Allegato C

Variante di aggiornamento al PTC della Costa

RAPPORTO PRELIMINARE

adottata con D.G.R. n. 936 del 29.07.11

La Direttiva 2001/42/CE (Note come direttiva VAS, recepita nell'ordinamento italiano con il D.Lgs. 152 del 3 aprile 2006, modificato con D.Lgs. n. 4 del 16 gennaio 2008) prefigura un "processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sulla qualità dell'ambiente delle azioni proposte – piani o iniziative nell'ambito di programmi – ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti e affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine
economico e sociale".
L' art.1 del D.Lgs 4/2008 prevede in particolare che preliminarmente all'adozione del PP/variante, il proponente entri in consultazione, sulla base di un Rapporto Ambientale Preliminare, con l'autorità competente regionale. Il presente documento costituisce tale rapporto.

INDICE

I TEMI DELLA VARIANTE

OBIETTIVI DELLA VARIANTE

CAMPO DI APPLICAZION

METODO DI LAVORO E CRITERI DI VALUTAZIONE

GLI OBIETTIVI DELLA D.C.R. 29/2009

LE ELABORAZIONI CARTOGRAFICHE

ESITO DELL'ISTRUTTORIA

PORTI TURISTICI

PROPOSTE DI MODIFICA

STANDARD PROGETTUALI PER VIABILITA' E PARCHEGGI

IMPIANTI NAUTICI MINORI

PROPOSTE DI MODIFICA

CANTIERI NAVALI

MODIFICHE ALLE NORME DI ATTUAZIONE

PROPOSTE DI VARIANTE AL PIANO PAESISTICO

ITER DI APPROVAZIONE

PERCORSO PARTECIPATIVO

MONITORAGGIO

CARTE SENSIBILITA' A TERRA

CARTE DELLA SENSIBILITA' A MARE

SCHEDE DI VALUTAZIONE: PORTI TURISTICI

SCHEDE DI VALUTAZIONE: IMPIANTI NAUTICI MINORI

I TEMI DELLA VARIANTE

La variante, alla luce del mandato conferito dalla Giunta Regionale agli uffici non riguarda l'insieme dei temi trattati dal Piano, ma si concentra solo su alcuni temi rispetto ai quali si propone un aggiornamento, nelle more del più complessivo aggiornamento del Piano che troverà collocazione nel Piano Territoriale Regionale di cui sarà approvato nei prossimi mesi il Documento preliminare.

I temi disciplinati dal Piano della Costa oggetto della presente proposta di Variante riguardano pertanto:
1. Porti turistici (PT)
2. Impianti nautici minori (IN)
3. Cantieri navali (CN)

Nel seguito della relazione si utilizzerà come elemento d'ordine il riferimento ai tre temi sopracitati.

OBIETTIVI DELLA VARIANTE

La Variante si propone i seguenti obiettivi:
- verifica dello stato di attuazione del Piano rispetto ai temi "porti turistici" e "impianti nautici minori";
- verifica delle previsioni del Piano non attuate rispetto ai temi "porti turistici" e "impianti nautici minori", alla luce dell'attuale quadro di conoscenze e sensibilità;
- inserimento di precisazioni di carattere normativo relative al tema "impianti nautici minori" con particolare riferimento a quelli che il Piano classifica di categoria A1;
- rafforzamento delle indicazioni di Piano relative al Tema progetto Cantieri Navali;
- aggiornamento degli standard progettuali relativi al tema parcheggi

CAMPO DI APPLICAZIONE

Relativamente ai temi 1.(PT) e 2 (IN), la variante si riferisce alle indicazioni di Piano relative a previsioni di porti turistici (nuovi progettazioni, ristrutturazioni e ampliamenti) non attuate o la cui progettazione non ha ancora superato la fase di cui all'art.5 del D.P.R. 509/99 (ammissibilità del progetto preliminare) ed agli Impianti Nautici Minori.

METODO DI LAVORO E CRITERI DI VALUTAZIONE

Rispetto ai temi indicati sono state effettuate:

1) una ricognizione dello stato di attuazione delle previsioni del PTC della Costa come approvato con DCR n.64/2000 relativamente ai Porti turistici dalla quale risulta che:
- **prima della variante proposta**, si poteva stimare per la Liguria una dotazione di circa **21.360 PE12** (posti barca equivalenti per imbarcazioni di lunghezza pari a mt. 12) contando i porti già esistenti, quelli in corso di realizzazione, quelli definitivamente approvati e quelli comunque consolidati come previsione (situazione al 30 giugno 2011);
- rispetto alla previsione complessiva del PTC della Costa, che traguardava l'obiettivo indicativo della dotazione di **23.350 PE12,** risultava quindi una dotazione ormai molto vicina a quella prevista dal Piano, con una differenza stimata di circa **1990 PE12** ancora da realizzare;

2) una verifica delle previsioni del PTC della Costa relative alle nuove realizzazioni e all'ampliamento sia dei Porti turistici che degli Impianti nautici minori, non ancora attuati e/o in itinere e che non hanno superato l'art.5 del DPRn.509/98 (approvazione del progetto preliminare).
Tale verifica effettuata sia sotto il profilo ambientale, sia sotto il profilo urbanistico-paesistico, ha tenuto conto:

- dei principi del Piano di Tutela dell'Ambiente Marino e Costiero e delle misure di salvaguardia relativamente alla difesa delle coste e degli abitati costieri di cui alla citata DCR n. 29 del 17/11/2009;

- del quadro aggiornato delle conoscenze sull'ambiente marino e costiero;

- della lettura aggiornata dei criteri urbanistico territoriali di localizzazione già previsti dal PTC della Costa volti a:
a) privilegiare le localizzazioni di nuove strutture per la nautica all'interno di bacini commerciali esistenti;
b) evitare localizzazioni in settori della costa connotati da un ancora apprezzabile grado di naturalità e comunque tali da costituire una saldatura tra centri costieri in oggi ancora chiaramente separati, ciò anche alla luce della più aggiornata lettura dello stato dei luoghi e del conseguente apprezzamento dei valori paesistici effettuata con la Variante di Salvaguardia della fascia costiera del PTCP adottata con DGR n. 940/2009.

GLI OBIETTIVI DELLA D.C.R. 29/2009

La redazione del Piano di Tutela dell'Ecosistema Marino Costiero previsto dall'art. 41 comma 1 bis della l.r. n. 20/2006 ha sviluppato recentemente con maggiore dettaglio i seguenti principi di sostenibilità della pianificazione territoriale della fascia costiera già presenti nel PTC come concetti generali:

- la tutela della spiaggia come principale elemento di difesa costiera;
- la tutela della biodiversità della linea di costa come elemento imprescindibile dell'equilibrio dell'ecosistema costiero.

La tutela della spiaggia come principale elemento di difesa costiera

La resilienza costiera rappresenta la capacità intrinseca della spiaggia di reagire ai cambiamenti indotti dalla variazione del livello del mare e dagli eventi meteomarini estremi, mantenendo inalterate le sue funzioni di difesa dall'erosione; la spiaggia è la zona del litorale dove si svolgono i processi sedimentari e morfogenetici indotti dall'azione del moto ondoso e, in quanto capace di adattare la propria forma alle diverse condizioni di moto ondoso, rappresenta il più efficace e naturale sistema di difesa costiera, purché vengano ripristinati e mantenuti gli spazi necessari alla spiaggia stessa per il raggiungimento del proprio profilo di equilibrio durante gli eventi meteomarini, nonché sia preservato il suo bilancio sedimentario.
Nella fascia costiera ligure l'occupazione della spiaggia emersa ad opera delle attività umane ne ha ridotto la resilienza, alterando le funzioni del sistema costiero sul lungo termine ed intensificando i meccanismi anche naturali di erosione.
Risulta quindi necessario nell'approccio al problema dell'erosione costiera tendere al ripristino e al mantenimento delle caratteristiche dinamiche naturali delle spiagge, assicurando gli spazi utili all'evoluzione del profilo della spiaggia per permettere il libero gioco dei processi sedimentari costieri;a tal fine appare necessario, agire sui seguenti fattori chiave:

- mantenimento e ripristino del bilancio sedimentario costiero, assicurando la disponibilità di sedimenti sufficiente a sostenere l'equilibrio dinamico tra erosione ed avanzamento della spiaggia per il raggiungimento del profilo di equilibrio della spiaggia stessa, attraverso il mantenimento del naturale trasporto solido derivante bacini fluviali connessi all'unità fisiografica e del trasporto solido dei sedimenti lungo costa;
- mantenimento delle proprietà dissipative dell'energia del moto ondoso esplicate naturalmente dalle spiagge attraverso la regolamentazione della realizzazione di nuove opere riflettenti, nella fascia dinamica della spiaggia;

Con DCR n. 29 del 2009 sono state pertanto promulgate le "Misure di salvaguardia per la difesa delle coste e degli abitati costieri dall'erosione marina" che, tra l'altro, si pongono in linea con le raccomandazioni proposte a conclusione del progetto EUROSION (Rapporto finale , maggio 2004), commissionato dalla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea, sulle politiche gestionali adottabili contro l'erosione costiera in Europa e con il Protocollo sulla gestione integrata delle zone costiere del Mediterraneo nell'ambito della Convenzione di Barcellona, approvato a Madrid il 21 gennaio 2008, il quale impegna le Parti contraenti al fine di prevenire e mitigare più efficacemente l'impatto negativo dell'erosione costiera, ad adottare le misure necessarie per preservare o ripristinare la capacità naturale della costa di adattarsi ai cambiamenti climatici, anche attraverso l'adozione di misure specifiche sui sedimenti costieri e le opere costiere.
A corredo di tali norme è stata realizzata una dettagliata cartografia delle spiagge liguri.

La tutela della biodiversità della linea di costa come elemento imprescindibile dell'equilibrio dell'ecosistema costiero.

La trasformazione dell'ambiente e del paesaggio marino-costiero assume in Liguria una rilevanza particolare a causa della concentrazione della presenza e delle attività antropiche lungo la costa.
La Regione Liguria utilizza già da anni la cartografia dei popolamenti bentonici dei fondali costieri come strumento per la pianificazione e la valutazione di impatto di piani e progetti; a questo scopo si è dotata di un atlante degli habitat marino-costieri alla scala 1:10.000 che rappresenta un importante punto di riferimento per gli approfondimenti alla scala locale.
Tale strumento non ha ancora raggiunto tuttavia il livello di dettaglio e approfondimento utile per valutazioni approfondite sugli habitat della fascia intertidale e dei primissimi metri di quella infralitorale, quella ristrettissima fascia di territorio che costituisce l'interfaccia terra-mare e che definiamo generalmente "linea di costa".
L'Atlante ligure tematizza infatti la linea di costa attribuendo genericamente il popolamento delle sabbie (nel caso di spiagge) o delle alghe fotofile (nel caso delle scogliere) senza ulteriori discriminazioni qualitative; soprattutto in questo secondo caso la generalizzazione risulta riduttiva ai fini della salvaguardia ambientale: situazioni di grande pregio naturalistico (come ad esempio tratti di costa naturali colonizzati da specie strutturanti) non vengono distinte da contesti invece banali come le massicciate di origine artificiale.
Ai sensi della direttiva 92/43/CEE (direttiva "habitat") le situazioni di maggior pregio possono essere nella maggio parte dei casi ricondotte all'habitat 1170 "Scogliere".
Si consideri inoltre che la linea di costa è un elemento del territorio particolarmente vulnerabile rispetto alle trasformazioni indotte da porti ed opere marittime in quanto:

- è un ambiente "ad una dimensione": in relazione alle trasformazioni è cioè assimilabile ad una linea e pertanto la trasformazione è sempre del tutto e mai di una parte;
- le trasformazioni sono di fatto irreversibili;
- a livello di biodiversità si realizza un forte impoverimento in quanto le comunità animali e vegetali che possono colonizzare i substrati artificiali risultano molto più povere rispetto a quelle originarie.

