



**Ente Parco di
Montemarcello-Magra**
Parco Naturale Regionale



Piano Guida per la Nautica

Approvato con deliberazione del Consiglio di Ente n. 36 in data 31 luglio 2008

Il Presidente dell'Ente Parco di Montemarcello-Magra Dott. Walter Baruzzo

Il Direttore dell'Ente Parco di Montemarcello-Magra Ing. Patrizio Scarpellini

Consulenza tecnica: - Studio Associato Ingg. G. Bussetti e F. Cozzi
- Dott.ssa Lucia Massaro
- Avv. Alberto Spadoni
-



Sistema di Gestione Ambientale certificato

Via Paci 2, 19038 Sarzana (Sp) Tel 0187 691071 - fax 0187 606738 - Email: info@parcomagra.it - web site: www.parcomagra.it



Indice

1. Premesse	4
2. Area di interesse per il Piano della Nautica	6
3. Gli impianti nautici sul fiume	8
4. L'assetto per la nautica	9
4.1. Distretti di Trasformazione	10
4.2. La Rilocalizzazione	14
4.3. La valenza ambientale della rilocalizzazione	16
5. Ambito della normativa del Piano Guida	18
6. Norme per l'adeguamento e l'esercizio degli impianti nautici	19
6.1. Regole generali per l'adeguamento degli impianti nautici	19
6.2 - Prescrizioni relative ai fronti di ormeggio	21
6.2.1. Tipologia dei fronti di ormeggio	21
6.2.2. Disposizione dei fronti di ormeggio	22
6.2.3. Passerelle di accesso ai pontili galleggianti	22
6.2.4. Modalità di ormeggio	22
6.2.5. Ambientalizzazione e recupero naturalità spondale	22
6.3. Prescrizioni per l'arredo dei fronti di ormeggio	23
6.3.1. Acqua corrente	23
6.3.2. Illuminazione	23
6.4. Prescrizioni relative alle aree a terra – sistemazione generale	25
6.5. Prescrizioni relative alle aree a terra – Servizi alla clientela	26
6.5.1. Viabilità di accesso	26
6.5.2. Aree di sosta	26
6.5.3. Strutture di supporto all'attività nautica	26
6.5.4. Servizi igienici	27
6.6. Prescrizioni relative alle aree a terra – Servizi alle barche	28
6.6.1. La gestione dei reflui	28
6.6.2. Raccolta oli usati	28
6.6.3. Alaggio e lavaggio carene	28
6.6.4. Rimessaggio invernale	29
6.6.5 Lavori di manutenzione ordinaria	29
6.6.6 Lavori di manutenzione straordinaria	29
6.6.7 Raccolta e smaltimento rifiuti	30
7. Norme per la disciplina degli impianti posti oltre il Limite di Navigabilità	31
7.1. Istituzione del Regime Transitorio per l'esercizio degli impianti	31
7.2. Vincoli all'esercizio in regime transitorio	31
7.3. Dereghe al divieto di navigazione	32
8. Norme per la disciplina della navigazione sul fiume	33
8.1. Limiti di navigazione sul fiume	33
9.1 Vigilanza	34
9.2 Divieti e obblighi	34
9.3 Sanzioni e Violazioni	35

Allegato 1	37
Allegato 2	44
Segnalazione dei canali navigabili	44
Allegato 3	46
Estratti dalle Norme Tecniche di Attuazione del Piano del Parco	46
Art. 68 - Area di Sviluppo degli impianti ed attrezzature per la nautica (ASS ^{f4})	47
“Parco Nautico della Magra”	47
Art. 69 - Area Contigua a regime speciale dei Servizi della Nautica (ACS ^{f -4})	49
Art. 83 - Aree di Sviluppo degli impianti ed attrezzature della nautica (ACS ^{f4})	50

1. Premesse

Il Piano del Parco, in relazione all' Assetto Insediativo di livello territoriale promuove forme di turismo sostenibile attraverso:

- a) il miglioramento della ricettività turistica;
- b) il recupero e la tutela del patrimonio edilizio ordinario e di valore testimoniale;
- c) lo sviluppo della fruizione attiva del Parco anche mediante la realizzazione della rete sentieristica e dei percorsi ciclopeditoni ed equestri;
- d) la riorganizzazione della nautica da diporto tramite:
 - la conferma dell'attuale Limite di Navigabilità;
 - la rilocalizzazione delle attività nautiche in regola con le disposizioni di cui alla l.r. 17 giugno 1998 n. 21 "Disposizioni transitorie urgenti per il Parco Regionale Naturale di Montemarcello-Magra" esistenti oltre la linea di cui sopra;
 - la realizzazione di un impianto nautico diportistico denominato "Parco Nautico della Magra".

Gli strumenti che il Piano del Parco propone per l'attuazione delle trasformazioni previste nel settore della nautica sono sostanzialmente due:

- l'istituzione dei "Distretti di Trasformazione", intesi come aree entro le quali sono consentiti interventi di introduzione o potenziamento di attività nautiche, incluso l'escavo di nuove darsene; così come individuato dagli artt 68 e 83 delle NTA del Piano di Parco.
- Il Piano Guida della Nautica quale integrazione/specificazione del Programma di riassetto turistico-ricreativo.

Gli orientamenti del Piano del Parco in tema di nautica da diporto sono individuati dalle Norme Tecniche di Attuazione del Piano, precisamente:

- nell' Articolo 1, dove sono precisati gli obiettivi del Piano;
- nell'Articolo 68, dove è indicato il limite verso monte del tratto di fiume utilizzabile dalla nautica e sono elencati i tipi di impianti ammissibili sul fiume;
- nell'Art. 69, dove si precisano le modalità di utilizzazione dell'Area Contigua al distretto del Polo Nautico;
- nell'Articolo 83, dove vengono individuate le aree destinate agli interventi di trasformazione degli impianti nautici (Distretti di Trasformazione), fornendo per ognuna la dimensione massima della flotta ospitabile, espressa in PE12, nonché il numero di PE12 da porre a disposizione delle attività da rilocalizzare.

I testi degli Articoli in questione sono riportati nell'Allegato 3.

Il Piano Guida per la Nautica è finalizzato ad orientare la rilocalizzazione degli impianti nautici incompatibili localizzati oltre la LdN e in regola con la legge regionale 21/98 e di quelli eventualmente in contrasto con le previsioni dei Distretti di Trasformazione nautici ed è mirato a tradurre in termini operativi gli indirizzi del Piano del Parco tenendo conto delle problematiche ambientali ed ecologiche che sono

emerse in fase di stesura del “Rapporto Ambientale” elaborato all’interno della procedura di VAS a cui è stato sottoposto volontariamente e sperimentalmente.

L’applicazione sperimentale della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) curata dall’Ufficio VIA della Regione Liguria, attraverso la sua campagna di consultazioni e attraverso la preliminare analisi ambientale eseguita, ha permesso di meglio identificare aspettative e aspirazioni di tutti i soggetti e le amministrazioni interessate al Piano e di fornire gli elementi ecologici e naturalistici da considerare in tema di riassetto del territorio fluviale, con particolare riferimento alla riqualificazione degli impianti esistenti e alla rinaturalizzazione delle sponde.

Anche le indicazioni contenute nell’analisi naturalistica che ha accompagnato la redazione del Piano Guida per la Nautica forniscono in tema importanti conoscenze circa le modalità da seguire per gli interventi di riassetto degli impianti e di rinaturazione delle sponde.

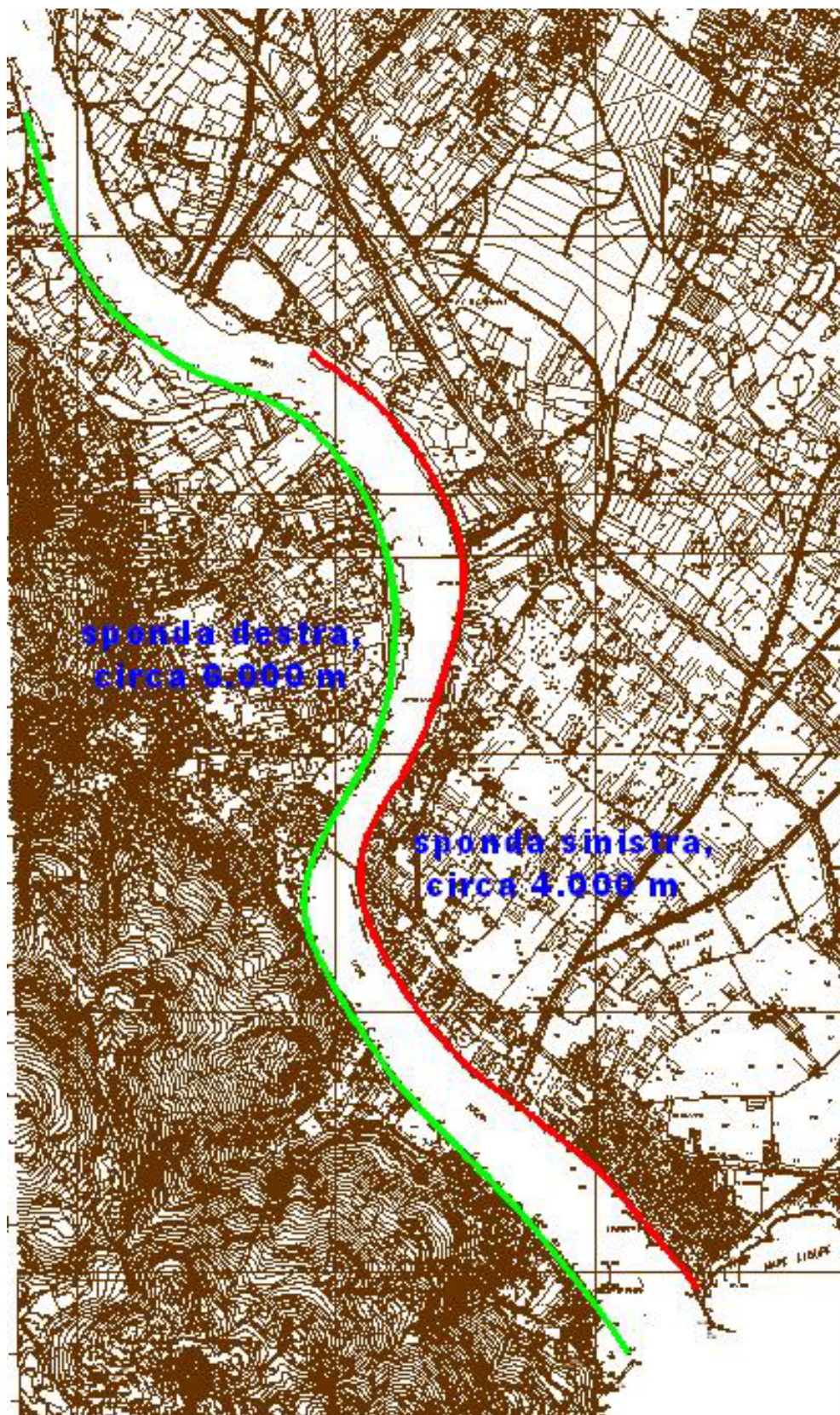
2. Area di interesse per il Piano della Nautica

Il tratto del fiume di interesse per il settore nautico (e conseguentemente per il Piano Guida) è già delimitato da semplici considerazioni di ordine tecnico, in quanto a poco più di sei chilometri dalla foce l'aumento della pendenza dell'alveo provoca una riduzione del fondale, tale da rendere impossibile il transito anche a piccoli natanti.

Si osserva che in sponda destra il tratto di fiume interessato da attività nautiche copre l'intero tratto tecnicamente navigabile mentre sulla sponda sinistra i tratti di sponda interessati da attività nautiche si arrestano quasi due km a valle in località Falaschi nel comune di Sarzana.

Preso atto che obiettivo del Piano di Parco è quello di portare tutti gli impianti sotto la LdN, così come individuata dal Piano stesso, l'area di interesse del PGN è quella individuata in **Tavola 2.1**

Tavola 2.1 - Area di interesse per il Piano Guida della Nautica



3. Gli impianti nautici sul fiume

Nella presente sezione è riportato l'elenco degli insediamenti nautici collocati lungo l'asta terminale del fiume Magra, come evidenziato in **Tabella 3.1.**, i cui dati sono da considerarsi puramente indicativi e dettati da una semplice lettura del territorio precisando altresì che per le attività sopra la LdN saranno considerate esclusivamente le attività in essere all'8 marzo dell'89 così come previsto dalla legge regionale 21/98.

Tabella 3.1 - Elenco degli insediamenti nautici commerciali sul Magra

Sponda destra	Sponda sinistra
Porticciolo Bocca di Magra Ormeggi comunali Yacht Club il Pontile S.r.l. Olandese Volante di Manzoni Giorgio Ameglia Servizi turistici S.r.l. Cantiere ArNav S.r.l. Embarcadero del Ponte* Foce del Magra S.r.l. Marina Blu S.n.c. Il Piccolo ormeggio Rio Mare S.r.l. Cantiere Navale Bocca di Magra S.r.l. Marina 77 S.r.l. Camping River S.r.l. Marina Yachth 2000* Marina Travel lift S.r.l.* Boat park di Lo Presti La Darsena – Scapin Arka S.r.l. Nautica Centro Servizi S.r.l. T.B. Nautica Service S.a.s. Vivimare di Ravaglia Leonardo & C.S.a.s. Porto Carolina S.r.l.	Cantiere Labornaves Fiumaretta Sponda Fiume Giovannelli Vinicio Nautica Corsini F.lli Corsini R. e Elena Snc CD Nautica S.r.l. Fofao S.r.l. BIBI S.r.l. SIMOP S.r.l. Antares S.r.l. General Service S.r.l. Nautica Fiume Magra S.r.l. Motomar 2000 S.r.l. Ripa Verde S.r.l. Antica Compagnia della Vela S.r.l. Yacht Club Foce Magra Marina del Ponte di Nesci D. & C. S.a.s. Pontile Md'I Marina della Colombiera* Marina 2000/77 Rimessaggio Garbini * Metalcost Costruzioni Metalliche S.p.a. Intermarine S.p.a. Marina 3B Bond's Marine S.n.c.* Luni Yachting S.n.c.

