

# COMUNE DI VENTIMIGLIA

## PROVINCIA DI IMPERIA



Soggetto proponente:

**CALA DEL FORTE S.R.L.**

Via Gianni Cozzi, 1 - 18010 - S. STEFANO AL MARE (IM)

**PROGETTO DEFINITIVO CON ANNESSO S.U.A.  
PER LA REALIZZAZIONE DI UN APPRODO TURISTICO  
PER LA NAUTICA DA DIPORTO (D.P.R. 509/97)**

OTTEMPERANZA ALLA DGR 225 DEL 06/03/2009

Tavola:

**Relazione illustrativa delle modifiche apportate  
al progetto in ottemperanza alla DGR 225**

Progetto opere marittime:

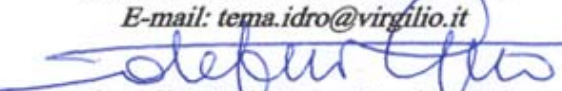


Coll.: Ing. L. Tarantino  
Geom.F. Vedovato

Progetto opere architettoniche:

  
Coll.: Arch. C. Letizia

Ing. Stefano Puppo  
Studio associato Tema.Idro  
Via Roma, 119 - 18038 Sanremo  
Tel: 0184 507412 - fax 0184 591233  
E-mail: tema.idro@virgilio.it

  
Studio Alborno Architetti  
P.za Eroi della Libertà, 26 - 18012 Bordighera  
Tel: 0184 266364 - fax 0184 268843  
E-mail: studioalborno@tiscali.it

Data:

LUGLIO 2009

# Relazione illustrativa inerente le modifiche apportate rispetto al progetto sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale.

---

## PREMESSA

---

La presente relazione è volta ad illustrare le modifiche apportate al progetto che sarà discusso in sede di Conferenza dei Servizi rispetto al progetto sottoposto alla V.I.A. del 17 febbraio 2009.

L'eventualità di tali modifiche è emersa nel corso dei numerosi incontri intercorsi con i tecnici del Comune di Ventimiglia, durante i quali il progetto per l'approdo turistico è stato analizzato in tutte le sue parti. In quella sede le tavole e le relazioni sono state adeguate, per quanto possibile, ai desiderata dell'Amministrazione Comunale.

Nelle note che seguono sono sinteticamente descritte le differenze tra il progetto sottoposto a V.I.A. e l'attuale evidenziandone le motivazioni.

---

## VIABILITA' MARINA SAN GIUSEPPE

---

La principale modifica che interessa la viabilità della Marina San Giuseppe consiste nell'eliminazione del progetto inerente la rotonda di piazza Costituente.

Tale rotatoria era stata richiesta dall'Amministrazione Comunale in occasione della consegna del progetto definitivo del 2005 per sveltire il traffico da e per la Marina San Giuseppe e la Francia, per eliminare situazioni a rischio quali la sovrapposizione dei flussi di traffico e per ridurre le zone di disordine causate da parcheggi selvaggi all'interno dell'incrocio. Era stata inoltre colta l'occasione della ristrutturazione della piazza per potenziare le aree di sosta bus e creare aree di sosta per i taxi.

Tra le critiche del progetto c'era la perdita di alcuni posti auto in quanto la rotonda, regolamentare per dimensioni e per raggi di curvatura, occupava parte dei parcheggi posti nella piazza ed a monte.

A distanza di quattro anni, in occasione della consegna del progetto aggiornato secondo le prescrizioni della Valutazione di Impatto Ambientale, il Comune di Ventimiglia ha rivisto il parere precedentemente espresso chiedendo l'eliminazione della rotonda di piazza Costituente e l'ottimizzazione dei posti auto e moto previsti nella zona.

Il progetto è stato quindi modificato rimuovendo la rotonda, adibendo a senso unico via Marconi e prendendo atto delle innovazioni che nel frattempo hanno interessato la zona, quali la creazione di aree di sosta lungo il torrente Roja, e l'eliminazione del distributore Esso in prossimità accesso Nord della galleria degli Scoglietti.

Anche la circolazione pedonale della galleria degli Scoglietti è stata affinata in quanto al fine di ottimizzare il flusso dei pedoni, il marciapiedi è stato posto a Levante in modo da collegarsi con il percorso pedonale esistente sul lato piazza raccordandolo con l'attraversamento pedonale posto su via Marconi.

Sono poi state concordate con il comune azioni di limitazione della sosta abusiva in via Trossarelli, che è stata censita nella tavola L11, al fine di migliorare la scorrevolezza del traffico e agevolare il transito.

