

Allegato A

alla Delibera di proposta di approvazione della Giunta
al Consiglio della variante di aggiornamento del PTC della Costa

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

RELAZIONE GENERALE

INDICE

ELABORAZIONE DELLA VARIANTE DI AGGIORNAMENTO AL P.T.C. DELLA COSTA

Dipartimento Pianificazione Territoriale, Urbanistica
Pier Paolo Tomiolo (Direttore Generale del Dipartimento)

Ufficio Aree Demaniali e Marittime
Corinna Artom (Dirigente)
Linda Mocci

Settore Pianificazione Territoriale e Centro Documentazione e Proposte
sulle Trasformazioni Territoriali
Dino Biondi (Dirigente)
Luana Lapini (Responsabile del procedimento)
Paolo Rocco
Anna Bertonasco

Datasiel S.p.A.
Marino Fiorito
Cristina Rasero
Barbara Borgogni

Si ringrazia per la collaborazione il dott. Stefano Coppo del Settore Ecosistema Costiero

PREMESSE	3
I TEMI DELLA VARIANTE	3
OBIETTIVI DELLA VARIANTE	3
CAMPO DI APPLICAZIONE	3
METODO DI LAVORO E CRITERI DI VALUTAZIONE	3
ESITO DELL'ISTRUTTORIA	4
PORTI TURISTICI	4
PROPOSTE DI MODIFICA	4
STANDARD PROGETTUALI PER VIABILITA' E PARCHEGGI	4
IMPIANTI NAUTICI MINORI	6
PROPOSTE DI MODIFICA	7
CANTIERI NAVALI	9
MODIFICHE ALLE NORME DI ATTUAZIONE	9
PROPOSTE DI VARIANTE AL PIANO PAESISTICO	9

NOTA: LE PARTI MODIFICATE IN CORSO DI APPROVAZIONE DELLA VARIANTE SONO EVIDENZIATE IN ROSSO e comprendono le prescrizioni di cui al DECRETO del DIRIGENTE del SETTORE VIA n.2476 del 12.07.12

PREMESSE

Con D.C.R. n. 64 del 29/12/2000 è stato approvato il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa;

Con DCR n. 29 del 17/11/2009, ai sensi degli articoli 41 e 41 bis della legge regionale 4 agosto 2006 n. 20, sono state approvate le misure di salvaguardia relativamente alla difesa delle coste e degli abitati costieri dall'erosione marina nelle more dell'approvazione del piano di Tutela dell'Ambiente Marino e Costiero;

La Giunta Regionale, con propria decisione n. 77 del 29/12/2010, ha dato mandato agli uffici regionali competenti di procedere, tra l'altro, alla revisione del Piano Territoriale della Costa alla luce dei principi del Piano di Tutela dell'Ambiente Marino e Costiero e contestualmente ha deciso di sospendere l'esame del progetto che non avevano ancora superato la procedura di cui all'art.5 del DPR 509/99 (approvazione del progetto preliminare);

Con successiva decisione n. 25 del 21/04/2011 la Giunta Regionale ha approvato la relazione a tal fine predisposta dal Settore Pianificazione Territoriale e Centro Documentazione e Proposte sulle Trasformazioni Territoriali e dall'Ufficio Aree Demaniali e Marittime del Dipartimento Pianificazione Territoriale, Urbanistica nonché dal Settore Valutazione Impatto Ambientale del Dipartimento Ambiente, dando mandato agli stessi di predisporre gli elaborati per la variante.

I TEMI DELLA VARIANTE

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

I temi disciplinati dal Piano della Costa oggetto della presente proposta di Variante riguardano pertanto:

1. Porti turistici (PT)
2. Impianti nautici minori (IN)
3. Cantieri navali (CN)

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

OBIETTIVI DELLA VARIANTE

La Variante si propone i seguenti obiettivi:

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

CAMPO DI APPLICAZIONE

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

METODO DI LAVORO E CRITERI DI VALUTAZIONE

Rispetto ai temi indicati sono state effettuate:

1) una ricognizione dello stato di attuazione delle previsioni del PTC della Costa come approvato con DCR n.64/2000 relativamente ai Porti turistici dalla quale risulta che:

- **prima della variante proposta**, si poteva stimare per la Liguria una dotazione di circa **21.360 PE12** (posti barca equivalenti per imbarcazioni di lunghezza pari a mt. 12) contando i porti già esistenti, quelli in corso di realizzazione, quelli definitivamente approvati e quelli comunque consolidati come previsione (situazione al 30 giugno 2011); **aggiungendo a questa cifra i porti di Ospedaletti e La Spezia 1° bacino si arriva alla dotazione di circa 22005 PE12;**
- rispetto alla previsione complessiva del PTC della Costa, che traguardava l'obiettivo indicativo della dotazione di **23.350 PE12**, risultava quindi una dotazione ormai molto vicina a quella prevista dal Piano, con una differenza stimata di circa **1990 1345 PE12** ancora da realizzare;

2) una verifica delle previsioni del PTC della Costa relative alle nuove realizzazioni e all'ampliamento sia dei Porti turistici che degli Impianti nautici minori, non ancora attuati e/o in itinere e che non hanno superato l'art.5 del DPR n.509/98 (approvazione del progetto preliminare).

Tale verifica effettuata sia sotto il profilo ambientale, sia sotto il profilo urbanistico-paesistico, ha tenuto conto:

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

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

- della lettura aggiornata dei criteri urbanistico territoriali di localizzazione già previsti dal PTC della Costa volti a:

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

ESITO DELL’ISTRUTTORIA

L’istruttoria, i cui materiali sono meglio descritti e sintetizzati nel seguito della presente relazione (vedi paragrafo Schede di Valutazione), ha portato ad indicare la necessità di modificare o precisare alcune previsioni del Piano della Costa in merito ai Porti Turistici e agli Impianti nautici minori nel seguito elencate

PORTI TURISTICI

PROPOSTE DI MODIFICA

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

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

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

- **con la variante** viene stralciata la previsione di circa **1.590 PE 12**
- **dopo la variante** la dotazione di posti barca, originariamente prevista dal Piano in 23.350 PE12, si rimodula in circa **21.760 22295 PE 12** totali
- ~~— i posti barca ancora da realizzare si possono quindi quantificare in circa 400 PE 12~~

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

- Albenga
- Cogoleto
- Moneglia
- Levanto

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

STANDARD PROGETTUALI PER VIABILITA' E PARCHEGGI

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

a) la necessità di limitare l'impatto delle infrastrutture viarie di servizio ai porti;

b) l'opportunità che i progetti di porti turistici nuovi o in ampliamento/ristrutturazione prevedano espressamente la realizzazione, a carico dei relativi soggetti attuatori e quali opere di urbanizzazione d'ambito, dei tratti di pista ciclabile ricadenti all'interno dell'ambito del porto turistico, ~~compatibilmente con l'esistenza di una rete ciclabile esterna al porto che ne giustifichi la realizzazione in una logica di sistema e di completamento della rete ciclabile regionale. compresi i relativi raccordi con le piste ciclabili eventualmente già esistenti, al fine di contribuire, operativamente ed in modo coordinato, al completamento della rete ciclabile regionale;~~

c) il numero totale massimo dei posti auto non possa superare l'80% dei posti barca e che comunque il numero dei posti auto individuali chiusi (box) non possa essere superiore al 25% dei posti barca, elevabile al 40% nel caso si tratti di semplici stalli aperti, al fine di ridurre gli effetti incrementativi del traffico veicolare indotti da una più elevata quota di parcheggi, specie per i contesti collocati all'interno delle aree urbane ove più critiche possono essere le condizioni della viabilità posta a contorno dei nuovi porti turistici e, comunque, per favorire anche differenti modalità di raggiungimento dei porti mediante l'utilizzo del sistema dei trasporti pubblici.

