Allegato B

Variante di aggiornamento al P.T.C. della Costa

ELABORATI DI PIANO MODIFICATI

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

Variante di aggiornamento al P.T.C. della Costa

ELABORATI DI PIANO MODIFICATI

Fascicolo 2.1 – Indicazioni generali per la riqualificazione del territorio, la valorizzazione del paesaggio costiero e la tutela dell'ambiente marino

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

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

- 2.1.2 - INDICAZIONI PER GLI AMBITI PROGETTO :

Sostituzione delle seguenti schede di Ambiti per la tutela attiva:

- ATA4 – costa tra Cipressa e Costarainera

Sostituzione delle seguenti schede di Ambiti progetto:

- AP4 – Sanremo Pian di Poma
- AP5 – Sanremo Porto
- AP7 – Arma di Taggia- Riva Ligure- S.Stefano a Mare
- AP10 – Diano Marina- S.bartolomeo al Mare- Cervo
- AP12 – Albenga
- AP13 – Loano- Pietra Ligure- Borgio Verezzi
- AP14 – Finale Ligure
- AP15 – Noli- Spotorno
- AP18 – Savona Porto vecchio- Albissola Marina
- AP20 – Cogoleto
- AP22 – Genova Voltri- Prà- Pegli
- AP25 – Genova Porto di levante
- AP26 – Sori
- AP28 – S.Margherita
- AP29 – Zoagli
- AP30 – Chiavari
- AP33 – Riva Trigoso
- AP34 – Moneglia
- AP35 – Deiva
- AP36 – Levanto
- AP37 – Monterosso

- 2.1.4 - INDICAZIONI SUI TEMI PROGETTO :

Sostituzione delle seguenti schede:

- Porti turistici
- Impianti nautici minori
- Cantieri navali
- Industrie

- 2.1.5 - TAVOLE RIASSUNTIVE DELLE INDICAZIONI GENERALI DI PIANO:

Sostituzione delle seguenti schede:

- Tav.2 – da Sanremo a Imperia
- Tav.3 – da Imperia a Capo Mele
- Tav.4 – da Laigueglia ad Albenga
- Tav.5 – da Ceriale a Finale Ligure
- Tav.6 – da Capo Noli a Vado Ligure
- Tav.7 – da Savona ad Arenzano
- Tav.9 – da Genova- Foce al Promontorio di Portofino
- Tav.10 – dal Promontorio di Portofino a Sestri Levante
- Tav.11 – da Sestri Levante a Bonassola
- Tav.12 – da Levanto a Scoglio del Ferale (SP)

NOTA:
~~testo barrato~~: testo cancellato
testo sottolineato: nuovo testo introdotto dalla variante



ATA4 - COSTA TRA CIPRESSA E COSTARAINERA

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

S14 - PM10 – ~~IN5~~

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Cipressa - Costarainera

E' un ulteriore caso di tratto di costa reso disponibile dalla dismissione della linea ferroviaria.

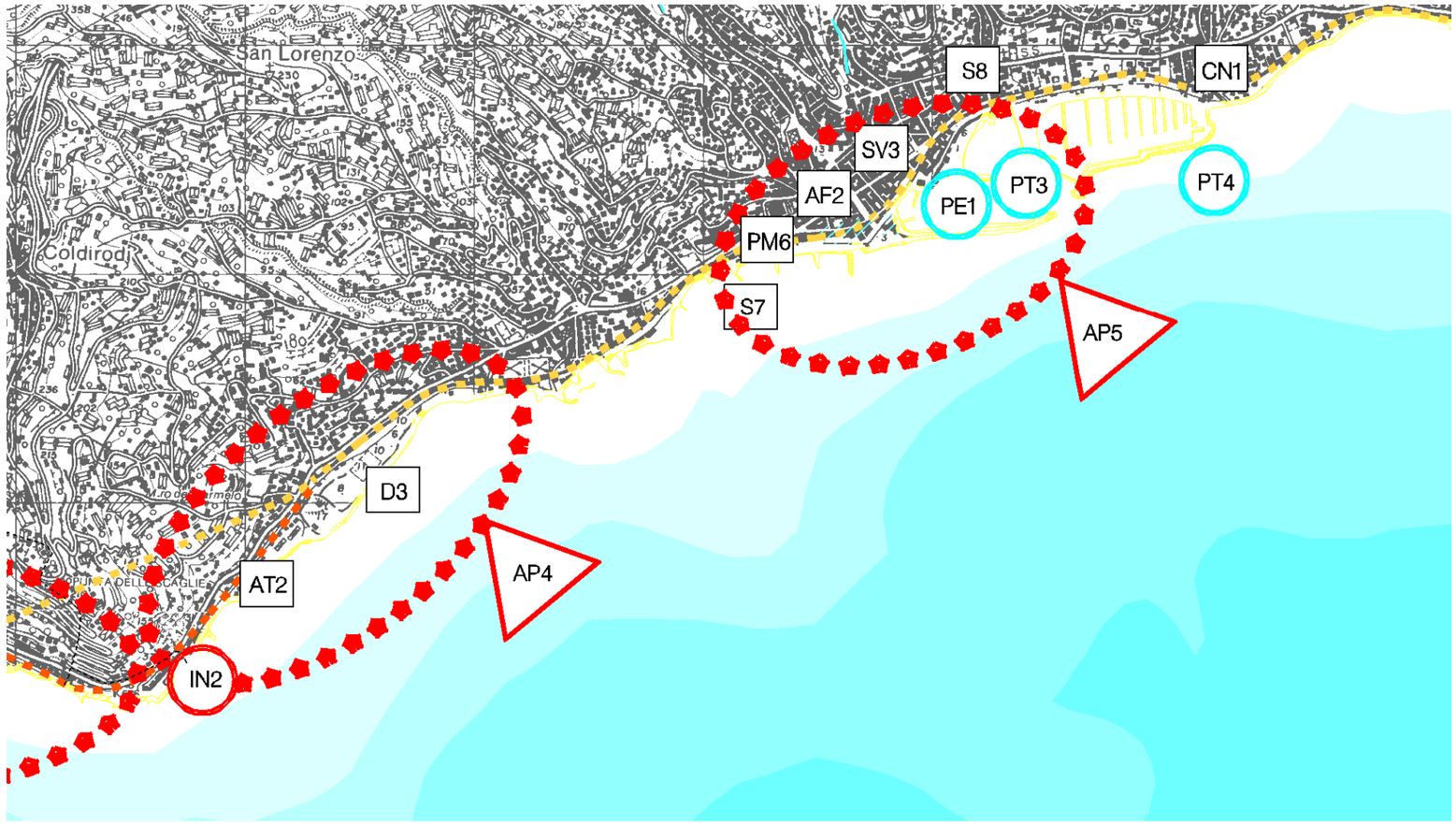
La particolarità di questo settore risiede nel fatto che è uno dei pochi tratti di costa in cui un assetto insediativo collinare si affaccia direttamente sul mare; il settore risulta quindi particolarmente interessante per lo sviluppo del già menzionato modello insediativo del "*moyen pays*", che le statistiche rivelano essere emergente e che costituisce in prospettiva anche un potenziale modello turistico (più attento alla dimensione paesistico ambientale) alternativo a quello oggi prevalente.

L'indicazione di Piano è volta a creare, a partire dal riutilizzo della linea ferroviaria, nuove condizioni di accessibilità alla linea di costa, coerenti con il modello insediativo retrostante, valorizzando le strutture esistenti (ex Istituto Elioterapico e relative pertinenze) riqualificando la zona dei campeggi (anche attraverso un'eventuale ricollocazione) e contenendo la realizzazione di nuovi volumi aggiuntivi.

Una volta liberato dalla ferrovia il litorale liberamente fruibile si potrebbe prestare ad una congrua valorizzazione anche attraverso una operazione di ricostituzione delle spiagge un tempo esistenti. ~~Strutture minime per l'attracco e il ricovero di imbarcazioni, secondo quanto richiesto dal Comune di Costarainera, se progettate come un complemento coerente con le prospettive di valorizzazione dell'area, sopra richiamate, ammesse a condizione che sia verificata l'assenza di conseguenze sulle spiagge limitrofe e su quelle di San Lorenzo.~~

L'Accordo di Pianificazione del PRUSST del Ponente Ligure del 2004 ha previsto, per la zona a mare, strutture minime per l'attracco e il ricovero di imbarcazioni da dimensionare nel dettaglio in relazione alla compatibilità delle scelte progettuali ed all'assenza di conseguenze sulle spiagge limitrofe.

Alla luce degli interventi sul litorale recentemente finanziati (manutenzione straordinaria della scogliera radente esistente) e della morfologia dei luoghi che non permetterebbe la realizzazione di strutture nautiche, per quanto di ridotte dimensioni, senza la creazione di significative opere di difesa a mare e di consolidamento in contrasto con le Misure di salvaguardia del Piano di Tutela marina e costiera (DCR 29/2009), si ritiene necessario salvaguardare la linea di costa nella sua configurazione attuale.
Inoltre, la variante di salvaguardia della fascia costiera del PTCP (DGR 940/2009) è intervenuta in questo tratto individuando a monte dell'Aurelia un corridoio paesistico-ambientale e attribuendo al settore a valle un regime paesistico di conservazione coerente con la realizzazione del percorso ciclo-pedonale del Parco Costiero del Ponente.



AP4 - SANREMO PIAN DI POMA

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

IN2 - AT2 - D3

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Sanremo - ANAS - FS

La complessità dei problemi presenti sul fronte urbano di Sanremo e in alcuni tratti salienti del golfo, suggeriscono l'opportunità di individuare tre diversi ambiti di intervento. Oltre alle indicazioni contenute nei tre ambiti, il Piano sottolinea l'importanza di un progetto complessivo per la qualificazione del polo urbano e turistico di Sanremo, individuando - nel capitolo dedicato alle spiagge e alla difesa costiera - il tratto di golfo di levante (noto come spiaggia dei Tre Ponti) come area in cui collocare un progetto pilota regionale per la realizzazione di una spiaggia di importanza pari al polo turistico servito.

AP4 Sanremo - Pian di Poma

L'ambito interessa la zona della discarica e il relativo intorno (tiro a volo e campeggio).
L'area, attualmente sottoutilizzata e non adeguatamente valorizzata, costituisce una delle più vaste risorse disponibili lungo la costa del ponente, è collocata nell'ambito di uno dei più forti comprensori urbani regionali, ha un discreto grado di accessibilità dalla viabilità attuale ed è suscettibile di potersi avvalere di un sistema di trasporto pubblico realizzabile sulla sede dell'attuale linea ferroviaria.

Queste caratteristiche la rendono particolarmente idonea per ospitare strutture a scala regionale che possano andare a incrementare l'offerta di servizi per il turismo e lo sport.

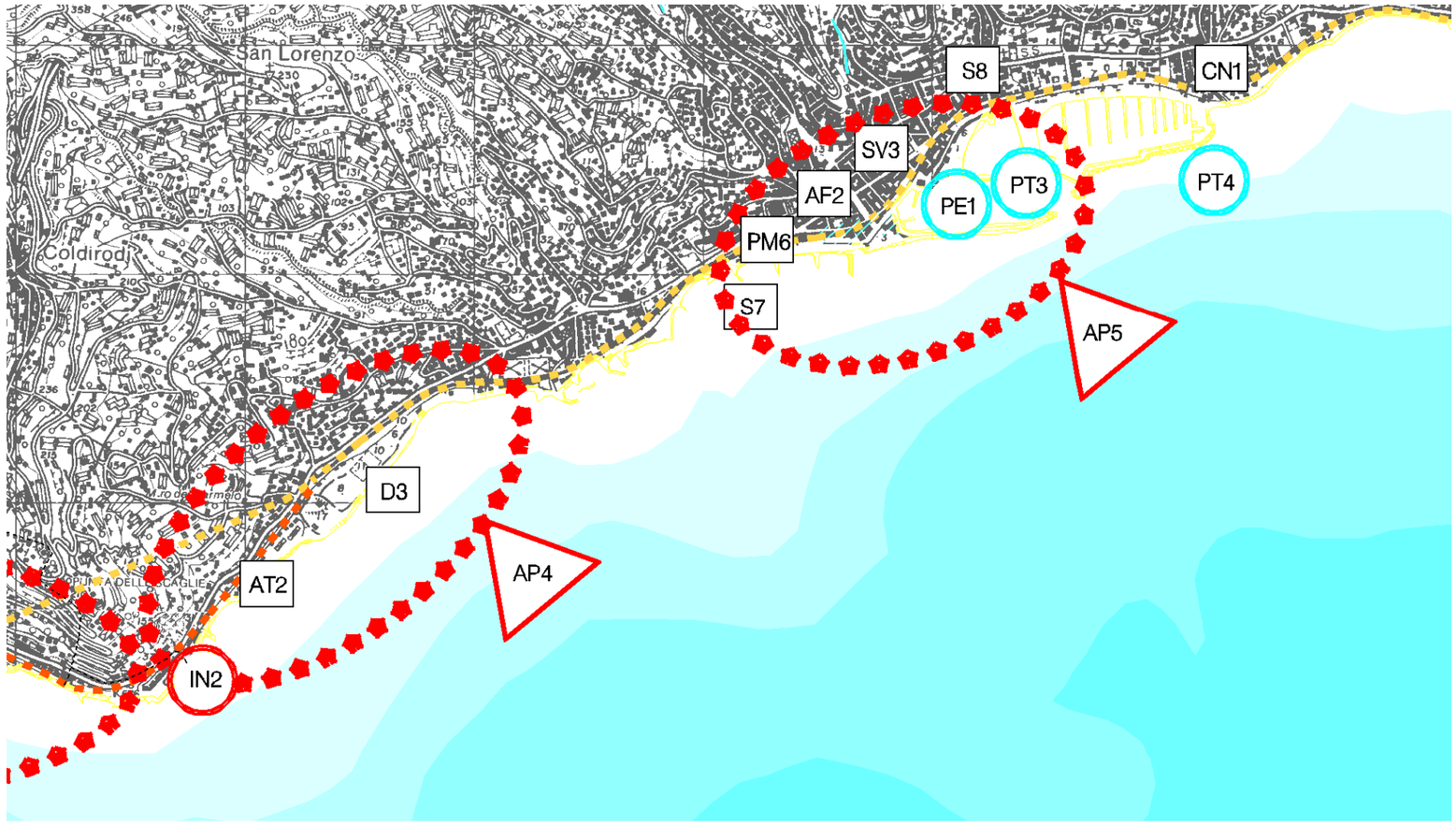
I progetti in corso di definizione da parte dell'Amministrazione Comunale sembrano andare in questo senso (finora è stato approvato il progetto di adeguamento delle opere di difesa e di sistemazione complessiva dell'area, mentre è ancora in fase di definizione il progetto per le opere da realizzare sull'area stessa). Si segnala la necessità di prevedere, nel lato di levante del terrapieno, un punto di alimentazione per il ripascimento delle spiagge della Foce e del Lido.

Anche la recente realizzazione del percorso ciclo-pedonale del Parco Costiero del Ponente sulla linea di costa ha contribuito a creare le condizioni per una reale riqualificazione della zona oltre a rappresentare una connessione importante con il centro urbano.

~~Per quel che riguarda il riuso della ferrovia, la zona si presta per la localizzazione del terminale del sistema di trasporto pubblico che dovrebbe realizzarsi sul sedime ferroviario nel tratto da Sanremo a Taggia. Il tracciato della ferrovia potrebbe inoltre consentire la realizzazione di una pista ciclabile continua sino ad Imperia, la quale peraltro in questo tratto specifico potrebbe concorrere a valorizzare le spiagge presenti e il sito archeologico della villa romana, oggi in stato di deplorevole abbandono.~~

Per **capo Nero** si sottolinea l'esigenza di salvaguardare i residui valori ambientali del crinale e della zona costiera nell'intorno della scogliera, mentre resta ancora da sviluppare la progettazione dell'ex cava, che il PTCP assoggetta al regime di Trasformazione in entrambi gli assetti Insediativo e Geomorfologico.
L'Accordo di Pianificazione del PRUSST del Ponente Ligure del 2004 prevede la riqualificazione di tutta l'area litoranea a mare dell'Aurelia soggetta a SUA; è contemplato anche l'ampliamento della piccola darsena esistente che dovrà comunque essere di dimensioni contenute, non compromettere gli equilibri della limitrofa spiaggia pubblica di levante e non interessare il vicino SIC che dovrà essere tutelato anche da eventuali impatti indiretti.