* [le ragioni sociali sono state verificate con i dati rilasciati dalla Camera di Commercio aggiornati ad aprile 2008, in asterisco sono state individuate quelle attività per le quali non è stato possibile acquisire alcun riscontro.]

La consistenza della flotta oggi ospitata sul fiume è stata verificata utilizzando 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, che ha utilizzato questa unità di misura per mettere a confronto la capacità dei diversi porti presenti sul litorale della Regione.

Ai fini del presente Piano guida è stato necessario 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. Si è pertanto 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”, si è usato come fattore di conversione l’area occupata da ciascuna imbarcazione, in quanto rappresentativa della sua impronta ecologica.

Su questa base la conversione in PE12 delle diverse classi di imbarcazioni può essere effettuata, arrotondando i fattori di conversione, nel modo indicato in **Tabella 3.2**.

Tabella 3.2 Conversione delle barche in “equivalenti da 12 metri”

lunghezza	larghezza	area	a / a12	fattore conversione
6	2,2	13,2	0,26	0,25
8	3,1	24,8	0,49	0,5
10	3,7	37,0	0,73	0,75
12	4,2	50,4	1,00	1
15	5	75,0	1,49	1,5
20	6	120,0	2,38	2,5
25	7	175,0	3,47	3,5

L’ indagine diretta lungo l’intero corso del fiume, identificando tutte le imbarcazioni presenti, sia in acqua che a terra, ha mostrato come la presenza rilevata sia di oltre 3200 unità classificate non soltanto per fascia dimensionale, ma anche per tipologia, che tradotte in Posti Equivalenti da 12 metri arriva a circa 1800 PE12. Nella successiva **Tabella 3.3** sono raccolti i risultati dell’indagine.

Tabella 3.3 Calcolo dell’equivalenza in PE12 della flotta censita

Classe dimensionale	Tipo	Sponda destra	Sponda sinistra	Fattore di conversione	PE12	
					Sponda destra	Sponda sinistra
fino a 6 m	vela	32	34	0.25		
	motore	843	643			
	totale	875	677		219	169
da 6 a 8 m	vela	30	38	0,5		
	motore	276	176			
	totale	306	214		153	107
da 8 a 10 m	vela	43	101	0,75		
	motore	180	148			
	totale	223	249		167	187
da 10 a 12 m	vela	57	80	1		
	motore	109	159			
	totale	166	239		166	239
da 12 a 15 m	vela	12	23	1,5		
	motore	25	62			
	totale	37	85		55,5	127,5
da 15 a 20 m	vela	1	9	2,5		
	motore	3	25			
	totale	4	34		10	85
oltre 20 m	vela		7	3,5		
	motore	1	3			
	totale	1	10		3,5	35
numero totale		1612	1508		774	949,5

4. L'assetto per la Nautica

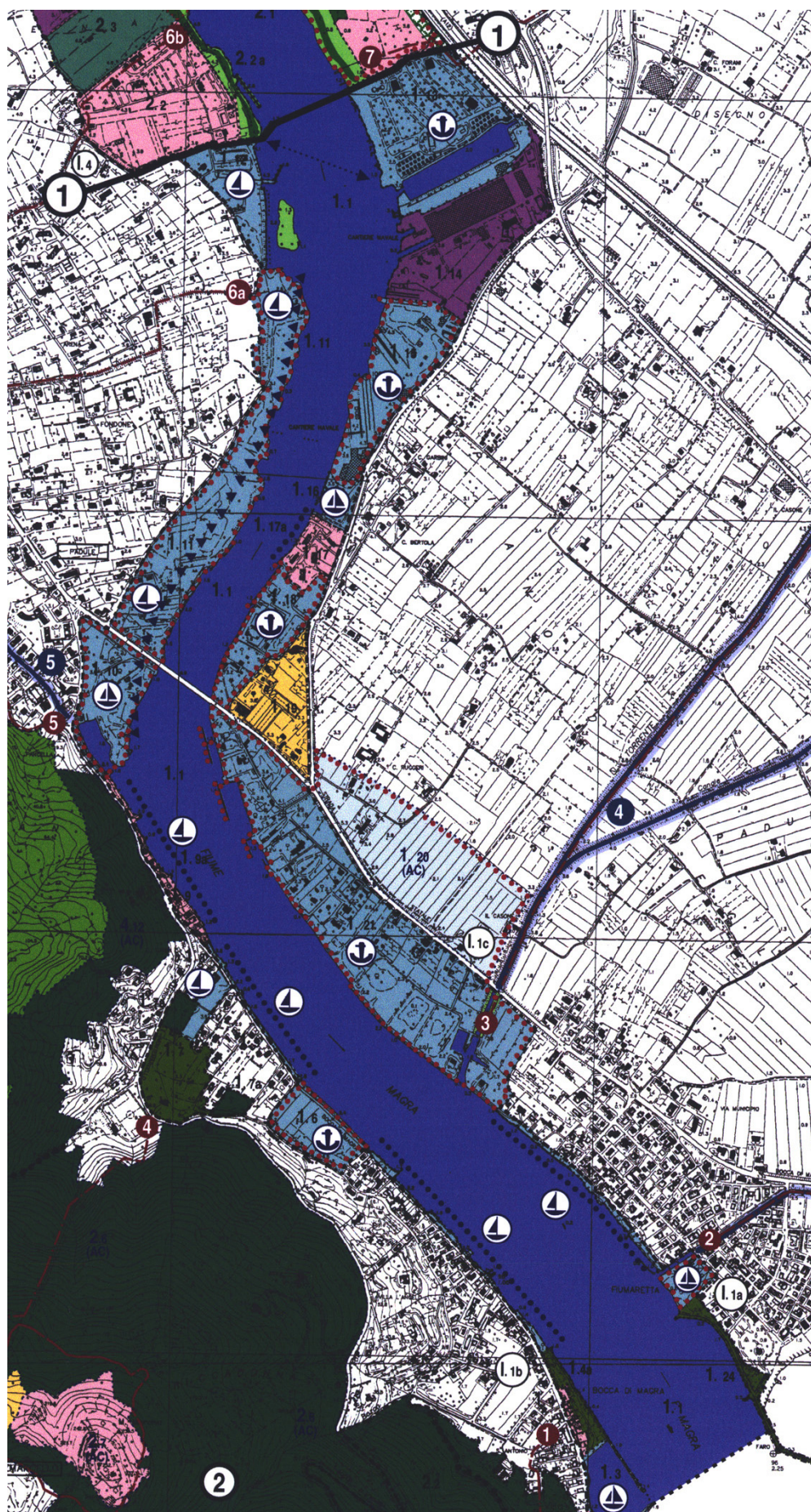
Il Piano Guida per la Nautica (PGN) è uno strumento di attuazione del Piano del Parco nello specifico settore della nautica da diporto e ne condivide gli obiettivi generali del Piano del Parco, sia per quanto riguarda la localizzazione degli impianti nautici, sia per quanto attiene alle loro caratteristiche e al loro inserimento nel contesto ambientale.

Per il raggiungimento di tali obiettivi il PGN ha dovuto necessariamente tener conto delle complesse problematiche ambientali e delle esigenze dei vari soggetti interessati che sono emerse nell'ambito della VAS. E' stato pertanto approfondito sia il percorso di attuazione dei Distretti di Trasformazione sia il processo di rilocalizzazione al fine di individuare uno scenario progressivamente attuabile per la definizione di un assetto del fiume legato alla nautica ecologicamente sostenibile.

4.1. Distretti di Trasformazione

il Piano del Parco individua i Distretti di Trasformazione a valle del LdN, così come indicati nella **Tavola 4.1.1.** e ne ipotizza le trasformazioni secondo i parametri di cui alla Tabella 2 art. 83 comma 2 delle NTA del Piano di Parco. Tale tabella definisce le massime trasformazioni ipotizzabili ma non obbligatoriamente raggiungibili ed è di seguito riportata.

Tavola 4.1.1– Distretti di trasformazione previsti dal Piano del Parco



N°codice componente	Denominazione	Tipologia di Impianto Nautico	Sponda (S) ml.	(PE postibarca equivalenti	St mq.	Specchio Acqueo (SA) max.	(PE postibarca equivalenti	Aree a Parcheggio mq.	Aree Verdi mq.
1.3	Darsena di Bocca di Magra	darsena (semplice)			23.600	esistente 19.200	SA /150 128	0	0
1.5	Ormeggi sponda destra	approdo-ormeggio-rimessaggio (semplice)	1.050	S / 6 175	9.400			0	50mq x PE 8750
1.6	Pantalé	MARINA			25.700	40% ST 10.280	SA /150 69	15 mq x PE 2.056	30 mq x PE 2.070
1.9	Ormeggi sponda destra	approdo-ormeggio-rimessaggio (semplice)	604	S / 6 101				0	0
1.10	Arnav	darsena (semplice)			45.700	40% ST 18.280	122	15 mq x PE 1.828	15 mq x PE 1.830
1.11	"Mammellone"	approdo-ormeggio-rimessaggio (strutturato)	955	S / 4 239	108.500			15 mq x PE 3.581	30 mq x PE 7.170
1.12	Marina 77	approdo-ormeggio-rimessaggio (strutturato)	315	S / 4 79	29.700			15 mq x PE 1.181	15 mq x PE 1.185
1.13	Marina 3B	MARINA			106.800	esistente 16.180	SA /150 108	0	0
1.15	Metalcost	MARINA			58.500	40% ST 23.400	SA /150 156	15 mq x PE 4.680	30 mq x PE 4.680
1.16	Garbini	approdo-ormeggio-rimessaggio (strutturato)	210	S / 4 53	8.500			15 mq x PE 788	15 mq x PE 795
1.17/17a	Ormeggi sponda sinistra	approdo-ormeggio-rimessaggio (semplice)	125	S / 6 21				0	0
1.18	Marina Colombiera	MARINA			37.600	40% ST 15.040	100	15 mq x PE 1.504	15 mq x PE 1.500
1.20/21	"Polo nautico"	MARINA			311.800 (compreso AC)	40% ST 124.720	831	15 mq x PE 12.465	15 mq x PE 12.465
1.22/22a	Ormeggi sponda sinistra	approdo-ormeggio-rimessaggio (semplice)	545	S / 6 91	7.300			0	50mq x PE 4.560
1.23	Labornaves	club nautico	92	S / 6 15	9.100			15 mq x PE 225	15 mq x PE 225
			Totale ormeggi	Totale PE su sponda	Totale aree destinate alla nautica	Totale specchi d'acqua	Totale PE in darsena	Totale aree a parcheggio	Totale aree verdi
TOTALE			3.896	774	782.200	227.100	1.514	24.960	45.220
					Totale PE	2.288			

Per l'attuazione di tali Distretti di Trasformazione, e a seguito delle indicazioni emerse dalla VAS, si precisa quanto segue:

- Distretti Arnav e Labornaves: hanno avviato i progetti di ampliamento e riqualificazione ambientale in accordo con le indicazioni del Piano del Parco.
- Distretto del Mammellone: le indagini di tipo naturalistico già effettuate hanno raccomandato di evitare l'insediamento di nuove attività, puntando piuttosto a una sua restituzione allo stato naturale, una volta esaurita l'attuale funzione di polmone di accumulo per materiali di dragaggio.

Il mantenimento del Mammellone allo stato naturale rappresenta uno tra gli elementi più fortemente condivisi tra quelli discussi nell'ambito della VAS.

Oltre a tale aspetto, anche da un punto di vista paesistico è necessario che questo tratto di sponda sia riportato allo stato naturale. Il Mammellone è infatti situato di fronte alla parte più compromessa della sponda sinistra, dove si trovano i complessi industriali di Metalcost e di Intermarine; il suo mantenimento come polmone verde appare essenziale per dare un minimo di continuità lungo il fiume alle aree mantenute allo stato naturale.

Polo Nautico: è stato avviato il processo di trasformazione attraverso l'approvazione di un Masterplan relativo al Progetto Unitario Marinella - Fiumaretta e sono attualmente in corso gli approfondimenti sulle complesse tematiche ecologiche con particolare riferimento all'interferenza della darsena con il cuneo salino e alla salvaguardia delle risorse idriche.

Distretto di Pantalé: si evidenzia come la sua trasformazione possa ospitare poco più delle barche che attualmente sono collocate lungo la sponda da cui si evince come questa trasformazione poco incida sul raggiungimento degli obiettivi del PGN.

Distretto Metalcost: la realizzazione di una darsena di grandi dimensioni è resa problematica dall'altimetria dei terreni ed è quindi raccomandabile che gli spazi a disposizione, già pesantemente compromessi, siano destinati a un'attività tecnica di supporto alla nautica che del resto si è già avviata.

Distretto di Marina della Colombiera / Marina 2000: è stato accertato che la possibilità di una sua trasformazione appare molto remota a causa della limitatezza degli spazi a terra e della frammentarietà della proprietà.

Da quanto sopra riportato si evince che dall'attuazione dei Distretti di Trasformazione, l'aumento della capacità della flotta rispetto allo stato attuale dipende quasi esclusivamente dagli interventi che si attueranno all'interno del Polo Nautico.

In questa zona il Piano del Parco prevede una trasformazione che porta ad una massima capacità della flotta complessiva pari a 831 PE12 comprensiva dei 100 PE12 da destinare al processo di rilocalizzazione e quindi con un aumento massimo prevedibile di 344 PE12 rispetto alla situazione attuale.

4.2. La Rilocalizzazione

Fanno parte del programma di rilocalizzazione esclusivamente:

- le attività di servizio alla nautica da diporto assentite dall' Autorità demaniale mediante rilascio della pertinente concessione prima dell' 8 marzo 1989, data di entrata in vigore del Piano Territoriale del Parco Fluviale della Magra, così come indicato al comma a art. 1 della legge regionale 21/'98. In particolare per tali attività saranno considerati esclusivamente:
- gli immobili, attrezzature e impianti legittimamente esistenti alla data di approvazione del presente Piano,
- le concessioni sia spondali che degli specchi acquei e relativi pontili, legittimamente rilasciate per le attività nautiche collocate al di sopra della LdN alla data dell' 8 marzo dell'89 ai sensi della legge regionale n. 21 del 17 marzo del '98,
- Si precisa che per quanto riguarda gli immobili attrezzature e impianti ancora oggetto di pratiche tuttora giacenti negli uffici comunali presentate negli anni 85 e 86 per il primo condono edilizio (art 31 e seguenti della legge 47/85 e s. m. i.) e negli anni 94 e 95 per il secondo condono edilizio (articolo 39 della legge 724/94 e s.m.i.) potranno essere considerate ai fini del presente Piano se e solo se i procedimenti di condono si concluderanno con un esito favorevole.

