---

b) SCHEMI DELLE VARIANTI AL PTCP e al PTC DELLA COSTA:

b1) **PTCP**

SETTORE ... E SERVIZI ...
... C ...
L'ISTRUTTORE
(Cinzia Incerti)

b) SCHEMA DEGLI ELABORATI DI PIANO DA MODIFICARE:

b1) **PTCP**

REGIONE LIGURIA

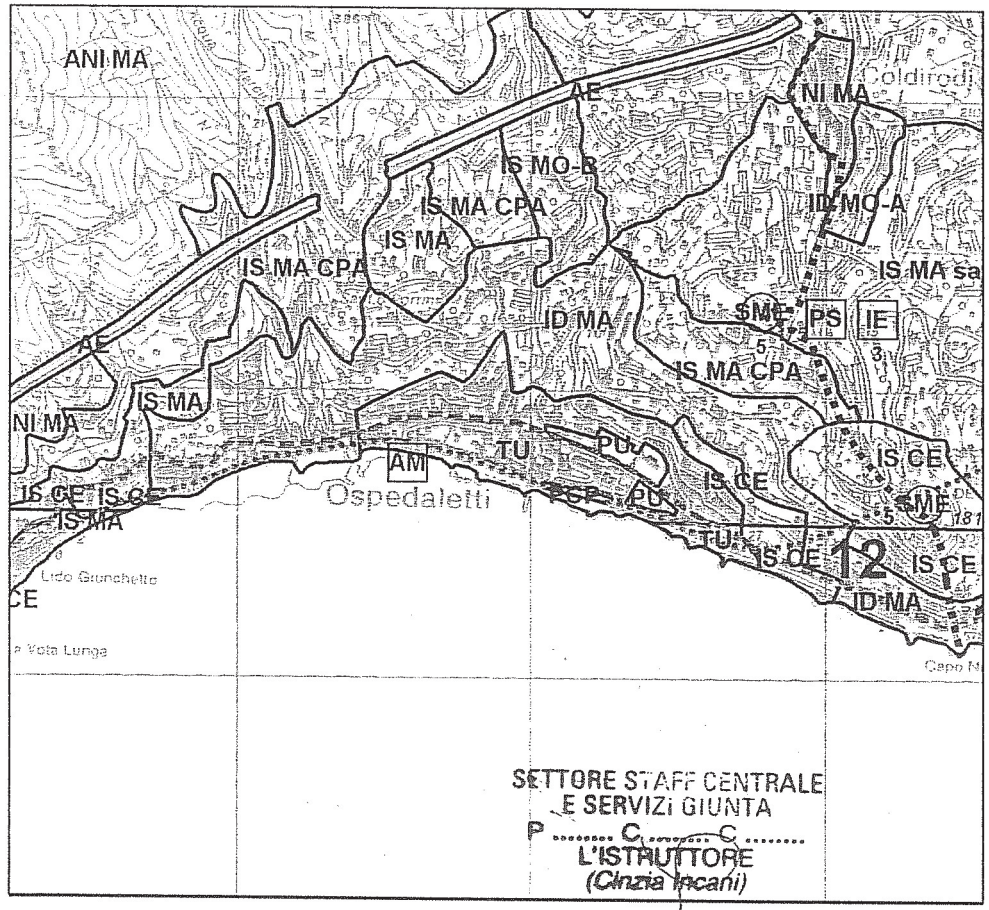
SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
E DEMANIO MARITTIMO

