costiera del fondovalle insediato (FI) deve essere assicurata anche la compatibilità con quanto previsto nel successivo art. 24.

Art. 22

Fondovalle urbano (FU)

1. Nell'area omogenea del **fondovalle urbano (FU)**, soggetta al regime normativo di mantenimento (MA), non sono compatibili con detto regime i seguenti interventi:

a) relativamente al suolo naturale:
gli sbancamenti, anche gradonati, lungo le pendici, non corredati da relazione descrittiva e relazione tecnica specialistica (geologica, geotecnica e/o geomeccanica) che attestino che non sussistono problematiche ambientali e che verifichino che la stabilità dei versanti non venga compromessa. (Allegato 1)

Art. 24

Disciplina dell'assetto delle zone focive e della fascia costiera

1. In attesa della redazione del Piano stralcio relativo all'assetto della fascia costiera, il cui studio propedeutico è previsto tra le finalità del presente Piano, nelle zone focive e della fascia costiera gli eventuali interventi devono essere realizzati seguendo quanto espresso nel P.T.C approvato con delibera del consiglio regionale n° 64 del 19.12.2000.

II.5.3 *Conclusioni*

Le disposizioni contenute all'interno del Piano di bacino, per la zona del San Pietro, si presentano rispettate dal progetto relativo all'ampliamento del porto di Diano Marina, vista anche la presenza di fasce di inondabilità piuttosto favorevoli (il porto ricade quasi interamente all'interno della fascia *b* e parte in zona *c*, con indicazione negli studi di dettaglio come ambito B0).
Punto di crisi, lungo l'asta del torrente Evigno, è definito dalla presenza di un ponte, immediatamente a valle di quello della ferrovia, con franco libero non rispondente alle caratteristiche necessarie ai fini di sicurezza in caso di esondazione. Ciò è dimostrato dalla presenza in cartografia di una fascia *a*, seppure di limitata estensione, esattamente in corrispondenza del ponte.
Trattandosi di un intervento necessario, localizzato lungo il tratto terminale del torrente, la Provincia di Imperia ha definito come opera prioritaria l'operazione di demolizione del ponte (senza procedere alla nuova costruzione), considerando l'operazione quale intervento propedeutico alla definizione dell'intervento di ampliamento del porto.
A tal fine, sono state effettuate le necessarie valutazioni legate alle verifiche idrauliche ipotizzando due scenari operativi:

- il primo che indica come aspetto risolutivo esclusivamente la demolizione del ponte, ottenendo un valore di portata aumentato rispetto lo stato attuale, ma non ancora in grado di soddisfare lo smaltimento della portata con tempo di ritorno cinquantennale;
- il secondo, che richiede anche la modifica del ponte di via Roma, permette di soddisfare anche questa condizione.

Le indicazioni sono contenute nell'allegata relazione idrologica idraulica redatta dal prof. ing. **Marco Mancini**.

II.6. Il Piano Provinciale della gestione integrata dei rifiuti urbani

Il Piano Provinciale della gestione integrata dei rifiuti urbani è in subordine al Piano Regionale di Gestione approvato con D.C.R. n. 17 del 29 febbraio 2000, strumento che ha adeguato tutti gli atti normativi regionali di riferimento precedenti. All'interno del Piano regionale è stata introdotta la possibilità di prevedere integrazioni tra diverse Province al fine di ottimizzare il dimensionamento e diversificare la localizzazione degli impianti.
Il Piano provinciale è suddiviso in tre specifiche parti:
- indagine conoscitiva;
- indirizzi pianificatori;
- cartografia relativa al sistema integrato della raccolta differenziata.

Il Piano consultato, nel complesso, è riferito alla stesura dell'ottobre 2002 (protocollo n. 51269 del 18 novembre), pertanto si configura come strumento aggiornato sullo stato di fatto della situazione gestionale imperiese.