~~Tale progettazione deve essere sviluppata nell'ambito del possibile miglioramento dell'assetto costiero sottostante per quanto riguarda gli accessi al mare, gli stabilimenti e le attrezzature per il turismo balneare, la piccola darsena da diporto esistente. di cui è ammesso l'ampliamento e le vicine spiaggia e discarica sul lato di levante anche ai fini del miglior raccordo con il campeggio esistente e con il riutilizzo previsto della discarica di Pian di Poma~~



AP5 - SANREMO PORTO

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

S7 - PM6 -AF2 - SV3 - PE1 - PT3 – S8

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Sanremo - FS

L'ambito si estende dalla zona a ponente della stazione ferroviaria al molo di sottoflutto di Portosole.
La prossima dismissione della ferrovia - il cui riuso non dovrà in ogni caso riproporre l'attuale effetto barriera - costituisce l'occasione per arricchire la qualità e le funzioni presenti in questo tratto di litorale, direttamente collegato con il centro di Sanremo.[1]

Il Piano propone indirizzi di complessiva valorizzazione sia del fronte urbano che dell'area portuale attraverso interventi differenziati a partire da ponente:

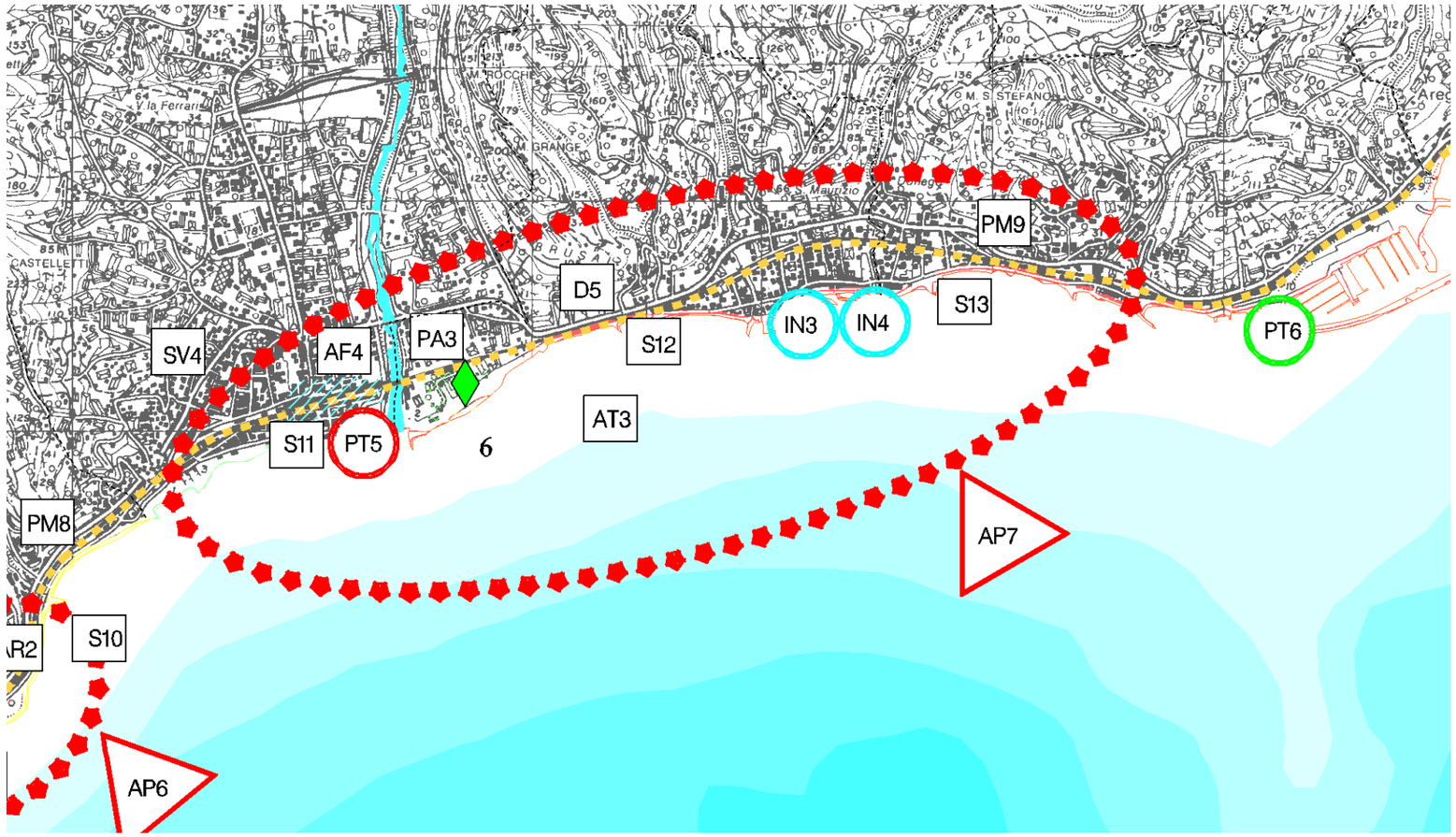
- il completamento del collegamento tra lungomare delle Nazioni e lungomare Vittorio Emanuele II, opera che dovrà essere realizzata con la necessaria qualità progettuale (evidentemente la prospettiva è di dotare la città di un nuovo viale a mare e non di un asse di scorrimento
  viario), anche in relazione con la soprastante passeggiata dell'Imperatrice;

- la progettazione della zona che va dalla stazione al forte di Santa Tecla, i cui temi riguardano il disegno di un nuovo fronte a mare della città e il riutilizzo dei contenitori storici (edifici ferroviari e forte) per l'inserimento di nuove funzioni urbane; in questo quadro può essere positivamente valutata l'opportunità di reperire nuovi spazi a mare con la realizzazione di una colmata tra la foce del torrente San Romolo e la diga del porto;

- la riorganizzazione del porto pubblico e il completamento di Porto Sole, sia negli spazi a terra (rilocalizzazione dei cantieri e aree a servizio retrostanti Porto Sole) che nell'uso dei bacini portuali (con possibili riorganizzazioni al riguardo che includono l'uso nautico più razionale della banchina di ponente, opportunamente modellata), che consentano di migliorare la capacità ricettiva dei bacini portuali al fine di rafforzare l'attrattività per un tipo di turismo nautico sempre più qualificato;
  In particolare gli interventi di ristrutturazione o di contenute modifiche dei moli all'interno del bacino del Porto Pubblico sono ammissibili solo con adeguate cautele paesistiche che impongono di non alterare le caratteristiche del porto storico e salvaguardare la parte di litorale che circonda i Bagni Morgana.

- la salvaguardia e il recupero della spiaggia e dell'edificio dei bagni Morgana, in termini compatibili con gli interventi di cui sopra. Le indicazioni del Piano comportano la necessità per l'Amministrazione Comunale di rivedere complessivamente il P.P. di Porto Sole, abbracciando le aree interessate dalle problematiche anzidette e valutando, anche attraverso la comparazione di alternative, la soluzione più idonea a conseguire l'insieme delle finalità sopra descritte. La soluzione prescelta dovrà garantire altresì l'obbiettivo di migliorare la qualità ambientale del contesto nonché il deflusso dei due rivi che sfociano nello specchio acqueo antistante.

[1] per quel che riguarda le specifiche indicazioni per il riuso Fs si rimanda al relativo fascicolo.



AP7 - ARMA DI TAGGIA - RIVA LIGURE - SANTO STEFANO A MARE

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

S11 - PT5 - AF4 - PA3 -D5 - AT3 - S12 -IN3 - IN4 - S13 PM9 - SV4 - DP6

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Taggia - Riva Ligure - S:Stefano a mare - FS

E' un tratto di litorale che ha consistenti problemi di erosione e di scarsa qualità degli arenili in un contesto in cui lo sviluppo dell'edilizia legata al turismo ha seguito per lo più criteri di tipo quantitativo con conseguente perdita di qualità e di caratterizzazione degli insediamenti.
Ciò nonostante, le potenzialità turistiche di questi Comuni sono state vaorizzate negli ultimi anni dal progetto del Parco Costiero del Ponente con la realizzazione del percorso ciclo-pedonale lungo costa sul sedime dismesso della vecchia linea ferroviaria.
~~Non sono così sufficientemente valorizzate le notevoli potenzialità turistiche di questi comuni che, in prospettiva, possono essere incrementate da un corretto riuso della linea ferroviaria in via di dismissione.~~

In questo senso il Piano attribuisce all'ambito un prioritario interesse regionale per quel che riguarda il tema del ripascimento e della difesa degli arenili (evidentemente da correlarsi con uno studio approfondito del regime del torrente Argentina e della sistemazione della zona fociva) e segnala la necessità di un'azione coordinata di riqualificazione del litorale, articolata secondo le seguenti indicazioni:

- per Arma si pone il problema di garantire l'attuale consistenza dell'arenile migliorando la qualità delle acque e riconsiderando la tipologia delle opere di difesa anche in funzione di un loro migliore inserimento nel paesaggio. Si tratta di interventi da studiare e programmare nel medio-lungo termine con una attuazione per fasi che permetta di valutare gli effetti di una eventuale progressiva sostituzione delle scogliere esistenti e che possa usufruire, per i ripascimenti, degli apporti derivanti dai lavori per la nuova linea ferroviaria oltrechè degli eventuali apporti di materiale dall'asta dell'Argentina.
  Per quel che riguarda la ferrovia, le dimensioni delle aree interessate sono tali da permettere le necessarie salvaguardie per il trasporto pubblico, l'arricchimento della dotazione complessiva di spazi pubblici oltreché lo sviluppo di iniziative volte a caratterizzare e ricucire il tessuto urbano. ~~mettendo in gioco anche la valorizzazione dell'area della darsena, per cui è possibile un ampliamento e una migliore sistemazione degli spazi a terra;~~

- l'Accordo di Pianificazione del PRUSST del Ponente Ligure del 2004 ha previsto un ampliamento dell'attuale bacino portuale di Arma onnesso ad una generale riqualificazione urbana della retrostante area della ex stazione ff.ss;
  non sussistono elementi ostativi a priori alla realizzazione dell'ampliamento, tuttavia gli elementi di sensibilità idraulica relativi alla 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 sui due acquiferi presenti in zona (e che ne condiziona la qualità), dall'altra l'interesse alla loro preservazione; tuttavia gli studi idraulici ed idrogeologici di dettaglio porteranno a valutare a scala progettuale la dimensione dello specchio acqueo, il cui ampliamento dovrà comunque essere contenuto, e le modalità realizzative degli interventi di scavo tali da non incidere significativamente sulle dinamiche di falda e idrauliche di superficie.
- per la sponda sinistra alla foce dell'Argentina, l'uso prefigurabile va nel senso di una sistemazione complessiva del corpo della discarica a verde pubblico, attrezzature sportive e per la balneazione. Tale sistemazione, in considerazione del significato comprensoriale della risorsa di spazio attrezzato sul mare che l'area può rivestire (anche in relazione all'auspicato sviluppo del rapporto costa-entroterra)[1], dovrebbe essere opportunamente favorito, nella progettazione e nella realizzazione, dagli Enti territoriali sovraordinati;
- per la piana retrostante il Piano conferma la necessità di una generale salvaguardia delle caratteristiche di bassa densità insediativa della piana, ma ritiene possibile prevederne uno sviluppo per funzioni turistico ricettive, purchè questo risulti coerente con la matrice storica insediativa della piana e con le tipologie edilizie presenti. La dismissione della ferrovia può consentire di arrivare all'eliminazione dell'attuale rilevato (gli utilizzi prevedibili non ne richiedono il mantenimento) rendendo disponibile alla progettazione senza tale consistente vincolo l'intera area compresa tra l'Aurelia e il mare; in tal senso, per conseguire un migliore livello di coordinamento dei diversi interventi, anche infrastrutturali, e di garantire una organicità complessiva nella compresenza del polo turistico di nuovo impianto e della realtà agricola preesistente, in sede di approvazione della variante integrale al PRG è stato attribuito all'area compresa tra la ferrovia e il mare il regime normativo TRZ di PTCP;
- per il litorale sino ad Aregai, in cui l'erosione è arrivata a minacciare anche la percorribilità lungo costa, occorre ripensare complessivamente il sistema di difesa, attraverso le opere più opportune e con un consistente intervento di ripascimento che ricrei le spiagge ormai scomparse e migliori la qualità delle acque. Le piccole darsene esistenti vanno migliorate e progettate nell'arredo urbano e nei fabbricati di servizio (oggi poco più che baracche), i corsi d'acqua, ove possibile, rinaturalizzati.

[1] vedi al proposito il citato Piano Turistico Regionale "Progetto Turismo 2000"



AP10 DIANO MARINA - SAN BARTOLOMEO AL MARE - CERVO

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

AR4 - S19 - PT9 - PM14 – S20 - SV6 - ~~IN7~~ - **PT9bis** – IN8 – DP8

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Diano Marina - San Bartolomeo al Mare - Cervo

L'ambito va dalla radice del molo Cavour sino a Cervo. Si tratta di un litorale che ha grossi problemi di erosione (più marcati in corrispondenza dell'abitato di san Bartolomeo) con opere a mare caratterizzate da una condizione di episodicità o di precaria definizione cui consegue una complessiva insoddisfacente sistemazione dell'arco costiero.
Scorrendo la costa da ponente verso levante troviamo infatti:

- il molo Cavour, in condizioni di notevole degrado strutturale, sovrastato da una lottizzazione incompiuta a cui si affianca un'area di campeggio del tutto inidonea dal punto di vista della sistemazione ambientale e paesaggistica, anche e soprattutto in considerazione delle potenzialità del luogo;
- il porto di Diano, di dimensioni complessivamente insufficienti e con problemi di agibilità nautica e di insabbiamenti periodici;
- ~~i pennelli e le scogliere di San Bartolomeo, opere la cui tipologia risulta complessivamente non ottimale per la qualità del litorale e delle acque di balneazione~~;
  il porticciolo di S.Bartolomeo delimitato dalle opere foranee attuali che necessiterebbero di un complessivo progetto di miglioramento e di riorganizzazione dello specchio acqueo cui può conseguire un modesto incremento della capacità ricettiva dei posti barca e che comunque, viste le caratteristiche e le dimensioni già attuali, si configurerebbe come impianto nautico minore di tipologia A1;
- l'area in sponda sinistra della foce del Cervo, occupata da campeggi frammisti a residui di aree agricole e di tessuto insediativo storico.

Quest'ambito rappresenta uno dei poli di offerta turistica più consistenti della Liguria: ciò giustifica la necessità di sviluppare un progetto unitario volto principalmente al recupero delle risorse esistenti per la balneazione; subordinatamente è possibile avviare un potenziamento dell'offerta di ricettività per il diporto nautico, avuto riguardo al fatto che tale offerta è comunque presente nelle immediate vicinanze dei porti di Imperia e Andora.
Per quel che riguarda il ripristino degli arenili, sarà necessario sviluppare sul tema un'apposita progettazione, estesa a tutto il sistema del golfo, ma privilegiando lo studio dei tratti, quale il golfo Dianese o parte del litorale di Cervo, ancora non interessati da opere di difesa longitudinali, con l'obiettivo di mantenerne e migliorarne le attuali caratteristiche.

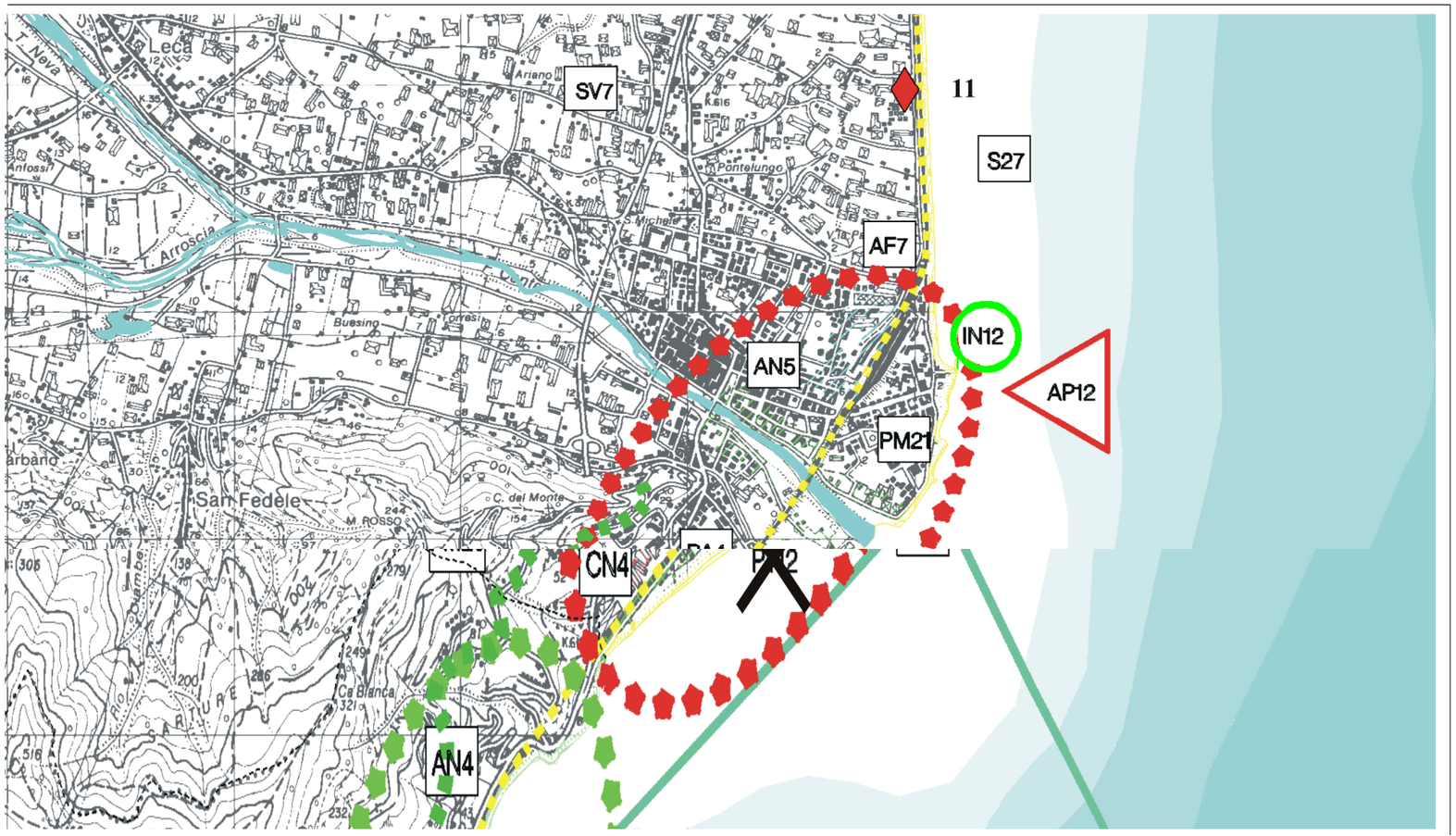
In questo quadro ~~possono~~ può anche essere riconfermata nel ruolo e migliorata nelle caratteristiche ~~e nelle dimensioni~~ la microstruttura di approdo esistente ~~a San Bartolomeo e~~ a Cervo, ~~nei pressi~~ sulla sponda sx della foce dell'omonimo torrente.
La delicatezza del contesto dal punto di vista paesistico che impone di salvaguardare le visuali libere da terra, oltre alla limitrofa presenza del porto di S.Bartolomeo al Mare, portano invece ad escludere qualsiasi ipotesi di consistenti ampliamenti sull'esistente o di nuova realizzazione di un impianto nautico anche perché tali opere comporterebbero l'ulteriore occupazione di spiaggia, in contrasto con le misure di salvaguardia del Piano di Tutela marina e costiera (DCR 29/09).

Per quel che riguarda il porto di Diano, gli approfondimenti effettuati dall'Amministrazione Comunale portano a ritenere preferibile, tra le diverse alternative prospettabili, l'ampliamento del porto attuale[1].

