

**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 "LA FERRARA"***

---

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 TERRITORIALE REGIONALE

3.3 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO

3.4 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA COSTA

3.5 PIANO DEL PARCO NATURALE REGIONALE DI MONTEMARCELLO MAGRA

3.5.1 PIANO DELLA NAUTICA

3.6 PIANO DI BACINO

3.7 PRG DEL COMUNE DI AMEGLIA

3.8 PUD DEL COMUNE DI AMEGLIA

## **4. STATO DI FATTO**

4.1 DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

4.2 DESCRIZIONE FOTOGRAFICA

## **5. ANALISI SWOT**

5.1 PUNTI DI FORZA

5.2 PUNTI DI DEBOLEZZA

5.3 RISCHI

5.4 OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO

## **6. IL PROGETTO**

6.1 OBIETTIVI

6.2 RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA PROPOSTA PROGETTUALE

6.3 ADEGUAMENTO ALLE PRESCRIZIONI RELATIVE AL PIANO GUIDA PER LA NAUTICA

6.4 CONFORMITÀ EX LEGGE 13/1989

6.5 GESTIONE DEI RIFIUTI

## **7. TAVOLE GRAFICHE**

TAVOLA 01 | STATO DI FATTO

TAVOLA 02 | PROGETTO

TAVOLA 03 | RAFFRONTO

TAVOLA 04 | PLANIMETRIA EDIFICI

TAVOLA 05 | SEZIONI DI PROGETTO

TAVOLA 06 | RINATURALIZZAZIONE

TAVOLA 07 | DESTINAZIONI URBANISTICHE

## 1. PREMESSA

In riferimento all'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, e al fine di aggiornare quanto già depositato con prot.n.2158 del 30.06.2009, si è redatto il presente studio di fattibilità allo scopo di migliorare e aggiornare le linee progettuali sempre allo 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.

L'area oggetto del suddetto Studio di Fattibilità ricade nella zona di proprietà di Foce del Magra s.r.l, sulla sponda destra del fiume Magra, in località "La Ferrara", comprendendo sia aree in concessione sia di proprietà.

L'area nautica era già presente alla data del 08/08/1989, in uso alla Società Foce del Magra s.r.l. che ne diveniva proprietaria il 09 febbraio 1989 con rogito del Notaio Patanè rep. n.37159 registrato alla spezia il 1 marzo 1989 n.460.

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

L'area afferente alla società Foce del Magra s.r.l ha una superficie pari a circa 8 418 mq ed uno specchio acqueo in concessione di circa 2 444 mq.

In particolare, circa mq in proprietà suddivisi come segue:

Fg.	Map.	Mq	Descrizione
22	10	3878	Area di accesso in parte ad uso rimessaggio
22	855	566	Area verde sottostrada
22	856	574	Area verde sottostrada
22	857	2620	Area verde e ad uso rimessaggio in stato di sottoutilizzo
22	858	780	Area verde in stato di sottoutilizzo

circa mq in concessione dal demanio idrico nel foglio 15 suddivisi come segue adibiti di fatto alla realizzazione del nuovo argine:

Fg.	Map.	Mq	Descrizione
15	334/p	230	
15	10	193	
15	236	97	

circa mq 2 444 di specchio acqueo in concessione demaniale marittima n° 60 del 2008 successivamente prorogata.

Inoltre, sull'area insistono due edifici di proprietà ad uso residenziale e commerciale regolarmente licenziati con concessioni edilizie n.11/90 e 06/90, sia illegano di seguito le planimetrie catastali:

Fg.	Map.	Sub	Mq	Descrizione
22	714	1	227	Edificio ad uso abitativo
22	714	2	93	Edificio ad uso abitativo
22	715	1	197	Edificio ad uso commerciale
22	715	2	197	Edificio ad uso commerciale

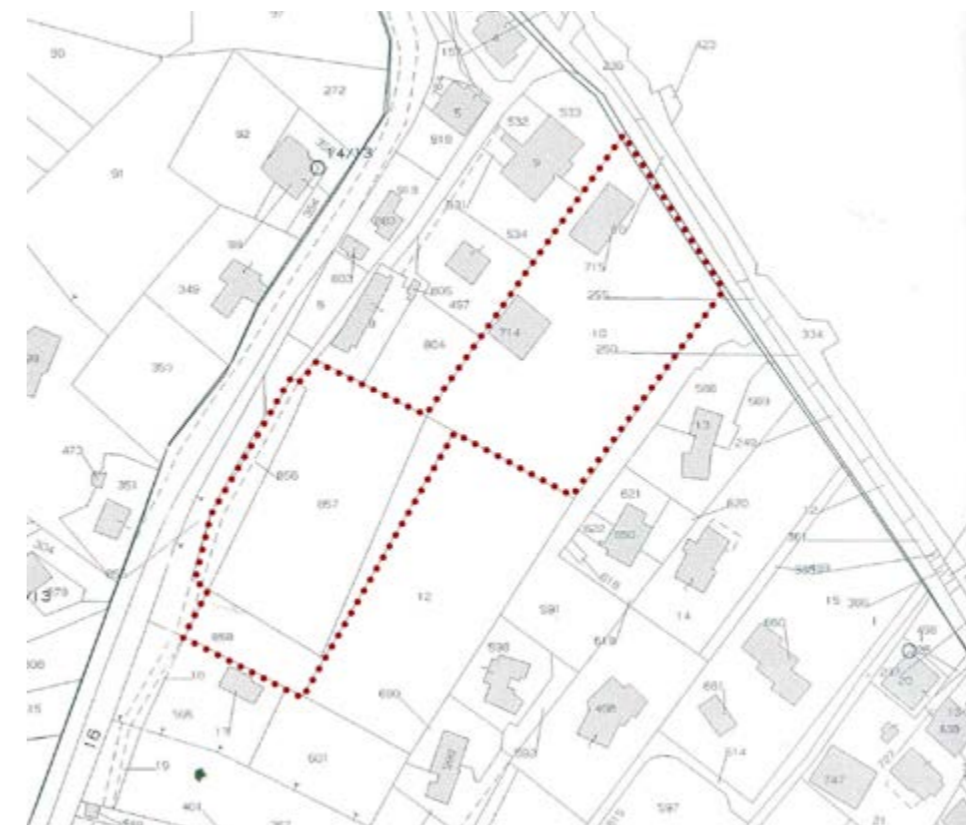


Fig. 1 - Individuazione Catastale



Fig. 2 - Individuazione aree in concessione

### 3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE, URBANISTICO E AMBIENTALE

#### 3.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area di progetto è collocata sulla sponda destra del Fiume Magra, in località "La Ferrara", Ameglia (SP).



Fig. 3- Inquadramento territoriale area di progetto di area vasta



Fig. 4 - Inquadramento territoriale area di progetto

#### 3.2 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.

#### 3.3 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 forestazione 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;

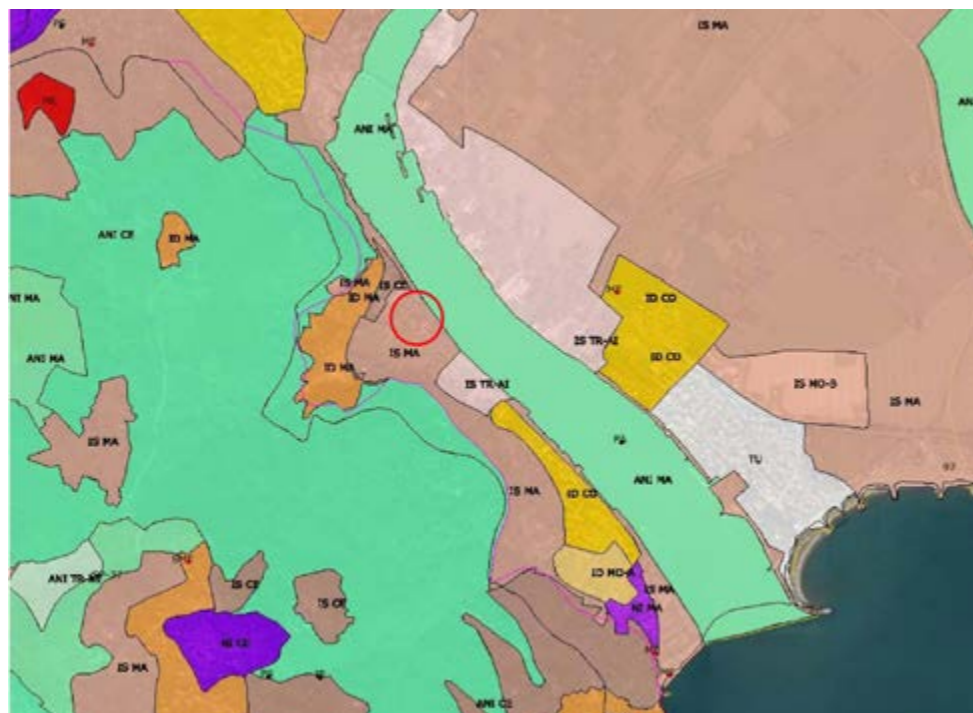


Fig. 5 - Estratto cartografico dell'Assetto insediativo e carsico (tav. 51). Il cerchio rosso indica la localizzazione dell'area di progetto

