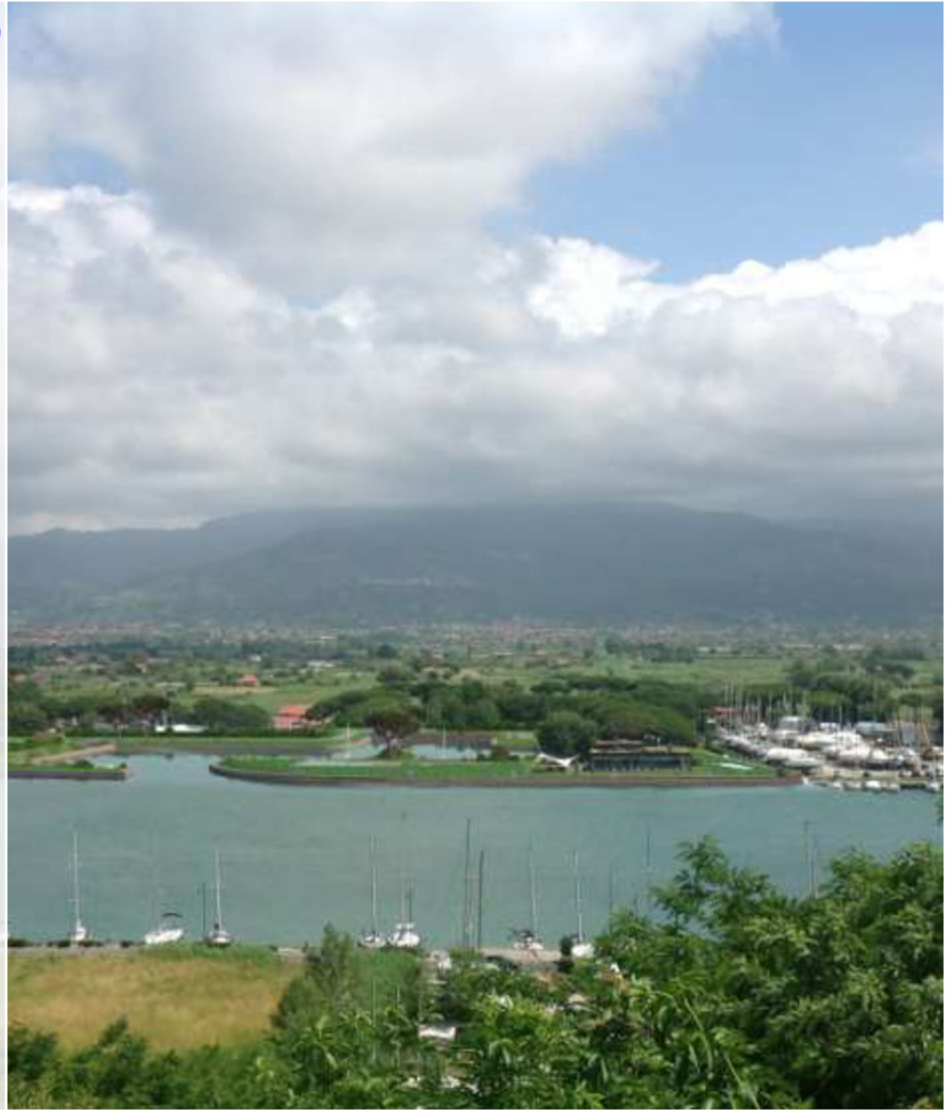


# Comune di Ameglia (SP)

Strumento Urbanistico Attuativo  
(ex L.r. 24/1987 e s.m.i.)

## Progetto Definitivo Marina Azzurra Yachting



### Proponente



**MARINA AZZURRA YACHTING S.R.L.**

Sede Legale: Via Litoranea, 14  
19031 Ameglia (SP)

Iscrizione Registro Imp. di La Spezia

Partita Iva: 01425770110

Rea: Sp - 128169

Tel +39.0187.64169 - Fax. +39 0187.64960

### Gruppo di lavoro

#### Progettista

Ing. Andrea Benvenuti



HydroGeo  
Ingegneria per l'Ambiente e il Territorio



Studio tecnico - Hydrogeo

Arch. Elisabetta Berti

#### Aspetti idraulici

Ing. Andrea Benvenuti

Studio tecnico - Hydrogeo

#### Aspetti impiantistici

Ing. Andrea Benvenuti

Studio tecnico - Hydrogeo

#### Aspetti geologici

Geol. Pietro Curcio



#### Aspetti urbanistici e paesaggistici

Arch. Elisabetta Berti

#### Aspetti ambientali

Valutazione Impatto Ambientale  
(VIA)

Ing. Carlo Grassi



12 dicembre 2017

**REL01\_Relazione generale**

## Sommario

<b>1. PREMESSA</b> .....	<b>4</b>
<b>2. ELABORATI DI PIANO</b> .....	<b>7</b>
<b>3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE</b> .....	<b>9</b>
<b>4. GLI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE</b> .....	<b>11</b>
4.1 - Piano Territoriale Regionale (PTR) .....	11
4.2 - Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) .....	11
4.3 - Piano Territoriale di Coordinamento della Costa .....	19
4.4 - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di La Spezia (PTC).....	20
4.5 - Piano del Parco naturale regionale di Montemarcello Magra .....	31
4.5.1 - Il Piano Guida della Nautica .....	34
4.6 - Il P.R.G del Comune di Ameglia.....	<b>37</b>
<b>5. ANALISI SWOT</b> .....	<b>40</b>
5.1 - Punti di forza.....	40
5.2 - Punti di debolezza.....	40
5.3 - Pericolo di recessione.....	40
5.4 - Opportunità di sviluppo .....	41
<b>6. LINEE DI AZIONE E OBIETTIVI DELLO S.U.A</b> .....	<b>42</b>
<b>7. IL PROGETTO DELLA MARINA AZZURRA YACHTING</b> .....	<b>45</b>
7.1 - Ubicazione .....	45
7.2 - Individuazione catastale.....	48
7.3 - Lo stato di fatto .....	48
<b>8. ANALISI DEL PROGETTO</b> .....	<b>54</b>
8.1 - Parametri sintetici per la caratterizzazione del “Marina” .....	56
8.2 - La darsena .....	57
8.3 - Posti barca in “ricollocazione” PE12 e tratto di sponda libera.....	58
8.4 - Il canale di accesso, zona di evoluzione, canali di manovra .....	59
8.5 - Segnalazioni marittime.....	59





---

8.6 - Reticolo delle acque di ricircolo .....	60
8.7 - Acque di sentina .....	60
8.8 - Le aree a terra.....	60
8.8.1 - Area depressa - Bird garden.....	61
8.8.2 - Le zone umide di compensazione paesaggistica.....	62
8.8.3 - I percorsi pedonali di fruizione attiva trasversale e di sponda.....	62
8.8.4 - Superamento delle barriere architettoniche.....	64
8.8.5 - Raccolta e smaltimento rifiuti - Isola ecologica .....	65
<b>9.LA SCELTA LOCALIZZATIVA E L'ALTERNATIVA "0" .....</b>	<b>67</b>
9.1. - Valutazione delle alternative di tipo strategico .....	68
9.2. - Confronto delle alternative e valutazione finale.....	70
<b>10.INDICAZIONI PER IL PROGETTO ESECUTIVO.....</b>	<b>72</b>



## 1. PREMESSA

Il comune di Ameglia è dotato di PRG approvato con DPGR n. 967 del 30.08.1985, nel quale sono presenti una zona F5 Zona di Parco Marittimo fluviale attrezzato disciplinata dall'art. 44 ed una zona E1 Zona Agricola disciplinata dall'art. 35, in conformità alle NTA del PRG soggetta a strumento urbanistico attuativo di iniziativa privata.

In data 05/08/2013 Prot. n. 8256, presentazione del progetto di Piano particolareggiato di iniziativa privata in variante contestuale al PRG della zona F5 inerente la realizzazione di una Marina (Darsena) costituito dai seguenti elaborati conservato agli atti dall'ufficio tecnico del Comune di Ameglia:

- All. a Relazione generale: All. a' Relazione generale/All. b Norme di attuazione di progetto e PRG/All. c Relazione geologica/All. d Bozza di convenzione/All. e Relazione paesaggistica;
- Tav. 0 Inquadramento urbanistico
- Tav. 1 Mappa catastale-Area Intervento-Parametri quantitativi minimi e massimi
- Tav. 2 Azzonamento e norme di flessibilità
- Tav. 3 Rilievo area d'intervento-prospetti-sezioni
- Tav. 4 Planimetria modello progettuale
- Tav. 5 Modello progettuale (sezioni-prospetti)
- Tav. 6 Planimetria-prospetti-sezioni (raffronto)
- Tav. 7 Planimetria reti tecnologiche fognature- acque meteoriche-Enel-Illuminazione

**In data 29/10/2013: delibera dell'Ente Parco Montemarcello/Magra n. 40** di approvazione del Protocollo d'intesa tra la Regione Liguria - l'Ente Parco Montemarcello/Magra, la Provincia di La Spezia ed il Comune di Ameglia con il quale si stabiliscono i criteri e gli indirizzi operativi per la progettazione di quota parte del Polo Nautico previsto dal Piano del Parco;

**In data 21/11/2013: delibera della Giunta Comunale di Ameglia n. 81** di approvazione Protocollo d'intesa per l'attuazione del Piano particolareggiato di iniziativa privata in variante al PRG della zona F5 di PRG inerente la realizzazione di una Marina (Darsena);

**In data 22/11/2013: delibera della Giunta Regionale n. 1469** di approvazione del Protocollo d'intesa tra la Regione Liguria - l'Ente Parco Montemarcello/Magra, la Provincia di La Spezia ed il Comune di Ameglia per l'attuazione del piano particolareggiato di iniziativa privata in variante al PRG della zona F5 di PRG inerente la realizzazione di una Marina (Darsena);





**A seguito della Conferenza dei Servizi del 20/12/2013 con nota del 5 giugno 2014**, l'Ente Parco Montemarcello riaffermava *“la necessità di uniformarsi al Protocollo d'intesa approvato con delibera del Comune di Ameglia n. 81/2013. Si richiede di definire il perimetro e la superficie dello SUA nonché disciplinare le modalità di ricollocazione dei posti – barca”*;

**In data 07 febbraio 2014 Prot. n. 323** il Soggetto Attuatore ha depositato presso l'Ente Parco Montemarcello Magra le integrazioni richieste, e successivamente depositato presso il Comune di Ameglia in data 08 febbraio 2014 prot. 1653 la seguente documentazione integrativa:

- Allegato A - Tav. 1 - Mappa catastale-Area Intervento-Parametri quantitativi minimi e massimi
- Relazione integrazioni

**In data 25/03/2014 la Commissione Locale per il Paesaggio** ha espresso **parere favorevole** per quanto di competenza;

**In data 03/04/2014 prot. n. 4107** ad integrazione degli elaborati del Piano Particolareggiato presentati in data 08.02.2014 Prot. n. 1653, presentazione della Convenzione Urbanistica ad **integrazione della documentazione già depositata**;

**In data 07/04/2014: adozione, con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 22** del Piano particolareggiato di iniziativa privata in variante al PRG della zona F5 di PRG inerente la realizzazione di una Marina scavata a secco in proprietà privata (Darsena). Tale deliberazione precisa inoltre *che l'approvazione del progetto di Piano particolareggiato di iniziativa privata in variante al PRG della zona F5 di PRG inerente la realizzazione di una Marina (Darsena) sarà assunta tramite Conferenza di Servizi ai sensi del combinato disposto degli artt. 59/60/84 com. 2 della LR 36/97 come modificata dalla LR 19/2002 e dagli artt. 14/14 bis/14 ter della Legge 241/90 e successive modifiche ed integrazioni*;

**In data 5 giugno 2014 si è tenuta la Conferenza dei servizi referente** dalla quale sono emersi, da parte dell'Amministrazione Provinciale/Settore Beni Ambientali/Settore Urbanistica alcuni aspetti di approfondimento inerenti la preliminare richiesta di assoggettabilità alla VAS e la presentazione della VIA;

**Con nota del 23 luglio 2015 pervenuta in data 05 agosto 2015**, il Soggetto Attuatore ha consegnato la documentazione atta allo svolgimento della verifica di assoggettabilità ex.art.13 L.R. n.32/2012;

**Con nota del 31 ottobre 2015 prot. 13253**, l'Area Urbanistica del Comune di Ameglia ha comunicato il contributo istruttorio con il quale si precisa che i terreni oggetto di piano particolareggiato *“sono ubicate interamente in proprietà privata; che in base alla normativa*



*urbanistica comunale e sovra comunale non è prevista alcuna effettiva ed attuale destinazione del bene alla pubblica fruizione; che l'intervento, previsto in area privata, non presenta allo stato attuale alcune utilizzazioni ai pubblici usi;*

Il Settore VIA della Regione Liguria con **Decreto dirigenziale n. 268 del 28.01.2016**, pubblicato sul BURL n. 9 Parte II del 2.03.2016, ha espresso **“di non assoggettare, ai sensi dell’articolo 13, c. 6 l.r. n. 32/2012, alla procedura di VAS, di cui agli artt. 8 e segg. l.r. n. 32/2012 smi, il “PP d’iniziativa privata in variante al PRG di Ameglia – zona F5 – per la realizzazione di una darsena privata”, proposto da Marina Azzurra Yachting Srl, rinviando i necessari approfondimenti alla VIA regionale sul Progetto Definitivo, per la predisposizione del quale sono indicate in istruttoria premesse, condizioni e prestazioni attese, e che deve essere sviluppato nell’ambito del procedimento concertativo in corso”**;

**Con nota del 15 marzo 2016 prot. 640**, il Comitato Tecnico Scientifico dell’Ente Parco Montemarcello Magra ha espresso parere circa il tratto di sponda del Magra da mantenere stabilmente libero da ormeggi nell’ambito delle previsioni del Piano Particolareggiato in oggetto. Nella seduta del 9 marzo 2016, il comitato *ha ritenuto che detta “misura” debba essere proporzionale al peso percentuale dello SUA rispetto all’intero Polo Nautico. Pertanto considerato che lo SUA rappresenta l’11,44% dell’intero Polo Nautico, si ritiene che le sponde da rendere libere da ormeggi non dovranno essere inferiori all’11,44% della lunghezza dell’intero distretto;*

Con successiva **nota del 23.09.2016 prot. 2328**, l’Ente Parco ha precisato che *“il tratto di sponda da mantenere stabilmente libero da ormeggi, risulta essere pari ad almeno 140 m (11,44%) in rapporto alla lunghezza totale di sponda dell’intero Distretto di Trasformazione componente 1.21 “Polo Nautico” pari a circa 1.220”*;

**Con nota del 14 novembre 2016 prot. 655**, l’Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Magra Montemarcello Magra, comunica che il Comitato Tecnico nella seduta del 7/11/2016 ha *“rilevato la sostanziale conformità delle previsioni progettuali del Piano Particolareggiato in oggetto alle NdA del PAI”* rimandando l’espressione del parere di competenza nell’ambito del procedimento VIA.



## **2. ELABORATI DI PIANO**

Il Piano Particolareggiato di iniziativa privata è costituito dai seguenti elaborati:

01\_Relazione generale

02\_Norme tecniche di attuazione

03\_Tabelle dati di progetto

04\_Elaborati grafici:

- TaV. 01 - Inquadramento urbanistico - scala varie
- TaV. 02 - Planimetria catastale aree in proprietà privata - scala varie
- TaV. 03 - Zonizzazione - Assetto urbanistico - scala varie
- TaV. 04 - Planimetria stato attuale - scala 1:500
- TaV. 05 - Prospetto e sezioni - scala 1:200
- TaV. 06 - Planimetria stato di progetto - scala 1:500
- TaV. 07 - Prospetto e sezioni tipo stato di progetto - scala 1:200
- TaV. 08 - Planimetria massimi ingombri - scala 1:500
- TaV. 09 - Planimetria sovrapposto SUA adottato - scala 1:500
- TaV. 10 - Planimetria sovrapposto stato attuale - scala 1:500
- TaV. 11 - Prospetto e sezioni sovrapposto - scala 1:200
- TaV. 12 - Studio degli aspetti naturalistici - scala varie
- TaV. 13 - Planimetria percorsi di fruizione attiva e ricollocazione - scala 1:500

## **SP\_ SINTESI PROGETTUALE DARSENA**

Piano di gestione degli ormeggi:

- SP01 - Studio agitazione interna
- SP02 - Studio navigabilità e insabbiamento dell'imboccatura
- SP03 - Piano per l'utilizzo degli ormeggi
- Tav.01A - Planimetria degli ormeggi
- Tav.02A - Planimetria dragaggi
- Tav.03A - Studio dell'agitazione interna alla darsena

## **ST\_ STUDI DI SETTORE DARSENA**

ST01 - Relazione Geologica

ST02 - Relazione Geotecnica

ST03 - Relazione di conformità al Piano di Bacino del fiume Magra



ST04 - Relazione Strutturale

ST05 - Relazione sugli Impianti

**Elaborati impianti**

ST06 - Planimetria rete idrica e di recupero

ST07 - Planimetria rete antincendio

ST08 - Planimetria rete fognaria e acque di sentina

ST09 - Planimetria rete di smaltimento acque meteoriche

ST10 - Planimetria opere strutturali

ST11 - Sezioni strutturali

ST12 - Planimetria rete elettrica

ST13 - Particolare impianto ricambio acque del bacino

ST14 - Particolari ormeggio e impianti

ST15 - Particolari reti e impianti di depurazione

**Computo metrico estimativo**

DM C.01 - Computo Metrico Estimativo

DM C.02 - Quadro economico di massima delle opere

DM C.03 - Piano Economico Finanziario

**Cantierizzazione**

DM T.01 - Prime indicazioni sulla fase di cantierizzazione

DM T.02 - Cronoprogramma

DM T.03 - Prime indicazioni sulla sicurezza

**VA\_ VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

VA01 - Studio d'impatto ambientale (S.I.A)

VA02 - Valutazione di incidenza

VA03 - Studio di Impatto acustico

VA04 - Studio Meteo diffusionale

VA05 - Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M. 12 Dicembre 2005

VA06 - Elaborato grafico di inserimento paesaggistico

VA07 - Sintesi non tecnica



### 3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Lo scopo di questa sezione è quello di chiarire le ragioni del progetto, il suo inquadramento nelle decisioni o nei programmi che stanno a monte, le utilità che si intendono perseguire, le caratteristiche tecniche generali.

Nel presente capitolo viene descritto il progetto e le soluzioni tecniche adottate, l'inquadramento territoriale dello stesso con riferimento all'area direttamente interessata e all' "area vasta" potenzialmente interessata dalla realizzazione.

Nel quadro di riferimento progettuale sono esplicitate le motivazioni tecniche ed economiche adottate nella definizione del progetto e sono inoltre esplicitati tutti gli accorgimenti, le misure e gli interventi, anche non strettamente riferibili al progetto, che possono renderlo maggiormente compatibile con l'ambiente.