I PORTI TURISTICI NELLE PREVISIONI DEL PIANO – 2000 –



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



II PORTI TURISTICI: PROPOSTA DI VARIANTE

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

- In fase di approvazione il Piano registra:
- a) il porto turistico di Ospedaletti in fase di attuazione
 - b) la previsione di porto turistico nel primo bacino portuale della Spezia contenuta nel PRP e nel PUC

ASSETTO DELLA PORTUALITA' TURISTICA DEFINITO DALLA VARIANTE



IMPIANTI NAUTICI MINORI

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

- A) approdi minori:

a.1) protetti

a.2) non protetti
- B) specchi acquei:

b.1) con pontili galleggianti

b.2) con gavitelli
- C) aree attrezzate:

c.1) su piazzale

c.2) su spiaggia

La ricognizione delle diverse situazioni alla luce dei criteri soprariportati ha portato alle seguenti

PROPOSTE DI MODIFICA

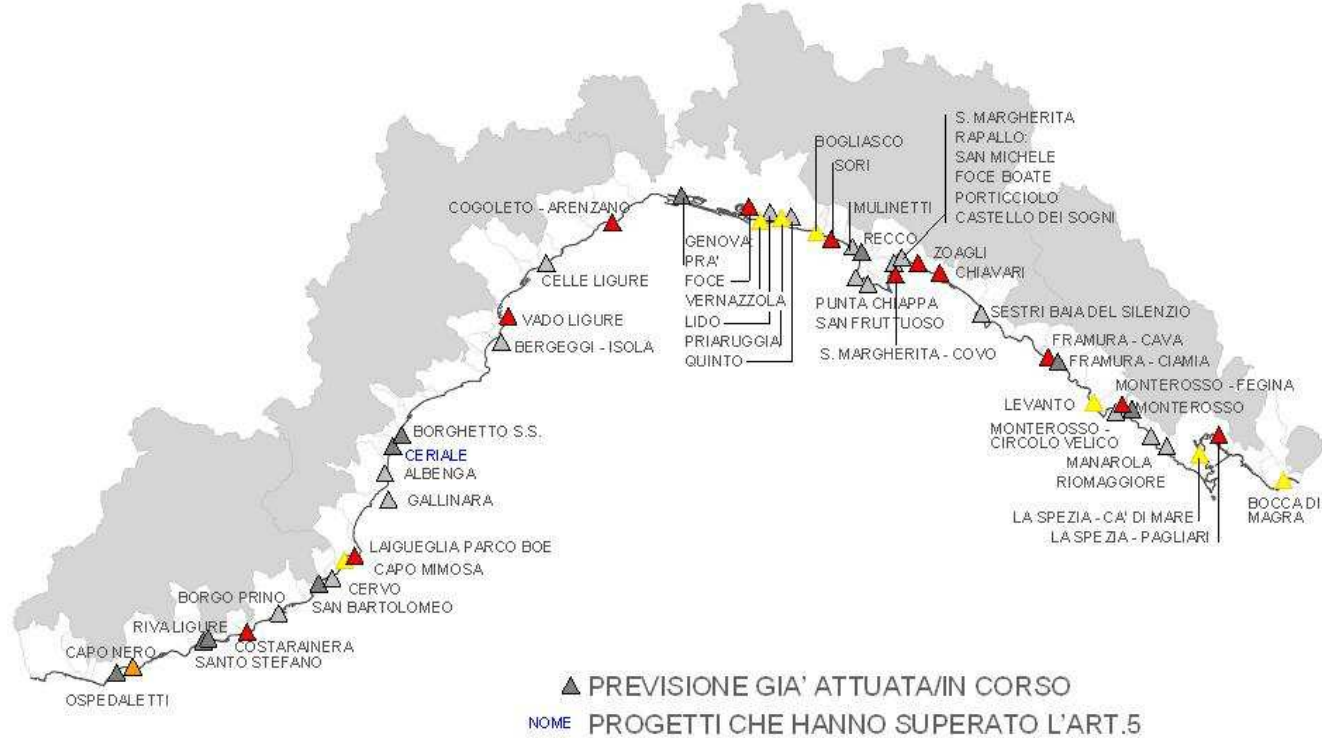
PREVISIONI NON CONFERMATE			
1.	IM	Costarainera	
2.	GE	Sori	
3.	GE	Zoagli	
4.	GE	Chiavari	
5.	SP	Framura Cava	
PREVISIONI CONFERMATE CON CONDIZIONI			
6.	IM	Capo Nero	
7.	SV	Laigueglia	
8.	SV	Celle	
9.	GE	Genova - Foce	
10.	GE	S.Margherita - Covo	
11.	SP	Monterosso - Fegina	
RICLASSIFICAZIONI			
12.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