Per quel che riguarda gli interventi di riqualificazione urbanistica, gli indirizzi di Piano interessano:

- la progettazione della zona del molo Cavour , da attuare attraverso un progetto di recupero paesistico ambientale ex art. 75 della Legge urbanistica regionale n. 36/1997 in connessione con la definitiva sistemazione della strada di capo Berta per gli usi più opportuni a fini turistico-ambientali e di connessione fra Imperia e Diano;
- la riqualificazione delle strutture ricettive della piana in sponda sinistra del torrente Cervo con caratteristiche di bassa densità edilizia;
- il completamento dei percorsi pedonali tra i tre centri con tipologie differenziate che evitino una percorrenza completamente omologata;
- il futuro riuso della linea ferroviaria di prossima dismissione per il quale la variante di salvaguardia della fascia costiera del PTCP (DGR 940/09) indica come prioritaria la realizzazione del percorso ciclo-pedonale in continuità con la parte già realizzata prima di Imperia per il Parco Costiero del Ponente. ~~ferrovia, che potrà essere imperniato sul recupero ai fini del trasporto pubblico e della viabilità per la parte dalla stazione di Cervo verso Imperia (con l'obiettivo sia di compensare i disagi derivanti dall'eliminazione delle attuali stazioni costiere, sia di allontanare la viabilità di scorrimento dal filo di costa) mentre il tratto da Cervo verso Andora ben si presta ad un recupero pedonale e ciclabile a forte valenza paesaggistica ed ambientale.~~

[1] v. relativa scheda al fascicolo 2.2.2



AP12 - ALBENGA

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

AR5 - CN4 - PA4 ~~- PT12~~ - AN5 - PM21 - S26 - IN12 - AF7

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Albenga - Ceriale - FS - FF.AA

L'ambito riguarda la fascia a mare che va dalla spiaggia di Vadino sino all'abitato di Ceriale.
Questo tratto di costa rappresenta un tassello di un territorio molto complesso e per le caratteristiche attuali e per le potenzialità di trasformazione che si vanno configurando sotto diversi profili (la riorganizzazione delle infrastrutture conseguente al nuovo tracciato della ferrovia, la spinta a una diversificazione del ruolo della città di Albenga, la tendenza a una integrazione della tradizionale base economica fondata sull'agricoltura specializzata attraverso il potenziamento di attrezzature di rango per il turismo, la rifunzionalizzazione di consistenti porzioni di territorio conseguente al riuso di vaste aree dismesse o di possibile dismissione).
Le legittime aspirazioni alla trasformazione e allo sviluppo devono qui prima di tutto confrontarsi con le caratteristiche del territorio e recuperare uno sfruttamento spesso troppo intensivo della risorsa "suolo". La messa in sicurezza del centro abitato rispetto a rischio di inondazioni e un corretto assetto del regime idrogeologico della piana costituiscono infatti prerequisiti irrinunciabili per la pianificazione[1].
Lo Schema di Orientamento[2] ~~individuava nel Piano Regolatore Comunale, in allora ancora in fase di formazione, lo strumento per definire il più complessivo progetto relativo all'intero territorio~~ ha individuato una serie di temi di cui affidare lo sviluppo alla successiva strumentazione urbanistica.

[1] v. anche le disposizioni di cui alla legge n.267 del 3 agosto 1998 di conversione del D.L. 11 giugno 1998 n.180 recante misure urgenti per la prevenzione del rischio idrogeologico ed a favore delle zone colpite da disastri franosi nella Regione Campania.
[2] In particolare lo Schema indicava la necessità di affrontare le seguenti questioni:

- la zona in sponda destra del Centa, territorio che soffre di incerta identità (è rimasto a mezzo tra l'espansione della periferia albenganese, le grandi strutture delle caserme e il disordinato e poco qualificato uso turistico della spiaggia). Qui gli orientamenti ad oggi noti dell'Amministrazione Comunale sono basati sul presupposto dell'allontanamento della ferrovia e volti alla realizzazione di un porto turistico e di insediamenti turistico-residenziali. Lo schema di orientamento in questa fase non entra nel merito di una puntuale valutazione di questi progetti (peraltro ancora in corso di definizione e condizionati dalla permanenza o meno della ferrovia); ritiene pertanto, oltre che di procedere alle approfondite valutazioni cui sarà necessario sottoporre i progetti dell'Amministrazione comunale una volta definiti in modo adeguato, di dar luogo comunque ad una riflessione sul modello di sviluppo da applicare in questo ambito onde non riprodurre i processi di urbanizzazione che hanno portato alla saturazione degli altri sbocchi vallivi lungo la costa ligure. Lo schema di orientamento evidenzia a questo scopo il valore che la zona "foce del Centa - piana di Albenga" riveste a scala regionale, per le caratteristiche agricole e naturali del paesaggio, nonchè come ultimo consistente lembo di costa pianeggiante solo marginalmente coinvolto dai fenomeni indotti dallo sviluppo del turismo. Lo schema suggerisce di conseguenza l'applicazione di un modello di sviluppo turistico che sia maggiormente rispettoso delle caratteristiche del territorio e ne mantenga e valorizzi le potenzialità naturalistiche e ambientali presenti. La spiaggia di Vadino, l'isola della Gallinara, i fondali marini antistanti (per cui si prevede l'istituzione di un parco), costituiscono di per sè un insieme di elevate potenzialità che necessita certamente una riorganizzazione dell'esistente (i campeggi, le aree dimesse, i tratti di spiaggia degradati), ma che può essere stravolto da trasformazioni troppo spinte.
- la zona in sponda sinistra e il fronte a mare di Albenga. Questa zona è oggi parzialmente insediata secondo un asse principale originato dal viale che dalla stazione porta al mare, attorno a cui si è andata espandendo la successiva edificazione urbana. In considerazione di questo assetto, dotato di un certo grado di strutturazione, la zona sembra idonea per ulteriori possibili sviluppi che vadano a consolidare la crescita urbana di Albenga. Ciò consentirebbe di disegnare un più definito margine urbano sul fronte a mare, attualmente incompiuto. Tale prospettiva risulta ancor più consistente nell'ipotesi dell'allontanamento della ferrovia e del parco ferroviario.
- il litorale sino a Ceriale. Oggi è rappresentato dalla massicciata ferroviaria che non lascia margini a fruizioni di altra natura. Il destino di questo tratto di costa è pertanto del tutto legato alla permanenza o meno della ferrovia. Lo Schema, pur demandando le determinazioni in merito alla conclusione delle procedure di VIA attualmente in corso, formula alcune riflessioni riguardo agli esiti possibili.La tipologia di opere di difesa messe in opera dalle Ferrovie in concomitanza con il ridotto apporto solido del Centa, ha determinato l'impossibilità di ricavare arenili nel tratto considerato. Peraltro la massicciata ferroviaria rappresenta attualmente un presidio di difesa alla esondazione verso la piana costiera in occasione di eventi meteo-marini catastrofici, i cui effetti risulterebbero particolarmente dannosi per l'insalinamento della falda a causa della topografia depressa dell'area. L'intreccio tra tipo di opere di difesa e modello d'uso della costa e della piana retrostante è dunque molto stretto e non può ipotizzarsi una eliminazione o modificazione del rilevato ferroviario e delle connesse opere a mare senza al contempo prefigurare una strategia di intervento che tenga conto delle diverse variabili in gioco, non ultima quella della onerosità e titolarità nel tempo degli interventi che sarebbe comunque necessario effettuare."

~~della piana, soprattutto in relazione al ruolo da attribuire allo sviluppo di Albenga e all'individuazione delle principali direttrici di riordino e crescita urbana, affinché le decisioni da assumere per la valorizzazione e il riassetto del litorale potessero collocarsi in un quadro di coerenze complessivo.~~
~~Lo Strumento Urbanistico Comunale, nel frattempo adottato e trasmesso alla Regione, non fornisce tuttavia le indicazioni auspicate.~~
~~In questa fase pertanto il Piano della Costa, ribadendo la validità dei temi sollevati nello Schema di Orientamento (v.nota n.2) si limita ad assumere dal Piano Regolatore Comunale come ipotesi di lavoro meritevole di approfondimento la sola previsione del porto turistico[3], ritenendo che esistano i tempi e le condizioni per affrontare in altra sede[4] e in un ottica diversa, commisurata agli obiettivi dello sviluppo sostenibile, la progettazione della piana e del suo litorale.~~
~~Infatti, mentre la proposta relativa al porto, se verificata in tutti gli aspetti relativi alla fattibilità tecnica ed economica, nonchè alla reale possibilità di creare una nuova spiaggia in aderenza alle opere di protezione dell'imboccatura portuale, può rappresentare un'ipotesi convincente – in quanto a localizzazione e tipologia di attrezzatura per migliorare l'offerta turistica – è altresì necessario che una così rilevante previsione di trasformazione e occupazione costiera non implichi al contorno una completa saturazione edilizia della costa, quale quella che lo Strumento Urbanistico comunale prefigura per la zona di Vadino e per quella fociva del Centa.~~

[3] vedi la scheda relativa nel fascicolo dei porti turistici.
[4] prima di tutto nel Piano di Bacino e, conseguentemente nel PTC Provinciale.

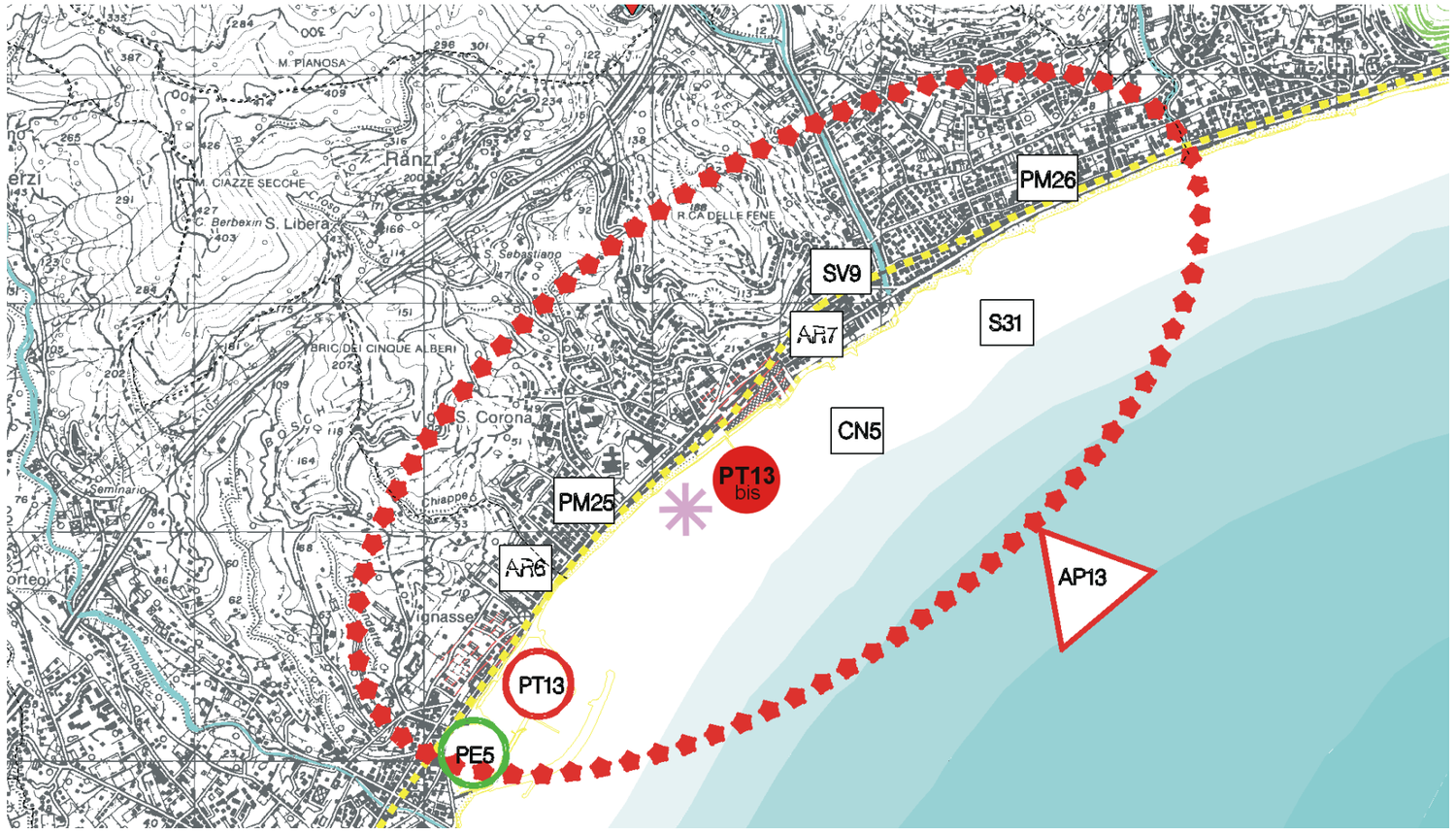
~~Per quel che riguarda il litorale di levante, fatte salve le indicazioni che potranno venire dalla redazione del Piano di Bacino[5] (sia per quel che riguarda i possibili apporti del fiume sia come indirizzi per gli interventi di difesa del litorale) si ritiene necessario porre le condizioni per arrivare a ricostituire l'arenile. Rispetto a questo tema il Piano giudica negativamente la realizzazione di opere di difesa quali scogliere parallele o lunghi pennelli che possono interferire negativamente sul trasporto dei sedimenti lungo il litorale, evidenziando la necessità di avviare una progettazione approfondita riferita all'intera unità fisiografica. In tale sede potrà essere valutata la funzionalità delle opere costituenti l'attuale darsena.~~
~~Alla riqualificazione costiera sono strettamente correlati anche gli interventi all'interno della città consolidata: il riuso delle aree ferroviarie, la dismissione del mercato ortofrutticolo, le previsioni di nuove attività ricettive, commerciali e direzionali riguardano scelte che devono essere attentamente valutate congiuntamente alle nuove prospettive che si vogliono attribuire al ruolo turistico balneare di Albenga.~~

Per quel che riguarda il litorale, lo studio da Albenga a Ceriale, cofinanziato dalla Regione nel 2003, ha permesso di migliorare la conoscenza della morfologia e dinamica costiera nella zona e di verificare come il Centa abbia ripreso ad alimentare con il suo apporto solido le spiagge dell'intera unità fisiografica, che si estende sino al porto di Loano.
Ciò conferma la necessità di evitare la costruzione di opere foranee lungo il litorale di levante, che sarebbero destinate ad intercettare il flusso di sedimenti del fiume, con ciò favorendo l'impoverimento delle spiagge sottoflutto e a costituire, così come già è avvenuto con la darsena esistente, una vera e propria trappola per i sedimenti.
Anche per la zona in sponda dx del Centa, le qualità paesistiche e ambientali del litorale di Vadino portano ad escludere anche in tale area una localizzazione portuale.

Le valutazioni suddette sono state riprese dalla specificazione settoriale assoggettata a VAS (DGR 21/2011) che ha dichiarato incompatibile ambientalmente la realizzazione di un porto turistico lungo tutto il litorale di Albenga.

Migliori prospettive vengono dalle ricerche in mare effettuate con fondi europei sulla piattaforma continentale antistante l'unità fisiografica e che hanno portato al rinvenimento di un giacimento di sabbie relitte di notevole potenzialità.
Questa disponibilità di materiale idoneo per il ripascimento delle spiagge costituisce un concreto elemento di fattibilità per la ricostruzione delle spiagge nella zona urbana e nel tratto della scogliera ferroviaria.

[5] le prime indicazioni di intervento per la sistemazione dell'alveo e la valorizzazione degli aspetti naturalistici del tratto fluviale dalla confluenza Arroscia - Neva sino alla foce si possono trovare nello Studio realizzato ai sensi dell'art. 28 della l.r.n.9/1993.



AP13 - LOANO - PIETRA LIGURE - BORGIO VEREZZI

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

AR6 - PE5 - PT13 – **PT13bis** - PM25 - AR7 - SV9 - CN5 - S31 - PM26

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Loano - Pietra Ligure - Borgio Verezzi

L'ambito considera l'insieme degli interventi in corso o in fase di progettazione che interessano direttamente l'assetto del litorale dei tre comuni.
Si possono individuare tre filoni tematici:

- gli interventi volti al mantenimento e alla ricostituzione delle spiagge, ivi compresa l'incidenza delle opere a mare del nuovo porto di Loano;
- le trasformazioni di alcune aree costiere;
- l'organizzazione del sistema della viabilità in relazione alle carenze attuali e al futuro spostamento a monte della ferrovia (temi per cui si rimanda ai relativi fascicoli).

Relativamente al tema delle spiagge esistono situazioni differenziate:

- a Loano la Civica Amministrazione ha recentemente realizzato un progetto di difese parallele nel tratto di litorale a ponente del porto, sulla cui efficacia e necessità la Regione (anche sulla base delle considerazioni a suo tempo formulate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici) nutre notevoli perplessità; la realizzazione dell'intervento può comunque rivestire interesse a livello regionale come caso di studio, anche in considerazione dell'elevato numero di progetti similari proposti per altri settori della costa ligure. In relazione a ciò occorre pertanto attivare un accurato monitoraggio dell'intervento per valutarne correttamente gli effetti.
- nella zona a levante del porto non risultano essere stati effettuati i previsti ripascimenti, con grande pericolo per le spiagge tra il porto e il Maremola; occorre intervenire con urgenza anche per evitare che, sotto la spinta dell'urgenza (ad esempio per difendere l'agibilità della linea ferroviaria), sia necessario realizzare ulteriori difese aderenti lungo la costa;
- il tratto dal Maremola alla Caprazoppa, ormai privo di alimentazione, è soggetto a un progressivo arretramento, particolarmente preoccupante laddove l'erosione arriva a minacciare anche la sede dell'Aurelia.

Per quest'ultimo tratto è già prevista l'attivazione di un intervento pilota promosso dalla Regione (v.fasc.2.2.1).