**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. 6 - Estratto cartografico dell'Assetto Geomorfologico (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. 7 - Estratto cartografico dell'Assetto Vegetazionale (tav. 51). Il cerchio rosso indica la localizzazione dell'area di progetto

**ASSETTO VEGTAZIONE:** l'area ricade nell'ambito definito **COL –ISS – MA**, ossia Componenti COL – ISS: COLture – Insediamenti 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.

### 3.4 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 successiva 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).

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.

AP41 - SARZANA MARINELLA

TEMI PROGETTO CONTENUTI NELL'AMBITO

S81 - AN10 - PA5 - SV23

COMUNI ED ENTI INTERESSATI

Ameglia - Sarzana - Ente Parco



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

Il Piano del Parco di Montemarcello Magra è stato approvato con Deliberazione del Consiglio regionale n. 41 del 3 agosto 2001.

L'areale di riferimento del Piano ricade nei confini amministrativi della Provincia di La Spezia, all'interno di 18 comuni: Ameglia, Arcola, Beverino, Bolano, Borghetto Vara, Brugnato, Calice al Cornoviglio, Carro, Carrodano, Follo, Lerici, Pignone, Riccò del Golfo, Rocchetta Vara, Santo Stefano Magra, Sarzana, Sesta Godano e Vezzano Ligure.

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

#### MACROECOSISTEMI

- 1) Sistema Fluviale Magra-Vara (f);
- 2) Sistema Montemarcello Canarmino (m)

#### AMBITI

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

#### UNITÀ DI PAESAGGIO, CON LE RELATIVE COMPONENTI

Come cita la relazione di Piano "(...) *Diverso infine il caso del Turismo Nautico che, tra le innumerevoli altre, interseca anche le problematiche relative alla "rilocalizzazione" delle attività nautiche presenti oltre la linea di navigabilità e per il quale il Piano mantiene l'obiettivo di creare un "Parco Nautico" a significare l'attenzione da esercitare sul versante della sostenibilità ambientale e sull'indirizzo naturalistico obbligato per le scelte di ingegneria relativa alle trasformazioni ipotizzate.*

*Obiettivi del programma. Si assumono come punto di partenza, nell'iter di tale processo, gli obiettivi 5, 6, 7 ed 81 relativi alla nautica e già individuati dal Consiglio dell'ente (del. n° 46 del 28/XI/1996) in funzione dell'orientamento delle scelte di piano.*

*Com'è noto tali obiettivi si basano sulla volontà di riorganizzare e riqualificare il settore ponendo un definitivo limite alla navigabilità (a motore) dell'asta fluviale localizzata in corrispondenza dell'attuale "linea di navigabilità" (ob.6);*

*L'analisi delle relazioni tra i differenti obiettivi condotta di seguito consente di individuare un primo itinerario logico di costruzione del progetto.*

*Il "miglioramento della ricettività turistica" (ob.5) (intesa come ricettività portuale diportistica) impone, ad esempio, che a seguito della analisi degli "standards" nelle strutture esistenti (al fine di individuare le forme più opportune della possibile riqualificazione) si proceda alla individuazione di*

categorie normative di livello territoriale ( ad es.analoghe a quelle in uso nel PTCP) per fissare una prima classificazione delle modalità di intervento.

L'obiettivo di **mantenere ferma la attuale "linea di navigabilità"**, (collegato a sua volta alle tematiche della valorizzazione naturalistica e della salubrità delle acque) impone l'altro tema della "ricollocazione" delle attività nautiche che all'epoca di entrata in vigore del Piano di parco erano situate oltre la "linea" suddetta;

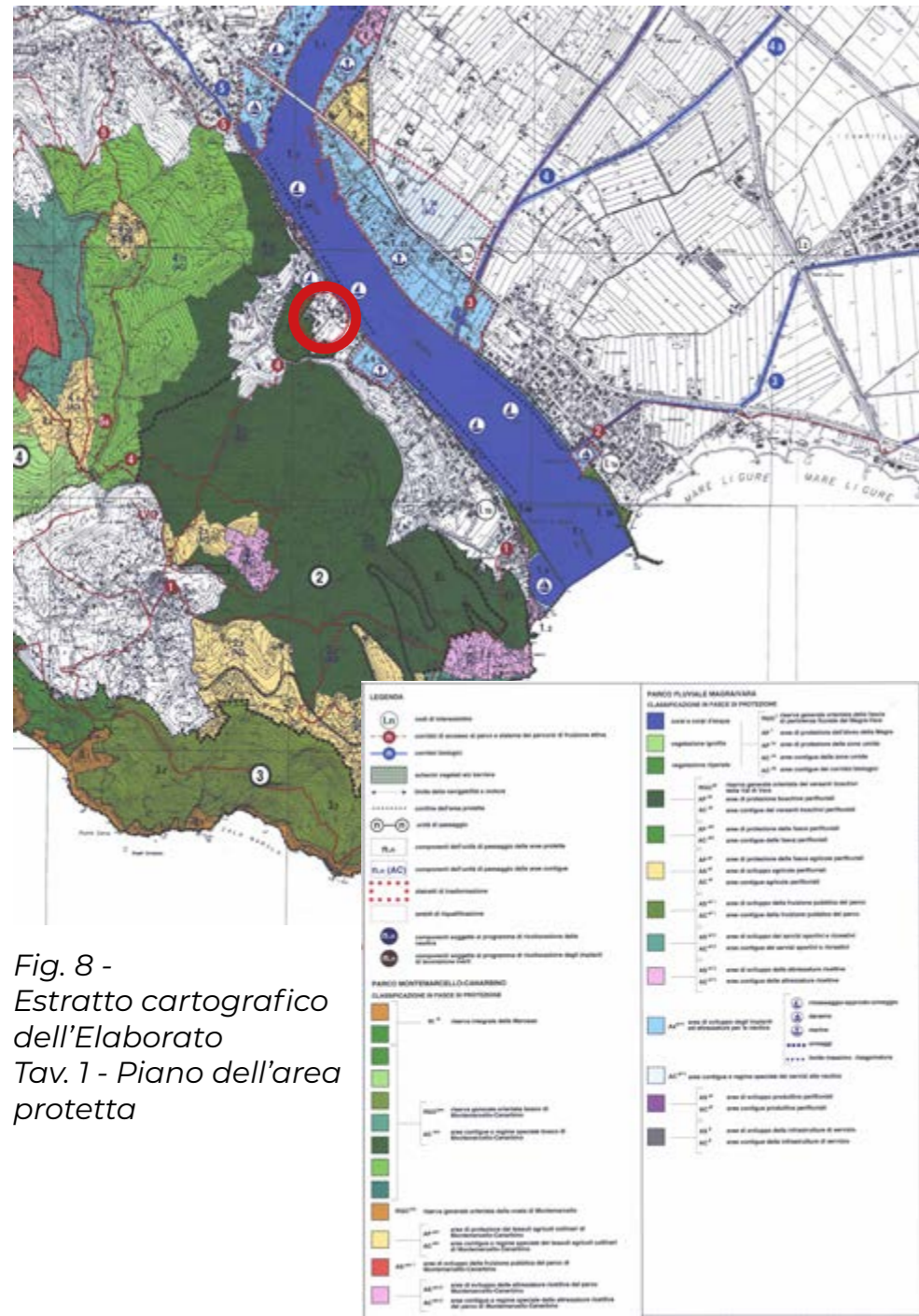


Fig. 8 - Estratto cartografico dell'Elaborato Tav. 1 - Piano dell'area protetta

L'area di progetto ricade in art. 83 AS sf4 " aree di sviluppo degli impianti e attrezzature per la nautica, rimessaggio , approdo e ormeggio in ambito 1.5 - **Ormeggi in spoda destra** ed in parte in zona 1.7, normato all'**art.56** che la identifica come **Aree di Protezione boschive perifluviali (APbf)**:

1. Il Piano individua come Area di protezione la porzione di territorio di collegamento tra la località "La Ferrara" (componente 1.7a) e la parte terminale di Bocca di Magra in ragione del caratteret testimoniale dei residui lembi di vegetazione mesoigrofila boschiva riparia.

