

**PARCO DI MONTEMARCELLO MAGRA  
COMUNE DI AMEGLIA**

PROVINCIA DELLA SPEZIA

PROPONENTE: **FOCE DEL MAGRA SRL**

---

***STUDIO DI FATTIBILITÀ  
PER LA RIAMBIETALIZZAZIONE  
E RIQUALIFICAZIONE  
DELL'AREA NAUTICA "IL FONDONE"***

---

**PROGETTISTA: ARCH.MOSCATELLI FRANCESCO**

VIA CARPENA DI MARINASCO 4/C  
19134 | LOC.COZZANO, LA FOCE (SP)  
+39 344 288 1964 | +39 0187 18 26657  
[moscatellifrancesco@libero.it](mailto:moscatellifrancesco@libero.it) | P.IVA: 0108087114

# INDICE

## 1. PREMESSA

## 2. TITOLARITÀ: INDIVIDUAZIONE CATASTALE ED AREE IN CONCESSIONE

## 3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE, URBANISTICO E AMBIENTALE

3.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

3.2 PIANO DI TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO E COSTIERO

3.3 PIANO TERRITORIALE REGIONALE

3.4 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO

3.5 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA COSTA

3.6 PIANO DEL PARCO NATURALE REGIONALE DI MONTEMARCELLO MAGRA

3.6.1 PIANO DELLA NAUTICA

3.7 PIANO DI BACINO

3.8 PRG DEL COMUNE DI AMEGLIA

3.9 PUD DEL COMUNE DI AMEGLIA

3.10 VINCOLI

## 4. STATO DI FATTO

4.1 DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

4.2 DESCRIZIONE FOTOGRAFICA

4.3 ANALISI DELLE ALTERNATIVE

## 5. IL PROGETTO

5.1 OBIETTIVI

5.2 RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA

5.3 VERIFICA DEGLI STANDARD E DEI PARAMETRI URBANISTICI

5.4 ADEGUAMENTO ALLE PRESCRIZIONI RELATIVE AL PIANO GUIDA DELLA NAUTICA

5.5 CONFORMITÀ EX LEGGE 13/1989

5.6 GESTIONE DEI RIFIUTI

## 6. TAVOLE GRAFICHE

TAVOLA 01 | PLANIMETRIA STATO DI FATTO

TAVOLA 02-03 | EDIFICI STATO DI FATTO

TAVOLA 04 | SEZIONI STATO DI FATTO

TAVOLA 05 | PLANIMETRIA PROGETTO

TAVOLA 06 | SEZIONI PROGETTO

TAVOLA 07-08-09 | EDIFICI PROGETTO

TAVOLA 10 | RAFFRONTO

TAVOLA 11 | URBANISTICA

# 1. PREMESSA

A seguito dell'accordo firmato tra il Parco di Montemarcello Magra Vara ed i Comuni di Sarzana, Ameglia e Lerici in base alla piena vigenza del Piano della Nautica predisposto dal Parco di Montemarcello Magra Vara ed approvato con deliberazione del Consiglio di Ente n°36 in data 31 Luglio 2008, il suddetto studio di fattibilità ha lo scopo di seguire le linee guida già delineate e ribadite quali:

- la rinaturalizzazione delle sponde del Fiume Magra;
- la rilocalizzazione delle attività nautiche, in regola con la normativa di settore, sotto la linea di navigabilità al fine di restituire al Fiume quella "naturalità" che risulta essere uno degli elementi fondanti del Piano di Parco;
- l'ottimizzazione dei servizi nautici e loro adeguamento agli standard europei;
- la piena e completa fruizione delle sponde attraverso la rigenerazione e/o generazione di percorsi pubblici al fine di restituire a tutta la comunità la fruizione pubblica di aree di assoluta rilevanza ambientale e paesaggistica.

## 1.1 PRESUPPOSTI AMMINISTRATIVI ALLA DEFINIZIONE DEL PROGETTO

Il presente progetto di fattibilità per la riqualificazione si riferisce di area nautica in ambito fluviale del Fiume Magra, in sponda destra dello stesso, nei pressi del ponte della Colombiera Ameglia in capo alla società Foce del Magra s.r.l. a diverso titolo: proprietà e concessione demaniale e idrico, fa seguito al progetto già depositato in data **24.02.2009 prot. n 537** dove si elencavano già le fasi attuative.

In seguito, in data 27.11.2010 è stata presentata istanza ai sensi dell'art.3 del DPR 509/1997 per l'ottenimento di una concessione demaniale marittima di durata cinquantennale per la realizzazione e gestione di una darsena per la nautica da diporto in zona F5 di PRG, riconducibile a porto turistico ai sensi dell'art.5 comma 1, lettera a) del richiamato DPR. In Comune di Ameglia, loc. "Il Fondone";

che a seguito della pubblicazione, ai sensi dell'art.4 del DPR 509/1997, della suddetta istanza dal 20.12.2010 al 18.2.2011 non sono pervenute istanze concorrenti e/o osservazioni;

che in data 5.10.2012 si è svolta una conferenza di servizi, finalizzata, ai sensi dell'art.5 del DPR 509/1997, alla verifica di completezza della documentazione, nel corso della quale, come riportato nel relativo verbale, sono state indicate le integrazioni progettuali necessarie al fine di consentire la valutazione di ammissibilità del progetto sotto i vari profili previsti da ridetto art.5 del DPR 509/1997;

che il Comune di Ameglia, con DCC n.21 del 7.4.2014, ha espresso l'assenso sul progetto preliminare avente valore di SUA come sopra presentato e, successivamente; con nota n.7317 del 9.5.2017, ha trasmesso il progetto adeguato ed inte-

grato secondo le indicazioni fornite nel corso della conferenza tenutasi il 05.10.2012.

In seguito causa della crisi economica e in particolare della nautica questo progetto ha dimensionato l'investimento economico lasciando inalterate le opere che hanno ad oggetto la riqualificazione ambientale e paesaggistica del attività nautica, senza prevedere la realizzazione di una darsena.

## 2. TITOLARITÀ: INDIVIDUAZIONE CATASTALE ED AREE IN CONCESSIONE



Fig. 1 - Individuazione aree in concessione e di proprietà

- LEGENDA
- Edifici esistenti da recuperare
  - Edificio già demolito
  - Proprietà Privata
  - Demanio marittimo
  - Demanio dello Stato/ idrico
  - Area complessiva distretto di trasformazione Piano Parco M.M.

PART.	CLASSE	SUP. mq	DATI ANAGRAFICI
1147	INCOLTO PROD U	100	Demanio pubblico dello Stato ramo idrico conc.dem.Maritt. n°76/2001
269	SEMINATIVO 2	100	Proprietà Foce del Magra SRL
266	D8	390	Proprietà Foce del Magra SRL
265	D8	768	
1217	D8	12	
279	SEMINATIVO 2	2060	Demanio pubblico dello Stato ramo MARINA MERCANTILE / conc.dem.Maritt. n°60-2008
572	D8	1111	Proprietà Foce del Magra SRL
1207	D8	59	
268	SEMINATIVO 2	2120	Proprietà Foce del Magra SRL
270	SEMINATIVO 2	350	Proprietà Foce del Magra SRL
1493	SEMINATIVO 2	73	Proprietà Foce del Magra SRL
1494	SEMINATIVO 2	35	Proprietà Foce del Magra SRL
805	SEMINATIVO 2	40	Demanio dello Stato /conc.dem. Maritt. n°60-2008
1169	INCOLTO PROD U	110	Demanio pubblico dello Stato ramo idrico conc.dem.Maritt. n°76/2001
839/P	INCOLTO PROD U	444	Consorzio idraulico di terza categoria detto del Magra. Demanio pubblico dello Stato ramo marina mercantile / prat. n°820 rep.902 del 23-08-1995 e prat.n°514 e rep.572 oer 495mq
1490	SEMINATIVO 2	1262	Proprietà Foce del Magra SRL
271	SEMINATIVO 2	82	Demanio dello stato/rich. Prot.5128 del 13-04-2007
1491	SEMINATIVO 2	36	Demanio dello stato
1492	SEMINATIVO 2	24	Demanio dello stato

### 3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE, URBANISTICO E AMBIENTALE

#### 3.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area oggetto dell'intervento proposto ricade all'interno di Strumento Urbanistico Attuativo del Comune di Ameglia, di iniziativa privata, per il quale la Società Foce del Magra S.r.l. si è fatta soggetto promotore.

La localizzazione si trova a valle del Ponte della Colombiera, e risulta racchiusa in un'area delimitata a sud dal Fiume Magra, ad ovest dal Cantiere ARNAV, a est dallo stesso ponte della Colombiera e dalla sottostante Via Costro ed a nord dal nuovo argine.



Fig. 2- Inquadramento territoriale area di progetto di area vasta



Fig. 3 - Inquadramento territoriale area di progetto



### 3.2 PIANO DI TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO E COSTIERO

Il Piano di tutela dell'ambiente marino e costiero è lo strumento di pianificazione idoneo a garantire uno sviluppo durevole e socialmente accettabile delle zone costiere in quanto, oltre a prevedere la tutela della costa come aspetto attinente alla difesa del suolo, riguarda anche l'obiettivo di tutela e valorizzazione della qualità ambientale della zona costiera e delle sue risorse. La zona costiera, infatti, rappresenta un valore da difendere poiché fa parte dell'economia ligure ed è un sistema estremamente delicato, sul quale si concentrano usi e interessi molteplici che a loro volta generano forti pressioni sulle varie componenti ambientali, la cui gestione è divenuta critica a causa di uno sviluppo del territorio che non è stato mantenuto entro i limiti della tolleranza.

La gestione della fascia costiera è una problematica fondamentale da affrontare attraverso un approccio integrato e non settoriale, per conseguire un miglioramento qualitativo e una programmazione e gestione sostenibile delle risorse ambientali presenti. Il Piano, redatto per unità fisiografica, ha quindi come finalità il miglioramento della qualità ambientale della fascia costiera, con particolare riferimento al riequilibrio dei litorali, alla stabilizzazione della costa alta, al miglioramento della qualità delle acque costiere, alla difesa e valorizzazione degli habitat marino e costieri. Come prima applicazione del Piano è stato scelto il tratto di costa compreso tra la Punta di Portofino e Punta Baffe: la Regione, con delibera del consiglio n.18 del 25 settembre 2012, ha approvato il Piano di tutela dell'ambiente marino e costiero dell'ambito costiero n.15, comprendente le unità fisiografiche "Golfo del Tigullio", "Baia del Silenzio" e "Riva Trigoso". Come seconda applicazione del Piano è stato scelto il tratto di costa compreso tra Capo Santa Croce (Alassio) a sud e da Capo Caprazoppa (Finale Ligure) a Nord: la Regione, con delibera del consiglio n.7 del 23 febbraio 2016, ha approvato il Piano di tutela dell'ambiente marino e costiero dell'ambito costiero n.08, comprendente le unità fisiografiche "Centa", "Centa Sud" e "Maremola". Per tutti gli altri ambiti restano in vigore:

- le misure di salvaguardia per la difesa delle spiagge, approvate con delibera del Consiglio n.29 del 17 novembre 2009 le misure di salvaguardia per gli habitat di cui all'allegato I della direttiva 92/43/CEE,

- approvate con delibera n.1507 del 2009, limitatamente agli habitat della vegetazione psammofila pioniera e dunale (habitat "1210 Vegetazione annuale delle linee di deposito marine" e "2110 Dune mobili embrionali" delle spiagge, scogliere, foci fluviali e praterie di posidonia), all'habitat "1130 Estuari", all'habitat "1170 Scogliere" e all'habitat "1120 Praterie di Posidonia".

Relazione con il progetto

I possibili impatti sulle varie tipologie di habitat presenti nel Parco della Magra-Vara - SIC IT1343502 sono analizzati nella

Studio di Incidenza ed il disturbo derivante sia dalla fase di cantiere che da quella di esercizio è stato riconosciuto trascurabile, e comunque tale da non minacciare l'integrità dei SIC interessati e i loro sistemi di interrelazione ecologica e funzionale. Infatti il sito in esame NON è direttamente correlato alla conservazione delle zone protette. Il progetto risulta dunque conforme al Piano di Tutela dell'Ambiente Marino e Costiero della Regione Liguria.

### 3.3 PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)

Il Piano Territoriale Regionale della Liguria (PTR) si colloca nel quadro dell'aggiornamento e della semplificazione normativa in materia di paesaggio, urbanistica e edilizia e della razionalizzazione delle procedure amministrative in materia di governo del territorio.

Assume valore di Piano urbanistico territoriale con specifica considerazione dei valori paesistici e sostituisce (non appena verrà approvato) il Piano territoriale di Coordinamento Paesistico e gli altri Piani territoriali regionali approvati ai sensi della LR 39/1984 e s.m.i.

Nel corso del 2019 è stata avviata la formazione di un nuovo schema di Ptr, denominato "Idee di Liguria", aggiornato sui temi quotidiani che toccano la vita dei Liguri: l'entroterra, la città e la costa.

I principali piani territoriali di livello regionale vigenti sono:

- *il Piano territoriale di coordinamento paesistico (Ptcp)*

- *il Piano territoriale di coordinamento della costa*

Entrambi i piani sono stati redatti e approvati con le procedure della legge regionale n.39 del 1984.

### 3.4 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO (PTCP)

Il Piano territoriale di coordinamento paesistico è uno strumento - previsto dalla legge numero 431 del 1985 - preposto a governare sotto il profilo paesistico le trasformazioni del territorio ligure. La Regione Liguria è stata la prima a dotarsi di un Piano paesistico: adottato nel 1986 e approvato nel 1990 (delibera del consiglio regionale n.6 del 25 febbraio 1990), il Ptcp è esteso all'intero territorio regionale.

Gli ambiti paesistici sovracomunali fanno riferimento a tre Assetti del territorio:

**1) Assetto insediativo** che disciplina gli interventi edilizi;

**2) Assetto geomorfologico** che disciplina le opere idrauliche e marittime, l'apertura e la sistemazione di cave e discariche, gli interventi di consolidamento dei pendii e le opere che determinano profonde ed estese alterazioni del quadro morfologico e idraulico;

**3) Assetto vegetazionale** che disciplina gli interventi di fo-

restazione e quelli che hanno per oggetto lo sfruttamento agricolo economico e il miglioramento qualitativo dei boschi e delle praterie.

Il PTcp è articolato su tre livelli:

**1) livello territoriale**, con carattere di indirizzo e proposta per le azioni di pianificazione;

**2) livello locale**, con le indicazioni degli adeguamenti per gli strumenti urbanistici comunali;

**3) livello puntuale**, con le specifiche degli aspetti qualitativi.

Il Piano Particolareggiato di iniziativa privata è soggetto alla **disciplina dell' Ambito 97 -Valle Magra** che confina con il contiguo ambito di Montemarcello (costituito dalla isoipsa a quota 50 s.l.m.) fino a Punta Bianca. L'ambito si chiude a sud con la costa, compresa tra Punta Bianca e Marinella di Sarzana.

Gli indirizzi per la pianificazione indicati nella Scheda d'ambito sono:

**a) Assetto insediativo:** *"MODIFICABILITÀ- L'indirizzo normativo è volto a consentire l'evoluzione degli attuali assetti territoriali verso forme più organizzate che assicurino ai prevedibili sviluppi livelli qualitativi e funzionali più adeguati al ruolo che l'ambito è destinato ad assumere anche in rapporto agli ambiti contigui. In tal senso vanno intese le ampie previsioni di modificabilità attribuite a tutti gli aspetti quantitativi con particolare riferimento al sistema della viabilità. L'indirizzo del mantenimento degli aspetti strutturali del sistema insediativo e degli usi agricoli dei suoli è preordinato alla tutela dei pregevoli aspetti paesaggistici che contraddistinguono le parti collinari del territorio;"*

**b) Assetto geomorfologico:** *"CONSOLIDAMENTO - L'indirizzo generale discende dalle svariate situazioni di compromissione soprattutto a carico della piana di fondovalle. Per cave e discariche si indica Consolidamento per gli aspetti quantitativi e strutturali e Mantenimento sotto gli aspetti qualitativi. Reticolo idrografico e piana di fondovalle sono in Mantenimento per gli aspetti quantitativi anche se già parzialmente modificati (canali, ecc.)"*

**c) Assetto vegetazionale:** *"CONSOLIDAMENTO-MODIFICABILITÀ - Boschi su superfici nel complesso non cospicue, da non incrementare data l'idoneità di buona parte dell'ambito ad ospitare forme di agricoltura ad alta redditività. Migliorabile il livello qualitativo, localmente anche con interventi innovativi sulla composizione delle essenze. Praterie di assai modesta estensione e di ben limitato interesse economico. Da privilegiare la vocazione a bosco o l'idoneità a fini agricoli di tali cenosi"*.

Dagli indirizzi per la pianificazione discendono le Azioni proposte:

- "La scarsa fruibilità dell'ambiente fluviale concomitante al progressivo e disordinato consumo per finalità residenziali e produttive della corrispondente piana alluvionale suggeriscono come azione prioritaria il rafforzamento delle qualità paesistiche e delle strutture di fruizione collegate al corso dei Magra. Il principale intervento proposto riguarda pertanto le percorrenze pedonali o per escursioni a cavallo lungo il fiume in integrazione alla razionalizzazione del sistema di aree protette sulle sue sponde. Oltre ai territori e alle funzioni già indicate nella perimetrazione del Parco fluviale si prevede anche di attrezzare questa percorrenza con strutture di maggiore interesse nei punti nodali corrispondenti alla Foce, alla confluenza con il Vara ed infine a tutte le direttrici derivate di collegamento verso le principali localizzazioni storico-insediative ed archeologiche limitrofe. In ognuna di queste localizzazioni, ad eccezione di Luni, è anche suggerita la sistemazione di un'area attrezzata per le attività ricreative con lo scopo di costituire una nuova cornice di punti di sosta con elevate componenti di fruibilità paesistica strettamente integrata agli insediamenti storici o alle localizzazioni monumentali interne come: Trebiano, Arcola, Vezzano, Fortezza di Sarzanello, Castelnuovo Magra, Nicola.

