

**Progetto di realizzazione di un approdo
turistico per nautica da diporto
in ampliamento dell'esistente porto di Bordighera**

Aggiornamento Relazione Paesaggistica

INDICE

1. PREMESSA.....	4
1.1. Parere del MiBAC	5
1.2. Richiesta di integrazioni del MATTM.....	7
2. SINTESI DELLE MODIFICHE PROGETTUALI.....	8
2.1. Linee di sviluppo dell'aggiornamento.....	8
2.2. Modifiche degli elaborati di progetto	8
2.3. Obiettivi e benefici.....	11
2.4. Aggiornamento delle opere di compensazione	12
2.5. Area di progetto.....	13
2.6. Descrizione della variante e del nuovo stato di progetto.....	21
2.6.1. Opere a mare	25
2.6.2. Opere a terra.....	27
2.6.3. Modalità realizzative delle opere	30
3. PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PAESAGGISTICA	32
3.1. Pianificazione territoriale di primo livello	32
3.1.1. Piano Territoriale della Costa (PTC)	32
3.1.2. Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP)	35
3.2. Piani territoriali subordinati	38
3.2.1. Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Imperia.....	38
3.2.2. Piano Regolatore Generale del Comune di Bordighera (PRG).....	39
3.3. Regime vincolistico	41
3.4. Patrimonio storico, architettonico e culturale	45
3.5. Messa a verde.....	45
3.6. Conclusioni relative al quadro Programmatico e al regime dei vincoli.....	46

4. ANALISI PAESAGGISTICA ED INSERIMENTO VISIVO	47
4.1. Procedimento di analisi	48
4.1.1. Step 1: Individuazione delle aree di interesse.....	49
4.1.2. Step 2: Individuazione dei punti di osservazioni effettivi (PdO)	52
4.1.3. Step 3: Analisi e fotoinserimenti.....	60
4.2. Riepilogo risposte alle osservazioni del MiBAC	66

ALLEGATO

1. PREMESSA

La presente Relazione paesaggistica fa riferimento al “*Progetto di realizzazione di un approdo turistico per nautica da diporto in ampliamento dell'esistente porto di Bordighera*”, localizzato nel Comune di Bordighera (IM) e avviato dalla società Porto S.Ampeglia S.r.l. – Gruppo Cozzi-Parodi (di seguito, PsA).

Più in dettaglio, il documento **costituisce aggiornamento della precedente Relazione** trasmessa nel quadro del procedimento di VIA del progetto, e viene emesso a seguito **dell'aggiornamento progettuale** intervenuto per effetto del parere negativo di competenza espresso in data 11/4/2019 dal Ministero per i beni e le attività culturali (MiBAC), ed in particolare dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Genova e le Province di Imperia, La Spezia e Savona.

Si fa inoltre presente che la Relazione viene prodotta contestualmente alla presentazione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) dei **documenti integrativi** richiesti dallo stesso Ministero e dalla Regione.

Per quanto riguarda gli elementi di interesse per l'inquadramento tecnico, programmatico e territoriale del progetto, l'inserimento di quest'ultimo nell'ambito della procedura di VIA rende possibile fare riferimento allo Studio di Impatto Ambientale (SIA) e ai suoi allegati, così come emendati dal documento “*Aggiornamento progettuale e risposte alle richieste integrazioni - Rev.2*”, contestuale alla presente Relazione. Tuttavia, allo scopo di dare organicità al presente documento, anche in relazione a quanto disposto dalle norme vigenti, si propongono in questa sede anche alcuni brevi riepiloghi relativi a tali temi, rimandando al suddetto documento per eventuali ulteriori dettagli.

Infine, si riportano di seguito per completezza, con riferimento a quanto di potenziale interesse per i temi paesaggistici, sia le motivazioni alla base del parere negativo del MiBAC sopra referenziato, sia gli elementi delle richieste di integrazione del MATTM che possono avere una potenziale rilevanza in questo ambito, e che per questo sono stati inseriti tra i presupposti del presente aggiornamento.

1.1. Parere del MiBAC

Gli elementi del parere negativo del MiBAC posti alla base delle modifiche progettuali sono stati i seguenti, così come estratti dal parere stesso:

- 1) *l'intervento proposto si colloca in area tutelata paesaggisticamente in forza di molteplici decreti oltre che ope legis;*
- 2) *l'intervento risulta fortemente percepibile da molti punti di vista, gran parte dei quali si trovano anch'essi in aree tutelate e la cui tutela deriva anche dalla panoramicità dei luoghi. Tali visuali sono poste sulla via Aurelia, sull'asse ferroviario, sul litorale, nelle zone collinari in particolare nell'area di Bordighera alta, ma anche a mare rivolte verso la costa;*
- 3) *fanno da contorno all'area interessata elementi di decretato interesse pubblico, quali il complesso del capo di Sant'Ampelio e la villa Garnier con il suo parco, con i quali l'intervento genererebbe un'interferenza visiva che ne comprometterebbe la godibilità panoramica alterando un equilibrio consolidato tra elementi di valore naturalistico ed elementi antropici di valore storico e testimoniale talora di grande pregio architettonico;*
- 4) *la realizzazione delle opere a terra introdurrebbe elementi che, pur riprendendo stilisticamente, in alcune parti, le geometrie ricorrenti nell'immediato intorno, si configurerebbero come elementi estranei ed impattanti sulle visuali tutelate;*
- 5) *come si evince dalla lettura degli elaborati progettuali la costruzione dei volumi destinati a contenere le diverse funzioni pubbliche e private e la realizzazione, sulla copertura, di aree destinate alla fruizione pubblica nonché destinate a parcheggio, costituirebbero elementi di impatto notevole a spese della qualità paesaggistica dell'area;*
- 6) *l'azione di riduzione del terreno di riporto su cui è posto il campo sportivo, se di per sé potrebbe considerarsi paesaggisticamente positiva per il ripristino della configurazione costiera originaria, è di fatto vanificata dal riempimento di superficie marina, realizzato in adiacenza al campo sportivo stesso, per ricavare aree edificabili a vantaggio delle nuove strutture portuali;*
- 7) *per quanto riguarda le opere a mare, per le loro dimensioni, collocazioni e forme, introdurrebbero, nello specchio d'acqua marino, elementi di forte artificializzazione ad*

eccessiva percepibilità, anche per il fatto che si spingono molto più a largo di quelle attuali, collocandosi in posizione di alta valenza panoramica da molteplici visuali, in particolare da quelle tutelate dell'area collinare della città alta di Bordighera o della via Aurelia ma anche dai punti di vista situati sull'asse ferroviario e sul litorale posto a Nord Est rispetto all'intervento;

8) le nuove strutture e in particolare la nuova strada su pilastri parallela alla costa costituirebbero addirittura in alcuni tratti barriera alle visuali dall'Aurelia e dalla ferrovia verso la battigia e il mare.

In considerazione di tali elementi, e tenuto conto del tenore delle osservazioni formulate, PsA ha ritenuto necessario, come detto sopra, provvedere ad una revisione del progetto con l'obiettivo di **ridurre in misura adeguata gli elementi di impatto paesaggistico** e mantenendo nel contempo le caratteristiche di fattibilità indispensabili per sostenere l'iniziativa.

Detta revisione ha costituito anche l'occasione **per una contemporanea e rilevante riduzione degli impatti ambientali**, di modo che il progetto nella sua attuale revisione potesse costituire un'opera fortemente ottimizzata ed ancor più ispirata ai principi della massima funzionalità e **sostenibilità ambientale**.

Si anticipa che le principali linee di modifica del progetto, sulla base di quanto sopra riportato (nonché dei confronti intervenuti con gli Enti), sono state le seguenti:

- **Riduzione sensibile delle dimensioni delle opere a mare**, allo scopo di ridurre al minimo i problemi di inserimento visivo (fermo restando che, trattandosi di opera portuale in ambito urbano caratterizzato da morfologia collinare, l'obiettivo non è stato tanto quello di puntare ad azzerare la visibilità delle opere foranee – cosa ovviamente non ragionevolmente praticabile – **quanto piuttosto mirare a modificare forme, volumi e tessiture per ottimizzare il suddetto inserimento**. Anche, ovviamente, minimizzando le interferenze);
- **Riduzione ulteriore dei volumi delle opere a terra** e loro integrazione nel tessuto urbano costiero in cui si inseriscono.

Va da sé che tali obiettivi hanno determinato una significativa rivalutazione di alcuni punti del progetto, **rendendo necessario coinvolgere anche altri aspetti a questi correlati**, e conducendo quindi ad una revisione complessiva fortemente **ottimizzata**.

In quest'ottica si inserisce, quindi, anche la nota del MiBAC prot. 0030133-P| [34.19.04/868/2018] del 23/10/2019, con la quale il Ministero ha comunicato **la sospensione della valutazione nel quadro del procedimento ex art.10bis L.241/90** in attesa dell'aggiornamento progettuale e della presente documentazione paesaggistica.

1.2. Richiesta di integrazioni del MATTM

Le richieste formulate dalla Commissione VIA (quasi in contemporanea con il parere del MiBAC) riguardano diversi aspetti che non comportano modifiche progettuali ma **solo ulteriori approfondimenti e studi**. Ne segue che le uniche richieste caratterizzate da una potenziale interferenza con i temi paesaggistici e/o con gli assetti progettuali sono quelli riportati di seguito:

- | |
|---|
| <p>A) <i>Approfondire i piani paesaggistici e i vincoli eventualmente interferenti con l'area di progetto;</i></p> <p>B) <i>Fornire un riscontro alle osservazioni pubblicate sul sito del MATTM.</i></p> |
|---|

E' da notare inoltre che il primo di questi due punti si sovrappone, di fatto, con alcuni dei temi posti dal MiBAC e quindi al riguardo si rimanda a questi ultimi.

Per quanto riguarda invece il secondo punto, risulta di interesse, ai fini del presente documento, **la sola nota della Regione Liguria**, che pone tre pregiudiziali per la formulazione di un parere, almeno due delle quali (l'eventuale assoggettabilità a VAS e la coerenza del progetto con quello approvato nel procedimento ex DPR 509/97) dipendono dal layout progettuale, e che quindi **ne hanno influenzato l'aggiornamento**. Su questo si rimanda agli altri documenti consegnati.

2. SINTESI DELLE MODIFICHE PROGETTUALI

2.1. Linee di sviluppo dell'aggiornamento

Per perseguire gli obiettivi citati in premessa sono state previste le seguenti azioni progettuali:

- **Eliminazione delle cabine marittime, con conseguente forte riduzione dei volumi e delle superfici a terra, e loro sistemazione finalizzata ad una rinnovata fruizione visiva e funzionale;**
- **Consequente ridefinizione dei parametri urbanistici, in modo da mantenersi all'interno di quanto dettato dal vigente PRG del Comune di Bordighera;**
- **Riprofilazione delle opere foranee, con conseguente arretramento verso terra dei moli e, per quanto qui interessa, con notevole riduzione del loro impatto visivo e migliore integrazione con il porto esistente, dovuta anche all'utilizzo di tecniche tradizionali per la realizzazione delle dighe** (scogliera con massi, realizzati in parte in calcestruzzo per ridurre i materiali da cava e per disporre di caratteristiche strutturali più adeguate rispetto alle forti sollecitazioni cui sono destinate ad essere sottoposte). **Da notare anche che, in una diversa ma molto importante ottica, l'arretramento delle dighe comporta l'interessamento di fondali molto più bassi dei precedenti e quindi anche una forte riduzione degli impatti delle relative opere sin dalla fase di costruzione, oltre che in termini di interferenze con la dinamica dei sedimenti;**
- **Contestuale adeguamento della flotta, finalizzato sia a razionalizzare l'utilizzo del nuovo specchio acqueo, sia ad allineare l'iniziativa alle mutate esigenze del settore della nautica da diporto.**

2.2. Modifiche degli elaborati di progetto

Relativamente alle modifiche del progetto sopra delineate è opportuno preliminarmente considerare che alcuni degli studi e dei documenti presentati in sede di VIA per il progetto stesso **mantengono la loro validità anche nel caso del nuovo**

layout e che dunque per essi non si è ritenuto necessario prevedere un aggiornamento, se non per quanto di seguito indicato.

E' importante notare, inoltre, che i nuovi elaborati progettuali, in quanto sviluppati – così come quelli presentati in sede di VIA - nell'ambito normativo del D.Lgs 104/2017, sono stati prodotti secondo la struttura del Progetto di Fattibilità. Pertanto, la rappresentazione progettuale delle nuove opere **non è direttamente confrontabile con quella del progetto pregresso**, che è stata invece sviluppata a livello di progettazione definitiva (ciò, in quanto il progetto derivava dalla documentazione sviluppata nell'ambito delle varie fasi di approvazione della proposta progettuale di PsA nel quadro della procedura ex DPR 509/97).

Ciò premesso, la situazione dei nuovi documenti progettuali è la seguente:

A) Relazione Generale

Si veda al riguardo il documento di aggiornamento sopra referenziato;

B) Relazione geologica-geotecnica

In questo caso resta valida tutta la parte relativa all'inquadramento dell'area, sia a terra che a mare, che ovviamente non subisce variazioni, così come i dati sedimentologici e il modello geologico e geotecnico, nonché le stime sismiche, che ne conseguono.

Sono stati invece aggiornati i campionamenti a terra (peraltro, per fini legati alla gestione delle terre da scavo) e i calcoli della stabilità delle dighe, dato che nella nuova versione progettuale vengono a modificarsi drasticamente sia la planimetria, sia le modalità realizzative (scogliera tradizionale invece di cassoni cellulari), sia, di conseguenza, i fondali su cui le opere insistono.

Sostanzialmente invariati, invece, restano gli studi di portanza della banchine cellulari di terra, che restano di fatto le stesse, arretrando soltanto di una decina di metri, in media, rispetto al layout precedente.

C) Relazione idraulico-marittima

Considerazioni analoghe alle precedenti valgono anche per la Relazione idraulico-marittima, di cui restano invariati sia l'inquadramento del paraggio, sia lo studio meteo-marino, sia la caratterizzazione del moto ondoso e dell'onda di progetto. Tali dati, del resto, hanno costituito la base per il calcolo della stabilità delle nuove dighe, già citata a proposito del documento di cui al punto precedente.

Per quanto riguarda invece ulteriori approfondimenti sulla agitazione residua all'interno del bacino portuale, nonché sull'agibilità dell'imboccatura, e infine sul regime della dinamica litoranea locale, si rimanda in parte a quanto riportato nel documento di aggiornamento, nonché alle successive fasi di approfondimento progettuale.

D) Studio morfodinamico tridimensionale

Per quanto riguarda lo studio morfodinamico tridimensionale la situazione è analoga alla precedente per quanto attiene all'inquadramento, mentre invece, per quanto riguarda il modello, la variazione del layout può incidere sullo studio stesso. Tuttavia si deve considerare che, come meglio esposto nella relazione di aggiornamento progettuale, il nuovo layout delle dighe determina una riduzione delle interferenze e dunque, stante la tipologia delle modifiche apportate, le conclusioni dello studio presentato per tale configurazione sono a maggior ragione validi per quella aggiornata.

E) Elaborati grafici e altri studi allegati al progetto

Le modifiche del porto hanno comportato la variazione di gran parte delle tavole precedenti, che quindi vengono sostituite da quelle aggiornate, per le quali si rimanda alla nuova documentazione trasmessa.

F) Cronoprogramma dei lavori

Il cronoprogramma dei lavori prevede una consistente riduzione della tempistica complessiva, che grazie alle modifiche apportate si riduce a soli 30 mesi in luogo dei precedenti 55, con conseguenti benefici anche in termini di perturbazioni temporanee del contesto visivo.

G) Studio di impatto ambientale (SIA)

Per quanto riguarda il SIA e i relativi elaborati e studi, che costituiscono l'oggetto stesso della procedura di VIA, si osserva che le modifiche apportate al progetto sono pressochè tutte in riduzione e ciò comporta una corrispondente e generalizzata riduzione degli impatti complessivi dell'opera nella sua nuova configurazione.

Dal punto di vista documentale non si è ritenuto, tuttavia, di produrre un aggiornamento del SIA, e ciò perché, anzitutto, data la sua articolazione, si sarebbe trattato di un documento poco leggibile e persino potenzialmente fuorviante. La descrizione degli effetti ambientali (tutti peraltro positivi) è stata quindi affidata al documento di aggiornamento progettuale, **al pari delle risposte alle richieste di integrazioni, di cui costituiscono un naturale complemento.**

2.3. Obiettivi e benefici

Gli interventi delineati all'inizio di questa sezione **comportano numerosi benefici di tipo ambientale, paesaggistico, tecnico ed anche urbanistico**, tra i quali, per quanto qui di interesse:

- Realizzazione di una infrastruttura **maggiormente armonizzata con il contesto circostante e con il porto esistente**, in cui l'utilizzo di tecniche tradizionali per la realizzazione delle opere foranee, oltre a svolgere il ruolo sopra descritto, **assolve anche a tale funzione di integrazione visiva**. Analogamente, le opere foranee si presentano, nel nuovo layout, molto più "snelle" e integrate, come si può verificare anche dai successivi fotoinserti;
- **Forte riduzione della parte aggettante dei moli** (in particolare, del sopraflutto, la cui testata **arretra di oltre 70 metri**), con conseguente ed **ulteriore riduzione delle interferenze con il contesto visivo**, oltre che con la dinamica dei sedimenti;
- **Incremento delle coperture a verde**, con conseguente integrazione, **ed anche riqualificazione**, delle aree a mare subito al di sotto del rilevato ferroviario;

- **Ulteriore riduzione delle interferenze con la foce del Rio Sasso**, peraltro già sostanzialmente assenti nella precedente versione progettuale;
- **Riduzione sensibile delle volumetrie e dell'edificato**, in modo tale da ricondurre l'intervento entro i limiti già previsti dal PRG vigente, **evitando quindi la necessità di una variante dello stesso**. E, conseguentemente, **facendo venire meno anche l'eventuale necessità di un procedimento nell'ambito della disciplina della VAS**.

