

La nuova proposta progettuale deve essere valutata nel quadro dell'evoluzione complessiva dell'intervento, che ha visto il susseguirsi di più configurazioni: il PFTE posto a base della procedura, il progetto risultato aggiudicatario, una prima proposta di variante e l'attuale ulteriore proposta di revisione del layout.

L'ASD Il Timone, unitamente alle altre associazioni aventi analoga finalità, formula con la presente le proprie osservazioni tecniche, ribadendo anzitutto che la **pesca sportiva è stata riconosciuta dalla Regione Liguria, con L.R. 20/2023, quale "sport della tradizione ligure"**.

Essa rappresenta quindi un'attività da tutelare non solo per il suo valore ricreativo, ma anche per la sua rilevanza storica, culturale, sociale e sportiva.

Le osservazioni riguardano principalmente le esigenze specifiche dell'Associazione, con particolare riferimento al **dimensionamento e al posizionamento dei posti barca, alla corretta fruibilità degli ormeggi, alla sicurezza delle manovre, al mantenimento degli spazi concessori e alla continuità dell'attività associativa**.

Sono inoltre formulate alcune considerazioni di carattere più generale sulla funzionalità complessiva del Porto Vecchio quale infrastruttura portuale multifunzionale, con particolare riferimento alla necessità che il progetto garantisca non solo posti barca, ma anche servizi tecnico-nautici, dotazioni essenziali e condizioni operative coerenti con le Raccomandazioni Tecniche AIPCN/PIANC.

1. INQUADRAMENTO DELL'ASSOCIAZIONE E DELLE CONCESSIONI IN ESSERE

L'ASD Il Timone è attualmente titolare di concessioni demaniali marittime in area laterale allo scivolo di alaggio, con pontile in parte fisso e in parte galleggiante.

L'Associazione rappresenta una delle più antiche realtà di pesca sportiva in acque marine della Liguria ed è stata fondata per garantire continuità ai valori della gente di mare.

Il pontile attualmente utilizzato fu realizzato nel **1965 dalla stessa Associazione** e su tale infrastruttura si è sviluppata la storia sportiva, sociale e associativa del sodalizio.

L'ASD Il Timone è iscritta al CONI e alla FIPSAS e svolge un ruolo di rilievo per la città di Sanremo, sia sotto il profilo sportivo sia sotto il profilo sociale, con un importante palmarès e con una presenza radicata nel Porto Vecchio.

Le aree nella disponibilità dell'Associazione derivano dalle licenze di concessione demaniale marittima **n. 11/2004**, con successive proroghe, e **n. 02/2018**.

Licenza n. 11/2004

- **2.624,71 mq** di specchio acqueo destinato all'ormeggio dei natanti, comprensivo della fascia di rispetto per la dinamicità del moto ondoso e della fascia di rispetto per corpi morti e gavitelli;
- **105,40 mq** di pontile mobile;

- **134,11 mq** di pontile fisso;
- **59,04 mq** di cassoni;
- **17,55 mq** per la Cabina Radio della nave di ricerche oceanografiche CYCNUS, cimelio storico;
- **32,00 mq** di zona di alaggio;
- **1,95 mq** di ingresso pontile.

Superficie complessiva: 2.974,76 mq.

La licenza n. 02/2018 comprende inoltre **1.556,00 mq di specchio acqueo**.

Ne deriva una superficie complessiva in concessione pari a **4.530,76 mq**, con una lunghezza di pontili pari a **139,50 metri** e una lunghezza di ormeggio pari a circa **250 metri**.

All'interno dell'attuale concessione trovano spazio **100 natanti**, con dimensioni ricorrenti pari a circa **6,50 metri di lunghezza e 2,50 metri di larghezza**.

Proprio per tali caratteristiche dimensionali, i relativi posti barca devono essere dimensionati in modo funzionale e non meramente geometrico, con misure indicative non inferiori a circa **7,50/8,00 metri di lunghezza per 2,80/2,90 metri di larghezza**.