---

## COLLEGAMENTO CON IL CENTRO STORICO

---

In merito al collegamento pedonale meccanizzato tra la Marina San Giuseppe e Ventimiglia Alta, il progetto sottoposto a V.I.A. proponeva un ascensore inclinato di uso pubblico che collegava la quota banchina fino al progettato parcheggio posto sotto via Verdi (quota +47.20 circa) da qui un percorso pedonale accompagnava il pedone fino a livello di porta Nizza, mediante una mulattiera associata ad un montapersona.

Durante l'esame del progetto l'Amministrazione Comunale ha chiesto che in luogo del montapersona fosse installato un ascensore vetrato che consentisse il collegamento totalmente meccanizzato dei dislivelli.

Il percorso si sviluppa in due tratti in quanto un unico ascensore inclinato sarebbe stato tecnicamente complesso date le differenze di inclinazione presenti, mentre la soluzione alternativa, con ascensore verticale, posto a monte della via Verdi sarebbe invece stata eccessivamente impattante dato il dislivello di circa 13 metri sarebbe stato totalmente fuori terra.

La presenza della strada in progetto, giustificata dall'accesso carrabile al parcheggio sotto strada, costituisce invece l'occasione per posizionare l'ascensore a monte della strada dimezzando la parte fuori terra dell'elevatore e sfruttando la pendenza naturale per adagiarvi la mulattiera con il duplice beneficio di ridurre notevolmente l'impatto visivo e ambientale del nuovo ascensore e di minimizzare le opere di scavo.

Tavola di dettaglio con accesso da Nord.

---

## ADEGUAMENTI NEL PORTO

---

Il layout del porto è stato modificato trasladando la testata del sottoflutto di 30 metri verso levante, con conseguente ridisegno del sottoflutto medesimo e riconfigurazione generale dell'assetto di tutti i pontili. In particolare anche lo sporgente centrale è stato accorciato di 30 metri e tutti i pontili sono stati riposizionati per adattarsi alla nuova configurazione. Il confronto tra la configurazione pre e post VIA è visibile nella tavola M09. Le modifiche apportate al molo di sottoflutto hanno poi generato alcuni altri adattamenti alla diga foranea principale, come l'accorciamento di circa 8 metri della stessa in corrispondenza dell'imboccatura e il riposizionamento del pennello alla radice che, è stato spostato per migliorare il ricoprimento e la protezione nei confronti della spiaggia della Margunaira. La riduzione dei banchinamenti a terra, unita alla scomparsa di circa 30 metri di sporgente centrale e all'inclusione della superficie dell'imboccatura nel calcolo, ha consentito di mantenere la superficie di specchi acqueo effettivo nell'ultima soluzione pari a 69'900 m<sup>2</sup>.

La diga di sottoflutto è stata poi oggetto di una profonda rivisitazione della tipologia strutturale adottata che, al fine di limitare in maniera drastica l'intorbidamento delle acque in prossimità delle grotte in fase di cantiere, è stata cambiata in favore di quella nuova a cassoni come illustrato nella relazione A a pagg. 12, 23, 49 , nella relazioneB a pag. 5 e nella tavola M13.1

Sono stati dettagliati gli accorgimenti tecnici volti alla tutela delle acque interne al porto, con particolare riferimento al sistema di raccolta degli olii esausti, delle acque di sentina e alle attività di rifornimento degli idrocarburi in relazione A a pag 14 e in relazione B alle pagg. 74 e 88.

Su richiesta del Comune di Ventimiglia sono state apportate lievi modifiche ai locali commerciali posti a livello banchina. Il progetto ha infatti recepito il desiderio di individuare uno spazio di sosta taxi all'interno del nuovo approdo turistico. Tale area è stata posizionata, in banchina, in prossimità dell'asse della galleria-molo principale, in posizione baricentrica nel porto, agevolmente accessibile tramite la mattonata anche da via Marconi.

Altri adeguamenti di scarsa rilevanza hanno interessato il potenziamento dei servizi portuali con spogliatoi e docce, che sono stati raddoppiati e posizionati in prossimità dell'accesso carrabile a Ponente e del collegamento tra la spiaggia ed il porto a Levante. Tali locali, di grande importanza per i navigatori, sono stati dotati anche di servizi igienici, indispensabili per la vita del porto.