II.6.1. *Il Piano Regionale di gestione dei rifiuti urbani*

A seguito di quanto definito dal D.Lgs. n. 22/1997 (Decreto Ronchi), documento che recepisce le Direttive 91/156 CEE sui rifiuti, 91/689 CEE sui rifiuti pericolosi e 94/62 CEE sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio, è stata definita una gerarchia delle competenze di intervento in materia di smaltimento e gestione dei rifiuti solidi urbani.
Le regioni devono provvedere all'elaborazione dei Piani di smaltimento dei rifiuti e di bonifica delle aree inquinate nonché all'approvazione dei progetti dei nuovi impianti per la gestione dei rifiuti e la definizione dei criteri per la loro localizzazione.
In rispetto alla vigente normativa statale, la Regione Liguria ha provveduto all'elaborazione di uno specifico Piano di gestione, con previsione di attuazione nel triennio 1997/2000.
Il Piano regionale suddivide il territorio ligure in diverse aree di competenza, suddivise a loro volta in comprensori di smaltimento.
L'area che include la zona di intervento, vale a dire la parte a mare di Diano Marina, è inclusa nel Comprensorio di smaltimento Imperiese, indicato con la lettere C, di superficie complessiva pari a 552 km^2 e comprendente una popolazione complessiva (in base ai dati ISTAT 1996) di 76.062 unità.
Nella definizione del piano regionale, questo comprensorio faceva capo a un sistema di smaltimento, a termocombustione, previsto in località Ponticelli dove sarebbero confluite almeno due linee di rifiuti solidi urbani. Ad incenerimento completato, i residui sarebbero confluiti nella discarica di Imperia, fino al suo esaurimento.
Parallelamente alla linea indicata, il piano regionale prevedeva anche un sistema di raccolta differenziata dei rifiuti al fine di ridurre la quantità e la pericolosità dei rifiuti da conferire a discarica e, nel contempo, rispondere a possibili domande di recupero del materiale perseguendo i fini di:
- produzione termica finalizzata al recupero energetico;
- produzione di compost di qualità;
- incentivare opportunità di lavoro collegate ai centri differenziati.

Il piano regionale individua nella raccolta differenziata un servizio sostitutivo a quello di normale raccolta, per fare in modo che la raccolta normale subisca un profondo processo di ammodernamento e sostituzione.
L'obiettivo perseguito dal piano regionale era quello di ottenere (entro l'anno 2000) una quota di recupero differenziato pari al 15% del flusso complessivo di rifiuti, collegati alla definizione di centri di raccolta o conferimento (il piano ne prevede uno per la zona di Imperia di taglia media – 5.000 tonnellate annue).
Il piano regionale è stato, in seguito, approvato con Delibera di C.R. n. 17 del 29 febbraio 2000, con validità triennale, integrando quanto indicato in precedenza con le disposizioni comunitarie e statali vigenti, presentandosi suddiviso nelle seguenti parti:
- sezione descrittiva (inquadramento del fenomeno della produzione dei rifiuti urbani);
- sezione strategica (ipotesi di organizzazione e gestione del sistema dei rifiuti urbani);
- sezione programmatica (azioni previste a sostegno della realizzazione del recupero);
- sezione normativa (linee guida ed indirizzi operativi).

Il piano regionale definisce, con approfondimento crescente e seguendo le priorità indicate dal legislatore statale, una serie di criteri che consentono di approntare gli strumenti per addivenire, nell'ottica della sussidiarietà, alle scelte localizzative finale.

II.6.2. *Il Piano Provinciale*

Il D.Lgs. n. 22/1997 lascia alle Province, individuate come ambiti ottimali per la gestione dei rifiuti urbani, la competenza delle funzioni amministrative e l'organizzazione diretta dello smaltimento e della raccolta differenziata, oltre all'individuazione delle zone idonee alla localizzazione degli impianti di trattamento e la predisposizione di adeguati controlli periodici per gli stessi.
Per esigenze tecniche o di efficienza nella gestione dei rifiuti urbani, le Province possono autorizzare anche gestioni a livello sub-provinciale.
Il piano provinciale evidenza, a seguito di uno studio demografico, un andamento "altalenante" per il periodi compreso tra il 1971 e il 1996 (dati ISTAT): nel ventennio compreso tra il 1971 e il 1991 si assiste ad un complessivo andamento di decrescita della popolazione (pari al – 5,12%), contraddetto nell'ultimo periodo da un trend di complessiva crescita (+ 1,61%). A questo fatto si associa un forte frazionamento delle famiglie residenti che definisce un notevole aumento dei nuclei definiti da una o due persone (media della Provincia 2,52 componenti per nucleo famigliare).
A seguito della particolare conformazione dell'orografia della Provincia di Imperia, la maggiore densità insediativa è concentrata lungo la linea costiera e in corrispondenza delle poche aree pianeggianti dei fondovalle, ben raccordate dalla rete infrastrutturale esistente.
L'attività turistica costituisce per l'area imperiese un bene crescente, sviluppatosi a partire soprattutto dagli anni Ottanta del secolo scorso, fattore che negli ultimi anni ha assunto un aspetto consolidato, fino a raggiungere al complessivo calo registrabile dalla fine degli anni Novanta (soltanto negli ultimi cinque anni si registra un calo pari a circa l'otto per cento delle presenze turistiche, soprattutto per quel che riguarda l'affluenza degli stranieri).
La strutturazione turistica ha soprattutto comportato un fenomeno di conurbazione, saldando in pratica i vecchi centri costieri in un'unica struttura insediativa: una lunga città lineare estesa in pratica a quasi tutta la costa ligure di ponente, dove le nuove costruzioni (nella maggior parte costituite da seconde case) costituiscono il cemento tra i vecchi nuclei abitati.
Questo aspetto definisce un caratteristico andamento con punti di forte congestione nei periodi estivi e di gestione normale durante gli altri periodi dell'anno: i mesi di luglio e agosto fanno registrare una produzione media di circa 4.000 tonnellate in più rispetto gli altri mesi. Ciò si fa' avvertire soprattutto in corrispondenza dei centri della costa, come indicato maggiormente insediati, al contrario di quanto avviene nell'entroterra, dove la situazione insediativa si mantiene sostanzialmente stabile, se non in complessivo calo.
I dati esposti all'interno del Piano provinciale presentano, a fronte di un leggero incremento della popolazione, bilanciato da un decremento del flusso turistico, una sostanziale linearità nella crescita della produzione dei rifiuti solidi urbani (dalle 120.149 tonnellate annue del 1995 alle 131.938 del 1999). Comparando tali dati con l'effettivo conferimento in discarica, i dati al 1996 presentano un totale di 116.280 tonnellate annue contro le 120.097 di produzione: lo scarto è dovuto all'inizio della campagna di raccolta differenziata.
Il piano, dopo aver illustrato le metodologie collegate ai sistemi tradizionali di smaltimento, presenta i sistemi di gestione della raccolta differenziata dei rifiuti solidi urbani, partendo dai dati effettivi per la provincia di Imperia degli anni 1995 (2,42%), 1996 (3,20%), 1997 (4,20%) e 1999 (11,11%),