2. NECESSITÀ DI DISTINGUERE TRA DIMENSIONE DEL NATANTE E DIMENSIONE FUNZIONALE DEL POSTO BARCA

Uno degli aspetti maggiormente critici della nuova proposta progettuale riguarda il dimensionamento dei posti barca destinati all'Associazione.

La questione non viene sollevata per la prima volta con la presente memoria. Essa è già stata evidenziata in più occasioni dalle Associazioni Sportive Dilettantistiche interessate, sia mediante osservazioni scritte sia nel corso dei confronti avvenuti con l'Amministrazione comunale e con i rappresentanti istituzionali.

Tra gli ultimi momenti di confronto si richiama, in particolare, l'incontro tenutosi nella seconda metà del 2025 tra le tre Associazioni dilettantistiche e i Capigruppo consiliari, alla presenza del Presidente del Consiglio Comunale e del Sindaco.

Anche in quella sede fu ribadita la necessità di **non confondere la dimensione del natante con la dimensione effettiva e funzionale del posto barca**.

Nonostante ciò, la criticità appare essere stata nuovamente ignorata nell'attuale proposta progettuale.

Dall'esame degli elaborati emerge infatti che i posti barca risultano rappresentati con dimensioni sostanzialmente coincidenti con quelle dei natanti, pari a circa **6,50 x 2,50 metri**.

Tale impostazione non appare tecnicamente corretta.

La dimensione nominale del natante non coincide con la dimensione funzionale del posto barca.

Un posto barca non può essere progettato come semplice rettangolo corrispondente all'ingombro esterno dell'imbarcazione. La rappresentazione grafica della sagoma del natante non è sufficiente a dimostrare la reale fruibilità dell'ormeggio.

Ogni posto barca deve necessariamente tenere conto di:

- spazio longitudinale verso il pontile;
- bando delle cime;
- movimento longitudinale del natante;
- spazio laterale per parabordi;
- oscillazioni indotte da vento, risacca e moto ondoso residuo;
- tolleranze di accosto;
- corretta angolazione degli ormeggi;
- accessibilità e sicurezza dell'utente;
- manovrabilità in ingresso e in uscita;
- interferenze con le unità adiacenti.

In particolare, per un natante di **6,50 x 2,50 metri**, il posto barca deve avere dimensioni superiori rispetto alla mera sagoma dell'imbarcazione.

Si ritiene necessario prevedere almeno:

- circa **1 metro verso il pontile**, per garantire il necessario bando e il movimento longitudinale;
- almeno **40 centimetri complessivi sui lati**, per consentire il posizionamento dei parabordi e la sicurezza dell'accosto;
- ulteriore spazio verso il centro del canale, per consentire la corretta disposizione degli ormeggi con angolo idoneo.

Ne consegue che, per un natante di 6,50 x 2,50 metri, il posto barca deve avere dimensioni minime non inferiori a circa **7,50 x 2,80 metri**, ferma restando la necessità di verifiche specifiche in relazione alla disposizione dei pontili, alla larghezza dei canali di manovra, alla risacca e alle condizioni meteomarine interne.

In assenza di tali franchi funzionali, il posto barca risulta solo teoricamente rappresentato, ma non realmente utilizzabile in condizioni ordinarie di sicurezza.

La criticità non è quindi meramente dimensionale, bensì **funzionale**.

Un numero di posti barca ricavato disegnando sagome coincidenti con gli ingombri nominali delle imbarcazioni rischia di rappresentare una capacità ricettiva soltanto apparente, non effettiva.

Si chiede pertanto che il numero dei posti barca destinati all'ASD Il Timone sia verificato **non sulla base della mera rappresentazione planimetrica delle sagome, ma sulla base della reale fruibilità nautica degli ormeggi**.

3. APPLICAZIONE DELLE RACCOMANDAZIONI TECNICHE AIPCN/PIANC

Il progetto di riqualificazione del Porto Vecchio deve essere valutato anche alla luce delle **Raccomandazioni Tecniche AIPCN/PIANC per la progettazione dei porti turistici**.