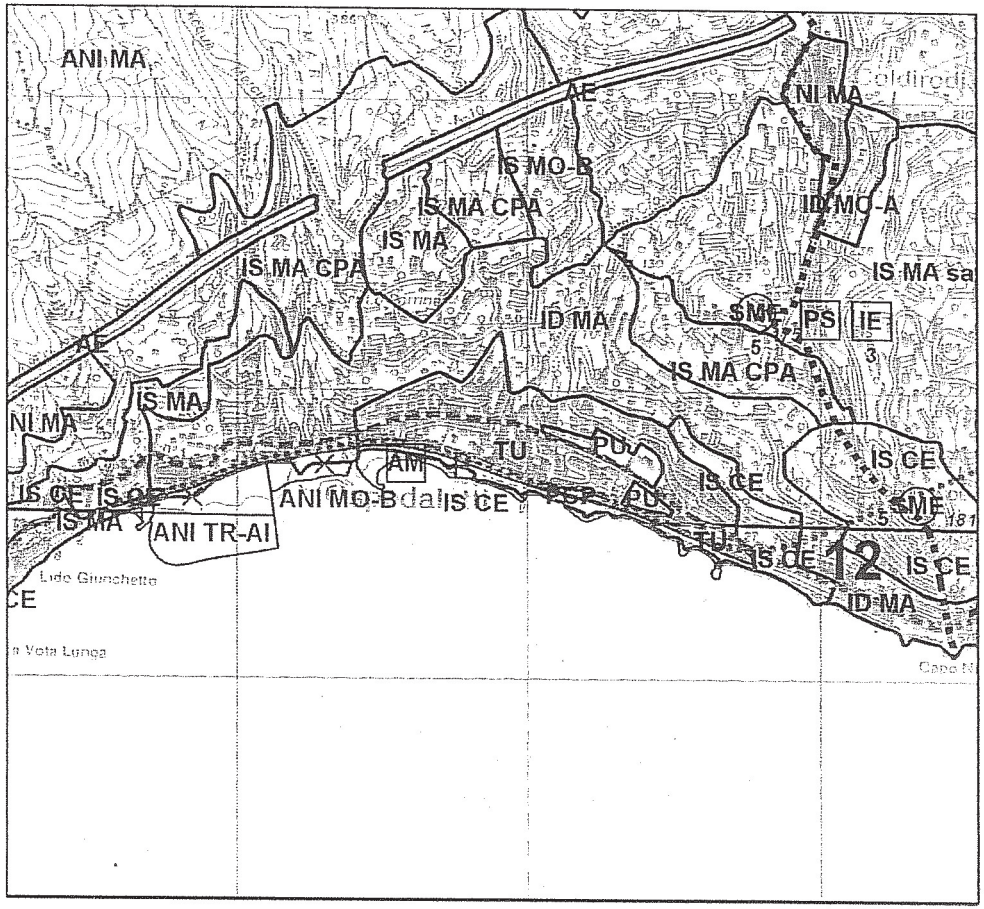
COMUNE DI OSPEDALETTI (IM)