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

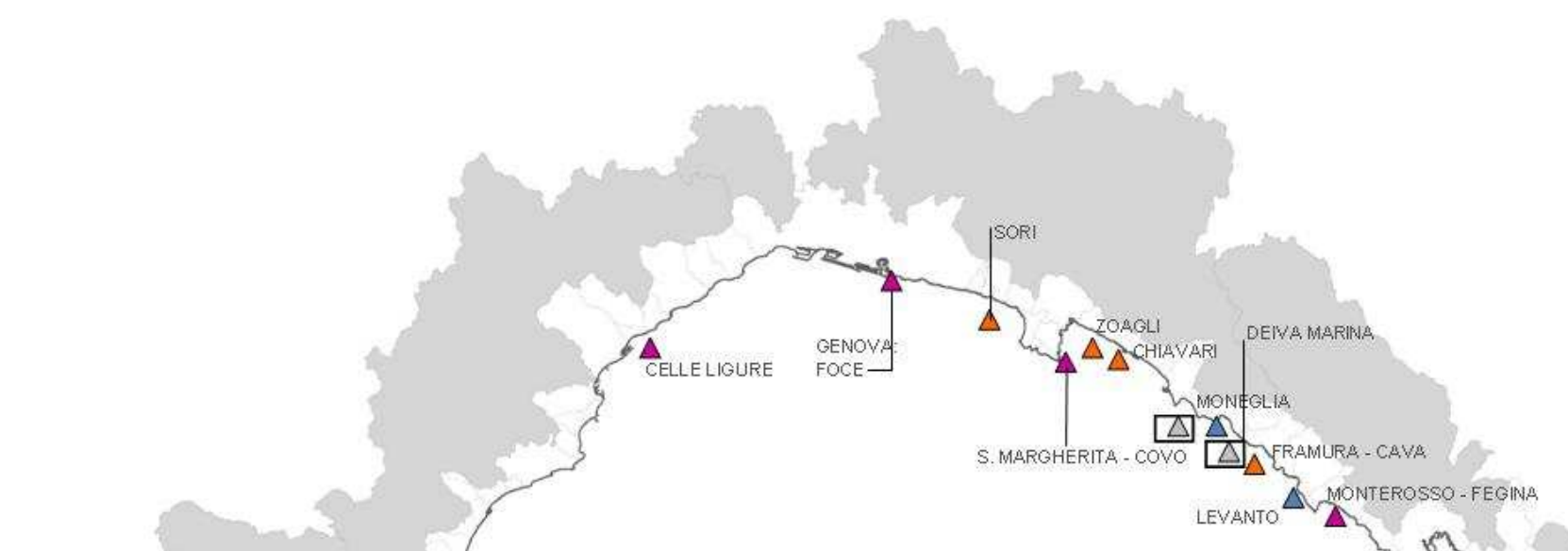
GLI IMPIANTI NAUTICI MINORI NELLE PREVISIONI DEL PIANO –2000 –



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



GLI IMPIANTI NAUTICI MINORI: PROPOSTA DI VARIANTE

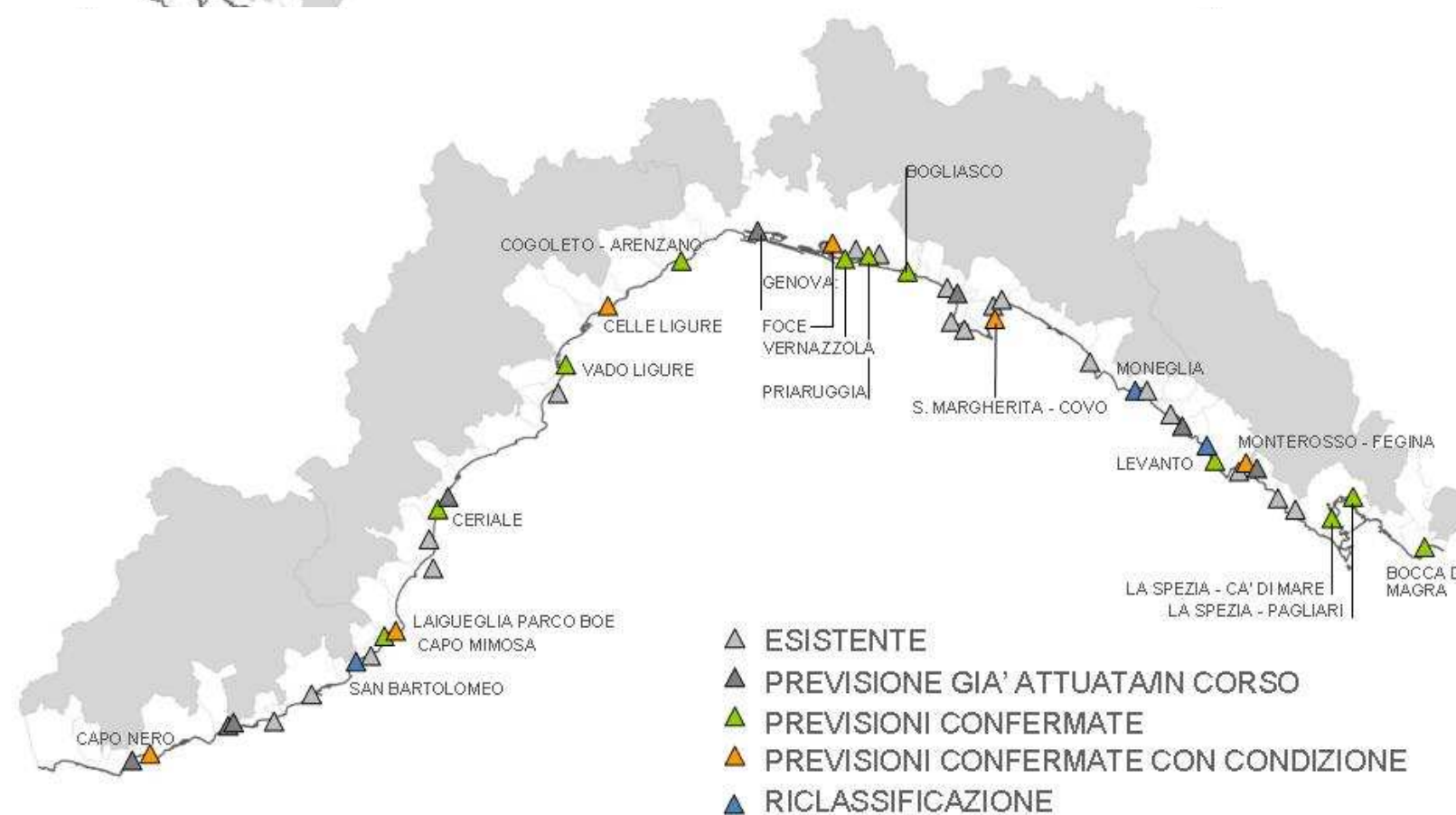


In fase di approvazione il Piano registra lo stato in essere dei seguenti impianti:

- a) S.Lorenzo al Mare
- b) Moneglia
- c) Deiva Marinala

CONFERMA SITUAZIONI ESISTENTI
PREVISIONI NON CONFERMATE
RICLASSIFICAZIONE
PREVISIONI CONFERMATE

ASSETTO DEGLI IMPIANTI NAUTICI MINORI DEFINITO DALLA VARIANTE



ESISTENTE
PREVISIONE GIA' ATTUATA IN CORSO
PREVISIONI CONFERMATE
PREVISIONI CONFERMATE CON CONDIZIONE
RICLASSIFICAZIONE

La variante interviene inoltre sul tema dei

CANTIERI NAVALI

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

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

MODIFICHE ALLE NORME DI ATTUAZIONE

Porti turistici

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

- Albenga
- Cogoleto
- Moneglia
- Levante

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

Impianti nautici minori

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

Cantieri

La variante si propone di rafforzare la presenza dell'attività cantieristica lungo la costa ligure, in considerazione sia delle implicazioni di carattere occupazionale sia dei valori d'immagine che tali strutture produttive rappresentano rispetto all'identità regionale.

A tal fine la variante propone alcune modifiche agli artt. 3 e 4 delle N.d.A. volte in particolare a rendere le indicazioni relative ai cantieri navali prevalenti sulle corrispondenti indicazioni degli strumenti urbanistici comunali.

PROPOSTE DI VARIANTE AL PIANO PAESISTICO

Si sottolinea inoltre la necessità di apportare le seguenti varianti al Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico, che si allegano:

- Comune di Diano Marina : variante da AI CO a AI MA e riduzione del perimetro;
- Comune di S.Bartolomeo al Mare : nuova zona AI MA e nuova porzione zona TU;
- Comune di Pietra Ligure : nuova zona AI CO;
- Comune di Finale Ligure: variante da AI CO a IS CE, da AI CO a AI MA, riduzione del perimetro;
- Comuni di Noli e Spotorno : cancellazione zona ANI TR AI;
- Comuni di Savona e Albissola Marina: riduzione zona AI CO, variante da ID MO A a IS MA
- Comune di Sestri Levante : variante da ID MO-A a AI CO, da SU a AI CO, da TU a AI CO;
- Comune di Levante e Bonassola: nuova zona AI MA.
- **Comune di S.Margherita Ligure: ripermetrazione zona SU e AI-MA**

La proposta di variante al PTCP nel Comune di Sestri Levante si riferisce alla zona dei cantieri navali di Riva Trigoso in coerenza con l'obiettivo di rafforzarne la presenza e la funzione lungo la costa ligure.

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

SCHEDE DI VALUTAZIONE: PORTI TURISTICI

PREVISIONI NON CONFERMATE
LOCALIZZAZIONI SOGGETTE A SPECIFICAZIONI TERRITORIALI

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
1.	Albenga	SV
Indicazioni PTC		
Localizzazione soggetta a specificazione settoriale.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Specificazione settoriale assoggettata a VAS che ha avuto esito negativo (DGR n.21 del 10.01.11) dichiarando ambientalmente incompatibile la realizzazione di un porto turistico lungo tutto il litorale di Albenga.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Notevoli vincoli di tipo paesistico e ambientale (per la zona di Vadino) e infrastrutturali (per la zona a nord del rio Burrone), nonché la necessità di contenere il consumo di suolo nella piana, restringono la possibile localizzazione di un porto turistico in un'area estremamente limitata, orientativamente individuabile nella zona dell'attuale Darsena; questo tratto di territorio è comunque caratterizzato da costa bassa su cui è importante salvaguardare le visuali libere da terra anche per la presenza dell'area marina protetta dell'isola della Gallinara.		
Valutazioni ambientali		
Si richiamano il Rapporto Ambientale ed il parere motivato di cui alla DGR n. 21 del 10.01.2011, elaborati nel corso della VAS svolta a carico della specificazione settoriale, che prendono in considerazione 5 tratti di litorale del Comune di Albenga per l'analisi comparata delle potenziali interferenze dell'opera sui vari aspetti analizzati, individuando la zona compresa tra la darsena ed il rio Antognano come localizzazione con minori impatti; in relazione a tale collocazione, è individuata come principale problematica l'interferenza con il trasporto solido lungo costa. In merito sono proposte alcune soluzioni mitigative (movimentazione artificiale dei sedimenti, realizzazione di opere che intervengono strutturalmente sulla circolazione dei sedimenti, porto completamente "a mare"). Sulla base delle conoscenze acquisite e sulla base dei risultati degli studi effettuati nel tratto di litorale in esame, si può enunciare che nel contesto geomorfologico specifico, la realizzazione di una struttura portuale metterebbe in discussione l'equilibrio dell'intera unità fisiografica costiera, e la gestione della struttura portuale comporterebbe: problemi nella gestione del manufatto, per contrastare i fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura e garantire la sicurezza della navigazione; necessità che il concessionario si faccia carico dei costi di manutenzione del litorale sottoflutto, almeno fino a Capo Santo Spirito, cosa che appare realisticamente poco perseguibile. Le altre due ipotesi di mitigazione degli impatti proposte nello studio sono oggettivamente irrealizzabili per la presenza di biocenosi di pregio, e perché costituirebbero anch'esse una "trappola" per i sedimenti accentuando piuttosto che mitigare i fenomeni di intercettazione del trasporto solido litoraneo. Si ritiene pertanto che nel tratto di costa tra la foce del Centa e la spiaggia di Ceriale non possano essere costruite opere portuali aggettanti, come peraltro già chiaramente espresso nel PTC della Costa. La realizzazione di un porto a nord della foce del Centa causerebbe, nel breve-medio periodo, un generale irripidimento dei fondali, con conseguente aggravamento dei fenomeni erosivi in atto da Capo Lena (foce Centa) a capo Santo Spirito, e, nel lungo termine, fino al porto di Loano. La realizzazione del porto necessiterebbe di interventi di mitigazione e riequilibrio di entità tale da renderlo non giustificabile, in una zona peraltro caratterizzata dalla presenza di diverse		

