

Comune di Ospedaletti

Variante al PRG vigente del comune di Ospedaletti - distretto di trasformazione del porto **DT - Porto** compreso tra le foci dei rii Termini e Porrine - conseguente il nuovo assetto del *PTCP* e del *PTC della Costa* approvate con il D.G.R n. 43 del 23.12.2015.

Responsabile del procedimento: arch. Massimo Salsi

Progettista: arch. Alberto Pulinetti

Consulente: arch. Ivan Gallo

Sanremo il 19,05,2017

indice

1. storia

2. inquadramento

2.1 perimetrazione della variante al PRG del comune di Ospedaletti

2.2 normativa sovra comunale

a). *PTCP*

- ASSETTO INSEDIATIVO:
- ASSETTO VEGETAZIONALE:
- ASSETTO GEOMORFOLOGICO:

b). *PTC della Costa*

- PORTO
- SPIAGGE

3. variante in progetto

Obiettivo

3.1 normativa urbanistica di livello locale

Localizzazione

Accessibilità viaria, cantieri navali - capitaneria di porto, rimessaggio barche e parcheggi

Accessibilità nautica

Dimensione dello specchio acqueo utilizzabile

Opere a terra, nuovi volumi e sistemazioni

Spiaggia e piccolo rimessaggio di barche

Spiaggia di ponente

Spiaggia di levante

Carico urbanistico

Dotazioni minime territoriali e funzionali degli insediamenti

Modalità di attuazione

3.2 congruenza ambientale

Servizi ambientali

Opere di difesa e adeguamenti idraulici

Criteri di efficienza e sostenibilità'

3.3 disciplina paesistica di livello puntuale

Criteri progettuali e compositivi del water front

Elementi puntuali e areali da salvaguardare

Assi visivi prevalenti

Attrezzature stagionali di supporto alla balneazione

Linguaggio architettonico

3.4 principi di flessibilità

Tavole allegate

n.1 inquadramenti cartografici

n.2 distretto di trasformazione **DT - porto** scala 1.:2000

n.3 PRG in variante scala 1.:2000

n.4 raffronto tra PRG in variante e *PTCP* scala 1.:5000

n.5 raffronto tra PRG in variante e PRG DPGR n.493 del 5.8.1996 scala 1.:2000

1. storia

Sull'area a mare prospiciente il centro storico del Comune di Ospedaletti a partire dai primi anni '80 è stata realizzata una discarica con i versamenti dei materiali provenienti dai lavori di costruzione della nuova linea ferroviaria; a partire dal 2007 la discarica (COGEFAR) è stata sostituita da opere foranee, in particolare un molo di sopra-flutto, propedeutiche alla realizzazione di una nuova struttura nautica, così come prevista dal Piano di Coordinamento Territoriale della Costa approvato con DCR 64/2000. La Sentenza del Consiglio di Stato n.361/2013, intervenuta nel 2013, ha determinato, tra l'altro, l'annullamento del DPGR n.493 del 5.8.1996 di approvazione della variante integrale del PRG del Comune di Ospedaletti e conseguentemente l'annullamento della variante alle indicazioni del PTCP introdotta con tale atto, che aveva assoggettato l'area relativa all'ex discarica COGEFAR al regime normativo "TRZ" dell'assetto insediativo di livello locale, per poter prefigurare la trasformazione in porto turistico. Tale Sentenza è intervenuta a distanza di quasi sette anni dall'avvio della costruzione del nuovo porto turistico nel frattempo intrapreso, e pertanto, in una situazione di avanzato stato di esecuzione delle principali opere marittime e di alcune delle opere di urbanizzazione previste dal relativo progetto compreso nell'apposito Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica all'uopo approvato, per cui lo stato del territorio attualmente non riflette più la situazione che caratterizzava la discarica, nel frattempo rimossa proprio con l'esecuzione delle opere di difesa del bacino portuale e dei banchinamenti. Con nota dell'aprile 2013, il Direttore Generale del Dipartimento Ambiente ha evidenziato l'inopportunità di procedere con la messa in pristino dello stato dei luoghi, secondo quanto previsto dalla l.r.9/1998 ed a seguito della predetta Sentenza del CdS, in quanto, dal punto di vista non solo tecnico ed economico ma anche ambientale, la rimozione delle opere di difesa a mare già realizzate non comporterebbe, allo stato attuale, benefici sull'ecosistema marino, né scongiurerebbe potenziali impatti dovuti al persistere dell'opera.

Il D.G.R n. 43 del 23.12.2015 "APPROVAZIONE DELLE VARIANTI AI VIGENTI PTCP E PTC DELLA COSTA PER L'AMBITO COSTIERO COMPRESO TRA LE FOCI DEI RII TERMINI E PORRINE IN COMUNE DI OSPEDALETTI" ha approvato le seguenti varianti:

1. Variante di iniziativa regionale al livello locale del PTCP per le aree a mare e a terra oggetto delle trasformazioni territoriali;
2. Variante al PTC della Costa, atta a definire le caratteristiche funzionali e dimensionali della nuova struttura nautica.