L'andamento della murata è stato rettificato in quanto alcune modifiche alla parte a mare del porto rischiavano di restringere eccessivamente la viabilità di servizio per la diga lato Est. La murata è stata quindi arretrata con conseguente ridisegno dei retrostanti locali commerciali. Tale innovazione non ha sostanzialmente modificato le superfici adibite a commercio, i cui depositi sono anzi diminuiti. Inoltre, come si evince chiaramente dal riepilogo superfici e volumi allegato, la complessiva volumetria di progetto è calata di circa 500 mc per effetto principalmente della riduzione di depositi relativi all'area commerciale.

Infine le maggiorazioni nel calcolo della Superficie di Vendita evidenziate nella tavola L14 riguardano semplicemente l'inserimento nel conteggio nella SV dell'area occupata dai dehor, che nella precedente versione non erano stati computati.

---

## ADEGUAMENTI GEOLOGICI-GEOTECNICI E AMBIENTALI

---

A seguito delle prescrizioni formulate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale il progetto è stato perfezionato in diversi particolari e più precisamente:

1. Il quantitativo destinato al ripascimento delle spiagge del Roja è stato incrementato a 40'000 m<sup>3</sup>. La tempistica dello sversamento di tale materiale è stata riportata nel cronoprogramma allegato al Piano economico finanziario al fine di garantire il coordinamento con i lavori di avanzamento della diga di sopraflutto. Sono poi stati valutati e aggiornati i costi di tale intervento nella stima dei lavori, dove è prevista una voce specifica (che prudenzialmente tiene conto di 43'000 m<sup>3</sup>). Tutti gli adeguamenti sopra riportati sono rintracciabili nella tavola IG 10, nella stima dei lavori, a pag. 27 della relazione A, e alle pagg. 126, 131,132 e 133 della relazione IG01.
2. La previsione di monitoraggio sedimentologico è stato esteso alla spiaggia delle Calandre, modificando la relazione G a pagg. 3 e 4
3. Il piano di gestione dei materiali accumulati lungo la costa è stato reso conforme con quanto previsto dalla normativa regionale DGR 1488/07 come meglio illustrato nella relazione G a pag 6 e seguenti dove è possibile rintracciare anche le considerazioni in merito ai monitoraggi degli aspetti naturalistici dei fondali, già eseguiti in via preliminare e illustrati nella relazione Bio01
4. L'area di monitoraggio geotecnico è stata estesa tramite il posizionamento di strumenti di misura sia in corrispondenza della viabilità di accesso di via Verdi e a tergo dell'area oggetto di sbancamento per la realizzazione dei parcheggi nel settore orientale come rappresentato nella relazione IG 22 a pag. 3 e nella tavola IG21.
5. E' stata modificata la convenzione urbanistica (art. 7) che ora include l'impegno da parte del proponente a trasmettere al comune i dati di avanzamento dei lavori e quelli relativi al monitoraggio oltrechè alla definizione di un piano di avviso allerta come illustrato nella relazione IG22 a pag 4 e come previsto nei costi nelle ultime due pagine della stima dei lavori.
6. E' stato progettato un sistema organico di regimazione delle acque superficiali, sotterranee e degli scarichi per l'intera area geomorfologica. Tale progetto ha comportato la modifica della tavola M22. E' stata approfondita la trincea drenante nell'area parcheggi a monte delle residenze portandola a 3 metri dal piano campagna come rappresentato nella tavola IN02. Inoltre la lunghezza della trincea è stata aumentata a 82,5 metri come notato nella tav. M22. Il piano di manutenzione e monitoraggio G ora prevede che il sistema di raccolta superficiale sia sottoposto a controllo e ispezione mensilmente.
7. Il piano di monitoraggio geologico è stato esteso con l'inclusione di ulteriori 6 postazioni, come illustrato nella relazione IG 22 a pag. 4 e nella tavola IG 21 . Le opere di drenaggio costruite ed esistenti sono state meglio illustrate nella tavola GT10 che, insieme all'estensione della relazione G costituiscono la previsione di controllo trimestrale relativamente alla funzionalità dei drenaggi. Il sistema di monitoraggio prevede un nuovo sistema di misurazione delle vibrazioni sia in corrispondenza della Porta Marina che in corrispondenza del Forte dell'Annunziata,

anche queste postazioni sono illustrate nell'elaborato IG22 che contiene tra l'altro tutte le schede tecniche delle apparecchiature previste.

8. E' stato previsto un sistema di raccolta e accumulo delle piogge che, unitamente ai quantitativi di acque drenate dalle opere di regimazione idrogeologica del versante, verranno utilizzate per usi non potabili. In particolare sono state previste vasche di accumulo e vasche di prima pioggia, come meglio rappresentato nella relazione A a pag. 15, nella relazione B a pag 84, nella relazione idrologica I9 a pag 2 e nella tavola grafica M22.
9. Verrà posizionato un pannello a messaggio variabile in corrispondenza dell'accesso della galleria degli scoglietti che informerà della disponibilità di parcheggi pubblici nell'area del porto (tavola T01 pag. 1).