infrastrutture di questo tipo (Andora, Alassio, Loano, Borghetto, etc.). Inoltre, indirettamente, potrebbe indurre un ulteriore aumento degli impatti derivanti dal carico diportistico sugli habitat prioritari situati nei dintorni di Albenga, tra cui l'Isola Gallinara. È da sottolineare inoltre che la Regione Liguria, unitamente ai Comuni interessati, ha stanziato negli ultimi anni alcuni milioni di euro per interventi destinati a contrastare l'erosione nei comuni di Ceriale, Borghetto e Loano, i cui esiti, peraltro soddisfacenti, potrebbero essere vanificati dalla realizzazione del porto. Alla luce di quanto espresso, la proposta si pone in contrasto con l'art.5 c.1 delle "Misure di salvaguardia per la difesa delle coste e degli abitati costieri dall'erosione marina" di cui alla D.C.R. n. 29/2009. La sintesi di tutte le considerazioni svolte porta a valutare come ambientalmente negativa l'avanzata proposta di specificazione settoriale del Piano della Costa, volta alla realizzazione di un porto turistico lungo il litorale di Albenga.
Proposta finale Il parere motivato della VAS, che è cogente, ha dichiarato incompatibile la realizzazione di un porto turistico lungo tutto il litorale di Albenga (lato Vadino per indicazioni programmatiche comunali oltre che per criticità paesistico ambientali, in sponda sinistra per le considerazioni ampiamente svolte nel citato parere motivato); viene superato pertanto il rimando alla specificazione settoriale e stralciata la previsione dal PTC. La darsena esistente, ad oggi frutto di interventi che si sono succeduti nel tempo in modo disorganico, viene riconosciuta e classificata come Impianto Nautico Minore di tipologia a.1 su cui poter intervenire con modesti interventi di adeguamento e di difesa del limitato specchio acqueo che ne migliorino e razionalizzino la funzionalità senza alterare il consolidato assetto costiero della zona; la ristrutturazione delle opere foranee potrà pertanto avvenire solo a condizione che non ne venga aumentato l'aggetto a mare, così da non incrementare l'interferenza con il trasporto solido litoraneo rispetto alla situazione attuale; Per quanto riguarda il tema del cantiere navale di Vadino in sponda dx del Centa, ad oggi inattivo, si evidenzia che la possibile riconversione del cantiere era già stato considerato in sede di esame del PRG in particolare nel voto del Comitato Tecnico Regionale per il Territorio del 2002; si ritiene pertanto di stralciare tale struttura dall'elenco dei cantieri navali.

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
2.	Cogoleto	GE
Indicazioni PTC		
Localizzazione soggetta a specificazione settoriale.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Sono state considerate due possibili localizzazioni alternative per le quali comunque non risulta attivata nessuna procedura autorizzativa: presso la foce del Lerone; davanti all'abitato di Cogoleto;		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Il PTC per questo ambito finalizza le azioni all’attuazione dell’A.d.P. per la bonifica e riconversione degli stabilimenti Stoppani con un progetto di riqualificazione che riguardi la sistemazione della discarica a mare in comune di Arenzano, il consolidamento dell’adiacente arenile e la realizzazione del percorso ciclo-pedonale lungo costa (gli interventi in Arenzano sono conclusi, quelli in Cogoleto sono in esecuzione). Solo in tale contesto e con specifiche idraulico-ambientali, può essere valutata la fattibilità di una struttura portuale alla foce del Lerone; anche la previsione di un porto davanti all'abitato è estranea alle previsioni di Piano risultando peraltro che questo tratto di litorale è stato oggetto di interventi di recupero della spiaggia con finanziamenti regionali; inoltre, trattandosi di un tratto di costa aperto, eventuali nuove strutture di difesa marina risulterebbero incompatibili con il contesto e, nel caso di localizzazione di fronte all'abitato, con la struttura urbana qualificata (SU) ostacolando le visuali libere e allontanando la percezione del mare dalla passeggiata lungo costa.		
Valutazioni ambientali		
La realizzazione di una struttura portuale lungo il litorale di Cogoleto andrebbe inevitabilmente a sottrarre tratti di spiaggia, ed è quindi in contrasto con le misure di salvaguardia di cui alla DCR n. 29/2009. Infatti data la conformazione costiera e lo stato della dinamica sedimentaria costiera andrebbe ad interferire negativamente con il trasporto solido (in particolare l'opzione alla foce del Lerone). Ampi tratti di fondale sono inoltre interessati dalla presenza di prateria di Posidonia oceanica, con margine superiore attestato su batimetrie piuttosto ridotte, comprese nel SIC “Fondali Arenano – Punta Invrea” . L'opzione del porto canale lungo il Lerone è stata superata per questioni legate alla sicurezza idraulica ed ai costi connessi allo smaltimento del materiale contaminato che sarebbe necessario rimuovere e smaltire per realizzare lo specchio acqueo.		
Proposta finale		
Per le valutazioni elaborate non sussistono condizioni per la realizzazione di un porto turistico lungo tutto il litorale del comune, con ciò superando la previsione e il rinvio alle specificazioni settoriali del PTC. La previsione di nuovo porto turistico va stralciata dal PTC. Si ritiene che l'unica area su cui poter insediare un'attività nautica sia la zona a ponente del torrente Lerone, evitando opere a mare che porterebbero inevitabilmente ad un contatto con il fondale profondamente inquinato e comunque opere a mare con oggetto superiore ai pennelli esistenti che risulterebbero non ammissibili; sul tratto di spiaggia oggi interdetto alla balneazione potrebbe infatti essere insediato un Impianto Nautico Minore di tipologia C1/C2, quindi un rimessaggio a terra da realizzarsi compatibilmente alle operazioni di bonifica in atto e future; tale struttura inoltre potrebbe estendersi anche all'area ex Stoppani a monte dell'Aurelia.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
3.	Moneglia	GE
Indicazioni PTC		
Localizzazione soggetta a specificazione settoriale.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Un progetto di nuova struttura portuale era stato presentato nei primi anni 2000 e non approvato; successivamente, il PUO del fronte mare ha scartato, a seguito di un'analisi comparativa, le soluzioni alternative alla riorganizzazione e lieve ampliamento del porto a secco esistente.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
La viabilità costiera di Moneglia è rappresentata unicamente dalla strada delle gallerie ricavata sulla sede della ex sede ferroviaria a sarebbe assolutamente insufficiente ad assorbire il traffico indotto da una nuova struttura portuale; inoltre la realizzazione di nuove opere foranee comporterebbe un forte impatto paesistico, oltre ad elevato costo di realizzazione, in un contesto territoriale naturale oltre ad un'esposizione severa e delicata del paraggio.		
Valutazioni ambientali		
La soluzione proposta, alternativa al nuovo porto turistico, di riorganizzazione con un lieve ampliamento del porto a secco esistente è stata valutata positivamente dal punto di vista ambientale (con alcune prescrizioni) nell'ambito dello screening sul PUO del fronte mare; la sistemazione dell'area di rimessaggio va comunque ottimizzata cercando di limitare al minimo l'influenza delle opere sulla stabilità della spiaggia centrale e l'interferenza con il trasporto solido e liquido del torrente Bisagno.		
Proposta finale		
Gli insuperabili vincoli posti dalla viabilità costiera di Moneglia e le valutazioni paesistiche, portano ad accantonare definitivamente l'ipotesi di un porto turistico in zona, risultando pertanto assentibile solo la previsione di ristrutturazione delle aree di rimessaggio a secco già presenti in sponda dx del Bisagno da classificare come Impianto nautico minore di tipologia C1/C2; con tale prescrizione si intende superato il rimando alle specificazioni settoriali indicate nel PTC. Si prende atto inoltre dell'esistenza dell'impianto Nautico Minore di loc. Marine Basse che è stata sancita da atti regionali e comunali che ne hanno anche permesso la possibilità di miglioramenti funzionali.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
4.	Levanto	SP
Indicazioni PTC		
Localizzazione soggetta a specificazione settoriale.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Visionate proposte progettuali.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Lo studio commissionato dal Comune di Levanto all'Università di Genova nei primi anni 2000, pone dei vincoli precisi all'estensione di un eventuale bacino portuale nel golfo di Levanto e consente di fatto solo un ridisegno delle opere di protezione dell'attuale porto a secco situato nella zona di ponente della baia con limitati incrementi e una possibile estensione a ovest nella porzione già delimitata da una scogliera artificiale del limitrofo territorio di Bonassola. Inoltre, il recupero del rilevato ferroviario (concluso in tale settore) e il collegamento ciclo-pedonale con Bonassola sul sedime dismesso della ferrovia recentemente aperto, hanno già avviato un processo di riqualificazione della zona del porto a secco che potrà essere completato con la realizzazione del progetto per il nuovo depuratore consortile, che prevede anche il risanamento del fronte di Vallesanta e una conseguente integrazione dell'area all'impianto urbano.		
Valutazioni ambientali		
L'estensione a ponente in territorio di Bonassola del porto a secco porterebbe alla sottrazione di un tratto di spiaggia in contrasto con le misure di salvaguardia di cui alla DCR n.29/2009; tuttavia tale possibilità potrebbe essere presa in considerazione in termini compensativi qualora potessero ricollocarsi in tale zona le barche attualmente sistemate sulla spiaggia di Bonassola con ciò rendendo disponibile una analoga superficie di spiaggia.		
Proposta finale		
Dalle valutazioni elaborate, è consentito solo un ridisegno delle opere di protezione dell'attuale porto a secco, con limitati incrementi e una possibile estensione a ponente nella porzione già delimitata da scogliere del limitrofo territorio di Bonassola, escludendo di fatto altre possibili nuove localizzazioni per strutture nautiche e ritenendo quindi superato il rimando alle specificazioni settoriali indicato dal PTC. L'attuale bacino portuale deve essere classificato come impianto nautico minore (categoria A.1) con modeste possibilità di ampliamento con le modalità indicate nelle specifiche valutazioni; Si propone di conseguenza l'individuazione della nuova zona AI-MA di PTCP dello specchio acqueo antistante l'area dell'attuale porto a secco, come rappresentato nell'Allegato B (fasc.3 – Norme di attuazione);		