Presso S. Stefano Magra è stata infine localizzata un'ampia area destinata alle attività sportive variamente integrata, anche per funzioni logistiche, alla direttrice dei Magra in territorio toscano e alle percorrenze di interesse storico-etnografico che vi si distaccano verso monte. Il miglioramento della percorribilità e dell'accessibilità di tutta la fascia marittima da Marinella a Rocca di Magra si integra, come condizione irrinunciabile di qualificazione paesistica, ad analoghe disponibilità pubbliche già suggerite per il sistema ambientale lungo tutte le sponde del fiume.

Ad eccezione di Luni, per ogni localizzazione vengono suggerite sistemazioni di aree attrezzate per attività ricreative, con lo scopo di integrare le componenti di fruibilità con gli insediamenti storici e le localizzazioni monumentali. Il miglioramento della percorribilità e dell'accessibilità di tutta la fascia marittima da Marinella a Bocca di Magra si integra, come condizione irrinunciabile di qualificazione paesistica, ad analoghe disponibilità pubbliche già suggerite per il sistema ambientale lungo tutte le sponde del fiume.

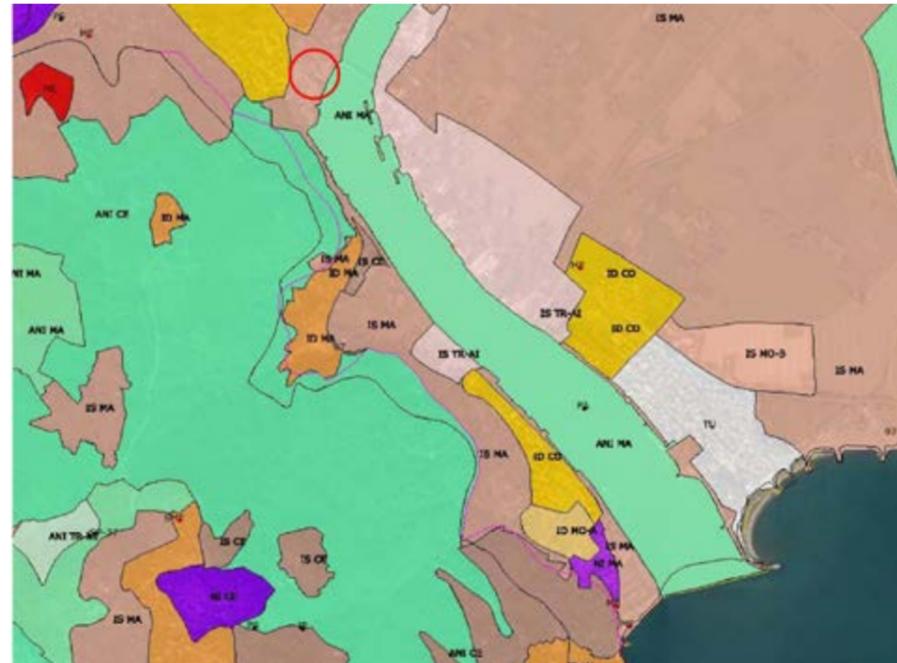


Fig. 4 - Estratto cartografico dell'Assetto insediativo e carsico (tav. 51). Il cerchio rosso indica la localizzazione dell'area di progetto

**ASSETTO INSEDIATIVO:** l'area ricade all' interno della zona IS MA, Insediamento Sparso a regime normativo di mantenimento

L'art. 49 definisce il regime di **mantenimento (IS-MA):**

1. Tale regime si applica nei casi in cui si riconosce l'esistenza di un equilibrato rapporto tra l'insediamento e l'ambiente naturale o agricolo e nei quali si ritiene peraltro compatibile con la tutela dei valori paesistico-ambientali, o addirittura funzionale ad essa, un incremento della consistenza insediativa o della dotazione di attrezzature ed impianti, semprechè questo non ecceda i limiti di un insediamento sparso.

2. L'obiettivo della disciplina è quello di mantenere le caratteristiche insediative della zona, con particolare riguardo ad eventuali ricorrenze significative nella tipologia e nella ubicazione degli edifici rispetto alla morfologia del terreno.

3. Sono pertanto consentiti quegli interventi di nuova edificazione e sugli edifici esistenti, nonché di adeguamento della dotazione di infrastrutture, attrezzature e impianti che il territorio consente nel rispetto delle forme insediative attuali e sempre che non implicino né richiedano la realizzazione di una rete infrastrutturale e tecnologica omogeneamente diffusa.



Fig. 5 - Estratto cartografico dell'Assetto Geomorfológico (tav. 51). Il cerchio rosso indica la localizzazione dell'area di progetto

**ASSETTO GEOMORFOLOGICO:** l'area ricade nel Regime normativo **MO - B**, ossia caratterizzata da indirizzo di **Modificabilità di Tipo B**.

In riferimento dell'art. 62 Regimi normativi delle NT" che disciplina le indicazioni di Livello Locale, le indicazioni assumono le finalità perseguite dal Piano per l'assetto geomorfologico delle singole parti del territorio regionale, la denominazione di "Conservazione", "Mantenimento", "Consolidamento", "Modificabilità" di tipo " e di tipo B, e "Trasformazione".

All'art. 67 delle Norme, il Piano definisce il regime normativo specifico della Modificabilità di tipo B (MO - B):

1. Tale regime si applica in tutte le parti del territorio non assoggettate ai regimi normativi di cui ai restanti articoli della presente Sezione.

2. Gli interventi in tali zone, oltre a rispettare la specifica disciplina di settore, dovranno conformarsi a criteri di corretto inserimento ambientale delle opere.



Fig.6 - Estratto cartografico dell'Assetto Vegetazionale (tav. 51). Il cerchio rosso indica la localizzazione dell'area di progetto

**ASSETTO VEGETAZIONE:** l'area ricade nell'ambito definito **COL -ISS - MA**, ossia Componenti COL - ISS: COLture - Inse-diamenti Sparsi e Serre e Regime normativo MA: MAntenimento.

Per la componente Colture Agricole - COL, l'Art. 58 delle Norme, disciplina:

1. Il Piano, pur non disciplinando le modalità di esercizio delle attività agricole, interferisce con le stesse nei casi in cui comportino la realizzazione di edifici, impianti ed infrastrutture, in quanto per tali opere valgono le pertinenti norme relative all'assetto insediativo.

2. Per quanto concerne l'estensione delle aree che possono essere interessate a tali attività, il Piano non pone limitazioni all'interno delle zone appositamente indicate con la sigla COL nella cartografia dell'assetto vegetazionale, mentre nelle restanti parti del territorio eventuali modificazioni dello stato attuale sono subordinate alla verifica di compatibilità con gli obiettivi definiti per l'assetto vegetazionale.

3. È comunque vietato costruire nuovi impianti di serre nelle zone sottoposte al regime normativo di Conservazione degli assetti insediativo e geomorfologico.

### 3.5 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA COSTA

Il Piano territoriale di Coordinamento della Costa della Regione Liguria, è stato approvato con deliberazione del Consiglio regionale n.64 del 29 dicembre 2000 e successivamente variato con DGR 936/2011, costituisce il riferimento delle azioni regionali per la tutela e la valorizzazione del litorale, delle spiagge e dei tratti costieri urbanizzati.

Il Piano persegue gli obiettivi di:

- tutela e valorizzazione dei tratti di costa emersa e sommersa che rivestono valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale;
- riorganizzazione e riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati;
- difesa del litorale dall'erosione marina ed il ripascimento degli arenili;
- sviluppo della fruizione pubblica e dell'uso turistico e ricreativo della zona costiera (anche in vista della formazione del Piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo previsto dalla legge 494/1993);
- adeguamento e sviluppo del sistema della portualità turistica;
- riuso, in forma integrata e coordinata, dei tratti di ferrovia dismessi o da dismettere lungo la costa;
- miglioramento delle condizioni della viabilità costiera

Il Piano articola la zona costiera in **ambito di studio a terra** quali ambiti di bacino e fascia costiera compresa al di sotto della curva di livello dei 200 metri, **ambiti a mare**, la fascia compresa nella batimetrica -100 metri, e un **ambito di applicazione** (i 63 comuni costieri).

Il Piano è articolato in quattro sezioni:

- 1) i materiali ritenuti necessari per l'approfondimento delle conoscenze;
- 2) le indicazioni relative a quattro settori tematici di interesse regionale: difesa della costa e spiagge, porti turistici, riuso della ferrovia, viabilità costiera;
- 3) le indicazioni di sintesi di livello territoriale, rivolte a indirizzare province e ai comuni nella formazione dei rispettivi strumenti di Piano e di livello locale, riferite all'assetto di singoli tratti di costa (54) per cui vengono formulate specifiche indicazioni di progetto: In questa sezione confluiscono le indicazioni relative a particolari temi progettuali ricorrenti o problematici per l'assetto della zona costiera (ad es. le attività produttive, i porti commerciali, gli impianti di depurazione, ecc.);
- 4) le norme d'attuazione.

I cinquantaquattro tratti di costa selezionati sono suddivisi in Ambiti Progetto (quarantuno) e Ambiti per la Tutela Attiva (tre).

caratterizzati dall'esigenza di interventi di trasformazione di particolare complessità o che richiedono una particolare azione di coordinamento; i secondi sono riferiti a tratti di costa di particolare valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale, che non ricadono di norma già in aree parco, suscettibili di costituire una risorsa turistico-ambientale alternativa ai modelli tradizionali.

I primi sono riferiti a tratti di costa urbanizzati, caratterizzati dall'esigenza di interventi di trasformazione di particolare complessità o che richiedono una particolare azione di coordinamento; i secondi sono riferiti a tratti di costa di particolare valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale, che non ricadono di norma già in aree parco, suscettibili di costituire una risorsa turistico-ambientale alternativa ai modelli tradizionali.

Relazione con il progetto

Il progetto prevede la realizzazione di una Darsena e delle opere connesse quali accessi carrabili, parcheggi, servizi ed una serie di interventi di tipo naturalistico e paesistico che riqualificano l'area rispetto al suo attuale stato. Presupposto quindi è il mantenimento dei posti barca attuali (P.E. 48) che visto la conformazione geometrica dell'area e la realizzazione recente dell'argine non risulta possibile trasferire completamente in darsena ma solo parzialmente 23 P.E.. I posti residui (25 P.E.) verranno ormeggiate in pontili galleggianti su palo guida come normato dal Piano Guida per la Nautica.

### 3.6 PIANO DEL PARCO NATURALE REGIONALE DI MONTEMARCELLO MAGRA

Il Piano del Parco regionale di Montemarcello Magra è stato adottato con Deliberazione dell'Ente Parco n. 9 del 3 febbraio 2001 e approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 41 del 3 agosto 2001.

Il Piano del Parco naturale regionale Montemarcello-Magra è finalizzato:

- alla conservazione, promozione e valorizzazione del patrimonio naturale, ambientale, storico/culturale e paesaggistico;
- alla fruizione sociale dell'area protetta e dei territori ad essa collegati nei suoi vari aspetti secondo le peculiarità in essa presenti;
- alla incentivazione di forme sostenibili di sviluppo sociale ed economico delle comunità interessate;
- alla promozione di forme di rappresentazione e comunicazione socioculturale e scientifica dei valori e delle conoscenze esistenti e da acquisire.

Il Piano si articola a livello territoriale, locale e puntuale nei vari assetti ambientali, idrogeomorfologico e insediativo, ed è ordinato in:

#### MACROECOSISTEMI

- Sistema Fluviale Magra-Vara (f);
- Sistema Montemarcello Canarino (m)

#### AMBITI

per il Sistema Fluviale Magra-Vara (f): a) Magra-basso Vara e Media/alta Val di Vara;  
per il Sistema Montemarcello Canarino (m): a) Montemarcello e b) Canarino.

Per l'Assetto Insediativo il Piano promuove forme di turismo sostenibile attraverso:

- il miglioramento della ricettività turistica;
- il recupero e la tutela del patrimonio edilizio ordinario e di valore testimoniale;
- lo sviluppo della fruizione attiva del Parco anche mediante la realizzazione della rete sentieristica e dei percorsi ciclopedonali ed equestri;
- la riorganizzazione della nautica da diporto tramite:
  - la conferma dell'attuale limite di navigabilità;
  - la rilocalizzazione delle attività nautiche in regola con le disposizioni di cui alla L.R. 17 giugno 1998 n. 21 "Disposizioni transitorie urgenti per il Parco regionale naturale di Montemarcello-Magra" esistenti oltre la linea di cui sopra;
  - la realizzazione di un impianto nautico diportistico denominato "Parco Nautico della Magra". Il Piano del Parco propone due strumenti per l'attuazione delle trasformazioni previste per il settore della nautica:
    - L'istituzione dei Distretti di Trasformazione, aree entro i qua-

li sono consentiti interventi di introduzione o potenziamento delle attività nautiche, così come individuato dagli Artt. 68 e 83 delle NTA del Piano del Parco; essi individuano modalità generali e alcuni parametri specifici degli interventi ammessi.

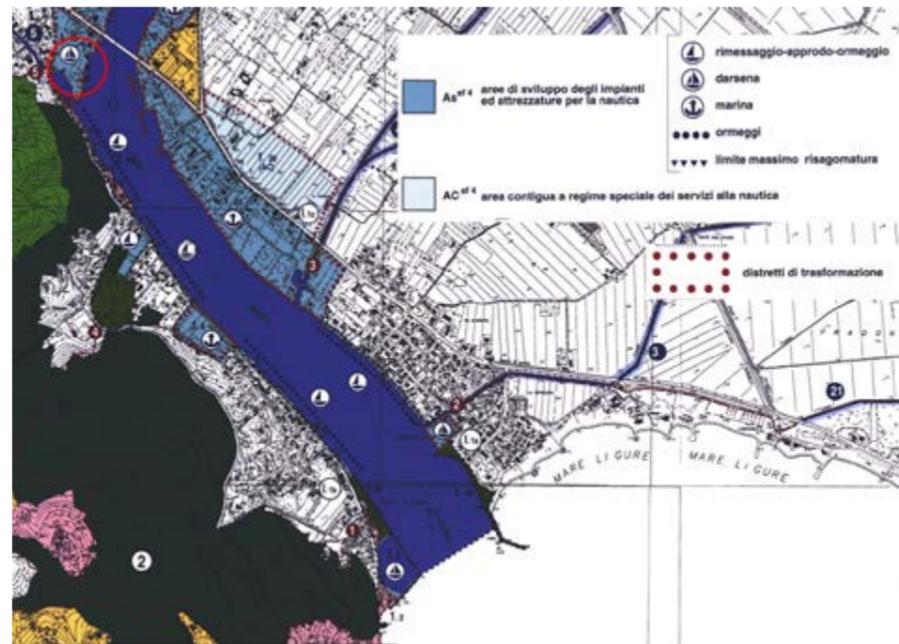


Fig.7 - Estratto cartografico dell'Elaborato Tav. 1 - Piano dell'area protetta

Il Piano Guida della Nautica, finalizzato ad orientare la rilocalizzazione degli impianti nautici incompatibili localizzati oltre la Linea di Navigabilità (LdN) e in regola con la LR 21/1998 e di quelli eventualmente in contrasto con le previsioni dei Distretti di Trasformazione nautici.

#### Relazione con il progetto

Sulla base della zonizzazione del Parco l'area di intervento ricade nella zona "AS sf4 Area di Sviluppo degli impianti ed attrezzature per la nautica".

Piano dell'Area Protetta.

All'Area di Sviluppo coincidente con l'Unità di paesaggio

1) è assegnato l'obiettivo di impostare la Struttura del "Parco Nautico della Magra" come "Porto con funzione turistica e da diporto di categoria II classe III (rilevanza economica regionale e interregionale)"; Come già riportato, il Piano individua come strumenti di attuazione del Progetto i seguenti Strumenti:

1. Il Piano Guida della Nautica quale integrazione/specificazione del Programma di riassetto turistico-ricreativo.

2. I Distretti di trasformazione.

Il Piano indica:

- il limite di navigabilità a motore confermandolo nell'attuale posizione;
- gli standard minimi di parcheggio e verde rapportati ai Posti Barca Equivalenti (PE) realizzabili;
- i limiti massimi delle trasformazioni morfologiche ammesse per la realizzazione di darsene;
- il numero di posti barca oggetto di ricollocazione;
- la distribuzione dei Posti Barca Equivalenti (PE) in ricollocazione.

Il Piano individua le seguenti tipologie di Impianto Nautico:

- Ormeggio su sponda non attrezzata;
- Approdo su sponda attrezzata (banchine fisse o flottanti);
- Darsena;
- Marina;
- Club Nautico.

L'area di interesse viene definita "Darsena".

In riferimento alla classificazione in Aree di Sviluppo degli impianti ed attrezzature per la Nautica (Art. 68 delle NTA, punto 8), il Piano intende tali destinazioni come prevalenti ma non esclusive, in quanto sia le singole componenti (es. fasce di ormeggi lungofiume di Bocca di Magra e Fiumaretta) che l'insieme di aree classificate come "Distretti" dovranno obbligatoriamente conseguire i seguenti obiettivi:

- fruizione pubblica e rinaturalizzazione delle sponde (con riferimento ai relativi programmi di attuazione dei percorsi ed ai progetti di pista ciclopedonale già adottati dall'Ente Parco);
- realizzazione di aree di Interscambio;
- aree a Parco pubblico attrezzato.

In riferimento alla "fruizione pubblica e rinaturalizzazione delle sponde", così come previsto dall'art.68 "Area di Sviluppo degli impianti ed attrezzature per la nautica "Parco Nautico della Magra", oltre che da quanto previsto dal Piano Guida per la Nautica, il Progetto disciplina il processo di rinaturalizzazione e riqualificazione della sponda attraverso un progetto che segue quello adottato in data 07/04/2014 con D.C.C. n. 22, e che lo reinterpreta alla luce delle successive considerazioni progettuali di cui si riporta uno stralcio nella seguente figura.

