



CITTÀ DI ALBENGA

(Provincia di Savona)

UFFICIO DEMANIO MARITTIMO

IL DIRETTORE DELL'AREA

Ai sensi dell'art. 59 della Legge Regionale 04/09/1997 n° 36 ;

AVVISA

che il giorno **23 (ventitre) febbraio 2011** alle ore 10,00 presso Regione Liguria, via Fieschi n. 5 Genova, Sala "A" p.t., è convocata la Conferenza dei Servizi, in seduta referente, per acquisire da parte di tutte le Amministrazioni a vario titolo competenti le proprie determinazioni a seguito della D.G.R. n. 21/2011 sulla proposta da parte del Comune di Albenga di specificazione settoriale del PTC della costa, volta alla realizzazione di un porto turistico.

Alla Conferenza può intervenire qualunque soggetto, portatore di interessi pubblici privati, individuali o collettivi nonché portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, cui possa derivare un pregiudizio dalla realizzazione del progetto sopraccitato.

Albenga, lì 07.02.2011

IL DIRETTORE DELL'AREA
Arch. Sandra Granata

VISTO:

- il D. Lgs. n. 128 del 29 giugno 2010 avente ad oggetto “ Disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale”, che al titolo I e al titolo II norma la valutazione ambientale di piani e programmi – VAS, ed in particolare:
 - l’art. 5 che definisce gli elementi e gli attori del processo di valutazione e fra gli altri anche i soggetti competenti in materia ambientale;
 - l’art. 6 che definisce l’oggetto della disciplina e il suo campo di applicazione, sia per quanto concerne la VAS che la verifica di assoggettabilità;
 - l’art. 7 che definisce le competenze e nello specifico l’autorità competente e le sue peculiarità;
 - l’art. 11 che stabilisce le modalità di svolgimento e sancisce il principio dell’integrazione e della necessità di effettuare la valutazione ambientale durante la fase preparatoria del piano o programma ed anteriormente alla sua approvazione;
 - l’art. 13 e successivi, che normano la procedura di valutazione ambientale strategica e stabiliscono che l’autorità competente, entro 150 giorni dall’avvio del procedimento, comprensivi della fase di consultazione, formula il parere motivato, sulla base del quale apportare le opportune revisioni al piano o programma;

PREMESSO che:

- il Comune di Albenga, in qualità di proponente, ha elaborato la proposta di Specificazione Settoriale al PTC della Costa ed il relativo Rapporto Ambientale comprensivo della Sintesi Non Tecnica;
- con Deliberazione della Giunta Comunale n. 267 del 8.09.2009 l’Amministrazione di Albenga ha condiviso la “Proposta per la definizione di un percorso tecnico procedurale per il porto di Albenga” redatto dalla CAIRE Scrl all’uopo incaricata, adottandola insieme col relativo Rapporto Ambientale predisposto al fine di attivare la necessaria procedura di VAS;
- con DGR n. 37 del 22.01.2010 la Giunta Regionale ha ritenuto che la documentazione predisposta fosse idonea ai fini dell’attivazione della VAS, dando mandato agli uffici di attivare gli opportuni accordi operativi con il Comune interessato;
- in data 28 aprile 2010 è stata avviata presso l’autorità competente regionale - Dipartimento Ambiente – da parte del Comune di Albenga, mediante pubblicazione del relativo annuncio sul BURL, la procedura di valutazione ambientale della proposta di specificazione settoriale del piano territoriale di coordinamento della costa per la realizzazione di un approdo turistico ad Albenga;
- sono stati consultati i soggetti competenti in materia ambientale individuati con riferimento ai contenuti specifici del piano, nonché le strutture regionali competenti in relazione alle tematiche trattate;

CONSIDERATO che:

- l’istruttoria condotta dal responsabile del procedimento del Settore VIA, con la collaborazione istruttoria dei soggetti competenti in materia ambientale che hanno ritenuto di formulare osservazioni, e delle altre strutture regionali interessate, al fine di valutare gli impatti del piano risultanti dall’analisi della documentazione fornita, si è concretizzata nel parere motivato di cui al documento allegato, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto;
- nel ridetto parere motivato si dà riscontro anche delle osservazioni formulate dal pubblico nell’ambito della fase di consultazione e delle relative controdeduzioni;
- dagli esiti dell’istruttoria, riportati nel ridetto parere motivato n° 9 del 13 ottobre 2010, risulta la valutazione ambientale negativa della proposta di specificazione settoriale del PTC della costa volta alla realizzazione di un porto turistico lungo il litorale di Albenga;
- a fronte della trasmissione del ridetto parere motivato con nota IN/2010/24651 del 21.10.2010 all’Ufficio Aree demaniali marittime per competenza ed al Dipartimento Pianificazione territoriale ed urbanistica in qualità di autorità procedente, nulla è stato rilevato;

SU PROPOSTA dell’Assessore all’Ambiente e sviluppo sostenibile, protezione civile, caccia e pesca acque interne, altra economia e stili di vita consapevoli

DELIBERA

per quanto illustrato in premessa

1. che la proposta di specificazione settoriale del PTC della costa volta alla realizzazione di un porto turistico lungo il litorale di Albenga, avanzata dall’Amministrazione Comunale, non sia ambientalmente compatibile, sulla base delle motivazioni espresse nell’allegato parere n. 9 costituente parte integrante e sostanziale del presente atto;
2. che il risultato della valutazione ambientale strategica sia sottoposto alle opportune forme di pubblicità mediante pubblicazione sul B.U.R.L. nonché sui siti Internet delle amministrazioni interessate.

Contro il presente provvedimento può essere inoltrato ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale della Liguria entro 60 giorni o alternativamente di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla notifica, comunicazione o pubblicazione.

PROCEDURA DI VERIFICA DI VAS EX D. LGS. N. 4/2008

Proposta di specificazione settoriale del Piano territoriale di coordinamento della costa

– realizzazione di un approdo turistico ad Albenga

PARERE MOTIVATO n. 9 del 13 ottobre 2010

Soggetti competenti in materia ambientale consultati:

- Provincia di Savona - Settore Difesa del Suolo e Tutela Ambientale
- ARPAL
- Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria
- ASL n°2 Savonese
- Riserva naturale regionale Isola Gallinara c/o Comune di Albenga

Enti territoriali consultati:

- Comune di Ceriale

Strutture interne consultate:

- Ecosistema costiero
- Aree demaniali marittime
- Urbanistica e procedimenti concertativi
- Tutela del paesaggio
- Infrastrutture e mobilità

Pareri pervenuti:

settore Ecosistema Costiero – In/2010/22736

Premessa

Il PTC della costa contiene per Albenga l'indicazione di un nuovo porto turistico di carattere meramente programmatico demandandone la localizzazione ad una specificazione settoriale di cui all'art. 12 della l.r. n. 36/1997, attraverso la quale accertarne la fattibilità, anche sotto il profilo localizzativo e dimensionale, previa verifica delle soluzioni alternative; tale Specificazione Settoriale deve essere accompagnata dalla Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi delle disposizioni della Parte II del D.Lgs n. 152/2006 e s.m.i. da avviarsi per parte del Comune di Albenga

Si definiscono i seguenti attori:

proponente: è il Comune di Albenga in quanto soggetto pubblico che elabora la proposta di Specificazione Settoriale al PTC della Costa corredata del Rapporto Ambientale e della sua Sintesi Non Tecnica;

autorità procedente: Regione Liguria in qualità di pubblica amministrazione che approva la specificazione settoriale al PTC della Costa;

autorità competente: Regione Liguria - Dipartimento Ambiente in qualità di pubblica amministrazione cui compete l'elaborazione del parere motivato.

Il Comune di Albenga, in qualità di proponente, elabora la proposta di Specificazione Settoriale al PTC della Costa ed il relativo Rapporto Ambientale comprensivo della Sintesi Non Tecnica.

Con Deliberazione della Giunta Comunale n. 267 del 8.09.2009 l'Amministrazione di Albenga ha condiviso la "Proposta per la definizione di un percorso tecnico procedurale per il porto di Albenga" redatto dalla CAIRE Scrl all'uopo incaricata, adottandola insieme col relativo Rapporto Ambientale predisposto al fine di attivare la necessaria procedura di VAS.

Con DGR n. 37 del 22.01.2010 la Giunta Regionale ha ritenuto che la documentazione predisposta fosse idonea ai fini dell'attivazione della VAS, dando mandato agli uffici di attivare gli opportuni accordi operativi con il Comune interessato.

In data 28.04.2010 l'Ufficio di Piano del Comune ha provveduto a pubblicare sul BURL l'annuncio di attivazione della procedura di VAS, nonché a trasmettere contestualmente ai soggetti competenti in materia ambientale allo scopo individuati la Proposta di specificazione comprensiva del Rapporto ambientale.

Le proposte progettuali pervenute nell'ambito della conferenza ex art. 5 del DPR n. 509/97, ricadendo nel litorale in sinistra Centa, si collocano in difformità al PRG del Comune di Albenga vigente che prevede la localizzazione di un porto nel litorale in destra Centa in corrispondenza della località di Vadino.

In attesa degli esiti della procedura di specificazione settoriale, la Conferenza dei Servizi ex D.P.R. n. 509/1997 è sospesa.

Quadro programmatico

Il Piano della Costa riporta quanto segue.