2.4. Aggiornamento delle opere di compensazione

Per quanto riguarda le opere di compensazione, a seguito delle recenti e fortissime mareggiate il campo da calcio presente nella parte di levante dell'impronta portuale è stato fortemente danneggiato e persino una parte del rilevato stesso su cui era posizionato (ex discarica di inerti) è stata alterata dall'azione del mare, anche trascinando sul fondo diversi massi della relativa mantellata.

Ciò ha comportato per il Comune la necessità di provvedere alla delocalizzazione del campo e, al tempo stesso, a programmare un intervento sul rilevato stesso, il cui smantellamento **continuerà peraltro ad essere parte delle attività di realizzazione del nuovo porto**, sebbene con minori quantità di materiali da utilizzare.

In conseguenza di tale situazione non è più prevista la realizzazione di un nuovo campo da calcio quale opera compensativa (peraltro, già in precedenza autonoma dal progetto ed esclusa dal procedimento di VIA) e dunque il Comune provvederà ad individuare una nuova opera in sostituzione.

Per quanto riguarda le altre opere di compensazione la situazione **resta invece invariata** (sistemazione idraulica del Rio Sasso, smantellamento del rilevato e riutilizzo dei materiali per le opere portuali, ripascimento della spiaggia della Arziglia per un tratto di circa 250 m), con l'unica differenza che la modifica della diga di sottoflutto in vicinanza della foce del Rio Sasso consentirà di **escludere qualunque eventuale possibilità di ostruzione**, evitando inoltre qualsiasi forma di convogliamento forzato delle portate defluenti.

Resta altresì vero anche nella presente revisione progettuale che alcuni dei suddetti interventi compensativi andranno autorizzati con altrettanti **procedimenti distinti** e quindi la loro trattazione nel contesto della presente Relazione, dove presente, è **di mero riferimento**. Permane invece **la valenza paesaggistica della rimozione del rilevato a mare**, che nell'attuale aggiornamento si coniuga anche con la **eliminazione della precedente previsione progettuale di insediamenti in tale area**.

Per il ripascimento della spiaggia, infine, verrà prodotto, come già precisato, un apposito progetto in una seconda fase, comunque in modo sinergico con le attività di dragaggio dei fondali, in quanto è da queste che le opere di ripascimento saranno alimentate.

2.5. Area di progetto

La modifica progettuale descritta si colloca nella medesima area della precedente versione di progetto (v. Figura 2-1 e sgg.), a nord-est di Capo Sant'Ampelio e dunque **non interessa la città nuova**, se non in minima parte e in modo indiretto.

Il porto è invece ubicato, come in precedenza, al di sotto del nucleo storico di Bordighera Alta, che, con la sua posizione sopraelevata di circa 45 m, domina buona parte dell'intera linea di costa, sia a levante che a ponente. Tuttavia, come meglio illustrato nel seguito, tale caratteristica **non comporta, nella nuova configurazione, impatti paesaggistici di specifica rilevanza** in quanto gran parte dei punti di osservazione potenzialmente panoramici ubicati lungo il versante interessato, **oltre a non risultare concretamente fruibili** nel senso indicato dal D.Lgs 42/04, **consentono visuali parziali**, dovute, oltre che al particolare contesto dei suddetti punti, alla ridotta estensione delle nuove opere a mare e alla drastica riduzione di quelle a terra. Il tutto, quindi, con interferenze limitate, come meglio indicato nel seguito.

Inoltre, procedendo da Capo S.Ampelio verso levante (dove le opere stesse saranno appunto realizzate), il numero e la fruibilità di tali punti di vista **decresce in misura rilevante**, soprattutto per quanto riguarda l'entroterra, caratterizzato dai tipici terrazzamenti liguri, che da tempo testimoniano purtroppo un'attività agricola in forte sofferenza e quindi anche uno stato di progressivo abbandono.

Un ulteriore elemento di interesse è rappresentato inoltre dal fatto che, al pari delle altre zone costiere del territorio comunale (ed anzi, con una connessione in questo caso ancor più stretta), anche l'intera area portuale (sia quella esistente che quella di progetto) è costeggiata per tutta la sua lunghezza (circa 600 m) in stretta adiacenza dalla ferrovia e dalla Via Aurelia (dalla quale ultima si distanzia di poco per un solo breve tratto di circa 250 m a levante). Ne segue che anche per l'area portuale, ed anzi a maggior ragione, tali elementi individuano già oggi una netta cesura tra le aree retrostanti e la linea di costa, sia dal punto di vista paesaggistico, sia da quello logistico, sia infine per gli effetti indotti sull'ambiente dal relativo traffico di mezzi. La revisione progettuale **opera anche su tale cesura**, puntando ad una riconnessione ed integrazione degli elementi a monte e a valle della stessa attraverso la drastica riduzione e riconfigurazione delle opere a terra, come ben visibile nel seguito.

In definitiva, tutti questi elementi contribuiscono **a ridurre fortemente l'impatto visivo dell'opera**, ed anzi a consentirne un inserimento organico nel contesto locale, atteso anche che la nuova configurazione delle dighe, come si vede dalle figure precedenti, **si integra in modo ottimale con l'esistente Porto Vecchio anche dal punto morfologico**.

In Figura 2-2 si riporta la planimetria dell'area del nuovo porto, mentre in Figura 2-3 è riportata una sovrapposizione del nuovo layout con il precedente, da cui si può subito desumere la rilevante minimizzazione operata, in particolar modo **riducendo di molto l'aggetto del sopraflutto, che, oltre ad arretrare la propria testata**, va in tal modo ad interessare fondali di profondità **compresa tra 8 e 9 m**, laddove la precedente versione **arrivava fino a 17-18 m**, con conseguente necessità di adottare tecniche costruttive diverse (cassoni cellulari invece che una scogliera tradizionale, come nel layout aggiornato).

PORTO SANT'AMPEGLIO

Progetto di realizzazione di un approdo turistico per nautica da diporto
in ampliamento dell'esistente porto di Bordighera

Aggiornamento Relazione Paesaggistica

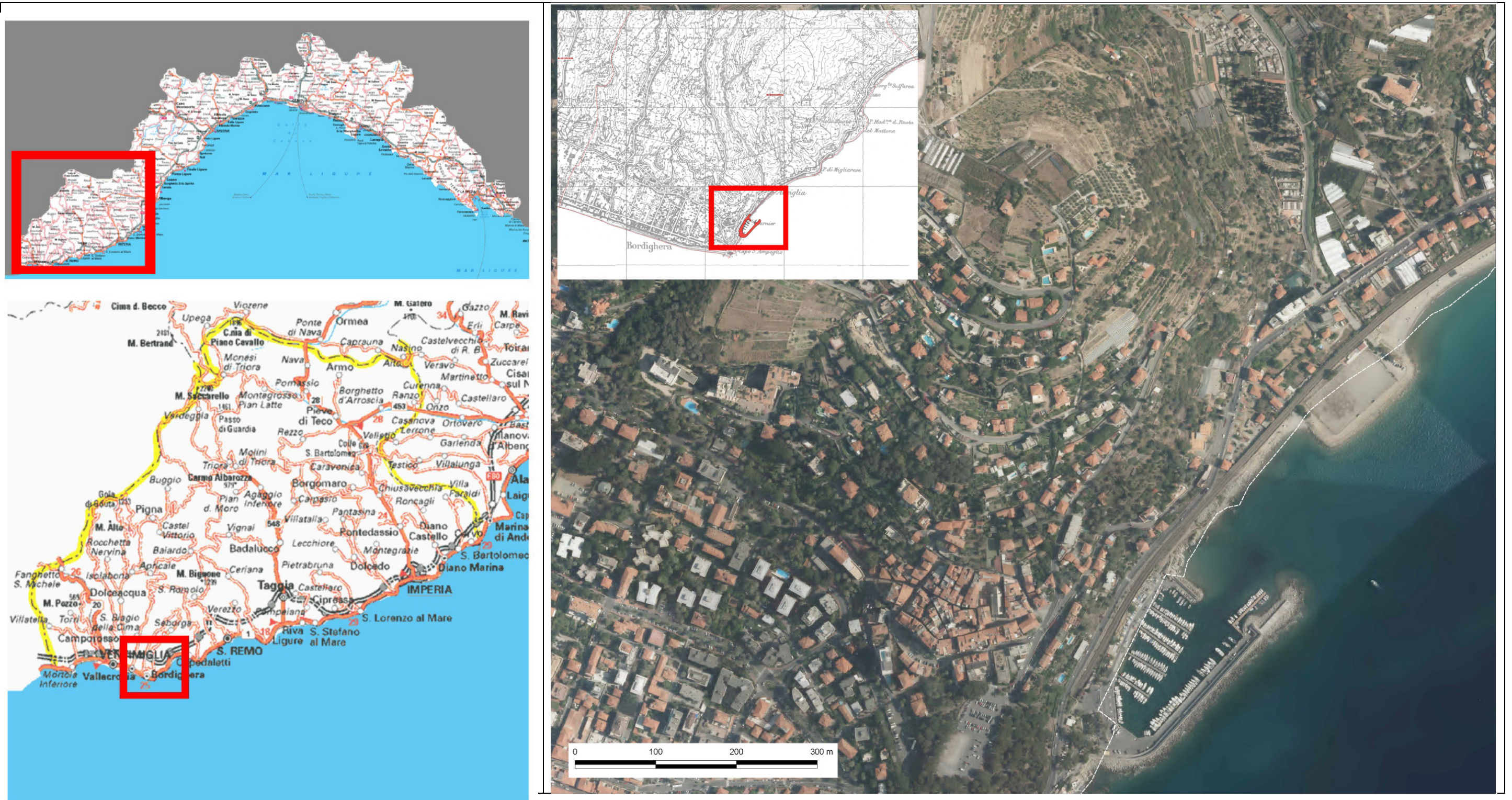


Figura 2-1 – Inquadramento territoriale dell'area di intervento

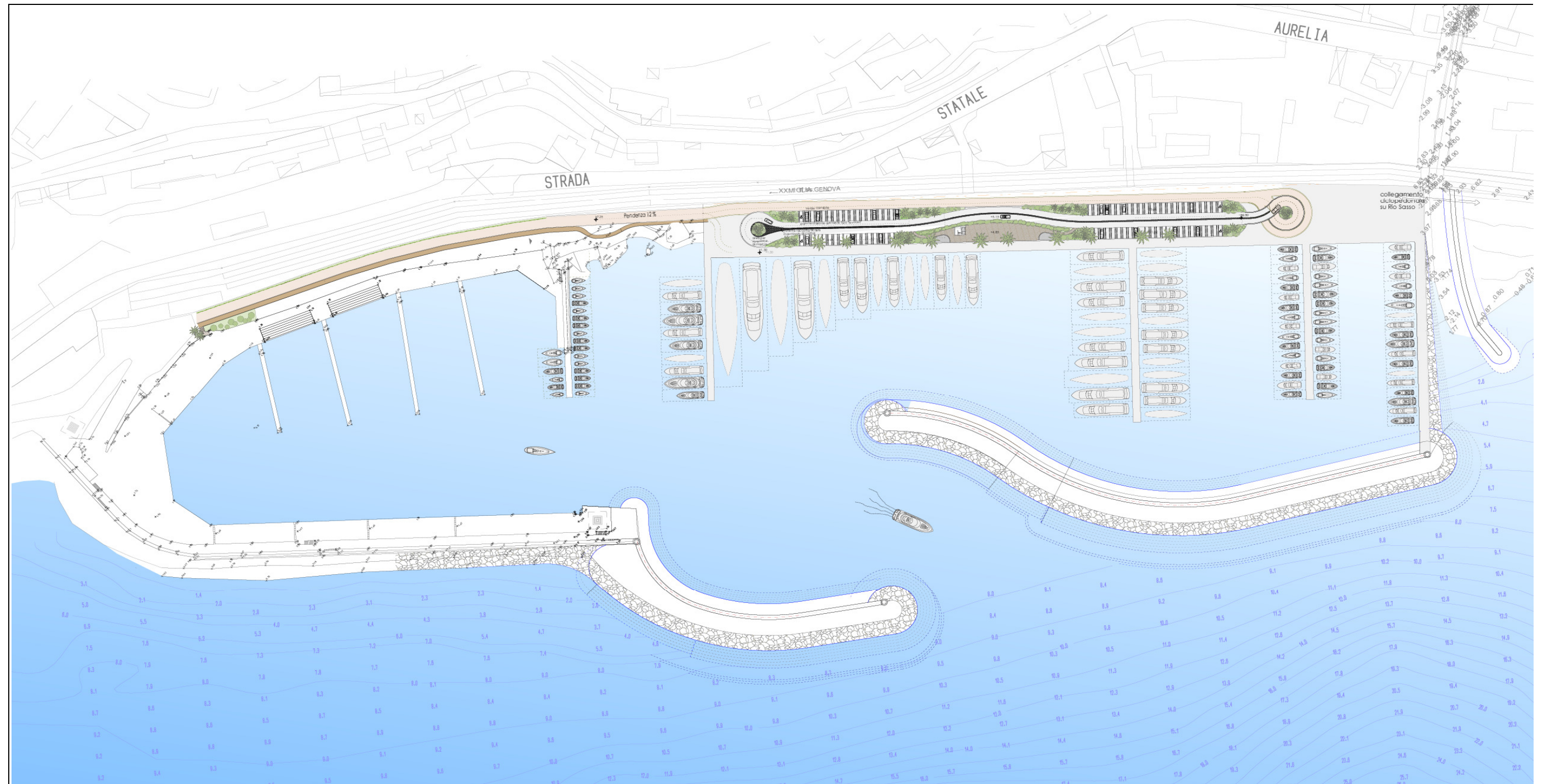


Figura 2-2 – Planimetria area di intervento e layout del nuovo porto

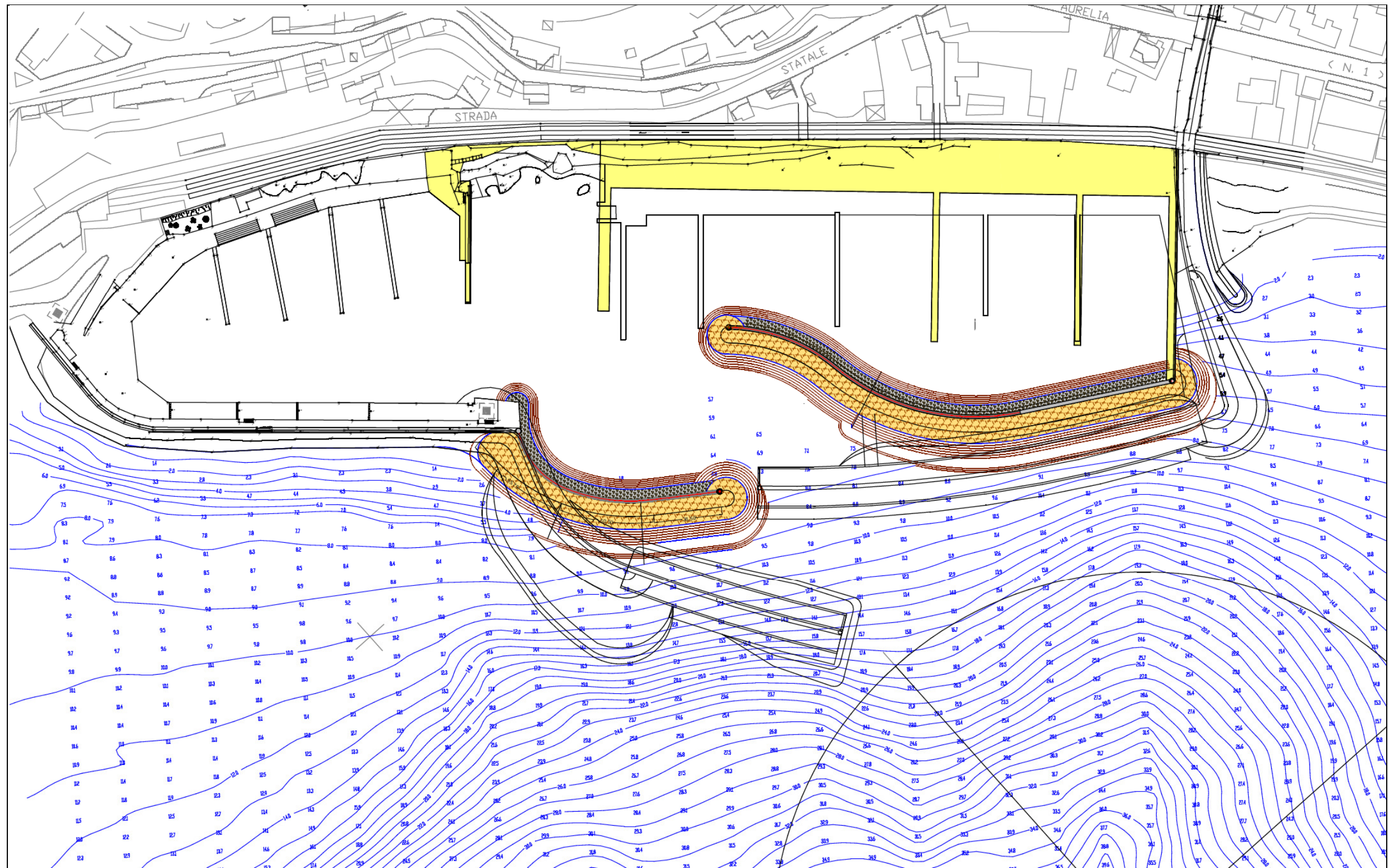


Figura 2-3 – Sovrapposizione del nuovo layout al layout precedente (in giallo le nuove banchine)