2. Obiettivi del piano sono: la tutela degli habitat e degli ecosistemi presenti; la realizzazione di interventi volti a favorire l'incremento della superficie boscata.

3. Oltre ai limiti e divieti di cui al Titolo III : sono vietati interventi che alterino l'assetto vegetazionale nei suoi caratteri qualitativi e quantitativi, ad eccezione di quelli che si rendessero eventualmente necessari per la conversione dei cedui in fustaie e/o per l'eliminazione di forme infestanti o prevenzione di fitopatie.

In riferimento a quest'ultimo articolo, si evidenzia che con comunicazione n.2638 del 11.12.01 l'Ente PARCO DI MONTEMARCELLO MAGRA comunica: che visto che all'art.21 del Piano Territoriale del Parco Fluviale del Magra approvato con d.C.R. n.151 del 14.12.88 l'area in ambito 1.7, viene identificata come zona rimessaggio e che quindi la Soc. Foce del Magra s.r.l. possa continuare ad esercitare l'attività nautica nel rispetto della vegetazione esistente

### 3.5.1 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 (frag-*

*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 riguardati la diposizione, 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 generale:** *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 riguardati 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 riguardati 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.*

### 3.6 PIANO DI BACINO

In base alla tavola n°5 del Piano Stralcio Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino del F. Magra, l'area di progetto è interamente ricompresa nella zona **PI4 = Aree inondabili per T=30 a maggiore pericolosità relativa**, secondo il DD n°2 del 16/01/2017.

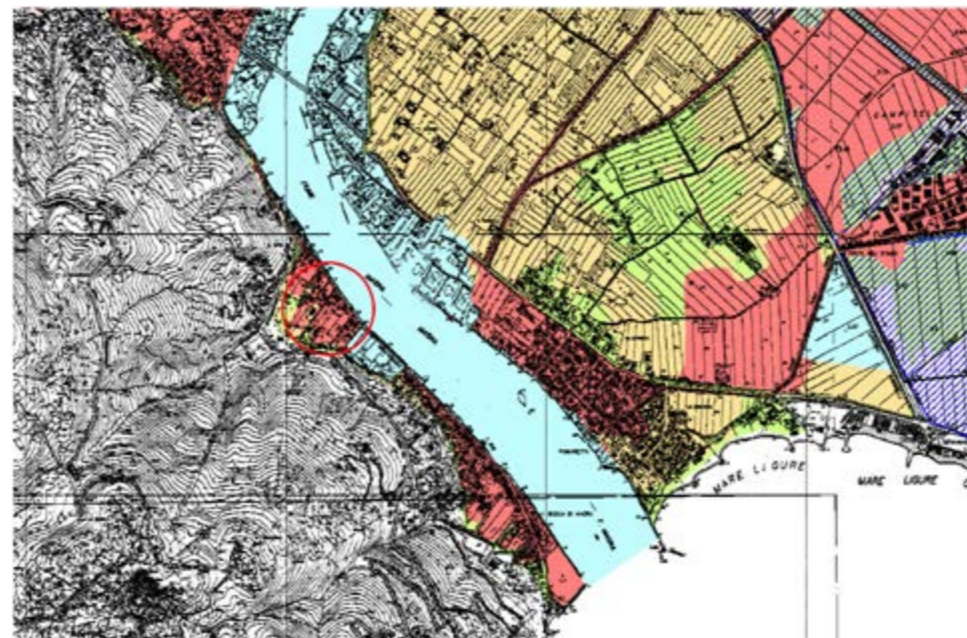


Fig. 9 - Ambiti normativi delle aree inondabili PAI del F. Magra

#### Art. 18 Disciplina nelle aree a diversa classe di pericolosità idraulica

Qualsiasi intervento realizzato nelle aree inondabili deve prevedere l'assunzione delle azioni e misure di protezione civile di cui ai Piani Comunali di settore, non deve pregiudicare la sistemazione definitiva del corso d'acqua, né aumentare significativamente la pericolosità di inondazione ed il rischio connesso, sia localmente, sia a monte sia valle, e non deve costituire significativo ostacolo al deflusso delle acque di piena o ridurre significativamente la capacità di invaso delle aree stesse.

Nelle **aree a pericolosità idraulica molto elevata-elevata (PI4)**, oltre agli interventi di cui all'art.17, sono consentiti i seguenti interventi, fermo restando che non sia aumentata la vulnerabilità degli edifici ad eventi di allagamento e, ove possibile, sia diminuita, e non vi sia cambio di destinazione d'uso che aumenti il carico insediativo, anche temporaneo:

a) in corrispondenza dei tratti fluviali in cui non è stata individuata la Fascia di riassetto fluviale di cui all'art. 16:

1) modesti ampliamenti degli edifici esistenti, ammessi dallo Strumento Urbanistico Generale (SUG) e finalizzati ad adeguamento igienico – sanitario e tecnologico;

2) interventi di restauro e risanamento conservativo, come definito alla lettera c) dell'art. 3, comma 1, del DPR 380/01;

3) interventi di ristrutturazione edilizia, come definiti alla lettera d) dell'art. 3, comma 1, del DPR 380/01, se ricadenti in ambito di tessuto urbano consolidato; nel caso di interventi di demolizione con ricostruzione deve essere assicurata la riduzione della vulnerabilità dell'edificio, anche attraverso la messa in opera di tutti gli accorgimenti e le misure finalizzate a tutelare la pubblica e privata incolumità;

b) in corrispondenza dei tratti fluviali in cui è stata individuata la Fascia di riassetto fluviale di cui all'art. 16, e limitatamente alle aree esterne ad essa:

1) gli interventi di cui alla precedente lettera a), punti 1 e 2;

2) gli interventi di cui alla precedente lettera a), punto 3 anche al di fuori del tessuto urbano consolidato;

3) interventi volti a mitigare la vulnerabilità degli edifici esistenti ed a migliorare la tutela della pubblica e privata incolumità, anche con aumenti di superficie e volume, se ammessi dallo SUG;

4) gli interventi di cui all'art. 17, comma 5, lett. b) senza necessità del parere del Comitato Tecnico dell'Autorità di Bacino;

5) realizzazione di parcheggi purché a raso;

6) adeguamento e riorganizzazione degli impianti esistenti di frantumazione dei materiali inerti e betonaggio, previo parere del Comitato Tecnico dell'Autorità di Bacino, a condizione che siano supportati da un adeguato studio di compatibilità idraulica che verifichi che gli interventi previsti:

- non alterino significativamente la capacità di laminazione delle acque di esondazioni;

- non aumentino significativamente le condizioni di pericolosità e di rischio dell'area di interesse e delle aree limitrofe, a monte e a valle;

- non pregiudichino la possibilità di realizzare gli interventi di messa in sicurezza e la possibilità di definire la Fascia di riassetto fluviale, dove non ancora individuata;

- prevedano adeguate caratteristiche di stabilità dei cumuli in rilevato, anche in considerazione delle possibili azioni erosive e demolitive degli eventi di piena, in relazione alla piena di riferimento.



### 3.7 PRG DEL COMUNE DI AMEGLIA

Il PRG è stato approvato con DPGR 967/85.

Sul piano, dopo la approvazione con DCR 41/2001 è intervenuta la pianificazione del Parco che ha superato le normative comunali.

