

Committente:
Sanlorenzo spa

Livello di Progetto:
ESECUTIVO

Titolo:

Progetto per il miglioramento funzionale dei servizi connessi all'attività esistente nel comparto denominato D1 di proprietà Sanlorenzo S.p.a.

Oggetto:

Relazione tecnica generale

Codice Progetto:
P209-20

Nome File:
P209-20-E-RE-GEN-201-A

Firme:



Rev.	Modifiche/Revisioni	Redatto	Data	Contr./Appr.	Data
A	PRIMA EMISSIONE	RP/GF	23/11/2021	RV	23/11/2021

INDICE

1	PREMESSA.....	2
1.1	DESCRIZIONE DELL'AREA OGGETTO DI STUDIO	2
2	PROPOSTA PROGETTUALE	3
2.1	CONSIDERAZIONI GENERALI	3
2.2	INQUADRAMENTO GENERALE DEGLI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE	4
3	INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA REFITTING	7
3.1	CONSIDERAZIONI GENERALI	7
3.2	LO STATO ATTUALE.....	8
3.3	AMPLIAMENTO DELL'AREA REFITTING	10
3.4	RIQUALIFICAZIONE DELL'ATTUALE AREA REFITTING	13

1 PREMESSA

Il presente studio è volto a descrivere gli interventi che la società Sanlorenzo S.p.a. intende mettere in atto, per il miglioramento funzionale dei servizi connessi all'attività del proprio stabilimento produttivo.

1.1 DESCRIZIONE DELL'AREA OGGETTO DI STUDIO

La zona oggetto di intervento è ubicata in sponda destra del fiume Magra circa 4 km a monte del suo sbocco a mare, in Comune di Ameglia.



Figura 1 - ubicazione zona di interesse

L'area è caratterizzata dalla presenza del cantiere navale Sanlorenzo con palazzina uffici, capannoni, darsena e ormeggi, a seguito dell'acquisizione dell'azienda CREST-YARD - S.p.a. che da decenni si occupava della produzione di piccole navi militari.

Il contesto paesaggistico e urbano nell'intorno della SP n. 432 è caratterizzato da strutture edilizie residenziali e commerciali ubicate da entrambi i lati della viabilità (depuratore di Camisano, complesso ricettivo dell'Ala Bianca, edilizia residenziale, complesso sportivo Borgo, centro ippico).

2 PROPOSTA PROGETTUALE

2.1 CONSIDERAZIONI GENERALI

Con riferimento al piano industriale di sviluppo proiettato al 2022, le sopraggiunte necessità logistiche e operative della società Sanlorenzo S.p.A., determinano la necessità di porre in essere un piano di sviluppo e riqualificazione del comparto industriale ad oggi in essere.

Si precisa che tale piano prende corpo con la costruzione dei nuovi capannoni nell'adiacente area D2, in area protetta oltre l'argine di nuova realizzazione, la cui costruzione è iniziata nell'agosto 2018 e si è conclusa a gennaio 2020. A partire da tale data, le imbarcazioni sono completamente assemblate nell'area D2, mentre nell'area D1 rimangono le attività di laminazione per le quali sarà implementato un ammodernamento tecnologico al fine di poter soddisfare le maggiori necessità produttive richieste dal piano industriale e dai nuovi standard del settore.

Quanto sopra al fine di evidenziare che, in senso generale ci saranno significative e positive ripercussioni socio-economiche grazie all'aumento della produzione, sia dirette che indirette in relazione all'aumento dell'indotto, ma che tale aspetto **non prevede un aumento diretto del carico insediativo nell'area del complesso D1**, in cui aumenterà solo l'efficienza produttiva grazie ad una maggiore e migliore distribuzione degli spazi interni ed esterni, che invece viene concentrato nell'area D2, che non è parte del presente procedimento amministrativo.



Figura 2 – Planimetria masterplan interventi area D1

2.2 INQUADRAMENTO GENERALE DEGLI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE

Sulla base di tali risultati attesi la divisione Yacht della Sanlorenzo ha previsto quindi un piano produttivo che prevede nei cinque anni successivi all'inizio dei lavori per l'area D2 un aumento significativo dei volumi di produzione che vengono realizzati sui due siti principali di Ameglia e Viareggio.

