



# *Il Ministro dell'Ambiente*

## DI CONCERTO CON IL MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**considerato che:**

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

porto Maurizio:

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

darsena S.Lazzaro:

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

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

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

R MW



# Il Ministro dell'Ambiente

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

**valutato che:**

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

inserimento paesaggistico:

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

aree di parcheggio e viabilità:

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

analisi dei sedimenti marini e dragaggi:

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

smaltimento delle acque nere e acque di sentina:

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

*Handwritten signatures and initials:*

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

siti di cantiere:

- per l'esecuzione delle opere di prima fase è prevista una area di cantiere di circa 35.000 m<sup>2</sup> situata nella zona ex darsena cantieri. Durante i lavori di prima fase (sopraflutto di Porto Maurizio e sottoflutto di San Lazzaro) verrà utilizzata la cava di Pietrabruna con direttrice di traffico Aurelia Ovest-Porto Maurizio;

- per l'esecuzione dei lavori di seconda fase, sostanzialmente concentrati ad Oneglia, verrà utilizzata un'area di cantiere di circa 12.000 m<sup>2</sup> posta all'interno dell'area ex Olea ad Oneglia. Durante i lavori di seconda fase (sopraflutto del porto di Oneglia e sottoflutto della nuova darsena olearia di Oneglia) verrà utilizzata una cava situata sulla S.S. 28, con direttrice di traffico S.S. 28 Oneglia;

- durante la fase di cantiere non sono previsti disturbi rilevanti in quanto le aree di cantiere sono situate ad una significativa distanza dalle aree residenziali. L'accesso dei mezzi di lavoro avverrà a partire dal casello autostradale di Imperia Est e utilizzerà la viabilità ai margini dell'Impero e il Lungomare Vespucci con un percorso contenuto all'interno dell'ambiente urbano;

bilancio dei materiali (dragaggi e materiali di cava):

- lo schema progettuale previsto in sede di revisione di P.R.G. permette un significativo bilanciamento tra dragaggi e riutilizzo di materiale prelevato;

- in seguito al trasferimento delle imbarcazioni di maggiori dimensioni nel bacino di Porto Maurizio, è prevista una riduzione dei dragaggi nella zona di S. Lazzaro (il fondale passa da -4.50 m sotto il l.m.m. a -3.50 m). E' pertanto possibile un buon bilanciamento tra le quantità dragate e quelle provenienti da scavi di splateamento della darsena S. Lazzaro (circa 60.000 m<sup>3</sup>) e i volumi necessari alla realizzazione dei nuovi terrapieni (circa 55.000 m<sup>3</sup>);

- nella zona di Oneglia i lavori di dragaggio previsti comportano la movimentazione di 200.000 m<sup>3</sup> di materiale sabbioso. Di questi, circa 180.000 m<sup>3</sup> possono essere riutilizzati per la riconformazione del litorale in aggiunta a 30.000 ton di massi naturali per la scogliera di contenimento e protezione a mare (ricavabili dalle esistenti scogliere). Gli eventuali esuberi, ridotti a poche decine di migliaia di metri cubi, possono essere utilizzati per lavori di ripascimento sulle spiagge del ponente ligure;

**valutato altresì che:**

- la documentazione integrativa, presentata dal proponente in sede di revisione di P.R.P., fornisce nel complesso risposte esaurienti alle richieste di approfondimento della Commissione V.I.A. ed elencate nel Decreto Ministeriale di compatibilità ambientale n. 4069 del 22 ottobre 1999;

- la nuova configurazione del complesso portuale di Imperia modifica gli aspetti progettuali considerati insoddisfacenti e perviene ad una effettiva riqualificazione ambientale dell'area portuale e ad un apprezzabile inserimento paesaggistico delle opere, ferma restando la necessità di adottare, durante l'esecuzione dei lavori, tutte le misure di mitigazione atte a minimizzare le interferenze con l'ambiente marino;

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

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

VWV

LSA



# Il Ministro dell'Ambiente

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

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

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

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

Handwritten initials and signatures at the bottom left of the page.