L'ambito di riferimento progettuale è stato redatto seguendo le indicazioni contenute per la sua formulazione nel "*Piano del Parco di Monte Marcello*" e nel "*Piano guida della Nautica*".

In tale ambito occorre sottolineare come il progetto dell'inserimento ambientale vada inteso nel senso più ampio e generale del termine, non limitandosi al solo aspetto di mimesi ambientale operato tramite la progettazione degli interventi di mitigazione e compensazione, bensì partendo dalla conoscenza delle componenti ambientali significative (geomorfologia, idrogeologia, flora, fauna, zone protette, silenziosità, zone di interesse storico - artistico - archeologico, urbanizzazione).

In esso pertanto sono descritte tutte le caratteristiche dell'opera progettata, la sua collocazione all'interno del territorio di riferimento, le motivazioni tecniche di ogni soluzione adottata.

Le informazioni raccolte nella sezione relativa all'ambito di riferimento programmatico saranno riconducibili a due distinti contenuti: uno di essi riguarderà l'insieme delle motivazioni che hanno spinto il proponente a progettare l'opera; l'altro concorrerà al giudizio di compatibilità ambientale.

Tale tipologia di contenuto ha cioè il fine precipuo di mettere in luce tutte quelle attività che, connesse alla realizzazione dell'opera, potrebbero interferire con l'ambiente.

Nell'analisi del progetto si prendono quindi in considerazione:

1. la situazione attuale, cosiddetta "*ante operam*";
2. la fase del progetto;

Riassumendo, l'analisi si articola secondo:

- la descrizione ambientale e la definizione delle componenti "*ante operam*";





- la definizione delle caratteristiche delle azioni di progetto.

Il quadro di riferimento progettuale offre quindi un inquadramento completo dell'opera in esame, precisandone le caratteristiche con particolare riferimento:

- alla natura dei beni/servizi offerti;
- ai criteri che hanno guidato le scelte dei progettisti in relazione alle previsioni delle trasformazioni territoriali di breve e lungo periodo conseguenti alla localizzazione dell'intervento, delle infrastrutture di servizio e dell'eventuale indotto.

Il quadro di riferimento progettuale descrive inoltre:

- le caratteristiche tecniche e fisiche del progetto e le aree occupate durante la fase di costruzione e di esercizio;
- l'insieme dei condizionamenti e vincoli di cui si è dovuto tener conto nella redazione del progetto;
- le motivazioni tecniche della scelta progettuale;
- le eventuali misure che si ritiene opportuno adottare per contenere gli impatti sia nella fase di attuazione del progetto sia nella fase di esercizio dell'opera;
- gli interventi di ottimizzazione dell'inserimento nel territorio e nell'ambiente;
- gli interventi tesi a riequilibrare eventuali scompensi indotti sull'ambiente.

Inoltre, nel quadro di riferimento progettuale, sono state indicate le caratteristiche dell'opera progettata, con particolare riferimento:

- alle ragioni della scelta del sito e della soluzione progettuale prescelta;
- alla determinazione delle misure di compensazione ambientale e degli eventuali interventi di ripristino, riqualificazione e miglioramento ambientale e paesaggistico, con la stima dei relativi costi da inserire nei piani finanziari dei lavori.

Il presente quadro di riferimento progettuale offre un inquadramento sufficientemente chiaro e completo dell'opera in esame.

Si deve comunque precisare che, nella fase descrittiva, è stato dato particolare rilievo a quegli aspetti che hanno un maggiore significato relativamente all'individuazione di potenziali fattori causali di impatto. Pertanto, per una più approfondita comprensione del progetto, si rimanda alle specifiche relazioni illustrative.



---

## 4. GLI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

### 4.1 - 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.*

Ad oggi il percorso di approvazione del Piano non risulta ancora concluso. Dalla data di adozione del Piano e sino alla sua approvazione le relative indicazioni hanno efficacia di mero indirizzo non comportando quindi né obbligo di adeguamento dei piani territoriali sovracomunali e degli strumenti urbanistici comunali, né l'osservanza della relativa disciplina transitoria ove prevista (Art. 8 delle NTA del PTR).

Inoltre poiché il PTR risulterà, una volta approvato, preordinato a conseguire un effetto di razionalizzazione del sistema della pianificazione regionale attraverso il riassorbimento in un unico Piano, saranno di conseguenza superati gli attuali Piani Territoriali di Coordinamento Regionali approvati ai sensi della L.R. 39/1984 e s.m.i.

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.

### 4.2 - Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico regionale (PTCP), previsto dalla Legge n. 431 del 1985, ha il fine di governare, sotto il profilo paesistico, le trasformazioni del territorio regionale della Liguria.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) è uno strumento preposto a governare sotto il profilo paesistico le trasformazioni del territorio ligure. Adottato nel 1986 e approvato nel 1990 (delibera del consiglio regionale n.6 del 25 febbraio 1990), il Piano ha subito nel corso degli anni continui aggiornamenti.

Il Consiglio regionale, con la delibera n.18 del 2 agosto 2011, ha approvato la *Variante di salvaguardia della fascia costiera* che riguarda il territorio di 82 Comuni e contiene proposte di modifica riferite a livello locale - assetto insediativo del Piano territoriale di coordinamento





- 2) **livello locale**, con le indicazioni degli adeguamenti per gli strumenti urbanistici comunali;
- 3) **livello puntuale**, con le specifiche degli aspetti qualitativi.

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

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

- a) **Assetto insediativo:** *“MODIFICABILITÀ- L'indirizzo normativo è volto a consentire l'evoluzione degli attuali assetti territoriali verso forme più organizzate che assicurino ai prevedibili sviluppi livelli qualitativi e funzionali più adeguati al ruolo che l'ambito è destinato ad assumere anche in rapporto agli ambiti contigui. In tal senso vanno intese le ampie previsioni di modificabilità attribuite a tutti gli aspetti quantitativi con particolare riferimento al sistema della viabilità. L'indirizzo del mantenimento degli aspetti strutturali del sistema insediativo e degli usi agricoli dei suoli è preordinato alla tutela dei pregevoli aspetti paesaggistici che contraddistinguono le parti collinari del territorio”;*
- b) **Assetto geomorfologico:** *“CONSOLIDAMENTO - L'indirizzo generale discende dalle svariate situazioni di compromissione soprattutto a carico della piana di fondovalle. Per cave e discariche si indica Consolidamento per gli aspetti quantitativi e strutturali e Mantenimento sotto gli aspetti qualitativi. Reticolo idrografico e piana di fondovalle sono in Mantenimento per gli aspetti quantitativi anche se già parzialmente modificati (canali, ecc.)”;*
- c) **Assetto vegetazionale:** *“CONSOLIDAMENTO-MODIFICABILITÀ - Boschi su superfici nel complesso non cospicue, da non incrementare data l'idoneità di buona parte dell'ambito ad ospitare forme di agricoltura ad alta redditività. Migliorabile il livello qualitativo, localmente anche con interventi innovativi sulla composizione delle essenze. Praterie di assai modesta estensione e di ben limitato interesse economico. Da privilegiare la vocazione a bosco o l'idoneità a fini agricoli di tali cenosi”.*

Dagli indirizzi per la pianificazione discendono le **Azioni proposte**”:

- *“La scarsa fruibilità dell'ambiente fluviale concomitante al progressivo e disordinato consumo per finalità residenziali e produttive della corrispondente piana alluvionale suggeriscono come azione prioritaria il rafforzamento delle qualità paesistiche e delle strutture di fruizione collegate al corso dei Magra. Il principale intervento proposto riguarda pertanto le percorrenze pedonali o per escursioni a cavallo lungo il fiume in integrazione alla razionalizzazione del sistema di aree protette sulle sue sponde. Oltre ai territori e alle funzioni già indicate nella perimetrazione del Parco fluviale si prevede anche di attrezzare questa percorrenza con strutture di maggiore interesse nei punti nodali corrispondenti alla Foce, alla confluenza con il*



*Vara ed infine a tutte le direttrici derivate di collegamento verso le principali localizzazioni storico-insediative ed archeologiche limitrofe. In ognuna di queste localizzazioni, ad eccezione di Luni, è anche suggerita la sistemazione di un'area attrezzata per le attività ricreative con lo scopo di costituire una nuova cornice di punti di sosta con elevate componenti di fruibilità paesistica strettamente integrata agli insediamenti storici o alle localizzazioni monumentali interne come: Trebiano, Arcola, Vezzano, Fortezza di Sarzanello, Castelnuovo Magra, Nicola. Presso S. Stefano Magra è stata infine localizzata un'ampia area destinata alle attività sportive variamente integrata, anche per funzioni logistiche, alla direttrice dei Magra in territorio toscano e alle percorrenze di interesse storico-etnografico che vi si distaccano verso monte. Il miglioramento della percorribilità e dell'accessibilità di tutta la fascia marittima da Marinella a Rocca di Magra si integra, come condizione irrinunciabile di qualificazione paesistica, ad analoghe disponibilità pubbliche già suggerite per il sistema ambientale lungo tutte le sponde del fiume".*

Ad eccezione di Luni, per ogni localizzazione vengono suggerite sistemazioni di aree attrezzate per attività ricreative, con lo scopo di integrare le componenti di fruibilità con gli insediamenti storici e le localizzazioni monumentali.

Il miglioramento della percorribilità e dell'accessibilità di tutta la fascia marittima da Marinella a Bocca di Magra si integra, come condizione irrinunciabile di qualificazione paesistica, ad analoghe disponibilità pubbliche già suggerite per il sistema ambientale lungo tutte le sponde del fiume.

## **1 - LIVELLO LOCALE.**

L'ambito del Piano Particolareggiato ricade all'interno della zona "IS TR-AI", *Insedimento Sparso a regime normativo di Trasformabilità - Attrezzature Impianti.*

**1.1. ASSETTO INSEDIATIVO.** 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".







**1.2. 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 NTA 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 A 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*".

Il Piano Particolareggiato in oggetto, non risulta in contrasto con le disposizioni di cui sopra.



Fig. 2 - Estratto cartografico dell'Assetto geomorfologico (tav. 51).  
Il cerchio rosso indica la localizzazione del SUA



---

**2.3. ASSETTO VEGETAZIONALE:** il Piano Particolareggiato ricade nell'ambito definito COL – ISS – MA, ossia Componenti COL – ISS: COLture – Insedimenti 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. *E comunque vietato costruire nuovi impianti di serre nelle zone sottoposte al regime normativo di Conservazione degli assetti insediativo e geomorfologico.*





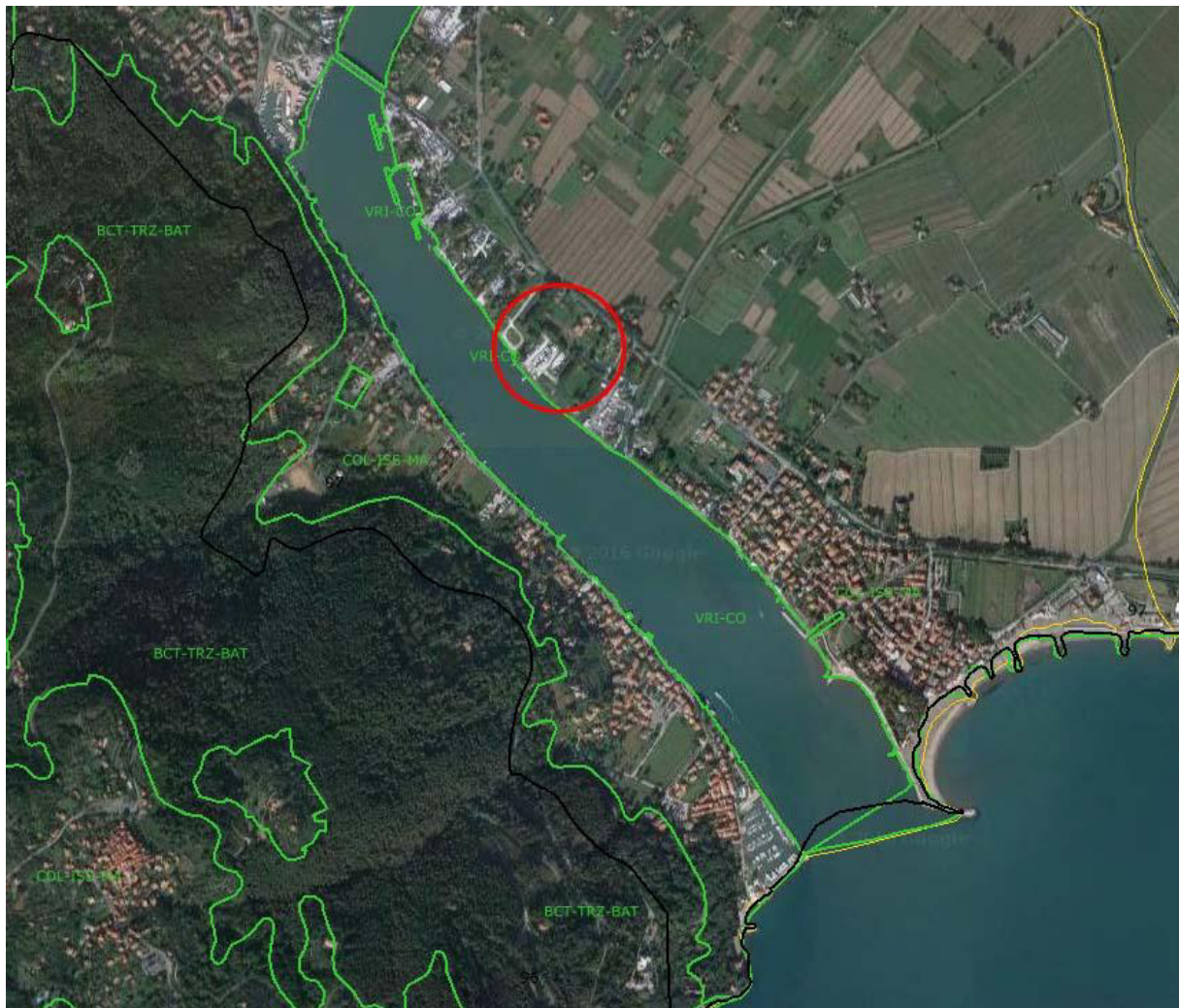


Fig. 3 - Estratto cartografico dell'Assetto vegetazionale (tav. 51).  
Il cerchio rosso indica la localizzazione del SUA

### Art. 60 - Impianti Sparsi in Serre – ISS:

1. Tale regime si applica nelle parti del territorio considerate dall'art. 58 e non ricadenti tra quelle disciplinate dall'art. 59.
2. L'obiettivo della disciplina è quello di assicurare che l'evoluzione delle attività agricole verso una maggiore efficienza e competitività trovi riscontro nelle forme del paesaggio agrario senza tuttavia alterarne i caratteri prevalenti.
3. Le zone di cui al primo comma, per quanto riguarda la costruzione di nuove serre e la modificazione di quelle esistenti, sono pertanto assoggettate ad un regime normativo del MANTENIMENTO che

*consente la realizzazione di impianti opportunamente ubicati e dimensionati in funzione delle caratteristiche morfologiche e vegetazionali dei suoli, ferma restando l'esigenza di non dare luogo a rilevanti concentrazioni.*

All'interno dell'area del Piano particolareggiato non risultano presenti Manufatti Emergenti, ossia riconosciute di interesse storico/paesaggistico.

Infine, il PTCP regionale stabilisce che per le parti di territorio incluse nei Parchi, nelle Riserve naturali, nelle Aree protette e nei sistemi di aree di interesse naturalistico – ambientale istituiti dalle rispettive Leggi regionali emanate prima dell'entrata in vigore del PTPR, le disposizioni del piano operano soltanto in quanto più restrittive delle specifiche Norme che le riguardano.

#### 4.3 - Piano Territoriale di Coordinamento della Costa

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

Il Piano persegue gli obiettivi di:

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

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

Il Piano è articolato in **quattro sezioni**:





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

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

Con Delibera di Giunta n. 936 del 29 luglio 2011 della Regione Liguria, è stata adottata la variante di aggiornamento del PTC della costa.

#### **4.4 - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di La Spezia (PTC)**

Il Piano Territoriale di Coordinamento provinciale è stato approvato, con Deliberazione del Consiglio provinciale n°127 in data 12/07/2005.

Il PTC si attua attraverso gli adeguamenti della pianificazione comunale conseguenti alle indicazioni del Piano, i progetti territoriali, le azioni di orientamento e indirizzo dei comportamenti degli attori istituzionali e sociali in genere, i piani e i programmi di settore.

Il Piano è composto da:

- La Descrizione Fondativa e il Documento degli Obiettivi, articolato in:
  - Sezione 1: la sicurezza; la salubrità; i valori, l'identità e la storia;
  - Sezione 2: lo spazio rurale;
  - Sezione 3: lo spazio urbano.
- in norme di attuazione e rappresentazione cartografica delle indicazioni contenute nell'articolato normativo.



## Sezione 1.

Il tema sulla “sicurezza” affronta tematiche relative ai possibili *rischi*: idrologico, idraulico, sismico, industriale, rischio incendi boschivi. L’obiettivo di questo tema è quello di garantire un elevato livello di manutenzione territoriale “*attraverso azioni consapevoli*”.

**Rischio idraulico:** la cartografia riproduce l’azonamento dei piani di bacino, nello stato di avanzamento in cui si trovano al momento della redazione del PTC.

