COMUNE DI OSPEDALETTI

Imperia

Variante al PRG vigente del Comune di Ospedaletti – distretto di trasformazione del porto DT – Porto - compreso tra le foci dei rii Termini e Porrine - conseguente alle varianti del PTCP e del PTC della Costa approvate con la Deliberazione del Consiglio Regionale n. 43 del 23.12.2015.

Responsabile del procedimento: arch. Massimo Salsi.

Progettista: arch. Alberto Pulinetti.

Consulente: arch. Ivan Gallo.

Ospedaletti, lì febbraio 2018

indice

1. Storia

2. Inquadramento

2.1 Perimetrazione della variante al PRG del comune di Ospedaletti

2.2 Normativa sovra comunale

a) PTCP

• ASSETTO INSEDIATIVO

• ASSETTO VEGETAZIONALE

• ASSETTO GEOMORFOLOGICO

b) PTC della Costa

• PORTO

• SPIAGGE

3. Variante in progetto

Obiettivo

3.1 Normativa urbanistica di livello locale

Localizzazione

Accessibilità viaria

Accessibilità nautica

Dimensione dello specchio acqueo utilizzabile

Opere a terra, nuovi volumi e sistemazioni

Spiaggia e piccolo rimessaggio di barche

Volumi esistenti

Spiaggia di ponente

Spiaggia di levante

Carico urbanistico

Dotazioni minime territoriali e funzionali degli insediamenti

Modalità di attuazione

3.2 Congruenza ambientale

Servizi ambientali

Opere di difesa e adeguamenti idraulici

Qualità delle acque marine

Risparmio idrico

Risparmio energetico

Mobilità sostenibile

Biodiversità

3.3 Disciplina paesistica di livello puntuale

Criteri progettuali e compositivi del waterfront

Assi visivi prevalenti

Attrezzature stagionali di supporto alla balneazione

Linguaggio architettonico

3.4 Norme geologiche

3.5 Principi di flessibilità

Allegati

tav. n.1 inquadramenti cartografici

tav. n.2 distretto di trasformazione “DT – porto” scala 1.:2000

tav. n.3 PRG in variante scala 1.:2000

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

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

NORME GEOLOGICHE

1. Storia

Sull'area a mare a ponente del centro storico del Comune di Ospedaletti, a partire dai primi anni '80, è stata realizzata da COGEFAR una discarica con il versamento dei materiali provenienti dai lavori di costruzione della nuova linea ferroviaria; a partire dal 2007 la discarica è stata eliminata e nel sito ha avuto inizio la realizzazione di un nuovo porto turistico, in esito al procedimento ex d.p.r. n. 509/97, con la creazione di uno specchio acqueo e la realizzazione di opere foranee, costituite in particolare da un molo di sopra-flutto, nonché da banchine in conformità al Piano di Coordinamento Territoriale della Costa approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 64/2000.

La Sentenza del Consiglio di Stato n.361/2013 ha pronunciato, tra l'altro, l'annullamento del Decreto del Presidente della Giunta Regionale n.493 del 5.8.1996 di approvazione della variante integrale del PRG del Comune di Ospedaletti, l'annullamento della variante alle indicazioni del PTCP approvata contestualmente alla predetta variante, che aveva assoggettato l'area relativa all'ex discarica COGEFAR al regime normativo "TRZ" dell' "*assetto insediativo di livello locale*", per prevedere la realizzazione del nuovo porto turistico. La sentenza ha anche annullato il Piano Particolareggiato convenzionato e la procedura di VIA, ha dato atto che le previsioni del PTCP regionale a livello locale erano manchevoli rispetto alla pianificazione del sito interessato dalla nuova opera ed ha annullato la concessione demaniale marittima ed il titolo abilitativo edilizio.

La sentenza definitiva del Consiglio di Stato, che ha peraltro riformato una precedente sentenza del TAR Liguria di rigetto del ricorso, è intervenuta a distanza di quasi sette anni dall'avvio della costruzione del nuovo porto turistico, nel frattempo intrapreso, e pertanto, in una situazione di avanzato stato di esecuzione delle principali opere marittime e di alcune delle opere di urbanizzazione, previste dal progetto definitivo compreso nell'apposito Piano Particolareggiato, per cui lo stato e l'assetto dei luoghi è profondamente mutato, fra l'altro essendo stata rimossa la discarica con l'esecuzione delle opere di difesa del bacino portuale e dei banchinamenti.

