

PARCO DI MONTEMARCELLO MAGRA COMUNE DI AMEGLIA

PROVINCIA DELLA SPEZIA

PROPONENTE: MARINELLA SPA IN LIQUIDAZIONE

STUDIO DI FATTIBILITÀ PER LA RIAMBIETALIZZAZIONE & RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA NAUTICA SU SPONDA SINISTRA DI MARINELLA SPA IN LIQUIDAZIONE

MARINELLA SPA in liquidazione


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 | 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

6.2.1 AREA RICETTIVA E ACCOGLIENZA

6.2.2 AREA RIMESSAGGIO

6.2.2.2 Area alaggio e lavaggio carene

6.2.3 AREA SOSTA

6.2.4 FRONTI DI ORMEGGIO

6.2.5 VERDE PRIVATO, PERCORSI INTERNI E SISTEMAZIONI DI CORREDO

6.2.6 FOGNATURE

6.2.7 VERIFICA DEGLI STANDARD E DEI PARAMETRI URBANISTICI

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

DETTAGLI DI PROGETTO

1. PREMESSA

A seguito 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 rigenerazione periodo transitorio di cui DCDn°27/2019.

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.

L'area oggetto del suddetto Studio di Fattibilità ricade nella zona di proprietà di "Marinella" S.p.a in liquidazione.

Il suddetto Studio di Fattibilità prende come oggetto di studio parte della proprietà sulla sponda sinistra del fiume, tra la strada provinciale 432 ed il fiume Magra, comprendendo sia aree in concessione sia di proprietà.

L'area nautica era già presente alla data del 08/08/1989, come da allegato documento datato 27/11/1986, dove evidente è l'uso ad attracco e rimessaggio imbarcazioni, in capo alla Monte dei Paschi di Siena, società proprietaria in tale data.

Con atto di conferimento del 1995, la proprietà passa alla Amministrazione Immobiliare Spa, in seguito ad atto di scissione, la proprietà passa alla Marinella spa.

Visto che ad oggi la società è in liquidazione, il progetto ha lo scopo di dare all'area le dotazioni limite per un suo migliore utilizzo nautico.

2. TITOLARITÀ: INDIVIDUAZIONE CATASTALE ED AREE IN CONCESSIONE

L'area afferente alla società Marinella spa in liquidazione ha una superficie pari a circa 16 702 mq ed uno specchio acqueo in concessione di circa 2 775 mq.

In particolare, circa 14 098 mq in proprietà suddivisi come segue:

| MAPPALE | DIMENSIONI mq | CATEGORIA CATAST. |
|---------|---------------|--------------------------|
| 1184 | 3 974 | |
| 233 | 1 843 | SEMINATIVO 2 - ULIVETO 2 |
| 234 | 5 32 | SEMINATIVO ARBOR 1 |
| 48 | 4 072 | SEMINATIVO ARBOR 3 |
| 296 | 3 677 | SEMINATIVO 2 |

circa mq 2 064 in concessione dal demanio idrico nel foglio suddivisi come segue:

| MAPPALE | DIMENSIONI mq | DESCRIZIONE |
|---------|---------------|--------------|
| 47 | 1 018 | SEMINATIVO 1 |
| 576 | 1 586 | SEMINATIVO 2 |

circa mq 2 775 di specchio acqueo in concessione demaniale marittima.

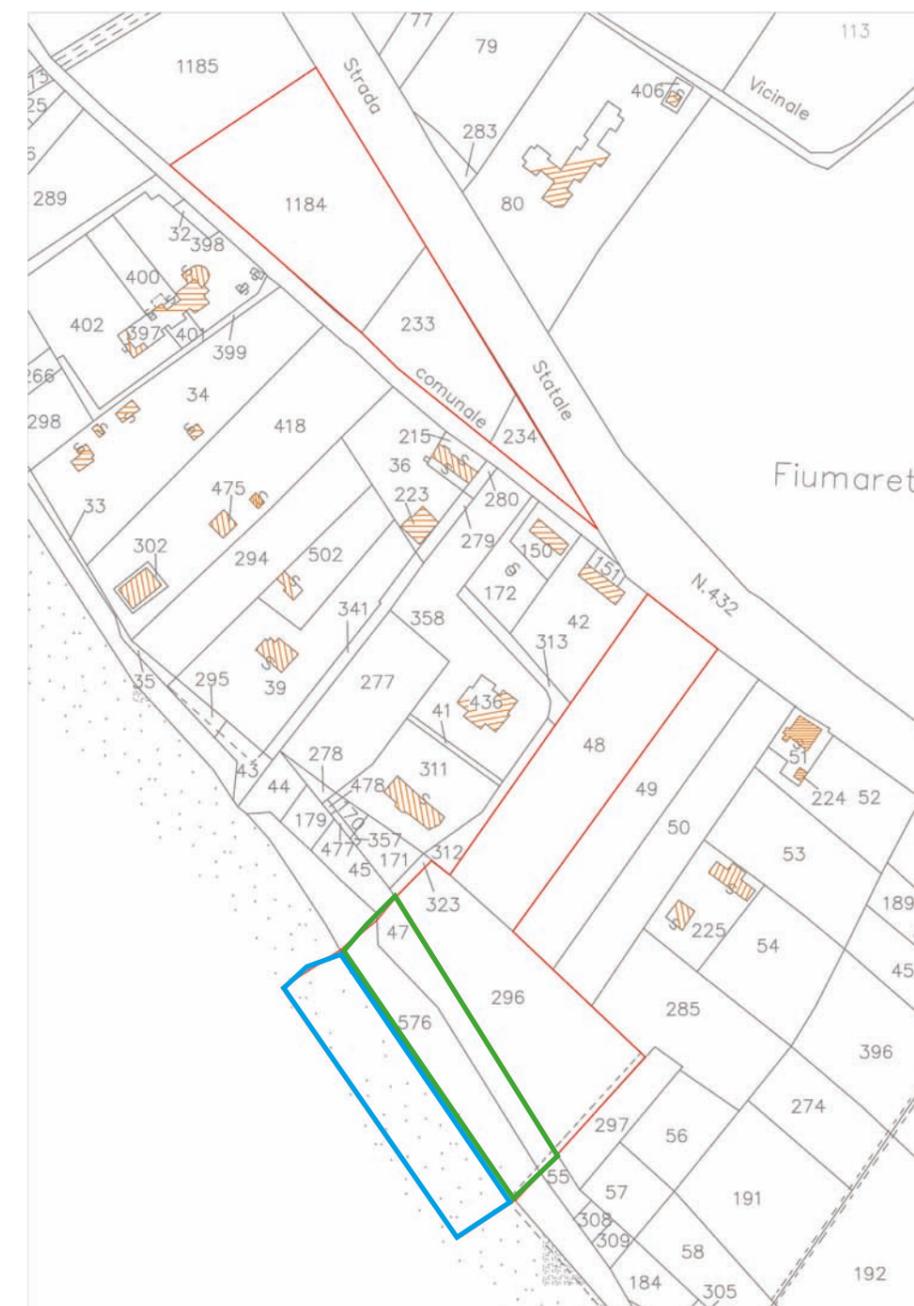


Fig.1 - Individuazione aree di proprietà ed in concessione su mappa catastale

- Concessione demanio idrico
- Concessione demanio marittimo
- Area di proprietà

3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE, URBANISTICO E AMBIENTALE

3.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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



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



Fig. 3 - 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;

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 Manutenimento sotto gli aspetti qualitativi. Reticolo idrografico e piana di fondovalle sono in Manutenimento 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 del fiume 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 del 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.