Si è pertanto ritenuto necessario introdurre uno strumento conoscitivo complementare a quelli già esistenti, in grado di individuare in prima approssimazione i tratti di costa di particolare importanza sotto il profilo della biodiversità, da tenere in particolare considerazione rispetto a future ipotesi di trasformazione.
L'applicazione, nell'ambito delle redazione del PTAMC di tale metodologia, dettagliatamente descritta e sviluppata nei materiali del piano ambientale, ha portato alla realizzazione di una cartografia in formato GIS dei tratti di costa dotati di caratteristiche naturalistiche di pregio; tale cartografia è già stata utilizzata quale fondamento tecnico alla DGR 1507 del 2009 recante misure di salvaguardia per gli habitat marini compresi nei sic.

LE ELABORAZIONI CARTOGRAFICHE

Al fine di verificare le previsioni di Piano oggetto di indagine (vedi paragrafo campo di applicazione) sono state realizzate due distinte serie cartografiche relative rispettivamente a
- Sensibilità a terra
- Sensibilità a mare

sulle quali sono state sovrapposte le indicazioni del PTC della Costa relative a porti turistici e impianti nautici

La **carta della sensibilità a terra** realizzata in scala 1: 25.000 utilizzando come sfondo la CTR, riporta in particolare le indicazioni di Piano Paesistico di maggiore contenuto vincolistico o indicatrici di particolari valori, e segnatamente:
- le zone classificate ANI MA;
- le zone sottoposte a regime di conservazione (ANI CE, ID CE, NI CE, IS CE, PU, ME, SME);
- le zone classificate struttura urbana qualificata (SU) e immagine urbana (IU);
- il sistema delle aree protette regionali
- gli elementi della Rete Natura 2000: Corea Areas, corridoi boschivi, corridoi aperti, corridoi d'acqua

Si è tenuto conto della Variante di Salvaguardia della fascia costiera del PTCP come adottata con DGR 940/2009 e da ultimo modificata con DGR 1376/2009, in quanto operante in salvaguardia, evidenziando che la stessa, al momento della redazione delle elaborazioni si trova in prossimità della definitiva approvazione da parte del Consiglio Regionale.

La **carta della sensibilità a mare** realizzata sulla base dei materiali conoscitivi predisposti nell'ambito della elaborazione del Piano di tutela dell'Ambiente marino e costiero.
Nell'ambito della elaborazione del Piano di Tutela dell'Ambiente Marino e Costiero previsto dall' art. 41 della l.r. 20/2006 è stato infatti ritenuto necessario introdurre uno strumento conoscitivo complementare a quelli già esistenti per la pianificazione costiera, in grado di individuare in prima approssimazione i tratti di costa di particolare importanza sotto il profilo della biodiversità e pertanto da tenere in particolare considerazione rispetto a future ipotesi di trasformazione.
La cartografia dei "Tratti di costa ad elevata biodiversità" è stata redatta in base alla seguente metodologia: la linea di costa in formato vettoriale alla scala 1:.5000 (tratto dal repertorio cartografico della Regione, progetto Sicoast del Dipartimento Pianificazione Territoriale) è stata suddivisa, su basi geomorfologiche in tratti elementari in base alle seguenti tre tipologie:
- spiaggia
- costa alta
- scogliera artificiale

Tale suddivisione è stata effettuata attraverso la fotointerpretazione delle ortofoto derivate dal volo basso costiero 2003 e delle fotografie aeree prospettiche della costa degli anni 2006 e 2008.
A ciascun tratto è stato in seguito attribuito un punteggio in base alla presenza o meno delle seguenti caratteristiche:
1. caratteristiche morfologiche:
    a. tratto di scogliera naturale (almeno 50 m di sviluppo lineare);
    b. alta diversità spaziale dovuta a sistemi complessi di scogli e rocce sommerse presenti entro 50 m dalla linea di costa;
    c. presenza di beach-rock entro 50 m dalla linea di costa.
2. caratteristiche biologiche:
    a. cinture di macroalghe strutturanti ad alto valore ecologico (*Cystoseira*, *Lythophillum*);
    b. presenza, entro 50 m dalla linea di costa, di biocostruzioni caratterizzate dalla presenza di *Posidonia oceanica* su matte o su roccia.

Le caratteristiche sono state attribuite utilizzando le seguenti fonti:
- Fotointerpretazione delle fotografie aeree zenitali e prospettiche;
- Modello digitale dei fondali con griglia da 1m;
- Dati sulla biodiversità delle scogliere liguri desunte dalle campagne di monitoraggio regionale sulla qualità dei corpi idrici (effettuate annualmente da Arpal a partire dal 2005);
- Atlante degli habitat marini della liguria, *Diviacco e Coppo*, (2006).

I punteggi sono stati attribuiti con i seguenti criteri:

CARATTERISTICA	PUNTEGGIO	NOTE
1a	1	-
1b	1	solo se 1a assente
1c	1	solo se 1a e 1b assenti
2a	1	-
2b	1	-

Per quanto riguarda i criteri morfologici il sistema è tale che l'attribuzione del punteggio per una caratteristica esclude che possa essere attribuito anche per le altre; questo poichè le tre caratteristiche indicano fondamentalmente la stessa potenzialità ecologica, legata alla diversità e complessità spaziale.
Pertanto il valore cumulato di ciascun tratto elementare di costa può teoricamente variare tra 0 e 3. Qualsiasi tratto di costa caratterizzato da un valore diverso da 0 costituisce elemento di pregio da salvaguardare.
Applicando questa metodologia sull'intera costa ligure è stata realizzata una cartografia in formato GIS dei tratti di costa dotati di caratteristiche naturalistiche di pregio.

ESITO DELL'ISTRUTTORIA

L'istruttoria, i cui materiali sono meglio descritti e sintetizzati nel seguito, ha portato ad indicare la necessità di modificare o precisare alcune previsioni del Piano della Costa in merito ai Porti Turistici e agli Impianti nautici minori nel seguito elencate

PORTI TURISTICI

PROPOSTE DI MODIFICA

PREVISIONI NON CONFERMATE		
A)	LOCALIZZAZIONI SOGGETTE A SPECIFICAZIONI SETTORIALI	
1.	SV	**Albenga**
2.	GE	**Cogoleto**
3.	GE	**Moneglia**: Possibilità di ristrutturare le aree di rimessaggio a secco già presenti in sponda dx del torrente Bisagno da classificare come Impianto nautico Minore di tipologia C1/C2
4.	SP	**Levanto**: Possibilità di ampliare l'attuale porto a secco a ponente della baia da classificare come Impianto nautico Minore di tipolgia A1
B)	NUOVI PORTI	
5.	SV	**Noli – Spotorno**
6.	SV	**Savona - Albissola** (Margonara)
C)	AMPLIAMENTI	
7.	SV	**Finale Ligure**
INSERIMENTO NUOVE PREVISIONI		
8.	SV	**Pietra Ligure**: Intervento prefigurato dal PTC vigente solo in termini di indirizzo urbanistico (vedi AP13)
PREVISIONI CONFERMATE CON CONDIZIONI		
9.	IM	**Arma di Taggia**
10.	IM	**Diano Marina**
11.	GE	**Pegli**
12.	GE	**S. Margherita Ligure**

Con le indicazioni fornite nella predetta tabella che individua le localizzazioni oggetto di valutazione della variante, si precisa che si ritengono confermate le altre previsioni del PTC come approvato con DCR 62/2000.

Con riferimento al dato indicativo del numero dei posti barca (misurati in PE12, posti barca equivalenti per imbarcazioni di lunghezza pari a mt. 12), l'esito della variante si può riassumere coi seguenti dati:

- **con la variante** viene stralciata la previsione di circa **1.590 PE 12**
- **dopo la variante** la dotazione di posti barca, originariamente prevista dal Piano in 23.350 PE12, si rimodula in circa **21.760 PE 12** totali
- i posti barca **ancora da realizzare** si possono quindi quantificare in circa **400 PE 12**

Le valutazioni sopra riportate comportano il superamento del rinvio a specificazione settoriale in ordine alle previsioni relative a:

- Albenga
- Cogoleto
- Moneglia
- Levanto

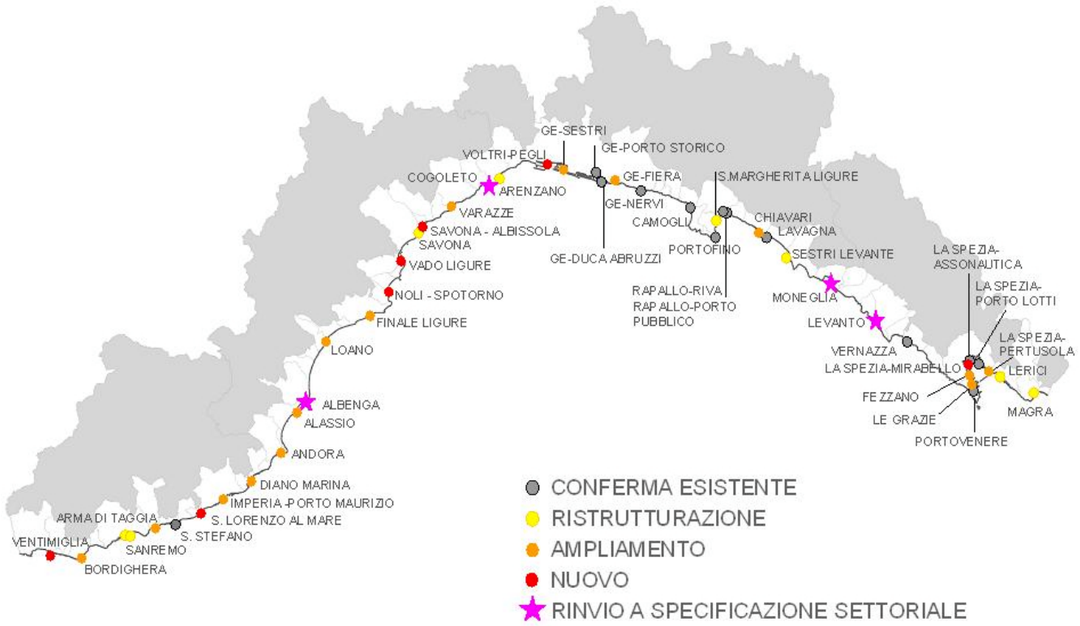
Ne consegue la necessità di modificare le N.d A del piano stralciando il comma 6 dell'Art. 4 *"efficacia delle indicazioni di Piano"* (vedi successivo paragrafo "Modifica alle Norme di Attuazione".