2. inquadramento

2.1 perimetrazione della variante al PRG del comune di Ospedaletti

L'areale oggetto di variante al PRG è così individuato, procedendo da ponente verso levante:

- spiaggia di ponente denominata "Giunchetto", per la parte insistente nel comune di Ospedaletti, posta a ponente del Rio Termini,
- specchio acqueo delimitato dalla attuale diga di sopra-flutto e dal futuro molo di sotto-flutto attestato entro il limite delle aree banchinate (incluse le aree occupate dalle opere di difesa idraulica), e le prospicienti aree a terra comprensive dell'ex sedime ferroviario,
- sola zona a terra a levante del porto, compresa tra il radicamento del nuovo molo di sotto-flutto e il Rio Porrine, esclusa la parte del molo di sotto-flutto del progetto originario (che prevedeva un'estensione del porto turistico anche in questa zona) costituita dal solo nucleo di tout-venant, non ancora completamente protetto dalla mantellata esterna di massi,
- spiaggia di levante posta a levante del Rio Porrine, (solo per il primo tratto identificabile con l'area della spiaggia libera oggetto di recenti interventi di ripascimento),

Il tutto meglio identificato graficamente nella tav. n. 2

2.2 normativa sovra-comunale

a). PTCP

(nuova zonizzazione costiera del livello locale della tavola 58 - 62)

• ASSETTO INSEDIATIVO:

- lo specchio acqueo delimitato dalla attuale diga di sopra-flutto e dal futuro molo di sotto-flutto attestato entro il limite delle aree banchinate, idoneo per la realizzazione di un porto turistico, e le prospicienti aree a terra su cui localizzare i servizi per la struttura nautica, ha il regime paesistico **ANI-TR-AI**;

- la contigua area a levante del porto, compresa tra il radicamento del nuovo molo di sotto-flutto e il rio Porrine, per la sola zona a terra, ha regime paesistico **ANI-MO-B** al fine di consentire la sistemazione dell'arenile a fini balneazione e dei relativi servizi, ed eventualmente, nella parte ad ovest confinante con la struttura portuale su una quota limitata dell'area, l'utilizzo a fini piccolo rimessaggio di barche, con esclusione di un vero e proprio porto a secco che prefigurerebbe un uso esclusivo della spiaggia, e di opere a mare che impegnino lo specchio acqueo antistante;

- le spiagge poste a ponente del rio Termini e del radicamento della diga di sopra-flutto e a levante del rio Porrine, (solo per il primo tratto identificabile con l'area della spiaggia libera oggetto di recenti interventi di ripascimento) hanno il regime paesistico **IS-CE**, sulla base della valutazione dell'avvenuto raggiungimento di un livello di sistemazione soddisfacente e meritevole di essere conservato nello stato attuale ed in continuità con la stessa classificazione delle aree contigue.

• ASSETTO VEGETAZIONALE:

le nuove aree a mare, ad esclusione della zona interessata dai nuovi banchinamenti portuali, hanno il regime **COL IDS CO** in continuità con la stessa classificazione delle aree retrostanti.

• ASSETTO GEOMORFOLOGICO:

le nuove aree a mare, ad esclusione della zona interessata dai nuovi banchinamenti portuali, hanno il regime di Consolidamento **CO**, ad eccezione delle opere di difesa minori già realizzate, in coerenza con analoghe situazioni riscontrabili lungo l'arco costiero ed in continuità con la classificazione delle aree contigue.

b). PTC della Costa

(Ambito progetto: AP3 - Ospedaletti)

le linee guida per la ricomposizione e la riqualificazione paesistica dell'intero ambito territoriale del golfo di Ospedaletti, nonché le caratteristiche tipologiche della nuova struttura nautica, sono così definite:

• PORTO

- Lo specchio acqueo, della superficie di circa 48.000 mq., attuale racchiuso dalla nuova diga di sopra-flutto ha le caratteristiche tecniche, dimensionali e funzionali adatte ad ospitare un **Porto Turistico**, pertanto é superata la classificazione di Impianto Nautico Minore inizialmente operata dal PTC della Costa, (sostituzione del simbolo di Impianto Nautico Minore con quello di Porto Turistico (**PT2bis**)).

Il porto dovrà essere ricompreso all'interno dei perimetri a mare e a terra disegnati dalle nuove opere (attuale molo di sopra-flutto e futuro molo di sotto-flutto attestato entro il limite delle aree già banchinate) nell'area descritta nel PTCP assetto insediativo classifica come ANI-TR-AI; sono opere indispensabili per la funzionalità del porto:

- il completamento della testata del molo di sopra-flutto con la contestuale demolizione della parte di molo che ne costituiva il prolungamento oltre il ricciolo di testata (di questo tratto è stato posato prima dell'interruzione dei lavori, il solo nucleo oggi sottoposto all'azione erosiva del moto ondoso);

- la realizzazione del molo di sotto-flutto, a chiusura dell'imboccatura portuale, attestato entro il limite delle aree già banchinate;

L'esatta determinazione delle caratteristiche dimensionali e funzionali delle opere foranee descritte è demandata agli specifici approfondimenti progettuali in relazione alla tipologia di utenza della struttura nautica.