Il Piano di Parco quantifica in 230 PE la flotta da ricollocare a valle della LdN e individua i Distretti di Trasformazione all'interno dei quali devono trovare spazio tali attività, in particolare:

- Area Mammellone	100 PE12
- Polo Nautico	100 PE12
- Marina Colombiera / 2000	30 PE12

Dagli approfondimenti sull'attuazione delle trasformazioni nei Distretti di Trasformazione, è stato evidenziato che allo stato attuale il solo Distretto che può ospitare una rilocalizzazione nell'immediato è quello del Polo Nautico. Tale Distretto, essendo inserito all'interno del Progetto Unitario Marinella - Fiumaretta, dovrà comunque garantire un processo di rilocalizzazione anche nel caso in cui la VAS applicata al Progetto ne ridimensionasse la marina; l'entità del processo di rilocalizzazione dovrà essere commisurata con quella del Progetto come misura di compensazione.

Il Piano stabilisce che il processo di rilocalizzazione debba partire dalle attività poste più a monte della LdN procedendo verso valle, consentendo di

- evitare la permanenza di impianti residuali all'interno del tratto di fiume destinato al recupero ambientale;
- consentire la prosecuzione delle attività dal momento che le stesse sono quelle più fortemente condizionate dalle dinamiche fluviali e dai processi di sedimentazione attualmente in atto in tale tratto di fiume e i cui processi non possono essere modificati per gli assoluti divieti di escavazione a monte della LdN.

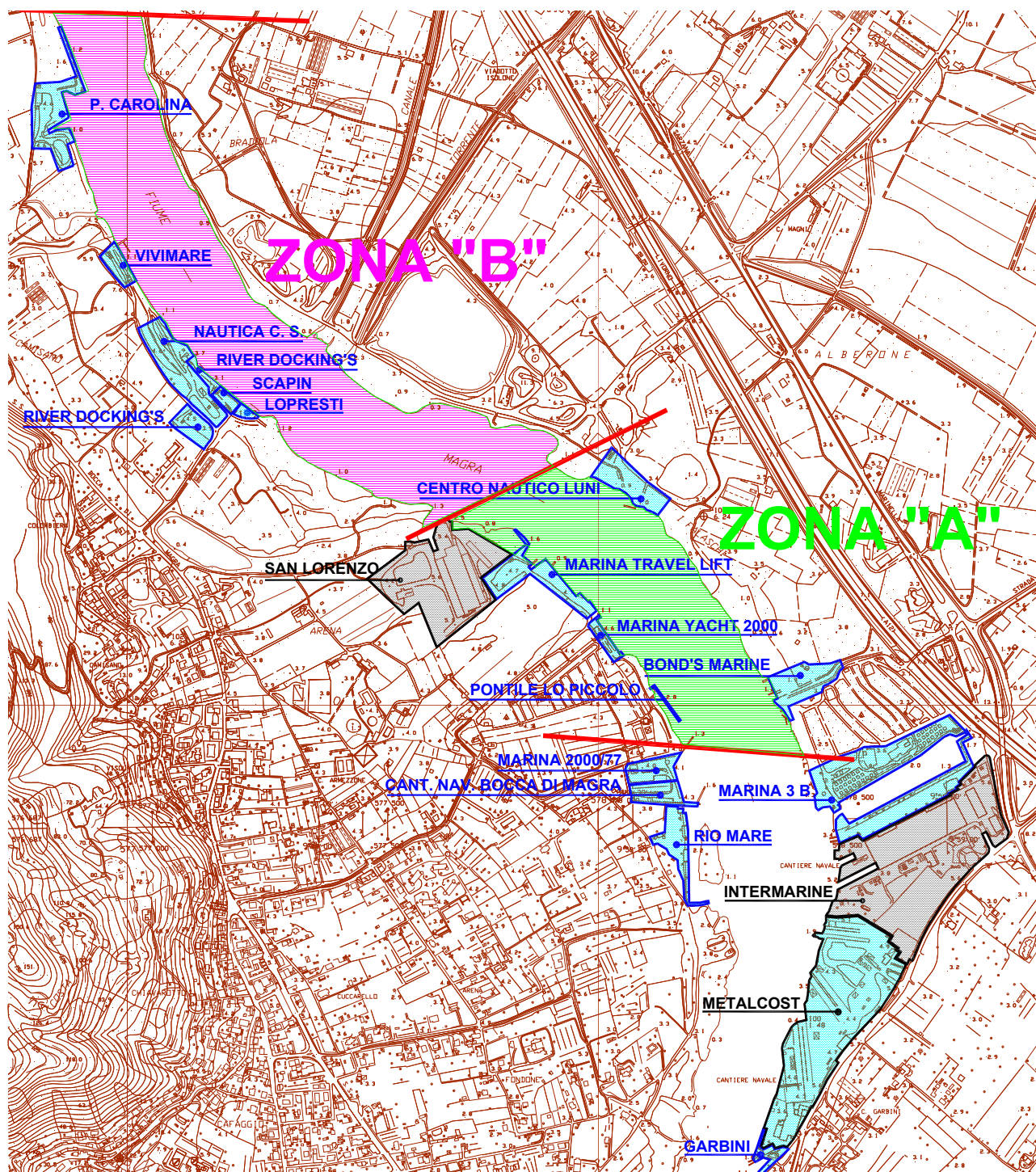
Gli impianti situati a monte del LdN possono essere raggruppati in due zone distinte al fine di individuare il gruppo di attività che può essere ricollocato all'interno del

Distretto del Polo Nautico e il gruppo di attività che, allo stato attuale, non può essere ricollocato nell'immediato sotto la LdN.

Le due zone sono così riassunte

- Zona A che è il tratto di fiume che va dal LdN fino allo stabilimento della San Lorenzo;
- Zona B che va dallo stabilimento San Lorenzo fino a Porto Carolina.

- Tavola 4.2.1 Distribuzione degli impianti nautici a monte del LdN



[Nella figura le ragioni sociali delle attività indicate sono state verificate con i dati rilasciati dalla Camera di Commercio aggiornati ad aprile 2008 e il loro posizionamento è da considerarsi puramente indicativo e dato da una semplice immagine fotografica del territorio.]

Come si evidenzia dall'esame della **Tavola 4.2.1** la Zona B comprende quasi due terzi del tratto di fiume oggi utilizzato dalla nautica a monte del LdN e ciò rappresenta un importante indicatore di come una rilocalizzazione delle attività insistenti in tale area consenta di raggiungere una buona parte degli obiettivi fissati dal Piano del Parco con particolare riferimento all'integrazione dell'ecosistema fluviale costituito dal Ramo Morto di Camisano con il tratto di fiume interessato da interventi di riqualificazione e ambientalizzazione.

L'insieme delle imbarcazioni censite negli impianti della Zona B, utilizzando i fattori di conversione, può essere tradotta in circa 165 PE¹². Questi dati sono puramente indicativi e fanno parte di un semplice conteggio delle imbarcazioni presenti ribadendo che la reale potenzialità sarà data esclusivamente da quanto riportato nei provvedimenti di concessione rilasciati alle attività in essere alla data dell' 8 marzo dell' 89.

L'effettivo numero di posti barca da ricollocare sarà ottenuto moltiplicando tale valore per un coefficiente riduttivo che tenga conto dell'effettivo potenziale economico del posto barca (lontananza dal mare e qualità del servizio) e che sia in grado di rappresentare una compensazione equa per la rilocalizzazione; indicativamente si presume che il coefficiente sia pari a 0,6.

Resta inteso che gli impianti della Zona A saranno interessati dal programma di rilocalizzazione non appena si renderanno disponibili nuovi spazi che potranno essere valutati al momento in cui si attiveranno i Distretti di Trasformazione previsti dal Piano del Parco oppure saranno attivati interventi fuori dall'area parco.

Al fine di consentire alle attività presenti sia in zona A che in zona B di svolgere la loro attività che coinvolge un importante numero di unità lavorative (occupazionali), e al fine di avviare un processo di riqualificazione ambientale delle stesse e rinaturalizzazione spondale, il Piano introduce un Periodo Transitorio la cui durata e le cui caratteristiche sono precisate negli articoli successivi che è finalizzato al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- avviare un processo di riqualificazione fluviale e un miglioramento del bilancio ecologico;
- garantire alle attività in regime di rilocalizzazione, il tempo per ammortizzare gli investimenti necessari per attuare gli interventi di riqualificazione ambientale e funzionale dei loro impianti;
- avviare un Programma di Monitoraggio (così come definito dalla Dichiarazione di Sintesi), che valuti gli effetti ambientali delle scelte di Piano adottando misure correttive in caso di scostamento dagli obiettivi di sostenibilità perseguiti.
Esso permetterà di seguire lo stato di avanzamento dei lavori di rinaturazione spondale, di riduzione degli impatti generati dalle attività e di seguire l'evoluzione delle dinamiche fluviali delle due zone in cui si è suddivisa l'area a monte della LdN.

4.3. La valenza ambientale della rilocalizzazione

Il PGN definisce l' attuazione dei Distretti di Trasformazione e del processo di rilocalizzazione così come individuata dal Piano del Parco, con il preciso obiettivo di:

- liberare gradualmente dagli impianti nautici il tratto di fiume oggi occupato a monte del LdN, rendendo così possibile, da subito, un recupero ambientale del “Ramo Morto” (appartenente al SIC IT1343502- Parco della Magra Vara) e un suo collegamento, tramite le zone da rinaturalizzare oggi occupate dagli impianti della zona B, con le aree rimaste allo stato naturale e classificate come RGO¹ poste più a monte;
- a ridurre al minimo, nel Periodo Transitorio, gli interventi infrastrutturali lungo il corso del fiume, dato che la totalità dei posti barca necessari per la rilocalizzazione viene ricavata nell’unico Distretto del Polo Nautico.
- a ridurre, nel periodo transitorio, il numero totale di imbarcazioni da ospitare sul fiume, dato che l’incremento della flotta ospitata sul fiume sarà ben al di sotto dell’obiettivo di Piano che si poneva come tetto massimo da poter raggiungere una capacità massima pari a 2288 PE12.

¹ Riserva Generale Orientata

5. Ambito della normativa del Piano Guida

L'attuazione del Piano del Parco, per quanto riguarda il settore nautico, richiede l'adozione di misure che riguardano la:

- Distribuzione degli impianti nautici lungo il fiume

La constatazione dell'impossibilità di un'integrale attuazione della rilocalizzazione nell'immediato non fa escludere che si possa avere una migrazione delle attività nautiche verso valle, almeno nel primo periodo definito come transitorio.

- Assetto degli impianti

L'assetto attuale della maggior parte degli impianti non appare adeguato, vuoi per ragioni di insoddisfacente inserimento nell'ambiente, vuoi per ragioni di sicurezza o di qualità delle strutture. La volontà dichiarata di arrivare alla creazione di un "Parco Nautico" altamente qualificato implica l'introduzione di nuovi standard, cui tutti gli operatori dovranno adeguarsi nell'immediato.

- Modalità di esercizio degli impianti posti a monte del LdN

Al fine di poter attuare il programma di rilocalizzazione, si è reso necessario l'introduzione nel Piano di un "Periodo Transitorio" di durata sufficiente per garantire il recupero degli investimenti da effettuare negli impianti posti oltre il LdN.

Tale periodo sarà utilizzato anche per l'attuazione di un dettagliato programma di monitoraggio dell'evoluzione del corso del fiume.

- Navigazione sul fiume

È stata introdotta una deroga alla navigazione oltre il LdN da concedersi alle imbarcazioni stabilmente ospitate presso le attività facenti parte del programma di rilocalizzazione posizionate oltre la Linea di Navigabilità

Su tutto il fiume è stato introdotto un limite di velocità per imbarcazioni e natanti, in modo da salvaguardare la vivibilità dell'ambiente fluviale evitando formazione di onde e rumori molesti.

6. Norme per l'adeguamento e l'esercizio degli impianti nautici

6.1. Regole generali per l'adeguamento degli impianti nautici

Nel quadro del programma di riassetto generale del settore nautico definito dal presente Piano Guida, ogni attività in essere e in regola secondo i dettami dello stesso, dovrà predisporre un progetto di riqualificazione, ammodernamento e ambientalizzazione dell'area occupata.

Tale progetto dovrà includere una dettagliata illustrazione dello stato attuale tenendo conto esclusivamente:

- degli immobili, attrezzature e impianti legittimamente esistenti alla data di approvazione del presente Piano. Si precisa che per quanto riguarda gli immobili attrezzature e impianti ancora oggetto di pratiche tuttora giacenti negli uffici comunali presentate negli anni '85 e '86 per il primo condono edilizio (art 31 e seguenti della legge 47/85 e s. m. i.) e negli anni '94 e '95 per il secondo condono edilizio (articolo 39 della legge 724/94 e s.m.i.) potranno essere considerate ai fini del presente Piano se e solo se i procedimenti di condono si concluderanno con un esito favorevole.
- delle concessioni sia spondali che degli specchi acquei, attualmente in essere. Si fa presente che ai sensi della l.r. n. 21 del 17 marzo 1998, saranno prese in considerazione, per le attività poste sopra la LdN esclusivamente le concessioni assentite dall'Autorità demaniale mediante rilascio della pertinente concessione prima dell'8 marzo 1989.
- del quadro generale che ne evidenzia gli aspetti più meritevoli di un intervento migliorativo al fine di raggiungere il triplice obiettivo:
 - di migliorarne l'inserimento ambientale e la funzionalità ecologica, in base ai criteri precisati nel Rapporto Ambientale della VAS sotto richiamati;
 - di garantire la sicurezza per persone e cose in condizioni di piena, tenendo conto delle variazioni del livello del fiume possibili nelle diverse zone, quanto meno con riferimento alle piene con periodo di ritorno trentennale;
 - di assicurare una qualità del servizio alla clientela allineata con quella dei migliori porti turistici, tanto per i servizi alle imbarcazioni quanto per quelli agli equipaggi.

