

MODULARIO
Ambiente, 6

DEC/VIA/4069.



Ministero dell' Ambiente

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

Handwritten initials and signatures at the bottom left.

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

osservato che:

per quanto riguarda i profili programmatici:

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

per quanto riguarda i profili progettuali:

- la variante di P.R.G. prevede che l'evoluzione del porto avvenga in due fasi. Nella prima fase è prevista la creazione di una darsena diportistica in località San Lazzaro e la realizzazione di una nuova darsena a servizio della cantieristica in destra idrografica del torrente Impero. Nella seconda fase è prevista la realizzazione di un nuovo accosto commerciale per traffico oleario nel Porto di Oneglia (per il trasferimento del traffico oleario dalla Calata Anselmi di Porto Maurizio al Porto di Oneglia) e la trasformazione di Porto Maurizio da porto commerciale ad approdo turistico;
- nella darsena di San Lazzaro gli interventi da realizzare comprendono un nuovo molo sottoflutto di 250 m, uno sporgente di 30 m e due dighe interne. La darsena risultante ha una ampiezza di circa 122.000 m² ed è caratterizzata da una tessitura a pettine di pontili galleggianti che consentono la creazione di 650 posti barca per imbarcazioni di lunghezza compresa tra 12 e 16 m. Contestualmente è prevista la realizzazione di opere civili per 1620 posti auto, magazzini, servizi, spazi commerciali, club house e Capitaneria di Porto;



Ministero dell' Ambiente

- per la Darsena Cantieri gli interventi comprendono: molo di sopraflutto di 350 m in prolungamento dell'attuale scogliera di protezione, molo di sopraflutto a chiusura della darsena di 150 m. La darsena impegna complessivamente 55.000 m² di cui 18.000 m² di sedimi e 36.000 m² di spazi acquei. E' prevista la realizzazione di opere civili adibite a attrezzature tecniche e cantieristica a supporto del polo nautico per 4.850 m² (officine, cantieri, artigianato di servizio);
- per il Porto di Oneglia le opere previste comprendono: prolungamento di 165 m del molo di sottoflutto con testata posta su fondali di -9 m dal l.m.m.; nuovo molo di sottoflutto in prosecuzione dell'arginatura di sinistra del torrente Impero per uno sviluppo complessivo di 215 m; banchinamento a giorno a ridosso del nuovo molo di sottoflutto per una lunghezza di 143 m e una larghezza di 25 m. Ad Oneglia sono previste le seguenti opere civili per lo sviluppo dei traffici commerciali: spazi destinati all'autorità marittima (325 m² per Capitaneria di Porto e 450 m² per dogana); attrezzature per traffici marittimi (4000 m² per silos oleari e 5800 m² per attrezzature e depositi); attività produttive (3900 m²); stoccaggio, movimentazione merci; mercato del pesce e servizi pesca in corrispondenza del terrapieno a levante del bacino portuale di Oneglia;
- per il Porto Maurizio le opere previste comprendono: prolungamento di circa 160 m in direzione Nord-Nord Est del pennello esistente all'interno del molo lungo per ottenere la riconformazione dell'imboccatura necessaria a proteggere il bacino di Porto Maurizio anche dalle mareggiate provenienti da Scirocco; banchinamento del molo sopraflutto del porto per 230 m; pontili all'interno del bacino di Porto Maurizio per ulteriori 350 posti barca su 95.000 m² di specchio acqueo protetto (per imbarcazioni da 10 a 35 m);
- l'insieme delle opere di difesa previste sarà realizzato mediante tipologia a gettata con mantellata di protezione in massi naturali. Per la darsena San Lazzaro e Porto Maurizio è previsto un bilanciamento tra quantità provenienti da operazioni di dragaggio (57.000 m³) e quelle necessarie per i riempimenti. Per la darsena cantieri e per l'ampliamento del bacino di Oneglia sono previsti dragaggi rispettivamente pari a 16.000 m³ e a 250.000 m³. Per le eccedenze è previsto l'utilizzo di siti di discarica a mare già individuati e approvati dal Ministero dell'Ambiente per lo smaltimento a mare degli interi provenienti dalle operazioni di periodico dragaggi già attualmente effettuato nella zona di accesso del bacino di Oneglia;

per quanto riguarda i profili ambientali:

geomorfologia costiera:

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

qualità delle acque marine e biocenosi:

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

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

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

paesaggio e assetto territoriale:

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

aria, rumore, traffico:

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



Ministero dell'Ambiente

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

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

valutato che:

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

HW
GS
AR

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



Ministero dell' Ambiente

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

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

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

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

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

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

HW
SAR

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

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

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

ESPRIME

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

DISPONE

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

Roma li 22 OTT. 1999



La presente copia fotostatica Com-
posta di N. 4 fogli è conforme
al suo originale.
Roma, li 22-10-99

IL DIRETTORE GENERALE

Mano R. U. H. S.