



**LA SPEZIA
CONTAINER TERMINAL**



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Orientale
Porti di La Spezia e
Marina di Carrara



PORTO DI LA SPEZIA
AMPLIAMENTO TERMINAL RAVANO

PROGETTO ESECUTIVO

TITOLO ELABORATO

RELAZIONE PAESAGGISTICA

CODICE ELABORATO

21 08 PE R025 01

Rev.	Data	Causale
0	05/05/2023	Emissione finale per verificatore
1	07/08/2023	Ottemperanza osservazioni RINA
2		
3		

IL COMMITTENTE



LSCT S.p.a.
Viale San Bartolomeo, 20
19126 - La Spezia (SP)
C.F.00072960115 - P.IVA 00859620114

IL PROGETTISTA



Modimar Project S.r.l.
Via Asmara, 72 - 00199 Roma (RM)
P. IVA 16016151009



GES - Geotechnical Engineering Service S.r.l.
Via Sandro Totti, 7/A - 60131 Ancona (AN)
P. IVA 02528430420



GeoEquipe - Studio Tecnico Associato
Via Sandro Pertini, 55 - 62029 Tolentino (MC)
P. IVA 00817500432

Dimensioni foglio:

A4

Redatto:

Scrimieri

Controllato:

Sanzone

Approvato:

Tartaglini

Note:

	NUOVO TERMINAL RAVANO PORTO DI LA SPEZIA	Progetto Esecutivo
--	---	--------------------

1 PREMESSE

Al fine di fornire un quadro esaustivo a supporto degli elaborati del presente Progetto esecutivo, si riporta di seguito la Relazione paesaggistica elaborata per il Progetto definitivo approvato nell'ambito della Conferenza dei Servizi conclusasi con esito positivo con Decreto dell'AdSP del Mar Ligure Orientale n.5 del 24/01/2023.



**LA SPEZIA
CONTAINER TERMINAL**



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Orientale
Porti di La Spezia e
Marina di Carrara



**PORTO DI LA SPEZIA
AMPLIAMENTO TERMINAL RAVANO**

PROGETTO DEFINITIVO

TITOLO ELABORATO

RELAZIONE PAESAGGISTICA

CODICE ELABORATO

21 08 PD R014 00

Rev.	Data	Causale
0	28/01/2022	1° Emissione
1		
2		
3		

IL COMMITTENTE



LSCT S.p.a.
Viale San Bartolomeo, 20
19126 - La Spezia (SP)
C.F.00072960115 - P.IVA 00859620114

IL PROGETTISTA



Modimar Project S.r.l.
Via Asmara, 72 - 00199 Roma (RM)
P. IVA 16016151009



GES - Geotechnical Engineering Service S.r.l.
Via Sandro Totti, 7/A - 60131 Ancona (AN)
P. IVA 02528430420



GeoEquipe - Studio Tecnico Associato
Via Sandro Pertini, 55 - 62029 Tolentino (MC)
P. IVA 00817500432

Dimensioni foglio:

A4

Redatto:

Controllato:

Validato:

Note:

SOMMARIO

1	PREMESSA	2
2	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	4
2.1	LAYOUT DEL PIAZZALE DEL TERMINAL.....	5
3	INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO E VINCOLISTICO	8
3.1	PIANO TERRITORIALE REGIONALE DELLA LIGURIA	8
3.2	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO DELLA REGIONE LIGURIA.....	11
3.3	PIANO URBANISTICO COMUNALE.....	13
3.4	PIANO REGOLATORE PORTUALE DI LA SPEZIA	16
3.5	REGIME VINCOLISTICO	19
3.5.1	Vincoli di natura paesaggistica – D. Lgs 42/2004.....	19
3.5.2	Vincoli archeologici	20
3.5.3	Vincoli di natura ambientale – Siti Rete Natura 2000 e aree naturali protette marine e terrestri ²³	
3.5.4	Sito di Interesse Regionale di Pitelli	27
3.5.5	Piano di Bacino - Ambito 20 – Golfo della Spezia	27
4	ANALISI DELLO STATO ATTUALE	32
4.1	CARATTERIZZAZIONE DEL PAESAGGIO	32
4.1.1	Il paesaggio ligure e spezzino	32
4.1.2	I caratteri del paesaggio naturale.....	33
4.1.3	I caratteri del paesaggio antropico.....	38
4.1.4	Il Paesaggio dell'area di intervento	42
4.2	PERCEZIONE DEL PAESAGGIO	42
5	VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA	49
7	CONCLUSIONI	57



1 PREMESSA

Il Progetto del Nuovo Terminal Ravano è già stato accompagnato da una Relazione Paesaggistica, nell'ambito della procedura di non assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale, prescritta dal DEC/DSA/2006/00317 dell'allora redigendo nuovo Piano Regolatore Portuale di La Spezia, conclusasi positivamente con DVADEC-2015-0000474 del 17/12/2015. Tale documento aveva l'obiettivo di favorire la fase istruttoria di competenza del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo relativamente al complesso di Interventi di Riqualificazione e Sviluppo del Porto della Spezia - Zona del centro città e del Porto Commerciale, essendo verificata un'interferenza diretta delle stesse con ambiti territoriali soggetti a vincolo -paesaggistico ai sensi del D.Lgs 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio".

Ad oggi il vincolo di tutela decretato dall'art. 142 del Codice dei beni culturali e paesaggistici riferito ai "territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare" è modificato, ai sensi del Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 "*Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali*", art. 4 *Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo*, comma 1-septies e non risulta più applicabile all'area d'intervento in quanto equiparabile alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444.

Il Gruppo di progettazione, ai fini della completezza della trattazione delle differenti tematiche che caratterizzano il progetto, nonostante non sia più effettivamente richiesta l'Autorizzazione Paesaggistica di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii., ha ritenuto di elaborare la presente relazione al fine di fornire informazioni in merito a:

- la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici del contesto di riferimento;
- la congruità con i criteri di gestione dell'area;



- la coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica degli strumenti di Pianificazione Territoriale Paesaggistica di riferimento;

ed inoltre fornire:

- la documentazione fotografica aggiornata del sito di intervento;
- i fotoinserti orientati a rappresentare l'inserimento paesaggistico del Nuovo Terminal Ravano.



2 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

In sintesi il progetto di ampliamento del Terminal Ravano del porto di La Spezia comprende le seguenti opere di ingegneria:

- banchina di collegamento tra quella radicata al molo Fornelli Est e la Calata Ravano, ambedue già disposte su un unico allineamento, a chiusura del varco esistente;
- colmata dell'attuale bacino della Marina del Canaletto;
- adeguamento strutturale della banchina della Calata Ravano ai nuovi requisiti progettuali (profondità al piede -15.0 m s.l.m.m, sovraccarico di piazzale 60 kN/m², presenza di una gru STS da 25 rows con interasse tra i binari pari a 30,48 m);
- completamento e adeguamento strutturale della banchina alla radice del molo Fornelli Est ai nuovi requisiti progettuali (profondità al piede -15.0 m s.l.m.m, sovraccarico di piazzale 60 kN/m², presenza di una gru STS To Shore da 25 rows con interasse tra i binari pari a 30,48 m);
- via di corsa lato terra delle gru di banchina da realizzare su tutto lo sviluppo della banchina (520 m), con asse di scorrimento posto a 30,48 m dalla via di corsa lato mare, dimensionata considerando la presenza di una gru STS da 25 rows;
- arredi di banchina e sistemi per l'alimentazione e la messa in sicurezza delle gru di banchina;
- vie di corsa delle gru di piazzale (16 gru su rotaia tipo ASC);
- scalo ferroviario (n°5 binari di lunghezza pari a 500 m, raccordi con la ferrovia portuale) e vie di corsa delle gru RMG;
- canalizzazione del fosso Melara e del canale Termomeccanica che sfocia nella Marina del Canaletto a fianco della radice ovest dell'area Ravano (sviluppo circa 310 m);
- impianti elettrici di MT (Media Tensione) e BT (Bassa Tensione) comprensivi di cabina primaria (cabina Ravano LSCT) e cabine secondarie e sistemi di alimentazione delle gru di banchina e di piazzale, trasmissione dati, illuminazione, videosorveglianza, controlli accessi (per gli impianti di trasmissione dati, videosorveglianza e controlli accessi sono state previste solo le predisposizioni rimandandone la definizione ad una fase successiva anche in considerazione del

- fatto che dovranno essere coordinati con gli analoghi impianti già presenti nelle aree del terminal);
- impianto di raccolta, trattamento e smaltimenti acque meteoriche e impianto antincendio;
 - impianti speciali: sistema di supervisione e di controllo della rete di distribuzione dell'energia elettrica in MT e delle utenze in BT, sistema integrato di telecontrollo delle cabine elettriche, sistema di gestione del piazzale, sistema di automazione, manutenzione, riparazione e anticollisione delle gru (per questi impianti sono state previste solo le predisposizioni rimandandone la definizione ad una fase successiva sulla base delle specifiche tecniche delle gru che verranno acquistate e coordinandoli con gli analoghi impianti già presenti nelle aree del terminal).

I suddetti lavori dovranno essere preceduti dalla bonifica bellica dell'intera superficie della Marina del Canaletto. Tale attività di bonifica verrà eseguita con un appalto separato già affidato dalla AdSP che verrà completata prima dell'affidamento dell'appalto dei lavori in oggetto.

2.1 LAYOUT DEL PIAZZALE DEL TERMINAL

Come già descritto nelle premesse il piazzale operativo del terminal ha una superficie complessiva pari a circa 12 ha e al suo interno sono previste 8 aree dove i contenitori verranno impilati. Dette aree presentano una larghezza di circa 28 m così da permettere lo stoccaggio dei contenitori su 10 file affiancate. Ciascuna area di deposito è asservita a due gru su rotaia automatiche (tipo ASC) in grado di movimentare contenitori fino alla sesta fila. Attualmente infatti i contenitori all'interno del terminal della LSCT possono essere impilati fino alla quinta fila ma la LSCT ha in animo di chiedere l'autorizzazione a raggiungere la sesta fila. Per tale motivo tutte le opere previste nel presente progetto sono state cautelativamente dimensionate considerando carichi corrispondenti a pile di sei file di contenitori. Avendo previsto un sistema di movimentazione dei contenitori automatico tutte le aree di deposito dei contenitori verranno completamente recintate mediante new jersey dotati superiormente di griglia metallica così da impedire l'ingresso dell'uomo all'interno delle aree operative delle gru automatiche.

A tergo delle aree di deposito dei contenitori è inoltre prevista la realizzazione di un

moderno scalo ferroviario collegato direttamente alla rete ferroviaria portuale (La Spezia Marittima). Lo scalo è dotato di n°5 binari lunghi 500 m asserviti da n°4 gru su rotaia tipo RMG.

Nella figura seguente è rappresentato il layout del terminal riportato negli elaborati progettuali.



Figura 2.1 – Nuovo terminal Ravano - Planimetria di progetto

Occorre specificare che mentre per le gru di banchina STS la spam dei binari è uno standard (100 piedi) e quindi è indipendente da chi sarà il fornitore, per quelle di piazzale (gru ASC) non esistono degli standars e quindi lo spam dei binari, le dimensioni delle gru, la distanza minima che deve essere garantita tra le gru adiacenti e le dimensioni delle aree di sosta dove eseguire gli interventi di manutenzione sono diversi da produttore a produttore.

L'attuale layout di progetto fa riferimento a dei valori medi in termini di spam dei binari e dimensioni delle gru e quindi una volta che saranno acquistate le gru potrebbe essere necessario apportare delle leggere modifiche al layout del piazzale operativo per adeguarlo alle loro dimensioni.

A titolo di esempio di quelle che potrebbero essere le modifiche che potrebbero essere introdotte nella successiva fase di progettazione esecutiva nella figura seguente è riportato il layout elaborato sulla base di una tra le diverse tipologie di gru alternative oggetto di trattativa.

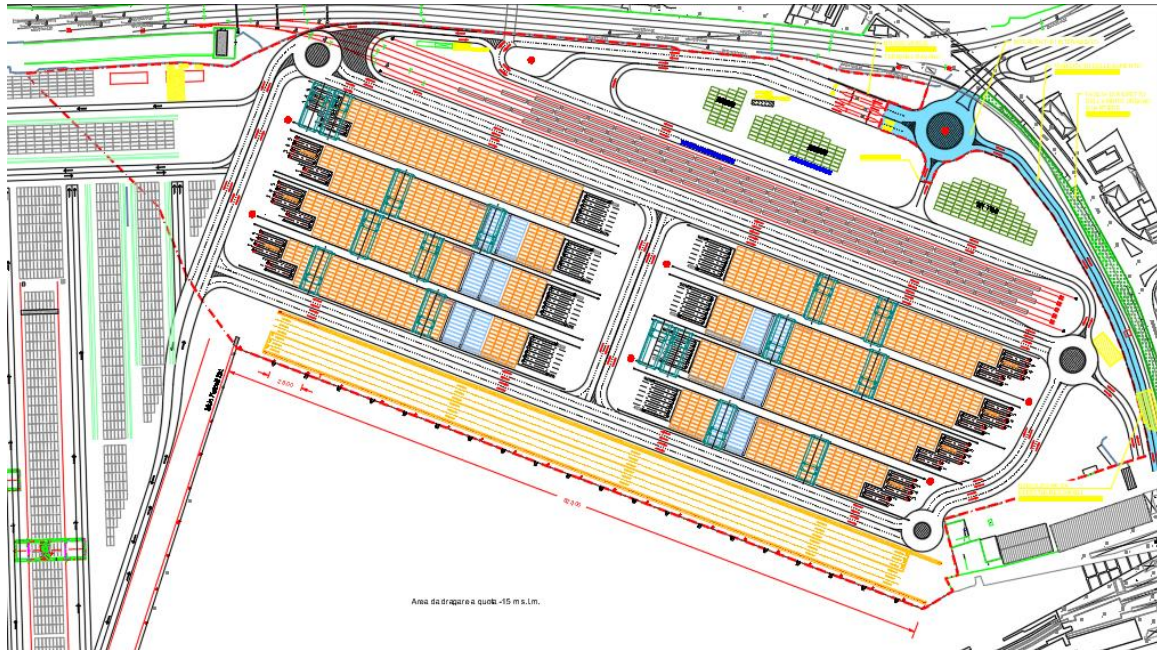


Figura 2.2 – Nuovo terminal Ravano – Possibile layout alternativo

3 INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO E VINCOLISTICO

Il capitolo è orientato ad analizzare la coerenza del progetto con il quadro degli indirizzi e delle prescrizioni del paesaggio e del territorio in cui è inserito il Terminal Ravano.

3.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE DELLA LIGURIA

Con la deliberazione n.110 del 18 febbraio 2020, la Giunta regionale ha approvato, ai sensi dell'articolo 14 della legge regionale n.36/1997, il Documento preliminare del progetto di Piano territoriale regionale (PTR) ed il relativo Rapporto ambientale preliminare. La fase di scoping del PTR si è conclusa il 31 giugno 2020.

Il PTR prefigura le linee evolutive dell'assetto territoriale regionale perseguendo come obiettivi fondamentali:

- il cambiamento per la vivibilità dell'entroterra,
- il benessere delle città e la cura della costa.

Gli obiettivi del PTR sono così sintetizzabili:

- Liberare l'entroterra: contrastare i fenomeni di spopolamento, marginalità socio-economica e di sottoutilizzo delle potenzialità offerte dal territorio, affidando alle comunità locali la gestione del territorio interno
- Ripensare le città: incentrare la pianificazione urbanistica sulla qualità delle dotazioni territoriali e locali e sulla funzionalità del sistema delle infrastrutture quale presupposto essenziale
- Aver cura della costa: mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici negli insediamenti costieri nell'ambito di una politica integrata di gestione costiera mirata allo sviluppo sostenibile e, quindi:
 - proteggere e migliorare il territorio costiero e promuovere processi di rigenerazione urbana;
 - incentivare la riduzione del territorio esposto a rischio da inondazione marina e fluviale nelle aree costiere e innalzare la capacità di adattamento degli insediamenti costieri;
 - introdurre indicazioni propositive per innalzare la qualità urbana e rafforzare il legame identitario in attuazione dei principi della legge urbanistica;

- favorire la diversificazione del modello socio-economico tradizionale.

L'art. 14 *Indirizzi per la pianificazione portuale (efficacia di indirizzo)* delle NTA del Piano recita:

“Al fine della redazione dei Piani Regolatori dei Sistemi Portuali Occidentale e Orientale e dei Piani Regolatori Portuali, il PTR definisce gli indirizzi della pianificazione portuale in rapporto con le città:

- funzioni portuali: particolare attenzione deve essere rivolta alla localizzazione degli impianti a rischio di incidente rilevante o di funzioni ad elevato impatto ambientale, che deve garantire un'adeguata distanza dai confini portuali e quindi dalle aree urbane;
- traffico: il sistema delle vie di comunicazione del porto, di accesso, di movimentazione merci, di smistamento dei diversi flussi correlati alle diverse specializzazioni portuali, deve garantire quanto più possibile la separazione dai flussi di traffico urbani, risolvendo progressivamente i nodi critici dove, ad oggi, la commistione dei traffici determina la congestione del sistema viabilistico urbano;
- confine: una cura particolare va rivolta ai punti di contatto tra la città e il porto, migliorando il rapporto visivo con le funzioni urbane confinanti e minimizzandone l'impatto, attraverso sistemi di cortina verde”.