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
SCHEMA DELLA PROPOSTA DI VARIANTE ALLEGATO AL RAPPORTO PRELIMINARE

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





stralcio 1/4

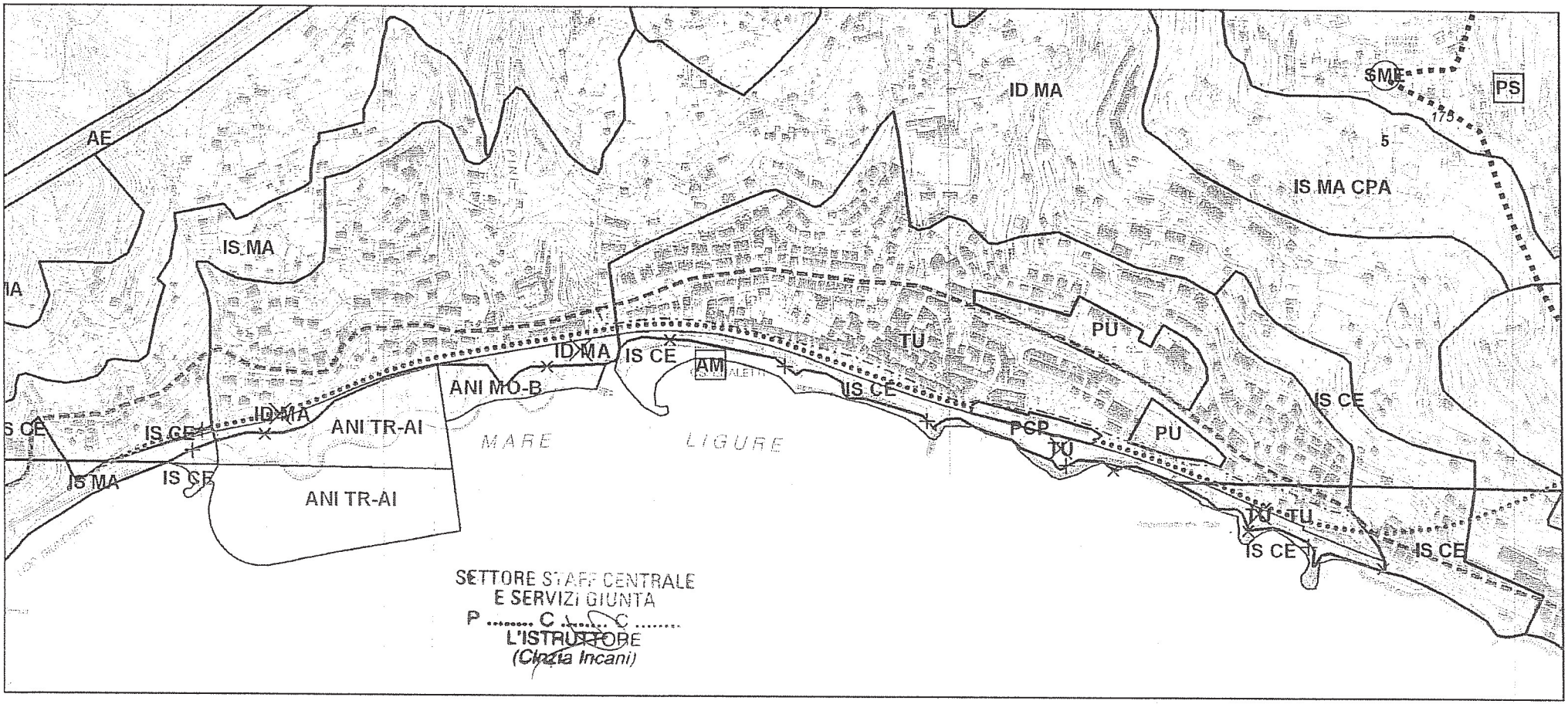
12

REGIONE LIGURIA
SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
E DEMANIO MARITTIMO

COMUNE DI OSPEDALETTI (IM)

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO VIGENTE
SCHEMA DELLA PROPOSTA DI VARIANTE ALLEGATO AL RAPPORTO PRELIMINARE

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



stralcio 2/4

13

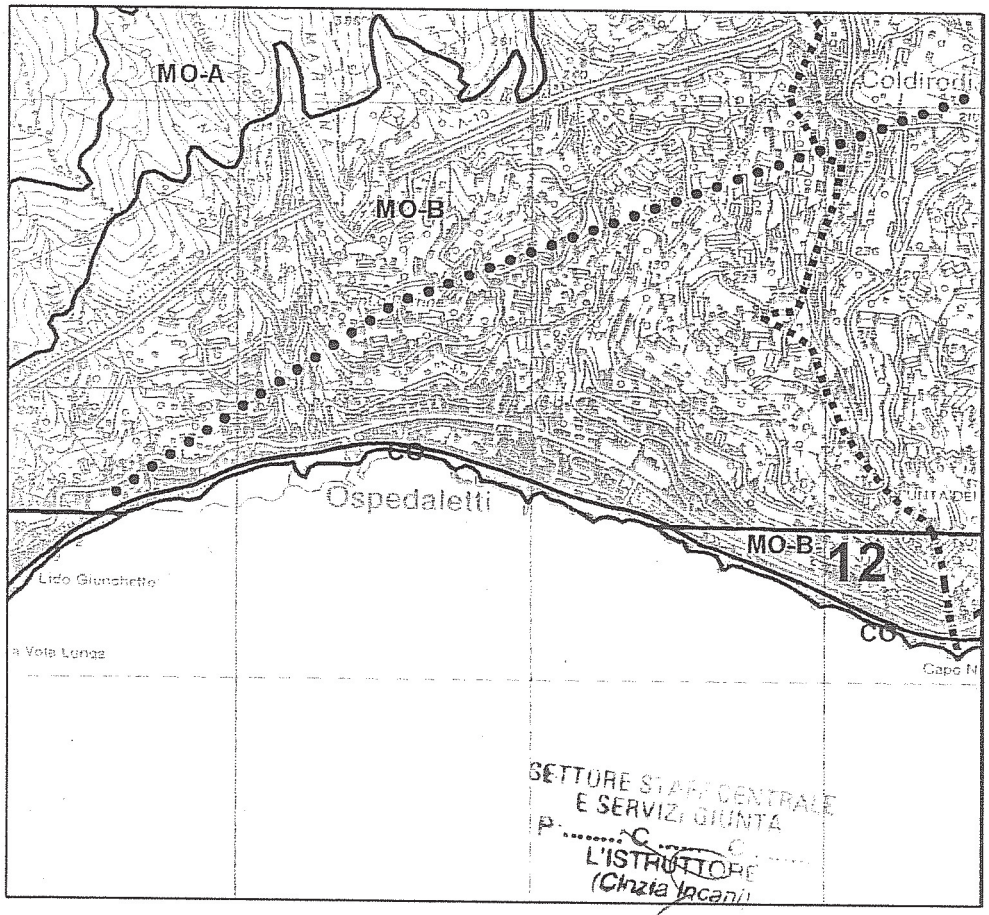
REGIONE LIGURIA
SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
E DEMANIO MARITTIMO

COMUNE DI OSPEDALETTI (IM)