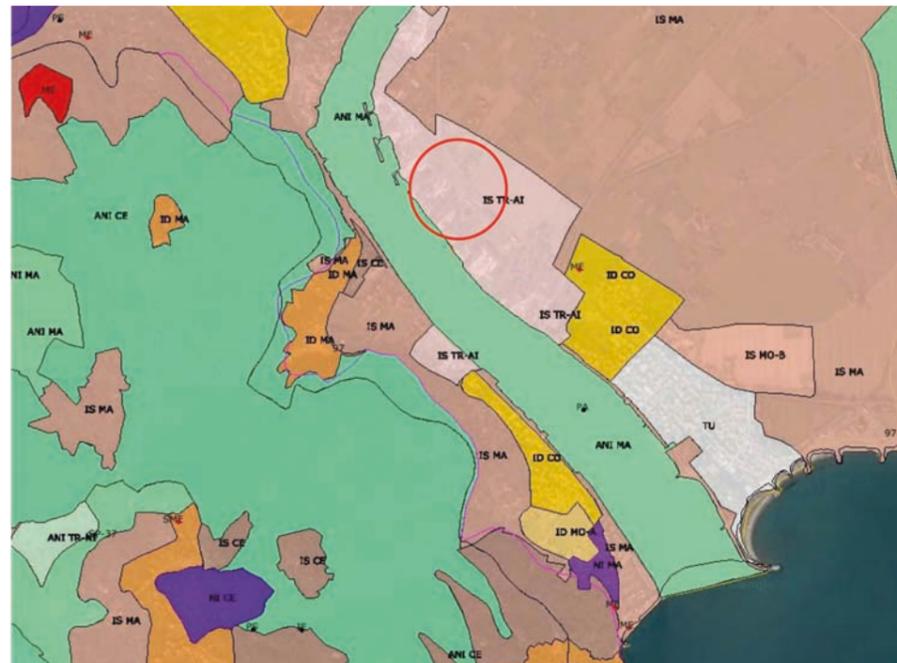


Fig. 4- Estratto cartografico dell'Assetto insediativo e carsico (tav. 51). Il cerchio rosso indica la localizzazione dell'area di progetto

ASSETTO INSEDIATIVO: l'area ricade all'interno della zona IS TR-AI, Insediamento Sparso a regime normativo di Trasformabilità - Attrezzature Impianti.

In riferimento all'art. 33 "Regimi normativi" delle NTA, l'area è disciplinata come "Conservazione", "Mantenimento", "Consolidamento", "Modificabilità" di tipo A e di tipo B, "Trasformabilità" e "Trasformazione".

L'art. 54 definisce il regime di **trasformabilità (TR):**

1. Tale regime si applica nei casi in cui a previsioni insediative dello strumento urbanistico generale non si oppongono specifiche ragioni di ordine paesistico-ambientale che ne impediscano l'attuazione.

2. L'obiettivo della disciplina è quello di consentire l'attuazione delle previsioni di sviluppo insediativo definite in sede di pianificazione urbanistica, indirizzandone la realizzazione verso forme idonee a garantirne il corretto inserimento nel contesto paesistico.

3. Sono pertanto consentite, previa elaborazione di Studio Organico d'Insieme, operazioni di trasformazione dello stato dei luoghi, nei limiti e nelle forme dei tipi insediativi rispettivamente specificati nella cartografia di Piano (ID o NI o TU o AI).

L'art. 54 bis dispone per le **Attrezzature e Impianti (AI):**

1. Il Piano considera ai fini della loro disciplina quelle attrezzature e quegli impianti che per natura, dimensione e localizzazione incidono in misura significativa sui valori paesistico-ambientali.



Fig. 5 - 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.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 - Insempiamenti 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 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

(tredici). 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.

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 Canarbino (m)

AMBITI

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

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;

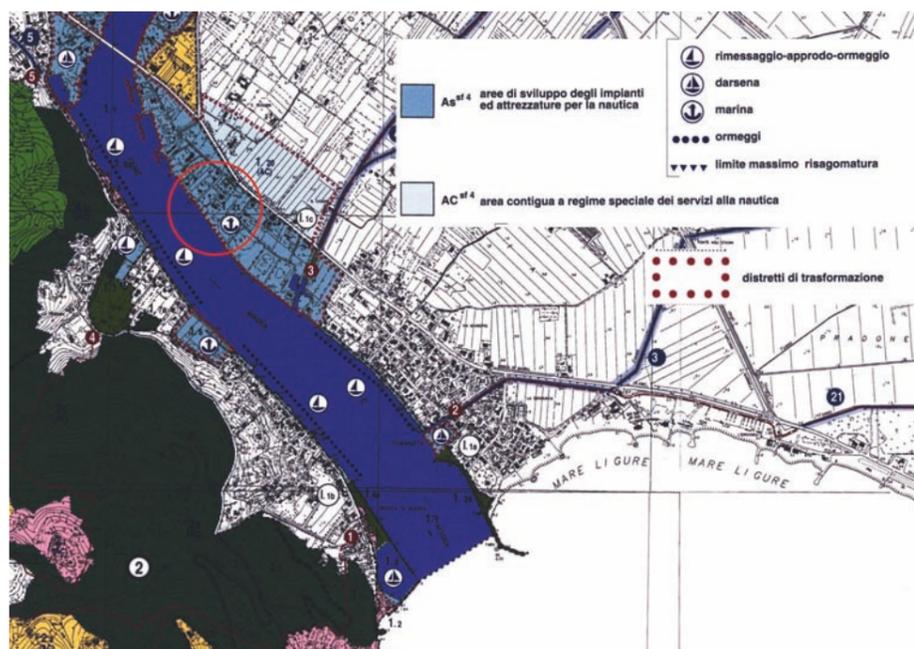


Fig. 7 - Estratto cartografico dell'Elaborato Tav. 1 - Piano dell'area protetta | Il cerchio rosso indica la localizzazione dell'area di progetto.

L'area di progetto ricade in **Art. 68 Area di Sviluppo degli impianti ed attrezzature per la nautica (ASsf4) "Parco Nautico della Magra"**

L'individuazione di Aree di Sviluppo degli Impianti ed attrezzature per la Nautica di cui all'art.68 è atto fondativo del "Parco Nautico della Magra" che identifica come Strumenti Attuativi il "Piano Guida della nautica" e "i Distretti di Trasformazione".

Mentre il primo viene considerato strumento interno di gestione settoriale, l'altro individua parametri (di trasformabilità), modalità d'intervento e standard minimi per parcheggi e verde.

All'art.83 - Aree di Sviluppo degli Impianti ed attrezzature della nautica, l'area in oggetto è identificata come Distretto di Trasformazione 1.21.

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 (frangimeto, fascia arborea 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.

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 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 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 (rimesaggio, 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'inserimento 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 trasformazione destinata ad impianto nautico è interamente ricompresa nella fascia di riassetto fluviale.