Per quanto riguarda le attività ad oggi intraprese nel Porto di La Spezia è importante evidenziare che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e la Giunta del Comune della Spezia hanno firmato un protocollo d'intesa per l'elettrificazione (cold ironing) del Molo Garibaldi, principale accosto per le navi da crociera, e tra il 2020-2025 l'elettrificazione riguarderà anche tutte le altre banchine fino alla copertura completa dello scalo. Il Nuovo Terminal Ravano prevede l'elettrificazione delle banchine operative (cold ironing) al fine di per migliorare la performance ambientali dell'intero sistema portuale.

L'obiettivo strategico C “aver cura della costa” evidenzia la necessità di favorire: Esigenze prioritarie di collegamento infrastrutturale e dotazione logistica. Ovvero un sistema di collegamenti infrastrutturali efficienti e dei relativi sistemi pluri-modali in grado di

	<p style="text-align: center;">NUOVO TERMINAL RAVANO PORTO DI LA SPEZIA</p>	<p style="text-align: right;">Progetto definitivo</p>
--	---	---

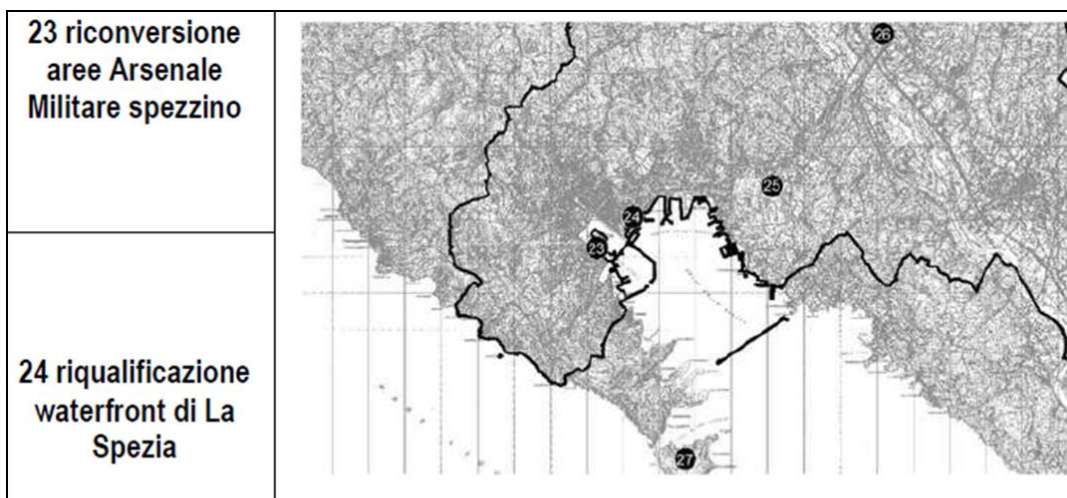
rispondere alle esigenze economiche e sociali del territorio per il trasporto di persone e merci, espresse quindi anche in termini di funzionalità del sistema produttivo e di creazione di posti di lavoro così come di supporto al sistema di relazioni umane e di diritto all'accesso ai servizi, alle cure sanitarie e all'istruzione.

La pianificazione di Sistema Portuale definita dal PTR deve puntare alla sostenibilità ambientale oggi ad altissimo impatto, sperimentando le tecnologie più innovative per ridurre l'inquinamento e il consumo di risorse ambientali.

Nell'ambito della Pianificazione Portuale: il PTR definisce i requisiti basilari della pianificazione portuale nel rapporto con le città.

Il porto è una componente fondamentale per le città liguri, ragion d'essere e fonte primaria di sviluppo socioeconomico. Tale integrazione, orientata a garantire un buon livello di qualità ambientale e di funzionalità per la vita cittadina deve prescindere da qualità dell'aria, isolamento acustico, separazione dei flussi di traffico ed efficientamento energetico.

Tra le aree adatte per trasformazioni di rigenerazione e riorganizzazione del sistema dei servizi pubblici che coinvolgono il Porto di La Spezia si riporta di seguito una scheda riassuntiva.



La riqualificazione del waterfront della Spezia è stato inserito tra le priorità di finanziamento regionale di cui alla L.R. 29/2017 art. 2, con l'obiettivo strategico di contemperare le esigenze di espansione dell'attività portuale, con la rigenerazione urbana dei quartieri prospicienti il lungomare.

Il Comune della Spezia, Regione Liguria, Autorità Portuale già nel 2006 avevano emanato un concorso internazionale di idee conclusosi nell'autunno 2007, con la definizione di un "Masterplan" mirato al rafforzamento del ruolo turistico della città, con interventi viari e infrastrutturali, nuova marina, due hotel, un centro congressi e un nuovo terminal crocieristico.

Lo schema di assetto funzionale era stato poi ridimensionato nel 2010 e rivisto in funzione delle esigenze portuali connesse alla crescita dei traffici crocieristici nell'ambito di un "Protocollo d'Intesa" sottoscritto 19/6/2018 da Autorità di Sistema Portuale, Regione Liguria, Comune della Spezia, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Agenzia del Demanio per la definizione dell'Ambito Omogeneo 5 "Marina della Spezia", in Project Financing, riguardante la realizzazione di:

- nuovo molo crociere innestato su Calata Paita, per far fronte alla domanda crescente di accosti di grandi navi da crociera, il cui progetto è stato escluso dalla VIA con prescrizioni/raccomandazioni con decreto del Ministero dell'Ambiente n. 29 del 11/02/2019;
- nuova Stazione Crociere destinata all'accoglienza dei passeggeri con ulteriori spazi destinati a nuove funzioni pubblico/private turistico-ricreativa;

Tra le ipotesi di riassetto urbano capaci di creare nuovi poli urbani, produttivi e turistici, che necessitano della definizione di uno scenario unitario e sostenibile, si evidenzia anche la potenziale riconversione dell'Arsenale Militare e delle altre aree militari che insistono sul Golfo, in buona parte sottoutilizzate, contenute nel Programma Unitario di Valorizzazione (PUV) di cui al Protocollo di Intesa, sottoscritto in data 4 maggio 2007 da Ministero dell'economia e delle finanze, Agenzia del demanio e Regione Liguria.

Figura 3.1 - Aree adatte per trasformazioni di rigenerazione e riorganizzazione del sistema dei servizi pubblici

L'intervento in oggetto risulta essere coerente con gli obiettivi indicati dal PTR.

3.2 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO DELLA REGIONE LIGURIA

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico della Regione Liguria (PTCP) è stato approvato dal Consiglio Regionale con delibera n.6 del 25 febbraio 1990 ed è costantemente aggiornato. Il nuovo Piano una volta approvato assimerà al suo interno il Piano paesaggistico regionale, aggiornando il quadro della pianificazione paesaggistica e rafforzando e tutelando il paesaggio sulla fascia costiera.

Il PTCP è uno strumento, previsto dalla legge numero 431 del 1985, preposto a governare sotto il profilo paesistico le trasformazioni del territorio regionale.

Il Piano è redatto sulla base di un complesso di studi propedeutici e di analisi che hanno consentito di leggere e interpretare il territorio ligure a livello di ambiti paesistici sovracomunali con riferimento a tre assetti del territorio: 1) assetto insediativo; 2) assetto geomorfologico; 3) assetto vegetazionale.

Gli obiettivi generali del piano sono i seguenti:

1. Tutelare la qualità del paesaggio e dell'ambiente, intesa come un patrimonio di cui occorre arrestare il dissipamento e che può essere integrato con nuove ricchezze.
2. Ricercare l'accesso al territorio e la fruizione delle sue risorse per scopi non strettamente produttivi.
3. Conservare tutte di quelle testimonianze del passato che rendono possibile riconoscere ed interpretare l'evoluzione storica del territorio.
4. Preservare tutte quelle situazioni nelle quali si manifestano fenomeni naturali di particolare interesse scientifico o didattico.
5. Ricercare condizioni di crescente stabilità degli ecosistemi, a compensazione dei fattori di fragilità determinati dall'urbanizzazione e dallo sfruttamento produttivo delle risorse.

Per quanto riguarda gli obiettivi legati all'ambito territoriale della costa, che più interessa il progetto in studio, il Piano prevede:

Lungo la costa ipotizzare sistematici interventi di ampliamento degli spazi pubblici pedonali lungo il mare: a livello di percorrenza la fortuna delle poche passeggiate a mare liguri conferma la necessità di operare, ovunque possibile, con azioni intese a estenderle o a crearne di nuove tenendo conto di alcuni parametri irrinunciabili che dovrebbero comunque uniformarle a livello paesistico.

Per il Porto di La Spezia il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico per la sua natura giuridica e per il grado di dettaglio territoriale a vasta scala non fornisce indicazioni particolari circa gli ambiti progettuali ma solo prescrizioni generali riguardanti l'ambito della costa ed i porti della Regione Liguria, con cui tuttavia le azioni di progetto risultano coerenti.



Le azioni di progetto risultano coerenti con le indicazioni e le normative inerenti il sistema insediativo delle attrezzature e degli impianti che prevedono nello specifico l'adeguamento dell'impianto portuale tanto sotto il profilo funzionale quanto sotto quello paesistico-ambientale.

3.3 PIANO URBANISTICO COMUNALE

Il Piano Urbanistico Comunale della Spezia (PUC) è stato approvato nel 2003 ed il 22 maggio 2017 è stato adottato e pubblicato un aggiornamento non ancora vigente.

Il PUC definisce le indicazioni per il governo del territorio comunale in collegamento ed in coerenza con le politiche territoriali e di settore Provinciali e Regionali. La pianificazione territoriale di livello comunale ha ad oggetto la disciplina del soprassuolo e del sottosuolo ed è volta a tutelare l'integrità fisica e l'identità culturale del territorio, valorizzare le risorse ambientali e le economie locali, a favorire il governo del territorio nelle sue diverse componenti disciplinando le trasformazioni territoriali conseguenti ad interventi di tipo edilizio, infrastrutturale, vegetazionale e geomorfologico e ad azioni aventi comunque incidenza sull'uso e sull'organizzazione del territorio.

Gli obiettivi generali del piano sono orientati a:

1. interpretare le istanze della transizione verso un'economia caratterizzata dal dinamismo, dalla flessibilità e dall'articolazione funzionale del modello di sviluppo;
2. legare la riconversione economica alla riqualificazione urbana;
3. non relegare in secondo piano le compatibilità ambientali, le condizioni di efficienza infrastrutturale, i caratteri di identità e di cultura della città;
4. ricercare un nuovo sistema infrastrutturale efficiente e sostenibile che ottimizzi le condizioni del traffico, supporti le trasformazioni e che nel tempo trasferisca quote degli spostamenti privati verso l'uso del trasporto pubblico su ferro e su gomma;
5. perseguire un assetto urbano policentrico fatto di identità locali da rafforzare, entro il quale riconoscere centri dotati di una loro autonomia e di reciprocità con l'intero sistema urbano.

Nel particolare, gli obiettivi generali che riguardano l'ambito territoriale del mare e del porto sono di seguito riportati:

1. rafforzare le strategie di sviluppo qualitativo della Spezia: come città di produzione, di servizi e di mare;
2. potenziare le capacità produttive esistenti dotando le aziende dei necessari supporti infrastrutturali e di servizio sulla base delle indicazioni scaturite dagli studi di settore, incentivandone lo sviluppo e l'ampliamento; recuperando e sostenendo alcuni settori tradizionali come quelli della cantieristica e della manutenzione con riferimento alla nautica da diporto;
3. incentivare il settore turistico con servizi di supporto e con riferimento alla logistica per i flussi gravitanti sul Golfo, sulle Cinque Terre e sulla Versilia, incentivando e qualificando l'offerta di strutture per la nautica da diporto;
4. perseguire lo sviluppo sostenibile delle attività portuali;
5. perseguire lo sviluppo e la messa a sistema dell'offerta turistica locale;
6. qualificare l'ambiente urbano e territoriale.

Il Piano urbano comunale della città della Spezia per la sua natura di indirizzo e prescrizione specifica e per il dettaglio delle sue analisi territoriali ed indicazioni puntuali, fornisce obiettivi e prescrizioni particolari per il porto della Spezia e per gli ambiti progettuali di riferimento. In questa fase è dunque possibile selezionare ed individuare quegli obiettivi ricadenti negli ambiti progettuali. Per quanto riguarda gli obiettivi generali o di ambito territoriale di riferimento, le azioni del progetto inerente l'Ambito 6, in cui ricade il Terminal in progetto, trovano coerenza con gli obiettivi di potenziamento della capacità di rigenerazione ambientale presente nelle singole aree, anche attraverso la "compensazione" delle risorse eventualmente sottratte, di valorizzazione e salvaguardia dei caratteri dei luoghi, di riqualificazione urbana degli ambiti di relazione mare-città e di potenziamento dell'infrastruttura portuale.

È importante specificare che gli interventi dell'Ambito 6 trovano la coerenza con gli obiettivi e le prescrizioni del PUC attraverso: la riconversione a waterfront urbano del tratto compreso tra Calata Paita e Molo Mirabello; il perseguimento del principio della compensazione ambientale attraverso la creazione di una fascia di rispetto e arretramento della cinta portuale di 20-30 m da S. Cipriano a Terminal Enel, al fine di consentire una riambientalizzazione ed una migliore vivibilità dei quartieri confinanti con l'area portuale,

il rispetto in fase di progettazione dei vincoli e delle salvaguardie così come definite dagli strumenti di pianificazione; il potenziamento del porto attraverso il rafforzamento delle infrastrutture di trasporto interne al porto e di interconnessione e l'ampliamento dei principali moli (Italia, Garibaldi, Marina del Canaletto e Terminal del Golfo) presenti all'interno dell'ambito progettuale.

Ai sensi dell'art 25 delle NTA il PUC rinvia modalità di intervento e destinazioni al Piano Regolatore Portuale di cui si tratta nel seguito.

Nel particolare nell'Ambito 6, all'art. 28 delle NTA si specifica:

Fasce di rispetto dei corsi d'acqua: previo parere favorevole dell'ufficio preposto alla tutela idrica e con disciplinata attenzione all'aspetto paesistico, sono ammesse le seguenti opere: gli attraversamenti del corpo idrico per realizzare strade e impianti tecnologici a rete e puntuali e per l'effettuazione di opere idrauliche; infrastrutture di difesa del suolo, canalizzazioni, opere di difesa idraulica e simili, di modeste piste di esbosco e di servizio forestale strettamente motivate alla gestione e tutela dei beni forestali interessati; interventi di rimboschimento e di sistemazione ambientale; percorsi e gli spazi di sosta pedonali e per mezzi di trasporto, non motorizzati, e per la mobilità equestre.

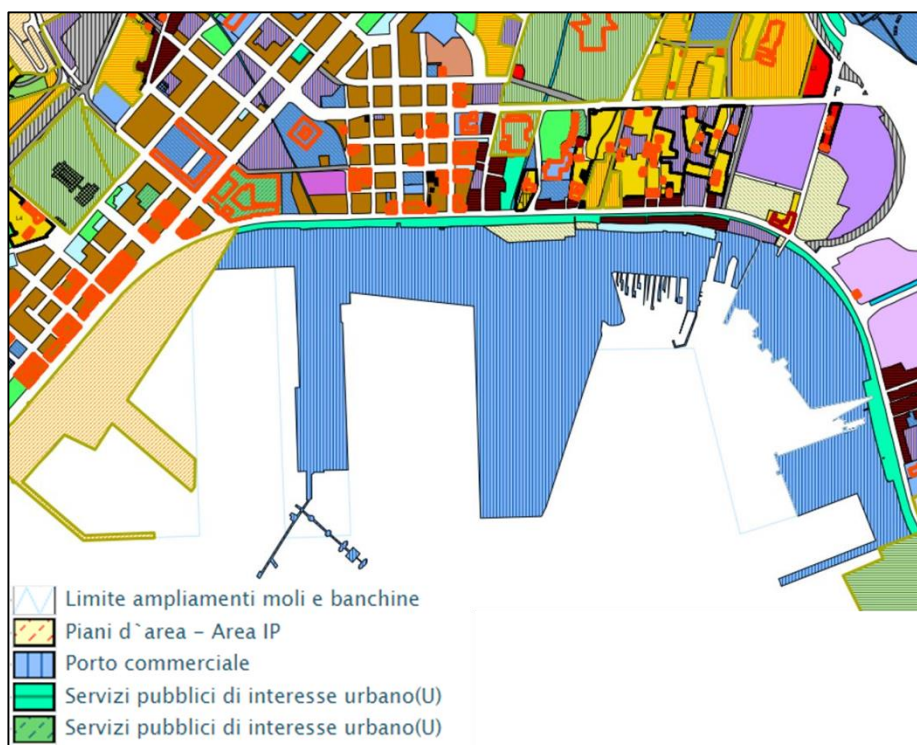


Figura 3.2 – Piano Urbanistico del Comune di La Spezia

Il progetto risulta coerente con le prescrizioni del PUC.

3.4 PIANO REGOLATORE PORTUALE DI LA SPEZIA

La legge n. 84 del 28 gennaio 1994, “Riordino della legislazione in materia portuale” ha introdotto il Piano Regolatore Portuale, orientato a delimitare e disegnare l'ambito e l'assetto complessivo del porto (comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie) e definire le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Il nuovo PRP di La Spezia si configura come un aggiornamento e un'evoluzione del Piano portuale precedente del 1982 ed è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto n. 259 del 24 ottobre 2003 e definitivamente approvato dal Consiglio Regionale con delibera n° 45 del 19 dicembre 2006.

Gli obiettivi generali del Piano sono di seguito elencati:

1. Razionalizzazione dei collegamenti marittimi, tuttora presenti nel porto commerciale, che derivano dall'ancor esistente anomalo intreccio di attività diverse, tra loro incompatibili sia dal punto di vista operativo che da quello della sicurezza e dell'ambiente.
2. Riorganizzazione e rifunzionalizzazione omogenea dell'ambito portuale al fine di giungere ad un progressivo rilancio del porto.
3. Perseguire una pianificazione coerente, che separi nettamente le zone costiere per tipologie di impiego e di utilizzo, con flussi marittimi di accesso e di allontanamento privi di interferenze e cioè del tutto separati.