L’ambito del Piano Particolareggiato della Marina Azzurra Yachting, ricade nelle “*Perimetrazioni delle aree inondabili di fondo valle per portate con tempo di ritorno di 200 anni*” e nelle “*Aree inondabili di fondo valle*”. Nella tabella di sintesi del PTC, sono riportate le *azioni strategiche per la riduzione dei fattori di rischio* (da applicare ai diversi livelli di pianificazione), che per i piani particolareggiati di attuazione, sono:

- *Vincoli tecnologici e costruttivi rivolti alla sicurezza.*

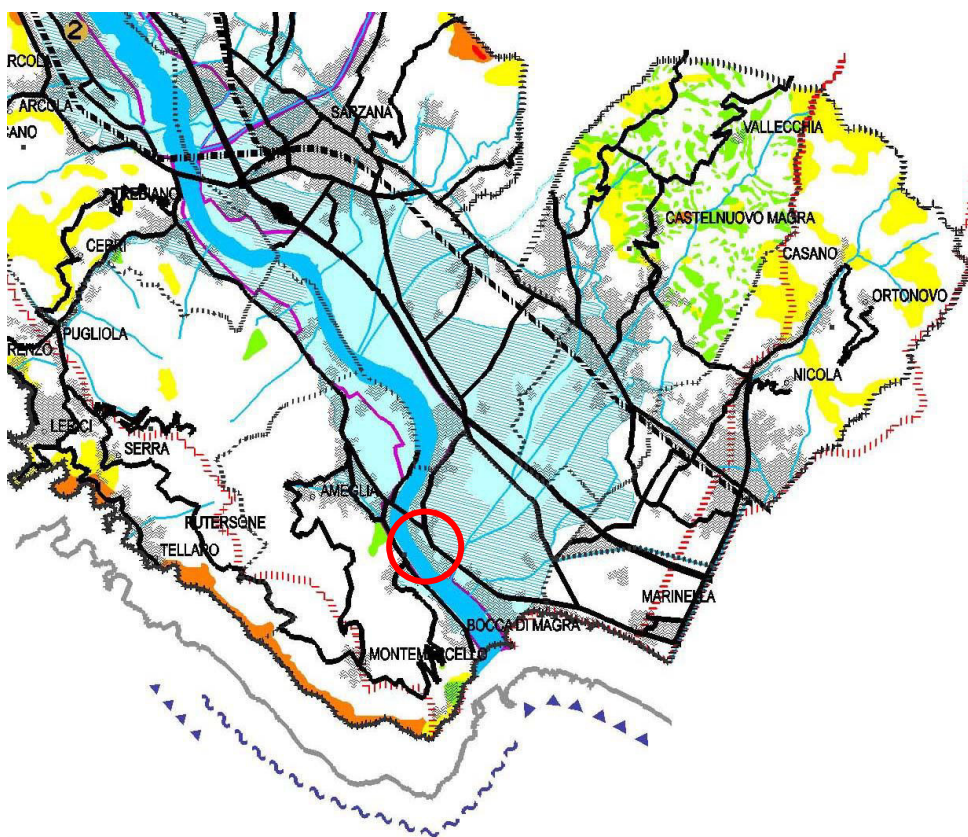


Fig. 4 - Estratto cartografico dell’Elaborato 1.1. - La sicurezza



Il tema della “salubrità” è strettamente legato alla nozione di vulnerabilità delle risorse naturali per opera dell’uomo.

Sono individuate cinque principali tipologie di vulnerabilità ambientale:

1. *Vulnerabilità delle acque superficiali e profonde*, con particolare riguardo a quelle per uso potabile;
2. *Vulnerabilità del suolo*, in relazione alle attività di cava ed allo smaltimento dei rifiuti di origine urbana e produttiva;
3. *Vulnerabilità della quiete*, che affronta la tutela della risorsa quiete in relazione all’inquinamento da rumore originato da traffico, attività produttive e di servizio;
4. *Vulnerabilità dell’aria*, che affronta la tutela della risorsa atmosferica in relazione alle diverse fonti di inquinamento di origine industriale, da traffico e civile;
5. *Generazione di campi elettromagnetici*, che affronta la tutela dall’inquinamento elettromagnetico in relazione alle prevalenti fonti di emissione a bassa frequenza quali elettrodotti ad alta tensione e impianti di telecomunicazione di natura civile e militare a radiofrequenza.

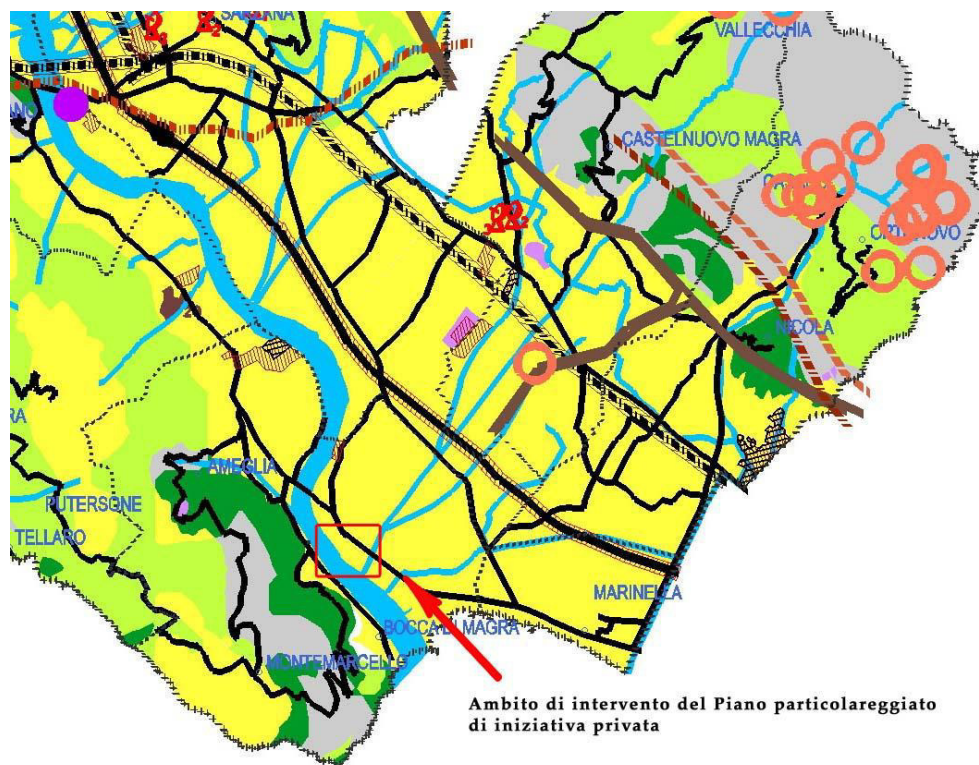


Fig. 5 - Estratto cartografico dell’Elaborato 1.2. - La salubrità

**Vulnerabilità degli acquiferi:** la carta individua la fascia a vulnerabilità elevata (E) che interessa il corso del fiume e tutta la piana del Magra, la presenza di aree ad alta vulnerabilità (A) diffuse su tutto il territorio provinciale, nonché le zone di rispetto delle opere di captazione.

Il Piano Particolareggiato, ricade nella vulnerabilità degli acquiferi *“Classe E - Zona di protezione delle risorse idriche in situazioni litologiche ad alta permeabilità”*. Tra le azioni che il PTC individua, prioritaria è *“l’azione di prevenzione operata attraverso attività di protezione delle fonti attualmente disponibili”*, tenendo nella debita considerazione le strettissime correlazioni fra acque superficiali e sotterranee.

Il tema **“i valori, l’identità, la storia”** considera la pianificazione come *“sistema di soggetti e oggetti tra loro interagenti nel tempo e nello spazio”*. Vale a dire che il tema dei Valori ha come obiettivo quello di considerare *“l’ambiente non solo come oggetto di tutela ma come patrimonio suscettibile di essere adeguatamente promosso”*.

Un approfondito quadro conoscitivo, elaborato sulla base della cartografia storica e sulla raccolta dei dati relativi al territorio provinciale (storia, morfogenetica, modificazioni e trasformazioni), ha contribuito all’interpretazione e al “ridisegno” della struttura territoriale, configurando il territorio della provincia di La Spezia in “Ambiti storici”. Sulla base di tali “Ambiti Storici”, sono stati individuati “indicatori” e “inquadramenti” territoriali.





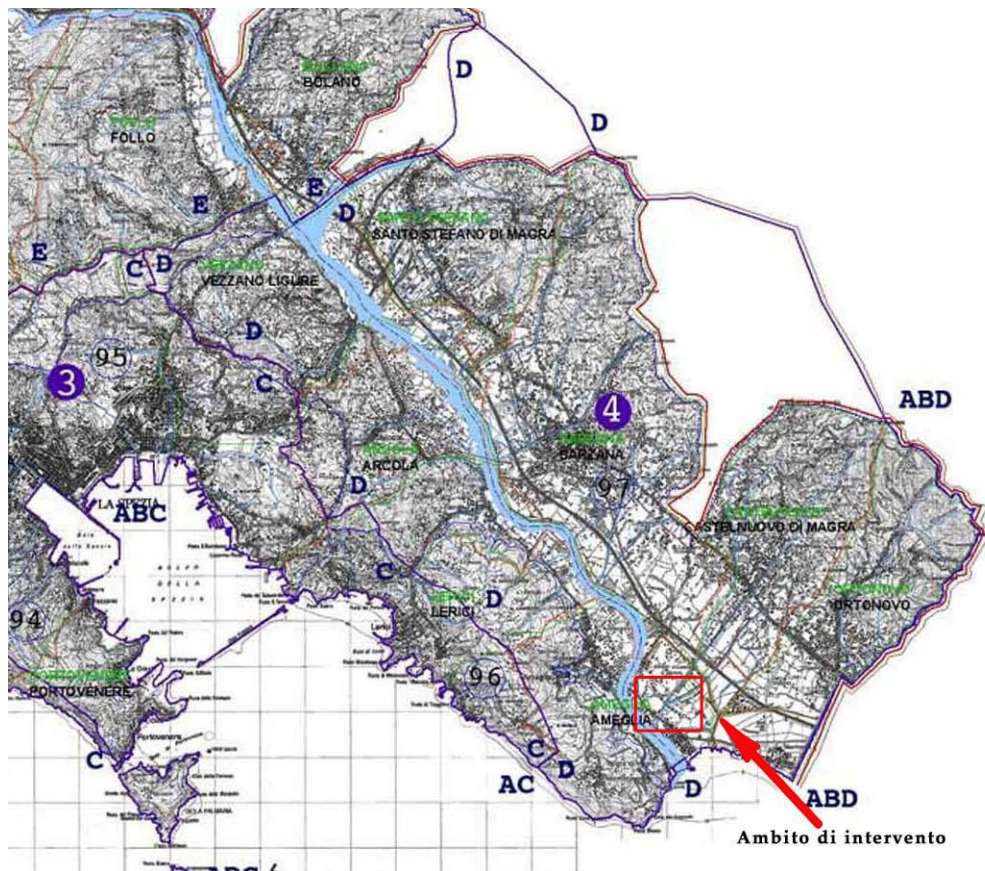


Fig. 6 - Estratto cartografico dell'Elaborato 1.3.5 - Lettura ed interpretazione degli inquadramenti territoriali

Il Piano particolareggiato, ricade negli "indicatori" territoriali della Val di Magra:

- **Inquadramento territoriale "D" Val di Magra;**
- **Ambito 4 "La Val di Magra";**
- **Sub - ambito "La riva ligure del fiume Magra", 4.2.1 - Ameglia;**
- **Ambiti di livello territoriale di P.T.C.p: 97 - Bassa Val di Magra** (già affrontato nel paragrafo 4.2 del presente documento).

Le modalità di attuazione del PTC sono rappresentate dalla suddivisione del territorio in Ambiti e Sub ambiti, paesistici e urbanistici, in quanto Unità e Sub-Unità di Paesaggio paesistiche e funzionali.





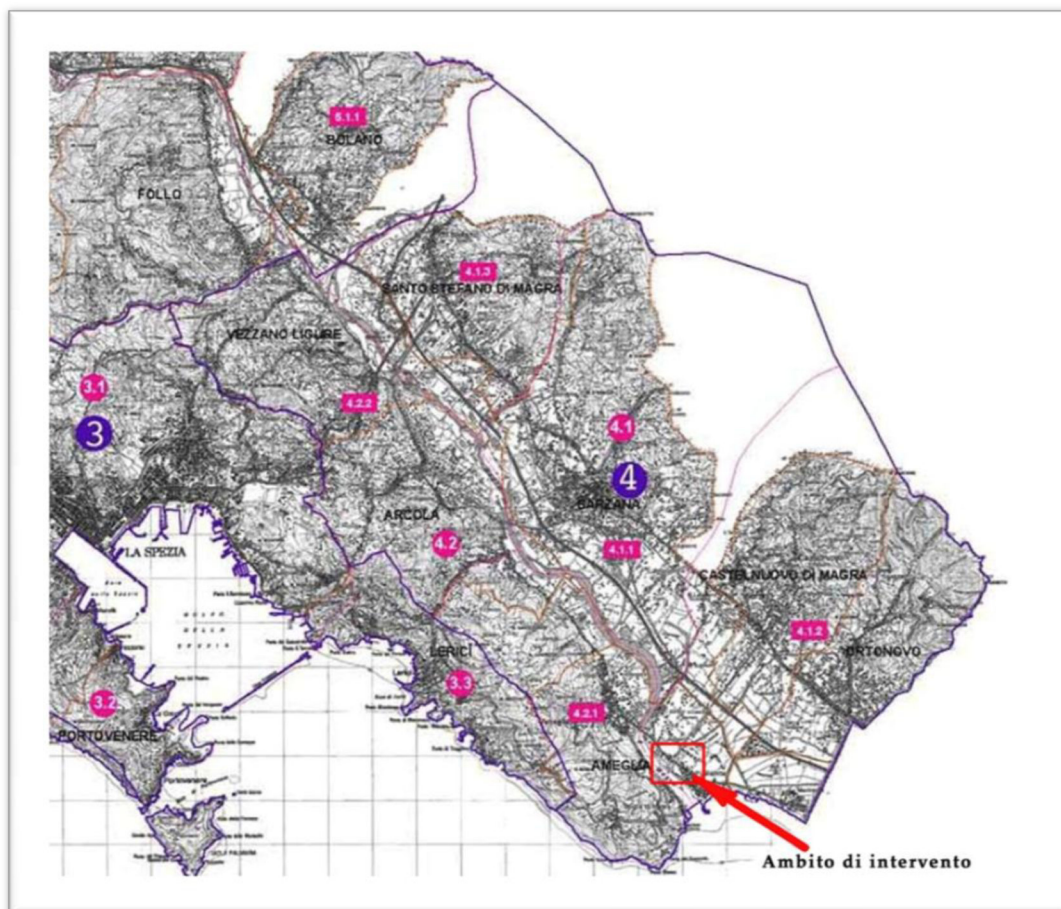


Fig. 7 - Estratto cartografico dell'Elaborato 1.3.6 - Ambiti e Sub - ambiti storici del PTC

A sua volta gli ambiti sono articolati in "sistemi", il Piano particolareggiato ricade nel **SISTEMA LA VAL DI MAGRA** che rappresenta il corso d'acqua più importante della Liguria, il cui valore è conferito essenzialmente dagli aspetti forestali.

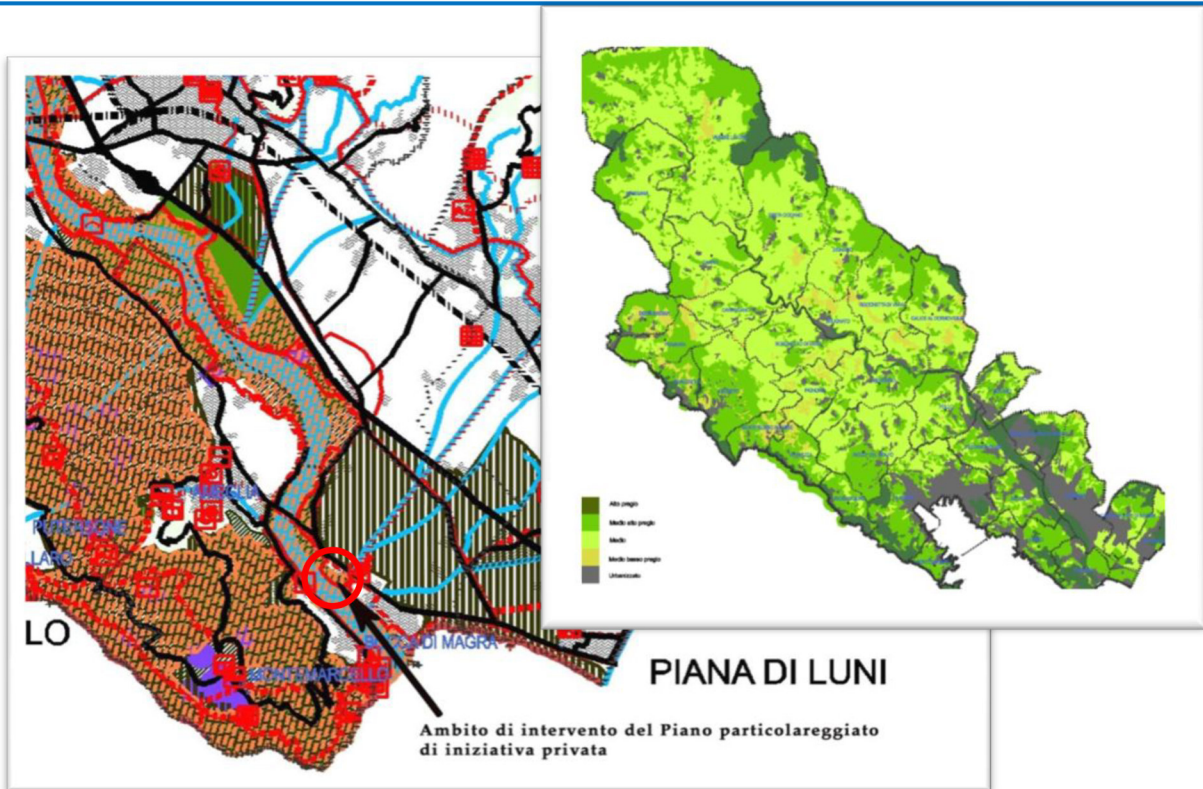


Fig. 8 - Estratto cartografico dell'Elaborato 1.4 - Valori

In alto a destra lo Schema F1 - Aree a diverso valore ambientale

Aree agricole di pregio paesaggistico: "Paesaggio olivato di Castelnuovo ed Ortonovo. I Torrenti Isolone, Bettigna e Parmignola sono potenziali corridoi biotici (occorre rinaturazione) per il collegamento con il Sistema della Piana di Luni e il Parco Montemarcello-Magra".

(...)

### "Il sistema fluviale"

La parte finale del Magra è uno degli elementi di valorizzazione complessiva della "risorsa fiume", che trova lungo tutto il tratto fino alla confluenza con il Vara un notevole potenziale

di valorizzazione. La riqualificazione della nautica nella parte finale, e i processi di riorganizzazione ed ambientalizzazione delle attività produttive lungo le aree perifluviali consentono di pensare alla risorsa fiume in un'ottica di valorizzazione complessiva che trova nella rete sentieristica (e nei "corridoi" naturalistici di connessione con la viabilità principale) e nelle principali aree fruibili altrettanti elementi su cui basare le politiche di valorizzazione, in relazione a due vocazioni prevalenti:



- LA VOCAZIONE NATURALISTICA/AMBIENTALE: (...) accessibilità alle aree fluviali fruibili, (...) attrezzando idonea rete sentieristica e informativa;
- LA VOCAZIONE NAUTICO/DIPIORTISTICA: (...) dalla attuale linea di navigabilità alla foce, ha come vocazione prevalente quella nautico diportistica, integrata con i servizi alla fruizione della piana di Luni. (...) Il Piano del Parco potrà valorizzare puntualmente le aree dismesse dalle attività suddette e in ogni caso non più produttive, prevedendo attività ricettive di tipo nautico/diportistico, di servizio alla fruizione, sportive e ricettive all'aria aperta, di informazione turistica e divulgazione naturalistica/ambientale.