In Figura 2-4 si riporta un estratto della carta del paraggio mentre il porto esistente è censito a pag. 110 del Portolano dei mari d'Italia (v. Figura 2-5) e le coordinate geografiche che individuano la Way Point (WP) sono: 43°46',82 Nord / 07°40',71 Est

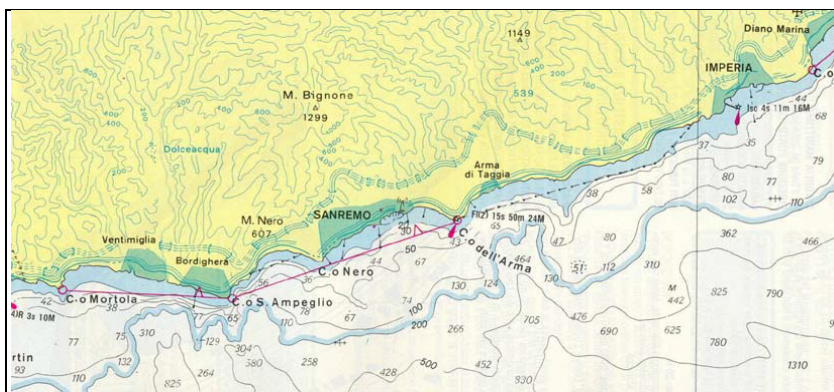


Figura 2-4 – Paraggio interessato dall'opera

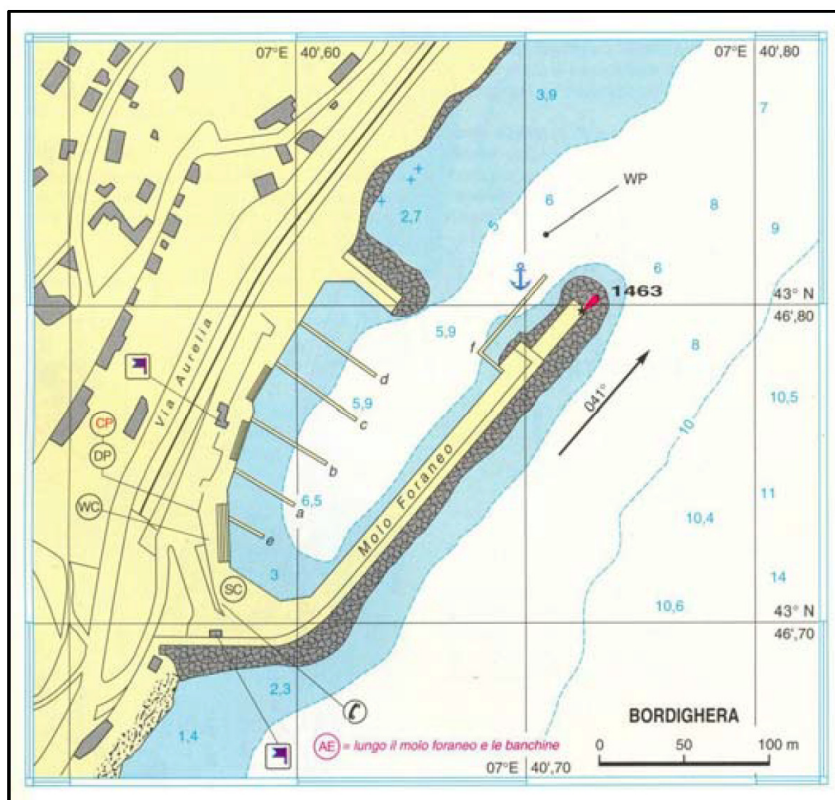


Figura 2-5 – Estratto Portolano dei mari di Italia

Infine a seguire (Figura 2-6) si riportano nuovamente, per completezza, alcune immagini relative allo stato attuale dell'area, estratte dal documento prodotto in sede di Valutazione Preliminare presso il MATTM e già presenti nella Relazione Generale di Progetto presentata in sede di VIA. In particolare, le immagini fanno riferimento alla zona del porto e a quelle limitrofe, a completamento dell'inquadramento dell'area di intervento.



Figura 2-6 – Documentazione fotografica. Stato dei luoghi

2.6. Descrizione della variante e del nuovo stato di progetto

Si è visto sopra che la variante di progetto modifica in modo sostanziale l'assetto dell'ampliamento del porto. Infatti, a fronte della precedente soluzione, che prevedeva la diga di sottoflutto sostanzialmente allineata con l'attuale sopraflutto del porto esistente, e quindi una imboccatura che richiedeva un forte allargamento verso mare del prolungamento del sopraflutto stesso, la nuova configurazione modifica completamente tale configurazione, **portando l'imboccatura quasi in linea con la diga di sottoflutto e facendo rientrare di molto la diga di sopraflutto.**

Per poter realizzare questo intervento **si è reso ovviamente necessario modificare l'assetto delle banchine di terra e dei pontili**, in modo da mantenere gli spazi di manovra e i fondali previsti dalle norme AIPCN, e in particolare eliminando i pontili in vicinanza dell'imboccatura e modificando completamente l'assetto della flotta.

In realtà, la nuova progettazione ha perseguito in parallelo entrambi gli obiettivi, dato che la modifica della flotta, oltre a consentire l'arretramento delle dighe, consente di "mirare" maggiormente l'iniziativa nella direzione che il settore della nautica sta progressivamente e sempre più assumendo, che è quello che prevede una forte espansione delle barche di dimensioni grandi e medio-grandi. Ciò, tenendo anche conto che in tal modo è possibile razionalizzare i flussi del turismo nautico e **ridurre quindi anche il carico ambientale**, dato che le imbarcazioni di taglia più grande devono comunque rispettare, nelle manovre in porto, limiti emissivi sostanzialmente analoghi a quelli delle barche più piccole, ma al tempo stesso sono meno numerose. Così come lo è il relativo traffico veicolare indotto in prossimità del porto.

In particolare, la nuova flotta (v.Figura 2-7) prevede un numero complessivo di natanti (124) **di molto inferiore al precedente (193).**

Dal confronto dei layout in Figura 2-3 si evince anche **uno degli ulteriori elementi qualificanti del nuovo progetto.** Infatti, le aree a terra a tergo delle banchine vengono arretrate, in questa revisione, **di circa 10 metri**, e ciò nell'ambito della medesima revisione integrata di cui sopra, in cui questo intervento ha le seguenti finalità:

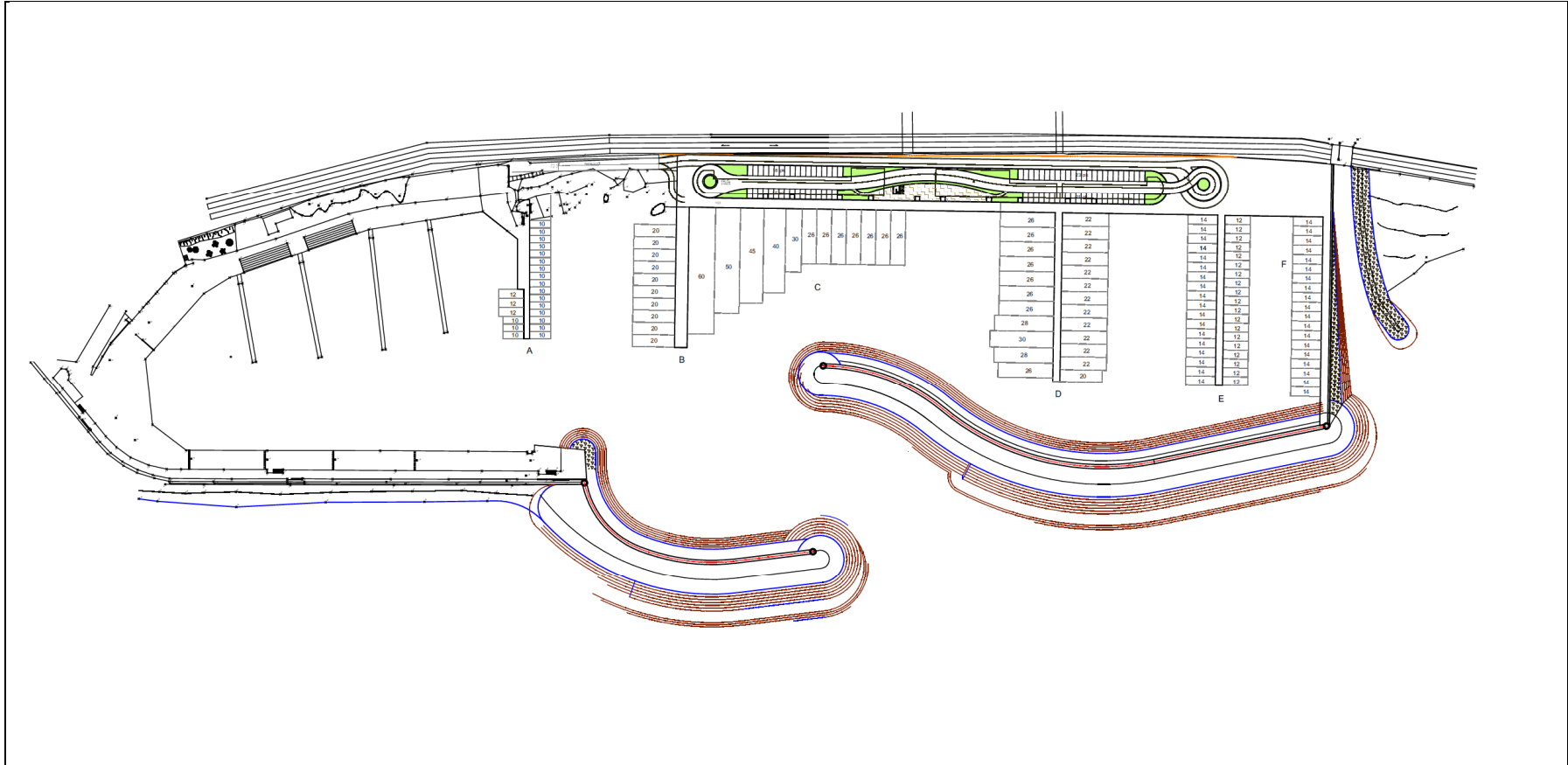


Figura 2-7 – Layout dei posti barca

- **Ridurre ulteriormente le aree e i volumi a terra, che, pur già largamente al di sotto degli standard medi di questo tipo di porto, la Soprintendenza ha comunque valutato eccessivamente invasivi dal punto di vista paesaggistico.** Sono state quindi eliminate le residenze previste, e quindi si è configurato il porto come una marina “pura”, in cui sono presenti, oltre alle infrastrutture ed ai servizi portuali, **soltanto parcheggi ed esercizi commerciali (oltretutto, pienamente integrati e non visibili se non dall'interno del porto stesso);**
- Consentire, come già visto, di arretrare le dighe di sopra e sottoflutto, mantenendo nel contempo, all'interno dello specchio acqueo, i necessari spazi minimi di manovra e riducendo anche il numero dei pontili (in numero di 3, in c.a.).

In definitiva, come si desume da quanto fin qui esposto, la variante di progetto è caratterizzata da un elevato livello di riduzione e razionalizzazione delle superfici a terra e a mare, consentendo di minimizzare il carico ambientale e, per quanto qui di interesse, gli ingombri e quindi anche di **ottimizzare l'inserimento paesaggistico.**

Naturalmente permane, come già nella versione precedente, la valenza di **riqualificazione di un tratto della costa attualmente in stato di non buona manutenzione** (v. Figura 2-6, foto 9), anche incrementando ulteriormente la tutela della scogliera “dell'Arenella” e il percorso pedonale noto come “Camin du pipu”, che saranno, a maggior ragione, inseriti e valorizzati nel contesto del nuovo porto.

Nella Tabella 2-2 si riportano i dati dimensionali di progetto del porto nella sua nuova configurazione, messi a confronto con quelli della versione precedente e con quelli del porto vecchio (questi ultimi, per mera completezza, dato che **ai fini dell'opera tale confronto non è in sé strettamente significativo**).

Non cambia, inoltre, né la destinazione d'uso attuale del porto esistente (“porto turistico e pescherecci”) né quella dell'ampliamento, che come già nella precedente versione sarà quella di “porto turistico”. Inoltre, mentre la proprietà/gestione attuale del porto vecchio è del Comune di Bordighera, quella dell'infrastruttura in ampliamento sarà, in concessione, della società proponente.

Descrizione	u.m.	Variante	Progetto precedente	Porto esistente
Superficie complessiva (richiesta in concessione, per il progetto)	mq	64.300	91.653	38.400
di cui specchio acqueo	mq	40.500	50.941	16.200
Posti barca	n.	124	193 (27 per il Comune)	250 (lungh.max 20 m)
Lunghezza molo di sopraflutto	m	145	210	320
Lunghezza molo di sottoflutto	m	255	375	50
Superfici a terra (impronta)	mq	5.100	4.100	5.100
Fondali (profondità specchio acqueo)	m	5 - 6	-3/-7	-2/-6
Fondali (profondità esterno porto)	m	Fino a -10 m	Fino a -20 m	
Fondali (tipologia)	-	sabbioso	sabbioso	

Tabella 2-1 – Tabella comparata dei principali parametri dimensionali

E' da notare che i dati dell'ampliamento riportati nella tabella soprastante riguardano le sole opere aggiuntive, e quindi una eventuale operazione di "somma" con quelli del porto esistente non è ritenersi in molti casi corretta, non trattandosi di opera meramente aggiuntiva ma che piuttosto si integra con quella esistente. Si pensi ad esempio alla lunghezza del molo di sopraflutto risultante dal prolungamento di quello esistente, la quale non è pari alla somma dei due (vecchio e nuovo), dato che nell'area di testata della diga esistente verranno rimosse alcune parti, allo scopo di consentire l'integrazione delle due strutture. Al contrario, invece, il sottoflutto coincide con l'ampliamento, dato che l'esistente diga secondaria, previa modifica, verrà a trovarsi all'interno del nuovo porto nel suo assetto complessivo, quale elemento di separazione dei due bacini.

L'accesso rimarrà quello già previsto per il progetto precedente, che a sua volta coincide con quella del vecchio porto, e cioè il varco sulla Via Aurelia. Da questo punto i veicoli in transito verso la parte nuova del porto si avvarranno di una strada interna in quota, in adiacenza della ferrovia **ma ribassata rispetto alla precedente, con l'ulteriore miglioramento visivo associato a questa modifica.**

2.6.1. Opere a mare

Assetto costiero e nuovo layout

Come già visto sopra, il layout progettuale delle nuove opere a mare prevede un consistente arretramento verso terra della diga di sopraflutto, nonché un suo sostanziale allineamento con la geometria dell'attuale diga e con quella della nuova diga di sottoflutto. Il risultato di tale rilevante modifica è **il naturale completamento a levante del porto attuale**, che con la sua conformazione costituiva un elemento di evidente disomogeneità morfologica, solo in parte “bilanciato” (da questo solo punto di vista) dal rilevato della ex discarica, ancorchè elemento antropico del tutto dissonante rispetto alla linea di costa ed anche al contesto a terra. Con la nuova opera portuale aggiornata, invece, unitamente al ripascimento della spiaggia a levante, **l'intera linea di costa assume un andamento molto più armonico ed omogeneo di quello attuale ed anche di quello della precedente versione progettuale**, come meglio descritto nel seguito e come è possibile anche verificare dalla figura sottostante.