Per l'Ambito 6 del PRP, in cui ricade il Nuovo Terminal Ravano, il PRP prevede:

- Progetto di ampliamento a mare Marina del Canaletto (per la realizzazione del terminal in studio).
- Progetto di ampliamento a mare Terminal del Golfo.
- Progetto di conversione marina di Fossamastra in funzioni commerciali.
- Espansione aree commerciali a compensazione di aree convertite in funzioni turistico - diportistiche o urbane tra Molo Garibaldi Molo Fornelli.

Le prescrizioni di sviluppo imposte dal PRP per l'intervento oggetto di studio sono riportate di seguito:

Art. 11.4 Norme tecniche - Ipotizzare ampliamenti funzionali di banchina proporzionali all'incremento atteso dei traffici e razionalizzare gli spazi a servizio delle funzioni

commerciali prevedendo l'acquisizione di aree artigianali quali la marina del Canaletto e la marina di Fossamastra con trasferimento delle attività in aree esterne all'ambito portuale.

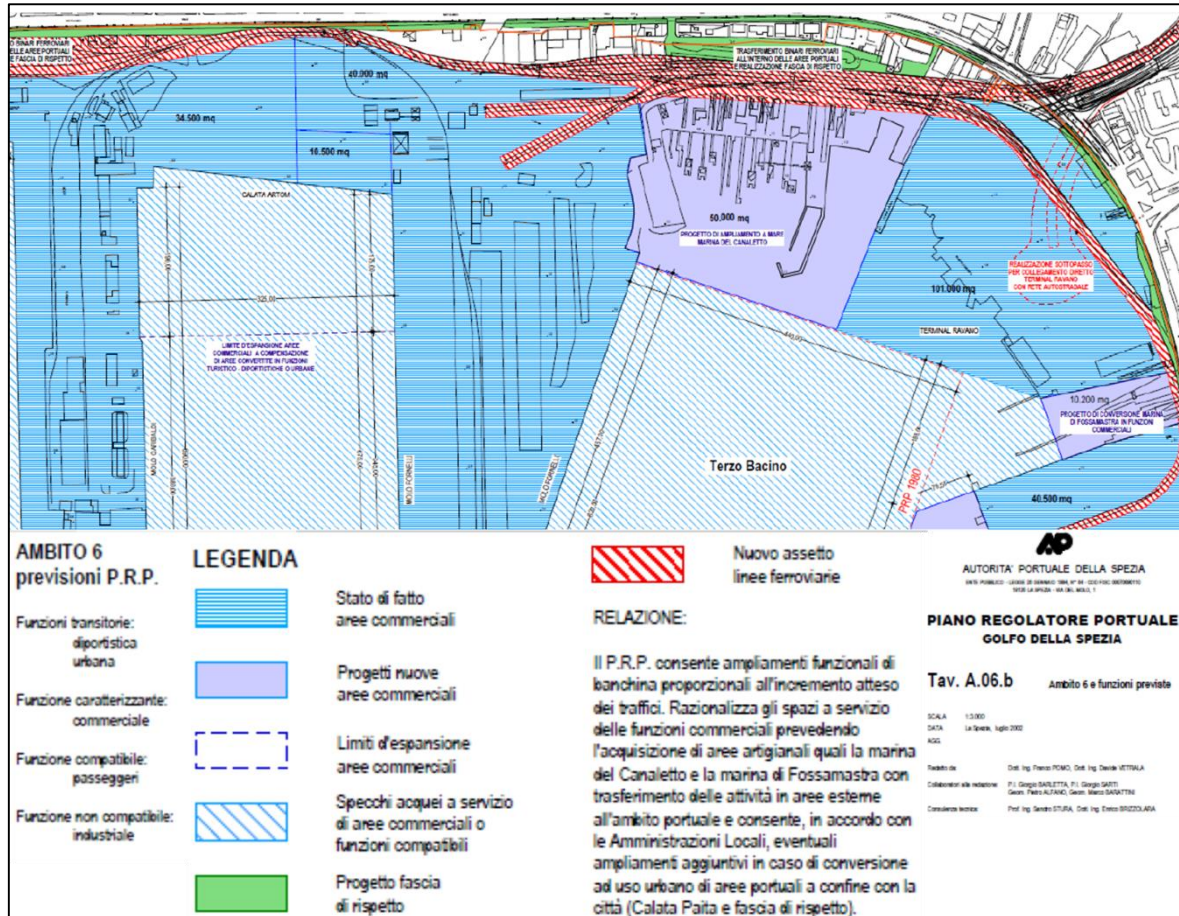


Figura 3.3 - PRP Porto della Spezia – TAV. A.06.b – Ambito 6 e funzioni

L'intervento in oggetto risulta essere una attuazione del PRP vigente e dunque coerente ad esso.

Stante tale coerenza è importante aggiungere che la realizzazione del Nuovo Terminal Ravano si inserisce nel più ampio obiettivo dell'Ambito 5 del PRP, che vede un potenziamento dell'offerta crocieristica nel porto della Spezia nell'area più prossima alla città e dunque la necessità di trasferire e allontanare da tale sito le attività più prettamente commerciali, ora previste presso Calata Paita.



**Figura 3.4 – Relazione paesaggistica – Procedura Assoggettività a VIA Vista aerea complessiva
Calata Paita e Nuovo Terminal Ravano stato di progetto**

Nel particolare il PRP ha l'obiettivo di promuovere una rifunzionalizzazione delle aree del porto al fine di permettere la piena attuazione del nuovo waterfront della Spezia (Ambito 5 del PRP) secondo le previsioni del relativo masterplan già approvato (vedi Figura 3.4).

Nella Figura 3.5 si riportano alcune foto aeree dello stato attuale dell'utilizzo di Calata Paita destinata al traffico contenitori.

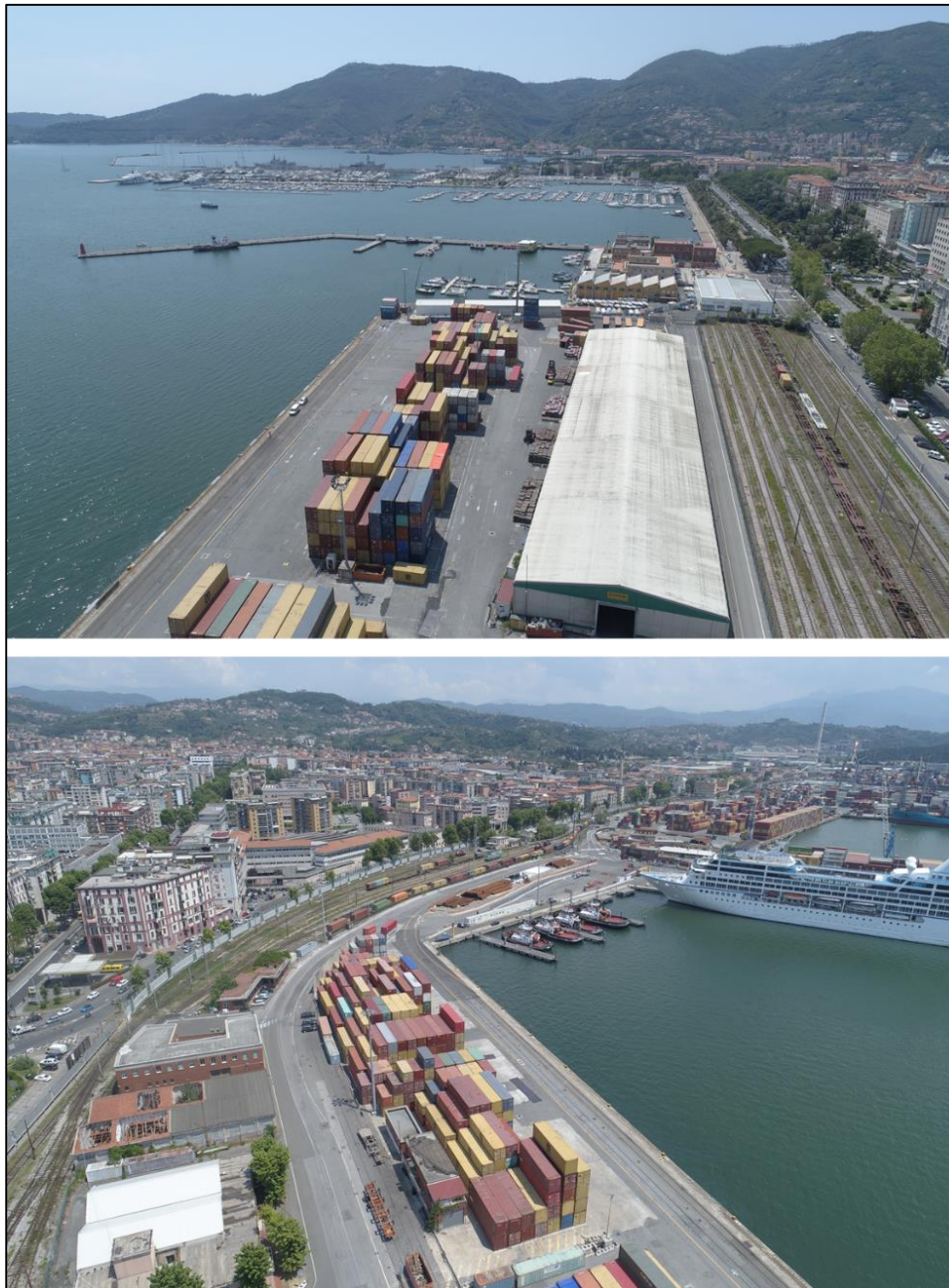


Figura 3.5 – Foto aeree Calata Paita

3.5 REGIME VINCOLISTICO

3.5.1 Vincoli di natura paesaggistica – D. Lgs 42/2004

Il Decreto Legislativo 42/2004 e ss.mm.ii., detto anche *Codice dei beni culturali e paesaggistici*, è il principale riferimento normativo italiano che attribuisce al Ministero per



i Beni e le Attività Culturali il compito di tutelare, conservare e valorizzare il patrimonio culturale nazionale. Il Decreto definisce dunque le norme di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale in coerenza con le attribuzioni di cui all'articolo 117 della Costituzione e secondo le disposizioni del presente codice. La tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale concorrono a preservare la memoria della comunità nazionale e del suo territorio e a promuovere lo sviluppo della cultura.

Come anticipato in premessa, il vincolo di tutela decretato dall'art. 142 del Codice dei beni culturali e paesaggistici riferito ai "territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare" è stato recentemente modificato dal Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121 "*Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali*", art. 4 *Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo*, comma 1-septies e non si applica all'area d'intervento in quanto equiparabile alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444.

3.5.2 Vincoli archeologici

Per quanto riguarda le emergenze storico-archeologiche, come approfondito nella Relazione Archeologica redatta ai fini della procedura di Assoggettabilità a VIA citata, si possono identificare nell'intero territorio del Golfo: morfologie residuali di insediamenti arroccati preromani, resti di insediamenti di pianura altomedievali, borghi arroccati di origine medievale con ruderi di castelli, chiese medievali legate alla viabilità antica che passava alle spalle del golfo e fortificazioni post medievali. Insediamenti preistorici sono documentati sulle colline che cingono la piana della Spezia.

Nell'area dell'attuale porto della Spezia non risultano presenze archeologiche note: le attestazioni si collocano infatti a una distanza di circa 2 km dall'attuale porto.

In fase di Verifica di Assoggettabilità a VIA per consentire le opportune verifiche di ottemperanza da parte della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria sono state svolte indagini archeologiche da parte di AR/S Archeosistemi Soc. Coop. di Reggio Emilia (Barbara Sassi) ai sensi del D.Lgs. 163/2006, artt. 95 e 96.

L'approfondimento, oltre la suddetta relazione, ha fornito la Carta archeologica (vedi Figura 3.7) e la Carta degli impatti sul patrimonio archeologico (vedi Figura 3.6).

Il Catalogo delle presenze/assenze Archeologico, per l'area oggetto d'intervento ha messo in luce quanto segue:

Caratteristiche dei Resti Archeologici

Definizione: assenza archeologica

Cronologia: ---

Grado di ubicabilità: certo

Dimensioni: area di circa 0,6 kmq

Quote: batimetriche da -4 a -16 m slm

Contesto geomorfologico: fondale marino a matrice limosa argillosa

Descrizione: le prospezioni geofisiche subacquee nello specchio antistante il Terminal Ravano, con ricognizione diretta di n. 6 anomalie (target) e quindi di n. 3 anomalie tramite Sub-Bottom Profiler, hanno individuato nel complesso due probabili corpi morti, una piccola imbarcazione in vetroresina, un blocco moderno in calcestruzzo, un telone di plastica e un piccolo ammasso di fili metallici. Le ricognizioni strumentali e dirette non hanno evidenziato emergenze di tipo archeologico.

Circostanze dell'indagine: rilievi batimetrici e batimorfologici per la verifica del rischio archeologico in previsione degli interventi di dragaggio del fondale marino, su prescrizione della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria. Esecuzione dei lavori: Mareostrum Onlus di Carrara (7-23 marzo 2005).

Fonti: Archivio SBAL-Genova (faldone "LA Spezia Porto-Molo Ravano", prot. 3495 del 29/04/05).

Tutela vigente

Nessuna

Le ricognizioni strumentali e dirette eseguite nei fondali in corrispondenza del Terminal Ravano non hanno evidenziato emergenze di tipo archeologico, riscontrando soltanto la presenza di corpi morti recenti. Possibile prossimità alla viabilità costiera di età romana. Intensa urbanizzazione recente.

Impatti sul patrimonio archeologico: DA ASSENTE A BASSO

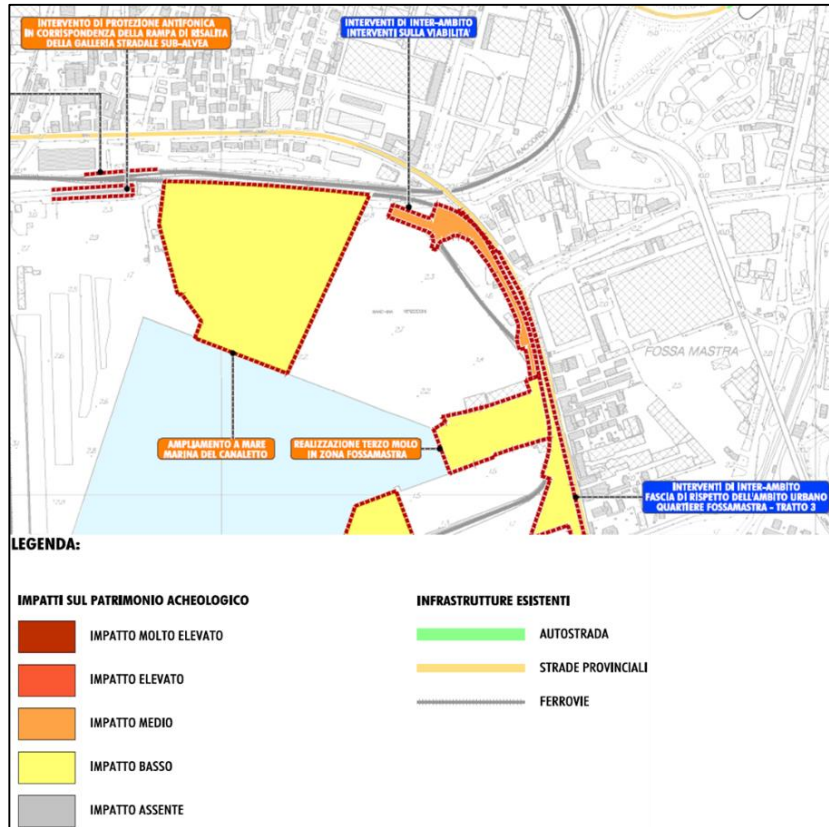


Figura 3.6 – Carta degli impatti sul patrimonio archeologico

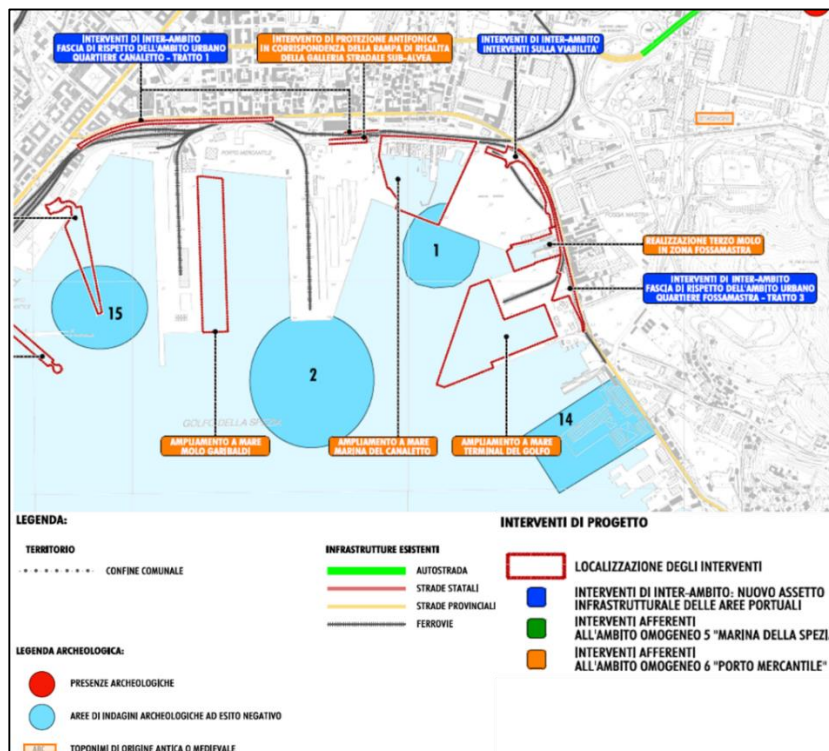


Figura 3.7 – Carta archeologica

Per quanto riguarda l'interazione tra le lavorazioni di cantiere e le emergenze archeologiche, sulla base degli esiti delle indagini effettuate si riporta di seguito una scheda per dettagliare la potenzialità dell'impatto sul patrimonio archeologico.