Sotto, viene riportata una tabella indicativa delle unità di produzione per singolo modello con previsione fino al 2022.

LINEA	2018	2019	2020	2021	2022
TOTALE SX 76			12,00	11,00	10,00
TOTALE SX 88			8,00	8,00	8,00
TOTALE SL 78	7,00	4,00	4,00	5,00	5,00
TOTALE SL 86	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00
TOTALE SL 92		2,00	5,00	6,00	6,00
TOTALE SD 92 / 96	1,50	2,50	4,00	5,00	5,00
Sub-Totale AM	15,50	15,50	40,00	42,00	41,00
TOTALE SX 76 (*)	2,00	12,00			
TOTALE SX 88 (*)	8,00	8,00			
TOTALE SX 110		0,20	1,50	2,00	2,50
TOTALE SX 125		0,00	0,20	1,00	1,50
TOTALE SL 96 / 102	3,54	3,90	4,30	4,50	4,50
TOTALE SL 106 / 112	3,04	3,05	0,20	0,80	2,70
TOTALE SL 118	1,63	1,70	1,00	0,70	0,00
TOTALE SD 112 / 116	2,23	2,20	2,20	2,20	2,70
TOTALE SD 126 / 130	1,93	2,40	0,90	1,60	2,00
Sub-Totale VG	22,37	33,45	10,30	12,80	15,90
TOTALE YACHT	37,87	48,95	50,30	54,80	56,90

Al fine di poter sostenere gli investimenti previsti dal piano industriale, è stato quindi necessario predisporre alcuni necessari interventi volti alla riqualificazione del sito

industriale esistente. Gli interventi proposti sono volti alla riqualificazione delle aree di lavoro esistenti ed alla creazione di nuovi spazi divenuti necessari per la nuova capacità produttiva del complesso industriale.

Di seguito, a scopo illustrativo, viene riportata una panoramica degli interventi di impatto, in fase di studio e programmazione per la riqualificazione del sito produttivo denominato D1.

Intervento in programma oggetto della presente richiesta di autorizzazione:

- Riqualificazione della parte esistente ed ampliamento dell'area refitting e rimessaggio imbarcazioni, dedicata allo stoccaggio, all'esposizione ed alla messa a punto delle unità, ma anche all'assistenza dei clienti nella fase post-vendita. L'estensione prevede le seguenti macro attività:
 - o Allargamento della superficie di stoccaggio delle imbarcazioni a terra
 - o Realizzazione di aree di sosta temporanee che possano ospitare clienti, equipaggi, ditte di service
 - o Realizzazione di adeguata viabilità
 - o Installazione di una banchina galleggiante al fine di incrementare il numero di posti barca disponibili in acqua
 - o Realizzazione di un percorso dedicato e preferenziale ad uso degli armatori dall'ingresso del Cantiere fino alla Palazzina Direzionale.

Per completezza di informazione e visione generale degli interventi riconducibili al masterplan complessivo che è stato sviluppato di seguito si illustrano gli interventi a corollario di quanto oggetto della richiesta di autorizzazione.

Interventi in programma NON oggetto della presente richiesta di autorizzazione:

- Difesa spondale e opere a fiume: messa in sicurezza dell'area spondale attraverso la ricostruzione del "pennello idraulico" distrutto dalla piena del fiume Magra del 2011 al fine di ricreare le condizioni di fiume originali. Contestualmente si prevede di effettuare l'opera di ripascimento dell'attuale sponda erosa ripristinando parte della superficie persa.
- Riorganizzazione del layout delle aree di parcheggio interne allo stabilimento.
- Riqualificazione e riorganizzazione del parcheggio dedicato a collaboratori ed aziende esterne, ubicato in adiacenza all'ingresso agli stabilimenti Sanlorenzo, e contestuale rivisitazione con ammodernamento del locale portineria e del varco di accesso agli stabilimenti.
- Riorganizzazione dei locali accessori in servizio ai capannoni esistenti con scopo di ammodernamento degli impianti e di miglioramento dell'impatto estetico complessivo.