L'area di progetto è localizzata in zona F5 del Piano Regolatore Generale del Comune di Ameglia; in data 20/11/2004 è stata approvata la Variante al PRG n°46 che in deroga all'obbligo di SUA esteso all'intera zona F5, ne permette il frazionamento della strumentazione urbanistica attuativa prevista dal PRG.



Fig. 10 - Estratto cartografico PRG Comune di Ameglia

### 3.8 PROGETTO DI UTILIZZO DELLE AREE DEMANIALI MARITTIME 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.

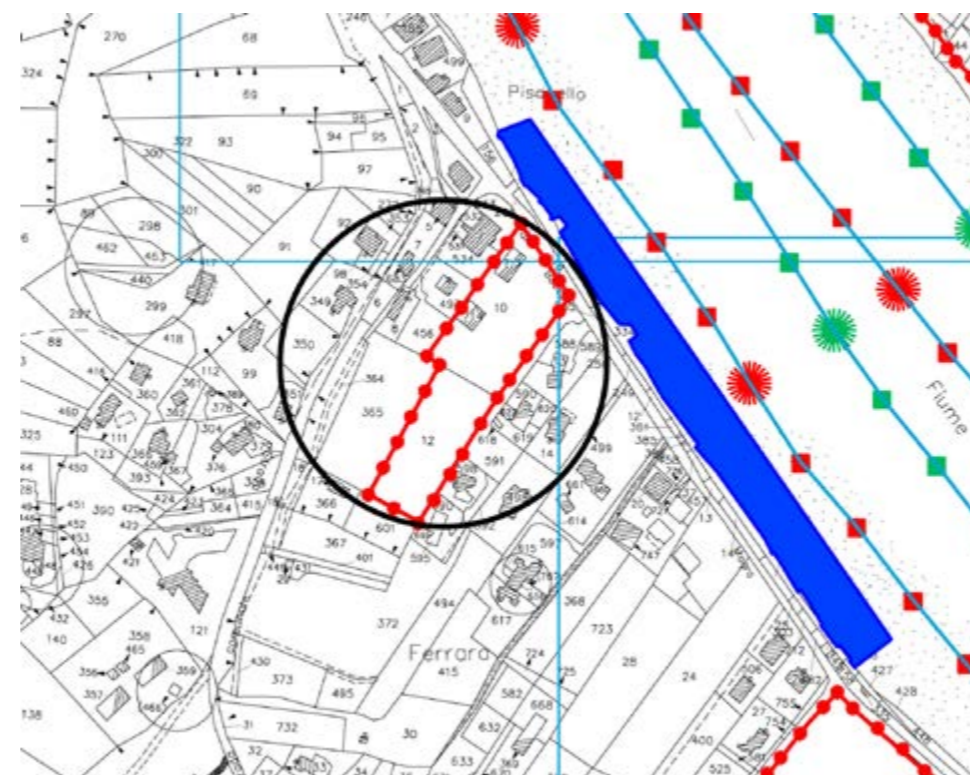


Fig. 11 - Estratto cartografico PUD di Ameglia

### 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 particolare 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.

## 4. STATO DI FATTO

### 4.1 DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

L'attuale superficie di pertinenza del soggetto proponente assomma a circa 8.400 mq.

L'area afferente la Foce del Magra , per sua conformazione se pur direttamente connessa risulta funzionalmente distinta in due aree una prettamente dedicata al rimessaggio ed una più promiscua dedicata anche alle attività commerciali.

L'area ha accesso diretto da via Fabbricotti, alla quale si accede dalla strada provinciale n°30.

L'area si presenta come un luogo in cui interagiscono più attività, in maniera non compatibile a causa proprio della promiscuità di utilizzo delle varie aree.

Abbiamo infatti attività di rimessaggio che interagiscono con aree in cui si parcheggia, in cui transitano non solo gli addetti ai lavori ma anche la clientela e la messa in acqua delle imbarcazioni avviene a seguito dell'attraversamento della pubblica viabilità con mezzi di manovra.

E' quindi essenziale una riorganizzazione degli spazi e delle attività da svolgere al suo interno le quali risultano già servite da tutti gli allacci e servizi di rete, oltre ad avere già viabilità di accesso propria collegata con la pubblica strada; 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, aree che per altro non presentano punti di particolare degrado se non dovuto 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; oltre ai terreni di bonifica ex agricoli, oggi per la gran parte occupati dalle attività di servizio alla nautica, si riscontrano in oltre numerose 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 nord-ovest dalla presenza del Fiume incorniciato dai rilievi del Promontorio di Monte Marcello e del Comune di Ameglia, seguendo invece il corso del fiume a ritroso l'occhio scorge il sistema collinare della bassa Val di Magra (sono visibili i rilievi di Castelnuovo, Fosdinovo, Ortonovo, Nicola) assieme alla catena settentrionale della Alpi Apuane.

L'area afferente la Foce del Magra , per sua conformazione se pur direttamente connessa, risulta funzionalmente distinta in due aree una prettamente dedicata al rimessaggio ed una più promiscua dedicata anche alle attività commerciali.

L'area ha accesso diretto da via Fabbricotti, alla quale si accede dalla strada provinciale n°30. L'area si presenta come un luogo in cui interagiscono più attività, in maniera non compatibile a causa proprio della promiscuità di utilizzo delle varie aree.

Abbiamo infatti attività di rimessaggio che interagiscono con aree in cui si parcheggia, in cui transitano non solo gli addetti ai lavori ma anche la clientela e la messa in acqua delle imbarcazioni avviene a seguito dell'attraversamento della pubblica viabilità con mezzi di manovra.

E' quindi essenziale una riorganizzazione degli spazi e delle attività da svolgere al suo interno.

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

Il progetto ha come fulcro lo sviluppo e la valorizzazione dell'attività turistico nautica esistente, ricercando un corretto inserimento ambientale ed un livello elevato dei servizi offerti, e può essere essenzialmente distinto in 3 aree principali:

LA BANCHINA risulta divisa dall'area principale dalla strada e con la realizzazione dell'argine risulta anche difficile l'alaggio e il varo delle imbarcazioni.

L'INGRESSO attualmente in quest'area vi è la concomitanza di più attività incompatibili per quel che riguarda la sicurezza ed una buona funzionalità.

Sono inoltre presenti due edifici i quali non necessitano di grandi interventi, manca però nel contesto circostante una valenza ambientale apprezzabile.

L'AREA DI RIMESSAGGIO, a tale attività non corrisponde un'area precisa, infatti viene utilizzato tutto lo spazio libero indistintamente.

L'area si presenta quindi caotica e la sicurezza dell'utente non è attualmente garantita in maniera conforme, non esistendo ne percorsi sicuri ne aree dedicate alle lavorazioni, con accessi indipendenti da quelle che sono le aree pubbliche.

Attualmente nell'area sono già presenti:

- un fabbricato , regolarmente licenziato, costituito da struttura in muratura di un piano fuori terra, e di sottotetto abitabile con copertura a padiglione, adibito ad uso ufficio, officina e archivi, fg.7 map.715; di circa 348 mq

officina e archivi,

fg.7 map.715; di circa 348 mq

- un fabbricato, regolarmente licenziato, costituito da struttura in muratura di un piano fuori terra, e di sotto tetto ispezionabile, ad uso abitativo

fg.7 map. 714; di circa 266 mq

## 4.2 DESCRIZIONE FOTOGRAFICA





Fig. 5 - Individuazione coni ottici

## 5. ANALISI SWOT

Per analizzare al meglio la proposta progettuale del suddetto studio di fattibilità e le problematiche ad esso connesse, è stato applicato il metodo SWOT che prevede l'analisi e classificazione dei vari elementi dell'attività esistente in funzione delle seguenti peculiarità.

### 5.1 PUNTI DI FORZA

- Posizione geografica favorevole per essere meta ambita da turisti di passaggio e non, provenienti dalle vicine Regioni.
- Vicinanza a La Spezia con un possibile grande bacino d'utenza anche per la vicinanza di mete nautiche importanti come le Isole del golfo di La Spezia, la riviera e le 5 Terre;
- Sito protetto e immerso nelle bellezze del Parco di Montemarcello Magra;
- Presenza nel fiume Magra, luogo di tradizione di strutture dedicate alla nautica;

### 5.2 PUNTI DI DEBOLEZZA

- Presenza di fondali antistanti l'attuale banchina di ormeggio variabili e poco profondi, necessità di dragaggi sistematici;
- Carezza di specchi acquei interni riparati e dedicati alla nautica da diporto;
- Insufficienza di strutture adeguate all'accoglienza della nautica di diporto.
- Esondabilità del Fiume Magra.