Con nota dell'aprile 2013, il Direttore Generale del Dipartimento Ambiente della Regione Liguria ha evidenziato l'inopportunità di procedere con la messa in pristino dello stato dei luoghi, secondo quanto previsto dalla l.r. 9/1998, in quanto, dal punto di vista non solo tecnico ed economico ma anche ambientale, la rimozione delle opere di difesa a mare già realizzate non comporterebbe, allo stato attuale, benefici sull'ecosistema marino, né scongiurerebbe potenziali impatti dovuti al persistere dell'opera.

Con la Deliberazione della Consiglio Regionale n. 43 del 23.12.2015, avente ad oggetto "APPROVAZIONE DELLE VARIANTI AI VIGENTI PTCP E PTC DELLA COSTA PER L'AMBITO COSTIERO COMPRESO TRA LE FOCI DEI RII TERMINI E PORRINE IN COMUNE DI OSPEDALETTI", la Regione Liguria ha approvato le seguenti varianti:

1. Variante di iniziativa regionale al livello locale del PTCP per le aree a mare e a terra oggetto delle trasformazioni territoriali;

2. Variante al PTC della Costa, atta a definire le caratteristiche funzionali e dimensionali della nuova struttura nautica, secondo indicazioni differenti da quelle che avevano ispirato il progetto annullato.

2. Inquadramento

2.1 Perimetrazione della variante al PRG del comune di Ospedaletti

L'areale oggetto di variante al PRG vigente è così individuato, procedendo da ponente verso levante: - spiaggia di ponente denominata "Giunchetto", per la parte insistente nel comune di Ospedaletti, posta a ponente del Rio Termini, - specchio acqueo delimitato dalla attuale diga di sopra-flutto e dal futuro molo di sotto-flutto attestato entro il limite delle aree banchinate (incluse le aree occupate dalle opere di difesa

idraulica), e le prospicienti aree a terra fino dell'ex sedime ferroviario, questo escluso, - sola zona a terra a levante del porto, compresa tra il radicamento del nuovo molo di sotto-flutto e il Rio Porrine, esclusa la parte del molo di sottoflutto del progetto originario (che prevedeva un'estensione del porto turistico anche in questa zona) costituita dal solo nucleo di tout-venant, non ancora completamente protetto dalla mantellata esterna di massi, - spiaggia di levante posta a levante del Rio Porrine, (solo per il primo tratto identificabile con l'area della spiaggia libera oggetto di recenti interventi di ripascimento), Il tutto meglio identificato graficamente nella tav. n. 2.

2.2 Normativa sovra-comunale

a) PTCP (nuova zonizzazione costiera del livello locale della tavola 58 – 62)

• ASSETTO INSEDIATIVO

Lo specchio acqueo delimitato dalla attuale diga di sopra-flutto e dal futuro molo di sotto-flutto attestato entro il limite delle aree banchinate, idoneo per la realizzazione di un porto turistico, e le prospicienti aree a terra su cui localizzare i servizi per la struttura nautica, hanno il regime paesistico ANI-TR-AI; - la contigua area a levante del porto, compresa tra il radicamento del nuovo molo di sotto-flutto e il rio Porrine, per la sola zona a terra, ha regime paesistico ANI-MO-B, per consentire la sistemazione dell'arenile a fini di balneazione e dei relativi servizi, ed eventualmente, nella parte ad ovest confinante con la struttura portuale, su una quota limitata dell'area, l'utilizzo a fini di piccolo rimessaggio di barche, con esclusione di un vero e proprio porto a secco, che prefigurerebbe un uso esclusivo della spiaggia, e di opere a mare che impegnino lo specchio acqueo antistante; - le spiagge poste a ponente del rio Termini e del radicamento della diga di sopraflutto e a levante del rio Porrine, (solo per il primo tratto identificabile con l'area della spiaggia libera oggetto di recenti interventi di ripascimento) hanno il regime paesistico IS-CE, sulla base della valutazione dell'avvenuto raggiungimento di un livello di sistemazione soddisfacente e meritevole di essere conservato nello stato attuale ed in continuità con la stessa classificazione delle aree contigue.