Sul punto si richiama espressamente la nota della Regione Liguria - Settore Ecosistema Costiero e Acque - del **18.01.2021, prot. n. 15384**, la quale, nell'ambito delle proprie valutazioni tecniche, ha fatto più volte riferimento alla necessità di considerare le Raccomandazioni AIPCN.

Il richiamo regionale non appare generico né meramente formale. Esso assume carattere prescrittivo, tanto che il secondo e ultimo punto delle conclusioni della predetta nota dispone:

"Tutte le analisi riguardanti la definizione tecnica delle opere marittime dovranno essere effettuate tenendo conto delle Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici dell'AIPCN e le analisi su modello fisico dovranno coadiuvare le definizioni progettuali già a livello definitivo".

Tale prescrizione impone quindi che le Raccomandazioni AIPCN/PIANC siano assunte come criterio tecnico complessivo per la definizione delle opere marittime, e non come semplice richiamo occasionale o selettivo.

Ne consegue che tali raccomandazioni devono essere considerate non soltanto per alcune grandezze generali, quali canali di accesso, bacini di evoluzione o larghezze teoriche, ma anche per la concreta organizzazione degli **ormeggi, dei pontili, degli spazi di rispetto, dei canali interni e dei servizi tecnico-portuali**.

L'applicazione intermittente dei criteri tecnici, richiamati quando utili a giustificare determinate scelte progettuali e trascurati quando incidono sulla reale capacità ricettiva, sulla funzionalità degli ormeggi o sulla presenza di servizi portuali essenziali, non appare coerente con la prescrizione regionale né con una corretta progettazione portuale.

Nel caso in esame, la criticità principale consiste proprio nella possibile confusione tra ingombro geometrico del natante e dimensione funzionale del posto barca.

Tale impostazione, se confermata, determinerebbe una sovrastima del numero di posti effettivamente utilizzabili e una riduzione dei margini di sicurezza nelle manovre.

Si chiede pertanto che il progetto venga corredato da una **verifica tecnica puntuale della conformità della nuova disposizione degli ormeggi alle Raccomandazioni AIPCN/PIANC**, con particolare riferimento a:

- dimensioni funzionali dei posti barca;
- franchi longitudinali e laterali;
- larghezza dei canali interni;
- spazi di manovra;
- interferenze tra unità in fase di ingresso e uscita;
- effetti di vento, risacca e moto ondoso residuo;
- corretta collocazione dei pontili;
- dotazioni tecnico-nautiche e servizi essenziali;
- sicurezza dell'utenza sportiva e dilettantistica.

La prescrizione regionale, per come formulata, non consente di ritenere sufficiente un mero richiamo nominale alle Raccomandazioni AIPCN/PIANC.

Occorre invece dimostrare, in modo verificabile, che il progetto ne abbia effettivamente applicato i criteri nella definizione tecnica delle opere marittime.

4. CRITICITÀ DELLA NUOVA DISPOSIZIONE DEI PONTILI

Il posizionamento progettuale dei pontili destinati all'Associazione appare sostanzialmente confermato rispetto alla precedente versione e continua a presentare rilevanti criticità.

In particolare, la loro **angolazione rispetto alla linearità storica e funzionale del bacino portuale** rischia di penalizzare gli spazi di manovra e di ormeggio.

L'area interessata è soggetta a correnti interne, fenomeni di risacca e moto ondoso residuo, elementi che devono essere considerati non in astratto, ma in relazione alla reale operatività di piccoli natanti sportivi e da pesca dilettantistica.

La disposizione inclinata dei pontili può infatti determinare:

- riduzione degli spazi di manovra;
- maggiore difficoltà di ingresso e uscita dagli ormeggi;
- interferenze tra imbarcazioni adiacenti;
- maggiore esposizione degli ormeggi agli effetti della risacca;
- criticità nella gestione ordinaria dei natanti da parte degli associati;
- peggioramento delle condizioni di sicurezza.