Tra le strategie per lo sviluppo della Provincia di La Spezia, e che interessano più da vicino il Piano particolareggiato, il PTC affronta lo **sviluppo del sistema turistico** articolato secondo la diversificazione e integrazione dell'offerta in relazione alle differenti opportunità e tipologie di fruizione delle risorse territoriali e culturali. Il Piano affronta il tema dell'organizzazione complessiva degli *Ambiti Turistici Omogenei*, definendo specifiche valenze in ordine al modello di fruizione ed alle potenzialità d'offerta turistica.

Sono sei le caratterizzazioni dell'offerta:

- 1) *Naturalistico-sportiva*;
- 2) *Rurale*;
- 3) *Balneare*;
- 4) **Nautico-diportistica** (portualità turistica integrata di tipo imprenditoriale, nautica sociale ed associativa, servizi ed assistenza, accoglienza al transito);
- 5) *Storico-culturale* (fruizione "diffusa" delle aree preistoriche ed archeologiche della provincia, in particolare per la Val di Magra e la Val di Vara);
- 6) *Urbana* (fruizione storica e culturale e dei servizi presenti negli insediamenti, nei nuclei e nei poli urbani).





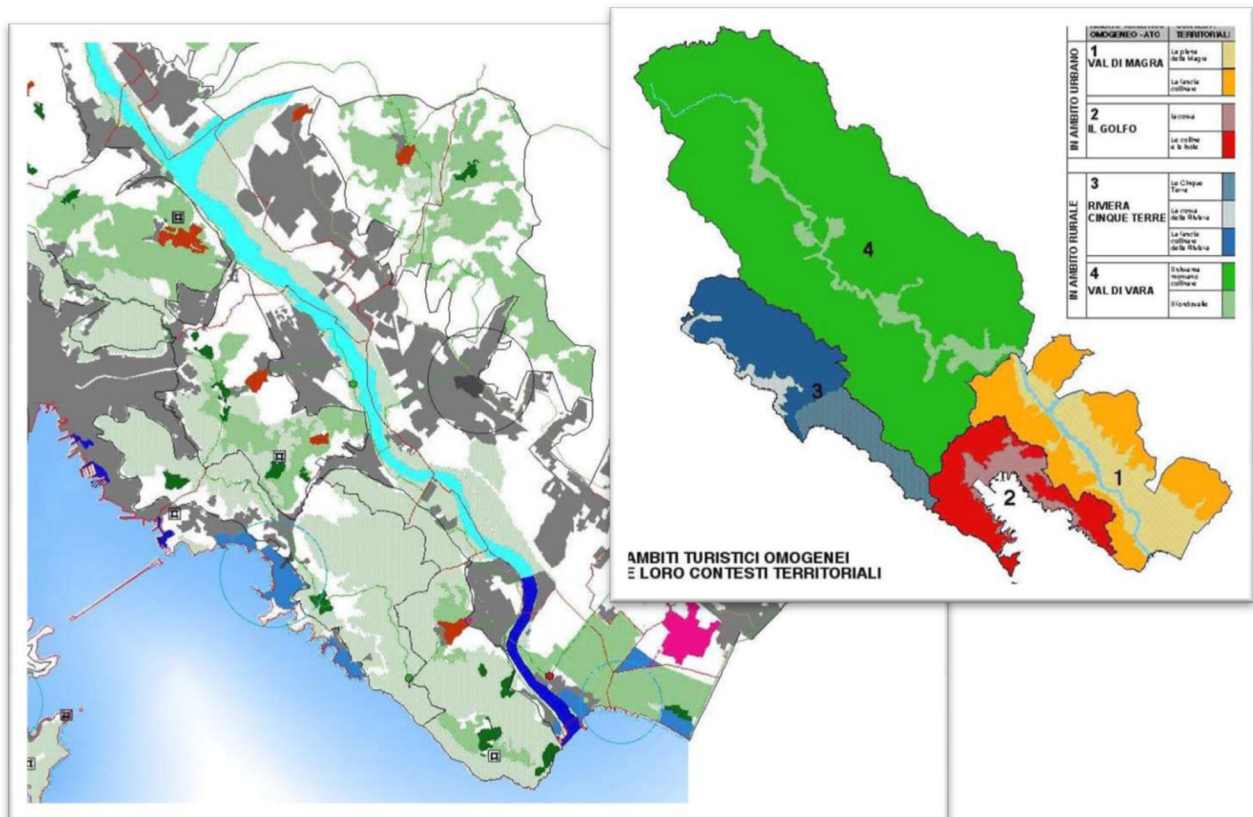


Fig. 9 - Estratto cartografico dell'Elaborato 3.1.4 - Ambiti turistici omogenei  
In alto a destra gli Ambiti turistici omogenei e i loro contesti territoriali

L'area in analisi ricade:

- Ambito turistico omogeneo - ATO 1 - Val di Magra
- Contesto territoriale "La piana della Magra"

Le indicazioni fornite dal Piano assumono valore orientativo nei confronti delle politiche di settore, della pianificazione comunale e delle successive azioni della Provincia in attuazione del PTC. Ciò implica in particolare il **consolidamento e la riqualificazione dell'offerta turistica costiera provinciale**, anche in funzione di una più omogenea distribuzione temporale delle presenze, da conseguire attraverso **azioni di recupero della qualità ambientale e della funzionalità urbanistica relative alle tematiche dell'accessibilità e della sosta**, dell'approvvigionamento idrico e della depurazione delle acque, dei rifiuti solidi urbani, della **qualificazione dell'offerta nautico diportistica**, nonché la promozione di un nuovo ed articolato sistema di fruizione del territorio rurale.

Le principali strategie di trasformazione territoriale rese necessarie dal rilancio del sistema provinciale interessano (Art. 7.1 delle Norme del PTCP, com. 2):

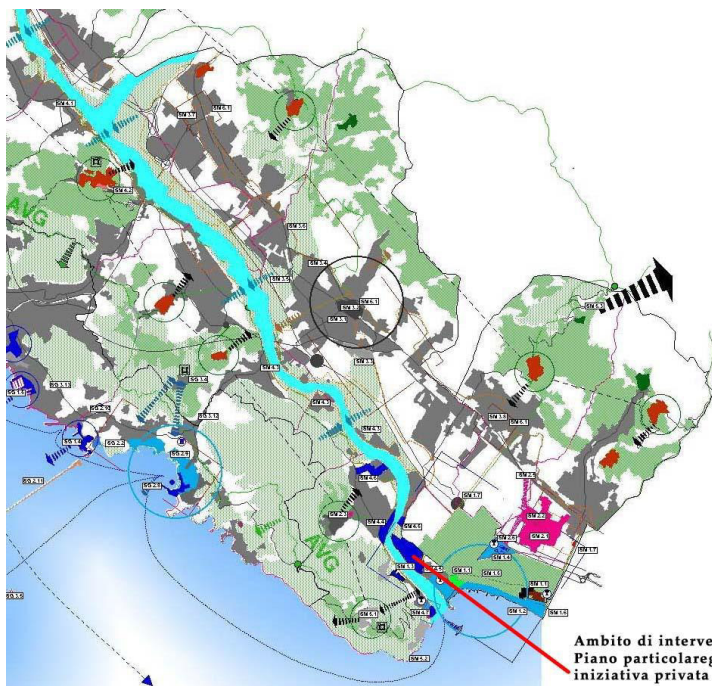


- "a) la realizzazione di un polo di forte attrattività turistica nel comprensorio Fiumaretta/Marinella/Bocca di Magra, basato sulla valorizzazione e l'integrazione delle molteplici vocazioni turistiche dell'area e dell'intorno, secondo le puntuali indicazioni contenute nella Sezione 3 della Descrizione Fondativa e Documento degli Obiettivi del PTC relative a:

- Tenuta e Borgo di Marinella;
- Fascia litoranea;
- Tratto finale del Magra.

In merito alla programmazione dell'offerta turistica per la Val di Magra, Ameglia e Sarzana hanno mostrato il maggior potenziale insediativo comprensoriale, sia turistico ricettivo che nautico/diportistico.

Tra gli obiettivi specifici di Piano, l'Area di Marinella (SM.1) risulta presente il tema del **potenziamento e qualificazione dell'offerta nautico/diportistiche integrate** al fine di



configurare, attraverso una riorganizzazione e qualificazione funzionale delle aree fluviali, una polarità nautico/ricettiva e di servizio che si relaziona, oltre che come elemento portante del "Polo nautico del Magra", anche come elemento d'offerta del sistema di rilievo provinciale.

Fig. 10 - Estratto cartografico dell'Elaborato 3.1.5 - Sistemi turistici locali

Lo sviluppo integrato delle funzioni nautico/diportistiche SM1.3 - tratto finale del Magra: riorganizzazione funzionale e sviluppo di poli nautici integrati, risulta coerente con l'intervento proposto con lo SUA adottato.



Di seguito si riporta l'estratto della tabella delle politiche del PTC, con l'individuazione degli obiettivi ed indirizzi generali per ciascun sistema turistico locale.

sistema provinciale	A.T.O.	Contesti territoriali	Potenzialità di caratterizzazione dell'offerta	indirizzi generali		Temi del PTC ed elementi territoriali		rif.	Sistemi Turistici Locali
in ambito urbano	Val di Magra	La Piana	Naturalistico/sportiva Rurale Storico/culturale Nautico/diportistica Balneare <i>Fruizione urbana:</i> centrale degli insediamenti costieri; in	Fruizione turistica integrata	sviluppo integrato e riqualificazione	Il polo integrato nautico, balneare, rurale e ricettivo ( <i>area progetto</i> )	La piana di Marinella e Finmaretta	SM.1	Sistema costiero, foce ed interno della Val di Magra
						Le aree archeologiche romane e dei Liguri	Aree di Lumi, Cafaggio di Ameglia, emergenze archeologiche diffuse	SM.2	
						Il polo urbano turistico, convegnistico e culturale/ricettivo di Sarzana	L'area urbana sarzanese, la strada mercato	SM.3	
						La fruizione naturalistico/sportiva, turistico/ricettiva e nautico/diportistica del Magra (fiume fruibile e fiume navigabile)	Le aree fluviali e periferiali del basso corso del Magra	SM.4	
	La fascia collinare	Naturalistico/sportiva, storico/culturale, rurale <i>Fruizione urbana:</i> in contesto rurale, storico/culturale	Fruizione	riqualificazione e potenziamento	La fruizione storico/culturale, rurale/agrituristica, naturalistica, escursionistica	La fascia collinare ed i nuclei storici	SM.5	Sistema costiero interno della Val di Magra	
Golfo	La costa	Balneare Nautico/diportistica <i>Fruizione urbana:</i> centrale, degli insediamenti costieri	Fruizione risor-sa-mare ed urba-na	sviluppo e riqualificazione	Polo nautico del Golfo		Sistema delle strutture portuali turistiche e dei poli nautici integrati	SG.1	Sistema costiero del Golfo
					L'offerta nautica diffusa, la fruizione balneare, storica, culturale degli insediamenti costieri		I centri ed i borghi costieri	SG.2	
	Le colline e le isole	Naturalistico/sportiva, balneare <i>Fruizione urbana:</i> in contesto rurale		riqualificazione e potenziamento	La fruizione naturalistica, balneare, rurale, escursionistico/sportiva e culturale della fascia collinare e degli insediamenti rurali		La fascia collinare e le isole del Golfo	SG.3	

### La fruizione turistica del fiume Magra (SM4)

Il "sistema fiume" presenta due fondamentali caratterizzazioni:

- il fiume "fruibile"
- il fiume "navigabile"

I temi/obiettivo del PTC sono:

- riqualificazione e potenziamento della fruizione del fiume Magra, in relazione a due "assi":
  - ✓ *la riqualificazione ed il potenziamento della fruizione fluviale (il "fiume fruibile") è considerata in relazione alle specifiche valenze naturalistico/ambientali e di sviluppo turistico/ricettivo connesso, e favorisce l'integrazione con il contesto più complessivo della piana del Magra;*
  - ✓ *la riorganizzazione e riqualificazione della nautica da diporto fluviale (il fiume "navigabile") si connette all'obiettivo di strutturare un "distretto" della nautica da diporto (l'insieme delle aree e strutture fluviali nautico/ricettive e di servizio) che svolga un ruolo di sistema nel contesto dell'offerta nautico/diportistica provinciale e di cui una parte significativa è già stata considerata nell'area progetto "Marinella";*

**SM.4.4 – Nautica da diporto:** Riorganizzazione funzionale e potenziamento; realizzazione di poli nautici presso il ponte Colombiera. Nel contesto delle necessarie intese, vanno individuate aree, sopra e sotto il ponte della Colombiera in sponda destra del Magra, cui riferire azioni di riorganizzazione funzionale e di potenziamento dell'offerta nautico/ricettiva fluviale e dei servizi connessi.



Nel contesto di tale riorganizzazione, va prevista la ricollocazione dei posti barca posti al di sopra della linea della navigabilità del fiume incompatibili secondo gli indirizzi del Parco.

Il Progetto dello SUA adottato è soggetto alla deroga prevista dalle N.T.A. del *Piano Guida della Nautica* in ordine all'obbligo di **SUA unico** applicato alla **sommatoria delle proprietà comprese nel perimetro del Distretto "Polo Nautico Marina di Fiumaretta"**.

In **alternativa allo SUA unitario** prescritto, essendo trascorsi cinque anni dalla data di approvazione del Piano della Nautica (luglio 2013), il procedimento amministrativo è stato svolto ai sensi del com. 2, art. 84 della L.R. 16/2008 con variante contestuale allo strumento urbanistico comunale, PRG.

#### 4.5 - 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 b) Media/alta Val di Vara;**
  - ✓ per il Sistema Montemarcello Canarbino (m): **a) Montemarcello e b) Canarbino.**
- **UNITÀ DI PAESAGGIO, CON LE RELATIVE COMPONENTI.**

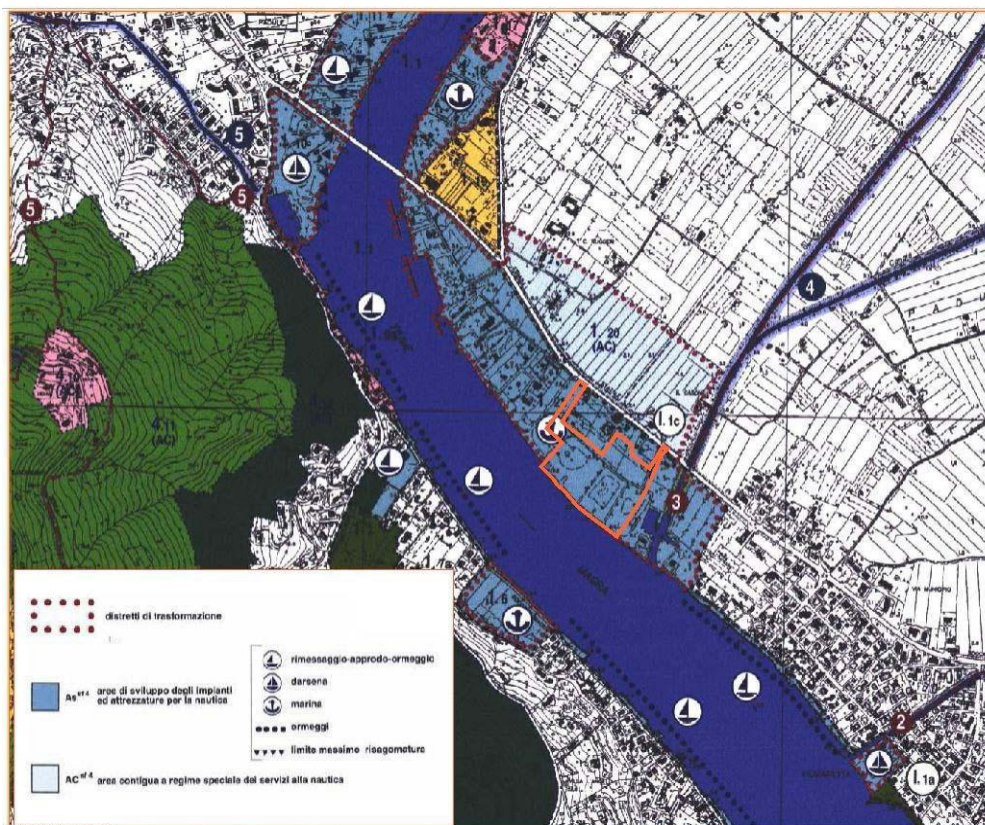
Per la non duplicazione della documentazione, si riporta di seguito quanto già delineato nell'All. a' - Relazione generale e All. a'' - Relazione integrativa dello SUA adottato.

La relazione del Piano, nell'affrontare il tema della riorganizzazione della Nautica così argomentava:





“(…) 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.



PARCO DI MONTEMARCELLO MAGRA STRALCIO PIANO DELL'AREA PROTETTA

Fig. 11 - Estratto cartografico dell'Elaborato Tav. 1 - Piano dell'area protetta  
L'area dello SUA è compresa interamente in AS sf4 (Area di Sviluppo degli Impianti ed attrezzature per la Nautica)

Obiettivi del programma. Si assumono come punto di partenza, nell'iter di tale processo, gli obiettivi 5, 6, 7 ed 8<sup>1</sup> 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.

<sup>1</sup> Gli obiettivi di settore sono com'è noto, in sequenza: 5) Miglioramento della ricettività turistica; 6) Mantenimento dell'attuale limite della navigazione a motore. 7) Razionalizzazione e riorganizzazione della nautica da diporto anche in relazione a specifiche esigenze dei residenti; 8) Creazione di un





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;

#### **Norme Tecniche di Attuazione (art. 68)**

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.

La cartografia (e le norme) individuano la tipologia d'impianto oggetto dello SUA come "Marina", al cui interno sono ammesse una pluralità di destinazioni la cui determinazione quantitativa, in caso di aumento del carico insediativo (per funzioni residenziali) è lasciata alla concertazione tra Ente Parco e Amministrazione Comunale.

Il presente progetto definitivo della Marina Azzurra Yachting non prevede alcun incremento di funzioni che non siano strettamente legate al diportismo nautico.

#### **Norme Tecniche di Attuazione (artt. 75,76,77,78)**

modello di sviluppo nella parte terminale del fiume Magra (e precisamente nel tratto a valle del limite della linea di navigazione a motore alla foce in mare) simile ad un porto canale del nord Europa, a valenza esclusivamente turistica;



Gli articoli introducono le categorie operative: *Percorsi di Fruizione Attiva, Corridoi Biologici e schermi vegetali e barriere*, come elementi di connessione tra Parco e aree Contigue ad esso esterne.

Gli estratti della Tav. 3 b (Struttura del Piano) e dei grafici (contenuti nelle N.T.A. del Parco) prescrive ed elenca le specie da utilizzare nella progettazione di dettaglio.

### **Norme Tecniche di Attuazione (art. 83)**

L'articolo individua Distretti e relativi perimetri, procedure, parametri quantitativi e qualitativi vincolanti per la progettazione dei S.U.A. in attuazione del Piano.