• ASSETTO VEGETAZIONALE

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

• ASSETTO GEOMORFOLOGICO

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

b) PTC della Costa (Ambito progetto: AP3 – Ospedaletti)

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

• PORTO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

• SPIAGGE

Le opere foranee, che a partire dal 2007 hanno sostituito la discarica di inerti formatasi nei primi anni '80 con i grandi versamenti del materiale proveniente dai lavori di costruzione della nuova linea ferroviaria, hanno diviso il golfo in due settori indipendenti dal punto di vista della dinamica sedimentaria,

contribuendo di fatto a ridurre la problematica ambientale del rilascio dei sedimenti marnosi fini che il materiale della discarica stessa aveva alimentato.

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

Attualmente, premesso che è irrealizzabile il ripristino degli antichi equilibri, in quanto è praticamente impossibile contare su una alimentazione naturale, il sistema fa affidamento solo su apporti artificiali che, a regime, sono sicuramente sostenibili per l'esposizione favorevole del golfo e per la configurazione attuale delle opere marittime. Tali periodici apporti potranno essere regolati con gli strumenti convenzionali correlati all'approvazione del progetto per il completamento del nuovo porto turistico, anche in funzione dell'esito dei monitoraggi.

3. Variante in progetto

La variante integrale del PRG del Comune di Ospedaletti (DPGR n.493 del 5.8.1996), annullata in parte qua, consistente nelle previsioni concernenti il sito del nuovo porto turistico dalla Sentenza del Consiglio di Stato n.361/2013, prevedeva nella perimetrazione in oggetto le seguenti zone:

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

per la cui descrizione si rinvia alle tabelle d'ambito, così come per la disciplina in variante al P.R.G. operata dagli interventi del PRUSST del Ponente Ligure (D.C.C. n.36 del 18.10.2004 del Comune di Ospedaletti).

Le varianti al PTCP e PTC della Costa costituiscono il riferimento alla variante al PRG in oggetto, che vuole colmare - per quanto di pertinenza - la carenza venutasi a creare per effetto della Sentenza del Consiglio di Stato n. 361/2013.

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

Come detto sopra, l'area oggetto della previsione si inserisce in un tratto di costa al margine di ponente del centro storico di Ospedaletti, oggi occupata a mare dalle opere foranee e dai banchinamenti parzialmente realizzati nella fase di esecuzione del nuovo porto turistico, sospesa ancor prima della Sentenza del Consiglio di Stato n.361/2013. Il progetto annullato, fra l'altro, era caratterizzato, a terra, dalla previsione di una intensa edificazione sul versante costiero, che non è iniziata neppure in parte.

Sono state invece realizzate - in parte - alcune opere di urbanizzazione, riguardanti la viabilità di accesso, volumi ad uso deposito ed un volume destinato ad ospitare gli impianti tecnologici asserviti alla rete fognaria comunale.

Obiettivo

L'obiettivo della variante di P.R.G. è quello di ripianificare, in coerenza con i piani sovra-comunali, l'assetto del tratto di costa compreso tra rio Porrine e rio Termini per la formazione di un nuovo porto turistico di elevata qualità urbanistica, architettonica e ambientale, secondo criteri di sostenibilità ambientale, paesaggistica ed urbanistica, oltre che di equilibrio economico finanziario della costruzione e della gestione.

3.1 Normativa urbanistica di livello locale

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

Localizzazione

L'area descritta al precedente punto 2.1 si sviluppa per una superficie complessiva di circa 158.000 mq.

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

Accessibilità viaria

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

L'infrastruttura di accesso carraio, conforme alla normativa di settore, sarà collocata a nord, all'interno del distretto di trasformazione del porto.

Idonei raccordi stradali collegheranno la viabilità principale portuale con i servizi ferroviari, i volumi e loro pertinenze esistenti e in progetto, e gli ambiti urbani confinanti con il distretto di trasformazione del porto DT – Porto.