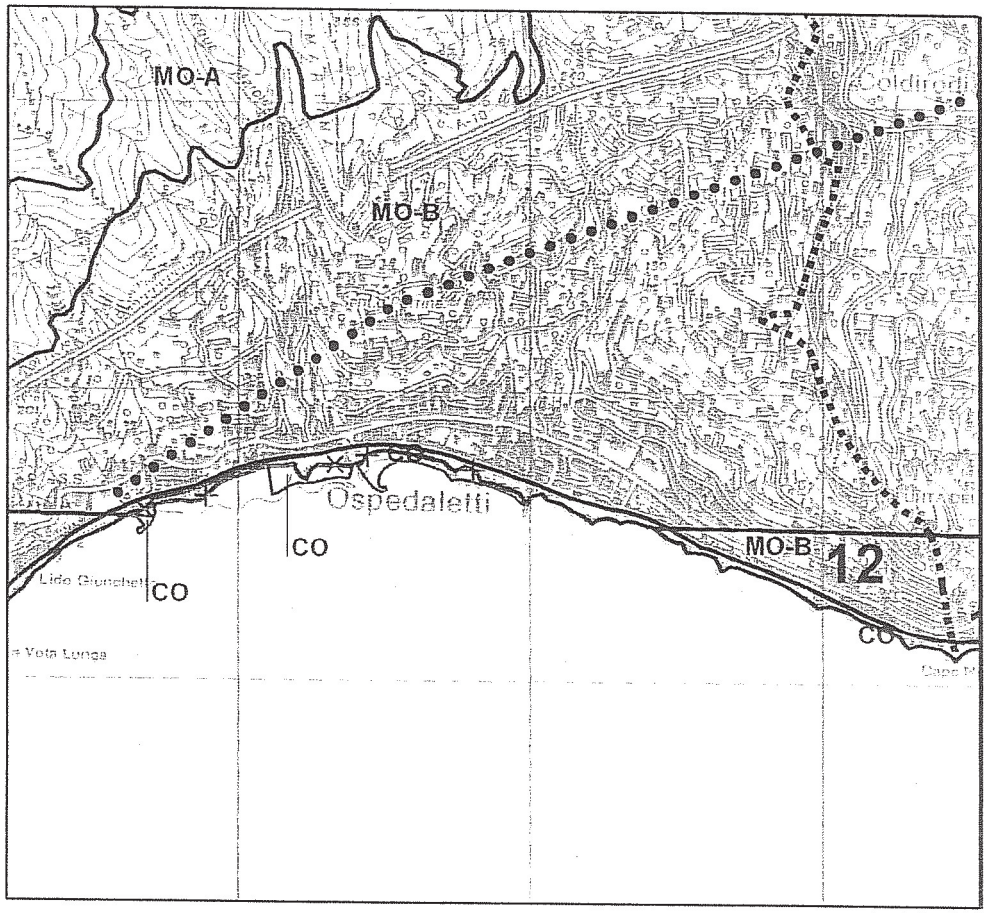
PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO
APPROVATO CON D.C.R. n. 6 IN DATA 26 FEBBRAIO 1990 s.m. e i.

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO
SCHEMA DELLA PROPOSTA DI VARIANTE ALLEGATO AL RAPPORTO PRELIMINARE

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



SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
P.....C.....C.....
L'ISTRUTTORE
(Chzia Iacani)