definendo le modalità per la gestione dei vari sistemi di raccolta differenziata (vetro, carta, plastica, ecc.).
La seconda parte del piano provinciale è direttamente collegata agli indirizzi di pianificazione.
Sotto tale aspetto, il piano si pone l'obiettivo di individuare gli indirizzi di governo e gli strumenti per la gestione dei rifiuti solidi urbani, intesa come filiera comprendente la raccolta, il trasporto, il recupero e lo smaltimento finale. La gestione dei rifiuti urbani proposta dal piano non può più essere concepita senza una differenziazione mirata dei flussi di raccolta (di tipo differenziato o di conferimento separato) e dei flussi di smaltimento. Non sono più proponibili sistemi organizzativi legati alla raccolta dei rifiuti in modo indifferenziato, né sistemi di smaltimento legati a singole tecnologie progettate per il rifiuto "tal quale" e al collocamento in discarica del rifiuto raccolto in modo indifferenziato, vista anche la recente normativa che impone, dal 2002, il conferimento in discarica dei soli rifiuti inerti o provenienti da trattamenti residuali di riciclaggio.
Le finalità del piano provinciale, pertanto, sono quelle di definire il sistema di gestione integrata dei rifiuti urbani inteso come l'insieme delle attività, delle strutture e degli interventi, interconnessi tra di loro, atti ad ottimizzare tutte le fasi della gestione dei rifiuti. Secondo tale prospettiva, la raccolta differenziata e i conferimenti separati vanno intesi come il primo indispensabile anello del sistema collegato ad una serie di impianti tecnologici di selezione, trattamento e smaltimento, e da strutture di sevizio sulla cui base è organizzata e modulata la raccolta. Al fine di ottimizzare la gestione integrata dei rifiuti, le fasi di progettazione e realizzazione di impianti e strutture e la fase di organizzazione della raccolta devono procedere in parallelo.
Il piano sviluppa a fondo il tema della raccolta differenziata, individuandone le modalità di gestione e di lavorazione, prefissando l'obiettivo (non confortato da dati sui risultati ottenuti per l'anno di stesura, vale a dire il 2002) del 35% di raccolta differenziata per l'anno 2003.

II.6.3. *La situazione locale: Diano Marina*

Per quanto concerne, nello specifico, la situazione del Comune di Diano Marina, i dati presentati all'interno del piano provinciale definiscono uno stato di fatto della raccolta dei rifiuti solidi urbani in linea rispetto a quanto avviene in buona parte dei comuni della Provincia, facendo registrare un sostanziale consolidamento della situazione in atto.

I dati forniti (sono stati estrapolati quelli più significativi per il presente studio) forniscono il seguente quadro di produzione e organizzativo:

anno 1996: produzione annua t. 5.815
anno 1999: produzione annua t. 6.510
anno 2003: produzione annua t. 6.387 (proiezione)