Accessibilità nautica

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

Dimensione dello specchio acqueo utilizzabile

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

Lo specchio acqueo utilizzabile potrà prevedere un incremento massimo della capacità di ulteriori n. 50 posti barca espressi in PE12, mediante la realizzazione di una darsena, avente dimensioni massima di 7.500 mq, ricavata nelle aree a terra, con il concomitante riutilizzo in loco dei materiali di scavo, qualora compatibili, all'interno della zona descritta nel PTCP (assetto insediativo) classificata come ANI-TR-AI.

Opere a terra, nuovi volumi e sistemazioni

L'area a terra per una superficie complessiva di circa 43.400 mq, tra la proiezione del molo di sopra-flutto e l'ex tracciato ferroviario, questo escluso, deve essere sistemata raccordando il dislivello esistente con una

conformazione a valenza paesaggistica, organizzando la realizzazione di corpi di fabbrica con pertinenze e standard unicamente all'interno della zona descritta nel PTCP (assetto insediativo) classificata come ANI-TR-AI, per una superficie utile (S.U.) massima di 12.000 mq. con destinazione: - in parte turistico-ricettiva, come individuata nella categoria funzionale di cui dall'art.13 comma 1, lett. b), della l.r. n. 16/08 e s.m. e i., - in parte commerciale, come individuata nella categoria funzionale di cui dall'art.13 comma 1, lett. d) della l.r. n. 16/08 e s.m. e i. limitatamente alla tipologia di esercizi di vicinato definiti dalla vigente normativa regionale in materia, con l'esclusione di medie strutture come definite dalla vigente normativa regionale in materia, - in parte produttiva, direzionale, artigianale di produzione di beni e servizi, capitaneria di porto, cantieri navali minori, comprensivi di casa per il custode e annesso rimessaggio per imbarcazioni ed attrezzature per la nautica, come individuate, limitatamente alle destinazioni sopra riportate, nelle categorie funzionali di cui dall'art.13, comma 1, lett. c) con esclusione delle attività logistiche per il trasporto, la movimentazione, il deposito di merci e prodotti, la distribuzione all'ingrosso delle merci, delle attività terziarie e delle attività direzionali separate dalle sedi operative delle imprese e delle attività per la produzione, lo stoccaggio e la distribuzione di energia anche da fonti rinnovabili. Sono ammesse tutte le destinazioni riguardanti le attività ricomprese nel connettivo urbano (tabaccherie, farmacie, servizi, ecc...). Le sopra riportate destinazioni devono essere dotate dei parcheggi pertinenziali secondo la vigente normativa regionale in materia.
Nei successivi approfondimenti progettuali saranno definiti il numero e la tipologia dei posti auto a servizio dei posti barca, con una particolare attenzione al contenimento dell'impatto paesaggistico e privilegiando le sistemazioni a spazi verdi e di fruizione collettiva.

Le nuove costruzioni devono rispettare i seguenti standard edilizi:

- distanza minima dalle strade pubbliche = 5,00 m;
- distanza minima dai confini di proprietà = 5,00 m;
- distanza minima assoluta tra pareti finestrate e pareti di edifici frontistanti, misurata in senso ortogonale alle pareti che si fronteggiano, non può essere inferiore a 10 metri.
- Le volumetrie previste fuori terra devono essere inserite in modo armonico tra la quota della banchina portuale e la quota del percorso ciclo pedonale da realizzare sull'ex rilevato ferroviario, in modo che le stesse risultino sottomesse a tale percorso e non costituiscano ostacolo per la vista del mare percorrendo l'ex rilevato ferroviario.

Le aree non coperte dalle costruzioni e loro pertinenze devono essere destinate a:

- verde pubblico attrezzato,
- percorsi pedonali con particolare riguardo all'accessibilità a mare,
- percorsi carrabili raccordati con la viabilità precedentemente descritta,
- sotto-servizi ed utenze tecniche,
- parcheggi in struttura totalmente interrati,
- parcheggi in superficie,
- spazi pubblici tra gli edifici,
- aree smart, eventualmente dotate di impianti "intelligenti" e wi-fi,

- passeggiate e percorsi ciclo – pedonali raccordati con quello principale (Area 24 / sedime ex ferrovia),
- eliporto.