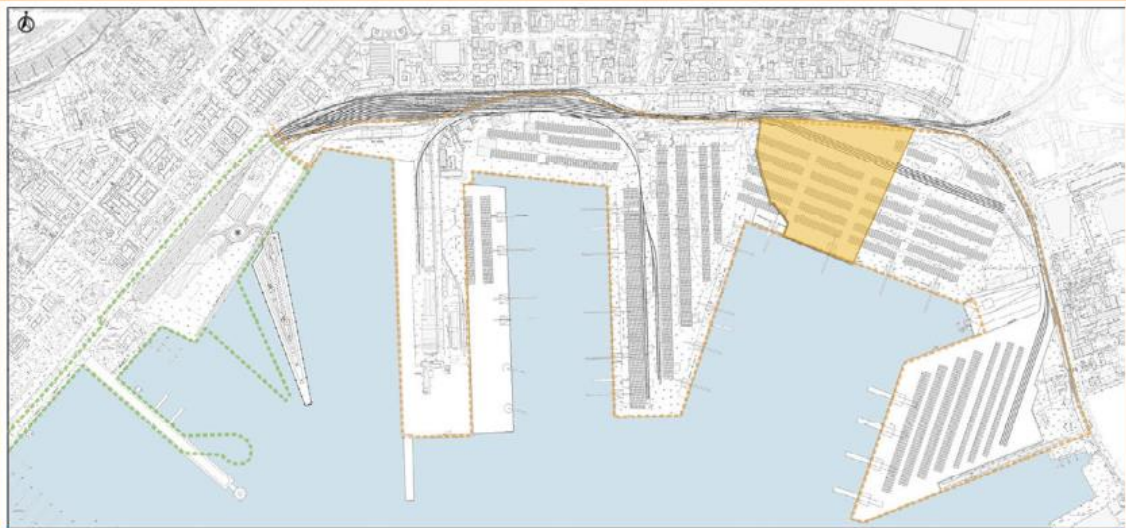
AMBITO 6
AMPLIAMENTO A MARE MARINA DEL CANALETTO

Caratteristiche dell'intervento
Tombamento della marina per una superficie di circa 50.100 mq e conseguente realizzazione di una banchina con estensione di circa 525 m.
Potenzialità archeologica
Le ricognizioni strumentali e dirette eseguite nei fondali in corrispondenza del Terminal Ravano (SITO 1) non hanno evidenziato emergenze di tipo archeologico, riscontrando soltanto la presenza di corpi morti recenti. Possibile prossimità alla viabilità costiera di età romana. Intensa urbanizzazione recente.
Impatti sul patrimonio archeologico
DA ASSENTE A BASSO

Figura 3.8 – Potenzialità dell'impatto sul patrimonio archeologico (fonte Studio Preliminare Ambientale INTERVENTI di riqualificazione e sviluppo del porto della Spezia Ambito omogeneo 5 "Marina della Spezia" e Ambito omogeneo 6 "Porto mercantile")

L'analisi effettuata non evidenzia interazioni negative tra la realizzazione dell'intervento e le emergenze archeologiche individuate.

3.5.3 Vincoli di natura ambientale – Siti Rete Natura 2000 e aree naturali protette marine e terrestri

La Rete Natura 2000 trae origine dalla Direttiva denominata "Habitat" n. 43 del 1992 - "Conservazione degli habitat naturali e semi naturali e della flora e della fauna selvatiche"-



dell'Unione Europea, modificata dalla Direttiva n. 62 del 1997 “Direttiva del Consiglio recante adeguamento al progresso tecnico e scientifico della direttiva 92/43/CE del Consiglio relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi naturali e della flora e della fauna selvatiche”. La rete ecologica Natura 2000 risulta costituita da aree di particolare pregio naturalistico, i Siti di Importanza Comunitaria (SIC), designate sulla base della distribuzione e significatività biogeografica degli habitat elencati nell’Allegato I e delle specie di cui all’Allegato II della Direttiva “Habitat”, e dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS), istituite lungo le rotte di migrazione dell’avifauna e previste dalla Direttiva denominata "Uccelli" n. 409 del 1979 -"Conservazione degli uccelli selvatici"- (poi riprese dalla Direttiva 92/43/CE “Habitat” per l’introduzione di metodologie applicative). L’Italia ha recepito tali normative europee attraverso il Decreto del Presidente della Repubblica n.° 357 dell’08/09/1997 “Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”.

L’ambito interessato dal progetto in studio, come si evince dalla Figura 3.9, non è interessato dalla presenza di SIC, ZPS o altri elementi che compongono la Rete natura 2000 per la protezione dei caratteri naturali e biosistemici dei territori. L’area protetta più vicina è posta a circa 4 km dall’area d’intervento.

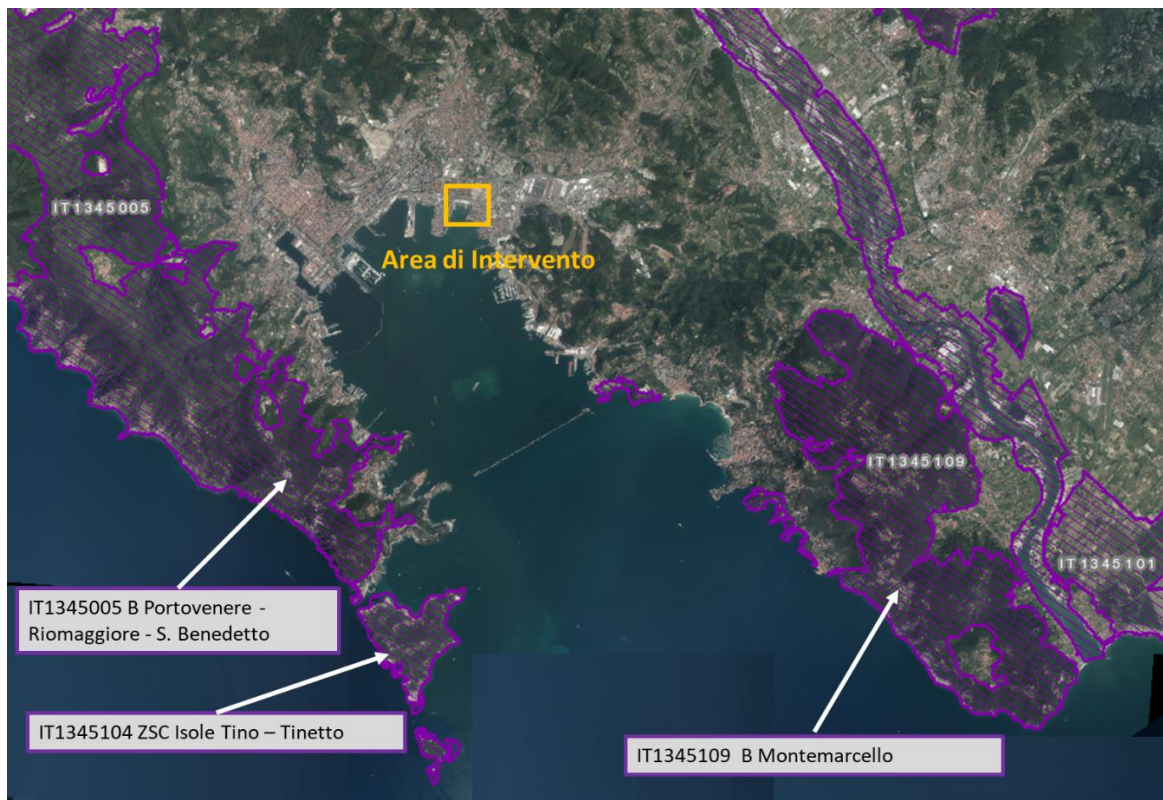


Figura 3.9 – Aree protette Rete Natura 2000 (fonte: <http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>)

Il Ministero dell’Ambiente raccoglie tutte le aree naturali protette marine e terrestri che rispondono a determinati criteri nell’Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (EUAP). Tali aree devono essere caratterizzati dalla presenza di valori naturalistici, formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche o gruppi di esse di rilevante valore naturalistico e ambientale (art. 1, comma 2 della legge 394/91) e/o esistenza di valori naturalistici, così come previsto dall’art. 2 commi 2 e 3 della citata legge.

L’area d’intervento non ricade direttamente all’interno di alcun parco regionale, tuttavia il porto di La Spezia, come del resto tutto il tratto di mare compreso tra Liguria, Provenza e Sardegna settentrionale, ricade nel Santuario dei mammiferi marini nel Mediterraneo.

Il Santuario dei Cetacei

All’esterno della rada del porto si estende l’area marina denominata "Santuario dei Cetacei" compresa fra la costa ligure, corsa e provenzale. Tale area è interessata dalla presenza nei mesi estivi di cetacei di tutte le specie regolari del Mediterraneo, dovuta all’elevata quantità di sostanze nutritive che risalgono dai fondali grazie a caratteristiche oceanografiche già

note connesse al particolare regime di correnti di risalita denominate “upwelling” che innescano catene trofiche di rilevante abbondanza e diversità, creando le condizioni ideali per l'alimentazione dei cetacei.

L'Accordo Pelagos per il Santuario dei mammiferi marini nel Mediterraneo viene sottoscritto a Roma dalla Francia, l'Italia e il Principato di Monaco (depositario) il 25 novembre 1999. Entrato in vigore il 21 febbraio 2002, l'Accordo si prefigge di promuovere azioni concertate e armonizzate tra i tre paesi firmatari per la protezione dei cetacei e dei loro habitat contro tutte le eventuali cause di disturbo: inquinamento, rumore, cattura e ferite accidentali, turbativa, ecc.

Nel 2001, il Santuario Pelagos è stato anche aggiunto alla lista delle Aree Specialmente Protette di importanza mediterranea (SPAMI), nel quadro della Convenzione di Barcellona. Questo ha reso il Santuario la prima e unica area internazionale e d'alto mare protetta al mondo (<https://www.sanctuaire-pelagos.org/en/>).

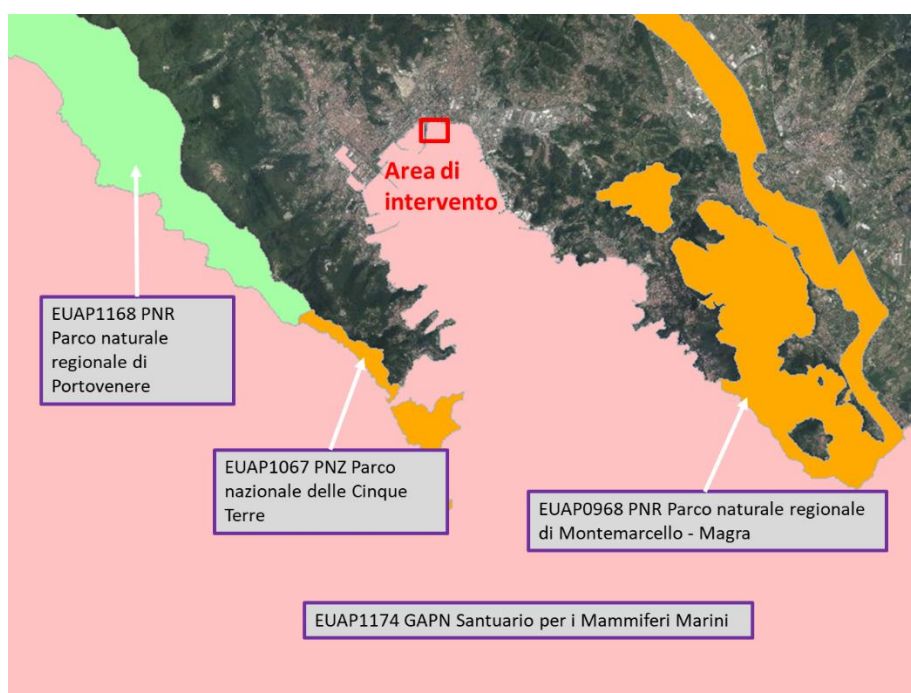


Figura 3.10 – Aree EUAP (fonte: <http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>)

La categoria dei mammiferi racchiude essenzialmente 12 specie: la balenottera comune (*Balaenoptera physalus*), il capodoglio (*Physeter macrocephalus*), il delfino comune (*Delphinus delphis*), il tursiope (*Tursiops truncatus*), la stenella striata (*Stenella coeruleoalba*), il globicefalo (*Globicephala melas*), il grampo (*Grampus griseus*), lo zifio



(*Ziphius cavirostris*); meno frequenti la balenottera minore (*Balaenoptera acutorostrata*), lo steno (*Steno bredanensis*), l'orca (*Orcinus orca*) e la pseudorca (*Pseudorca crassidens*).

3.5.4 **Sito di Interesse Regionale di Pitelli**

Il porto di La Spezia ricade nel sito "Pitelli (La Spezia) dichiarato sito di interesse nazionale dalla L. 426/98 perimetrato con D.M. del 10/01/2000 e successivamente modificato con D.M. del 27/02/2001. Il sito risulta costituito da una porzione a terra ricadente nei comuni di La Spezia, Arcola e Lerici, e da una porzione a mare corrispondente all'area portuale di La Spezia sino alla diga foranea, all'interno della quale ricade il sito di intervento.

Il Decreto Legge 22 giugno 2013, n. 83 come integrato dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 134 ha rivisto i principi e i criteri per l'individuazione dei siti di interesse nazionale di cui all'art. 252 del D.lgs 152/2006.

A seguito di ciò il Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, a seguito di ricognizione sulla base del nuovo quadro normativo, con decreto in data 11 gennaio 2013, ha approvato l'elenco dei siti che non soddisfano più i requisiti di cui ai commi 2 e 2 bis dell'art. 252 suddetto, tra i quali il sito di Pitelli.

Con il suddetto decreto la competenza per le necessarie operazioni di bonifica è stata trasferita alla Regione Liguria che è subentrata nella titolarità dei relativi procedimenti a partire dalla data di pubblicazione del medesimo sulla Gazzetta Ufficiale avvenuta il 12 marzo 2013.

La Regione ha preso atto dell'avvenuto declassamento del sito con DGR 451 del 19/4/2013 e dettato le prime indicazioni procedurali.

Successivamente con DGR 908 del 26 luglio 2013, sulla base della L.R. 9 aprile 2009, n. 10, ha individuato l'ex Sin di Pitelli quale Sito di Interesse Regionale.

Pertanto la competenza per le operazioni di bonifica dei sedimenti della Marina del Canaletto è della Regione Liguria.

3.5.5 **Piano di Bacino - Ambito 20 – Golfo della Spezia**

Il Piano di Bacino – Ambito 20 Golfo di La Spezia (PdB) è stato approvato con DCP n. 34 del 31/03/2003 ed è stato aggiornato con una variante approvata con DDG n. 2664 del

05/05/2021 entrata in vigore il 26/05/2021. Attualmente è in corso una variante datata 23/06/2021.

Il Piano di Bacino:

- costituisce il piano stralcio di bacino ai sensi del comma 6 ter, dell'art.17 della l. n. 18 maggio 1989 n.183 relativo ai settori funzionali individuati dal comma 3 dello stesso art.17;
- ha valore di piano territoriale di settore;
- è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso relative alle aree suscettibili di dissesto idrogeologico finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio.

Il Piano persegue le finalità della difesa idrogeologica e della rete idrografica, il miglioramento delle condizioni di stabilità del suolo, di recupero delle aree interessate da particolari fenomeni di degrado e dissesto, di salvaguardia della naturalità mediante la definizione:

- a) del quadro della pericolosità e del rischio idrogeologico in relazione ai fenomeni di inondazione e di dissesto considerati;
- b) dei vincoli e delle limitazioni d'uso del suolo in relazione al diverso grado di pericolosità;
- c) delle esigenze di manutenzione, completamento ed integrazione dei sistemi di difesa esistenti in funzione del loro livello di efficacia in termini di sicurezza;
- d) degli interventi per la sistemazione del dissesto dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitati e delle infrastrutture, adottando modalità di intervento che privilegino la conservazione ed il recupero delle caratteristiche naturali del territorio;
- e) degli interventi per la difesa e la regolazione dei corsi d'acqua;
- f) di nuovi sistemi di difesa, ad integrazione di quelli esistenti, con funzioni di controllo dell'evoluzione dei fenomeni di dissesto e di esondazione, in relazione al livello di riduzione del rischio da conseguire.

Di seguito si propongono alcune immagini che individuano le zonizzazioni e conseguenti prescrizioni impartite dal Piano di Bacino per l'area d'intervento.