STANDARD PROGETTUALI PER VIABILITA' E PARCHEGGI

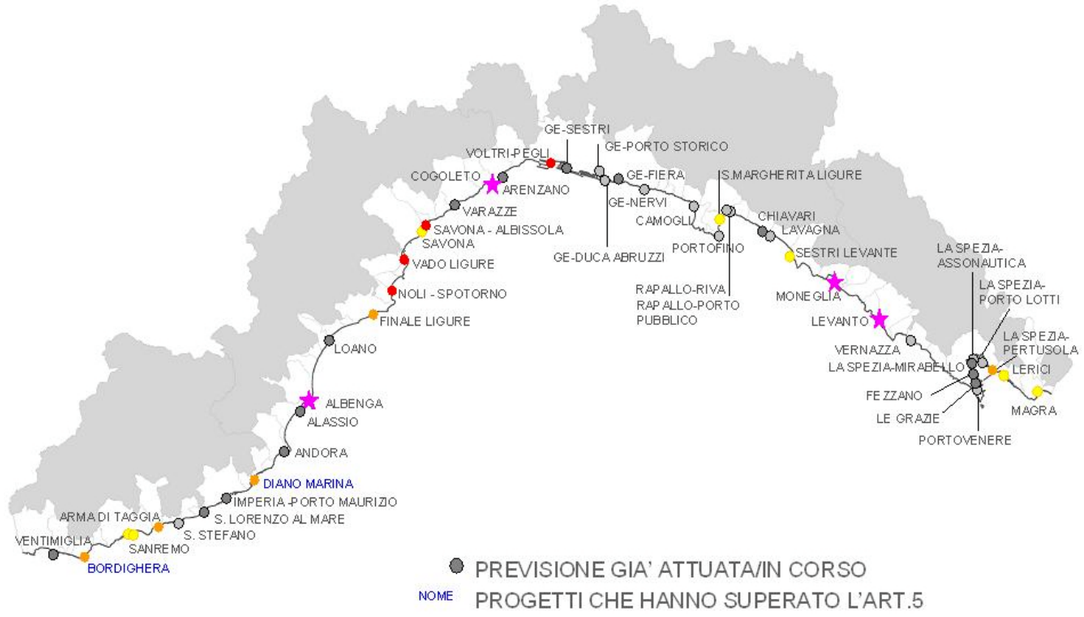
La variante propone una modifica agli standard progettuali da adottare nei porti turistici (paragrafo 6. del fascicolo 2.2.2 INDICAZIONI PROGETTUALI DEL PIANO) tesa a aggiornare le indicazioni relative a viabilità, accessibilità e parcheggi indicando:

a) la necessità di limitare l'impatto delle infrastrutture viarie di servizio ai porti;
b) l'opportunità che i progetti di porti turistici nuovi o in ampliamento/ristrutturazione prevedano espressamente la realizzazione, a carico dei relativi soggetti attuatori e quali opere di urbanizzazione d'ambito, dei tratti di pista ciclabile ricadenti all'interno dell'ambito del porto turistico, compresi i relativi raccordi con le piste ciclabili eventualmente già esistenti, al fine di contribuire, operativamente ed in modo coordinato, al completamento della rete ciclabile regionale;
c) il numero totale massimo dei posti auto non possa superare l'80% dei posti barca e che comunque il numero dei posti auto individuali chiusi (box) non possa essere superiore al 25% dei posti barca, elevabile al 40% nel caso si tratti di semplici stalli aperti, al fine di ridurre gli effetti incrementativi del traffico veicolare indotti da una più elevata quota di parcheggi, specie per i contesti collocati all'interno delle aree urbane ove più critiche possono essere le condizioni della viabilità posta a contorno dei nuovi porti turistici e, comunque, per favorire anche differenti modalità di raggiungimento dei porti mediante l'utilizzo del sistema dei trasporti pubblici.

I PORTI TURISTICI NELLE PREVISIONI DEL PIANO –2000 –



I PORTI TURISTICI: L'ATTUAZIONE DEL PIANO –2011 -

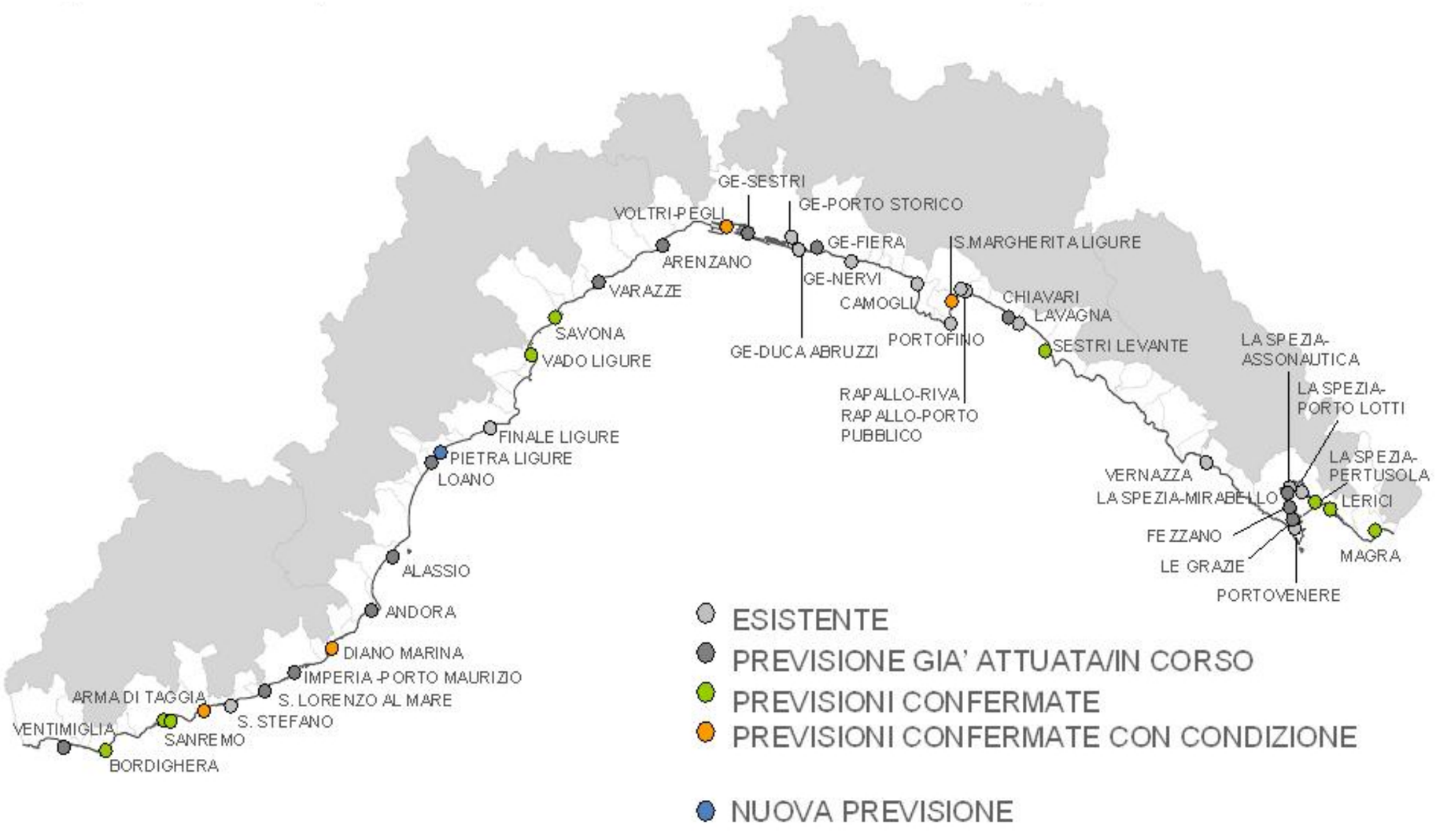




II PORTI TURISTICI: PROPOSTA DI VARIANTE

- NUOVE PREVISIONI
- PREVISIONI NON CONFERMATE
  (*previsioni modificate in impianti nautici)
- AMPLIAMENTI NON CONFERMATI
- PREVISIONI CONFERMATE CON CONDIZIONE

ASSETTO DELLA PORTUALITA' TURISTICA DEFINITO DALLA VARIANTE



IMPIANTI NAUTICI MINORI

Vista la diversità di dimensioni e caratteristiche, il Piano fa' la seguente classificazione degli Impianti Nautici minori diversificandoli per dimensioni, caratteristiche, modalità di utilizzo:

A) approdi minori: a.1) protetti
a.2) non protetti
B) specchi acquei: b.1) con pontili galleggianti
b.2) con gavitelli
C) aree attrezzate: c.1) su piazzale
c.2) su spiaggia

La ricognizione e l'analisi delle diverse situazioni alla luce dei criteri soprariportati ha portato alle seguenti

PROPOSTE DI MODIFICA

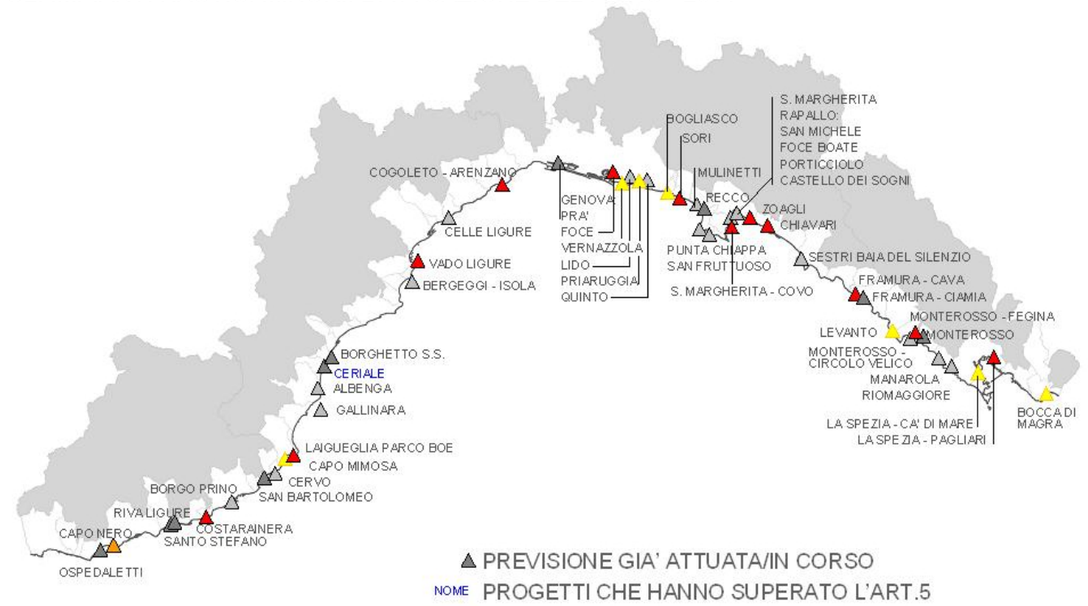
PREVISIONI NON CONFERMATE			
1.	IM	**Costarainera**	
2.	GE	**Sori**	
3.	GE	**Zoagli**	
4.	GE	**Chiavari**	
5.	SP	**Framura Cava**	
PREVISIONI CONFERMATE CON CONDIZIONI			
6.	IM	**Capo Nero**	
7.	SV	**Laigueglia**	
8.	SV	**Celle**	
9.	GE	**Genova - Foce**	
10.	GE	**S.Margherita - Covo**	
11.	SP	**Monterosso - Fegina**	
RICLASSIFICAZIONI			
12.	IM	**S. Bartolomeo al Mare**	Riclassificato da B1 a A1
13.	GE	**Moneglia**	Impianto Nautico Minore classificato con tipologia C1/C2
14.	SP	**Levanto**	Impianto Nautico Minore classificato con tipologia A1

Con le indicazioni fornite nella predetta tabella che individua le localizzazioni oggetto di valutazione della variante, si precisa che si ritengono confermate le altre previsioni del PTC come approvato con DCR 62/2000.