Non è stato possibile, al momento attuale, reperire dati più aggiornati in riferimento alla produzione annua di rifiuti.
Per quanto concerne la raccolta differenziata dei rifiuti si è passati dal 1,7% del 1996 al 6,79% del 1999, con una notevole potenzialità riferita allo sviluppo futuro, mantenendosi in linea con quanto indicato dal piano provinciale (circa l'11% su base locale).
L'aumento in proiezione della raccolta differenziata e del conseguente recupero dei materiali permette senza dubbio di andare ad alleggerire i conferimenti a discarica con un ritorno notevole in campo dei benefici collegati, in primo, all'alleggerimento dei disagi dovuti alla movimentazione dei mezzi di trasporto da e verso la discarica, e permettendo, inoltre, ulteriori vantaggi riconducibili alla definizione di nuovi posti di lavoro e alla produzione di materiali di recupero (dal compost, alla produzione di materiale per combustibile, al riciclo di plastica e vetro).
La produzione pro-capite di rifiuti per il comune è una tra le più alte del comprensorio provinciale, con una valutazione giornaliera di 2,53 kg/giorno. Tale fattore è imputabile alla presenza turistica del luogo, con picchi notevoli nel bimestre estivo luglio-agosto che incrementano in modo sostanziale la produzione con ricadute sulla base annua: si passa da una media mensile di circa 386 tonnellate (mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile, maggio, ottobre, novembre e dicembre) alle 655 medie dei mesi estivi, con un picco di 853 per il mese di agosto (dati anno 1997).
La proiezione indicata sul 2003 (non verificata per ora da dati reali), che indica una lieve diminuzione produttiva, è soprattutto dovuta ad un complessivo calo delle presenze turistiche, che vede, in scala locale, una contrazione pari all'8,36% nel periodo che intercorre tra il 1996 e il 2000, fenomeno che negli ultimi anni non ha fatto registrare motivi validi per definire un'inversione di tendenza, riducendo ulteriormente l'afflusso turistico dal 2001 al 2004 di un ulteriore 14,67%.
I dati illustrati forniscono una base per ottenere delle proiezioni valide sull'assetto che l'intervento oggetto del presente S.I.A. può determinare sul quadro della produzione dei rifiuti urbani di Diano Marina, considerando l'apporto turistico che l'intervento senza dubbio andrà ad incentivare a seguito del consistente aumento dei posti barca e del flusso che si genererà sulla parte a terra.

II.7. Piano Urbanistico Comunale (PUC)
Progetto Definitivo

Sono riportate le norme di attuazione del P.U.C. di Diano Marina, modificate a seguito dei rilievi di legittimità posti ai sensi dell'art.40, comma 6 della L.R. n. 36/1997 come da variante al Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.) ai senti dell'art.44 della Legge Regionale 04/09/1997, n.36.

Capo II - *Aree suscettibili di trasformazione appartenenti alla fascia costiera*

Art. 70

Approdo turistico

Il Distretto di trasformazione di cui al presente articolo è riferito alla trasformazione e all'espansione del porto di IV classe esistente ed è riportato, per forma ed estensione, nella tavola della Struttura del piano, comprendendo gli spazi destinati alle opere marittime e agli impianti e gli spazi destinati alle opere a terra.

Disciplina funzionale

La trasformazione e l'espansione del porto esistente devono perseguire almeno i seguenti obiettivi:
aumentare il numero degli ormeggi con adeguate opere a mare

- razionalizzare le infrastrutture a terra nel più assoluto rispetto paesistico- ambientale
- inserire nelle opere a terra i servizi di cui sia l'approdo turistico, sia il tessuto urbano, risultano a oggi carenti
- potenziare e razionalizzare la balneazione.

La Su massima insediabile è fissata in 1.500 mq. ed è ripartibile nelle seguenti destinazioni d'uso:

a. EdV di prodotti alimentari (U2.1) o non alimentari (U2.2), con snv non superiore a 150 mq. per ogni singolo esercizio
b. Pubblici esercizi (U2.3)
c. Terziario diffuso (U2.4)
d. Attrezzature per il tempo libero e lo spettacolo (U2.11)
e. Servizi privati (U6), comprensivi delle stesse funzioni dei servizi pubblici ma attuate da soggetti privati al di fuori del regime convenzionale ai fini della fruizione pubblica
f. Uffici Porto e Capitaneria.

Disciplina attuativa

Oltre ai requisiti di cui al decreto min. LL.PP 14/04/1998, il progetto preliminare dovrà essere dotato di uno studio idrologico - idraulico mirante alla determinazione delle aree a rischio di esondazione e alla messa in risalto delle problematiche inerenti al deflusso della portata di massima piena del torrente San Pietro, segnatamente nella parte a valle della linea ferroviaria, oltre alle eventuali azioni tese a regolarizzare il deflusso.

In assenza o nelle more di formazione dei procedimenti di approvazione degli interventi di trasformazione, sono ammessi esclusivamente interventi diretti per finalità di:

MO, MS e consolidamento delle opere indispensabili per la difesa del mare

a. Realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria, attuate da soggetti pubblici
b. Interventi finalizzati a migliorare la funzionalità delle strutture esistenti in concessione demaniale.

Gli interventi di cui alla lettera c. del precedente comma sono ammissibili se finalizzati a permettere il ricovero e a migliorare la funzionalità di attività portuali o paraportuali in atto (servizi di ricognizione e recupero subacquei, assistenza meccanica e cantieristica, nucleo servizi igienici), a condizione che vengano attuati con le seguenti modalità:

- Impianti completamente e facilmente smontabili
- Assoluta stagionalità degli impianti con l'eccezione dei servizi igienici e dei servizi generali che, ove non regolarmente esistenti alla data di adozione del PUC, sono ammessi fino ad un massimo di mq. 40 di Su
- Obbligo di manutenzione annuale
- Sottoscrizione, in forma di atto unilaterale d'obbligo dell'impegno a demolire o smontare tutte le parti edificate a semplice richiesta del Sindaco, senza richiedere indennizzi o compensi a qualsivoglia titolo, al fine di conformarsi alle modalità di attuazione delle previsioni del distretto di trasformazione di cui al presente articolo.