B) NUOVI PORTI

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
5.	Noli – Spotorno	SV
Indicazioni PTC		
Previsto come nuovo porto.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Nell'ambito della procedura di cui all'art. 5 del DPR n. 509/97, attivata a fronte della presentazione di due soluzioni progettuali, con DGR n.470 del 06.05.11 è stata dichiarata l'inammissibilità dei due progetti preliminari sotto i profili pianificatorio, urbanistico, paesaggistico, di sostenibilità ambientale e demaniale–marittimo all'avanzamento dell'ulteriore fase procedimentale (art.6 DPR 509/97).		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
La localizzazione prevista contrasta con il secondo dei criteri indicati; si evidenzia inoltre che una parte dell'area di tangenza dell'AI-CO a terra è stata riclassificata IS-CE dalla variante al PTCP e costituisce il terminale di un corridoio paesistico-ambientale.		
Valutazioni ambientali		
La realizzazione di una struttura portuale nel tratto di costa in oggetto produce un impatto sul litorale e sui processi costieri sia diretto (occupazione di superfici di arenili) che indiretto (per alterazione delle dinamiche costiere di alimentazione delle spiagge limitrofe). Il tratto di costa interessato è l'unico entro il quale è possibile ipotizzare l'inserimento di una struttura portuale che rimanga al di fuori – anche se per pochi metri – del confine del SIC – posidonieto antistante. Se pur è possibile evitare l'impatto diretto, non è possibile escludere un impatto indiretto sulla prateria, che si presenta in buono stato di conservazione e con elevata valenza ecologica; ciò in considerazione dell'effetto riflettente delle strutture foranee, del transito di imbarcazioni e dell'uso alla fonda indotto dello specchio acqueo circostante il porto, nonché della modalità di gestione del recapito a mare dei rii che sfociano nel tratto di costa interessato (qualora deviati all'esterno dello specchio acqueo per esigenze di manutenzione e gestione dello stesso). Il principio di cautela suggerisce la non sostenibilità di un'iniziativa volta a inserire una struttura portuale nel contesto in esame.		
Proposta finale		
Per le valutazioni elaborate non sussistono le condizioni per la realizzazione di un nuovo porto turistico lungo tutto il litorale del comune, con ciò superando la previsione del PTC che va stralciata dal Piano ed eliminando inoltre, coerentemente con tale indicazione, la classificazione paesistica del PTCP di ANI TR-AI nella parte a mare. in particolare per il Comune di Spotorno potrebbero esserci spazi di intervento sulla discarica Serra, che potrebbe essere trasformata in un Impianto Nautico Minore di tipologia C.1/C.2 (rimessaggi a terra o sulla spiaggia), realizzato mediante consolidamento del fronte mare della discarica esistente con soli scivoli di alaggio/varo, applicando idonee cautele in fase di cantiere, che potranno comunque essere verificate nell'ambito della necessaria procedura di verifica – screening a scala di progetto; tale operazione consentirebbe il recupero di un'area in oggi degradata.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
6.	Savona - Albissola (Margonara)	SV
Indicazioni PTC		
Previsto come nuovo porto.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
La previsione del porto turistico della Margonara contenuta nel PTC della Costa approvato con DCR n.64/2000 è stata fin dall'origine subordinata nella sua efficacia all'osservanza di una serie di condizioni contenute nel fascicolo 2.2 (punto 1.1 e 1.3 e 4.1); Detta previsione è altresì inserita nel PRP di Savona nel quale, nell'ambito della VIA nazionale, il Ministero Ambiente ha posto una serie di prescrizioni tali da incidere sulle caratteristiche e i contenuti del progetto del porto turistico (DEC/DSA/2005/00371 del 18.4.2005); Le prescrizioni sono state ribadite nella DCR n. 32/2005 di approvazione del PRP dando atto che “conseguentemente la disciplina del PRP limitatamente al sub ambito CLA6 è approvata limitatamente alla destinazione d'uso, alla percentuale minima e massima per le specifiche funzioni ancorchè con l'indicazione dei criteri sopraenunciati cui dovrà attenersi il progetto”; Nell'ambito del procedimento ex art.5 DPR n.509/97, con DGR n.1715/2009 la Regione ha verificato la mancata ottemperanza alle prescrizioni apposte nella pronuncia di VIA nazionale formulato parere negativo di compatibilità ambientale su una prima soluzione progettuale proposta. Sul progetto preliminare successivamente riformulato e presentato in data 02.08.2010, con DGR n.20 del 10.01.2011 è stato espresso parere negativo per le valutazioni ambientali di seguito riportate, e con DGR n.404 del 21.04.11 è stata dichiarata l'inammissibilità del progetto sotto il profilo pianificatorio, urbanistico e paesaggistico ai sensi dell'art.5 del DPR 509/97 definitivamente sancita e tale procedimento è stato concluso con la Conferenza Deliberante del 26.04.11.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
L'ambito ha conosciuto negli ultimi dieci anni una decisa riconfigurazione che ne ha completamente modificato l'immagine e le funzioni. I tasselli di questo complesso mosaico comprendono sono illustrati nella scheda AP 18 Savona Porto Vecchio-Albissola Marina: — la riconversione della vecchia darsena; — la trasformazione delle aree ex produttive (sulla base di un progetto strutturato a partire del Masterplan di Ricardo Bofill approvato con Accordo di programma nel 2001); — la realizzazione del terminal crociere; — la realizzazione della Darsena Alti fondali con conseguente trasferimento del terminal funiviario; = l'incremento dell'utilizzo per funzioni diportistiche degli spazi collocati a valle della Via Aurelia tra Savona e il molo di sottoflutto esistente. Parallelamente il quadro di riferimento pianificatorio ha visto l'approvazione del nuovo PUC e del Piano regolatore portuale (approvato con DCR 22/2005). Altri interventi, pur previsti in sede pianificatoria, sono andati incontro ad una bocciatura a fronte dei maggiori approfondimenti connessi alla definizione alla scala di progetto, come quello relativo alla realizzazione Il progetto preliminare della di una struttura per la nautica da diporto in corrispondenza della punta della Margonara, come sopra ricordato è stato dichiarato inammissibile ai sensi del citato art. 5 del DPR n. 509/1997 sulla base degli atti in precedenza richiamati; # progetto, che ha suscitato nelle sue diverse fasi evolutive e nelle diverse soluzioni proposte un vasto dibattito che ha superato la dimensione locale per approdare alle pagine dei giornali nazionali, ha conosciuto da ultimo un argomentato diniego in sede di Valutazione di Impatto Ambientale con DGR 20/2011; La variante di aggiornamento del 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 **ambientali** che delle attese delle collettività interessate.