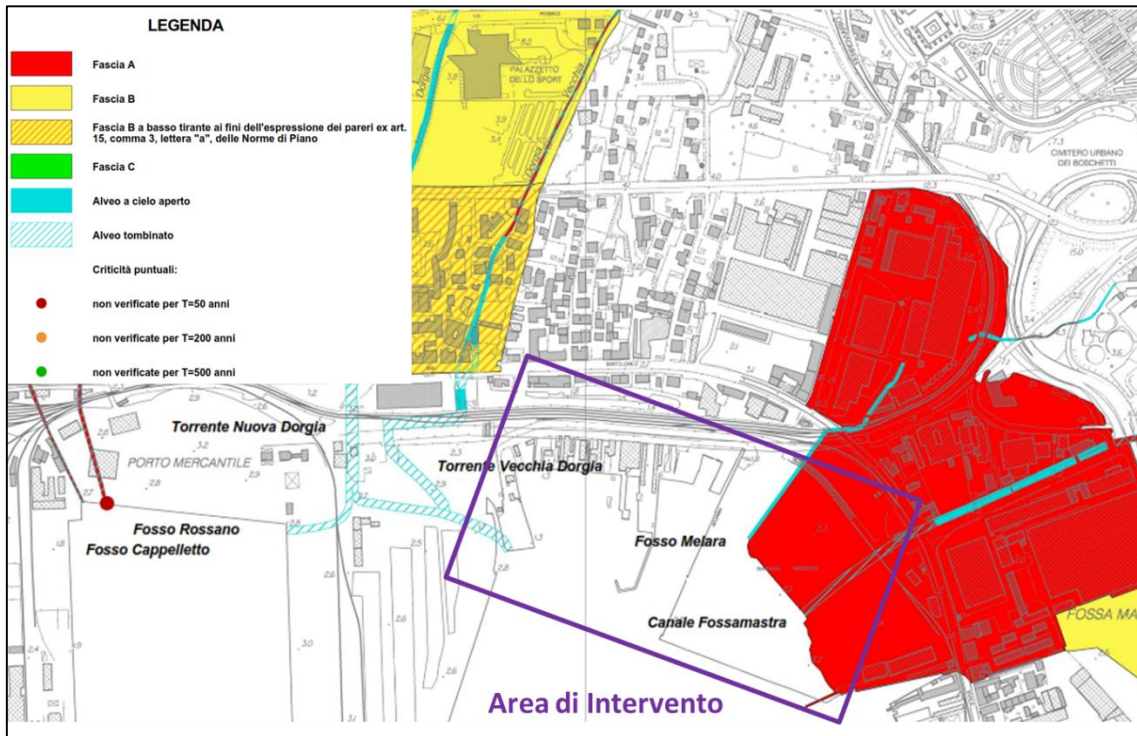


Figura 3.11 – Carta delle fasce di inondabilità

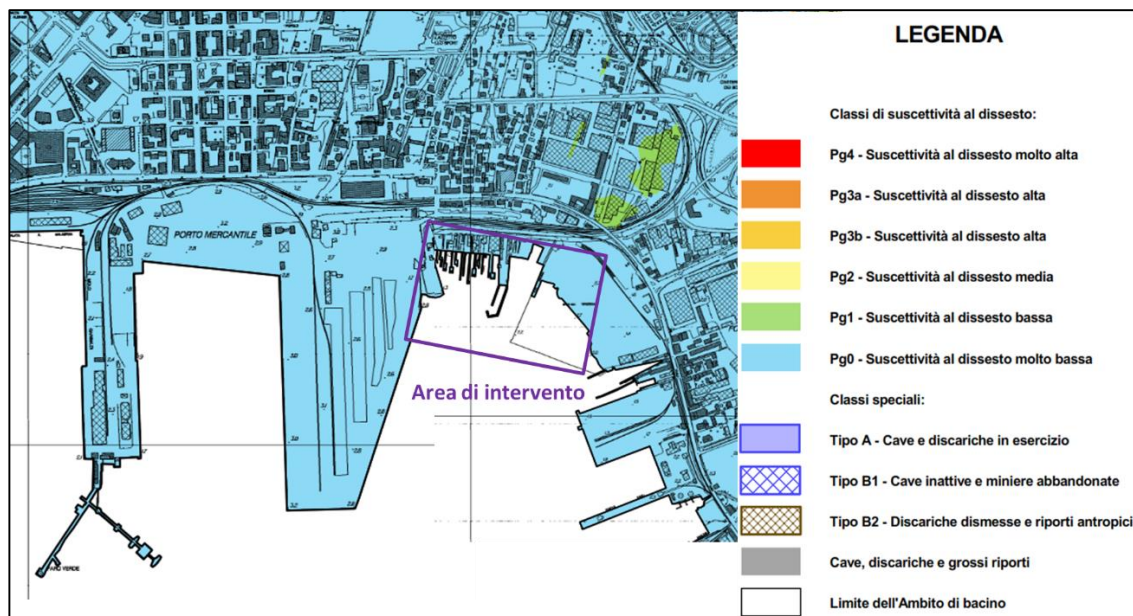


Figura 3.12 – Carta della suscettività al dissesto

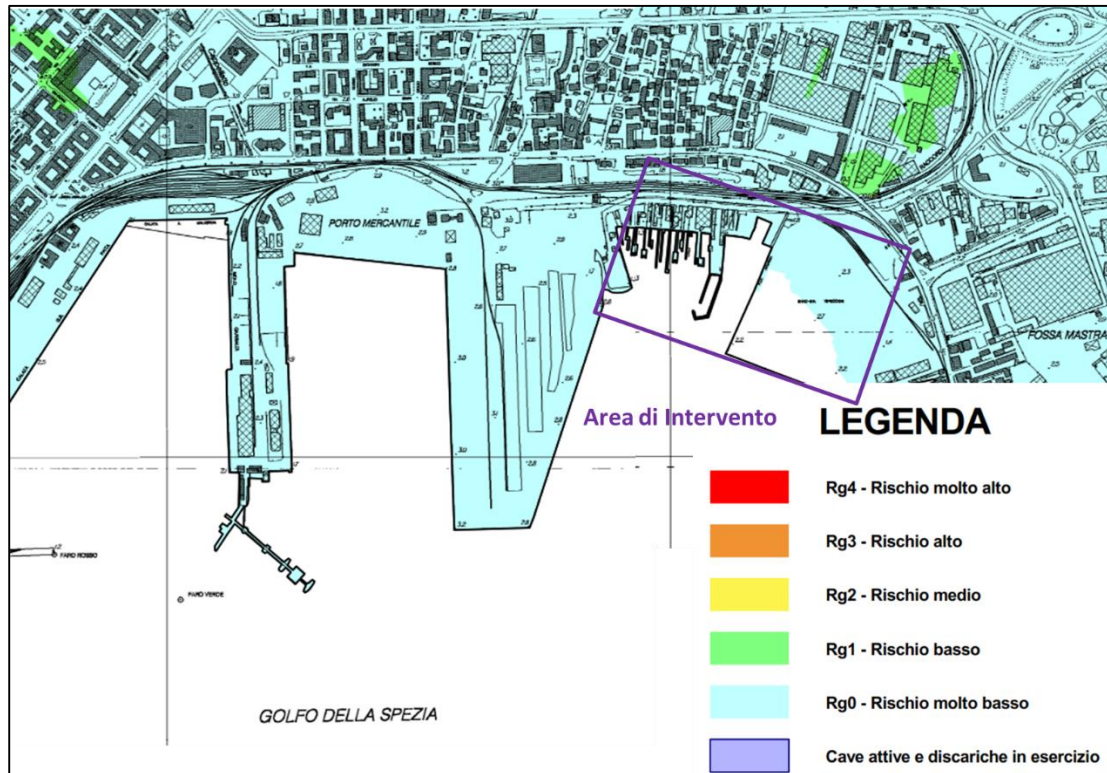


Figura 3.13 – Carta del rischio geomorfologico

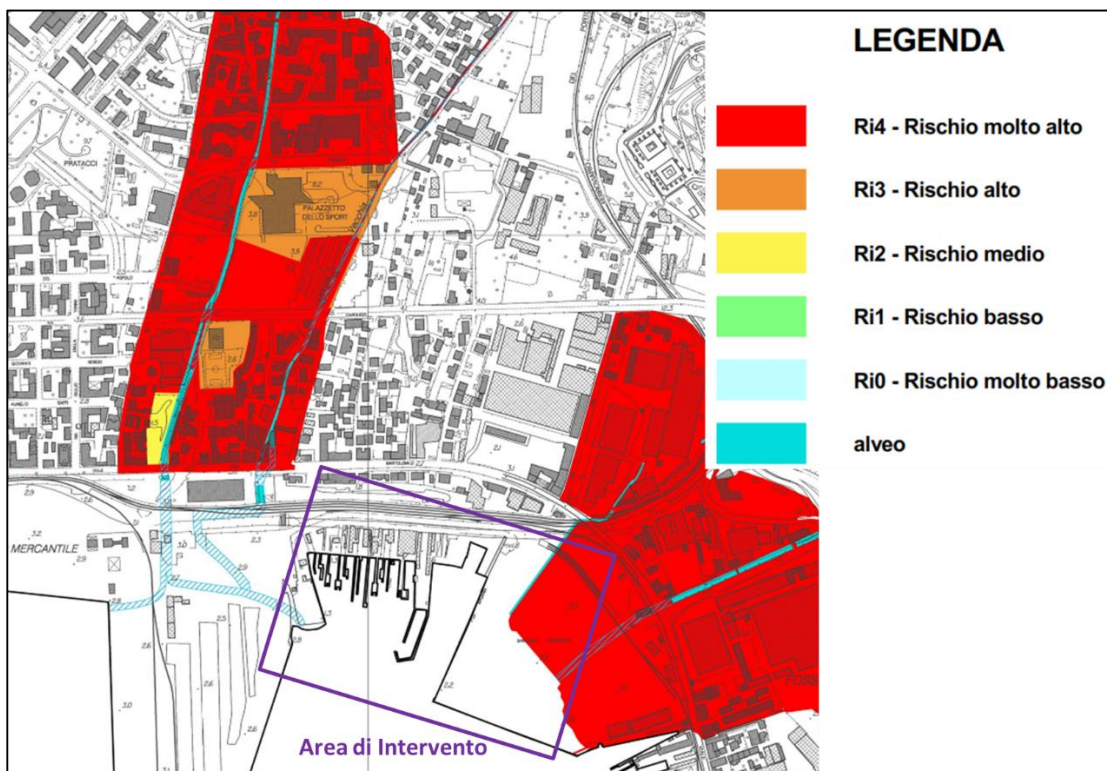


Figura 3.14 – Carta del rischio idraulico



L'attuale area del Terminal Ravano è classificata a “Rischio Geomorfologico molto basso – Rg0” e ricade parzialmente nella “Fascia A” di inondabilità e nel “Rischio Idraulico molto alto – R4 per la presenza dell'immissione in mare del Fosso Fossamastra e per tale motivo sarà richiesto il nulla osta idraulico.

Tuttavia è importante evidenziare che l'intervento in progetto prevede la realizzazione di opere che, relativamente agli aspetti connessi al rischio idraulico, non modificano le aree a rischio che peraltro risultano già utilizzate per lo stoccaggio e la movimentazione dei contenitori.

Per tale motivazione è ragionevole affermare che gli stessi interventi in progetto non aumentano la pericolosità legata all'inondazione ed al rischio connesso non pregiudicando pertanto la vulnerabilità rispetto a possibili eventi alluvionali.



4 ANALISI DELLO STATO ATTUALE

4.1 CARATTERIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Secondo l'accezione della Convenzione europea del paesaggio con il termine Paesaggio si intende *“una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni”*.

Di seguito si fornisce una descrizione del paesaggio sulla base del concetto sopra esplicitato.

4.1.1 Il paesaggio ligure e spezzino

La Regione Liguria è caratterizzata da un asse orografico alpino e appenninico che si pone come spartiacque tra il versante tirrenico e quello padano. Questo asse si contrappone alla linea di costa, che ha una conformazione ad arco e presenta la minima distanza dal mare in corrispondenza del Golfo di Genova e la massima nel Ponente Imperiese e nel Levante Spezzino. All'interno di questo arco si articolano vari sistemi vallivi e collinari minori con orientamenti diversi che sono stati determinanti nella formazione delle matrici insediative, producendo differenze sostanziali nella composizione dei paesaggi.

Per meglio definire gli elementi costitutivi e specifici del territorio ligure, e per meglio individuare le peculiarità paesaggistiche del Golfo della Spezia sono state prese in considerazione le unità paesaggistiche che la regione Liguria e la provincia della Spezia hanno definito come ambiti omogenei di studio dei segni del paesaggio.

La Regione Liguria individua 11 ambiti omogenei, quello d'interesse è il n. 11 Golfo della Spezia Val di Magra.

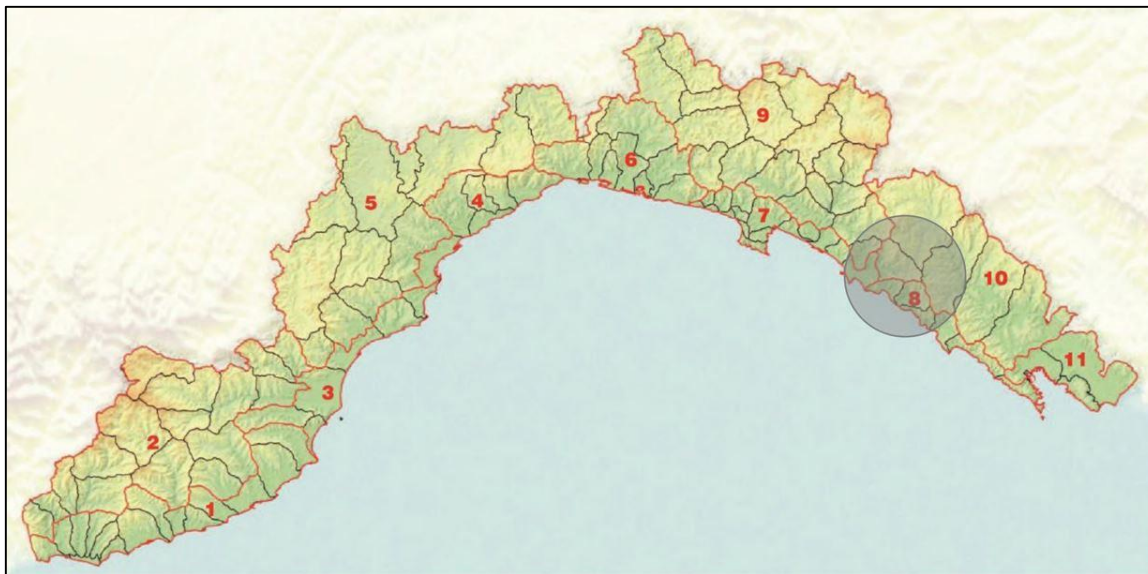


Figura 4.1 – Unità paesistiche omogenee – PTR Regione Liguria

L'ambito paesaggistico del Golfo della Spezia è costituito da un anfiteatro collinare che si affaccia sul golfo e comprende sia l'abitato stesso che le frange di periferia distribuite sui versanti. Il golfo ha un'estensione di circa 150 ha ed è chiuso da una diga foranea lunga circa 2.210 m con due passaggi, quello di ponente di circa 400 metri e quello di levante di circa 200 metri; l'insenatura del golfo ha una profondità di 4,6 km e una larghezza di 3,2 km. La particolare conformazione del golfo, ben riparato dalle mareggiate e facilmente difendibile militarmente, ha fatto sì che alla Spezia venisse costruito, nella seconda metà del XIX secolo, uno dei principali Arsenali Militari italiani sul margine occidentale della piana urbana cittadina. Successivamente, nel corso del XX secolo, sulla parte cittadina della costa orientale del golfo si è sviluppato un porto mercantile la cui attività, soprattutto nella gestione del trasporto di container, è di grande importanza nel ambito dello spazio mercantile del Mediterraneo. L'area d'intervento si colloca all'interno dell'area portuale mercantile spezzina, nella zona industriale che prosegue con il tratto di costa destinato alla cantieristica navale.

4.1.2 I caratteri del paesaggio naturale

Il golfo della Spezia si presenta con una forma a ferro di cavallo, orientata in senso appenninico NW-SE, con dislivelli molto accentuati specialmente lungo il versante occidentale che svetta fino a 700 m su livello medio mare.

Nonostante gli importanti processi erosionali che hanno interessato l'area, sono ancora ben

visibili le orientazioni principali delle linee di cresta dei principali rilievi, che rappresentano le linee spartiacque dei reticoli idrografici.

La linea di costa si presenta notevolmente frastagliata con numerose incisioni di origine fluviale che spesso portano in affioramento le stratigrafie più antiche che presentano orientazioni anti-appenniniche SW-NE nel settore sud-occidentale, E-W in quello orientale e settentrionale ed appenniniche nel settore nord orientale.