Spiaggia e piccolo rimessaggio di barche

L'area all'interno della zona descritta nel PTCP (assetto insediativo) classificata come ANI-MO-B, contigua a levante del porto, compresa tra il radicamento del nuovo molo di sotto-flutto e il rio Porrine, previe le verifiche necessarie sotto il profilo della sicurezza, è destinata a spiaggia per la balneazione, con i relativi servizi ed attrezzature balneari seminterrati rispetto al profilo sistemato del terreno, con quota massima pari alla quota esistente sull'ex rilevato ferroviario, compreso punto ristoro, magazzini per attrezzature balneari, servizi igienici, docce, spogliatoi, cabine dalle dimensioni tradizionali, sviluppati per una superficie globale massima pari a 1.000 mq.

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

Una piccola parte di area a terra, inclusa nel PTCP (assetto insediativo) come zona classificata ANI-MO-B, di superficie massima indicativamente pari a 700 mq, è destinata a piccolo rimessaggio di barche, con esclusione di opere a mare che impegnino lo specchio acqueo antistante.

Volumi esistenti

I volumi esistenti localizzati nelle vicinanze della foce del rio Porrine potranno essere demoliti anche parzialmente o consolidati e riqualificati per essere destinati a parcheggi, attività di servizio alla balneazione, compreso punto ristoro, magazzini per attrezzature balneari, servizi igienici, docce, spogliatoi.

La stazione di pompaggio fognario esistente deve essere recuperata e inserita armonicamente nel progetto architettonico.

Spiaggia di ponente

L'area, per la parte insistente nel comune di Ospedaletti, per una superficie complessiva di circa 3.500 mq, a ponente del rio Termini oltre il radicamento del molo di sopra-flutto, all'interno della zona classificata dal PTCP (assetto insediativo) come IS-CE, meritevole di essere conservata nello stato attuale, è destinata alla balneazione e relativi servizi.

Sono consentite tutte le opere per le sistemazioni esterne, inclusi gli accessi pedonali, con evidenza per quelli destinati al superamento delle barriere architettoniche.

Sono consentite, inoltre, opere di servizio alla balneazione a carattere stagionale, comprendenti piccolo punto ristoro, magazzini per attrezzature balneari, sviluppati per una superficie globale massima pari a 250 mq, altezza massima non maggiore a m 3,00 e comunque inferiore alla quota esistente dell'ex rilevato ferroviario.

Spiaggia di levante

L'area, per una superficie complessiva di circa 8.300 mq, posta a levante oltre il rio Porrine, all'interno della zona classificata dal PTCP (assetto insediativo) come IS-CE, meritevole di essere conservata nello stato attuale, è destinata alla balneazione e relativi servizi.

Sono consentite tutte le opere per le sistemazioni esterne, inclusi gli accessi pedonali con evidenza per quelli per il superamento delle barriere architettoniche.

Sono consentite, inoltre opere di servizio alla balneazione a carattere stagionale, comprendenti piccolo punto ristoro, magazzini per attrezzature balneari, sviluppati per una superficie globale massima pari a 250 mq, altezza massima non maggiore a m 3,00 e comunque inferiore alla quota esistente dell'ex rilevato ferroviario.

Carico urbanistico

Il distretto DT – Porto, prevede un carico urbanistico (Unità di Carico Urbanistico: U.C.U.), come definito all'art. 33 della l.r. 36/1997 e s.m. e i., pari alla sommatoria delle diverse attività insediative, così stimato:

– turistico ricettivo, commerciale, cantieri navali minori, comprensivi di casa per il custode, stimato con il parametro forfettario (comprensivo del numero di addetti/utenti) di un addetto ogni 25 metri quadrati di S.U., 12.000 mq/25 mq/U.C.U. = 480 U.C.U.

– spiagge, stimato con il parametro di 2,5 addetti ogni 100 mq, (1.000+250+250) mq X 2,5ad/100mq = 37,50 U.C.U.

Totale 480+37,50=517,50 approssimato a 520 U.C.U.