- L'area contigua a levante del porto, compresa tra il radicamento del nuovo molo di sotto-flutto e il rio Porrine, può essere riconvertita a spiaggia in modo che una corretta sistemazione dell'arenile ne consenta prioritariamente l'utilizzo a fini balneazione, con le debite verifiche sotto il profilo della sicurezza come avviene in altre analoghe situazioni in prossimità dell'imboccatura di porti turistici, con i relativi servizi ed eventualmente, nella parte ad ovest confinante con la struttura portuale su una quota limitata dell'area, l'utilizzo a fini piccolo rimessaggio di barche, con esclusione, quindi, di un vero e proprio porto a secco che prefigurerebbe un uso esclusivo della spiaggia e di opere a mare che impegnino lo specchio acqueo antistante; l'area a terra è classificata nel PTC assetto insediativo come ANI-MO-B;

A chiusura della zona, subito alla destra della foce del rio Porrine è stata realizzata una parte del molo di sotto-flutto del progetto originario (che prevedeva un'estensione del porto turistico anche in questa zona) costituita dal solo nucleo di tout-venant, non ancora completamente protetto dalla mantellata esterna di massi e per questo oggetto dell'azione del moto ondoso che negli ultimi anni ne ha provocato la progressiva erosione; questa struttura può essere demolita se non ha più significato nell'attuale scenario, ed anzi può essere vista come un elemento di disturbo sulla qualità delle acque (di cui limita il ricambio idrico), occorre però rilevare che la sua demolizione può indurre una modifica dell'assetto morfologico della futura spiaggia.

Si precisa pertanto che forma e dimensione di tale opera dovranno più debitamente essere valutate in fase di progettazione di maggior dettaglio dell'area in termini comunque compatibili con l'assetto paesistico della parte a terra.

Le foci dei corsi d'acqua devono essere necessariamente lasciate sgombrare e libere per consentire il corretto deflusso idraulico.

Qualsiasi intervento interferente i corsi d'acqua, deve rispondere alla vigente normativa idraulica.

Un aspetto da monitorare degli habitat marini e morfo-sedimentologico (SIC marino IT 1316274 "fondali Sanremo- Arziglia"), durante la gestione della struttura nautica sarà la verifica della sosta e ancoraggio, nelle aree ricadenti nel SIC, delle imbarcazioni, con eventuali azioni di regolamentazione.

• SPIAGGE

- Le opere foranee, che a partire dal 2007 hanno sostituito la discarica di inerti formatasi nei primi anni '80 con i grandi versamenti del materiale proveniente dai lavori di costruzione della nuova linea ferroviaria, hanno diviso il golfo in due settori indipendenti dal punto di vista della dinamica sedimentaria, contribuendo di fatto a ridurre la problematica ambientale del rilascio dei sedimenti marnosi finché il materiale della discarica stessa aveva alimentato.

A ponente del rio Termini oltre il radicamento del molo di sopra-flutto, ciò ha indotto la rotazione della spiaggia del Giunghetto, che deve ancora raggiungere una configurazione di equilibrio; a levante, oltre il rio Porrine, contestualmente alle nuove dighe, è stato realizzato un importante intervento di ripascimento artificiale delle spiagge, davanti al centro storico di Ospedaletti, in cui sono state salpate le barriere parallele ed è stata realizzata una nuova spiaggia, contenuta lateralmente da due lunghi pennelli, che ha riconquistato un equilibrio sufficientemente stabile e al momento garantisce un'efficace difesa costiera.

Attualmente, premesso che è irrealizzabile il ripristino degli antichi equilibri in quanto è praticamente impossibile contare su una alimentazione naturale, il sistema fa affidamento solo su apporti artificiali che, a regime, sono sicuramente sostenibili per l'esposizione favorevole del golfo e per la configurazione attuale delle opere marittime.

3. variante in progetto

La variante integrale del PRG del Comune di Ospedaletti (DPGR n.493 del 5.8.1996), annullata secondo la Sentenza del Consiglio di Stato n.361/2013, prevedeva nella perimetrazione in oggetto le seguenti zone:

- SpAbNIMO lett. A, e lett. B, ambito di servizi pubblici ed attrezzatura balneari-nuovo impianto modificazione;
- RMA1 ambito residenziale mantenimento;
- P3 area per parcheggi in ambito RMA1 - servizi pubblici;
- P4 area per parcheggi in ambito RMA1 - servizi pubblici;

a cui si rimanda la descrizione nelle tabelle d'ambito.

Le varianti al PTCP e PTC della Costa, sono il riferimento alla variante al PRG in oggetto, che vuole colmare per quanto di competenza la carenza venutasi a creare a valle della Sentenza CdS 361/2013.

La disciplina urbanistica di livello locale, qui proposta, si conforma ai regimi paesistici introdotti dalle varianti al PTCP e PTC della Costa (approvate con il D.G.R n. 43 del 23.12.2015), e sviluppa le indicazioni progettuali in esse contenute con particolare riferimento alle attrezzature a supporto del porto turistico e all'utilizzo del tratto di spiaggia che non sarà impegnato dal diporto. La nuova progettazione del porto turistico, in particolare tiene conto dei limiti dimensionali e prestazionali indicati dalle varianti al PTCP e PTC della Costa.

L'area oggetto della previsione si inserisce in un tratto di costa al margine di ponente del centro storico di Ospedaletti, oggi occupata a mare dalle opere foranee e dai banchinamenti parzialmente realizzati negli ultimi anni dal cantiere del nuovo porto, sospeso a seguito della Sentenza del Consiglio di Stato n.361/2013, e caratterizzata a monte da un'intensa edificazione diffusa sul versante costiero.

Obiettivo

L'obiettivo è quello di ridisegnare in coerenza con le normative sovra-comunali, il tratto di costa compreso tra rio Porrine e rio Termini per la formazione di un porto turistico di qualità.

3.1 normativa urbanistica di livello locale

La variante urbanistica al PRG propone nell'areale in oggetto la formazione del distretto di trasformazione del porto **DT - Porto** compreso tra le foci dei rii Termini e Porrine.