Sotto il profilo geomorfologico, lo strumento urbanistico locale, il Piano Urbanistico Comunale, articola il comune della Spezia in quattro sistemi:

1. le colline di Pitelli collocate nella parte sud orientale del territorio comunale, un tempo appartenute alla comunità di Arcola che vi possedeva anche un approdo, sono formate da suoli prevalentemente silicei con un vasto affioramento di calcare dolomitico brecciforme nel modellato del pendio che si trova a sud di Pitelli verso Lerici;
2. San Venerio - Mont'Albano - Castellazzo che dalla foce del Termo forma le pendici del monte Beverone, ossia della testa occidentale del crinale di Vezzano, fino alla foce del Buonviaggio, quindi risale lungo i contrafforti del Monte Albano modellando il pendio sinistro della valle Dorgia, si distende lungo la dorsale di Montalbano fino a Castellazzo dove si innestano i rami del Poggio e di Gaggiola che formano il contrafforte della Spezia. A valle di Marinasco si innesta sulla sella che conduce in Val Durasca, quindi risale il colle di Visseggi per scendere alla Foce dove incontra faglia che dall'interno del Golfo si incunea lungo la val di Vara. Tutto questo ambiente, caratterizzato dalle forme morbide del paesaggio delle arenarie, contiene i sistemi minori di Isola, del Monte Arsà, di Sarbia e della Foce;
3. il crinale di Portovenere è un sistema misto, essendo composto prevalentemente da rocce calcaree ed arenacee: le prime formano tutta la sponda occidentale del golfo della Spezia modellando le alture dei monti Parodi, Biassa, Santa Croce e Coregna; le seconde si distendono nel versante marino strutturando tutto il territorio di Tramonti e Monesteroli. La massa montuosa del crinale costiero è la più elevata del territorio comunale e ha un modellato dalle forme sintetiche, ben riconoscibile nei



promontori tondeggianti che formano la scena dei panorami della Spezia quando si scende dalla Val di Magra;

4. le aree pianeggianti sulle quali la città ha impostato le sue fondamenta si articolano in tre bacini principali: il primo forma la piana del torrente Lagora, che raccoglie le acque provenienti da Biassa e dal bacino della Chiappa; il secondo è costituito dalla piana di Migliarina dove sfociano alcuni torrenti, l'Ora, il Cappelletto, le due Dorgie Vecchia e nuova; il terzo è il bacino di Melara con il canali che confluivano nella piana degli Stagnoni poi di Fossa Mastra, provenienti dalle colline di Pitelli e dal versante di San Venerio - Brigola. I suoli sono formati da depositi alluvionali terrazzati nella parte pedemontana, da depositi lacustri nella zona degli Stagnoni e da depositi marini sulla linea litoranea.

L'area omogenea presa in esame ricade interamente in quest'ultimo inquadramento territoriale, ereditandone quindi tutti i caratteri geomorfologici. La città di La Spezia, il suo porto mercantile e l'area cantieristica, sono, infatti, stati costruiti al disopra di una piana alluvionale che, a partire dalla linea di costa, si estende per circa 5 km².

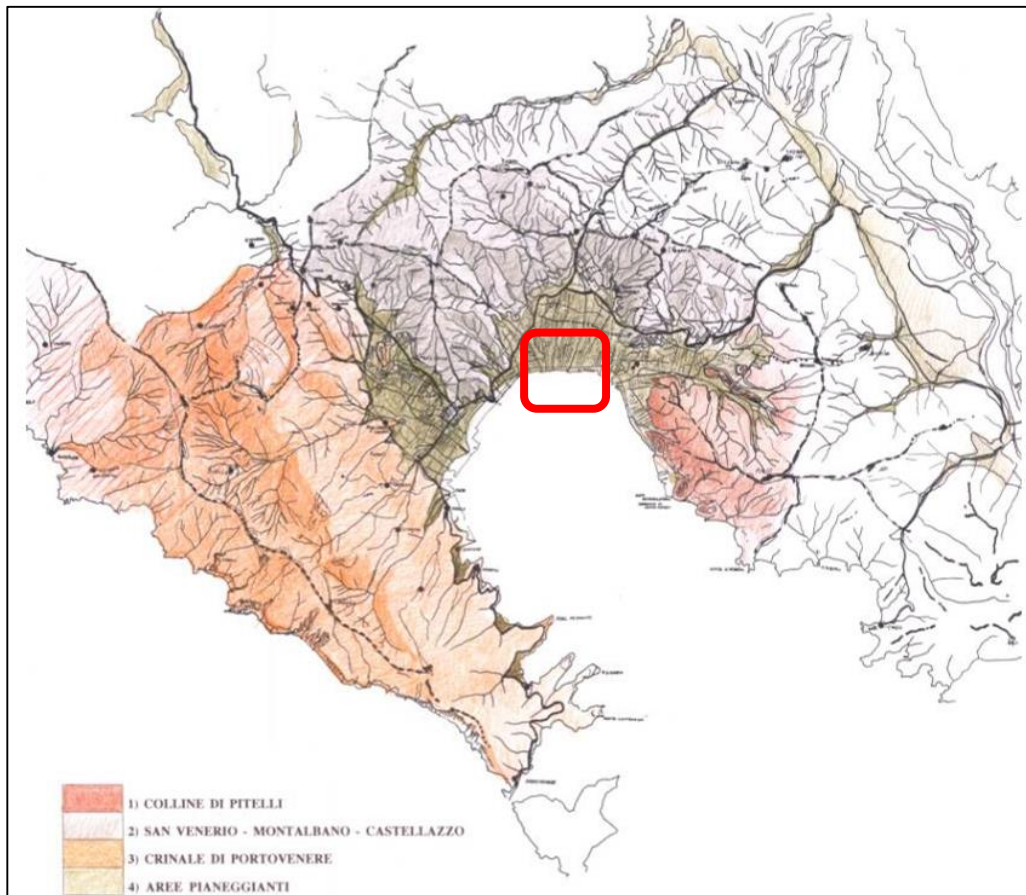


Figura 4.2 –PUC della Spezia - TAV. C.2. Sintesi strutturale e morfologica

Il territorio del golfo della Spezia è caratterizzato da un'importante sistema di reticoli idrografici a carattere torrentizio e con regime fortemente stagionale (torrente Fossa Mastra, Rio Pagliari, Rio Canalone). Nonostante la notevole antropizzazione che ha interessato il territorio, è ancora facilmente individuabile l'originaria linea di costa, profondamente incisa da un reticolo idrografico molto sviluppato, che comprende circa 30 bacini idrografici principali e numerosi sotto bacini caratterizzati da corsi d'acqua minori. Nel complesso, i corsi d'acqua che defluiscono direttamente nella baia della Spezia determinano un apporto medio pari a 17.61 m³/s.

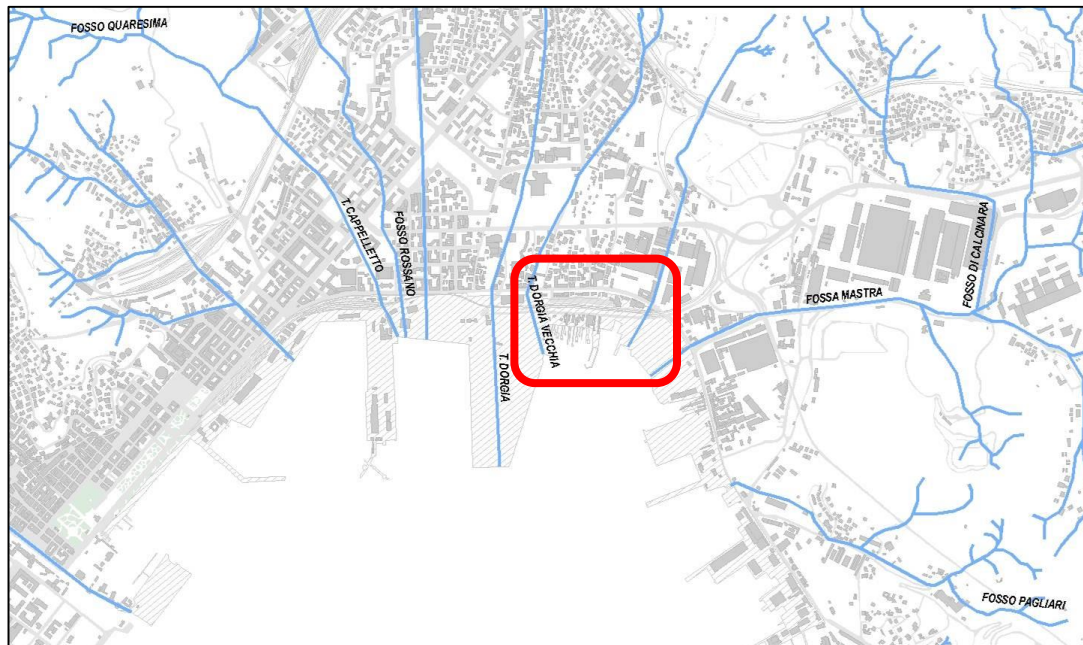


Figura 4.3 – Idrografia – Fonte Geoportale Regione Liguria

L'area d'intervento come è facilmente intuibile ormai da tempo non conserva le caratteristiche di costa naturale, ma si contraddistingue per una forte antropizzazione di carattere industriale (porto mercantile e cantieristica navale). Tuttavia, immediatamente al di fuori dell'area urbana, si trovano luoghi naturalistici di pregio come l'area di Portovenere –Riomaggiore (ad ovest) e di Monte Marcello (ad est), entrambi parti di Parchi Regionali.

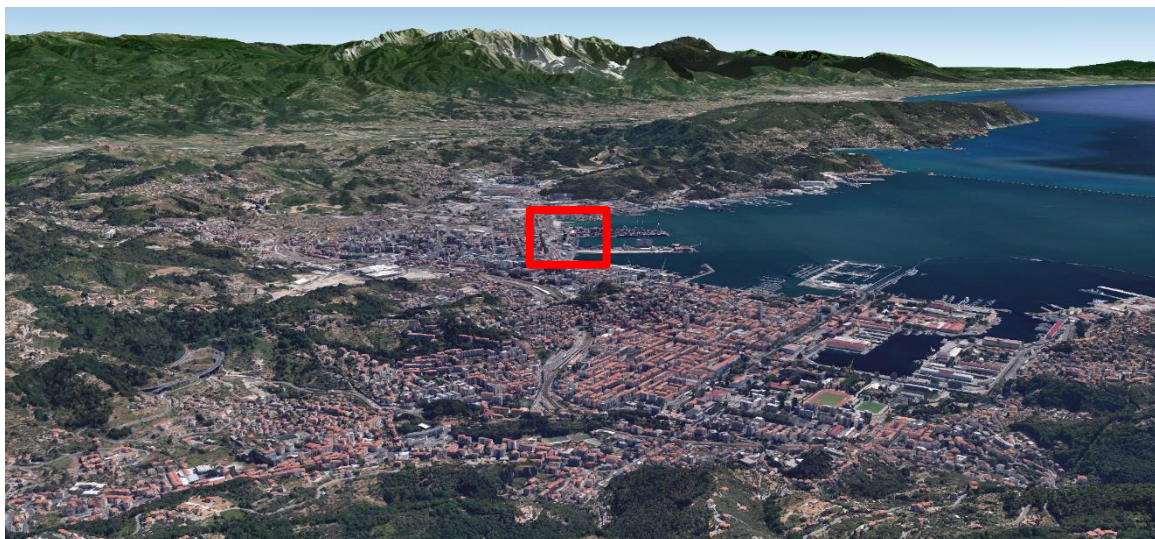


Figura 4.4 – Il golfo della Spezia e l'area di intervento inserita all'interno del perimetro urbano e dell'area industriale/portuale

4.1.3 I caratteri del paesaggio antropico

La struttura orografica rappresenta per la Liguria la matrice fondamentale nella composizione ed evoluzione storica del popolamento e dei paesaggi umani.

La Spezia sorge nella valle principale, la Piana di Migliarina, nella quale come detto si individuano i corsi d'acqua del torrente Dorgia e del Fossa Mastra.

La piana quasi completamente urbanizzata va a caratterizzare il paesaggio costruito dell'ambito, presentandosi come l'unico vero polo urbanizzato continuo e condensato dell'ambito paesistico di riferimento. È importante sottolineare come le colline che ne definiscono l'anfiteatro naturale di inserimento, presentino alcuni piccoli nuclei minori di crinale con caratteri diffusi a bassa densità, organizzati in tessuti discontinui ed omogenei; si notano anche numerose architetture isolate, sia di tipo religioso che militare.

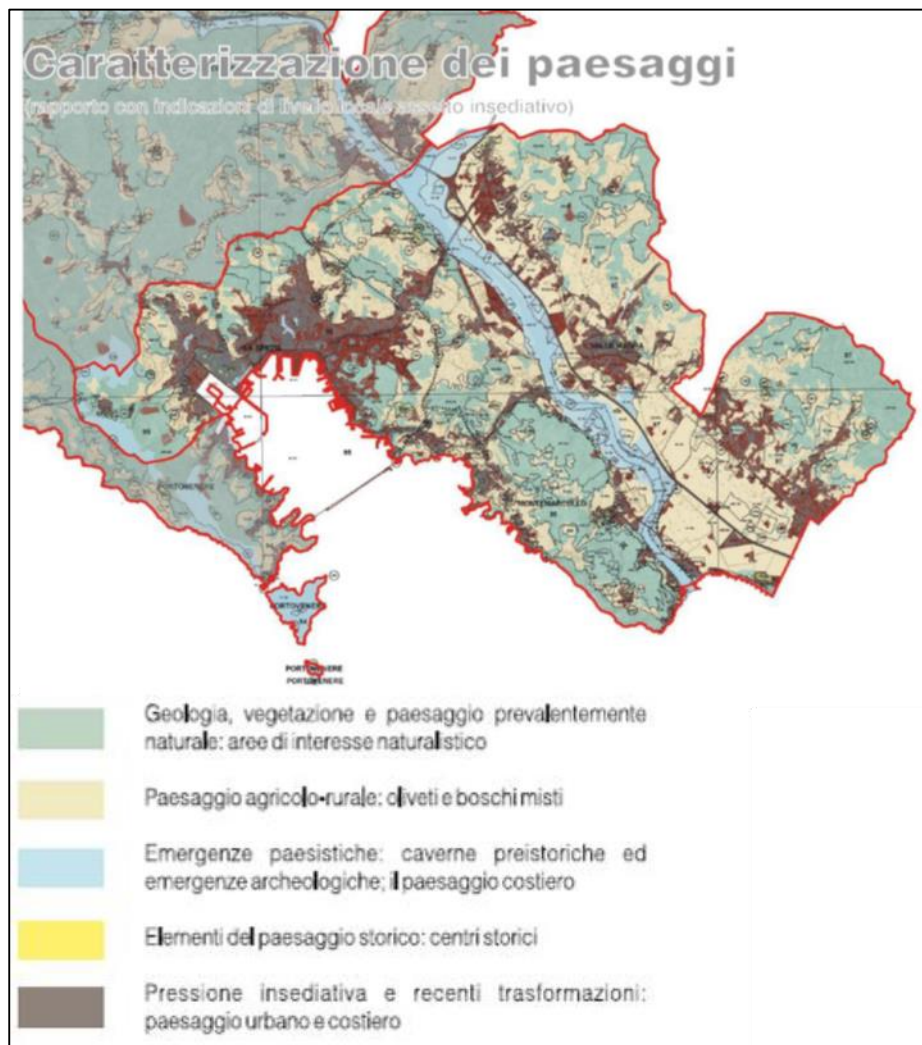


Figura 4.5 –PTCP Regione Liguria – Caratterizzazione dei paesaggi



Per quanto riguarda il paesaggio agrario nella piana costiera, quasi completamente urbanizzata, permangono aree coltivate (seminativi e ortaggi) laddove il tessuto edilizio è più rado. Le pendici collinari affacciate sul golfo sono ricoperte invece da uliveti e, in minor misura, vigneti; queste colture, in parte caratterizzate da opere di terrazzamento, sono soggette tuttavia in questi ultimi anni a fenomeni di abbandono e dunque di riconversione a bosco.

Un primo e vero e proprio insediamento alla Spezia è documentato a partire dal tardo I secolo a.C. Ad avvalorare questa ipotesi sono i numerosi ritrovamenti archeologici che testimoniano la presenza di insediamenti romani permanenti.

Nel IX secolo il principale nucleo che sorgeva nella zona del golfo era Vesigna, eretto sul colle di Marinasco. È proprio da questo originario nucleo che si assistette ad una migrazione di popolazione verso il mare che, unendosi agli insediamenti già esistenti in loco, contribuì alla formazione del primo borgo sul Poggio della Spezia e al suo sviluppo nei secoli X e XI.

Nell'area dell'attuale porto della Spezia non risultano allo stato attuale presenze archeologiche note: le attestazioni si collocano infatti a una distanza di circa 2 km dall'attuale porto commerciale.

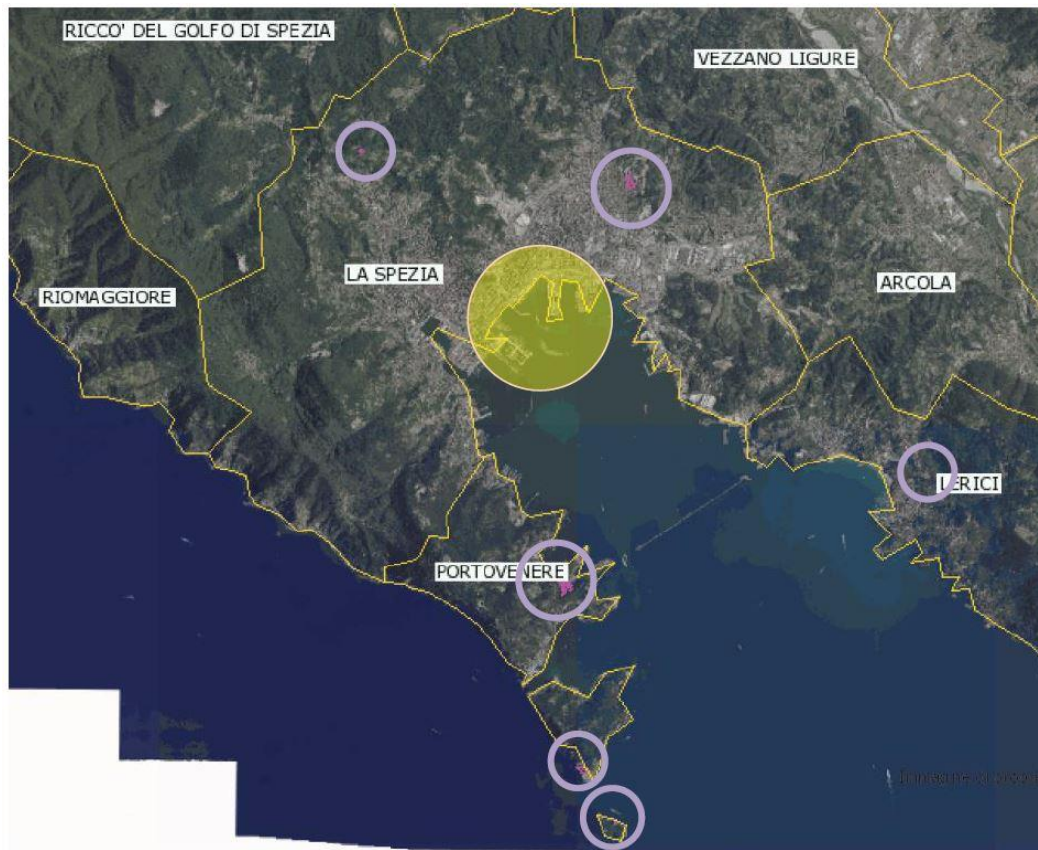


Figura 4.6 –In viola, le aree sottoposte a vincoli archeologici (ortofoto AGEA 2013)

La città di La Spezia è dotata di un impianto urbanistico ottocentesco a maglia ortogonale, al cui interno è possibile individuare episodi architettonici di pregio, come l'Arsenale, che insieme alle altre attrezzature legate alla Marina Militare, ha determinato dalla fine dell'800 lo sviluppo economico e demografico della città.