stralcio 4/4

REGIONE LIGURIA

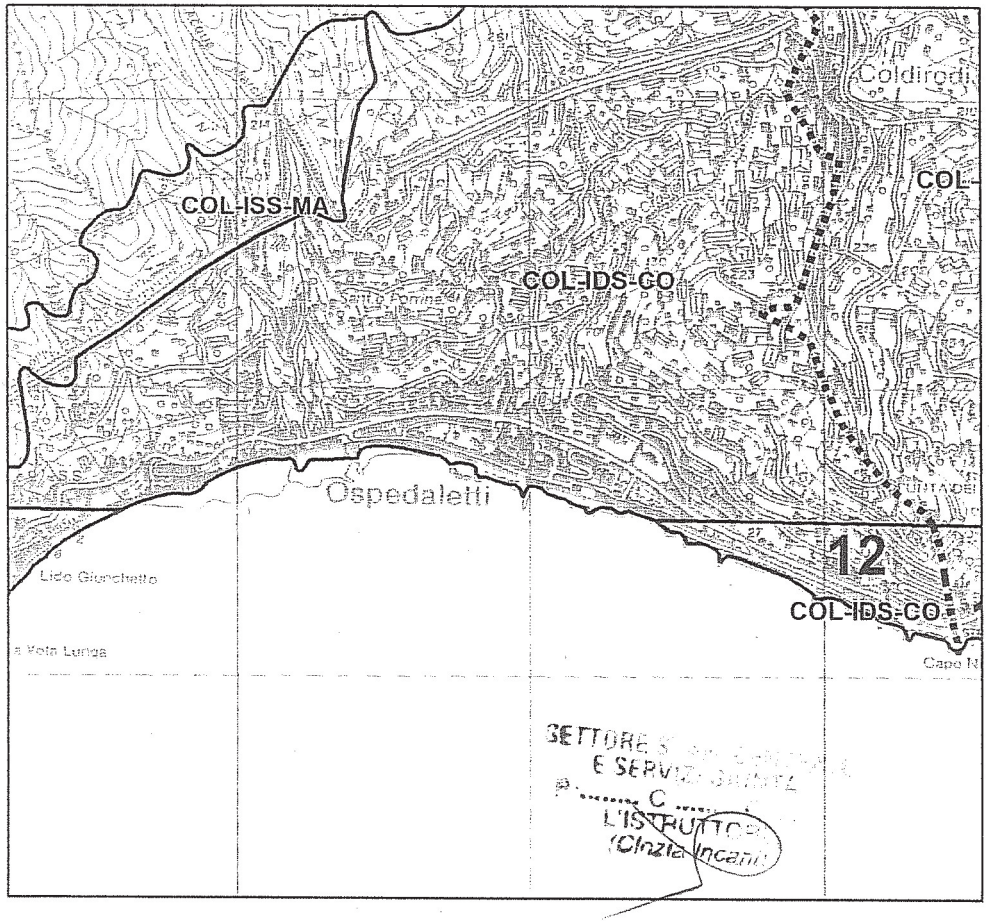
SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
E DEMANIO MARITTIMO

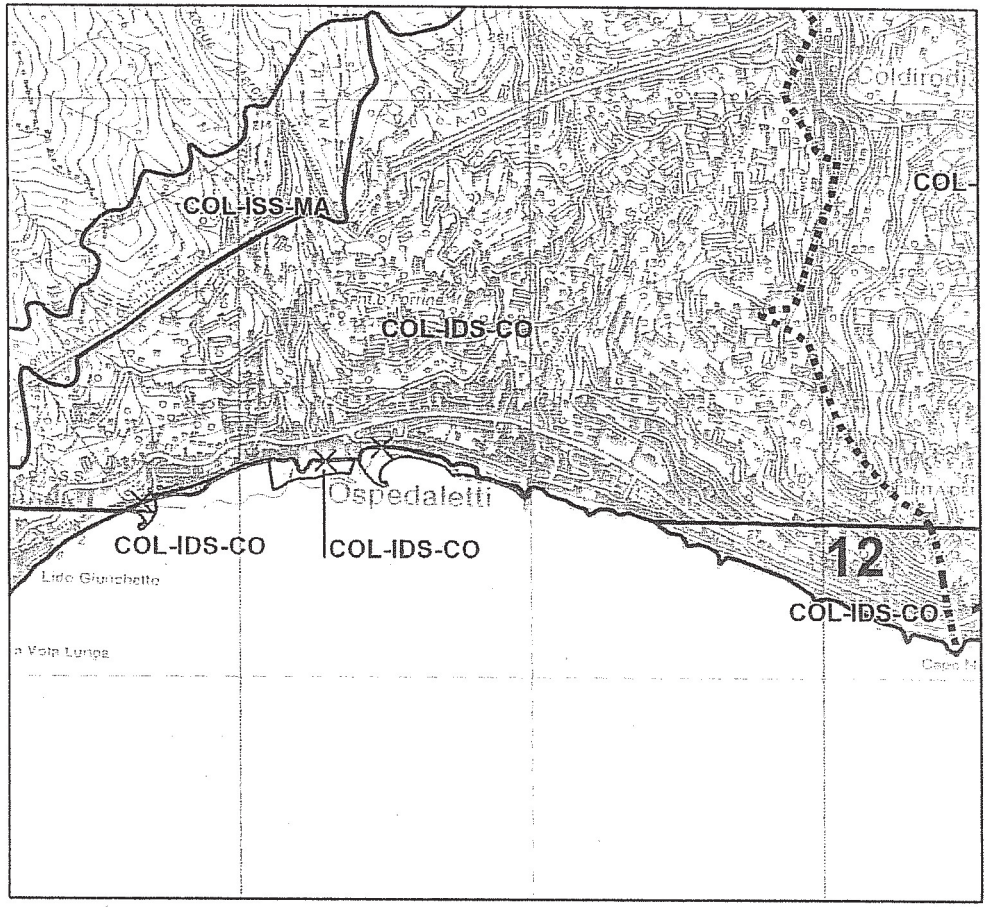
COMUNE DI OSPEDALETTI (IM)