Si chiede pertanto che il progetto venga integrato da una **specificata verifica di manovrabilità e sicurezza dei pontili** destinati alle Associazioni, tenendo conto delle condizioni reali del bacino e non soltanto della distribuzione planimetrica teorica.

La soluzione progettuale dovrà garantire spazi di manovra adeguati, corretta disposizione degli ormeggi e reale funzionalità dei posti barca.

5. SCIVOLO STORICO E NECESSITÀ DI CORRETTA RAPPRESENTAZIONE PROGETTUALE

La nuova disposizione dei pontili appare interferire con lo **scivolo storico esistente**.

Lo scivolo costituisce un elemento di valore storico-testimoniale, la cui presenza deve essere correttamente rappresentata e rispettata, anche in considerazione delle indicazioni e dell'interesse della Soprintendenza.

Si evidenzia che lo scivolo prosegue anche al di sotto del livello acqueo per una lunghezza significativa. Tale circostanza non pare adeguatamente rappresentata negli elaborati progettuali esaminati.

La questione deve essere trattata con particolare attenzione, non già per attribuire allo scivolo una funzione operativa futura diversa da quella storica e testimoniale, ma per evitare che la nuova disposizione dei pontili ne comprometta la **leggibilità, la continuità materiale e il corretto inserimento nel contesto portuale**.

L'attuale stato dello scivolo appare fortemente alterato e non adeguatamente valorizzato.

Qualora esso debba essere conservato o ripristinato per ragioni storico-paesaggistiche, tale elemento dovrà essere rappresentato in modo completo, anche nella sua prosecuzione sommersa, e coordinato con la nuova disposizione degli ormeggi e dei pontili.

Si chiede pertanto che il progetto venga integrato con una **rappresentazione completa dello scivolo storico, comprensiva della porzione sommersa**, e con una verifica dell'effettiva compatibilità tra tale manufatto e il nuovo layout dei pontili.

6. DRAGAGGIO DEI FONDALI

L'ASD Il Timone ritiene di fondamentale importanza che l'attività di **dragaggio prevista** sia confermata e chiaramente definita nel progetto.

Il dragaggio dei fondali è elemento essenziale per garantire la corretta fruibilità degli ormeggi, la sicurezza delle manovre e la riduzione delle criticità legate alla risacca e alla movimentazione dei natanti.

Non potrebbe ritenersi equivalente un semplice livellamento o spostamento del materiale all'interno dello specchio acqueo, qualora tale soluzione non garantisse la reale rimozione del materiale eccedente e il conseguimento delle quote di fondale necessarie.

Si chiede pertanto che il progetto confermi espressamente:

- le aree oggetto di dragaggio;
- le quote di fondale previste;
- le modalità di gestione del materiale;
- l'effettiva idoneità dei fondali rispetto ai natanti delle Associazioni;
- la compatibilità dell'intervento con la riduzione dei fenomeni di risacca e con la sicurezza degli ormeggi.

7. SPAZI A TERRA E CONTINUITÀ DELLE CONCESSIONI

L'ASD Il Timone dispone attualmente di **spazi a terra indispensabili per lo svolgimento delle proprie attività**.

Tali spazi comprendono aree per deposito attrezzature, accessi, strutture funzionali all'attività associativa e la collocazione della **Cabina Radio della nave di ricerche oceanografiche CYCNUS**, cimelio storico di particolare valore testimoniale.

Il progetto di riqualificazione non può limitarsi a ricollocare i pontili e i posti barca, ma deve garantire anche la **piena continuità funzionale dell'Associazione**, comprensiva degli spazi a terra oggi oggetto di concessione.