### 5.3 RISCHI

- Alta concorrenza turistica;
- Attività stagionale legata alle condizioni meteorologiche.
- Esondabilità del Fiume Magra.

### 5.4 OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO

- Diversificazione dell'accoglienza turistica con imbarcazioni a seguito;
- Creazione servizi e strutture a basso impatto ambientale in armonia con il paesaggio fluviale circostante.

## 6. IL PROGETTO

### 6.1 OBIETTIVI

Tenuto conto dell'analisi SWOT 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 "La Ferrara" 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 riguarda principalmente la creazione di un polo nautico multifunzionale con funzione turistica e che al tempo stesso venga tenuta viva durante il periodo autunno/inverno come area di sosta per imbarcazioni e loro lavorazioni.

In particolare il progetto prevede la realizzazione di:

■ ZONA DI ALAGGIO E VARO

■ UFFICI/RISTORO

■ APPARTAMENTO PER RICETTIVO TURISTICO

■ BLOCCO SERVIZI

■ AREA DI CARENAGGIO

■ RIMESSAGGIO BARCHE

■ ISOLA ECOLOGICA



Fig. 13- Macroaree di progetto

### 6.2 RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA PROPOSTA PROGETTUALE.

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, oltre che nell'ottica del mantenimento e della riqualificazione di destinazioni esistenti legittime con lo scopo di sviluppo e la valorizzazione dell'area, ricercando un corretto inserimento ambientale ed un livello elevato dei servizi offerti.

Può essere essenzialmente distinto in 3 aree principali:

- **area di alaggio e varo e specchio acqueo:** con rifacimento della banchina e l'installazione di pontili galleggianti su pali guida dedicati all'ormeggio e l'installazione di attrezzatura fissa per le movimentazioni con il superamento dell'argine.

- **area dedicata alle movimentazione, al rimessaggio ed alle relative lavorazioni:** con la riorganizzazione dello spazio di rimessaggio e l'inserimento di un'area con pavimentazione impermeabile, il trattamento delle acque di prima pioggia per la sosta dei mezzi ed un'area di carenaggio.

- **area ristoro e servizi:** con funzione ricettiva e ricreativa attraverso la ristrutturazione degli edifici esistenti (il primo adibito a uffici e ristoro, il secondo ad appartamenti ad uso turistico) e la creazione di un unico blocco servizi.

Il progetto per quel che riguarda l'attività di rimessaggio si propone di migliorare la zona dedicata alle movimentazioni riqualificando la pavimentazione drenante in ghiaio già in essere; inoltre al fine di minimizzare l'impatto ambientale, si intende creare un'area di sosta per i mezzi di movimentazione, con pavimentazione impermeabile e trattamento delle acque di prima pioggia.

Dal punto di vista ambientale il progetto si ripropone di potenziare il verde e le aree naturali, aumentandoli e creando delle barriere tra le varie aree con destinazioni d'uso diverse.

Si può riassumere il progetto come un insieme di 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.

### 6.2.1 LA BANCHINA

Il progetto per la realizzazione dell'argine ha lo scopo della messa in sicurezza delle aree retrostanti e permetterà di elevare i propri standard a livello organizzativo, ricettivo e ambientale di quest'area.

Di fatto però, il rifacimento dell' argine precluderà l'accesso diretto con mezzi per il sollevamento delle imbarcazioni, il progetto prevede l'istallazione di una gru fissa per permettere le movimentazioni.

nello specchio acqueo si prevedono pontili galleggianti del tipo con pali e cursori, disposti parallelamente alla sponda e distanti da essa di circa 2 metri in modo da garantire il fondale necessario all'ormeggio a prescindere di interventi di dragaggio stagionale.

I pontili avranno il piano di calpestio in legno e permetteranno l'accesso ad essi in sicurezza attraverso collegamenti con la banchina stessa.

Rimane il problema della strada che separa la banchina dall'area principale: per questo verrà apposta adeguata segnalazione indicante il fatto che si transita in una zona soggetta a movimentazioni di imbarcazioni e durante tali attività sarà cura della soc. Foce del Magra s.r.l. regolare il traffico carrabile e pedonale.

### 6.2.2 AREA DI INGRESSO

In quest'area interagiscono più attività: quella ricettiva e quella relativa al rimessaggio con conseguente movimentazione di imbarcazioni.

Considerando la pericolosità di questa contemporaneità il progetto prevede di ampliare l'ingresso per la creazione di due varchi distinti: uno dedicato ai mezzi di lavoro e movimentazione ed uno strettamente carrabile a beneficio della clientela; a separare i due accessi ve ne è un terzo pedonale con pavimentazione.

### 6.2.3 PERCORSO PEDONALE

Il progetto prevede la realizzazione di due percorsi pedonali, il primo, come già accennato, sulla via principiaria come separazione tra i due ingressi carrabili, il quale porta direttamente all'ingresso all'edificio adibito ad Uffici e Ristoro.

Il secondo è previsto dall'ingresso retrostante esiste e che si sviluppa lungo il perimetro per poter accedere all'edificio adibito ad appartamenti turistici.

### 6.2.4 GLI EDIFICI

I due edifici vengono mantenuti pressoché invariati, solo le destinazioni interne cambiano.

Il più vicino all'ingresso manterrà al suo interno una piccola officina e l'ufficio, mentre gli spazi che danno sul fiume verranno adibiti a locale ristoro, sfruttando anche il piccolo spazio verde antistante e aggiungendovi una pergola lignea e una pavimentazione a doghe di legno come spazio da sfruttare per il posizionamento dei tavoli.

L'altro edificio verrà invece suddiviso in due piccole unità abitative, con accessi indipendenti e giardini pertinenziali.

Tali aree confinano però con la zona dedicata alle movimentazioni, la privacy e la sicurezza verranno garantite con il solito sistema del percorso pedonale e di siepi.

Si prevede la sola realizzazione di un blocco servizi tra i due di 15mq per garantire i servizi previsti dal Piano della Nautica.

### 6.2.5 AREA RIMESSAGGIO

L'attività principale dell'area rimane comunque quello dei servizi legati al rimessaggio, di conseguenza è essenziale una riorganizzazione dello spazio dedicato a tale area.

L'area più lontana dalla zona carrabile rimarrà invariata prevedendo una sola riorganizzazione degli stalli.

Lo scopo è quello di creare un'area libera da ingombri ove è possibile effettuare tutte le movimentazioni del caso in regime di sicurezza, tale spazio libero diventa inoltre l'area adibita ai mezzi di movimentazione, che in questa zona restano meno visibili e quindi meno impattanti.

A servizio dell'attività di rimessaggio si intende inoltre creare una vasca di carenaggio con annesso impianto di trattamento delle acque di carenaggio.

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

Nel quadro degli interventi di riqualificazione e di sistemazione paesaggistica e d ecologica, prevede il mantenimento e la manutenzione dell'area boscata esistente e di corridoi ecologici con il fiume per mezzo di 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 saranno sistemati con pavimentazione in ghiaione consolidato (c.d. "asfalti bianchi"), di basso impatto ambientale e di ottimo inserimento paesaggistico, in quanto richiamano le tradizionali viabilità in terra battuta, altresì note come strade bianche, solo per le aree di lavoro del fork-lift verranno realizzate pavimentazioni in autobloccanti.

I percorsi pedonali saranno sistemati con pavimentazione in autobloccanti.

Piazzole di sosta e/o manovra potranno essere realizzate anch'esse in ghiaione consolidato.

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.

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.

### 6.2.7 FOGNATURE

L'area risulta già collegata alla rete fognaria

### 6.2.8. 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 di alcune urbanizzazioni.

Nello specifico il progetto proposto prevede, nel lotto di competenza della società Foce del Magra srl la realizzazione di superfici destinate a:

- parcheggio pertinenziale;
- verde,

Quanto sopra nella misura di seguito riassunto in forma tabellare, finalizzata alla specificazione dei diversi standard ed alla dimostrazione del rispetto delle superfici richieste.