La Marina Azzurra Yachting è siglato con codice/componente n°1.20/1.21 denominato "Polo Nautico"; la tipologia di Impianto Nautico è quella del "Marina"(cfr. 3.2.2);

L'area del Polo Nautico (comprensiva di Area Contigua) assomma a 311.800 mq ed esprime uno specchio d'acqua pari a 124.700 mq per 831PE (posti barca equivalenti).

Gli standard di riferimento sono identici per i parcheggi e per le Aree Verdi (15mq per PE);

Le specifiche qualitative contenute al punto 5 dello stesso articolo, sono relative ai requisiti di impianto secondo quanto espresso nei Sistemi di Gestione Ambientale ISO 14001.

**Con D.C.R. n. 17 del 3/08/2010 è stata approvata la variante normativa al Piano del Parco che ha consentito la trasformazione morfologica della componente 1.20 "Polo Nautico"(area Contigua).**

### **4.5.1 - Il Piano Guida della Nautica**

Il Piano del Parco propone, quale strumento di attuazione delle trasformazioni previste nel settore della nautica, l'istituzione dei "Distretti di trasformazione" e il Piano Guida della Nautica. Quest'ultimo si inserisce nel quadro della programmazione di riassetto generale del settore nautico, attraverso regole e dettami da seguire nella progettazione di riqualificazione, ammodernamento e ambientalizzazione delle aree oggetto di trasformazione urbanistica.

Per quanto riguarda **le attività inserite all'interno dei Distretti di Trasformazione** individuati dal Piano del Parco, restano **confermati gli standard progettuali e le relative percentuali di cui all'art. 83 delle NTA del Piano del Parco nonché i vari strumenti attuativi.**

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



1. Ridurre e dove possibile eliminare **l'artificialità della sponda**, intervenendo sia sulla morfologia che sui materiali;
2. Conferire **continuità longitudinale** all'ambiente fluviale, permettendo l'evoluzione della **vegetazione ripariale** (fragmiteto, fascia arboreo arbustiva igrofila) (o, nel caso si rendesse necessario, reintroducendola);
3. Conferire **continuità longitudinale agli ambienti perifluviali** (boschi igrofili, boschi planiziali), recuperando spazi alla loro espansione o inserendo elementi di connessione;
4. Creare **continuità e/o connettività in senso trasversale** tra gli ambienti fluviali ed altri ambienti a componente naturale (boschi, coltivi, incolti, ecc), anche tramite corridoi biologici;
5. Creare **zone filtro** tra l'impianto nautico e gli ambienti limitrofi a componente naturale, anche creando schermi di vegetazione;
6. Elevare la **qualità ambientale generale** delle aree utilizzate agendo tanto sulla qualità del substrato (es.: permeabilizzazione, aree prative) che nell'aumento delle dotazioni a verde.

Inoltre, il Piano della Nautica definisce, a seconda delle tipologie di interventi in relazione ai diversi contesti. Si riportano per estratto, gli indirizzi d'ambito che riguardano il progetto dello SUA.

#### 1. INTERVENTI SULL'ARTIFICIALITÀ DI SPONDA (conseguenti all'eliminazione dell'ormeggio in sponda):

Ambito di intervento e situazione al "momento zero"	Intervento
sponda artificializzata (banchine in cemento, palificate, ecc.), nel contesto delle zone classificate Distretti di Trasformazione (ad esclusione del cosiddetto Mammellone)	<p>C. creazione di una scarpata naturale eventualmente rinforzata da interventi di ingegneria naturalistica (es. terre armate)</p> <p>B. rinverdimento della scarpata (eventualmente con tecniche di ingegneria naturalistica) con l'utilizzo di specie ammesse dal Piano del Parco ed adatte all'ambiente fluviale (art. 78 del Piano del Parco)</p>

#### 4. INTERVENTI PER LA CONTINUITÀ E/O CONNETTIVITÀ IN SENSO TRASVERSALE

Ambito di intervento e situazione al "momento zero"	Intervento
Assenza o insufficienza di elementi vegetali lineari trasversali di connessione alle aree a	C. Prevedere che all'interno dell'impianto nautico, nella misura di almeno una ogni 100 metri lineari, sia



monte	<p>presente una cortina vegetale arboreo arbustiva trasversale alla sponda, con queste caratteristiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• di spessore e struttura sufficienti a realizzare le funzioni di barriera verde prevista all'Art. 78 del Piano del Parco</li> <li>• integrata con la "rete" degli altri elementi (fasce e zone filtro)</li> <li>• che dia continuità ad eventuali corridoi biologici trasversali al fiume identificati dallo Studio propedeutico al Progetto</li> </ul>
-------	---

## 5. ZONE FILTRO

Ambito di intervento e situazione al "momento zero"	Intervento
Assenza o insufficienza di fasce vegetate che facciano da filtro nei confronti degli ambienti esterni, in particolare quelli a componente naturale	<p>A. Inserimento verso ambienti a componente naturale di una fascia filtro costituita da una cortina vegetale arboreo-arbustiva, con queste caratteristiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• di spessore e struttura sufficienti a realizzare le funzioni di barriera verde prevista all'Art. 78 del Piano del Parco</li> <li>• integrata con la "rete" degli altri elementi (fasce e zone filtro)</li> </ul>

## 6. QUALITA' AMBIENTALE GENERALE

Ambito di intervento e situazione al "momento zero"	Intervento
<i>"Progetto di compatibilizzazione ambientale con adeguamento strutturale e funzionale dell'impianto nautico"</i> previsto dal Piano della Nautica	<p>A. Nell'ambito del Progetto gli interventi volti a migliorare la qualità del substrato (es.: permeabilizzazione, aree prative) o quella delle dotazioni a verde, saranno:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• finalizzati anche al raggiungimento degli obiettivi delle presenti Linee Guida</li> <li>• coerenti agli interventi di inserimento naturalistico ecologico (es.: nella distribuzione degli elementi vegetali, nella scelta delle specie,</li> </ul>





	ecc.)
--	-------

Il riferimento al *Piano Guida della Nautica*, dunque, consente di effettuare un riesame della rispondenza delle nuove componenti progettuali alle regole generali stabilite dal Piano in essere allo scopo di valutarne la coerenza dal punto di vista ecologico/ambientale.

Nello specifico, per gli **Obiettivi 1.1, 1.4, 1.5 ed 1.6** precedentemente elencati, il **Piano particolareggiato** in esame **propone**:

- **Ob. 1.1:** la creazione di una fascia filtro arbustiva di qualificazione paesaggistica costituita da specie previste dall'Art. 78 del Piano del Parco, quali, mirto, rosmarino, lavanda, *salix purpurea nano*, rosa selvatica;
- **Ob. 1.4:** la previsione di 3 Corridoi di connessione trasversali che percorrono tutta l'area di progetto da Nord-Est a Sud-ovest lungo i confini laterali;
- **O.b. 1.5:** la previsione di una fascia umida multifunzionale lungo il bordo della banchina di ormeggio (qualificazione paesaggistica);
- **O.b. 1.6:** incremento della qualità "percettiva" già visibile nello stato di fatto e nelle attrezzature attuali attraverso l'utilizzo di materiali ecofriendly accompagnati da un architettura rispettosa del paesaggio.

#### 4.6 - Il P.R.G del Comune di Ameglia

Lo SUA adottato con D.C.C. n. 22 del 07/04/2014, ai sensi dell'art. 8 della L.r. 24/87 e s.m.i. comporta variante contestuale alla zona F5 del Piano Regolatore Generale del Comune di Ameglia. La variante, introduce la categoria del **Sub-Distretto** lasciando invariati:

- **tipo di intervento** attuativo (S.U.A.);
- **perimetro del Distretto** "Polo Nautico" (componente n. 1.20/21);
- **destinazioni d'uso e parametri quantitativi** previsti dall'articolato normativo vigente.

Dal punto di vista cartografico, viene individuato il **Sub - Distretto 1.21.1 - "Marina Azzurra Yachting"** e aggiornato il quadro dei parametri allegato all'art. 83 senza variazione dei quantitativi totali vigenti. Il perimetro del nuovo **Sub - Distretto 1.21.1** coincide con i mappali di proprietà del proponente/attuatore dell'intervento.





Fig. 12 - Rappresentazione grafica di cui all'All. b - Norme tecniche di Attuazione (Variante al PRG)  
Stato attuale



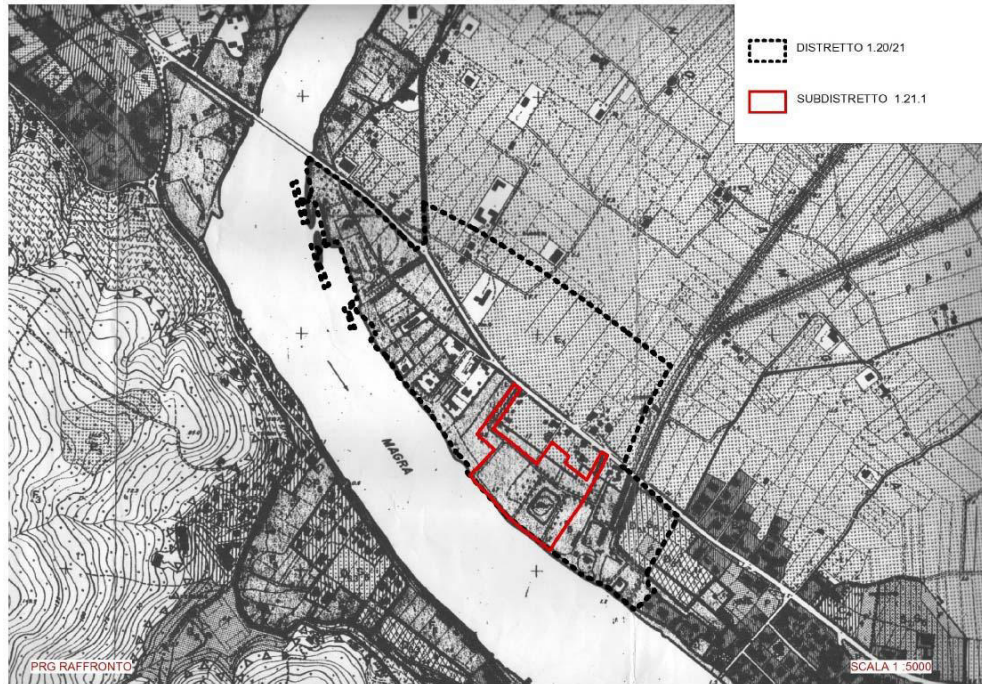
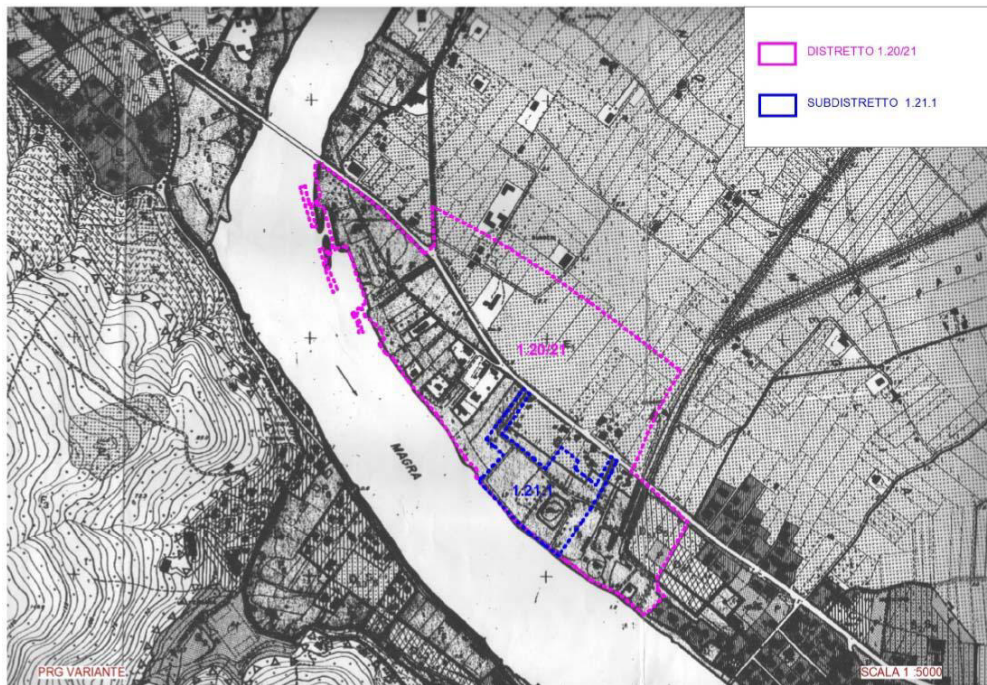


Fig. 13e 14 - Rappresentazione grafica di cui all'All. b - Norme tecniche di Attuazione (Variante al PRG) Perimetrazione del Sub - Distretto



Variante PRG

## 5. ANALISI SWOT

Per investigare in maniera sistematica la proposta progettuale del “Marina Azzurra Yachting” 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:

STRENGTHS punti di forza

WEAKNESSES punti di debolezza

OPPORTUNITIES opportunità di sviluppo

THREATS minacce e rischi di recessione

Con questo approccio sistematico si mira a sintetizzare e classificare le potenzialità e le deficienze attuali in funzione anche delle tendenze evolutive in atto. Di seguito si elencano i principali elementi critici individuati e classificati con il metodo SWOT.

### 5.1 - Punti di forza

- Posizione geografica favorevole per la vicinanza a La Spezia e Carrara e quindi ad un grande bacino d’utenza anche per la prossimità di mete nautiche importanti quali le Isole del golfo di La Spezia, la riviera e le 5 Terre;
- Ubicazione protetta e immersa nelle bellezze del Parco di Montemarcello Magra;
- Presenza consolidata nel fiume Magra, di ormeggi e strutture dedicate alla nautica;
- Importanza dal punto di vista turistico, per la presenza (Bocca di Magra) di piccoli traghetti che consentono di raggiungere in breve tempo Punta Corvo ma anche Lerici, Porto Venere e le Cinque Terre;
- Buona ricettività turistica.

### 5.2 - Punti di debolezza

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

### 5.3 - Pericolo di recessione

- Perdita di una clientela affezionata, attratta da porti turistici alternativi più efficienti e moderni;
- Riduzione dell’occupazione, la cui vocazione è tipicamente turistica;







- 
- Decadimento della qualità dell'offerta turistica, con particolare riguardo ai servizi per i diportisti.

#### 5.4 - Opportunità di sviluppo

- Diversificare l'accoglienza delle imbarcazioni con un Marina innovativo, con conseguente sviluppo dell'occupazione e del turismo;
- Stimolare la promozione degli impianti della nautica quali "manutentori" del paesaggio fluviale attraverso interventi così detti *landescape - ecology* un sistema complesso di ecosistemi, in cui si integra l'ambiente con le azioni dell'uomo.



## 6. LINEE DI AZIONE E OBIETTIVI DELLO S.U.A

Tenuto conto dell'analisi SWOT e dalla disamina della pianificazione territoriale sia di livello sovraordinato che locale illustrata nei paragrafi precedenti<sup>2</sup>, la progettazione del "darsena scava a secco su proprietà privata" ha seguito le seguenti linee di azione:

- a) Linea di azione 1: Gestione servizi (Acqua- Rifiuti- Energia);
- b) Linea di azione 2: Risorse Naturali (Paesaggio- Biodiversità);
- c) Linea di azione 3: Difesa del Territorio (Suolo Falda – Rischio idrogeologico);
- d) Linea di azione 4: Sistema economico locale (Servizi locali e turismo – fattibilità economica- Mobilità).

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

Di seguito si riportano le misure adottate per ogni linea di azione.

### LINEA DI AZIONE 1 - GESTIONE DEI SERVIZI

**1.1 - Miglioramento della qualità delle acque del fiume Magra in funzione delle attività della nautica attraverso una gestione regolamentata delle attività**

#### **componente ambientale "Acqua"**

- 1.1.a** dotazione di idonee attrezzature per la raccolta e trattamento dei reflui civili, il riuso delle acque meteoriche dilavanti e lo smaltimento delle acque di sentina;
- 1.1.b** dotazione dei servizi igienici adeguati al dimensionamento dei posti barca;

#### **componente ambientale "Rifiuti"**

- 1.1.c** individuazione di un'area destinata a isola ecologica per la raccolta e smaltimento dei rifiuti differenziati in base alle tipologie: rifiuti umidi, rifiuti secchi non riciclabili, oli esausti;

#### **componente ambientale "Energia"**

<sup>2</sup> Il progetto definitivo, dovrà fare riferimento agli obiettivi generali e specifici prefissati dal Piano del Parco di Montemarcello e descritti nella VAS del Piano Guida della Nautica



- 1.1.d installazione di impianti fotovoltaici per la produzione di acqua calda sanitaria, oltre al contenimento dei consumi mediante l'uso di temporizzatori, dispositivi elettrici e corpi illuminanti a basso consumo.

#### LINEA DI AZIONE 2 - RISORSE NATURALI

2.1 - Miglioramento della qualità del paesaggio fluviale preservando i caratteri di tipicità e unicità;

2.2 - Recuperare la funzionalità fluviale e la capacità di auto depurazione attraverso la tutela e riqualificazione degli habitat fluviali e ripari

##### componente ambientale "Paesaggio"

- 2.1.a recupero della naturalità del fiume Magra, attraverso il mantenimento di un tratto di sponda libero dagli ormeggi per uno sviluppo lineare pari all'11,44% della lunghezza di sponda dell'intero Polo Nautico;
- 2.1.b ricollocazione e riduzione dell'attività di ormeggio lungo sponda, attraverso il combinato disposto della misura 2.1.a) e la ricollocazione dei posti barca situati al di sopra della linea di navigabilità del fiume;
- 2.1.a promozione degli impianti della nautica quali "manutentori" del paesaggio fluviale attraverso interventi così detti *landescape - ecology* un sistema complesso di ecosistemi, in cui si integra l'ambiente con le azioni dell'uomo.