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
SCHEMA DELLA PROPOSTA DI VARIANTE ALLEGATO AL RAPPORTO PRELIMINARE

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





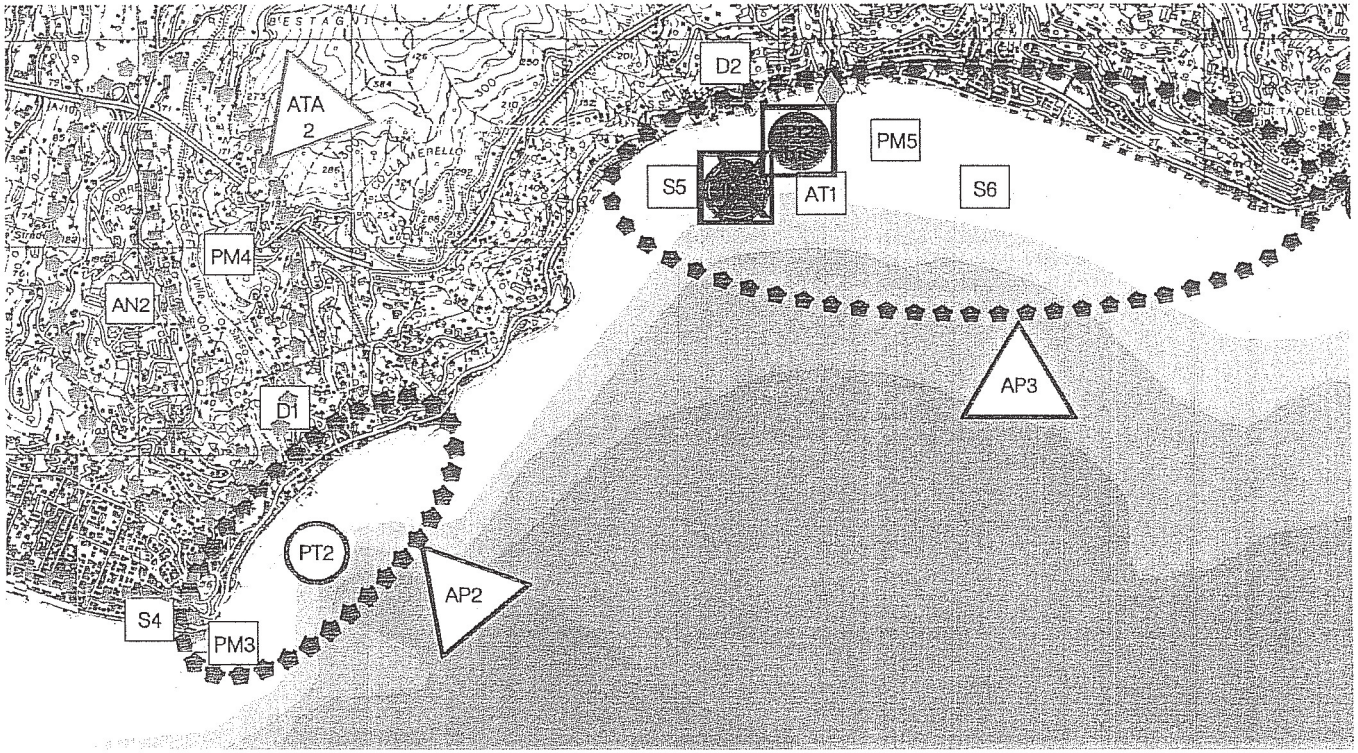
stralcio 3/4

15

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
P ..... C ..... C .....
L'ISTRUTTORE
(Cinzia Incani)

b) SCHEMA DEGLI ELABORATI DI PIANO DA MODIFICARE:

b2) **PTC della COSTA**



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 collegate 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

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
L'ISTRUTTORE
(Cinzia Incani)

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.