#### DATI GENERALI:

*Superficie territoriale 8 418 mq*

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

*Specchio acqueo 2 444 mq*

POSTI BARCA EQUIVALENTI (P.E.)  
n. 8 in pontile

SVILUPPO PONTILE 48ML.  
PE 48/6=8

VERDE PRIVATO 824mq  
50 MQ X 8 PE = 400 mq < 824 mq

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

*Quantità di progetto*

LOCALE RISTORO / UFFICIO	612 mc
BLOCCO SERVIZI	66 mc
ABITAZIONE	531 mc

TOTALE 1 209 MC

PARCHEGGI PERTINENZIALI  
1209 / 100 MC X 10 MQ. =120,9 MQ.

PARCHEGGI PERTINENZIALI  
121 mq > 120,9 mq

### 6.3 ADEGUAMENTO ALLE PRESCRIZIONI RELATIVE AL PIANO GUIDA PER LA NAUTICA

- utilizzo dei pontili galleggianti con cursori su pali guida per gli ormeggi;
- 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 degli arredi di corredo e di barriere filtro verdi;
- Nell'impianto verranno predisposti stalli per la sosta delle autovetture;
- Come strutture di supporto alla nautica si riutilizzeranno i fabbricati esistenti e si realizzerà un manufatto per i servizi igienici previsti come da prescrizioni del piano guida.
- All'interno l'area di rimessaggio verrà costituita un'area di carenaggio, con impianto di trattamento delle acque di risulta.

### 6.4 CONFORMITÀ EC 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 alzata 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.
- 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 ferma-piede, 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 pavimentazioni saranno al massimo di 2 cm.
- Tutte le griglie, utilizzate per il deflusso delle acque superficiali, saranno del tipo con maglie non attraversabili da una sfera di 2 cm. di diametro.
- Nei parcheggi, ogni 20 posti auto sarà previsto un posto di sosta di dimensioni maggiorate, idoneo per portatori di handicap.
- Nei servizi igienici, l'ingresso principale comune avrà larghezza utile non inferiore a 0,9 m. e sarà prevista la realizzazione di un vano w.c. con lavabo, di superficie min. 3,5 mq., idoneo all'utilizzo da parte di portatori di handicap (attrezzato con maniglioni, posizione w.c. a non meno di 40 cm. di interasse dal muro e con spazio libero laterale di m. 1,00 per accesso da carrozzella, lavabo a mensola con spazio sottostante libero dotato di rubinetteria con leva lunga per comando a distanza, doccia sul piano del pavimento attrezzata con sedile a ribalta posto su una parete del vano).

### 6.5 GESTIONE RIFIUTI

Il progetto prevede la realizzazione di un'isola ecologica posta all'ingresso lato strada carrabile per lo stoccaggio degli oli usati, batterie e pile oltre a rottami di vetroresina, imballaggi che saranno smaltiti da ditta specializzata, inoltre verranno collocati i cassonetti per la raccolta differenziata.