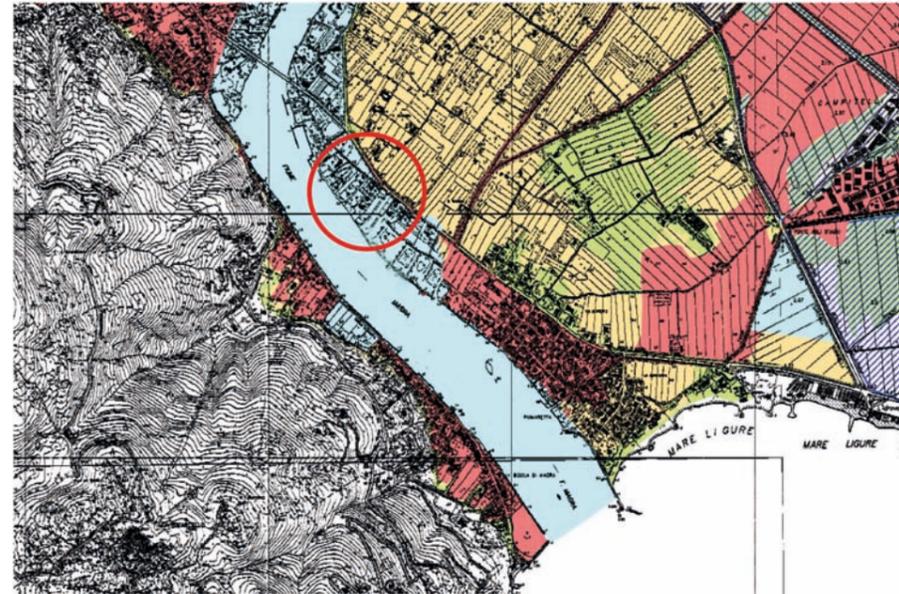


Fig. 8 - Ambiti normativi delle aree inondabili PAI del F. Magra

All'Art. 17. Disciplina della Fascia di riassetto fluviale e zone di approfondimento delle NTA sono definiti gli interventi ammessi e, segnatamente, è consentita l'installazione di impianti tecnologici e manufatti di piccola dimensione, nonché la sistemazione e/o trasformazione di aree, come nel caso di specie, purché non comportino carico residenziale anche temporaneo e a condizione che:

a) si tratti di interventi: - inseriti nei Distretti di Trasformazione, Aree di Sviluppo e Programmi previsti dal Piano del Parco di Montemarcello - Magra; Autorità di Bacino interregionale del Fiume Magra – Sarzana (SP) Piano Stralcio Assetto Idrogeologico - Norme di Attuazione modificate con D. C.I. n. ... del 29/06/2016 - 35 - previsti nell'ambito di parchi urbani o di aree di verde attrezzato come individuati dagli Strumenti Urbanistici Comunali; - connessi alla conduzione di fondi agricoli; - connessi all'attività di rimessaggio di imbarcazioni.

b) non costituiscano, in ogni caso, significativo ostacolo al deflusso delle acque, siano compatibili con la loro collocazione in funzione degli specifici livelli di pericolosità e condizioni di deflusso o inondabilità, anche attraverso l'adozione delle più adeguate tipologie costruttive e degli appropriati accorgimenti tecnico-costruttivi per il non aumento del rischio, risultino assunte specifiche misure di prevenzione e protezione per le singole installazioni nonché le azioni e le misure di

protezione civile di cui ai Piani Comunali di settore.

Le norme tecniche di attuale disciplinano all' Art. 10 delle NTA, le modalità dell'asportazione di sedimenti da alvei ed aree inondabili.

Nello specifico, il comma 2) lettera b) definisce le seguenti condizioni:

“Le attività previste alla lettera a), punti 2), 3) e 4), fatto salvo quanto disposto dal D. Lgs. n. 22 del 05/02/97 e ss. mm. ii. in materia di rifiuti, sono consentite a condizione che il materiale asportato sia utilizzato nei seguenti modi e priorità: sono consentite a condizione che il materiale asportato sia utilizzato nei seguenti modi e priorità:

1. movimentazione in loco o nelle immediate pertinenze dell'alveo;

2. risistemazione in sezioni a valle soggette ad erosione;

3. risistemazione nei litorali connessi come definiti all'art. 5;

4. utilizzo in loco per la realizzazione di opere idrauliche coerenti con le finalità e i criteri delle presenti Norme, limitatamente alle quantità che sia dimostrato non essere possibile ricollocare nei modi su indicati;

5. in deroga al punto 3, qualora sia dimostrata l'impossibilità della risistemazione nei litorali connessi, è consentita la risistemazione nei litorali non connessi;

6. ferme restando le disposizioni di legge vigenti in materia, mediante accordo di programma, che coinvolga anche eventuali consorzi pubblico-privati all'uopo costituiti, potranno essere valutate destinazioni diverse per le quantità di sedimenti per le quali sia dimostrata la non realizzabilità di quanto previsto ai punti precedenti. Utilizzi diversi da quelli su indicati sono consentiti solo a condizione che il materiale asportato risulti tecnicamente e/o normativamente non idoneo per gli utilizzi indicati come prioritari.

3.6 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.

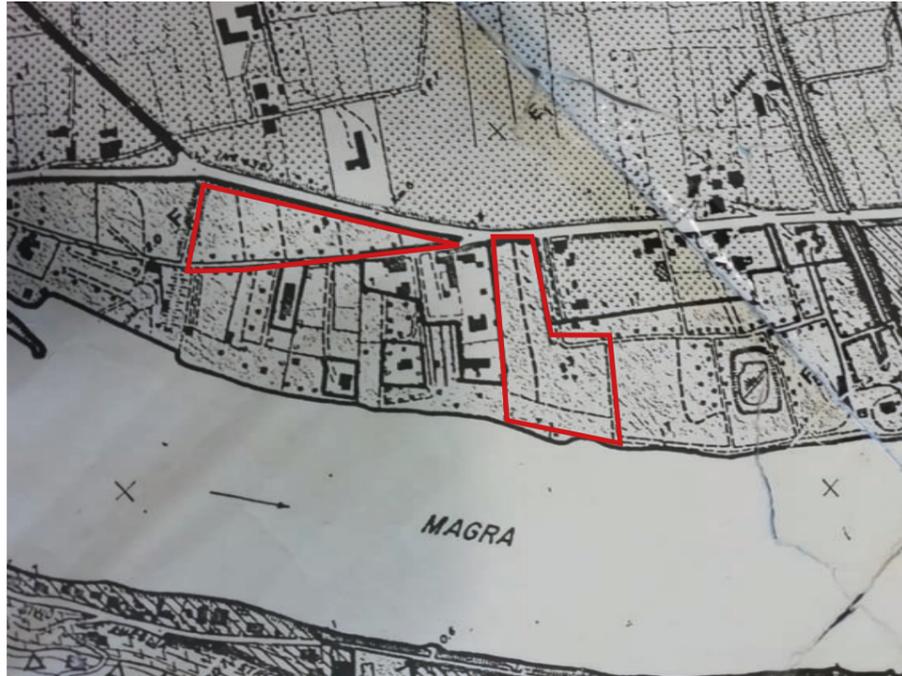


Fig. 9 - Estratto cartografico PRG Comune di Ameglia

3.8 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.

Demanio Marittimo è da relazionare alla sistemazione urbanistica degli ambiti territoriali limitrofi.

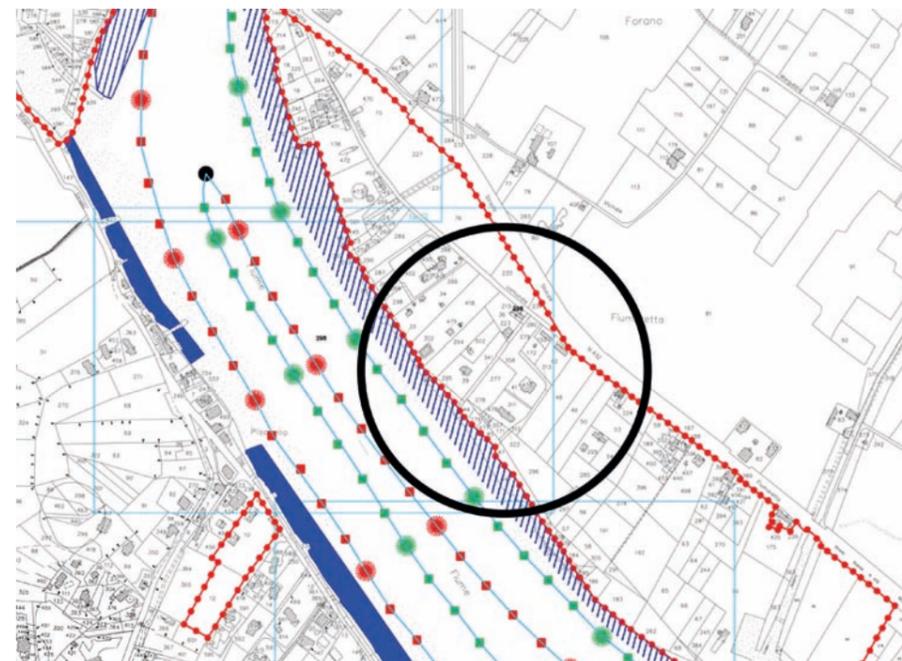


Fig. 10- Estratto cartografico PUD di Ameglia

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.

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

4. STATO DI FATTO

4.1 DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

L'area di progetto, oggetto del suddetto studio di fattibilità, è collocata lungo la sponda sinistra del Fiume Magra, in prossimità della strada provinciale.

Anche se apparentemente l'area sembrerebbe distinta in due differenti zone, una in prossimità del fiume e l'altra più defilata, esse appartengono ad un'unica proprietà e saranno interessate dallo stesso intervento di riqualificazione e riambientalizzazione che avrà tra i suoi scopi, anche quello di uniformarle.

Attualmente l'area è in completo stato di degrado, utilizzata solo per il deposito di imbarcazioni.

L'area verde cuscinetto tra la strada provinciale e gli insediamenti, è lasciata al suo stato naturale e saltuariamente vengono effettuate attività di manutenzione del verde per far sì di non recare disagi alla viabilità ed attività circostanti.

Il lato in prossimità della strada provinciale carrabile si trova ad una quota maggiore rispetto al resto dell'area pianeggiante ed alla stessa quota della seconda strada carrabile di accesso.

L'area che si sviluppa dalla strada carrabile fino alla sponda del fiume è anch'essa lasciata al suo stato naturale, utilizzata solo come area di deposito imbarcazioni.

Evidente è l'azione del fiume sia lungo la sponda, sia nella porzione nelle immediate vicinanze che viene spesso inondata durante le fasi di piena del Fiume Magra.

LEGGITIMITÀ DELLE OPERE, STRUTTURE ED IMPIANTI

Allo stato attuale non esistono illeciti urbanistici/edilizi in quanto con la SCIA n° 0009205 del 16/04/2018 si è provveduto alla demolizione di tutti i fabbricati di facile rimozione ma fatiscenti.

Ad oggi è in corso la definizione della pratica di condono edilizio ai sensi della L.724/94 e L.R.5/2004 per l'esecuzione dei lavori di allestimento delle aree ad uso nautico presso l'area distinta al N.C.T FG 15 mapp 48/296 e FG 15 mapp 47/447 riferimento pratica n°120/94 del 17/10/1994.

4.2 DESCRIZIONE FOTOGRAFICA



Fig. 11 - Mappatura riprese fotografiche







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

- Area in forte stato di abbandono;
- 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 a camperisti 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 di proprietà ed in concessione a "Marinella spa in liquidazione" 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:

■ PONTILI GALLEGGIANTI di attracco per imbarcazioni;

■ AREA RISTORO;

■ SERVIZI IGIENICO /SANITARI;

■ STALLI TEMPORANEI adibito alla sosta per auto, auto con carrelli per imbarcazioni e camper;

■ SERVIZI GENERALI;

■ AREA LAVORAZIONI imbarcazioni;

■ AREA PER DEPOSITO IMBARCAZIONI durante il periodo invernale;

■ AREE VERDI



Fig. 12- macroaree di progetto

6.2 RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA PROPOSTA PROGETTUALE.

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

- **area per lo stallo auto, camper e imbarcazioni:** con funzione turistica e di servizio, con l'inserimento di un area per lo stallo dei camper e delle auto e carrelli dei clienti posta in adiacenza alla Strada Provinciale 432

- **area dedicata alle movimentazione e al rimessaggio, all'ormeggio:** riorganizzazione dello spazio di rimessaggio, ausilio di soppalchi in acciaio, movimentazione delle imbarcazioni razionale, inserimento di un area con pavimentazione impermeabile e trattamento delle acque di prima pioggia per la sosta dei mezzi, realizzazione di magazzino a servizio dell'area di carenaggio, realizzazione di pontili su palo guida.

- **area ristoro e servizi:** con funzione ricettiva e ricreativa, creazione di un'unica struttura dove alloggiare distributori automatici, elevazione della quota dell'attuale giardino diminuendo così il rischio idraulico, e inserimento accessi adeguati ai portatori di handicap.

Il progetto per quel che riguarda l'attività di rimessaggio si propone di elevare i propri standard razionalizzando lo spazio, sfruttando l'utilizzo di soppalchi in acciaio, la cui disposizione migliora inoltre la zona dedicata alle movimentazioni verrà riqualificata la pavimentazione drenate 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 sulla sponda, di modo che possa fungere da barriera verde nei confronti dell'area di rimessaggio.

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.

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.

6.2.1 AREA RICETTIVA E ACCOGLIENZA

Il progetto, in linea con le disposizioni urbanistiche, prevede che tutta l'area di accesso sia adibita allo svolgimento delle attività di supporto logistico, oltre all'accoglienza e alla permanenza degli utenti con la creazione di uno spazio in cui il verde conferisce una valenza ambientale che prima era assente.

Si prevede di realizzare un locale uffici e accoglienza (circa 15 mq) posto all'ingresso dell'area e un locale ristoro (circa 15 mq) per installare distributori automatici di cibo e bevande; In funzione degli'ultimi eventi calamitosi e per le considerazioni fatte sul miglioramento idraulico, si propone di elevare una quota di circa 100 cm superiore all'attuale il piano di calpestio del fabbricato ristoro e servizi igienici.

Tale quota sarà raggiunta elevando il piano di calpestio tramite una struttura a pilotis di piccole dimensioni e verrà raccordata con la quota di calpestio del locale adibito a servizi igienici, modificando le quote del giardino come da progetto. Verrà realizzato un locale da adibire a servizi igienici (mq 41) con rampa di raccordo, questa sarà realizzato in struttura leggera di facile rimozione come acciaio e legno.

L'essenza lignea da utilizzarsi per camminamenti, banchine e doghe di rivestimento potrà essere il tek .

6.2.2 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.

A tale scopo si procede sfruttando i soppalchi in acciaio che hanno il vantaggio di minimizzare gli spazi, così facendo si crea un'area libera da ingombri ove possibile effettuare tutte le movimentazioni del caso in regime di sicurezza.

Vi è così la possibilità di creare un area adibita ai mezzi di movimentazione con una pavimentazione impermeabile e con impianto per il trattamento delle acque di prima pioggia, tale aspetto è sicuramente da considerare come un plus valore dal punto di vista ambientale.

6.2.2.2 Area alaggio e lavaggio carene

Il dimensionamento dell'area di lavaggio sarà di m 14 x 8; si prevede inoltre, attraverso convenzione, che tale impianto possa essere utilizzato anche da attività adiacenti, in particolar modo all'area di proprietà Vanelo , attraverso la realizzazione di un varco fra le due aree.

Sarà necessario procedere, prima dell'immissione in mare ad un trattamento preliminare di disabbatura e disoleazione delle acque di piazzale; ciò in considerazione del fatto che le acque di prima pioggia possono risultare inquinate a causa



Fig. 13 Forklift in negativo



Fig. 14 Forklift in movimentazione su soppalchi

della presenza, sui terreni interessati dalla sosta di veicoli, di oli minerali o idrocarburi in genere, oltre alla presenza di sabbia e terriccio.

In tal senso si intendendo acque di prima pioggia quelle acque che, per ogni evento meteorico, corrispondono ad una precipitazione di 5 mm uniformemente distribuita sull'intera superficie scolante servita dalla rete di drenaggio, per un tempo di 15 minuti.

Il trattamento preventivo di tali acque è richiesto in osservanza delle disposizioni di Legge Nazionale (n.319 del 10/05/76), oltreché di quelle Regionali in materia di immissione degli scarichi in acque, potendosi versare in tali acque esclusivamente reflui aventi caratteristiche conformi alla Tabella A della citata Legge n.319 e ss.mm.

L'impianto in oggetto è quindi costituito da due sezioni: la prima composta da una vasca a rettangolare provvista di una zona di sedimentazione, l'altra di sollevamento (di minore capacità) a dal relativo gruppo pompe sommergibili e relative ispezioni ed organi di intercettazione.

L'olio flottante residuo della filtrazione nella apposita sezione dovrà essere asportato e conferito a soggetto autorizzato al trasporto e successivo smaltimento, tramite automezzo provvisto di pompa, prelevandolo dal relativo pozzetto.

6.2.3 AREA SOSTA

Le particelle 234, 233 e 1184 di circa 6539 mq sono attualmente in stato di sotto utilizzo data la mancanza di alcuni requisiti minimi quali una recinzione, un basamento adeguato al rimessaggio.

A seguito di tali mancanze il progetto si propone di trasformare quest'area in un ambiente adeguato a scopo di parcheggio auto, imbarcazioni e camper; si creerà un basamento con sottofondo in terra battuta e ghiaione drenante per l'area di manovra e stalli, mentre la restante area sarà trattata a verde con inserimento di alberature.

Inoltre tutta l'area verrà recintata con pali in legno e rete metallica plastificata verde.

6.2.4 FRONTI DI ORMEGGIO

La sponda è attualmente in struttura lignea con pali di acacia e castagno collegati da tavolame sulla parte esterna e sorrette verso terra da catene, già in linea con i dettami ambientali nelle prescrizioni parco; si provvederà a rendere sicura la zona di alaggio e varo e le radici delle passerelle di accesso al pontile, attraverso una zona in calcestruzzo palancolata verso fiume e rivestita in pali di legno a proseguo dell'allineamento della banchina esistente .

Al fine di tenere conto delle rilevanti variazioni del livello dell'acqua che si possono verificare, si utilizzeranno 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.

6.2.5 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 circa 2600 mq (nel pieno rispetto dello standard $\geq 15mq. / P.E.-12-$ previsto dal Piano del Parco M.M.M.).

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 saranno sistemati con pavimentazione in ghiaione consolidato (c.d. "asfalti bianchi") così come le aree di lavoro del fork-lift, di basso impatto ambientale e di ottimo inserimento paesaggistico, in quanto richiamano le tradizionali viabilità in terra battuta, altresì note come strade bianche. I percorsi pedonali saranno sistemati con pavimentazione in doghe in legno..

Piazzole di sosta e/o manovra potranno essere realizzate con ghiaione.

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 LED con fasci luminosi sempre rivolti verso il basso in ottemperanza alla normativa per la sicurezza della navigazione; 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.

6.2.6 FOGNATURE

Si prevede il collegamento fognario con la rete esistente posizionata in prossimità dell'ingresso.

6.2.7. 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.

Nello specifico il progetto proposto prevede, nel lotto di competenza della Marinella spa in liquidazione, la realizzazione delle quote di standard per superfici destinate a:

- parcheggio privati, con la relativa viabilità di manovra,
- parcheggio pubblico;
- parcheggio pertinenziale;
- verde pubblico,
- verde privato,

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 16.702 mq

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

Specchio acqueo 2.775 mq

POSTI BARCA EQUIVALENTI (P.E.)
n. 16 in pontile

SVILUPPO PONTILE 96 MQ.
PE 96/6=16

parcheggi 1637 mq. > 15mq. x P.E. = 240mq
verde 2610 mq. > 15mq.xP.E. = 240 mq

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

Quantità di progetto

| | |
|----------------|----------------|
| UFFICIO | S.U.L 15,00 mq |
| LOCALE RISTORO | S.U.L 15,00 mq |
| BLOCCO SERVIZI | S.U.L 41,00 mq |
| MAGAZZINO | S.U.L 20,00 mq |

TOTALE 477,48 MQ.

Standard previsti al D.M. 2 aprile 1968
91,00 x 80%=72,50 mq.

VERDE PUBBLICO
72,50 x 50%= 36,40 mq.
PARCHEGGIO PUBBLICO
72,50 x 50%= 36,40 mq.

PARCHEGGI PUBBLICO 45,50 MQ.
VERDE PUBBLICO 72,80 MQ.

TABELLA DI VERIFICA STANDARD PREVISTI ALLA L.122/89

Quantità di progetto

| | |
|----------------|--------|
| UFFICIO | 45 mc |
| LOCALE RISTORO | 45 mc |
| BLOCCO SERVIZI | 123 mc |
| MAGAZZINO | 60 mc |

TOTALE 273 MC

PARCHEGGI PERTINENZIALI
273 / 100 MC X 10 MQ. =27,30 MQ.

PARCHEGGI PERTINENZIALI
167,37 MQ.

6.3 ADEGUAMENTO ALLE PRESCRIZIONI RELATIVE AL PIANO GUIDA PER LA NAUTICA

- I banchinamenti esistenti sono realizzati con palificata in pali di acacia e castagno;
- 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;
- Nell'impianto verranno predisposti stalli per la sosta delle autovetture come da prescrizioni di piano guida;
- Come strutture di supporto alla nautica si realizzeranno fabbricati di facile rimozione con destinazione servizi igienici, i locale adibito a ristoro ed ufficio.
- All'interno l'area di rimessaggio verrà costituita un area di sosta per i mezzi di manovra con superficie impermeabile di circa ____ mq., con un impianto per di trattamento delle acque di prima pioggia;

6.4 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 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 DEI RIFIUTI

Saranno previsti due punti di svuotamento e pulitura a terra, ubicati uno vicino al blocco servizi igienici per i reflui prodotti da wc chimico con serbatoio asportabile per le imbarcazioni e uno nell'area adibita a stallo di camper anche questi collegati all'impianto di prima pioggia descritto in precedenza. Si è previsto lo stoccaggio degli oli usati, batterie e pile oltre a rottami di vetroresina, imballaggi in apposita area posta all'ingresso dell'area nautica, dove inoltre verranno collocati i cassonetti per la raccolta differenziata.