**RIEPILOGO VOLUMI E SUPERFICI  
 PROGETTO SOTTOPOSTO A V.I.A.  
 DEL 17/02/2009**

**RIEPILOGO VOLUMI E SUPERFICI  
 PROGETTO ADEGUATO  
 PER CONFERENZA DEI SERVIZI**

<b>RIEPILOGO VOLUMI</b>			
<b>RESIDENZA</b>			
Superficie		3731,78 mq	17,38%
Volumetria	3,10	<b>11543,80 mc</b>	17,24%
<b>COMMERCIO</b>			
Superficie	3,40	2531,94 mq	11,79%
Volumetria		<b>8608,60 mc</b>	12,85%
<b>OFFICINA RIMESSAGGIO</b>			
Superficie		248,28 mq	1,16%
Volumetria	3,40	<b>844,15 mc</b>	1,25%
<b>DEPOSITI</b>			
Superficie	3,40	2457,78 mq	11,44%
Volumetria		<b>8315,28 mc</b>	12,42%
<b>TORRE SERVIZI</b>			
Superficie	3,50	617,39 mq	2,87%
Volumetria		<b>2160,87 mc</b>	3,23%
<b>SERVIZI PORTUALI</b>			
Superficie		289,53 mq	1,35%
Volumetria		<b>984,40 mc</b>	1,47%
<b>STAB. BALNEARE</b>			
Superficie	3,00	652,73 mq	3,04%
Volumetria		<b>1958,19 mc</b>	2,92%
<b>LOCALI per COMUNE</b>			
Superficie	3,40	168,88 mq	0,79%
Volumetria		<b>574,19 mc</b>	0,86%
<b>VOLUMI TECNICI</b>			
Superficie	3,00	135,24 mq	0,63%
Volumetria		<b>405,72 mc</b>	0,61%
<b>PARCHEGGI</b>			
Superficie		10642,12 mq	49,55%
Volumetria		<b>31575,04 mc</b>	47,15%
		<b>superficie</b>	<b>21475,67 mq</b> 100,00%
<b>TOTALE</b>		<b>66970,23 mc</b>	100,00%

<b>RIEPILOGO VOLUMI e SUPERFICI</b>			
<b>RESIDENZA</b>			
Superficie Lorda (SL)	Altezza	3731,78 mq	17,51%
Volume Lordo	3,10	<b>11543,80 mc</b>	17,37%
<b>COMMERCIO</b>			
Superficie Lorda (SL)	3,40	2563,21 mq	12,02%
Volume Lordo		<b>8714,91 mc</b>	13,11%
<b>OFFICINA RIMESSAGGIO</b>			
Superficie Lorda (SL)		248,28 mq	1,16%
Volume Lordo	3,40	<b>844,15 mc</b>	1,27%
<b>DEPOSITI</b>			
Superficie Lorda (SL)	3,40	2133,79 mq	10,01%
Volume Lordo		<b>7193,44 mc</b>	10,82%
<b>TORRE SERVIZI</b>			
Superficie Lorda (SL)	3,50	617,39 mq	2,90%
Volume Lordo		<b>2160,87 mc</b>	3,25%
<b>SERVIZI PORTUALI</b>			
Superficie Lorda (SL)		554,28 mq	2,60%
Volume Lordo		<b>1884,55 mc</b>	2,84%
<b>STAB. BALNEARE</b>			
Superficie Lorda (SL)	3,00	601,70 mq	2,82%
Volume Lordo		<b>1805,10 mc</b>	2,72%
<b>LOCALI per COMUNE</b>			
Superficie Lorda (SL)	3,40	167,88 mq	0,79%
Volume Lordo		<b>570,79 mc</b>	0,86%
<b>VOLUMI TECNICI</b>			
Superficie Lorda (SL)	3,00	83,83 mq	0,39%
Volume Lordo		<b>251,49 mc</b>	0,38%
<b>PARCHEGGI</b>			
Superficie Lorda (SL)		10616,10 mq	49,80%
Volume Lordo		<b>31501,06 mc</b>	47,30%
		<b>SL:</b>	<b>21318,24 mq</b> 100,00%
<b>TOTALE Volume Lordo</b>		<b>66470,17 mc</b>	100,00%