All'interno delle singole progettazioni dovrà essere prevista la realizzazione di un'area verde la cui percentuale sarà valutata di volta in volta nell'ambito del singolo progetto. 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 di Parco nonché i vari strumenti attuativi.

Inoltre dovrà essere prevista la possibilità di un libero accesso e fruizione pubblica della sponda almeno nelle ore di apertura dell'impianto; in alternativa si potranno creare dei corridoi di penetrazione tra un impianto e l'altro.

Il progetto dovrà presentare i requisiti specificati nei capitoli a seguire e permettere il raggiungimento degli obiettivi di compatibilizzazione ambientale indicati dal Rapporto Ambientale della VAS qui di seguito ricordati e dovrà essere corredato di un cronoprogramma da attuarsi nel termine massimo di 30 mesi dalla data di approvazione del progetto.

Il progetto dovrà inoltre essere accompagnato, come da normativa regionale al riguardo della zone SIC, da un relativo studio di incidenza.

Obiettivi degli interventi di compatibilizzazione ambientale per gli impianti esistenti e per le nuove realizzazioni indicati dal Rapporto Ambientale della VAS

- 1.1 Ridurre e dove possibile eliminare l'artificialità della morfologia di sponda attraverso la riduzione dell'uso della stessa con la sua rinaturalizzazione ed utilizzo di pontili galleggianti.
- 1.2 Conferire continuità longitudinale all'ambiente fluviale attraverso il reinserimento (o favorendone l'espansione) della vegetazione ripariale (fragmiteto, fascia arborea arbustiva igrofila) per una profondità confacente, da valutare ambito per ambito.
- 1.3 Dare continuità o creare elementi di connessione agli ambienti perifluviali in senso longitudinale attraverso il recupero degli spazi per l'espansione dei boschi igrofili perifluviali (ove esista continuità con l'area in questione, ed in special modo per quelle aree che rappresentano una barriera alla continuità del bosco).
- 1.4 Dare continuità o creare elementi di connessione (in senso trasversale) tra gli ambienti fluviali ed altri ambienti a componente naturale (boschi, coltivi, ecc) attraverso la creazione di nuovi corridoi biologici o il "rafforzamento" di quelli esistenti.
- 1.5 Creare zone filtro tra le attività a maggior livello di disturbo e gli ambienti limitrofi a maggior grado di naturalità posizionando nei punti di contatto con ambienti naturali le attività a minor livello di disturbo, creando anche schermi di vegetazione.
- 1.6 Elevare la qualità ambientale generale delle aree interessate agendo tanto sulla qualità del substrato (es. permeabilizzazione, aree prative) che nell'aumento delle dotazioni a verde anche negli spazi finalizzati alla ricreazione, anche a scopo ornamentale o funzionale (ombreggiatura), sulla base di un elenco di specie consentite.

Nel caso di più impianti adiacenti tra loro, si raccomanda che sia presentato un progetto unitario, suddiviso per tratti di competenza di ogni singolo operatore.

I progetti dovranno essere corredati di tutta la documentazione testimoniante la compatibilità urbanistica e la regolarità concessoria dei terreni e specchi acquei utilizzati e dovranno essere conformi ai dettami delle NTA del Piano di Bacino e del Regio Decreto n. 523 del 1904.

Essi dovranno essere presentati entro sette mesi dall'approvazione del presente Piano Guida per la Nautica.

Tale termine è da intendersi anche per le attività presenti all'interno dei Distretti di Trasformazione qualora entro tale scadenza non sia stato presentato il S.U.A. relativo al Distretto di appartenenza e al quale hanno dato la loro adesione.

La mancata presentazione del progetto di riqualificazione e ambientalizzazione e/o la mancata attuazione del progetto stesso da parte delle attività con impianto collocato al di sopra della Linea di Navigabilità nel sopradetto termine, comporterà la revoca e/o il mancato rinnovo della concessione rilasciata dal Servizio Demanio Idrico della Provincia.

La mancata presentazione del progetto di riqualificazione e ambientalizzazione e/o la mancata attuazione del progetto stesso da parte delle attività con impianto collocato al di sotto della Linea di Navigabilità sarà invece elemento ostativo al rinnovo e/o al rilascio di nuova concessione allo scadere di quella in essere.

Le singole attività nautiche dovranno inserire, all' interno dei progetti, il cronoprogramma per l'attuazione di un Sistema di Gestione Ambientale in accordo alla nuova Norma UNI EN ISO 14001: 2004 e/o Emas.

Tutti gli impianti nautici operanti sul fiume Magra, essendo situati all'interno della fascia di riassetto fluviale, così come definita dall'Autorità di Bacino, si dovranno dotare di un Piano di Protezione Civile che recepisca le indicazioni e i contenuti del Piano di Protezione Civile del comune in cui essi operano e che sarà parte integrante e sostanziale del progetto di riqualificazione.

Particolari cautele e misure dovranno essere tenute nell'attuazione di progetti di modificazione delle sponde o movimentazione di materiale in alveo nei periodi sensibili per la migrazione di specie ittiche tutelate, che in via preliminare possono essere identificati nel periodo che va dal 15 ottobre al 30 giugno. L'Ente Parco si riserva, in relazione alla tipologia e all'entità dell'intervento di porre limitazioni all'epoca di intervento nei periodi sensibili.

6.2 Prescrizioni relative ai fronti di ormeggio

6.2.1. Tipologia dei fronti di ormeggio

Fermo restando quanto indicato nell'Allegato 1, la predisposizione dei posti barca sul fiume dovrà tener conto delle rilevanti variazioni di livello dell'acqua che si possono verificare in occasione di piene, anche con periodo di ritorno relativamente contenuto.

È quindi raccomandata l'utilizzazione di pontili galleggianti del tipo con pali e cursori, ancorati in modo da poter seguire senza inconvenienti le prevedibili variazioni di livello.

Per i pontili galleggianti sono vietate soluzioni di fortuna, con l'obbligo di utilizzare solo tipi comunemente impiegati nei porti turistici e dotati di una certificazione del prodotto.

Il piano di calpestio dei pontili galleggianti deve essere realizzato in legno, escludendo l'utilizzo di superfici in calcestruzzo, elementi in vetroresina o plastica termoformata.

Per i pontili legittimamente esistenti il cui piano di calpestio non è conforme a quanto indicato, si dovrà prevedere una graduale sostituzione del piano di calpestio al fine di ottenere un piano esclusivamente in legno secondo le indicazioni del presente comma.

Nel caso di pontili con piano di calpestio in legno, è preferibile l'uso di quei pontili dotati di un marchio FSC (Forest Stewardship Council). Tale marchio garantisce la provenienza del legno da foreste gestite secondo criteri di sostenibilità ambientale e sociale.

6.2.2. Disposizione dei fronti di ormeggio

Per quanto riguarda gli ormeggi disposti lungo le rive del fiume, i fronti di accosto dovranno essere realizzati in pontili galleggianti predisposti parallelamente alla linea di sponda e a una distanza minima da terra che garantisca il fondale necessario agli ormeggi stessi.

Per le attività poste sotto la LdN la tipologia dell'ormeggio sarà legata alla reale fattibilità definita dalle attuali tipologie spondali.

L'ormeggio è consentito soltanto sul lato del pontile verso il centro del fiume.

Nel caso di darsene, ove siano presenti fronti di ormeggio contrapposti, la distanza tra opposte banchine o pontili dovrà essere indicativamente almeno pari a 3,6 volte la lunghezza delle massime imbarcazioni ospitate. I canali di collegamento tra le darsene e il fiume dovranno avere indicativamente una larghezza utile pari almeno a 5 volte la larghezza massima delle imbarcazioni ospitate, con un minimo di 15 metri.

6.2.3. Passerelle di accesso ai pontili galleggianti

Qualora l'altimetria delle aree utilizzate dalle attività lo consenta, le passerelle di accesso ai pontili dovranno essere ancorate a terra in punti posti ad una quota di sicurezza, rispetto al livello locale dell'acqua che si avrebbe in occasione di piene con periodo di ritorno almeno trentennale.

6.2.4. Modalità di ormeggio

L'ormeggio delle imbarcazioni dovrà essere realizzato in modo da poter automaticamente rispondere alle possibili variazioni di livello del fiume.

E' raccomandabile l'uso di pontili dotati di finger, con i quali l'intero complesso di pontili e imbarcazioni può adattarsi automaticamente a ogni prevedibile variazione di livello.

In alternativa si potrà ricorrere ai consueti metodi di ormeggio con catenaria e corpi morti, a patto di collocare la catenaria a una distanza dalla prua delle imbarcazioni sufficiente per ridurre a misure accettabili la variazione di lunghezza degli ormeggi di prua derivante dai possibili aumenti del livello del fiume.

6.2.5. Ambientalizzazione e recupero naturalità spondale

Nell'Allegato 1 sono fornite le linee guida per l'esecuzione degli interventi di sistemazione spondale e sono illustrate le relative tipologie di sistemazione, da scegliere tenendo conto della situazione di partenza dei siti studiati e delle aree limitrofe.

Gli interventi di recupero della naturalità spondale dovranno seguire metodologie che si dovranno adattare alla natura e stato dei luoghi e alla classificazione individuata dal Parco.

Si fanno quattro principali distinzioni:

- 1) per le sponde allo stato naturale (che non rientrano nei distretti di trasformazione) sarà necessario aumentare la naturalità e la complessità della vegetazione ripariale, curandone i collegamenti con le aree limitrofe e retrostanti.
- 2) per le sponde artificializzate (che non rientrano nei distretti di trasformazione) dovranno essere previsti interventi di ripristino della naturalità e dei collegamenti con le aree limitrofe e retrostanti.
- 3) per le sponde che appartengono ai distretti di trasformazione dovranno essere previsti interventi che utilizzano tecniche di ingegneria naturalistica.
- 4) Per le sponde caratterizzate da banchine in calcestruzzo della zona fociva, dovranno essere previsti progetti di riqualificazione e mitigazione ambientale.

6.3. - Prescrizioni per l'arredo dei fronti di ormeggio

Si ricorda che uno degli obiettivi del piano di riassetto delle strutture nautiche sul fiume è quello di migliorarne il livello dei servizi, da rendere equivalente a quello normalmente offerto dai porti turistici della costa ligure.

Ciò implica che tutti i fronti di ormeggio debbano essere attrezzati di conseguenza.

6.3.1. Acqua corrente

Lungo tutti i fronti di accosto dovrà essere garantita la disponibilità di acqua corrente, con punti di presa disposti a una distanza massima tra di loro di 15 metri. Dovrà essere assicurata l'adozione di rubinetteria che consenta la connessione delle manichette con raccordi standard di un tipo comunemente utilizzato nei porti turistici.

Lungo i fronti di ormeggio destinati a unità oltre i 10 metri di lunghezza, come minimo si dovrà avere una presa d'acqua ogni due imbarcazioni.

Le reti di distribuzione dell'acqua saranno dimensionate in modo da poter alimentare contemporaneamente almeno un 25% delle utenze, con una portata unitaria minima di 20 litri al minuto. I contratti per la fornitura dell'acqua dovranno consentire un prelievo giornaliero non inferiore a 400 l/giorno per ogni posto barca per unità di lunghezza uguale o superiore a 15 metri di lunghezza e non inferiore a 200 l/giorno per ogni erogatore asservito ai posti barca sotto i 15 metri.

L'impiantistica dei pontili dovrà essere tale da permettere, ove e quando sarà possibile, il riuso e il ricircolo di acque provenienti da impianti industriali per interventi di pulizia o lavaggio delle imbarcazioni, nell'ottica di un risparmio dei consumi idrici.

6.3.2. Illuminazione

Lungo tutti i fronti di ormeggio dove siano ospitate unità di lunghezza superiore a 8 metri, dovrà essere disposto un sistema di illuminazione capace di garantire l'accesso alle imbarcazioni in sicurezza anche durante le ore notturne. I progetti di

illuminazione dovranno recepire i dettami della Legge regionale n.22 del 29 maggio 2007 e s.m.i.

Le luci disposte su banchine e pontili dovranno essere efficacemente schermate sul lato verso il fiume, al fine di ridurre l'inquinamento luminoso, e di facilitare le operazioni di ormeggio nelle ore notturne.

Sempre con riferimento ai fronti di ormeggio destinati a unità di lunghezza maggiore di 8 metri, un'illuminazione sufficiente per garantire la sicurezza dell'accesso alle imbarcazioni dovrà essere prevista anche lungo tutti i percorsi pedonali di collegamento tra le imbarcazioni e le aree di parcheggio.

L'illuminazione dovrà essere assicurata da lampade a risparmio energetico.

6.3.3. Distribuzione di energia elettrica

La disponibilità di energia elettrica dovrà essere assicurata lungo tutti i fronti di accosto, con la sola eccezione delle zone destinate ad ospitare esclusivamente natanti minori, di lunghezza inferiore agli 8 metri.

Tutti gli impianti, i materiali e le apparecchiature dovranno essere realizzati a regola d'arte, con caratteristiche degli impianti e dei loro componenti, conformi alle Leggi ed ai Regolamenti vigenti.

In particolare nella progettazione delle reti di distribuzione dell'energia si dovrà tener conto delle variazioni di livello del fiume che si verificano durante le piene.

6.3.4. Antincendio

Vista la delicatezza del contesto ambientale, dovrà essere garantita in tutte le aree a destinazione nautica un efficiente sistema antincendio, da realizzare in conformità con le norme tecniche e della sicurezza vigenti. Salvo diversi accordi da prendere con il competente Comando dei Vigili del Fuoco, ogni impianto nautico dovrà essere pertanto dotato di una rete fissa antincendio, facente capo a una stazione di pressurizzazione dotata di elettropompa ad avviamento automatico.

Lungo tutti i fronti di ormeggio dovranno essere disposte apposite postazioni antincendio, ad una distanza tra loro di non oltre 40 metri, che siano comunque in grado di assicurare con i relativi getti la copertura di tutte le aree a rischio di incendio.

Il numero delle postazioni sarà previsto in modo tale da poter consentire l'intervento su qualsiasi imbarcazione all'ormeggio. Le postazioni dovranno recare, chiaramente indicate, le modalità d'uso dei mezzi.