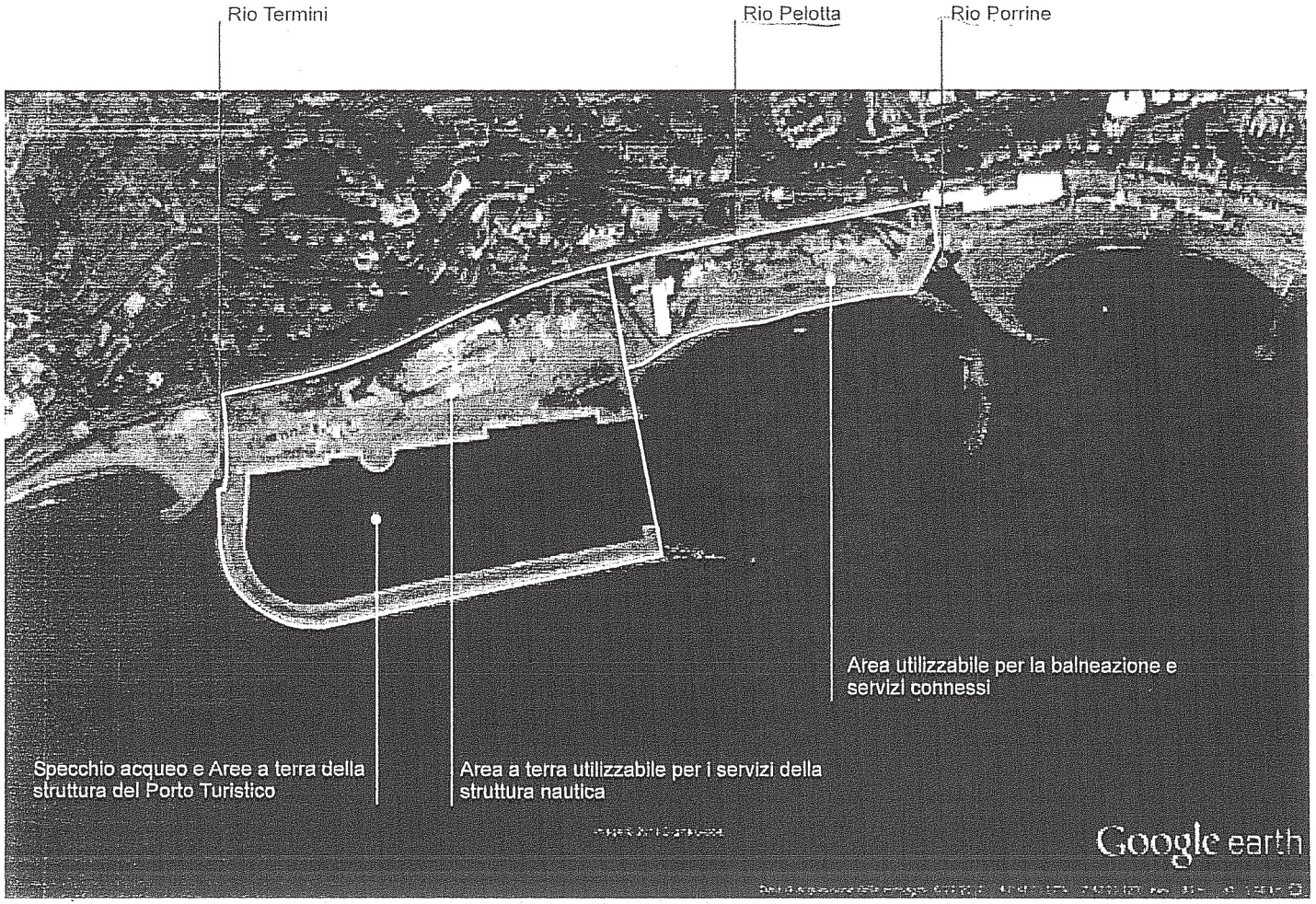
La Sentenza del Consiglio di Stato n.361 intervenuta nel 2013 ha determinato l'annullamento del DPGR n.493/1996 di approvazione della variante integrale del PRG di Ospedaletti e conseguentemente l'annullamento della variante del PTCP introdotta con tale atto per prefigurare la trasformazione dell'area 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, e della modifica allo SdO del PTCP adottata con DGR 1207/13, 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 ed eventualmente, nella parte ad ovest confinante con la struttura portuale su una quota 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.
- 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 còntinuità con i regimi del PTCP ivi vigenti;

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
(Cinzia Incani)



SETTORE
E SERV
L'ISTR

19

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 capitolo 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"*.

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
P ..... C ..... C .....
L'ISTRUTTORE
(Cinzia Incani)



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 una nuova struttura nautica.
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.~~

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
P. ..... C. .....
L'ISTRUTTORE
(Cinzia Incani)

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 e 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 salturari 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.

23

- ✓ **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, 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

24

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, ~~deve 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 Nero e 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.

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
P. ... C. ... C. ...
TRUTTORE
(Cinzia Indani)

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.

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
P ..... C ..... C .....
L'ISTRUTTORE
(Cinzia Incani)

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.

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).