In questa prospettiva **appare** è 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** è infatti coerente con l'evoluzione in atto che tende progressivamente a caratterizzare in senso **urbano-e** turistico il tratto di Via Aurelia tra Savona ed Albisola consentendo **tuttavia pertanto** di conservare la soluzione di continuità paesistica ancora leggibile e connotata da un certo grado di naturalità tra i due abitati **e di spazi rimasi liberi (come evidenziato nella DGR n.404/11)**, e di preservare il valore d'immagine dello scoglio della Madonnenetta.

Sulla base delle ridette valutazioni, si propone infatti per l'area di che trattasi la variante del vigente PTCP da ambito ID-MO-A a IS-MA per la zona a terra, nonché la modifica in senso riduttivo del perimetro a mare dell'ambito AI-CO.

Valutazioni ambientali
L'area interessata dall'intervento fa parte di un breve tratto di costa alta e fondali rocciosi che mantiene caratteri di sufficiente naturalità. Il potenziale ecologico del sito in termini di biodiversità, confermato dalla presenza di elementi faunistici di interesse scientifico (il madreporario <i>Oculina patagonica</i> in primis, nonché <i>Pinna nobilis</i> e <i>Cladocora caespitosa</i>, per i quali il sito rappresenta l'ultima zona rifugio presente tra i comuni di Savona e Albisola Marina), risulta l'unico tratto residuo in un arco costiero di circa 13 km. Per questo motivo, sia nelle Misure di salvaguardia per la difesa della costa e degli abitati costieri di cui alla DCR n. 29/2009 e nell'ambito del Piano di tutela dell'ambiente marino e costiero ambito del Tigullio, adottato con DGR n.1536 del 17.12.10, questo sito è stato inserito nell'elenco dei tratti di costa di particolare importanza per la da preservare sotto il profilo della biodiversità marino-costiera. La realizzazione del porto provocherebbe la distruzione dell'habitat marino costituito dalle scogliere naturali emerse e sommerse; in considerazione della limitata estensione del sito, ogni ulteriore riduzione incide pesantemente sul suo significato ecologico; l'insieme delle considerazioni svolte obbliga alla posizione cautelativa di mantenerne inalterate le condizioni di estensione (già critiche) ed idrodinamiche del sito: né l'una né l'altra condizione risulterebbero soddisfatte dalla realizzazione di un nuovo sito portuale. Infine occorre considerare che il nuovo impianto nautico occuperebbe una significativa superficie di arenile, intaccando l'attuale patrimonio delle spiagge liguri. L'ipotesi progettuale è pertanto in contrasto sia con i principi del redigendo Piano di tutela dell'ambiente marino e costiero, sia con le citare Misure di salvaguardia di cui alla DCR n. 29/2009 sia con il citato Piano di tutela dell'ambiente marino e costiero ambito del Tigullio.
Proposta finale
Si stralcia la previsione di nuova struttura portuale nella zona Albissola-Margonara, così come indicata nel PTC, evidenziando tuttavia la possibilità di implementare la dotazione diportistica all'interno degli spazi portuali esistenti. A seguito delle sopravvenute valutazioni ambientali negative, espresse nella DGR n.20/11 sul progetto preliminare presentato per il porto turistico della Margonara, e della successiva pronuncia di inammissibilità del ridetto progetto, anche sotto il profilo urbanistico e paesistico-ambientale espressa nella DGR n.404/11, ne deriva lo stralcio nel PTC della Costa della previsione di nuova struttura portuale nella zona Albissola-Margonara; Si sottolinea che la presente variante al PTC della Costa non produce variante al PRP, bensì comporta l'inefficacia della previsione del PRP relativa al Porto turistico della Margonara - la cui operatività è stata peraltro come già sopra evidenziato, fin dall'origine, subordinata all'osservanza di una serie di prescrizioni di natura ambientale e urbanistica di cui è stata accertata l'inottemperanza.

Sulla base di queste valutazioni, si propone per l'area di che trattasi l'approvazione della variante del vigente PTCP da ambito ID-MO-A a IS-MA per la zona a terra, nonché la modifica in senso riduttivo del perimetro a mare dell'ambito AI-CO, come rappresentato nell'Allegato B (fasc.3 – Norme di attuazione);

Tutto ciò premesso, ferma restando l'autonomia procedimentale che caratterizza le eventuali modifiche apportabili al PRP da parte dell'Autorità Portuale, in base alla specifica procedura statale e regionale, ed in conseguenza di quanto dianzi espresso, si rimette la definizione della possibilità alternativa di implementare la dotazione diportistica all'interno degli spazi portuali esistenti, a partire dalle aree prospicienti l'ex terminal funiviario, ad apposita procedura concertativa tra Regione, Autorità Portuale e Comune di Savona, volta a individuare una specifica localizzazione di una struttura diportistica e le sue caratteristiche dimensionali e funzionali in rapporto al contesto di riferimento;

C) AMPLIAMENTI

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
7.	Finale Ligure	SV
Indicazioni PTC		
Ampliamento		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Ad oggi non sono ancora pervenute proposte progettuali, risulta comunque la mancanza di interesse del Comune all'ampliamento dell'impianto esistente.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Il PTC prevede un ampliamento della struttura esistente a margine del centro abitato a ridosso di Capo San Donato che potrebbe ottenersi con un semplice allungamento della diga di sopraflutto parallelo alla linea di costa e che non dovrebbe generare significativi effetti sulla dinamica costiera; la collocazione del porto di Finale sul fianco del promontorio di Capo San Donato ne riduce significativamente l'aggetto rispetto alla linea di costa e quindi l'impatto visivo.		
Valutazioni ambientali		
L'ampliamento del porto mediante prolungamento del sopraflutto ed eventuale spostamento del sottoflutto porterebbe inevitabilmente alla sottrazione di un tratto di spiaggia, peraltro di interesse anche naturalistico alla luce dei principi del redigendo Piano di tutela dell'ambiente marino costiero; è pertanto in contrasto con le misure di salvaguardia di cui alla DCR n.29/2009.		
Proposta finale		
Gli elementi pregiudiziali evidenziati nella valutazione ambientale indicano la necessità di eliminare la previsione di ampliamento del PTC e di conseguenza proporre la variante al PTCT – assetto insediativo- dalla zona AI-CO alla zona AI-MA per lo specchio acqueo con conseguente riduzione del perimetro e dalla zona AI-CO alla zona IS-CE per una limitata area a terra, così come rappresentato nell'Allegato B (fasc.3 – Norme di attuazione);		