Figura 2-8 – Assetto costiero attuale (a destra) e di progetto (a sinistra in rosso, con sovrapposizione del precedente layout)

In aggiunta, si rileva che il regime di trasporto solido litoraneo potenziale **non viene di fatto modificato dalla presenza delle dighe foranee nella nuova configurazione**, ovvero, quale ulteriore conseguenza di quanto sopra, assume un andamento più regolare. Ciò consente di **limitare i fenomeni di erosione o insabbiamento** e di estendere e rendere maggiormente fruibile la spiaggia dell'Arziglia, oltre che garantire, come visto, un adeguato regime idraulico del torrente Rio Sasso alla sua foce (per tutti questi argomenti si rimanda al documento di aggiornamento progettuale).

Dighe di sopraflutto e sottoflutto

Contrariamente a quanto avveniva per la soluzione basata su cassoni cellulari, nel nuovo layout non vi sono differenze costruttive sostanziali tra le due dighe, per le quali è stata prevista una protezione verso terra con una scogliera in massi naturali (non ormeggiabile) e verso mare **con impiego di massi artificiali in calcestruzzo** tipo Ecopode (per la parte emersa) e Accropode (per quella sommersa), totalmente compatibili nella loro interconnessione. Ciò consentirà di mantenere una pendenza verso mare più ripida, **garantendo, oltre ad elevate condizioni di stabilità, una sezione più ridotta della parte emersa, e quindi un minore impatto visivo** (nella figura che segue è riportata una sezione tipo), **oltre che una piena integrazione con le dighe esistenti.**

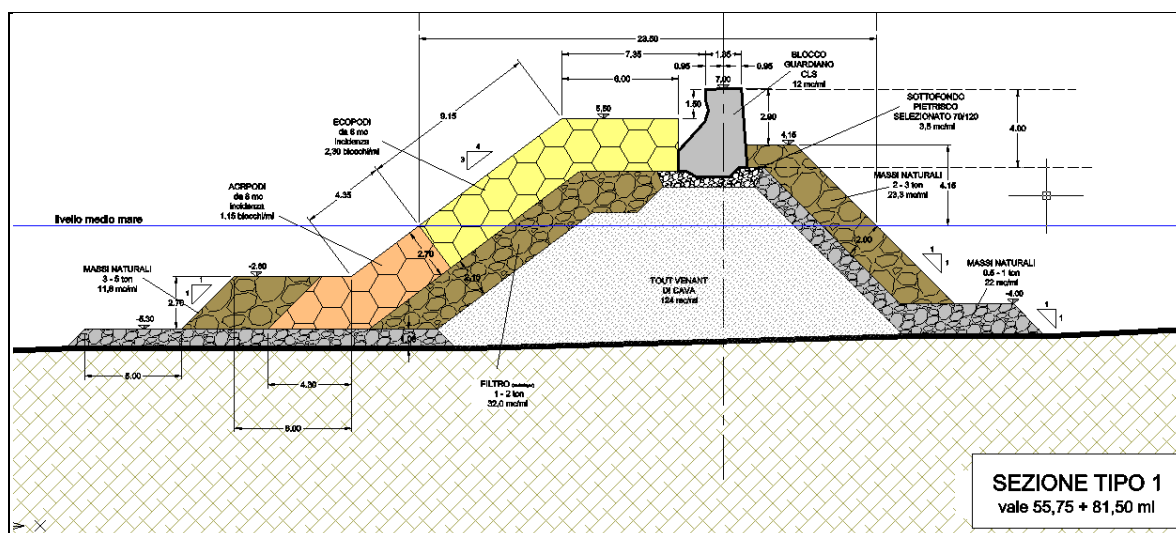


Figura 2-9 – Sezione tipo delle opere foranee

Banchine

Per quanto riguarda il banchinamento a terra e quello lungo il tratto iniziale della diga di sottoflutto si prevede l'utilizzo di elementi di tipo assorbente e dunque cassoncini riempiti di pietrame di adeguata pezzatura, come nella versione precedente. Si tratta infatti di una soluzione a minimo ingombro e impatto.

Pontili

I pontili previsti si riducono a tre, fissi e in cemento armato (con finitura in doghe di legno africano), e quindi con uno schema di ormeggi tale da **ridurre l'impatto visivo delle imbarcazioni** (meno numerose e diversamente dislocate), soprattutto per quanto riguarda quelle di maggiori dimensioni, che arretrano di oltre

2.6.2. Opere a terra

Le opere a terra, sulla scorta di quanto detto sopra, **sono state fortemente ridotte**, allo scopo di traguardare gli obiettivi di compattazione del layout dell'opera portuale e di integrazione nel contesto locale.

Sono stati quindi soppressi:

- 1) Le cabine marittime (residenze)
- 2) Il cantiere nautico e il rimessaggio natanti
- 3) I piazzali in banchina

In tal modo è stato possibile, da un lato, ricavare spazi per consentire la riduzione complessiva dell'impronta portuale, dall'altro di modificare la flotta, introducendo barche di maggiori dimensioni. In aggiunta, le nuove sistemazioni e coperture, come si vede nei fotoinserti riportati più sopra, hanno consentito una assai più efficace integrazione con il tessuto urbano retrostante, **dando in tal modo risposta alle osservazioni ed esigenze espresse dalla Soprintendenza.**

Più in dettaglio:

a) Riduzione della profondità della banchina

Il progetto prevede una netta **diminuzione di ingombro della banchina dai circa 40 metri della precedente soluzione a ca. 25 metri del nuovo progetto**, il tutto mantenendo una rilevante fascia di rispetto dal muro della ferrovia di circa 4.50 metri;

b) Dimezzamento dei volumi previsti

I **circa 10.000 mc** del progetto precedente **sono stati ridotti a poco più di 5.300 mc** della soluzione proposta, diminuendo l'ingombro planimetrico, lo sviluppo e le altezze. Da notare che tali volumetrie **sono di gran lunga inferiori a quelle consentite dal PRG (13.000 mc)** e, in questa nuova versione, lo sono **anche con riferimento alle singole tipologie**, come di seguito riportato:

- esercizi commerciali: ca. 4300 mc (previsti 6000 mc)
- depositi: 560 mc (previsti 3000 mc)
- servizi portuali: ca. 476 mc (previsti 1000 mc)

Tale circostanza **rende il nuovo layout ampiamente conforme alle previsioni del PRG**, atteso anche che (v. NTA per la zona F7, par.3.2.2):

- I posti barca (12 m equivalenti), sommati ai 150 del porto esistente, sono comunque inferiori ai 350 previsti dal PRG;
- L'altezza massima dei fabbricati è pari a 3,4 m ed è nettamente inferiore ai 7 m consentiti dal PRG;
- La distanza dallo specchio acqueo è pari a ca.7,2 m ed è dunque conforme ai 5 m minimi previsti;
- Tutti i pontili sono di tipo fisso in cls e sono dotati di tutti i principali impianti tecnologici;
- I parcheggi pubblici coprono il 100% dei posti barca in progetto. Sono previsti anche ulteriori posti auto a servizio dei volumi calcolati secondo gli standard vigenti;

- Il verde pubblico è previsto piantumato con essenze locali, principalmente palme. Il totale delle aree sistemate a verde è superiore alla richiesta di standard previsti;
- La viabilità di accesso, in ottemperanza alle prescrizioni della Soprintendenza, è stata ridotta a 5 m per la parte carrabile e a 2 metri per la parte ciclopedonale.

c) Nuova struttura portante come quinta che definisce il prospetto principale

Il progetto propone, **in sostituzione delle arcate in muratura**, esili puntoni di legno posti a ventaglio, che sostengono la strada, ciò che rende maggiormente aerea la vista dal mare, lasciando ampi spazi aperti verso le scogliere naturali e l'opera di sostegno della linea ferroviaria.

Sono stati completamente eliminati anche i volumi previsti sotto strada all'interno del porto esistente.

d) Progetto del verde

Data la collocazione del progetto, si prevede la piantumazione di essenze compatibili sia con quelle del capo Sant'Ampelio, sia con i vicini parchi di Villa Garnier.

Le palme, previste in banchina, sverteranno sopra la copertura dei volumi a terra, scandendo il ritmo degli edifici per i servizi portuali in dialogo con il vicino palmeto di villa Garnier, mentre **il verde pensile in copertura, oltre a dissimulare i necessari parcheggi per auto, proseguirà la pineta senza soluzione di continuità**, con vegetazione mediterranea e arbusti locali.

e) Aspetti storico-archeologici

Dal punto di vista archeologico le previste opere di dragaggio saranno estremamente limitate, a beneficio del fondale marino. Ciò consentirà con relativa facilità eventuali opere di recupero di reperti, sebbene l'area non risulti gravata da vincolo archeologico.

Inoltre, come detto, i percorsi storici di accesso alla marina (Camin du Pipu, Via dei pescatori, via al mare) **saranno oggetto di attento recupero**, nel pieno rispetto delle tipologie tradizionali per quanto riguarda la qualità delle pavimentazioni.

f) Viabilità e accessi

La nuova viabilità, realizzata in prosecuzione del parcheggio esistente alla radice della diga del porto pubblico, sarà posizionata a quota inferiore rispetto al progetto precedente. La sua larghezza, come visto, verrà ridotta ai minimi essenziali, per garantire il transito di veicoli separati dalla percorrenza ciclopedonale.

La strada, che prima era posizionata a quota analoga alla sede ferroviaria, **sarà abbassata di circa 1,25 metri** (da quota 7,15 a circa 5,90), che, in sinergia con la riduzione della larghezza (da 8,7 metri a 7 metri), **renderà la nuova viabilità non più visibile dalla via Aurelia.**

Inoltre nei 7 m disponibili è prevista, lato mare, **una nuova pista ciclopedonale**, a prosecuzione del progetto per il completamento della rete ciclabile ligure e al Parco costiero del ponente ligure (rete BciItalia e Eurovelo); la nuova pista, per biciclette e pedoni, **costituirà il vero punto panoramico privilegiato.**

2.6.3. Modalità realizzative delle opere

Per quanto riguarda questo aspetto si rimanda all'aggiornamento della già citata Relazione di progetto, in cui sono dettagliatamente descritte le 5 macrofasi di lavoro previste per le opere a mare.

Per quanto qui di interesse si ribadisce soltanto che, grazie alla sostituzione dei grandi cassoni cellulari della precedente versione con una scogliera di tipo tradizionale, nonché alla riduzione delle dimensioni delle opere (sia a mare che a terra), si otterranno:

- Una **drastica riduzione dei tempi di realizzazione (da 55 a 30 mesi)** e quindi anche dello stato di temporanea perturbazione delle aree interessate;
- Una **notevole riduzione degli impatti paesaggistici e ambientali** associati in sé alla fase di cantiere, sebbene molto limitati già nella precedente versione;
- Una **ulteriore riduzione delle aree di supporto al cantiere**, che a questo punto coincidono con il solo rilevato dell'ex discarica (e campo da calcio).

Opere a mare

Le operatività di cantiere si svolgeranno in gran parte con mezzi terrestri, mentre, per le operazioni all'interno dello specchio acqueo, è previsto l'intervento di un motopontone. Non si prevedono, pertanto, impatti visivi specifici legati alle dimensioni dei mezzi di cantiere, fermo restando peraltro che le attività di cantiere comporteranno inevitabilmente alcune interferenze durante la fase di costruzione delle dighe foranee (la cui durata, peraltro, è stata all'incirca dimezzata, come già visto in precedenza).

Per quanto riguarda la viabilità di cantiere si utilizzerà la strada, già prevista originariamente come varco di ingresso del nuovo porto, ed oggi solo accesso di servizio, nelle vicinanze del Rio Sasso ma a livello della Via Aurelia.

Opere a terra

Relativamente alle opere a terra si deve preliminarmente considerare che, date le dimensioni ulteriormente ridotte del porto nella sua nuova configurazione, il relativo cantiere avrà caratteristiche in gran parte assimilabili a quelle di opere di edificazione di riscontro abbastanza frequente nelle realtà urbane medio-grandi. Data la dimensione del contesto urbano di Bordighera e la durata dei lavori, ciò potrebbe determinare alcune situazioni di disturbo per i residenti, ma senza impatti dal punto di vista paesaggistico di specifica rilevanza, anche perché le attività si svolgeranno in buona parte a ridosso del muro del rilevato ferroviario, che rappresenta perciò, con i suoi circa 7 m di altezza, una barriera importante (visiva e acustica, in primis).

3. PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PAESAGGISTICA

In questa sezione si riprendono brevemente, così come previsto dalle norme vigenti, i temi legati alla pianificazione di interesse ai fini della presente Relazione. Si rimanda tuttavia, per una trattazione completa, al Quadro Programmatico del SIA, che comunque non varia con l'aggiornamento progettuale.

3.1. Pianificazione territoriale di primo livello

In Liguria la pianificazione di primo livello si concretizza essenzialmente nei seguenti due documenti programmatici, entrambi redatti e approvati con le procedure della legge regionale n. 39 del 1984:

- Il Piano Territoriale della Costa (PTC)
- il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP)

Entrambi questi Piani sono di interesse ai fini del progetto, ma soprattutto lo è il PTCP, tenuto conto che **è proprio ad esso che viene delegata, tra le altre, anche la disciplina puntuale dei vincoli paesaggistici** (v.dopo), indispensabile in particolare nell'area di Bordighera, dove le superfici vincolate sono molto estese (circa 6,6 kmq), **per evitare di pervenire a situazioni di blocco "strutturale" di qualunque opera.**

Ciò premesso, si deve osservare che a sua volta anche il PTC assume una specifica rilevanza, tenuto conto che **l'intera pianificazione delle aree costiere interagisce (e in molti casi si adegua) alle indicazioni di tale Piano**, le cui previsioni di sviluppo discendono anche **da valutazioni di tipo paesaggistico ed ambientale.**

3.1.1. Piano Territoriale della Costa (PTC)

Il PTC è stato approvato con DCR n. 64 del 29/12/2000 e successivamente aggiornato con continuità. Esso costituisce il riferimento delle azioni regionali per la tutela e la valorizzazione del litorale, delle spiagge e dei tratti costieri urbanizzati. Il PTC è articolato in quattro sezioni:

1. materiali di studio per la redazione degli elaborati di Piano;
2. indicazioni relative a quattro settori tematici di interesse regionale: difesa della costa e spiagge, **porti turistici**, riuso della ferrovia, viabilità costiera;
3. indicazioni di sintesi di livello territoriale, riferite a singoli tratti di costa per le quali vengono formulate **specifiche indicazioni di progetto**;
4. **norme di attuazione.**

In generale, gli obiettivi del PTC sono i seguenti:

- **tutela e valorizzazione** dei tratti di costa emersa e sommersa che presentano valore **paesaggistico**, naturalistico e ambientale
- riorganizzazione e **riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati**
- difesa del litorale dall'erosione marina e **ripascimento degli arenili**
- sviluppo della fruizione pubblica e **dell'uso turistico e ricreativo della zona costiera** (da recepire nella formazione del Piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo previsto dalla legge 494/1993)
- adeguamento e sviluppo del **sistema della portualità turistica**
- riuso, in forma integrata e coordinata, dei tratti di ferrovia dismessi o da dismettere lungo la costa
- miglioramento delle condizioni della viabilità costiera.

Allo scopo di perseguire i suddetti obiettivi il PTC divide il territorio costiero in 54 tratti, dei quali **41 individuati come "Ambiti Progetto"** (tratti di costa **urbanizzati**, caratterizzati dall'esigenza di interventi di trasformazione complessi) e **13 come "Ambiti per la Tutela Attiva"** (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).

L'area del porto di Bordighera ricade nell'Ambito di Progetto AP2-Bordighera, che interessa il tratto di costa tra Capo S. Ampelio e Punta Migliarese (v. figura sotto) e il cui contesto è classificato "Litorale".