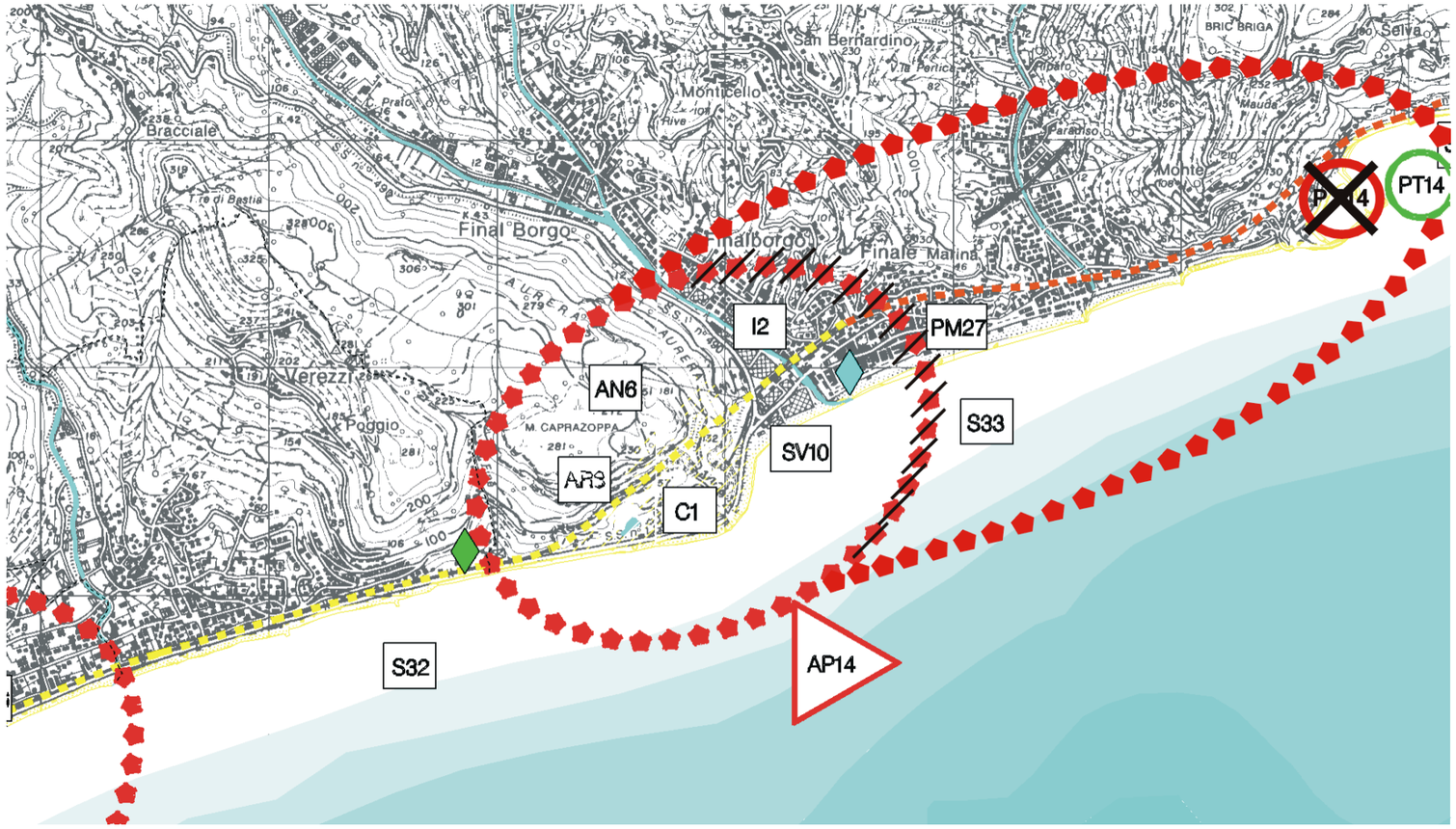
Rispetto alle aree di trasformazione si segnalano due localizzazioni:
la prima è rappresentata dalla zona, in comune di Loano, dell'ex ospedale e della piana sottostante sino all'Aurelia, per la quale il Piano Regolatore, recentemente approvato, prevede una destinazione turistica articolata secondo diverse tipologie ricettive.

La prospettiva prefigurata nel PRG - che peraltro ha l'indubbio vantaggio della fattibilità - porta a completo compimento la saldatura dell'edificato lungo costa tra i comuni di Loano e Pietra, di talché si può arrivare a parlare di un'unica continua conurbazione tra Borghetto S.S e Borgio Verezzi. Pur non intendendo modificare d'autorità le scelte dell'Amministrazione Comunale, il Piano propone alla stessa una riflessione sull'organizzazione urbanistica dell'area, affinché siano valutate almeno in fase di pianificazione attuativa i margini per mantenere una riconoscibiltà tra i confini dei due comuni nonché una miglior valorizzazione dell'edificio dell'ex Ospedale[1].

La seconda area che il Piano segnala è quella dei Cantieri Rodriguez a Pietra Ligure[2], ormai inglobata nel contesto urbano di Pietra e, a quanto risulta, solo parzialmente utilizzata. L'intera zona e la adiacente linea ferroviaria di futura dismissione dovrebbero essere oggetto di uno studio che valuti la parziale riconversione dei cantieri volta a un loro più armonico inserimento nella struttura urbana di Pietra Ligure, con la possibilità di prevedere la realizzazione di un bacino portuale per il diporto[3] funzionale sia all'attività produttiva sia alle nuove destinazioni.

[1] la proposta attuativa già presentata dalla C.A., infatti, non sembra soddisfare queste indicazioni.
[2] sul tema delle aree industriali vedi anche quanto indicato al relativo Tema Progetto di questo fascicolo:
In particolare per le attività direttamente collegate alla localizzazione a fil di costa come i cantieri navali, il Piano, nel riconoscerne il significato e l'importanza socio-economica, ne conferma anche il valore di immagine urbana che ha caratterizzato storicamente il territorio rafforzando il controllo e la tutela della funzione produttiva esistente ed escludendo quindi azioni volte al superamento della attività cantieristica; nel caso dei Cantieri Rodriguez, essendo solo parzialmente utilizzati, il mantenimento della funzione produttiva non esclude la possibilità di realizzare una struttura nautica da diporto.
~~Il Piano, per quel che riguarda qui in particolare le aree dei Cantieri Rodriguez e nell'ambito successivo, le aree Piaggio, pur riconoscendo che la destinazione industriale su aree a filo di costa non costituisce un uso ottimale delle scarse risorse costiere disponibili, considera altresì il significato economico e sociale delle attività presenti; pertanto non intende proporre aprioristicamente scenari alternativi di tipo turistico e balneare bensì approfondire le possibilità d'intervento, anche parziale, sulle aree stesse, volte al miglior svolgimento delle attività presenti ovvero considerare costi e benefici di possibili diversificazioni d'uso. La destinazione produttiva, infatti, non esclude che possano essere insieme perseguite ipotesi progettuali volte alla soluzione dei problemi di ricomposizione del litorale e del tessuto urbanistico adiacente, al rafforzamento dei servizi e alla riorganizzazione della viabilità locale.~~

[3] v. relativa scheda al fascicolo 2.2.2



AP14 - FINALE LIGURE

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

C1 - AR8 - AN6 - I2 - SV10 - DP15 – **PT14**

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Borgio Verezzi - Finale Ligure

L'ambito riguarda la zona che va dal promontorio della Caprazoppa alla stazione ferroviaria di Finale.

La zona della Caprazoppa, sede di secolare attività di cava, costituisce una delle alterazioni più consistenti del territorio costiero ligure.
In quest'area, il Piano recepisce in prima istanza le prescrizioni del PTC dell'attività di Cava, in corso di approvazione[1].
In prospettiva, il Piano considera però necessario approntare per tempo le condizioni per la chiusura dell'attività di cava e per il recupero dell'intera area.

Vista la qualità complessiva dell'area (per estensione, posizione, importanza storica, geologica e naturalistica) e nel contempo le difficoltà di una sua messa in sicurezza e ricomposizione paesaggistica, oltreché in considerazione dei vincoli derivanti dal passaggio della ferrovia e dell'Aurelia, sembra necessario avviare una seria ricognizione delle possibili destinazioni, con il duplice obiettivo di impegnare il meno possibile la costa con nuovi insediamenti e di valorizzare le peculiarità morfologiche che la zona ha assunto a seguito dell'attività di cava.[2]

Per quel che riguarda il litorale, la zona è individuata dal Piano come prioritaria per la realizzazione di un intervento pilota di iniziativa regionale per la ricostituzione della spiaggia un tempo esistente (in oggi il mare arriva a minacciare la sede stradale). Per questo intervento andrà verificata la possibilità di utilizzare il materiale di discarica della cava come inerte per il ripascimento .

Per la zona a levante della cava, al di là delle gallerie dell' Aurelia e della ferrovia, anch'essa individuata dal PTCP come zona di trasformazione (TRZ), sembrano esistere sin da subito le condizioni per avviare un complessivo progetto di recupero.

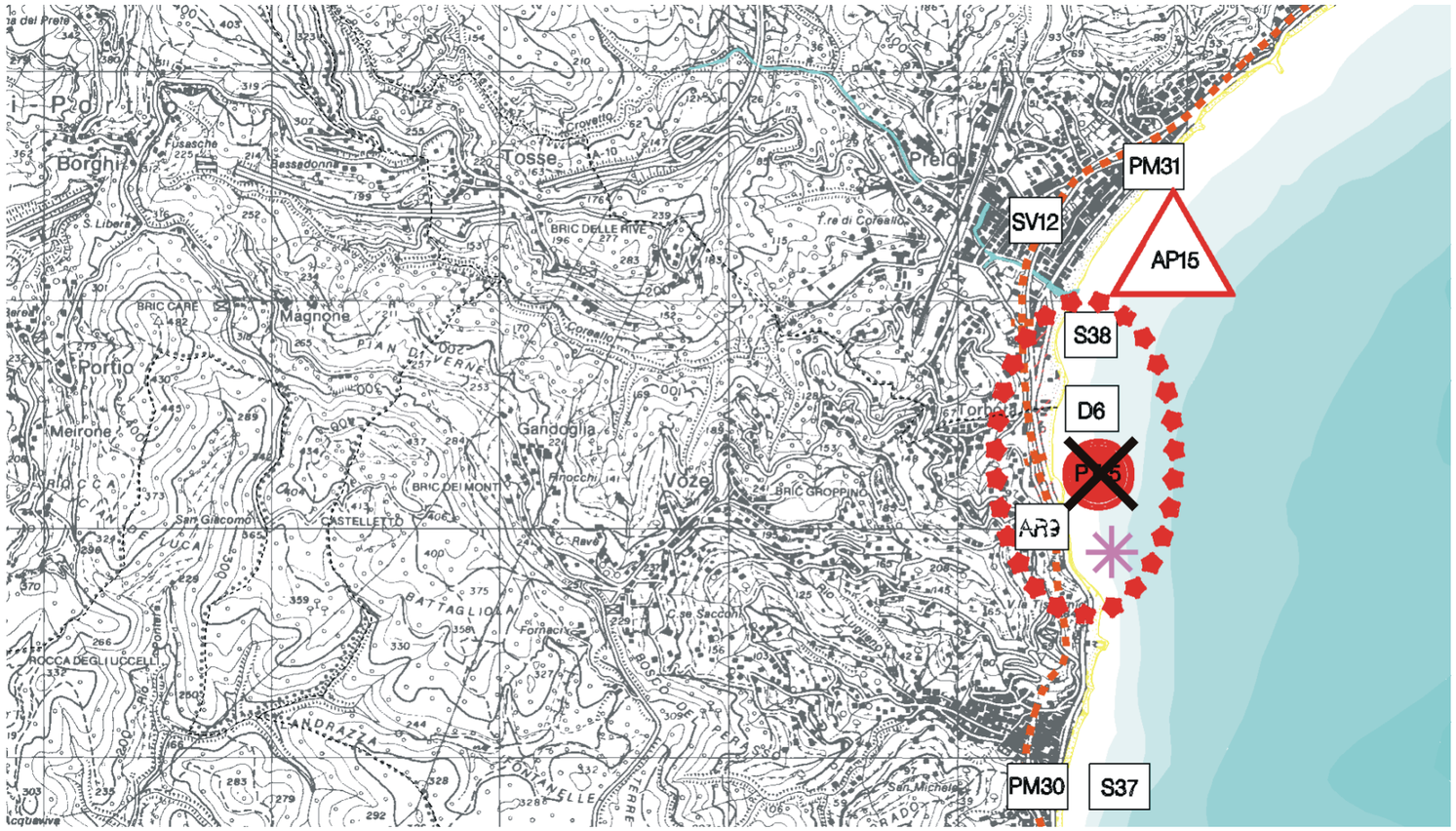
L'occasione potrebbe scaturire in relazione alla progettazione definitiva del nuovo tracciato ferroviario, che in questa zona si ricollega al tracciato già in esercizio.

Per quel che riguarda l'area della IAM Rinaldo Piaggio, che occupa l'intero sbocco vallivo a ponente del Torrente Aquila nelle due porzioni, sopra e sotto strada, ~~si ritiene opportuna una complessiva conferma della destinazione produttiva, fondamentale per il mantenimento e la diversificazione della struttura economica del comprensorio~~ si confermano le previsioni di riqualificazione dell'intero ambito in riferimento all'A.d.P. che contempla il trasferimento dello stabilimento Piaggio a Villanova d'Albenga.

Relativamente al porto turistico esistente a margine del centro abitato a ridosso di Capo S.Donato, la configurazione attuale è da ritenersi compiuta in quanto interventi di ampliamento mediante prolungamento del sopraflutto e spostamento del sottoflutto apporterebbero criticità di tipo ambientale sulle dinamiche costiere e sui litorali di Varigotti in contrasto con le misure di salvaguardia del Piano di Tutela dell'ambiente marino e costiero (DCR n.29/2009).

[1] La normativa del PTC dell'attività di Cava prescrive la riconsiderazione dell'attuale piano di coltivazione ai fini della ricomposizione dei fronti di cava e al proseguimento dell'attività estrattiva solo in galleria. E' prevista la rilocalizzazione dei fabbricati di servizio in posizione più defilata rispetto all'attuale.

[2] La rilevanza della zona e la complessità del suo recupero hanno dato luogo alla stipula di un Protocollo di Intesa (siglato il 9.4.1999) tra Regione, Provincia, Comune e Ditta Ghigliazza S.p.A. (proprietaria dell'area), che fissa obiettivi e criteri per la redazione di uno studio di fattibilità per la riqualificazione dell'area



TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

AR9 - ~~PT15~~ - D6 - S38

AP15- NOLI - SPOTORNO

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Noli - Spotorno

L'ambito riguarda il tratto di costa da punta del Vescovado alla foce del torrente Crovetto.

Si tratta di una zona paesaggisticamente significativa nella parte collinare, in cui l'insediamento diffuso consente ancora di riconoscere la soluzione di continuità tra i due abitati. La fascia litoranea risulta invece priva di connotati di qualità essendo per un tratto, a partire dalla punta del Vescovado, completamente erosa sino al piede dell'Aurelia e, per il tratto successivo, interessata da due discariche ormai esaurite che non hanno ancora trovato una definitiva sistemazione.

Su quest'area i Comuni di Noli e Spotorno hanno presentato un Piano Particolareggiato volto alla realizzazione di un porto turistico. Tale proposta, inizialmente condivisa dal Piano, prevedeva ~~progetto prevede~~ l'occupazione di tutto il tratto di costa dell'ambito, in quanto la conformazione della costa, la profondità dei fondali e la necessità di non interferire sui pregiati arenili vicini non consentivano ipotesi alternative verso il largo, configurando, con il complesso di opere portuali e di infrastrutture di servizio, una saldatura di fatto tra i due abitati.

~~Peraltro, l'eccessiva estensione del tratto di costa occupato deriva da condizioni che appaiono difficilmente superabili con altre configurazioni di progetto: la conformazione della costa, la profondità dei fondali e la necessità di non interferire sui pregiati arenili vicini non consentono ipotesi alternative verso il largo.~~
~~Queste condizioni di vincolo, unitamente agli approfondimenti effettuati dopo l'uscita dello Schema di Orientamento del presente Piano, portano a ritenere la proposta dei due comuni condivisibile, anche per l' assenza di alternative che possano avviare una significativa riqualificazione di questo tratto di costa. La proposta formulata dalle due amministrazioni, oltre a non presentare controindicazioni per quel che riguarda il regime delle spiagge (fatta salva la necessità di mantenere in zona un punto di alimentazione per le spiagge di Spotorno), ha il pregio di prevedere una quantità di volumi molto contenuta e di essere limitata alla fascia costiera al di sotto dell'Aurelia, consentendo la salvaguardia della soprastante collina.~~
~~Per quel che riguarda la fattibilità economica nonché l'impatto sui fondali, certamente rilevante, (v. i fascicoli 4.4 e 4.5) si rimandano le relative valutazioni all' esame dello Studio di impatto ambientale dell'opera.~~

Gli approfondimenti e le valutazioni elaborate connesse all'iter approvativo del progetto, hanno messo in luce criticità tali da far escludere la previsione di un nuovo porto turistico lungo tutto il litorale dei Comuni.

Innanzi tutto, infatti, la variante di salvaguardia della fascia costiera del PTCP ha sottolineato la qualità paesistica dell'ambito individuando un corridoio paesistico- ambientale il cui terminale a mare, in cui è stata individuata un'area sottoposta a regime di conservazione, interessa parzialmente l'areale già riclassificato ANI-TR-AI in sede di approvazione del PTC della Costa (DCR n.64/2000).
Il criterio a base di tale scelta è quello infatti di evitare nuove localizzazioni nautiche che provochino saldature tra centri abitati impegnando tratti di costa naturali o dotati di spiagge.

Sotto il profilo ambientale inoltre sono state rilevate criticità per quanto riguarda gli impatti sui processi costieri sia diretti (occupazione di superfici di arenili), sia indiretti (alterazione delle dinamiche costiere di alimentazione delle spiagge limitrofe); un ulteriore aspetto problematico è quello che riguarda gli effetti sul posidonieto esistente (SIC); se infatti è pur possibile evitare l'impatto diretto, non sembra altrettanto possibile escludere quelli indiretti sulla prateria che si presenta in buono stato di conservazione e con elevata valenza ecologica.