7. TAVOLE GRAFICHE



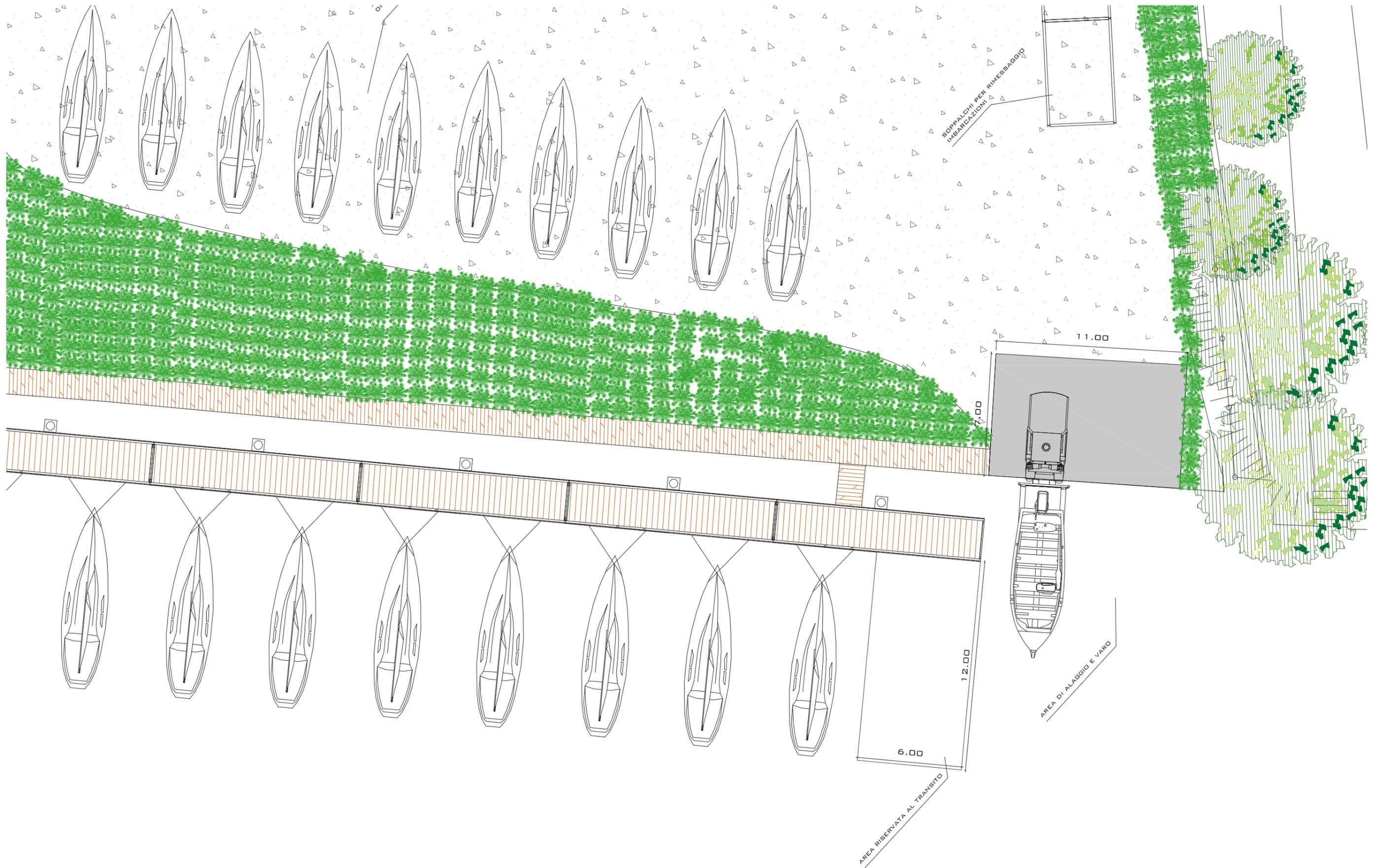
FIUME
STATO DI FATTO SCALA 1:1000



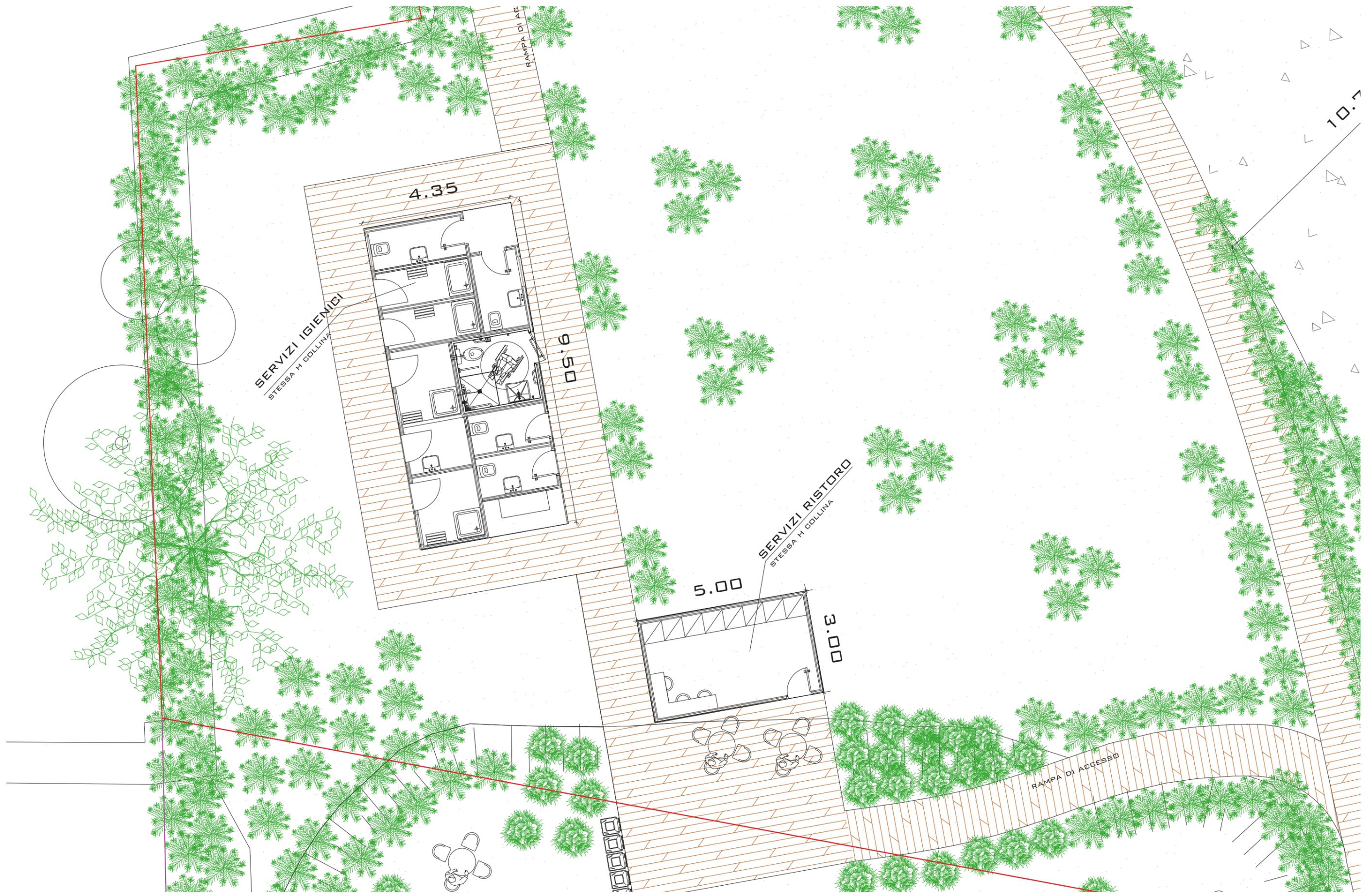
PROGETTO SCALA 1:1000



RAFFRONTO SCALA 1:1000



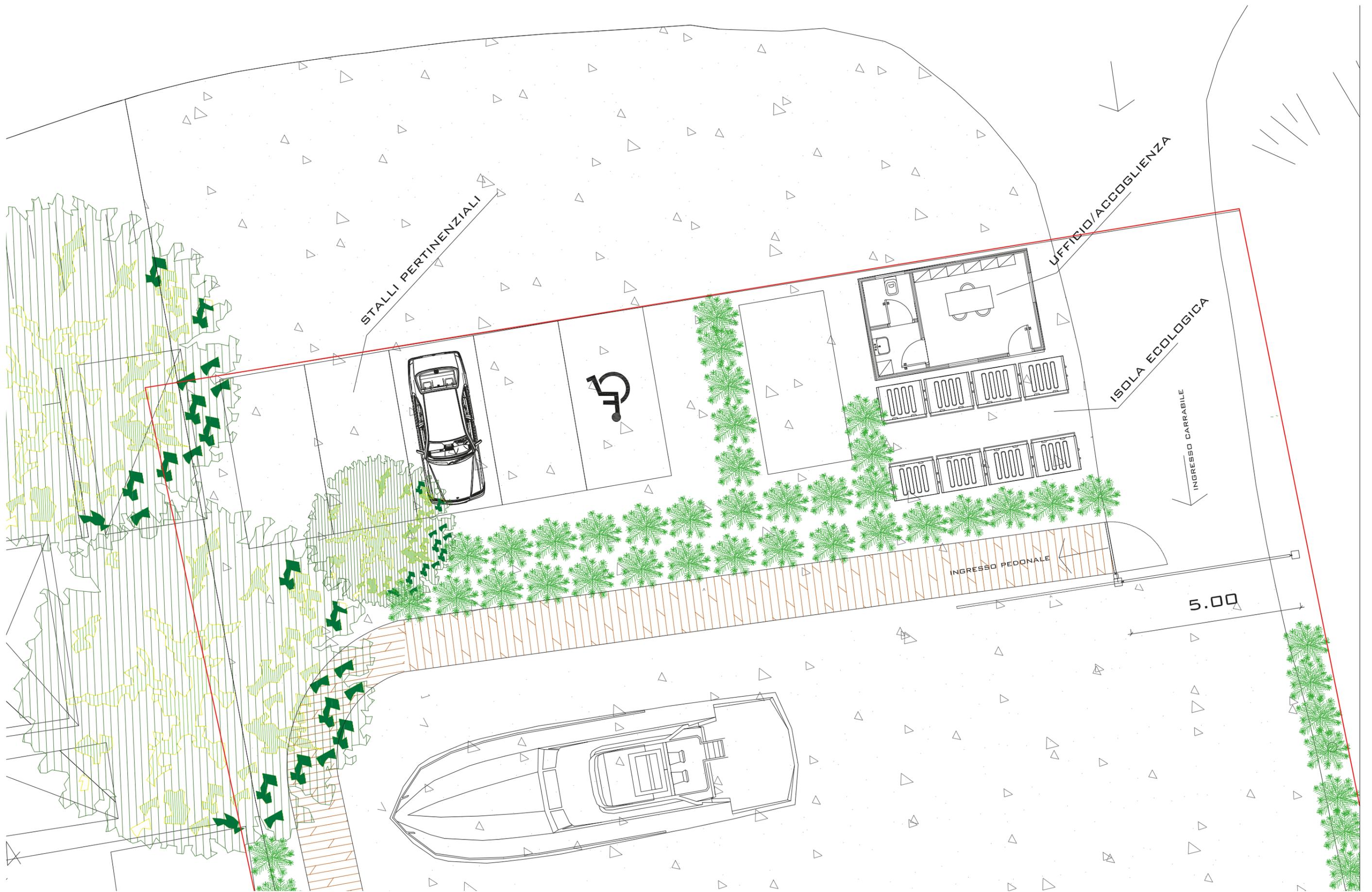
DETTAGLI DI PROGETTO SCALA 1:200