Lo sviluppo urbano più recente della città, è stato fortemente legato e condizionato dalla morfologia del territorio in cui sorge, ovvero, un lembo di terra stretto tra mare e monti che ha determinato la presenza di numerosi quartieri collinari e la disposizione piuttosto irregolare della pianta urbana. Nel corso degli anni tale sviluppo urbanistico ha portato allo sbancamento del colle dei Cappuccini (dove sorge l'attuale piazza Europa) per consentire al centro storico uno sviluppo verso est, in direzione della piana di Migliarina, dato che ad ovest lo sviluppo della città era ed è impedito dalla presenza dell'arsenale militare.

Il tessuto edilizio più recente, discontinuo e ad alta densità, è sostanzialmente privo di identità paesistica e si distribuisce, in forma pressoché uniforme nella piana costiera, con un'ampia zona industriale a levante.

Tale sviluppo urbanistico ha richiesto ingenti opere di bonifica; infatti dove oggi sorge la gran parte dell'infrastruttura portuale era presente un tempo un'ampia zona paludosa, detta Stagnoni.



Figura 4.7 –Piano Piccinato del 1932 per la città della Spezia

Un'altra opera che ha portato un importante sviluppo urbano è stata la realizzazione della linea ferroviaria, realizzata nel 1874 e potenziata nel 1892 con il collegamento per Parma. I segni provocati dalle infrastrutture di trasporto sono qui estremamente caratterizzanti e costituiscono il confine fisico nord-orientale tra urbano ed extraurbano, all'interno del quale, a partire dagli anni '60 vennero trasferite importanti funzioni pubbliche quali l'Officina del gas, il cimitero comunale e i macelli (1887) ai Boschetti, la prima Officina elettrica per la produzione della forza motrice destinata alla rete dell'illuminazione pubblica (1899) e il nuovo ospedale (1904) presso il colle di San Cipriano.

Altri segni di forte antropizzazione sul territorio, che disturbano la percezione del paesaggio, sono rappresentati dagli oleodotti, dalle gru, nell'ambito portuale e dalle ciminiere.

Il litorale di Levante, come detto in precedenza, è attrezzato a scopi cantieristici, militari e mercantili con infrastrutture che interrompono, anche visivamente, il rapporto città-mare.



A partire dal 1890 inizia il più importante progetto strategico che tuttora determina l'assetto urbano della parte orientale della Spezia: la costruzione del porto mercantile, sulla costa a valle di San Cipriano ed il collegamento tra quest'ultimo e la ferrovia che si addossa a viale San Bartolomeo. Tale intervento ha comportato l'eliminazione dell'affaccio al mare del quartiere e si pone, ancora oggi, come cerniera fra l'ambito portuale ed il tessuto residenziale.

4.1.4 Il Paesaggio dell'area di intervento

La trattazione effettuata nei paragrafi che precedono ha permesso di delineare un quadro esaustivo dei caratteri e delle peculiarità paesistico-insediative territoriali di riferimento, nella quale l'ambito progettuale omogeneo n° 6 del Piano Regolatore Portuale (PRP) va ad inserirsi e localizzarsi.

L'ambito specifico oggetto di intervento copre l'area del "Porto Mercantile" (Ambito 6), delimitata e separata dal tessuto urbano dall'arteria di Viale S. Bartolomeo. Il Porto commerciale è dove si concentrano le attività strettamente portuali, marittimo-commerciali e diportistiche. Dal punto di vista paesistico-insediativo l'area progettuale complessiva si caratterizza dunque per essere un ambito fortemente urbanizzato in cui tessuto urbano e grandi infrastrutture viarie, ferroviarie e portuali convivono ed entrano tra loro in relazione. Vista la vicinanza con il nucleo storico originario dalla città, non è difficile trovare intorno all'area progettuale episodi architettonici di forte valenza artistica e storica.

Per quanto riguarda il paesaggio naturale, ad eccezione della presenza del Golfo e della costa, non si riscontrano altri elementi particolarmente caratterizzanti, come si evince dall'approfondimento fornito al paragrafo 3.5.3.

Infine, per quanto riguarda i caratteri legati alla percezione del paesaggio, va fatto notare come l'ambito preso in esame è inserito all'interno del Porto, ed essendo tale infrastruttura fortemente indipendente rispetto al nucleo della città, le eventuali modifiche dei volumi al suo interno, non comportano ulteriori peggioramenti alla visibilità e alla fruizione del paesaggio.

4.2 PERCEZIONE DEL PAESAGGIO

I caratteri visuali e percettivi del paesaggio sono influenzati in maggior modo dalla morfologia del suolo che determina le visuali principali, i margini ed i punti di riferimento

alle diverse scale, territoriale e locale. La percezione del paesaggio infatti varia molto a seconda di come e da dove esso viene osservato. Allo stesso modo la qualità delle visuali varia da zona a zona ed è determinata dagli elementi strutturali del paesaggio che ricadono nel campo di percezione.

La valutazione dei caratteri visuali e percettivi del paesaggio si fonda su due elementi significativi:

- l'individuazione degli elementi di caratterizzazione visuale-percettiva;
- l'identificazione dei luoghi di fruizione visuale.

Gli elementi che caratterizzano percettivamente il paesaggio, come premesso, sono riconducibili ai segni morfologici dominanti (crinali, valli, versanti, incisioni) che costituiscono una sorta di cornice per la visualità. Altri elementi caratterizzanti si rinvengono all'interno di tale cornice e sono le componenti strutturali maggiormente caratterizzate: le macchie di vegetazione, gli abitati, i beni storico-architettonici della zona di interesse.

Come descritto ampiamente al paragrafo 4.1.3 il Golfo di La Spezia si presenta come un anfiteatro collinare che si affaccia sul mare comprendendo la città di La Spezia e la periferia che si insedia e sviluppa sui versanti. I limiti di questo elemento paesaggistico sono costituiti: dalla linea costiera, dallo spartiacque col versante costiero delle Cinque Terre a sud e dal crinale secondario che da questo scende al mare presso la località di Lizza, a nord-ovest dal crinale che separa l'ambito della Val di Vara, fino al monte Valeriano, da qui si diparte lo spartiacque che a nord-est divide l'anfiteatro della Spezia dalla Val Magra, infine quindi l'ambito si chiude a sud con un crinale secondario che, in prossimità del monte Grosso, scende al mare a Punta Santa Teresa.

La città della Spezia si presenta come un polo urbanizzato continuo e condensato dell'ambito paesistico di riferimento.

Elemento rilevante dal punto di vista paesaggistico l'Arsenale, che insieme alle altre attrezzature legate alla Marina Militare, ha determinato dalla fine dell'800 lo sviluppo economico e demografico della città. Il litorale di Levante è attrezzato a scopi cantieristici, militari e mercantili con infrastrutture che interrompono, anche visivamente, il rapporto città-mare. Elementi che con forza hanno disegnato il paesaggio in cui l'ambito di intervento si situa sono la presenza di infrastrutture di trasporto che si intersecano, corrono

parallele, creano nodi e formano barriere che dividono nettamente il tessuto urbano spezzino. Altri segni di forte antropizzazione sul territorio, riconducibili ad elementi di disturbo percettivo, sono rappresentati dagli oleodotti, dalle gru nell'ambito portuale e dalle ciminiere.

Nel particolare, l'Ambito 6 destinato al Porto Mercantile, è separato dal tessuto urbano dalle arterie viarie principali Viale Italia e Viale S. Bartolomeo. Tale area ricade in una zona del porto destinata ad attività strettamente portuali, marittimo-commerciale e diportistica.

Il contesto paesaggistico in cui va ad inserirsi il Terminal oggetto di studio è dunque fortemente urbanizzato con un tessuto urbano denso e grandi infrastrutture, viarie, ferroviarie e portuali che convivono ed entrano tra loro in relazione.

Per quanto riguarda il paesaggio naturale, ad eccezione della presenza del Golfo e della costa non si riscontra la presenza di elementi significativi di caratterizzazione del paesaggio naturale.

Come anticipato in premessa, la caratterizzazione del paesaggio nasce dalla presenza dei luoghi di fruizione del paesaggio stesso, distinti anche tra luoghi di fruizione statica e luoghi di fruizione dinamica. Sono luoghi dai quali viene percepito il paesaggio, da un numero più o meno grande di fruitori. I punti di fruizione più frequentati e dai quali può essere individuata la valenza percettiva del paesaggio suddividibili in:

- i tracciati di strade e ferrovie (assi di fruizione dinamica);
- i fronti edificati più prossimi al progetto o i punti panoramici collegati a qualche elemento specifico (fronti di fruizione statica).

Per quanto riguarda i punti di vista statici l'area, come detto, essendo interamente inserita in aree portuali inaccessibili, è interdetta dall'ambito urbano salvo alcuni scorci presso il ponte mobile di attraversamento della marina Pagliari. Il porto commerciale di La Spezia, infatti, è separato dalla città attraverso Viale San Bartolomeo e dal tessuto urbano che ne impediscono la visuale dal tracciato stradale.

In questo quadro la percezione degli interventi da mare risulta possibile solo dai canali navigabili afferenti al traffico crocieristico e diportistico.

Nella Figura 4.8 sono riportati i coni visuali ritenuti validi ed indagati per lo studio della percezione del paesaggio.



Figura 4.8 – Localizzazione coni visuali statici

Nella Figura 4.9 si rappresenta l'unico punto di vista dinamico rappresentativo da cui è possibile scorgere l'area interessata dalla realizzazione del Nuovo Terminal Ravano.



Figura 4.9 – Cono visuale n. 5 dinamico posizionato sulla SP331 nella parte sopraelevata

I punti di vista statici, considerando la chiusura del porto commerciale di La Spezia, non solo per la sua naturale conformazione ad anfiteatro ma anche per le chiusure fisiche presenti, sono individuabili solo nell'area di specchio acqueo prospiciente il Nuovo Terminal, ovvero da chi accede al porto o agli stessi operatori portuali (vedi Figura 4.10 e Figura 4.11).

Non si segnalano nelle vicinanze punti panoramici statici significativi da cui l'area di intervento risulta facilmente visibile.

Nelle figure seguenti si individuano i restanti coni visuali utilizzati per lo studio della compatibilità paesaggistica dell'intervento.



Figura 4.10 – Coni visuali nn. 1 e 2



Figura 4.11 – Coni visuali statici nn. 3 e 4

5 VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

Come anticipato in premessa l'obiettivo della presente trattazione è stato quello di fornire tutti quegli elementi conoscitivi utili per un corretto inserimento del Nuovo Terminal Ravano nel paesaggio di riferimento senza:

- alterarne le peculiarità;
- perderne le memorie storiche;
- innescare processi di dequalificazione;
- peggiorarne la qualità percettiva.

L'analisi del paesaggio compiuta nei capitoli che precedono, passata attraverso la descrizione della geomorfologia, dei suoli, della vegetazione, dei beni culturali e dell'assetto urbanistico che caratterizzano l'area e dei livelli di tutela previsti dagli strumenti di programmazione paesaggistica, ha permesso di stabilire che l'area oggetto della realizzazione del Nuovo Terminal Ravano:

- non ricade all'interno delle aree tutelate dal punto di vista paesaggistico, ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs.42/2004;
- non è interessata da vincoli archeologici o emergenze archeologiche;
- non è interessata da alcun elemento di valore architettonico;
- ricade all'interno di un'area profondamente antropizzata ed utilizzata per fini portuali commerciali.

Al fine di rappresentare ed analizzare graficamente come il progetto del Nuovo Terminal si inserisca nel contesto paesaggistico di riferimento, di seguito si riportano le viste dell'area in studio ritenute utili per analizzare l'ipotesi di progetto con i relativi fotoinserti (*post operam*) rispetto alla situazione attuale (*ante operam*). Per un maggiore approfondimento si rimanda agli elaborati grafici T030, T031 e T032.

L'analisi percettiva ha evidenziato l'assenza di punti panoramici o belvedere. È stato individuato un unico punto dinamico esterno all'area portuale e situato su un ponte e dal quale è possibile una visione solo parziale dell'area in studio (vedi Figura 5.1). La comparazione della situazione *ante operam*, nel punto citato, con il *post operam* non evidenzia una modifica sostanziale della qualità del paesaggio percepito. Infatti gli elementi che caratterizzano quella porzione di paesaggio inquadrato dal cono visuale restano i medesimi.

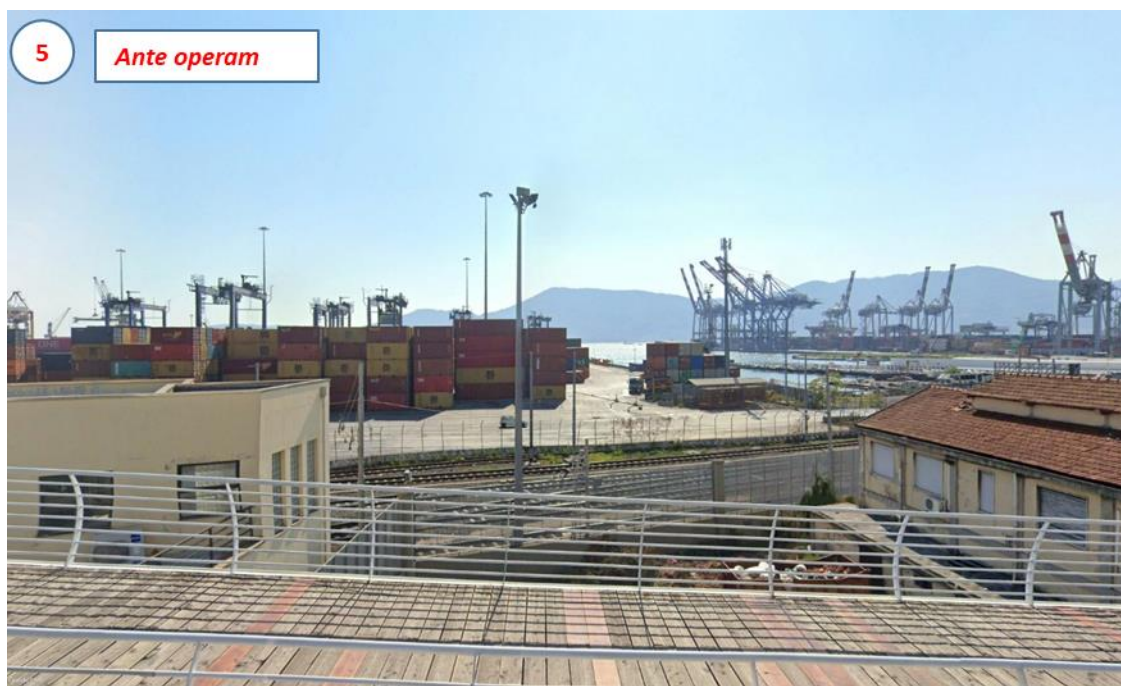


Figura 5.1 – Cono visuale n. 5

I punti di osservazione individuati e presi in considerazione per la comparazione *ante operam* e *post operam*, riportati nelle Figura 5.2, Figura 5.3, Figura 5.4 si riferiscono allo specchio acqueo antistante il Terminal, accessibili solo agli operatori portuali e a chi accede al porto da mare.

Come detto, l'analisi locale ha permesso di valutare che il sito in esame è inserito in un ambito portuale fortemente antropizzato ed utilizzato da decenni per attività legate ai traffici commerciali ed alla logistica. La funzione prevista dal Nuovo Terminal si pone in linea con l'utilizzazione di quella parte del porto di La Spezia ed è coerente le previsioni del vigente Piano Regolatore Portuale del quale costituisce una sua attuazione.

In più si ribadisce che l'area non è visibile da altri punti di accesso al porto ed è distante dalla parte occidentale della città, con maggiori peculiarità storico architettoniche e caratterizzate da aree a prevalente destinazione residenziale.

Il Nuovo Terminal Ravano non comporta alcuna alterazione degli aspetti ambientali (modificazioni morfologiche, vegetazionali o ecologiche). La modifica introdotta dal progetto, benché consista in un ampliamento del piazzale operativo e dunque comporti un aumento delle superfici coperte all'interno dell'ambito portuale, contribuisce ad un miglioramento della qualità percettiva dell'area in termini di ottimizzazione degli spazi a disposizione evitando una situazione di sovraccarico/sovraffollamento degli spazi in grado di determinare confusione e disordine visivo.