Si chiede pertanto che il progetto garantisca:

- il mantenimento delle superfici attualmente in concessione;
- la conservazione e valorizzazione della Cabina Radio CYCNUS;
- la disponibilità di spazi idonei per deposito e gestione delle attrezzature;
- accessi adeguati e sicuri;
- continuità operativa durante il periodo transitorio di esecuzione dei lavori;
- mantenimento del rapporto concessorio diretto con il Comune di Sanremo, come da deliberazione comunale n. 19 del 15.01.2019.

8. SERVIZI TECNICO-NAUTICI MINIMI: ALAGGIO, VARO, ASSISTENZA ED EMERGENZE

Pur essendo la presente relazione principalmente riferita alle esigenze dell'ASD Il Timone, appare necessario segnalare anche una criticità di ordine generale, che incide direttamente sull'utenza associativa e sulla funzionalità complessiva del Porto Vecchio.

Un porto non può essere concepito come mera sommatoria di posti barca.

Esso costituisce un'infrastruttura complessa, formata da ormeggi, spazi di manovra, servizi, dotazioni tecniche e presidi funzionali necessari alla gestione ordinaria e straordinaria delle unità presenti.

Tale impostazione risulta coerente con la logica delle Raccomandazioni AIPCN/PIANC, che considerano il porto turistico come un sistema integrato di funzioni, nel quale gli ormeggi devono essere accompagnati da servizi idonei a garantirne la reale fruibilità, la sicurezza e la gestione operativa.

In tale prospettiva, l'assenza o l'insufficiente definizione di adeguati **servizi tecnico-nautici a supporto dell'utenza minore e sportiva** rappresenta una criticità rilevante.

Per i natanti delle Associazioni e per le piccole unità da diporto, la disponibilità di servizi di alaggio, varo, assistenza tecnica e intervento in caso di avarie non rappresenta un elemento accessorio, ma una necessità sostanziale e, per molti profili, imprescindibile.

Tali servizi sono necessari:

- per la manutenzione ordinaria dei natanti;
- per la gestione di avarie e malfunzionamenti;
- per interventi tempestivi in caso di emergenza;

- per la sicurezza dell'utenza sportiva e dilettantistica;
- per evitare che piccoli problemi tecnici si trasformino in situazioni di rischio;
- per consentire il recupero o la movimentazione di unità in difficoltà;
- per garantire una gestione portuale completa e non meramente ricettiva.

Le strutture presenti nell'adiacente Porto Sole sono prevalentemente orientate a imbarcazioni di maggiori dimensioni e non risultano naturalmente vocate a soddisfare le esigenze ordinarie dell'utenza sportiva e delle piccole unità presenti nel Porto Vecchio.

Analogamente, strutture poste in altri scali o località non possono sostituire un presidio tecnico funzionale all'interno o in prossimità del bacino interessato.

Si evidenzia inoltre che semplici piazzali "multiuso" o strutture di movimentazione non equivalgono a un vero presidio tecnico-nautico.

Spostare fisicamente un'imbarcazione non significa garantire assistenza, manutenzione, riparazione o intervento in caso di urgenza.

Nel contesto del Porto Vecchio, la presenza di un presidio tecnico-nautico adeguato non deve pertanto essere valutata come funzione accessoria o eventuale, ma come componente necessaria alla corretta gestione di un porto multifunzionale, anche alla luce dei criteri tecnici AIPCN/PIANC.

Si chiede pertanto che la nuova proposta progettuale venga verificata anche sotto il profilo della **presenza di servizi tecnico-nautici minimi e realmente fruibili**, coerenti con la natura multifunzionale del Porto Vecchio e con le esigenze dell'utenza associativa.

9. DISTRIBUTORE CARBURANTE E SERVIZIO DI RIFORNIMENTO

L'ASD Il Timone ha già formulato in precedenza osservazioni critiche sulla localizzazione del distributore carburante, con riferimento a profili di sicurezza, accosto delle imbarcazioni, interferenze con la navigazione interna e corretta funzionalità del servizio.

Tali osservazioni non erano finalizzate alla soppressione del servizio di rifornimento carburante, bensì alla contestazione della **specifico collocazione proposta**, ritenuta non adeguata sotto il profilo tecnico e della sicurezza.