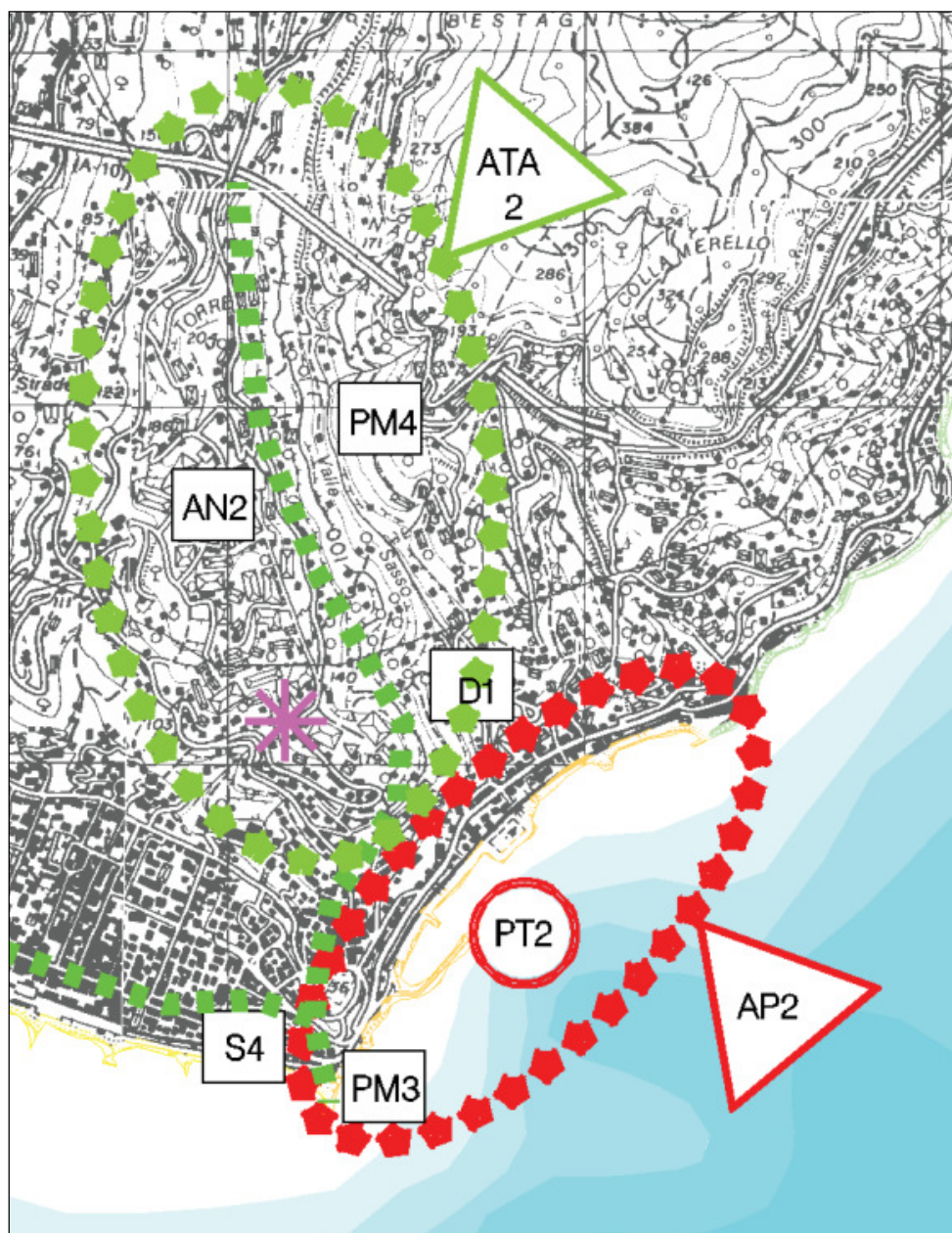


Figura 3-1 – Inquadramento territoriale dell'area di intervento

La scheda di tale Ambito, contenuta nel Fascicolo 2.2.2 del Piano, riporta, per quanto di interesse del progetto, i seguenti interventi:

- **il potenziamento del porto turistico** (indicato con la codifica "PT2" nella pianificazione dei porti turistici regionali, sotto l'indicazione di intervento di tipo "ampliamento")
- la conseguente **eliminazione o rimodellamento del terrapieno del campo di calcio** (codificato "D1-Arziglia" nell'elenco delle discariche di inerti soggette a "riconversione");
- il ripascimento del settore di levante verso punta Migliarese.

Si tratta quindi, come si vede, **proprio dei punti principali previsti dal progetto stesso**, che per tale motivo **si può considerare quindi una vera e propria attuazione delle previsioni del PTC nell'area**.

Si rileva inoltre che, con riferimento all'area di progetto, **il PTC non esprime specifici elementi di valenza paesaggistica** da assumere come riferimento per lo sviluppo di iniziative sul territorio, ed anzi che **la previsione dell'ampliamento del porto viene posta a valle, anche e proprio, di valutazioni di tipo paesaggistico**.

3.1.2. Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP)

Il PTCP è stato approvato con DCR n. 6 del 25/2/1990 ed è attualmente vigente fino alla elaborazione definitiva e l'approvazione del nuovo Piano, così come previsto dal Protocollo d'intesa del 17/7/2017 sottoscritto tra Regione Liguria, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e MATM (da notare che, sulla base delle indicazioni e previsioni della Regione il nuovo PTCP dovrebbe essere sviluppato ad un livello adeguato per la relativa approvazione non prima del 2020 e che esso perseguirà, tra gli altri, l'obiettivo di incrementare la tutela del paesaggio sulla fascia costiera).

Il PTCP è strutturato a livello di **ambiti paesistici sovracomunali** (in totale, 100), secondo la seguente ripartizione:

- livello territoriale: le indicazioni che sono riportate nelle schede relative agli ambiti individuati dal Piano hanno carattere di indirizzo e proposta per le azioni di pianificazione
- livello locale: fornisce indicazioni cui devono adeguarsi gli strumenti urbanistici comunali
- livello puntuale: prevede indicazioni di specificazione del livello locale sviluppate dai comuni con particolare riguardo agli aspetti qualitativi.

Gli assetti del territorio sono i seguenti tre, considerati alla scala locale (1:25.000):

- assetto insediativo
- assetto geomorfologico
- assetto vegetazionale

Per quanto qui di interesse, e come si vede in Figura 3-2, le opere portuali ricadono, dal punto di vista dell'assetto insediativo, nel regime normativo AI-CO (Attrezzature e Impianti-Regime normativo di CONSOLIDAMENTO), regolato come segue dall'art.56 delle NTA di Piano:

“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.”

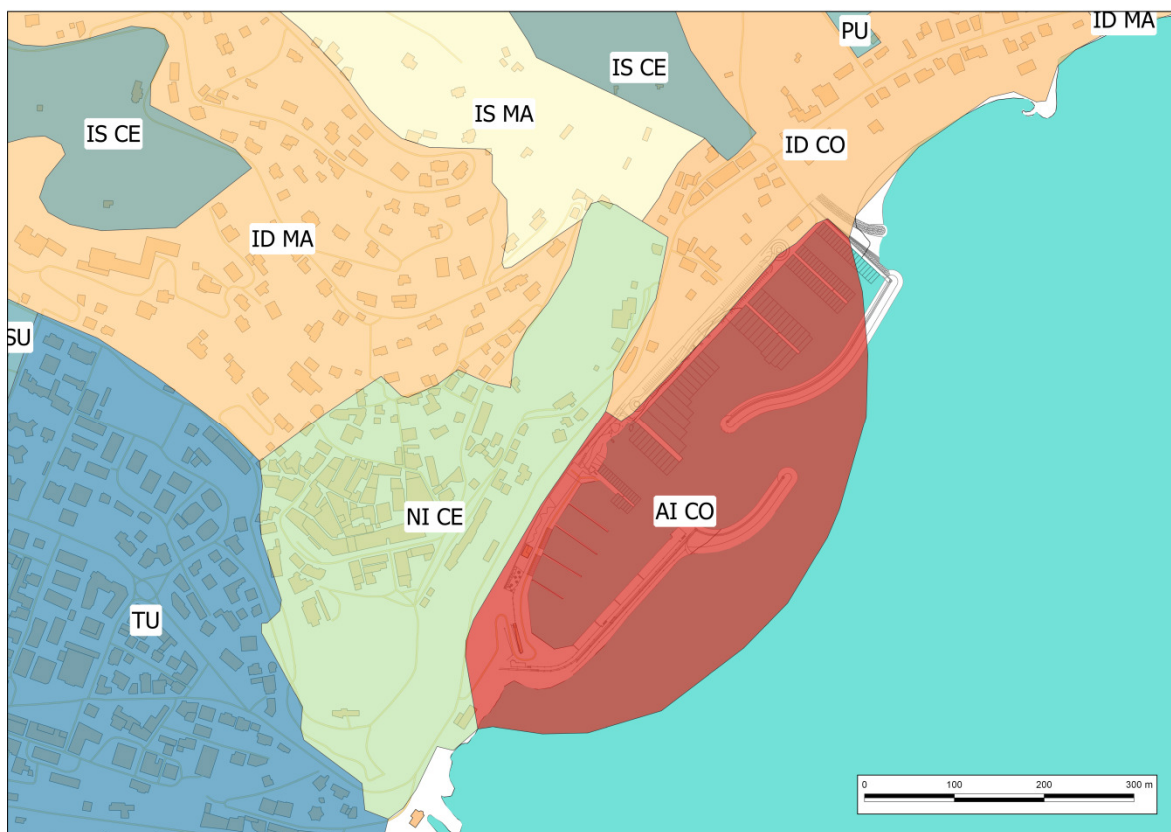


Figura 3-2 – Assetto insediativo del PTCP nell'area di progetto

Dalla figura si evince che la zona delle opere a terra è in parte ricadente anche nel regime normativo ID-CO (Insediamenti Diffusi - Regime normativo di CONSOLIDAMENTO), sebbene la scala della perimetrazione risulti grossolana e inadeguata ad individuare fasce di ampiezza limitata come quelle in questione (così come appare approssimata la stessa delimitazione a mare del regime AI-CO). Il regime ID-CO è disciplinato dall'art. 45 delle NTA:

“1. Tale regime si applica là dove esistono insediamenti diffusi caratterizzati da discontinuità del tessuto e da eventuali eterogeneità delle forme insediative, nei quali siano peraltro riconoscibili alcuni caratteri prevalenti, rispetto ai quali si intenda omogeneizzare l'insieme.

2. L'obiettivo della disciplina è quello di consolidare, mediante gli interventi consentiti, quei caratteri prevalenti della zona ritenuti compatibili con una corretta definizione paesistico-ambientale dell'insieme.

3. Sono pertanto consentiti gli interventi di nuova edificazione e di urbanizzazione nonché di integrazione ed eventuale sostituzione delle preesistenze, atti a completare ed omogeneizzare l'insediamento esistente in forme e modi coerenti con i caratteri prevalenti tra i quali quelli relativi alla volumetria, al rapporto di copertura, all'altezza. ”

In definitiva, il progetto **risulta pienamente coerente con entrambi i regimi normativi** sopra indicati, ed anzi, almeno per quanto riguarda il regime AI-CO, **dà specifica attuazione a quanto in esso indicato, anche dal punto di vista paesistico**, dato che, come visto in precedenza, il completamento del porto esistente **ne migliora senza dubbio l'inserimento nel contesto attuale**.

In tal senso, quindi, si può anche affermare che **nell'area di progetto il PTCP risulta perfettamente integrato con le previsioni del PTC e che, attraverso la zonizzazione dell'assetto insediativo, esso declina anche sul territorio una parte rilevante dei vincoli paesaggistici che insistono sulle aree in esame, come dagli stessi vincoli previsto**.

3.2. Piani territoriali subordinati

3.2.1. Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Imperia

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Imperia (non si usa l'acronimo PTC o PTCP per non generare equivoci con i Piani regionali già visti) è stato approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 79 del 25/11/2009.

Il Piano si articola secondo i seguenti campi di indagine:

1. l'ambiente naturale
2. le attività dell'agricoltura
3. l'ambiente urbano (e il paesaggio costruito)
4. la mobilità
5. i servizi alla comunità
6. le attività dell'industria, artigianato e commercio
7. il turismo

Per quanto riguarda l'area di Bordighera e l'iniziativa del porto, si rileva anzitutto che **l'ampliamento di quest'ultimo rientra nelle previsioni di Piano**, in particolare al punto 35b delle "Proposizioni per il Turismo". Da notare che tali previsioni discendono da una lettura di dettaglio delle componenti **paesistiche**, ambientali e storico-culturali, nonché dei caratteri insediativi, dello stato delle dotazioni strutturali e infrastrutturali, in esito alla quale è stata individuata una suddivisione del territorio in sette "aree", a loro volta inquadrate nei due "ambiti" "Fascia costiera" e "Territorio montano" (il Comune di Bordighera fa parte dell'Area "Bordighera-Sanremo", di cui ricadono anche Ceriana, Ospedaletti, Seborga e Vallebona).

Per quanto riguarda l'Ambiente Naturale (v. sopra, p. to 1) le Previsioni di Piano non riportano indicazioni o prescrizioni per l'area del porto, salvo una previsione di realizzazione di una nuova area a verde provinciale subito a monte della SS1 Aurelia, nel tratto che costeggia quello del nuovo porto ma che non interferisce con essa.

Da ciò discende che anche per quanto riguarda il Piano provinciale **l'ampliamento del porto risulta perfettamente coerente con le indicazioni di Piano**, ed anzi, **anche in questo caso, ne dà esplicita attuazione.**

3.2.2. Piano Regolatore Generale del Comune di Bordighera (PRG)

Il PRG del Comune di Bordighera è in vigore dal 29/02/2002.

Per quanto riguarda anzitutto l'area del porto, si osserva che anche al livello della pianificazione comunale **è previsto l'ampliamento oggetto del presente progetto.**

In particolare, all'art. 45 delle NTA (ZONE "F" AREE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE) l'area del porto viene inserita tra quelle "*destinate al soddisfacimento di una quota parte di fabbisogni sovracomunali di dotazioni di servizi generali*".

Nello specifico, poi, la Zona F7 (v. Figura 3-3), comprensiva dello specchio d'acqua di mq. 84.238, viene destinata a "*Struttura portuale*" e, tralasciando le prescrizioni per l'esistente, al paragrafo "Previsioni d'intervento" si precisa che "*tale area si attua attraverso uno S.U.A., di concerto con la Capitaneria di Porto competente*" sulla base dei parametri indicati

più sotto, aggiungendo anche che *“Il perimetro di piano si intende vincolante solo per la parte verso terra”*

Tra i parametri dell'ampliamento, particolarmente interessante è la “CONSISTENZA”, nell'ambito della quale si specifica che “lo specchio d'acqua portuale **potrà essere ampliato sino a ricomprendere la sponda del Rio Sasso**”.

In sostanza, dunque, anche rispetto al quadro di riferimento previsto dal PRG per la nuova opera portuale, **il progetto risulta perfettamente conforme (addirittura, anche in termini di estensione ed ubicazione dell'ampliamento)** e, come per gli altri piani già visti, dà piena attuazione alle relative previsioni.

Per quanto riguarda le prescrizioni dettate dalle NTA per la realizzazione dell'opera, queste riguardano, tra le altre:

- Numero dei posti barca
- Dotazione dei servizi per ormeggio (pontili fissi in cls, impianti tecnologici, principali allacciamenti, ecc.)
- Aree a terra destinate a servizi, a loro volta definite in termini di: Viabilità, Infrastrutture per servizi, Parcheggi, Verde pubblico, Aree attrezzate, Rimessaggio natanti.

Per tutte queste voci le NTA dettano, come del resto nelle loro stesse finalità, specifiche prescrizioni, anche quantitative, che sono state assunte come riferimento di base per la progettazione e per il successivo adeguamento, e che, **come già visto nel par.2.6.1, sono pienamente rispettate.**

Per quanto riguarda infine gli altri aspetti disciplinati dal PRG non vi sono elementi di specifica rilevanza ai fini del progetto di ampliamento, atteso anche che le previsioni sopra descritte per l'area interessata dalla realizzazione del nuovo porto si devono necessariamente ritenere già a monte armonizzate con la costruzione, gli obiettivi e le prescrizioni del Piano.