I terminali antincendio dovranno avere caratteristiche rispettose delle norme vigenti. A titolo indicativo essi dovranno essere dotati di idranti con portata non inferiore a 120 l/min, con manichette da 20 metri, oltre che di estintori a secco. La rete dovrà essere dimensionata per un intervento contemporaneo di un numero di idranti da concordare con i Vigili del Fuoco.

6.4. Prescrizioni relative alle aree a terra – sistemazione generale

In accordo con gli obiettivi del Piano, gli interventi sulle aree a terra da prevedere nei progetti di riassetto degli impianti nautici dovranno essere finalizzati al duplice obiettivo di migliorarne l'inserimento ambientale e di garantirne la funzionalità.

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, i criteri informativi da seguire possono essere così riepilogati.

- Minimizzazione delle aree destinate a usi operativi (rimessaggio, manutenzione e aree di sosta), nel rispetto degli standard fissati dal Piano.
- Stabilizzazione della superficie di piazzali e aree di sosta senza il ricorso a pavimentazioni impermeabili.
- Inserimento di fasce verdi con funzione di barriera visiva attorno agli spazi occupati dall'impianto e possibilmente anche tra le diverse zone al suo interno, in modo da ridurre l'effetto di disturbo paesistico.

- Posizionamento delle attività di manutenzione, da considerare più impattanti, nelle zone più lontane dagli ambiti paesisticamente e naturalisticamente più pregiati, con l'interposizione di zone filtro destinate alla mitigazione degli effetti di disturbo.

6.5. Prescrizioni relative alle aree a terra – Servizi alla clientela

6.5.1. Viabilità di accesso

Gli impianti nautici operanti sul fiume dovranno essere raggiungibili tramite percorsi accessibili a mezzi pesanti, per garantire la possibilità di accesso a Vigili del fuoco, ambulanze e mezzi vari di lavoro.

Le strade di connessione con la viabilità principale dovranno rispettare la normativa generale riguardante la viabilità all'interno delle aree del Parco, che all'Art. 39 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano del Parco esclude la realizzazione di strade pavimentate.

6.5.2. Aree di sosta

Al fine di minimizzare l'ingombro delle aree di sosta, assicurando al contempo un servizio adeguato all'utenza, si esclude la predisposizione di aree di sosta con stalli riservati a singoli utenti.

Ogni impianto dovrà invece disporre di aree di sosta comuni, dimensionate in modo da rispondere alle normali esigenze della clientela, tenendo conto di un fattore di contemporaneità minimo del 40% dei posti barca compatibilmente con gli interventi di ambientalizzazione previsti dalle linee guida in allegato al presente Piano Guida.

Negli impianti per i quali la disponibilità di aree non è sufficiente a garantire tutti i servizi e il rispetto delle prescrizioni di sistemazione degli impianti, si potrà assegnare all'area adibita al rimessaggio la funzione aggiuntiva di area di sosta.

La superficie delle aree di sosta dovrà essere adeguatamente stabilizzata, senza ricorrere a pavimentazioni impermeabili.

Sarà consentita la predisposizione di barriere frangi sole, da realizzare con materiali naturali o apposite piantumazioni.

6.5.3. Strutture di supporto all'attività nautica

Per gli impianti nautici aventi una capacità fino a 50 PE12 è consentita, in caso di assenza di strutture legittimamente esistenti, soltanto l'installazione di una piccola struttura da adibire a uffici e una piccola struttura da adibire a punto di accoglienza, possibilmente dotata di sistemi automatici di distribuzione di generi di ristoro. La superficie di ogni singola struttura non potrà comunque superare i 15 mq.

Per gli impianti aventi dimensioni maggiori, eventuali strutture aggiuntive saranno valutate nel progetto di sistemazione generale corredate da un piano aziendale che ne giustifichi la realizzazione.

Tali volumi dovranno essere realizzati con strutture leggere in materiali naturali, a basso impatto ambientale, conformi alle indicazioni del Piano di Bacino e ai dettami del Regio Decreto 523/1904, evitando quindi ogni forma di edificazione permanente.

Altre strutture, quali spazi per il ricovero delle attrezzature o altro, saranno valutate nell'ottica dei singoli progetti.

6.5.4. Servizi igienici

Ogni attività deve essere dotato di servizi igienici a disposizione dell'utenza, con un gruppo di servizi completo ogni 50 posti barca.

Ogni gruppo di servizi è costituito da almeno 2 WC, 2 orinatoi, 2 lavamani e 1 doccia per uomini e da almeno 2 WC, 2 lavamani e 1 doccia per donne (oltre ai servizi di legge per disabili).

Il gruppo di servizi deve essere realizzato con strutture leggere in materiali naturali, a basso impatto ambientale, conformi alle indicazioni del Piano di Bacino e ai dettami del Regio Decreto 523/1904, evitando quindi ogni forma di edificazione permanente.

Al fine di contenere i consumi energetici e massimizzare il ricorso a fonti rinnovabili, i servizi igienici e gli eventuali punti di ristoro dovranno essere attrezzati con pannelli solari termici per la produzione dell'acqua calda sanitaria.

Gli scarichi dei servizi dovranno essere collegati alla locale rete fognaria ove presente. In caso di lontananza dalla rete, e qualora sia accertata l'impossibilità del collegamento alla rete, le acque nere dovranno essere trattate tramite impianto tipo Imhoff, garantendo un'agevole accesso ai mezzi destinati all'asportazione dei fanghi.

Sia gli impianti igienici che le fosse Imhoff devono essere allontanati il più possibile dalle sponde del fiume e nei progetti presentati si dovrà abbinare alla vasca Imhoff un' impianto di fitodepurazione opportunamente dimensionato.

La distanza massima tra gli ormeggi delle imbarcazioni ed i servizi igienici dovrà essere minore di 250 metri, in analogia a quanto previsto per i porti turistici marittimi. Nel caso di operatori insediati su aree contigue, sarà ammessa la realizzazione di servizi comuni, a patto che questo non porti a superare le distanze massime sopra indicate.

In tutti i casi in cui gli ormeggi siano destinati a unità di lunghezza superiore ai 8 metri si dovrà tener conto della possibilità che le imbarcazioni siano utilizzate anche per pernottamenti in loco; pertanto i percorsi pedonali dai pontili ai blocchi servizi dovranno essere adeguatamente illuminati.

6.6. Prescrizioni relative alle aree a terra – Servizi alle barche

6.6.1. La gestione dei reflui

Data la particolare delicatezza del contesto ambientale su tutto il fiume si dovrà tassativamente rispettare il divieto di scaricare in acqua rifiuti solidi e liquidi. Come nei porti turistici marittimi, sarà pertanto vietata l'utilizzazione dei wc di bordo delle imbarcazioni, quando questi siano del tipo usuale a scarico diretto.

Tutti gli impianti dovranno essere dotati di un punto di svuotamento e pulitura a terra, da ubicare in corrispondenza dei servizi igienici, per i reflui prodotti da wc di tipo chimico con serbatoio asportabile

Per tener conto della possibile presenza di imbarcazioni dotate di wc con serbatoio fisso e collettore unificato ISO 4567 per lo svuotamento delle acque nere, si prescrive che ogni impianto destinato a ospitare unità di lunghezza superiore ai 10 metri sia dotato di un sistema a depressione per il servizio alle imbarcazioni dotate di tale tipo di WC.

Gli impianti per il recupero dei reflui dovranno essere localizzati in punti appositamente attrezzati a tale scopo e adeguatamente segnalati.

Tutti gli impianti dovranno prevedere il convogliamento e trattamento delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle superfici corrispondenti per ogni evento meteorico ad una precipitazione di 5 mm, prima dello scarico nel corpo ricettore secondo le indicazioni di cui alla legge regionale della Lombardia del 27 maggio 1985 n. 62.

Il trattamento dovrà essere effettuato mediante l'installazione di decantatore/separatore di idrocarburi in accordo con quanto indicato nella guida alla gestione ambientale dei porti turistici- Ramoge 2001.

6.6.2. Raccolta oli usati

E' fatto obbligo rispettare la normativa sul recupero e trattamento oli esausti e prevedere un punto di stoccaggio di tali oli.

6.6.3. Alaggio e lavaggio carene

Presso tutti i punti di alaggio delle imbarcazioni dovrà essere predisposta un'area dotata di pavimentazione impermeabile e di un sistema di raccolta delle acque di lavaggio, che le convogli ad una vasca di sedimentazione, evitandone il ritorno diretto a fiume.

Il dimensionamento della piazzola di lavaggio dovrà essere sufficiente ad accogliere le massime unità di cui sia prevedibile l'alaggio a terra. In generale una superficie di m 20 x 10 sarà sufficiente a soddisfare ogni necessità.

Nel caso di impianti confinanti, anziché l'adeguamento delle singole strutture di alaggio, ove possibile è raccomandato l'accorpamento dei punti di alaggio e il loro adeguamento, previa la contestuale demolizione e rinaturalizzazione della struttura divenuta ridondante.

6.6.4. Rimessaggio invernale

Le zone di rimessaggio invernale saranno contenute nelle dimensioni indispensabili per soddisfare le richieste dell'utenza, evitando un inutile impegno del territorio circostante secondo le indicazioni di cui all'art. 6.5.2.

Tali zone non dovranno insistere direttamente sulle sponde del fiume, ma ne dovranno essere separate da una fascia a verde, piantumata in modo da ottenere un efficace effetto di schermatura per ridurre il disturbo e l'impatto visivo seguendo le indicazioni dell' Allegato 1 al presente Piano.

La superficie da destinare al rimessaggio e ai lavori di manutenzione non potrà avere un'area complessiva superiore al quadruplo dell'area totale delle imbarcazioni da mettere a terra (intesa per ciascuna come prodotto di lunghezza per larghezza).

Il tipo di sistemazione sarà demandato alla fase progettuale che dovrà comunque rispettare gli standard generali previsti. Le aree di collocazione delle imbarcazioni dovranno essere adeguatamente stabilizzate, senza ricorrere a pavimentazioni impermeabili.

Il Piano di Protezione Civile Interno dovrà prevedere il modo per evitare che in caso di un evento di piena le imbarcazioni in rimessaggio a terra in zone esondabili possano essere trascinate via dalla corrente.

6.6.5 Lavori di manutenzione ordinaria

L'effettuazione dei lavori di ordinaria manutenzione, ed in particolare l'applicazione di pitture antivegetative alle carene, sarà consentita nelle aree di rimessaggio, con l'obbligo di adottare tutte le possibili cautele per evitare la dispersione di materiali inquinanti.

Entro una distanza di non oltre 250 metri da ogni area di rimessaggio dovrà essere disponibile un punto di raccolta di rifiuti specifici provenienti dalle attività di manutenzione, come oli esausti, pitture e solventi, rottami di vetroresina e simili. Lo smaltimento di questi rifiuti ricadrà sotto la responsabilità dei gestori dei singoli impianti, che dovranno stipulare appositi accordi con soggetti titolati a operare in modo conforme alla normativa vigente.

Le direzioni dei singoli impianti saranno responsabili del comportamento di chi operi nelle aree di rimessaggio e manutenzione e dovranno quindi garantire che le diverse attività siano svolte in modo da evitare ogni forma di inquinamento.

In ogni zona dove sia prevista la collocazione contigua di oltre 50 imbarcazioni è raccomandato il posizionamento di punti di distribuzione di acqua ed energia elettrica adeguatamente protetti.

6.6.6 Lavori di manutenzione straordinaria

Devono essere intesi come lavori di manutenzione straordinaria quelli di natura più propriamente industriale, che implicino sostanziali trasformazioni alle imbarcazioni oggetto degli interventi e che possano richiedere un'esecuzione in ambiente chiuso.

Il posizionamento di strutture provvisorie amovibili destinate alla copertura delle imbarcazioni è autorizzata soltanto in zone specificamente attrezzate, da delimitare all'interno dei distretti del Polo Nautico, di Metalcost ed ARNAV.

Le aree destinate a lavori di questo tipo dovranno essere dotate di una pavimentazione impermeabile e di sistemi di drenaggio che consentano raccolta e decantazione delle acque di prima pioggia.

Un'ulteriore sede per lavori di manutenzione straordinaria sarà disponibile nella cosiddetta "Area D2" esterna al territorio del Parco, che ha avuto una destinazione industriale dal PUC di Ameglia.

L'utilizzazione degli spazi della D2 richiederà però la realizzazione di una pista di raccordo con un punto di alaggio e varo, che può essere identificato con il travel lift dell'impianto omonimo. La pista dovrà essere realizzata all'interno della componente 2.3 e in adiacenza alle componenti 2.5 e 2.4, in modo da minimizzarne l'impatto sull'ambiente circostante, senza compromettere la destinazione turistico ricreativa (ASSf2) dell'area, come identificata dal Piano del Parco.

6.6.7 Raccolta e smaltimento rifiuti

Presso tutti gli impianti dovranno essere predisposti cassonetti destinati alla raccolta differenziata dei rifiuti solidi, con una capacità minima di 1,5 m³ nel rapporto di uno ogni 50 posti barca, da localizzare a distanza non superiore a 200 metri dagli ormeggi più lontani.

Ogni impianto dovrà essere inoltre dotato di un punto di raccolta per oli esausti, batterie, pile, che dovranno essere conferiti a consorzi e aziende autorizzate ed eventualmente certificate, oltre che punti per lo stoccaggio di rottami in vetroresina, rifiuti da imballaggio ed altri materiali di consumo.

Sarà responsabilità del gestore dell'impianto assicurare che tali rifiuti siano smaltiti in accordo con la normativa vigente.

In ogni caso, ove sussistano gli elementi per una gestione associata fra più impianti territorialmente vicini, è raccomandata una soluzione consorziata. E' consigliata l'individuazione di aree da destinare a punti di raccolta differenziata dei rifiuti solidi urbani o assimilabili (cartoni, ferraglie, catene di ancoraggio, poliestere, legno, residui organici...) nonchè dei rifiuti speciali.

