# Allegato C

## VARIANTI AL PTCP E AL PTC DELLA COSTA

**PER L'AMBITO COSTIERO COMPRESO TRA LE FOCI DEI RII TERMINI E PORRINE IN COMUNE DI OSPEDALETTI**

## Rapporto Ambientale

L.R. 10 agosto 2012, n.32 - ALLEGATO B (ARTICOLO 8)

## INDICE

**1**. DESCRIZIONE delle VARIANTI
**2.** CARATTERISTICHE delle VARIANTI
**3.** FUNZIONALITÀ delle VARIANTI
**4.** PROCESSO PARTECIPATIVO
**5.** CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATI
**6**. MONITORAGGIO
**7.** ELABORATI DI PIANO MODIFICATI
PTCP: a) evoluzione storica dell'ambito
b) elaborati di Piano modificati
PTC della Costa:
elaborati di Piano modificati
**8**. RELAZIONE DI INCIDENZA
**9**. SINTESI NON TECNICA

## 1. DESCRIZIONE delle VARIANTI

### PREMESSA

Con DGR n.730 del 13.06.14 è stato approvato il "Rapporto ambientale preliminare concernente gli Schemi di Varianti al PTCP e al PTC della Costa per l'ambito costiero compreso tra le foci dei rii Termini e Porrine in Comune di Ospedaletti" e la relativa Relazione di Incidenza, ai sensi all'art. 8 della L.R. 32/2012 e s.m." redatto per costituire il presupposto per la successiva adozione delle varianti alle indicazioni del PTCP e del PTC della Costa, volte ad attribuire all'ambito i più confacenti regimi normativi sotto il profilo paesistico e territoriale, e pervenire, per quanto di competenza della Regione, al superamento della situazione di carenza della disciplina paesistica e territoriale conseguente alla sentenza del Consiglio di Stato n.361/2013 ed a consentire al Comune di Ospedaletti, per quanto di competenza sotto il profilo urbanistico, di assumere le necessarie determinazioni in merito alla disciplina urbanistica da conferire allo stesso ambito.

La fase di consultazione sul Rapporto preliminare (scoping), attivata in data 08.07.14, si è conclusa il 21.08.14 (nota n.IN/2014/0016816) con gli esiti positivi all'adozione delle varianti resi dal verbale dell'incontro di scoping in data 30 luglio 2014, e con la richiesta delle seguenti integrazioni :

- inserimento nel Rapporto Ambientale dei raffronti planimetrici con l'assetto del PTCP dell'area ante Sentenza e con l'ingombro del progetto approvato con il SUA, annullato dalla Sentenza stessa; ciò allo scopo di descrivere in modo più dettagliato la complessa evoluzione e successione degli atti pianificatori intervenuti sull'area costiera in questione;
- specificazione delle condizioni attuative delle opere a mare, da sviluppare a scala progettuale, che scaturiscono dallo studio di incidenza;
- specificazione di quanto evidenziato dalla Provincia di Imperia circa la necessità che qualsiasi intervento interferente i corsi d'acqua interessati dalla variante, risponda alla vigente normativa idraulica;

### COSA E' SUCCESSO

Sull'area a mare prospiciente il centro storico del Comune di Ospedaletti a partire dai primi anni '80 è stata realizzata una discarica con i versamenti dei materiali provenienti dai lavori di costruzione della nuova linea ferroviaria; a partire dal 2007 la discarica (COGEFAR) è stata sostituita da opere foranee, in particolare un molo di sopraflutto, propedeutiche alla realizzazione di una nuova struttura nautica, così come prevista dal Piano di Coordinamento Territoriale della Costa approvato con DCR 64/2000.

La Sentenza del Consiglio di Stato n.361, intervenuta nel 2013, ha determinato, tra l'altro, l'annullamento del DPGR n.493/1996 di approvazione della variante integrale del PRG del Comune di Ospedaletti e conseguentemente l'annullamento della variante alle indicazioni del PTCP introdotta con tale atto, che aveva assoggettato l'area relativa all'ex discarica COGEFAR al regime normativo "TRZ" dell'assetto insediativo di livello locale, per poter prefigurarne la trasformazione in porto turistico.
Tale Sentenza è intervenuta a distanza di quasi sette anni dall'avvio della costruzione del nuovo porto turistico nel frattempo intrapreso, e pertanto, in una situazione di avanzato stato di esecuzione delle principali opere marittime e di alcune delle opere di urbanizzazione previste dal relativo progetto compreso nell'apposito Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica all'uopo approvato, per cui lo stato del territorio attualmente non riflette più la situazione che caratterizzava la discarica, nel frattempo rimossa proprio con l'esecuzione delle opere di difesa del bacino portuale e dei banchinamenti.

Con nota dell'aprile 2013, il Direttore generale del Dipartimento Ambiente ha evidenziato l'inopportunità di procedere con la messa in pristino dello stato dei luoghi, secondo quanto previsto dalla L.r.39/1998 ed a seguito della predetta Sentenza del CdS, in quanto, dal punto di vista non solo tecnico ed economico ma anche ambientale, la rimozione delle opere di difesa a mare già realizzate non comporterebbe, allo stato attuale, benefici sull'ecosistema marino, né scongiurerebbe potenziali impatti dovuti al persistere dell'opera.

### QUADRO PIANIFICATORIO ATTUALE

In conseguenza della Sentenza sopracitata la strumentazione regionale ad oggi operante sull'area è costituita dai seguenti Piani:

- Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) approvato con DCR n.6 del 26.02.1990 che, per quanto riguarda il livello locale, non prevedeva per l'intera area a mare occupata dalla discarica alcuna classificazione, mentre classificava le zone a terra retrostanti ID-MA per la parte centrale e TU per la parte di levante;
- La Variante di salvaguardia della fascia costiera del PTCP approvata con DCR n.18 del 02/08/2011 che è intervenuta sul versante collinare ma ha anche individuato cartograficamente l'area del Parco Costiero del ponente e la via Aurelia come temi paesisticamente rilevanti;
- Il PTC della Costa approvato con DCR n.64/2000, che fornisce indicazioni relativamente alla sistemazione dell'area della ex discarica ed alla realizzazione di una struttura per la nautica da diporto, e relativa variante di aggiornamento adottata con DGR n.936 del 29.07.11;

### NUOVO QUADRO PIANIFICATORIO

Alla luce di quanto evidenziato si è reso necessario ricostituire un aggiornato quadro di riferimento alla scala della pianificazione sovra comunale per assegnare un nuovo regime paesistico all'area della ex discarica COGEFAR ed allo specchio acqueo antistante, avviando il seguente percorso:

a) la DGR 1207 del 04/10/13 *"Adozione di modifica dello Schema di orientamento del vigente PTCP per l'ambito costiero compreso tra le foci dei rii Termini e Porrine in Comune di Ospedaletti"* ha aggiornato le linee di assetto complessivo della zona sulla base delle recenti trasformazioni dovute, come già descritto, alla parziale attuazione delle previsioni inerenti il porto turistico consistenti nelle principali opere marittime per il settore di ponente, con i relativi banchinamenti ancorchè al grezzo, la sistemazione della foce dei rivi e delle spiagge nel settore di levante.
   In sintesi, con il suddetto Schema:
   - si conferma la previsione di un porto turistico nello specchio acqueo delimitato dalla attuale diga di sopraflutto e dalle prospicienti aree a terra, su cui potranno trovare localizzazione le infrastrutture e i servizi necessari alla gestione della struttura nautica;

- si prefigura l'attribuzione di un regime paesistico idoneo ad una riqualificazione dell'area contigua a levante del porto, per la sistemazione dell'arenile a fini balneazione con i relativi servizi, senza previsione di opere a mare che impegnino lo specchio acqueo antistante.
- si prefigura l'attribuzione di un regime paesistico conservativo alle spiagge poste a levante del rio Porrine e a ponente del rio Termini in continuità con i regimi del PTCP ivi vigenti;

b) A seguito della trasmissione della DGR 1207/13, il Comune di Ospedaletti ha espresso il proprio parere con DCC n.55 del 09.12.13 che nel complesso condivide l'impostazione generale tesa a promuovere un porto turistico di limitate dimensioni, e ha formulato le seguenti osservazioni:
   1) Segnalazione dell'inesatto posizionamento sulla cartografia allegata alla DGR 1207/2013 del Rio Pelotta;
   2) Proposta di attivazione di un Accordo di pianificazione ai sensi dell'art. 57 della LUR, finalizzato alla variazione contestuale di tutti gli strumenti urbanistici che a vario titolo operano sull'area ex Cogefar;
   3) Estensione a monte dell'area oggetto di variante (negli elaborati grafici) a comprendere anche il rilevato ferroviario;
   4) Localizzazione nella porzione retrostante lo specchio acqueo tra i Rii Termini e Pelotta delle infrastrutture, dei servizi, delle attività e della funzioni che lo Sua promuoverà per il funzionamento del porto e della nuova parte di città;
   5) Sistemazione dell'arenile dell'area compresa tra i Rii Pelotta e Porrine al fine della realizzazione di un impianto nautico minore (porto a secco) con aree attrezzate, spiaggia per animali e relativi servizi, senza previsione di opere che impegnino l'area a mare ad eccezione di pontili mobili e gavitelli per l'attracco delle imbarcazioni di pescatori ed associazioni locali;
   6) Attribuzione di un regime paesistico conservativo alle spiagge a ponente del Rio Termini;

c) La Regione ritiene che le indicazioni espresse dal Comune di Ospedaletti siano parzialmente condivisibili e traducibili negli atti di pianificazione regionali solo nei termini sotto specificati:
   1) Presa d'atto della segnalazione relativa all'errore cartografico del Rio Pelotta, ribadendo comunque che l' orientamento regionale è volto a contenere lo sviluppo del porto turistico e delle relative attrezzature a terra entro il limiti del banchinamento già realizzato;
   2) Rinvio alla Nota n.PG/2013/217119 dell'Assessore regionale alla pianificazione territoriale, urbanistica, con la quale si evidenzia che l'Accordo di pianificazione ex art 57 della LUR non è applicabile al caso specifico (Comune dotato di PRG);
   3) Precisazione che la variante al PTCP che si intende promuovere è volta essenzialmente a ri-definire il regime paesistico delle aree oggi prive di tale regime a seguito della Sentenza del Consiglio di Stato Sez. IV, n.361/2013 e solo in minima parte, al fine di dare coerenza all'assetto complessivo delle aree, a modificare il regime previgente. Resta in ogni caso esclusa dalla variante al PTCP (e dalle indicazioni relative alla nuova struttura portuale, modificative del vigente PTC della Costa) l'area del sedime ferroviario, già dotata di specifica disciplina paesistica, non interessata dalla ridetta Sentenza CdS Sez.IV, n.361/2013 e oggetto della recente Variante di Salvaguardia della fascia costiera approvata con DCR n.18 del 2 agosto 2011 che l'ha individuata come Parco Costiero del Ponente ( art 79 ter NdA PTCP).
   4-5) Proposta di classificazione dell' intero ambito compreso tra il limite del banchinamento attuale e il Rio Porrine nel regime paesistico ANI-MO-B (in parte per nuova classificazione, in parte per modifica dal previgente regime ID MA) per consentire la sistemazione dell'arenile a fini di balneazione con i relativi servizi in modo da escludere la presenza esclusiva di un porto a secco e di opere a mare che impegnino lo specchio acqueo antistante;
   6) Proposta di attribuzione di un regime conservativo sia alle spiagge a levante del Rio Porrine che di quelle a ponente del Rio Termini in continuità con la stessa classificazione delle aree contigue.

**OGGETTO DELLE VARIANTI**

In conseguenza alle linee direttive sui nuovi regimi paesistici da assegnare all'area per dare compiutamente corso all'azione di ripianificazione avviata con le DGR 1207/13 e DGR 730/14 prima descritte, nell'obiettivo di conseguire una riqualificazione complessiva di un'area oggi degradata paesisticamente ed irrisolta urbanisticamente, si configurano le seguenti varianti, (per gli elaborati cartografici modificati di Piano si rimanda al successivo allegato C):

1. **variante di iniziativa regionale al livello locale del PTCP per le aree a mare e a terra oggetto delle trasformazioni territoriali;**
2. **variante al PTC della Costa, atta a definire le caratteristiche funzionali e dimensionali della nuova struttura nautica.**

**a. PTCP**

In conseguenza alle linee direttive sui nuovi regimi paesistici da assegnare all'area, come prefigurate nella DGR 1207/13 di modifica allo schema di orientamento del PTCP, la proposta di variante assegna la seguente zonizzazione paesistica del livello locale del PTCP all'ambito:

- ASSETTO INSEDIATIVO:
  - ✓ attribuzione allo specchio acqueo delimitato dalla attuale diga di sopraflutto e dal futuro molo di sottoflutto attestato entro il limite delle aree banchinate, idoneo per la realizzazione di un porto turistico, e alle prospicienti aree a terra su cui localizzare i servizi per la struttura nautica, del regime paesistico **ANI-TR-AI**;
  - ✓ attribuzione alla contigua area a levante del porto, compresa tra il radicamento del nuovo molo di sottoflutto e il Rio Porrine, per la sola zona a terra, del regime paesistico **ANI-MO-B** al fine di consentire la sistemazione dell'arenile a fini balneazione e dei relativi servizi ed eventualmente, nella parte ad ovest confinante con la struttura portuale su una quota limitata dell'area, l'utilizzo a fini piccolo rimessaggio di barche, con esclusione di un vero e proprio porto a secco che prefigurerebbe un uso esclusivo della spiaggia, e di opere a mare che impegnino lo specchio acqueo antistante;
  - ✓ attribuzione alle spiagge poste a ponente del radicamento della diga di sopraflutto e a levante del Rio Porrine, del regime paesistico **IS-CE**, sulla base della valutazione dell'avvenuto raggiungimento di un livello di sistemazione soddisfacente e meritevole di essere conservato nello stato attuale ed in continuità con la stessa classificazione delle aree contigue;

- ASSETTO VEGETAZIONALE:
  attribuzione alle nuove aree a mare, ad esclusione della zona interessata dai nuovi banchinamenti portuali, del regime COL IDS CO in continuità con la stessa classificazione delle aree retrostanti;
- ASSETTO GEOMORFOLOGICO:
  attribuzione alle nuove aree a mare, ad esclusione della zona interessata dai nuovi banchinamenti portuali, del regime di Consolidamento CO, ad eccezione delle opere di difesa minori già realizzate, in coerenza con analoghe situazioni riscontrabili lungo l'arco costiero ed in continuità con la classificazione delle aree contigue;

**b. PTC della Costa**

Il PTC della Costa, approvato con DCR n.64 del 29/12/2000, pur qualificando la struttura prevista come Impianto Nautico Minore (IN1) nell'area della ex discarica COGEFAR a Ospedaletti, conteneva l'espressa riserva di valutare al momento della presentazione del progetto di porto la conformazione e il dimensionamento della struttura stessa fornendo indicazioni non prescrittive e vincolanti alle tipologie di intervento consentite nel sito in questione.

In oggi, sulla base della ricognizione dello stato attuale della zona in oggetto, punto di partenza per qualsiasi ragionamento pianificatorio e progettuale futuro, e della già richiamata DGR 1207/13 di modifica dello SdO del PTCP, vengono delineate le seguenti linee guida per la ricomposizione e la riqualificazione paesistica dell'intero ambito territoriale del golfo di Ospedaletti, nonché definite le caratteristiche tipologiche della nuova struttura nautica, che configurano quindi variante al PTC della Costa:

PORTO

- Lo specchio acqueo attuale racchiuso dalla nuova diga di sopraflutto ha le caratteristiche tecniche, dimensionali e funzionali adatte ad ospitare un **Porto Turistico**, ritenendo pertanto superata la classificazione di Impianto Nautico Minore inizialmente operata dal PTC della Costa;
  Il porto dovrà essere ricompreso all'interno dei perimetri a mare e a terra disegnati dalle nuove opere (attuale molo di sopraflutto e futuro molo di sottoflutto attestato entro il limite delle aree già banchinate) nell'area che la contestuale variante al PTCP dianzi descritta classifica come ANI-TR-AI;
- L'area contigua a levante del porto, compresa tra il radicamento del nuovo molo di sottoflutto e il Rio Porrine, può essere riconvertita a spiaggia in modo che una corretta sistemazione dell'arenile ne consenta prioritariamente l'utilizzo a fini balneazione, con le debite verifiche sotto il profilo della sicurezza come avviene in altre analoghe situazioni in prossimità dell'imboccatura di porti turistici, con i relativi servizi ed eventualmente, nella parte ad ovest confinante con la struttura portuale su una quota limitata dell'area, l'utilizzo a fini piccolo rimessaggio di barche, con esclusione, quindi, di un vero e proprio porto a secco che prefigurerebbe un uso esclusivo della spiaggia e di opere a mare che impegnino lo specchio acqueo antistante; l'area a terra è classificata dalla variante al PTCP come ANI-MO-B;

SPIAGGE

- Le opere foranee, che a partire dal 2007 hanno sostituito la discarica di inerti formatasi nei primi anni '80 con i grandi versamenti del materiale proveniente dai lavori di costruzione della nuova linea ferroviaria, hanno diviso il golfo in due settori indipendenti dal punto di vista della dinamica sedimentaria, contribuendo di fatto a ridurre la problematica ambientale del rilascio dei sedimenti marnosi fini che il materiale della discarica stessa aveva alimentato.
  A ponente del Rio Termini oltre il radicamento del molo si sopraflutto, ciò ha indotto la rotazione della spiaggia del Giunghetto, che deve ancora raggiungere una configurazione di equilibrio; a levante, oltre il Rio Porrine, contestualmente alle nuove dighe, è stato realizzato un importante intervento di ripascimento artificiale delle spiagge, davanti al centro storico di Ospedaletti, in cui sono state salpate le barriere parallele ed è stata realizzata una nuova spiaggia, contenuta lateralmente da due lunghi pennelli, che ha riconquistato un equilibrio sufficientemente stabile e al momento garantisce un'efficace difesa costiera.
  Ad oggi, premesso che è irrealizzabile il ripristino degli antichi equilibri in quanto è praticamente impossibile contare su una alimentazione naturale, il sistema fa affidamento solo su apporti artificiali che, a regime, sono sicuramente sostenibili per l'esposizione favorevole del golfo e per la configurazione attuale delle opere marittime.