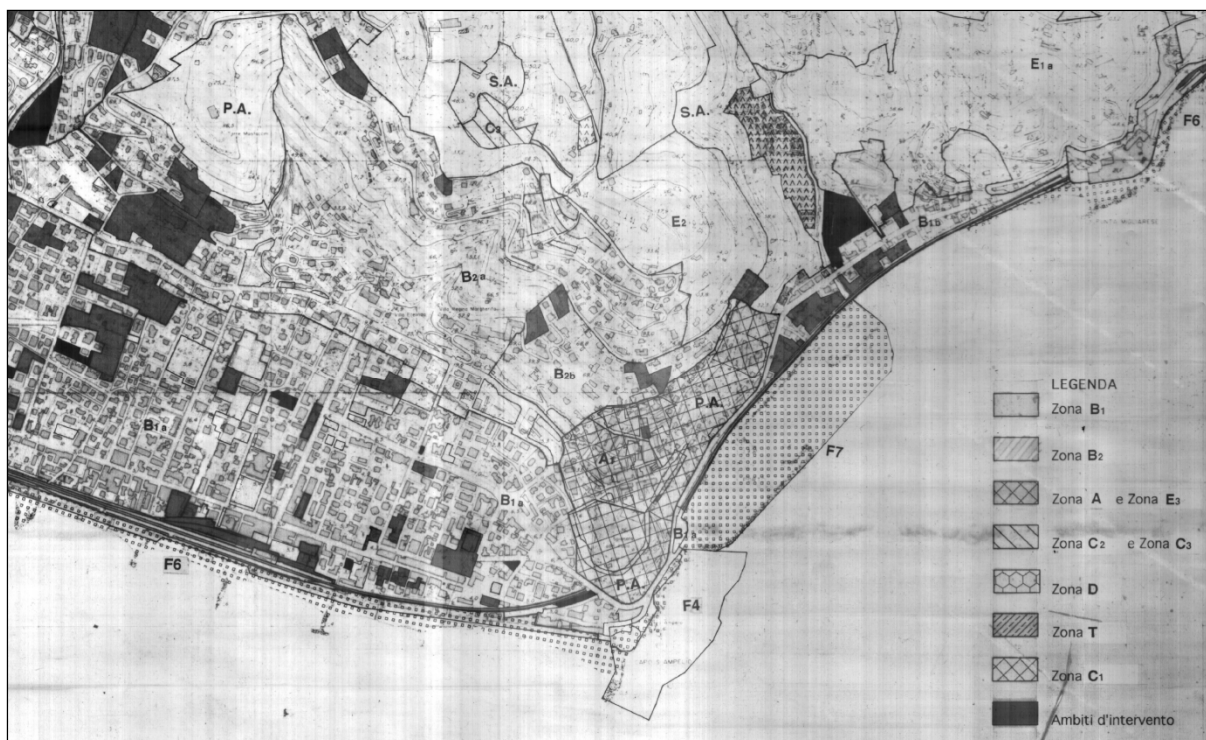


Figura 3-3 – PRG Comune di Bordighera – Zona F7 – Struttura portuale
(documento originale)

3.3. Regime vincolistico

In questa sezione si riepilogano i soli aspetti legati ai vincoli paesaggistici. Per quelli legati ai temi più strettamente ambientali, e per quanto di eventuale interesse, si rimanda al SIA e allo Studio di Incidenza relativo al SIC marino IT316274 “Fondali di S. Remo e Arziglia”, la cui parte più periferica e marginale è ubicata ad una distanza minima di circa 300 m dall'estremità a nord est della diga foranea del nuovo porto. Si rileva comunque che le modalità realizzative del porto (così come ulteriormente ottimizzate in sede di aggiornamento progettuale), nonché quelle di esercizio, non determineranno alcun impatto aggiuntivo a carico dell'area in questione. Alcune interferenze potrebbero invece determinarsi durante le attività di ripascimento della spiaggia dell'Arziglia a causa della risospensione di sedimenti, **ma queste attività, come già visto, sono di competenza regionale e non rientrano nel progetto sottoposto a VIA.**

Vincoli paesaggistici

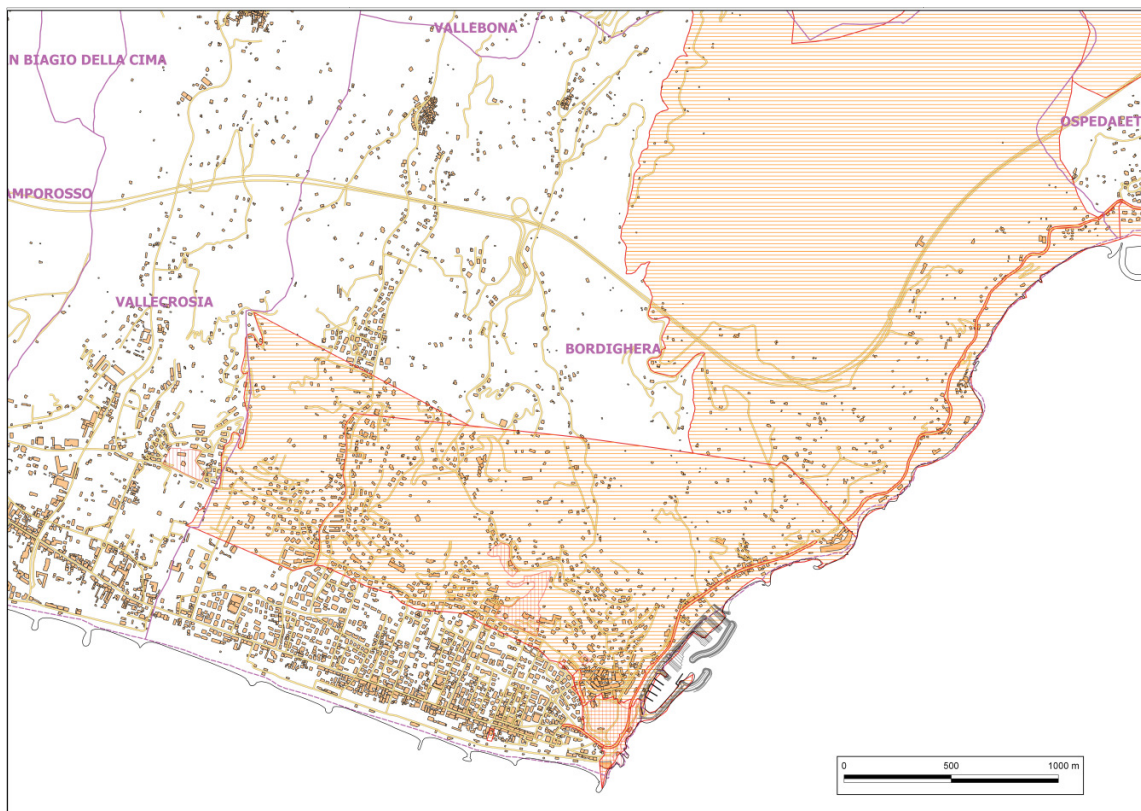
La disciplina di cui al D. Lgs 22 gennaio 2004, n. 42 “*Testo Unico delle Disposizioni Legislative in materia di Beni Culturali e Ambientali, a norma dell’Articolo 1 della Legge 8 Ottobre 1999, n. 352*” e s. m. i. prevede il rilascio di una autorizzazione ai sensi dell’art. 146 del medesimo decreto nei casi in cui gli immobili o le aree interessate rientrino in una o più delle seguenti categorie:

1. Immobili ed aree oggetto degli atti e dei provvedimenti elencati all'articolo 157;
2. Immobili ed aree oggetto di tutela nei termini di cui agli articoli 136 e 143, comma 1 lett.d);
3. Immobili ed aree di interesse paesaggistico tutelati ai sensi dell'articolo 142.

Per quanto riguarda i primi due punti, si tratta in sostanza dei vincoli derivanti dalle dichiarazioni di “**notevole interesse pubblico**” effettuate, o proposte, ai sensi della normativa previgente al D. Lgs 42/2004 (D. Lgs 490/1999, e precedenti norme da questo abrogate), ovvero ai sensi del decreto stesso (art. 136). Oggetto di tali dichiarazioni possono essere, **per quanto qui di interesse:**

- c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici;*
- d) le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.*

Infatti, il progetto ricade, per quanto riguarda le sue opere a terra, nell’area delimitata dal vincolo di cui al DM del 24/04/1985 del Ministro per i beni culturali e ambientali, che, a partire dall’obiettivo di tutelare la zona della Città Alta, **ha perimetrato un’area molto vasta di ben 6,6 kmq** (v. Figura 3-4), che si estende dal confine ovest del Comune di Bordighera con quello di Vallecrosia fino ad est, al confine con Ospedaletti. Di fatto, tale area **include quasi tutto il territorio comunale**, con la sola eccezione dell’area urbanizzata della città bassa, lungo la costa di ponente, ad ovest di Punta S. Ampeglio e di un quadrante a nord ovest.



***Figura 3-4 – Aree del vincolo ex art. 136-143-157
Dichiarazione di notevole interesse pubblico***

Nell'ambito del medesimo vincolo viene inoltre specificato che, sulla base del DM 22/1964 *“la zona della “Città Alta” ed area circostante ... è riconosciuta di notevole interesse pubblico ... perché costituita da un ‘area collinare di grande importanza panoramica, per l'alberatura e il complesso tradizionale della “Città Alta” che offre numerosi punti di vista e belvedere accessibili al pubblico, dai quali si gode la visuale del litorale marino”*.

Inoltre, sempre dal medesimo vincolo, si desume che la nota 336 del 22/1/1985 della Soprintendenza ha riferito che:

“nelle visuali dal mare alla via Aurelia, da alcuni tratti dell'autostrada dei Fiori, dalle strade collinari e da altri punti di belvedere, dall'interno dell'abitato si godono inquadrature panoramiche di eccezionale bellezza che vanno protette per impedire che aree interne all'abitato e zone di cornice possano essere utilizzate in modo pregiudizievole alla bellezza panoramica;

l'introduzione di elementi anomali potrebbe alterare il caratteristico aspetto di valore estetico e tradizionale che i complessi edilizi esistenti formano.”

E' importante notare che il DM del 24/4/1985 precisa che, **per effetto dell'estensione dell'area del vincolo, il vincolo stesso è temporaneo e cautelativo**, fino a che *“possa più appropriatamente far seguito, a causa delle sue vaste dimensioni, l'emanazione di un'adeguata e definitiva disciplina di uso del territorio mediante... il Piano Territoriale Paesistico”*.

In pratica, è lo stesso DM a rilevare come l'estrema ampiezza dell'area perimetrata per il vincolo (con le conseguenti disomogeneità territoriali presenti al suo interno) **non consenta di assumere l'area tal quale come elemento ostativo alla realizzazione di qualunque opera**, ma che sia invece necessario declinare il vincolo stesso **in modo puntuale per le singole sub-aree**, sulla base di una pianificazione paesaggistica dettagliata.

Dal canto suo, il PTCP conferma, da un lato, la validità dei vincoli pregressi (tra cui, quindi, anche quello del 22/4/1985). Dall'altro, attraverso la disciplina degli assetti insediativi, **individua una zonizzazione del territorio che consenta, dove possibile e opportuno, quelle “*modificazioni dell'assetto del territorio*” che il DM vieta in via temporanea** (teoricamente, fino al 31/12/1985, e comunque fino all'emanazione del PTCP).

Si ritiene pertanto che sia a tale disciplina, così come illustrata nel precedente par.3.1.2 che si debba fare riferimento **per declinare correttamente il vincolo in modo puntuale**, come di seguito ulteriormente sviluppato.

Infine, a conclusione di questa parte dedicata ai vincoli paesaggistici, si osserva che il progetto ricade anche nelle previsioni dell'art. 142 comma 1 lettera a) in quanto l'opera portuale interessa *“territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia”*.

3.4. Patrimonio storico, architettonico e culturale

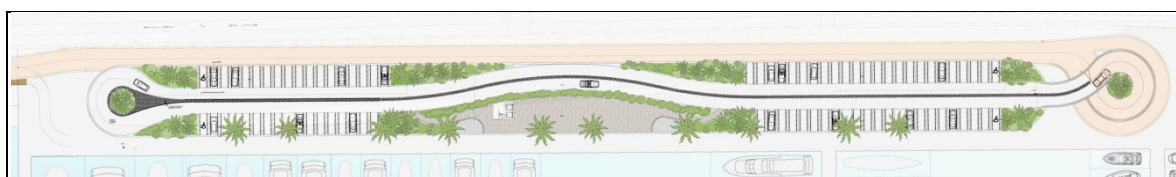
Relativamente a questi aspetti, le osservazioni della Soprintendenza fanno riferimento esplicito al Capo S.Ampeglia e a Villa Garnier quali elementi di interesse pubblico, con specifica attenzione al tema della possibile alterazione dell'equilibrio tra gli elementi di valenza naturale e quelli antropici, in particolare con valore storico e architettonico.

Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, villa Garnier rientra, insieme a diversi altri, nell'elenco dei beni coperti da vincolo architettonico, il che impone specifiche cautele/restrizioni in relazione ad interventi da effettuarsi direttamente su di essi. Per quanto riguarda invece l'interferenza con le visuali "da e verso" tali beni, la disciplina è sempre quella, già vista, del "notevole interesse pubblico" legato alle aree vincolate entro le quali tali beni ricadono, e dunque si rinvia alla relativa trattazione anche per questi.

Si osserva infine, per quanto riguarda i beni di valore storico-culturale, che per l'area di Bordighera il PTCP riporta, tra i Manufatti Emergenti, gli ex insediamenti fortificati di Torre di Sapergo, Monte Nero e Torre Mostaccini, oltre alle chiese di Sant'Ampelio e della Madonna della Ruota. Per tutti questi beni non vi sono interazioni dirette con le nuove opere portuali, mentre per quanto riguarda la chiesetta di Sant'Ampelio vi è una possibile interferenza visiva che, però, come illustrato nel seguito, è del tutto trascurabile.

3.5. Messa a verde

Per quanto riguarda la messa a verde si osserva soltanto che l'aggiornamento progettuale comporta una drastica riduzione delle superfici di copertura, ma che nondimeno tali superfici sono caratterizzate (v.sotto) dalla presenza di alberature e aiuole che, nell'insieme, consentono una piena integrazione con il contesto locale, come emerge chiaramente dai fotoinserti riportati nel seguito.



3.6. Conclusioni relative al quadro Programmatico e al regime dei vincoli

Come visto sopra, e ulteriormente illustrato nel SIA con riferimento anche ad altri aspetti della pianificazione, **l'ampliamento del porto di Bordighera rientra specificamente, e persino nei dettagli realizzativi e localizzativi, in un ampio e articolato quadro di strumenti programmatori del territorio, tra loro integrati e convergenti.**

E' importante notare, per quanto di interesse della presente Relazione, che molti di questi strumenti di Piano **fanno discendere la previsione dell'ampliamento da una serie di numerose e approfondite valutazioni** che tengono conto, in molti casi, degli aspetti paesaggistici quale elemento centrale dell'analisi.

Tale convergenza della pianificazione **su una ben precisa opera, di ben precise caratteristiche e localizzata in modo ben specificato** corrisponde ad una situazione di non comune riscontro anche in altri contesti, e proprio per questo **costituisce un elemento di notevole rilevanza a supporto della validità del progetto e della sua importanza nell'ambito delle azioni di sviluppo, ma anche di tutela, del territorio regionale, e di Bordighera in particolare, quale elemento di rilevante interesse pubblico, nel pieno rispetto dei suoi elementi naturali, storici, panoramici e architettonici.**

4. ANALISI PAESAGGISTICA ED INSERIMENTO VISIVO

A conclusione della presente Relazione, e a valle dell'inquadramento della nuova opera sviluppato dal punto di vista progettuale, pianificatorio e paesaggistico-ambientale, si riporta in questa sezione finale una analisi di dettaglio delle aree interessate dal vincolo paesaggistico ex DM 24/4/1985, considerando che, per quanto indicato in precedenza, i temi di specifico interesse sono:

- La possibile alterazione di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, tra i quali i centri ed i nuclei storici;
- Le bellezze panoramiche e i punti di vista o di belvedere accessibili al pubblico dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.

Per quanto riguarda il primo punto, tenuto conto anche delle osservazioni effettuate dalla Soprintendenza nel suo parere (oltre che di quanto esposto in precedenza), si ritiene di dover fare riferimento comunque agli aspetti paesaggistici, ed in particolare alle possibili alterazioni delle viste d'insieme nella loro articolazione fatta di elementi naturali e antropici di valore storico-culturale.

In tal senso, quindi, **un elemento centrale dell'analisi è costituito dalle interferenze visive determinate dall'ampliamento del porto** e dalla loro **rilevanza nell'ambito delle viste panoramiche fruibili dal pubblico** e di quelle in particolare che includono edifici e manufatti di valenza storica e tradizionale. Nel caso del vincolo di cui al DM 24/4/1985 si è visto che l'elemento centrale è **la tutela dell'area della Città Alta**, data la sua particolare posizione, da cui si domina sia la costa di levante che quella di ponente rispetto a Capo S.Ampelio, fatto salvo quanto esposto di seguito.

Allo scopo di valutare compiutamente tale situazione è necessario considerare quanto segue:

- a) Le viste panoramiche con le quali è possibile una interferenza sono quelle fruibili da Bordighera Alta e dai suoi intorni, ovvero quelle che la includono;

- b) Gli impatti paesaggistici connessi all'ampliamento del porto **non possono essere intesi come una mera questione di visibilità di alcune sue parti** (che, evidentemente, non è possibile evitare, soprattutto per le opere a mare), ma piuttosto come elemento di alterazione **dell'attuale contesto paesaggistico**, comprensivo quindi del porto vecchio e del rilevato della ex-discarda. Sono escluse, pertanto, valutazioni eventualmente connesse allo stato dei luoghi antecedenti alla realizzazione di tali due opere, atteso che queste costituiscono ormai da molti decenni un elemento integrante del paesaggio costiero nell'area di interesse, e quindi anche di tutte le viste che riguardano quel tratto di costa;
- c) Come anche espressamente indicato nello stesso DM del 1985, e più sopra richiamato, **il vincolo va inteso come misura cautelativa e volutamente "grossolana"**, in quanto volta ad evitare abusi irreversibili nelle more (all'epoca) della approvazione del PTCP e della conseguente zonizzazione di dettaglio delle aree interessate e della definizione delle relative opere ammesse;
- d) E' comunque necessario tenere presente che il vincolo **risale a circa 35 anni fa** e che inoltre esso reitera in parte **un precedente vincolo del 1964** (cioè, di circa 55 anni fa). Rispetto alla situazione dell'epoca è evidente che sono intervenuti elementi di modifica più o meno radicale dei contesti interessati dal vincolo, e ciò in termini di edificato, viabilità, vegetazione, aree di fruizione turistica, ecc., **il che comporta l'esigenza di verificare la situazione attuale** delle viste panoramiche, della fruibilità da parte del pubblico e di tutti gli altri parametri che concorrono a rendere concretamente godibili le viste panoramiche e a valutarne l'attuale consistenza.