Localizzazione

L'area descritta al precedente punto 2.1, si sviluppa per una superficie complessiva di circa 167.000 mq.

Il nuovo porto turistico si colloca a circa 3 miglia dal porto di Sanremo e a circa 2 miglia da quello di Bordighera.

Accessibilità viaria, cantieri navali - capitaneria di porto, rimessaggio barche e parcheggi

L'accessibilità viaria alla struttura portuale dovrà avvenire unicamente da levante, in prossimità del bivio tra la Via Aurelia e la Via XX Settembre; verificando e/o organizzando la distribuzione viaria.

La formazione del percorso ciclo-pedonale, con aree verdi attrezzate e pista di emergenza se prescritta dalle Ferrovie dello Stato, in continuità e completamento di quello esistente, dovrà realizzarsi sull'ex rilevato ferroviario all'interno della zona descritta nel PTCP assetto insediativo classificata come PCP; il muro di confine a monte dell'ex ferrovia dovrà essere riqualificato.

L'infrastruttura di accesso carraio, conforme con la normativa di settore, con marciapiedi e zone verdi attrezzate comprensive di parcheggi a raso con possibile formazione di pergolato di copertura per la sistemazione di impianto fotovoltaico, sarà posizionata a nord del distretto di trasformazione del porto.

A levante del rio Termini, troverà posto lo snodo veicolare di accesso al porto ed ai servizi; in particolare ai parcheggi, alla capitaneria di porto, ai nuovi cantieri navali, e annesso rimessaggio barche.

Idonei raccordi stradali metteranno in comunicazione le zone portuali e i collegamenti ai servizi ferroviari a ponente del rio Termini.

I corpi di fabbrica con destinazione individuata dall'art.13 comma 1, lett. c) della l.r. n.16/08 e s.m. e i., limitatamente a *produttiva e direzionale, comprensiva delle attività artigianali di produzione di beni e servizi - capitaneria di porto - cantieri navali minori, comprensivi di casa per il custode, e annesso rimessaggio barche*, si potranno sviluppare, unicamente all'interno della zona descritta nel PTCP assetto insediativo classifica come ANI-TR-AI, per una S.A. massima di 1.500 mq., atterrati su un area complessiva massima pari a 1.000 mq.;

le nuove costruzioni dovranno rispettare i seguenti standard edilizi:

numero massimo di piani fuori terra = 2; altezza massima = 8,00 m. che, in nessun caso, potrà superare la quota esistente sull'ex rilevato ferroviario; distanza minima assoluta tra pareti finestrate e pareti di edifici frontistanti, anche nel caso in cui vi sia una sola parete finestrata degli edifici che si fronteggiano, misurata in senso ortogonale alle pareti che si fronteggiano, = 10,00 m.;

distanza minima strade = 5,00 m.;

distanza minima confini = 5,00 m.

Relativamente al dimensionamento dei parcheggi di servizio al porto, si rimanda a quanto indicato nella variante al PTC della Costa adottata nel 2011 ed in regime di salvaguardia (fasc. 2.2.2 - cap. 6 "standard da adottare nei porti turistici: parcheggi"); la valutazione globale del numero e dell'articolazione dei posti auto in struttura interrata e a raso, da effettuarsi in sede progettuale, dovrà contenere l'impatto paesistico attraverso la ricerca di un equilibrio in termini dimensionali tra le aree destinate a verde, passeggiate, e le aree destinate a parcheggio, privilegiando le sistemazioni di superfici per spazi verdi e di fruizione collettiva.

Accessibilità nautica

L'imboccatura portuale è già definita dalla linea del molo di sopra-flutto.

Dimensione dello specchio acqueo utilizzabile

Lo specchio acqueo a disposizione del nuovo porto turistico è rappresentato dal perimetro racchiuso dall'attuale molo di sopra-flutto e dalla sua proiezione a terra, per una dimensione complessiva di circa 48.000 mq., corrispondenti alla capacità di posti barca espressi in PE12 pari a 320.

Lo specchio acqueo utilizzabile potrà essere incremento al massimo con ulteriore 50 posti barca espressi in PE12, mediante la realizzazione di una darsena, avente dimensioni massima di 7.500 mq., ricavata nelle aree a terra, e concomitante riutilizzo in loco dei materiali di scavo, all'interno della zona descritta nel PTCP assetto insediativo classifica come ANI-TR-AI.

Opere a terra, nuovi volumi e sistemazioni

L'area a terra per una superficie complessiva di circa 43.400 mq., tra l'ex tracciato ferroviario, lungo tutto il suo sviluppo, e la proiezione del molo di sopra-flutto, dovrà essere sistemata raccordando il dislivello esistente con un pendio a valenza paesaggistica, organizzando la realizzazione di corpi di fabbrica con pertinenze e standard, unicamente all'interno della zona descritta nel PTCP assetto insediativo classifica come ANI-TR-AI, per una S.A. massima di 10.000 mq., atterrati su un area complessiva massima pari a 5.500 mq.; con destinazione individuata dall'art.13 comma 1, lett. a) della l.r. n.16/08 e s.m. e i. limitatamente a: *residenza, comprensiva delle civili abitazioni, alloggi di servizio per il personale di attività pubbliche, studi ed uffici professionali compatibili con la residenza, strutture ricettive all'interno di unità abitative ai sensi della vigente normativa regionale in materia di attività turistico-ricettive*, fino alla massima corrispondenza di una S.A. pari a 4.000 mq., e la restante S.A. dovrà avere destinazione *turistico-ricettiva* come individuata dall'art.13 comma 1, lett. b) della l.r. n.16/08 e s.m. e i., e *commerciale* come individuata dall'art.13 comma 1, lett. d) della l.r. n.16/08 e s.m. e i., quest'ultima disposta unicamente a piano terra;