Di seguito viene riportata una planimetria raffigurante la totalità degli interventi che la società Sanlorenzo Spa vorrebbe realizzare a completamento del percorso di riqualificazione dello stabilimento denominato D1.



Figura 3 – Inquadramento interventi trattati

Come si evince dall'immagine sopra riportata, la presente relazione ha lo scopo di illustrare nello specifico gli interventi di ampliamento dell'area refitting e rimessaggio imbarcazioni.

3 INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA REFITTING

3.1 CONSIDERAZIONI GENERALI

L'aumento del carico produttivo è strettamente connesso alla capacità dell'azienda di assistere i propri clienti nella fase di post-vendita come previsto dalla nuove clausole contrattuali. Tale aspetto richiede pertanto che l'azienda abbia a disposizione maggiori spazi in cui poter svolgere le diverse attività di refitting e/o rimessaggio oppure area di esposizione.

A tale scopo il progetto prevede l'ampliamento dell'attuale area destinata a tale servizio in prossimità della Marina Travel, in corrispondenza del travel-lift.



Figura 4 – Area da adibire a refitting, stato attuale dei luoghi

3.2 LO STATO ATTUALE

L'area che sarà destinata ad attività di refitting, rimessaggio e/o area di esposizione è una zona pianeggiante, da anni in stato di abbandono, caratterizzata da una vegetazione incolta, che ne limita fortemente l'accessibilità. La vegetazione ivi presente è prevalentemente esotica, con presenza di canneti ed una piccola area predominata da una formazione boschiva determinata dal progressivo abbandono dell'area Telara

In questa zona, confinata a monte dal rilevato arginale "lotto 3", ad est da un canale denominato "Ramo C" e da recinzioni nelle restanti parti, è presente un edificio degradato, che verrà demolito.



Figura 5 – stato dei luoghi terreno destinato ad aera refitting



Figura 6 – stato dei luoghi terreno destinato ad aera refitting



Figura 7 – stato dei luoghi terreno destinato ad aera refitting

3.3 AMPLIAMENTO DELL'AREA REFITTING

Per realizzare le sistemazioni previste in quest'area sarà necessario rimuovere la vegetazione esotica esistente, specie arboree e arbustive collocate in corrispondenza delle zone destinate all'ampliamento, mentre la porzione di terreno prospiciente il canale denominato "lotto C" parte del boschetto attualmente presente verrà mantenuta e riqualificata, come meglio descritto negli elaborati ambientali allegati:

- Studio di incidenza
- Relazione tecnica agronomica



Figura 8 – Area da adibire a refitting, stato attuale dei luoghi

Oltre alla pulizia dell'area, è prevista inoltre la completa demolizione del fabbricato rurale interessante l'area oggetto di interventi.

Le operazioni in progetto per la riqualificazione dell'area prevedono, oltre alla rimozione della vegetazione esistente, una completa bonifica del terreno mediante l'esecuzione di uno scotico del terreno vegetale per una profondità indicativa di 50 cm. Tale operazione è volta alla completa rimozione dello strato superficiale di terreno vegetale, che presenta scarse caratteristiche di portanza, ed il riporto con terra proveniente dal sito, di risulta da altri interventi eseguiti dalla proprietà

Successivamente alla bonifica, si procede con la realizzazione della sistemazione dell'area, con uno strato finale in ghiaio di piccola pezzatura, oltre i sottostanti strati portanti, di pezzatura maggiore, intervallati da teli in tessuto non tessuto, con funzione di strato separatore con il terreno naturale.



Figura 9 – Stato di progetto area refitting

La scelta del tipo di pavimentazione è stata ponderata per ottenere una pavimentazione di tipo naturale che consenta la completa permeabilità del suolo.

Oltre al principale utilizzo della nuova area refitting, una piccola porzione del terreno in ampliamento, incidente per una percentuale indicativa del 7% sul totale della superficie, viene uniformata all'area industriale e quindi asfaltata per garantire l'uniformità dei piazzali di stabilimento, necessaria per agevolare le operazioni di manovra delle imbarcazioni. Parte di tale area sarà utilizzata come tracciato del percorso dedicato e preferenziale ad uso degli armatori dall'ingresso del Cantiere fino alla Palazzina Direzionale, ubicata sulla sponda del Fiume Magra.