Oltre al "rinverdimento" con una fascia filtro vegetazionale della scarpata prospiciente la sponda lungo fiume, il progetto propone la realizzazione di una fascia con piante per la fitodepurazione collegata al bacino della darsena. Le specie indicate sono in parte riprese dagli schemi dell'art. 78 delle N.T.A. del Parco.

Inoltre, altra strategia condivisa dal Parco e dal Progetto è quella volta al miglioramento degli indici di naturalità, ossia

dal miglioramento dell'aspetto percettivo del paesaggio attraverso la ricollocazione e trasformazione delle aree adibite a attività di manutenzione/rimessaggio in aree adibite a verde ripariale, fasce arboree e darsena (specchio d'acqua). Tale obiettivo primario del Progetto è realizzato attraverso interventi di reinserimento di fasce arboree e verde tra attività nautica e sponda, recupero di piazzali attraverso espansione di aree verdi. Tutto ciò per armonizzare la presenza di elementi antropizzati e un aspetto di naturalità che guidi il passaggio graduale tra terra ferma e ambiente fluviale.

La realizzazione degli standard/obiettivo (Art. 68, punti 9, 10, 11 delle NTA del piano del Parco) è legata alle quote delle differenti funzioni ammesse nelle tipologie di impianti con particolare riguardo alle "Darsene" per le quali il Piano ammette una pluralità di destinazioni. Si riportano qui di seguito le percentuali d'incidenza dell'area di Progetto del S.U.A.

– Aree di Sviluppo degli impianti ed attrezzature per la nautica (AS-sf4).

I parametri quantitativi, ai sensi dell'art. 83 delle Norme di Attuazione sono:

Specchio acqueo realizzabile 40 % della Sup. territoriale

Mq specchio acqueo a p.b/PE12 150 mq

Superfici minime a parcheggio (parcheggi a rotazione) 15 mq/p.b

Superfici minime a verde 15 mq/p.b



Fig.8 Descrizione dell'area

Il Piano prevede inoltre corridoi d'accesso e percorsi di fruizione attiva inclusi in area Protetta, nelle aree Contigue ed esterni di relazione con l'area vasta ed il sistema insediativo limitrofo al Parco (Art. 76), prevede indirizzi per la progettazione di corridoi ecologici (Art. 77) e coordina Interventi finalizzati al Restauro Ambientale ed all'aumento della qualità complessiva dell'area protetta attraverso la realizzazione di Schermi Vegetali e Barriere, prescrivendo l'uso di specie autoctone e/o locali negli interventi di restauro ambientale, nelle aree pubbliche attrezzate (piste ciclabili, aree di sosta ecc.), nelle aree private ad uso turistico-ricreativo (campeggi, laghi per pesca sportiva, maneggi, campi da gioco ecc.). (Art. 78).

In riferimento a quanto riportato, il Progetto prevede una serie di Percorsi di fruizione attiva rappresentati nelle tavole di progetto di cui la figura precedente costituisce un estratto. Inoltre, nell'Art. 83 vengono disciplinate le Aree di sviluppo degli impianti ed attrezzature della nautica; il Piano infatti:

a) perimetra come Distretti di Trasformazione o Ambiti di mantenimento e consolidamento di attività nautiche esistenti o di nuovo impianto aree da confermare o destinare ex novo agli impianti di cui all'art. 68;

b) esprime in PE 12 (Posti barca equivalenti = 12mt di lunghezza) la quantità max. di unità rilocalizzabili nei diversi impianti previsti.

c) Indica per i Distretti e gli ambiti sottoelencati le relative procedure di attuazione: · Concessione Convenzionata · P.U.O./S.U.A. · P.U.O./S.U.A. Condizionato da interventi dell'autorità di Bacino L'area oggetto del Progetto in analisi ricade all'interno della zona denominata "ARNAV" e risulta appartenere ad un "Distretto di trasformazione", ossia aree per le quali il Piano prevede trasformazioni delle destinazioni d'uso fondiari attuali, Nuove realizzazioni e/o incrementi della Superficie utile del patrimonio edilizio esistente o progetti complessi per l'attuazione di Aree Progetto già individuate dai P.R.G./P.U.C. dei Comuni del Parco.

L'Art. 83, punto 2 delle NTA riporta una Tabella con riferimento all'Unità di Misura PE 12 assunta come standard dal PTC della Costa della Regione Liguria ed indicante, nell'ordine:

a) l'ubicazione della Componente interessata dagli interventi previsti;

b) la denominazione dell'impianto;

c) la Tipologia di impianto previsto;

d) i metri lineari di sponda nel caso di Impianti nautici del tipo approdo/ormeggio;

e) la capacità in PE12 considerando una dimensione in larghezza di 6mt x posto;

f) la Superficie territoriale complessiva perimetrata come Distretto;

g) la dimensione della trasformazione morfologica ammessa

h) la capacità in PE12 considerando uno standard di 150mq/PE12;

i) le superfici minime a parcheggio (per parcheggi a rotazione e non esclusivi) rapportate al n° di posti barca;

l) le aree di verde rapportate al n° di posti barca. Il Distretto in cui ricade Foce del Magra è siglato con codice/componente n. 1.10, e presenta una capacità in PE12 di 122;

Per quanto riguarda le attività nautiche i requisiti ambientali richiesti sono relativi ai Sistemi di Gestione Ambientale già adottati nell'ambito delle certificazioni ISO 14001 che in via esemplificativa, ma non limitativa, sono di seguito elencati:

- le acque del porto e quelle prospicienti non sono visivamente inquinate (il controllo di qualità delle acque deve essere riferito a indicatori biologici sperimentati);

- le fognature non sversano nel porto;

- presenza di attrezzature per la raccolta di residui di olio, vernici e prodotti chimici;

- salvagenti e attrezzature di pronto intervento;

- informazioni ambientali fornite dalla Direzione dell'Impianto;

- possibilità di smaltire le acque di sentina e delle toilettes delle imbarcazioni;

- accorgimenti per lo smaltimento dei residui di lavorazione cantieristica;

- le fasce di transizione tra fiume e impianti dovranno essere progettate con tecniche di ingegneria Naturalistica, favorendo la rinaturalizzazione della sponda.

- le eventuali nuove costruzioni, ricostruzioni e ristrutturazioni dovranno adottare preferibilmente tecniche di Bio-architettura ed avere omogeneità di trattamento per quanto riguarda i materiali impiegati.

Secondo quanto qui esposto, non si rilevano indirizzi di Piano in difformità con quanto previsto dal progetto in esame.

### 3.6.1 PIANO GUIDA DELLA NAUTICA

Il Piano Guida per la Nautica (PGN) è uno strumento di attuazione del Piano del Parco nello specifico settore della nautica da diporto e ne condivide gli obiettivi generali del Piano del Parco, sia per quanto riguarda la localizzazione degli impianti nautici, sia per quanto attiene alle loro caratteristiche e al loro inserimento nel contesto ambientale.

Il Piano del Parco individua Distretti di trasformazione che devono rispettare gli standard progettuali e le relative percentuali di cui all'art. 83 delle NTA del Piano del Parco nonché i vari strumenti attuativi.

I criteri e le linee guida per la progettazione degli interventi di inserimento naturalistico - ecologico di cui all' Allegato 1 del Piano Guida della Nautica, concorrono a definire i seguenti obiettivi generali da raggiungere tramite gli interventi di inserimento naturalistico:

1. Ridurre e dove possibile eliminare l'artificialità della sponda, intervenendo sia sulla morfologia che sui materiali;

2. Conferire continuità longitudinale all'ambiente fluviale,

permettendo l'evoluzione della vegetazione ripariale (fragmiteto, fascia arboreo arbustiva igrofila) (o, nel caso si rendesse necessario, reintroducendola);

3. Conferire continuità longitudinale agli ambienti perifluviali (boschi igrofili, boschi planiziali), recuperando spazi alla loro espansione o inserendo elementi di connessione;

4. Creare continuità e/o connettività in senso trasversale tra gli ambienti fluviali ed altri ambienti a componente naturale (boschi, coltivi, incolti, ecc), anche tramite corridoi biologici;

5. Creare zone filtro tra l'impianto nautico e gli ambienti limitrofi a componente naturale, anche creando schermi di vegetazione;

6. Elevare la qualità ambientale generale delle aree utilizzate agendo tanto sulla qualità del substrato (es. permeabilizzazione, aree prative) che nell'aumento delle dotazioni a verde.

Inoltre, il Piano della Nautica definisce, a seconda delle tipologie di interventi in relazione ai diversi contesti.

Si riportano per estratto, gli indirizzi d'ambito che riguardano il progetto in oggetto:

## 6.2 Prescrizioni relative ai fronti di ormeggio

### 6.2.1. Tipologia dei fronti di ormeggio

È quindi raccomandata l'utilizzazione di pontili galleggianti del tipo con pali e cursori, ancorati in modo da poter seguire senza inconvenienti le prevedibili variazioni di livello.

... e seguenti riguardanti la disposizione, le passerelle di accesso ai pontili e le modalità di ormeggio.

### 6.2.5. Ambientalizzazione e recupero naturalità spondale

Nell'Allegato 1 sono fornite le linee guida per l'esecuzione degli interventi di sistemazione spondale e sono illustrate le relative tipologie di sistemazione, da scegliere tenendo conto della situazione di partenza dei siti studiati e delle aree limitrofe.

## 6.3 Prescrizioni per l'arredo dei fronti di ormeggio

Si ricorda che uno degli obiettivi del piano di riassetto delle strutture nautiche sul fiume è quello di migliorarne il livello dei servizi, da rendere equivalente a quello normalmente offerto dai porti turistici della costa ligure.

Ciò implica che tutti i fronti di ormeggio debbano essere attrezzati di conseguenza.

... e seguenti con indicazione su Acqua corrente, Illuminazione etc

## 6.4 Prescrizioni relative alle aree a terra – sistemazione gene-

rale: In accordo con gli obiettivi del Piano, gli interventi sulle aree a terra da prevedere nei progetti di riassetto degli impianti nautici dovranno essere finalizzati al duplice obiettivo di migliorarne l'inserimento ambientale e di garantirne la funzionalità.

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, i criteri informativi da seguire possono essere così riepilogati.

- Minimizzazione delle aree destinate a usi operativi (rimessaggio, manutenzione e aree di sosta), nel rispetto degli standard fissati dal Piano.

- Stabilizzazione della superficie di piazzali e aree di sosta senza il ricorso a pavimentazioni impermeabili.

- Inserimento di fasce verdi con funzione di barriera visiva attorno agli spazi occupati dall'impianto e possibilmente anche tra le diverse zone al suo interno, in modo da ridurre l'effetto di disturbo paesistico.

- Posizionamento delle attività di manutenzione, da considerare più impattanti, nelle zone più lontane dagli ambiti paesisticamente e naturalisticamente più pregiati, con l'interposizione di zone filtro destinate alla mitigazione degli effetti di disturbo.

## 6.5 Prescrizioni relative alle aree a terra – Servizi alla clientela

.. e seguenti riguardanti la Viabilità di Accesso, le Aree di sosta, le strutture di Supporto ed i Servizi Igienici

## 6.6 Prescrizioni relative alle aree a terra – Servizi alle barche

.. e seguenti riguardanti la Gestione dei reflui, Raccolta oli usati, Alaggio e lavaggio carene, Rimessaggio invernale, Lavori di Manutenzione ordinaria e straordinaria, Raccolta e smaltimento rifiuti.

**Nello specifico, per gli Obiettivi del seguente studio di fattibilità infatti sono:**

- la riqualificazione dell'area nella sua totalità ormai in evidente stato di abbandono con obiettivi di turismo sostenibili;

- la creazione un'area di sosta attrezzata sia per camper sia per coloro che usufruiranno del rimessaggio barche;

- la creazione di una fascia filtro arbustiva di qualificazione paesaggistica costituita da specie previste;

- la previsione di corridoi di connessione trasversali che percorrono tutta l'area di progetto da Nord-Est a Sud-ovest lungo i confini laterali;

- l'installazione di pontili galleggianti;

- il rinverdimento della scarpata (eventualmente con tecniche di ingegneria naturalistica) con l'utilizzo di specie ammesse dal Piano del Parco ed adatte all'ambiente fluviale;

- la creazione di un rimessaggio con connesse attività di manutenzione barche attraverso l'utilizzo di materiali ecofriendly accompagnati da un'architettura rispettosa del paesaggio con un basso impatto visivo.

## 3.7 PIANO DI BACINO

Il Piano ha lo scopo primario di garantire al territorio del bacino del fiume Magra un livello adeguato di sicurezza idraulica e in particolare persegue i seguenti obiettivi:

- aumento dell'efficienza idrogeologica del suolo e soprasuolo;

- salvaguardia della continuità del trasporto solido fluviale per consentire il rinascimento degli arenili;

- consolidamento delle aree in dissesto su cui insistono insediamenti umani al fine di ridurre il livello di abbandono;

- creazione di una fascia di riassetto fluviale comprensiva dell'alveo attivo, delle aree di pertinenza fluviale e di quelle necessarie per l'adeguamento del corso d'acqua

all'assetto definitivo dal piano al fine di favorire la formazione di corridoi ecologici continui, incrementare l'ampiezza degli ambiti di fitodepurazione, stabilizzare le sponde, favorire l'evoluzione delle dinamiche fluviali;

- indirizzare la realizzazione dei nuovi insediamenti umani al di fuori delle aree in dissesto e di pertinenza fluviale;

- promozione di attività di riqualificazione ambientale dei versanti e della fascia di riassetto fluviale.

Per quanto riguarda il basso tratto del fiume Magra interessato dalle progettazioni nautiche individua due criticità: l'insalinamento e l'esondabilità, il primo dovuto all'approfondimento del talveg del tratto insediato, a causa di escavazioni, che ha consentito l'ingresso del mare per un tratto sorprendentemente esteso verso l'interno e una progressiva intrusione del cuneo salino; il secondo è legato alla naturale evoluzione del bacino del fiume Magra a cui si deve aggiungere l'alto livello di rischio esistente a causa dell'insediamento di attività antropiche in aree di pertinenza fluviale.

L'area oggetto dell'intervento fa parte della fascia di pertinenza fluviale ed è stata classificata come Area a pericolosità idraulica molto elevata, inondabile con periodo di ritorno di 30 anni.

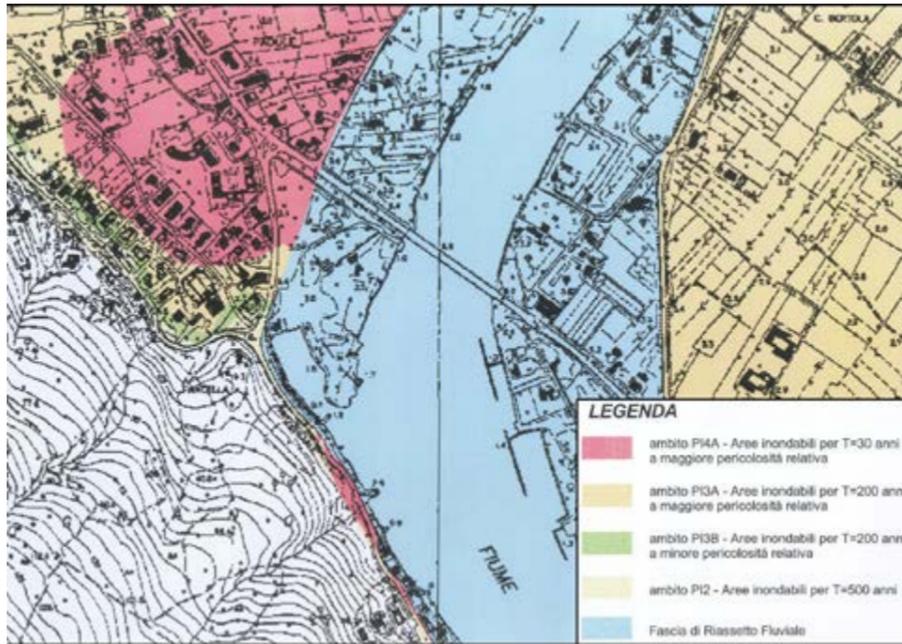


Fig.9 - Estratto cartografico PDB - carta degli ambiti normativi delle aree inondabili

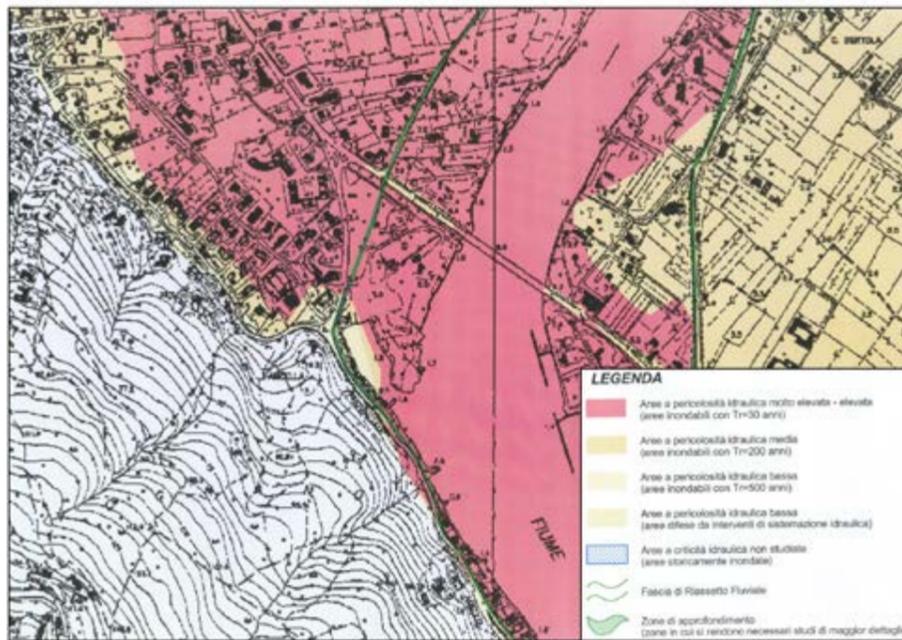


Fig.10 - Estratto cartografico PDB - carta della pericolosità idraulica

### 3.8 PRG DEL COMUNE DI AMEGLIA

Il Comune di Ameglia è dotato di PRG approvato con DPRG n. 967 del 30/08/1985 e n. 949/86; alla luce della successiva Delibera del Consiglio Regionale n. 41 del 03/04/2001 di approvazione del Piano del Parco di Montemarcello Magra, viene stabilito, in risposta da parte della Regione Liguria alla Nota comunale prot. 6445 del 13/05/2009, di vincolare, ai sensi dell'Art. 2, com. 5 della LR 36/1997, la pianificazione territoriale di livello regionale, provinciale e comunitario alle indicazioni prescrittive del Piano di Parco e, in caso di contrasto, di prevalenza di essa. Le Norme e i contenuti del Piano di Parco vanno quindi considerate sostitutive delle norme e della zonizzazione del P.R.G. e si configurano a tutti gli effetti come norme del "Piano Generale" (a significare S.U.G.=Strumento Urbanistico Generale, cioè P.R.G., P.U.C., ecc.).