le nuove costruzioni dovranno rispettare i seguenti standard edilizi:

numero massimo di piani fuori terra = 2; altezza massima = 7,00 m. che, in nessun caso, potrà superare la quota esistente sull'ex rilevato ferroviario; distanza minima assoluta tra pareti finestrate e pareti di edifici frontistanti, anche nel

caso in cui vi sia una sola parete finestrata degli edifici che si fronteggiano, misurata in senso ortogonale alle pareti che si fronteggiano, = 10,00 m.;

distanza minima strade = 5,00 m.;

distanza minima confini = 5,00 m.

I locali dei nuovi edifici, dovranno conseguire, con efficacia prescrittiva, almeno il livello A1, secondo il Regolamento Regionale Ligure n.1 del 06/03/2015, di classe di efficienza energetica.

Le aree non coperte dalle costruzioni e loro pertinenze dovranno essere destinate a spazi ricompresi in:

- verde pubblico attrezzato,
- aree di sosta, percorsi pedonali con particolare riguardo all'accessibilità a mare, e percorsi carrabili raccordati con la viabilità precedentemente descritta,
- sotto-servizi, ed utenze tecniche,
- parcheggi in struttura totalmente interrati,
- parcheggi in superficie,
- spazi pubblici tra gli edifici,
- aree smart,
- passeggiate e percorsi ciclo - pedonali raccordati con quello principale (Area 24 / sedime ex - ferrovia)
- eliporto.

L'indice di utilizzazione insediativa (I.U.I.) massimo, nell'area a terra, all'interno della zona descritta nel PTCP assetto insediativo classifica come ANI-TR-AI, non dovrà superare il seguente rapporto $(1.500+10.000)/(43.400-7.500)$ mq./mq.

Spiaggia e piccolo rimessaggio di barche

L'area all'interno della zona descritta nel PTCP assetto insediativo classifica come ANI-MO-B, contigua a levante del porto, compresa tra il radicamento del nuovo molo di sotto-flutto e il rio Porrine, previo verifiche sotto il profilo della sicurezza come avviene in altre analoghe situazioni in prossimità dell'imboccatura di porti turistici, sarà destinata a spiaggia per la balneazione, con i relativi servizi ed attrezzature balneari seminterrate rispetto al profilo sistemato del terreno con quota massima pari alla quota esistente sull'ex rilevato ferroviario, compreso punto ristoro, magazzini per attrezzature balneari, servizi igienici, docce, spogliatoi, cabine dalle dimensioni tradizionali, sviluppati per una superficie globale massima pari a 1.000 mq.

L'area potrà essere attrezzata con percorsi e impianti sportivi all'aperto, aree diving, e alcune zone della spiaggia potranno essere dotate di servizi per l'accessibilità e balneazione dei cani.

Una parte di area a terra, inclusa nel PTCP assetto insediativo come zona classificata ANI-MO-B, di superficie massima pari a 700 mq., ad ovest confinante con la struttura portuale, sarà destinata a piccolo rimessaggio di barche, con esclusione di opere a mare che impegnino lo specchio acqueo antistante.

La sistemazione del tratto di costa a spiaggia, dovrà garantire che eventuali volumi residui dei materiali costituenti l'originaria discarica di inerti Cogefar non siano più esposti al moto ondoso, e sia pertanto definitivamente conclusa la messa in sicurezza del rilevato rispetto all'ecosistema marino.

I volumi esistenti localizzati nelle vicinanze della foce del rio Porrine, dovranno essere demoliti anche parzialmente o consolidati e riqualificati per essere destinati a parcheggi, attività di servizio alla balneazione compreso punto ristoro, magazzini per attrezzature balneari, servizi igienici, docce, spogliatoi; il tutto in struttura seminterrata rispetto al profilo sistemato del terreno, con quota massima pari alla quota esistente sull'ex rilevato ferroviario.

La stazione di pompaggio fognario esistente dovrà essere adeguatamente consolidata e inserita nel progetto architettonico.

Spiaggia di ponente

L'area, per la parte insistente nel comune di Ospedaletti, per una superficie complessiva di circa 3.500 mq., a ponente del rio Termini oltre il radicamento del

molo si sopra-flutto, all'interno della zona descritta nel PTCP assetto insediativo classifica come IS-CE, meritevole di essere conservata nello stato attuale, verrà destinata a spiaggia libera per la pubblica fruizione consentendone l'utilizzo a fini balneazione con i relativi servizi.

Sono consentite tutte le opere per la sistemazioni esterne inclusi gli accessi pedonali con evidenza per quelli per il superamento delle barriere architettoniche. Sono consentite opere di servizio alla balneazione a carattere stagionale, comprendenti piccolo punto ristoro, magazzini per attrezzature balneari, servizi igienici, docce, spogliatoi, cabine dalle dimensioni tradizionali, sviluppati per una superficie globale massima pari a 100 mq., altezza massima non maggiore a m. 3,00 e comunque non potrà superare, in nessun caso, la quota esistente sull'ex rilevato ferroviario.