AP18 - SAVONA PORTO VECCHIO - ALBISSOLA MARINA

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

AR11 - PE7 - PT17 - PC4 - AR12 - CN7 - ~~PT18~~

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Provincia di Savona - Comune di Savona - Autorità portuale - FS spa

~~Si tratta di un'area nodale per lo sviluppo e per l'immagine urbana di Savona, in quanto comprende la gran parte delle aree su cui è necessario sviluppare una progettazione. In particolare i temi riguardano:~~

- ~~la riconversione dell'ambito portuale della Darsena Vecchia;~~
- ~~la destinazione commerciale dei bacini più recenti ed in particolare quello della darsena alti fondali;~~
- ~~la riconversione delle aree ex Italsider tra il Priamar ed il porto nuovo (in zona non demaniale) su cui insistono vasti edifici industriali oggi dismessi;~~
- ~~la valorizzazione dell'area della penisola che delimita la darsena vecchia, oggi utilizzata quale approdo turistico e peschereccio;~~
- ~~il recupero ad usi urbani e turistici di una parte significativa del fronte mare che dalla darsena vecchia arriva ad Albisola, attualmente fortemente condizionato dalla presenza del terminal funiviario;~~
- ~~la realizzazione di un porto turistico nel settore di levante del porto, a ridosso di un nuovo sottoflutto;~~
- ~~l'accessibilità al porto commerciale;~~
- ~~la viabilità di collegamento Savona Albisola.~~

~~Questi temi sono stati trattati dal Piano Territoriale di Coordinamento dell'Ambito Savonese Bormide, che fornisce indirizzi generali per la riorganizzazione della fascia costiera sino ad Albisola e individua un'area di intervento che comprende la Darsena del porto storico e le aree industriali dismesse sopra citate. Il disegno di assetto prefigurato dal Piano, coerentemente con l'obiettivo generale di rilancio del ruolo di capoluogo di Savona, prevede l'evoluzione in senso urbano e turistico dell'intera fascia costiera tra Savona ed Albisola.~~

~~Rispetto alle indicazioni di Piano, la situazione presenta un quadro evolutivo sostanzialmente coerente: sono stati approvati il progetto relativo al terminal crociere ed alla sistemazione dello specchio acqueo della Darsena Vecchia ed è stato favorevolmente valutato sotto il profilo dell'impatto ambientale il progetto di riorganizzazione e trasferimento del terminal funiviario; sono in corso di elaborazione, a cura della Provincia, i progetti relativi alla Variante Aurelia nel tratto Savona- Albisola e alla linea di trasporto pubblico in sede propria.~~
~~I Comuni di Savona e Albissola Marina e l'Autorità Portuale hanno elaborato (agosto 1999) una proposta di PRUSST, allo stato all'esame dei competenti organismi uffiici ministeriali, che riprende e dà ulteriore sviluppo ai temi sopra elencati.~~
~~Pertanto il Piano della Costa conferma le indicazioni espresse dal P.T.C. Savonese Bormide, affidandone lo sviluppo alla revisione dello Strumento Urbanistico Comunale .~~

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 sulla stessa 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.

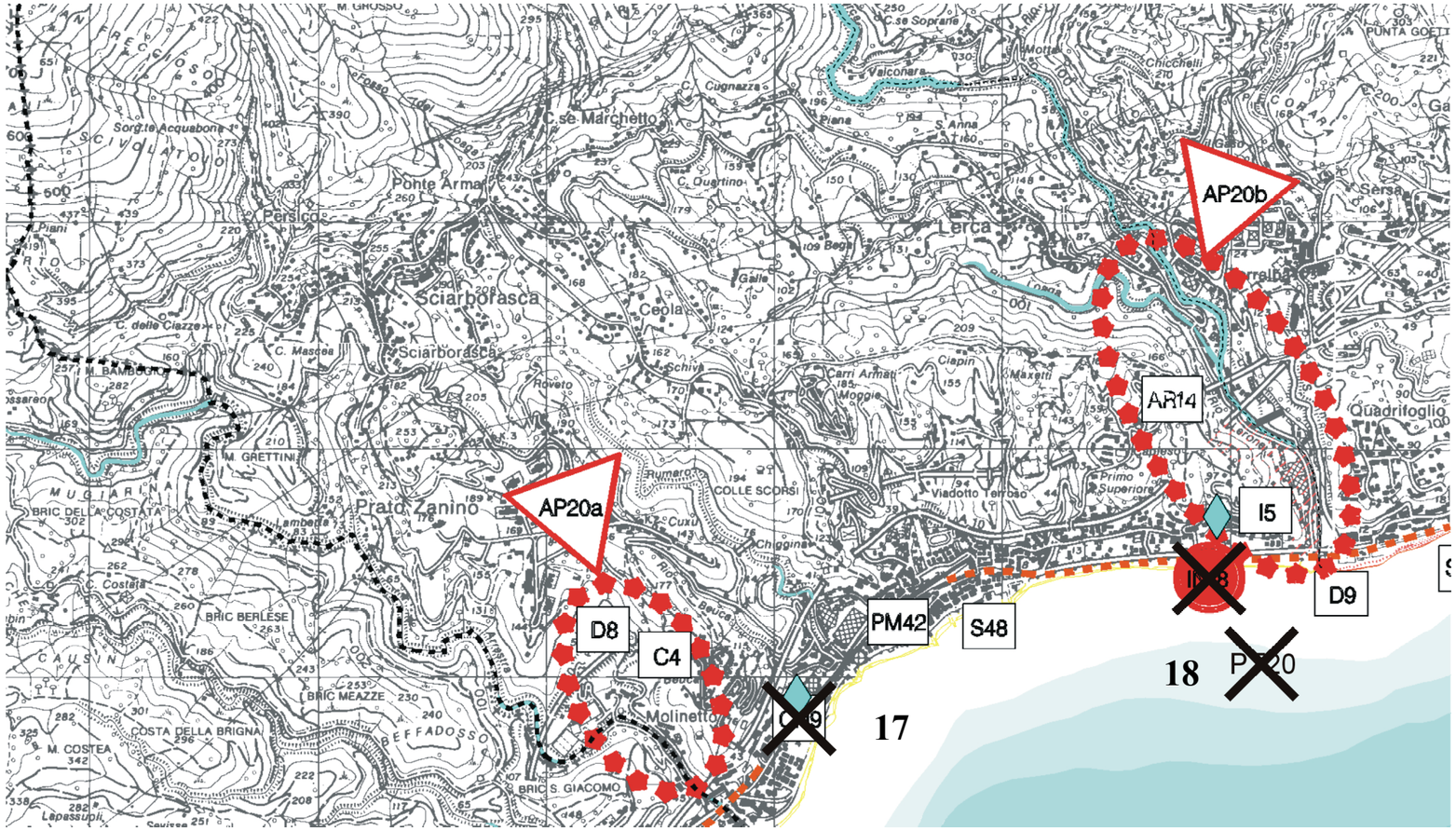
Parallelamente il quadro di riferimento pianificatorio ha visto l'approvazione del nuovo PUC e del Piano regolatore portuale (approvato con DCR 22/2005).

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.

La DGR n.20 del 10.01.11, esprimendosi sulla proposta di struttura diportistica presentata dall'Autorità Portuale di Savona, ha infatti in particolare sottolineato i caratteri di naturalità dell'area interessata, che costituiscono un unicum residuale in un esteso tratto di costa ampiamente trasformato, la presenza di una specie di particolare interesse scientifico (Ocularia patagonica) il cui habitat appare già oggi in condizioni non ottimali e verrebbe definitivamente compromesso dalla realizzazione della nuova struttura portuale, oltre alle più generali incompatibilità con le norme transitorie del Piano di tutela dell'Ambiente marino e costiero adottato con DCR n.29/2009.

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 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.



AP20 - COGOLETO

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

D8 - C4 – ~~CN9~~ - AR14 - I5 – D9 – ~~IN18~~ - ~~PT20~~ – DP17 – DP18

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Regione Liguria - Provincia di Genova - Comuni di Cogoleto e Arenzano - FS

L'ambito riguarda le aree interessate dall'ipotesi di Accordo di Programma fra Regione e Enti locali per la bonifica e la riconversione degli stabilimenti Stoppani. Comprende la media e bassa val Lerone (sede degli impianti), il litorale antistante (già zona di discarica dei fanghi di lavorazione, di cui è stata recentemente conclusa la bonifica, finanziata nell'ambito del progetto comunitario Envireg) e la cava Molinetti (zona destinata allo stoccaggio dei fanghi collocati nelle altre aree, una volta bonificati).

Il Piano individua l'ambito in questione al fine di identificare e promuovere tutte le azioni che possano condurre al completamento e all'attuazione del l'Accordo citato, in un progetto complessivo di riqualificazione che riguardi anche la definitiva sistemazione dell'area di discarica occupata dal campo di calcio in comune di Arenzano, il consolidamento e la riqualificazione dell'adiacente arenile e le connessioni con Arenzano lungo costa conseguenti alla possibilità di riuso della ferrovia dismessa per la realizzazione di un percorso continuo pedonale e ciclabile.

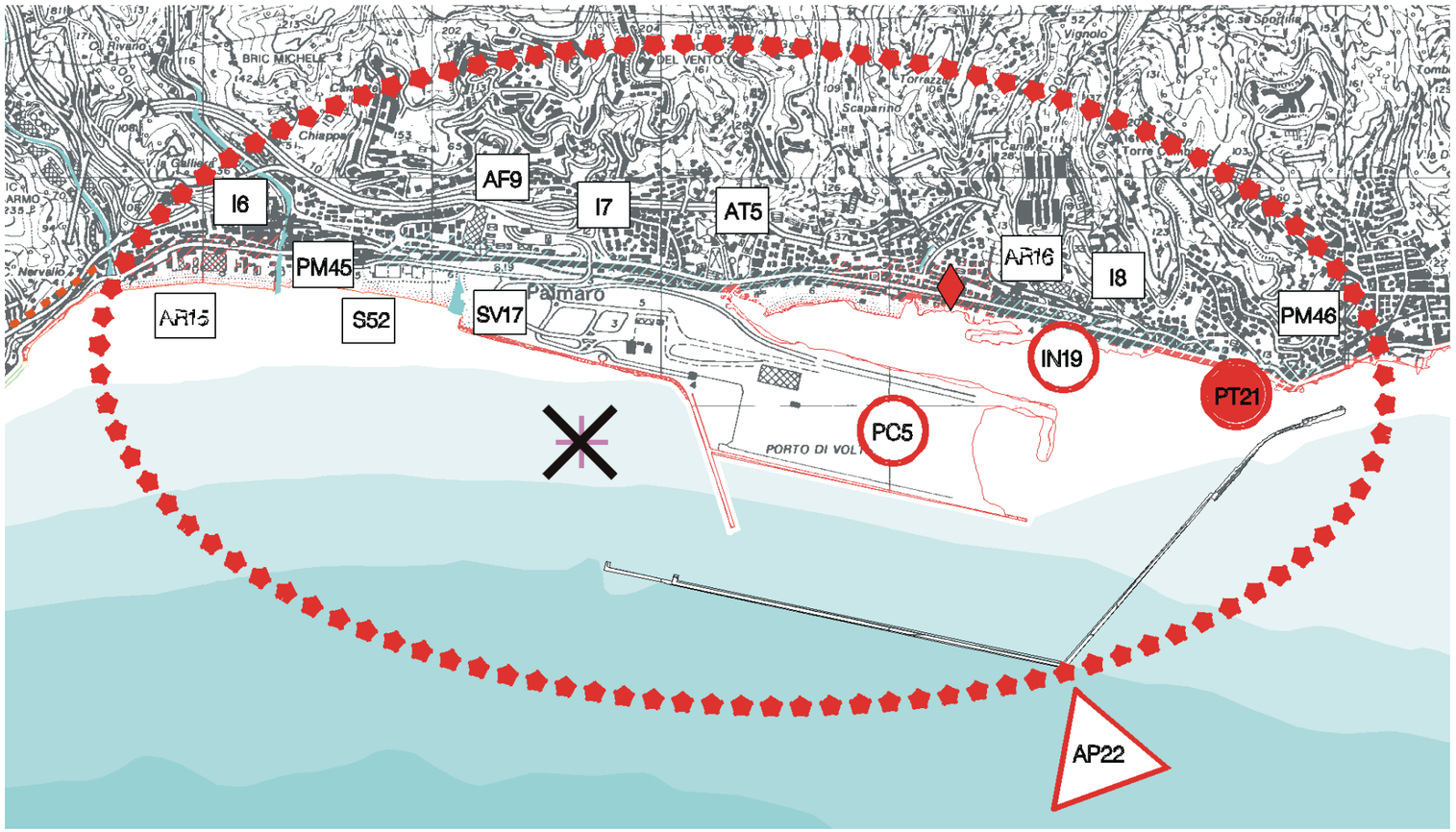
~~Solo in tale contesto e in relazione alla sistemazione del bacino del rio Lerone può essere verificata la fattibilità di realizzazione di una struttura d'approdo[1] o portuale nel tratto di litorale attorno alla zona fociva. In particolare, qualsiasi struttura aggettante rispetto alla linea di costa nell'ambito della zona fociva dovrà essere verificata secondo le indicazioni riportate nel fascicolo relativo ai porti turistici (fase 2.2.2) nonché rispetto alle criticità individuate al cap.6 del fascicolo 4.4 (cui si fa rimando).~~

Appare per contro superata l'ipotesi di realizzazione di una nuova struttura portuale perché andrebbe inevitabilmente a sottrarre tratti di spiaggia in contrasto con le misure di salvaguardia di cui alla DCR n.22/2009, nonché ad interagire con il trasporto solido (in particolare l'opzione alla foce del T.Lerone); ampi tratti del fondale sono inoltre interessati dalla presenza di prateria di Posidonia oceanica con margine superiore attestato su batimetrie piuttosto ridotte.

L'ipotesi di un porto canale lungo il Lerone appare altresì non percorribile sia per gli aspetti legati alla sicurezza idraulica sia per i costi connessi allo smaltimento del materiale contaminato che sarebbe necessario rimuovere per realizzare in tale contesto lo specchio acqueo.

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.

[1] ~~nell'ambito del Progetto Ambiente la zona in corrispondenza della foce del Lerone è stata individuata come uno dei possibili siti per sviluppare un progetto - pilota di spiaggia attrezzata. Il lay out predisposto prevede la possibilità di collocare un centinaio di barche (tra derive e barche a motore) sulla spiaggia e in riva destra e i relativi percheggi per auto e carrelli in sponda sinistra.~~



AP22 - GENOVA VOLTRI - PRA' - PEGLI

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

AR15 - I6 - PM45 - S52 - SV17 - AF9 - I7 - AT5 - PC5 - AR16 - I8 - IN19 - PT22 – PM46 – DP20

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Comune di Genova - Autorità Portuale - FS - ANAS

L'ambito si estende dalla foce del Cerusa a Voltri sino al Castelluccio di Pegli, comprendendo quindi due realtà ben distinte: la zona della spiaggia di Voltri non interessata da infrastrutture portuali e l'area del porto in via di completamento.

Per quanto riguarda la prima zona (spiaggia di Voltri), il Piano recepisce le indicazioni del Comune per una valorizzazione delle sue caratteristiche ai fini della balneazione, il tempo libero e lo sport; ciò comporta una precisa delimitazione dell'espansione a ponente del porto commerciale non oltre il rio San Giuliano e il trasferimento delle attività produttive oggi localizzate sul litorale.

A tale proposito, l'ulteriore riempimento a mare nell'area di ponente e l'allungamento della diga foranea, come prefigurato nel P.R.P., devono essere adeguatamente valutati per verificarne la compatibilità con la tutela della spiaggia di Voltri e l'impatto, anche visivo, sull'abitato, subordinandone la realizzazione agli esiti della verifica.

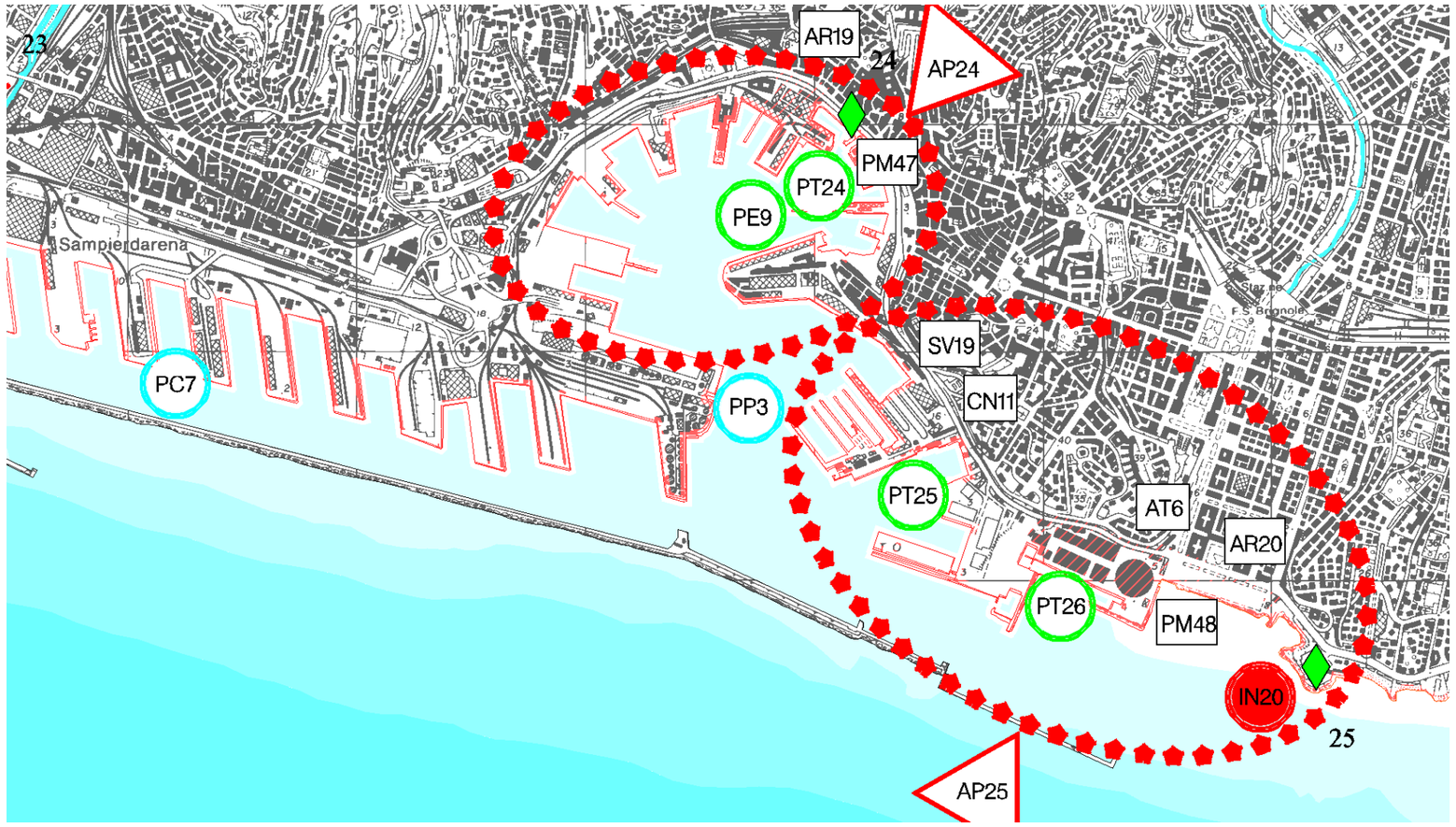
Per la zona portuale le indicazioni del Piano riguardano:

- la definitiva configurazione del riempimento portuale verso levante sino e non oltre il completamento del cosiddetto "sesto modulo";
- l'assetto della fascia di rispetto di Prà e del canale di distacco tra questa e le banchine del porto commerciale antistante, secondo un progetto che garantisca un doppio affaccio pubblico sul canale e il controllo idrogeologico degli affluenti e la qualità delle acque;
- il recupero del rettifilo di via Prà e delle ville storiche in prossimità del casello autostradale di Voltri;
- la riconversione delle aree industriali dismesse adiacenti al nuovo porto con particolare riferimento all'ex Verrina;
- la realizzazione del depuratore fognario;
- la realizzazione della nuova viabilità lungocosta e lo spostamento della linea fs.