4.1. Procedimento di analisi

Tenuto conto di quanto sopra si è proceduto secondo i tre step che seguono:

- 1) Step 1: Con una analisi geometrica preliminare basata sui dati morfologici e cartografici della Regione sono state isolate le aree per le quali la presenza dell'ampliamento del porto possa determinare interferenze visive con la Città Alta ed i suoi dintorni. Si tratta, evidentemente, di: a) **tali stessi dintorni** (dato che oggetto della tutela, tenuto conto della tipologia del progetto, sono anche e soprattutto le

viste panoramiche che si godono da tali intorni verso mare); b) le altre aree dalle quali si può godere di una vista contemporanea sia della Città Alta che dell'area portuale (e che quindi **sono essenzialmente quelle ubicate a levante**, sia lungo la costa che sui rilievi nell'entroterra);

- 2) Step 2: Nell'ambito delle aree di cui sopra **sono stati identificati gli elementi** – essenzialmente strade ed aree pubbliche (parchi, belvedere, ecc.) - **teoricamente accessibili al pubblico** e tali da consentire le suddette viste panoramiche, **scartando le altre**, in quanto non significative ai sensi del già citato art.136, comma 1, lett.d). Nell'ambito di questa ricognizione sono stati ulteriormente isolati i punti che si sono rivelati **realmente fruibili e al tempo stesso caratterizzati da visuali tuttora panoramiche e non impedita da elementi antropici e/o naturali** (come riscontrato in moltissimi casi di punti di osservazione candidati a costituire altrettanti punti sensibili). Questi punti, **indicati come PdO (Punti di Osservazione)**, sono stati documentati fotograficamente;
- 3) Step 3: In questa terza ed ultima fase **i PdO sono stati analizzati dal punto di vista della loro effettiva rilevanza**, allo scopo di valutare nel complesso l'impatto paesaggistico legato alle nuove opere portuali.

Senza entrare nel merito di dettaglio dei procedimenti seguiti per ciascuno di tali passaggi, si riportano nel seguito i relativi esiti.

Nella parte conclusiva, infine, con riferimento alle singole osservazioni della Soprintendenza, **si propongono le relative risposte**, che, anche per questo motivo, costituiscono la sintesi conclusiva del lavoro svolto e fin qui descritto.

4.1.1. Step 1: Individuazione delle aree di interesse

Per sviluppare questa analisi è stata indagata un'area di estensione pari a circa 1,5 x 1 km che si sviluppa idealmente verso l'entroterra, parallelamente alla linea di costa (il lato lungo è appunto quello parallelo alla linea di costa e si estende all'incirca da Capo S.Ampeglia a Punta Migliarese). In tal modo vengono incluse le aree di potenziale interesse panoramico che ricadono nella parte centrale del vincolo e che **costituiscono la quasi totalità di quelle significative**, atteso che, date le distanze e la morfologia, **le**

eventuali interferenze di quelle a levante non risultano significative, tenuto anche conto di quanto indicato più avanti al riguardo).

Una volta individuata la suddetta area di studio sono state anzitutto escluse, al suo interno, **tutte le aree non in visibilità diretta con il porto**, tra le quali:

- Tutte le aree schermate dal rilievo su cui sorge la Città Alta, e quindi la parte bassa della città (peraltro, proprio per tale motivo, già in sé esterna all'area del vincolo), oltre che gran parte delle aree ad ovest e nord ovest del rilievo stesso;
- I versanti dei rilievi incisi dal Rio Sasso e dal Rio Lunassa che si affacciano verso nord e nord est.

E' opportuno considerare che, nonostante le suddette esclusioni, le zone di potenziale visibilità restano comunque numerose, a causa della morfologia della zona, che presenta alcuni versanti rivolti anche in direzione dell'area portuale. Ciò, del resto, coerentemente con il fatto che, come già osservato, **non è ragionevole ipotizzare un mascheramento integrale delle nuove opere portuali** (come peraltro avviene in **pressochè tutti i casi**, anche in presenza di morfologie meno pronunciate).

Detto questo, è d'altro canto opportuno ribadire che le viste di interesse possono sostanzialmente dividersi in due parti:

- a) Quelle da levante (rilievi, strade ed edifici in quota, via Aurelia)
- b) Quelle dalla Città Alta e zone limitrofe.

Per quanto riguarda le prime si può considerare che quasi tutte queste viste si aprono su un tratto di costa **fortemente caratterizzato dalla presenza del rilevato dell'ex-campo da calcio** (ex-discarda), il quale occupa gran parte del campo visivo nella parte vicina alla costa stessa, proiettando la sua sagoma in direzione del porto vecchio, con il quale, per motivi prospettici, tende a saldarsi visivamente. Tale configurazione apparentemente quasi continua in termini percettivi non viene certamente alterata dall'ampliamento del porto, che anzi, **nell'aggiornamento progettuale, la implementa in modo più efficace ed armonioso**, grazie alla forma della diga di sopraflutto e al raccordo con la spiaggia dell'Arziglia a valle del previsto ripascimento.

Né, d'altro canto, la mera attuazione delle previsioni di Piano relativamente alla rimozione del rilevato potrebbe garantire una migliore situazione, almeno per quanto riguarda le viste da levante, che in tal caso **sarebbero fortemente impattate dalla brusca interruzione della diga di sopraflutto del Porto Vecchio, senza alcun "raccordo" con la linea di costa**, dato che il sottoflutto è di fatto un pontile ortogonale alla linea stessa.

Tutto questo indica quindi che, anche a prescindere dagli step successivi, **le viste da levante non subiranno impatti aggiuntivi sostanziali dalla realizzazione dell'ampliamento del porto e che anzi ciò determinerà una migliore e più armoniosa integrazione delle opere portuali con la corrispondente area costiera** (stante, peraltro, la notevole presenza di elementi antropici e vegetazionali che nella realtà impediscono la vista da gran parte di tali aree, non si è ritenuto di proporre fotoinserimenti e si rimanda agli step successivi. Tuttavia, dall'esame dell'immagine virtuale che segue è possibile ben comprendere le considerazioni sopra descritte e verificare che la percezione da levante delle aree a mare prossime al porto esistente è sostanzialmente quella di un più grande bacino portuale delimitato dal porto stesso e dal rilevato. Analogamente per la foto successiva, ripresa dall'autostrada A10).





Per quanto riguarda invece le viste dalla Città Alta e dai suoi dintorni, la situazione è diversa da quella appena descritta per le aree a levante, in quanto tali viste sono per lo più quelle associate ai rilievi che affacciano direttamente sull'area portuale e quindi **non sono influenzate in modo significativo da effetti di tipo prospettico**. Per tali viste è quindi necessario un maggiore livello di approfondimento.

4.1.2. Step 2: Individuazione dei punti di osservazioni effettivi (PdO)

Si è visto sopra che lo Step 1 consente di effettuare una prima importante distinzione tra le viste da levante e quelle dagli dintorni della Città Alta, nonché di trarre una prima importante conclusione, e cioè che da levante la percezione dell'area portuale e della ex-discarda è assimilabile per certi versi a quella del nuovo porto, sebbene meno armonica ed integrata nel contesto.

Con lo Step 2 è stato possibile individuare, in tali ambiti, gli elementi (strade ed aree pubbliche) teoricamente panoramici, allo scopo di isolare poi quelli realmente tali, nonché **la loro effettiva fruibilità**. Ciò, anche attraverso sopralluoghi mirati.

Per quanto riguarda le aree a levante tale analisi evidenzia come i punti di potenziale osservazione siano distribuiti sui rilievi presenti nella zona e lungo le relative strade.

Queste ultime, tuttavia, **corrispondono per lo più a strade dissestate e molto strette** (e spesso ripide) che servono alcuni edifici locali e che quindi **sono già in sé di scarsa fruizione/fruibilità**. In aggiunta, lungo tali strade è presente una vegetazione e un edificato sparso **che in molti casi impediscono le viste teoricamente possibili, rendendole non idonee alla classificazione come PdO**. Da tutto ciò consegue che le aree a levante **non sono state ulteriormente investigate**.

Anche per quanto riguarda le aree prossime alla Città Alta sono stati effettuati sopralluoghi ed approfondimenti, dai quali sono emersi però risultati leggermente diversi, e **ciò perché alcuni siti si sono effettivamente rivelati idonei, seppure in numero ridotto e con alcune limitazioni in termini di panoramicità e fruibilità**. Di seguito si riporta direttamente l'esito dei principali sopralluoghi nella zona della Città Alta, con annessa documentazione fotografica di sintesi.



Figura 4-1 – Ubicazione punti di vista oggetto di sopralluogo (v. foto seguenti)













9 (Via Aurelia da levante)

4.1.3. Step 3: Analisi e fotoinserimenti

Relativamente alle foto sopra riportate si rileva quanto segue:

- Anzitutto, i punti considerati sono stati scelti in quanto rappresentativi degli unici tratti stradali e/o parchi pubblici presenti lungo il rilievo su cui è ubicata la Città Alta caratterizzati da una potenziale intervisibilità con il nuovo porto. Infatti, come già visto, la parte ad ovest è completamente schermata dal rilievo stesso e quindi non affaccia sull'area portuale dell'ampliamento, mentre le altre aree ad est sono state scartate in quanto schermate da edifici e manufatti vari;
- Rispetto a quanto indicato in Figura 4-1 sono presenti due ulteriori foto: la prima riguarda il punto 6, ubicato sul tratto in salita presso il tornante di Via dei Colli, in corrispondenza del quale sono state acquisite due foto, una lungo la strada, l'altra subito all'inizio della stretta stradina che si dirama dalla stessa strada e sale verso nord.

La seconda foto aggiuntiva è invece la n.9, che è stata acquisita lungo la Via Aurelia, provenendo da Levante, dato che la Soprintendenza, nel suo parere, ha rilevato che *“L'intervento in oggetto si sviluppa inoltre parallelamente ed a breve distanza alla sede stradale della via Aurelia, dichiarata di notevole interesse pubblico in base al D.M. 31/01/1953 anche in quanto costituisce un belvedere accessibile al pubblico dal quale si godono visioni panoramiche di incomparabile bellezza”*. Per tale motivo si è scelto di visualizzare la situazione ai due estremi di levante (subito dopo Punta Migliarese) e ponente (subito dopo la zona del porto, presso Capo S.Ampelio, anch'esso citato dalla Soprintendenza, v.dopo).

- Ai fini della valutazione dei siti di cui sopra si è considerato che, per ottenere la classificazione di PdO devono ricorrere le seguenti condizioni:
 - Il PdO deve essere, anzitutto, raggiungibile attraverso strade aperte al pubblico, e la vista deve essere fruibile senza necessità di accedere ad aree private. In sostanza, ciò che la norma in particolare tutela è la fruizione di punti di vista di bellezze panoramiche senza restrizioni di accesso, e dunque un PdO che non risponda a questi requisiti non è da considerarsi “significativo”, quand'anche il paesaggio da esso osservabile risulti di particolare qualità (è doveroso comunque

precisare che, fermo restando il rispetto dei vincoli di tipo tecnico e ambientale, il progetto è stato sviluppato comunque con l'obiettivo di preservare al massimo livello possibile la fruizione del paesaggio da parte delle comunità locali, anche di quelle minori). Da notare anche che tra le restrizioni di accesso rientrano, a giudizio degli estensori del presente studio, anche gli eventuali elementi fisici, morfologici e infrastrutturali che ostacolano il raggiungimento del PdO, facendone, in concreto, un sito a bassa frequentazione e a fruibilità limitata;

- La distanza del PdO dagli elementi di progetto impattanti deve essere tale da consentirne una percezione significativa, soprattutto in relazione alla attuale fruizione visiva dei luoghi interessati. Questo "requisito", in pratica, limita lo studio ai soli punti di osservazione rispetto ai quali le nuove installazioni presentino una interferenza realmente apprezzabile, e non a tutti quelli che rispondono soltanto ad un mero criterio "geometrico" di visibilità;
- Nel caso di un PdO in movimento (tipicamente, un'auto), la visione deve essere consentita per un tempo ragionevole e l'oggetto dell'osservazione deve far parte del campo visivo "medio" del soggetto che osserva, ovvero devono esistere punti di sosta da cui osservare la scena (in altri termini, non si considera "significativa" una situazione in cui l'oggetto dell'osservazione risulti visibile per pochi attimi e/o in posizione a margine del campo visivo, come tipicamente accade lungo il percorso di strade su cui occasionalmente si aprono visuali sul sito interessato).
- Applicando i suddetti criteri ai siti documentati fotograficamente come visti sopra, si ottiene quanto segue:
 - Dal parco pubblico di corso Francesco Rossi (foto 1a e 1b) la zona portuale è ben visibile e tale vista soddisfa tutti i requisiti indicati sopra per i PdO. Si deve però considerare che in questo caso l'affaccio avviene dal lato del Porto Vecchio e che quindi, data la ridotta distanza, il campo visivo è già oggi in gran parte occupato da quest'ultimo. Ne segue che l'ampliamento del porto, pur ben visibile da questo PdO, non appare in grado di alterare la relativa percezione visiva, che permarrà di tipo prettamente portuale;

- I punti 2 (Via dei Colli – rampa iniziale dopo bivio con V.Filiberto) e 3 (Via Charles Garnier – subito sotto la villa) sono schermati da muri ed edifici, con una intervisibilità transitoria molto breve per il punto 2. Nessuno di questi è dunque un PdO;
- Il punto 4 (Via Charles Garnier – tratto iniziale) è un PdO, in quanto l'area dell'ampliamento è ben visibile e a breve distanza. Inoltre c'è un marciapiedi su cui è possibile per i pedoni fermarsi ed osservare l'area. D'altro canto, però, si tratta di un punto a quota molto bassa e quasi adiacente all'area portuale (v.Aurelia), di modo che il rilevato ferroviario si interpone ed impedisce la vista sui volumi del porto (salvo le coperture a verde e parcheggi) e le uniche parti ben visibili sono le dighe. Sicuramente per questo punto la visuale viene alterata, ma data la posizione, non si ritiene che si tratti in senso stretto di una visuale panoramica, e comunque nulla che riguardi il vincolo relativo alla Città Alta;
- I punti 5a e 5b (Via dei Colli – rettilineo prima del tornante in salita) sono panoramici ma di passaggio, e quindi, mancando anche un marciapiedi, si deve ritenere che la visuale sia fruibile solo da un'auto in transito, e quindi per brevissimo tempo (non si tratta di un PdO);
- Il punto 6 corrisponde al tornante di Via dei Colli, dove è forse possibile sostare per brevissimo tempo davanti alle abitazioni che circondano il tornante stesso. In tal caso si può anche accedere alla piccola strada sottostante, che si dirama da V.dei Colli verso nord, dalla quale la vista è sicuramente panoramica. Per questi motivi il punto si può classificare come PdO;
- I punti 7 ed 8 (Via degli Inglesi – vicino/sul tornante prima di Via Corombeire) sono panoramici ed inoltre è possibile sostare. Anche questi sono perciò PdO;
- Il punto 9 (v.Aurelia dopo Punta Migliarese, provenendo da levante) è caratterizzato dalla medesima percezione visiva degli altri punti a levante, in questo caso ancor più enfatizzato dalla quota allo stesso livello del porto: infatti, pur trattandosi di una distanza di poco più di 350 metri, la sagoma del porto Vecchio è a tal punto “schiacciata” da risultare quasi non percepibile. Si tratta

quindi di un PdO, ma privo di specifica valenza paesaggistica. E' anche da notare che, subito dopo questo PdO, la Via Aurelia rientra di poco verso l'interno, ma quanto basta per essere schermata dagli edifici sulla sinistra.

In conclusione, dall'analisi sopra descritta è emerso che, salvo eventuali errori, nell'intera area di interesse (Città Alta e zona limitrofe) è **possibile individuare soltanto 6 PdO**, due dei quali poco significativi ed un altro di accessibilità difficile, anche se possibile. **Per nessuno di questi PdO sembra possibile prevedere adeguate misure di mitigazione**, ma del resto il numero esiguo degli stessi e la loro non sempre elevata rilevanza hanno indotto a **ritenere poco significativi ulteriori approfondimenti, inclusi i fotoinserimenti**.

In pratica, cioè, si può ritenere che l'impatto paesaggistico in questione sia modesto e pressochè fisiologico per un'opera di questo genere.

A completamento dell'analisi si riportano alcuni fotoinserimenti (v. Figura 4-2) sviluppati su foto effettuate con un drone e quindi non significativi in termini di PdO reali, ma nondimeno **rappresentativi del consistente miglioramento determinato rispetto alla precedente versione progettuale** (anch'essa oggetto dei medesimi fotoinserimenti, a fini di confronto), e comunque **dell'impatto visivo sostanzialmente modesto**, nonostante la tipologia dell'opera.

Infine, nelle due figure che seguono si riporta un fotoinserimento relativo ad un potenziale PdO ubicato sulla Via Aurelia, al di sopra dell'ingresso del Porto Vecchio. Come si può ben vedere, **l'ampliamento è addirittura poco percepibile**, sia in conseguenza delle sezioni delle dighe più sottili (v.sopra), sia per la loro forma, sia perché anche in questo caso è presente, sia pure dal lato opposto, l'effetto di "schiacciamento" prospettico già descritto per le viste da levante, **che rende l'opera quasi invisibile**.