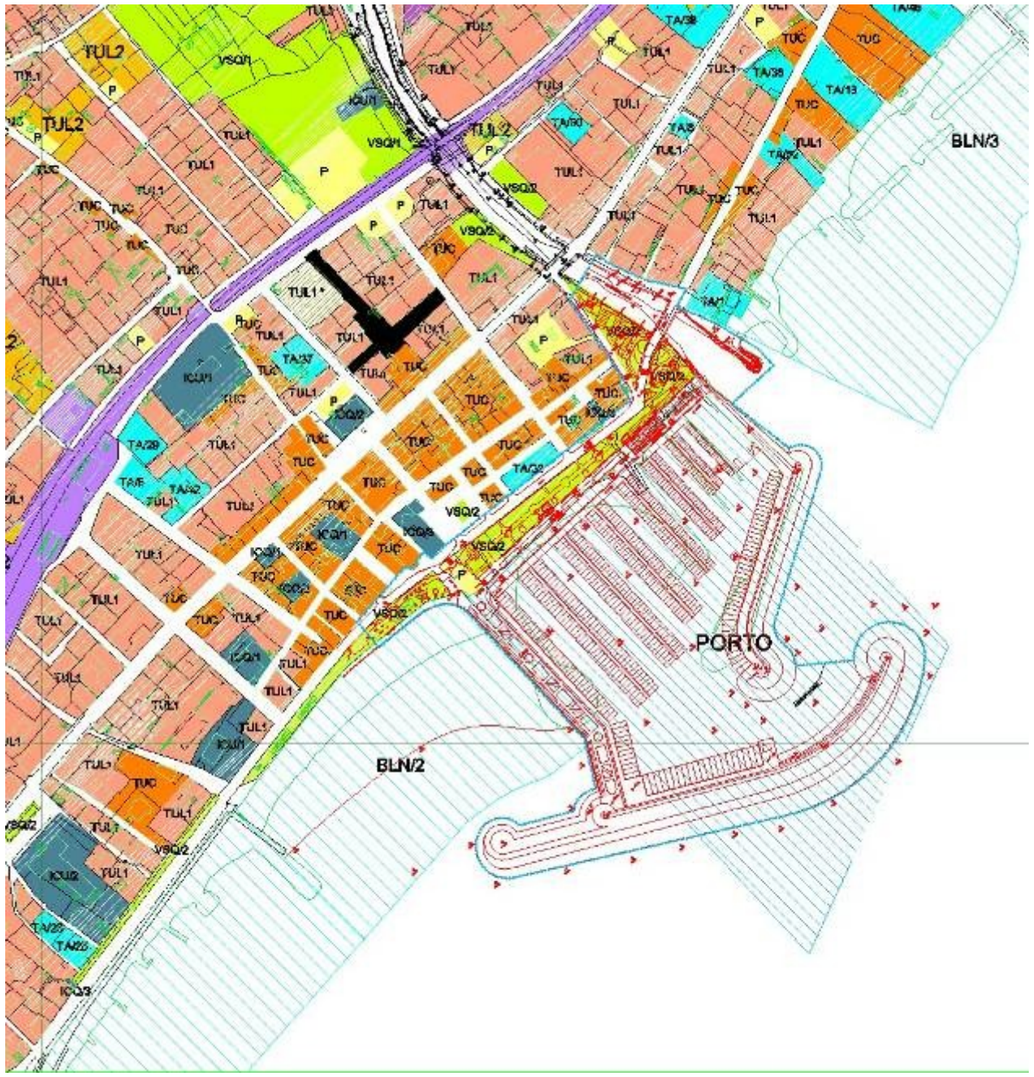


Tavola di suddivisione in ambiti e distretti del P.U.C. di Diano Marina con sovrapposizione del nuovo porto.

Prestazioni delle opere marittime e delle urbanizzazioni

In linea generale, il progetto dell'approdo turistico dovrà essere conforme alle indicazioni del PTC della Costa riferite agli standard progettuali da adottare nei porti turistici.

Dovrà essere previsto, nelle modalità ritenute più idonee:

- un’articolazione delle opere a mare tale da realizzare, verso ponente, un appoggio ai sedimenti per l’ampliamento della spiaggia esistente
- la totale percorribilità pubblica dei manufatti con particolare riferimento agli accessi pedonali al porto, alla banchina e ai percorsi pedonali specificatamente previsti, anche con lo scopo di estendere ovunque possibile- con opportune soluzioni tecniche- la fruizione del mare per la balneazione e le attività ricreative in generale
- il raccordo a terra delle opere a mare con la finalità di costituire una rete pedonale pubblica.