##### componente ambientale "Biodiversità"

- 2.1.a recuperare la continuità tra gli ecosistemi fluviali riducendo l'uso di sponde ormeggiate. Il mantenimento del tratto di sponda libero di cui al punto 2.1.a) e l'introduzione di zone umide e area depressa assolvono la funzione di corridoio biologico di connessione con il sistema fluviale;

#### LINEA DI AZIONE 3: DIFESA DEL TERRITORIO

3.1 - Arginare il fenomeno del cuneo salino

3.2 - Mitigare il rischio idrogeologico in relazione allo svolgimento delle attività nautiche

##### componente ambientale "Suolo e falda"

- 3.1.a la realizzazione della darsena tramite palancole metalliche continue, oltre a garantire la stabilità dello scavo e impedire fenomeni di



sifonamento/filtrazione, avrà anche il vantaggio di “isolare” e “contenere” il nuovo bacino, in modo tale da minimizzare l’interazione tra le acque del fiume Magra e le acque della falda a monte<sup>3</sup>;

**componente ambientale “Rischio idrogeologico”**

- 3.2.a riduzione locale della pericolosità idraulica per i maggiori volumi disponibili per la libera espansione delle acque del F. Magra in tempo di piena;

**LINEA DI AZIONE 4: SISTEMA ECONOMICO LOCALE**

4.1 - Definizione di un modello di sviluppo della nautica nella parte terminale del fiume Magra

4.2 - Miglioramento della qualità dell’offerta turistica della nautica

4.3 - Garantire la fruibilità pubblica delle sponde

**componente ambientale “Servizi locali e turismo”**

- 4.1.a con il progetto di trasformazione previsto la flotta della Marina Azzurra Yachting, passa da 174PE12 attuali a 85PE12 futuri con un beneficio ambientale pari a circa 89PE12;
- 4.1.b ricollocazione di 11PE12 e conseguente miglioramento del bilancio ambientale del Parco;
- 4.2.a acquisizione della certificazione ambientale post realizzazione;
- 4.3.a sviluppo di percorsi pedonali di accesso alla darsena anche per la fruizione pubblica.

<sup>3</sup> vedi, *Relazione Integrativa Autorità di Bacino Interregionale del F. Magra*





## 7. IL PROGETTO DELLA MARINA AZZURRA YACHTING

Lo SUA di iniziativa privata denominato “Marina Azzurra Yachting, darsena scavata a secco in proprietà privata” in variante contestuale al PRG della zona F5 - è stato adottato con D.C.C. n. 22 del 07/04/2014 e prevede la realizzazione di un impianto nautico (tipologicamente definito dalle N.T.A del Piano di parco come “Marina”) scavato a secco all’interno dell’area in proprietà privata.

A seguito del Decreto di non assoggettabilità a VAS emesso dal Settore VIA della Regione Liguria, il livello di definizione dello strumento urbanistico attuativo oggetto della presente relazione generale, dovrà essere quello di un progetto definitivo ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione di impatto ambientale (VIA).

### 7.1 - Ubicazione

L’ambito del Piano particolareggiato di iniziativa privata si colloca nel territorio comunale di Ameglia (SP), in prossimità del centro abitato di Fiumaretta, in sponda sinistra del Fiume Magra, a valle della “S.P. 432 - Via Litoranea” arteria costiera che collega la S.S. 1 Via Aurelia a Marina di Carrara.

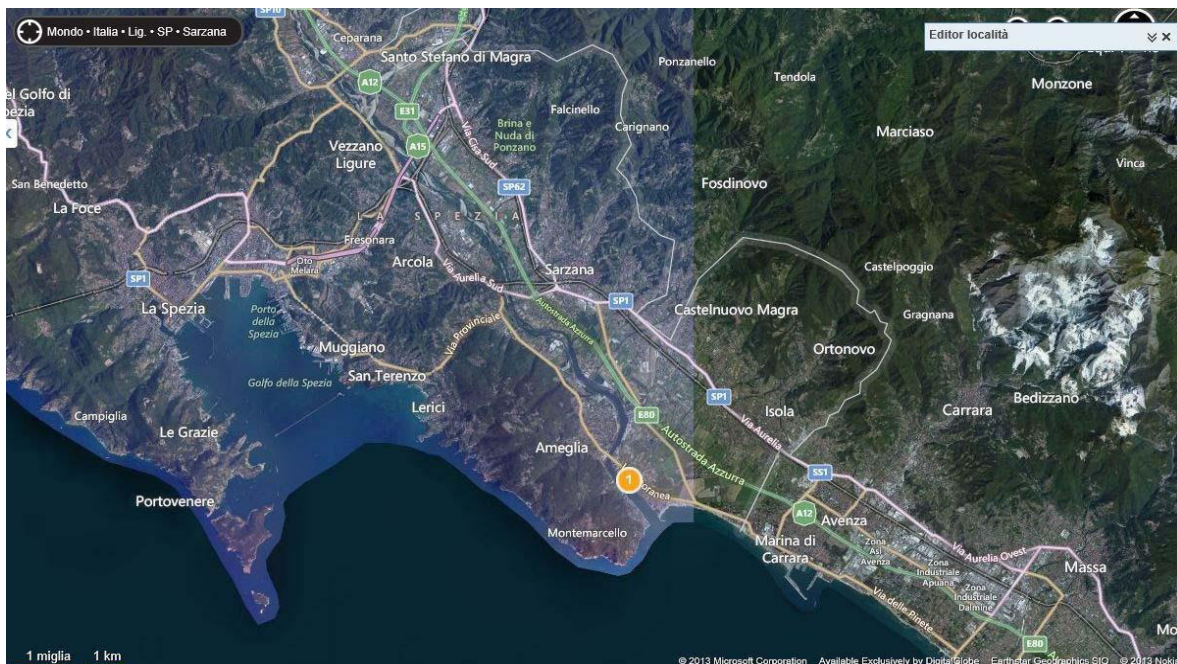


Figura 15 - Le infrastrutture a livello territoriale

Il contesto infrastrutturale è caratterizzata dalla prossimità dei principali nodi di connessione territoriale, il nodo autostradale di Santo Stefano di Magra essenziale punto di interscambio



per i flussi Nord/Sud e area del Golfo, gli svincoli di Sarzana e Avenza Carrara che ridistribuiscono i flussi nazionali e transnazionali verso la Val di Magra e la costa Ligure/Toscana (Marinella/Versilia).



*Figura 16 - Dettaglio dell'area d'intervento e la relazione con la Strada Provinciale 432 (Connessione Urbana Principale Golfo Spezia/Valle del Magra) che in direzione della Toscana assume il ruolo di strada "Litoranea"*

Il contesto è caratterizzato da aree agricole e insediamenti sparsi, con edifici ad uno o due piani prevalentemente unifamiliari e da manufatti funzionali alle attività dei rimessaggi. A monte e a valle dell'area predominano le aree di lavorazione connesse alle attività nautiche, a nord-est, alle spalle degli impianti nautici, permangono aree agricole con orti e spazi verdi separati da filari alberati. Le sponde lungo fiume sono artificializzate ed utilizzate come ormeggi per la nautica da diporto.



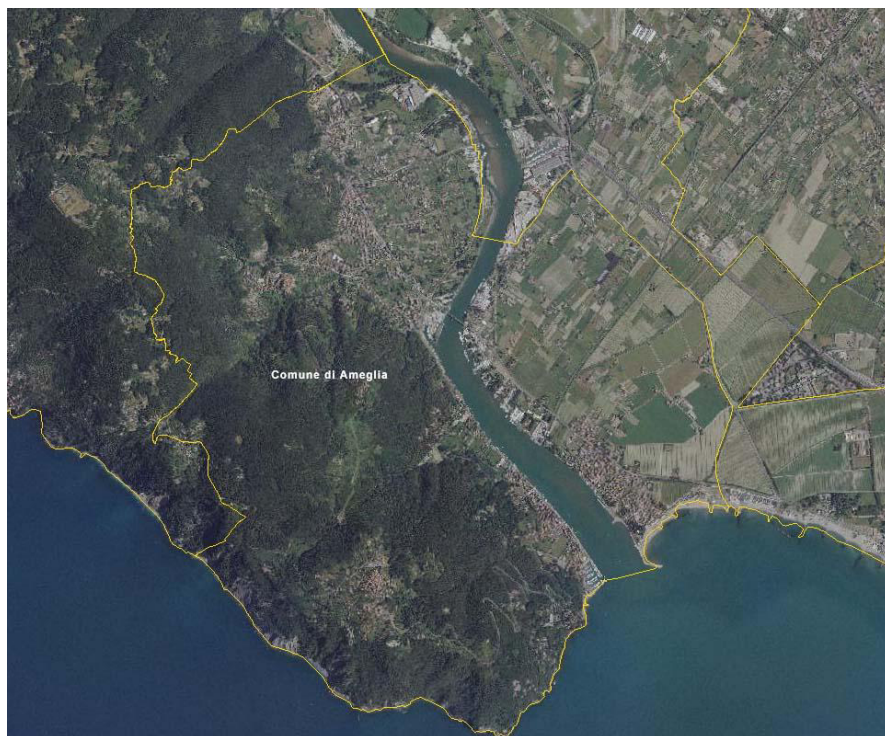


Figura 17 - Il territorio del Comune di Ameglia

AGEA: Ortofoto 2013



Figura 18 - In rosso l'ambito dello SUA

AGEA: Ortofoto 2013

### 7.2 - Individuazione catastale

La “Marina Azzurra Yachting” ha una superficie complessiva di mq. 35.476 e comprende più appezzamenti di terreno in disponibilità della Marina stessa, contraddistinti al Catasto Terreni del Comune di Ameglia al Foglio 15 mappali nn. 50, 56, 57, 58, 63, 65, 66, 191, 192, 244, 274, 281, 285, 291, 297, 305, 557, 559, 561, 563, 579, 592, 594, 655, 657, 659, 661, 663, 665, 673, 674, 691, 700, 701, 702.

### 7.3 - Lo stato di fatto

Allo stato attuale, l’ambito territoriale dello SUA è destinato a “rimessaggio a terra di imbarcazioni e attività di manutenzione e gestione natanti, sia a vela che a motore” al quale si accede della Strada Provinciale n. 432, Via Litoranea attraverso due strade di accesso.



Figura 19 - Dettaglio del rimessaggio a terra

**F1 – F2 – F3:** filari di *Pinus pinea*; **S1 – S2 – S3:** siepi; **C:** coltivi  
**Pr:** prato; **Pi:** bio lago; **Ri:** ristorante; **Pa:** parcheggio





*Figura 20 - F1, Filare a Pinus pinea lungo il viale di accesso  
Sotto, il viale di accesso al ristorante*



Il lotto di terreno su cui insiste la proprietà, orientato a sud-ovest, presenta una morfologia del terreno prevalentemente piana ed è caratterizzato dalla presenza di un viale alberato di accesso alla proprietà, e da doppi filari di pini (*Pinus Pinea*) che delimitano e separano l'area destinata al ricovero e al rimessaggio delle imbarcazioni - costituito da un ampio piazzale - dalla piccola area prativa depressa. A delimitazione del terreno si sviluppa una siepe di alloro che separa l'attività da quella di rimessaggi confinante. Un ulteriore filare alberato a *Pinus pinea* conduce al terrapieno su cui insiste il ristorante e la biolago, antistante la banchina sul fiume Magra. L'area è dotata di un ampio parcheggio delimitato da un breve filare di pioppi neri.



*Figura 21 - Sopra, la zona del rimessaggio-cantiere, sullo sfondo il filare F2*



*Figura 22 - Sopra, la zona del rimessaggio-cantiere, sullo sfondo il filare F2*





Figura 23 - L'area a prato *Pr* compresa tra il Filare *F4* e la siepe *S3*



Figura 24 - Il terrapieno su cui insiste il ristorante e il bio lago, antistante la banchina

La Marina Azzurra dispone attualmente di **174 PE 12**, applicando i parametri "fattore di conversione" previsti dal Piano Guida della Nautica che ha utilizzato come unità di misura il "Posto Barca Equivalente da 12 metri o PE12", così come individuato dal Piano di Coordinamento della Costa della Regione Liguria. Il Piano, tuttavia, al fine di "precisare meglio la definizione del PE12, per disporre di un'unità di misura significativa per definire le capacità

degli impianti esistenti e misurare l'entità della flotta", ha "scelto di mantenere la barca da 12 metri come riferimento, utilizzando la sua area netta come unità di misura, e per la trasformazione di ormeggi e imbarcazioni di diversa dimensione in **equivalenti da 12 metri**", ha usato "come fattore di conversione l'area occupata da ciascuna imbarcazione, in quanto rappresentativa della sua impronta ecologica".

Nella seguente tabella è rappresentato il calcolo dei posti barca a terra esistenti allo stato attuale e la conversione in PE.

**Tabella 1 - Flotta della Marina Azzurra Yachting per imbarcazioni a terra  
Calcolo dell'equivalenza in PE12**

Classe dimensionale	Tipo	Numero	Fattore di conversione	PE12
fino a 6 m	vela	5	0,25	1,25
	motore	15	0,25	3,75
	<b>totale</b>	<b>20</b>		<b>5,00</b>
da 6 a 8 m	vela	20	0,5	10,00
	motore	30	0,5	15,00
	<b>totale</b>	<b>50</b>		<b>25,00</b>
da 8 a 10 m	vela	15	0,75	11,25
	motore	23	0,75	17,25
	<b>totale</b>	<b>38</b>		<b>28,50</b>
da 10 a 12 m	vela	12	1	12,00
	motore	25	1	25,00
	<b>totale</b>	<b>37</b>		<b>37,00</b>
da 12 a 15 m	vela	10	1,5	15,00
	motore	21	1,5	31,50
	<b>totale</b>	<b>31</b>		<b>46,50</b>
da 15 a 20 m	vela	2	2,5	5,00
	motore	8	2,5	20,00
	<b>totale</b>	<b>10</b>		<b>25,00</b>
oltre 20 m	vela	0	3,5	0,00
	motore	2	3,5	7,00
	<b>totale</b>	<b>2</b>		<b>7,00</b>





---

<b>numero totale</b>	vela			64
	motore		124	
	<b>totale</b>	<b>188</b>		<b>174,00</b>

Con il presente Piano Particolareggiato la flotta della Marina Azzurra Yachting, passa da 174PE12 attuali a 85PE12 futuri **con un beneficio ambientale pari a circa 89PE12.**



## 8. ANALISI DEL PROGETTO

Il lavoro di approfondimento progettuale è stato molto complesso, essendo molteplici e spesso difficili da conciliare i differenti requisiti che lo SUA è chiamato a soddisfare; si è comunque giunti all'individuazione di una soluzione progettuale ottimale, per la quale sono stati in seguito realizzati gli approfondimenti più specifici e tecnici inerenti gli aspetti idraulici e diportistici.

Rispetto al Piano Particolareggiato adottato dal Comune di Ameglia, e in riferimento alle "condizioni e prestazioni attese" contenute nella relazione istruttoria n. A096 del 27 gennaio 2016 (parte integrante e sostanziale del Decreto dirigenziale n. 268 del 28.01.2016 del Settore Valutazione di Impatto Ambientale della Regione Liguria), sono state apportate le seguenti modifiche e correzioni:

- al fine di consentire manovre in sicurezza delle imbarcazioni, il canale di accesso alla darsena è stato modificato e rivolto verso la bocca di Magra;
- sono state inserite rampe di accesso alle banchine per il superamento delle barriere architettoniche;
- gli edifici assentiti con permesso di costruire n. 55/2010 hanno subito una leggera traslazione per un migliore assetto funzionale del Marina;
- ottimizzazione nella distribuzione degli attuali parcheggi;
- depressione artificiale realizzata nell'area denominata Bird garden con aumento della superficie della zona umida, che consente l'impianto di una porzione a *Phragmites australis*;
- nuova distribuzione delle zone umide ubicate tra la banchina di ormeggio e la sponda della darsena, inquadrata come opere di mitigazione e compensazione finalizzate ad un miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi, atte a garantire un'elevata qualità di percezione visiva, pur nelle trasformazioni previste.

La configurazione morfologica e funzionale delle variazioni apportate, è sinteticamente rappresentata nell'elaborato cartografico denominato *TaV. 09 - Stato sovrapposto con lo SUA adottato*. Per completezza documentale è stata redatta una tavola con il raffronto del nuovo progetto, con lo stato attuale dei luoghi.

In sintesi, viene riqualificata l'area ubicata all'interno della fascia ripariale, trasformando l'attività odierna in un vero e proprio Marina, disponibile per il diportismo a vela e a motore dotato di tutte le attrezzature tecniche necessarie.

In particolare, gli interventi sono volti:



- a soddisfare le principali finalità delle politiche adottate dal Piano della Nautica attraverso l'aumento del grado di naturalità del territorio, da perseguire e attuare mediante una serie di misure di ambientali, compatibili con gli impianti nautici;
- al miglioramento dell'aspetto percettivo del paesaggio attraverso la trasformazione delle aree adibite a attività di manutenzione/rimessaggio in aree adibite a verde ripariale, fasce arboree e darsena (specchio d'acqua). Il miglioramento degli indici di naturalità - al fine di ridurre il disturbo derivante dalla presenza di elementi antropizzati - costituisce l'obiettivo primario del progetto, che è caratterizzato dal prevalere di interventi di re-inserimento ed espansione delle aree verdi e delle fasce arboree, dall'introduzione di aree umide poste tra le banchine dedicate all'ormeggio e la sponda, al recupero degli attuali piazzali dedicati ai parcheggi attraverso la loro razionalizzazione e riorganizzazione funzionale, al ripristino dell'area depressa a fragmiteto denominata attualmente "Il Casone".

La scelta progettuale, pertanto, non è solo di carattere pianificatorio: l'infrastruttura si inserisce nell'ambito di riqualificazione del fiume Magra, inteso come riqualificazione paesaggistica ed ambientale ponendo la Marina, come "*sistema innovativo*" rispetto alla situazione attuale, e come "*sistema attrattivo*" rispetto alle attività turistiche presenti.

Il lay-out di progetto è sicuramente quello che si confà maggiormente ai criteri e agli obiettivi delle linee di azione precedentemente illustrati e all'attuale andamento del mercato diportistico.

Lo schema distributivo dello SUA è rappresentato nella *TaV. 03 - Zonizzazione - Assetto urbanistico dell'area*, ed in particolare individua:

- una **zona polifunzionale** (ZPo) comprendente la viabilità di accesso, i parcheggi ad uso "esclusivo", le attrezzature esistenti e per l'ormeggio: percorsi di accesso e lungo darsena, gli ambienti umidi permanenti localizzati tra la banchina di ormeggio e la sponda, la localizzazione dei fabbricati assentiti con Permesso a costruire n. 55/2010, la fascia spondale di qualificazione paesaggistica, il percorso pedonale di fruizione attiva, l'isola ecologica;
- una **zona di fruizione collettiva** (ZFc) comprendente gli spazi e le funzioni di uso pubblico come i parcheggi a "rotazione" e le aree verdi dimensionati secondo lo standard del Piano Guida della Nautica, il percorso pedonale di fruizione attiva trasversale e lungo sponda, la viabilità di uso pubblico;
- la zonizzazione dello specchio acqueo, **zona imbarcazioni da diporto** (ZD): le aree per l'ormeggio delle imbarcazioni da diporto e per l'attracco delle barche in transito, la porzione di specchio acqueo destinato alla "ricollocazione", il canale di accesso e di manovra.