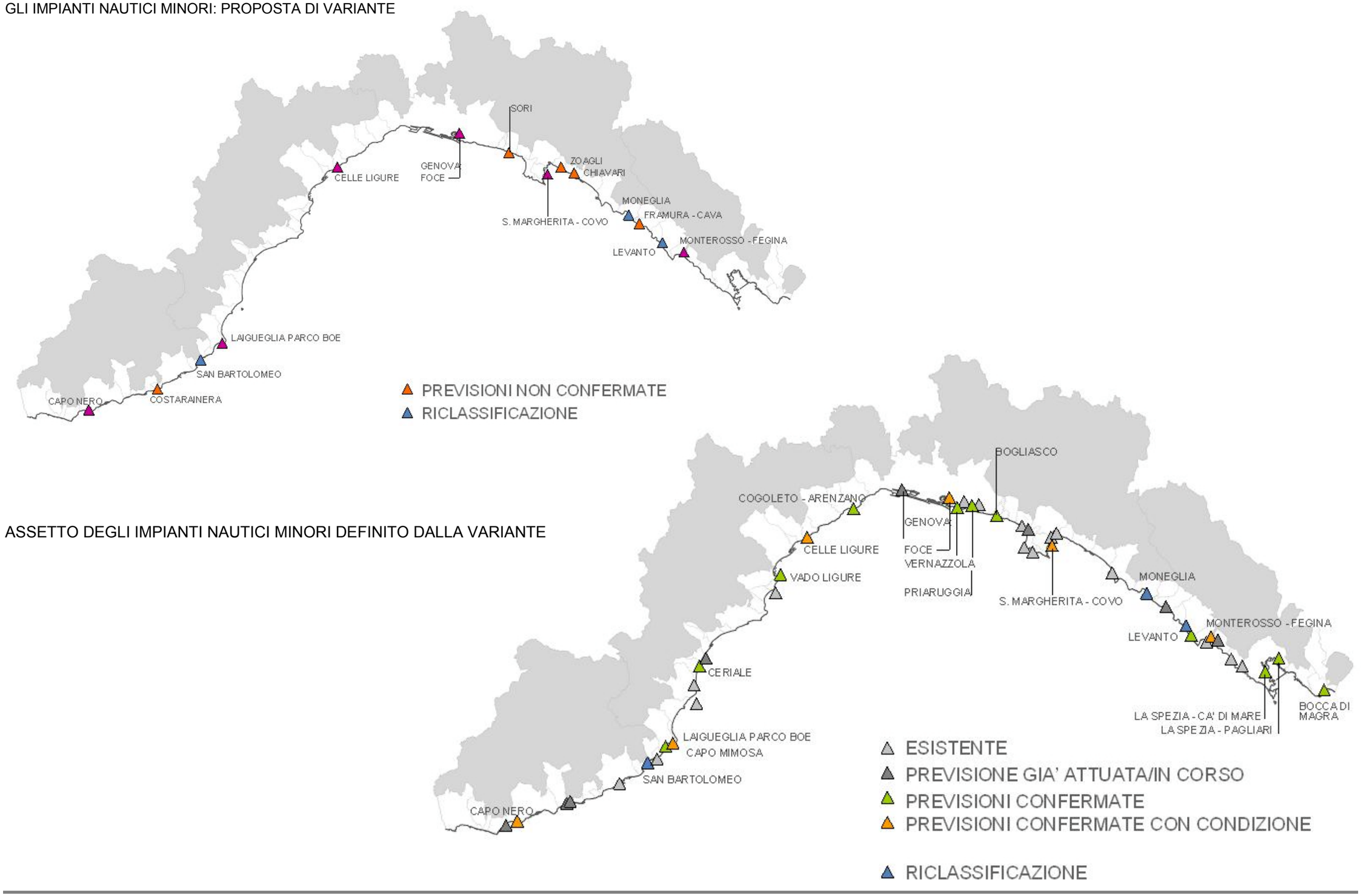
GLI IMPIANTI NAUTICI MINORI NELLE PREVISIONI DEL PIANO –2000 –



GLI IMPIANTI NAUTICI MINORI: L'ATTUAZIONE DEL PIANO –2011 -



GLI IMPIANTI NAUTICI MINORI: PROPOSTA DI VARIANTE



ASSETTO DEGLI IMPIANTI NAUTICI MINORI DEFINITO DALLA VARIANTE

La variante interviene inoltre sul tema dei

CANTIERI NAVALI

Il Piano, riconosce il significato e l'importanza socio-economica delle attività direttamente collegate alla localizzazione a fil di costa, come i cantieri navali, ne conferma il valore di immagine urbana che ha caratterizzato storicamente il territorio, e rafforza pertanto il controllo e la tutela della funzione produttiva esistente escludendo azioni volte al superamento della attività cantieristica.

Tale indicazione si estende anche all nuove localizzazioni di cantieri navali previsti o realizzati all'interno di porti turistici. Per le localizzazioni all'interno di aree disciplinate da Piani Regolatori Portuali l'indicazione di Piano è subordinata alla verifica di compatibilità con le indicazioni del vigente PRP.

MODIFICHE ALLE NORME DI ATTUAZIONE

Porti turistici

Le valutazioni sopra riportate comportano il superamento del rinvio a specificazione settoriale in ordine alle previsioni relative a:
- Albenga
- Cogoleto
- Moneglia
- Levanto

Ne consegue la necessità di modificare le N.d A del piano stralciando il comma 6 dell'Art. 4 *"efficacia delle indicazioni di Piano":*

Impianti nautici minori

E' emersa l'opportunità di modificare l'art.5 delle NdA del Piano della Costa, nel senso di differenziare dalle strutture minori per la nautica (approdi minori non protetti, specchi acquei attrezzati con pontili galleggianti o con gavitelli, aree attrezzate su piazzale o su spiaggia) quelle classificate come "**a.1 - approdi minori protetti",** in quanto la loro realizzazione ex novo o il loro ampliamento necessitano di opere a mare significative, capaci di incidere sull'equilibrio delle spiagge circostanti e in generale delle componenti ambientali marine e costiere. La proposta di modifica prevede che la definizione di interventi per la nuova realizzazione e l'ampliamento di strutture con tipologia "a.1 – approdi minori protetti", non possa essere demandata ai soli strumenti di livello comunale in quanto la loro incidenza paesistico-ambientale travalica il mero interesse locale.

Cantieri

La variante si propone di rafforzare la presenza dell'attività cantieristica lungo la costa ligure, in considerazione sia delle implicazioni di carattere occupazionale sia dei valori d'immagine che tali strutture produttive rappresentano rispetto all'identità regionale.
A tal fine la variante propone alcune modifiche agli artt. 3 e 4delle N.d A volte in particolare a rendere le indicazioni realtive ai cantieri navali prevalenti sulle corriposndenti indicazioni degli strumenti urbanistici comunali.

PROPOSTE DI VARIANTE AL PIANO PAESISTICO

Si sottolinea inoltre la necessità di apportare le seguenti varianti al Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico, che si allegano:
- Comune di Diano Marina : variante da AI CO a AI MA e riduzione del perimetro;
- Comune di S.Bartolomeo al Mare : nuova zona AI MA e nuova porzione zona TU;
- Comune di Pietra Ligure : nuova zona AI CO;
- Comune di Finale Ligure: variante da AI CO a IS CE, da AI CO a AI MA, riduzione del perimetro;
- Comuni di Noli e Spotorno : cancellazione zona ANI TR AI;
- Comuni di Savona e Albissola Marina: riduzione zona AI CO, variante da ID MO A a IS MA
- Comune di Sestri Levante : variante da ID MO-A a AI CO, da SU a AI CO, da TU a AI CO;
- Comune di Levanto e Bonassola: nuova zona AI MA.

La cancellazione della previsione relativa al porto turistico di Savona Albissola (Margonara) comporta la conseguente cancellazione delle corrispondenti indicazioni contenute nel PTC Savonese Bormide approvato con DCR 14 dell'11 febbraio 1997 e segnatamente quelle contenute nella tavola C3 del distretto 2 Savona Albisola e nel capitolo 2.2. fascia costiera tra Savona ed Albissola del fascicolo contenente le indicazioni relative allo stesso Distretto.

ITER DI APPROVAZIONE

Le procedure per l'adozione di varianti al ridetto PTC della Costa sono quelle stabilite dal combinato disposto degli articoli 69 e 76 della L.R. n. 36/1997 e s.m., dell'art. 3 della L.R. n. 6/1991 e dell'art. 4 sesto comma della L.R. n. 39/1984 che si descrivono in sequenza

1. parere CTRT adunanza generale
2. adozione in GR
3. trasmissione ai Comuni compresi nell'ambito territoriale dal PTC della Costa per trasmissione atti in Regione entro un termine massimo di sei mesi (cfr.art 3,c.2.lett.a l.r. 6/1991)
4. pubblicazione da parte dei Comuni per 15 gg.
5. presentazione osservazioni entro i successivi 30 gg. da scadenza del termine di pubblicazione
6. trasmissione in Regione della Deliberazione del Consiglio Comunale recante pronunce su osservazioni presentate e parere sulla variante al PTC Costa entro termine stabilito da GR adozione (max 6 mesi)
7. istruttoria da parte della Regione delle osservazioni e dei pareri comunali
8. parere CTRT adunanza generale
9. proposta di approvazione della GR al CR
10. approvazione finale da parte del Consiglio regionale

PERCORSO PARTECIPATIVO

Oltre ai soggetti indicati dalla legge, la variante sarà trasmessa ai soggetti interessati dalla verifica di assoggettabilità:

- ARPAL
- Province
- Soprintendenza per i Beni architettonici e paesaggistici della Liguria
- Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria
- Enti Parco interessati

Sarà inoltre trasmessa a

- Ordini Professionali : Architetti, Ingegneri, Geologi
- Associazioni Ambientaliste, anche ai sensi del disposto dell'art. 144 del Codice del Paesaggio DLgs 40/2004
- Associazioni di Categoria,
- Autorità Portuali di Genova, Savona - Vado, La Spezia

La variante sarà inoltre pubblicata e resa integralmente consultabile e scaricabile, unitamente al presente rapporto preliminare, sul sito internet della Regione Liguria

MONITORAGGIO

L'andamento del piano potrà essere opportunamente monitorato attraverso l'uso di pochi indicatori:

- numero di posti barca per classe dimensionale (eventualmente riferiti a sviluppo lineare di costa)
- superficie delle aree di rimessaggio disponibili per sviluppo lineare di costa ovvero per numero di posti barca per classe dimensionale
- analogamente disponibilità di assistenza cantieristica

a cui affiancare gli indicatori più strettamente ambientali individuati dal Piano di Tutela dell'ambiente marino costiero (la cui misurazione è in parte già prevista da protocolli stabiliti anche con modalità e finalità diverse, per il resto facilmente affrontabile e gestibile):

- Numero e densità imbarcazioni per SIC nei paraggi
- TRIX (indice di eutrofizzazione delle acque)
- IQB (indice di qualità batteriologica per le acque di balneazione)
- Habitat marini nell'ambito (tipologia e superficie)
- Tratti di costa di elevato valore naturalistico (% per paraggio).