Relazione con il progetto

Il vigente P.R.G. del Comune di Ameglia individua una zona denominata Zona "F5" destinata a Parco Fluviale Marittimo Attrezzato. Ai sensi dell'art. 44 delle Norme di attuazione del P.R.G., modificato ed integrato dagli artt. 68, 75, 76, 77, 78, 83 del Piano dell'Area Protetta Montemarcello Magra, e secondo quanto indicato all'interno del Piano della Nautica (descritto nei prossimi paragrafi), la zona si attua mediante SUA. A seguito della variante alla zona F5 del PRG, la zona non è attuata da un SUA unitario, bensì mediante un SUA di iniziativa privata che definisce gli interventi ammissibili, SUA adottato, ai sensi dell'art. 8 della L.R. 24/87 e s.m.i..

Dal punto di vista cartografico, viene individuato il Distretto trasformaz. 1.10-.

Il perimetro del Sub-Distretto 1.10 coincide con i mappali di proprietà, in concessione o in locazione del proponente/attuatore dell'intervento.



Fig. 11 - Estratto cartografico PRG Comune di Ameglia

### 3.9 PROGETTO UTILIZZO AREE DEMANIALI MARITTIME PUD DI AMEGLIA

Il Progetto di utilizzo delle Aree Demaniali Marittime, approvato con decreto dirigenziale n°7616 del 4 dicembre 2019, disciplina la gestione e l'uso delle aree del demanio marittimo, conferiti dallo Stato alle Regioni ai sensi dell'art. 105 comma 2 lettera l) del Decreto Legislativo 112/1998 e da queste ultime conferiti ai comuni, a decorrere dal 1 gennaio 2001, ai sensi della Legge Regione Liguria 28 aprile 1999, n°13, come modificata e integrata dalla L.R. 4 luglio 2008 n°22, e rappresenta l'attuazione del Piano di Utilizzazione delle Aree Demaniali Marittime emanati dalla Regione Liguria.

Tale utilizzo del litorale in coerenza con il P.U.D. e con gli atti di pianificazione di livello locale, perseguendo i seguenti obiettivi:

- Tutela e valorizzazione dei tratti di costa che rivestono valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale.
- Riorganizzazione e riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati.
- Sviluppo e incremento della fruizione pubblica e dell'uso turistico e ricreativo della zona costiera.

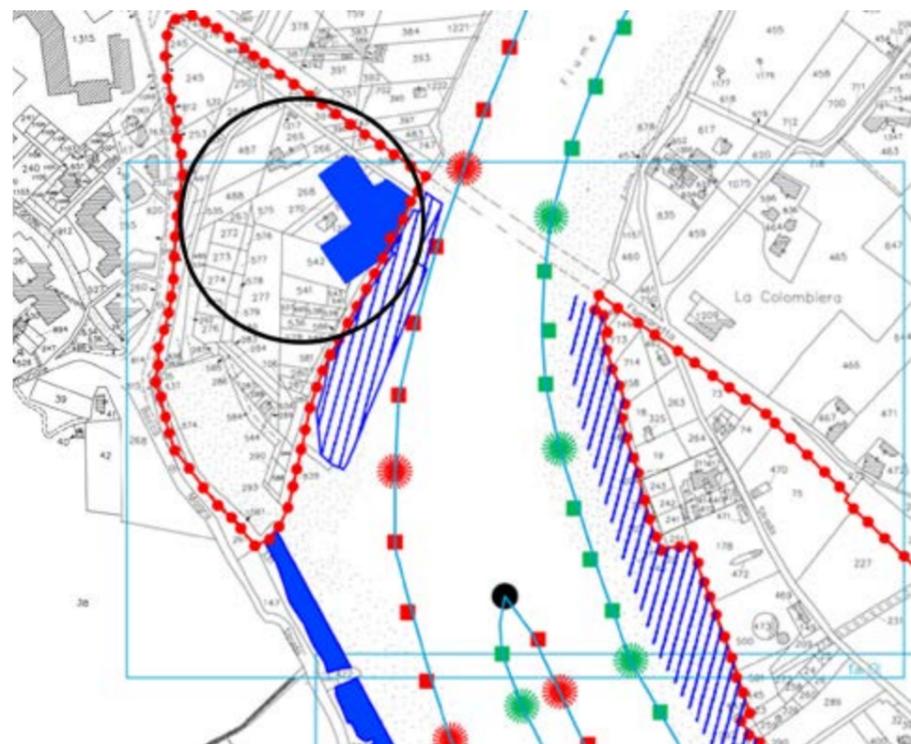


Fig. 12- Estratto cartografico PUD di Ameglia

**Art.27 Gestione e disciplina degli ormeggi e specchi acquei**  
Il progetto di utilizzo degli specchi acquei prevede:

1. che ai sensi del Piano guida per la Nautica, approvato con DCE n. 35/200/8 in attuazione della DCR 41/2001, il rinnovo delle concessioni ad uso nautico è consentito esclusivamente, previo rilascio del nulla osta da parte dell'Ente Parco, per le attività che dimostrino di aver ottemperato agli obblighi derivanti dal Piano Guida per la Nautica stesso con particolare riferimento all'art.6
2. quali specchi acquei sarà possibile rilasciare nuove concessioni e rinnovare quelle vigenti (a seguito verifica comma 1);
3. quali concessioni potranno permanere fino alla loro scadenza senza la possibilità di rinnovo (questo si evince dal raffronto fra la tavola stato attuale e progetto);
4. gli specchi acquei che, in quanto frontisti ai distretti di trasformazione del Piano del Parco di Montemarcello, potranno permanere ed essere rinnovate fino a quando non vengano emanate determinazioni diverse a seguito delle singole procedure di attuazione dei distretti di trasformazione sopra citati.
5. la profondità massima delle singole concessioni, dove si è preso a parametro la Tav. 1 schema indicativo del sistema di segnalamento allegata alle linee guida per la nautica;
6. che la gestione degli ormeggi dovrà necessariamente sottostare a quanto previsto dalle linee guida per la nautica approvato con deliberazione del Consiglio n. 35/200/8 e in particolar modo alle prescrizioni contenute all'artt.6.2. e 6.3;
7. che gli specchi acquei adibiti ad usi diversi dalla balneazione verranno disciplinati da appositi Regolamenti e/o Ordinanze emanate dal Comune e dalla Capitaneria di Porto della Spezia.

#### Legenda

- spiaggia libera & passaggi tra stabilimenti costituiti da spiaggia utilizzata
- spiaggia libera attrezzata
- stabilimento balneare
- varia in concessione a privato per attività di utilizzo pubblico
- passeggiata mare e viabilità
- porto turistico e punti di ormeggio
- porto turistico e punti di ormeggio (specchi acquei frontisti distretti di trasformazione)
- opere di difesa
- condotta
- perimetro distretti di trasformazione
- accesso al mare
- accesso consentito agli animali domestici

### 3.10 VINCOLI

#### 3.10.1 VINCOLI PAESAGGISTICI

L'area in analisi è assoggettata a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004, Art. 142, let. c) "fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con R.D. 11 dicembre 1933 n. 1775 e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna". Il progetto in parola e il presente Studio di Impatto Ambientale è corredato dalla Relazione Paesaggistica così come previsto dalla normativa vigente redatta appositamente per le relative valutazioni.

#### 3.10.2 RETE NATURA 2000 E PARCHI

L'area in analisi risulta interessata dalla presenza di elementi appartenenti alla Rete Natura 2000; nello specifico la zona ricade all'interno del Sito di Interesse Comunitario (SIC) IT 1343502 Parco della Magra - Vara, come mostrato nell'estratto cartografico di seguito riportato.



Fig. 13 – Siti di interesse comunitario

## 4. STATO DI FATTO

### 4.1 DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

L'area in esame, afferente alla Società Foce del Magra s.r.l. proponente dello Strumento Urbanistico Attuativo, comprende 24 particelle catastali afferenti il Foglio 7 del N.C.T. del Comune di Ameglia, evidenziate nel paragrafo precedente.

L'attuale superficie di pertinenza del soggetto proponente assomma a 9.950 mq., dei quali 6.820,00 mq. di proprietà esclusiva e 3.130 in concessione / locazione per una percentuale del valore imponibile pari al 100%.

L'area afferente la Società Foce del Magra, risulta funzionalmente connessa ed è tutta ricompresa nel distretto di trasformazione 1.10 normato dall'art. 83 del Piano del Parco di Monte Marcello Magra.

La localizzazione dell'area è facilmente accessibile tramite la viabilità che si dirama dall'incrocio tra la via Provinciale n. 432 e la via provinciale n.29 per Montemarcello e i lotti in oggetto risultano già dotati di propri accessi indipendenti prospicienti la pubblica viabilità.



Fig. 14 – Canneto nell'area di progetto

L'ambiente entro cui si colloca il sito risulta già caratterizzato da due diverse attività per il rimessaggio, l'ormeggio e la manutenzione di imbarcazioni da diporto, in essere da svariate decine d'anni, delle quali una gestita in forma economico imprenditoriale direttamente dalla Soc. Foce del Magra e l'altra gestita dalla Società Ar.Nav afferente altra proprietà e confinante con la prima.

Tali attività risultano già servite da tutti gli allacci e servizi di rete, oltre ad avere già viabilità di accesso proprie collegate con le pubbliche strade; il sito infatti, risulta essere facilmente raggiungibile da gran parte della Provincia spezzina e dalla riviera Apuo-Versiliese.

Nell'esistente contesto le attività in essere si sono parzialmente integrate con il contesto ambientale più naturale, al momento essenzialmente costituito da aree verdi spontanee ed aree residuali inutilizzate (incolti), seppure presentino punti di degrado dovuti a situazioni di abbandono, inutilizzo o dismissione, oltre a situazioni di frizione per una disposizione funzionale non ottimale.

Il contesto naturale risulta dominato dalla presenza del fiume Magra, caratterizzato da ambienti di sponda fluviale e da ambienti umidi residuali (con vegetazione di canna comune e di cannuccia di palude) e con presenza di macchie sparse autoctone a bosco di ontano, pioppo e salice; oltre ai terreni di bonifica ex agricoli, oggi per la gran parte occupati dalle attività di servizio alla nautica, dove è possibile riscontrare essenze importate dall'uomo come acacia, olivo e conifere.

Il contesto ambientale descritto si colloca infine in un contesto paesaggistico di più ampio respiro e di notevole suggestione: posto ad una estremità meridionale della piana fluviale di Marinella, risulta lambito dal sistema agricolo fondiario della ex Tenuta, si presenta chiuso sul lato sud dal promontorio di Monte Marcello e incorniciato sul lato opposto dal sistema collinare della bassa Val di Magra (sono visibili i rilievi di Castelnuovo, Fosdinovo, Ortonovo, Nicola) assieme alla catena settentrionale della Alpi Apuane.

Nell'analisi ambientale dei luoghi vi è da rilevare che l'area in esame era parte di una antica ansa del Magra, comprensiva probabilmente di una piccola isola fluviale, nel tempo prosciugatasi e poi modificata dai nuovi assetti del territorio tra

cui la costruzione del ponte, con la relativa viabilità provinciale, e l'urbanizzazione della piana di Ameglia.



Fig. 15 – Ambiente dell'area di progetto

L'area infatti, come anche evidenziato nell'indagine geologica redatta a supporto del progetto risulta ubicata su terreni alluvionali terrazzati, costituiti da materiali prevalentemente incoerenti di pezzatura più grossolana in profondità e di grana più sottile in prossimità della superficie; che presentano uno strato superficiale medio di circa 40 cm. di terreno vegetale e sottostanti strati di sabbie limose con ghiaie e ciottoli via via più grossolani. A profondità superiori, al di sotto di tali strati, si rinvengono alternanze di ghiaie e sabbie limose.

Nell'area sono presenti:

- un fabbricato commerciale, regolarmente licenziato, costituito da struttura in muratura di un piano fuori terra con copertura a padiglione, adibito ad ufficio, piccolo magazzino e servizi igienici, funzionali all'attività nautica in essere – fg.7 map.572;
- un fabbricato destinato a deposito identificato al fg. 7 map. 1207;
- capannone in struttura di acciaio e tamponamento in lamiera ondulate adibito a uffici, magazzino con servizi igienici esterni in struttura prefabbricata in cls con richiesta di condono n.940/85 – fg.7 mapp. 265,1217,266.

L'area in uso al rimessaggio è costituita da fondo in terra battuta consolidata, con ricarichi in superficie di ghiaietto drenante, contornata da spazi verdi con rade alberature sparse.

## 4.2 DESCRIZIONE FOTOGRAFICA



1



2



3



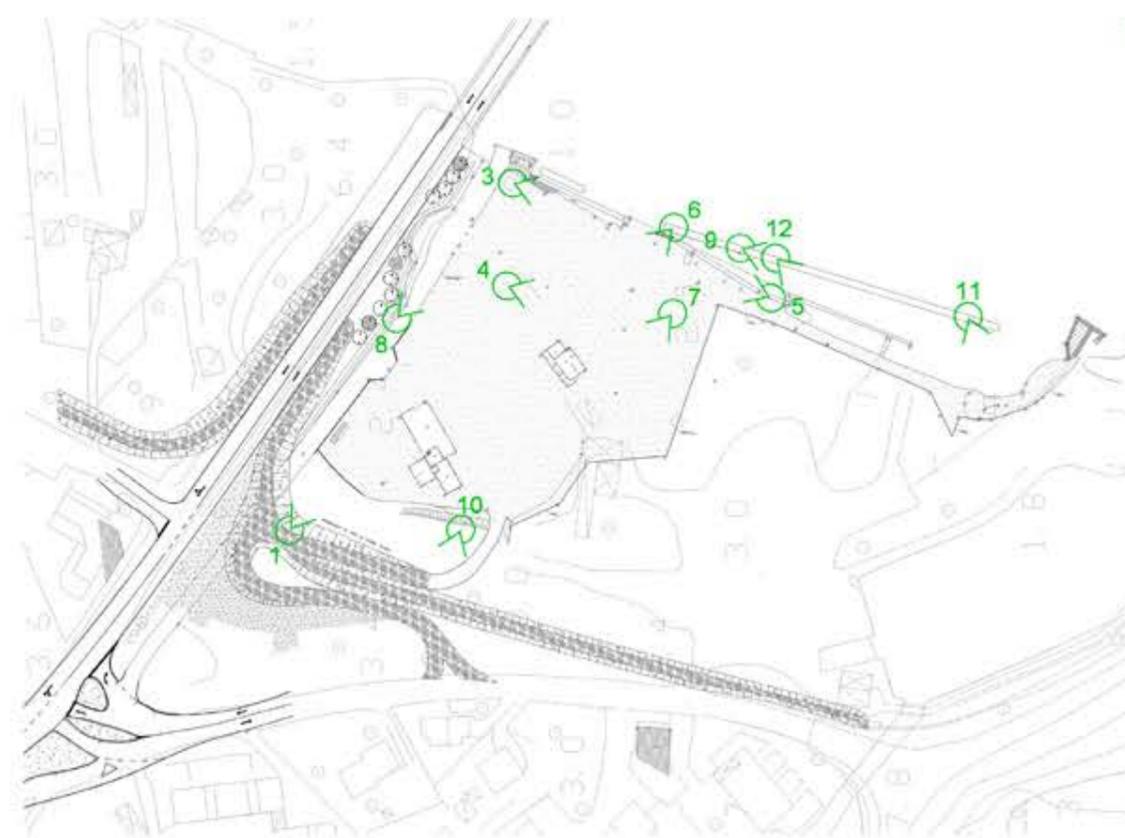
4



5



6



7



8



9



10



11



12

### 4.3 ANALISI DELLE ALTERNATIVE

SISTEMI AMBIENTALI AL MOMENTO ZERO (analisi mediante tutti i dati disponibili presso gli enti pubblici e altri per definire, una previsione degli impatti derivanti dalla trasformazione, e campagne di monitoraggio).

L'ambito del Piano particolareggiato di iniziativa privata si colloca nel territorio comunale di Ameglia (SP), in località Fondone, in sponda destra del Fiume Magra, adiacente alla "S.P. 432 - Via Litoranea", arteria costiera che collega la S.S. 1 Via Aurelia a Marina di Carrara.

Il contesto infrastrutturale è caratterizzato dalla prossimità dei principali nodi di connessione del territorio: il nodo autostradale di Santo Stefano di Magra, essenziale punto di interscambio per i flussi Nord/Sud e area del Golfo, e gli svincoli di Sarzana e Avenza Carrara, che ridistribuiscono i flussi nazionali e transnazionali verso la Val di Magra e la costa Ligure/Toscana (Marinella/Versilia).