**2. CARATTERISTICHE delle VARIANTI**

Tenendo conto dello stato dei luoghi, in parte trasformati dalle opere a mare e dalle sistemazioni a terra già realizzate, anche se in misura incompleta ma comunque irreversibile, le varianti valutano quale "opzione zero" la situazione plano-altimetrica risultate oggi dalla realizzazione parziale delle opere portuali, degradata paesisticamente ed irrisolta urbanisticamente, nell'opportunità di conseguire una riqualificazione complessiva dell'area con il completamento del porto turistico.

Le varianti inoltre, nel ridefinire il quadro aggiornato della pianificazione di scala regionale tengono conto sia del PTAMC che delle indicazioni relative alla rete ecologica. Un approfondimento specifico (vedi relazione di incidenza) è dedicato ai rapporti con il SIC.

**3. FUNZIONALITÀ delle VARIANTI**

Le Varianti costituiranno il riferimento per :

a) la conseguente pianificazione di livello comunale che dovrà colmare per quanto di competenza la lacuna venutasi a creare a valle della Sentenza CdS 36/2013. la disciplina urbanistica di livello locale dovrà conformarsi ai regimi paesistici introdotti dalle Varianti e sviluppare le indicazioni progettuali in esse contenute con particolare riferimento alle attrezzature a supporto del porto turistico e all'utilizzo del tratto di spiaggia che non sarà impegnato dal diporto.
b) la nuova progettazione del porto turistico, che dovrà in particolare tenere conto dei limiti dimensionali e prestazionali indicati.

## 4. PROCESSO PARTECIPATIVO

PERCORSO PROCEDURALE

A seguito della conclusione della procedura di sostenibilità ambientale (scoping) ai sensi della l.r. n.32/2012 e s.m, si delinea il successivo percorso procedurale:

1. adozione di Variante al vigente PTCP, per attribuire all'ambito la pertinente disciplina paesistica;
2. adozione di variante al vigente PTC della Costa (DCR n.64/2000), al fine di attualizzare le indicazioni sulla struttura nautica e di specificarne le caratteristiche funzionali.
3. Contestuale avvio della procedura VAS;
5. approvazione delle varianti da parte del Consiglio regionale a valle del percorso di pubblicità-partecipazione previsto dalla vigente legislazione regionale e dell'esito della verifica di carattere ambientale, previa acquisizione del parere del Comitato tecnico regionale per il territorio.

PERCORSO PARTECIPATIVO

Le procedure per l'adozione delle varianti sono quelle stabilite dal combinato disposto degli artt.69 e 76 della l.r.36/97, dell'art.3 della l.r.6/91 e dell'art.4 sesto comma della l.r.39/84 che prevedono già un ampio percorso partecipativo.

Tale percorso è già stato avviato con l'approvazione della già citata DGR n.1207/2013 di "Adozione di modifica dello Schema di orientamento del vigente PTCP per l'ambito costiero compreso tra le foci dei rii Termini e Porrine in Comune di Ospedaletti" che, oltre ad essere pubblicata sul sito internet della Regione Liguria, è stata trasmessa al Comune di Ospedaletti, nonché ai Comuni di Bordighera, Sanremo, Seborga e Vallebona in quanto ricompresi nell'ambito denominato "12-Ospedaletti" dello Schema di orientamento del PTCP come adottato con DGR n.4242/1986, sebbene non interessati dalle modifiche apportate al ridetto Schema di orientamento, alla Provincia di Imperia, alla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria, alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per la Liguria, alla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria ed all'Agenzia del Demanio, in vista della formulazione di eventuali motivate osservazioni;
Il Comune di Ospedaletti, come già detto, ha espresso il proprio parere con DCC n.55 del 09.12.13; è stata inoltre trasmessa la nota n.9376 del 03.12.13 da parte del Comitato Civico Ospedaletti di cui peraltro si da atto anche nella delibera consigliare comunale;

La presente deliberazione:

a) sarà pubblicata e resa integralmente consultabile dal sito della Regione Liguria - preventivamente ai sensi dell'art 39 del Dlgs 33/201 e poi definitivamente a seguito del passaggio in Giunta;
b) seguirà le fasi procedurali e pubblicitarie previste dalla l.r.39/84 che coinvolgono il Comune e gli Enti competenti;

## 5.CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE

Il Rapporto Ambientale individua gli elementi ambientali più significativi, presenti nel contesto territoriale di che trattasi, ai quali sono stati associati i criteri essenziali per conseguire livelli adeguati di efficienza e di sostenibilità negli sviluppi progettuali futuri:

| TEMI AMBIENTALI SIGNIFICATIVI | CRITERI DI EFFICIENZA E SOSTENIBILITA' PER GLI SVILUPPI PROGETTUALI |
|---|---|
| **Insediamento di attività nautiche e sportive che potrebbero incidere, anche stagionalmente, sull'efficienza del ciclo delle acque.** | La progettazione del porto turistico potrebbe contribuire alla gestione in termini sostenibili dell'approvvigionamento e dei prelievi idrici, per preservare la funzione di ricarica della falda e al contenimento del carico della rete fognaria attraverso:<br>✓ contenimento del prelievo rispetto alla capacità di trattamento degli impianti depurativi esistenti per far fronte a maggiori carichi insediativi conseguenti alle attività insediande e introduzione contestuale di opere di adeguamento del servizio fognario-depurativo in conformità alle indicazioni degli strumenti vigenti di gestione della risorsa idrica e di programmazione degli interventi finalizzati alla preservazione della sua disponibilità;<br>✓ gestione sostenibile del ciclo delle acque, (sistemi di riutilizzo delle acque non potabili, captazione e accumulo delle acque meteoriche, contabilizzazione e risparmio idrico e loro collegamento con la rete irrigua e promiscua, realizzazione di reti fognarie separate per il recupero delle acque bianche e grigie per usi non potabili, ecc.); |
| **Opportunità provenienti dal completamento della struttura nautica di Ospedaletti, in termini di realizzazione di obiettivi di sostenibilità energetica e per il conseguimento di quota dei target energetici discendenti dal c.d. "Burden Sharing".** | In coerenza con il "Piano Energetico Ambientale" (PEARL) e con la ripartizione regionale degli obiettivi 20-20-20 attribuiti dalla UE all'Italia ("Burden Sharing"), la dotazione di servizi delle aree portuali potrebbe essere indirizzata al raggiungimento dei target energetici del "Burden Sharing" attraverso:<br>- massimizzazione dell'impiego di sistemi impiantistici alimentati da fonti energetiche rinnovabili (in particolare eolico, solare termico, solare fotovoltaico), tenuto conto delle disponibilità locali delle risorse energetiche naturali e delle specificità territoriali, ambientali e paesaggistiche<br>- impiego impiantistica di co-tri-ngenerazione centralizzata e realizzazione di eventuali reti di teleriscaldamento, anche a servizio di contigui comparti urbani |
| **Presenza di elementi della rete Natura 2000 alterati e disgiunti dalla rete ecologica, non più in grado di svolgere il ruolo di fornitori di servizi ecosistemici.** | Si registra la presenza di un piccolo corridoio d'acqua (rio Pelotta), risultante oggi completamente artificializzato e con il tratto terminale ad alveo canalizzato e quello focivo tombinato dalle opere portuali, nonchè una vasta area a cornice sottoposta al regime IS-MA-CPA del vigente PTCP, non connessa ambientalmente verso mare.<br>si segnala pertanto la possibilità di ripristinare, quanto meno in termini alternativi, una continuità ecologica, attraverso la previsione di aree verdi costiere con piantumazione di specie autoctone.<br>NOTA: per quanto concerne la presenza del SIC IT 1316274 "Fondali Sanremo-Arziglia" individuato per la tutela dell'habitat prioritario della *Posidonia oceanica*, si rinvia alle considerazioni della Relazione di Incidenza. |
| **Presenza di una situazione di degrado paesistico-ambientale e alterazione del suolo risultante dalla realizzazione parziale delle opere portuali e in assenza delle definitive sistemazioni d'area.** | Il superamento della situazione attuale di compromissione paesistica e di degrado dell'area potrà essere ottenuto attraverso:<br>✓ il completamento del porto turistico all'interno degli spazi a mare (attuale molo di sopraflutto) e a terra (aree già banchinate) completo di tutte le attrezzature necessarie alla sua funzionalità, secondo criteri di sostenibilità paesistico-ambientale;<br>✓ la riqualificazione paesistico-ambientale dell'area contigua a levante del porto, compresa tra il radicamento del nuovo molo di sottoflutto e il Rio Porrine, per consentire lo svolgimento di attività connesse alla |

| TEMI AMBIENTALI SIGNIFICATIVI | CRITERI DI EFFICIENZA E SOSTENIBILITA' PER GLI SVILUPPI PROGETTUALI |
|---|---|
| | fruizione del litorale ed alla balneazione. |
| **Situazione di estesa artificializzazione della linea di costa e presenza di attività ostative alla fruibilità e all'accessibilità del litorale.** | In coerenza con gli obiettivi di tutela della costa contenuti anche nel Piano di Tutela dell'ambiente marino costiero, si considerano i seguenti temi di approfondimento:<br>✓ sistemazione delle aree escluse dallo stretto ambito portuale con interventi che possibilmente non implichino trasformazioni permanenti della fascia costiera anche attraverso manufatti a carattere temporaneo e stagionale. |
| **Relazioni ed equilibri della strutturazione paesistica, da ristabilire in concorso con la riqualificazione generale dell'ambito.** | Gli obiettivi di ricomposizione paesistica del quadrante paesaggistico alterato, dapprima dall'attività di discarica, e poi dalle opere portuali incomplete, sono conseguibili anche attraverso:<br>✓ mantenimento del grado di percezione del waterfront costiero da terra, in particolare dal percorso ciclo-pedonale, assicurando la libera visuale del mare;<br>✓ affermazione del ruolo unificante e di valorizzazione della pista ciclabile a prolungamento del Parco Costiero del Ponente già realizzato fino al centro urbano di Ospedaletti, garantendone in particolare la continuità di materiali, finiture e caratteristiche funzionali (dimensioni, organizzazione aree di sosta etc) oltre alla piantumazione di specie autocnone ai bordi; |

**ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA NEI CONTRONTI DEI SITI NATURA 2000**

Nel rimandare per completezza all'allegata "relazione di incidenza", se ne sintetizzano in questa sede i principali contenuti.

Il SIC marino IT 1316274 "fondali Sanremo- Arziglia" si sviluppa tra circa 5 e 30 m. di profondità davanti alla costa tra Ospedaletti e Sanremo.
L'analisi dei dati tecnici del SIC indica che l'unico habitat di interesse conservazionistico rispetto alla costruzione di opere marittime è l'habitat 1120 prateria di Posidonia Oceanica, sul quale infatti sono state concentrate tutte le analisi finora eseguite (La prateria di posidonia antistante il porto è stata costantemente monitorata, da novembre 2007 fino al 2012; l'ultima campagna di monitoraggio presente agli atti è del maggio 2012, in condizioni cioè già congruenti con lo stato attuale descritto).
In riferimento ai risultati del monitoraggio del SIC riportati nello "Studio di Incidenza" allegato a cui si rimanda, si ritiene che il posidonieto si trovi attualmente in uno stato di equilibrio sia rispetto alle opere portuali sia rispetto alle opere a corredo (spiagge e pennelli).

Rispetto alle trasformazioni territoriali descritte, da perseguire nell'area oggetto della previsione del porto turistico, si specifica che tutte le nuove opere previste sono localizzate all'interno dell'impronta dell'originario progetto, per il quale la valutazione in sede di VIA degli impatti indiretti, dovuti a possibili alterazioni della qualità delle acque o del regime sedimentologico, aveva escluso possibili criticità ambientali;
Tale valutazione è sicuramente da confermare per il nuovo scenario, che risulta molto ridimensionato.

Si forniscono comunque le seguenti valutazioni sulla possibile incidenza a carico del SIC marino:

- per quanto riguarda la costruzione del nuovo molo di sottoflutto a chiusura dell'imboccatura portuale e dell'eventuale modifica del pennello a ponente della foce del Rio Porrine, tali opere si situano al di fuori del perimetro del SIC ed ad una distanza dal posidonieto tale da escludere la possibilità di qualsiasi impatto diretto.
- per quanto riguarda la costruzione della testata del molo di sopraflutto, esso risulta prossimo all'attuale limite superiore della prateria; l'esperienza del monitoraggio ambientale nei primi 5 anni di realizzazione del progetto di porto originario, ha dimostrato che le prescrizioni attuative date in sede VIA si sono mostrate efficaci nel limitare l'impatto alle sole aree direttamente coperte dal piede dell'opera; fermo restando che si tratta di un'opera di finitura di dimensioni molto ridotte rispetto a quanto già realizzato, è possibile comunque prevedere una testata che non oltrepassi l'attuale limite superiore del posidonieto avvalendosi di modalità attuative che garantiscano lo stesso livello di salvaguardia ambientale di quelle già efficacemente testate.
- la sistemazione del tratto di costa a spiaggia nella zona a levante del porto turistico, dovrà garantire che eventuali volumi residui dei materiali costituenti l'originaria discarica di inerti Cogefar non siano più esposti al moto ondoso, e sia pertanto definitivamente conclusa la messa in sicurezza del rilevato rispetto all'ecosistema marino.
- per quanto riguarda i possibili impatti legati alla gestione del porto ogni possibile scadimento della qualità delle acque antistante la struttura potrà essere evitato prevedendo nel progetto le infrastrutture e i sistemi per la raccolta e trattamento delle acque reflue di tipo civile, delle acque di sentina, degli olii esausti e altri rifiuti speciali, dei reflui liquidi e solidi provenienti da eventuali aree di carenaggio
- un aspetto da monitorare durante la gestione della struttura nautica sarà l'eventualità che nelle aree ricadenti nel SIC si verifichino alte densità di imbarcazioni in sosta con una pressione ambientale dovuta alla eccessiva frequenza degli ancoraggi; tale ipotesi, per la verità piuttosto remota, necessita di un piano di monitoraggio al quale fare seguire eventualmente azioni di regolamentazione.
- Per quanto riguarda le spiagge di levante e di ponente, ancorché il monitoraggio dei relativi aspetti sedimentologici sia ancora da completare, tutti i dati naturalistici pervenuti confermano le previsioni di compatibilità delle nuove spiagge con la salvaguardia del posidonieto antistante.

## 6.MONITORAGGIO

Il sito di intervento delle opere portuali è già stata oggetto di attività di monitoraggio naturalistico degli habitat marini protrattosi dal 2007 al 2012 e che in esito alla Relazione di Incidenza si ritiene necessario che venga protratto per coprire un margine temporale di almeno 5 anni successivi alla conclusione degli interventi.
Si ritiene che tale attività debba essere coordinata e verificata con lo sviluppo progettuale dell'intero ambito.

## 7. ELABORATI DI PIANO MODIFICATI

### PTCP

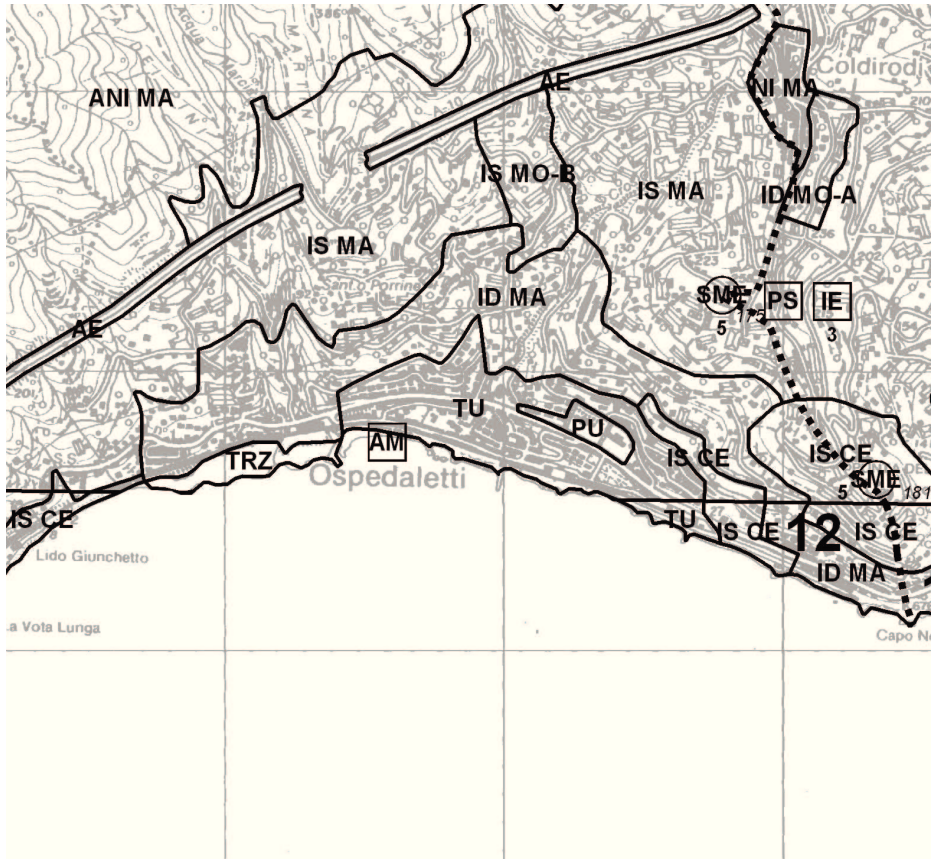
**a. EVOLUZIONE STORICA DELLA DISCIPLINA DEL PTCP DELL'AMBITO DI OSPEDALETTI**

allo scopo di descrivere in modo più dettagliato la complessa evoluzione e successione degli atti pianificatori intervenuti sull'area costiera in questione, vengono di seguito evidenziati i raffronti planimetrici dell'assetto insediativo del PTCP dell'area dal 1990 ad oggi ;




**1990**

Regime paesistico dell'ambito di Ospedaletti come da PTCP approvato con DCR n.6/1990 – livello locale, assetto insediativo - che non prevedeva alcuna classificazione per l'intera area a mare occupata dalla discarica Cogefar.