SCHEDE DI VALUTAZIONE: PORTI TURISTICI

PREVISIONI NON CONFERMATE
A) **LOCALIZZAZIONI SOGGETTE A SPECIFICAZIONI TERRITORIALI**

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
1.	**Albenga**	SV
Indicazioni PTC		
Localizzazione soggetta a specificazione settoriale.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Specificazione settoriale assoggettata a VAS che ha avuto esito negativo (DGR n.21 del 10.01.11) dichiarando ambientalmente incompatibile la realizzazione di un porto turistico lungo tutto il litorale di Albenga.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Notevoli vincoli di tipo paesistico e ambientale (per la zona di Vadino) e infrastrutturali (per la zona a nord del rio Burrone), nonché la necessità di contenere il consumo di suolo nella piana, restringono la possibile localizzazione di un porto turistico in un'area estremamente limitata, orientativamente individuabile nella zona dell'attuale Darsena; questo tratto di territorio è comunque caratterizzato da costa bassa su cui è importante salvaguardare le visuali libere da terra anche per la presenza dell'area marina protetta dell'isola della Gallinara.		
Valutazioni ambientali		
Si richiamano il Rapporto Ambientale ed il parere motivato di cui alla DGR n. 21 del 10.01.2011, elaborati nel corso della VAS svolta a carico della specificazione settoriale, che prendono in considerazione 5 tratti di litorale del Comune di Albenga per l'analisi comparata delle potenziali interferenze dell'opera sui vari aspetti analizzati, individuando la zona compresa tra la darsena ed il rio Antognano come localizzazione con minori impatti; in relazione a tale collocazione, è individuata come principale problematica l'interferenza con il trasporto solido lungo costa. In merito sono proposte alcune soluzioni mitigative (movimentazione artificiale dei sedimenti, realizzazione di opere che intervengono strutturalmente sulla circolazione dei sedimenti, porto completamente "a mare"). Sulla base delle conoscenze acquisite e sulla base dei risultati degli studi effettuati nel tratto di litorale in esame, si può enunciare che nel contesto geomorfologico specifico, la realizzazione di una struttura portuale metterebbe in discussione l'equilibrio dell'intera unità fisiografica costiera, e la gestione della struttura portuale comporterebbe: problemi nella gestione del manufatto, per contrastare i fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura e garantire la sicurezza della navigazione; necessità che il concessionario si faccia carico dei costi di manutenzione del litorale sottoflutto, almeno fino a Capo Santo Spirito, cosa che appare realisticamente poco perseguibile. Le altre due ipotesi di mitigazione degli impatti proposte nello studio sono oggettivamente irrealizzabili per la presenza di biocenosi di pregio, e perché costituirebbero anch'esse una "trappola" per i sedimenti accentuando piuttosto che mitigare i fenomeni di intercettazione del trasporto solido litoraneo. Si ritiene pertanto che nel tratto di costa tra la foce del Centa e la spiaggia di Ceriale non possano essere costruite opere portuali aggettanti, come peraltro già chiaramente espresso nel PTC della Costa. La realizzazione di un porto a nord della foce del Centa causerebbe, nel breve-medio periodo, un generale irripidimento dei fondali, con conseguente aggravamento dei fenomeni erosivi in atto da Capo Lena (foce Centa) a capo Santo Spirito, e, nel lungo termine, fino al porto di Loano. La realizzazione del porto necessiterebbe di interventi di mitigazione e riequilibrio di entità tale da renderlo non giustificabile, in una zona peraltro caratterizzata dalla presenza di diverse infrastrutture di questo tipo (Andora, Alassio, Loano, Borghetto, etc.). Inoltre, indirettamente, potrebbe indurre un ulteriore aumento degli impatti derivanti dal carico diportistico sugli habitat prioritari situati nei dintorni di Albenga, tra cui l'Isola Gallinara. È' da sottolineare inoltre che la Regione Liguria, unitamente ai Comuni interessati, ha stanziato negli ultimi anni alcuni milioni di euro per interventi destinati a contrastare l'erosione nei comuni di Ceriale, Borghetto e Loano, i cui esiti, peraltro soddisfacenti, potrebbero essere vanificati dalla realizzazione del porto. Alla luce di quanto espresso, la proposta si pone in contrasto con l'art.5 c.1 delle "Misure di salvaguardia per la difesa delle coste e degli abitati costieri dall'erosione marina" di cui alla D.C.R. n. 29/2009. La sintesi di tutte le considerazioni svolte porta a valutare come ambientalmente negativa l'avanzata proposta di specificazione settoriale del Piano della Costa, volta alla realizzazione di un porto turistico lungo il litorale di Albenga.		
Proposta finale		
Il parere motivato della VAS, che è cogente, ha dichiarato incompatibile la realizzazione di un porto turistico lungo tutto il litorale di Albenga (lato Vadino per indicazioni programmatiche comunali oltre che per criticità paesistico ambientali, in sponda sinistra per le considerazioni ampiamente svolte nel citato parere motivato); viene superato pertanto il rimando alla specificazione settoriale e stralciata la previsione dal PTC.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
2.	**Cogoleto**	GE

Indicazioni PTC

Localizzazione soggetta a specificazione settoriale.

Stato progettazioni/ iter autorizzativo

Sono state considerate due possibili localizzazioni alternative per le quali comunque non risulta attivata nessuna procedura autorizzativa:
presso la foce del Lerone;
davanti all'abitato di Cogoleto;

Valutazioni urbanistico/ paesistiche

Il PTC per questo ambito finalizza le azioni all'attuazione dell'A.d.P. per la bonifica e riconversione degli stabilimenti Stoppani con un progetto di riqualificazione che riguardi la sistemazione della discarica a mare in comune di Arenzano, il consolidamento dell'adiacente arenile e la realizzazione del percorso ciclo-pedonale lungo costa (gli interventi in Arenzano sono conclusi, quelli in Cogoleto sono in esecuzione). Solo in tale contesto e con specifiche idraulico-ambientali, può essere valutata la fattibilità di una struttura portuale alla foce del Lerone; anche la previsione di un porto davanti all'abitato è estranea alle previsioni di Piano risultando peraltro che questo tratto di litorale è stato oggetto di interventi di recupero della spiaggia con finanziamenti regionali; inoltre, trattandosi di un tratto di costa aperto, eventuali nuove strutture di difesa marina risulterebbero incompatibili con il contesto e, nel caso di localizzazione di fronte all'abitato, con la struttura urbana qualificata (SU) ostacolando le visuali libere e allontanando la percezione del mare dalla passeggiata lungo costa.

Valutazioni ambientali

La realizzazione di una struttura portuale lungo il litorale di Cogoleto andrebbe inevitabilmente a sottrarre tratti di spiaggia, ed è quindi in contrasto con le misure di salvaguardia di cui alla DCR n. 29/2009. Infatti data la conformazione costiera e lo stato della dinamica sedimentaria costiera andrebbe ad interferire negativamente con il trasporto solido (in particolare l'opzione alla foce del Lerone). Ampi tratti di fondale sono inoltre interessati dalla presenza di prateria di Posidonia oceanica, con margine superiore attestato su batimetrie piuttosto ridotte, comprese nel SIC "Fondali Arenano – Punta Invrea" . L'opzione del porto canale lungo il Lerone è stata superata per questioni legate alla sicurezza idraulica ed ai costi connessi allo smaltimento del materiale contaminato che sarebbe necessario rimuovere e smaltire per realizzare lo specchio acqueo.

Proposta finale

Per le valutazioni elaborate non sussistono condizioni per la realizzazione di un porto turistico lungo tutto il litorale del comune, con ciò superando la previsione e il rinvio alle specificazioni settoriali del PTC. La previsione di nuovo porto turistico va stralciata dal PTC.

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
3.	**Moneglia**	GE

Indicazioni PTC

Localizzazione soggetta a specificazione settoriale.

Stato progettazioni/ iter autorizzativo

Un progetto di nuova struttura portuale era stato presentato nei primi anni 2000 e non approvato; successivamente, il PUO del fronte mare ha scartato, a seguito di un'analisi comparativa, le soluzioni alternative alla riorganizzazione e lieve ampliamento del porto a secco esistente.

Valutazioni urbanistico/ paesistiche

La viabilità costiera di Moneglia è rappresentata unicamente dalla strada delle gallerie ricavata sulla sede della ex sede ferroviaria a sarebbe assolutamente insufficiente ad assorbire il traffico indotto da una nuova struttura portuale; inoltre la realizzazione di nuove opere foranee comporterebbe un forte impatto paesistico, oltre ad elevato costo di realizzazione, in un contesto territoriale naturale oltre ad un'esposizione severa e delicata del paraggio.

Valutazioni ambientali

La soluzione proposta, alternativa al nuovo porto turistico, di riorganizzazione con un lieve ampliamento del porto a secco esistente è stata valutata positivamente dal punto di vista ambientale (con alcune prescrizioni) nell'ambito dello screening sul PUO del fronte mare; la sistemazione dell'area di rimessaggio va comunque ottimizzata cercando di limitare al minimo l'influenza delle opere sulla stabilità della spiaggia centrale e l'interferenza con il trasporto solido e liquido del torrente Bisagno.

Proposta finale

Gli insuperabili vincoli posti dalla viabilità costiera di Moneglia e le valutazioni paesistiche, portano ad accantonare definitivamente l'ipotesi di un porto turistico in zona, risultando pertanto assentibile solo la previsione di ristrutturazione delle aree di rimessaggio a secco già presenti in sponda dx del Bisagno da classificare come Impianto nautico minore di tipologia C1/C2; con tale prescrizione si intende superato il rimando alle specificazioni settoriali indicate nel PTC.

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
4.	**Levanto**	SP
Indicazioni PTC		
Localizzazione soggetta a specificazione settoriale.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Visionate proposte progettuali.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Lo studio commissionato dal Comune di Levanto all'Università di Genova nei primi anni 2000, pone dei vincoli precisi all'estensione di un eventuale bacino portuale nel golfo di Levanto e consente di fatto solo un ridisegno delle opere di protezione dell'attuale porto a secco situato nella zona di ponente della baia con limitati incrementi e una possibile estensione a ovest nella porzione già delimitata da una scogliera artificiale del limitrofo territorio di Bonassola. Inoltre, il recupero del rilevato ferroviario (concluso in tale settore) e il collegamento ciclo-pedonale con Bonassola sul sedime dismesso della ferrovia recentemente aperto, hanno già avviato un processo di riqualificazione della zona del porto a secco che potrà essere completato con la realizzazione del progetto per il nuovo depuratore consortile, che prevede anche il risanamento del fronte di Vallesanta e una conseguente integrazione dell'area all'impianto urbano.		
Valutazioni ambientali		
L'estensione a ponente in territorio di Bonassola del porto a secco porterebbe alla sottrazione di un tratto di spiaggia in contrasto con le misure di salvaguardia di cui alla DCR n.29/2009; tuttavia tale possibilità potrebbe essere presa in considerazione in termini compensativi qualora potessero ricollocarsi in tale zona le barche attualmente sistemate sulla spiaggia di Bonassola con ciò rendendo disponibile una analoga superficie di spiaggia.		
Proposta finale		
Dalle valutazioni elaborate, è consentito solo un ridisegno delle opere di protezione dell'attuale porto a secco, con limitati incrementi e una possibile estensione a ponente nella porzione già delimitata da scogliere del limitrofo territorio di Bonassola, escludendo di fatto altre possibili nuove localizzazioni per strutture nautiche e ritenendo quindi superato il rimando alle specificazioni settoriali indicato dal PTC. L'attuale bacino portuale deve essere classificato come impianto nautico minore (categoria A.1) con modeste possibilità di ampliamento con le modalità indicate nelle specifiche valutazioni.		