Il contesto morfologico in cui si trova l'area in esame è quello di pianura ed è caratterizzato da aree agricole e insediamenti sparsi, costituiti da edifici ad uno o due piani prevalentemente unifamiliari e da manufatti funzionali alle attività di rimessaggio.

Nell'area oggetto di studio predominano le aree di lavorazione connesse alle attività nautiche; allo stato attuale infatti l'ambito territoriale è destinato a "rimessaggio a terra di imbarcazioni e attività di manutenzione e gestione natanti, sia a vela che a motore". All'area in studio (ad uso del suolo come rimessaggio) si accede dalla Strada Provinciale n. 432, con unico accesso. Le sponde lungo fiume sono ancora naturali e l'ormeggio è posto su pontili galleggianti su palo guida distaccati da terra in modo da permettere la naturalizzazione delle sponde.

Le principali problematiche che coinvolgono ad oggi l'area di studio, così come risultano dalle analisi dei dati messi a disposizione dei diversi enti e dai dati raccolti nella redazione del presente studio sono quelle di:

- estrema artificializzazione del contesto naturale,
- basso grado di fruibilità pubblica delle sponde del magra,
- rischio di inondazioni e fenomeni erosivi con tempo di ritorno trentennale.
- qualità delle acque di falda interessate da ingressione anche via fiume del cuneo salino,
- compromissione del clima acustico, in particolare nelle ore notturne, causato dall'alta densità di traffico nella S.P. 432 - Via Litoranea.

#### **SCelta LOCALIZZATIVA E ALTERNATIVA "0"**

La ricostruzione del quadro della pianificazione ai diversi li-

velli ha consentito, in particolare:

- di strutturare una gerarchia dei problemi ambientali rilevanti ai fini dell'elaborazione del progetto;
- di riconoscere le caratteristiche delle diverse componenti ambientali che possono offrire, nell'economia del progetto, potenzialità di migliore utilizzo e/o di valorizzazione.

Se per la pianificazione di tipo "strategico a vasta scala" la formulazione di alternative discende, da un processo condiviso e partecipato della pianificazione, con misure e norme che caratterizzano l'alternativa stessa e possono diversificarla anche dal punto di vista localizzativo, ad un livello inferiore ("attuativo"), l'alternativa e la sua valutazione verteranno necessariamente anche e soprattutto, sugli aspetti legati agli elementi caratterizzanti l'intervento specifico.

In conclusione, la valutazione di alternative differenti garantisce che gli obiettivi del progetto possano essere raggiunti anche attraverso il confronto e la scelta delle soluzioni pianificatorie più idonee, dal punto di vista urbanistico, ambientale ed economico, garantendo così un miglioramento del processo decisionale. Come ovvio, tali alternative devono risultare realistiche e realizzabili poiché, individuare deliberatamente scenari che implicino condizioni peggiorative, comporterebbe l'inidoneità della valutazione stessa.

Si tiene ad evidenziare che gli interventi del progetto in oggetto, sono localizzabili all'interno di uno specifico "Distretto di trasformazione" del Piano del Parco e del Distretto di "ambito" di PRG del Comune di Ameglia contestualmente variato con l'adozione del SUA, individuando un sub - distretto dedicato. Le fasi di valutazione pertanto, non possono prescindere da tale aspetto sostanziale., si è preferito ripercorrere le valutazioni condotte in fase progettuale a supporto dell'alternativa che ha portato alla proposta in oggetto, incentrando la stessa sul confronto tra le interferenze ambientali rispetto all'intervento proposto. Ciò anche al fine di individuare e disporre, di idonei interventi di protezione/mitigazione ambientale e percettiva dei futuri fruitori.

#### **VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE DI TIPO STRATEGICO**

Gli obiettivi specifici, e le conseguenti azioni urbanistiche e progettuali, rappresentati dalla proposta di PROGETTO DEFINITIVO sono scaturiti da un'approfondita fase di programmazione/pianificazione che ha debitamente tenuto in considerazione possibili alternative alla proposta progettuale presentata.

Il percorso di predisposizione della trasformazione urbanistica e più specificatamente la realizzazione, di una "darsena scavata a secco", si è sviluppato attraverso la partecipazione di diversi attori (Regione, Provincia, Ente Parco, Comune) che nel tempo hanno condotto alla proposta urbanistica e di progetto definitivo in oggetto. Ciò evidenzia che, pur nel quadro generale delle valutazio-

ni di carattere pianificatorio a vari livelli, gli strumenti urbanistici attuativi per loro natura si compongono, già nelle fasi di predisposizione, di valutazioni preventive che portano alla scelta progettuale apparentemente più idonea. Se da un lato il confronto con alternative diacroniche comporta di per sé problematiche legate alla valutazione di uno scenario di progetto che per motivi di varia natura (politica, economica, sociale ecc.) è già stato superato ed abbandonato, dall'altro può risultare rilevante in quanto consente la verifica di determinate scelte avvenute nel corso del tempo, anche dal punto di vista ambientale.

Nel caso specifico, le alternative prese in considerazione sono:

- alternativa 0: mantenimento dello scenario di riferimento presente;
- alternativa 1: realizzazione degli interventi come da Piano del Parco e da PRG approvato Distretto di trasformazione;
- alternativa 2: realizzazione degli interventi come da PROGETTO DEFINITIVO in oggetto

#### **ALTERNATIVA 0**

L'alternativa 0 rappresenta l'ipotetico abbandono dell'intervento previsto, con conseguente rinuncia alla realizzazione sia delle opere di riqualificazione territoriale e ambientale così come proposti nel Piano particolareggiato, sia della quota parte di fruibilità pubblica definita nella convenzione stipulata tra il proponente e il Comune di Ameglia dello SUA adottato.

Tale alternativa, essendo per definizione la mancata realizzazione dell'intervento proposto, si caratterizza per l'immutevolezza della situazione attuale. Dal punto di vista economico/gestionale, il mantenimento dell'attuale assetto potrebbe sì portare ad interventi di riqualificazione urbanistico - ambientale analoghi a quelli proposti con il piano particolareggiato in oggetto ma, d'altro canto, non sarebbe in grado di escludere definitivamente la possibilità di prolungare le condizioni di potenziale pressione ambientale indotte dalle attività di ormeggio lungo sponda del fiume Magra, di quelle ubicate oltre il limite di navigabilità e dall'attuale attività di rimessaggio. È implicito, di conseguenza, che il mantenimento dello stato di fatto (alternativa 0) potrebbe ulteriormente dilatare nel tempo la il raggiungimento degli "obiettivi" di miglioramento della qualità delle acque del fiume Magra in funzione delle attività della nautica e stabiliti nel Piano della Nautica vigente.

#### **ALTERNATIVA 1**

Anche l'alternativa 1 rappresenta l'ipotetico abbandono degli interventi previsti dal PROGETTO DEFINITIVO in oggetto, a favore di quanto già previsto dallo strumento urbanistico vigente (Piano del parco e PRG), che ricomprende le aree in

## 5. IL PROGETTO

### 5.1 OBIETTIVI

Tenuto conto dell'analisi e dalle linee guida della pianificazione territoriale illustrate nei paragrafi precedenti, il suddetto studio di fattibilità si pone l'obiettivo principale di perseguire le linee guida indicate per la riambientalizzazione e la riqualificazione complessiva dell'area denominata "il Fondone" per l'adeguamento agli strumenti urbanistici vigenti e per una possibile riorganizzazione con finalità turistica.

In particolare, l'intervento è volto a soddisfare le principali finalità degli obiettivi degli strumenti urbanistici, attraverso l'aumento del grado di naturalità del territorio, con adeguate misure di compensazione/mitigazione e una progettazione compatibile degli impianti nautici con gli aspetti ambientali.

Il progetto prevede che la riqualificazione abbia come fulcro centrale la riqualificazione della sponda; lo specchio acqueo si collega la sistemazione di una serie di spazi a terra funzionali e necessari per il corretto svolgimento dell'attività turistico nautica, lo svolgimento delle attività di supporto logistico, oltre all'accoglienza degli utenti.

### 5.2 RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA

La configurazione progettuale, attraverso la ripartizione delle diverse superfici e destinazioni d'uso è stata definita nel rispetto dei parametri dettati dal Piano del Parco Monte Marcello Magra (Zona ASsf4 – Distretto trasformaz. 1.10), oltre nell'ottica del mantenimento e della riqualificazione di destinazioni esistenti legittime, tenuto conto del loro inserimento all'interno di un Parco fluviale.

Il progetto si propone, attraverso interventi sistematici e funzionalmente connessi, una generale riqualificazione dei luoghi, in grado di migliorarne l'aspetto estetico, le sistemazioni paesaggistiche e di corredo nonché i livelli di funzionalità. Il complesso degli interventi si inserisce infine nel quadro delle azioni volte a mitigare la vulnerabilità idraulica ed idro-geologica dell'area, nel rispetto del Piano stralcio dell'Autorità di Bacino del Fiume Magra.

#### FABBRICATI

Il progetto prevede interventi volti a mitigare la vulnerabilità attraverso la demolizione e successiva ricostruzione con tipologia edilizia a pilotis sopraelevando la quota pavimento a di metri 1,30 sul piano di campagna identificato a metri 2,50 s.l.m..

I fabbricati saranno di medesimo volume rispetto all'esistente e pressochè coincidenti i sedimi attuali. I fabbricati in oggetto identificati al fg. 7 mapp. 572, 1217, regolarmente licenziati,

ove verranno mantenute le destinazioni di servizio all'attività, quali: per il primo commerciale club - house, per il secondo guardianaggio, piccolo magazzino e servizi igienici; questi ultimi saranno adeguati agli standard igienico sanitari ed alle caratteristiche di accessibilità anche per utenza svantaggiata (ex L. 13/1989 s.m.i.).

Le opere comprenderanno l'adeguamento degli impianti esistenti, l'installazione di pannelli per la generazione di energia elettrica e acqua sanitaria (fotovoltaici e collettori solari). Il progetto proposto prevede inoltre i medesimi interventi di mitigazione della vulnerabilità sopracitati, per il fabbricato identificato al fg. 7 mapp. 265, 266 ad uso uffici, locali di servizio e magazzini.

Il fabbricato sarà destinato al piano terra a parcheggio auto coperto e magazzini pertinenziali ai posti barca e al piano superiori uffici, servizi igienici e locali di servizio alla nautica.

#### VERDE PRIVATO, PERCORSI INTERNI E SISTEMAZIONI DI CORREDO

Nel quadro degli interventi di riqualificazione e di sistemazione paesaggistica, vengono previste aree a verde privato, per una superficie complessiva pari a 1 815 mq. (nel pieno rispetto dello standard  $\geq 15$ mq. / P.E.-12- previsto dal Piano del Parco M.M.M.), poste a corona dell'insediamento, in raccordo con le aree a verde pubblico e con le aree di tipo più naturalistico posto nell'intorno e con lo specchio d'acqua.

Particolare attenzione dovrà essere posta nella scelta e nella disposizione delle essenze, cercando di creare armonia ed integrazione con lo specchio d'acqua e con l'ambito fluviale, oltre a salvaguardare le essenze di pregio già esistenti; sono previste pertanto sistemazioni con vegetazione autoctona, propria degli ambienti fluviali e di sponda (comprendenti arbusti, prati cespugliati, canneti ed alcune alberature d'alto fusto), nel rispetto di un contesto di pregio quale è quello di un Parco fluviale marittimo come Monte Marcello Magra.

Nell'ottica di una generale riqualificazione dell'area, oggetto di intervento, si prevede inoltre la sistemazione dei percorsi interni di accesso e di servizio al lotto, distinti tra carrabili e pedonali.

I percorsi carrabili e le aree per lo stallo di imbarcazioni ed auto saranno sistemati con pavimentazione in autobloccanti. I percorsi pedonali saranno sistemati con pavimentazione in graniglia, in analogia alla sistemazione del percorso pedonale già realizzato dal Comune di Ameglia lungo il fiume Magra. Possibili piazzole di sosta e/o manovra potranno essere realizzate anche elementi autobloccanti in cls., posati su letto di

sabbia.

Le aree verdi e gli spazi di uso comuni si completano con la sistemazione di arredi esterni costituiti da panchine, cestini porta rifiuti, realizzati interamente in legno nel rispetto del catalogo degli interventi prescritti dalle Norme Tecniche di Attuazione del Piano del Parco M.M.M.

Nell'area verde in prossimità della Club House verrà realizzata una piscina ad uso degli ospiti della stessa.

Tra le sistemazioni esterne viene prevista anche l'illuminazione dei percorsi e delle aree per le quali possa essere previsto anche un uso notturno; tutte le illuminazioni saranno del tipo a contenimento dei consumi energetici e dell'inquinamento luminoso, pertanto saranno dotate di lampade a fluorescenza a basso consumo con fasci luminosi sempre rivolti verso il basso; per i percorsi pedonali saranno previste lampade al suolo del tipo c.d. segna passi, mentre l'eventuale installazione di proiettori sarà limitata a singoli punti necessari per motivi di sicurezza e protezione della proprietà.

Tra le disposizioni di dettaglio previste dagli strumenti urbanistici di riferimento vi è da rilevare l'art. 10 del Piano Stralcio del bacino del Magra che prevede il mantenimento e lo sviluppo della vegetazione autoctona di cannuccie di palude già esistente sul tratto di sponda limitrofa.

#### OPERE DI URBANIZZAZIONE

Il progetto prevede la sistemazione di tutti gli spazi da cedere al Comune di Ameglia per la realizzazione degli spazi ad uso pubblico atti ad attuare tutti gli standard previsti per legge, con particolare riferimento a verde pubblico.

#### VERDE PUBBLICO

La sistemazione del VERDE PUBBLICO viene prevista in fregio alla sponda, per una superficie complessiva di 177,00 mq., nel rispetto dello standard richiesto dal D.M. 2 aprile 1968.

Le aree a verde saranno sistemate a prato con cespugli, siepi e filari alberati, tipici dell'ambiente locale. La sistemazione comprenderà anche l'attrezzatura con elementi di arredo in legno di foggia tradizionale, quali: panchine e staccionate di delimitazione.

#### PARCHEGGIO PUBBLICO

Il PARCHEGGIO ad uso pubblico, visto l'impossibilità di reperire un'area localizzata nella zona esterna al previsto nuovo argine di difesa della piana di Ameglia, si prevede la monetizzazione delle stesse.

### FOGNATURE

Si prevede allaccio alla fognatura esistente previo trattamento in fossa multicamerale tipo Imhoff e degrassatore per il locale destinato a club house e ad uffici, alla quale saranno fatti confluire tutti gli scarichi civili delle acque nere e grigie attraverso condotte stagne in pvc., poste in opera interrate ad una profondità compresa tra 40 e 60 cm. e dotate di pozzetti di ispezione e sifoni per la non risalita dei gas.

Le acque pretrattate saranno convogliate al terminale del collettore dell'ente gestore posto in prossimità dell'incrocio tra Via Costo e Via Persio, attraverso condotto interrato costituito da tubazione in pvc. a tenuta stagna dotata di pozzetti di ispezione.

### 5.3 VERIFICA DEGLI STANDARD E DEI PARAMETRI URBANISTICI

In ragione dello stato di fatto e di progetto, riassunti ai precedenti capitoli, l'area, al fine dell'attuazione degli interventi di riqualificazione e trasformazione previsti, necessita della realizzazione delle urbanizzazioni primarie mancanti, come previsto dai disposti della L.R. 24/1987.

Dati generali:

Strumento urbanistico attuativo nel Distretto di trasformazione n. 1.10

Superficie soggetta a procedura ai sensi del D.M. 509/97 **16.921 mq.**

Superficie territoriale dello strumento urbanistico attuativo **9.950,59 mq.**

### TABELLA DI VERIFICA STANDARD PREVISTI ART.83 PIANO DEL PARCO DI MONTEMARCELLO MAGRA

*Specchio acqueo 7192 mq*

POSTI BARCA EQUIVALENTI (P.E.)