**1996**

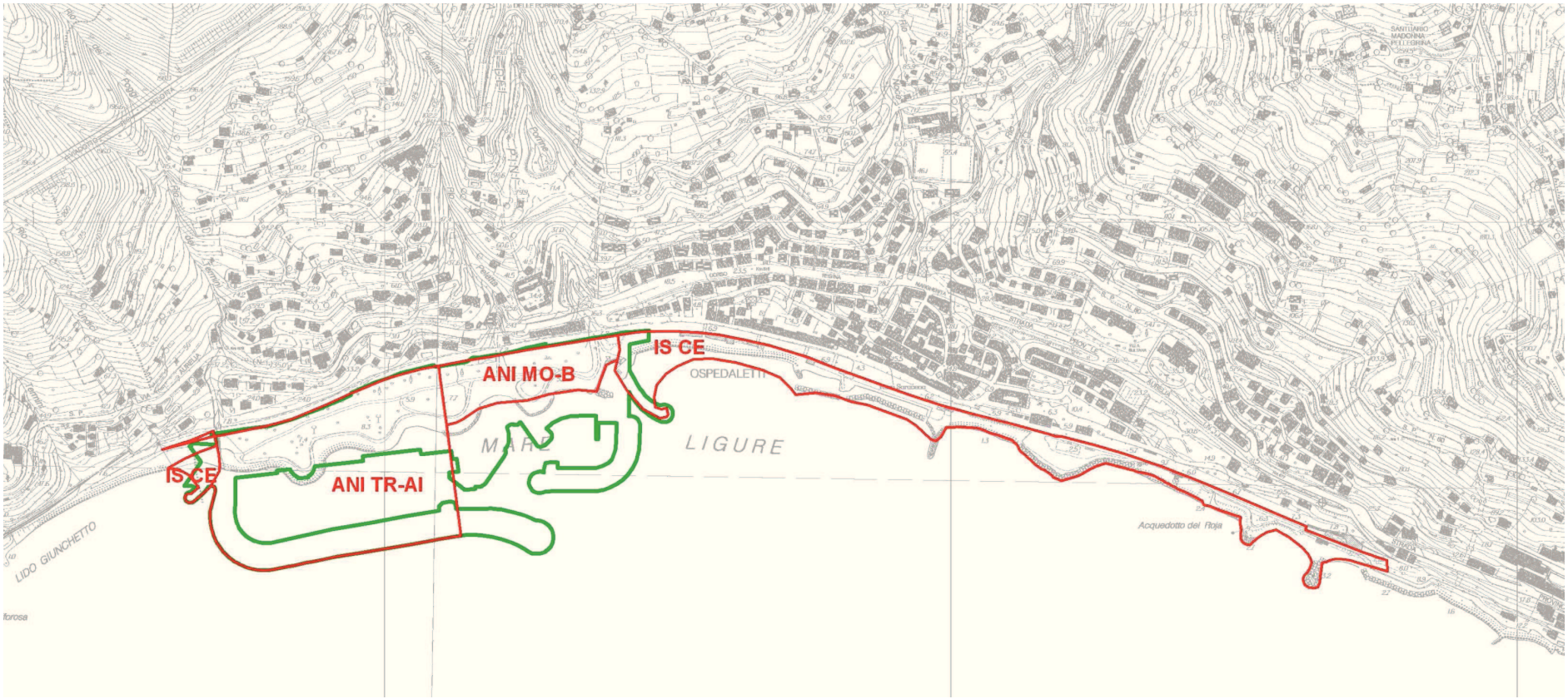
Regime paesistico dell'ambito di Ospedaletti a seguito della Variante di livello locale dell'assetto insediativo del PTCP, introdotta con la variante integrale del PRG del Comune di Ospedaletti approvata con DPGR n.493/1996, che ha assoggettato l'area relativa all'ex discarica Cogefar al regime normativo TRZ.




**2013**

Attuale regime paesistico dell'ambito di Ospedaletti a seguito :

a) dell'annullamento delle modifiche introdotte con l'approvazione della variante integrale del PRG di Ospedaletti (DPGR n.463/1996)(area TRZ a mare), apportate dalla Sentenza del Consiglio di Stato n.361/2013;
b) dell'approvazione della "Variante di salvaguardia della fascia costiera del PTCP" approvata con DCR n.18/2011, intervenuta sul versante collinare, con l'individuazione dei temi paesisticamente rilevanti del Parco Costiero del Ponente e della Via Aurelia;




raffronto tra la proposta di variante al regime dell'assetto insediativo del PTCP e la sagoma delle opere a mare del progetto di porto turistico annullato dalla Sentenza del Consigli di Stato n.361/2013

**b. ELABORATI DI PIANO MODIFICATI**

**REGIONE LIGURIA**
SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
E DEMANIO MARITTIMO

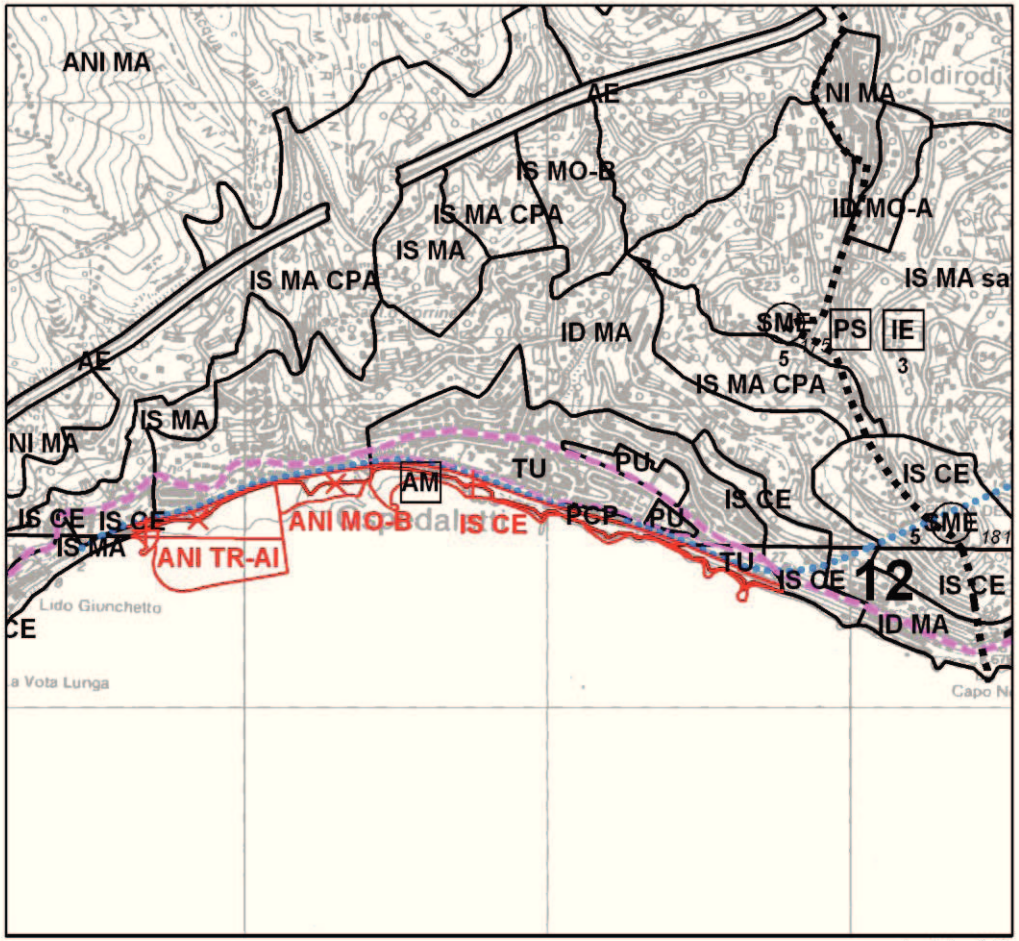
# COMUNE DI OSPEDALETTI (IM)

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO VIGENTE
APPROVATO CON D.C.R. n. 6 IN DATA 26 FEBBRAIO 1990 s.m. e i.

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO
PROPOSTA DI VARIANTE

Stralcio tav. 58-62 , livello locale, assetto insediativo - Scala 1:25.000




stralcio 1/4

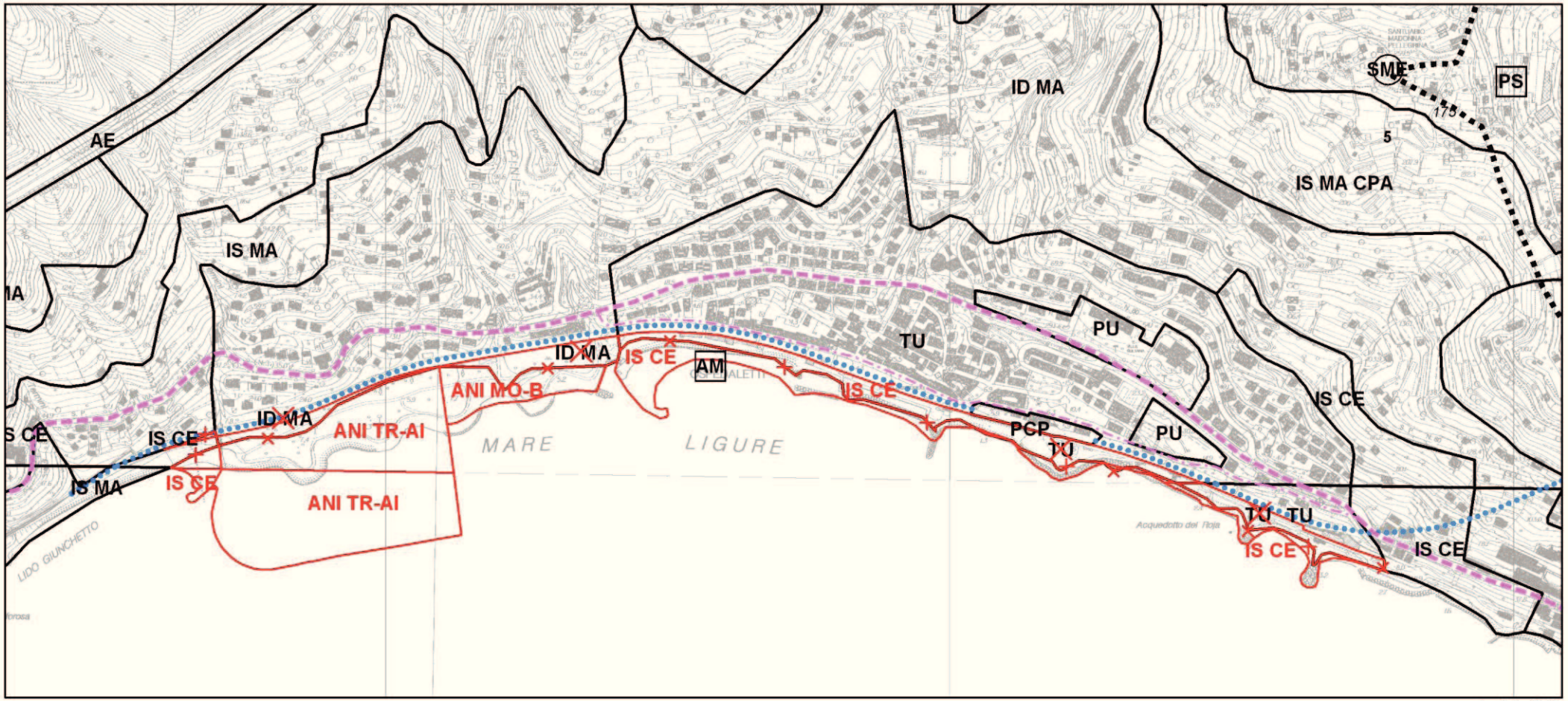
# REGIONE LIGURIA

SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
E DEMANIO MARITTIMO

## COMUNE DI OSPEDALETTI (IM)

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO VIGENTE
PROPOSTA DI VARIANTE

Stralcio tav. 58-62 , livello locale, assetto insediativo - Scala 1:10.000




stralcio 2/4

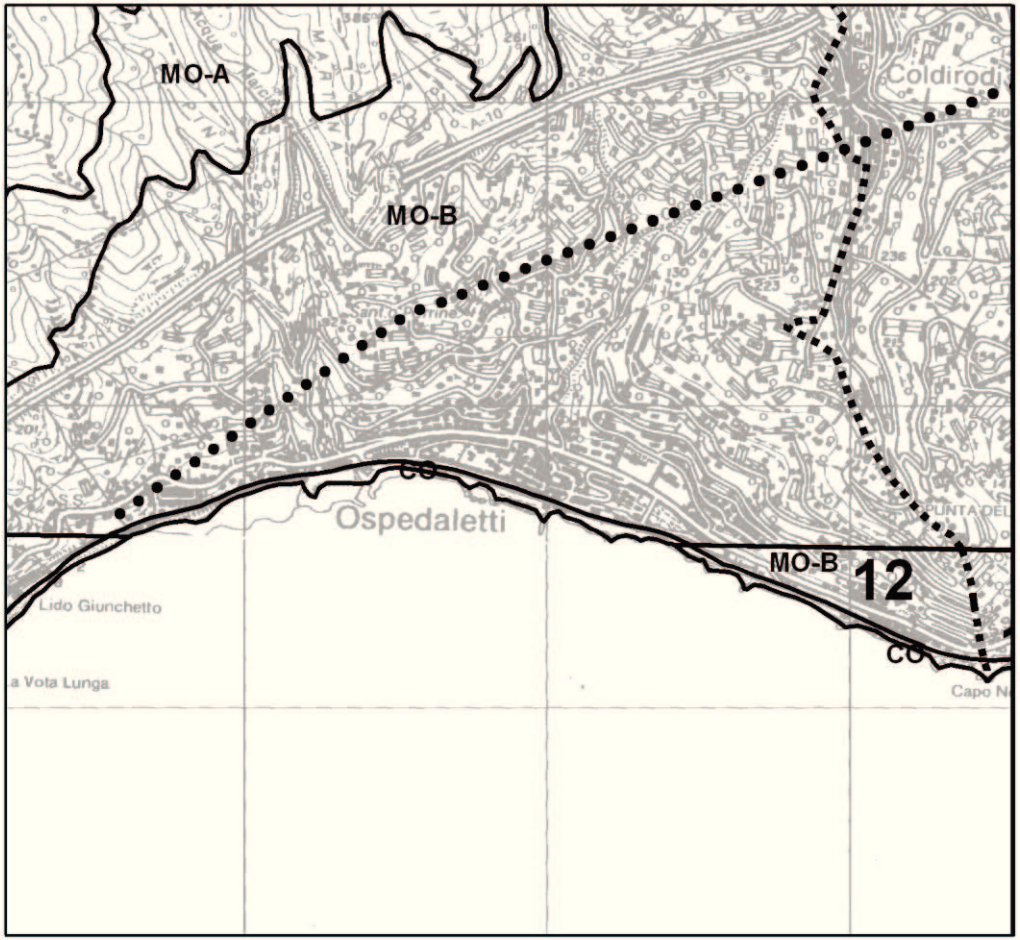
# REGIONE LIGURIA
SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
E DEMANIO MARITTIMO

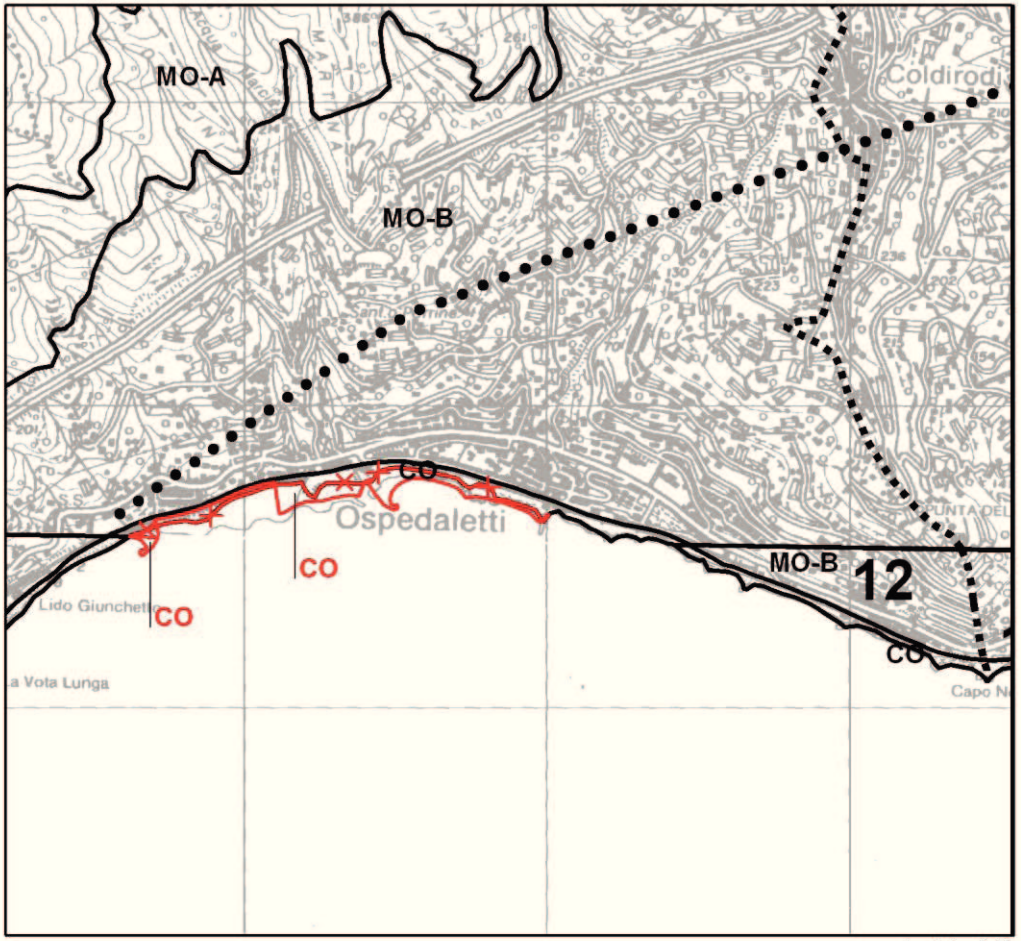
COMUNE DI OSPEDALETTI (IM)

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO
APPROVATO CON D.C.R. n. 6 IN DATA 26 FEBBRAIO 1990 s.m. e i.