B) NUOVI PORTI

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
5.	**Noli – Spotorno**	SV
Indicazioni PTC		
Previsto come nuovo porto.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Nell'ambito della procedura di cui all'art. 5 del DPR n. 509/97, attivata a fronte della presentazione di due soluzioni progettuali, con DGR n.470 del 06.05.11 è stata dichiarata l'inammissibilità dei due progetti preliminari sotto i profili pianificatorio, urbanistico, paesaggistico, di sostenibilità ambientale e demaniale–marittimo all'avanzamento dell'ulteriore fase procedimentale (art.6 DPR 509/97).		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
La localizzazione prevista contrasta con il secondo dei criteri indicati; si evidenzia inoltre che una parte dell'area di tangenza dell'AI-CO a terra è stata riclassificata IS-CE dalla variante al PTCP e costituisce il terminale di un corridoio paesistico-ambientale.		
Valutazioni ambientali		
La realizzazione di una struttura portuale nel tratto di costa in oggetto produce un impatto sul litorale e sui processi costieri sia diretto (occupazione di superfici di arenili) che indiretto (per alterazione delle dinamiche costiere di alimentazione delle spiagge limitrofe). Il tratto di costa interessato è l'unico entro il quale è possibile ipotizzare l'inserimento di una struttura portuale che rimanga al di fuori – anche se per pochi metri – del confine del SIC – posidonieto antistante. Se pur è possibile evitare l'impatto diretto, non è possibile escludere un impatto indiretto sulla prateria, che si presenta in buono stato di conservazione e con elevata valenza ecologica; ciò in considerazione dell'effetto riflettente delle strutture foranee, del transito di imbarcazioni e dell'uso alla fonda indotto dello specchio acqueo circostante il porto, nonché della modalità di gestione del recapito a mare dei rii che sfociano nel tratto di costa interessato (qualora deviati all'esterno dello specchio acqueo per esigenze di manutenzione e gestione dello stesso). Il principio di cautela suggerisce la non sostenibilità di un'iniziativa volta a inserire una struttura portuale nel contesto in esame.		
Proposta finale		
Per le valutazioni elaborate non sussistono le condizioni per la realizzazione di un nuovo porto turistico lungo tutto il litorale del comune, con ciò superando la previsione del PTC che va stralciata dal Piano ed eliminando inoltre, coerentemente con tale indicazione, la classificazione paesistica del PTCP di ANI TR-AI nella parte a mare.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
6.	**Savona - Albissola** (Margonara)	SV

Indicazioni PTC

Previsto come nuovo porto.

Stato progettazioni/ iter autorizzativo

La previsione è inserita nel PRP, sul quale, nell'ambito della VIA nazionale, il Ministero Ambiente ha posto una serie di prescrizioni tali da incidere sulle caratteristiche e i contenuti del progetto del porto turistico. Le prescrizioni sono state ribadite nella DCR n. 32/2005 di approvazione del PRP.
Nell'ambito del procedimento ex art.5 DPR n.509/97, con DGR n.1715/2009 la Regione ha formulato parere negativo di compatibilità ambientale su una prima soluzione progettuale proposta. Sul progetto preliminare successivamente riformulato e presentato in data 02.08.2010, con DGR n.20 del 10.01.2011 è stato espresso parere negativo per le valutazioni ambientali di seguito riportate, e con DGR n.404 del 21.04.11 è stata dichiarata l'inammissibilità del progetto sotto il profilo pianificatorio, urbanistico e paesaggistico ai sensi dell'art.5 (DPR 509/97) definitivamente sancita con la Conferenza Deliberante del 26.04.11.

Valutazioni urbanistico/ paesistiche

L'ambito ha conosciuto negli ultimi dieci anni una decisa riconfigurazione che ne ha completamente modificato l'immagine e le funzioni. I tasselli di questo complesso mosaico comprendono:

- la riconversione della vecchia darsena;
- la trasformazione delle aree ex produttive (sulla base di un progetto strutturato a partire del Masterplan di Ricardo Bofill approvato con Accordo di programma nel 2001);
- la realizzazione del terminal crociere;
- la realizzazione della Darsena Alti fondali con conseguente trasferimento del terminal funiviario;
- l'incremento dell'utilizzo per funzioni diportistiche degli spazi collocati a valle della Via Aurelia tra Savona e il molo di sottoflutto esistente.

Parallelamente il quadro di riferimento pianificatorio ha visto l'approvazione del nuovo PUC e del Piano regolatore portuale (approvato con DCR 22/2005).
Altri interventi, pur previsti in sede pianificatoria, sono andati incontro ad una bocciatura a fronte dei maggiori approfondimenti connessi alla definizione alla scala di progetto, come quello relativo alla realizzazione di una struttura per la nautica da diporto in corrispondenza della punta della Margonara; il progetto, che ha suscitato nelle sue diverse fasi evolutive e nelle diverse soluzioni proposte un vasto dibattito che ha superato la dimensione locale per approdare alle pagine dei giornali nazionali, ha conosciuto da ultimo un argomentato diniego in sede di Valutazione di Impatto Ambientale con DGR 20/2011.
Il Piano della Costa, nel prendere atto di queste determinazioni, imposta una riflessione più complessiva sul contesto di riferimento che si presenta ampiamente modificato rispetto a quello in cui era nata l'ipotesi di una struttura diportistica alla Margonara, sia sotto il profilo territoriale sia sotto quello delle sensibilità e delle attese delle collettività interessate.
In questa prospettiva appare oggi prioritario esplorare le possibilità di implementazione degli spazi per la nautica da diporto all'interno degli spazi portuali esistenti, a partire dalle aree prospicienti l'ex terminal funiviario. Tale indicazione appare infatti coerente con l'evoluzione in atto che tende progressivamente a caratterizzare in senso urbano e turistico il tratto di Via Aurelia tra Savona ed Albisola consentendo tuttavia di conservare la soluzione di continuità paesistica ancora leggibile e connotata da un certo grado di naturalità tra i due abitati, e di preservare il valore d'immagine dello scoglio della Madonnetta.

Valutazioni ambientali

L'area interessata dall'intervento fa parte di un breve tratto di costa alta e fondali rocciosi che mantiene caratteri di sufficiente naturalità. Il potenziale ecologico del sito in termini di biodiversità, confermato dalla presenza di elementi faunistici di interesse scientifico (il madreporario *Oculina patagonica* in primis, nonché *Pinna nobilis* e *Cladocora caespitosa*, per i quali il sito rappresenta l'ultima zona rifugio presente tra i comuni di Savona e Albisola Marina), risulta l'unico tratto residuo in un arco costiero di circa 13 km. Per questo motivo, nell'ambito del Piano di tutela dell'ambiente marino e costiero questo sito è stato inserito nell'elenco dei tratti di costa di particolare importanza per la preservazione della biodiversità marino-costiera.
La realizzazione del porto provocherebbe la distruzione dell'habitat marino costituito dalle scogliere naturali emerse e sommerse; in considerazione della limitata estensione del sito, ogni ulteriore riduzione incide pesantemente sul suo significato ecologico; l'insieme delle considerazioni svolte obbliga alla posizione cautelativa di mantenerne inalterate le condizioni di estensione (già critiche) ed idrodinamiche del sito: né l'una né l'altra condizione risulterebbero soddisfatte dalla realizzazione di un nuovo sito portuale.
Infine occorre considerare che il nuovo impianto nautico occuperebbe una significativa superficie di arenile, intaccando l'attuale patrimonio delle spiagge liguri.
L'ipotesi progettuale è pertanto in contrasto sia con i principi del redigendo Piano di tutela dell'ambiente marino e costiero, sia con le misure di salvaguardia di cui alla DCR n. 29/2009.

Proposta finale

Si stralcia la previsione di nuova struttura portuale nella zona Albissola-Margonara, così come indicata nel PTC, evidenziando tuttavia la possibilità di implementare la dotazione diportistica all'interno degli spazi portuali esistenti.

C) AMPLIAMENTI

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
7.	**Finale Ligure**	SV
Indicazioni PTC		
Ampliamento		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Ad oggi non sono ancora pervenute proposte progettuali, risulta comunque la mancanza di interesse del Comune all'ampliamento dell'impianto esistente.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Il PTC prevede un ampliamento della struttura esistente a margine del centro abitato a ridosso di Capo San Donato che potrebbe ottenersi con un semplice allungamento della diga di sopraflutto parallelo alla linea di costa e che non dovrebbe generare significativi effetti sulla dinamica costiera; la collocazione del porto di Finale sul fianco del promontorio di Capo San Donato ne riduce significativamente l'aggetto rispetto alla linea di costa e quindi l'impatto visivo.		
Valutazioni ambientali		
L'ampliamento del porto mediante prolungamento del sopraflutto ed eventuale spostamento del sottoflutto porterebbe inevitabilmente alla sottrazione di un tratto di spiaggia, peraltro di interesse anche naturalistico alla luce dei principi del redigendo Piano di tutela dell'ambiente marino costiero; è pertanto in contrasto con le misure di salvaguardia di cui alla DCR n.29/2009.		
Proposta finale		
Gli elementi pregiudiziali evidenziati nella valutazione ambientale indicano la necessità di eliminare la previsione di ampliamento del PTC.		

INSERIMENTO NUOVE PREVISIONI

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
8.	**Pietra Ligure**	SV
Indicazioni PTC		
Struttura portuale non prevista cartograficamente e nella tabella relativa ai porti turistici ma comunque prefigurata in termini di indirizzo urbanistico in relazione alla previsione di parziale riconversione dei Cantieri Rodriguez (vedi AP13)		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Con nota PG/2010/57546 del 16.04.2010 Regione ha evidenziato che la proposta progettuale avanzata nell'ambito della procedura di cui all'art. 5 del DPR n. 509/97 "si pone in parziale variante rispetto al PTC della Costa per quanto concerne la localizzazione di una nuova struttura per la nautica da diporto in un contesto territoriale peraltro individuato dal medesimo PTC come meritevole di riconversione e quindi di riqualificazione urbanistica e paesistica" e che risultava "pertinente la sua sottoposizione a VIA, in quanto la valutazione dell'ammissibilità o meno di tale variante non risulta allo stato scindibile rispetto al progetto in argomento". La procedura di VIA è stata avviata sul progetto preliminare ed è in corso.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Il PTC non prevede un nuovo porto nella zona ma, nell'Ambito Progetto (AP13 fasc. 2.1) che prende in considerazione congiuntamente il litorale dei Comuni di Loano e Pietra Ligure, viene segnalata l'importanza della possibile riconversione di una parte dei Cantieri Rodriguez a funzioni urbane con la contestuale realizzazione di un bacino portuale funzionale sia all'attività produttiva, sia alle nuove destinazioni.		
Valutazioni ambientali		
Nel corso della procedura di VIA regionale a carico del progetto preliminare, durante la seduta del 23.02.2011, il CTVIA, preso atto della significativa densità del borgo residenziale e delle conseguenti criticità ambientali collegate al carico insediativo, ha ritenuto opportuno sottolineare l'importanza e la priorità della cantieristica rispetto alle altre funzioni introdotte per l'ambito di trasformazione. Ne è scaturita una richiesta di integrazioni intorno alla proposta di soluzioni alternative volte a ridurre i volumi edilizi e a contenere l'intero ingombro dell'intervento, a renderli compatibili con la funzione cantieristica, nonché del piano economico – finanziario unitario a motivazione dell'entità dell'intervento e garanzia del mantenimento e valorizzazione prioritaria dell'attività stessa. L'impatto sulle spiagge limitrofe sarebbe assai limitato a causa delle presenza del porto di Loano, che già impedisce l'alimentazione naturale delle spiagge bloccando il trasporto solido proveniente da ponente. Anche l'impatto sulla biodiversità marina risulta non significativo, trattandosi di un sito già trasformato dalla presenza dei cantieri navali.		
Proposta finale		
Si ritiene di rafforzare il criterio espresso dal PTC (bacino connesso alla cantieristica) valutando ammissibile un progetto che mantenga anche un carattere di continuità funzionale con la storica attività cantieristica e complementarietà con il contiguo porto turistico di Loano; è necessario pertanto inserire questa previsione nel PTC come nuovo porto con le caratteristiche e le limitazioni indicate.		