## 7. TAVOLE GRAFICHE

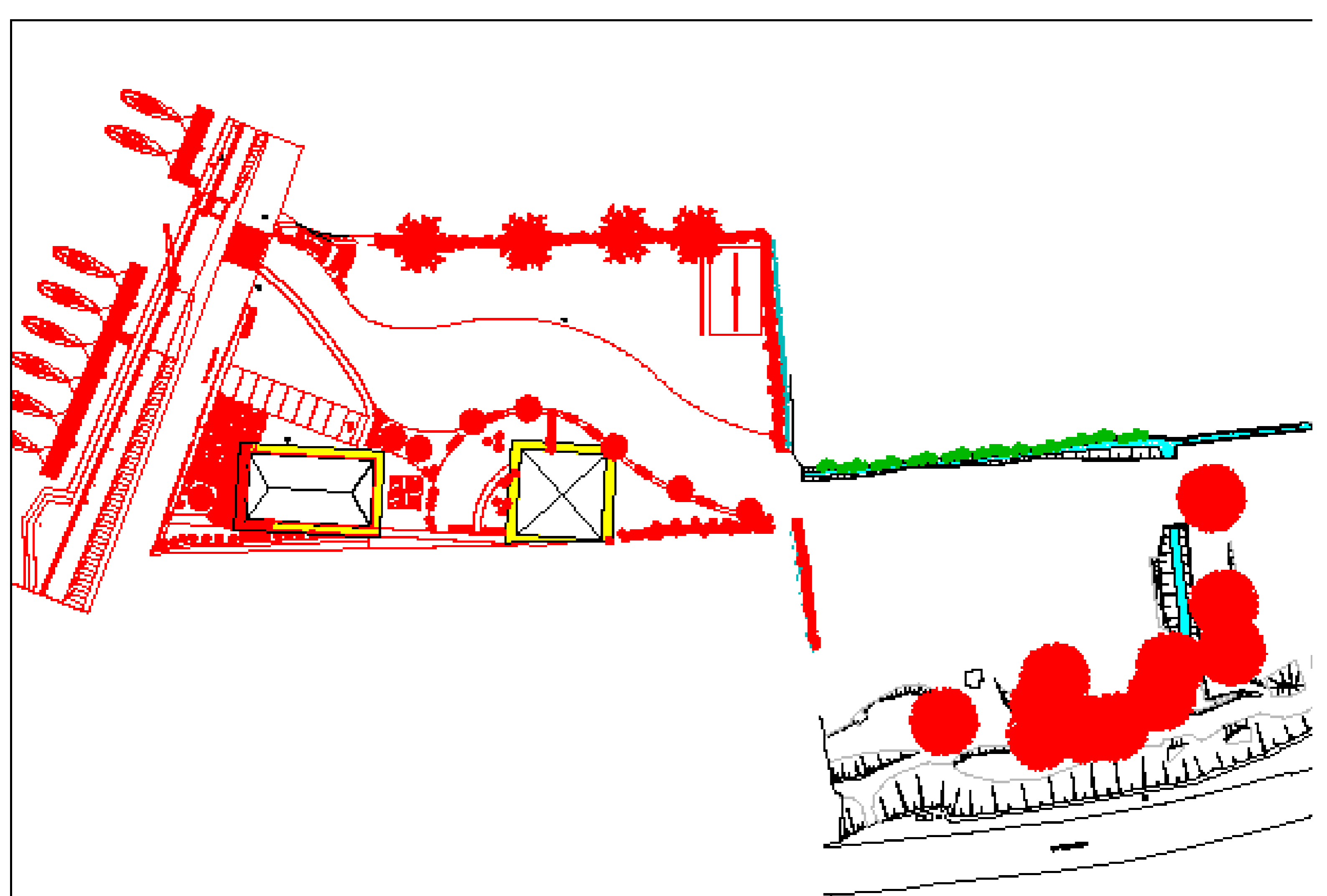


**STATO DI FATTO** SCALA 1:500

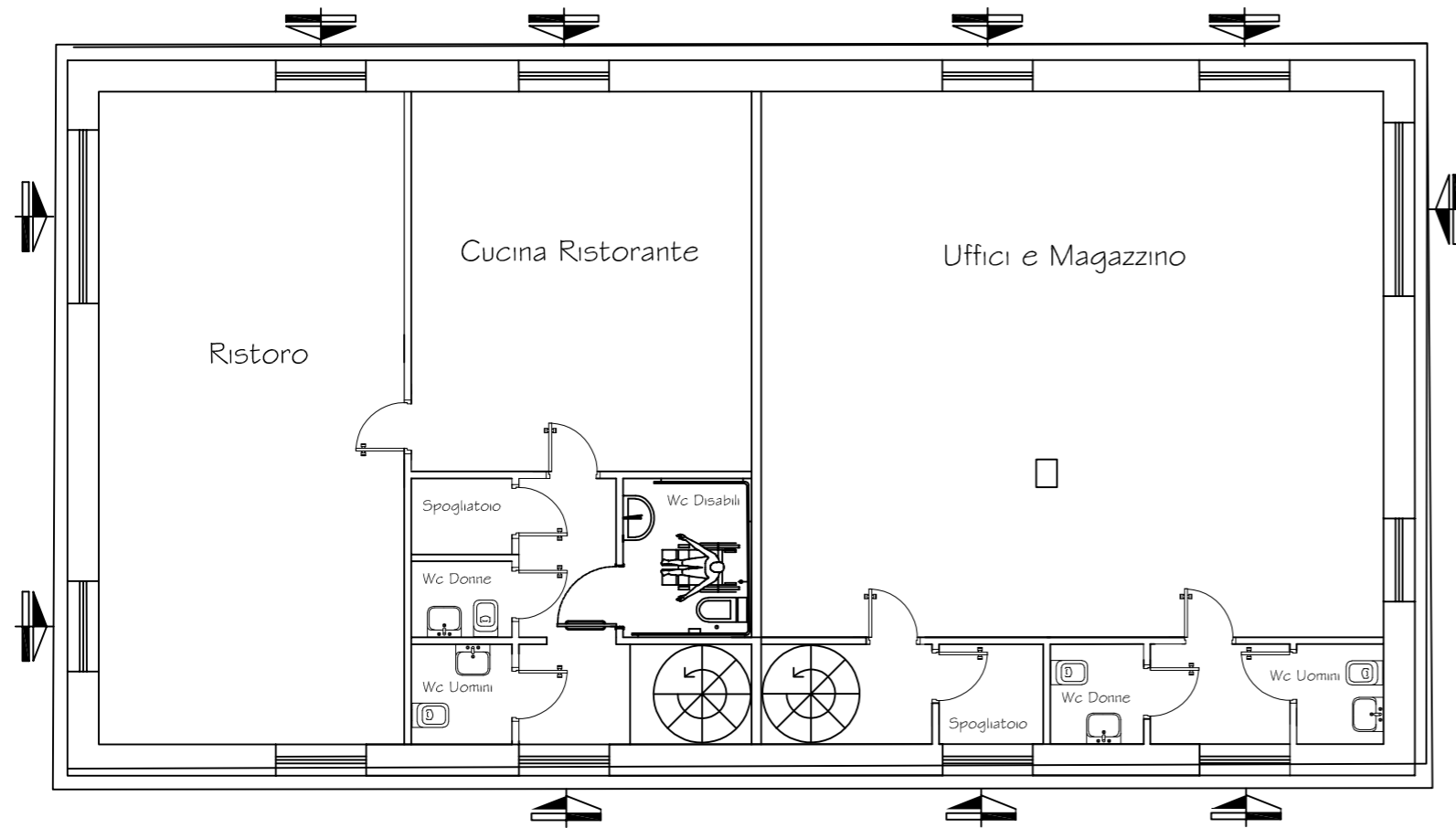




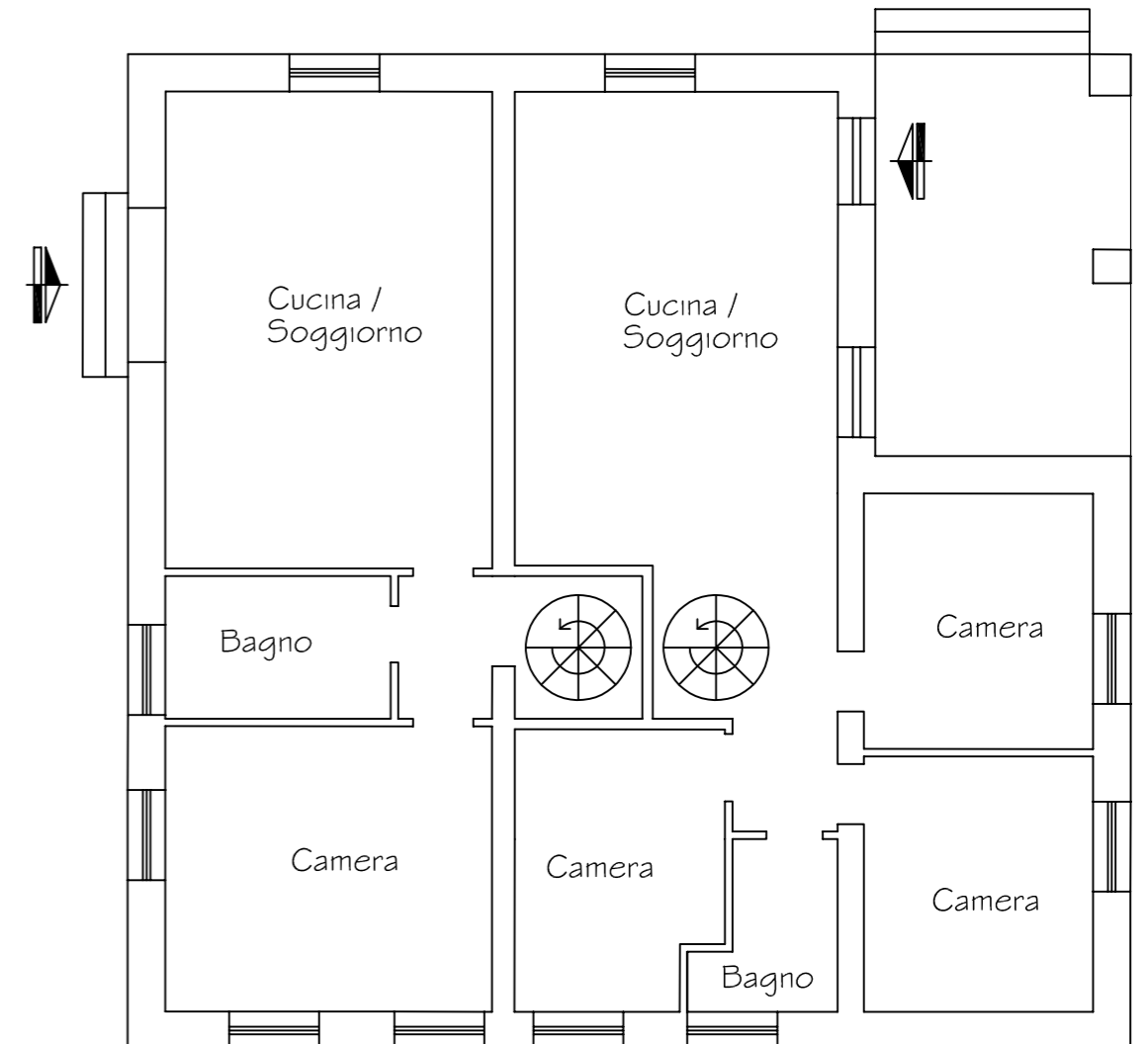
**PROGETTO** SCALA 1:500



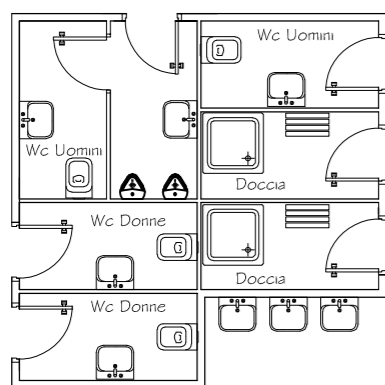
## Planimetria Uffici/Punto ristoro

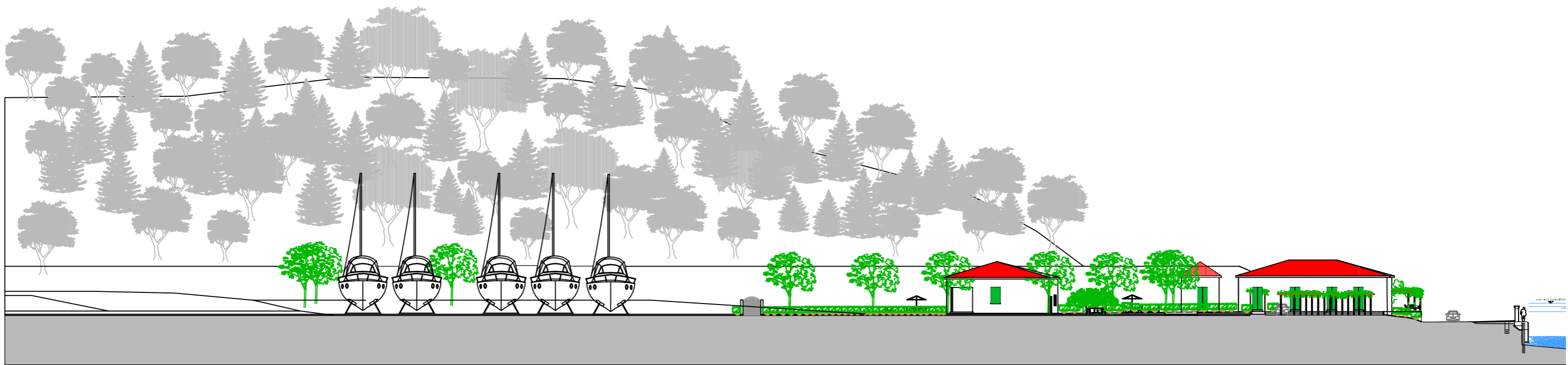


## Planimetria Appartamenti

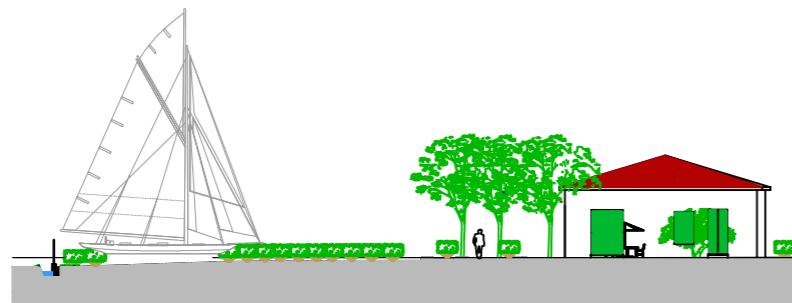


## Planimetria Servizi

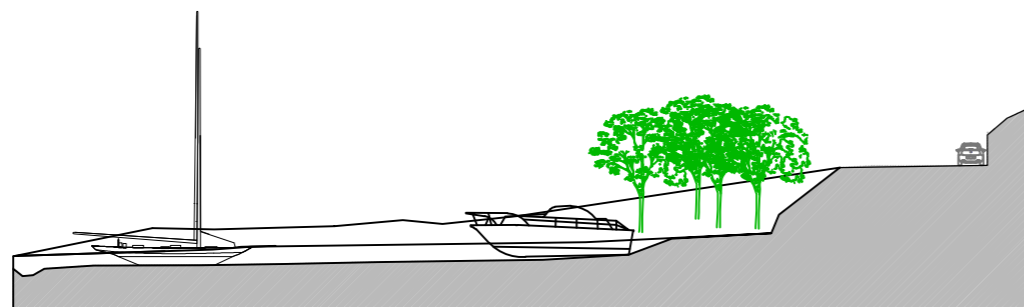