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

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

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

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

#### **E S P R I M E**

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

- a) i lavori di realizzazione della spiaggia artificiale e gli interventi di riqualificazione ambientale della fascia litoranea retrostante, nonché l'effettuazione dei dragaggi nell'area portuale di Oneglia, devono essere eseguiti contestualmente alla realizzazione della Darsena S.Lazzaro;
- b) in considerazione della vocazione mista, naturalistica e di uso pubblico, della fascia litoranea compresa tra la darsena S. Lazzaro e il Torrente Impero, il progetto definitivo di sistemazione a verde deve prevedere l'utilizzo di specie tipiche dell'ambiente naturale e antropico tradizionale. Per quanto riguarda le specie arbustive, devono essere preferite quelle tipiche della macchia mediterranea, escludendo l'utilizzo di normali specie esotiche e da giardinaggio. Per quanto riguarda le specie arboree, va opportunamente dosato il rapporto tra il leccio (specie tipica del paesaggio naturale mediterraneo) e i pini (specie introdotte con connotazione paesaggistica di uso tradizionale). Per i consolidamenti spondali e costieri si raccomanda l'utilizzo di specie salsoresistenti e con funzione biotecnica, adatte alle condizioni limitanti dell'ambiente costiero (*Tamarix gallica*, *Eleagnos angustifolia*, *Nerium oleander*, *Hippophae rhamnoides*);
- c) i progetti definitivi relativi alla realizzazione della spiaggia e alla sistemazione a verde della fascia litoranea retrostante devono essere sottoposti alla Regione Liguria per la verifica di congruità. In particolare, la progettazione definitiva della spiaggia deve essere mirata a minimizzare le opere fisse di contenimento al piede;
- d) nella movimentazione di materiali dovuta alla ristrutturazione degli spazi portuali e nella realizzazione della spiaggia ad ovest del torrente Impero, si dovrà porre la massima attenzione onde evitare fenomeni di infangamento e torbidità persistente a carico dei fondali antistanti. I lavori di dragaggio dovranno pertanto essere effettuati con draghe aspiranti in ambienti confinati



# Il Ministro dell'Ambiente

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

- e) per la realizzazione della spiaggia artificiale dovrà essere utilizzato materiale selezionato in base ad analisi granulometriche ed, eventualmente, fisico-chimiche, in modo da ridurre quanto possibile le percentuali di limo e argilla al fine di evitare interferenze con l'ambiente marino. Il materiale residuo, di qualità non idonee, deve essere opportunamente trattato e smaltito;
- f) dovranno essere ridefiniti dalla Capitaneria di Porto i siti destinati alla fonda in modo tale da non interessare i tratti di fondale particolarmente vulnerabili sotto il profilo naturalistico, tutelando in particolare le praterie di Posidonia, posto che gli ancoraggi abituali rappresentano uno dei fattori di maggior danno nei confronti delle praterie stesse;
- g) al fine evitare ulteriori danni alla prateria di Posidonia, dovranno essere adottate tutte le cautele necessarie per limitare le possibilità di espansione della Caulerpa taxifolia nella fascia compresa tra i 6 e i 20 m di profondità, dove è presente anche nelle discontinuità della prateria di Posidonia. In particolare, il materiale dragato proveniente da fondali colonizzati dalla Caulerpa deve essere opportunamente trattato prima di essere riutilizzato per il ripascimento degli arenili;
- h) dovrà essere elaborato un programma di monitoraggio e manutenzione dell'area fociva del torrente Impero, finalizzato ad evitare accumuli di materiale solido. Il monitoraggio dovrà essere comunque effettuato dopo eventi significativi di piena;
- i) nelle aree utilizzate per le riparazioni navali dovrà essere prevista una opportuna vasca di decantazione per la raccolta delle prime piogge;
- l) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dal Ministero per i beni e le attività culturali e dalla Regione Liguria riportate integralmente nelle premesse;

## DISPONE

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

Roma li 31 GEN. 2001

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI