



PARCO DI MONTEMARCELLO MAGRA
COMUNE DI AMEGLIA

PROVINCIA DELLA SPEZIA

PROPONENTE: **VALDETTARO SHIPYARD**

**STUDIO DI FATTIBILITÀ PER
LA RIAMBIETALIZZAZIONE & RIQUALIFICAZIONE
DELL'AREA NAUTICA SU SPONDA SINISTRA
DI VALDETTARO SHIPYARD**

PROGETTISTA: **ARCH.MOSCATELLI FRANCESCO**

VIA CARPENA DI MARINASCIO 4/C
19134 / LOC.COZZANO, LA FOCE (SP)
+39 344 288 1964 | +39 0187 18 26557
moscatelliifrancesco@iberpact.it | P. IVA 07108087114



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.

Assunse 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.

Nel corso del 2019 è stata avviata la formazione di un nuovo schema di P.t.r., denominato "Idee di Liguria": aggiornato sui temi quotidiani che toccano la vita dei Liguri (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;
- 3) **livello puntuale**, con le specifiche degli aspetti qualitativi.

Il piano, Particolareggiato di iniziativa privata e soggetto alla disciplina dell' Ambito 97 - Valle Magra che confina con il contiguo ambito di Montemarcello (costituito dalla scippa 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 predetti comuni lo sviluppo livelli qualitativi e funzionali più adeguati di ruolo che l'ambito è destinato ad assumere anche in rapporto agli ombri contigui. In tal senso vanno intese le ompe previsioni di modificabilità attribuite a tutti gli aspetti quantitativi con particolare riferimento al sistema dello viabilità. L'indirizzo del mantenimento degli aspetti strutturali del sistema insediativo e degli usi agricoli dei suoli è subordinato 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 dove e discariche si indaga Consolidamento per gli aspetti quantitativi e strutturali e Mantenimento sotto gli aspetti qualitativi. Reticolo idrografico e piano di fondovalle sono in Mantenimento per gli aspetti quantitativi anche se già parzialmente modificati (canoli, 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 od 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 o 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 suggerisce come azione prioritaria il rafforzamento delle qualità paesistiche e delle strutture di fruizione collegate al corso del 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

già indicate nella perimetrazione del Parco fluviale si prevedono 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 drenative di collegamento verso le principali localizzazioni storico-insediative ed archeologiche limitrofe. In ognuna di queste localizzazioni, ad eccezione di Lunz, 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 conazione irrinunciabile di qualificazione paesistica, ad analoghe disponibilità pubbliche già suggerite per il sistema ambientale lungo tutte le sponde del fiume.

Ad eccezione di Lunz, 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.

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 variazione 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** quelli ambiti di bacino e fascia costiera compresa al di sotto della curva di livello dei 200 metri, **ambiti a mare**, la fascia compresa nella batimetria -100 metri, e un **ambito di applicazione** (i 65 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.

(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.

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'area di riferimento del Piano ricade nei confini amministrativi della Provincia di La Spezia, all'interno di 18 comuni: Arneglia, Arcola, Beverino, Bolano, Borghetto Vara, Brugnato, Calice al Cornoviglio, Cairo, Carrocano, Folio, Lenti, Pignone, Riccio 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, orogeomorfologico e insediativo, ed è ordinato in:

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

AMBITI

per il Sistema Fluviale Magra-Vara (f): ai Magra-basso Vara e Mediafata Val di Vara;

per il Sistema Montemarcello Canaribino (m): al Montemarcello e b) Canaribino.

UNITÀ DI PAESAGGIO, CON LE RELATIVE COMPONENTI

Come cita la relazione di Piano "L. Diverso infine il caso del Turismo Nautico che, tra le innumerevoli altre, interessa attività problematiche relative allo "ricolloccamento" 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 8 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.

Come è noto tali obiettivi si basano sulla volontà di riorganizzare e riqualificare il settore partendo un definitivo limite alla navigabilità (a motore) dell'area fluviale localizzata in corrispondenza dell'attuale "linea di navigabilità" (tab.6).

L'analisi delle relazioni tra i differenti obiettivi condotta di seguito consente di individuare un primo (iterativo) foglio di costruzione del progetto.

Il "miglioramento della ricettività turistica" (tab.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. analitiche o quelle in uso nel PTC) 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 "ricolloccazione" 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 (al trasformabilità), modalità d'intervento e standard minimi per parcheggi e verde.

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 focalizzazione 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. Contenerne continuamente l'ampiezza dell'ambiente fluviale, permettendo l'evoluzione della vegetazione ripariale (fragmiteta, fascia arborea arbustiva igrofila) (o, nel caso si ren-desse necessario, reintroducendola);
 3. Conferire continuità longitudinale agli ambienti periferici (boschi igrofili, boschi planiziali), recuperando spazi alla loro espansione o inserendo elementi di connessione;
 4. Creare, continuo o/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 schemi di vegetazione;
 6. Elevare la qualità ambientale generale delle aree utilizzando o agendo tanto sulla qualità del substrato (es. permeabilizzazione, aree protive) che nell'aumento delle dotazioni o 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:

6.4 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 diassetto degli impianti nautici dovranno essere finalizzati al duplice obiettivo di migliorare l'inserimento ambientale e di garantire la funzionalità.

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, i criteri informatori da seguire possono essere così sintetizzati:

- 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 di sua intesa, in modo da ridurre l'effetto di disturbo paesistico;
- Posizionamento delle attività di manutenzione, da considerare più importanti, nelle zone più lontane dagli ambienti paesisticamente e naturalisticamente più pregiati, con l'imposizione di zone filtro destinate alla mitigazione degli effetti di disturbo;

6.5 Prescrizioni relative alle aree a terra – Servizi alla clientela

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

6.6 Prescrizioni relative alle aree a terra – Servizi alle barche

e seguenti riguardanti la Gestione dei rifiuti: 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;

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

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

- la creazione di un rimessaggio ambientalmente sostenibile;

- la realizzazione di piccoli manufatti, adatti a ufficio, servizi e magazzino di facili rimozioni;

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

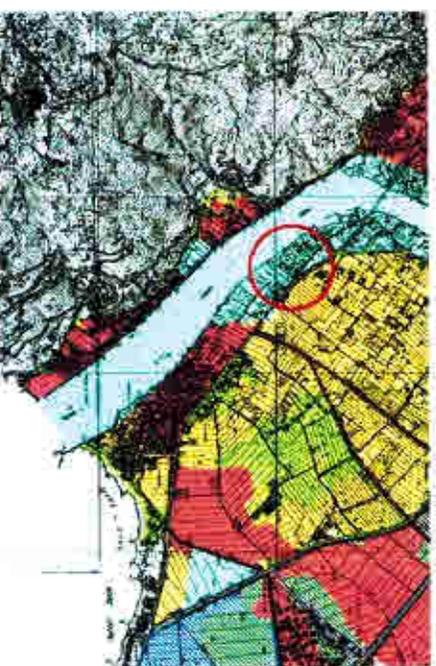


Fig. 8 - Arretrati normativi delle aree inondabili PAI del F. Magra

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 carica residenziale anche temporanea 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 costituiscono, 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

aree 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. sistemazione in sezioni a valle soggette ad erosione;
3. sistemazione 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 sistemazione nei litorali connessi, è consentita la sistemazione 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.

3.7 PRC DEL COMUNE DI AMEGLIA

Il PRC 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 FS del Piano Regolatore Generale del Comune di Ameglia; in data 20/11/2004 è stata approvata la Variante al PRC n°46 che in deroga all'obbligo di SUA, espone all'intera zona FS, ne permette il frazionamento della strumentazione urbanistica attuativa prevista dal PRC.

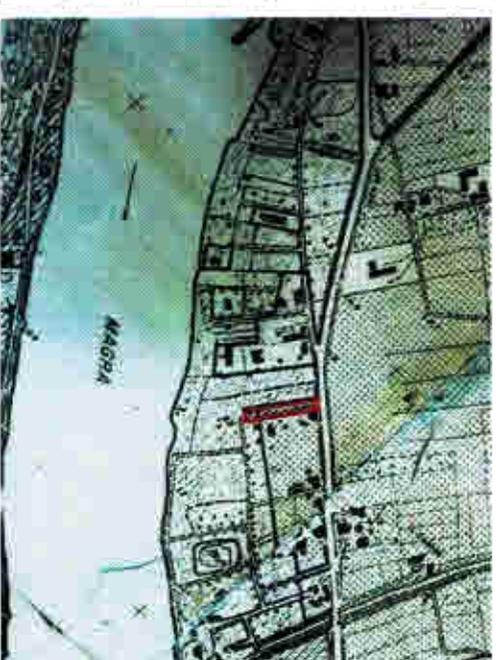
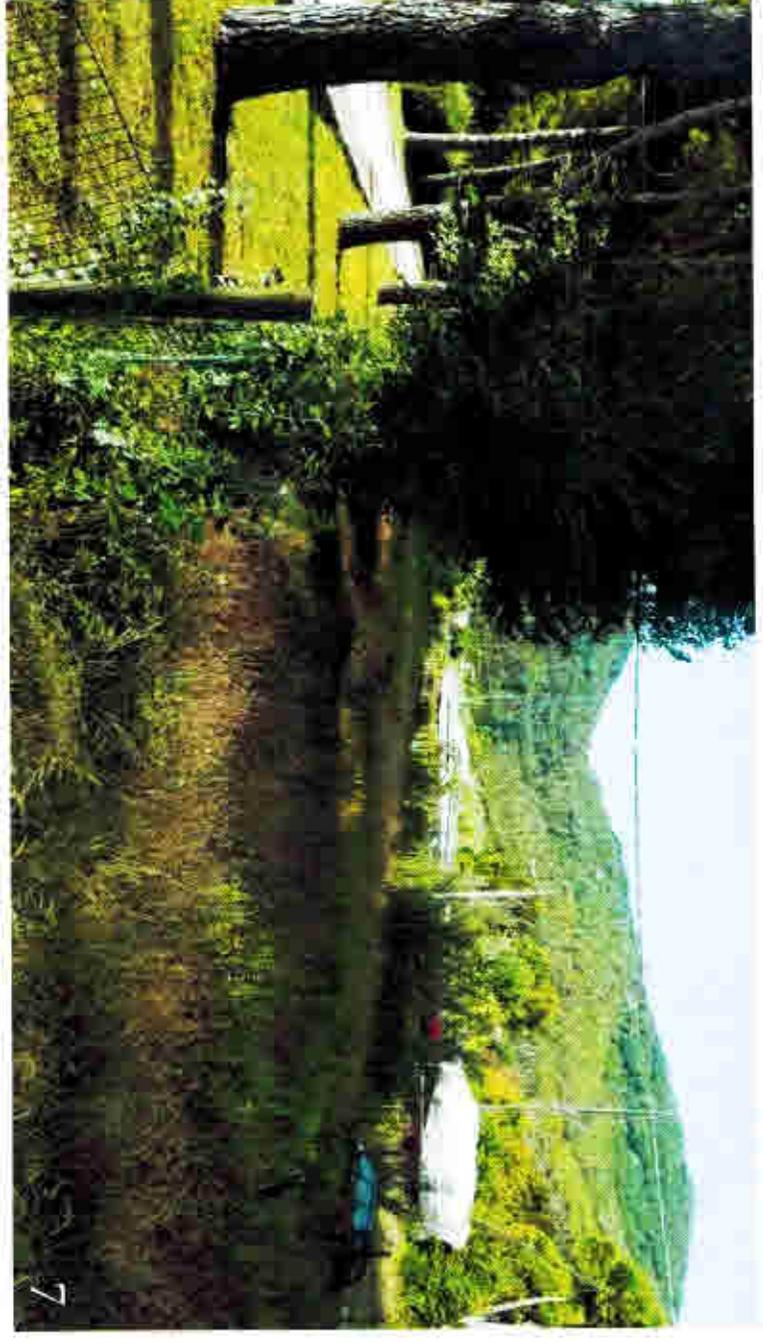
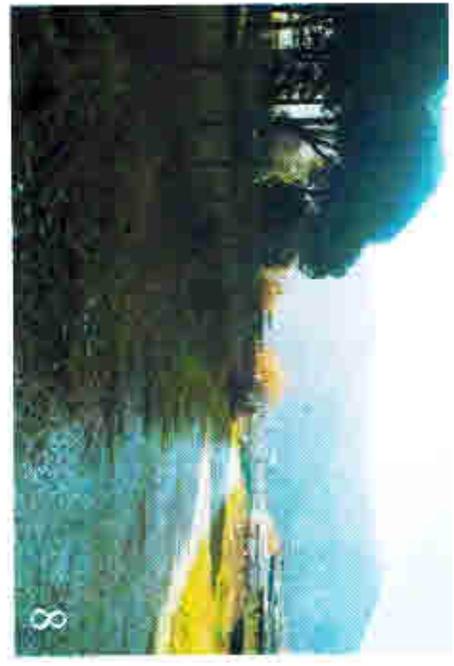


Fig. 9 - Estratto cartografico PRC Comune di Ameglia



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

- 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 stato di abbandono;
- Area di piccole dimensioni;
- Insufficienza di strutture adeguate all'accoglienza e lavorazioni della nautica di diporto.
- Nessun accesso al fiume;
- Esondabilità del Fiume Magra.

5.3 RISCHI

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

5.4 OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO

- Creazione servizi e strutture legate alla nautica di diporto a basso impatto ambientale in armonia con il paesaggio fluviale circostante e sinergiche alle attività circostanti

6. IL PROGETTO

6.1 OBIETTIVI

Tenuto conto dell'analisi SWOT e delle 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 per l'adeguamento agli strumenti urbanistici vigenti e per una possibile riorganizzazione.

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'area per il rimessaggio barca con la proposta di realizzare edifici di piccole dimensioni e di facile rimozione destinato a uffici, servizi e magazzino per le piccole lavorazioni che potranno essere svolte

In particolare il progetto prevede la realizzazione di:

- STALLI
- PERTINENZIALI
- EDIFICI: TUFFICIO/ ACCOGLIENZA 2 BLOCCO SERVIZI
- ISOLA ECOLOGICA
- PERCORSO PEDONALE
- AREA RIMESSAGGIO IMBARCAZIONI
- DEPOSITO MATERIALI
- AREE VERDI



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 descritto come area dedicata al rimessaggio imbarcazioni.

Il progetto, per quel che riguarda l'attività di rimessaggio, verrà riqualificata la pavimentazione drenate in ghiaia "grie" in essere.

Dal punto di vista ambientale il progetto si ripropone di potenziare il verde e le aree naturali, aumentando il verde di confine, di modo che possa fungere da barriera verde nei confronti dell'area di rimessaggio.

Si può riassumere il progetto come un insieme di interventi sistemati e funzionalmente connessi, una generale riqualificazione dei luoghi, in grado di migliorare l'aspetto estetico, la sistemazione paesaggistica 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 idrogeologica dell'area, nel rispetto del Piano stralcio dell'Autorità di Bacino del Fiume Magra.

Si prevede inoltre, attraverso convenzioni di creare sinergie con le attività confinanti, ad esempio utilizzazione dell'impianto di carenaggio in fase di progettazione da parte di Marinella spa in liquidazione, attraverso la realizzazione di un varco fra le due aree.

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.

Si prevede di realizzare un locale uffici e accoglienza (circa 15 mq) posto all'ingresso dell'area e uno da adibire a servizi igienici (circa 15 mq).

6.2.2 AREA RIMESSAGGIO

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

Così facendo si crea un'area libera da ingombri ove è possibile effettuare tutte le movimentazioni del caso in regime di sicurezza, tale aspetto è sicuramente da considerare come un plus valore dal punto di vista ambientale.

6.2.3 AREA SOSTA, VERDE PRIVATO, PERCORSI INTERNI E SISTEMAZIONI DI CORREDO

All'ingresso dell'area è prevista la realizzazione di n° 5 stalli pertinenziali a disposizione degli operatori e proprietari delle imbarcazioni e n° 2 stalli pubblici.

Nel quadro degli interventi di riqualificazione e di sistemazione paesaggistica, vengono previste aree a verde privato con vegetazione autoctona; propria degli ambienti fluviali e di sponda (comprensivi 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 dei forklift, di basso impatto ambientale e di ottimo inserimento paesaggistico, in quanto richiamano le tradizioni 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 completeranno 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.

6.2.4 FOGNATURE

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

6.2.5 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 trasformazioni 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 Valdettaro Shipyard per una superficie territoriale pari a 2.570 mq, la realizzazione delle quote di standard per superfici destinate a:

- FABBRICATI 42 mq | 114,79 mc
suddivisi in:
 - edificio n° 1 = 15mq adibito ad uffici ed accoglienza.
 - edificio n° 2 = 15mq adibito a servizi
 - edificio n° 3 = 12mq adibito a deposito materiali e rifiuti
- VERDE PRIVATO 478 mq
- STALLI PERTINENZIALI 62,5 mq
- STALLI PUBBLICI 24 mq
- AREA ADIBITA A MOVIMENTAZIONE E RIMESSAGGIO 1.227,65 mq
- VIABILITÀ DI SERVIZIO 772,35 mq

6.3 ADEGUAMENTO ALLE PRESCRIZIONI RELATIVE AL PIANO GUIDA PER LA NAUTICA

Il progetto ha minimizzato le aree destinate al rimessaggio imbarcazioni e sosta:

- Superfici dei piazzali in materiale permeabile (inghiainati);
- 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, locale adibito ad ufficio e magazzino.

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 interessanti da collegamenti, oltre al superamento con gradini e gradonate aventi altezza mai superiore a 17 cm, saranno sempre previste, nei casi in cui gli spazi lo consentano, rampe di raccordo aventi pendenza mai superiore al 8%; inoltre, 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.