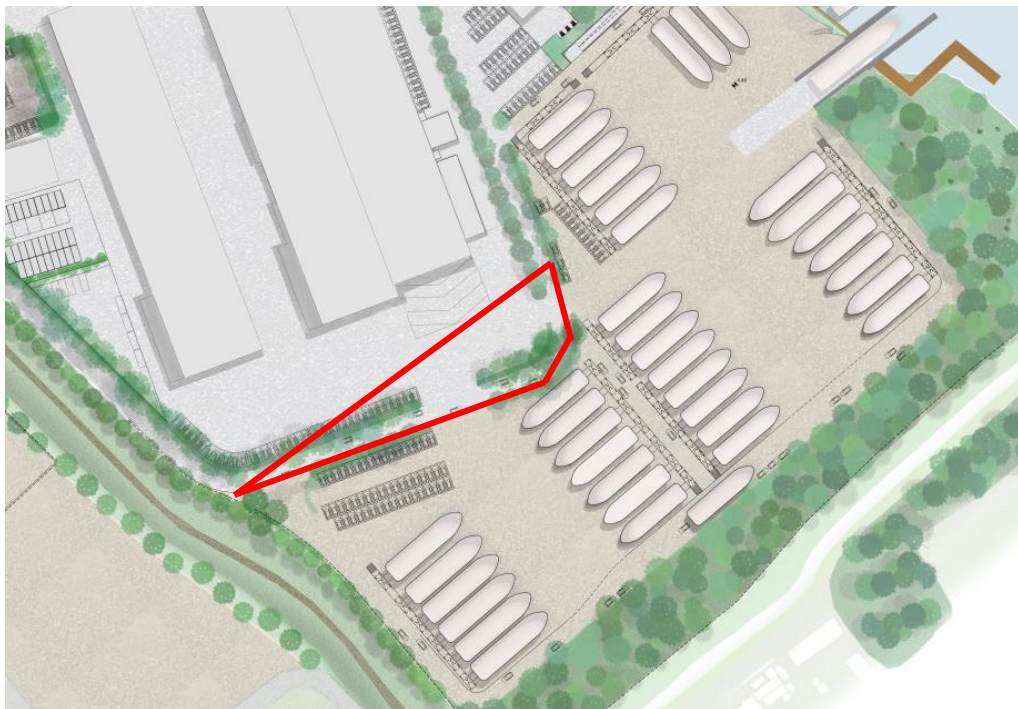


Figura 10 – identificazione porzione aggiuntiva di piazzale e viabilità

Tutte le viabilità e tutte le aree di sosta interne alla nuova area refitting saranno invece realizzate con pavimentazione in ghiaia di modesta pezzatura.

In ragione delle diverse esigenze logistiche potranno essere predisposti piccoli locali tecnici ad uso impiantistico in servizio all'area refitting, riconducibili a smistamento energia elettrica acqua e aria.

All'interno dell'area saranno inoltre inserite delle aree verdi (aiuole) per garantire il miglioramento estetico del complesso, soprattutto ai bordi del percorso dedicato e preferenziale ad uso degli armatori.

3.4 RIQUALIFICAZIONE DELL'ATTUALE AREA REFITTING



Figura 11 – Area da adibire a refitting, stato attuale dei luoghi (Marina Travel)

Sono inoltre previsti interventi di riqualificazione anche nell'attuale area refitting, ereditata in uso dalla precedente proprietà per le attività di rimessaggio e refitting delle imbarcazioni, denominata "Marina Travel", nella quale, a seguito di completo sgombero dalle imbarcazioni e attrezzature mobili presenti in sito, si prevede di eseguire un ripascimento dello strato superficiale di ghiaio, la ricollocazione secondo nuovo schema delle postazioni dedicate alle imbarcazioni e la sistemazione della viabilità di accesso, anch'essa prevista con pavimentazione in ghiaia. Di fatto quindi si tratta di ripristinare la pavimentazione esistente in parte ammalorata dal passaggio dei carrelli che trasportano le imbarcazioni da e per il bacino di varo.