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO
PROPOSTA DI VARIANTE

Stralcio tav. 58-62 , livello locale, assetto geomorfologico - Scala 1:25.000




stralcio 4/4

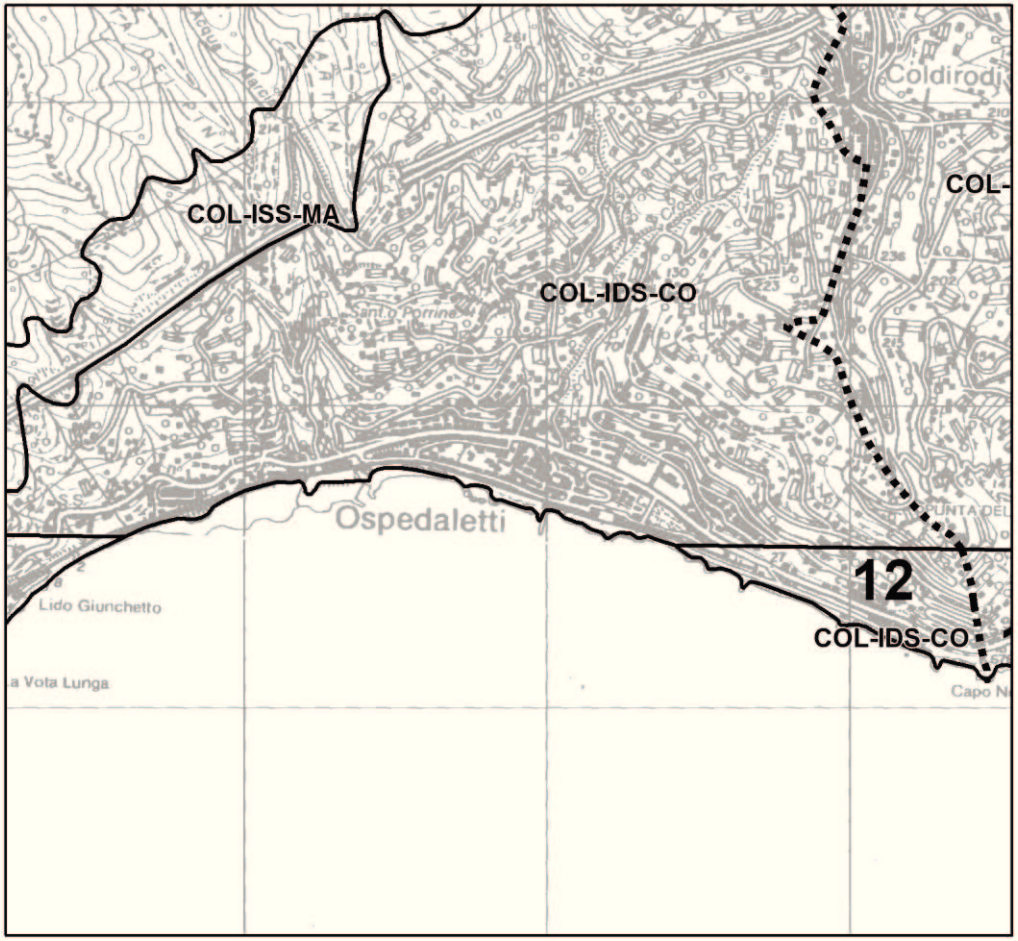
**REGIONE LIGURIA**
SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
E DEMANIO MARITTIMO

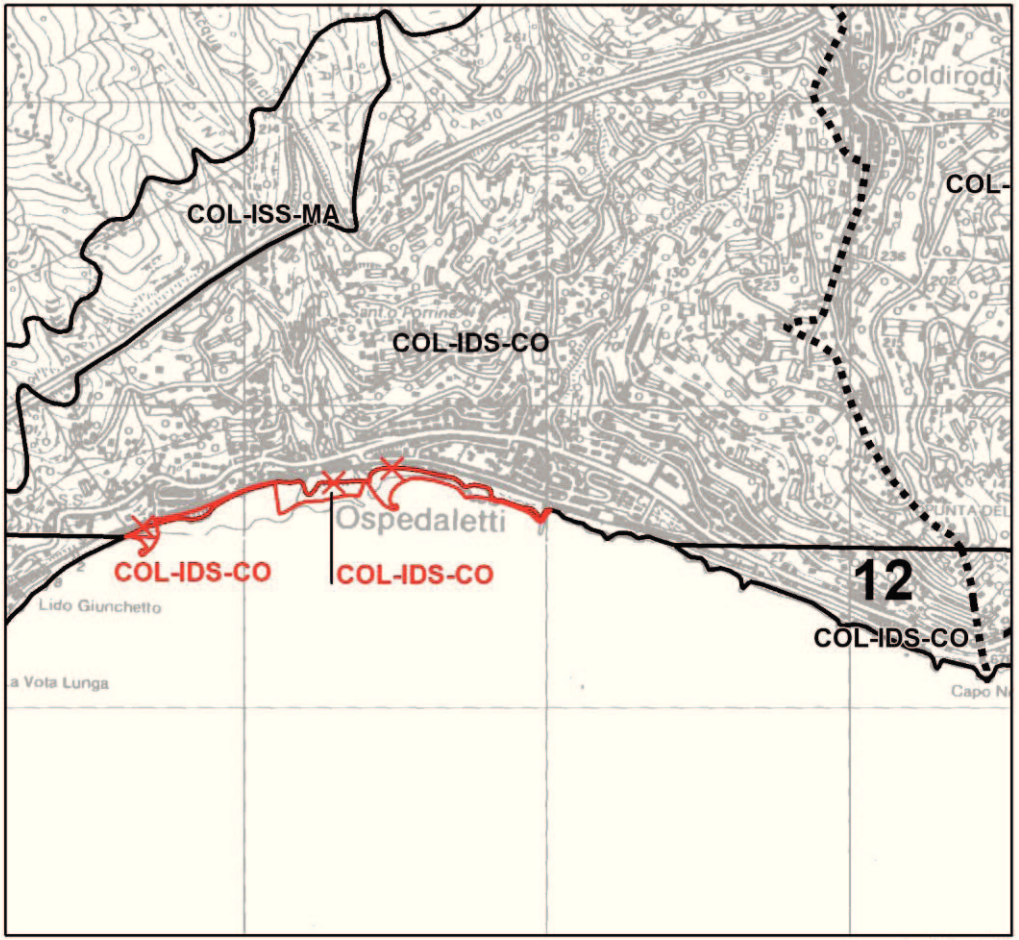
# COMUNE DI OSPEDALETTI (IM)

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO VIGENTE
APPROVATO CON D.C.R. n. 6 IN DATA 26 FEBBRAIO 1990 s.m. e i.

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO
PROPOSTA DI VARIANTE

Stralcio tav. 58-62 , livello locale, assetto vegetazionale - Scala 1:25.000




stralcio 3/4

## PTC DELLA COSTA

## ELABORATI DI PIANO MODIFICATI

**Fasc. 2.1- INDICAZIONI GENERALI PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL TERRITORIO, LA VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO COSTIERO E LA TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO**

2.1.2 - INDICAZIONI PER GLI AMBITI PROGETTO:
*sostituzione della seguente scheda di Ambito progetto:*

- AP3 – Ospedaletti

2.1.4 – INDICAZIONI SUI TEMI PROGETTO:
*Sostituzione delle seguenti tabelle:*

- Porti turistici
- Impianti nautici minori

2.1.5 - TAVOLE RIASSUNTIVE DELLE INDICAZIONI GENERALI DI PIANO:
*sostituzione del simbolo di Impianto Nautico Minore con quello di Porto Turistico (PT2bis)*

- Tav.1 – dal confine di Stato a Sanremo

**Fasc. 2.2.1- DIFESA COSTIERA E RIPASCIMENTO DELLE SPIAGGE, CORREDATE DI TAVOLE A SCALA 1:25000**

CAP.6 - INTERVENTI PILOTA: ricognizione delle condizioni attuali, problemi aperti, indirizzi di intervento schede e tavole illustrative.
*Sostituzione della seguente scheda:*

- Da Capo S.Ampelio a Capo Nero

**Fasc. 2.2.2 –QUADRO DEGLI INTERVENTI SUL SISTEMA DEI PORTI TURISTICI**

CAP.3 - LOCALIZZAZIONE DI PORTI TURISTICI LUNGO LA COSTA LIGURE
*Sostituzione del seguente paragrafo:*

- Prf 3.2 - analisi di dettaglio della costa ligure

CAP.4 - ANALISI DELLE SITUAZIONI LOCALI
*Introduzione della seguente nuova scheda:*

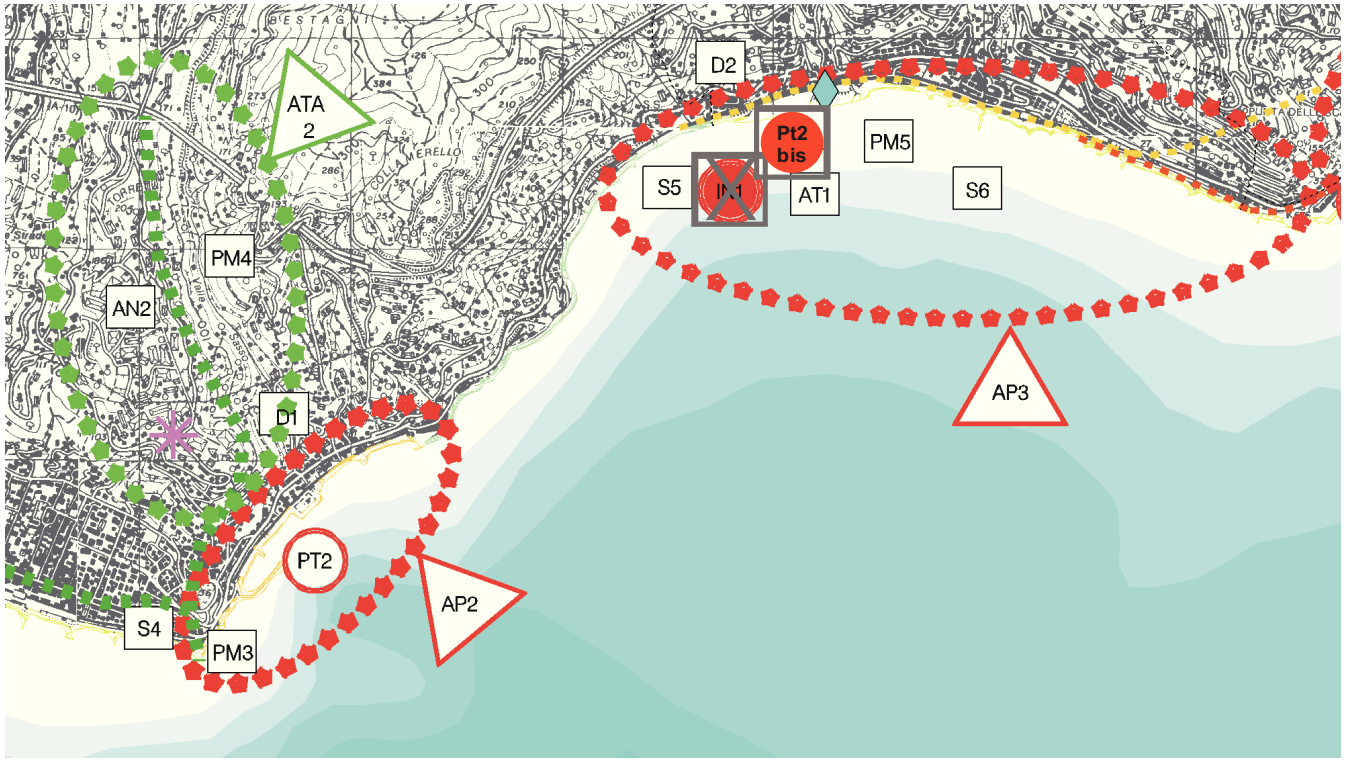
- 4.2 bis - Ospedaletti

*Sostituzione dei seguenti paragrafi:*

- 4.24 - Le questioni aperte

CAP.5 - EVOLUZIONE PREVISTA DEL SISTEMA DEI PORTI TURISTICI DELLA LIGURIA
*Sostituzione dei seguenti paragrafi:*

- 5.1 - Quadro di sintesi degli effetti del Piano sulla capacità ricettiva




**AP3 - OSPEDALETTI**

**TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO**
PT2bis
S5 - ~~IN1~~ - D2 - AT1 - PM5 – S6 - DP4

**COMUNI ED ENTI INTERESSATI**

Ospedaletti – FS

~~L'ambito abbraccia il tratto di costa che va dalla discarica fino a Capo Nero. Si individuano tre principali questioni:~~

- ~~l'uso della discarica con conseguente intervento per il miglioramento della qualità delle acque attualmente compromessa dal rilascio dei sedimenti marnosi;~~
- ~~l'erosione del litorale antistante Ospedaletti e la necessità di sistemazione della fascia litoranea conseguente al riuso del tratto ferroviario in dismissione;~~
- ~~il degrado ambientale dell'area attorno a Capo Nero;~~
- ~~il riutilizzo della linea ferroviaria da dismettere.~~

~~Il problema della **discarica** rappresenta il tema più rilevante. Al riguardo il Piano, confermando le previsioni contenute nello Strumento Urbanistico Generale, approvato nel 1996, e riprese nel progetto di PRUSST con riferimento alle ipotesi di ricavare nell'area della discarica un porto turistico (vedi fascicolo 2.2.2 Porti Turistici) richiama alcuni ragionamenti da considerare per il migliore utilizzo dell'area e formula criteri per la formazione di un progetto definitivo da conseguirsi mediante il previsto Piano Particolareggiat~~

- ~~il terrapieno della discarica, se è vero che crea problemi per le acque del golfo, rappresenta anche una risorsa di spazio aperto sul mare con significativi margini di uso pubblico (balneare e ricreativo) e di spazi a verde;~~
- ~~tuttavia, la necessità di bloccare ulteriori dispersioni di sedimenti dal corpo della discarica richiede, quale che sia la soluzione migliore da perseguire investimenti consistenti;~~
- ~~in questo senso è opportuno che le funzioni previste sulla discarica possano essere di natura tale da attirare investimenti privati che, unitamente ad eventuali finanziamenti pubblici, conseguano - anche in diverse fasi temporali di attuazione - un definitivo risanamento della discarica, mantenendo congrue aree a servizio.~~

~~La progettazione dell'intervento sul terrapieno, nel perseguire le diverse finalità di bonifica e valorizzazione turistico-ambientale sopra indicate e ribadite anche nel PRUSST di iniziativa regionale, dovrà dar luogo ad una sistemazione complessiva ed integrata dell'intera area.~~

~~A questo scopo si suggerisce di distribuire appropriatamente le diverse funzioni affinchè nel tratto di levante del terrapieno, in quanto più vicino alla città, possano essere localizzate in prevalenza le funzioni pubbliche, di uso pubblico e di servizio previste dal PRG e dal PRUSST, oltrechè un punto di discarica di materiale idoneo al ripascimento delle spiagge di levante.~~

~~Le altre funzioni previste, ed in particolare quelle turistiche e diportistiche, dvranno risultare tra loro pienamente integrate al fine di elevare la attrattività dell'insediamento ed essere preferenzialmente collocate nella parte di ponente del terrapieno che, in quanto più lontana dal centro abitato, può essere meno appetita per allocarvi funzioni di interesse urbano.~~

~~In tale contesto la conformazione e il dimensionamento della struttura per la nautica da diporto, pur con riferimento a quanto previsto dal PRG, saranno da valutarsi compiutamente all'atto della presentazione del progetto, avuto riguardo alle diversificate e complesse problematiche sopra ricordate.~~

~~Per quanto riguarda il **riuso della ferrovia** negli altri tratti costieri, allo stato di elaborazione attuale (v. comunque il fasc. 2.2.3), si prefigura:~~

- ~~l'eliminazione del terrapieno davanti al Centro Storico per l'ampliamento della viabilità e degli spazi di parcheggio e per la realizzazione di attrezzature qualificanti l'ambiente urbano e l'offerta turistica (pista ciclabile, verde);~~
- ~~la possibilità di attestare la linea di trasporto pubblico in sede propria Sanremo - Taggia (altrimenti attestata a Pian di Poma) sino alla attuale stazione, che andrebbe conservata e destinata ad usi pubblici.~~

Una forte trasformazione del litorale che ha alterato l'originario assetto naturale, si è avuta tra il 1975 e il 1985 quando la società COGEFAR ha realizzato tra la vecchia spiaggia del Giunchetto e il centro storico, una serie di grandi versamenti con materiale proveniente dai lavori di

costruzione della nuova linea ferroviaria, facendo avanzare la linea di costa con un andamento ondulato su un fronte di oltre 600 ml. e per una profondità di 60-80 ml.