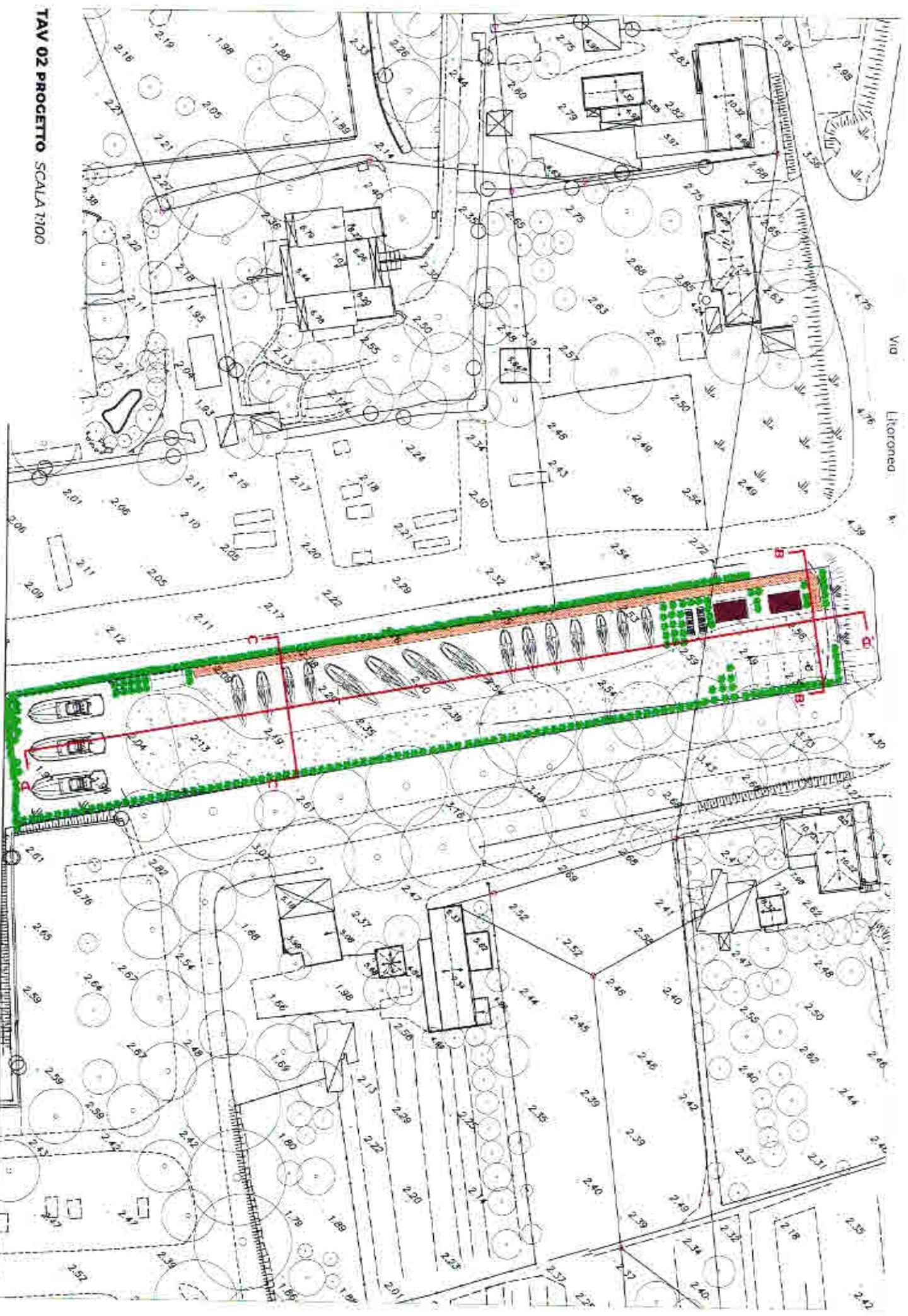
• Nei servizi igienici, l'ingresso principale comune, avrà larghezza utile non inferiore a 0,9 m, e sarà prevista la realizzazione di un vano wc, con lavabo, di superficie min. 3,5 mq, idoneo all'utilizzo da parte di portatori di handicap (altezza:

to 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).