7. Norme per la disciplina degli impianti posti oltre il Limite di Navigabilità

7.1. Istituzione del Regime Transitorio per l'esercizio degli impianti

Al fine di avviare il processo di rilocalizzazione, così' come individuato dal presente Piano e di consentire il proseguimento delle attività appartenenti alle zone A e B durante la fase di attuazione di questo delicato processo, è istituito un Regime Transitorio con le seguenti finalità:

- avviare un processo di riqualificazione fluviale e un miglioramento del bilancio ecologico;
- garantire alle attività in regime di rilocalizzazione, il tempo per ammortizzare gli investimenti necessari per attuare gli interventi di riqualificazione ambientale e funzionale dei loro impianti;
- avviare un Programma di Monitoraggio (così come definito dalla Dichiarazione di Sintesi), che valuti gli effetti ambientali delle scelte di Piano adottando misure correttive in caso di scostamento dagli obiettivi di sostenibilità perseguiti.

La durata complessiva del periodo di Regime Transitorio è fissata in 10 anni dalla data di approvazione del presente Piano, con l'obbligo per gli operatori di realizzare gli interventi di adeguamento secondo i tempi previsti al punto 6.1.

Resta inteso che alla fine del Periodo Transitorio, qualora il processo di rilocalizzazione non risultasse completato, potrà essere definita una proroga a tale periodo, fermo restando gli esiti del monitoraggio attuato durante il Periodo Transitorio e fermo restando le necessarie valutazioni sullo stato di trasformazione morfologica dell'alveo che in alcuni casi potrebbero anche non consentire il proseguimento delle attività con particolare riferimento a quelle ubicate più a monte rispetto alla LdN.

Non potranno far parte di questa ulteriore proroga quelle attività per le quali, pur essendo stato individuato il sito per la rilocalizzazione, non hanno dato corso a tale processo.

Il Regime Transitorio non si estende agli ormeggi individuali e di fortuna presenti lungo le sponde del fiume la cui permanenza è dichiarata incompatibile con le finalità del Piano del Parco. Fanno eccezione gli usi descritti dall'art. 52 comma 6 delle NTA del Piano di Parco.

7.2. Vincoli all'esercizio in regime transitorio

Durante il Regime Transitorio non è consentito alcun incremento di capacità per gli impianti esistenti. Gli interventi sugli stessi impianti saranno rigidamente limitati all'adeguamento ambientale e funzionale, inteso nel modo precisato nei capitoli precedenti.

E' tassativamente escluso ogni insediamento di nuove attività del settore nautico a monte del LdN e pertanto è vietato il rilascio di nuove concessioni e l'uso dei terreni per qualsiasi attività e/o servizio attinente al settore nautico.

Alle attività presenti oltre la LdN è consentita l'effettuazione di piccole movimentazioni locali di materiali in alveo, finalizzate a garantire la continuità del fondale tra il canale di transito naturale e le zone degli ormeggi fermo restando che tali operazioni dovranno tener conto di quanto indicato al punto 6.1 ultimo comma.

7.3. Derghe al divieto di navigazione

Fatti salvi i dettami contenuti nell'art. 52 comma 6 delle NTA del Piano di Parco, la permanenza di una parte degli impianti a monte del LdN, richiede che alle imbarcazioni e natanti ospitati in tali impianti sia concesso di raggiungere i loro ormeggi, in deroga al divieto generale di navigazione.

Al fine di limitare il transito agli aventi diritto, i mezzi nautici ospitati a monte del LdN devono essere muniti di un apposito contrassegno, predisposto a cura dell'Ente Parco, da richiedere allo stesso Ente ed acquisito per il tramite dei gestori degli impianti.

Tali contrassegni dovranno essere consegnati ai gestori degli impianti nautici per un numero relativo alla massima disponibilità dei loro posti barca (sia a terra che in acqua).

Le deroghe al divieto di navigazione non implicano alcuna assunzione di responsabilità da parte dell'Ente Parco o delle altre Amministrazioni interessate; la navigazione rimane pertanto a rischio e pericolo dei diportisti.

8. Norme per la disciplina della navigazione sul fiume

8.1. Limiti di navigazione sul fiume

La navigazione lungo tutta l'asta fluviale è a rischio e pericolo di chi la pratica.

Lungo tutto il tratto del fiume aperto alla navigazione le imbarcazioni dovranno procedere a velocità contenuta, al fine di limitare la creazione di onde e le emissioni sonore dei motori. La velocità massima consentita sarà di 3 nodi.

E' vietata la navigazione delle imbarcazioni e dei natanti al di sopra del LdN, ferme restando le eccezioni indicate all'art. 52 punto 6 comma a delle NTA del Piano di Parco e al punto 7 del presente regolamento.

Il transito delle imbarcazioni e dei natanti oltre il suddetto limite è consentito soltanto alle unità stabilmente ospitate e autorizzate presso gli impianti situati a monte del limite e/o a quelle a ciò espressamente e temporaneamente autorizzate dall'Ente Parco di Montemarcello Magra nei seguenti casi:

- a) svolgimento di attività legate alla ricerca e al monitoraggio del fiume;
- b) svolgimenti di manifestazioni sportive e/o estive e/o di educazione ambientale;
- c) interventi di manutenzione straordinaria nelle aree individuate dal presente Piano.

Esse dovranno essere munite di un contrassegno che attesti il diritto di accesso al loro ormeggio, in deroga al divieto generale di navigazione e richiesto secondo le modalità di cui al punto 7.3. Tale contrassegno dovrà essere sempre esposto.

Al fine di garantire il massimo rispetto dell'ambiente fluviale, sul fiume sono tassativamente vietate le evoluzioni con acqua scooter.

9. Sanzioni per inadempienze e infrazioni

9.1 Vigilanza

La vigilanza ed il controllo per la corretta fruizione dell'area ricompresa nel distretto di cui al presente Piano Guida della Nautica, al fine di assicurare l'osservanza delle norme previste nella Legge Regionale 22 Febbraio 1995 n. 12 sul riordino delle aree protette, dalle leggi statali e regionali vigenti in materia e dal presente Piano della Nautica da considerarsi anche come regolamento adottato in conformità dell'art 25 comma 3 L.R 22 Febbraio 1995 n. 12, è esercitata dall'Ente Parco di Montemarcello Magra.

All'accertamento e alla contestazione delle violazioni provvede l'Ente Parco di Montemarcello Magra per mezzo del proprio personale di vigilanza.

Sono comunque salve le competenze dei soggetti istituzionalmente preposti alla vigilanza sul territorio, in forza delle leggi che disciplinano le singole materie, le cui attività di vigilanza sono coordinate con quelle dell'Ente Parco.

Qualora il personale di vigilanza dell'Ente Parco di Montemarcello Magra constatasse la violazione di norme la cui osservanza è demandata ad altri Enti ed organismi, l'Ente Parco provvederà a darne tempestiva comunicazione all'Ente o l'organismo competente per l'adozione dei provvedimenti ad esso devoluti.

9.2 Divieti e obblighi

Allo scopo precipuo di regolamentare ed indirizzare correttamente l'impostazione dei progetti di riassetto e miglioramento ambientale nell'area compresa nel Distretto del Piano Guida della Nautica, è espressamente vietato:

- a. l'impiego di banchine di riva in calcestruzzo nei tratti a monte del Limite di Navigabilità;
- b. la realizzazione di nuove banchine di riva in calcestruzzo nel tratto a valle di detto limite lungo le rive del fiume;
- c. l'installazione di nuovi pontili perpendicolari alla riva all'esterno delle darsene;
- d. l'utilizzo di pontili galleggianti ottenuti con mezzi di fortuna o aventi piani di calpestio in calcestruzzo, elementi in vetroresina o plastica termoformata;
- e. l'installazione di nuovi impianti per la produzione di strutture in vetroresina;
- f. la costruzione di superfici impermeabilizzate che non siano adibite alle operazioni di lavaggio carene in corrispondenza dei punti di alaggio o a sostegno di impianti tecnologici;
- g. la costruzione di strutture fisse o amovibili non conformi alle indicazioni del presente Piano;

- h. scaricare in acqua rifiuti solidi e liquidi o versare oli esausti, acque nere o grigie delle imbarcazioni;
- i. versare al suolo o nel fiume vernici, solventi o altri prodotti tossici;
- j. lavare le carene delle imbarcazioni al di fuori delle aree provviste di pavimentazione impermeabile e di un sistema di raccolta delle acque di lavaggio;
- k. abbandonare o interrare batterie, pile e fusibili, teli, copertoni e altri materiali di consumo;
- l. abbandonare parti di barche o barche intere, tanto all'interno di aree private che di aree demaniali;
- m. eseguire lavori di manutenzione straordinaria o di cantieristica vera e propria nelle aree di rimessaggio;
- n. danneggiare e tagliare ingiustificatamente la vegetazione ripariale;
- o. disturbo alla fauna locale;
- p. superare con imbarcazioni e natanti la Linea di Navigabilità, se non in forza delle deroghe espressamente previste per le unità stabilmente ospitate presso gli impianti situati a monte di tale limite e/o nei singoli casi in deroga espressamente e temporaneamente autorizzati dall'Ente Parco di Montemarcello Magra;
- q. superare, per tutte le unità in navigazione sul fiume, la velocità massima di 3 nodi lungo tutto il tratto fluviale;
- r. per tutte le unità compiere evoluzioni lungo l'intero tratto fluviale;
- s. per le attività a monte della LdN è fatto divieto di ospitare imbarcazioni prive del contrassegno di cui al punto 7.3.

È fatto obbligo ai gestori degli impianti di segnalare i divieti sopramenzionati, con apposita cartellonistica, su modelli indicati dall'Ente Parco di Montemarcello Magra, la cui progettazione e installazione sarà a carico dei singoli gestori.

9.3 Sanzioni e Violazioni

Le violazioni delle norme di natura paesistico ambientale e urbanistico-edilizia commesse nelle aree oggetto del Piano Guida della Nautica sono sanzionate a norma delle Leggi 29 Giugno 1939 n. 1497 e dal testo Unico sull'Edilizia di cui al D.P.R. 6 Giugno 2001 n. 380 modificato ed integrato con D. Lgs. 27 Dicembre 2002 n. 301 e della legge regionale 12/95 .

L'adozione dei provvedimenti sanzionatori relativi alle suddette violazioni compete ai Sindaci ai sensi della normativa di cui al Testo Unico sull'Edilizia emanato con D.P.R. 6 Giugno 2001 n. 380, così come integrato e modificato dal D. Lgs. 27 Dicembre 2002 n. 301 e dalla Legge Regionale 21 Agosto 1991 n. 20.

La violazione dei divieti previsti nel presente Piano comporta la restituzione in pristino nonché l'applicazione delle seguenti sanzioni pecuniarie da parte dell' Ente Parco di Montemarcello Magra:

- a) da € 103,29 ad € 1.033, 00 per le violazioni dei divieti di cui all' articolo 9.2 lettere a, b, c, d, e, f, g;

- b) da € 103,29 ad € 1.033, 00 per le violazioni dei divieti di cui all' articolo 9.2 lettere h, i, j, k, l, m, n, o, s;
- c) da € 25,82 ad € 258,23 per le violazioni dei divieti di cui all' articolo 9.2 lettera p;
- d) da € 25,82 ad € 258,23 per le violazioni in materia di velocità e divieto di navigazione previste all' articolo 9.2 lettere q e r;
- e) da € 25,82 ad € 258,23 per la violazione di cui all'art. 9.2 comma 2.

Criteri e linee guida per la progettazione degli interventi di inserimento naturalistico-ecologico

Contesto di riferimento:

Gli interventi di inserimento naturalistico-ecologico devono essere previsti all'interno del "Progetto di compatibilizzazione ambientale con adeguamento strutturale e funzionale dell'impianto nautico" previsto dal Piano della Nautica (par. 6.1.).

Tali progetti dovranno essere accompagnati da uno Studio di Incidenza (come da normativa regionale, DGR 328/2006), redatto avvalendosi della apposita scheda predisposta dall'Ente Parco.

Obiettivi da perseguire con gli interventi

Gli obiettivi generali da raggiungere tramite gli interventi di inserimento naturalistico, in base alle risultanze dell'"Analisi naturalistico-ecologica" ed alle risultanze della VAS, sono:

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 arborea arbustiva igrofila) (o, nel caso si rendesse necessario, reintroducendola)
3. Conferire **continuità longitudinale agli ambienti perifluviali** (boschi igrofili, boschi planiziali), recuperando spazi alla loro espansione o inserendo elementi di connessione
4. Creare **continuità e/o connettività in senso trasversale** tra gli ambienti fluviali ed altri ambienti a componente naturale (boschi, coltivi, incolti, ecc), anche tramite corridoi biologici
5. Creare **zone filtro** tra l'impianto nautico e gli ambienti limitrofi a componente naturale, anche creando schermi di vegetazione
6. Elevare la **qualità ambientale generale** delle aree utilizzate agendo tanto sulla qualità del substrato (es.: permeabilizzazione, aree prative) che nell'aumento delle dotazioni a verde.

Tipologie di interventi in relazione ai diversi contesti

1. INTERVENTI SULL'ARTIFICIALITÀ DI SPONDA²:

Ambito di intervento e situazione al "momento zero"	Intervento
sponda non artificializzata (morfologia naturale, vegetata o meno, senza presenza di banchine artificiali)	si passa all'intervento 2
sponda artificializzata (banchine in cemento, palificate, ecc.) (ad eccezione degli ambiti successivi)	A. eliminazione degli elementi di artificializzazione, in forma tale da predisporre la sponda alla rinaturalizzazione 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)
sponda artificializzata (banchine in cemento, palificate, ecc.), <u>nel contesto delle zone classificate Distretti di Trasformazione</u> (ad esclusione del cosiddetto Mammellone)	C. creazione di una scarpata naturale eventualmente rinforzata da interventi di ingegneria naturalistica (es. terre armate) 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)
sponda artificializzata (banchine in cemento, palificate, ecc.), <u>nel contesto delle tratto focivo</u>	D. interventi di compatibilizzazione ambientale di cui al relativo Progetto.