Nel fascicolo 2.2.1 Indicazioni progettuali del piano – Difesa costiera e ripascimento delle spiagge – fra gli indirizzi di intervento si legge: “se si vuole preservare un minimo di possibilità di riequilibrio della spiaggia, occorre tenere conto che, con la nuova politica di riequilibrio del trasporto solido dei corsi d’acqua, il Centa è destinato a riacquistare, almeno in parte, la sua funzione di alimentatore: sono quindi da scartare a priori opere portuali tra la foce del Centa e la spiaggia di Ceriale (a meno di affrontare grandi operazioni di equilibrio artificiale; già il piccolo approdo esistente determina certamente danni all’alimentazione sottoflutto) per cui sarebbe opportuna la sua soppressione (almeno con la costruzione del nuovo porto a ponente). Il porto di Albenga andrebbe piuttosto situato fra la spiaggia di Vadino e Villa Ramella, con attenzione però agli effetti che si determineranno sulla spiaggia di Vadino per effetto del variare dell’esposizione prodotto dai moli del porto”.

In relazione allo spostamento della linea ferroviaria: “...in ogni caso, in previsione della possibile ricostituzione della spiaggia antistante l’attuale scogliera ferroviaria, non è consentito aggravare la situazione attuale con opere (scogliere parallele e lunghi pennelli trasversali) che arrestino o respingano in fondali elevati il trasporto solido longitudinale”.

Nel fascicolo 2.1 Indicazioni generali per la riqualificazione del territorio, la valorizzazione del paesaggio costiero e la tutela dell’ambiente marino, fra gli ambiti di progetto, per l’AP11 – Albenga si cita:

“... mentre la proposta relativa al porto (*contenuta nel SUG*) se verificata in tutti gli aspetti relativi alla fattibilità tecnica ed economica, nonché 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 il SUG prefigura per la zona di Vadino e per quella fociva del Centa. Per quel che riguarda il litorale di levante, fatte salve le indicazioni che potranno venire dalla redazione del P. di B. (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, ...”.

Nel fascicolo 2.2.2 Quadro degli interventi sul sistema dei porti turistici, fra le proposte soggette a specificazione settoriale quella del Comune di Albenga “di un porto da circa 700 PE12 nella piana di Vadino è considerata accettabile a patto che la specificazione stessa confermi le risultanze dello studio di fattibilità e venga verificata la compatibilità dell’intervento con l’antistante parco marino della Gallinara”.

Si riporta in quanto pertinente alla successiva trattazione quanto segue:

piazzale di manutenzione: dovrà avere capacità sufficiente per ospitare a terra almeno il 10 % della flotta prevista. Detto N il numero dei PE12 disponibili nel porto, l’area del piazzale misurata in mq dovrà risultare superiore a $15 \times N$ (fascicolo 2.2.2)

posto equivalente da 12 m (PE12): definito come la media fra:

- la lunghezza dei fronti di accosto espressi in m divisa per l’ingombro in larghezza di un’imbarcazione da 12 m di lunghezza, valutata in circa 4 m, e
- la superficie dello specchio acqueo in mq, divisa per 150, dove questo numero rappresenta la superficie lorda mediamente richiesta da un posto da 12 m con le sue pertinenze di spazi di accesso e di manovra

In estrema sintesi, il Piano riferisce alla necessità di approfondimento dell’opzione del porto in sponda destra al Centa, indicando invece per la sponda sinistra l’istanza prioritaria di riequilibrio complessivo e mantenimento/creazione delle spiagge, giudicando negativamente la realizzazione di opere di difesa che possono interferire negativamente sul trasporto dei sedimenti e stabilendo la necessità di verificare la funzionalità delle opere costituenti l’attuale darsena.

Analisi istruttoria

Obiettivi e criteri di valutazione delle alternative

I criteri alla base dello studio sono ricondotti alle seguenti finalità:

- a. dotare la Città di Albenga di un'infrastruttura voluta fortemente dalla comunità locale, che la intende come elemento produttivo nel settore del terziario e come ulteriore volano di sviluppo economico tramite l'indotto;
- b. invertire la tendenza erosiva in atto nella parte nord del litorale del Comune di Albenga;
- c. garantire il naturale trasporto solido (sabbie e/o ghiaie) proveniente dal fiume Centa, da parte della corrente marina di lungo costa verso Ceriale;
- d. ricostituire così le spiagge storiche del Comune di Albenga, intese anche come opportunità di sviluppo economico;
- e. tutelare le praterie di *Posidonia oceanica* e gli habitat marini di pregio censiti dallo specifico Atlante Regionale, che si estendono sul fondale marino prospiciente la costa del Comune di Albenga.
- f. anticipare la normativa regionale che stabilirà il divieto assoluto di ancoraggio libero dei natanti al di fuori dei porti (del comprensorio di sua competenza); in base a tale Disegno di Legge, le imbarcazioni aventi lunghezza superiore ai 5 m, dovendo ormeggiarsi al di fuori dei porti, debbono utilizzare esclusivamente le boe che a tal fine verranno posizionate ed adibite; *si suppone ci si riferisca al redigendo Piano di tutela dell'ambiente marino costiero, ai sensi della l.r. n. 20/2006. Il vincolo all'ancoraggio a punti fissi è relativo soltanto alle aree SIC e in cui è presente la Posidonia oceanica ovvero habitat di pregio;*
- g. tutelare comunque l'aspetto estetico percettivo del panorama costiero del Comune di Albenga;

La verifica delle sostenibilità lato terra è subordinata al rispetto dei criteri così individuati:

- a. inserire la viabilità e le aree di sosta richieste dalla nuova infrastruttura portuale fra quelle previste dal nuovo Piano Urbanistico Comunale;
- b. considerare l'infrastruttura diportistica in funzione dei suoi riflessi sull'economia urbana del capoluogo nei suoi diversi aspetti turistici artigianali di servizio.

Gli obiettivi enunciati sono condivisibili e rispondono sostanzialmente a quanto definito a livello programmatico.

Indirizzi strategici

La nuova polarità costituita dal porto turistico non può essere immaginata se non entro un disegno urbano servito da un disegno infrastrutturale adeguato, che il nuovo Piano Urbanistico Comunale si sta facendo carico di predisporre, tenendo conto della rimozione della barriera determinata dalla linea ferroviaria, e dalla sua sostituzione con una dorsale della mobilità "dolce" ciclo-pedonale, come è avvenuto per le tratte del ponente sanremese.

La novità e la competitività del nuovo porto sono delineati in un suo stretto rapporto con la città e la sua economia urbana, valorizzando la possibilità di sviluppare al suo interno l'offerta di servizi complementari (come quelli sportivi, formativi, etc.), e l'opportunità di favorire un'economia del diportismo nautico che ripercorra tutta la filiera dei servizi manutentivi, di allestimento e riparazioni, potendo appunto contare su un tessuto artigianale e di piccole imprese presente nel tessuto urbano e sul suo possibile sviluppo in appropriati contesti insediativi ben connessi al nuovo porto.

Il piano interpreta la conferma e la riqualificazione dell'"industria del turismo all'aria aperta" ponendosi l'obiettivo di una radicale riqualificazione ambientale del litorale di Vadino, in destra idraulica del Centa, nella sua eccezionale collocazione paesaggistica di fronte all'isola Gallinara e con il percorso storico della Via Julia Augusta alle spalle.

Gli indirizzi strategici di più ampio respiro, connessi alla pianificazione dell'intera piana e del contesto urbano di cui al redigendo PUC, confermano la funzione balneare per il litorale di Vadino e stabiliscono sull'ambito una priorità (peraltro conseguente agli obiettivi sopra enunciati) di tutela delle spiagge esistenti. Tale indirizzo sottrae di fatto il tratto di costa in questione alla valutazione di un'alternativa localizzativa per il porto.

L'originaria indicazione del PT della costa va quindi ritenuta superata, alla luce di diverse considerazioni di natura pianificatoria strategica.

Quadro conoscitivo

Il litorale appartenente al Comune di Albenga si estende per circa 5,6 Km fra il confine con il Comune di Ceriale, a nord, coincidente con la foce del Rio Carenda e quello con il Comune di Alassio, a sud, coincidente con la foce del Rio Colombera. Il litorale di Albenga ha la particolarità di essere suddiviso in due tratte dalla foce del fiume Centa, uno dei più importanti corsi d'acqua della Liguria con un bacino idrografico di circa 432 Km², indicate come:

- "litorale a sud del Centa" o "litorale in destra idrografica del fiume Centa": della lunghezza di circa 1,3 Km, è costituita da un'unica spiaggia, piuttosto stabile, lungo la quale trovano sede diverse concessioni finalizzate alla balneazione, oltre che ad un insediamento nautico a secco. Al suo largo è presente l'Isola di Gallinara.

- "litorale a nord del Centa" o "litorale in sinistra idrografica del fiume Centa": della lunghezza di circa 4,1 Km, si può suddividere a sua volta in tre diverse sottotratte, procedendo dalla foce del Centa verso nord:
 - dalla foce alla cosiddetta "darsena", lungo la quale è presente lo scalo di alaggio protetto per piccole imbarcazioni ed un litorale con spiagge in concessione; a monte è presente la passeggiata a mare della città;
 - dalla "darsena" al Rio Burrone, litorale caratterizzato da spiagge in concessione, a monte delle quali è presente la passeggiata a mare della città;
 - infine di qui al confine con Ceriale interamente caratterizzata dalla scogliera ferroviaria radente.