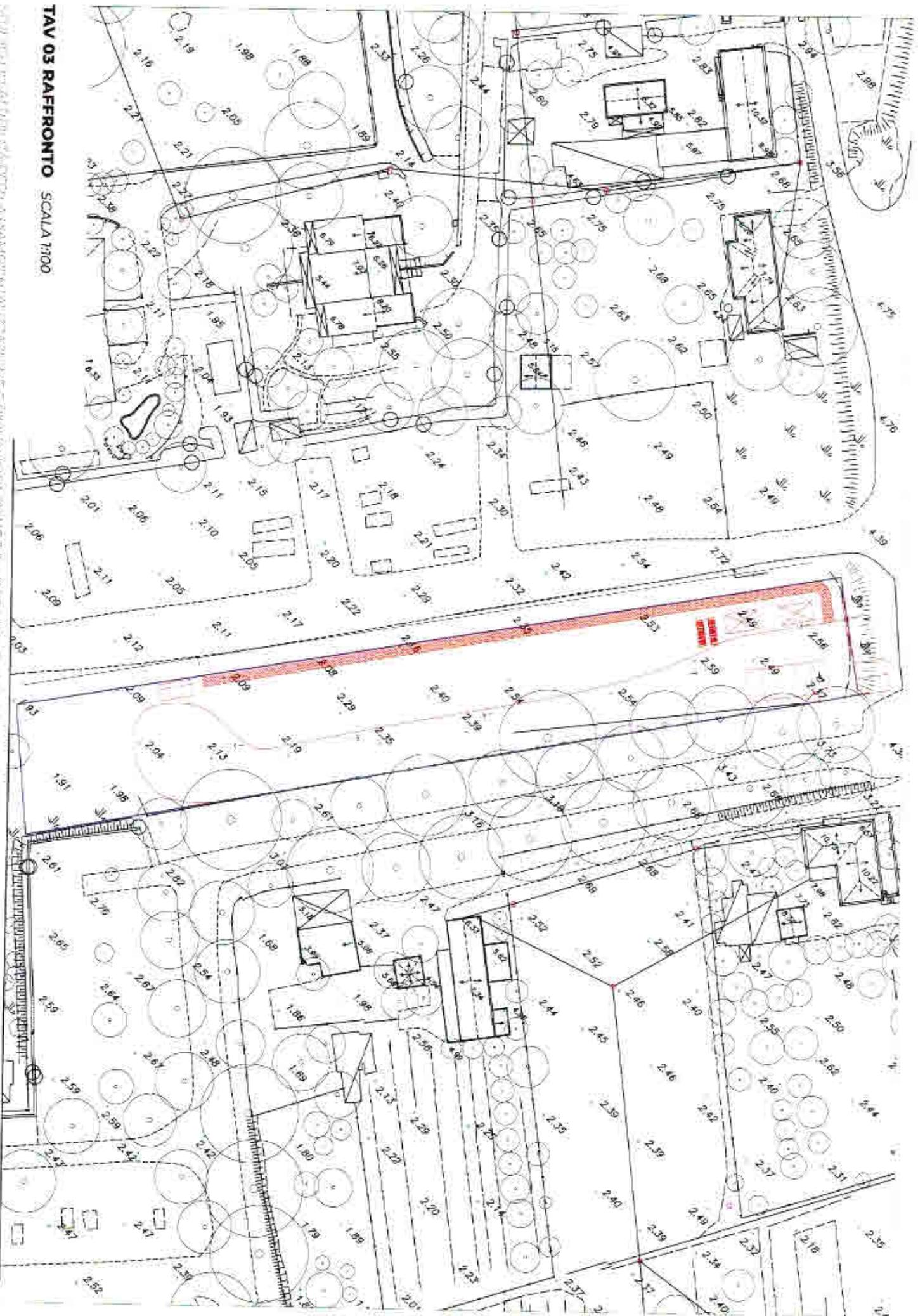
6.5 GESTIONE DEI RIFIUTI

Sarà previsto uno spazio all'ingresso dell'area per lo stoccaggio degli oli usati, batterie e pile oltre a rottami di vetroresina, imballaggi e la sistemazione di cassonetti per la raccolta differenziata.