All’interno dell’approdo turistico, in banchina e sui pontili d’ormeggio, ove ritenuto opportuno, idonee soluzioni architettoniche dovranno garantire l’assenza di qualsiasi limitazione al libero accesso da parte dei disabili ai sensi della L.R. 12/06/1989 n. 15.

Dovranno essere garantiti specifici spazi per la sosta degli autoveicoli e di parcheggio, sia P1 che P2, in ragione delle diverse destinazioni d’uso. In particolare, si ritiene opportuno che i parcheggi p1 pertinenziali agli ormeggi o comunque a questi collegati in altra forma, siano previsti nella misura massima pari all’85% del numero degli ormeggi equivalenti (12 ml).

Disciplina tipomorfologica e prescrizioni a tutela dell’ambiente

La strutturazione d’impianto, l’adozione di coordinate, di coerenze e di assonanze di tipo funzionale e morfologico, dovrà essere tale da interpretare in modo coerente una lettura storica di lungo periodo ed evitare che segni progettuali compromettano la coerenza morfologica della linea costiera e del tessuto urbano. Particolare attenzione, quindi, dovrà essere rivolta alle tracce storiche e a una loro riconoscibilità anche nei nuovi segni progettuali.

La configurazione dell’approdo turistico dovrà essere caratterizzata da:

- una colmata con linea di avanzamento parallela alla linea di costa attuale tale da consentire la realizzazione di idonee aree a terra per servizi e parcheggi, nel rispetto della vegetazione storica esistente che caratterizza il fronte urbano
- segni progettuali che dovranno non contraddire la struttura morfologica di base e, pertanto, saranno interpreti del processo lottizzativi di accrescimento urbano della piana danese sul mare
- l’integrazione paesaggistica delle opere portuali in modo da salvaguardare la continuità urbana tra tessuto urbano e tessuto a mare
- la definizione di opportuni margini dell’area portuale in modo tale da tutelare il particolare pregio paesistico- ambientale del tessuto di cui all’art. 43
- il mantenimento di uno spazio per manifestazioni localizzato sulla direttrice del “molo delle tartarughe”, opportunamente attrezzato con opere scoperte.

La diga foranea dovrà essere realizzata, per quanto possibile, secondo un profilo di taglio basso e largo e dovrà presentarsi con massi naturali di cava a vista. In tal senso è fatto divieto l’utilizzazione di tetrapodi in cemento o altre tecnologie similari.

Non sarà ammesso in alcun modo lo scarico nelle acque del porto turistico di qualsiasi tipo di fognatura o altro scarico urbano.

Margini di flessibilità

L’assetto delle opere a mare e di quelle a terra dell’infrastruttura portuale sarà ulteriormente precisato e specificato all’interno dello specchio acqueo di cui alla tavola 1B della Struttura del Piano, compreso tra l’attuale diga e il molo “delle tartarughe”, senza che ciò costituisca aggiornamento periodico del PUC ai sensi dell’art. 43 della L.R. n. 36/1997 o variante al PUC ai sensi dell’art. 44 della L.R. n. 36/1997.

Costituiscono altresì ulteriori margini di flessibilità, da valutare sulla scorta della progettazione degli interventi, i seguenti elementi:

- l’esatta individuazione del perimetro del distretto derivante dagli adeguamenti tecnici resi necessari dalla trasposizione delle previsioni del P.U.C. in elaborati di maggior dettaglio rispetto alle tavole della Struttura del Piano;
- il numero degli ormeggi totale ricavabile all’interno dello specchio acqueo in concessione;
- la densità totale di occupazione della zona di demanio marittimo e specchio acqueo, espressa dal rapporto tra superficie complessiva richiesta in concessione e numero degli ormeggi;
- la composizione degli ormeggi in funzione della classe di lunghezza dei natanti;
- la quota degli ormeggi destinati esclusivamente al transito;
- l’incremento della dotazione di spazi pubblici o di uso pubblico.

Art. 71

Distretto di trasformazione costiero per la fruizione naturale e per attrezzature connesse alla balneazione (BLN)

1. Fermo restando l’obbiettivo principale di garantire l’uso pubblico del demanio marittimo, il Distretto di trasformazione di cui al presente articolo intende perseguire i seguenti obiettivi:

- sviluppare una serie di azioni – da inquadrare preferibilmente in un progetto unitario esteso all’unità fisiografica da Capo Berta a Capo Cervo – volte principalmente al recupero delle risorse esistenti per la balneazione. In particolare, gli arenili non potranno subire né riduzioni, né dequalificazioni;
- riqualificare le opportunità balneari, attraverso lo studio di forme organizzative in grado di attivare un più proficuo rapporto tra accesso alla spiaggia e opportunità ricettive;
- migliorare l’accessibilità pubblica al mare;
- stabilire un più corretto rapporto, nei tratti di costa utilizzabili per la balneazione, tra aree in concessione a privati e aree da destinare a spiagge libere attrezzate;
- regolare la realizzazione di opere fisse;
- disciplinare la realizzazione delle opere amovibili, anche in relazione alla salvaguardia delle visuali dal fronte urbano verso il mare.