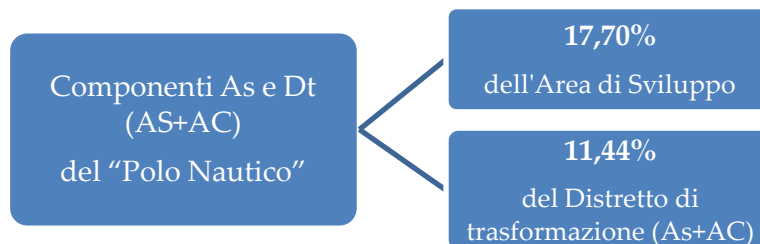


### 8.1 - Parametri sintetici per la caratterizzazione del "Marina"

L'area in cui si colloca il piano particolareggiato in analisi, fa riferimento ad una superficie complessiva disponibile di 35.476 mq con una potenzialità di realizzazione dello specchio d'acqua attrezzato per l'ormeggio delle imbarcazioni, pari a mq 14.190,40 per un numero di posti barca di 95 PE12. Il progetto definitivo in oggetto prevede la realizzazione di uno specchio acqueo non superiore a 13.000 mq. Considerando uno standard di 150mq/PE12<sup>4</sup>, il numero dei posti barca ospitabili è pari a 85PE. Il dimensionamento del Marina è stato effettuato in conformità a quanto indicato nelle norme di attuazione del Piano del Parco, in particolare:

- Art. 68 "Aree di Sviluppo degli impianti ed attrezzature per la nautica (AS-sf4) "Parco Nautico della Magra";
- Art. 80 "Distretto di Trasformazione";
- Art. 83 "Aree di Sviluppo degli impianti ed attrezzature della nautica".

Le percentuali d'incidenza dell'area di Progetto del S.U.A sono state calcolate sulle



Componenti As e Dt (AS+AC) del "Polo Nautico".

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

% di incidenza rispetto all'Area di Sviluppo	17,70 %
% sponda libera da ormeggi rispetto intero Polo Nautico	11,44%
Specchio acqueo realizzabile	40 % della Sup. territoriale
Mq specchio acqueo a p.b/PE12	150 mq
Aree da destinare alla ricollocazione <sup>5</sup>	1.650 mq
Superfici minime a parcheggio (parch. a rotazione) <sup>6</sup>	15 mq/p.b
Superfici minime a verde	15 mq/p.b

<sup>4</sup> Il Piano del Parco dimensiona il p.b. in 150 mq di specchio acqueo inclusi gli spazi di manovra

<sup>5</sup> art. Secondo bis della Convenzione, parte integrante della Delibera di adozione DCC n. 22 del 07/04/2014.

<sup>6</sup> Il Piano del Parco indica la superficie minima a parcheggio dei posti auto "a rotazione" e non in "esclusiva"





**Dimensionamento del progetto definitivo**

<b>Superficie territoriale (St) del SUA</b>	<b>35.476 mq</b>
<b>% sponda libera da ormeggi rispetto intero Polo Nautico</b>	<b>140 ml = 11,44%</b>
<b>Specchio acqueo realizzabile (SA)</b>	<b>13.000 mq &lt; 40 % della St.</b>
<b>Numero posti barca equivalenti PE</b>	<b>85 PE</b>
<b>Numero dei posti barca per la ricollocazione<sup>7</sup></b>	<b>11PE</b>
<b>Superfici minime a parcheggio (parch. a rotazione)</b>	<b>1.275 mq</b>
<b>Superfici minime a parcheggio (parch. in esclusiva)</b>	<b>1.275 mq</b>
<b>Superfici minime a verde</b>	<b>1.275 mq</b>

Il numero dei posti auto oltre ad essere dimensionato in conformità al Piano del Parco, recepisce le Raccomandazioni dell'AIPCN<sup>8</sup> che indica per i parcheggi assegnati in "esclusiva" lo 0,5 p.a per ogni posto barca. La superficie unitaria, comprensiva degli spazi di manovra è stata assunta pari a 30 mq a posto auto.

**8.2 - La darsena**

La darsena, intesa come specchio acqueo destinato all'ormeggio occupa una superficie di 13.000 mq, con una profondità costante di progetto di m - 3.00 s.l.m.

Al fine di rendere le sponde praticabili per l'attracco delle imbarcazioni ed un ottimale utilizzo degli spazi interni disponibili, specialmente nei periodi di punta di utilizzo estivo, la banchina si estende lungo tutta la superficie dello specchio acqueo, per uno sviluppo lineare di 680 m, di cui 307 attraccabile e dotata di bitte per ormeggio poppiere. La parte sommitale della banchina, grazie ad una soletta in piano, sarà sistemata con idonee pavimentazioni antiscivolo, in legno, oltre alle necessarie attrezzature per l'ormeggio e colonnine di servizio per la fornitura di acqua ed energia elettrica alle imbarcazioni in sosta, nella misura di una ogni 4 barche attraccate. Per ciascuna colonnina si prevede l'installazione di n. 4 prese per l'erogazione elettrica e n. 4 rubinetti per l'erogazione idrica.

Una leggera scarpata, raccorda la banchina con le aree a terra poste ad una quota di 2,50 m sopra il livello dell'acqua. Alle banchine, si accede tramite passerelle mobili di larghezza 1,50

<sup>7</sup> art. Secondo bis della Convenzione, parte integrante della Delibera di adozione DCC n. 22 del 07/04/2014, non destinati alla nuova realizzazione

<sup>8</sup> Associazione Internazionale Permanente dei Congressi di Navigazione" (ora "Associazione internazionale di navigazione").



mt e lunghezza 5,50 mt che consentono pendenze inferiori al 33%, accessibili dai percorsi pedonali che si sviluppano lungo tutto il perimetro della darsena.

Nello specchio acqueo si prevedono gli ormeggi delle imbarcazioni in andana con sistema tradizionale mediterraneo (catenaria e corpi morti) direttamente lungo le banchine.

La nuova darsena potrà far trovare riparo al suo interno ad 85 imbarcazioni da diporto suddivise secondo le seguenti classi:

<b>Configurazione ipotetica dei posti barca (flotta tipo)</b>		
<b>Categoria</b>	<b>Dimensioni</b>	<b>Numero posti</b>
<b>I</b>	2.50x7.00	16
<b>II</b>	3.00x8.50	20
<b>III</b>	3.50x10.00	9
<b>IV</b>	4.00x11.50	7
<b>V</b>	4.50x13.00	33*
<b>Totale</b>		<b>85</b>

\* comprensivi di n. 11 posti barca in ricollocazione

### **8.3 - Posti barca in "ricollocazione" PE12 e tratto di sponda libera**

Il Progetto prevede la ricollocazione di 11PE12 e con un conseguente miglioramento del Bilancio ambientale del Parco. Con Delibera Regionale n° 1469 del 22/11/2013 e con l'allegato Protocollo d'intesa tra Regione Liguria, Ente Parco Montemarcello Magra, Provincia della Spezia e Comune di Ameglia viene confermata la possibilità di attuare sia a livello urbanistico che a livello ambientale il progetto presentato dall'allora società Bibi s.r.l - ad oggi subentata la Soc. Marina Azzurra Yachting - precisando che sarà indispensabile rispettare gli standard specifici prefissati dal Piano del Parco approvato dalla Regione Liguria con DCR n.41/2001 e ss.mm.i.i. e dal Piano Guida della Nautica approvato dal Consiglio dell'Ente Parco con deliberazione n. 36 del 31.07.2008 e meglio evidenziati nel protocollo d'intesa.

Il progetto definitivo,(in adempimento a quanto richiesto ai punti **a** e **b** del p.i.), individua un' area da trasformare da terra ad acqua destinata alla ricollocazione parziale delle attività nautiche esistenti e ubicate a monte della linea di navigabilità (rif. punti *a*), *b*), del protocollo d'intesa).



Relativamente a tale area il soggetto attuatore si impegnerà, attraverso un successivo Atto di adesione da stipulare con l'Ente, a garantire che non eseguirà alcuna trasformazione nell'area in oggetto cedendo, se ritenuto necessario, il diritto urbanistico pari a mq 1.650.

Il diritto urbanistico relativo alla procedura di ricollocazione e l'eventuale prossima trasformazione verranno gestite in futuro di concerto con l'Ente Parco (rif. punto b) p.i.).

Per quanto concerne il tratto di sponda "stabilmente libera" esterna all'ambito SUA, nella *Planimetria A - Lunghezza della sponda del Distretto di trasformazione priva di ormeggi* allegata all'accordo commerciale con la Soc. FOFAO (All. 06), questa sarà pari a 140 ml pari all'11,44% della lunghezza totale di sponda dell'intero Distretto di Trasformazione componente 1.21 "Polo Nautico" pari a circa 1.220 ml.

#### **8.4 - Il canale di accesso, zona di evoluzione, canali di manovra**

L'imbocco del canale di accesso ha una larghezza di 46 mt (maggiore rispetto a quanto indicato dal Piano della Nautica<sup>9</sup>), e sarà realizzato con un banchinamento di raccordo con la banchina esistente, con un franco di sicurezza di 1,00 mt e si attesta in + 1,15 m sopra il livello dell'acqua. E' progettata con celle antiriflettenti capaci di smorzare l'altezza d'onda generato dalle barche prima di arrivare in darsena, al fine di contenere le variazioni del livello idrico all'interno della stessa.

La darsena, ha fronti di ormeggio contrapposti, con una distanza superiore a 3,6 volte la lunghezza massima delle imbarcazioni ospitate<sup>10</sup>. L'accesso ai posti barca è assicurato da canali di manovra di larghezza sufficiente per le dimensioni delle imbarcazioni.

Nelle zone di avvicinamento alle banchine, sono disponibili due vaste aree utilizzabili per le manovre di avvicinamento all'ormeggio con eventuali evoluzioni o rotazione delle imbarcazioni. I cerchi di evoluzione hanno diametro di 45 e 48 mt, notevolmente maggiore di 1,5 volte la lunghezza dell'imbarcazione più lunga.

#### **8.5 - Segnalazioni marittime**

Per una buona funzionalità della struttura, le banchine nonché i singoli posti barca, saranno contrassegnati da adeguata segnaletica in maniera da agevolare l'ormeggio. All'ingresso del Marina è previsto il posizionamento di due fari ad alimentazione fotovoltaica di colore rosso e verde per delimitare la sezione di apertura disponibile.

<sup>9</sup> cfr, (...) larghezza utile pari almeno a 5 volte la larghezza massima delle imbarcazioni ospitate, con un minimo di 15 metri (...).

<sup>10</sup> punto 6.2.2., dell'art. 6.2 del Piano Guida della Nautica.



Una barriera galleggiante, composta da un sistema continuo di boe sferiche collegate tra loro con cavi di tensione e tenditori in plastica, verrà posizionata per segnalare l'eventuale inaccessibilità alla darsena nei momenti di manutenzione dello specchio acqueo o per garantire la sicurezza, rispetto ai tentativi di intrusione ai non autorizzati all'ormeggio.

#### **8.6 - Reticolo delle acque di ricircolo**

Per garantire un adeguato ricambio delle acque stagnanti nella darsena, è stato previsto un sistema di ricircolo delle acque con una portata dimensionata in modo tale da avere un ricambio di tutto il volume presente.

Gli sbocchi dell'acqua di ricircolo, sono posizionati in più punti della darsena così da permettere un deflusso naturale verso il fiume e miscelare tutto il volume, possibilmente, senza che si individuino zone morte. Per ogni approfondimento si rimanda alla relazione "ST05 - Relazione sugli Impianti" e all'elaborato grafico "ST13 - Particolare impianto ricambio acque del bacino".

#### **8.7 - Acque di sentina**

Nel rispetto delle nuove normative comunitarie in materia di scarichi dalle imbarcazioni da diporto (Dir. 2000/95/CEE) e dei criteri del Piano Guida della Nautica, la darsena sarà dotata di un sistema per la raccolta, il collettamento e l'accumulo delle acque di sentina che saranno conferite ad un impianto autorizzato al trattamento. Gli impianti sono rappresentati nell'elaborato grafico ST08 - Planimetria rete fognaria e acque di sentina.

Il SUA è completato da elaborati specifici e attinenti gli aspetti idraulici e diportistici, a cui si rinvia per agli approfondimenti di settore.

#### **8.8 - Le aree a terra**

Il progetto della configurazione morfologica funzionale e infrastrutturale della darsena è strettamente interconnessa con le aree a terra, soprattutto per quanto riguarda le dotazioni degli standard ed i servizi già presenti.

Nell'elaborato cartografico TaV. 06 - Planimetria stato di progetto sono individuati l'insieme dei servizi e delle dotazioni principali presenti all'interno del Marina:

- la viabilità di connessione con quella principale, sarà realizzata ai sensi dell'art. 39 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano del Parco che "esclude la realizzazione di strade pavimentate";
- la riorganizzazione degli attuali spazi a parcheggio, razionalizzati secondo gli standard nautici indicati nella pianificazione sovraordinata e quantificati nelle tabelle del precedente punto 5.5.1. In coerenza di quanto stabilito nella convenzione adottata,





per i parcheggi a rotazione verrà consentito l'uso pubblico nelle ore di apertura dell'impianto;

- la distribuzione e gerarchizzazione dei percorsi pedonali, "percorsi pubblici di fruizione attiva trasversali e spondali" e la "passeggiata" lungo darsena;
- l'integrazione e l'aumento delle aree verdi e delle zone umide;
- la dotazione dei servizi igienici, progettati secondo il Piano Guida della Nautica. Si precisa che con il progetto assentito con permesso a costruire n. 55/2010, il loro dimensionamento era stato commisurato rispetto alla flotta ospitata allo stato attuale, con un numero di imbarcazioni decisamente superiore a quelle risultanti dal presente progetto. Pertanto, il recepimento del Permesso a costruire richiamato, assolve la dotazione dello standard per i servizi, che consiste in un gruppo di servizi completo ogni 50 posti barca.

#### **8.8.1 - Area depressa - Bird garden**

L'area depressa denominata "Bird - Garden" e rappresentata nell'elaborato grafico *TaV. 12 - Studio degli aspetti naturalistici* è stata progettata pensando alla necessità di ricostruire, sia l'ambiente del fragmiteto benché attualmente risulti non più presente nell'attuale area denominata "Il Casone"<sup>11</sup>, sia nell'ottica di creare diversi ambienti di transizione, ossia quelle fasce fra un habitat e l'altro che garantiscano una ricchezza di biodiversità notevole ospitando il maggior numero possibile di organismi vegetali e di conseguenza di fauna. Gli spazi intermedi fra alberi, arbusti, prato e zona umida, sono un luogo di richiamo per molte specie che si trovano a poter convivere anche in spazi più ristretti da quelli previsti in natura.

L'area depressa ubicata a margine dello SUA sulla destra del viale alberato che conduce all'attuale ristorante, occupa una superficie complessiva di 675 mq con andamento curvilineo e degradante da quota + 2.50 a + 0.60 sopra al livello dell'acqua. L'ampiezza e la profondità della depressione artificiale realizzata, consentirà l'impianto di una porzione a *Phragmites australis* di almeno 2x2 mq (con possibilità di espansione sull'intera area umida), accompagnata da alti carici e ciperacee (alcune già presenti allo stato attuale, all'interno della zona depressa denominata "Il Casone").

La ricostruzione di tale ambiente, caratteristico delle aree umide ma al momento scomparso, e non ripristinabile naturalmente, costituisce di per se un valore aggiunto agli interventi previsti: tale valore appare inoltre aumentato dalla prossimità al contesto protetto rappresentato del vicino SIC.

<sup>11</sup> per ogni approfondimento di natura ambientale si rimanda allo studio settoriale della Valutazione di incidenza



Nell'ottica di favorire al meglio la conservazione di specie legate agli ambienti umidi, il mantenimento od il ripristino di aree naturaliformi, anche a scala piccola o medio-piccola (micro-tessere di habitat) risulta essere un elemento chiave, come già riconosciuto dagli Enti preposti al monitoraggio di tali componenti. Il fragmiteto, in virtù della relativa densità della massa vegetale, della struttura tridimensionale del popolamento e della presenza di diverse nicchie trofiche legate all'ambiente umido, potrà venire impiegato come area di foraggiamento e/o di nidificazione da diverse specie avifaunistiche legate a tali contesti, al momento assenti dal sito di indagine; può inoltre favorire la permanenza di quelle già presenti nell'area (cfr. i rilievi condotti in primavera ed estate, corrente anno).

Ad oggi, l'area in esame presenta una notevole carenza di nicchie trofiche, nessuna delle quali è legata ad ambienti umidi; le possibilità di nidificazione appaiono anch'esse scarse, limitate alle specie più plastiche ed adattabili (es. turdidi e columbidi sinantropi).

La presenza di una micro - tessera di questo tipo potrà favorire, inoltre, il ripristino della rete ecologica locale, fungendo da *step* di collegamento fra *core areas*, rappresentate dalle contermini aree protette.

#### **8.8.2 - Le zone umide di compensazione paesaggistica**

Come illustrato nei precedenti paragrafi, tra le banchine di ormeggio e la sponda della darsena sono state progettate piccole depressioni d'acqua di superficie complessiva (con esclusione dell'area depressa e dell'attuale bio - lago) di 807 mq che, pur mantenendo ampiezza e profondità limitata, nonché un marcato sviluppo lineare, vanno comunque a costituire ambienti umidi permanenti, caratterizzati da scarso idrodinamismo e presenza di fasce compatte di vegetazione igrofila, data dagli impianti ad alti carichi e ciperacee.

Pur non inquadrandosi come interventi naturalistici, l'obiettivo di tale intervento è quello di introdurre una possibile relazione biunivoca ma subordinata ai principali fattori ambientali attraverso un corretto equilibrio fra l'intervento nel suo complesso e l'aumento dell'efficienza ecologica attraverso l'integrazione delle piantumazioni.

In sintesi, l'intervento è volto al miglioramento delle condizioni di idoneità faunistica dell'area, in particolare per la componente dell'avifauna e dell'erpetofauna anfibia.

#### **8.8.3 - I percorsi pedonali di fruizione attiva trasversale e di sponda**

La necessità di uniformarsi al Protocollo d'intesa approvato con delibera del Comune di Ameglia n. 81/2013 e nel rispetto di quanto stabilito nella convenzione adottata<sup>12</sup>, il piano

<sup>12</sup> (...) Articolo secondo - (...) nel rispetto di quanto indicato all'art. 14 delle NTA *del Piano del Parco "Programma dell'accessibilità e dei percorsi pubblici"*, verrà consentito la fruizione pubblica delle sponde così come previsto dal protocollo d'intesa sottoscritto dagli enti.



particolareggiato prevede la progettazione di percorsi di fruizione attiva “trasversali e di sponda”.

I percorsi trasversali individuati sono localizzati in sinistra e destra dell’ambito dello SUA a confine con altre proprietà e consentono il collegamento pedonale tra la Via Litoranea e la sponda del fiume Magra.

Due percorsi pedonali nel verde caratterizzati dalla presenza di viali alberati, uno conservato l’altro di nuova realizzazione, finalizzati al “*turismo sostenibile*” e concepiti con cartelli didattici d’informazione tecnico-naturalistica che permetteranno un avvicinamento consapevole dei visitatori alle tematiche “cardine” della tutela naturalistica e dell’ambiente del Parco. Hanno uno sviluppo lineare di circa 250 m ciascuno e verranno realizzati con materiali ecocompatibili.