Una totale riconfigurazione dell'ambito costiero che ne ha completamente modificato l'immagine è subentrata poi negli ultimi dieci anni.
A partire dal 2007 infatti la discarica COGEFAR è stata sostituita dalla realizzazione di opere foranee, propedeutiche alla realizzazione di un nuovo porto turistico, che hanno diviso il golfo in due settori indipendenti dal punto di vista della dinamica sedimentaria;
A ponente, ciò ha indotto la rotazione della spiaggia del Giunghetto, che deve ancora raggiungere una configurazione di equilibrio; a levante, contestualmente alle nuove dighe, è stato realizzato un importante intervento di ripascimento artificiale delle spiagge, davanti al centro storico di Ospedaletti, in cui sono state salpate le barriere parallele ed è stata realizzata una nuova spiaggia, contenuta lateralmente da due lunghi pennelli, che ha riconquistato un equilibrio sufficientemente stabile e al momento garantisce un'efficace difesa costiera.
Ad oggi, premesso che non è più possibile contare su una alimentazione naturale, il sistema fa affidamento solo su apporti artificiali, sostenibili per l'esposizione favorevole del golfo e per la configurazione attuale delle opere marittime.

La Sentenza del Consiglio di Stato n.361 intervenuta nel 2013 ha determinato l'annullamento del DPGR n.493/1996 di approvazione della variante integrale del PRG di Ospedaletti e conseguentemente l'annullamento della variante del PTCP introdotta con tale atto per prefigurare la trasformazione dell'area a mare della ex discarica in struttura nautica oltre agli atti di approvazione del relativo progetto di porto turistico.
Tale Sentenza è subentrata a distanza di quasi sette anni dall'avvio della costruzione del porto turistico stesso, nel frattempo intrapreso, pertanto in una situazione di avanzato stato di esecuzione delle principali opere marittime e di alcune delle opere di urbanizzazione previste per cui lo stato del territorio attualmente non riflette più la situazione che caratterizzava la discarica, nel frattempo rimossa proprio con l'esecuzione delle opere di difesa del bacino portuale e dei banchinamenti, ancorché realizzati al grezzo.

Ad oggi quindi la ricomposizione del waterfront costituisce il tema di maggiore rilievo, vista l'esigenza di dare un assetto urbanistico e paesistico definitivo all'area, nel disegno, nelle funzioni e nelle relative quantità, ed in particolare al fine del completamento verso Bordighera del percorso ciclo-pedonale del "Parco Costiero del Ponente".

Sulla base della ricognizione dello stato attuale della zona in oggetto, punto di partenza per qualsiasi ragionamento pianificatorio e progettuale futuro, si specificano in dettaglio le seguenti linee direttive delle trasformazioni territoriali dell'ambito (specificate anche sullo stralcio cartografico allegato):

- **si conferma la previsione di un porto turistico** che deve essere ricompreso all'interno dei perimetri a mare e a terra disegnati dalle nuove opere:
  1) molo di sopraflutto attuale,
  2) futuro molo di sottoflutto attestato entro il limite delle aree già banchinate, su cui potranno trovare localizzazione le infrastrutture e i servizi necessari alla gestione della struttura nautica e le altre eventuali funzioni compatibili indicate dalla pianificazione urbanistica comunale; per le prescrizioni specifiche si rimanda alla scheda "4.2 bis – Ospedaletti".
- **si prefigura una riqualificazione paesistica ed urbanistica dell'area contigua a levante del porto**, compresa tra il radicamento del nuovo molo di sottoflutto e il Rio Porrine, da riconvertire a spiaggia e servizi per la pubblica fruizione in modo che una corretta sistemazione dell'arenile ne consenta l'utilizzo a fini balneazione con i relativi servizi, con le debite verifiche sotto il profilo della sicurezza come avviene in altre analoghe situazioni in prossimità dell'imboccatura di porti turistici.
  eventualmente, nella parte ad ovest confinante con la struttura portuale e su una quota limitata dell'area, si può prevedere l'utilizzo a fini rimessaggio di barche, con esclusione quindi di un vero e proprio porto a secco, perché tale ipotesi prefigurerebbe un uso esclusivo della spiaggia con opere a mare che impegnano lo specchio acqueo antistante, e si configurerebbe nella sostanza come una estensione del bacino portuale alla totalità del tratto costiero interessato, incompatibile con l'esigenza prioritaria di recuperare spazi a terra per la pubblica fruizione.
- **si prefigura altresì il mantenimento delle spiagge poste a levante del rio Porrine e a ponente del rio Termini** con l'attribuzione di un regime paesistico conservativo in continuità con i regimi del PTCP ivi vigenti;

In fase di consultazione sul Rapporto preliminare (scoping), conclusasi il 21.08.14 (nota n.IN/2014/0016816) con esito positivo all'adozione della variante al PTC della Costa, è stata evidenziato dalla Provincia di Imperia quanto segue: "non si rilevano contrasti con la vigente pianificazione sotto il profilo idraulico di competenza. Si evidenzia comunque che le foci dei corsi d'acqua devono essere necessariamente lasciate sgombre e libere per consentire il corretto deflusso idraulico". È da ricordare che qualsiasi intervento interferente i corsi d'acqua interessati dalla variante, risponda alla vigente normativa idraulica.


Rio Termini
Rio Pelotta
Rio Porrine
Area utilizzabile per la balneazione e servizi connessi
Specchio acqueo e Area a terra della struttura del Porto Turistico
Area a terra utilizzabile per i servizi della struttura nautica
Google earth

## PORTI TURISTICI

Per le considerazioni che il Piano svolge su questo tema si rimanda al fascicolo 2.2.2 sul diporto nautico.

| PROV. | indicazioni intervento | SIMB. | TOPONIMI CHIAVE | CONTESTO DI RIFERIMENTO | TAV. |
|---|---|---|---|---|---|
| IM | NUOVO | Pt1 | VENTIMIGLIA | FRONTE URBANO | 1 |
| IM | AMPLIAMENTO | Pt2 | BORDIGHERA | FRONTE URBANO | 1 |
| **IM** | **NUOVO** | **Pt2 bis** | **OSPEDALETTI** | **FRONTE URBANO** | **1** |
| IM | RISTRUTTURAZIONE | Pt3 | SANREMO - PORTO PUBBLICO | FRONTE URBANO | 2 |
| IM | RISTRUTTURAZIONE | Pt4 | SANREMO - PORTO SOLE | FRONTE URBANO | 2 |
| IM | AMPLIAMENTO | Pt5 | ARMA DI TAGGIA | FRONTE URBANO | 2 |
| IM | CONF.ESISTENTE | Pt6 | S.STEFANO | LITORALE | 2 |
| IM | NUOVO | Pt7 | S.LORENZO | FRONTE URBANO | 2 |
| IM | AMPLIAMENTO | Pt8 | PORTO MAURIZIO | FRONTE URBANO | 3 |
| IM | AMPLIAMENTO | Pt9 | DIANO MARINA | FRONTE URBANO | 3 |
| SV | AMPLIAMENTO | Pt10 | ANDORA | VERSANTE INSEDIATO | 3 |
| SV | AMPLIAMENTO | Pt11 | ALASSIO - SANTA CROCE | LITORALE | 4 |
| SV | NUOVO * | Pt12 | ALBENGA | LITORALE | 4 |
| SV | AMPLIAMENTO | Pt13 | LOANO | FRONTE URBANO | 5 |
| SV | AMPLIAMENTO | Pt14 | FINALE | CAPO | 5 |
| SV | NUOVO | Pt15 | NOLI - SPOTORNO | LITORALE | 6 |
| SV | NUOVO | Pt16 | VADO | FRONTE URBANO - LITORALE | 6 |
| SV | RISTRUTTURAZIONE | Pt17 | SAVONA | FRONTE URBANO | 7 |
| SV | NUOVO | Pt18 | SAVONA - ALBISSOLA | LITORALE | 7 |
| SV | AMPLIAMENTO | Pt19 | VARAZZE | FRONTE URBANO | 7 |
| GE | NUOVO * | Pt20 | COGOLETO | LITORALE | 7 |
| GE | RISTRUTTURAZIONE | Pt21 | ARENZANO | CAPO | 7 |
| GE | NUOVO | Pt22 | GENOVA – VOLTRI - PEGLI | PORTO - FRONTE URBANO | 8 |
| GE | AMPLIAMENTO | Pt23 | GENOVA - SESTRI | PORTO - FRONTE URBANO | 8 |
| GE | CONF.ESISTENTE | Pt24 | GENOVA - PORTO STORICO | PORTO - FRONTE URBANO | 8 |
| GE | CONF.ESISTENTE | Pt25 | GENOVA - DUCA ABRUZZI | PORTO - FRONTE URBANO | 8 |
| GE | CONF.ESISTENTE | Pt26 | GENOVA - FIERA | PORTO - FRONTE URBANO | 9 |
| GE | CONF.ESISTENTE | Pt27 | GENOVA - NERVI | FRONTE URBANO | 9 |
| GE | CONF.ESISTENTE | Pt28 | CAMOGLI | FRONTE URBANO | 9 |
| GE | CONF.ESISTENTE | Pt29 | PORTOFINO | FRONTE URBANO | 10 |
| GE | RISTRUTTURAZIONE | Pt30 | SANTA MARGHERITA | FRONTE URBANO | 10 |
| GE | CONF.ESISTENTE | Pt31 | RAPALLO - RIVA | FRONTE URBANO | 10 |
| GE | CONF.ESISTENTE | Pt32 | RAPALLO - PUBBLICO | FRONTE URBANO | 10 |
| GE | CONF.ESISTENTE | Pt33 | CHIAVARI | FRONTE URBANO | 10 |
| GE | CONF.ESISTENTE | Pt34 | LAVAGNA | FRONTE URBANO | 10 |
| GE | RISTRUTTURAZIONE | Pt35 | SESTRI L . | FRONTE URBANO | 11 |
| GE | NUOVO * | Pt36 | MONEGLIA | LITORALE | 11 |
| SP | NUOVO * | Pt37 | LEVANTO | LITORALE | 12 |
| SP | CONF.ESISTENTE | Pt38 | VERNAZZA | FRONTE URBANO | 12 |
| SP | CONF.ESISTENTE | Pt39 | PORTOVENERE | FRONTE URBANO | 13 |
| SP | AMPLIAMENTO | Pt40 | LE GRAZIE | FRONTE URBANO | 13 |
| SP | CONF.ESISTENTE | Pt41 | FEZZANO | FRONTE URBANO | 13 |
| SP | NUOVO | Pt42 | LA SPEZIA MIRABELLO | FRONTE URBANO | 13 |
| SP | CONF.ESISTENTE | Pt43 | LA SPEZIA MORIN ASSONAUTICA | FRONTE URBANO - PORTO | 13 |
| SP | CONF.ESISTENTE | Pt44 | LA SPEZIA PORTO LOTTI | PORTO - FRONTE URBANO | 13 |
| SP | AMPLIAMENTO | Pt45 | LA SPEZIA PERTUSOLA | PORTO - LITORALE | 13 |
| SP | RISTRUTTURAZIONE | Pt46 | LERICI | FRONTE URBANO | 13 |
| SP | RISTRUTTURAZIONE | Pt47 | MAGRA | FOCE FLUVIALE | 13 |

* progettazione subordinata a specificazione settoriale

**NOTA:**

**testo sottolineato e bordato:** nuovo testo introdotto con la presente variante

**Previsioni non oggetto della presente variante:**
per il quadro aggiornato vedere la tabella porti allegata alla DGR n.936/2011 *"adozione di variante di aggiornamento al PTC della Costa"*, nonché la DCR n.30 del 11.12.12 *"Variante di aggiornamento al PTC della Costa. Approvazione a stralcio delle indicazioni relative al Comune di Pietra Ligure e della sostituzione dell'articolo 4 delle relative norme di attuazione con riferimento alla disciplina dei cantieri navali"* e la DCR n.7 del 26.03.14 *"Variante di aggiornamento al PTC della Costa. Approvazione a stralcio delle indicazioni relative al cantiere navale di Albenga e al porto turistico di Ge-Pegli"*.

## IMPIANTI NAUTICI MINORI

Tra i due estremi delle spiagge e degli scogli fruibili per la balneazione e quello dei porti turistici, il Piano definisce una categoria intermedia di strutture di contenute dimensioni, peraltro già ampiamente diffuse lungo la costa ligure, costituite da piccole darsene private a servizio di insediamenti (turistico-ricettivi, residenziali, cantieri), alaggi protetti, attracchi e strutture per circoli sportivi o stabilimenti balneari, attracchi e stazioni per battelli di servizio al trasporto pubblico costiero, strutture per il ricovero ed il parcheggio invernale di piccoli natanti, ecc.
Si tratta di servizi rivolti quasi esclusivamente alla nautica minore e di caratteristiche di modesto impatto che offrono la possibilità di dare una risposta diffusa a varie forme di fruizione del mare e a una tipologia d'utenza generalmente non servita dai porti turistici.

Per le considerazioni che il Piano svolge su questo tema e per la classificazione utilizzata nella tabella che segue si rimanda al fascicolo 2.2.2 sul diporto nautico, e specificatamente al capitolato intitolato "Le strutture minori per la nautica".

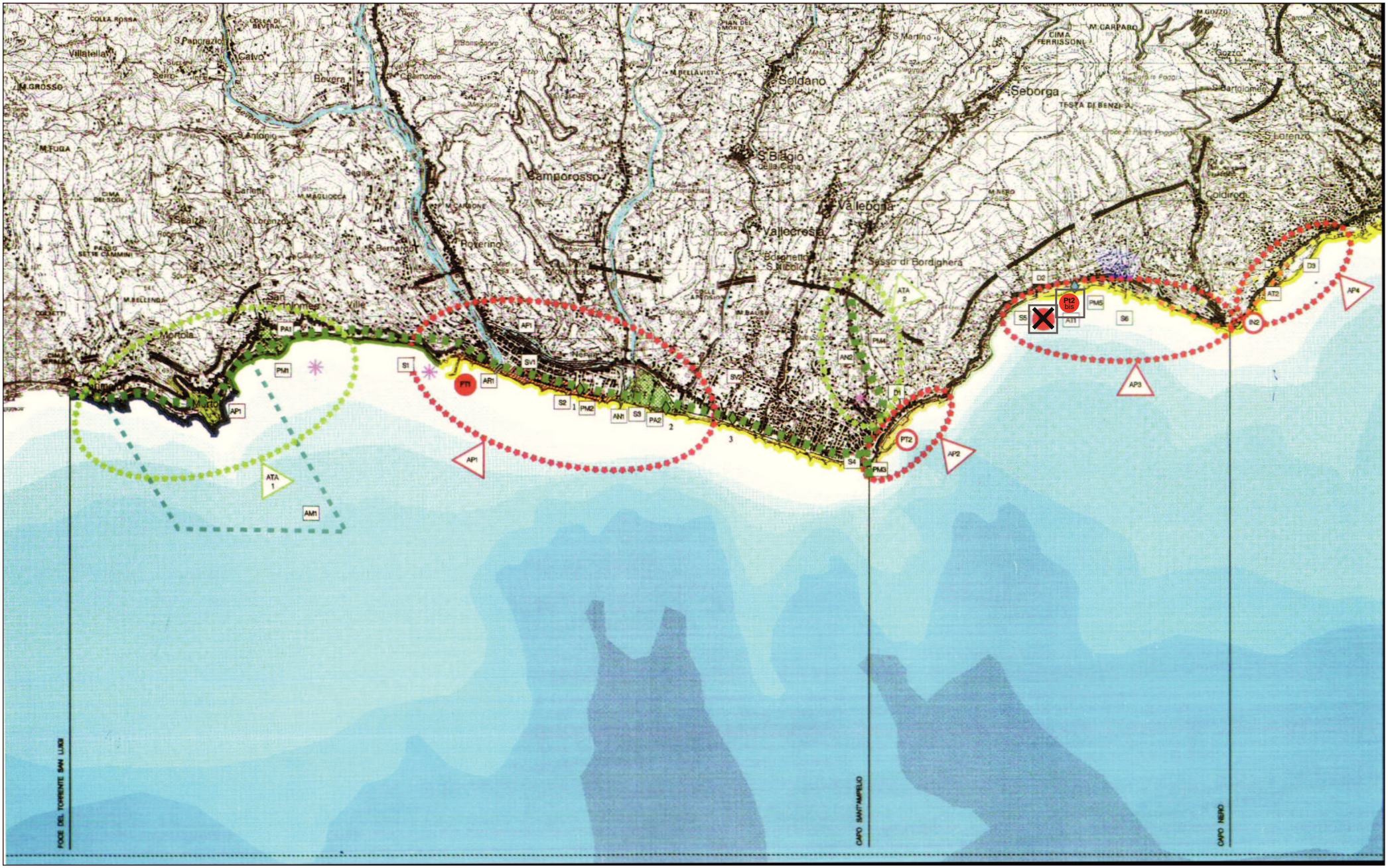
Il Piano nella sottostante tabella fornisce indicazioni per gli impianti nautici di più rilevante consistenza e interesse rispetto allo stato di fatto in oggi noto e con riferimento alle richieste allo stato prodotte dalle Amministrazioni Comunali, fermo restando che, in aderenza all'art. 5 delle Norme di Attuazione, eventuali interventi di miglioramento e potenziamento degli impianti esistenti o ipotesi di nuovi o diversi impianti potranno essere successivamente segnalati dagli Enti Locali e previsti nei rispettivi strumenti di Piano, avuto riguardo anche alla definizione del Piano di utilizzo delle aree demaniali marittime a uso turistico e ricreativo ex lege 4 dicembre 1993 n. 494 e ai Piani di Spiaggia.