PREVISIONI CONFERMATE CON CONDIZIONI

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
9.	**Arma di Taggia**	IM
Indicazioni PTC		
Ampliamento		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Previsione prefigurata nell'ambito di una presentazione informale del PUC; non è stato presentato nessun progetto.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
L'Accordo di Pianificazione del PRUSST prevede un ampliamento dell'attuale bacino portuale fino a 125 PE 12 connesso ad una generale riqualificazione urbana della retrostante area della ex stazione ff.ss.; il PTC non ha controindicazioni all'eventuale espansione della darsena alla foce dell'Argentina che dovrebbe comunque essere di limitate dimensioni.		
Valutazioni ambientali		
La situazione relativamente alla pianificazione di bacino è fluida, dato uno studio di dettaglio di prossima adozione, che, differenziando le fasce di inondabilità e attribuendo il regime normativo B0, renderebbe sostanzialmente fattibile l'ipotesi. Sono segnalati due acquiferi di cui uno scadente (problemi per nitrati, ma non tali da prevederne designazione, cloroderivati, rame e alluminio - riscontrata possibile ridotta intromissione cuneo salino). La diffusa presenza di pozzi, prevalentemente privati, in sponda sinistra, e ad uso idropotabile a monte in sponda destra, indicano da una parte la pressione che già insiste su tali acquiferi (e che ne condiziona la qualità), dall'altra l'interesse alla loro preservazione. Non sussistono elementi ostativi a priori alla realizzazione dell'ampliamento, tuttavia gli elementi di sensibilità segnalati porteranno a valutare con estrema attenzione a scala progettuale, sulla base di studi idraulici ed idrogeologici di dettaglio, la dimensione e le modalità realizzative della struttura tali da non incidere significativamente sulle dinamiche di falda e idrauliche di superficie; si può presumere che, in ogni caso, l'intervento di scavo debba essere contenuto e gli specchi acquei vocati ad ospitare imbarcazioni di dimensioni limitate.		
Proposta finale		
La previsione di ampliamento è confermata con le cautele di tipo ambientale riportate.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
10.	**Diano Marina**	IM
Indicazioni PTC		
Ampliamento		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Il progetto ha superato la fase relativa all'art. 5 DPR n.509/97. È in corso la conferenza ai sensi dell'art. 6 del ridetto DPR, e la relativa progettazione definitiva è stata sottoposta a procedura di VIA regionale. La VIA si è conclusa con una pronuncia di inammissibilità (DGR 22/2011) per contrasto con la Pianificazione di Bacino vigente, nonché con le Norme di salvaguardia di cui alla DCR n. 29/2009.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Il PTC prevede un ampliamento di media dimensione della struttura esistente di fronte al centro abitato di Diano Marina tra l'attuale sottoflutto e il Molo delle Tartarughe da verificare attentamente dal punto di vista ambientale in merito alle dinamiche costiere e dei fondali della zona.		
Valutazioni ambientali		
Il progetto presentato è in contrasto con la Pianificazione di Bacino e con le Misure di cui alla DCR 29/09, in quanto l'ampliamento, previsto con imbasamento alla batimetrica -5 m, limite esterno della fascia litoranea interessata dal trasporto, determinerebbe l'intercettazione del trasporto litoraneo, mandando in erosione la spiaggia tra il t.Varcavello e il t. S. Pietro; l'opera, inoltre, potrebbe creare fenomeni erosivi sulle spiagge di levante ed il ripascimento previsto per la spiaggia di ponente con il materiale di dragaggio del porto è un'azione mitigativa temporanea, vanificata nel lungo periodo dalle dinamiche litoranee indotte dalla trasformazione della costa; il tratto di costa in questione (Diano/S. Bartolomeo/Cervo) è indicata dal PTC come una delle più importanti della Liguria per la balneazione. Si ritiene che l'assolvimento, almeno parziale, delle esigenze dell'attuale porto sulla carenza di servizi, posti barca e insabbiamento dell'imboccatura sia perseguibile con una riorganizzazione dello spazio acqueo compreso tra l'attuale sopraflutto e il molo delle Tartarughe, senza incrementare l'aggetto delle opere verso mare e interferire con le dinamiche costiere.		
Proposta finale		
Il pronunciamento VIA negativo sul progetto presentato non implica necessariamente lo stralcio della previsione, ma la possibilità, condizionata alle ulteriori specifiche valutazioni paesistico-ambientali, di intervenire sull'impianto nautico esistente con un contenuto ampliamento ed alle condizioni riportate compatibili ambientalmente.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
11.	**Pegli**	GE

Indicazioni PTC

Previsto come nuovo porto.

Stato progettazioni/ iter autorizzativo

La recente sentenza del TAR Liguria (sentenza 467/2011) ha annullato gli atti relativi all'approvazione del progetto preliminare avvenuta nel 2007, sebbene per vizi relativi ai soli atti di competenza della Soprintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio della Liguria.

Valutazioni urbanistico/ paesistiche

La previsione si pone all'interno del bacino portuale di Voltri; tuttavia, la realizzazione di una nuova struttura nautica da diporto nell'area in oggetto deve essere realizzata, oltre che con l'obiettivo di valorizzazione del litorale consolidando le funzioni turistico/sportive, anche con il fine di conservare:
gli elementi di valore costitutivi del paesaggio salvaguardando le visuali libere dai punti panoramici dell'Aurelia, quindi collocando volumi e strutture legati al porticciolo nella fascia sottostante la strada stessa,
l'assetto della costa, segnatamente nell'ambito in corrispondenza della località Castelluccio e dell'insediamento abitativo in loc. Risveglio – via Zaccaria; pertanto occorrerà conformare il progetto con soluzioni costruttive a basso impatto che prevedano il mantenimento della linea di costa naturale nelle località citate, confinando, quindi, il porto nel tratto di costa già artificializzato per la presenza della massicciata, evitando nuovi significativi riempimenti a mare e limitando l'inserimento di volumi ai servizi essenziali alla stessa struttura nautica.

Valutazioni ambientali

Non sussistono elementi ostativi alla riorganizzazione ed ampliamento della struttura per la nautica minore già presente nel sito.

Proposta finale

Trattandosi di un ambito portuale all'interno di un porto commerciale, non ci sono pregiudiziali alla possibilità di realizzazione dell'infrastruttura con le cautele paesistiche richiamate nelle medesime valutazioni; la previsione del PTC viene confermata.

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
12.	**Santa Margherita Ligure**	GE

Indicazioni PTC

Ristrutturazione

Stato progettazioni/ iter autorizzativo

Il Comune con D.C.C. n. 60 del 08/11/2010 ha revocato lo SUA volto alla ristrutturazione del porto, a suo tempo adottato con D.C.C. n. 14 del 09/03/2005, per il quale era stato avviato procedimento di Conferenza dei Servizi ex art.59 L.R. 36/97 e s.m.i. mai formalmente concluso.
Con procedimento di Intesa Stato – Regione, conclusasi con provvedimento prot. 8767 del 14/1272007, è stato approvato il solo prolungamento della diga di sopraflutto (ad oggi già realizzato) stralciando la diga di sottoflutto e richiedendo che venissero studiate soluzioni alternative, non impattanti sotto il profilo paesistico, per risolvere il problema della sicurezza dello specchio acqueo.

Valutazioni urbanistico/ paesistiche

Il PTC indica, oltre alla necessità di riorganizzare la funzionalità del porticciolo, sia per la pesca che per il diporto con la contestuale possibilità di risistemate il tratto di lungomare dalla Pescheria alla Capitaneria di Porto, anche l'esigenza di aumentare la sicurezza interna del bacino attraverso la realizzazione di una diga di sottoflutto; a questo proposito le valutazioni fatte per il progetto presentato nel 2007 avevano evidenziato le difficoltà di conseguire un punto di equilibrio tra le esigenze di messa in sicurezza dello specchio acqueo e l'altrettanto forte esigenza di cautela di natura paesistica nella realizzazione di un molo di sottoflutto che non compromettesse l'immagine e l'identità del borgo e il suo rapporto visivo col mare; ciò aveva comportato l'annullamento dello SUA, con l'approvazione del solo prolungamento della diga di sopraflutto, ad oggi già realizzata, e il vaglio negativo del progetto del sottoflutto per il rilevante impatto paesistico.

Valutazioni ambientali

La possibilità di un ampliamento attraverso la realizzazione di un molo sottoflutto deve essere valutata dal punto di vista idraulico al fine di evitare effetti di sottrazione di spiaggia sul quartiere Ghiaia, oggetto di recenti interventi di consolidamento e ripascimento strutturale, e garantire l'accessibilità in sicurezza in ogni condizione di mare, trattandosi di un "porto rifugio". La riqualificazione delle aree retroportuali (ex cantieri, stabilimenti balneari) non può avvenire attraverso l'avanzamento dell'attuale linea di riva artificiale, quanto piuttosto tramite l'incremento (almeno 20 m) dell'ampiezza della spiaggia, coerentemente a quanto indicato dal Piano di tutela dell'ambiente marino costiero, in corso di elaborazione e valutazione ambientale; ciò allo scopo di garantire l'effettiva messa in sicurezza delle attuali strutture fisse retrostanti, ad oggi raggiungibili dal mare in condizioni di mareggiata anche non eccezionale.

Proposta finale

L'allungamento della diga di sopraflutto ha consentito un'operazione di parziale riorganizzazione; resta aperta la possibilità dal PTC di parziale ampliamento del numero dei posti barca, pur con le cautele emerse nel corso dell'esame del precedente progetto; si conferma la previsione del PTC della Costa.