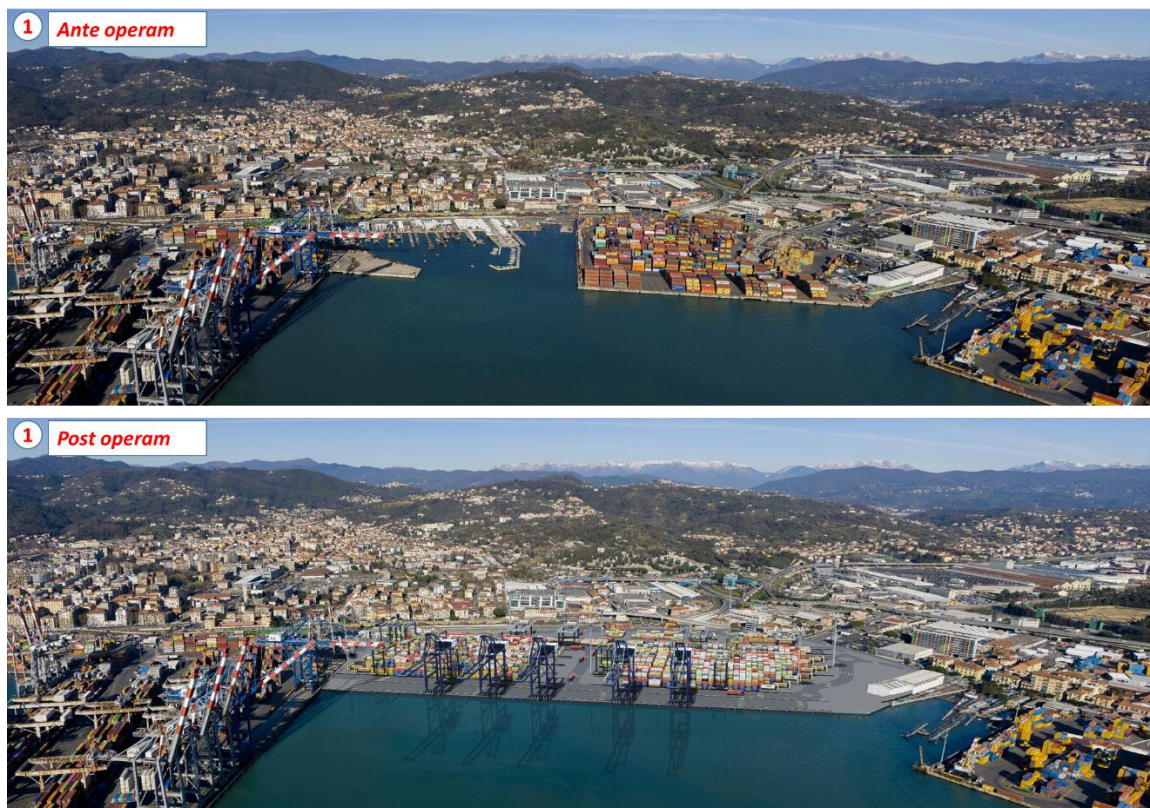


Figura 5.2 – Cono visuale n. 1



Nel confronto con i coni visuali presi in considerazione ed i relativi fotoinserimenti, riportati nelle figure che seguono, emerge una generale riorganizzazione dei piazzali che attraverso l'ampliamento in oggetto consentono una migliore organizzazione degli spazi decongestionando non solo il Terminal Ravano attuale ma, in maggior modo, la porzione a levante della banchina Ravano (vedi Figura 5.3).

Per quanto riguarda la fase di realizzazione del Terminal Ravano questa prevede l'installazione di aree di cantiere esclusivamente all'interno dell'ambito portuale, non generando, pertanto, l'introduzione di elementi di ostruzione visiva o di interferenza con il paesaggio circostante.

Tali aree risultano infatti inaccessibili, caratterizzate dalla diffusa presenza di impianti relativi al porto mercantile e aree di stoccaggio e non percepibili dall'ambito urbano se non per brevi tratti di viabilità sopraelevate in corrispondenza di viadotti. La consistente antropizzazione delle aree oggetto di intervento riduce, inoltre, in maniera considerevole la potenziale percezione di elementi incongrui o discordanti con il contesto dall'ambito marino. Non si riscontrano, pertanto, impatti significativi sul contesto paesaggistico di riferimento dovuti alla fase di cantiere.

Considerando la storia della città e del suo porto, la vocazione economica e commerciale dello scalo, la presenza degli allestimenti logistici l'ampliamento a mare della Marina del Canaletto per la realizzazione del Terminal Ravano, previsto dal PRP, è considerabile un contributo al miglioramento di quella porzione di paesaggio portuale, ormai patrimonio paesaggistico consolidato della città e del suo porto, che rappresenta un elemento identificativo del territorio.

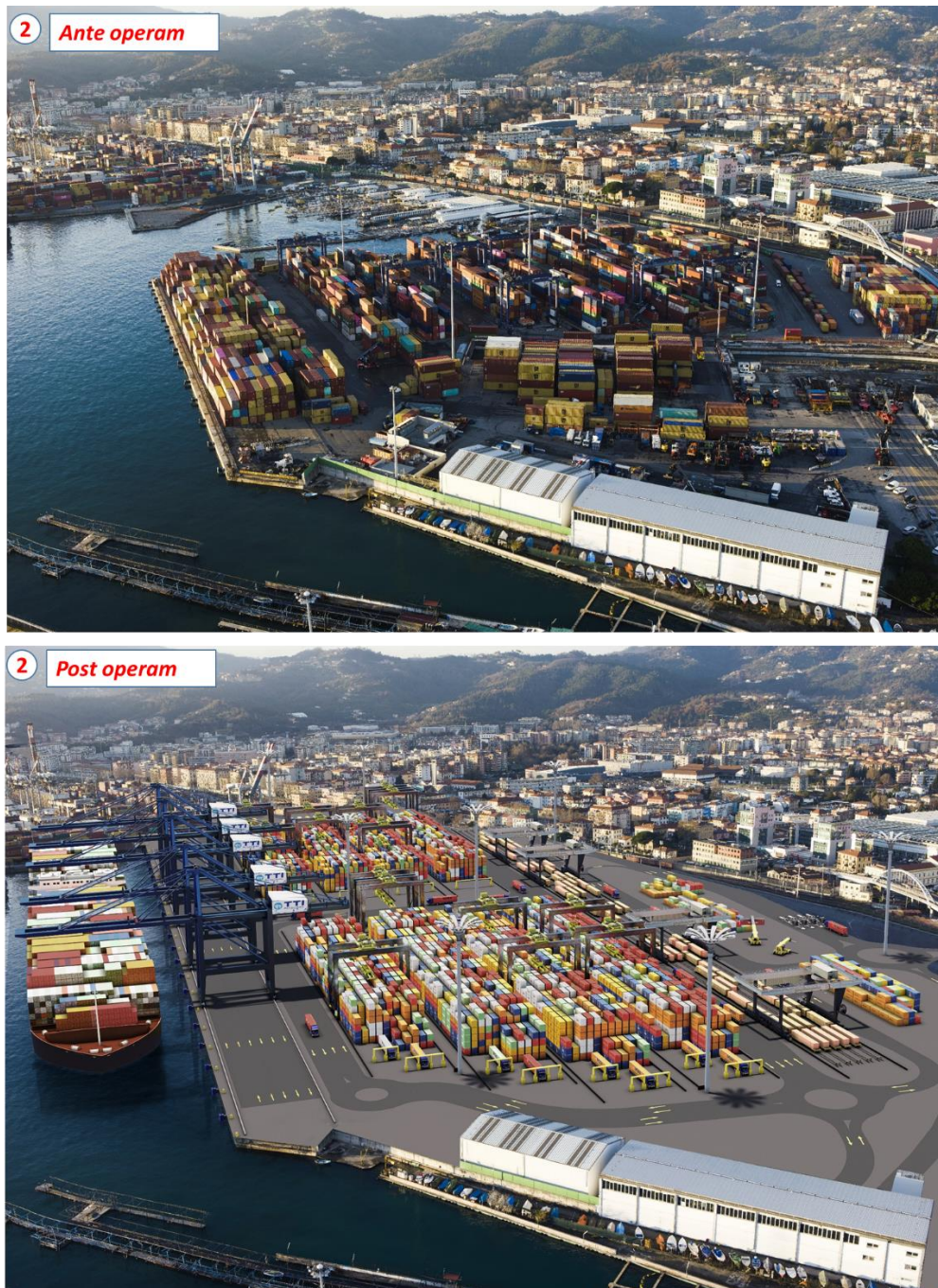


Figura 5.3 – Cono visuale n. 2



Figura 5.4 – Cono visuale n. 3

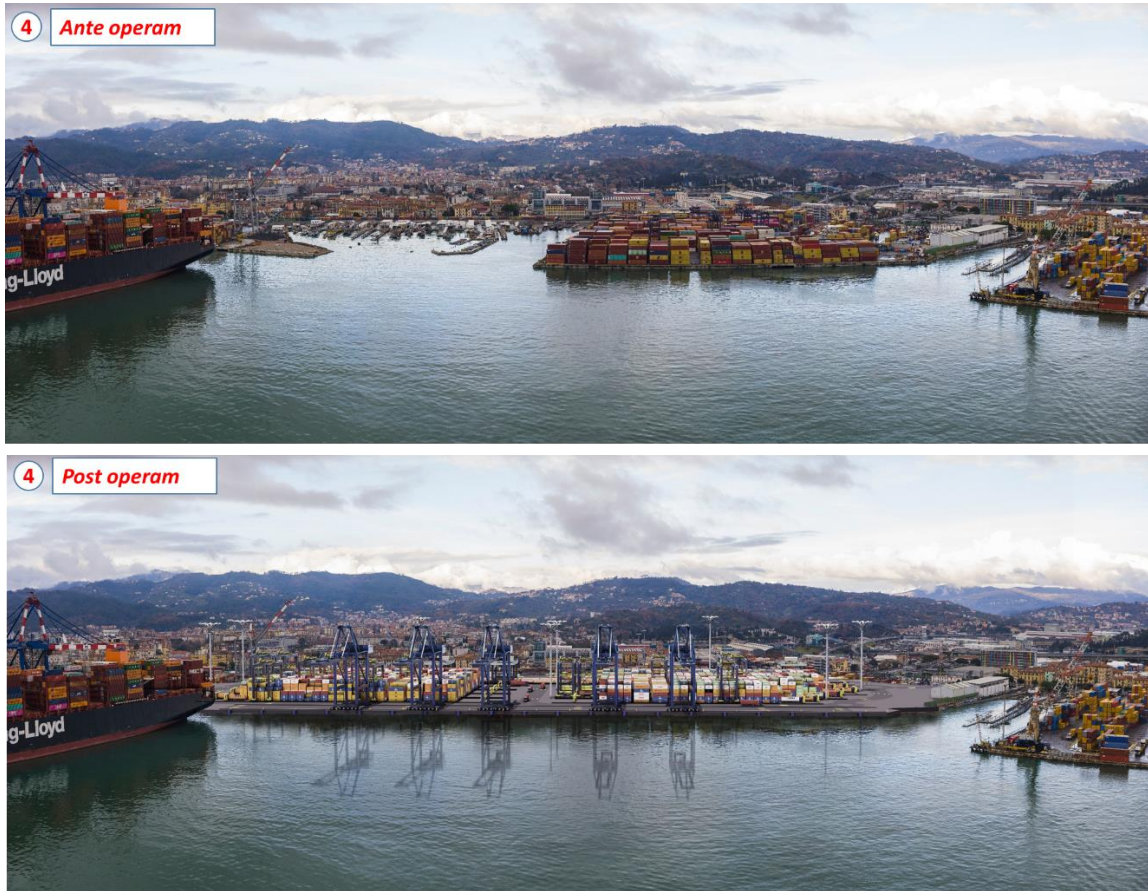


Figura 5.5 – Cono visuale n. 4

Rimandando all'elaborato T30 si riporta di seguito il fotoinserimento in pianta dell'intero intervento.

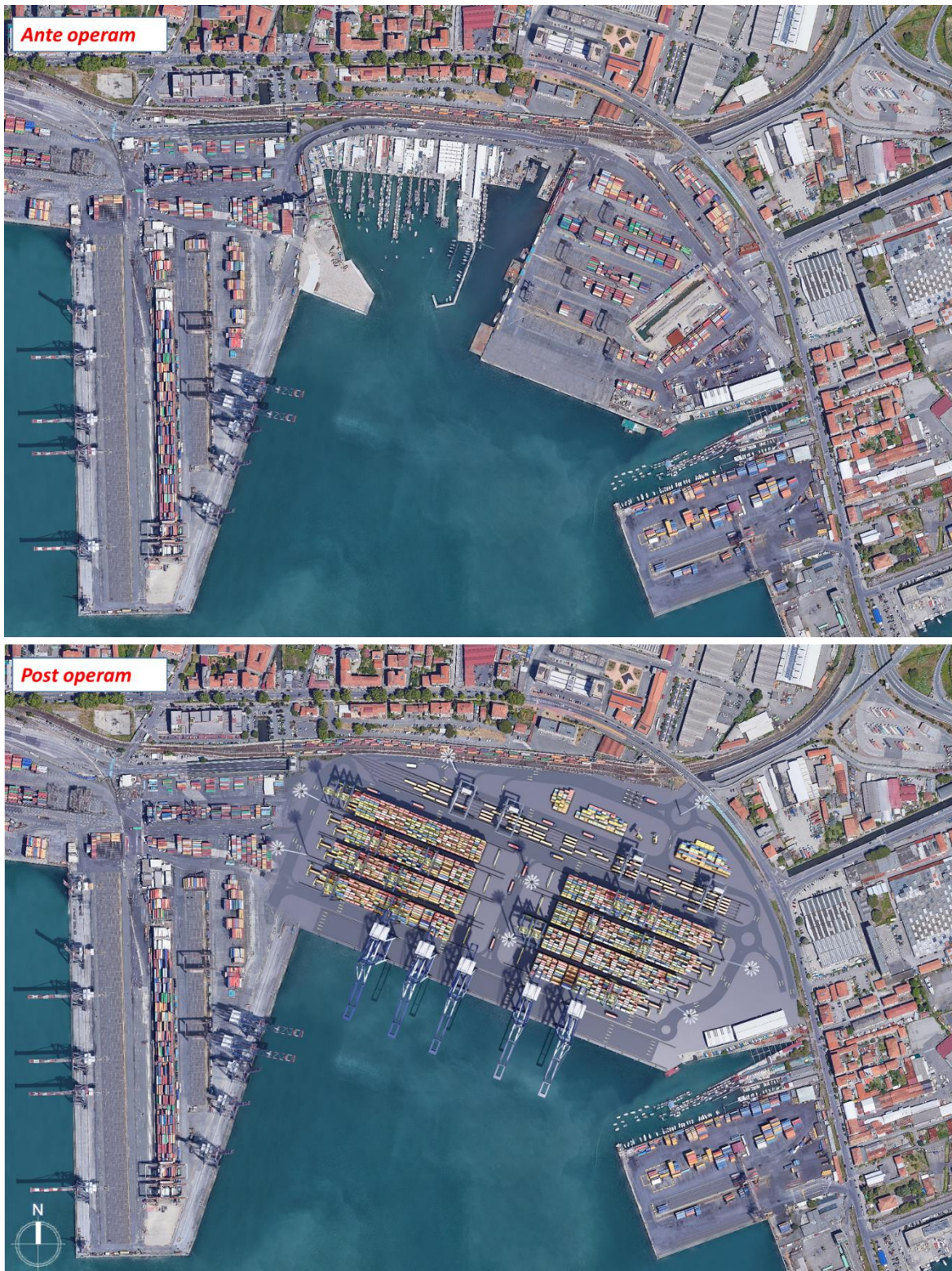


Figura 5.6 – Fotoinserimento planimetria di progetto



7 CONCLUSIONI

Dall'analisi effettuata nella presente relazione emerge, prima di tutto, che il Progetto in studio è stato già valutato per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici nell'ambito della procedura di non assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale conclusasi positivamente con DVADEC-2015-0000474 del 17/12/2015. In secondo luogo è importante sottolineare la modifica introdotta Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 che equiparando territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 all'interno dei porti alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444 non prescrive l'effettuazione di una richiesta di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.

Dall'analisi effettuata emerge che l'area interessata dalla realizzazione del Nuovo Terminal Ravano:

- non ricade all'interno delle aree tutelate dal punto di vista paesaggistico;
- non è interessata da vincoli archeologici o emergenze archeologiche;
- non è interessata da alcun elemento di valore architettonico;
- ricade all'interno di un'area antropizzata ed utilizzata per fini portuali commerciali.

Per quanto riguarda le prescrizioni imposte dal quadro programmatico di riferimento non emergono situazioni di incoerenza. In più l'intervento in oggetto risulta essere una attuazione del PRP vigente e dunque coerente ad esso.

Nel confronto con le principali viste e fotoinserti elaborati si ritiene che il progetto determini una generale riorganizzazione dei piazzali decongestionando non solo Calata Paita come previsto del PRP, ma anche il Terminal Ravano attuale ed, in maggior modo, la porzione a levante della banchina Ravano.

I punti di fruizione considerati ricadono all'interno dell'ambito portuale e dunque non compromettono la percezione del paesaggio complessivo della città.

Infine, considerando la storia della città e del suo porto, la vocazione economica e commerciale dello scalo, la presenza degli allestimenti logistici, l'intervento previsto dal PRP di ampliamento a mare della Marina del Canaletto per la realizzazione del Terminal Ravano è considerabile un contributo al miglioramento di quella porzione di paesaggio portuale, ormai patrimonio paesaggistico consolidato della città, che rappresenta un elemento identificativo del territorio.