La "darsena" a sua volta occupa un tratto di litorale di 0,15 Km, ed infine la barra di foce del Centa circa 0,2 Km. Sull'area in concessione al Circolo Nautico e alla Lega Navale sono posizionate per alaggio circa 400 piccole imbarcazioni da diporto nautico; oltre ad altre 40 imbarcazioni e tre gommoni che servono per la scuola vela e per l'attività agonistica.

Il Rapporto Ambientale e la relativa Proposta di Specificazione Settoriale al Piano della Costa promossa dal Comune di Albenga hanno utilizzato, quali strumenti conoscitivi per la verifica di fattibilità di un porto turistico lungo il litorale interessato, i seguenti studi di base:

- a. "Studio del Litorale di Albenga finalizzato alla difesa e ricostruzione delle spiagge e alla verifica della localizzazione di un porto turistico", Studio Siritto, settembre 2002;
- b. "Progetto Preliminare di difesa della Costa e Studio di Sostenibilità Ambientale nei Comuni di Albenga e Ceriale", Studio Siritto, giugno 2005;
- c. "Studi Idraulico-Marittimi finalizzati alla valorizzazione del litorale di Albenga, con valutazione della funzionalità di un' eventuale infrastruttura portuale e dell'impatto della stessa sui litorali e sui fondali adiacenti", prof. G. Matteotti e prof. P. Ruol e consulenza HydroSoil s.r.l, marzo 2006;
- d. *Project Beachmed* – fase C – Ricerca dei depositi sabbiosi marini.

Nella verifica di fattibilità sono stati presi in esame i seguenti studi:

- e. "Sistemazione Opere Idrauliche del tratto terminale del fiume Centa, SGI Studio Galli Ingegneria s.p.a per la Provincia di Savona, luglio 2005;
- f. "Primi risultati delle analisi del sistema della mobilità della città di Albenga", in corso di redazione per il nuovo PUC di Albenga, CAIRE Urbanistica per il Comune di Albenga.

Trasporto solido

Il Centa è da lungo tempo sottoposto ad interventi di artificializzazione, finalizzati a sottrarre al fiume aree e risorse da destinare all'urbanizzazione e a proteggere gli abitati e le strutture ad esso limitrofi. Questi interventi comportano un ulteriore impoverimento della quantità di sedimenti disponibili al trasporto e redistribuzione lungo il litorale.

E' indicata la necessità di interrompere i prelievi dei sedimenti in alveo e di effettuare le risagomature che si rendessero necessarie a fini di sicurezza idraulica, senza prelievo di sedimenti. Qualora i prelievi si rendessero necessari a causa di fenomeni di sovralluvionamento, i materiali asportati dovranno essere totalmente destinati ai ripascimenti litorali.

Sarebbe inoltre molto utile intercettare la quota di sedimenti che sarà sottratta al trasporto costiero perché trascinata troppo al largo. Poiché gli imperativi di sicurezza delle rive fluviali non consentono di ridurre le velocità della corrente allo sbocco, si dovrebbe intervenire sulla geometria del fondale ad esso prospiciente, in modo da creare delle "trappole" per i sedimenti e farli così depositare in ambiti sottocosta, con batimetrie tali da consentirne il naturale trasporto litoraneo.

Dall'esame ragionato del contenuto e delle conclusioni degli studi citati, oltre che dall'analisi di alcuni tematismi settoriali, è dedotto quanto segue:

1. gli studi eseguiti evidenziano chiari e diversificati *trend* della dinamica costiera fra la costa a sud del Centa e quella a nord: la prima è sostanzialmente stabile, mentre la seconda è in fase di arretramento;
2. l'asportazione dal letto del fiume Centa e dei suoi immissari, prolungatasi per anni, di sabbie e ghiaie ha comportato la consistente riduzione di trasporto solido sia nell'ambiente fluviale che marino sottocosta;
3. è necessario ripristinare in primo luogo e il più possibile l'apporto naturale di inerti da parte del fiume Centa al mare, controllandone il prelievo in alveo, e ciò preliminarmente ad ogni iniziativa da intraprendersi eventualmente sul litorale nord del Comune di Albenga;
4. il suddetto ripristinato apporto di inerti, una volta raggiunta la foce del fiume Centa, va adeguatamente accompagnato nel suo deflusso naturale da SW verso NE allo scopo di controllarne la deposizione lungo la linea di costa inibendone la dispersione verso il mare aperto;
5. la scogliera artificiale posta a protezione della linea ferroviaria tra Albenga e Ceriale rappresenta la struttura che maggiormente ostacola, riflettendo verso il mare aperto l'energia del moto ondoso e con essa i sedimenti, il ripristino della locale spiaggia storica mediante il deposito naturale di inerti provenienti dal fiume Centa;
6. gli interventi finora attuati (con scogliere artificiali ed altri mezzi) sul litorale tra Albenga e Ceriale non hanno sortito l'effetto desiderato, non essendo riusciti né ad arrestare l'erosione della linea di costa né ad avviare un processo visibile e concreto di naturale ripascimento della spiaggia storica;

7. qualora la sua realizzazione venisse accompagnata da altre adeguate iniziative miranti alla tutela idrogeologica ed ambientale, l'insediamento portuale turistico potrebbe avere effetti positivi sul possibile ripascimento del litorale verso Ceriale;

Aspetti socio-economici

Si deve considerare che l'infrastruttura portuale della città di Albenga deve avere una vocazione prevalentemente di transito e non di tipo stanziale. Ciò significa che la tipologia dei posti-barca ivi ospitabili deve privilegiare le piccole e medie unità da diporto (al di sotto comunque dei 24 m di lunghezza), dedicandone una percentuale superiore a quella minima di Legge (10%) a quelle in transito (ovvero a quelle con sosta programmata ed ammessa non superiore ai 3 giorni). Questa strategia, controcorrente rispetto alla totalità dei porti turistici nazionali, garantisce l'efficace interscambio umano ed economico tra gli ospiti temporanei dell'infrastruttura portuale ed il tessuto urbano della città di Albenga, a tutto vantaggio di quest'ultima.

Una delle ultime analisi gestionali dei porti turistici nella nautica da diporto condotta sul territorio di Imperia, ha evidenziato risultati interessanti a conferma della tesi che un porto con le sue strutture a servizio può "funzionare" bene, anche per la città che lo ospita, quando si identifica per il suo carattere urbano e di transito.

Fig. 1 Tipologia di Porti turistici

		INTEGRAZIONE DELLE ATTIVITA'	
		BASSA	ALTA
RICERCA DELLA COMPLEMENTARIETA' CON ATTIVITA' ESTERNE AL PORTO	ALTA	Porticciolo (Harbour) Sanremo portovecchio Oneglia	Marina Città nella Città (prospettico) ?? Albenga ??
	BASSA	Porto parcheggio di barche Imperia P.M. Bordighera, Diano, S.Bartolomeo, Arma di Taggia	Marina (integrata e chiusa) Portosole, (non completamente chiusa) Aregai, S.Lorenzo

Schema da "La portualità turistica in Provincia di Imperia; Fattori di Competitività e Profili Strategici" di Lara Penco in *Analisi gestionale dei porti turistici nella nautica da diporto. Il caso di Imperia a cura di Albero Quagli - Franco Angeli 2008*

L'impatto economico di un'infrastruttura portuale così concepita sul sistema locale è da considerarsi sicuramente positivo, essendo del tutto trascurabili gli effetti di piazzamento o di sottrazione di risorse nei confronti di altre attività ed essendo viceversa non marginali gli effetti positivi di incremento della domanda aggregata. Effetti che si realizzeranno nella fase di esercizio piuttosto che in quella di costruzione e che saranno tanto più rilevanti quanto la nuova struttura promuoverà un'offerta ad alta intensità (perché ad alta rotazione).

Confronto delle alternative localizzative

La definizione della migliore localizzazione possibile passa attraverso la definizione dei potenziali fattori di interferenza fra la realizzazione dell'opera e lo stato del litorale, che attengono agli aspetti geomorfologici, naturalistico – paesaggistici, della mobilità e del contesto urbano.

Sono potenziali fattori di interferenza di natura geomorfologica:

- la presenza di spiagge stabili, intese non soggette a rilevanti fenomeni erosivi; esse rappresentano un elemento da preservare e tutelare;
- l'interferenza con il trasporto solido lungo costa: tale trasporto solido, già soggetto al ridotto apporto da terra e dalla presenza del rilevato ferroviario, non deve essere ulteriormente compromesso;
- la presenza di foci del reticolo idrografico minore (essendo ovviamente esclusa a priori l'area della foce del Centa);
- la presenza di condotte di scarico a mare delle acque reflue urbane, miste e bianche;
- la batimetria del fondale marino che impone la potenziale necessità di dragare o meno per la realizzazione del porto o per la prevenzione dall'insabbiamento.

Sono potenziali fattori di interferenza di natura naturalistico - paesaggistica:

- la presenza e la vicinanza di aree marine protette sotto costa, nei cui confronti la tutela e la cautela devono essere massime;
- il rapporto paesistico con l'Isola della Gallinara;

Non si tiene conto della presenza delle praterie di posidonia – SIC marini, sia in termini assoluti che relativi (distanza dal limite superiore).

Sono potenziali fattori di interferenza della mobilità:

- l'accessibilità, intesa come potenzialità di connessione alla rete infrastrutturale primaria;
- la capacità di sosta nell'immediato intorno lato terra.