² Conseguenti all'eliminazione dell'ormeggio in sponda

2. INTERVENTI SULLA VEGETAZIONE RIPARIALE:

Ambito di intervento e situazione al "momento zero"	Intervento
sponda naturale con o senza vegetazione idrofila	A. posizionamento della eventuale banchina flottante in parallelo alla sponda, con queste caratteristiche: ▪ posta ad almeno 5 metri di distanza dal piede della scarpata e/o della vegetazione di sponda³ ▪ che non preveda e/o permetta l'ormeggio nello spazio tra banchina flottante e sponda ▪ che asseconi nel tempo la naturale dinamica della sponda e della relativa vegetazione⁴
presenza di vegetazione ripariale arboreo-arbustiva ⁵	B. mantenimento della vegetazione presente al "momento zero"⁶ C. eliminazione della vegetazione alloctona e sua sostituzione con specie vicarianti autoctone, tra quelle ammesse dal Piano del Parco ed adatte all'ambiente fluviale (art. 78 del Piano del Parco)
vegetazione ripariale assente o insufficiente ⁷	D. inserimento di una fascia di vegetazione ripariale, o suo ampliamento, per tutto lo sviluppo lineare dell'impianto nautico, con le seguenti caratteristiche: ▪ avente una profondità idonea a realizzare le finalità di cui all'Art.78 del Piano del Parco ▪ avente una struttura complessa sulla base degli schemi di composizione di cui all'Art.78 del Piano del Parco

³ La distanza idonea viene valutata in sede di valutazione del progetto

⁴ la fascia tra piede della scarpata e banchina flottante deve essere considerata fascia di rispetto in relazione alle dinamiche sedimentologiche nonché per i processi di ricolonizzazione e/o espansione della vegetazione idrofila (es. fragmiteto)

⁵ per vegetazione ripariale qui si intende una fascia arboreo-arbustiva a ridosso del corso d'acqua tipicamente composta da salici, ontani e pioppi

⁶ per "momento zero" si intende le condizioni presenti al momento della predisposizione del Progetto

⁷ per vegetazione insufficiente si intende il caso in cui non è presente nella fascia che viene ritenuta minima dalle presenti Linee Guida

3. INTERVENTI PER LA CONTINUITÀ LONGITUDINALE AGLI AMBIENTI PERIFLUVIALI

Ambito di intervento e situazione al "momento zero"	Intervento
Presenza nel Progetto di "Interventi per la continuità e/o connettività in senso trasversale" e di "Zone filtro" (di cui ai successivi punti 4 e 5)	A. Gli elementi per la connettività e le zone filtro dovranno essere: ▪ connessi tra di loro a modo di "rete", ▪ connessi con gli ambienti fluviali ed altri ambienti (esterni all'impianto) a componente naturale (boschi, coltivi, incolti, ecc); in particolare le zone filtro potenzialmente idonee dovranno fungere da corridoi longitudinali
Profondità dell'impianto nautico superiore a 80 metri	B. Oltre alla zona filtro tra impianto ed aree esterne deve essere inserita almeno un'altra cortina vegetale arboreo-arbustiva, con queste caratteristiche: ▪ di spessore e struttura sufficienti a realizzare le funzioni di barriera verde prevista all'Art. 78 del Piano del Parco ▪ integrata con la "rete" degli altri elementi (fasce e zone filtro) C. In alternativa il progetto può prevedere l'inserimento diffuso di "macchie" arboreo-arbustive con le seguenti caratteristiche: ▪ che coprano una superficie equivalente all'inserimento di una cortina di cui sopra ▪ distribuite in modo tale da realizzare una funzione di "stepping zones"⁸

⁸ per "stepping zones" si intendono in questo caso superfici a verde adatte a costituire punti di appoggio e di riparo per gli organismi che si spostano tra i nodi della rete.

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

Ambito di intervento e situazione al "momento zero"	Intervento
Presenza di fossi/canali ⁹ con fondo o sponde artificializzate	A. Rinaturalizzazione del fondo e delle sponde (per quanto attiene a materiali e forma) ¹⁰ con l'eventuale utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica ¹¹ (quindi passa al punto B.)
Presenza di fossi/canali ⁸ con fondo e sponde naturali	B. Creazione di una fascia di vegetazione ripariale lungo le sponde del canale (eventualmente su una sola sponda o alternativamente sulle due nel caso si renda necessario a permettere gli interventi di pulizia del canale) ¹⁰
Assenza o insufficienza di elementi vegetali lineari trasversali di connessione alle aree a monte	C. Prevedere che all'interno dell'impianto nautico, nella misura di almeno una ogni 100 metri lineari, sia presente una cortina vegetale arboreo-arbustiva trasversale alla sponda, con queste caratteristiche: ▪ di spessore e struttura sufficienti a realizzare le funzioni di barriera verde prevista all'Art. 78 del Piano del Parco ▪ integrata con la "rete" degli altri elementi (fasce e zone filtro) ▪ che dia continuità ad eventuali corridoi biologici trasversali al fiume identificati dallo Studio propedeutico al Progetto
Assenza di discontinuità tra impianti confinanti (non esiste tra due impianti limitrofi un passaggio per la fauna che permetta l'accesso al fiume)	D. Creazione di un passaggio (filtrato ai lati da vegetazione) su ogni confine trasversale che permetta il collegamento da e per il fiume

⁹ nel caso appartenenti al "Reticolo minuto non significativo" di cui alla Carta del reticolo idrografico dell'Autorità di Bacino del Fiume Magra

¹⁰ previa verifica delle necessità idrauliche

¹¹ fare riferimento al documento "Indicazioni per la progettazione ambientale dei lavori fluviali" (Allegato 3 del "Piano stralcio assetto idrogeologico" dell'Autorità di Bacino)

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	A. Inserimento verso ambienti a componente naturale di una fascia filtro costituita da una cortina vegetale arboreo-arbustiva, con queste caratteristiche: ▪ di spessore e struttura sufficienti a realizzare le funzioni di barriera verde prevista all'Art. 78 del Piano del Parco¹² ▪ integrata con la "rete" degli altri elementi (fasce e zone filtro)

¹² Spessore e struttura dovranno essere valutati caso per caso in relazione agli studi specifici di ogni progetto, in special modo in relazione alla natura degli ambienti verso i quali realizzare la funzione di filtro

6. QUALITÀ AMBIENTALE GENERALE

Ambito di intervento e situazione al "momento zero"	Intervento
"Progetto di compatibilizzazione ambientale con adeguamento strutturale e funzionale dell'impianto nautico" previsto dal Piano della Nautica	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: ▪ finalizzati anche al raggiungimento degli obiettivi delle presenti Linee Guida ▪ coerenti agli interventi di inserimento naturalistico-ecologico (es.: nella distribuzione degli elementi vegetali, nella scelta delle specie, ecc.)

Allegato 2

Segnalazione dei canali navigabili

Al fine di consentire l'offerta di un servizio qualificato, si raccomanda che sul tratto navigabile del fiume sia messo in opera un sistema di segnalamenti che indichi con chiarezza i limiti delle acque navigabili. La manutenzione del sistema, il monitoraggio dello stato dei fondali e l'eventuale riposizionamento dei segnali dovrà essere affidata ad un apposito consorzio all'uopo istituito.

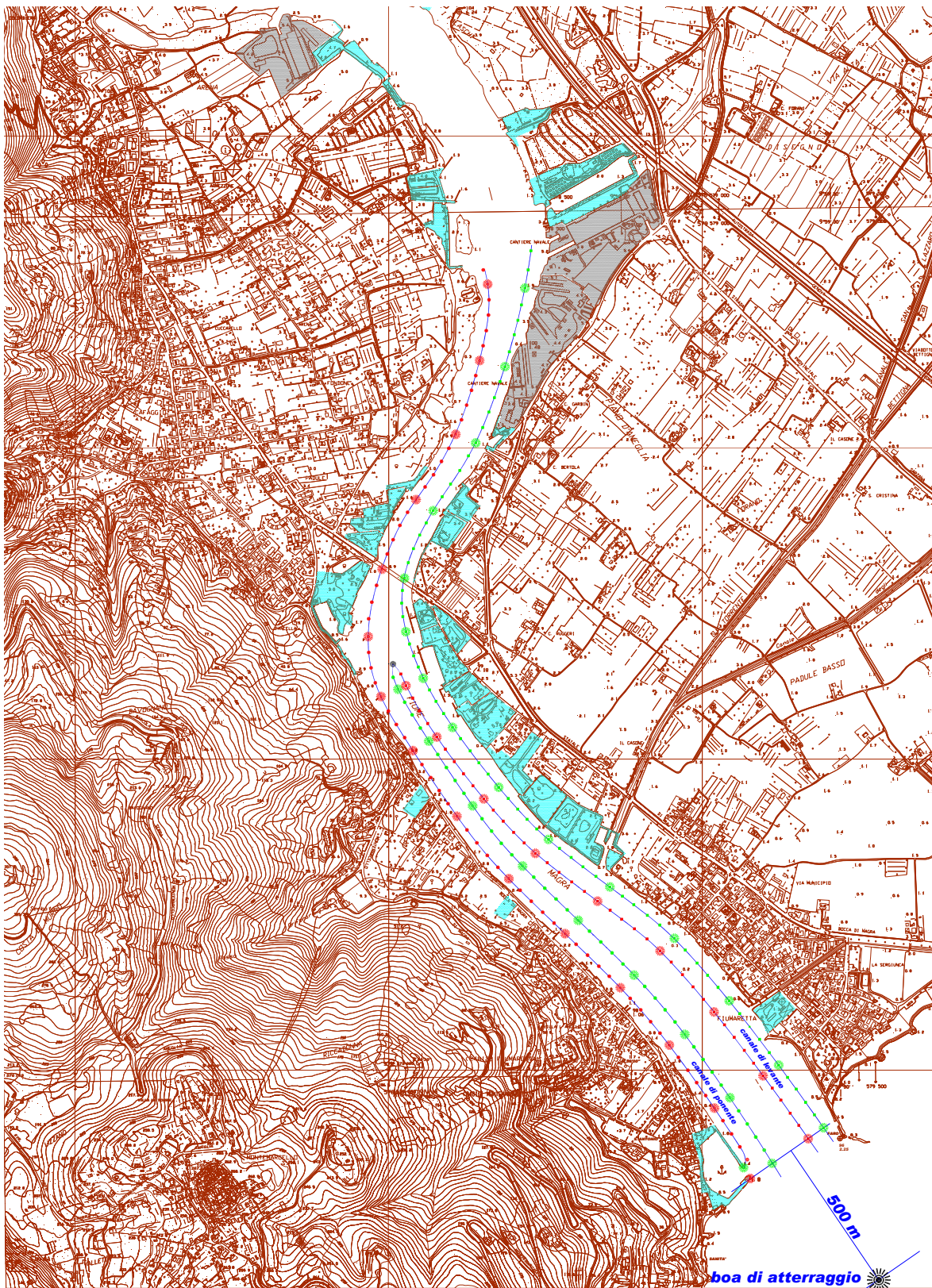
Per ragioni di sicurezza e vista l'importanza della flotta ospitata sul fiume, l'accesso nautico dovrebbe essere garantito anche nelle ore notturne. La navigazione notturna dovrebbe essere possibile almeno fino al Ponte della Colombiera: ciò richiederà l'uso di segnali luminosi per la delimitazione dei canali navigabili in tutto il tratto abilitato alla navigazione notturna.

Quanto alla tipologia dei segnalamenti da usare, la scelta appare condizionata dalla natura e dai compiti del soggetto realizzatore del sistema dei segnalamenti, in particolare per quanto riguarda il mantenimento dei fondali nei canali navigabili.

Se infatti ragioni di sicurezza idraulica (smaltimento delle portate di piena) porteranno a creare un'organizzazione capace di garantire posizione, ampiezza e profondità dei canali mediante dragaggi periodici, si potranno utilizzare pali o briccole, con la sola eccezione della boa di atterraggio da posizionare nello specchio di mare antistante la foce. Qualora invece ci si dovesse affidare a una struttura dotata di mezzi più limitati, risulterebbe preferibile l'utilizzo di boe, più agevolmente riposizionabili in caso di variazioni nell'andamento dei canali.

Nella **Tavola 1** è raffigurato uno schema indicativo del sistema di segnalamenti.

Tavola 1 - Schema indicativo del sistema di segnalamento



Allegato 3

Estratti dalle Norme Tecniche di Attuazione del Piano del Parco

Art. 1 - Finalità e Obiettivi del Piano

.....

3. Per la realizzazione degli obiettivi contenuti nel Piano, l'Ente Parco non intende esercitare il diritto di prelazione previsto dall'art. 23, comma 3 della l.r. 12/1995 sul trasferimento della proprietà e di diritti reali su beni immobili inclusi nel Parco.

omissis.....

7. In relazione **all'Assetto Insediativo** di livello territoriale, il Piano promuove forme di turismo sostenibile attraverso:

omissis.....

- d) la riorganizzazione della nautica da diporto tramite:
- la conferma dell'attuale limite di navigabilità;
 - la rilocalizzazione delle attività nautiche in regola con le disposizioni di cui alla l.r. 17 giugno 1998 n. 21 "Disposizioni transitorie urgenti per il Parco regionale naturale di Montemarcello-Magra" esistenti oltre la linea di cui sopra;
 - la realizzazione di un impianto nautico diportistico denominato "Parco Nautico della Magra".