INSERIMENTO NUOVE PREVISIONI

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
8.	Pietra Ligure	SV
Indicazioni PTC		
Struttura portuale non prevista cartograficamente e nella tabella relativa ai porti turistici ma comunque prefigurata in termini di indirizzo urbanistico in relazione alla previsione di parziale riconversione dei Cantieri Rodriguez (vedi AP13)		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Con nota PG/2010/57546 del 16.04.2010 Regione ha evidenziato che la proposta progettuale avanzata nell'ambito della procedura di cui all'art. 5 del DPR n. 509/97 "si pone in parziale variante rispetto al PTC della Costa per quanto concerne la localizzazione di una nuova struttura per la nautica da diporto in un contesto territoriale peraltro individuato dal medesimo PTC come meritevole di riconversione e quindi di riqualificazione urbanistica e paesistica" e che risultava "pertinente la sua sottoposizione a VIA, in quanto la valutazione dell'ammissibilità o meno di tale variante non risulta allo stato scindibile rispetto al progetto in argomento". La procedura di VIA è stata avviata sul progetto preliminare ed è in corso.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Il PTC non prevede un nuovo porto nella zona ma, nell'Ambito Progetto (AP13 fasc. 2.1) che prende in considerazione congiuntamente il litorale dei Comuni di Loano e Pietra Ligure, viene segnalata l'importanza della possibile riconversione di una parte dei Cantieri Rodriguez a funzioni urbane con la contestuale realizzazione di un bacino portuale funzionale sia all'attività produttiva, sia alle nuove destinazioni.		
Valutazioni ambientali		
Nel corso della procedura di VIA regionale a carico del progetto preliminare, durante la seduta del 23.02.2011, il CT VIA, preso atto della significativa densità del borgo residenziale e delle conseguenti criticità ambientali collegate al carico insediativo, ha ritenuto opportuno sottolineare l'importanza e la priorità della cantieristica rispetto alle altre funzioni introdotte per l'ambito di trasformazione. Ne è scaturita una richiesta di integrazioni intorno alla proposta di soluzioni alternative volte a ridurre i volumi edilizi e a contenere l'intero ingombro dell'intervento, a renderli compatibili con la funzione cantieristica, nonché del piano economico – finanziario unitario a motivazione dell'entità dell'intervento e garanzia del mantenimento e valorizzazione prioritaria dell'attività stessa. L'impatto sulle spiagge limitrofe sarebbe assai limitato a causa della presenza del porto di Loano, che già impedisce l'alimentazione naturale delle spiagge bloccando il trasporto solido proveniente da ponente. Anche l'impatto sulla biodiversità marina risulta non significativo, trattandosi di un sito già trasformato dalla presenza dei cantieri navali.		
Proposta finale		
Si ritiene di rafforzare il criterio espresso dal PTC (bacino connesso alla cantieristica) valutando ammissibile un progetto che mantenga anche un carattere di continuità funzionale con la storica attività cantieristica e complementarietà con il contiguo porto turistico di Loano; è necessario pertanto inserire questa previsione nel PTC come nuovo porto con le caratteristiche e le limitazioni indicate e individuare pertanto una nuova zona AI-CO di PTCP dello specchio acqueo interessato dalla previsione portuale, come rappresentato nell'Allegato B (fasc.3 – Norme di attuazione);		

PREVISIONI CONFERMATE CON CONDIZIONI

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

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
10.	Diano Marina	IM
Indicazioni PTC		
Ampliamento		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Il progetto ha superato la fase relativa all'art. 5 DPR n.509/97. È in corso la conferenza ai sensi dell'art. 6 del ridetto DPR, e la relativa progettazione definitiva è stata sottoposta a procedura di VIA regionale. La VIA si è conclusa con una pronuncia di inammissibilità (DGR 22/2011) per contrasto con la Pianificazione di Bacino vigente, nonché con le Norme di salvaguardia di cui alla DCR n. 29/2009.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Il PTC prevede un ampliamento di media dimensione della struttura esistente di fronte al centro abitato di Diano Marina tra l'attuale sottoflutto e il Molo delle Tartarughe da verificare attentamente dal punto di vista ambientale in merito alle dinamiche costiere e dei fondali della zona.		
Valutazioni ambientali		
Il progetto presentato è in contrasto con la Pianificazione di Bacino e con le Misure di cui alla DCR 29/09, in quanto l'ampliamento, previsto con imbasamento alla batimetrica -5 m, limite esterno della fascia litoranea interessata dal trasporto, determinerebbe l'intercettazione del trasporto litoraneo, mandando in erosione la spiaggia tra il t.Varcavello e il t. S. Pietro; l'opera, inoltre, potrebbe creare fenomeni erosivi sulle spiagge di levante ed il ripascimento previsto per la spiaggia di ponente con il materiale di dragaggio del porto è un'azione mitigativa temporanea, vanificata nel lungo periodo dalle dinamiche litoranee indotte dalla trasformazione della costa; il tratto di costa in questione (Diano/S. Bartolomeo/Cervo) è indicata dal PTC come una delle più importanti della Liguria per la balneazione. Si ritiene che l'assolvimento, almeno parziale, delle esigenze dell'attuale porto sulla carenza di servizi, posti barca e insabbiamento dell'imboccatura sia perseguibile con una riorganizzazione dello spazio acqueo compreso tra l'attuale sopraflutto e il molo delle Tartarughe, senza incrementare l'aggetto delle opere verso mare e interferire con le dinamiche costiere.		
Proposta finale		
Il pronunciamento VIA negativo sul progetto presentato non implica necessariamente lo stralcio della previsione, ma la possibilità, condizionata alle ulteriori specifiche valutazioni paesistico-ambientali, di intervenire sull'impianto nautico esistente con un contenuto ampliamento ed alle condizioni riportate compatibili ambientalmente; alla luce di queste valutazioni, si propone l'approvazione della variante del vigente PTCP- assetto insediativo- da ambito AI-CO a AI-MA per lo specchio acqueo con relativa e conseguente riduzione del perimetro, come rappresentato nell'Allegato B (fasc.3 – Norme di attuazione);		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
11.	Pegli	GE
Indicazioni PTC		
Previsto come nuovo porto.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
La recente sentenza del TAR Liguria (sentenza 467/2011) ha annullato gli atti relativi all'approvazione del progetto preliminare avvenuta nel 2007, sebbene per vizi relativi ai soli atti di competenza della Soprintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio della Liguria.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
La previsione si pone all'interno del bacino portuale di Voltri; tuttavia, la realizzazione di una nuova struttura nautica da diporto nell'area in oggetto deve essere realizzata, oltre che con l'obiettivo di valorizzazione del litorale consolidando le funzioni turistico/sportive, anche con il fine di conservare: gli elementi di valore costitutivi del paesaggio salvaguardando le visuali libere dai punti panoramici dell'Aurelia, quindi collocando volumi e strutture legati al porticciolo nella fascia sottostante la strada stessa, l'assetto della costa, segnatamente nell'ambito in corrispondenza della località Castelluccio e dell'insediamento abitativo in loc. Risveglio – via Zaccaria; pertanto occorrerà conformare il progetto con soluzioni costruttive a basso impatto che prevedano il mantenimento della linea di costa naturale nelle località citate, confinando, quindi, il porto nel tratto di costa già artificializzato per la presenza della massicciata, evitando nuovi significativi riempimenti a mare e limitando l'inserimento di volumi ai servizi essenziali alla stessa struttura nautica.		
Valutazioni ambientali		
Non sussistono elementi ostativi alla riorganizzazione ed ampliamento della struttura per la nautica minore già presente nel sito.		
Proposta finale		
Trattandosi di un ambito portuale all'interno di un porto commerciale, non ci sono pregiudiziali alla possibilità di realizzazione dell'infrastruttura con le cautele paesistiche richiamate nelle medesime valutazioni; la previsione del PTC viene confermata.		