Per entrambi gli aspetti non è chiaro il criterio utilizzato nell'attribuire il valore.

Sono potenziali fattori di interferenza con il contesto urbano:

- la contiguità con il centro della città; *non è evidente perché sia considerato fattore di interferenza, dato che è più volte auspicata la creazione di una struttura portuale fortemente integrata con il contesto e che nello stesso trova espletate parte delle funzioni proprie o accessorie; la capacità di sosta nell'intorno lato terra è trattata a parte;*
- l'interferenza con la funzione turistico – ricreativa di pregio; *non è evidente il criterio utilizzato nell'attribuzione del valore;*
- l'interferenza con le aree del demanio marittimo concessionate;
- la fruibilità dei servizi, esistenti e da realizzare; *non è evidente il criterio utilizzato nell'attribuzione del valore.*

È fornita una matrice di analisi delle potenziali interferenze in rapporto alle diverse aree omogenee del litorale albanese. Per interferenza negativa primaria (celle rosse) si intende la presenza di un grave fattore di interferenza, tale da essere escludente la localizzazione a meno di consistenti opere di mitigazione e/o compensazione, mentre per interferenza negativa secondaria (celle arancioni) si intende un fattore di interferenza vincolante per le soluzioni progettuali. Le celle verdi, denominate interferenze non negative, evidenziano l'assenza di fattori escludenti o vincolanti. Tale matrice di analisi mette in luce che la migliore localizzazione è nel tratto compreso fra la darsena ed il Rio Antognano e che la problematica maggiore, per l'intero litorale albanese, è l'interferenza con il trasporto solido lungo costa.

Matrice di analisi delle potenziali interferenze della localizzazione del Porto turistico di Albenga in relazione al tratto omogeneo di litorale

FATTORI DI INTERFERENZA		AREE OMOGENEE DI LITORALE				
		SUD	NORD1	NORD2	NORD3	NORD4
Aspetti geomorfologici	Presenza di spiagge stabili	si	no	no	no	no
	Interferenza con il trasporto solido lungo costa	si	si	si	si	si
	Presenza di foci del reticolo idrografico minore	si	no	si	si	si
	Presenza di condotte di scarico a mare	si	no	si	si	si
Aspetti naturalistico - paesaggistici	Batimetrie (necessità di dragaggio)	si	no	no	no	no
	Aree marine protette lungocosta	si	no	no	no	no
Mobilità	Rapporti paesistici con l'Isola di Gallinara	si	si	si	no	no
	Accessibilità dalla rete infrastrutturale primaria	no	no	si	si	no
Contesto urbano	Capacità di sosta	no	no	si	si	no
	Contiguità al centro città	no	no	si	si	no
	Interferenza con la funzione turistico - ricreativa	si	si	si	no	no
	Presenza di concessioni demaniali marine (n.)	14	9	11	5	4
	Fruibilità dei servizi (esistenti e da realizzare)	no	si	si	si	no

LEGENDA

SUD = litorale compreso fra il Rio Colombera e la foce del Centa; **NORD1** = litorale compreso fra la foce del Centa e la Darsena; **NORD2** = litorale compreso fra la Darsena ed il Rio Burrone; **NORD3** = litorale compreso fra il Rio Burrone ed il Rio Antognano; **NORD4** = litorale compreso fra il Rio Antognano ed il Rio Carenda.

- interferenza negativa primaria
- interferenza negativa secondaria
- interferenza non negative (o positiva o indifferente)

La scarsa evidenza dei criteri utilizzati nella valutazione, nonché l'aver trascurato la presenza del SIC – posidonieto fra gli elementi limitanti la localizzazione, porta ad una sintesi non completamente condivisibile. La distanza della prateria da riva pone insuperabili limiti dimensionali.

Alcune attribuzioni di valore sembrano contrastanti con gli obiettivi dichiarati, mentre altre non sono suffragate da elementi a sostegno. Ad esempio non è chiaro quali siano le condizioni di accessibilità e capacità di sosta considerate, se in relazione allo stato attuale, ovvero in considerazione di previsioni contenute nel vigente PRG, ovvero ancora nel redigendo PUC. Occorre tuttavia rilevare che non sussiste alcun procedimento formale a carico del progetto preliminare del nuovo PUC, di cui è citato solo il contenuto relativo alla pedonalizzazione del tracciato ferroviario, in coerenza con indicazioni sovraordinate, mentre nulla si dice della dismissione delle aree connesse. L'aspetto è fortemente rilevante anche a fronte di considerazioni sulla viabilità e la domanda di parcheggio trattate successivamente. Se è necessario reperire a terra nuova viabilità e/o nuovi parcheggi e/o aree tecniche funzionali al porto, deve essere garantita la fattibilità almeno contestuale della loro realizzazione, anche nel caso di soggetti attuatori diversi.

Caratteristiche tipologiche e dimensionali

I tre principali approcci alla mitigazione dell'impatto sul trasporto solido lungo costa implicano tipologie diverse di porto:

1. una sistematica attività di movimentazione artificiale dei sedimenti che li prelevi dai punti di accumulo e deposito lungo costa o sottomarini per deporli nelle spiagge da ripascere;
2. la realizzazione di opere che intervengono strutturalmente sulla circolazione dei sedimenti incanalandola nella direzione delle spiagge da ripascere;
3. la realizzazione di un porto completamente "a mare".

La prima delle alternative comporta uno scenario nel quale il possibile convogliamento (in direzione di Ceriale e ben oltre l'insediamento portuale) del flusso di inerti provenienti dal fiume Centa, garantirebbe il ripascimento naturale della linea di costa senza dispersioni verso il largo. L'eventuale progetto potrebbe prevedere un ripascimento, finalizzato alla ricostruzione di una spiaggia cuneiforme avente una profondità media di circa 100 metri a ponente dell'insediamento portuale, e la stabilizzazione del fondale a levante del porto con setti sommersi trasversali della lunghezza di circa 100 metri dalla battigia (che quindi già si spingerebbero in fondali di 3÷3,5 metri), da eseguire preventivamente alla realizzazione del porto o in concomitanza. I setti sommersi, frenando il trasporto longitudinale, avrebbero un effetto di stabilizzazione del fondale. La loro realizzazione, che dovrà interessare tutta l'area di intervento a levante dell'insediamento portuale, dovrà essere accompagnata da un monitoraggio effettuato con rilievi batimetrici. Le principali difficoltà da affrontare sono la provenienza dei sedimenti, che qualora derivanti dal dragaggio del porto potrebbero assumere la natura di rifiuti speciali, e la necessità di mantenere tale attività nel tempo, con le incertezze derivanti dalla gestione economica dell'infrastruttura portuale a cui comunque dovrebbe esserne addebitato il costo.

La seconda alternativa può trovare soluzione con la realizzazione di una diga foranea esterna, anche parzialmente soffolta, parallela alla corrente longitudinale che garantisce il convogliamento (in direzione Ceriale e ben oltre il potenziale insediamento portuale) del flusso di inerti provenienti dal fiume Centa attraverso il canale delimitato dalla diga esterna dell'insediamento portuale turistico e dalla diga foranea, contribuendo al ripascimento naturale della linea di costa senza dispersioni verso il largo. Questa soluzione prevede sicuramente un maggior onere dell'investimento.

La terza alternativa, totalmente sganciata dalle interferenze con il trasporto solido lungo costa, comporterebbe un porto dal carattere poco urbano e con rilevantissimi rischi di interferire con la prateria di posidonia.

La migliore tipologia va individuata sulla base dei seguenti vincoli di carattere:

1. Ambientale esterno. La prateria di *Posidonia oceanica*, che si estende parallelamente alla costa e verso il largo a partire da circa 400 m dall'attuale linea di costa; l'insediamento portuale non deve interferire e/o sovrapporsi ad essa;
2. Ambientale interno. Il rinnovo dell'acqua all'interno dell'ambito portuale va garantito anche in assenza di cospicue maree; è indicata anche la necessità di abbassare sia la salinità sia la temperatura nell'acqua del porto, allo scopo di creare un *habitat* subacqueo meno favorevole al proliferare di mucillagini, alghe ed altri organismi marini;
3. Idrogeologico. Il flusso di inerti dal fiume Centa al mare, interrotto per anni, va ripristinato integralmente. L'insediamento portuale non deve ostacolarlo; sono proposti a mitigazione/compensazione interventi strutturali e/o attività manutentive, idonee a incanalarlo opportunamente verso NE e parallelamente alla costa lungo tutta la propria estensione, impedendone la dispersione casuale sulla piattaforma continentale antistante la foce;
4. Normativo. Le istanze di salvaguardia degli "Habitat marini e relative biocenosi e dei Siti di importanza Comunitaria" relative all'art.41 della LR n. 20/2006, propongono il problema di una definizione normativa che precluda ancoraggi sui banchi di posidonia per gli effetti distruttivi che questi comportano. Le soluzioni possono essere rappresentate da boe per l'ormeggio temporaneo delle imbarcazioni da diporto che debbono essere posizionate davanti alla città di Albenga, ma al di fuori dell'ambito del porto turistico vero e proprio. – *la norma richiamata, in corso di definizione nel redigendo Piano di tutela dell'ambiente marino costiero, è riferita alle aree nei cui fondali sono presenti habitat di pregio;*
5. Logistico di collegamento. La realtà dell'infrastruttura portuale deve dialogare con il tessuto sociale e il contesto cittadino, e non ostacolare il necessario interscambio tra le attività locali e la nuova realtà. Ciò significa che le vie d'accesso all'intera infrastruttura portuale debbono essere immediate, semplici ed estremamente brevi, computandole sia dal centro storico cittadino, per i pedoni ed i ciclisti, sia dai collegamenti autostradali per le autovetture;
6. Logistico di stazionamento. Un'infrastruttura portuale destinata al diporto richiede un'area utile a terra (tra scoperto e coperto) pari a 10 volte la superficie dello specchio acqueo destinato al reale ormeggio delle imbarcazioni. Ciò significa che la struttura in esame deve disporre – anche se non nell'immediatezza e non in un'unica soluzione concentrata, della presenza di attività commerciali e di servizio; *se il riferimento è il Piano della Costa, è riportato in modo non corretto;*
7. Tecnico - operativo. Attività di tipo cantieristico in senso stretto non devono trovare collocazione nell'infrastruttura portuale. Ciò significa che la nuova infrastruttura portuale nautica non deve essere dotata in loco di attività industriali bensì vi devono trovare collocazione solamente basi operative dedicate al