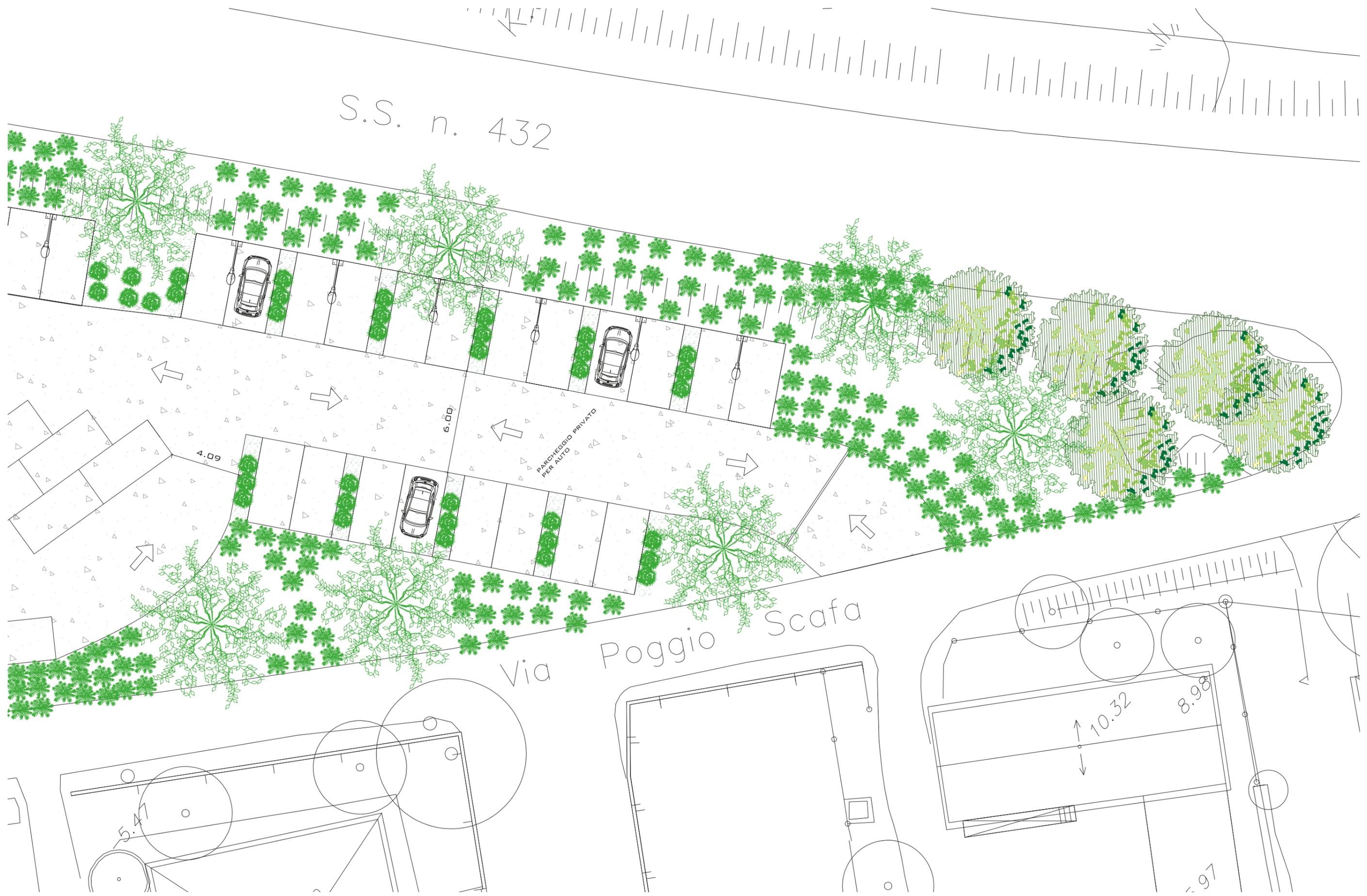
DETTAGLI DI PROGETTO SCALA 1:100



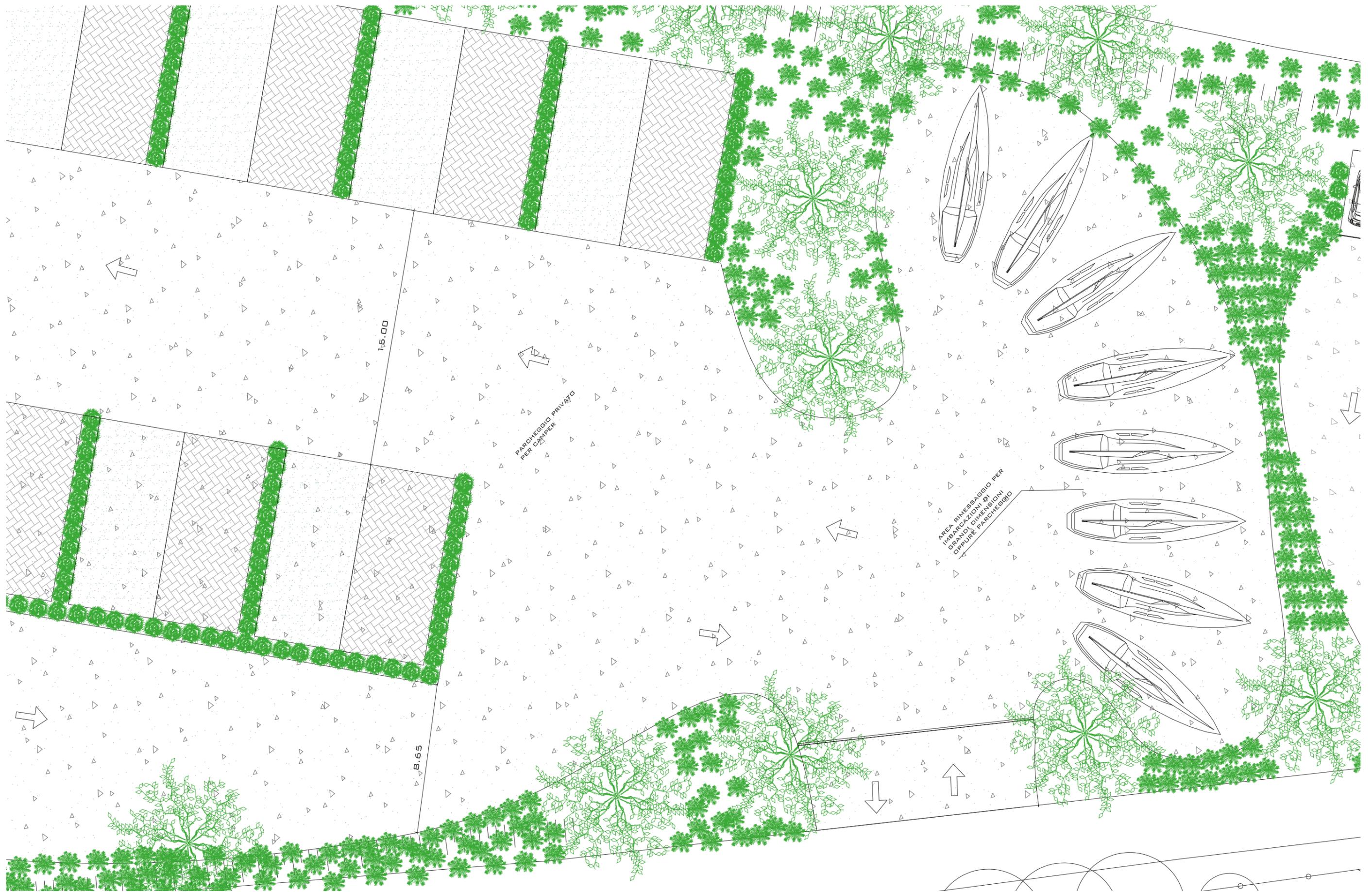
DETTAGLI DI PROGETTO SCALA 1:200



DETTAGLI DI PROGETTO SCALA 1:100



DETTAGLI DI PROGETTO SCALA 1:200

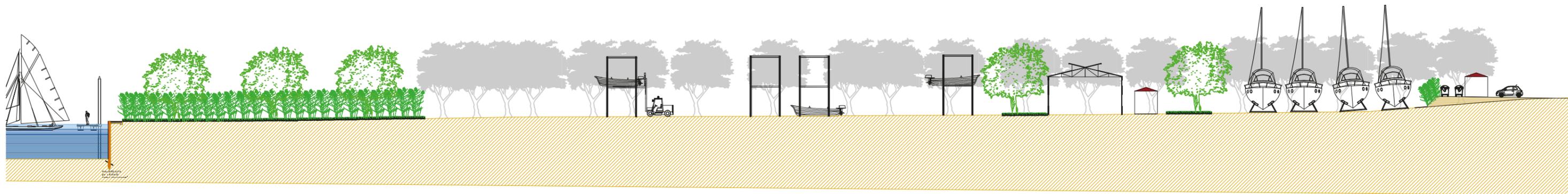


DETTAGLI DI PROGETTO SCALA 1:200



LEGENDA

- VERDE
- VERDE PUBBLICO
- PARCHEGGI PERTINENZIALI
- PARCHEGGI PUBBLICI
- PARCHEGGI A ROTAZIONE
- AREA DI MOVIMENTAZIONE E RIMESSAGGIO
- FABBRICATI



SEZIONE AA' SCALA 1:500



DETTAGLIO
SCALA 1:200

SEZIONI PROGETTUALI