Nella parte terminale verso Pegli il Piano conferma la prevista localizzazione di un porto turistico, rilevando la necessità di individuare prioritariamente un'efficace soluzione di accessibilità dall'Aurelia. Inoltre, poiché la struttura portuale andrà a inserirsi in un contesto urbano già pesantemente penalizzato dalla realizzazione del terminal container, il Piano segnala l'opportunità di privilegiare una tipologia di porto turistico fortemente orientata all'uso pubblico, in cui i nuovi volumi siano strettamente limitati ai servizi necessari al funzionamento del porto stesso e dove siano escluse funzioni incompatibili con l'antistante attività del terminal container (quali la residenza).

La nuova struttura nautica dovrà darsi carico di conservare:

a) 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;
b) 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.



AP25 - GENOVA PORTO DI LEVANTE

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

SV19 - CN11 - PT25 - PT26 - AT6 - AR20 - PM48 – IN20 - DP25

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Regione Liguria - Comune di Genova - Autorità portuale - Circoli nautici

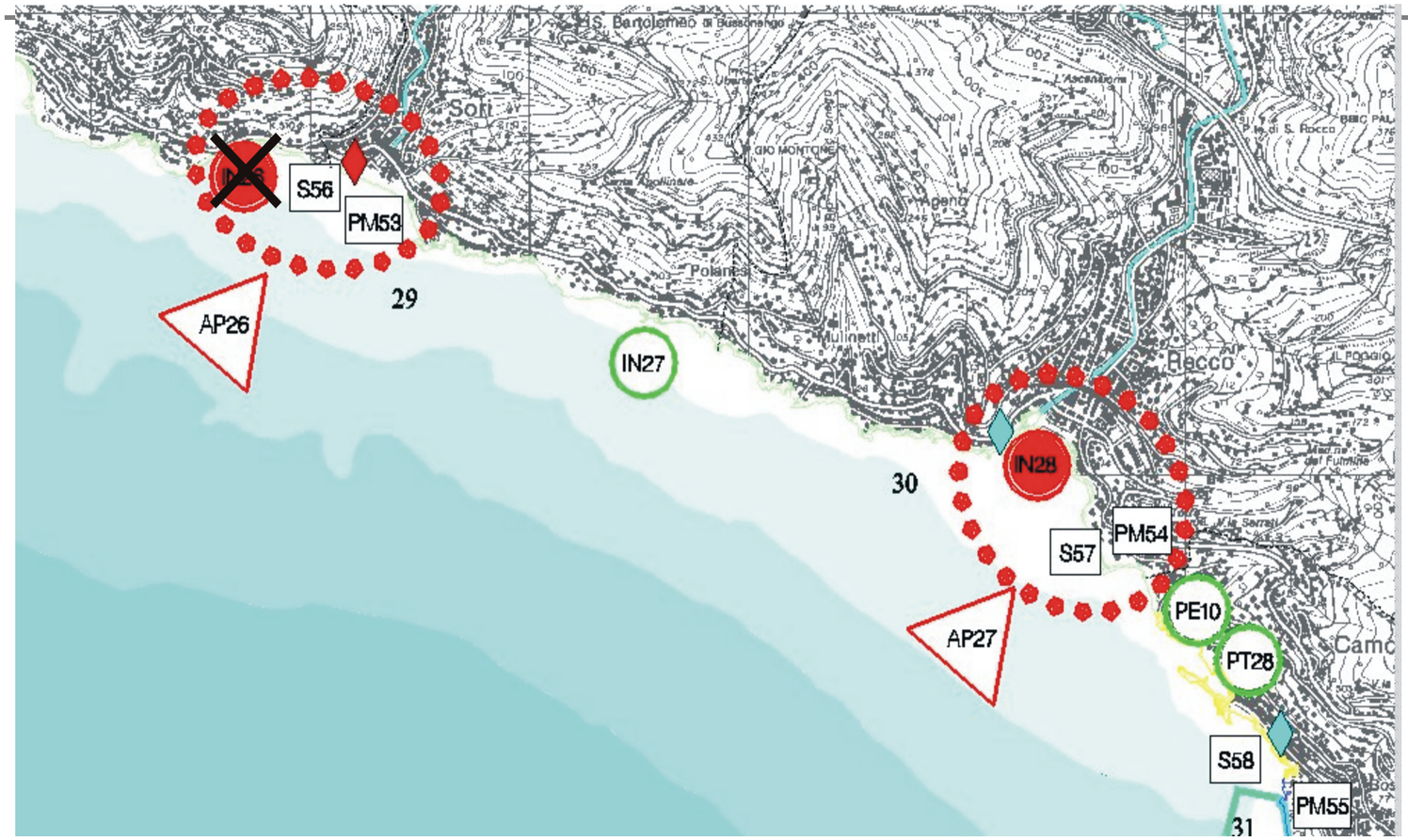
L'ambito riguarda il settore del porto di Genova che va dal porticciolo Duca degli Abruzzi a Punta Vagno.
Questa zona è interessata allo stato attuale e per quanto di rispettiva competenza, dalle previsioni di assetto urbanistico contenute nel vigente P.R.P. e nel P.U.C. del Comune di Genova, del quale è in corso di formazione la integrale rielaborazione. ~~dal progetto di asse a mare, già previsto dal PTC dell'Area Centrale Ligure e confermato dal nuovo PRG, che dalla Foce dovrà sottopassare il bacino portuale e raggiungere lungomare Canepa e il Ponente genovese. La salvaguardia degli spazi necessari alla realizzazione dell'opera risulta prioritaria rispetto alla definizione dell'assetto complessivo di questa zona del porto.~~
~~La verifica della fattibilità della soluzione inserita nel Piano comunale è pertanto preliminare rispetto al definitivo assetto della zona.~~
Le previsioni dei due strumenti di pianificazione sull'area (PUC ~~PRG~~ e PRP[1]) risultano tra loro perlopiù congruenti e prefigurano, da un lato, il rafforzamento del porto industriale (riparazioni navali) nell'area da Calata Gadda sino alla Fiera e, dall'altro, il potenziamento del quartiere fieristico.
I nodi problematici più rilevanti riguardano:

- le possibili interferenze tra il sistema della mobilità urbana e quella portuale;
- il destino del bacino del porticciolo Duca degli Abruzzi;
- la destinazione della zona che va dalla Foce a punta Vagno.

Si tratta di problematiche per cui il presente Piano ritiene opportuno precisare una serie di considerazioni di principio, utili per una verifica delle priorità rispetto agli interessi pubblici in gioco:

- per l'area tra il porto antico e la Fiera del Mare, ferme restando le indicazioni del vigente P.R.P. per lo sviluppo e la salvaguardia delle funzioni produttive industriali legate alle attività di riparazione e cantieristica navale ~~come indicato dal Consiglio Regionale con l'Ordine del Giorno del 25.5.99, nell'ambito di un progetto complessivo di riorganizzazione dell'area dei cantieri e della viabilità veicolare~~, devono essere ricercate quelle soluzioni che, compatibilmente con le funzioni dianzi indicate, consentono la salvaguardia dei manufatti di pregio esistenti ed il mantenimento delle attività insediate in dette aree, con particolare riguardo a quelle sportive e ricreative ~~e comunque riconducibili alla nautica da diporto~~, fatta salva la possibilità di una diversa collocazione di tali funzioni che ne assicuri lo svolgimento in più adeguate condizioni ambientali e funzionali;
- per l'area della Fiera del Mare, con le darsene per la nautica da diporto presenti, da allestire ed eventualmente ampliare ed integrare con percorsi per la pubblica fruizione nella prospettiva del collegamento dei percorsi a mare tra C.so Italia e l'area del Porto Antico, le indicazioni di assetto urbanistico potranno essere meglio definite con il nuovo Piano Urbanistico comunale, previa intesa con l'Autorità Portuale come prescritto dalla vigente legislazione in materia;
- per l'area di piazzale Kennedy e Punta Vagno, che si presta ~~peraltro~~ ad una progettazione di ampio respiro per funzioni di tipo urbano come già stabilito dal vigente P.R.P. (~~anche con possibilità di avanzamento e ridisegno della linea di costa) prima di formulare previsioni progettuali occorre determinare i limiti di intervento in forma compatibile con le esigenze di sicurezza idraulica del Bisagno. In questo senso la definizione del Piano di Bacino e le caratteristiche del rifacimento della copertura del torrente (opera inserita nell'Accordo di Programma Stato - Regione 1993) potranno fornire risposte risolutive~~, la pianificazione urbanistica deve orientarsi verso soluzioni che escludano comunque la realizzazione di nuove strutture per la nautica da diporto e che comportino la perdita di tratti di costa per la pubblica fruizione,-mentre dovrà essere orientata alla riqualificazione degli arenili e alla razionalizzazione del loro utilizzo, in particolare per quanto attiene all'uso della spiaggia come area attrezzata per rimessaggio barche, potendosi al contempo individuare soluzioni che consentano il trasferimento di quelle attività nautiche sportive e ricreative che non potessero più trovare idonea collocazione nell'ambito portuale, in un corretto rapporto di integrazione con l'impianto urbano retrostante.

[1] v. anche le schede relative nel fascicolo 4.2



AP26 - SORI

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

~~IN26~~ - S56 - PM53 - DP29

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Pieve L. - Sori

Quest'ambito progetto era stato individuato dallo Schema di Orientamento al fine di favorire il ripascimento e il consolidamento della spiaggia, e per valutare la fattibilità, in connessione con la necessaria realizzazione dell'impianto del depuratore, del progetto di una struttura, localizzata nella zona tra la foce del torrente e il cimitero, che potesse anche servire per il ricovero e l'approdo delle piccole imbarcazioni e che fosse funzionale al servizio di trasporto pubblico via mare[1].

Per quel che riguarda quest'ultimo tema, i progetti sviluppati, hanno dimostrato il rilevante impatto di soluzioni impostate sulla realizzazione di opere a mare troppo impegnative che, da un lato, rischiano di stravolgere le caratteristiche dell'affaccio a mare della cittadina, e dall'altro necessitano di un'accessibilità alla zona non conseguibile nelle condizioni attuali. In ultimo, la decisione di realizzare un depuratore consortile a Recco ha di fatto superato la motivazione alla base della previsione dell'impianto nautico.

Analogamente, l'approfondimento condotto dall'Amministrazione Comunale su altre tematiche relative alla fascia costiera nel suo complesso, consente in questa fase al Piano di formulare indicazioni per l'intera zona del litorale di Sori che possono essere cosi schematizzate:

- nella zona a ponente del cimitero, verifica della possibilità di creare un punto di discarica per il versamento di materiale che, senza interferire con l'intervento di cui al punto successivo, possa supplire alla ormai esaurita alimentazione proveniente dalla falesia di Pieve, e contribuire al mantenimento della spiaggia di Sori;
- ~~nella zona tra il cimitero e la foce, verifica della possibilità di realizzare i volumi dell'impianto di depurazione, con eventuali limitate opere di allungamento e risagomatura del pennello esistente a protezione della condotta a mare nonchè con eventuale creazione di un'area di rimessaggio imbarcazioni nella zona tra la piscina e il pennello stesso;~~
- per la falesia del cimitero è necessario completare le opere di consolidamento, già realizzate per un primo lotto;
- per la spiaggia, in considerazione dei problemi creati dalla diga soffolta, realizzata di fronte all'abitato nei primi anni 2000, Comune e Regione hanno avviato una ricognizione dello stato dei fondali e della spiaggia sommersa e realizzato due interventi di ripascimento che ne hanno migliorato le caratteristiche quantitative e qualitative. Al fine della difesa dell'abitato occorrerà proseguire con tali azioni di monitoraggio e intervento.

~~preso atto che è in fase di realizzazione a cura del Genio Civile OO MM un intervento di protezione dell'abitato con la creazione di una soglia sommersa, e che tale intervento non rientra nelle indicazioni che il Piano fornisce per Sori, si richiede (v. relativo fascicolo), anche in considerazione del significato sperimentale che tale intervento può assumere nonché della necessità di coordinamento con altri interventi (punto di discarica) già citati, la previsione di una campagna di monitoraggio sull'evoluzione del litorale interessato.~~

In linea generale il Piano, pur valutando positivamente l'impegno dell'Amministrazione comunale nel cercare di risolvere in forma compatibile con l'attuale organizzazione del territorio le residue potenzialità edificatorie sulla costa a levante della chiesa e nel promuovere nuova accessibilità al litorale, conferma le indicazioni del Piano Paesistico volte alla conservazione dei tratti di costa alta che racchiudono la spiaggia di Sori nonché la classificazione dell'edificato a mare della ferrovia quale Struttura Urbana Qualificata (SU), nonché le indicazioni della variante di salvaguardia della fascia costiera del PTCP (DGR n.940/09) che ha ulteriormente rafforzato la tutela sui due versanti che delimitano l'abitato di Sori individuando due corridoi paesistico-ambientali immediatamente a ridosso delle aree già sottoposte a regime di conservazione.

Sono in particolare da evitare, in quanto implicano la realizzazione di nuove opere di protezione o alterazioni rilevanti delle scogliere, nuovi percorsi pedonali lungo la costa.

Va nel senso degli obiettivi del Piano invece la ~~prevista~~ revisione del sistema dell'accessibilità veicolare, ~~volta a ampliare~~ che ha ampliato la zona pedonale fronte mare.

[1] il servizio è già attualmente svolto, nella stagione estiva, con attracco di battelli turistici (linea GE/ Portofino/ Cinque Terre/ Portovenere) al molo esistente.



AP28 - SANTA MARGHERITA

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

D10 – IN31 - PM57 - S61 - PE11 – PT29 - IN32 - DP33 – ~~CN12~~

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

S. Margherita - Ente Parco di Portofino - ANAS

L'ambito comprende la baia di S. Margherita Ligure con il relativo porto turistico sino al Covo di Nord-Est a Punta Pedale.

In quest'area dovranno essere affrontati i seguenti temi:

- il riordino e riqualificazione del porto da realizzarsi anche con un contenuto ampliamento del bacino e che preveda la tutela della funzione peschereccia[1];
- ~~la ristrutturazione o, laddove possibile, la ricollocazione del Cantiere Navale alle spalle del porto~~ la riqualificazione delle aree retro portuali prima occupate dai Cantieri Navali recentemente demoliti al fine di destinare le relative aree ad attività turistico-ricreative e di balneazione da ottenersi attraverso l'incremento dell'ampiezza della spiaggia e non con l'avanzamento dell'attuale linea di riva artificiale secondo quanto indicato dal Piano di Tutela dell'ambiente marino e costiero (DCR n.29/2009);
- il consolidamento e l'ampliamento delle spiagge destinate alla balneazione;
- la realizzazione del ~~parcheggio di interscambio di Punta Pedale in attuazione del PTC dell'accessibilità di Portofino, da coordinarsi con l'adeguamento del depuratore fognario~~ nuovo depuratore fognario con le relative sistemazioni di superficie per pubblici servizi che non pregiudichino le eventuali realizzazioni del parcheggio di interscambio di Punta Pedale, in attuazione del PTC dell'accessibilità di Portofino, e di un impianto nautico minore solo come rimessaggio a terra escludendo opere a mare.

Questi ultimi due interventi costituiscono un' occasione per riqualificare e consolidare tutta la zona della discarica, che dovrà diventare il punto terminale del prolungamento della passeggiata a mare e il punto di interscambio anche per il trasporto pubblico via mare.

[1] v. relativa scheda al fascicolo 2.2.2



AP29 - ZOAGLI

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

~~IN37~~ - S64 - PM59

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Zoagli

L'ambito comprende la spiaggia di Zoagli di fronte al centro cittadino, la costa di ponente, sino alla zona delle cosiddette "terrazze dello svizzero" e la costa di levante sino alla zona posta tra le due gallerie in corrispondenza della stazione ferroviaria.