Si ritiene pertanto necessario distinguere con chiarezza tra:

- **criticità della posizione del distributore;**
- **necessità del servizio di rifornimento carburante** per un porto turistico e multifunzionale.

La prima questione può e deve essere risolta mediante una corretta riprogettazione della collocazione, dell'accosto e delle condizioni di sicurezza.

La seconda non può essere risolta mediante la semplice eliminazione del servizio.

Anche sotto questo profilo, le Raccomandazioni AIPCN/PIANC impongono di considerare il porto come un sistema funzionale integrato, nel quale i servizi essenziali non costituiscono elementi decorativi o facoltativi, ma componenti necessarie alla piena operatività dell'infrastruttura.

Un'infrastruttura portuale destinata ad accogliere unità da diporto, pesca, associazioni, utenza temporanea e funzioni pubbliche deve garantire servizi essenziali adeguati.

Il rifornimento carburante rientra tra le dotazioni normalmente necessarie alla funzionalità ordinaria di un porto e alla sicurezza della sua gestione.

L'eventuale assenza di tale servizio comporterebbe effetti negativi:

- sulla funzionalità complessiva del bacino;
- sulla sicurezza della navigazione interna;
- sulla gestione delle emergenze;
- sulla continuità di utilizzo delle unità ormeggiate;
- sull'autonomia dell'utenza associativa e sportiva;
- sulla qualità dei servizi resi agli utenti;
- sull'effettiva qualificazione del Porto Vecchio come porto completo e non come semplice area di ormeggio.

Si chiede quindi che l'eventuale stralcio di una specifica posizione del distributore carburante non venga interpretato come soppressione del servizio, ma come necessità di individuare una **diversa soluzione progettuale compatibile con sicurezza, accosto, manovra e gestione portuale**.

In difetto, la nuova proposta progettuale determinerebbe un ulteriore indebolimento delle funzioni portuali essenziali, in contrasto con l'obiettivo dichiarato di realizzare un porto moderno, funzionale e completo.

La soppressione del servizio, ove effettivamente prevista, dovrebbe in ogni caso essere supportata da specifica istruttoria tecnica, dalla valutazione delle alternative localizzative e da una motivazione puntuale circa la compatibilità di un porto turistico privo di rifornimento carburante con gli standard tecnici e funzionali normalmente richiesti per infrastrutture di tale natura.

10. CONFRONTO TECNICO CON LE ASSOCIAZIONI E MANCATO RECEPIMENTO DELLE CRITICITÀ GIÀ EVIDENZIATE

Si evidenzia che l'Aggiudicatario, i suoi progettisti e gli enti interessati non hanno promosso un effettivo confronto tecnico preliminare con le Associazioni finalizzato a discutere in modo concreto la collocazione dei pontili, le dimensioni dei posti barca, gli spazi di manovra, gli accessi, le aree a terra e le esigenze operative, se non quando a ciò sollecitati dalle stesse Associazioni.

In particolare, nella seconda metà del 2025 le tre Associazioni dilettantistiche hanno richiesto e ottenuto un confronto presso il Comune di Sanremo, alla presenza del Presidente del Consiglio Comunale, dei Capigruppo consiliari e del Sindaco.

Tale confronto si è svolto prima delle ulteriori prescrizioni del RUP di fine settembre 2025 e prima del Consiglio Comunale monotematico sull'argomento, tenutosi nei primi giorni di ottobre 2025.

In quella sede furono rappresentate in modo chiaro le principali criticità riguardanti la **collocazione dei pontili, le dimensioni effettive dei posti barca, gli spazi di manovra, la sicurezza degli ormeggi, la necessità di rispettare le Raccomandazioni AIPCN/PIANC e la tutela della continuità operativa delle Associazioni.**

Ciò nonostante, l'attuale ulteriore proposta progettuale continua a non recepire adeguatamente quanto già più volte evidenziato dalle Associazioni, nonché quanto già prescritto o richiesto dagli enti competenti, inclusa Regione Liguria, e dallo stesso RUP nei diversi passaggi procedurali.