| PROV. | tipo/ind. di intervento | SIMB. | TOPONIMI CHIAVE | CONTESTO DI RIFERIMENTO | TAV. |
|---|---|---|---|---|---|
| ~~**IM**~~ | ~~**a1-b1/NUOVO**~~ | ~~**IN1**~~ | ~~**OSPEDALETTI**~~ | ~~**LITORALE - DISCARICA**~~ | ~~**1**~~ |
| **IM** | a1/AMPLIAMENTO | **IN2** | **CAPO NERO** | CAPO | **1** |
| **IM** | b1/RISTRUTTURAZIONE | **IN3** | **RIVA LIGURE** | FRONTE URBANO | **2** |
| **IM** | b1/RISTRUTTURAZIONE | **IN4** | **SANTO STEFANO** | FRONTE URBANO | **2** |
| **IM** | c1/NUOVO | **IN5** | **COSTARAINERA** | FRONTE URBANO | **2** |
| **IM** | c2/CONF.ESISTENTE | **IN6** | **BORGO PRINO** | FRONTE URBANO | **3** |
| **IM** | b1/CONF.ESISTENTE | **IN7** | **SAN BARTOLOMEO** | FRONTE URBANO | **3** |
| **IM** | b1/CONF.ESISTENTE | **IN8** | **CERVO** | FOCE FLUVIALE | **3** |
| **IM** | b1/RISTRUTTURAZIONE | **IN9** | **CAPO MIMOSA** | CAPO | **3** |
| **SV** | NUOVO | **IN10** | **LAIGUEGLIA- PARCO BOE** | | **4** |
| **SV** | a1/CONF.ESISTENTE | **IN11** | **GALLINARA** | ISOLA | **4** |
| **SV** | b1/NON CONFERMATO | **IN12** | **ALBENGA** | FRONTE URBANO | **4** |
| **SV** | a1-b1/NUOVO | **IN13** | **CERIALE** | LITORALE | **5** |
| **SV** | b1/NUOVO | **IN14** | **BORGHETTO S.S.** | LITORALE | **5** |
| **SV** | a1/CONF.ESISTENTE | **IN15** | **BERGEGGI - ISOLA** | ISOLA | **6** |
| **SV** | c1-c2/NUOVO | **IN16** | **VADO** | FRONTE URBANO | **6** |
| **SV** | a1/CONF.ESISTENTE | **IN17** | **CELLE** | LITORALE | **7** |
| **GE** | c1-c2/NUOVO | **IN18** | **COGOLETO - ARENZANO** | FOCE FLUVIALE | **7** |
| **GE** | b1/NUOVO | **IN19** | **GENOVA - PRA'** | PORTO - FRONTE URBANO | **8** |
| **GE** | c1-c2/NUOVO | **IN20** | **GENOVA - FOCE** | FRONTE URBANO | **9** |
| **GE** | c1/CONF.ESISTENTE | **IN21** | **GENOVA - LIDO** | FRONTE URBANO | **9** |
| **GE** | c2/RISTRUTTURAZIONE | **IN22** | **GENOVA - VERNAZZOLA** | FRONTE URBANO | **9** |
| **GE** | c2/RISTRUTTURAZIONE | **IN23** | **GENOVA - PRIARUGGIA** | FRONTE URBANO | **9** |
| **GE** | c2/CONF.ESISTENTE | **IN24** | **GENOVA - QUINTO** | FRONTE URBANO | **9** |
| **GE** | a1/RISTRUTTURAZIONE | **IN25** | **BOGLIASCO** | FRONTE URBANO | **9** |
| **GE** | a1/NUOVO | **IN26** | **SORI** | FRONTE URBANO | **9** |
| **GE** | c1/CONF.ESISTENTE | **IN27** | **MULINETTI** | FRONTE URBANO | **9** |
| **GE** | c1/NUOVO | **IN28** | **RECCO** | FRONTE URBANO | **9** |
| **GE** | a2/CONF.ESISTENTE | **IN29** | **PUNTA CHIAPPA** | LITORALE | **10** |
| **GE** | a2/CONF.ESISTENTE | **IN30** | **SAN FRUTTUOSO** | LITORALE | **10** |
| **GE** | c2/NUOVO | **IN31** | **SANTA MARGHERITA - COVO** | FRONTE URBANO | **10** |
| **GE** | a1/CONF.ESISTENTE | **IN32** | **SANTA MARGHERITA** | FRONTE URBANO | **10** |
| **GE** | b2/CONF.ESISTENTE | **IN33** | **RAPALLO - S.MICHELE** | FRONTE URBANO | **10** |
| **GE** | CONF.ESISTENTE | **IN34** | **RAPALLO - FOCE BOATE** | FRONTE URBANO | **10** |
| **GE** | b2/CONF.ESISTENTE | **IN35** | **RAPALLO - PORTICCIOLO** | FRONTE URBANO | **10** |
| **GE** | b2/CONF.ESISTENTE | **IN36** | **RAPALLO - CASTELLO DEI SOGNI** | FRONTE URBANO | **10** |
| **GE** | b1/NUOVO | **IN37** | **ZOAGLI** | FRONTE URBANO | **10** |
| **GE** | b1/c1NUOVO | **IN38** | **CHIAVARI** | FRONTE URBANO | **10** |
| **GE** | b2/CONF.ESISTENTE | **IN39** | **SESTRI L . BAIA DEL SILENZIO** | FRONTE URBANO | **11** |
| **SP** | c2/NUOVO | **IN40** | **FRAMURA - CAVA** | LITORALE | **11** |
| **SP** | a1/RISTRUTTURAZIONE | **IN41** | **FRAMURA - CIAMIA** | LITORALE | **11** |
| **SP** | b1/RISTRUTTURAZIONE | **IN42** | **LEVANTO** | FRONTE URBANO | **12** |
| **SP** | b1/CONF.ESISTENTE | **IN43** | **MONTEROSSO-CIRCOLO VELICO** | FRONTE URBANO | **12** |
| **SP** | b1/NUOVO | **IN44** | **MONTEROSSO FEGINA** | FRONTE URBANO | **12** |
| **SP** | a2/RISTRUTTURAZIONE | **IN45** | **MONTEROSSO** | FRONTE URBANO | **12** |
| **SP** | c1/CONF.ESISTENTE | **IN46** | **MANAROLA** | FRONTE URBANO | **12** |
| **SP** | c1/CONF.ESISTENTE | **IN47** | **RIOMAGGIORE** | FRONTE URBANO | **12** |
| **SP** | b1/RISTRUTTURAZIONE | **IN48** | **LA SPEZIA - CA' DI MARE** | FRONTE URBANO | **13** |
| **SP** | b1/NON CONFERMATO | **IN49** | **LA SPEZIA - CANALETTO** | PORTO - FRONTE URBANO | **13** |
| **SP** | b1/NON CONFERMATO | **IN50** | **LA SPEZIA - FOSSAMASTRA** | FRONTE URBANO - PORTO | **13** |
| **SP** | b1/NUOVO | **IN51** | **LA SPEZIA - PAGLIARI** | FRONTE URBANO - PORTO | **13** |
| **SP** | a1/RISTRUTTURAZIONE | **IN52** | **BOCCA DI MAGRA** | FOCE FLUVIALE | **13** |

**NOTA:**

~~**testo barrato:**~~ testo cancellato con la presente variante

**Previsioni non oggetto della presente variante:**
per il quadro aggiornato vedere la tabella impianti nautici minori allegata alla DGR n.936/2011 *"adozione di variante di aggiornamento al PTC della Costa"*, nonché la DCR n.30 del 11.12.12 *"Variante di aggiornamento al PTC della Costa. Approvazione a stralcio delle indicazioni relative al Comune di Pietra Ligure e della sostituzione dell'articolo 4 delle relative norme di attuazione con riferimento alla disciplina dei cantieri navali"* e la DCR n.7 del 26.03.14 *"Variante di aggiornamento al PTC della Costa. Approvazione a stralcio delle indicazioni relative al cantiere navale di Albenga e al porto turistico di Ge-Pegli"*.




tav. 1 - dal Confine di Stato a Sanremo

## DA CAPO S.AMPELIO A CAPO NERO - scheda relativa alla tav.2

Sintesi della storia evolutiva

Questo tratto di litorale era in origine alimentato dal flusso detritico proveniente dai corsi d'acqua a ponente Roia e Nervia che, superato capo S.Ampelio scorreva verso levante, sospinto dai mari dominanti di libeccio, a formare le spiagge di Arziglia e Giunchetto, separate tra loro dalla punta della Madonna della Ruota, e quella posta di fronte al centro storico di Ospedaletti.
Fino alla fine dell'800 queste spiagge risultavano stabili se pur caratterizzate da ampie oscillazioni.
La prima opera costruita per arginare queste oscillazioni fu il pennello a ponente del torrente Crosio (1878) che produsse un accumulo a ponente, ponendo però ovviamente in crisi la spiaggia a levante.

Successivamente, dai primi anni del "900, entrarono in crisi tutte le spiagge dell'arco evidentemente in conseguenza sia del progressivo aumento delle estrazioni di inerti dal Roia e Nervia, sia delle opere aggettanti e di difesa progressivamente costruite tra le foci dei corsi d'acqua e Capo S.Ampelio.
Nel dopoguerra, con la costruzione del porto di Bordighera, ciò che rimaneva della debole alimentazione da ponente venne disperso verso gli alti fondali dall'effetto riflesso prodotto dalla diga esterna[1]. In conseguenza la crisi della spiaggia si sviluppò violentemente e vennero realizzate le scogliere di protezione di fronte all'abitato che spostarono ed incentivarono l'erosione verso levante obbligando a nuove disordinate opere di difesa rigida.
Negli anni 75-85 la società COGEFAR ~~ha realizzato~~ realizzò una serie di grandi versamenti con materiale proveniente dai lavori di costruzione della nuova linea ferroviaria.

Tali versamenti, concentrati nella parte di ponente del litorale, tra la vecchia spiaggia del Giunchetto e il centro storico, ~~hanno consentito~~ consentirono di portare avanti la linea di costa con un andamento ondulato su un fronte di oltre 600 ml. e per una profondità di 60-80 ml.
Questo nuovo sporgente ~~ha determinato~~ determinò la formazione di una spiaggia ciottolosa a ponente (appoggiata allo sporgente) e la ricostituzione di parte della vecchia spiaggia del centro, nel tratto a ovest delle scogliere (anche questa ciottolosa e alimentata dall'erosione dello sporgente).
~~Ovviamente l'azione marina determina la lenta demolizione del fronte del versamento anche in quanto i materiali costituenti sono molto poveri; il rilascio di limi marnosi crea problemi ai fondali e alla qualità delle acque.~~
~~Sono così state realizzate opere di scogliera a difesa delle parti più sporgenti senza tuttavia ovviamente riuscire a fermare completamente l'arretramento.~~
~~Si deve osservare però che tale arretramento, anche se il materiale di cui è costituito lo sporgente è molto povero, costituisce ad oggi l'unica fonte di alimentazione di queste spiagge.~~

Ad oggi, come noto, il sito della discarica COGEFAR è stato sostituito a partire dal 2007 da opere foranee, in particolare un molo di sopraflutto, propedeutiche alla realizzazione di un nuovo porto turistico.
La Sentenza del Consiglio di Stato n.36/2013 ha annullato, tra l'altro, gli atti di approvazione del progetto di nuovo porto turistico interrompendo quindi i lavori di costruzione dello stesso nel frattempo intrapresi.
La Regione Liguria nel 2013 ha avviato la procedura per la modifica al PTCP per il tratto costiero in questione al fine di definire una nuova sistemazione dell'area coerente con la Sentenza secondo i seguenti termini:

- ✓ Conferma del porto turistico, limitatamente al bacino attualmente confinato e protetto dalla porzione del molo di sopraflutto ad oggi completato;
- ✓ Riconversione a spiaggia, libera di opere che impegnino lo specchio acqueo antistante, del tratto compreso tra il banchinamento già realizzato e il Rio Porrine.

~~Problemi aperti~~
~~Il problema principale di questo arco è la necessità di individuare una strategia di intervento che consenta di utilizzare al meglio il terrapieno creato dallo sporgente e articolare le opere in modo da ottenere arenili e attrezzature per il diporto nautico. La complessità dei problemi e le condizioni del litorale rendono la costa di Ospedaletti uno dei tratti prioritari di intervento del Piano.~~

Indirizzi di intervento

~~Premesso che non è possibile pensare ad un ripristino degli antichi equilibri in quanto appare praticamente impossibile ripristinare una alimentazione naturale da Capo S.Ampelio, occorre pensare ad una articolazione che faccia assegnamento solo su apporti artificiali o su spiagge artificiali.~~
~~Come già ipotizzato in altri capitoli del Piano appare possibile prevedere la realizzazione di un porto turistico in specie nella parte occidentale dello sporgente artificiale, riservando però l'estremo orientale dello stesso ad una discarica per l'alimentazione artificiale del litorale a levante.~~
~~L'ampio tratto tra lo sporgente e capo Nero potrà essere oggetto di un intervento, rimosse eventualmente le scogliere parallele e creati nuovi appoggi verso capo Nero per la creazione di nuove spiagge.~~
~~Dal punto di vista generale dell'area appare necessario pervenire ad una ipotesi definitiva di intervento per la sistemazione dello sporgente creato con i materiali di scavo, almeno parte del quale dovrebbe poter svolgere una idonea funzione di ripascimento delle spiagge di levante. In questa prospettiva risulta conveniente creare un appoggio a levante per contenere i flussi naturali e anche possibili apporti artificiali impedendo ogni dispersione verso Capo Nero e quindi verso gli alti fondali.~~
~~L'area centrale antistante il centro storico e fino allo sporgente artificiale, rimosse - eventualmente gradualmente le scogliere, potrebbe essere sede di un intervento per creare nuove spiagge migliorando quella esistente a ponente del pennello.~~
~~Lo sporgente potrebbe essere semplicemente difeso anche con opere rigide, possibilmente discontinue, utilizzando, ed eventualmente accentuando, l'articolazione a mare, ed anche ampliato a mare utilizzando nuovi materiali.~~
~~Il tratto più orientale potrebbe essere utilizzato (nel caso si optasse per spiagge aperte) per versamenti saltuari di ripascimento con materiali pregiati.~~

Le opere foranee, che a partire dal 2007 hanno sostituito la discarica di inerti formatasi nei primi anni '80 con i grandi versamenti del materiale proveniente dai lavori di costruzione della nuova linea ferroviaria, hanno diviso il golfo in due settori indipendenti dal punto di vista della dinamica sedimentaria, contribuendo di fatto a ridurre la problematica ambientale del rilascio dei sedimenti marnosi fini che il materiale della discarica stessa aveva alimentato.

**Per quanto riguarda le spiagge**, a ponente del Rio Termini oltre il radicamento del molo si sopraflutto, ciò ha indotto la rotazione della spiaggia del Giunghetto, che deve ancora raggiungere una configurazione di equilibrio;
a levante, oltre il Rio Porrine, contestualmente alle nuove dighe, è stato realizzato un importante intervento di ripascimento artificiale delle spiagge, davanti al centro storico di Ospedaletti, in cui sono state salpate le barriere parallele ed è stata realizzata una nuova spiaggia, contenuta lateralmente da due lunghi pennelli, che ha riconquistato un equilibrio sufficientemente stabile e al momento garantisce un'efficace difesa costiera.
Ad oggi, premesso che non è possibile pensare ad un ripristino degli antichi equilibri in quanto è praticamente impossibile contare su una alimentazione naturale, il sistema fa affidamento solo su apporti artificiali che, a regime, sono sicuramente sostenibili per l'esposizione favorevole del golfo e per la configurazione attuale delle opere marittime.

Per quanto riguarda l'**area oggetto di trasformazione, tra il Rio Termini e il Rio Porrine**, si conferma che:

- ✓ **l'area da adibire a porto turistico** è compresa all'interno dello specchio acqueo delimitato dall'attuale molo di sopraflutto, e che sono opere indispensabili per la funzionalità del porto:
  - ◦ il completamento della testata del molo di sopraflutto con la contestuale demolizione della parte di molo che ne costituiva il prolungamento oltre il ricciolo di testata (di questo tratto è stato posato prima dell'interruzione dei lavori, il solo nucleo oggi sottoposto all'azione erosiva del moto ondoso);
  - ◦ la realizzazione del molo di sottoflutto attestato entro il limite delle aree già banchinate, come da schema allegato;

  l'esatta determinazione delle caratteristiche dimensionali e funzionali delle opere foranee descritte è demandata agli specifici approfondimenti progettuali in relazione alla tipologia di utenza della struttura nautica.

- ✓ **l'area contigua a levante del porto compresa tra il radicamento del nuovo molo di sottoflutto e il Rio Porrine** è da riconvertire a spiaggia in modo che una corretta sistemazione dell'arenile ne consenta prioritariamente l'utilizzo a fini balneazione con i relativi servizi - con le debite verifiche sotto il profilo della sicurezza come avviene in altre analoghe situazioni in prossimità dell'imboccatura di porti turistici - ed eventualmente, nella parte ad ovest confinante con la struttura portuale, l'utilizzo a fini piccolo rimessaggio di barche, con esclusione quindi di un vero e proprio porto a secco che prefigurerebbe un uso esclusivo della spiaggia e di opere a mare che impegnino lo specchio acqueo antistante;
  a chiusura della zona, subito alla dx della foce del Rio Porrine è stata realizzata una parte del molo di sottoflutto del progetto originario (che prevedeva un'estensione del porto turistico anche in questa zona) costituita dal solo nucleo di tout-venant, non ancora completamente protetto dalla mantellata esterna di massi e per questo oggetto dell'azione del moto ondoso che negli ultimi anni ne ha provocato la progressiva erosione.
  Se la presenza di questa struttura non ha più significato nell'attuale scenario ed anzi può essere vista come un elemento di disturbo sulla qualità delle acque (di cui limita il ricambio idrico) occorre peraltro rilevare che la sua demolizione può indurre una modifica dell'assetto morfologico della futura spiaggia; forma e dimensione di tale opera dovranno più debitamente essere valutate in fase di progettazione di maggior dettaglio dell'area.

**NOTA:**
~~**testo barrato**~~**:** testo cancellato
**testo sottolineato:** nuovo testo introdotto

### 3.2 Analisi di dettaglio della costa ligure

Con l'aiuto delle tavole delle incompatibilità è possibile effettuare la prima selezione dei tratti di costa della nostra regione suscettibili di ospitare interventi di potenziamento della portualità turistica. Questa analisi permette di identificare le zone che, non ricadendo nei tratti di maggiore sensibilità ambientale, offrono preliminarmente maggiori garanzie per la collocazione degli interventi del Piano. A tali considerazioni si aggiungono quelle relative allo stato attuale della ricettività nautica nei singoli tratti nonchè osservazioni specifiche sulle caratteristiche dei singoli paraggi.