SVILUPPO PONTILE 126ML

PE 126/6= 21

*di cui n°2 posti al transito*

VERDE PRIVATO 1815 mq

15 mq X 21 PE = 315 mq < 1815 mq

### TABELLA DI VERIFICA STANDARD PREVISTI ALLA L.122/89

*Quantità di progetto*

CLUBHOUSE	118 mq	354 mc
BLOCCO SERVIZI	42 mq	100 mc
UFFICI	188 mq	564 mc
DEPOSITO	9,55 mq	21,74 mc

TOTALE 1039,74 mc

STALLI TEMPORANEI

15mq X PE = 15mq X 21 = 315 mq (25 stalli)

PARCHEGGI PERTINENZIALI

1039,74 / 100 MC X 10 MQ. =103,974 (9 parcheggi)

### TABELLA DI VERIFICA STANDARD PREVISTI AL D.M 2 APRILE 1968

*Quantità di progetto*

CLUBHOUSE	118 mq
BLOCCO SERVIZI	42 mq
UFFICI	188 mq
DEPOSITO	9,55 mq

TOTALE 357,55 mq

VERDE PUBBLICO 357,55 X 80% =286,04 mq

PARCHEGGIO PUBBLICO 286,04 X 50% = 143,02 mq

#### **5.4 ADEGUAMENTO ALLE PRESCRIZIONI RELATIVE AL PIANO GUIDA PER LA NAUTICA**

- Nel progetto lungo la sponda esterna vengono utilizzati pontili galleggianti del tipo con pali e cursori con piano di calpestio in legno dotati di marchio FSC;
- La dimensione massima delle imbarcazione prevista è di mt. 28 la distanza tra le opposte banchine è di metri 74, il canale di collegamento tra la darsena e il fiume è di metri 15,00;
- L'ormeggio verrà effettuato con catenaria a corpi morti con una distanza dalla prua adeguata ai livelli massimi di piena,
- Le sponde allo stato naturali verranno consolidate con un aumento della naturali attraverso anche il distacco dei pontili dalla sponda eliminando un ostacolo all'accrescimento della vegetazione attuale. Nei brevi tratti dove sarà necessario mantenere i banchinamenti esistenti verranno opportunamente mitigati con palificate;
- Lungo i fronti di ormeggio verrà garantita ogni 15 mt una colonnina per acqua, energia elettrica e l'illuminazione tipo segna passo che proseguiranno sino alle aree parcheggio. A questo verrà associata un'illuminazione di tipo generale per i piazzali con orientamento fiume verso argine;
- Il progetto ha minimizzato le aree destinate al rimessaggio imbarcazioni e sosta;
- Superfici dei piazzali in materiale permeabile (inghiainatura);
- Mitigazione degli impatti visivi attraverso l'uso di materiali naturali (legno) per la realizzazione delle facciate dei fabbricati e realizzazione di barriere filtro verdi;
- La viabilità di ingresso all'impianto viene attualmente effettuata su la strada comunale di via Costro. Successivamente alla realizzazione dell'argine l'ingresso verrà assicurato da quest'ultimo;
- Nell'impianto verranno predisposti stalli temporanei per la sosta delle autovetture come da prescrizioni di piano guida;
- Come strutture di supporto alla nautica si riutilizzeranno i fabbricati esistenti con destinazione a club house con servizi igienici;
- All'interno del capannone di progetto verrà realizzata l'area di carenaggio con superfici impermeabili di circa 300 mq., con un impianto per di trattamento delle acque di carenag-

gio associato a un impianto per il recupero delle acque trattate per il riutilizzo;

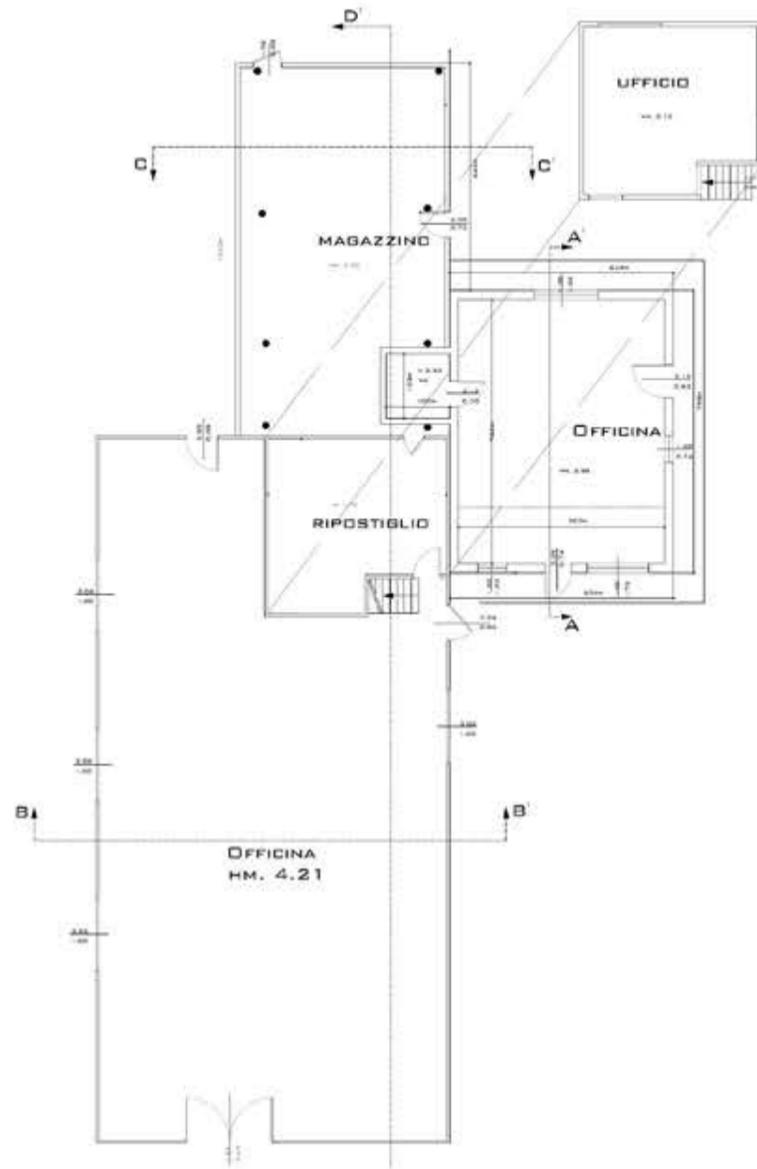
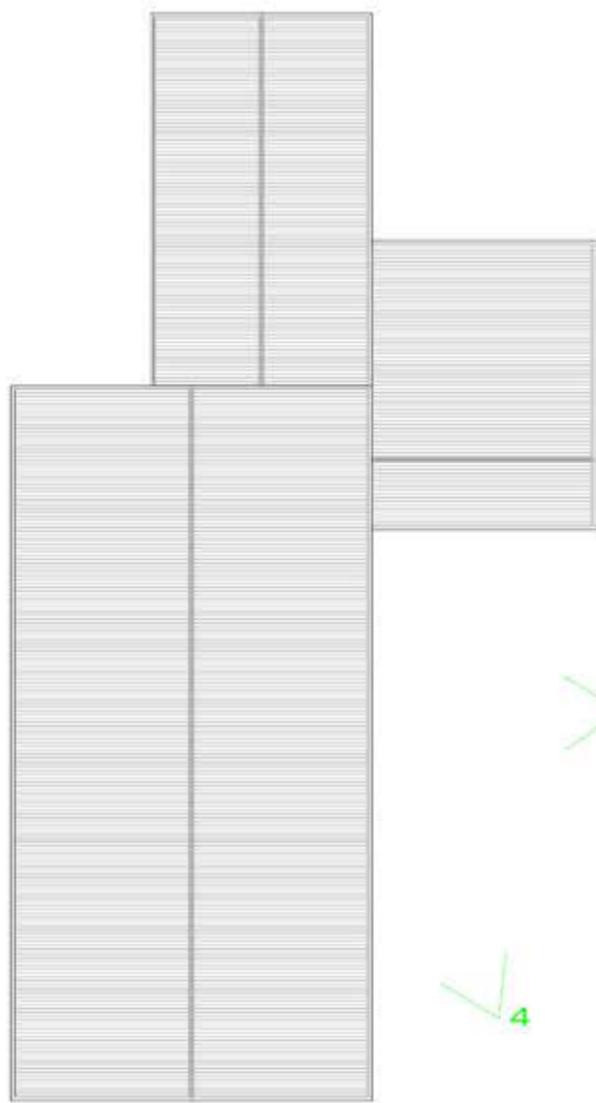
- Predisposizione di un'area nelle vicinanze dell'ingresso per la raccolta differenziata dei rifiuti e la raccolta degli oli esausti,

#### **5.5 CONFORMITÀ EX LEGGE 13/1989, DISPOSIZIONI TECNICHE PER IL SUPERAMENTO DI BARRIERE ARCHITETTONICHE E PER LA FACILE ACCESSIBILITÀ DEI LUOGHI APERTI AL PUBBLICO**

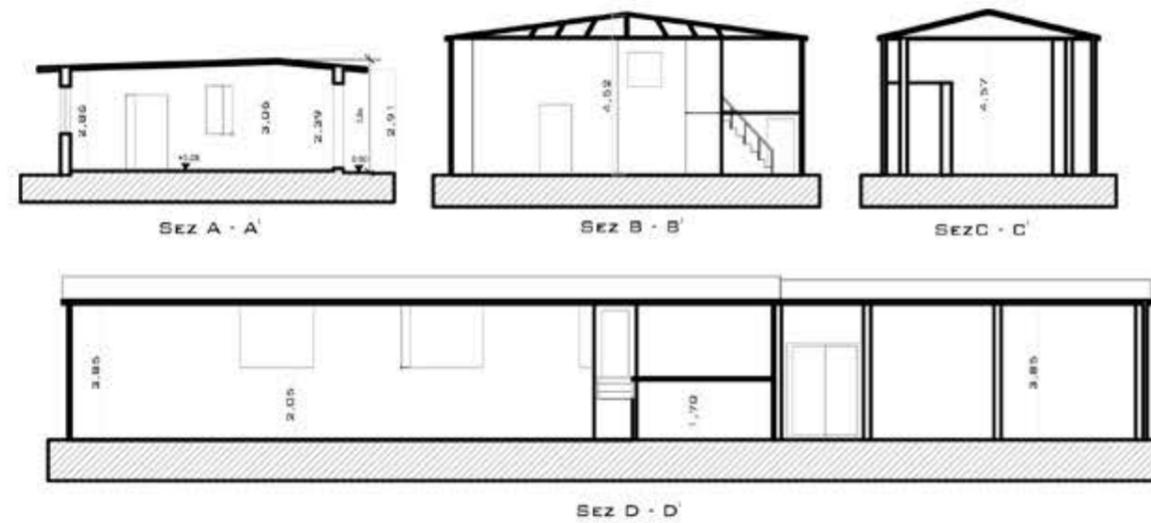
- Su tutta l'area di competenza, ove presenti dislivelli interessati da collegamenti, oltre al superamento con gradini e gradonate aventi altezza mai superiore a 17 cm., saranno sempre previste, nei casi in cui gli spazi lo consentano, rampe di raccordo aventi pendenza mai superiore al 8%; laddove, per ragioni di spazio e di conformazione dei luoghi, non fosse possibile realizzare rampe, saranno sempre previsti percorsi alternativi adeguatamente segnalati.
- In ogni caso tutti i tratti in pendenza interessati da percorsi e passaggi di collegamento tra aree poste a diverse quote, avranno una pendenza non superiore al 8% se pedonali e non superiore al 13% se carrozzabili.
- Tutti i percorsi e passaggi pedonali avranno larghezza utile mai inferiore a metri 1,00.
- Le banchine di attracco saranno realizzate ad una quota media al di sopra dell'acqua compresa tra 100 e 110 cm., quota suggerita dalle "Raccomandazioni tecniche per la progettazione di porti turistici" emanate dall'Associazione internazionale per la navigazione e dall'U.C.I.N.A. (Unione Costruttori Italiani Nautica e Affini), accolte anche dalla Regione Liguria; tale quota seppur variabile in ragione del livello delle maree e della portata fluviale, risulta adeguata per l'accesso alle imbarcazioni di medie dimensioni con qualsiasi tipo di passerella.
- Tutte le rampe pedonali di lunghezza superiore a 10 ml. saranno dotate di una interruzione piana, costituita da un pianerottolo di lunghezza almeno 1,5 ml.
- Tutte le rampe e i percorsi, che presentino lati esposti aperti sul vuoto di altezza superiore a 0,9 m., avranno parapetti protettivi di altezza 100 cm. dotati di fascia fermapiede, posta sulla parte a terra distaccata dal suolo di 10 cm. e di altezza 20 cm.
- Tutte le pavimentazioni saranno posate perfettamente complanari e comunque con risalti mai superiori a 0,2 cm.; eventuali risalti per stacco tra diverse tipologie di pavimenta-



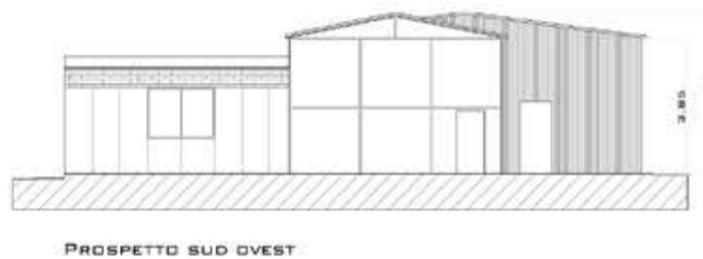
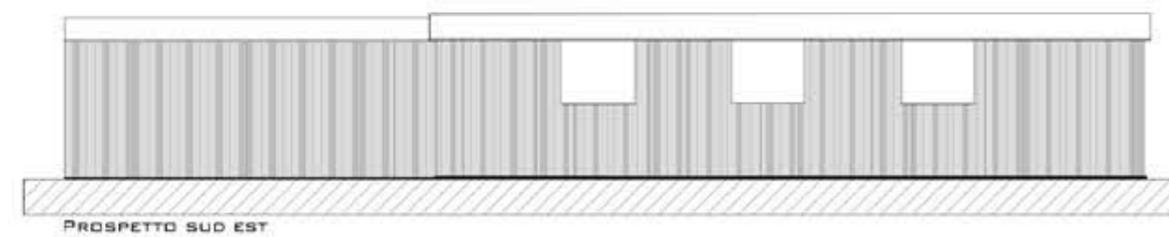
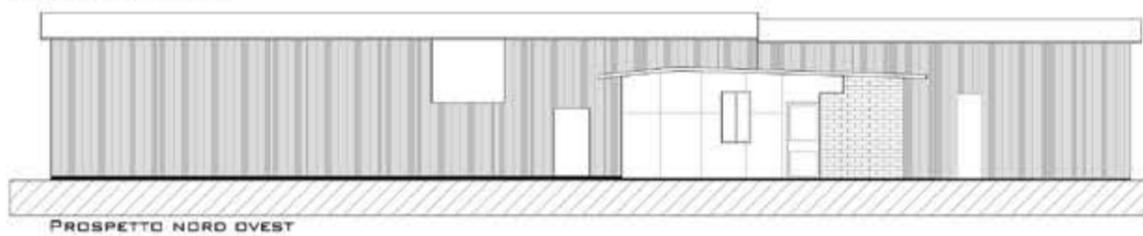
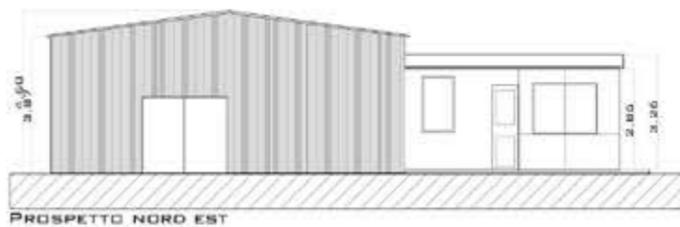