Il risultato appare quindi particolarmente critico: dopo molteplici versioni progettuali, confronti istituzionali, osservazioni tecniche e prescrizioni, viene sottoposto un ulteriore layout che continua a riproporre criticità già segnalate e non risolte.

Tale circostanza induce a ritenere necessario un **vero tavolo tecnico**, non meramente formale, tra Amministrazione, Aggiudicatario, progettisti e Associazioni, prima di ogni ulteriore avanzamento del procedimento.

Una corretta definizione progettuale non può prescindere dal confronto con i soggetti che utilizzano quotidianamente lo specchio acqueo e che conoscono le condizioni reali del bacino, incluse risacca, correnti interne, manovre, spazi disponibili e criticità operative.

Si invita pertanto l'Amministrazione comunale a richiedere all'Aggiudicatario l'apertura di un confronto tecnico effettivo con le Associazioni prima della definitiva approvazione del progetto, al fine di giungere a una soluzione condivisa, funzionale e tecnicamente sostenibile.

In mancanza, il rischio è che il procedimento continui ad avanzare sulla base di elaborati graficamente rielaborati, ma non realmente risolutivi delle criticità tecniche già note.

11. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Alla luce di quanto sopra, l'ASD Il Timone ritiene che l'attuale proposta progettuale presenti criticità rilevanti sotto il profilo della **reale fruibilità degli ormeggi, della corretta applicazione dei criteri tecnici AIPCN/PIANC, della sicurezza delle manovre, della disposizione dei pontili, del mantenimento degli spazi concessori e della dotazione di servizi portuali essenziali.**

In particolare, l'Associazione ribadisce che la propria eventuale condivisione del progetto non può prescindere dalle seguenti condizioni:

- 1. Mantenimento dell'attuale numero di posti barca e delle attuali lunghezze di ormeggio per ciascuna Associazione.**
- 2. Dimensionamento dei posti barca in modo funzionale e non meramente geometrico, tenendo conto che la dimensione del natante non coincide con quella del posto barca.**

3. Previsione, per natanti di **6,50 x 2,50 metri**, di posti barca di dimensioni non inferiori a circa **7,50 x 2,80 metri**, salvo ulteriori verifiche tecniche più cautelative.
4. **Verifica della larghezza dei canali di manovra** in conformità alle Raccomandazioni Tecniche AIPCN/PIANC.
5. **Verifica tecnica della nuova disposizione dei pontili**, con particolare riferimento a manovrabilità, risacca, correnti interne e interferenze tra natanti.
6. **Corretta rappresentazione e valorizzazione dello scivolo storico**, anche nella sua prosecuzione sommersa, quale elemento storico-testimoniale.
7. **Conferma del dragaggio dei fondali** e delle quote necessarie alla piena fruibilità degli ormeggi.
8. **Mantenimento delle attuali superfici a terra** già oggetto di concessione all'ASD Il Timone.
9. **Tutela e valorizzazione della Cabina Radio della nave di ricerche oceanografiche CYCNUS** quale cimelio storico.
10. **Conferma del rapporto concessorio diretto con il Comune di Sanremo**, come da deliberazione comunale n. 19 del 15.01.2019.
11. **Garanzie di continuità dell'attività associativa** anche durante il periodo transitorio di esecuzione dei lavori.
12. **Verifica della presenza di servizi tecnico-nautici minimi**, inclusi alaggio, varo e assistenza in caso di avarie o emergenze.
13. **Mantenimento del servizio di rifornimento carburante**, eventualmente mediante diversa localizzazione tecnicamente compatibile, evitando che lo stralcio di una posizione si traduca nella soppressione del servizio.
14. **Avvio di un effettivo confronto tecnico tra Amministrazione, Aggiudicatario, progettisti e Associazioni** prima della definitiva approvazione del progetto.