Spiaggia di levante

L'area, per una superficie complessiva di circa 8.300 mq., a levante, oltre il rio Porrine, all'interno della zona descritta nel PTCP assetto insediativo classifica come IS-CE, meritevole di essere conservata nello stato attuale, verrà destinata a spiaggia libera per la pubblica fruizione consentendone l'utilizzo a fini balneazione con i relativi servizi.

Sono consentite tutte le opere per la sistemazioni esterne inclusi gli accessi pedonali con evidenza per quelli per il superamento delle barriere architettoniche. Sono consentite opere di servizio alla balneazione a carattere stagionale, comprendenti, servizi igienici, docce, spogliatoi, sviluppati per una superficie globale massima pari a 30 mq., altezza massima non maggiore a m. 3,00 e comunque non potrà superare, in nessun caso, la quota esistente sull'ex rilevato ferroviario.

Carico urbanistico

Il distretto **DT - Porto**, potrà prevedere una massimo carico urbanistico, come definito all'art. 33 della l.r. 36/1997 e s.m. e i., pari alla sommatoria delle diverse capacità insediative, così stimato:

- cantieri navali minori, comprensivi di casa per il custode

stimato con il parametro di un addetto ogni 100 mq

1.500 mq. X 1ad/100mq. = 15 U.C.U.

- residenza, turistico ricettivo, commerciale

stimato con il parametro forfettario (comprensivo del numero di abitanti/addetti/utenti) di un abitante ogni 25 metri quadrati di S.A, 10.000 mq./25 mq/U.C.U. = 400 U.C.U.

- spiagge

stimato con il parametro di 2,5 addetti ogni 100 mq

(1.000+100+30) mq. X 2,5ad/100mq. = 28,25 U.C.U.

Totale U.C.U. 15+400+28,25=443,25 approssimato a 445 U.C.U.

Il progetto definitivo effettuerà, sulla base di accurate e approfondite analisi, il calcolo esatto del carico urbanistico totale del distretto.

Dotazioni minime territoriali e funzionali degli insediamenti

Le dotazioni territoriali e funzionali per spazi pubblici o vincolati all'uso pubblico di interesse generale e locale, destinati ad attività e servizi collettivi, ad infrastrutture ed attrezzature, al verde ed ai parcheggi, necessarie per assicurare le condizioni per la qualità urbanistica degli insediamenti e la loro sostenibilità ambientale, minime per Unità di carico Urbanistico (U.C.U.) come definita all'art. 33 della l.r. 36/1997 e s.m. e i., non possono essere inferiori a 24 mq/U.C.U., da ripartirsi nelle seguenti quantità, con riferimento alle diverse tipologie di dotazioni obbligatorie di cui all'art. 34 della l.r. 36/1997 e s.m. e i.:

- aree ed attrezzature di interesse comune: 9,00 mq/U.C.U. comprensiva delle quote di dotazione per aree ed edifici per l'istruzione in funzione dei relativi fabbisogni comunali, e delle eventuali superfici di ERP; una quota di dotazioni non inferiore a 2,00 mq/U.C.U. non può essere localizzata nell'area di intervento, ma dislocata in ambiti destinati a servizi pubblici

nel PRG, o in zone per la realizzazione di opere pubbliche ritenute prioritarie o strategiche;

- aree per la fruizione ludica, ricreativa e sportiva: 12,00 mq/U.C.U.; una quota di dotazioni non inferiore a 4,00 mq/U.C.U. non può essere localizzata nell'area di intervento, ma dislocata in ambiti destinati a servizi pubblici nel PRG, o in zone per la realizzazione di opere pubbliche ritenute prioritarie o strategiche;
- infrastrutture per la mobilità ed i parcheggi: 3,00 mq/U.C.U.;

Modalità di attuazione

La trasformazione urbanistica prevista nel distretto di trasformazione del porto **DT - Porto** compreso tra le foci dei rii Termini e Porrine, dovrà avvenire con P.U.O. esteso all'intero distretto, mediante convenzionamento dovrà essere garantito l'uso pubblico e la gestione delle aree demaniali.

L'attuazione potrà avvenire per *stralci funzionali* a condizione che venga garantita la funzionalità pubblica di ogni singolo stralcio e dimostrata la compatibilità degli stessi con l'assetto urbanistico, territoriale e ambientale dell'intero distretto.

3.2 congruenza ambientale

Servizi ambientali

Il porto deve essere attrezzato con idonee aree e volumi destinati ai servizi di

- raccolta e trattamento delle acque reflue di tipo civile,
- raccolta e trattamento acque di sentina,
- raccolta e trattamento oli esausti e altri rifiuti speciali,
- raccolta e trattamento dei reflui liquidi e solidi provenienti dalle attività di carenaggio.

per evitare ogni possibile scadimento della qualità delle acque antistante la struttura nautica.

Opere di difesa e adeguamenti idraulici

Dovranno essere eseguite, per la funzionalità del porto, le seguenti opere:

- il completamento della testata del molo di sopra-flutto;
- la realizzazione del molo di sotto-flutto, a chiusura dell'imboccatura portuale, attestato entro il limite delle aree già banchinate. Il molo di sotto-flutto dovrà rimanere a ponente della foce del rio Pelotta;
- le opere, costituite dal solo nucleo di tout-venant, poste alla destra della foce del rio Porrine, possono essere demolite con riutilizzo in loco dei materiali, (previa verifica della possibile modifica dell'assetto morfologico della futuribile spiaggia a ponente del rio Porrine, in presenza dell'azione di diffrazione della testata del molo di sopra-flutto è infatti prevedibile una rotazione della linea di costa con incremento della spiaggia in posizione addossata al futuro molo di sotto-flutto e depauperamento all'estremità opposta), ovvero consolidate, con forma, dimensione e destinazione compatibili con l'assetto paesistico della parte a terra.