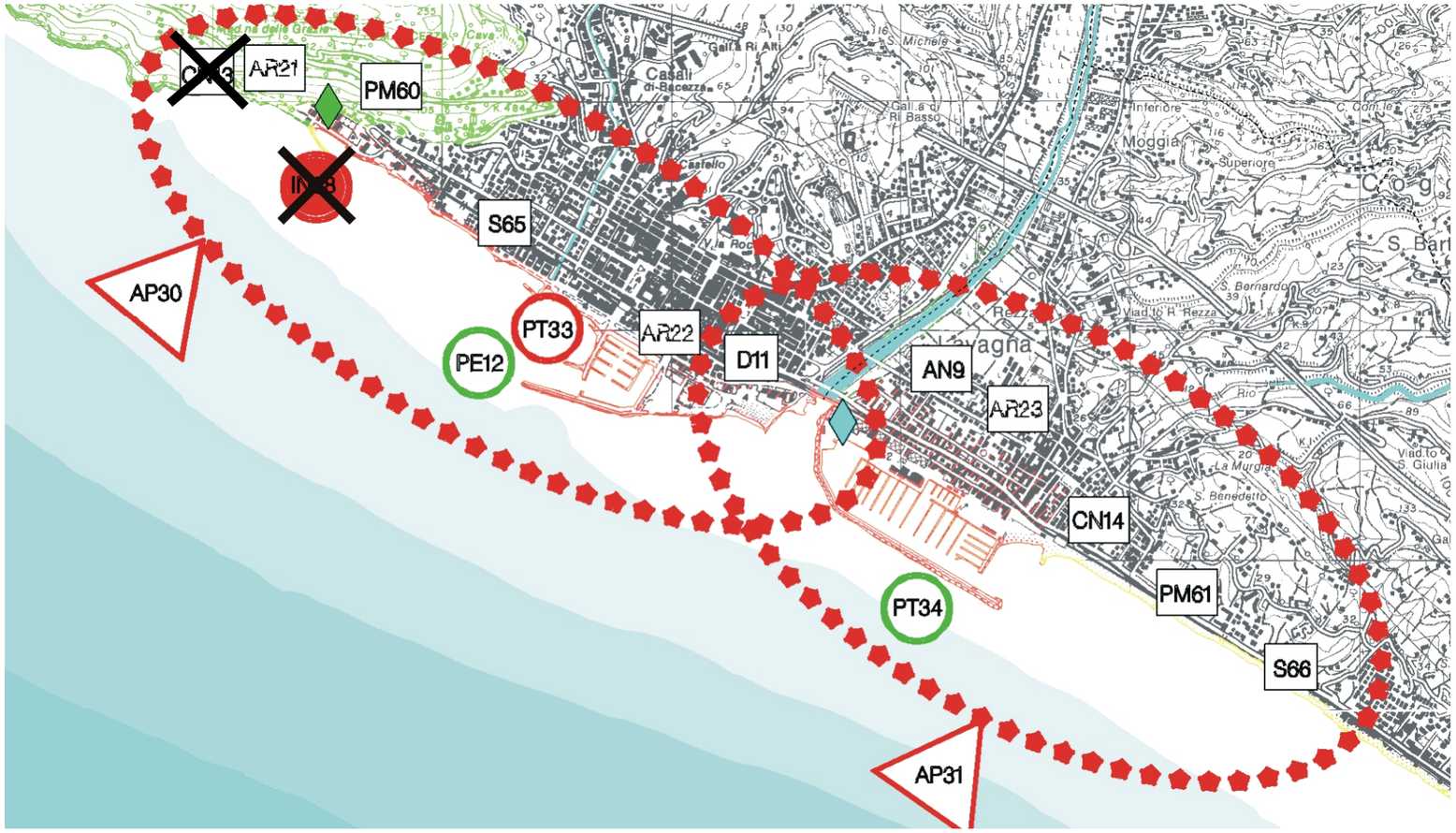
In questo tratto di litorale è possibile sviluppare un progetto volto a migliorare l'utilizzo dello scarso arenile esistente (la piccola spiaggia a tasca è attualmente contesa tra l'uso balneare e il rimessaggio delle piccole imbarcazionei) e a favorire una migliore fruizione dei percorsi a mare.

I temi da sviluppare, già segnalati dall'amministrazione comunale, in particolare riguardano:

- ~~la fattibilità della realizzazione di un ridosso per le piccole imbarcazioni da localizzare nel tratto di costa sottostante la stazione; tale opera, oltre a permettere di liberare la spiaggia dalle barche, potrebbe contribuire alla difesa del muro di sostegno della ferrovia e, previa verifica del dimensionamento di un'opera con tale funzione, per l'attracco dei battelli adibiti al trasporto pubblico;~~
- il completamento e la riqualificazione della passeggiata a mare, laddove le caratteristiche geomorfologiche e le condizioni di esposizione della costa lo consentano senza opere che comportino rilevanti alterazioni del paesaggio.

Appare per contro difficilmente percorribile, alla luce degli approfondimenti effettuati, l'ipotesi di realizzazione di un ridosso per piccole imbarcazioni nel tratto di costa sottostante la stazione.
Tale collocazione risulta infatti fortemente limitata da un'accessibilità condizionata dal passaggio forzato sotto la ferrovia e realizzabile solo con opere a mare impegnative e paesisticamente rilevanti.

La spiaggia non necessita di particolari interventi al di fuori di periodici ripascimenti volti a compensarne la progressiva lenta erosione.



AP30 - CHIAVARI

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

CN13 - AR21 – PM60 – ~~IN38~~ - S65 - PE12 - PT33 -AR22 - D11 - DP36

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Chiavari

Quest'ambito si estende su tutto il litorale di Chiavari, dalla colonia Piaggio alla foce dell'Entella.
Qui la costa, dalla falesia delle Grazie sino al porto, si caratterizza per la forte erosione degli arenili, su cui le consistenti opere di difesa longitudinali non hanno avuto esito soddisfacente (l'unica spiaggia in accrescimento risulta quella a ridosso del molo di sottoflutto, che causa problemi di interrimento all'imboccatura del porto).

Inoltre l'ambito presenta molteplici problemi di riqualificazione urbanistica che portano all'individuazione di tre distinti settori:

- il tratto dalla Colonia Piaggio sino ai cantieri Navali, area di notevoli potenzialità dal punto di vista della collocazione e delle risorse paesaggistiche, caratterizzata dalla presenza dei due edifici delle colonie Piaggio e Faro (quest'ultima ancora inutilizzata) oltrechè da un insieme di funzioni non sempre (allo stato) tra loro compatibili (depuratore, campeggio, impianti sportivi, stabilimenti balneari, cantieri,ecc.);
  anche la previsione del nuovo impianto nautico in questa zona risulta superata dall'approvazione dell'ampliamento del limitrofo porto turistico gravitante sul centro cittadino che si ritiene possa rispondere alla domanda di nuovi posti barca, potendo quindi recuperare funzioni più consone e paesisticamente compatibili con l'area come la balneazione ed il recupero di spiagge anche con finalità di difesa costiera;
- il tratto che comprende il porto e le zone immediatamente adiacenti a levante e ponente, per cui i problemi riguardano soprattutto la necessità di attuare il potenziamento e la razionalizzazione dei servizi a terra inerenti la manutenzione dei natanti;
- il tratto della colmata e del Lido sino alla foce dell'Entella, area che è stata oggetto di un concorso di idee conclusosi nel 1997 e in fase di avanzata definizione progettuale.

Si tratta, evidentemente, di problemi complessi e tra loro correlati, legati da un comune filo rosso costituito dalla necessità di un progetto volto a dare una definitiva sistemazione alla linea di costa e a compensare gli attuali squilibri degli arenili (quasi inesistente quello a ponente del porto, in eccesivo accrescimento quello a levante), al fine di migliorare l'offerta di balneazione. In questo contesto si inserisce anche la necessità di valutare sempre in forma coordinata gli interventi che interessano la foce dell'Entella (si richiama al proposito lo studio realizzato ai sensi della l.r. 9/1993 anche al fine di migliorare la possibilità di alimentare le spiagge dei due centri costieri.

Per quel che riguarda il porto, il Piano prevede la possibilità di ampliamento dell'attuale struttura. Si sottolinea inoltre la necessità di trovare una soluzione alla già citata carenza di spazi a terra e di insabbiamento di cui soffre l'attuale struttura portuale.



AP33 - RIVA TRIGOSO

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

PM63 - ~~CN15~~ - CN16 - S69 - AR24 - DP38

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Sestri Levante

L'ambito comprende l'intero litorale di Riva ivi inclusi i cantieri navali Fincantieri.
Per i cantieri si ribadisce l'impostazione di tipo generale espressa sul tema degli insediamenti produttivi a filo di costa nel cap. 2.1.4 "indicazioni sui temi progetto". ~~espressa a proposito delle aree produttive del Ponente.~~

A tale riguardo il Piano rafforza, anche normativamente, l'azione di tutela volta al mantenimento dell'attività e dell'insediamento cantieristico esistente quale valore di immagine storicamente connaturata al territorio oltre all'indubbio rilievo socio economico della funzione produttiva di richiamo non solo locale.

~~A partire da questa impostazione il Piano indica l'opportunità di avviare interventi di riqualificazione, possibili anche in presenza del mantenimento delle attività produttive. In particolare, e in relazione alle potenzialità turistiche di Riva, si può realizzare un miglior inserimento delle strutture industriali rispetto al tessuto urbano adiacente e.~~

Ciò non toglie che si possa verificare la possibilità di guadagnare all'uso urbano e per servizi aree che risultassero non indispensabili al ciclo produttivo.

Nella fase attuale in particolare si segnala la zona adiacente all'imbocco della galleria ferroviaria che presenta condizioni tali da richiedere un'approfondimento progettuale relativo a:

- il recupero e la miglior attrezzatura della spiaggia di levante e dell'adiacente insenatura, attualmente difficilmente accessibile;
- l'eventuale riuso delle aree ferroviarie dismesse e delle aree industriali sottoutilizzate a monte della strada.
- la valorizzazione degli accessi all'area protetta di Punta Baffe e punta Moneglia;
- ~~la complessiva riqualificazione della strada delle gallerie (v. anche l'ambito successivo).~~

Per quel che riguarda gli altri tratti di litorale di Riva si prende atto della definitiva dismissione degli altri cantieri navali localizzati sull'arenile con il conseguente utilizzo dell'area a finalità consone alle potenzialità turistiche di Riva. ~~è da perseguire, così come segnalato dall'Amministrazione Comunale, una riorganizzazione degli altri cantieri navali volta a verificare la necessità della loro permanenza sulla spiaggia e a favorirne la ricollocazione.~~

Inoltre è da segnalare l'opportunità di integrare la risorsa naturalistica costituita dall' Area Protetta terrestre di Punta Manara con un'estensione del regime di protezione ai fondali antistanti , ricchi di specie e popolamenti di particolare interesse (v. anche il fascicolo relativo alle aree protette).



AP34 - MONEGLIA

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

D12 - PM64 – S70 - ~~PT36~~

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Moneglia - FS

Quest'ambito progetto comprende l'intero litorale dell'insenatura di Moneglia.

Lo Schema di Orientamento ha dettagliato l'insieme dei problemi che questo litorale presenta:

- la qualità della spiaggia, condizionata dalle dighe paralelle che, se da un lato hanno protetto l'agibilità della sede ferroviaria, dall'altro hanno accentuato gli squilibri nella distribuzione dei sedimenti e contribuito ad una scarsa qualità delle acque di balneazione (fenomeni di interrimento e intorbidimento);
- la riqualificazione dell'ex discarica (attualmente campo sportivo) nella zona di levante;
- il definitivo recupero dell'ex sede ferroviaria con contestuale riorganizzazione dell'accessibilità viaria e delle percorrenze pedonali;
- l'esigenza di una struttura per il ricovero di piccole imbarcazioni da diporto, anche eventualmente dotata di uno specchio acqueo protetto al fine di destinare totalmente alla balneazione lo specchio acqueo antistante la spiaggia attualmente occupato dai gavitelli e disporre di un punto di attracco per i battelli di trasporto pubblico.

Rispetto alla situazione esaminata dallo Schema di Orientamento è da rilevare come le progettazioni nel frattempo sviluppate abbiano contribuito a chiarire i margini di intervento per lo sviluppo di alcuni di questi temi.

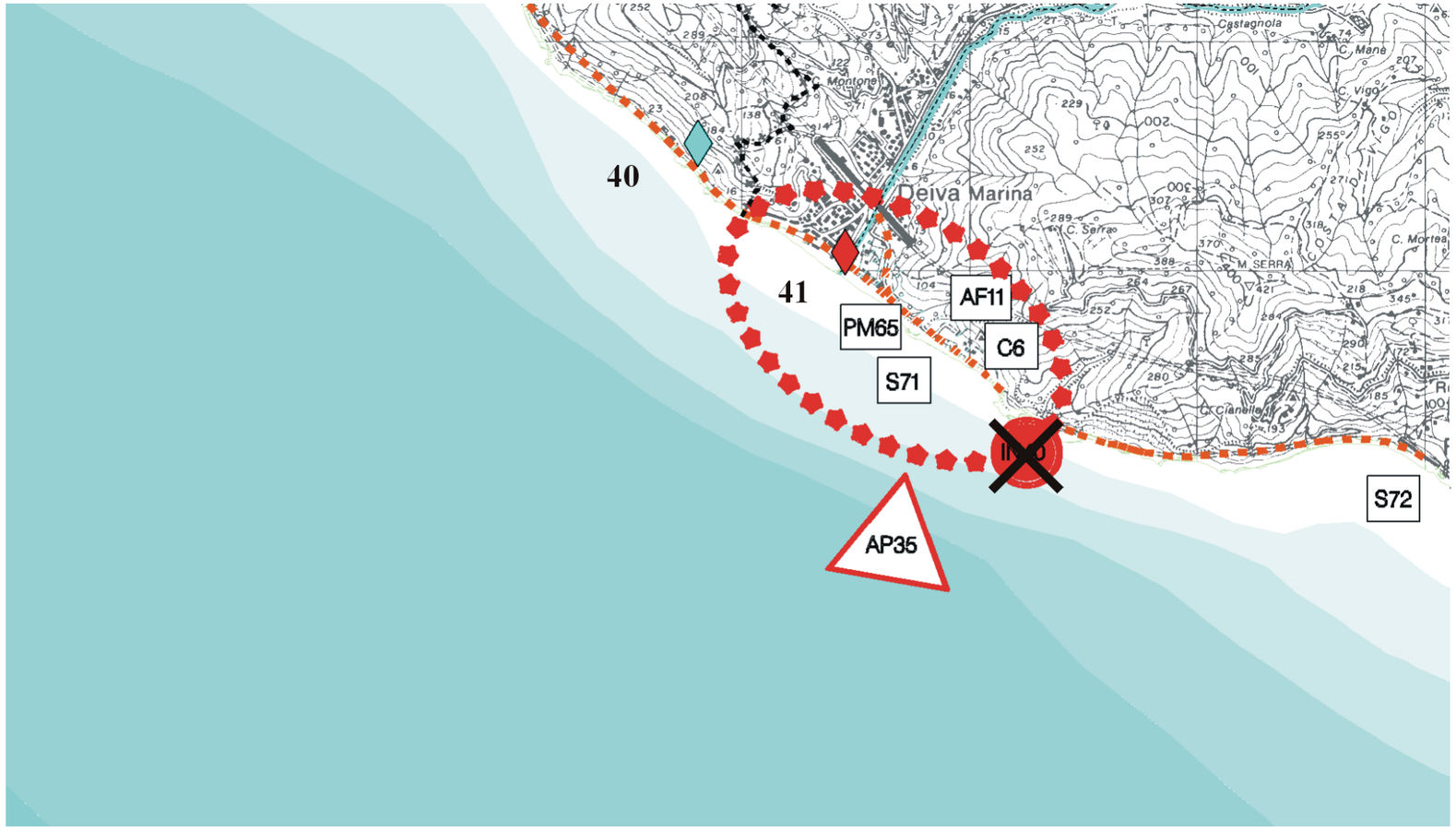
In particolare ci si riferisce ai progetti relativi all'uso del rilevato ferroviario[1] davanti al centro abitato e alla proposta di porto turistico nel settore di levante sotto Lemeglio.
Nel primo caso si è verificato come il manufatto della ferrovia possa offrire nuovi spazi a servizio della cittadina e delle attività legate al turismo (stabilimenti balneari, esercizi commerciali) contribuendo a liberare in parte la spiaggia dai manufatti esistenti e ottenendo una maggiore permeabilità tra il centro abitato e il mare.

Nel secondo caso, è risultato chiaro che, pur esistendo nell'ambito del golfo localizzazioni idonee alla realizzazione di un bacino portuale protetto, le condizioni meteomarine e dei fondali, nonchè gli insuperabili vincoli posti dalla viabilità costiera e le problematiche in ordine alle valutazioni paesistiche ~~i problemi di accessibilità e di inserimento del paesaggio impongono un approfondimento del tema che deve essere necessariamente affidato alla volontà e alla sensibilità dell'Amministrazione Comunale~~ portano ad escludere definitivamente l'ipotesi di un porto turistico nella baia, risultando ammissibile la sola previsione di riorganizzazione con lieve ampliamento del porto a secco già presente in sponda dx del torrente Bisagno da classificare come Impianto Nautico Minore di tipologia C1/C2 e da realizzare 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 stesso; tale intervento razionalizzerebbe l'uso del litorale esistente risolvendo la conflittualità tra la funzione balneare e diportistica.

~~Si tratta, infatti, di valutare al meglio come gli obiettivi di interesse pubblico connessi alla liberazione dell'arenile ed alla eliminazione della conflittualità nell'uso delle spiagge tra la balneazione e la nautica possano essere raggiunti (se attraverso il progetto di porto - secondo le indicazioni che il presente Piano fornisce, v. il relativo fascicolo - ovvero attraverso una riorganizzazione degli spazi di litorale esistenti, secondo un modello più simile a quello della spiaggia attrezzata o del porto a secco[2]).~~

[1] Tale progetto è collegato alla definizione del regime proprietario e alla programmazione delle opere di consolidamento e manutenzione dell'intera "strada delle gallerie" per cui è in corso di definizione un Accordo di Programma tra i vari Enti interessati.

[2] ~~Sul tema il già citato "Progetto Ambiente" fornisce un'ampia esposizione e può costituire un utile riferimento per la progettazione.~~



AP35 - DEIVA

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

PM65 – S71 - AF11 - C6 – ~~IN40~~

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Deiva - Framura - FS

Comprende la zona di litorale di Deiva e di Framura alla foce del torrente Deiva, nonché la zona della Spiaggetta.
In questo ambito è necessario arrivare a una migliore sistemazione della passeggiata a mare di Deiva, possibilmente attraverso un progetto unitario che componga le varie esigenze per la realizzazione di spazi di parcheggio e di sistemazione delle attrezzature balneari e delle attività commerciali.

Al fine di salvaguardare la spiaggia (che potrebbe essere messa in crisi a causa del mancato apporto del torrente e che pertanto necessiterà di un piano di ripascimenti periodici), il progetto dovrà evitare la realizzazione di ulteriori opere a mare riflettenti in aggiunta alla massicciata già realizzata a protezione del terrapieno di ponente.

Un ulteriore tema riguarda la sistemazione dell'area di sponda sinistra del torrente Deiva (zona Le Fornaci) per la quale si fa riferimento allo Studio della zona fociva del Torrente Castagnola realizzato ai sensi della l.r 9/1993.