servizio della nautica. Tali basi possono fare riferimento a maggiori insediamenti che vanno però collocati presso le zone artigianali ed industriali individuate dal Piano Urbanistico Comunale della città di Albenga in corso di redazione;

8. Economico. – sociale. L'infrastruttura portuale deve avere una vocazione prevalentemente di transito e non di tipo stanziale. Questa strategia, controcorrente rispetto alla totalità dei porti turistici nazionali, garantisce l'efficace interscambio umano ed economico tra gli ospiti temporanei dell'infrastruttura portuale ed il tessuto urbano della città di Albenga, a tutto vantaggio di quest'ultima;

9. Estetico - costruttivo. Il muraglione standard di 6 -7 m di altezza sul piano mare e posto a difesa dell'opera portuale sul lato esterno, arreca un impatto visivo eccezionalmente negativo. Vanno comunque previste tutte le opere di mitigazione necessarie a ridurre gli effetti indesiderati;

10. Economico – finanziario. L'infrastruttura portuale deve comunque poter essere realizzata attraverso l'istituto della concessione senza oneri finanziari a carico della collettività locale e nazionale. Ciò richiede l'equilibrio tra i costi dell'investimento e della gestione e i rientri per i servizi offerti entro un'ottica orientata al lungo periodo ma comunque compatibile con le condizioni dei mercati finanziari.

11. Strategico. L'infrastruttura portuale deve essere parte della città di Albenga, che in essa deve identificarsi. Ciò significa che nessun gruppo manifatturiero nautico particolarmente aggressivo ne possa assumere con il tempo la gestione in regime di monopolio estromettendo ogni utenza nautica che non sia legata alla propria produzione di imbarcazioni.

Conclusioni riportate nel Rapporto Ambientale

Le indicazioni metaprogettuali, per le proposte alternative di un Porto Turistico da posizionare lungo la linea di costa del Comune di Albenga, nel rispetto delle condizioni di sostenibilità, sono caratterizzate, nello specifico, dal rispetto integrale dei requisiti indicati in precedenza come indicatori di qualità del processo.

1. Ambientale esterno. L'insediamento portuale se mantenuto entro i 400 m dalla linea di costa non interferisce né si sovrappone alla prateria di posidonia.

2. Ambientale interno. Il ricambio dell'acqua, l'abbassamento del suo tasso di salinità e della sua temperatura all'interno dell'ambito portuale possono essere assicurati da una presa con paratoia sita sull'argine sinistro del fiume Centa e da una canalizzazione interrata che sbocca alla radice dello specchio acqueo portuale.

3. Idro-geologico. L'insediamento portuale mitiga l'impatto negativo derivante dall'interferenza con il trasporto solido lungo costa.

4. Normativo. Norme di Salvaguardia degli "Habitat marini e relative biocenosi e dei Siti di importanza Comunitaria" relative all'art.41 della LR n. 20/2006, propongono l'esigenza di salvaguardare le praterie di posidonia dagli ancoraggi in mare aperto sostituendoli con apposite boe di ormeggio temporaneo delle imbarcazioni da diporto, in acque riparate, per unità di piccole e medie dimensioni (entro i 24 m) – *vedi considerazioni già formulate*;

5. Logistico di collegamento. Le vie d'accesso all'intera infrastruttura portuale previste dal Nuovo Piano Urbanistico Comunale della città di Albenga prevedono il prolungamento ed il miglioramento degli attuali collegamenti pedonali, ciclabili ed automobilistici anche in attesa dell'auspicato spostamento del tracciato ferroviario attualmente esistente.

6/7 Logistico di stationamento e Tecnico - Operativo. L'area portuale a terra prevede lo spazio per le basi operative dedicate al servizio della nautica, che fanno riferimento ai rispettivi maggiori insediamenti collocati nelle zone artigianali ed industriali del Piano Urbanistico Comunale della città di Albenga.

8. Economico – sociale. L'infrastruttura portuale non prevede posti barca (transito + stanziali) per imbarcazioni da diporto aventi lunghezza superiore ai 24 m. Essa è dedicata infatti a quelle di piccole dimensioni (< 8 m per il 40% del totale), di medie dimensioni (< 15 m per il 45% del totale) e di grandi dimensioni (< 24 m per il 15% del totale). La vocazione prevalentemente di transito e non di tipo stanziale (all'interno dello specchio portuale) è evidenziata dal 20% di posti barca dedicati al transito (ovvero a quelle con sosta programmata ed ammessa non superiore ai 3 giorni). A questa offerta si accompagna quella di almeno 100 posti barca all'ormeggio diurno alle boe nel canale esterno. Questa eccezionale disponibilità di posti barca in transito garantisce alla comunità locale un cospicuo indotto finanziario. Per esemplificare il concetto, la differenza economica che intercorre tra la redditività di un posto barca stanziale e quella di un posto barca in transito è paragonabile a quella che intercorre tra la redditività di una stanza singola data in subaffitto permanente in un appartamento (20,00 € per 24 ore) e la redditività di una stanza d'albergo data al cliente per una notte (75,00 € per meno di 24 ore).

9. Estetico - costruttivo. Sia la diga frangiflutti propria del porto che quella eventuale esterna al canale, il cui rivestimento va realizzato solo con massi naturali posizionati ad incastro e quindi con possibilità di "respiro", non superano l'altezza di 3 m dal livello del mare, non rappresentano quindi una barriera viva in quanto non ostacolano la visuale dalla passeggiata a terra, oltre a creare spazi per nuovi habitat marini.

10. Economico – finanziario. I principali e alternativi tre approcci e modi di pensare ad un nuovo porto per la città di Albenga, implicano da questo punto di vista considerazioni diverse.

Il primo approccio che prevede una sistematica attività di movimentazione artificiale dei sedimenti che li preleva dai punti di accumulo e deposito lungo costa o sottomarini per deporli nelle spiagge da ripascere, ha come principali difficoltà da affrontare quella relativa alla provenienza dei sedimenti, che qualora derivanti dal dragaggio del porto potrebbero assumere la natura di rifiuti speciali, con le evidenti difficoltà conseguenti. In secondo luogo trattandosi di un'attività da mantenere nel tempo essa può essere soggetta alle incertezze derivanti dalla gestione economica dell'infrastruttura portuale a cui comunque dovrebbe essere addebitato il costo.

Il secondo approccio che prevede la realizzazione di opere che intervengono strutturalmente sulla circolazione dei sedimenti incanalandola nella direzione delle spiagge da ripascere, può trovare soluzione con la realizzazione di una diga foranea esterna, anche parzialmente soffolta, parallela alla corrente longitudinale che garantisce il convogliamento (in direzione Ceriale e ben oltre il potenziale insediamento portuale) del flusso di inerti provenienti dal fiume Centa attraverso il canale delimitato dalla diga esterna dell'insediamento portuale turistico e dalla diga foranea, contribuendo al ripascimento naturale della linea di costa senza dispersioni verso il largo. Questa soluzione prevede sicuramente un maggior onere dell'investimento, in particolare per la realizzazione della diga frangiflutti esterna (compresa la barriera sepolta di fronte alla foce del Centa – *non è evidente a cosa ci si riferisca*), le cui dimensioni fisiche sono dell'ordine di 190.000 mc (realizzata attraverso la posa di massi da pontone), e quelle economiche sono dell'ordine di 9.000.000 €. (con un incremento dell'ordine del 20%). L'intervento consente di contro la riduzione dei costi di investimento per la quota relativa alla costruzione della barriera frangiflutti in calcestruzzo armato sulla diga foranea del porto, per un importo dell'ordine di 1.600.000€ (riducendo l'incremento dei costi al 16,6%).

Si possono inoltre considerare i risparmi gestionali prodotti, per il venir meno delle esigenze di drenaggio del bacino portuale e di ripascimento dei litorali a nord, risparmi consentiti dalla migliore circolazione dei sedimenti determinata dalla presenza del canale.

Il terzo e ultimo approccio che prevede la realizzazione di un porto completamente "a mare", totalmente sganciata dalle interferenze con il trasporto solido lungo costa, comporterebbe un porto dal carattere poco urbano con le relative e non auspicabili antieconomie per la città.