**Dal confine francese a Sanremo**
(vedi tavv.da 1 a 3)

Questo primo tratto della Riviera di Ponente, dello sviluppo di circa 12 miglia, rappresenta un'area di elevatissimo potenziale turistico, ~~dove è auspicabile la predisposizione di nuova capacità ricettiva per la nautica~~, interessata nell'ultimo decennio dalla realizzazione di porti turistici localizzati anche in tratti di costa non urbanizzati

~~Dal confine fino a Bordighera, risulta utilizzabile solo il fronte a mare sottostante il centro storico di Ventimiglia, dato che fino a Punta della Rocca la costa presenta un alto grado di incompatibilità, mentre dopo la foce del Roja il litorale si presenta soprattutto di equilibrio delicato, inadatto all'inserimento di opere in aggetto rispetto alla linea di costa.~~
~~Il litorale di Ventimiglia risulta quindi diviso in due sezioni distinte dalla foce del Roia, con quella di ponente che deve essere considerata particolarmente adatta a ricevere una nuova struttura portuale anche in ragione della presenza, nella baia a levante di Punta della Rocca, dei resti incompiuti di una diga facente parte di un vecchio progetto ormai abbandonato. L'interesse di un progetto ivi localizzato è aumentato dalla possibilità di integrazione tra la realizzazione del porto e il recupero del soprastante centro storico.~~
~~A levante invece la costa è interessata da vistosi fenomeni erosivi, nonostante gli apporti del fiume. Su questo tratto non sembra proponibile alcun intervento a mare che non si riduca alla realizzazione di opere di protezione del litorale.~~
~~Il porto di Bordighera, subito dopo Capo S. Ampelio, si colloca in una zona che è caratterizzata da fondali elevati che condizionano forma e dimensione della pur auspicabile espansione del porto esistente. L'espansione portuale prevista dal Comune di Bordighera, per quanto interessante da un punto di vista del Piano, sembra perciò bisognosa di un attento esame per quanto riguarda la sua fattibilità economica.~~
~~Dopo la Punta di Migliarese e fino all'inizio dell'abitato di Ospedaletti si colloca una soluzione di continuità di pregio paesistico da salvaguardare. Sul litorale di Ospedaletti, caratterizzato da un grado medio di incompatibilità si potrebbe invece collocare un'alternativa, o eventualmente un'aggiunta a Bordighera, da valutare congiuntamente alla risoluzione del problema delle discariche marnose per le quali è comunque auspicabile un intervento di sistemazione.~~
~~Oltre Capo Nero non si presentano rilevanti incompatibilità e la costa risulta teoricamente utilizzabile fino a Sanremo: quest'ultimo tratto non sembra però suscettibile di ricevere nuove strutture (salve le possibilità di intervento sulle infrastrutture esistenti quali quelle di Capo Pino), a causa dell'immediata prossimità del complesso portuale Porto Sole - porto pubblico. Questo ha ormai assunto una configurazione definitiva, che non pare suscettibile di ulteriori espansioni.~~

Dal confine fino al Roja sono ancora prevalenti la trama insediativa storica della Piana di Latte e importanti caratteri della naturalità, riconosciuti dalla presenza lungo costa di vaste aree della Rete Natura 2000 e da tratti di costa caratterizzati da alta biodiversità, che fanno escludere nuovi interventi a mare.

Sulla riva di ponente del Roja, unico tratto utilizzabile a tale fine, è stato recentemente realizzato il porto turistico di Ventimiglia, mentre a levante del Roja, la costa è interessata da fenomeni erosivi su cui non è proponibile alcun intervento a mare che non si riduca alla realizzazione di opere di protezione del litorale.

L'ampliamento del porto di Bordighera, localizzato subito dopo Capo S.Ampelio, è in corso di progettazione tenendo conto della presenza di fondali elevati nella zona, che ne condizionano forma e dimensione.

Dopo la Punta di Migliarese e fino all'inizio dell'abitato di Ospedaletti si colloca una soluzione di continuità di pregio paesistico da salvaguardare, mentre sul litorale di Ospedaletti sono state realizzate negli anni scorsi opere a mare propedeutiche alla realizzazione di una struttura diportistica a recupero dell'area della ex discarica secondo le indicazioni del PTC della Costa che, insieme alle altre strutture diportistiche, andrà a coprire il fabbisogno di posti barca dell'intera zona tra il confine e Capo Nero, risultando inadatti e incompatibili gli altri tratti di costa all'inserimento di opere in aggetto ad eccezione di interventi di protezione del litorale.

La portualità a Sanremo, con il complesso Porto Sole- porto pubblico ha ormai assunto una configurazione definitiva.

Ciò non esclude ovviamente il completamento delle opere a terra di Porto Sole, la razionalizzazione degli spazi disponibili fra i due porti e nell'ambito del porto pubblico, quando ciò si possa tradurre in un incremento della disponibilità di posti barca.

**NOTA:**
**~~testo barrato~~:** testo cancellato
**testo sottolineato:** nuovo testo introdotto

## 4.2 bis Ospedaletti

***Inquadramento generale***

L'area oggetto della previsione si inserisce in un tratto di costa al margine di ponente del centro storico di Ospedaletti, oggi occupata a mare dalle opere foranee e dai banchinamenti parzialmente realizzati negli ultimi anni dal cantiere del nuovo porto turistico, sospeso a seguito della Sentenza del Consiglio di Stato n.361 del 2013, e caratterizzata a monte da un'intensa edificazione diffusa sul versante costiero.

***Localizzazione sul litorale***

Il nuovo porto si colloca a circa 3 miglia dal porto di Sanremo e a circa 2 miglia da quello di Bordighera;

### ASPETTI URBANISTICI E FUNZIONALI

***Accessibilità viaria e parcheggi***

L'accessibilità viaria alla struttura portuale è da prevedere unicamente da levante, in prossimità del bivio tra la Via Aurelia e la Via XX Settembre, atteso che ulteriori collegamenti carrabili con l'Aurelia verso ponente comportano rilevanti opere strutturali e modificazione dell'assetto morfologico, non compatibili con l'assetto insediativo e paesaggistico esistente.

Relativamente al tema del dimensionamento dei parcheggi, si rimanda a quanto indicato nella variante al PTC della Costa adottata nel 2011 ed in regime di salvaguardia (fasc.2.2.2 – cap.6 "standard da adottare nei porti turistici:parcheggi"); la valutazione globale del numero e dell'articolazione dei posti auto, da effettuarsi in sede progettuale, dovrà contenere l'impatto paesistico attraverso la ricerca di un equilibrio in termini dimensionali tra le aree destinate a verde, passeggiate o di uso pubblico, e le aree destinate a parcheggio, privilegiando le sistemazioni di superficie per spazi verdi e di fruizione collettiva.

***Rapporti con il tessuto urbano***

La zona del porto si colloca al margine di ponente del centro urbano; il previsto intervento di riassetto e completamento delle opere portuali, oltre al superamento della irrisolta situazione in atto ed al conferimento della operatività del bacino portuale, può consentire, come originariamente già previsto, il completamento del percorso ciclo-pedonale da realizzarsi sull'ex rilevato ferroviario completamento l'assetto costiero del lungomare del Comune a ponente.

Il versante a monte del bacino portuale è invece caratterizzato da una edificazione diffusa che non è suscettibile di ulteriori sviluppi insediativi in ragione della diffusione dell'edificazione esistente, dovendosi rimettere alla pianificazione urbanistica comunale la possibilità di effettuare interventi di sostituzione edilizia per conferire all'ambito la debita riqualificazione tenuto conto della rilevante alterazione paesaggistica che siffatta edificazione ha comportato rispetto all'originario stato del versante costiero, sia per la densità che per l'eterogeneità delle tipologie edilizie.

***Accessibilità nautica***

Non si rilevano particolari problemi per l'imboccatura portuale, già definita dalla linea del molo di sopraflutto.

***Dimensione dello specchio acqueo utilizzabile***

Lo specchio acqueo a disposizione del nuovo porto turistico è rappresentato dal perimetro racchiuso dall'attuale molo di sopraflutto e dalla sua proiezione a terra, come definito dalla cartografia allegata alla presente scheda, per una dimensione complessiva di circa 48.000 mq.

***Realizzabilità tecnica delle opere di difesa***

Il complessivo intervento di realizzazione del nuovo porto turistico presuppone il completamento delle opere a mare in parte già attuate, per cui non si identificano particolari problemi strutturali e la cui verifica dimensionale è demandata ai successivi approfondimenti progettuali, in modo che si possa garantire l'accessibilità nautica alla darsena in condizioni di sicurezza.

Per la funzionalità del porto si ritengono comunque indispensabili le seguenti opere:

- il completamento della testata del molo di sopraflutto con la contestuale demolizione della parte di molo che ne costituiva il prolungamento oltre il ricciolo di testata (di questo tratto è stato posato prima dell'interruzione dei lavori, il solo nucleo oggi sottoposto all'azione erosiva del moto ondoso);
- la realizzazione del molo di sottoflutto a chiusura dell'imboccatura portuale sulla proiezione a terra della testata del molo di sopraflutto sopra descritto entro il limite della zona banchinata a terra (come da cartografia allegata).

***Indicazioni sulle destinazioni d'uso***

Sull'area banchinata a terra devono prioritariamente trovare spazio le funzioni e i servizi per la gestione del porto, mentre eventuali altre funzioni compatibili con la funzione portuale e con il regime demaniale delle aree, possono essere previste sulla base della disciplina urbanistica che il Comune deve indicare per ripristinare l'assetto del proprio territorio a seguito dell'annullamento delle indicazioni vigente P.R.G, sia per quanto concerne le destinazioni d'uso che i relativi parametri urbanistico-edilizi.

***Aspetti demaniali e marittimi***

L'area contigua a levante del porto, compresa tra il radicamento del nuovo molo di sottoflutto e il Rio Porrine, è da riconvertire a spiaggia in modo che una corretta sistemazione dell'arenile ne consenta prioritariamente l'utilizzo a fini balneazione con i relativi servizi ed eventualmente, nella parte ad ovest confinante con la struttura portuale e su una porzione limitata dell'area, l'utilizzo a fini di rimessaggio di barche, con esclusione quindi di un vero e proprio porto a secco che prefigurerebbe un uso esclusivo della spiaggia e di opere a mare che impegnino lo specchio acqueo antistante, configurandosi nella sostanza come una estensione del bacino portuale alla totalità del tratto costiero interessato incompatibile con l'esigenza prioritaria di recuperare spazi a terra per la pubblica fruizione.

### ELEMENTI PER LA SOSTENIBILITA' PAESISTICA

***Criteri progettuali e compositivi del waterfront:***

Il ridisegno del fronte mare di questo tratto di litorale deve rispondere all'esigenza di organizzare le strutture e i servizi della nuova darsena con il contesto in un quadro progettuale d'insieme.

In particolare l'equilibrio paesistico dell'area si gioca tutto sulla configurazione della zona cuscinetto (spiaggia ) e sul collegamento con la pista ciclabile come vero elemento qualificante e unificante del waterfront.

***Elementi puntuali e areali da salvaguardare:***

Particolare attenzione deve essere posta all'area del radicamento del molo di sottoflutto, oggetto di nuova progettazione, a chiusura dell'area portuale e adiacente alla baia a levante da riconvertire a spiaggia qualificata dal punto di vista ambientale e paesistico.

***Assi visivi prevalenti :***

La realizzazione del porto turistico, includendo interventi di rimodellamento e di sistemazione della linea di costa, deve garantire le visuali libere verso mare dalla quota attuale del dismesso rilevato ferroviario.

Le volumetrie previste fuori terra dallo strumento urbanistico comunale devono essere inserite in modo armonico tra la quota del la banchina portuale e la quota del percorso ciclo pedonale da realizzare sull'ex rilevato ferroviario, in modo che le stesse volumetrie risultino quindi sottomesse a tale percorso e non costituiscano quindi ostacolo per la vista del mare.

ELEMENTI PER LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

***Dinamiche costiere e equilibri del litorale***

Le opere foranee, che a partire dal 2007 hanno sostituito la discarica di inerti formatasi nei primi anni '80 con i grandi versamenti del materiale proveniente dai lavori di costruzione della nuova linea ferroviaria, hanno diviso il golfo in due settori indipendenti dal punto di vista della dinamica sedimentaria, contribuendo di fatto a ridurre la problematica ambientale del rilascio dei sedimenti marnosi fini che il materiale della discarica stessa aveva alimentato.

Per quanto riguarda le spiagge, a ponente del Rio Termini oltre il radicamento del molo si sopraflutto, ciò ha indotto la rotazione della spiaggia del Giunghetto, che deve ancora raggiungere una configurazione di equilibrio;

A levante, oltre il Rio Porrine**,** contestualmente alle nuove dighe, è stato realizzato un importante intervento di ripascimento artificiale delle spiagge, davanti al centro storico di Ospedaletti, in cui sono state salpate le barriere parallele ed è stata realizzata una nuova spiaggia, contenuta lateralmente da due lunghi pennelli, che ha riconquistato un equilibrio sufficientemente stabile e al momento garantisce un'efficace difesa costiera.

L'area contigua a levante del porto compresa tra il radicamento del nuovo molo di sottoflutto e il Rio Porrine è da riconvertire a spiaggia in modo che una corretta sistemazione dell'arenile ne consenta prioritariamente l'utilizzo a fini balneazione con i relativi servizi ed eventualmente, nella parte ad ovest confinante con la struttura portuale e su una porzione limitata dell'area, l'utilizzo a fini rimessaggio di barche, con esclusione quindi di un vero e proprio porto a secco che prefigurerebbe un uso esclusivo della spiaggia e di opere a mare che impegnino lo specchio acqueo antistante, estendendo la percezione visiva dell'impianto portuale.

La sistemazione di tale tratto di costa dovrà garantire che eventuali volumi residui dei materiali costituenti l'originaria discarica di inerti Cogefar non siano più esposti al moto ondoso, e sia pertanto definitivamente conclusa la messa in sicurezza del rilevato rispetto all'ecosistema marino.

A chiusura della zona, subito alla dx della foce del Rio Porrine è stata realizzata una parte del molo di sottoflutto del progetto originario (che prevedeva un'estensione del porto turistico anche in questa zona) costituita dal solo nucleo di tout-venant, non ancora completamente protetto dalla mantellata esterna di massi e per questo oggetto dell'azione del moto ondoso che negli ultimi anni ne ha provocato la progressiva erosione.

Se la presenza di questa struttura non ha più significato nell'attuale scenario ed anzi può essere vista come un elemento di disturbo sulla qualità delle acque (di cui limita il ricambio idrico) occorre peraltro rilevare che la sua demolizione può indurre una modifica dell'assetto morfologico della futura spiaggia; forma e dimensione di tale opera dovranno più debitamente essere valutate in fase di progettazione di maggior dettaglio dell'area.

***Rapporti con il PTC- ACM:***

il SIC marino IT 1316274 "fondali Sanremo- Arziglia" si sviluppa tra circa 5 e 30 m. di profondità davanti alla costa tra Ospedaletti e Sanremo.

L'analisi dei dati tecnici del SIC indica che l'unico habitat di interesse conservazionistico rispetto alla costruzione di opere marittime è l'habitat 1120 prateria di *Posidonia Oceanica*, sulla quale infatti sono state concentrate tutte le analisi finora eseguite.

In riferimento ai risultati del monitoraggio del SIC per l'area in questione riportati nello Studio di Incidenza allegato, si ritiene che il posidonieto si trovi attualmente in uno stato di equilibrio sia rispetto alle opere portuali sia rispetto alle opere a corredo(spiagge e pennelli).

Rispetto alle trasformazioni da perseguire nell'area oggetto della previsione del porto turistico, si forniscono le seguenti valutazioni sulla possibile incidenza a carico del SIC marino:

- Per quanto riguarda la costruzione del nuovo molo di sottoflutto a chiusura dell'imboccatura portuale, si conferma che tale opera si situa al di fuori del perimetro del SIC ad una distanza dal posidonieto tale da escludere qualsiasi impatto diretto.
- Per quanto riguarda la costruzione della testata del molo di sopraflutto, esso risulta prossimo all'attuale limite superiore della prateria; l'esperienza del monitoraggio ambientale nei primi 5 anni di realizzazione del progetto di porto originario, ha dimostrato che le prescrizioni attuative date in sede VIA si sono mostrate efficaci nel limitare l'impatto alle sole aree direttamente coperte dal piede dell'opera; fermo restando che si tratta di un'opera di finitura di dimensioni molto ridotte rispetto a quanto già realizzato, è possibile comunque prevedere una testata che non oltrepassi l'attuale limite superiore del posidonieto avvalendosi di modalità attuative che garantiscano lo stesso livello di salvaguardia ambientale di quelle già efficacemente testate.
- Per quanto riguarda i possibili impatti legati alla gestione del porto ogni possibile scadimento della qualità delle acque antistante la struttura nautica potrà essere evitato prevedendo nel progetto le infrastrutture e i sistemi per la raccolta e trattamento delle acque reflue di tipo civile, delle acque di sentina, degli olii esausti e altri rifiuti speciali, dei reflui liquidi e solidi provenienti da eventuali aree di carenaggio.
- Un aspetto da monitorare durante la gestione della struttura nautica sarà l'eventualità che nelle aree ricadenti nel SIC si verifichino alte densità di imbarcazioni in sosta con una pressione ambientale dovuta alla eccessiva frequenza degli ancoraggi; tale ipotesi, per la verità piuttosto remota, necessita di un piano di monitoraggio al quale fare seguire eventualmente azioni di regolamentazione.
- Occorre dare seguito all'attività di monitoraggio naturalistico degli habitat marini antistanti il sito di intervento, ad oggi realizzato tra il 2007 e il 2012, e precocemente interrotto; si ritiene che debba coprire un periodo di almeno 5 anni successivi alla conclusione degli interventi.