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
12.	Santa Margherita Ligure	GE
Indicazioni PTC		
Ristrutturazione		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Il Comune con D.C.C. n. 60 del 08/11/2010 ha revocato lo SUA volto alla ristrutturazione del porto, a suo tempo adottato con D.C.C. n. 14 del 09/03/2005, per il quale era stato avviato procedimento di Conferenza dei Servizi ex art.59 L.R. 36/97 e s.m.i. mai formalmente concluso. Con procedimento di Intesa Stato – Regione, conclusasi con provvedimento prot. 8767 del 14/12/2007, è stato approvato il solo prolungamento della diga di sopraflutto (ad oggi già realizzato) stralciando la diga di sottoflutto e richiedendo che venissero studiate soluzioni alternative, non impattanti sotto il profilo paesistico, per risolvere il problema della sicurezza dello specchio acqueo.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Il PTC indica, oltre alla necessità di riorganizzare la funzionalità del porticciolo, sia per la pesca che per il diporto con la contestuale possibilità di risistemare il tratto di lungomare dalla Pescheria alla Capitaneria di Porto, anche l'esigenza di aumentare la sicurezza interna del bacino attraverso la realizzazione di una diga di sottoflutto; a questo proposito le valutazioni fatte per il progetto presentato nel 2007 avevano evidenziato le difficoltà di conseguire un punto di equilibrio tra le esigenze di messa in sicurezza dello specchio acqueo e l'altrettanto forte esigenza di cautela di natura paesistica nella realizzazione di un molo di sottoflutto che non compromettesse l'immagine e l'identità del borgo e il suo rapporto visivo col mare; ciò aveva comportato <u>l'approvazione con prescrizioni del solo parziale prolungamento del sopraflutto ad oggi già realizzato</u> <u>l'annullamento dello SUA, con l'approvazione del solo prolungamento della diga di sopraflutto, ad oggi già realizzata,</u> e il vaglio negativo del progetto del sottoflutto per il rilevante impatto paesistico; in conseguenza di ciò il Comune, nel 2010, ha annullato lo SUA adottato nel 2005 in quanto improcedibile alla luce delle prescrizioni sopravvenute.		
Valutazioni ambientali		
La possibilità di un ampliamento attraverso la realizzazione di un molo sottoflutto deve essere valutata dal punto di vista idraulico al fine di evitare effetti di sottrazione di spiaggia sul quartiere Ghiaia, oggetto di recenti interventi di consolidamento e ripascimento strutturale, e garantire l'accessibilità in sicurezza in ogni condizione di mare, trattandosi di un "porto rifugio". La realizzazione del sottoflutto è da considerarsi comunque compatibile con l'assetto costiero a condizione che lo stesso soddisfi i requisiti e le cautele di natura paesistico-ambientale imposti dalla delicatezza del contesto, anche alla luce delle pregresse valutazioni. si conferma l'indicazione di non prolungare ulteriormente il molo di sopraflutto consentendo, altresì, interventi di consolidamento della scogliera di testata che possano quindi modificarne la larghezza ma non estenderne la dimensione in lunghezza di prolungamento della struttura, esclusivamente laddove strettamente necessario per la sicurezza della navigazione nell'ambito portuale o per risolvere le attuali criticità di natura idraulica (tracimabilità del molo) ma non per mettere in sicurezza il molo rispetto ad ulteriori possibili usi previsti (quali la passeggiata pubblica sul muro paraonde); La riqualificazione delle aree retroportuali (ex cantieri, stabilimenti balneari) non può avvenire attraverso l'avanzamento dell'attuale linea di riva artificiale, quanto piuttosto tramite l'incremento (almeno 20 m) dell'ampiezza della spiaggia, coerentemente a quanto indicato dal Piano di tutela dell'ambiente marino costiero, in corso di elaborazione e valutazione ambientale; ciò allo scopo di garantire l'effettiva messa in sicurezza delle attuali strutture fisse retrostanti, ad oggi raggiungibili dal mare in condizioni di mareggiata anche non eccezionale.		

Si precisa quindi che, per linea di riva artificiale, si intende la separazione tra il costruito e la spiaggia, e che con tale disposizione non sono consentiti interventi urbanistico-edilizi che vadano ad occupare gli attuali arenili se non limitatamente a mere rettifiche di natura funzionale alla realizzazione degli interventi stessi.

Proposta finale

L'allungamento della diga di sopraflutto ha consentito un'operazione di parziale riorganizzazione su cui è possibile intervenire con interventi di consolidamento con le prescrizioni e gli accorgimenti descritti nelle “valutazioni ambientali” della presente scheda; a tale proposito, si propone, per quanto riguarda il vigente PTCP – assetto insediativo- la rettifica del perimetro della zona AI-MA dello specchio acqueo e della zona SU che ricomprenda anche l'allungamento del molo già realizzato, come rappresentato nell'Allegato B (fasc.3 – Norme di attuazione); resta aperta la possibilità dal PTC di parziale ampliamento del numero dei posti barca, pur con le cautele emerse nel corso dell'esame del precedente progetto; si conferma la previsione del PTC della Costa.

SCHEDE DI VALUTAZIONE: IMPIANTI NAUTICI MINORI

PREVISIONI NON CONFERMATE

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

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

era connessa è peraltro venuta meno dato l'allaccio previsto del sistema di collettamento cittadino sul depuratore consortile di Recco, in corso di approvazione.
Proposta finale
Non è confermata la previsione di un nuovo impianto nautico.

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
3.	Zoagli	GE
Indicazioni PTC		
Previsione nuovo impianto tipologia C2.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
La previsione di un approdo in corrispondenza della stazione ferroviaria è stato presentato dall'Amministrazione Comunale nell'ambito delle osservazioni al Piano di tutela dell'ambiente marino costiero. L'osservazione è parzialmente accoglibile per la modifica della classificazione della costa che per un tratto presenta effettivamente carattere di limitata naturalità.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
L'attuazione della previsione presenta vincoli a mare e a terra derivanti dalla specifica collocazione in zona non accessibile da mezzi meccanici e che può essere protetta solo con opere a mare impegnative e paesisticamente rilevanti. Ciò è causa delle difficili condizioni, sia sotto il profilo della accessibilità al paraggio da terra, sia per le condizioni della costa che richiedono opere foranee consistenti per proteggere uno specchio acqueo di ridotte dimensioni e di conseguenza limitatamente valorizzabile, a fronte, invece, di una notevole trasformazione sotto il profilo paesaggistico in grado di modificare radicalmente i caratteri del tratto costiero interessato che, sebbene in parte alterato dalla presenza delle opere di sistemazioni che sono state effettuate per la protezione della linea ferroviaria, ha mantenuto un alto valore di immagine cui fa riscontro, infatti, il regime di conservazione che il PTCP ha stabilito per lo stesso tratto costiero.		
Valutazioni ambientali		
In corrispondenza della stazione ferroviaria sono effettivamente presenti strutture radenti di difesa che ne limitano la naturalità e conseguentemente il livello di tutela applicabile. Rispetto alla proposta avanzata ciò comporta un notevole ridimensionamento, ed inevitabili perplessità (come verificato per esperienza diretta) sulla fattibilità economica dell'intervento. Come peraltro già verificato su un precedente progetto di difesa costiera proposto in corrispondenza diretta della massicciata ferroviaria, la realizzazione sarebbe tecnicamente difficile, e occorrerebbero opere foranee consistenti per proteggere uno specchio acqueo di ridotte dimensioni e quindi limitatamente valorizzabile. L'accessibilità è inoltre fortemente condizionata dal passaggio forzato sotto la ferrovia. L'insieme delle problematiche elencate portano a considerare l'intervento non prioritario né auspicabile.		
Proposta finale		
Non è confermata la previsione di un nuovo impianto nautico.		

PREVISIONI CONFERMATE CON CONDIZIONI

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

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

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

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

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
8.	Celle	SV
Indicazioni PTC		
Conferma impianto esistente tipologia A1		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Visionate nel 2009 proposte progettuali di riorganizzazione del porto a secco esistente in corrispondenza di Cala Cravieu.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
Non sussistono preclusioni alla possibilità di riorganizzazione del porto a secco di Cala Cravieu senza interessare comunque le opere a mare che si considerano consolidate nella configurazione attuale.		
Valutazioni ambientali		
Nessun elemento ostativo.		
Proposta finale		
La previsione è confermata con la possibilità di un ampliamento solo come porto a secco senza nuove opere a mare. la possibilità di poter realizzare una piccola darsena nell'attuale spazio occupato dal porto a secco, può essere presa in considerazione a condizione che non vengano realizzati ampliamenti a mare ulteriori e che tale operazione non comporti l'utilizzo a fini rimessaggio dell'adiacente spiaggia per le barche in esubero.		

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

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

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

RICLASSIFICAZIONI

SCHEDA DI VALUTAZIONE		
12.	S. Bartolomeo al Mare	IM
Indicazioni PTC		
Impianto esistente tipologia B1.		
Stato progettazioni/ iter autorizzativo		
Visionate proposte progettuali di sistemazione della darsena esistente.		
Valutazioni urbanistico/ paesistiche		
L'ampliamento delle opere a mare davanti all'abitato è già stato realizzato.		
Valutazioni ambientali		
Nessun elemento ostativo		
Proposta finale		
Date le caratteristiche delle opere a mare già realizzate si riclassifica questo impianto come Impianto Nautico Minore di tipologia A1 e non ci sono preclusioni alla sistemazione interna della darsena senza ulteriori ampliamenti delle opere a mare; si propone, di conseguenza, l'individuazione della nuova zona AI-MA di PTCP dello specchio acqueo circoscritto dalle opere a mare e la nuova porzione di zona TU nella parte a terra antistante il porto, come rappresentato nell'Allegato B (fasc.3 – Norme di attuazione);		

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

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