SCHEDE DI VALUTAZIONE: IMPIANTI NAUTICI MINORI

PREVISIONI NON CONFERMATE

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
1.	**Costarainera**	IM
Indicazioni PTC		
Previsione nuovo impianto tipologia C1.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Proposta e finanziata la manutenzione straordinaria della scogliera radente esistente. Ad oggi non sono state avanzate proposte progettuali per l'impianto nautico.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
L'Accordo di Pianificazione del PRUSST, in variante al PRG, prevede lungo costa una nuova volumetria fino a 8.500 mc a destinazione turistico-alberghiera e, per la zona a mare, riprende l'indicazione del PTC Costa che prevede strutture minime per l'attracco e il ricovero imbarcazioni da dimensionare nel dettaglio in relazione alla compatibilità delle scelte progettuali ed all'assenza di conseguenze sulle spiagge limitrofe.		
Valutazioni ambientali		
La morfologia dei luoghi non consente la realizzazione di strutture se non a mare, il che inevitabilmente porterebbe ad un'interferenza negativa con la dinamica costiera, ed istanze significative di opere di difesa e consolidamento.		
Proposta finale		
Alla luce degli interventi sul litorale recentemente finanziati ed alle misure di salvaguardia imposte dal Piano di Tutela marina e costiera per le quali risulterebbero inammissibili tutti i tipi di sporgenti o strutture a mare, per quanto di limitate dimensioni e impatti, si ritiene di non confermare la previsione del PTC.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
2.	**Sori**	GE
Indicazioni PTC		
Previsione nuovo impianto tipologia A1.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Finanziati e realizzati interventi di consolidamento del tratto di scogliera che dovrebbe essere interessato dall'approdo.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Il progetto di potenziamento del depuratore consortile di Recco (progetto che con Decreto n. 1033 del 04/05/2011 ha superato la procedura di verifica/screening ex L.R. 38/98) ha reso obsoleta la previsione di realizzare un impianto di depurazione al confine di ponente della baia di Sori e di conseguenza anche quella di un nuovo impianto nautico. Peraltro si ribadisce il grande significato paesistico dell'area sottolineato anche dalle modifiche apportate al PTCP con la Variante di Salvaguardia della fascia costiera.		
Valutazioni ambientali		
L'obiettivo del consolidamento della falesia, se non finalizzato con gli interventi recentemente attuati, potrebbe essere ottenuto in modo alternativo alla realizzazione di un punto nautico che in realtà si configura quale porto turistico vero e proprio, probabilmente incompatibile con le Misure di salvaguardia di cui alla DCR n. 29/2009; la previsione del depuratore a cui l'indicazione di piano era connessa è peraltro venuta meno dato l'allaccio previsto del sistema di collettamento cittadino sul depuratore consortile di Recco, in corso di approvazione.		
Proposta finale		
Non è confermata la previsione di un nuovo impianto nautico.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
3.	**Zoagli**	GE
Indicazioni PTC		
Previsione nuovo impianto tipologia C2.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
La previsione di un approdo in corrispondenza della stazione ferroviaria è stato presentato dall'Amministrazione Comunale nell'ambito delle osservazioni al Piano di tutela dell'ambiente marino costiero. L'osservazione è parzialmente acccoglibile per la modifica della classificazione della costa che per un tratto presenta effettivamente carattere di limitata naturalità.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
L'attuazione della previsione presenta vincoli a mare e a terra derivanti dalla specifica collocazione in zona non accessibile da mezzi meccanici e che può essere protetta solo con opere a mare impegnative e paesisticamente rilevanti.		
Valutazioni ambientali		
In corrispondenza della stazione ferroviaria sono effettivamente presenti strutture radenti di difesa che ne limitano la naturalità e conseguentemente il livello di tutela applicabile. Rispetto alla proposta avanzata ciò comporta un notevole ridimensionamento, ed inevitabili perplessità (come verificato per esperienza diretta) sulla fattibilità economica dell'intervento. Come peraltro già verificato su un precedente progetto di difesa costiera proposto in corrispondenza diretta della massicciata ferroviaria, la realizzazione sarebbe tecnicamente difficile, e occorrerebbero opere foranee consistenti per proteggere uno specchio acqueo di ridotte dimensioni e quindi limitatamente valorizzabile. L'accessibilità è inoltre fortemente condizionata dal passaggio forzato sotto la ferrovia. L'insieme delle problematiche elencate portano a considerare l'intervento non prioritario né auspicabile.		
Proposta finale		
Non è confermata la previsione di un nuovo impianto nautico.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
4.	**Chiavari**	GE
Indicazioni PTC		
Previsione nuovo impianto tipologia B1/C1.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Sono stati approvati: il progetto di riordino delle opere di difesa del litorale di Chiavari, con VIA positiva nel 2007,e recentemente il progetto definitivo di ampliamento del porto di Chiavari; non sono state avanzate proposte progettuali specifiche per questo approdo.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
La previsione del nuovo impianto nautico è di fatto superata dall'approvazione dell'ampliamento del limitrofo porto turistico di Chiavari .		
Valutazioni ambientali		
La priorità data alla tutela delle spiagge, anche con funzione di difesa, è del tutto condivisibile. La realizzazione di un punto nautico è in contrasto con tale finalità.		
Proposta finale		
Non è confermata la previsione di un nuovo impianto nautico.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
5.	**Framura Cava**	SP
Indicazioni PTC		
Previsione nuovo impianto tipologia C2.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Non sono state avanzate proposte progettuali.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
La previsione andrebbe ad interessare una spiaggia naturale creando un impatto paesisticamente rilevante in un tratto di costa integro; è da rilevare inoltre l'assenza di viabilità nella zona che ne preclude l'accessibilità necessaria, per quanto minima, a supportare la realizzazione di una spiaggia attrezzata.		
Valutazioni ambientali		
Date le peculiarità del sito è di difficile inserimento e di scarsa fruibilità.		
Proposta finale		
Non è confermata la previsione di un nuovo impianto nautico.		

PREVISIONI CONFERMATE CON CONDIZIONI

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
6.	**Capo Nero**	IM
Indicazioni PTC		
Ampliamento impianto esistente tipologia A1.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Non sono state avanzate proposte progettuali.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
L'Accordo di Pianificazione del PRUSST, in variante al PRG, prevede la riqualificazione di tutta l'area litoranea a mare dell'Aurelia soggetta a SUA; l'ampliamento della darsena non deve in ogni caso compromettere la dimensione della limitrofa spiaggia pubblica a levante.		
Valutazioni ambientali		
Dato lo stato dei luoghi e le condizioni dinamiche costiere, è ammissibile un modesto ampliamento che non interessi il vicino SIC e che lo tuteli anche dagli impatti indiretti. La soluzione dovrà essere verificata a scala progettuale nell'ambito delle previste valutazioni ambientali.		
Proposta finale		
Si conferma la previsione di un moderato ampliamento della darsena esistente.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
7.	**Laigueglia**	SV
Indicazioni PTC		
Previsione nuovo impianto tipologia B2.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Approvato nel 2010 il prolungamento e il banchinamento del molo esistente.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Il PTC prevede la realizzazione di un campo boe che non presenta impatti paesistici.		
Valutazioni ambientali		
Non è ipotizzabile un ulteriore potenziamento del molo esistente, ed un uso diverso dal semplice accosto a servizio anche del campo boe previsto dal PTC, in quanto verrebbe inevitabilmente sottratta spiaggia. Ciò sarebbe in contrasto con le misure di salvaguardia di cui alla DCR n. 29/2009. (Piano di Tutela marina e costiera); il campo boe deve comunque essere collocato al di fuori dal SIC.		
Proposta finale		
E' confermata la previsione di impianto nautico minore inteso come campo boe mentre non è ipotizzabile un ulteriore potenziamento delle opere a mare.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
8.	**Celle**	SV
Indicazioni PTC		
Conferma impianto esistente tipologia A1.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Visionate nel 2009 proposte progettuali di riorganizzazione del porto a secco esistente in corrispondenza di Cala Cravieu.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Non sussistono preclusioni alla possibilità di riorganizzazione del porto a secco di Cala Cravieu senza interessare comunque le opere a mare che si considerano consolidate nella configurazione attuale.		
Valutazioni ambientali		
Nessun elemento ostativo.		
Proposta finale		
La previsione è confermata con la possibilità di un ampliamento solo come porto a secco senza nuove opere a mare.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
9.	**Genova Foce**	GE
Indicazioni PTC		
Previsione nuovo impianto tipologia C1/C2.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Una prima idea progettuale di una struttura portuale in sponda sinistra alla foce del Bisagno è stata valutata negativamente nell'ambito della VIA sul PRP.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
L'area tra Piazzale Kennedy e Punta Vagno si presta ad una progettazione di ampio respiro che escluda nuove opere a mare e sia orientata comunque alla riqualificazione degli arenile e alla razionalizzazione del loro utilizzo, in particolare nell'uso della spiaggia come area attrezzata anche per rimessaggio barche, in un corretto rapporto di integrazione con l'impianto urbano retrostante.		
Valutazioni ambientali		
Diverse collocazioni fra Foce e Punta Vagno comportano comunque sottrazione di spiaggia e quindi sono da valutare negativamente per contrasto con le misure di salvaguardia di cui alla DCR n. 29/2009, a meno del mantenimento del solo porto a secco (e quindi utilizzo di parte della spiaggia allo scopo).		
Proposta finale		
E' confermata la previsione solo come porto a secco, con l'esclusione di opere a mare, fatta salva l'ipotesi che, a seguito di interventi di riassetto e sviluppo da realizzarsi nell'ambito portuale destinato alla riparazioni navali, sia necessario provvedere alla ricollocazione delle attività nautiche legate alla pratica sportiva, con esclusione delle attività di mero stazionamento di imbarcazioni e natanti, per le quali l'ambito in argomento potrebbe assolvere alle relative esigenze.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
10.	**Santa Margherita – Covo**	GE
Indicazioni PTC		
Previsione nuovo impianto tipologia C2.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
La previsione è stata superata dallo SUA di iniziativa Pubblica relativo alla sistemazione dell'area di Punta Pedale è stato approvato con D.C.C. n. 21 del 28.04.2004. È in corso di realizzazione il lotto relativo al depuratore, valutato compatibile ambientalmente nel 2004. Si è recentemente provveduto allo stralcio della previsione del parcheggio interrato data la mancanza di un promotore per l'intervento. il SUA prevede comunque la sistemazione al piede del rilevato mediante scogliera radente, realizzata quale opera propedeutica all'intervento.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Il PTC propone la riqualificazione e il consolidamento di tutta la zona della discarica, come punto terminale della passeggiata a mare ed eventuale interscambio per il trasporto pubblico via mare; tale previsione è stata di fatto superata dallo SUA di Punta Pedale che, vista la delicatezza dei luoghi esclude opere a mare, anche di ridotte dimensioni.		
Valutazioni ambientali		
Le valutazioni svolte nell'ambito della procedura di competenza hanno messo in evidenza la presenza di posidonia in prossimità del rilevato, in espansione vero levante. In termini cautelativi, anche allo scopo di non alterare ulteriormente la dinamica costiera rispetto a quanto già fatto con la realizzazione del rilevato, delle strutture del Covo e delle opere accessorie al piede, non è auspicabile prevedere opere di protezione anche solo di uno scivolo/scalo di alaggio/varo. La funzione di rimessaggio potrebbe essere individuata in alternativa all'uso del parcheggio interrato ad esclusivo vantaggio delle automobili, conferendo le imbarcazioni via terra.		
Proposta finale		
La previsione può essere confermata solo come rimessaggio a terra escludendo opere a mare.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
11.	**Monterosso Fegina**	SP
Indicazioni PTC		
Previsione nuovo impianto tipologia B1.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Non sono state avanzate proposte progettuali. La costa limitrofa è stata oggetto di un recente intervento di consolidamento e potenziamento della spiaggia.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Il PTC prevede la realizzazione di una piccola darsena sul riempimento a mare realizzato davanti al centro urbano negli scorsi decenni; dal punto di vista paesistico una tale struttura, se di modeste dimensioni, sarebbe preferibile alla situazione attuale e migliorerebbe la percezione e la vicinanza del mare dall'abitato.		
Valutazioni ambientali		
La spiaggia è di costituzione recente, grazie anche a finanziamenti regionali. La proposta avanzata di realizzare una darsena all'interno del terrapieno/discarica attualmente occupato dal campo di calcio/parcheggio non è da scartare a priori se viene mantenuta all'interno dell'impronta a mare attuale e reperita l'offerta di parcamento alternativa.		
Proposta finale		
La previsione può essere confermata entro i limiti del riempimento a mare.		

RICLASSIFICAZIONI

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
12.	**S. Bartolomeo al Mare**	IM
Indicazioni PTC		
Impianto esistente tipologia B1.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Visionate proposte progettuali di sistemazione della darsena esistente.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
L'ampliamento delle opere a mare davanti all'abitato è già stato realizzato.		
Valutazioni ambientali		
Nessun elemento ostativo		
Proposta finale		
Date le caratteristiche delle opere a mare già realizzate si riclassifica questo impianto come Impianto Nautico Minore di tipologia A1 e non ci sono preclusioni alla sistemazione interna della darsena senza ulteriori ampliamenti delle opere a mare.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
13.	**Moneglia**	GE
Come definito e descritto nelle schede relative ai Porti a cui si rimanda per le valutazioni di dettaglio, il superamento della specificazione settoriale per l'area porta allo stralcio della previsione portuale ed alla conferma dell'area di rimessaggio a secco già presente in sponda dx del torrente Bisagno.		
Proposta finale		
Si prende atto dell'Impianto Nautico Minore già esistente classificandolo con tipologia C1/C2.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
14.	**Levanto**	SP
Come definito e descritto nelle schede relative ai Porti a cui si rimanda per le valutazioni di dettaglio, il superamento della specificazione settoriale per l'area porta allo stralcio della previsione portuale ed alla conferma dell'attuale porto a secco nella parte a ponente della baia, con possibilità di ampliamento.		
Proposta finale		
Si prende atto dell'Impianto Nautico Minore già esistente classificandolo con tipologia A1.		