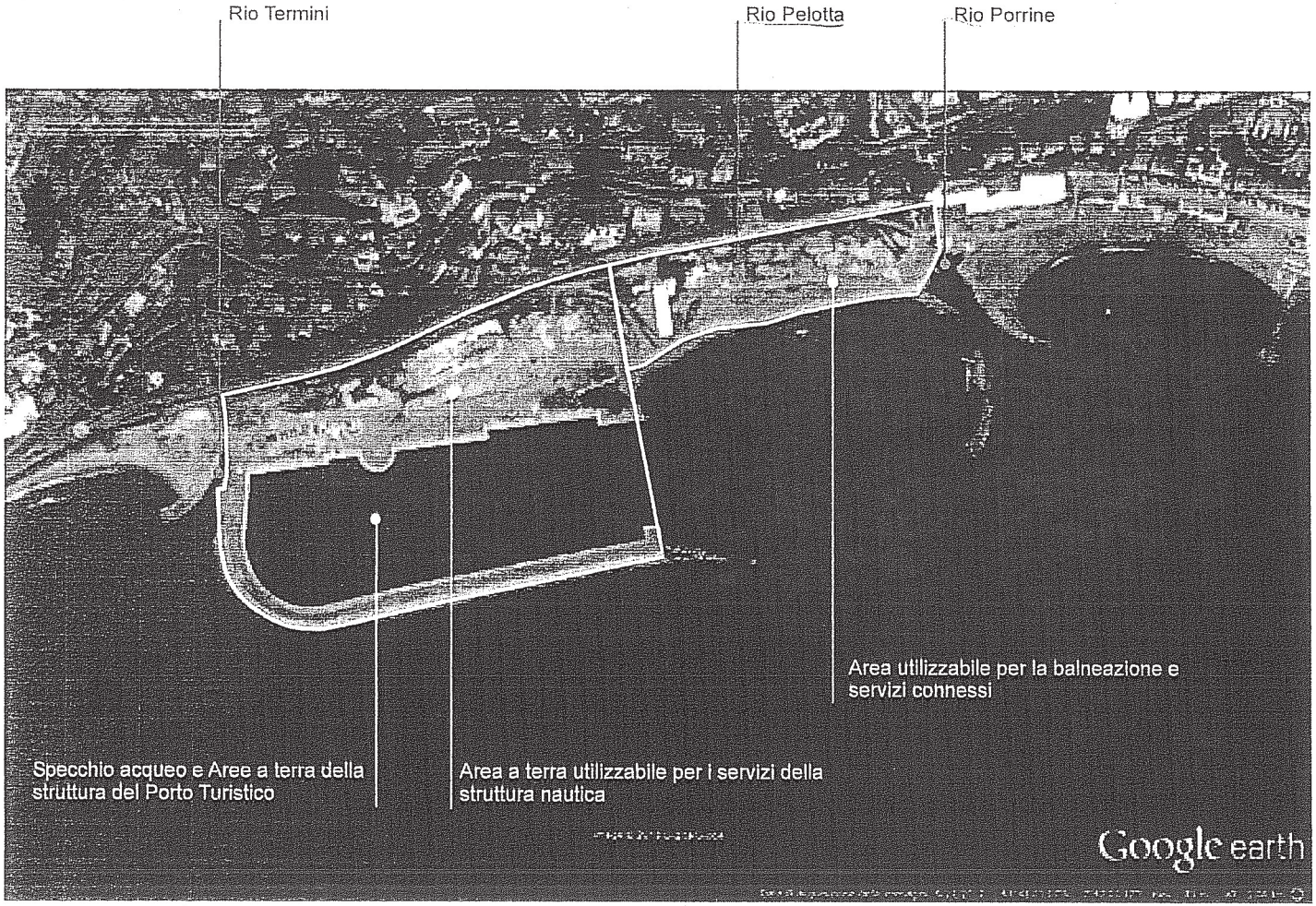
Rispetto alle trasformazioni da perseguire nell'area oggetto della previsione del porto turistico, si forniscono le seguenti valutazioni sulla possibile incidenza a carico del SIC marino:

- 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.

SETTORE STAFF CENTRALI
E SERVIZI GIUNTA
L'ISTRUTTORE


Rio Termini
Rio Pelotta
Rio Porrine
Area utilizzabile per la balneazione e servizi connessi
Specchio acqueo e Aree 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.

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
P ..... C ..... C .....
L'ISTRUTTORE
(Cinzia Incani)

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).

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
P ..... C ..... C .....
L'ISTRUTTORE
(Cinzia Incani)

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	Portusola	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

SETTORE STAFF CENTRALE
E SERVIZI GIUNTA
L'ISTRUTTORE
(Cinzia Lingari)