Oltre la galleria dismessa che collega questa zona alla spiaggetta di Framura si trova un'area fortemente degradata, con problemi di erosione a mare e di stabilità del fronte di scavo a monte (l'area, di proprietà delle ferrovie, era da queste utilizzata come cava e discarica) attualmente occupata da un campeggio, ~~tale zona~~ <u>che</u> necessita di un consolidamento del fronte di cava e di una globale azione di recupero ambientale. ~~A questo scopo occorre studiare un progetto di valorizzazione che contempli anche la verifica di realizzabilità di un approdo (riservato esclusivamente alle piccole imbarcazioni da realizzarsi nella zona di levante) o di altri servizi di uso turistico- balneare che contribuiscano a migliorarne complessivamente la qualità paesistica.~~

<u>Gli insuperabili vincoli dati dall'assenza di una viabilità costiera oltre alle indubbie qualità paesistiche dell'intorno riconosciute anche dalla variante di salvaguardia costiera del PTCP adottata con DGR n.940/2009, che ha introdotto per tutto l'areale introno alla spiaggia e al fronte di cava un'estesa zona ANI-CE (in sostituzione dell'ANI-MA), fanno escludere per quest'area la previsione di qualsiasi tipo di approdo.</u>



AP36 - LEVANTO

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

~~PT37~~ – **IN41bis** -S74 – AF12 – D13 – PM69 – IN42 – DP44

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Levanto - Bonassola - FS

L'ambito riguarda la fascia litoranea della città, con particolare riferimento alla zona di ponente, parzialmente ricompresa nel comune di Bonassola.
Come già detto nella parte relativa all'inquadramento territoriale Levanto può costituire un caso esemplare, da fare evolvere in senso positivo, rispetto al tema del'utilizzo delle risorse di natura e di paesaggio presenti sul territorio al fine del mantenimento o dello sviluppo dell'economia locale[1].
Il Piano non entra nel merito dei progetti, ancora in corso di definizione, mirati a creare un polo turistico integrato nei due comuni di Levanto e Bonassola.
Piuttosto si rileva come la prevista espansione dell'offerta ricettiva nella zona comporti anche la riorganizzazione dell'uso della fascia costiera e la valorizzazione dei tratti di ferrovia dismessa, finora solo parzialmente utilizzati.

In questo senso potrebbe trovare definitiva soluzione l'annosa questione del porto turistico[2].
~~La zona individuata a tal scopo è quella a ponente dell'abitato, a cavallo tra i comuni di Levanto e Bonassola, caratterizzata dalla presenza di due piccole insenature rocciose e dalla discarica del campo sportivo. L'intera zona è accessibile attraverso la linea ferroviaria dismessa.~~
~~Poiché la tipologia del porto cui si mira ormai non è quella del "marina", bensì quella del porto a funzioni miste (di rifugio e transito, per i battelli di trasporto pubblico e per l'attività legata alla fruizione del parco marino), è forse possibile calibrare la progettazione in forme e dimensioni compatibili con le caratteristiche della localizzazione prescelta e in particolare con la salvaguardia della spiaggia di Levanto e la conservazione delle due insenature a ponente (di pregevoli caratteristiche paesaggistiche e facilmente fruibili) complementari alla spiaggia antistante la cittadina.~~

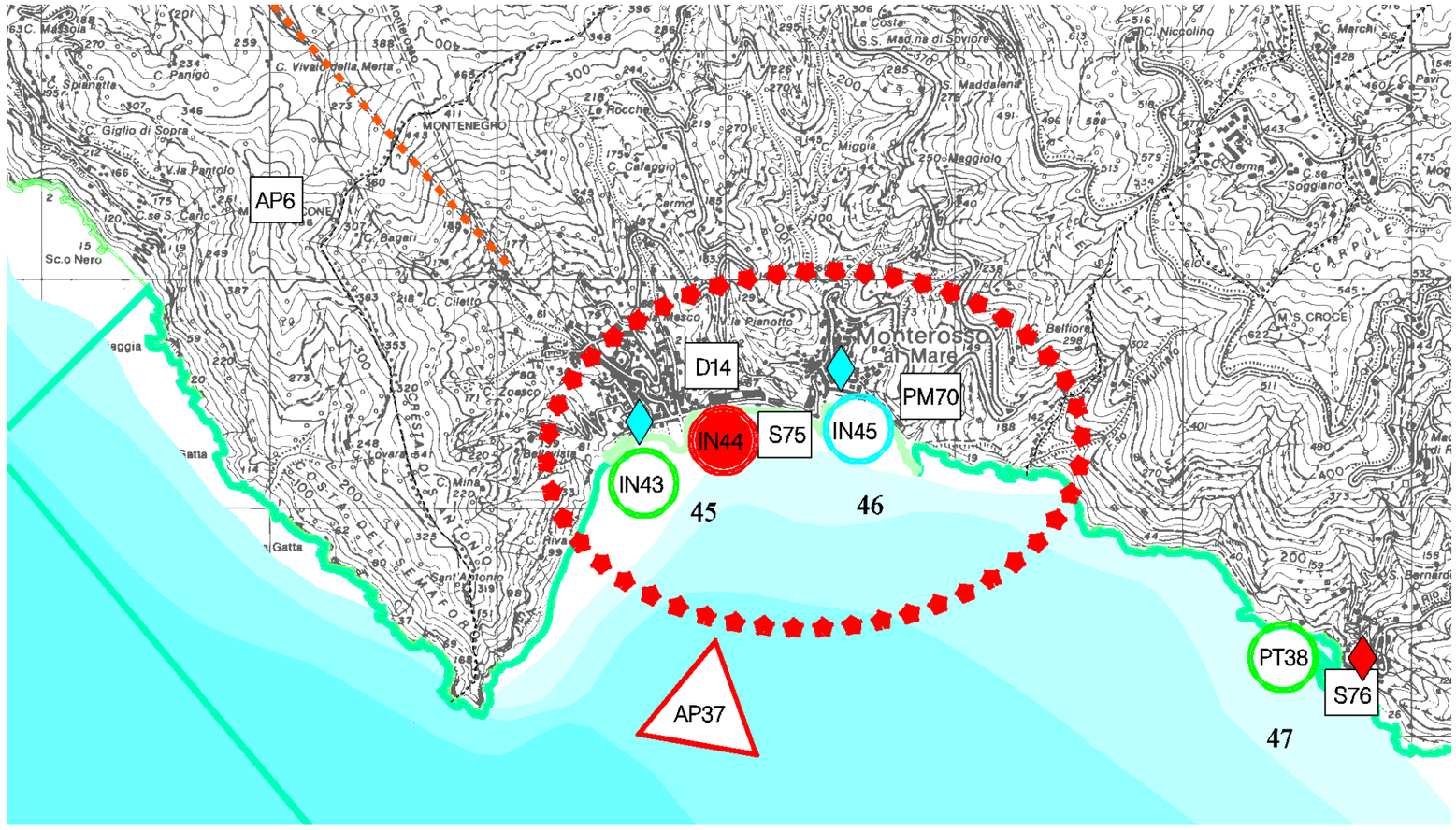
Lo studio commissionato dal Comune di Levanto all'università di Genova nei primi anni 2000, pone dei vincoli precisi all'estensione di un eventuale bacino portuale nel golfo di Levanto e consente di fatto solo un ridisegno delle opere di protezione dell'attuale porto a secco, da classificare come Impianto Nautico Minore di tipologia A1, 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; questa operazione consentirebbe anche di prevedere una ricollocazione delle barche attualmente spiaggiate a Bonassola ed una riqualificazione della zona della discarica del campo sportivo che oggi ospita numerose piccole imbarcazioni.

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.

~~Tenendo conto di questa esigenza si segnala anche la necessità di completare e qualificare le strutture e i servizi del rimessaggio delle numerose piccole imbarcazioni oggi ospitate sulla discarica del campo sportivo, per cui occorrerà prefigurare un'integrazione con la nuova struttura portuale prevista oltreché ricercare le condizioni per realizzare convenienti strutture a terra, valutando l'impiego del terrapieno della ex linea ferroviaria.~~
~~In quest'ambito il progetto il Piano indica quindi la necessità di arrivare a una definitiva sistemazione della sede FS il cui utilizzo attuale a viabilità e parcheggi non sembra aver esaurito le potenzialità di recupero della struttura. Potrebbe tra l'altro essere utile prefigurare un uso regolamentato del tratto di ferrovia dismessa verso Bonassola per realizzare un collegamento tra i due centri che consenta un più agevole accesso alla costa da parte dei pedoni oltreché l'uso veicolare riservato ai mezzi di servizio pubblico o di soccorso, o, se del caso, anche all'uso pubblico, con altre forme di regolamentazione che permettano un apposito controllo..~~
~~Va inoltre segnalata la necessità di avviare la realizzazione del depuratore, in relazione alle opere di cui sopra ovvero, in consorzio, in comune di Bonassola.~~

[1] Si fa riferimento all'insieme dei progetti presentati nell'ambito del Contratto d'Area. per la Provincia della Spezia In questa occasione si possono verificare "sul campo" i margini di confronto tra una concezione di sviluppo basata principalmente sul consumo delle risorse esistenti e una concezione mirata agli obiettivi di uno sviluppo sostenibile basato sull'uso integrato delle risorse esistenti.

[2] L'opportunità della realizzazione di un porto a Levanto iniziò ad essere studiata a partire dagli anni '60, quando la baia di Levanto venne classificata porto rifugio e la competente Amministrazione del Ministero dei LL PP ne mise a punto il relativo Piano Regolatore. Successivamente sono stati redatti ulteriori progetti, nessuno dei quali pienamente soddisfacente.



AP37 - MONTEROSSO

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

IN43 – IN44 - D14 – S75 – IN45 – PM70 – DP45 – DP46

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Monterosso

La progettazione dell'ambito dovrà definire l'assetto del fronte mare di Monterosso ed in particolare la riqualificazione della zona più occidentale, in una prospettiva di valorizzazione delle risorse esistenti (incentrate sulle spiagge e sul piccolo naviglio), e in relazione alle possibilità offerte dalla recente istituzione del Parco Marino delle Cinque Terre.

Uno dei primari obiettivi dovrà essere il miglioramento di tutta la spiaggia, prevedendo l'eliminazione o il rimodellamento del terrapieno della discarica che attualmente ospita un campo di calcio (adibito a parcheggio in periodo estivo) in quanto paesisticamente incongrua e di disturbo all'alimentazione della spiaggia di Fegina.

In questo senso è da approfondire la fattibilità della proposta, avanzata dall'Amministrazione Comunale, per l'escavo del corpo della discarica e la realizzazione, nel bacino così creatosi, di una darsena per le piccole imbarcazioni. Tale proposta, convincente dal punto di vista del recupero della zona, deve però essere del tutto verificata rispetto al dimensionamento delle opere a mare necessarie per garantirne l'accessibilità nautica.

Non si esclude tuttavia che la realizzazione di una struttura nautica, da ricavare all'interno dell'impronta a mare dell'attuale discarica, risanerebbe paesisticamente la zona migliorando la percezione e la vicinanza del mare dall'abitato.

In alternativa, e sempre in relazione a una miglior organizzazione degli spazi per le piccole imbarcazioni, potrebbe essere studiata una sistemazione alternativa nella zona immediatamente a ponente del Circolo Velico, anche in relazione al previsto adeguamento del depuratore e al conseguente miglioramento dell'accessibilità esistente.

Relativamente alla baia di levante, può risultare vantaggioso avviare uno studio volto a migliorare le condizioni di funzionalità del molo utilizzato dai battelli di servizio pubblico (anche con un eventuale allungamento del molo stesso) e verificare nel contempo l'efficacia delle attuali opere di protezione longitudinale della spiaggia.

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	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	NUOVO	Pt13bis	PIETRA LIGURE	FRONTE URBANO	5
SV	~~AMPLIAMENTO~~ CONF.ESISTENTE	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	AMPLIAMENTO	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~~

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.
Gli impianti nautici minori presentano caratteristiche di modesto impatto, ad esclusione delle strutture classificate A1 che per la loro realizzazione ex novo o per il loro ampliamento necessitano di opere a mare significative, capaci di incidere sull'equilibrio delle spiagge circostanti e in generale sulle componenti ambientali, marine e costiere.

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, con l'esclusione delle strutture classificate "A1-approdi minori protetti", 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**
	~~c1/NUOVO~~	~~**IN5**~~	~~**COSTARAINERA**~~	~~FRONTE URBANO~~	**2**
IM	c2/CONF.ESISTENTE	**IN6**	**BORGO PRINO**	FRONTE URBANO	**3**
IM	~~b1~~ **a1** /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~~ **CONF. ESISTENTE**	**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**
GE	**C1/C2 RISTRUTTURAZIONE**	**IN39 bis**	**MONEGLIA**	LITORALE	
~~**SP**~~	~~c2/NUOVO~~	~~**IN40**~~	~~**FRAMURA - CAVA**~~	~~LITORALE~~	**11**
SP	a1/RISTRUTTURAZIONE	**IN41**	**FRAMURA - CIAMIA**	LITORALE	**11**
SP	**A1/AMPLIAMENTO**	**IN41 bis**	**LEVANTO**	LITORALE	
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**

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.

INDUSTRIE

Localizzare un insediamento produttivo di forte impatto sulla fascia costiera non costituisce un uso ottimale delle scarse risorse costiere disponibili in quanto comporta un'elevata conflittualità con gli altri possibili usi della costa, nonché problemi di inserimento nel paesaggio e di compatibilità ambientale.
Da questa asserzione ne consegue che il Piano non ammette l'installazione di nuove industrie a filo di costa, soprattutto nei tratti di maggior attrattiva turistica o suscettibili di valorizzazione in tal senso.
Per quel che riguarda gli impianti esistenti, il Piano ne considera prioritariamente il significato economico e sociale; pertanto intende approfondire i possibili interventi in forma compatibile con il proseguimento delle attività produttive, almeno laddove non esistano gravi incompatibilità ambientali.
La destinazione produttiva, infatti, non esclude che possano essere insieme perseguite ipotesi progettuali volte alla soluzione dei problemi di ricomposizione del litorale e del tessuto urbanistico adiacente, al rafforzamento dei servizi e alla riorganizzazione della viabilità locale.

~~Per alcune attività inoltre, poiché direttamente collegate alla localizzazione a fil di costa e, in generale, alla cultura del mare (come i cantieri navali e~~ per le attività comprese negli ambiti portuali commerciali ~~o perché possono costituire in determinate condizioni una salvaguardia rispetto ad usi alternativi di maggior impatto (come le aziende produttive di tipo agricolo)~~ il Piano riconosce una specifica possibilità di mantenere le attuali localizzazioni, fatta salva la possibilità di rilocalizzazione all'interno di specifici programmi di riorganizzazione urbanistica.

CANTIERI NAVALI

PROV	indicazioni intervento	SIMB.	TOPONIMI CHIAVE	CONTESTO DI RIFERIMENTO	TAV.
IM	CONF.ESISTENTE	**CN1**	**SANREMO PORTO SOLE**	PORTO	**2**
IM	NUOVO	**CN2**	**ARMEA**	FOCE FLUVIALE	**2**
IM	CONF.ESISTENTE	**CN3**	**IMPERIA**	URBANO	**3**
SV	CONF.ESISTENTE	**CN4**	**ALBENGA**	LITORALE	**4**
SV	RISTRUTTURAZIONE	**CN5**	**PIETRA L.**	FRONTE URBANO	**5**
SV	CONF.ESISTENTE	**CN6**	**VADO L.**	PORTO	**6**
SV	CONF.ESISTENTE	**CN7**	**SAVONA**	PORTO	**7**
SV	RISTRUTTURAZIONE	**CN8**	**VARAZZE**	FRONTE URBANO	**7**
~~**GE**~~	~~NON CONFERMATO~~	~~**CN9**~~	~~**COGOLETO**~~	~~FRONTE URBANO~~	~~**7**~~
GE	CONF.ESISTENTE	**CN10**	**GENOVA - SESTRI**	FRONTE URBANO	**8**
GE	CONF.ESISTENTE	**CN11**	**GENOVA - PORTO**	PORTO - FRONTE URBANO	**8**
~~**GE**~~	~~RISTRUTTURAZIONE O RICOLLOCAZIONE~~	~~**CN12**~~	~~**S.MARGHERITA LIG.**~~	~~FRONTE URBANO~~	~~**10**~~
~~**GE**~~	~~RILOCALIZZAZIONE~~	~~**CN13**~~	~~**CHIAVARI**~~	~~FRONTE URBANO~~	~~**10**~~
GE	CONF.ESISTENTE	**CN14**	**LAVAGNA**	FRONTE URBANO	**10**
~~**GE**~~	~~RILOCALIZZAZIONE~~	~~**CN15**~~	~~**RIVA TRIGOSO SPIAGGIA**~~	~~FRONTE URBANO~~	~~**11**~~
GE	CONF.ESISTENTE	**CN16**	**RIVA TRIGOSO**	LITORALE	**11**
SP	CONF.ESISTENTE	**CN17**	**LA SPEZIA MUGGIANO**	PORTO - FRONTE URBANO	**13**
SP	RISTRUTTURAZIONE	**CN18**	**LA SPEZIA PERTUSOLA***	PORTO - LITORALE	**13**

INDUSTRIE

PROV	indicazioni intervento	SIMB.	TOPONIMI CHIAVE	CONTESTO DI RIFERIMENTO	TAV.
IM	RIQUALIFICAZIONE	**I1**	**ONEGLIA**	URBANO	**3**
SV	RIQUALIFICAZIONE	**I2**	**FINALE**	SPIAGGIA - FOCE FLUVIALE	**5**
SV	TRASFORMAZIONE	**I3**	**SAVONA - MULTEDO**	URBANO	**6**
SV	RIQUALIFICAZIONE	**I4**	**SAVONA - PRIAMAR**	URBANO	**7**
GE	TRASFORMAZIONE	**I5**	**COGOLETO - ARENZANO**	INSED. NON RESIDENZ.	**7**
GE	TRASFORMAZIONE	**I6**	**GENOVA - VOLTRI**	URBANO	**8**
GE	TRASFORMAZIONE	**I7**	**GENOVA - PALMARO**	URBANO	**8**
GE	RIQUALIFICAZIONE	**I8**	**GENOVA - PRA'**	URBANO	**8**
GE	RIQUALIFICAZIONE	**I9**	**GENOVA - SESTRI**	URBANO	**8**
GE	TRASFORMAZIONE	**I10**	**GENOVA - CORNIGLIANO**	URBANO	**8**