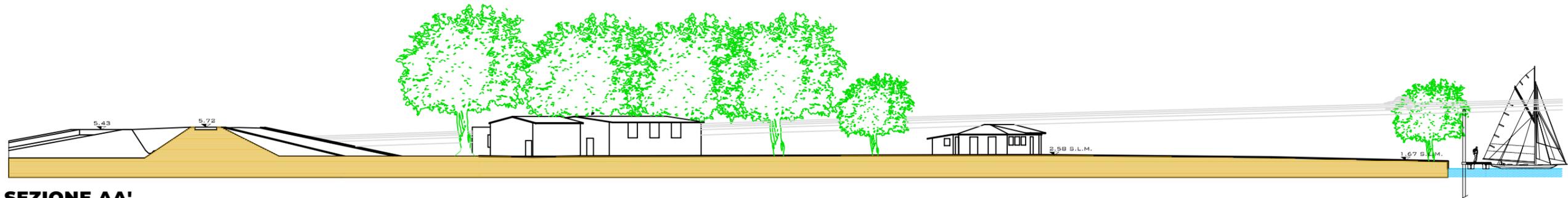


SEZIONI

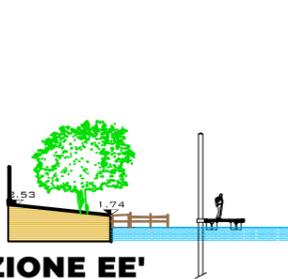


PROSPETTI

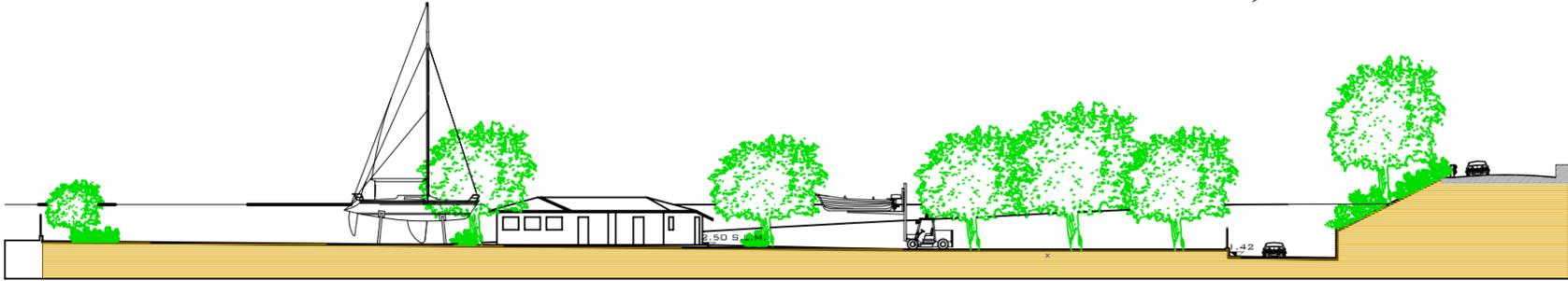




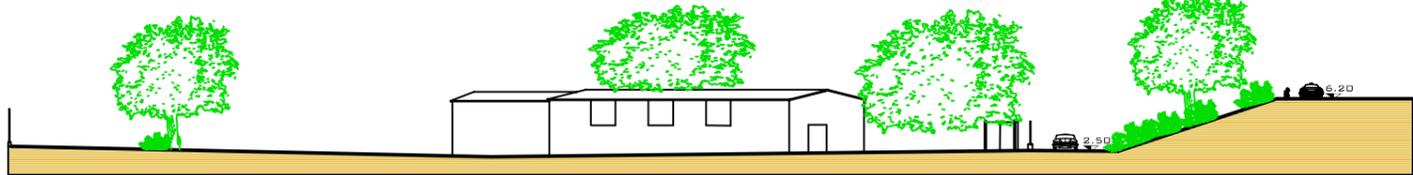
**SEZIONE AA'**



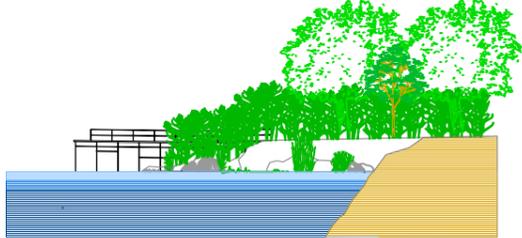
**SEZIONE EE'**



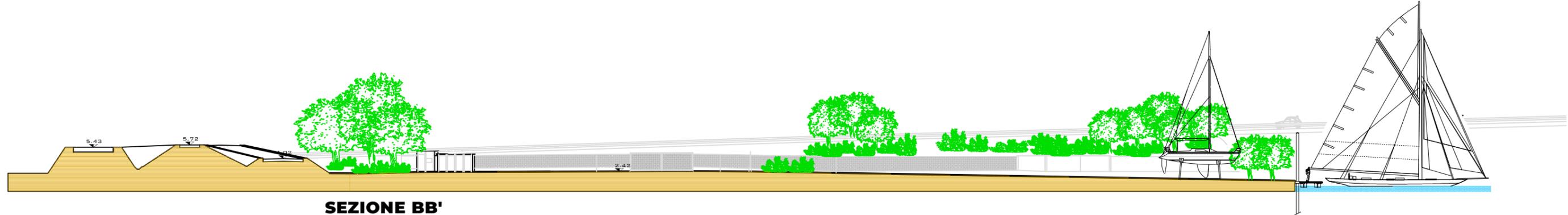
**SEZIONE CC'**



**SEZIONE DD'**

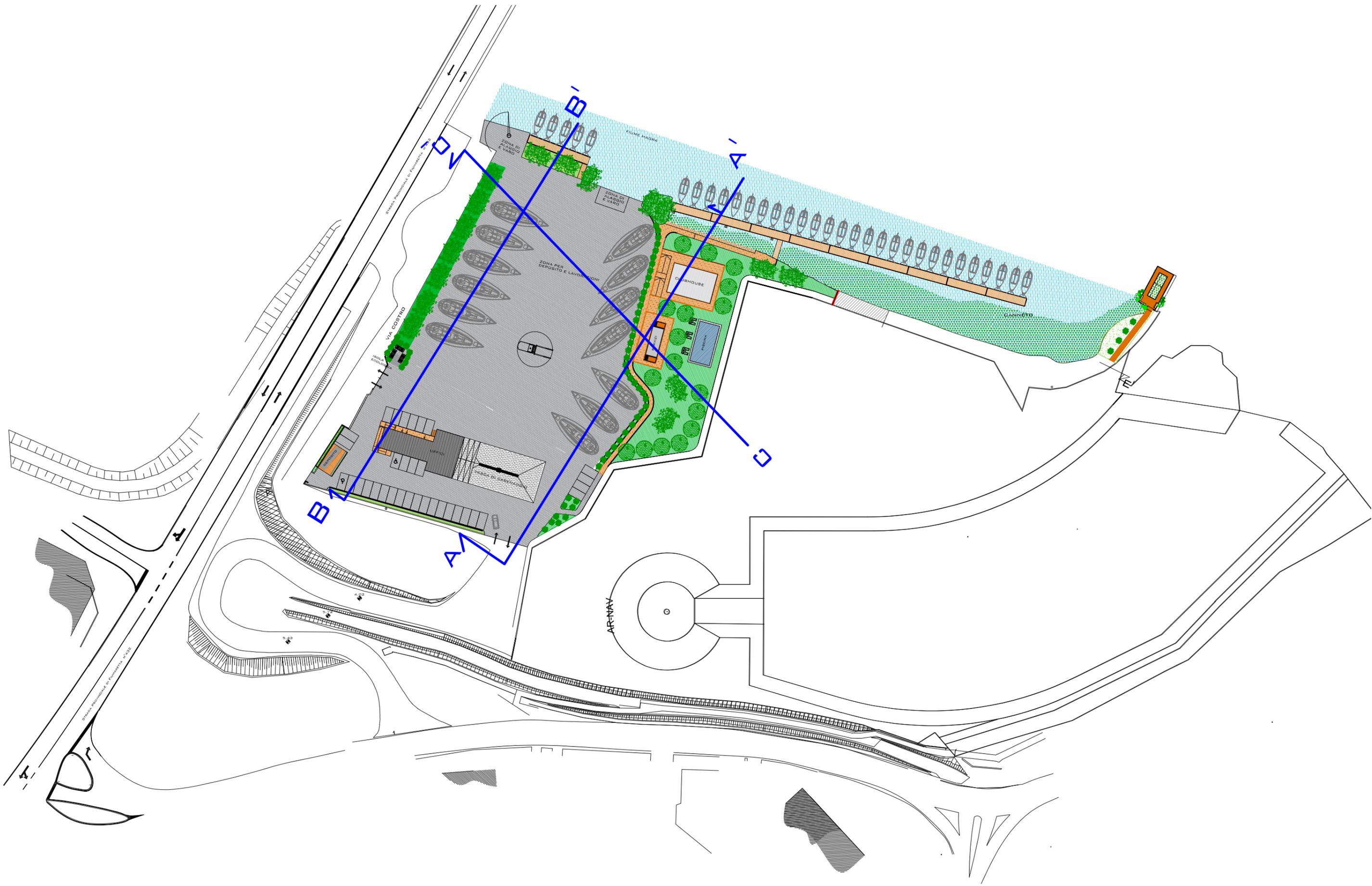


**SEZIONE FF'**

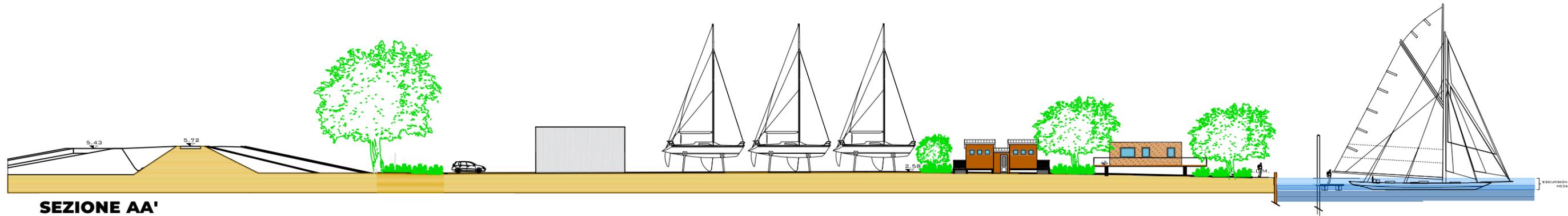


**SEZIONE BB'**

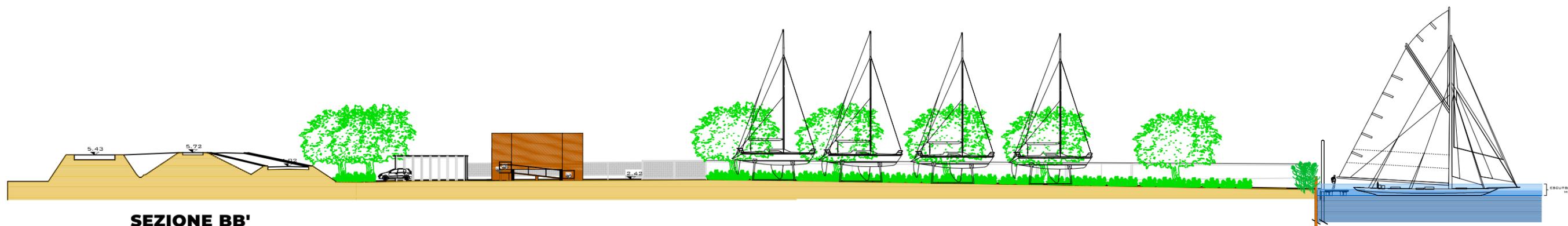
**SEZIONI STATO DI FATTO** SCALA 1:500



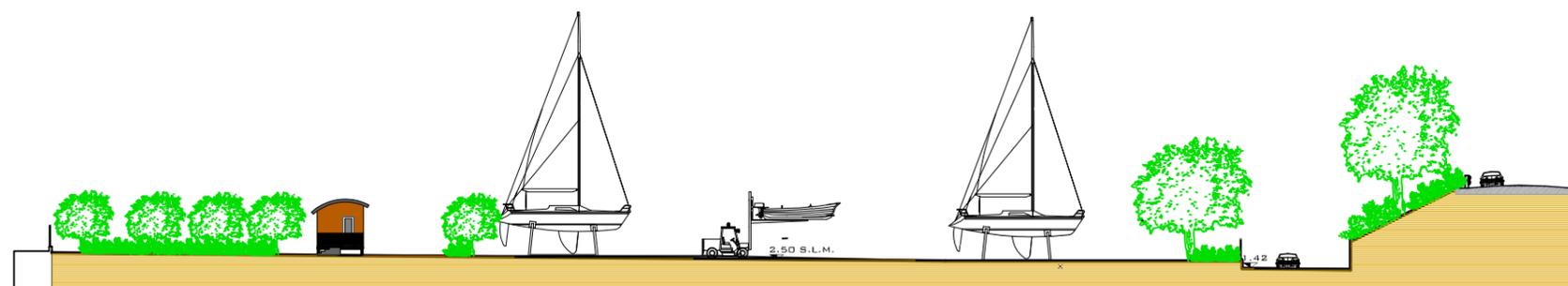
**PROGETTO** SCALA 1:1000



**SEZIONE AA'**

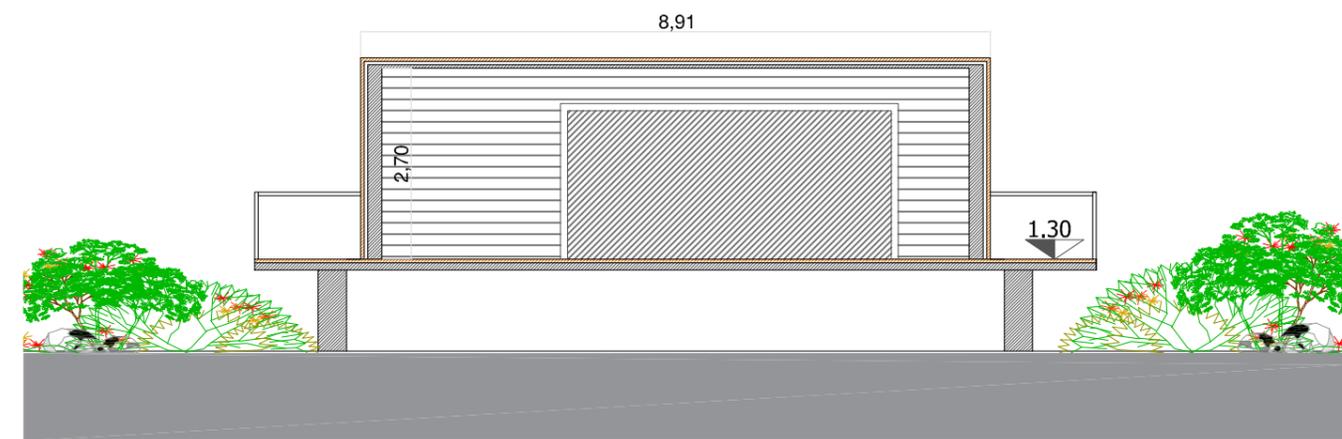
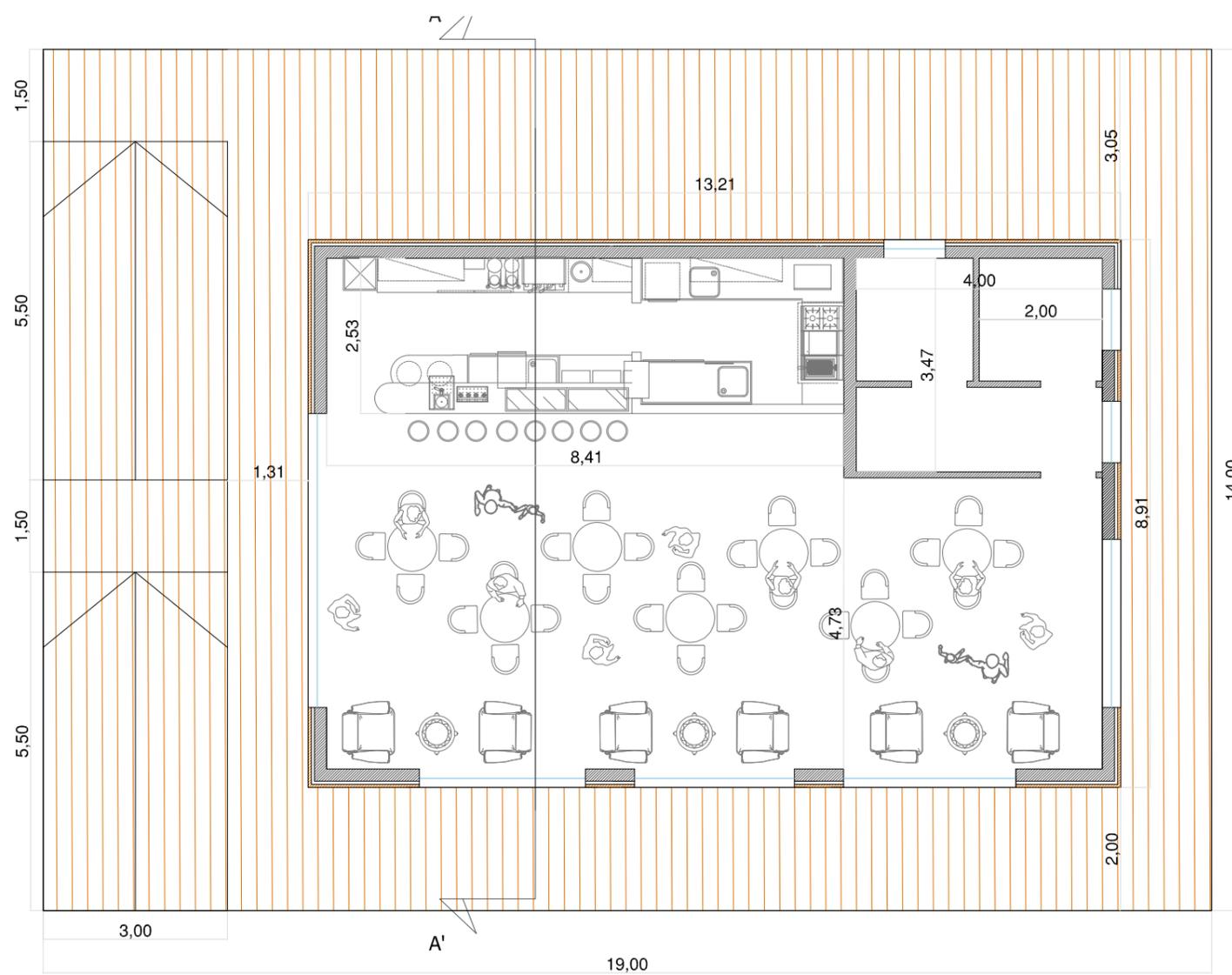


**SEZIONE BB'**



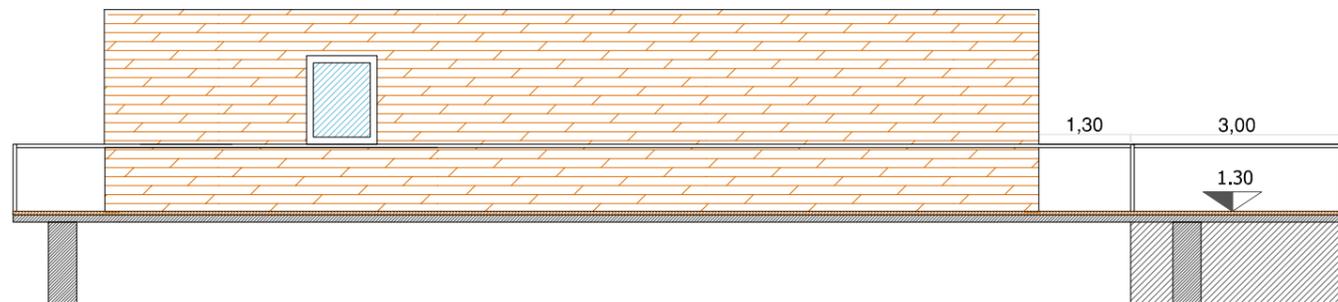
**SEZIONE CC'**

**SEZIONI DI PROGETTO** SCALA 1:500

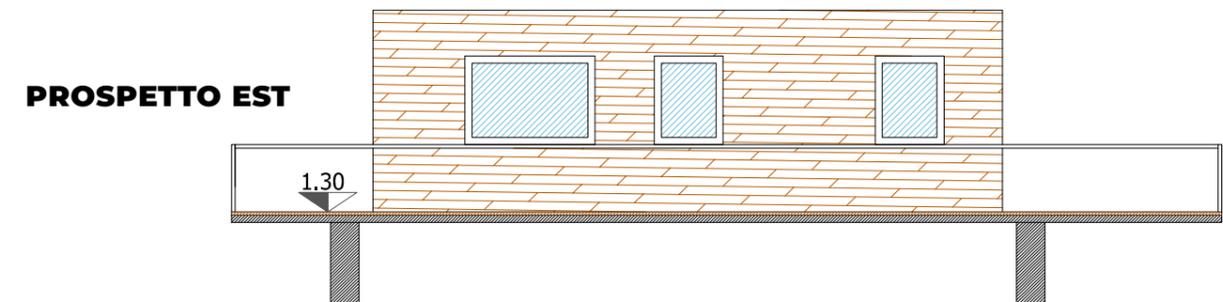


**SEZIONE AA'**

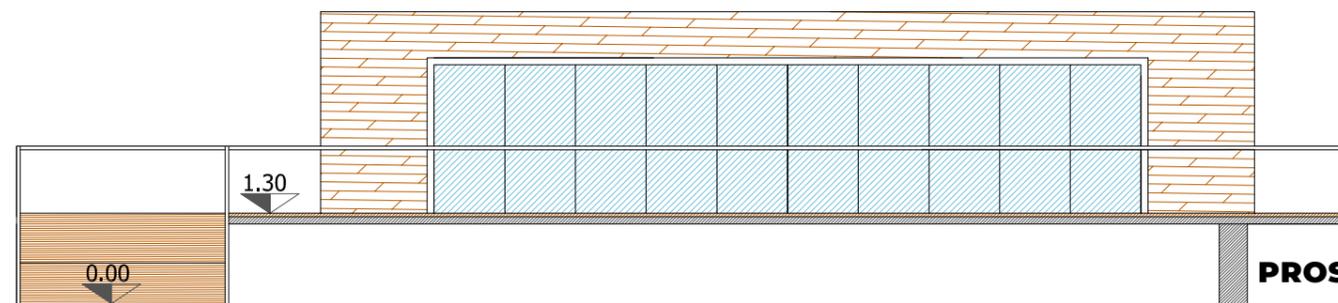
**PROGETTO EDIFICIO CLUBHOUSE** SCALA 1:100