2. Il Distretto di trasformazione è suddiviso in tre sottounità fisiografiche, quali subdistretti, delimitate per forma ed estensione nelle tavole del P.U.C.:

a)sottounità fisiografica BLN 1 (Capo Berta);
b)sottounità fisiografica BLN 2 (molo Cavour – torrente S. Pietro);
c)sottounità fisiografica BLN 3 (torrente S.Pietro - …);
d)sottounità fisiografica BLN 4 (… - confine comunale).

3. Le sottounità fisiografiche, in base alla presenza di opere perpendicolari alla costa e alla loro funzione, sono a loro volta suddivise in paraggi, riportati, per forma ed estensione, nelle tavole del P.U.C.

In conclusione, il progetto definitivo, prevedendo un ambito di intervento individuato come da perimetrazione di cui alla Tavola 1.1.1. di progetto, si configura in variante al P.U.C. ai sensi dell’art. 44 della Leggere regionale n. 36/1997 e, precisamente, al disposto di cui all’art. 70 – Approdo turistico delle Norme Tecniche di Attuazione, nonché dei relativi elaborati grafici delle stesso Piano Urbanistico Comunale.
Per quanto concerne le opere esterne al Distretto di trasformazione del Porto turistico, la scelta progettuale di trasferire la zona di parcheggio pubblico dal Lungomare alla vicina piazza Jacopo Virgilio, non costituisce né aggiornamento periodico né variante ai sensi dello stesso art. 70, comma 6 delle N.T.A. contenute nel Piano.
La conformità delle opere alle prescrizioni delle Norme di conformità e congruenza del P.U.C. è meglio indicata all’interno della relazione generale allegata al progetto.

II.7. Conclusioni

In riferimento al sistema normativo espresso ed illustrato nella presente sezione, è possibile definire il seguente quadro inerente la conformità dell'intervento con quanto definito dai diversi strumenti normativi.

La normativa ambientale di tipo statale definita da zone vincolate dall'ex L. 1497/39 (come modificata dal D. Lgs. 490/99, titolo II, e dal successivo D.Lgs. 42/04 - Codice dei Beni culturali e del Paesaggio -, parte III) non presenta influenza diretta sulla zona di intervento, in quanto i perimetri risultano collocati in modo del tutto marginale all'ansa costiera di Diano Marina.

Per quanto concerne il *PTCP della Regione Liguria*, in pratica si conferma quanto richiesto dal PT della Costa per la modifica d'ambito, trasformando la zona direttamente interessata da AI-MA ad AI-CO, in altre parole modificando il regime di mantenimento in uno di consolidamento. In questo modo l'intervento si presenta coerente con quanto definito dalla normativa paesistica regionale del PTCP, lasciando invariato l'innesto a terra della radice del porto e dirigendosi verso mare. Detta disposizione è riscontrabile all'interno della cartografia allegata alla variante di salvaguardia della costa effettuata dalla Regione Liguria nell'anno 2009.

Nel caso del *PT della Costa della Regione Liguria* sono espressamente indicate diverse cautele di intervento e alcune preoccupazioni in riferimento alla situazione del litorale, soprattutto in riferimento all'equilibrio presente, definito da un fondale molto basso fino a notevole distanza dalla terra ferma, legato ad ondazioni particolari. Ciò definisce due generi di problemi: il continuo interramento dello specchio del porticciolo e la cautela di intervento nella definizione della nuova diga di allargamento, in quanto il deposito di sedimenti legato alle ondazioni è quello che garantisce il ripascimento naturale delle spiagge di Diano Marina. Un intervento poco attento a tale fenomeno determinerebbe uno sconvolgimento dei cicli di deposito e il progressivo impoverimento (fino alla possibile scomparsa) delle spiagge che circondano la zona, con evidentissimi problemi sia di tipo ambientale sia di tipo economico.
Altra cautela di intervento è determinata dall'inserimento paesistico dell'ampliamento, in quanto considerando le dovute protezioni e i passaggi di servizio la diga dovrebbe, nelle indicazioni del PTC, avere un'altezza di almeno cinque metri, considerato un fondale di soli tre metri fino a circa quattrocento metri dalla riva, costituendo uno schermo sia per la visuale passiva (dal centro abitato verso mare) sia per la visuale attiva (dal porticciolo verso l'esterno). Proprio l'estensione dal filo di riva che il porticciolo dovrà necessariamente avere per determinare un ampliamento giustificabile costituisce uno dei problemi paesistici di maggior rilievo, in quanto l'imbocco al porticciolo, secondo quanto indicato nel PTC, si dovrebbe ricavare in corrispondenza dell'approfondimento del fondale, vale a dire ad una distanza di circa quattrocento metri dal profilo di costa.
L'intervento, nelle linee guida, ha rispettato quanto espresso dal PTC della Costa, seppure il dettaglio di ciascuna specifica indicazione è meglio esposto nel quadro di riferimento ambientale, dove sono affrontati tutti i problemi di ordine idraulico inerenti la corretta disposizione dell'intervento in riferimento alle correnti esistenti.