Oltre alla riqualificazione dell'area attuale si prevede l'installazione di un pontile galleggiante al fine di incrementare la possibilità di ispezioni e piccole manutenzioni sulle murate delle imbarcazioni.

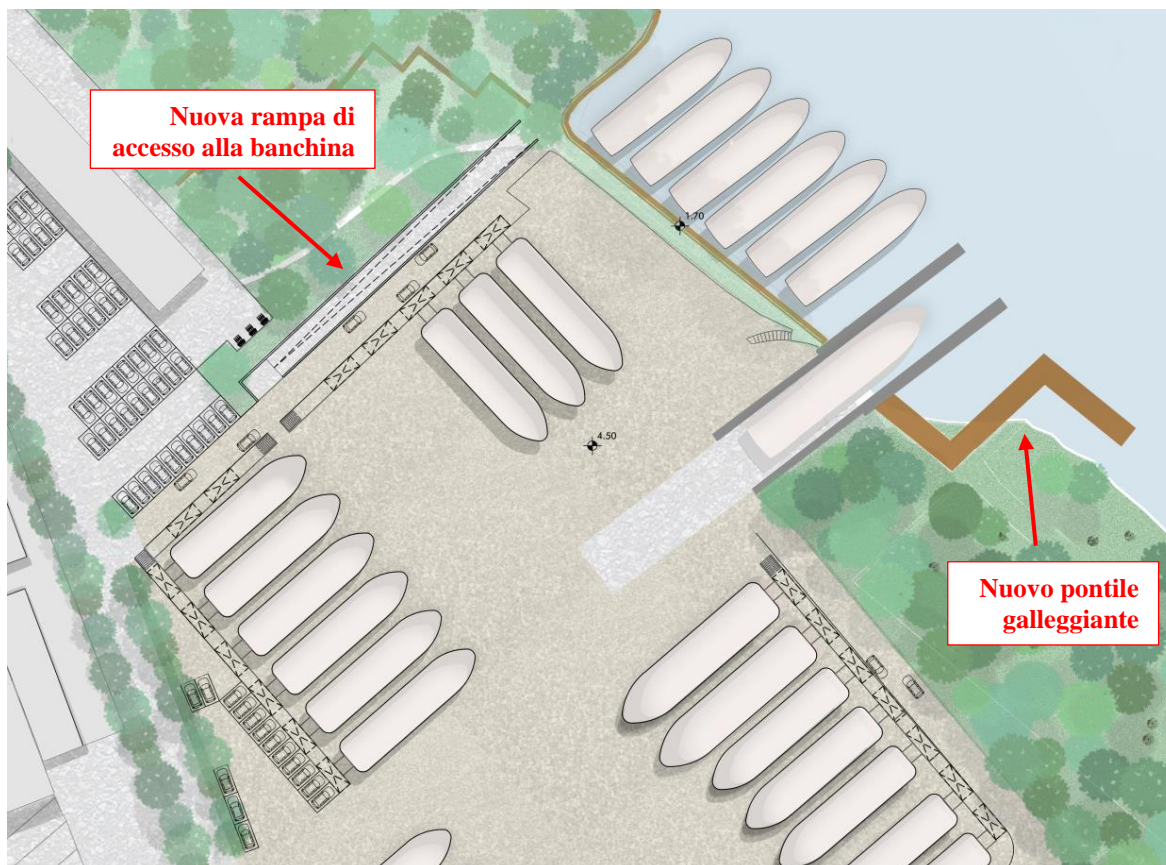


Figura 12 – stato di progetto area refitting attuale (Marina Travel)

Si prevede altresì la realizzazione di una nuova rampa carrabile, necessaria per poter accedere agevolmente con gli armatori alla banchina esistente con i mezzi per la movimentazione del materiale e/o bagagli, mentre ad oggi, l'unico accesso alla banchina è rappresentato da una scala.

Contestualmente alla realizzazione delle opere sopra descritte e fini alle attività produttive della società Sanlorenzo Spa, sono previsti specifici interventi di mitigazione e riqualificazione delle aree non utilizzate dalla proprietà.

Tali interventi sono ampiamente descritti nei documenti allegati:

- Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità
- Studio di incidenza
- Relazione tecnica agronomica