Gli interventi di messa in sicurezza del tratto di sponda del fiume Magra, corrispondente ai mappali 577, 546 e 460 del Foglio 15 del N.C.T del Comune di Ameglia (esterno all’ambito dello SUA adottato), effettuati dalla società attualmente concessionaria e realizzati ai sensi dell’art. 4 dell’*Atto di adesione e di intesa* sottoscritto in data 11.02.2008 al numero 273 serie 1T, hanno consentito di realizzare un palancolato in legno addossato alla palificazione esistente e un tavolato, sempre in legno, per percorso pedonale per tutta la banchina, definite nello stesso atto di adesione come opere “realizzate con tecniche di ingegneria naturalistica”. L’Ente Parco Montemarcello Magra, ha rilasciato *nulla osta* agli interventi di cui sopra, in data 4.04.2008 prot. n. 1135, in quanto ritenute conformi al Piano Guida della Nautica.

Il tavolato in legno sopra richiamato, andrà a costituire il percorso spondale di collegamento con quello trasversale di fruizione attiva non direttamente interessato dalle opere di trasformazione del Piano Particolareggiato /SUA, ma oggetto di accordi commerciali con la società attualmente concessionaria, così come richiesto nella relazione istruttoria di verifica di assoggettabilità a Vas più volte richiamata nel presente documento.

La previsione di nuovi percorsi pedonali è quella di colmare la discontinuità degli stessi e di attivare collegamenti da e verso il fiume. Il contesto di inserimento del progetto è di qualificazione ambientale e gli interventi previsti nel loro insieme, integrati con le opere a terra della darsena, assicurano la funzionalità di alcune connessioni:

- la continuità della fascia spondale sistemata a verde per la fruizione del percorso;
- la continuità di fruizione pedonale lungo la sponda, in continuità ed a completamento dei percorsi trasversali di cui sopra.

I percorsi in progetto consentono pertanto di valorizzare la fascia fluviale e la loro fruizione risponde pienamente a quanto definito come obiettivo dal Piano del Parco. Inoltre, l’intervento va a costituire un “potenziamento della rete fruitiva nel paesaggio” in particolare integra il sistema dei percorsi e potenzia l’uso didattico e di tempo libero di un



ambiente che presenta contemporaneamente i caratteri dell'ambiente naturale e dell'ambiente antropizzato.

Infine, si evidenzia che la fruizione della darsena è garantita - pur non realizzando il collegamento pedonale tra le due sponde del canale di accesso per motivi di sicurezza delle imbarcazioni in ingresso e per i costi elevati - dalla percorribilità dell'intera banchina di nuova realizzazione essendo progettata alla stessa quota di quella esistente e dalla "passeggiata" in quota che corre lungo tutto il perimetro del Marina.

#### **8.8.4 - Superamento delle barriere architettoniche**

La darsena Marina Azzurra è stata progettata adempiendo alle vigenti prescrizioni normative di cui al DPR del 24/07/1996, n. 503, "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici" e al D.M.LL.PP. 14/6/1989, n. 236, "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire accessibilità, adattabilità e visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche", al fine di assicurare l'accessibilità (o accessibilità condizionata) ai disabili in ogni sua parte.

Vengono di seguito esposte le soluzioni progettuali e le opere previste per l'eliminazione delle barriere architettoniche, gli accorgimenti tecnico-strutturali ed impiantistici ed i materiali previsti a tale scopo.

In particolare si farà riferimento all'accessibilità del complesso della darsena, alle caratteristiche dei percorsi pedonali inclusi rampe e banchine, ai parcheggi.

##### Spazi esterni

Per gli spazi esterni valgono le norme stabilite dal Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236. Gli spazi esterni e loro componenti come percorsi e pavimentazioni, saranno realizzati con materiali non sdruciolevoli con coefficienti di attrito superiori a quelli indicati dalla normativa.

I percorsi pedonali, in quanto componenti degli spazi esterni, avranno una larghezza pari a 150 cm superiore a quella minima (cm. 90) consigliata dal Decreto 236/89. L'inversione di marcia da parte di persone su sedia a ruote, è garantita dalla dimensione del percorso stesso.

Qualsiasi cambio di direzione rispetto al percorso rettilineo sarà in piano. Ove sarà necessario prevedere un ciglio, questo verrà sopraelevato di cm. 10 dal calpestio, e differenziato per materiale e colore dalla pavimentazione del percorso e non presenterà spigoli vivi. La pendenza trasversale massima prevista è dell'1%.

I percorsi pedonali del marina soddisfano pienamente i requisiti di accessibilità che la normativa prescrive: consentono l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.





Le rampe, superano un dislivello non superiore a 2,50 m, hanno un andamento regolare ed omogeneo per tutto il loro sviluppo con pendenza costante longitudinale non superiore all'8%. Per consentire l'incrocio di due persone sono state progettate per una larghezza pari a 1,50 ml, e sono dotate, ogni 10 metri di lunghezza, di ripiani orizzontali delle stesse dimensioni.

Le rampe di accesso alla banchina dal percorso lungo darsena, sono dotate di un parapetto pieno, con altezza di ml. 1.00 e inattraversabile da una sfera di diametro di cm. 10, mentre le rampe di raccordo tra la banchina e il percorso pedonale fronte ristorante, sono realizzate con un cordolo di almeno 10 cm di altezza. L'inizio e fine rampa sarà segnalato con una fascia a pavimento di materiale diverso o comunque percepibile, posizionato ad almeno a 30 cm dai suddetti punti.

Le passerelle mobili per l'accesso alla banchina di ormeggio, sono state progettate con una larghezza di 1,5 ml, ai sensi dell'art. 27 comma 1 del Decreto del Presidente della Repubblica del 24/07/1996, n. 503 e provviste di mancorrenti, caratterizzate da un piano di calpestio realizzato con materiale antiscivolo di provata durabilità in ambiente marino e di uso sicuro anche a piedi nudi.

#### Parcheggi

Nelle aree di parcheggio sono previsti, nella misura di 1 ogni 50, posti auto riservati ai veicoli al servizio di persone disabili.

#### **8.8.5 - Raccolta e smaltimento rifiuti - Isola ecologica**

La darsena è dotata di un' isola ecologica, un'area funzionale e facilmente accessibile ubicata in una delle due aree a parcheggio a rotazione e rappresentata nell'elaborato grafico *Tav. 06 - Planimetria, stato di progetto*, predisposta principalmente per la raccolta e conferimento di rifiuti inquinanti come batterie esauste, olii usati e filtri sporchi. A questi saranno affiancati contenitori per rendere possibile la differenziazione dei rifiuti non pericolosi quali imballaggi in carta e cartone, plastica e imballaggi in plastica, imballaggi in vetro e vetro. All'interno dell'isola ecologica saranno presenti strutture di tipo leggero per il riparo dei cassonetti di raccolta adibiti allo stoccaggio di:

Codici catalogo europeo rifiuti<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> La Decisione della Commissione 2014/955/UE modifica la decisione 2000/532/CE relativa all'elenco dei rifiuti ai sensi della direttiva 2008/98/CE. All'interno del testo della decisione è riportato il **nuovo elenco europeo dei rifiuti** (contenente i codici CER) armonizzato secondo le nuove caratteristiche di pericolosità dei rifiuti di cui all'Allegato III della Direttiva 2008/98/CE, recentemente modificato dal Regolamento 1357/2014, che entreranno in vigore dal 1 giugno 2015. Il nuovo C.E.R. modifica l'allegato della decisione 2000/532/CE e sostituisce, dal 1 giugno 2015, l'Allegato III della Direttiva 2008/98/CE e, di conseguenza, l'Allegato D alla Parte IV del D.lgs. 152/2006.



- 
- 13 02 04\* oli minerali per motori, ingranaggi e lubrificazione, clorurati
  - 13 02 05\* oli minerali per motori, ingranaggi e lubrificazione, non clorurati
  - 13 02 06\* oli sintetici per motori, ingranaggi e lubrificazione
  - 13 02 07\* oli per motori, ingranaggi e lubrificazione, facilmente biodegradabili
  - 13 02 08\* altri oli per motori, ingranaggi e lubrificazione
  - 16 06 01\* batterie al piombo
  - 16 06 02\* batterie al nichel-cadmio
  - 16 06 03\* batterie contenenti mercurio
  - 16 06 04 batterie alcaline (tranne 16 06 03)
  - 16 06 05 altre batterie e accumulatori
  - 16 06 06\* elettroliti di batterie e accumulatori, oggetto di raccolta differenziata
  - 16 07 08\* rifiuti contenenti oli

**Differenziazione dei rifiuti non pericolosi quali:**

- 15 01 01 imballaggi di carta e cartone
- 15 01 02 imballaggi di plastica
- 15 01 03 imballaggi in legno
- 15 01 04 imballaggi metallici
- 15 01 05 imballaggi compositi
- 15 01 06 imballaggi in materiali misti
- 15 01 07 imballaggi di vetro
- 16 01 19 Plastica
- 16 01 20 Vetro



## 9.LA SCELTA LOCALIZZATIVA E L'ALTERNATIVA "0"

Il Piano particolareggiato (nel proseguo PP) disciplina e conforma, in esecuzione alle previsioni del Piano regolatore generale, gli interventi di iniziativa pubblica o privata convenzionata di un ambito o porzione di territorio, mediante la definizione dettagliata dell'assetto di quest'ultimo.

La ricostruzione del quadro della pianificazione ai diversi livelli ha consentito, in particolare:

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

Gli obiettivi specifici, e le conseguenti azioni urbanistiche, rappresentati nella proposta di PP sono scaturiti da un'approfondita fase di programmazione e progettazione. Tale fase di progettazione è stata integrata nel percorso di SUA dalle risultanze del quadro ricognitivo urbanistico - territoriale e dalle analisi condotte nel Rapporto preliminare per la verifica di assoggettabilità a VAS, oltre che dagli approfondimenti relativi alle principali componenti ambientali potenzialmente interferite dall'intervento e contenute nella Valutazione di incidenza.

Va inoltre considerato il livello pianificatorio del PP infatti, alternative scaturite all'interno del processo di predisposizione di uno strumento urbanistico di livello sovralocale/locale (ad esempio un PUC) sono, per ovvie ragioni tecniche e di azioni/obiettivi specifici, molto differenti da quelle riconducibili a processi attuativi quali la redazione di Piani particolareggiati che spesso raggiungono un livello progettuale definitivo. Se per la pianificazione di tipo "strategico a vasta scala" la formulazione di alternative discende, da un processo condiviso e partecipato della pianificazione, con misure e norme che caratterizzano l'alternativa stessa e possono diversificarla anche dal punto di vista localizzativo, ad un livello inferiore ("attuativo"), l'alternativa e la sua valutazione verteranno necessariamente anche e soprattutto, sugli aspetti legati agli elementi caratterizzanti l'intervento specifico.

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

Si tiene ad evidenziare che gli interventi del Piano Particolareggiato in oggetto, sono localizzabili all'interno di uno specifico "Distretto di trasformazione" del Piano del Parco e



del Distretto d'ambito di PRG del Comune di Ameglia "Polo Nautico" contestualmente variato con l'adozione del SUA, individuando un sub - distretto dedicato. Le fasi di valutazione pertanto, non possono prescindere da tale aspetto sostanziale. È in tale ottica che, piuttosto del confronto accademico tra le possibili alternative "pianificazione già approvata" Vs "Piano particolareggiato in oggetto", si è preferito ripercorrere le valutazioni condotte in fase progettuale a supporto dell'alternativa che ha portato alla proposta dello SUA, incentrando la stessa sul confronto tra le interferenze ambientali rispetto all'intervento proposto. Ciò anche al fine di individuare e disporre, di idonei interventi di protezione/mitigazione ambientale e percettiva dei futuri fruitori del Marina Azzurra.

## 9.1. - Valutazione delle alternative di tipo strategico

Gli obiettivi specifici descritti al paragrafo 5, e le conseguenti azioni urbanistiche e progettuali, rappresentati dalla proposta di SUA sono scaturiti da un'approfondita fase di programmazione/pianificazione che ha debitamente tenuto in considerazione possibili alternative alla proposta progettuale presentata.

Il percorso di predisposizione della trasformazione urbanistica e più specificatamente la realizzazione, di una "darsena scavata a secco su proprietà privata", si è sviluppato attraverso la partecipazione di diversi attori (Regione, Provincia, Ente Parco, Comune) che nel tempo hanno condotto alla proposta urbanistica e di progetto definitivo in oggetto. Ciò evidenzia che, pur nel quadro generale delle valutazioni di carattere pianificatorio a vari livelli, gli strumenti urbanistici attuativi per loro natura si compongono, già nelle fasi di predisposizione, di valutazioni preventive che portano alla scelta progettuale apparentemente più idonea. Se da un lato il confronto con alternative diacroniche comporta di per sé problematiche legate alla valutazione di uno scenario di progetto che per motivi di varia natura (politica, economica, sociale ecc.) è già stato superato ed abbandonato, dall'altro può risultare rilevante in quanto consente la verifica di determinate scelte avvenute nel corso del tempo, anche dal punto di vista ambientale.

Nel caso specifico, le alternative prese in considerazione sono:

- **alternativa 0:** mantenimento dello scenario di riferimento presente;
- **alternativa 1:** realizzazione degli interventi come da Piano del Parco e da PRG approvato Distretto "Polo Nautico Marina di Fiumaretta";
- **alternativa 2:** realizzazione degli interventi come da SUA in oggetto (variante al PRG).

Al fine di una corretta valutazione delle alternative possibili, è utile e necessario prendere in considerazione anche la cosiddetta "alternativa 0", ossia il mantenimento dello scenario di riferimento attuale e la rinuncia alla realizzazione di qualsiasi intervento urbanistico diverso da quanto già definito e/o approvato. La valutazione della suddetta alternativa non può





prescindere però dal diretto confronto con l'attuazione del Piano particolareggiato in oggetto, proprio per consentire l'esplicitazione degli aspetti positivi/negativi deducibili dall'azione di confronto tra le alternative.

Di seguito vengono esplicitati i suddetti scenari/alternativi mettendo in evidenza nei limiti di cui sopra gli aspetti positivi/negativi, sia in termini ambientali che economico - gestionali, riconducibili all'ipotesi di loro attuazione.

Si precisa che, essendo un piano particolareggiato di iniziativa privata definito su terreni di proprietà dell'operatore/committente, le valutazioni condotte potranno essere esclusivamente di tipo qualitativo.

### Alternativa 0

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

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

### Alternativa 1

Anche l'alternativa 1 rappresenta l'ipotetico abbandono degli interventi previsti dal SUA in oggetto, a favore di quanto già previsto dallo strumento urbanistico vigente (Piano del parco e PRG), che ricomprende le aree in oggetto all'interno del più vasto distretto "Polo Nautico Marina di Fiumaretta".

Ne consegue che, pur volendo ipoteticamente abbandonare l'alternativa del SUA in variante al PRG a favore dello strumento urbanistico vigente, è proprio il PRG stesso che in **applicazione della deroga** alle N.T.A. (recepite e divenute parte integrante del P.R.G. vigente) in ordine all'obbligo di S.U.A unico (applicato alla sommatoria delle proprietà comprese nel perimetro del Distretto denominato "Polo Nautico Marina di Fiumaretta"),



necessita della variante per il recepimento di iniziative progettuali legate a singoli attori in grado di avviare le trasformazioni previste.

### Alternativa 2

Rappresenta la proposta di Piano particolareggiato di iniziativa privata avente valore di progetto definitivo, con le caratteristiche e specifiche dettagliate negli elaborati di progetto.

Come già illustrato in premessa, il Piano particolareggiato rappresenta quindi un'alternativa "condivisa", che ha peraltro visto ulteriori affinamenti progettuali rispetto alla prima proposta iniziale di SUA adottato, formalizzato attraverso un'integrazione che ne ha ulteriormente migliorato le caratteristiche, secondo quanto indicato nelle "condizioni e prestazioni attese" contenute nella relazione istruttoria n. A096 del 27 gennaio 2016 (parte integrante e sostanziale del Decreto dirigenziale n. 268 del 28.01.2016 del Settore Valutazione di Impatto Ambientale della Regione Liguria).

### 9.2. - Confronto delle alternative e valutazione finale

In considerazione di quanto esposto nei paragrafi precedenti, nella tabella seguente si riporta in maniera riassuntiva, il risultato del confronto qualitativo tra le alternative analizzate.

<b>Alternativa 0</b>	Comporta la non realizzazione dell'intervento di Piano particolareggiato e il conseguente mantenimento della condizione attuale. Tale condizione comporta la dilatazione dei tempi per il raggiungimento degli "obiettivi" di miglioramento della qualità ambientale del fiume Magra in funzione delle attività della nautica e stabiliti nel Piano della Nautica vigente.
<b>Alternativa 1</b>	Pur essendo un obiettivo di area vasta risulta compatibile dal punto di vista ambientale e pianificatorio. Potrebbero però verificarsi problematiche che richiedono approfondimenti e studi specifici legati agli indotti di traffico veicolare riconducibili alla "riconosciuta vocazione per attrezzature da diporto". Non si escludono problematiche economico - gestionali (post - operam) principalmente legate al periodo storico caratterizzato da crisi economica generalizzata.
<b>Alternativa 2</b>	Dal punto di vista prettamente paesaggistico, l'intervento, pur modificando la situazione esistente, ben si inserisce nel contesto complessivo grazie agli interventi mitigativi previsti (aree verdi piantumate, zone umide). In considerazione delle caratteristiche dei limitrofi assi viari si determinano variazioni positive (diminuzioni mezzi pesanti e leggeri) rispetto allo stato in essere dei luoghi. Dal punto di vista economico l'alternativa risponde oltre che a canoni di condivisione pianificatoria anche alle esigenze sociali di rilancio del turismo.





# COMUNE DI AMEGLIA

Prov. La Spezia

**Strumento Urbanistico Attuativo  
Marina Azzurra Yachting s.r.l.**



Dall'analisi delle suddette valutazioni si ritiene che l'alternativa globalmente più sostenibile risulta essere quella proposta con l'intervento oggetto di SUA (alternativa 2) dal punto di vista di sostenibilità ambientale, determinata sia dalla cessazione delle attività di ormeggio lungo sponda e dalla ricollocazione dei posti barca, sia dagli interventi di mitigazione/compensazione ambientali previsti.



---

## **10.INDICAZIONI PER IL PROGETTO ESECUTIVO**

Quanto riportato nel presente progetto definitivo, costituisce la fase propedeutica per lo sviluppo del progetto esecutivo, fatto salvo eventuali vincoli e prescrizioni derivanti dal Decreto di valutazione di impatto ambientale.

Nell'ambito del progetto esecutivo saranno approfonditi gli aspetti impiantistici ( antincendio, fognari, acquedottistici ecc.) e strutturali, dettagliando i particolari costruttivi e le caratteristiche funzionali.