I successivi approfondimenti progettuali devono effettuare, sulla base di accurate e approfondite analisi, il calcolo esatto del carico urbanistico totale del distretto.

Dotazioni minime territoriali e funzionali degli insediamenti

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

Nei successivi approfondimenti progettuali sono definiti tipologia e dimensionamento delle dotazioni territoriali da essere localizzate all'interno dell'ambito di intervento; qualora si verificasse l'impossibilità di reperire l'intero fabbisogno è consentita la monetizzazione per una quota non eccedente il 30%.

Modalità di attuazione

La trasformazione urbanistica prevista nel distretto di trasformazione del porto DT – Porto, compreso tra le foci dei rii Termini e Porrine, deve avvenire mediante strumento urbanistico attuativo (SUA) o mediante progetto edilizio convenzionato, entrambi estesi all'intero distretto.

La convenzione attuativa deve garantire, fra l'altro, oltre alla realizzazione delle opere di urbanizzazione, l'accesso e l'uso pubblico delle aree demaniali, con la sola eccezione di quelle per le quali l'interclusione al pubblico sia necessaria per esigenze di sicurezza; la convenzione potrà prevedere l'attuazione dello SUA o del progetto edilizio convenzionato, anche per stralci funzionali, a condizione che venga garantita la funzionalità di ogni singolo stralcio e dimostrata la compatibilità degli stessi con l'assetto paesaggistico, urbanistico e ambientale dell'intero distretto.

3.2 Congruenza ambientale

Servizi ambientali

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

- raccolta differenziata RSU,
- raccolta e trattamento delle acque reflue di tipo civile,
- raccolta e trattamento acque di sentina,
- raccolta e trattamento oli esausti e altri rifiuti speciali,
- raccolta e trattamento dei reflui liquidi e solidi provenienti dalle attività di carenaggio, per evitare ogni possibile scadimento della qualità delle acque antistante la nuova struttura nautica.

Il Regolamento del Porto deve essere improntato ad una gestione sostenibile dello stesso inspirandosi ai più avanzati standard di settore internazionalmente riconosciuti.

Opere di difesa e adeguamenti idraulici

Devono essere eseguite, per la funzionalità del nuovo porto turistico, le seguenti opere:

- il completamento della testata del molo di sopra-flutto;
- la realizzazione del molo di sotto-flutto, a chiusura dell'imboccatura portuale, attestato entro il limite delle aree già banchinate. Il molo di sotto-flutto deve rimanere a ponente della foce del rio Pelotta;
- le opere, costituite dal solo nucleo di tout-venant, poste alla destra della foce del rio Porrine, potranno essere demolite con riutilizzo in loco dei materiali (previa verifica degli aspetti idraulici e di trasporto solido), ovvero consolidate, con forma, dimensione e destinazione compatibili con l'assetto paesistico della parte a terra.

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

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

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

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

Qualità delle acque marine

I successivi approfondimenti progettuali devono garantire la qualità delle acque interne all'ambito portuale anche al fine di ridurre l'impatto sulle acque marine esterne.

Risparmio idrico

I successivi approfondimenti progettuali devono prevedere specifiche norme finalizzate al contenimento dei consumi idropotabili.

Nell'ambito della realizzazione degli interventi edilizi deve essere prevista l'istallazione di dispositivi tecnologici di risparmio idrico e di serbatoi di accumulo e compensazione.

Risparmio energetico

I successivi approfondimenti progettuali devono prevedere specifiche norme finalizzate al contenimento dei consumi energetici con riferimento ai seguenti aspetti:

- classe energetica degli edifici,
- utilizzo di fonti energetiche rinnovabili,
- illuminazione pubblica.

Mobilità sostenibile

I successivi approfondimenti progettuali devono prevedere specifiche norme finalizzate alla mobilità sostenibile con riferimento ai seguenti aspetti:

- percorsi ciclo pedonali,
- sistemi di alimentazione alternativa per i veicoli.

Biodiversità

In considerazione della presenza di un elemento della rete ecologica regionale sul rio Pelotta, peraltro oggi completamente artificializzato nel tratto terminale, i successivi approfondimenti progettuali potranno considerare la rinaturalizzazione del rio, dopo una attenta valutazione della sostenibilità tecnica ed economica dell'opera.