Vista dalla Via Aurelia (sopra: stato di fatto; sotto: stato di progetto)



Ripresa drone in asse alla radice della diga esistente
Progetto definitivo 2009



Ripresa drone in asse alla radice della diga esistente
Nuova proposta 2019



Vista aerea da nord-est
Progetto definitivo 2009



Vista aerea da nord-est
Nuova proposta 2019

Figura 4-2 – Estratti fotoinserimenti del nuovo layout (v. anche tavole 14 e 15 di progetto)

4.2. Riepilogo risposte alle osservazioni del MiBAC

A conclusione della presente Relazione Paesaggistica si riportano brevemente le risposte alle osservazioni inserite dal MiBAC nel suo parere negativo, posto che comunque tali risposte sono già presenti in maniera diffusa all'interno di questo documento e che quindi in questa sede vengono riepilogati in estrema sintesi per mera semplicità e completezza, e **non sostituiscono in alcun modo gli elementi riportati nelle parti precedenti del presente documento.**

1) l'intervento proposto si colloca in area tutelata paesaggisticamente in forza di molteplici decreti oltre che ope legis;

Il tema è stato trattato estesamente nella presente relazione, sia dal punto di vista meramente programmatico che dal punto di vista delle sue conseguenze ed implicazioni concrete (v.dopo). Ciò, **anche evidenziando come l'opera sia prevista, persino nella sua ubicazione di dettaglio, dall'intera pianificazione del territorio, inclusa quella paesistica**, e che tali previsioni sono state formalizzate in esito a lunghi ed approfonditi studi da parte degli Enti competenti, **assumendo tra i principali elementi di valutazione proprio gli aspetti paesaggistici**. L'opera, pertanto, **sin dalla sua nascita si configura come perfettamente coerente con tutte le linee di sviluppo, ma anche di tutela paesistico-ambientale, del territorio e della costa.**

E' stato inoltre evidenziato come lo stesso vincolo, risalente a 35/55 anni fa, è stato all'epoca formulato **quale misura cautelativa e priva di dettaglio territoriale**, in attesa della emanazione del PTCP (ormai avvenuta da quasi 30 anni) e delle sue specifiche misure e zonizzazioni.

2) l'intervento risulta fortemente percepibile da molti punti di vista, gran parte dei quali si trovano anch'essi in aree tutelate e la cui tutela deriva anche dalla panoramicità dei luoghi. Tali visuali sono poste sulla via Aurelia, sull'asse ferroviario, sul litorale, nelle zone collinari in particolare nell'area di Bordighera alta, ma anche a mare rivolte verso la costa;

In merito a questo punto è stata condotta **una analisi dettagliata delle intervisibilità dai diversi siti potenzialmente sensibili dal punto di vista paesaggistico**, e in particolare da quelli panoramici (o potenzialmente tali). Da tale analisi, descritta nella presente sezione (alla quale si rimanda) è emerso che sono identificabili, anche in relazione al tenore letterale del vincolo paesaggistico del 1985, soltanto 6 PdO (Punti di Osservazione) caratterizzati dalla intervisibilità con il nuovo porto e **da viste panoramiche suscettibili di essere alterate**. Di questi, inoltre, **alcuni si sono rilevati non significativi, di modo che, nel complesso, le interazioni visive sono piuttosto limitate**, fermo restando che si tratta ovviamente di una opera portuale, che dunque è per sua stessa natura visibile da diversi punti di vista.

3) fanno da contorno all'area interessata elementi di decreto interesse pubblico, quali il complesso del capo di Sant'Ampeglio e la villa Garnier con il suo parco, con i quali l'intervento genererebbe un'interferenza visiva che ne comprometterebbe la godibilità panoramica alterando un equilibrio consolidato tra elementi di valore naturalistico ed elementi antropici di valore storico e testimoniale talora di grande pregio architettonico;

Il tema è stato specificamente affrontato con riferimento ai vincoli (architettonici) gravanti sui suddetti beni e sulla relativa interferenza visiva, quest'ultima inserita nel quadro del vincolo paesaggistico gravante sull'intera area, alla cui trattazione si rimanda. Da tale analisi emerge quanto già riportato al punto che precede, fermo restando che, con specifico riferimento a Villa Garnier, l'intervisibilità con il porto non può essere eliminata, data la diretta adiacenza e la posizione sopraelevata dei punti panoramici della villa. Si ribadisce tuttavia che, grazie all'aggiornamento progettuale, **l'opera in sé, nonostante la sua tipologia, risulta oggi assai poco impattante, sia dimensionalmente che morfologicamente**, e che quindi anche questa ubicazione

non presenta profili di particolare criticità, tenuto anche conto della minimizzazione operata sui volumi delle opere a terra e della loro integrazione con il tessuto urbano retrostante, nonché del fatto che l'ampliamento del porto **avrà una funzione anche di riqualificazione** di un tratto di costa in stato non buono.

Per quanto riguarda invece il complesso di Capo S.Ampelio si può facilmente rilevare, anche dall'ultimo fotoinserimento presentato, **che l'incidenza visiva è pressochè nulla**.

4) la realizzazione delle opere a terra introdurrebbe elementi che, pur riprendendo stilisticamente, in alcune parti, le geometrie ricorrenti nell'immediato intorno, si configurerebbero come elementi estranei ed impattanti sulle visuali tutelate;

Come descritto anche nel documento di aggiornamento progettuale, i volumi a terra sono stati **drasticamente ridotti e perfettamente integrati con il contesto locale**, anche sulla base delle indicazioni degli Enti stessi.

5) come si evince dalla lettura degli elaborati progettuali la costruzione dei volumi destinati a contenere le diverse funzioni pubbliche e private e la realizzazione, sulla copertura, di aree destinate alla fruizione pubblica nonché destinate a parcheggio, costituirebbero elementi di impatto notevole a spese della qualità paesaggistica dell'area;

v.risposta precedente

6) l'azione di riduzione del terreno di riporto su cui è posto il campo sportivo, se di per sé potrebbe considerarsi paesaggisticamente positiva per il ripristino della configurazione costiera originaria, è di fatto vanificata dal riempimento di superficie marina, realizzato in adiacenza al campo sportivo stesso, per ricavare aree edificabili a vantaggio delle nuove strutture portuali;

Sono stati eliminati tutti i nuovi insediamenti, pur se permane l'utilizzo dell'area dell'ex-campo sportivo. Il tema è stato estesamente trattato nel documento ma qui si vuole

comunque sottolineare come non soltanto l'opera **ma anche la sua posizione, e persino la sostituzione dell'area del rilevato con le strutture portuali è espressamente prevista dalla pianificazione.**

7) per quanto riguarda le opere a mare, per le loro dimensioni, collocazioni e forme, introdurrebbero, nello specchio d'acqua marino, elementi di forte artificializzazione ad eccessiva percepibilità, anche per il fatto che si spingono molto più a largo di quelle attuali, collocandosi in posizione di alta valenza panoramica da molteplici visuali, in particolare da quelle tutelate dell'area collinare della città alta di Bordighera o della via Aurelia ma anche dai punti di vista situati sull'asse ferroviario e sul litorale posto a Nord Est rispetto all'intervento;

Le dighe foranee sono state completamente rimodellate, **eliminando di fatto l'ampliamento verso il largo e riducendo in modo significativo le sezioni della parte emersa**, con una rilevante differenza di ingombro e di larghezza delle parti emerse. Inoltre la tecnica costruttiva è tornata ad essere quella della scogliera tradizionale, il che comporta **una piena integrazione, anche visiva, con la diga esistente.**

Relativamente alla interferenza con le visuali panoramiche si è già detto, e si rimanda comunque alla trattazione esposta nel presente documento.

8) le nuove strutture e in particolare la nuova strada su pilastri parallela alla costa costituirebbero addirittura in alcuni tratti barriera alle visuali dall'Aurelia e dalla ferrovia verso la battigia e il mare.

Tutte le strutture a terra **sono state ribassate al di sotto del livello del rilevato ferroviario** e quindi **non sussiste più alcun problema da questo punto di vista**, anche perché, come si è visto dall'ultimo fotoinserto riportato in questa sezione, le visuali dall'Aurelia **risultano assai poco impattate.**

ALLEGATO

**Vincolo paesaggistico
(DM 24/4/1985)**

DECRETO MINISTERIALE 24 aprile 1985.

Integrazione delle dichiarazioni di notevole interesse pubblico riguardanti il comune di Bordighera di cui ai decreti ministeriali 22 febbraio 1964 e 1° dicembre 1975.

**IL MINISTRO
PER I BENI CULTURALI E AMBIENTALI**

Visti la legge 29 giugno 1939, n. 1497 ed il regolamento approvato con regio decreto 3 giugno 1940, n. 1357;

Visto il decreto del presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, art. 82;

Visto il decreto ministeriale 21 settembre 1984 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 265 del 26 settembre 1984).

Considerato che:

con il decreto ministeriale 22 febbraio 1964 (pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 8 del 12 gennaio 1966), la zona della « Città Alta » ed area circostante, nel comune di Bordighera (Imperia) è riconosciuta di notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed è, quindi, sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa, perché costituita da un'area collinare di grande importanza panoramica, per l'alberatura e il complesso tradizionale della « Città Alta » che offre numerosi punti di vista e belvedere accessibili al pubblico, dai quali si gode la visuale del litorale marino.

Tale zona è così delimitata:

sud: litorale marino, a partire dal vecchio vincolo di Capo Sant'Ampelio (decreto ministeriale 23 agosto 1952) a punta Migliarese;

est: dal punto di incontro del prolungamento in linea retta della strada Migliarese, con il litorale marino, stessa linea retta da questo punto alla strada Mi-

gliarese, strada Migliarese fino al bivio esistente a quota di circa m 140 s.l.m. con la strada della Madonna del Montenero;

nord: congiungente in linea retta il bivio sud-detto con la villa Selva Dolce, altra congiungente in linea retta di Villa Selva Dolce con il confine del comune di Vallecrosia a quota di m 180 s.l.m.;

ovest: confine con il comune di Vallecrosia, prolungamento in linea retta della via Rattaconigli, via Rattaconigli, tratto di via Pasteur, proseguimento su una linea 50 metri a sud della via Romana fino a congiungersi con il vincolo esistente di Capo Sant'Ampelio (decreto ministeriale 23 agosto 1952);

con il decreto ministeriale 1 dicembre 1975 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 173 del 3 luglio 1976) una zona del comune di Bordighera (Imperia) è riconosciuta di notevole interesse pubblico ai sensi della legge 24 giugno 1939, n. 1497, ed è, quindi, sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa, perché costituisce un quadro naturale e panoramico di rilevante bellezza per l'alberatura ivi esistente, ricco di punti di vista e balvedere accessibili al pubblico, dai quali si gode lo spettacolo di quelle bellezze e il panorama del litorale. Tale zona è così delimitata:

est: confine col comune di Ospedaletti;

sud: litorale marino;

ovest: zona precedentemente vincolata con decreto ministeriale 22 febbraio 1964 fino alla intersezione con l'isometrica 175; isometrica 175 fino al confine comunale con Vallebona;

nord: confine territorio comunale con Vallebona a partire dall'isometrica 175;

Considerato che la soprintendenza per i beni ambientali e architettonici della Liguria con nota n. 336 del 22 gennaio 1985 ha riferito che:

nelle visuali dal mare alla via Aurelia, da alcuni tratti dell'autostrada dei Fiori, dalle strade collinari e da altri punti di belvedere, dall'interno dell'abitato si godono inquadrature panoramiche di eccezionale bellezza che vanno protette per impedire che aree interne all'abitato e zone di cornice possano essere utilizzate in modo pregiudizievole alla bellezza panoramica;

l'introduzione di elementi anomali potrebbe alterare il caratteristico aspetto di valore estetico e tradizionale che i complessi edilizi esistenti formano;

Ritenuta l'opportunità, per il territorio così perimetrato:

sud: linea parallela alla via Romana a 50 metri dalla stessa verso sud, dall'incrocio con via Pasteur verso ponente fino al congiungimento col mappale 251 del foglio IX del catasto, proseguimento sul confine ovest del mappale 251, attraversamento della strada nazionale Aurelia all'altezza del mappale 367, confine ovest del mappale 376 e sul suo proseguimento attraversamento della via S. Ampelio, congiungente con lo spigolo nord-ovest del mappale 256, confine ovest del mappale 256 e proseguimento fino al mare;

est: mare Ligure dal confine sud sopradescripto fino al confine col comune di Ospedaletti, confina col comune di Ospedaletti fino all'intersezione col confine comunale di Vallebona;

nord: confine comunale con Vallebona fino all'intersezione con la isometrica 175;

ovest: isometrica 175 fino all'intersezione col rio Bertora, rio Bertora fino all'intersezione con la congiungente in linea retta del bivio tra la strada Migliarese e la strada del Montenero, e la villa Selva Dolce, proseguimento di tale linea retta fino alla intersezione con la via Pasteur, via Pasteur fino a 50 metri dopo l'incrocio con la via Romana,

di garantire migliori condizioni di tutela che valgano ad impedire modificazioni dell'aspetto esteriore del territorio della « Città Alta » di Bordighera (Imperia) che comporterebbero, nell'attuale situazione descritta dal precedente « Considerato », la irreparabile compromissione delle caratteristiche di pregio paesistico individuate dai sopracitati decreti di vincolo, mediante l'integrazione dei decreti medesimi quanto a definizione dei loro effetti prescrittivi e limitativi;

Ritenuta l'opportunità che all'integrazione nei sensi predetti dalle dichiarazioni di bellezza naturale interessanti il territorio della « Città Alta » di Bordighera (Imperia), possa più appropriatamente far seguito, a causa delle sue vaste dimensioni, l'emanazione di un'adeguata e definitiva disciplina di uso del territorio da dettarsi ai sensi dell'art. 5 della legge n. 1497/1939, mediante piano territoriale paesistico a cura della regione competente;

Ritenuta la necessità che le misure da adottare temporaneamente in via di integrazione dei vincoli siano idonee a garantire in via cautelare la conservazione dello stato dei luoghi onde evitare la vanificazione delle finalità e degli effetti dell'adottando piano territoriale paesistico;

Sentito il comitato di settore per i beni ambientali e architettonici e conformemente al parere dal medesimo espresso;

Considerate singolarmente e nel loro insieme le sopraesposte ragioni ed anche in base al disposto del punto 2) del proprio decreto ministeriale 21 settembre 1984;

Decreta:

1) I sopraindicati:

decreto ministeriale 22 febbraio 1964 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 8 del 12 gennaio 1966);

decreto ministeriale 1° dicembre 1975 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 173 del 3 luglio 1976), sono integrati, nella parte del dispositivo, con la seguente prescrizione:

« In tale territorio delimitato nel modo seguente:

sud: linea parallela alla via Romana a 50 metri dalla stessa verso sud, dall'incrocio con via Pasteur verso ponente fino al congiungimento col mappale 251 del foglio IX del catasto, proseguimento sul confine ovest del mappale 251, attraversamento della strada nazionale Aurelia all'altezza del mappale 367, confine ovest del mappale 376 e sul suo proseguimento attraversamento della via S. Ampelio, congiungente con lo spigolo nord-ovest del mappale 256, confine ovest del mappale 256 e proseguimento fino al mare;

est: litorale mare Ligure dal confine sud sopradescripto fino al confine col comune di Ospedaletti, confina col comune di Ospedaletti fino all'intersezione col confine comunale di Vallebona;

nord: confine comunale con Vallebona fino all'intersezione con l'isometrica 175;

ovest: isometrica 175 fino all'intersezione col rio Bertora, rio Bertora fino all'intersezione con la congiungente in linea retta del bivio, tra la strada Migliarese e la strada del Montenero, e la villa Selva Dolce, proseguimento di tale linea retta fino all'intersezione con la via Pasteur, via Pasteur fino a 50 metri dopo l'incrocio con la via Romana,

sono vietate, fino al 31 dicembre 1985, modificazioni dell'assetto del territorio, nonché opere edilizie e lavori, fatta eccezione per i lavori di restauro, risanamento conservativo, nonché per quelli che non modificano l'aspetto esteriore dei luoghi ».

Per le opere pubbliche restano ferme, anche per il demanio marittimo, le disposizioni di cui alle circolari della Presidenza del Consiglio dei Ministri n. 1.1.2/3763/6 del 20 aprile 1982 e n. 3763/6 del 24 giugno 1982.

2) La soprintendenza per i beni ambientali e architettonici della Liguria provvederà a che copia della *Gazzetta Ufficiale* contenente il presente decreto venga affissa, ai sensi e per gli effetti dell'art. 4 della legge 29 giugno 1939, n. 1497 e dell'art. 12 del regolamento 3 giugno 1940, n. 1357, all'albo del comune di Bordighera (Imperia) e che altra copia della *Gazzetta Ufficiale* stessa, con relativa planimetria da allegare, venga depositata presso il competente ufficio del comune.

Roma, addì 24 aprile 1985

p. Il Ministro: GALASSO

(2485)



Bordighera

Capo S. Ampeglio

P