11. Strategico. Il controllo da parte della Municipalità sulla proprietà e gestione dell'infrastruttura portuale e delle sue pertinenze a terra va effettuata mediante il possesso di una *golden share* (quota di partecipazione, ancorché minoritaria, che può però esercitare o porre il diritto di veto nei confronti di determinazioni societarie straordinarie, ad esempio passaggi di proprietà delle quote di maggioranza).

La Specificazione Settoriale ha in sintesi i contenuti sopra elencati in termini:

- *localizzativi (fra la darsena e il rio Antognano)*
- *dimensionali (numero di posti barca indicati dal Piano della Costa, con i limiti di taglia delle imbarcazioni e le quote dedicate al transito sopra indicati)*
- *tipologici (come da condizioni di sostenibilità di cui dal punto 1 al punto 11 delle conclusioni del Rapporto Ambientale)*

Mobilità e parcheggi

È inoltre condotta un'analisi dell'impatto del nuovo porto sui flussi attuali della rete viabilistica, assumendo che lo stesso sviluppi esclusivamente la funzione di polo attrattore, poiché l'assenza di funzioni residenziali e/o alberghiere non produce nessun potenziale di mobilità sistematica generata nell'ora di punta del mattino. Il quadro dimensionale degli insediamenti è esplicitato dalla seguente tabella:

Parametri di sintesi		
Residenza	0 mq	
Commerciale	3.107 mq	
Ristorante	800 mq	
Yacht club	542 mq	
Torre	509 mq	
Servizi accessori	200 mq	
Cantiere navale coperto	400 mq	
Cantiere navale piazzale	4.000 mq	
Posti auto	n. 505	Di cui 405 indisponibili: 315 in vendita e 90 affittati
Posti barca	n. 450	

L'utilizzo della tabella (di cui non è nota l'origine) è in contrasto con quanto dichiarato al punto 7 dei vincoli tipologici relativamente alla non opportunità di collocare nel porto attività cantieristiche in senso stretto, ma piuttosto di integrare le funzioni portuali nel contesto produttivo della piana e lungo costa.

Il riferimento ad un numero complessivo di posti barca pari a 450 se da una parte coincide con l'indirizzo del Piano della costa (700 PE – la conversione sulla base delle classi dimensionali di cui alla tabella successiva porta ad un valore confrontabile), dall'altra non risponde alla distribuzione dimensionale dichiarata più volte come necessaria per garantire il carattere peculiare del porto che si vuole raggiungere (fortemente votato al transito, < 8 m per il 40% del totale, < 15 m per il 45% e < 24 m per il 15%).

Alla fine di vari passaggi sono stati ottenuti: 139 spostamenti attratti dal nuovo insediamento ipotizzato nell'ora di punta del mattino, quindi con destinazione nelle zone dell'area in cui è prevista la realizzazione del porto e provenienza da tutto il territorio regionale.

Dalle simulazioni effettuate, è emerso che *la presenza del porto non incide significativamente nel sistema della circolazione veicolare attuale* sia in ambito comunale, sia alla scala provinciale.

Per quanto riguarda l'impatto non sono percepibili cambiamenti significativi né a livello di archi, né a livello di nodi stradali, essendo la nuova quota di mobilità indotta dal porto tranquillamente assorbita dalla capacità di smaltimento residua della rete esistente. Per quanto riguarda la domanda di sosta, si può invece stimare come sia necessaria un'integrazione alla dotazione prevista – *si presume ci si riferisca sempre alla tabella di cui sopra*. Per quanto riguarda la quota disponibile, infatti, si rileva come sia necessaria una dotazione di 181 posti auto, tenendo conto di un incremento del 30% della domanda veicolare che vede nell'ora di punta come destinazione i nuovi insediamenti ($139 \times 1,3 = 181$). Anche per quanto riguarda la dotazione "privata" di sosta a servizio dei posti barca emergono alcune carenze, come riassunto dalla tabella seguente.

CATEGORIA STALLI	POSTI BARCA	COEFF. AUTO IN SOSTA	NECESSITÀ POSTI AUTO
CAT 3	72	x 1,0	72
CAT 4 - 5	290	x 1,5	435
CAT 6 - 7	88	x 3,0	264
TOTALE PRESENZE	450	-	771

La dotazione di posti auto venduti e affittati richiede la necessità di reperire un'offerta aggiuntiva di 447 posti (ivi inclusi quelli di servizio).

La stima risulta inevitabilmente falsata dai dati di input; valutando sulla base dell'indicazione di 700 PE la distribuzione dimensionale indicata, si deriva un numero complessivo di posti barca superiore a 1100, il che necessariamente condiziona i flussi di traffico indotti e il loro impatto sulla viabilità esistente. In ogni caso dell'indicato incremento di posti auto non è dato conto nelle conclusioni.

Osservazioni pervenute

Soggetti competenti in materia ambientale

ASL 2 – nota n. 78160 del 18.06.2010: non ravvisa al momento, in linea di massima, controindicazioni di tipo igienico-sanitario.

Portatori di interesse

WWF - Rileva la mancata consequenzialità logica e cronologica di legge che affligge l'iter avviato (presentazione prima dei progetti e poi attivazione della specificazione settoriale), nonché la non sussistenza di un interesse tutelato del richiedente, in quanto l'istanza di concessione non è relativa ad un interesse pubblico compiutamente definito (non essendo stata precedentemente definita la specificazione settoriale). È allegata sentenza DdS n. 914/2007 (p.3, punto 4 della sezione Diritto) secondo cui, ogniqualvolta manchi l'interesse pubblico a destinare l'area demaniale alla finalità prospettata dal privato, legittimamente l'autorità competente può negare l'autorizzazione, dal momento che manca il presupposto di legge per dare inizio al procedimento di cui al DPR n. 509/97.

Segnala anomalie nel calcolo dei posti auto necessari e quindi delle stime del traffico indotto, in quanto partono da un numero effettivo di posti barca (non PE) non coerente con le indicazioni di sostenibilità date; ne risulta pertanto una valutazione non corretta degli impatti e della sostenibilità reale da parte della rete infrastrutturale esistente.

Rileva che nella matrice di analisi per l'individuazione della collocazione ottimale non si tiene conto della presenza del SIC (posidonieto), che in alcuni tratti (NORD 3 – fra il rio Burrone e il rio Antognano) giunge fino a 300 m da riva.

Adorea Srl – proponente di uno dei progetti concorrenti nel procedimento di cui al DPR n. 509/97: trasmette la DGR n. 37/2010. Rileva un cambiamento di registro fra la prima parte della documentazione predisposta da Caire, più tecnica e che condivide, in particolare la localizzazione nel tratto NORD 3, e la seconda (caratteristiche tipologiche e condizioni di sostenibilità) di impronta politica, che contesta. Ciò in quanto le condizioni di sostenibilità poste dall'amministrazione comunale renderebbero impossibile qualsivoglia realizzazione portuale ad Albenga. Nel contestare le conclusioni del Rapporto ambientale richiama la necessità di tenere distinte la sfera politica da quella tecnica. L'esame nel dettaglio della seconda parte porta

a contestare la soluzione del by pass di acqua del Centa e la sua immissione nel bacino portuale, l'ingerenza in competenze non proprie per quanto concerne il trasporto solido del Centa, e le considerazioni formulate in merito alle soluzioni mitigative degli effetti sul trasporto solido.

Per quanto concerne il by pass dei sedimenti, si rileva che il dragaggio interesserebbe i sedimenti accumulati esternamente al sopraflutto, quindi senza possibilità che siano classificabili come rifiuti, che in ogni caso si tratta di trasporto potenziale, che è definito "falso problema", e che il mantenimento degli impegni dell'operatore nella movimentazione delle sabbie nel lungo termine può essere facilmente garantito con forme fideiussorie ovvero con prescrizioni concessorie e/o previsione di diffide ad eseguire, preordinate alla revoca della concessione in caso di inadempienza.

In merito alla seconda soluzione si ritiene che invece di un incanalamento si tratti di un completo arresto, con un effetto tombolo indotto, e l'impossibilità economica e fisica di realizzare la doppia diga entro i limiti della posidonia.

La dichiarazione di aree a terra pari a 10 volte lo specchio acqueo è ritenuta abnorme e non giustificata tecnicamente. Le norme AIPCN indicano una superficie dei terrapieni in un porto turistico dell'ordine della metà della superficie di bacino (indicativamente).

Contesta la legittimità del dettaglio dimensionale e dell'indicazione delle quote per il transito; la dimensione massima è dettata dai fondali, e quindi è corretta, ma la suddivisione delle dimensioni intermedie deve rispondere anche a valutazioni finanziarie e bilanciamenti fra domanda e offerta. Il vincolo al transito comporterebbe inoltre uno svuotamento del porto nei mesi invernali, a fronte della sufficienza del 10% di legge a rispondere alle necessità nella stagione estiva (anche attraverso l'affitto dei posti barca degli utenti stanziali quando in navigazione).

L'indicazione delle dimensioni del sopraflutto (6-7 m), in ragione dell'impatto paesistico, è ritenuta eccessiva e strumentale a sostenere la soluzione della doppia diga.

In ultima istanza è richiesto di non tenere conto della seconda parte della documentazione fornita.