TAV. 02 PROGETTO SCALA 1:100



TAV. 03 RAFFRONTO SCALA 1:100



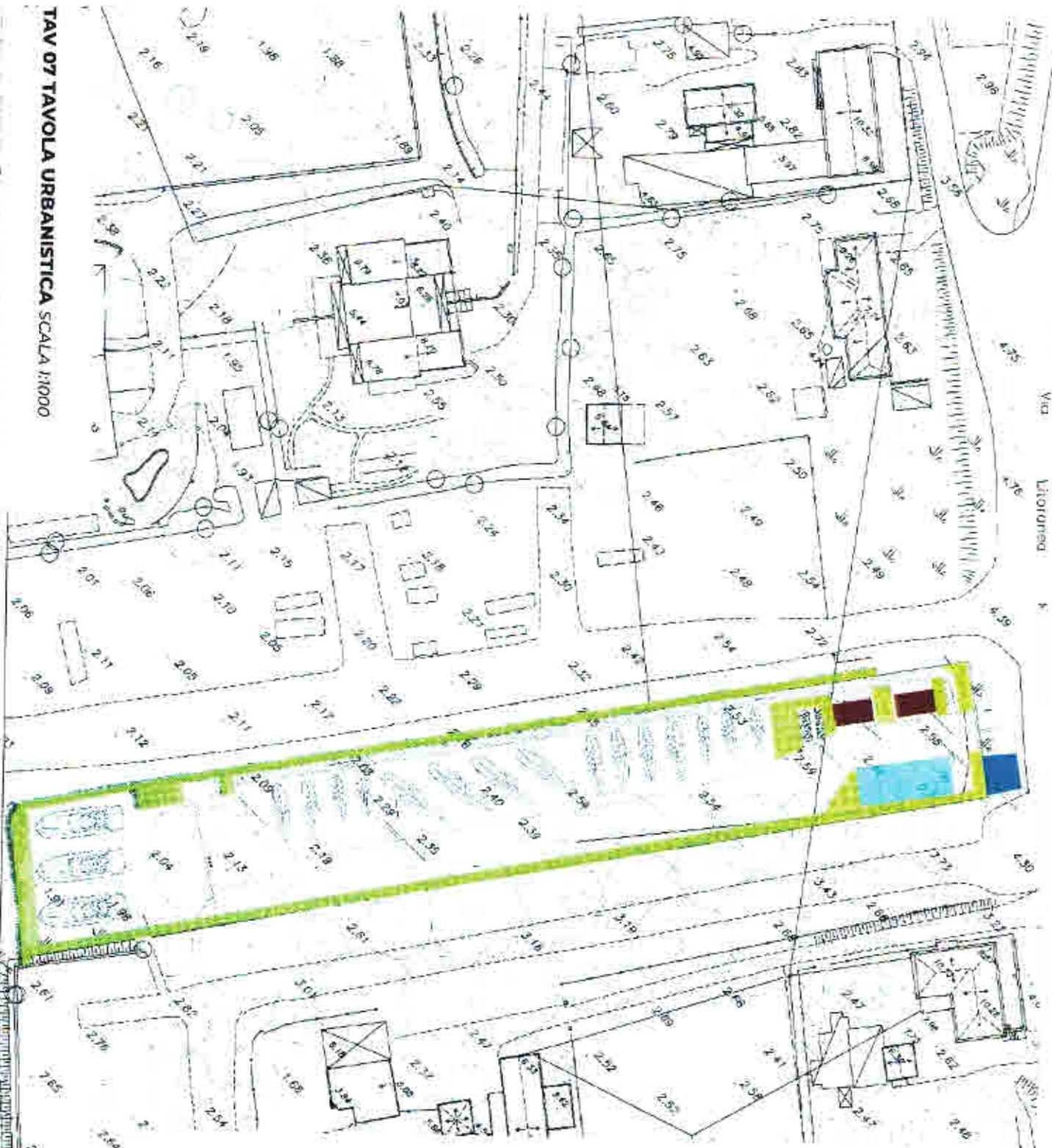
PROGETTO ARCHITETTURA E PAESAGGIO NELLA STRUTTURA DEL TERRITORIO. PROGETTO ARCHITETTURA E PAESAGGIO NELLA STRUTTURA DEL TERRITORIO.

4.39

TAV 05 DETTAGLI DI PROGETTO SCALA 1:100



TAV 07 TAVOLA URBANISTICA SCALA 1:1000



LEGENDA

- VERDE
- STALLI PERTINENZIALI
- STALLI PUBBLICI
- AREA DI MOVIMENTAZIONE E RIMESSAGGIO
- FABBRICATI

TABELLA SUPERFICI

SUP. TERRITORIALE	2.570 mq
FABBRICATI	42 mq 114,79 mc
VERDE PRIVATO	478 mq
STALLI PERTINENZIALI	62,5 mq
STALLI PUBBLICI	24 mq
AREA pubblica di RIMESSAGGIO	1.227,03 mq
VIABILITÀ DI SERVIZIO	772,35 mq