Le opere foranee già realizzate dovranno prevedere, sull'area banchinata la possibilità di accesso carrabile alle infrastrutture quali impianti ed attrezzature tecniche connesse alle attività portuali, e saranno dotate di tutte le necessarie attrezzature ed impianti compatibili con la gestione del porto e del regime demaniale delle aree, tra i quali: parcheggi, servizi igienici, reti tecnologiche, impianti a rete, impianti distribuzione carburanti, raccolta acque nere di bordo, raccolta rifiuti solidi, mezzi di salvataggio, locali tecnici per attrezzature di radio - assistenza.

L'esatta determinazione delle caratteristiche dimensionali e funzionali delle opere foranee descritte è demandata agli specifici approfondimenti progettuali, principalmente sulla base delle dimensioni delle imbarcazioni previste come utenza dell'infrastruttura nautica e quindi della larghezza dell'imboccatura portuale.

Le foci dei corsi d'acqua devono essere necessariamente lasciate sgombrare e libere per consentire il corretto deflusso idraulico, potranno esser attraversate da ponti veicolari e ciclo-pedonali.

Qualsiasi intervento interferente i corsi d'acqua, deve rispondere alla vigente normativa idraulica.

Criteri di efficienza e sostenibilità'

La progettazione del porto turistico dovrà assicurare:

1) la gestione in termini sostenibili dell'approvvigionamento e dei prelievi idrici, per preservare la funzione di ricarica della falda e la regimentazione del carico della rete fognaria attraverso:

- il contenimento del prelievo rispetto alla capacità di trattamento degli impianti depurativi esistenti per far fronte a maggiori carichi insediativi previsti e introduzione contestuale di opere di adeguamento del servizio fognario-depurativo in conformità alle indicazioni degli strumenti vigenti di gestione della risorsa idrica e di programmazione degli interventi finalizzati alla preservazione della sua disponibilità;
- gestione sostenibile del ciclo delle acque, (sistemi di riutilizzo delle acque non potabili, captazione e accumulo delle acque meteoriche, contabilizzazione e risparmio idrico e loro collegamento con la rete irrigua e promiscua, realizzazione di reti fognarie separate per il recupero delle acque bianche e grigie per usi non potabili, ecc.);

2) la dotazione di servizi delle aree portuali dovrà essere indirizzata al raggiungimento di ottimali target energetici attraverso:

- massimizzazione dell'impiego di sistemi impiantistici alimentati da fonti energetiche rinnovabili (in particolare eolico, solare termico, solare fotovoltaico), tenuto conto delle disponibilità locali delle risorse energetiche naturali e delle specificità territoriali, ambientali e paesaggistiche;
- impiego impiantistica di co-tri-ngenerazione centralizzata e realizzazione di eventuali reti di teleriscaldamento, anche a servizio di contigui comparti urbani;

3) le foci dei rii Termini, Pelotta e Porrine dovranno essere dotate di aree verdi costiere con piantumazione di specie autoctone o naturalizzate, in modo da facilitare la formazione di un corridoio verde tra costa e una vasta area a cornice sottoposta al regime IS-MA-CPA del vigente PTCP.

4) le aree escluse dallo stretto ambito portuale dovranno essere sistemate con interventi che possibilmente non implicino trasformazioni permanenti della fascia costiera anche attraverso manufatti a carattere temporaneo e stagionale, in coerenza con il "Piano di Tutela dell'ambiente marino costiero".

3.3 disciplina paesistica di livello puntuale

100% Vincolo Paesaggistico D.lgs. 42/04 parte III

art. 136 comma 1 lett. d)

art. 142 comma 1 lett. a), c)

Criteri progettuali e compositivi del waterfront

Il ridisegno del fronte mare di questo tratto di litorale deve rispondere all'esigenza di organizzare le strutture e i servizi del nuovo porto turistico con il contesto in un quadro progettuale d'insieme.

In particolare l'equilibrio paesistico dell'area si basa sulla configurazione della zona cuscinetto (spiaggia/piccolo rimessaggio barche zona del PTCP: ANI-MO-B) e sul collegamento con la pista ciclabile, prolungamento unificante del waterfront del Parco Costiero del Ponente già realizzato fino al centro urbano di Ospedaletti, garantendo in particolare la continuità di materiali, finiture e caratteristiche funzionali (dimensioni, organizzazione aree di sosta, etc...) oltre alla piantumazione di specie autoctone o naturalizzate ai bordi.

Elementi puntuali e areali da salvaguardare

Particolare attenzione deve essere posta all'area del radicamento del molo di sotto-flutto, oggetto di nuova progettazione, a chiusura dell'area portuale e adiacente alla baia a levante da riconvertire a spiaggia qualificata dal punto di vista ambientale e paesistico.

Assi visivi prevalenti

La realizzazione del porto turistico, includendo interventi di ridisegno e di sistemazione della linea di costa, deve garantire le visuali libere verso mare dalla quota attuale del dismesso rilevato ferroviario, il rapporto con il tessuto urbano retrostante e il rapporto con la mobilità del litorale.