Arch. Vittorio Tarizzo per Primalbenga Srl.: proponente di uno dei progetti concorrenti nel procedimento di cui al DPR n. 509/97: deposita la tavola 02-verifica bionomica allegata al proprio progetto, la carta bionomica dei fondali e la presentazione generale di Sogreah della proposta. Sostiene che il porto-isola proposto è al di fuori del SIC e comunque riposizionabile a seguito di nuove evidenze. Rivendica l'autodeterminazione della distribuzione dei posti barca, per questioni economiche ma anche in coerenza con quanto rilevato dall'UCINA secondo cui le attuali condizioni del mercato nautico orientano verso strutture per imbarcazioni di medio-grandi dimensioni. Sostiene che il porto a mare non interferisce con altre realtà economiche presenti in zona, può costituire un'ulteriore attrattiva turistica e non stravolge il contesto esistente. Inoltre la struttura non pesa sull'ambito urbano in termini di istanza di parcheggio e di viabilità accessoria, né in fase di cantiere né in esercizio. La struttura a mare potrebbe svolgere la funzione di incanalamento dei sedimenti auspicata, non sarebbe soggetta a problemi di ricambio idrico, propone dighe non superiori ai 3,5 m (pur superando gli standard di sicurezza – evento centennale), non comporta la cancellazione di concessioni esistenti.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE RELATIVE A DINAMICA MARITTIMA, SEDIMENTOLOGIA, BIOCENOSI MARINE

Si richiama, in merito alla proposta di realizzazione di un porto turistico ad Albenga, quanto già comunicato a suo tempo con nota n. 47 del 13.01.2003, e ribadito con nota n. 272 del 22.02.2007 al Direttore Generale del Dipartimento Pianificazione territoriale e urbanistica e alle altre strutture regionali coinvolte. Il riferimento è costituito dall'analisi commissionata allo Studio Sirito dal settore Pianificazione Territoriale, finalizzata alla difesa e ricostruzione delle spiagge e alla verifica della localizzazione di un porto turistico:

“Le conclusioni dello studio sono così sintetizzabili:

- la spiaggia di Vadino, in sponda destra del Centa, è allo stato attuale (rif. 2002), stabile, in funzione delle condizioni di deriva litoranea netta media annua pressoché nulla;
- la causa della scomparsa delle spiagge in sponda sinistra è attribuibile sia alla diminuzione del trasporto solido del corso d'acqua sia, soprattutto, alla presenza della scogliera radente a protezione della massicciata ferroviaria, che provoca riflessione del moto ondoso e conseguente dispersione su fondali profondi dei sedimenti in transito;
- lo scarso trasporto solido è attribuito principalmente alla tipologia degli interventi di risagomatura e riduzione del rischio idraulico nel tratto terminale sia del Centa che dell'Arroscia, con completa artificializzazione degli stessi;
- la realizzazione di un porto tra la foce del rio Burrone ed il rio Antoniano, costituendo un ostacolo trasversale, causerebbe il deposito di una consistente quantità di materiale nel tratto sottoflutto, materiale che potrebbe essere destinato al ripascimento delle spiagge di Ceriale.

L'analisi porta a conclusioni condivisibili ma non affronta le seguenti criticità sia tecniche che ambientali, peraltro di difficile soluzione:

- la difficoltà di gestire il sistema di by-pass dei sedimenti attraverso l'infrastruttura portuale, ed il trasferimento degli stessi alle spiagge di un altro Comune. L'intervento compensativo di ridistribuzione sulle spiagge del materiale sottratto per interferenza con la dinamica costiera si è rivelato nella pratica molto complesso e non sempre efficace;

- l'impossibilità, una volta realizzato il porto, di puntare nel lungo periodo al riequilibrio naturale dell'intero tratto di litorale in sponda sinistra del Centa. L'opzione è realistica in quanto in relazione alla previsione di spostamento a monte della linea ferroviaria;
- la presenza, intorno alla batimetrica dei - 6 m, della prateria di *Posidonia oceanica*, e la conseguente necessità di limitare lo sviluppo a mare delle opere, la capienza e la funzionalità del bacino portuale.

Si rileva infine che l'analisi svolta non raggiunge le finalità dichiarate in quanto non effettua una valutazione costi benefici delle due ipotesi alternative "porto" – "ricostituzione spiagge su tutto il tratto Albenga-Ceriale". Lo svolgimento di tale raffronto non può tuttavia prescindere dall'acquisizione dei seguenti elementi tecnici:

- campagna batimetrica di dettaglio estesa almeno fino alla batimetrica dei - 15 m;
- caratterizzazione sedimentologica e granulometrica dei fondali;
- studio meteo marino di dettaglio e modellazione matematica delle dinamiche litoranee;
- analisi dei fenomeni di riflessione del moto ondoso sulla massicciata ferroviaria e dell'evoluzione del sistema a valle dell'eliminazione della massicciata stessa;
- stima di massima delle quantità e delle caratteristiche del materiale necessario per creare un profilo di spiaggia stabile nel tratto Albenga – Ceriale;
- stima di massima dei quantitativi necessari alla sua manutenzione annuale;
- verifica della sua disponibilità nell'ambito dei bacini del Centa e dell'Arroscia – unità fisiografica di riferimento;
- caratterizzazione bionaturalistica dei fondali e mappatura di dettaglio della prateria di *Posidonia oceanica*.

In sintesi, la previsione di un porto turistico ad Albenga presenta un duplice ordine di problematiche:

- di livello pianificatorio: l'assetto territoriale è destinato a mutare a seguito dello spostamento della linea ferroviaria. L'eliminazione della scogliera radente a protezione della massicciata ferroviaria, in oggi fra le principali cause della scomparsa delle spiagge in sponda sinistra al Centa, porterà nel medio termine ad un mutamento delle dinamiche litoranee insistenti sul paraggio. Tale mutamento deve necessariamente essere studiato e valutato, allo scopo di individuare le tendenze evolutive del territorio, e pianificare in modo ad esse sinergico. Il litorale di Albenga è caratterizzato dalla presenza dell'isola Gallinara, emergenza ambientale che si prevede di valorizzare, che potrebbe diventare volano per un modello di sviluppo turistico diversificato, volto alla fruizione balneare ed escursionistica. Ciò prendendo atto di un contesto già caratterizzato dalla presenza di numerosi porti – approdi, sia esistenti sia in previsione (Alassio, esistente; Ceriale, approvato; Borghetto S. Spirito, in corso di realizzazione; Loano, esistente).
- di livello progettuale: la presenza di biocenosi marine di pregio pone vincoli alla progettazione che devono essere puntualmente valutati nei loro effetti di condizionamento della funzionalità delle strutture. Analoghe considerazioni valgono per gli aspetti legati alla sedimentologia costiera ed agli effetti di alterazione che una struttura aggettante produrrebbe sul paraggio, la cui linea di costa ha andamento convesso piuttosto che concavo e non presenta alcuna predisposizione morfologica alla realizzazione di uno specchio acqueo protetto."

La proposta di specificazione settoriale fa riferimento, per quanto attiene gli aspetti tecnici ed ambientali, ad una serie di studi effettuati negli ultimi anni aventi come oggetto il litorale di Albenga e più estesamente l'intera unità fisiografica costiera sottesa al bacino idrografico del fiume Centa. In particolare sono stati esaminati i seguenti studi tecnici:

"Studio del litorale di Albenga finalizzato alla difesa e ricostruzione delle spiagge ed alla verifica della localizzazione di un porto turistico". Studio Siritto – 2002

"Progetto preliminare di difesa della costa e studio di sostenibilità ambientale nei comuni di Albenga e Ceriale" Studio Siritto, Diptaris, Gibelli – 2005.

"Studi idraulico marittimi finalizzati alla valorizzazione del litorale di Albenga, con valutazione della funzionalità di un'eventuale infrastruttura portuale e dell'impatto della stessa sui litorali e sui fondali adiacenti" Hydrosol – 2006.

Tutti gli studi concordano su alcuni punti:

- la causa della scomparsa delle spiagge lungo tutto il tratto di costa in sponda sinistra della foce del Centa è attribuibile sia alla diminuzione del trasporto solido del corso d'acqua sia, soprattutto, alla presenza della scogliera radente a protezione della massicciata ferroviaria, che provoca riflessione del moto ondoso e conseguente dispersione su fondali profondi dei sedimenti in transito;
- il trasporto litoraneo reale nell'area è piuttosto consistente, univocamente diretto verso nordest e collocabile a profondità tra 4 e 6 m, contribuendo a mantenere l'attuale equilibrio di tutta l'unità fisiografica, almeno fino a Capo Santo Spirito;
- la passata realizzazione della darsena attuale ha provocato notevoli problemi all'equilibrio del litorale con insabbiamento totale della stessa darsena ed accentuazione dei fenomeni erosivi nel settore sottoflutto;
- la realizzazione di un porto lungo il tratto di litorale in sponda sinistra della foce del Centa, costituendo un ostacolo trasversale, causerebbe il deposito di una consistente quantità di materiale nel tratto sopraflutto e interruzione dell'afflusso di sedimenti verso nordest.

Lo studio prende 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; è individuata come principale problematica l'interferenza con il trasporto solido lungocosta. La mitigazione di questo impatto dovrebbe quindi essere attuata, secondo lo studio, attraverso tre possibili approcci:

- una sistematica attività di movimentazione artificiale dei sedimenti che li prelevi dal punto di accumulo e deposito lungo costa per deporli sulle spiagge da ripascere sottoflutto all'opera portuale;
- la realizzazione di opere che intervengono strutturalmente sulla circolazione dei sedimenti incanalandola nella direzione delle spiagge da ripascere;
- la realizzazione di un porto completamente "a mare".