Art. 68 - Area di Sviluppo degli impianti ed attrezzature per la nautica (ASSf4)
“Parco Nautico della Magra”

lettera d dell’articolo 20, c. 2, della Lr 12/1995

1. Con riferimento alla Legge 28/1/1994 n. 84 ed ai regolamenti contenuti nel D.P.R. n° 509/1997 il Piano individua come Aree di sviluppo prevalentemente destinate alla nautica porzioni di territorio e di sponda site prevalentemente in comune di Ameglia.
2. All’Area di Sviluppo (coincidente con l’Unità di paesaggio 1) è assegnato l’obiettivo di impostare la Struttura del "Parco Nautico della Magra" classificabile ex art. 4, §3 e) della legge sopracitata come "Porto con funzione turistica e da diporto di categoria II classe III (rilevanza economica regionale e interregionale);
3. Il Piano individua come strumenti di attuazione del Progetto i seguenti Strumenti:
 1. il **Piano Guida della Nautica** quale integrazione/specificazione del Programma di riassetto turistico-ricreativo;
 2. i **Distretti di trasformazione**.
4. Il Piano Guida della Nautica è basato sulla ricognizione delle concessioni Demaniali ed è principalmente finalizzato ad orientare la ri-collocazione degli impianti nautici incompatibili localizzati oltre la linea di navigabilità e in regola con la l.r. 21/98 e di quelli eventualmente in contrasto con le previsioni dei distretti di trasformazione nautici.
Esso è strumento "interno" di gestione ed aggiornamento del settore e non condiziona la realizzazione dei P.U.O. previsti in attuazione dei Distretti di trasformazione;
5. I Distretti di trasformazione individuano invece modalità generali e alcuni parametri specifici degli interventi ammessi.
Le tabelle 1 e 2 dell’art. 83 sono finalizzate ad orientare la redazione dei P.U.O./S.U.A. che dovranno obbligatoriamente essere concertati tra Ente Parco, Enti Locali ed Operatori proponenti.
6. Il Piano indica (cfr. anche Tabelle 1 e 2 dell’art. 83):
 1. il limite di navigabilità a motore confermandolo nell’attuale posizione;
 2. gli standard minimi di parcheggio e verde rapportati ai Posti Barca Equivalenti (PE) realizzabili;
 3. i limiti massimi delle trasformazioni morfologiche ammesse per la realizzazione di darsene;
 4. il numero di posti barca oggetto di rilocalizzazione(in termini di PE in 230);
 5. la distribuzione dei Posti Barca Equivalenti (PE) in rilocalizzazione.
7. Il Piano individua le seguenti tipologie di Impianto Nautico (cfr. anche tab. 2 art 83):
 - a) Ormeggio su sponda non attrezzata;
 - b) Approdo su sponda attrezzata (banchine fisse o flottanti);
 - c) Darsena;
 - d) Marina
 - e) Club Nautico

8. Con riferimento alla classificazione in Aree di Sviluppo degli impianti ed attrezzature per la Nautica, il Piano intende tali destinazioni come prevalenti ma non esclusive, in quanto sia le singole componenti (es. fasce di ormeggi lungofiume di Bocca di Magra e Fiumaretta) che l'insieme di aree classificate come Distretti dovranno obbligatoriamente conseguire i seguenti obiettivi:
- a) Fruizione pubblica e rinaturalizzazione delle sponde (con riferimento ai relativi programmi di attuazione dei percorsi ed ai progetti di pista ciclopedonale già adottati dall'Ente Parco);
 - b) Realizzazione di aree di Interscambio;
 - c) Aree a Parco pubblico attrezzato.
9. La realizzazione di tali standard/obiettivo è legata alle quote delle differenti funzioni ammesse nelle differenti tipologie di impianti con particolare riguardo alle "Marine" per le quali il piano ammette una pluralità di destinazioni (Impianti ed Attrezzature di Servizio alla Nautica, attività commerciali, ricettive, direzionali e residenziali).
10. In tali tipologie di Impianti è consentita la realizzazione di residenze anche con ristrutturazione urbanistica/edilizia del patrimonio edilizio esistente.
La ristrutturazione è finalizzata alla messa in sicurezza ed a un radicale rinnovo dell'Impianto urbanistico.
11. E' lasciata quindi ai P.U.C., di concerto con l'Ente Parco, la determinazione percentuale finale delle destinazioni pubbliche ammesse anche in supero degli standard indicati dal presente piano, anche in relazione alla St complessiva e agli eventuali aumenti del carico insediativo.
Per quanto riguarda l'indicazione di standard a verde pubblico assegnate alle componenti 1.5 e 1.22 essa coincide con la fascia spondale pubblica nella quale realizzare i percorsi ciclopedonali.
Il rilascio di concessioni per ormeggio da parte della competente autorità è subordinato alla sottoscrizione di atto d'impegno relativo alla fruizione pubblica della sponda.
Eventuali variazioni in difetto della quantità di superficie di verde devono essere giustificate in relazione alle superfici effettivamente previste dal progetto esecutivo dei percorsi.
12. In pendenza dell'entrata in vigore del Piano Guida della nautica, sono ammissibili gli interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti fondati sul rispetto degli standard europei di progettazione per la nautica diportistica, in corso di approvazione a livello comunitario; tali standard costituiscono peraltro semplice riferimento per l'Ente Parco nella sua valutazione puntuale degli interventi ammissibili, e devono quindi essere opportunamente adattati alla specifica realtà ambientale del Parco e agli abachi tipologici riguardanti l'edificazione contenuti nel relativo Piano di settore di cui all'art. 12.

Art. 69 - Area Contigua a regime speciale dei Servizi della Nautica (ACsf -4)

1. Per quanto riguarda l'area Contigua a regime Speciale dei Servizi alla Nautica il Piano, pur rimandando al P.U.C. la definizione di dettaglio dei parametri quantitativi, indica la localizzazione di un'area di interscambio di fruizione pubblica in adiacenza all'area archeologica di Porto San Maurizio.
2. Il Piano suggerisce altresì al P.U.C., di prevedere in caso di ineffettualità delle previsioni relative al complesso dell'impianto nautico previsto, di sottoporre l'intera Area contigua o parte di essa a Trasformabilità Condizionata significando con tale dizione la non necessità della trasformazione da agricola a Servizi Nautici nel caso il Distretto non avesse esiti programmati.
3. Per le finalità generali perseguite dal Parco e le finalità specifiche indicate nel presente articolo, la gestione dell'area contigua a regime speciale, in riferimento alla formulazione degli indirizzi pianificatori, alla realizzazione degli interventi e all'esercizio dei controlli, sarà affidata all'Ente Parco sulla base di un'intesa con il Comune territorialmente interessato sancita mediante l'appropriato procedimento speciale di pianificazione territoriale, ai sensi della vigente legislazione regionale in materia urbanistica.
4. L'accordo di cui al precedente comma dovrà essere sottoscritto entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore del Piano. In attesa della sottoscrizione dell'accordo, l'area contigua è assimilata alle aree contigue a regime normale, ferme restando in ogni caso le finalità e le limitazioni indicate nel presente articolo. Scaduto inutilmente il predetto termine per la sottoscrizione, l'area in questione diviene ad ogni effetto parco naturale regionale e classificata nella pertinente fascia di protezione di cui all'articolo 68.

1. Il Piano con riferimento alla Tab. 1:
 - a) perimetra come Distretti di Trasformazione o Ambiti di mantenimento e consolidamento di attività nautiche esistenti o di nuovo impianto aree da confermare o destinare ex novo agli impianti di cui all'art. 68;
 - b) esprime in PE 12 (Posti barca equivalenti = 12mt di lunghezza) la quantità max. di unità rilocalizzabili nei diversi impianti previsti.
 - c) Indica per i Distretti e gli ambiti sottoelencati le relative procedure di attuazione:
 - Concessione Convenzionata
 - P.U.O./S.U.A.
 - P.U.O./S.U.A. Condizionato da interventi dell'autorità di Bacino

Tabella 1

<i>Sponda destra</i>			
Denominazione	Indirizzo	Rilocalizzazione (n°PE)	Procedure di attuazione
Darsena Bocca di Magra	Ambito di Consolidamento		Concessione Convenzionata
Pantalè	Distretto di Trasformazione		S.U.A/P.U.O.condizionato int. A.B.
ARNAV	Distretto di Trasformazione		S.U.A/P.U.O.condizionato int. A.B.
Area “ Mammellone”	Distretto di Trasformazione	100	S.U.A/P.U.O.condizionato int. A.B.
Marina 77	Ambito di Consolidamento		Concessione Convenzionata
<i>Sponda sinistra</i>			
Labornaves	Distretto di Trasformazione		S.U.A/P.U.O.
Polo Nautico	Distretto di Trasformazione	100	S.U.A/P.U.O.condizionato int. A.B.
Marina Colombiera/2000	Distretto di Trasformazione	30	S.U.A/P.U.O.condizionato int. A.B.
Garbini	Ambito di Mantenimento		Concessione Convenzionata
Metalcost	Distretto di Trasformazione		S.U.A/P.U.O.condizionato int. A.B.
Marina 3B	Ambito di Mantenimento		Concessione diretta

2. La Tabella seguente, con riferimento all'Unità di Misura Pe 12 (Posto Barca equivalente di lunghezza 12mt.) assunta come standard dal PTC della Costa della Regione Liguria indica, nell'ordine:
 - a) l'ubicazione della Componente interessata dagli interventi previsti;
 - b) la denominazione dell'impianto;
 - c) la Tipologia di impianto previsto;
 - d) i metri lineari di sponda nel caso di Impianti nautici del tipo approdo/ormeggio;
 - e) la capacità in PE12 considerando una dimensione in larghezza di 6mt x posto;
 - f) la Superficie territoriale complessiva perimetrata come Distretto;
 - g) la dimensione della trasformazione morfologica ammessa
 - h) la capacità in PE12 considerando uno standard di 150mq/PE12;
 - i) le superfici minime a parcheggio (per parch.a rotazione e non esclusivi) rapportate al n° di posti barca;
 - l) le aree di verde rapportate al n° di posti barca.

Tabella 2

N° codice componente	Denominazione	Tipologia di Impianto Nautico	Sponda (S) ml.	(PE 12) postibarca equivalenti	St mq.	Specchio Acqueo (SA) max.	(PE 12) postibarca equivalenti	Aree a Parcheggio mq.	Aree Verdi mq.
1.3	Darsena di Bocca di Magra	darsena (semplice)			23.600	esistente 19.200	SA /150 128	0	0
1.5	Ormeggi sponda destra	approdo-ormeggio-rimessaggio (semplice)	1.050	S / 6 175	9.400			0	50mq x PE 8750
1.6	Pantalé	MARINA			25.700	40% ST 10.280	SA /150 69	15 mq x PE 2.056	30 mq x PE 2.070
1.9	Ormeggi sponda destra	approdo-ormeggio-rimessaggio (semplice)	604	S / 6 101				0	0
1.10	Arnav	darsena (semplice)			45.700	40% ST 18.280	122	15 mq x PE 1.828	15 mq x PE 1.830
1.11	"Mammellone"	approdo-ormeggio-rimessaggio (strutturato)	955	S / 4 239	108.500			15 mq x PE 3.581	30 mq x PE 7.170
1.12	Marina 77	approdo-ormeggio-rimessaggio (strutturato)	315	S / 4 79	29.700			15 mq x PE 1.181	15 mq x PE 1.185
1.13	Marina 3B	MARINA			106.800	esistente 16.180	SA /150 108	0	0
1.15	Metalcost	MARINA			58.500	40% ST 23.400	SA /150 156	15 mq x PE 4.680	30 mq x PE 4.680
1.16	Garbini	approdo-ormeggio-rimessaggio (strutturato)	210	S / 4 53	8.500			15 mq x PE 788	15 mq x PE 795
1.17/17a	Ormeggi sponda sinistra	approdo-ormeggio-rimessaggio (semplice)	125	S / 6 21				0	0
1.18	Marina Colombiera	MARINA			37.600	40% ST 15.040	100	15 mq x PE 1.504	15 mq x PE 1.500
1.20/21	"Polo nautico"	MARINA			311.800 (compreso AC)	40% ST 124.720	831	15 mq x PE 12.465	15 mq x PE 12.465
1.22/22a	Ormeggi sponda sinistra	approdo-ormeggio-rimessaggio (semplice)	545	S / 6 91	7.300			0	50mq x PE 4.560
1.23	Labornaves	club nautico	92	S / 6 15	9.100			15 mq x PE 225	15 mq x PE 225
			Totale ormeggi	Totale PE su sponda	Totale aree destinate alla nautica	Totale specchi d'acqua	Totale PE in darsena	Totale aree a parcheggio	Totale aree verdi
TOTALE			3.896	774	782.200	227.100	1.514	24.960	45.220
					Totale PE	2.288			

- La capacità di carico complessiva in caso di realizzazione totale degli Interventi previsti dal Piano è pari a **2.288 PE12**.
Tale valore viene assunto come misura limite della capacità di carico del sistema fluviale.
- Per quanto attiene le quantità massime di trasformazione morfologica (da terra ad acqua) l'applicazione di un valore percentuale all'intero perimetro del Distretto di cui alle componenti 1/20-1/21(Marina di Fiumaretta) composto da Area di Sviluppo ed Area Contigua è adottato per semplicità di funzionamento;
L'applicazione di tale meccanismo non deve in alcun modo consentire la trasformazione morfologica da terra ad acqua nell'area Contigua destinata unicamente alla realizzazione dei Servizi alla Nautica e non alla realizzazione di specchi d'acqua.
- Per quanto riguarda le attività nautiche i requisiti ambientali richiesti sono relativi ai Sistemi di Gestione Ambientale già adottati nell'ambito delle certificazioni ISO 14001 che in via esemplificativa, ma non limitativa, sono di seguito elencati:

- le acque del porto e quelle prospicienti non sono visivamente inquinate (il controllo di qualità delle acque deve essere riferito a indicatori biologici sperimentati);
 - le fognature non sversano nel porto;
 - presenza di attrezzature per la raccolta di residui di olio, vernici e prodotti chimici;
 - salvagenti e attrezzature di pronto intervento;
 - informazioni ambientali fornite dalla Direzione dell'Impianto;
 - possibilità di smaltire le acque di sentina e delle toilettes delle imbarcazioni;
 - accorgimenti per lo smaltimento dei residui di lavorazione cantieristica;
 - le fasce di transizione tra fiume e impianti dovranno essere progettate con tecniche di Ingegneria Naturalistica, favorendo la rinaturalizzazione della sponda.
 - Le eventuali nuove costruzioni, ricostruzioni e ristrutturazioni dovranno adottare preferibilmente tecniche di Bio-architettura ed avere omogeneità di trattamento per quanto riguarda i materiali impiegati.
6. Fino alla approvazione dei S.U.A./P.U.O. relativi alle trasformazioni riguardanti le aree di sviluppo della nautica è consentita la permanenza degli impianti e delle attività nautiche esistenti.
7. Per gli interventi relativi ai Distretti di Trasformazione Nautici per i quali la precedente Tabella indica come strumenti di attuazione il S.U.A. o il P.U.O. è consentita l'attivazione della procedura indicata anche in assenza di P.U.C. tramite il ricorso al procedimento semplificato (Conferenza dei Servizi) di cui all'art. 14 della L. n° 7.8.1990 n. 241.