***Conclusioni***

Ad oggi, in considerazione dello stato attuale dei luoghi, l'assenza di incompatibilità di natura paesistico-ambientale e urbanistico-infrastrutturale, giustifica il completamento di un porto turistico nei limiti e con le caratteristiche e le condizioni sopra indicate.


Rio Termini
Rio Pelotta
Rio Porrine
Area utilizzabile per la balneazione e servizi connessi
Specchio acqueo e Area a terra della struttura del Porto Turistico
Area a terra utilizzabile per i servizi della struttura nautica
Google earth

**4.24 Le questioni aperte**

Le schede precedenti non esauriscono le possibilità offerte dal Piano della Costa, ma rappresentano, all'interno del campo delle soluzioni possibili sui tratti di costa individuati in prima approssimazione come idonei alla progettazione di porti turistici, quelle che il Piano stesso giudica più interessanti per la realizzazione (laddove esistano dei progetti in corso) o meritevoli di approfondimento (laddove non esistano ancora veri e propri progetti).

Restano sul tavolo alcune localizzazioni - che tra l'altro si inseriscono in filoni "tematici" particolari - su cui, allo stato, il Piano non assume posizioni definite ma per cui ritiene doveroso fornire degli indirizzi volti a successivi approfondimenti di progetto. Esse sono:

- ~~*le grandi discariche del Ponente*~~
- la discarica di Riva Ligure

~~Delle tre grandi discariche a mare realizzate nell'estremo Ponente (a Ospedaletti, Sanremo Pian di Poma, Riva Ligure) solo a Sanremo è stato finora sviluppato un dettagliato progetto di riuso, rivolto alla realizzazione di un importante centro sportivo.~~

~~Per le altre due sono ancora poco definiti gli schemi progettuali delle opzioni possibili che richiedono pertanto opportuni approfondimenti.~~

~~Ci si riferisce in particolare ad **Ospedaletti**, è necessario avviare una progettazione complessiva dell'area che, sulla base delle funzioni individuate nel PRG vigente (che sulla discarica prevede una gamma di funzioni turistiche, ricettive,sportive e la realizzazione di una struttura d'approdo), riesca a dare un assetto soddisfacente all'uso e ai problemi sollevati dalla presenza della discarica - in specie per quanto riguarda il contenimento dei sedimenti marnosi fini rilasciati dal corpo della discarica stessa - nonché consenta di mantenere un punto di alimentazione per le spiagge di levante.~~

~~Pertanto in questa sede si lascia aperto il campo delle diverse configurazioni che il progetto potrà assumere alla luce degli indirizzi forniti nella trattazione dell'Ambito Progetto AP3 al fascicolo 2.1. con la precisazione che non vi sono- a questo livello di approfondimento del Piano - preclusioni di tipo ambientale alla localizzazione di un porticciolo nella zona della discarica.~~

Per la discarica di **Riva Ligure** appare opportuno, così come del resto risulta dalle intenzioni dell'Amministrazione Comunale, impostare la progettazione del riuso con funzioni che consentano di mantenere quella caratteristica di spazio libero aperto sul mare ormai così raro lungo la costa di Ponente.

Anche in questo caso (v. ambito progetto) limitate strutture per le piccole imbarcazioni possono essere compatibili e affiancabili ad altri usi ricreativi.

**NOTA:**
**~~testo barrato~~:** testo cancellato
**testo sottolineato:** nuovo testo introdotto

## 5 EVOLUZIONE PREVISTA DEL SISTEMA DEI PORTI TURISTICI DELLA LIGURIA

### 5.1 Quadro di sintesi degli effetti del Piano sulla capacità ricettiva

Le considerazioni svolte al Capitolo 4 permettono di completare il quadro degli interventi di potenziamento della portualità turistica previsti dal Piano lungo le coste della Liguria. Le conclusioni relative a ciascuna località presa in esame ivi includendo le localizzazioni soggette a specificazioni settoriali e le cosiddette "questioni aperte" possono essere riepilogate nel modo che segue.

**Ventimiglia**: è prevista la realizzazione di un porto da circa 500 PE12 a ridosso di Punta della Rocca.

**Vallecrosia-Camporosso:** con riferimento all'ipotesi di darsena scavata all'interno della piana in sponda sinistra del Nervia, ogni determinazione in merito non può che essere subordinata all'esito degli studi che le opere per garantire l'imboccatura possono determinare sulle spiagge adiacenti.

**Bordighera**: è previsto un ampliamento, dell'ordine dei 200 PE12, del porto esistente, che potrebbe salire a 250-300 PE12 secondo quanto indicato nella relativa scheda.

**Ospedaletti***:* si ritiene che un intervento sulla zona delle discariche per la costruzione di un porto sia ambientalmente possibile subordinatamente alle verifiche e nel rispetto delle indicazioni di cui alla relativa scheda.

**Sanremo**: si raccomanda la ricerca di soluzioni di completamento e razionalizzazione del Porto pubblico e di Porto Sole mediante la riqualificazione della zona tra i due porti nei termini indicati al fascicolo 2.1 per Ambito Progetto AP5 Sanremo Porto pur evitando di saturare lo spazio fra i due porti con la fusione dei due bacini per mantenere la soluzione di continuità della spiaggia interclusa.
In particolare si raccomanda un riordino del porto pubblico e a lungo termine una sua eventuale espansione oltre l'attuale diga e verso ponente.

**Arma di Taggia**: non si vedono controindicazioni per l'eventuale espansione della darsena alla foce dell'Argentina, che manterrebbe il suo carattere di approdo minore.

**San Lorenzo**: il porto attuale potrà essere sostituito da una nuova struttura da realizzare più a levante, con una capacità prevista attorno a 300 PE12.

**Imperia**: è previsto un intervento articolato in due fasi successive, prima a San Lazzaro per 700 PE12 (600 addizionali) e poi nel bacino di Porto Maurizio (portando la capacità da 300 a 800 PE12), secondo le linee definite dal nuovo Piano Regolatore Portuale.

**Diano Marina**: è previsto un ampliamento del porto esistente (da 150 a circa 450 PE12).

**Andora**: l'ampliamento è già stato realizzato dal Comune conseguendo una capacità complessiva di 600 PE12.

**Alassio**: i problemi di tipo viabilistico hanno fatto raccomandare un ampliamento contenuto, attorno a 100 PE12, ottenibile con interventi limitati.

**Albenga**: la proposta del Comune, di un porto da circa 700 PE12 nella piana di Vadino, è considerata accettabile a patto che la specificazione settoriale confermi le risultanze dello studio di fattibilità e venga verificata la compatibilità dell'intervento con l'antistante parco marino della Gallinara.

**Loano**: la trasformazione del porto attuale (350 PE12) in porto privato di grande dimensione (circa 1100 PE12) è già in corso e deve essere data per acquisita.

**Finale Ligure**: il porto dovrebbe essere ampliato da 350 ad almeno 600 PE12, verificando con adeguate analisi che non si debbano temere effetti negativi sulle spiagge di Varigotti.

**Noli - Spotorno**: viene accettato il progetto di un porto da circa 550 PE12 posto a cavallo tra i due comuni, fatte salve le verifiche di fattibilità economica nonchè gli effetti sui fondali.

**Vado Ligure**: è previsto lo sviluppo delle attività nautiche già presenti, con l'apprestamento di almeno 250 PE12.

**Savona**: gli eventuali spazi che l'Autorità Portuale potrà riservare alla nautica nella parte orientale del bacino portuale risultano in pieno accordo con l'impostazione del Piano.

**Savona - Albisola**: è prevista la costruzione di un porto a ridosso del molo di sottoflutto del porto di Savona di circa 400 PE12, secondo le linee definite dal piano regolatore del porto di Savona e dal PTC Savonese - Bormide.

**Varazze**: è prevista la trasformazione del porto attuale in porto privato da circa 750 PE12.

**Cogoleto**: la previsione del porto a ponente della foce del Lerone è subordinata a una specificazione settoriale mirata all'approfondimento degli effetti della struttura portuale rispetto al regime delle spiagge, con conseguente verifica di fattibilità economica e dei costi di gestione.

**Arenzano**: si raccomanda l'esecuzione di limitati lavori di sistemazione per migliorare la protezione e ridurre l'insabbiamento dell'imboccatura con possibilità di aumentare la portata del porto da 150 a 200 PE12.

**Fascia di rispetto Voltri - Prà - Pegli**: si raccomanda l'utilizzazione intensiva degli specchi acquei della fascia di rispetto, dove dovrebbero trovare posto almeno 500 PE12. E' prevista la realizzazione di una specifica struttura nautica all'estremità del bacino in prossimità di Pegli.

**Sestri Ponente**: è prevista la sistemazione globale del bacino recentemente proposta in accordo con gli indirizzi del PTC dell'Area Centrale Ligure. Si otterrebbero così circa 1000 PE12 addizionali.
**Sori:** in merito al progetto di approdo in considerazione delle caratteristiche del paesaggio e di accessibilità del sito, appare necessaria una revisione delle dimensioni dell'opera proposta dal Comune in quanto lo Schema di orientamento proponeva essenzialmente l'opportunità di ricavare un ricovero per natanti coordinando le esigenze di intervento legate alla realizzazione del depuratore e alla difesa della falesia del cimitero.

**Santa Margherita**: è prevista la sistemazione del bacino attuale , portandone la capacità da 350 a 450 PE12.

**Chiavari**: appare come sede appropriata per una capacità addizionale di almeno 350 PE12; tuttavia il Piano recepisce la volontà di non procedere all'ampliamento espressa dall'Amministrazione Comunale che si è dichiarata contraria a un tale intervento.

**Sestri Levante**: sarebbe necessario un intervento di miglioramento funzionale e di messa in sicurezza dello specchio acqueo. Tuttavia, allo stato, le soluzioni prefigurate non consentono di sciogliere le riserve di ordine urbanistico ed ambientale. L'alternativa di un porto più a ponente sotto S. Anna potrebbe eventualmente essere esaminata solo dopo un attento esame della dinamica costiera del paraggio.

**Moneglia**: l'ipotesi di un porto appare accettabile qualora con la specificazione settoriale si verifichi che vengano risolti i problemi di accesso e il porto consenta di assorbire i natanti attualmente ricoverati su spiagge più opportunamente destinabili alla balneazione.

**Levanto**: è la sede da tempo indicata per un porto rifugio, che dovrebbe avere una capacità di almeno 200 PE12; l'approfondimento effettuato dal Piano, pur confermandone l'utilità, pone la necessità di una serie di verifiche da affrontare nella relativa specificazione settoriale.

**Monterosso**: potrebbe ospitare una struttura per la nautica minore al posto dell'attuale discarica, purchè trovino soluzione i problemi tecnici di imboccatura e il ridosso risulti compatibile con le esigenze di tutela dei fondali.

**Le Grazie**: l'utilizzo di 20.000 mq di specchio acqueo previsto nel PUC può conseguire la realizzazione di circa 150 PE12 nella zona del cantiere Valdettaro.

**La Spezia, Molo Mirabello - 1° Bacino portuale** : è prevista la realizzazione del progetto, nonchè la riconversione a fini nautici del 1° Bacino portuale, in accordo alle previsioni del PTC La Spezia - Val di Magra e dell'Intesa Regione - Enti locali - Autorità Portuale di La Spezia.

**Pertusola**: è considerata auspicabile l'espansione delle strutture esistenti, compatibilmente con i vincoli cantieristici.

**Lerici**: come nel caso di Sestri Levante, l'auspicabile messa in sicurezza e il potenziamento del porto esistente sono subordinati alla capacità di definire un progetto di intervento calibrato con i vincoli paesaggistici ed urbanistici del paraggio.

Con la realizzazione degli interventi qui indicati, l'obiettivo del raddoppio della capacità indicato nello SdO sarebbe praticamente raggiunto, come si può

verificare nella tabella allegata, dove è riportato l'elenco dei porti studiati, con le loro capacità in PE12, arrotondate ai 50 posti per tener conto dell'approssimazione del metodo di calcolo. Per ogni porto sono indicate:

- la capacità al momento della stesura dello Schema di Orientamento;
- quella attuale, che tiene conto dei lavori eseguiti nel frattempo;
- quella prevista dal Piano, **precisando al riguardo che le previsioni del Piano hanno valore indicativo e di massima,** competendo al progetto definitivo ed alla prevista verifica tecnico-ambientale in sede di procedura di V.I.A. la precisa fissazione delle dimensioni del porto e dei relativi posti barca.

Si può notare come la capacità totale sia passata dai 12600 PE12 dello schema ai circa 14500 dello stato attuale, con la possibilità di arrivare a 23400 al termine del periodo di sviluppo del Piano.

Si è già sottolineato nel corso della trattazione come non sia possibile, nella stesura del Piano, stabilire in modo definitivo se gli interventi previsti siano tutti veramente realizzabili, in quanto la loro realizzabilità rimane subordinata a verifiche di fattibilità economica ed ambientale possibili solo sulla base di progettazioni dettagliate ed all'esito delle procedure obbligatorie di V.I.A..

Gli interventi proposti devono essere quindi intesi come scelte prioritarie, suscettibili di essere eventualmente sostituite o integrate da altre possibili nel rispetto della carta delle sensibilità e dei vincoli del Piano senza che ciò implichi l'esigenza di una revisione generale del Piano. Ciò vale naturalmente, a patto che ogni intervento integrativo rientri nel quadro delle compatibilità definite dal Piano, in modo da non rimettere in discussione i criteri generali adottati nell'impostazione del Piano stesso.

***Porti turistici della Liguria PREVISIONI DI EVOLUZIONE DELLA CAPACITA', PE12 (*)***

| | | *Stato attuale* | | | | *Previsioni di massima degli incrementi ammessi dal Piano* | *Stato finale* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Porto* | *Schema di Orientamento* | *Rettifiche* | *Nuove realizzazioni* | *Situazione aggiornata* | | |
| 1 | *Ventimiglia* | | | | | *500* | *500* |
| 2 | *Bordighera* | *150* | | | *150* | *200* | *350* |
| ***2bis*** | ***Ospedaletti*** | | | | | | ***** |
| 3 | *Sanremo pubblico* | *450* | | | *450* | | *450* |
| 4 | *Sanremo Porto Sole* | *1050* | | | *1050* | | *1050* |
| 5 | *Arma di Taggia* | | *50* | | *50* | *(**)* | *50* |
| 6 | *Marina degli Aregai* | *1000* | | | *1000* | | *1000* |
| 7 | *San Lorenzo* | | | | | *300* | *300* |
| 8 | *Imperia Porto Maurizio* | *300* | | *100* | *400* | *1100* | *1500* |
| 9 | *Diano Marina* | *150* | | | *150* | *300* | *450* |
| 10 | *Andora* | *400* | | | *400* | *200* | *600* |
| 11 | *Alassio* | *300* | *50* | | *350* | *100* | *450* |
| 12 | *Albenga* | | | | | *700* | *700* |
| 13 | *Loano* | *350* | | | *350* | *750* | *1100* |
| 14 | *Finale Ligure* | *350* | | | *350* | *250* | *600* |
| 15 | *Noli - Spotorno* | | | | | *550* | *550* |
| 16 | *Vado Ligure* | | | | | *250* | *250* |
| 17 | *Savona* | *350* | *100* | | *450* | *(**)* | *450* |
| 18 | *Albisola* | | | | | *400* | *400* |
| 19 | *Varazze* | *200* | | | *200* | *550* | *750* |
| 20 | *Cogoleto* | | | | | | |
| 21 | *Arenzano* | *150* | | | *150* | *50* | *200* |
| 22 | *Genova Voltri - Prà - Pegli* | | | *100* | *100* | *400* | *500* |
| 23 | *Genova Sestri Ponente* | *900* | | | *900* | *1000* | *1900* |
| 24 | *Genova Porto Storico* | | | *500* | *500* | | *500* |
| 25 | *Genova Duca degli Abruzzi* | *350* | *50* | *100* | *500* | | *500* |
| 26 | *Genova Fiera del Mare* | *350* | | | *350* | | *350* |
| 27 | *Genova Nervi* | *0* | | | | *(**)* | |
| 28 | *Camogli* | *50* | | | *50* | | *50* |
| 29 | *Portofino* | *150* | | | *150* | | *150* |
| 30 | *Santa Margherita Ligure* | *350* | | | *350* | *100* | *450* |
| 31 | *Rapallo Porto Riva* | *350* | | | *350* | | *350* |
| 32 | *Rapallo comunale* | *300* | | | *300* | | *300* |
| 33 | *Chiavari* | *450* | | | *450* | | *450* |
| 34 | *Lavagna Cala dei Genovesi* | *1400* | | | *1400* | | *1400* |
| 35 | *Sestri Levante* | *200* | *50* | | *250* | | *250* |
| 36 | *Moneglia* | *0* | | | | *200* | *200* |
| 37 | *Levanto* | | | | | *(**)* | |
| 38 | *Vernazza* | *0* | | | | *(**)* | |
| 39 | *Portovenere* | *100* | | | *100* | | *100* |
| 40 | *Le Grazie* | *50* | *250* | | *300* | *150* | *450* |
| 41 | *Fezzano* | | | *200* | *200* | | *200* |
| 42 | *La Spezia - Mirabello* | | | | | *750* | *750* |
| 43 | *La Spezia - Assonautica* | *100* | | *300* | *400* | | *400* |
| 44 | *Porto Lotti* | *550* | | | *550* | | *550* |
| 45 | *Pertusola* | *100* | | | *100* | *100* | *200* |
| 46 | *Lerici* | *250* | | | *250* | | *250* |
| 47 | *Bocca di Magra* | *1400* | | | *1400* | | *1400* |
| | ***Totale generale*** | ***12600*** | ***550*** | ***1300*** | ***14450*** | ***8900*** | ***23350*** |

(*) dati arrotondati a 50 PE12 (**) previsioni non quantificabili (***) la capacità dei posti barca è determinata dalla dimensione dello specchio acqueo pari a circa 48.000 mq. definito dalle opere portuali esistenti che si confermano