Il *Piano Territoriale della Provincia di Imperia* non definisce vincoli particolari alla definizione dell'intervento, limitandosi ad indicare gli aspetti qualitativi e le infrastrutture necessarie alla funzionalità di un porticciolo da diporto. Nell'elencazione dei porti esistenti all'interno della realtà costiera della Provincia è citato il sito di Diano Marina, indicandone la futura espansione senza entrare nel merito delle direttive mirate alla regolamentazione di un possibile intervento.

È, pertanto, possibile indicare la conformità dell'intervento a quanto espresso dal Piano, in quanto tale strumento non compone vincoli particolari alla definizione dell'operazione, anzi, in un certo qual senso indirizza l'operazione all'ampliamento dello stato attuale, giudicato insufficiente soprattutto in riferimento al traffico di imbarcazioni che nella realtà vi gravitano.

Il *Piano di bacino stralcio*, oltre ad indicare le norme di cautela riferite alla presenza della foce a mare del torrente San Pietro, con possibili fasce di esondazione e sistemi di intervento mirati alle potenzialità operative sull'esistente, non pone particolari specificazioni in riferimento alla strutturazione del litorale occupato dal porticciolo, rimandano la configurazione normativa a quanto indicato dal PT della Costa della Regione Liguria.

Per quanto concerne il *Piano Provinciale della gestione integrata dei rifiuti urbani*, come è logicamente ipotizzabile, non esistono indicazioni specifiche sulla gestione dei rifiuti provenienti dall'attività del porticciolo, in quanto rientranti nel sistema di smaltimento previsto per l'attività turistica dell'intera area costiera della Provincia.
Le valutazioni discendenti dalle considerazioni contenute all'interno del Piano, collegate ai flussi turistici ed alla produzione pro-capite di rifiuti solidi urbani saranno puntualmente valutate all'interno del quadro di riferimento ambientale, al fine di verificare lo stato di variazione (ove esistesse) o la verifica dei parametri definiti dal Piano.

Il *Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.)* del Comune di Diano Marina include la zona di intervento all'interno di un distretto di trasformazione. Trattandosi, in questo caso, di un sistema normativo di carattere locale, le norme in tal caso si presentano particolarmente puntuali, di dettaglio: le norme di conformità e congruenza del Piano definiscono, pertanto, tutte le modalità di intervento che il progetto deve necessariamente seguire, a partire dal rimando alle indicazioni contenute nel Piano di Bacino stralcio sul torrente San Pietro. Sono altresì definite tutte le caratteristiche funzionali collegate al sistema dei servizi gravitanti attorno al porticciolo, delineandone i contenuti e le possibili localizzazioni (seppure in via di larga massima), ma soprattutto definendone la consistenza e le quantità.
Trattandosi di una normativa molto definita e puntuale, il PUC determina anche, ai sensi di legge, dei margini di flessibilità che permettano di considerare "elasticamente" determinati parametri di costituzione delle norme: tra questi parametri si individuano il perimetro stesso del distretto, il numero degli ormeggi prevedibile all'interno dello specchio acqueo del porticciolo, la densità di occupazione della fascia demaniale, la quantità delle superfici in più da dedicare alle opere e gli interventi di tipo pubblico, oltre ad altre indicazioni riconducibili alla gestione degli attracchi (dimensioni e tipo di fruizione).
Il progetto ha, nella sostanza, rispettato le indicazioni espresse dal PUC del Comune di Diano Marina, in quanto particolarmente vincolante nelle definizioni puntuali della conformazione e della consistenza dell'intervento, a partire dalle indicazioni e cautele di livello paesistico.
Il progetto definitivo, prevedendo un ambito di intervento individuato come da perimetrazione di cui alla tavola 1.1.1, si configura in variante al Piano Urbanistico Comunale, ai sensi dell'art. 44 della Legge regionale n. 36/1997 e s.m.i., e, precisamente, al disposto dell'art. 70 – *Approdo turistico* delle Norme di conformità e congruenza, nonché dei relativi elaborati grafici dello stesso Piano Ubaistico Comunale.

In conclusione, analizzando il quadro normativo espresso dagli strumenti di tipo locale e di tipo sovraordinato, l'intervento si presenta coerente con il sistema vincolistico esistente.
Gli aspetti qualitativi collegati in via diretta al rispetto ambientale e più strettamente naturalistico saranno analizzati nelle apposite sessioni contenute all'interno del presente Studio di Impatto Ambientale, anche in riferimento alle caratteristiche riconducibili alla compatibilità con l'assetto individuato dal SIC marino del sito Bioitaly.