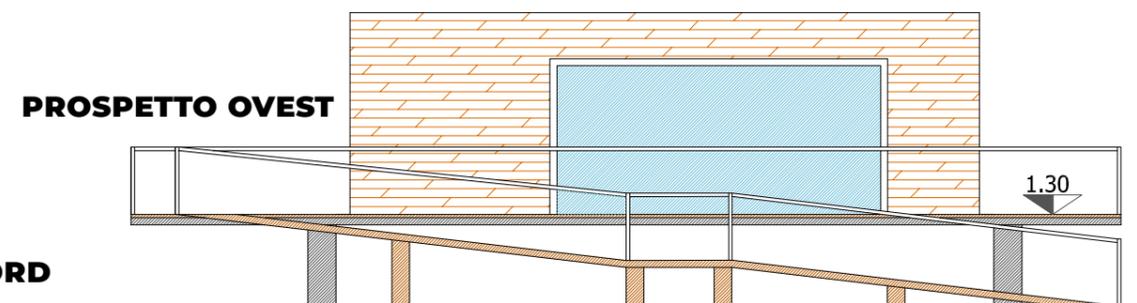
**PROSPETTO SUD**



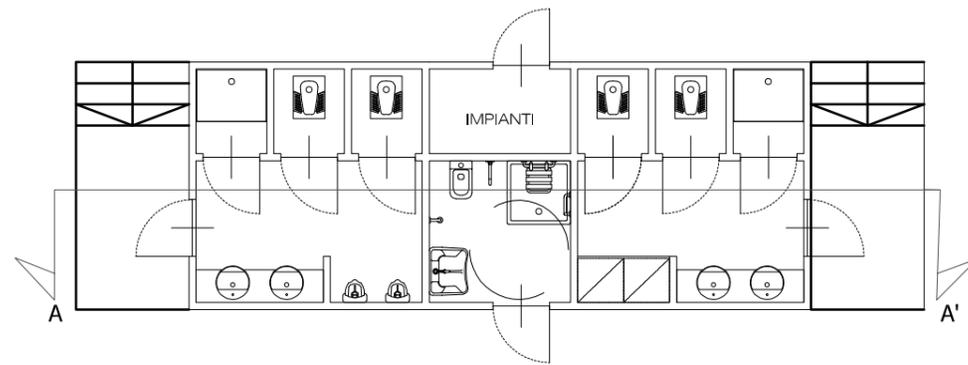
**PROSPETTO EST**



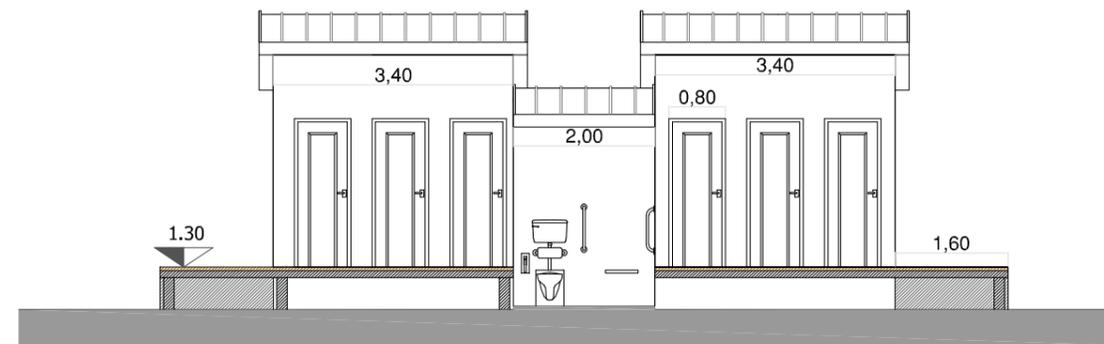
**PROSPETTO NORD**



**PROSPETTO OVEST**



**PIANTA EDIFICIO SERVIZI**



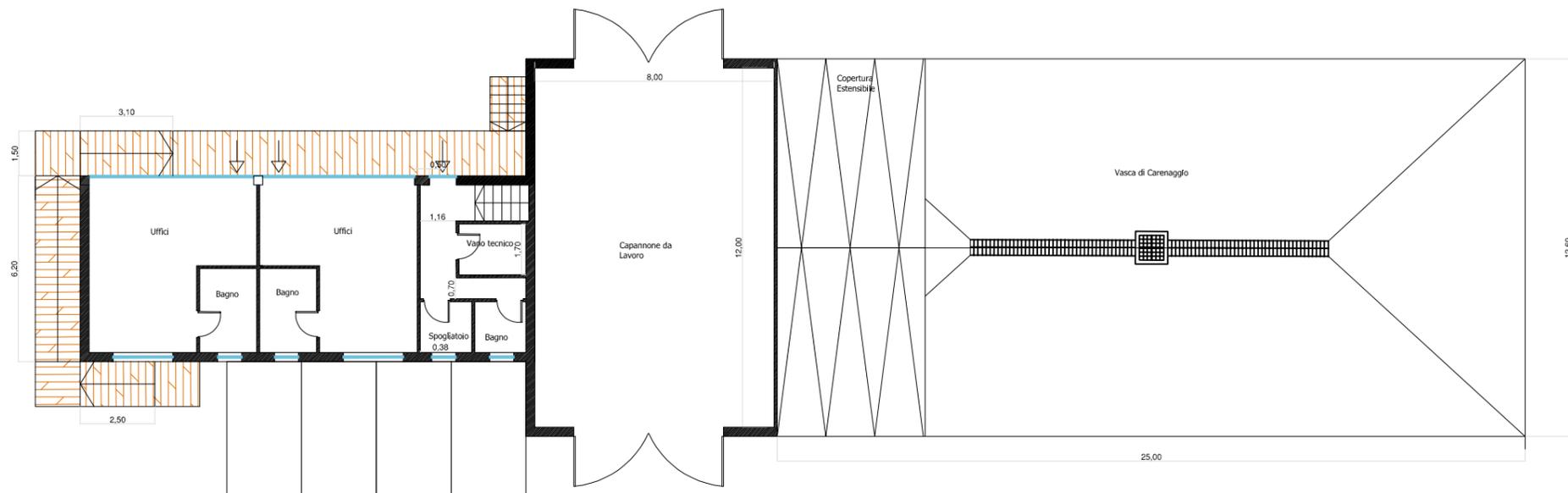
**SEZIONE AA'**



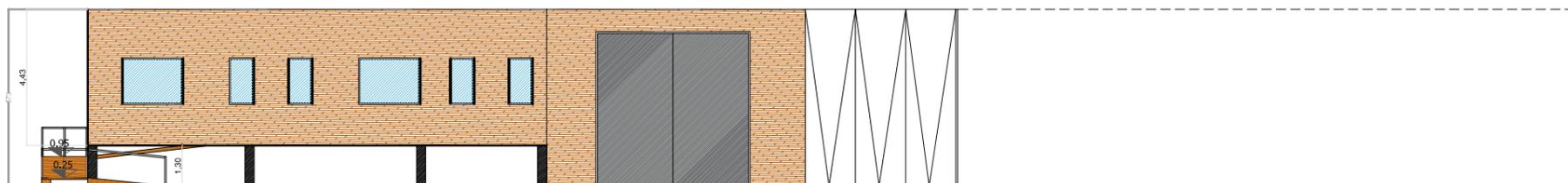
**PROSPETTO EST**



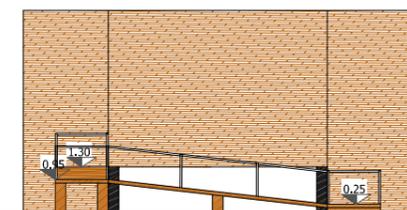
**PROSPETTO NORD**



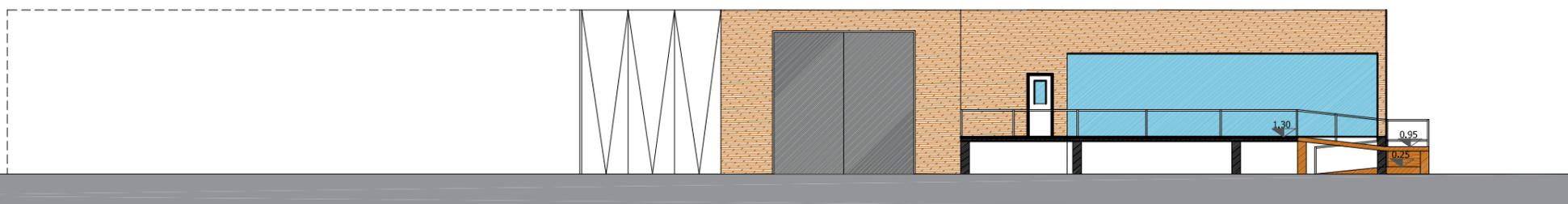
**PIANTA EDIFICIO UFFICIO**



**PROSPETTO NORD**

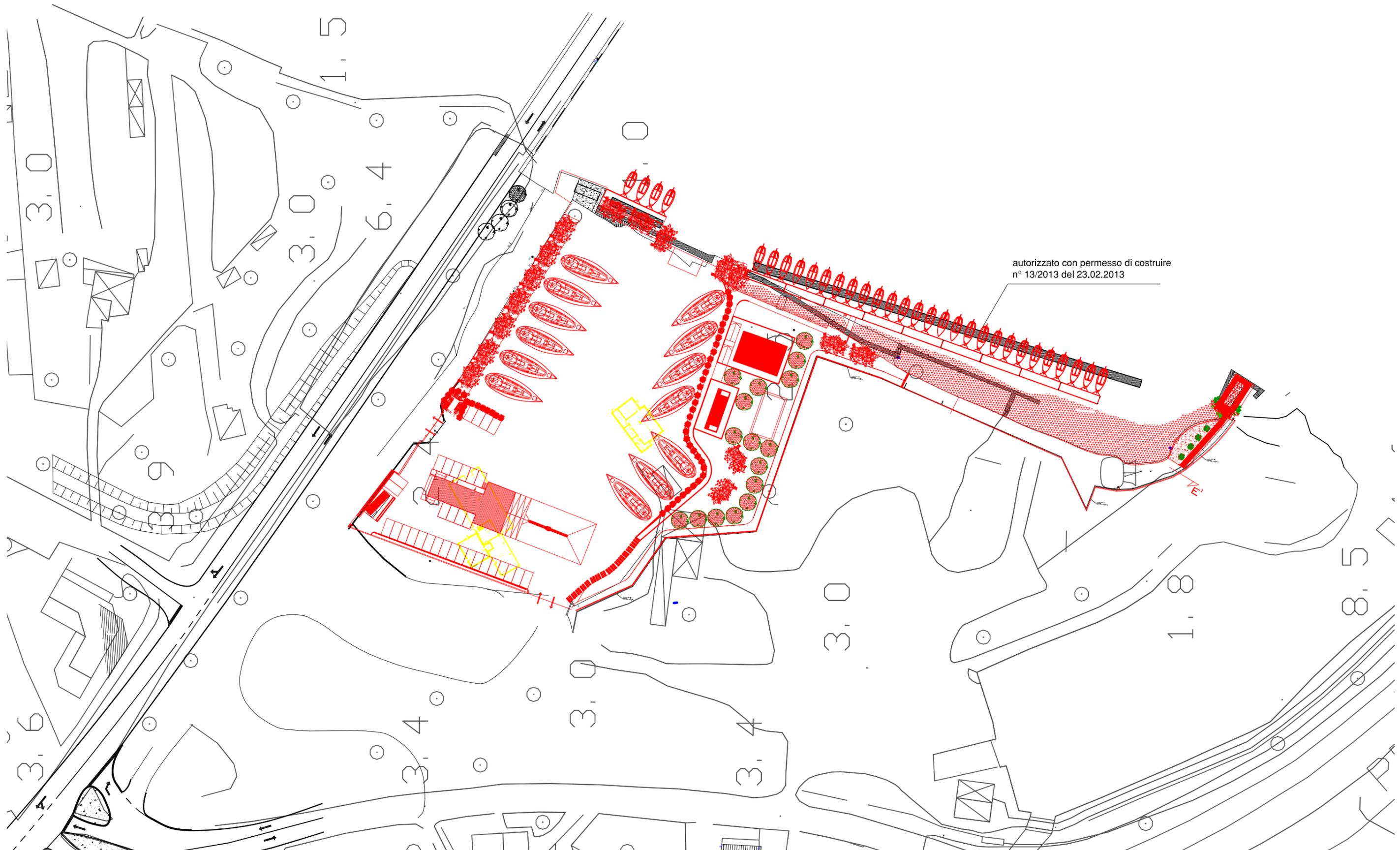


**PROSPETTO OVEST**



**PROSPETTO SUD**

**PROGETTO EDIFICIO UFFICI** SCALA 1:200



**RAFFRONTO** SCALA 1:1000

## LEGENDA

- VERDE PUBBLICO 270 mq
- VERDE PRIVATO 1 815 mq
- STALLI PERTINENZIALI 315 mq
- PARCHEGGI PERTINENZIALI 112,5 mq
- FABBRICATI 348 mq
- AREA DI MOVIMENTAZIONE E RIMESSAGGIO 4 480 mq
- VIABILITÀ INTERNA 1 288 mq

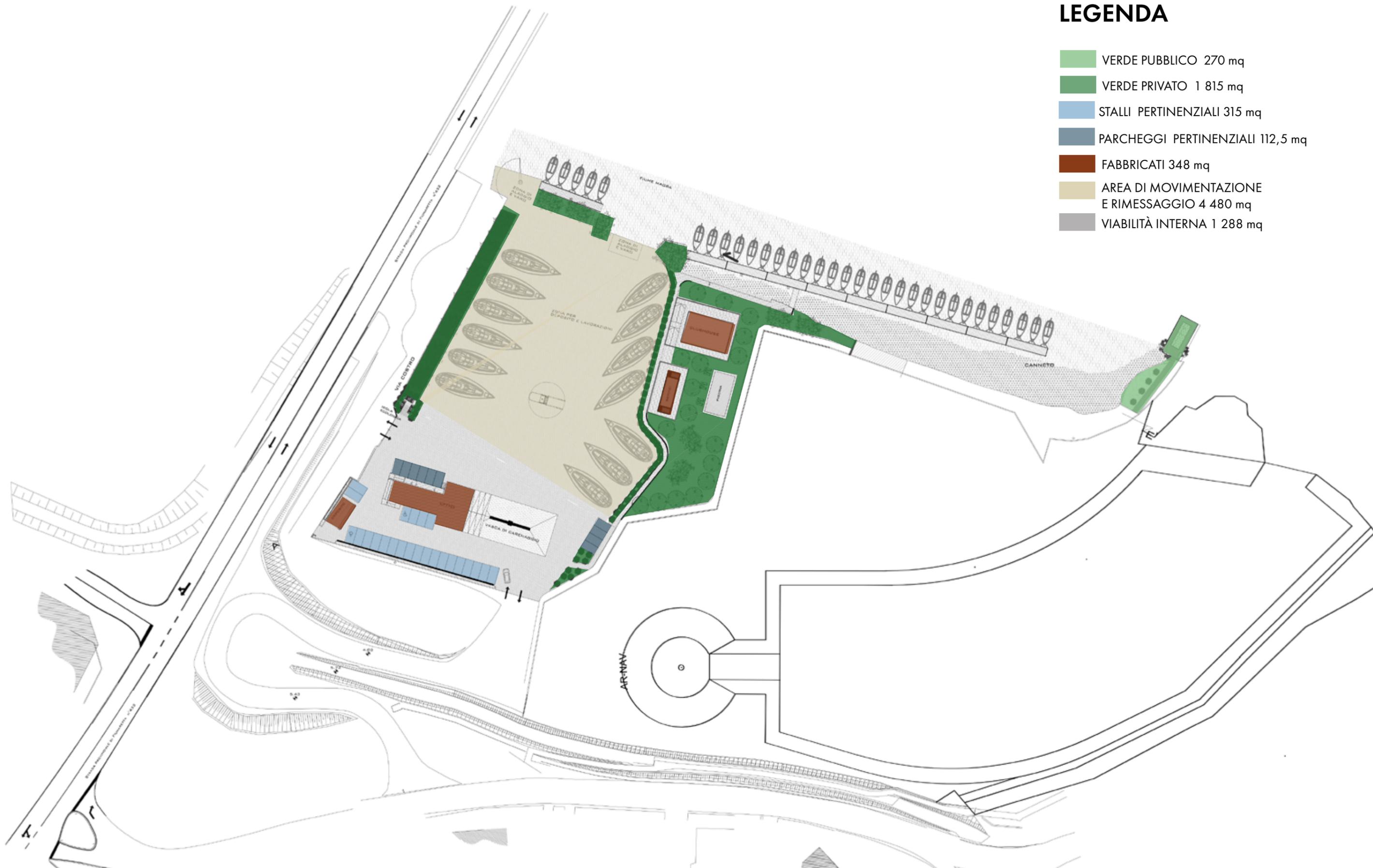


TAVOLA URBANISTICA SCALA 1:1000