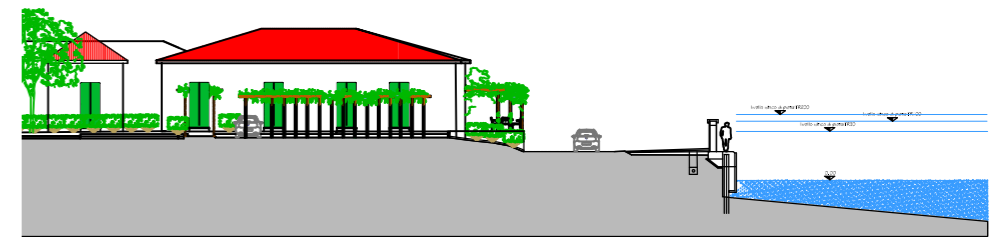




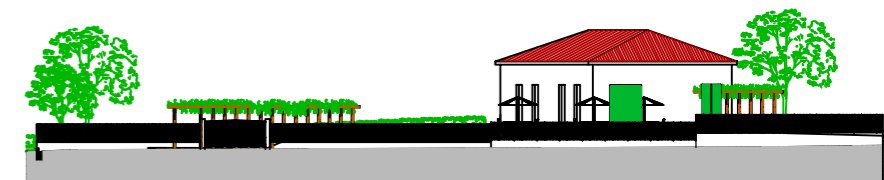
sezione D - D'



sezione A - A'

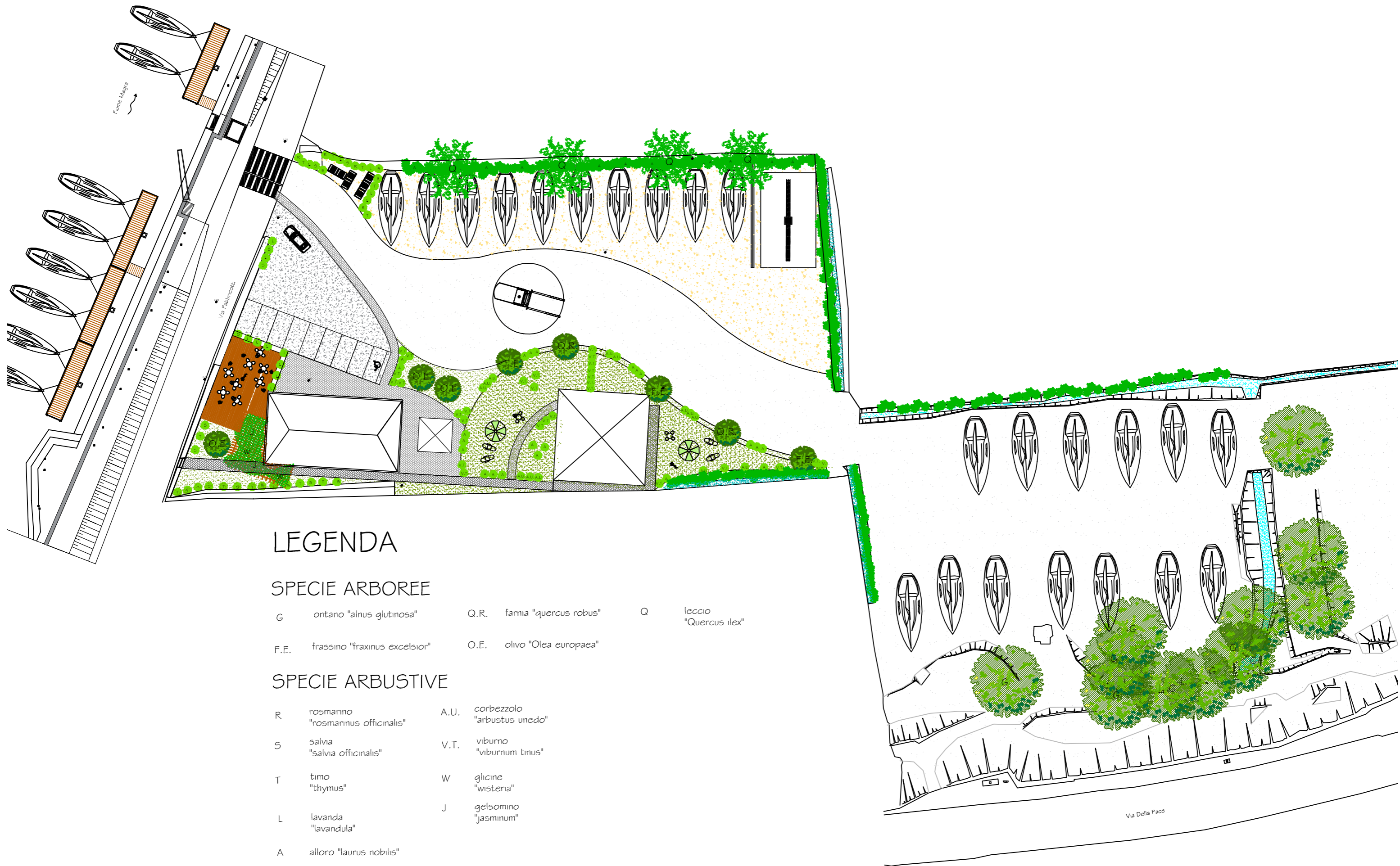


sezione B - B'



sezione C - C'

**SEZIONI DI PROGETTO** SCALA 1:500





### LEGENDA

- VERDE 993 mq
- STALLI PERTINENZIALE 87,5 mq
- FABBRICATI 488,5 mq
- AREA DI MOVIMENTAZIONE E RIMESTAGGIO 1.560 mq
- VIABILITÀ INTERNA 1.733 mq
  
- AREA BOSCHIVA

**TAVOLA URBANISTICA** SCALA 1:500