Per la tutela del SIC IT 1316274 "Fondali Sanremo-Arziglia" il Regolamento del porto dovrà comprendere norme relative alla tutela della qualità delle acque e alle limitazioni di ancoraggio fuori dal bacino portuale.

Si deve rinaturalizzare il rio Pelotta con modalità da definire nei sucessivi approfondimenti progettuali.

Si deve ripristinare lo strato superficiale della spiaggia che attualmente risulta costituito da materiale riportato ed estraneo e si deve destinare una o più parte della stessa, ove vi sia sufficiente profondità, al ripristino degli habitat delle coste basse, costituito da piante adatte a vivere presso gli arenili in Liguria (flora psammofila), rare a causa dell'intenso sfruttamento della costa, e comunque compatibili con la balneazione.

3.3 Disciplina paesistica di livello puntuale

L'area è sottoposta ai seguenti vincoli:

Vincolo Paesaggistico D.lgs. 42/04 parte III

art. 136 comma 1 lett. d)

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

Vincolo puntuale, interesse culturale art.45 D.lgs. 42/04, parte II: codice NCTN 07/00210096 “sedime ex area ferroviaria e area sottoposta a tutela indiretta” Decreto del 20.12.2004.

Criteri progettuali e compositivi del waterfront

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

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

Assi visivi prevalenti

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

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

Gli interventi progettuali previsti sui manufatti sottoposti a “vincolo puntuale” (D.lgs. 42/04 parte II) devono essere conformi ai valori posti a tutela.

Nell'intero distretto di trasformazione del porto DT – Porto, sono escluse unità abitative mobili, tende e tipologie abitative non permanenti.

Le aree esterne devono prevedere l’impianto di vegetazione (autoctona o naturalizzata) con funzione mitigante degli impatti e miglioramento del microclima.

Le specie arboree devono essere in quantità non inferiore ad un albero ogni 60 mc di volume costruito.

Attrezzature stagionali di supporto alla balneazione

Possono essere collocate le attrezzature stagionali, disposte in modo tale da non costituire ostacolo alla visuale verso il mare, e possono essere predisposti ancoraggi e piattaforme stabili, queste esclusivamente se realizzate in pietrame, metallo o legno.

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

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

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

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

Non è ammessa l'installazione di impianti di captazione di energia solare a terra.

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

L'unica protezione dei percorsi esistenti sulle scogliere deve essere formata da paletti metallici e corrimano in corda di juta.

Tutte le installazioni, attrezzature ed impianti non devono in nessun caso interferire con le visuali.

Linguaggio architettonico

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

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

Le coperture devono essere trattate con la stessa attenzione alla qualità riservata ai prospetti. I quadri d'illuminazione notturna delle soluzioni progettate devono esaltare ed essere coerenti con i valori paesistici dei luoghi.

3.4 Norme geologiche

La specifica normativa geologica dell'areale oggetto di variante (distretto di trasformazione del porto DT – Porto compreso tra le foci dei rii Termini e Porrine) è riportata in allegato alla presente.

3.5 Principi di flessibilità

Non costituiscono varianti alla presente normativa di P.R.G.:

1) la modifica della perimetrazione del distretto DT – Porto, per meglio adeguarla alla morfologia del territorio;

2) l'inserimento anche di altre funzioni, purché compatibili con gli obiettivi del distretto; ove la normativa indica solo la denominazione di un gruppo di funzioni, sono di conseguenza compatibili tutte le specifiche funzioni in esso comprese. Devono considerarsi comprese nella funzione le relative strutture pertinenziali;

3) esclusivamente per i volumi esistenti, i cambi di destinazione d'uso;

4) la modifica e l'adeguamento dei moli, delle banchine e opere foranee esistenti, esclusivamente per giustificate esigenze di sicurezza e funzionalità idraulica. Tali opere, se realizzate al di fuori della zona

classificata nel PTCP (assetto insediativo) come ANI-TR-AI, non potranno in nessun caso ampliare lo specchio acqueo.