Il muro di contenimento dell'ex rilevato ferroviario dovrà essere trattato architettonicamente con evidenza per i quadri d'illuminazione notturna.

Le volumetrie previste fuori terra dalla disciplina urbanistica comunale devono essere inserite in modo armonico tra la quota della banchina portuale e la quota del percorso ciclo pedonale da realizzare sull'ex rilevato ferroviario, in modo che le stesse volumetrie risultino quindi sottomesse a tale percorso e non costituiscano quindi ostacolo per la vista del mare.

Le aree esterne dovranno prevedere una massa biotica comprendente specie vegetali autoctone o naturalizzate con funzione mitigante gli impatti.

Le specie arboree dovranno essere in quantità non inferiore ad una pianta ogni 60 mc. di volume costruito.

Attrezzature stagionali di supporto alla balneazione

Potranno essere collocate le attrezzature stagionali, disposte in modo tale da non costituire ostacolo alla visuale verso il mare, e potranno essere predisposti ancoraggi e piattaforme stabili, queste esclusivamente se realizzate in pietrame, metallo o legno (sono vietate le platee in cemento e la muratura legata a malta); anche nell'ambito delle spiagge libere potranno essere concessi limitati spazi per installare attrezzature stagionali di supporto alla balneazione, in tutti i casi le attrezzature di maggior altezza (cabine e recinzioni) - capaci di ostacolare significativamente la libera visuale della riva - devono essere disposte in file perpendicolari alla linea della costa.

Al fine di limitare i possibili danni provocati dalle mareggiate, si prevede di lasciare libera da qualunque struttura fissa un'ampia fascia di spiaggia verso mare. In tale fascia deve essere sempre garantita la percorribilità parallela al litorale, senza ostacoli, e potrà essere consentita l'installazione solo estiva di cabine, ombrelloni, sedie a sdraio, e strutture prescritte per l'avvistamento e la sicurezza in mare, tutto rimovibile.

In corrispondenza di scogliere, massicciate o altre strutture artificiali potrà essere garantita la percorribilità del litorale a breve distanza dall'acqua mediante la formazione di un percorso avente il piano di calpestio regolarizzato, di larghezza ridotta e con andamento longitudinale di limitata pendenza; sono ammesse tratte di raccordo realizzate con rampe e gradinate garantendone, anche con presidi meccanici, l'accessibilità ai soggetti dalle ridotte capacità motorie.

Sono ammessi impianti per l'illuminazione serale di tipo a basso impatto.

Elementi di arredo e recinzioni devono essere di qualità ed essere trattati in modo unitario, improntati alla massima sobrietà nel rispetto di scelte, anche cromatiche, non prevalenti sul paesaggio e senza l'introduzione di elementi occasionali e pubblicitari.

Le insegne saranno ammesse solo in metallo o in legno dipinti.

I materiali da utilizzare per gli elementi in vista sono il legno verniciato ed il metallo, con colori e dimensioni della tradizione marinara.

Non è ammessa l'installazione di impianti di captazione di energia solare a terra. L'installazione di serbatoi di accumulo di impianti solari termici sulle coperture dei manufatti dovrà essere limitata e opportunamente mitigata e compensata.

Saranno consentite le attrezzature per la risalita dal mare delle piccole imbarcazioni che potranno essere posizionate sulla spiaggia solo occasionalmente. Le piste di risalita delle barche devono essere realizzate con singole traversine in legno affogate nei ciottoli, evitando le piste in cemento e manufatti cementizi di tutela degli approdi.

Saranno assolutamente vietate le recinzioni delle spiagge e degli approdi.
L'unica protezione dei percorsi esistenti sulle scogliere potrà essere costituito da paletti metallici e corrimano in corda di juta.
Tutte le installazioni, attrezzature ed impianti non devono in nessun caso interferire con le visuali.

Linguaggio architettonico

Gli interventi dovranno avere carattere uniforme in tutto il distretto utilizzando forme e tipologie contemporanee. Si dovrà ricercare la qualità architettonica in modo da caratterizzare il porto turistico come elemento simbolico della città di Ospedaletti.

Per la realizzazione degli interventi devono essere impiegati materiali lapidei, legno ed altri materiali naturali. E' ammesso l'utilizzo dell'acciaio, del vetro e anche di materiali e tecniche innovative. Eventuali interventi di consolidamento devono essere realizzati privilegiando il ricorso a tecniche d'ingegneria naturalistica.

Le coperture se piane devono essere trattate come prospetti.

I quadri d'illuminazione notturna delle soluzioni progettate dovranno esaltare, ed essere coerenti con i valori paesistici dei luoghi.

3.4 principi di flessibilità

Non costituiscono varianti alla presente normativa:

- 1) la modifica della perimetrazione del distretto **DT - Porto**, per meglio adeguarsi e aderire alla morfologia del territorio;
- 2) l'inserimento anche di altre funzioni purché compatibili con gli obiettivi del distretto.

Ove la normativa indica solo la denominazione di un gruppo di funzioni, sono di conseguenza compatibili tutte le specifiche funzioni in esso comprese. Devono considerarsi comprese nella funzione le relative strutture pertinenti.

Le seguenti modifiche ed inserimenti dovranno essere motivatamente giustificate e garantire il raggiungimento dell'assetto urbanistico, territoriale e ambientale, dell'intero distretto.