Sulla base delle conoscenze acquisite in anni di monitoraggio dei litorali da parte del settore regionale competente, e sulla base dei risultati degli studi effettuati nel tratto di litorale in esame, si possono esprimere le seguenti considerazioni:

Il litorale di Albenga insiste su uno dei rari tratti di costa ligure di costruzione sedimentaria generata da uno dei più importanti corsi d'acqua regionali, quindi uno dei tratti di costa ligure in cui sono più intensi gli apporti detritici e conseguentemente la dinamica sedimentaria. In questo contesto geomorfologico la realizzazione di una struttura portuale è decisamente sconsigliabile, in quanto l'equilibrio dell'intera unità fisiografica costiera verrebbe messo pesantemente in discussione 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;
- ma soprattutto la necessità che il concessionario che gestirebbe la struttura si facesse carico dei costi di manutenzione del litorale sottoflutto, almeno fino a Capo Santo Spirito, cosa che appare realisticamente poco perseguibile.

Infatti è nota, da numerose esperienze precedenti, la difficoltà di gestire il sistema di by-pass dei sedimenti attraverso l'infrastruttura portuale, ed il trasferimento degli stessi alle spiagge di un altro Comune, tenendo conto che tale operazione dovrebbe interessare non solo la spiaggia emersa ma soprattutto la spiaggia sommersa. Gli interventi compensativi di redistribuzione sulle spiagge del materiale sottratto per interferenza con la dinamica costiera si sono sempre rivelati nella pratica molto complessi e mai totalmente efficaci. La realizzazione di una struttura portuale, inoltre, renderebbe impossibile puntare nel lungo periodo al riequilibrio naturale dell'intero tratto di litorale in sponda sinistra del Centa, ipotesi realistica in quanto legata alla previsione di spostamento a monte della linea ferroviaria.

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.

Aspetti naturalistici

Il fondo del mare nell'area antistante il tratto di costa a nord della foce del Centa è colonizzato da una prateria di *Posidonia oceanica*, habitat prioritario ai sensi della Direttiva "Habitat", per la tutela del quale è stato individuato un SIC. Questa prateria, che si estende per un'ampiezza di circa 600 m verso il largo (tra 350 m e 950 m circa dalla costa), ha subito nel corso del tempo, ma in particolar modo nel XX secolo, diversi impatti, che ne hanno causato degrado e regressione. In queste condizioni, che l'istituzione del SIC dovrebbe gradualmente migliorare, la realizzazione di un'opera portuale come quella proposta, di notevoli dimensioni, anche se immediatamente esterna alla prateria e al SIC, potrebbe causare effetti indiretti sull'habitat antistante. Proprio per la fase di sofferenza in cui si trova la prateria, la presenza della diga foranea e del suo piede sommerso nelle immediate vicinanze del limite superiore della posidonia, già pesantemente eroso, rischierebbe di vanificare le iniziative di tutela attivate con l'istituzione del SIC. Inoltre, gli apporti di acqua dolce proposti per ridurre la salinità all'interno del porto, allo scopo di ridurre la proliferazione di organismi, creerebbero un ulteriore impatto negativo sulla prateria, che è molto sensibile anche a minime variazioni ambientali.

Non sono infine da trascurare anche gli effetti della realizzazione dell'opera, per la quale è richiesta la movimentazione di notevoli quantità di materiali, che potrebbero provocare l'intorbidamento delle acque, con conseguente pesante danno alla prateria. Sempre per le fasi di realizzazione, l'eventuale ancoraggio di pontoni ed altre unità navali proprio sulla prateria aggrungerebbe un ulteriore danno all'habitat prioritario.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il Rapporto Ambientale non fornisce elementi documentali e conoscitivi nuovi rispetto a quanto già noto sul tema in argomento presso gli uffici regionali competenti per i vari aspetti interessati. Anzi fa un utilizzo parziale di quanto a disposizione: nel caso ad esempio delle biocenosi marine, le conoscenze disponibili (Atlante delle fanerogame) non sono riportate graficamente in modo idoneo, né considerate fra i criteri valutativi delle varie opzioni (in termini sia comparativi che di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità enunciati).

In particolare non fornisce elementi al contorno, di raccordo con le determinazioni pianificatorie urbanistiche in corso di definizione, coerenti con gli obiettivi dichiarati, peraltro condivisibili, di realizzazione di una

struttura ben integrata nel tessuto urbano retrostante e in grado di attivare sinergie virtuose nel tessuto produttivo esistente o in previsione. Ad esempio non è chiaro quali siano le condizioni di accessibilità e capacità di sosta, attuali o future, e come si pensa di reperirle nel contesto, insieme con gli spazi per le lavorazioni minime connesse all'attività diportistica. I contenuti del redigendo PUC sono richiamati in modo vago: è citato solo il contenuto relativo alla pedonalizzazione del tracciato ferroviario, in coerenza con indicazioni sovraordinate, mentre nulla si dice della dismissione delle aree connesse. L'aspetto è rilevante: se è necessario reperire a terra nuova viabilità e/o nuovi parcheggi e/o aree tecniche funzionali al porto, deve essere garantita la fattibilità almeno contestuale della loro realizzazione, anche nel caso di soggetti attuatori diversi.

L'entità delle dotazioni infrastrutturali ritenute come necessarie è lasciata nella totale incertezza, date alcune premesse non condivisibili ovvero non dimostrate (vedi stima fabbisogno parcheggi ed estensione aree tecniche a terra).

Nella fase analitica si evidenzia uno scollamento fra gli obiettivi di sostenibilità dichiarati e la loro traduzione in indirizzi operativi. I criteri utilizzati per il confronto fra le alternative localizzative non sono trasparenti (in quanto non compiutamente descritti) né completi (non tengono conto della presenza di habitat marini), e non del tutto condivisibili trattando come secondaria dal punto di vista ambientale l'interferenza con il trasporto solido lungo costa.

L'opzione localizzativa considerata migliore (darsena – rio Burrone) può esserlo solo in virtù della presenza della darsena esistente e della possibilità intrinseca di sua ristrutturazione ed adeguamento, senza significativamente modificare, peggiorandolo, l'assetto costiero ormai consolidato.

Il Rapporto Ambientale si spinge oltre nella definizione tipologica e localizzativa, arrivando a dettagliare quasi alla scala di progetto i pesanti interventi mitigativi ritenuti necessari e il piano degli ormeggi.

La proposta di così pesanti mitigazioni testimonia l'entità del disturbo generato dall'introduzione ex novo di una struttura portuale nel paraggio, senza che ne sia peraltro definito un limite dimensionale in rapporto all'entità degli impatti ed alla presenza del SIC e della prateria di *Posidonia oceanica*.

La stessa mitigazione costituisce fonte di impatti che non sono caratterizzati nell'ipotesi proposta; non ne sono cioè analizzate le conseguenze ambientali, se non un presunto minor impatto paesistico e minori costi gestionali complessivi (presunti anche questi, e non certi, non essendo l'efficacia dell'opera in alcun modo dimostrata). Per la sola citata "barriera sepolta alla foce del Centa" valgono considerazioni analoghe.

Per quanto concerne il by pass idrico, volto a favorire il ricambio delle acque interne allo specchio acqueo, si rileva che sarebbe stato più opportuno definire delle modalità gestionali imprescindibili volte alla compatibilità ecologica della funzione portuale (vedi gestione degli scarichi, raccolta oli esausti e acque di sentina, delimitazione delle lavorazioni, etc.), piuttosto che indicare una soluzione tecnologica di dubbia fattibilità, potenzialmente in grado di produrre implicazioni ambientali gravi: la dispersione di inquinanti, data anche la presenza del SIC e dell'area protetta della Gallinara, non è in alcun modo preferibile all'azione di prevenzione dell'inquinamento.

In merito al dettaglio della dimensione e del numero delle imbarcazioni da ospitare, non è argomentato sulla base di un'indagine di mercato né sostenuto da concreti elementi di fattibilità economica. La disponibilità di posti barca alla fonda è da dimostrare a seguito della verifica dell'efficacia reale della soluzione tecnica della doppia diga, stanti le caratteristiche di esposizione e di fondale del paraggio.

La dichiarata intenzione di gestire l'ormeggio incontrollato dando la disponibilità del canale esterno risponde molto parzialmente ai conflitti che la realizzazione del porto produrrebbe fra fruizione turistico diportistica e tutela ambientale nell'area vasta. Le barche ospitate all'interno della struttura andrebbero inevitabilmente a gravare, con la sosta temporanea, sugli specchi acquei intorno alla Gallinara (area protetta) o comunque in corrispondenza di tratti di costa vicini analogamente di pregio sia naturalistico che paesistico, amplificando le già esistenti difficoltà di gestione del fenomeno.

Per quanto attiene gli aspetti legati alla sedimentologia costiera e gli effetti di alterazione che una struttura aggettante produrrebbe al litorale, in cui la linea di costa ha andamento convesso piuttosto che concavo e non presenta alcuna predisposizione morfologica alla realizzazione di uno specchio acqueo protetto, si ritiene 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 P.T.C. 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 rendere non giustificabile il porto turistico, 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 circa 7 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 indubbiamente 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.