



COMUNE DI CATANZARO

PROGETTAZIONE



Via Belvedere 8/10
30035 Mirano (VE)
www.fm-ingegneria-com
fm@fm-ingegneria.com

tel 041-5785711
fax 041-4355933



Via Belvedere 8/10
30035 Mirano (VE)
www.fm-ingegneria-com
divisioneimpianti@fm-ingegneria.com

tel 041-5785711
fax 041-4355933



Napoli
Via Filangieri, 11
sispi.ced@sispinet.it

tel. +39 081 412641



80131 Napoli
Viale DEGLI ASTRONAUTI, 8
amministrazione@giaconsulting.it

tel. +39 081 0383761

PROGETTO

COMUNE DI CATANZARO
LAVORI DI COMPLETAMENTO DELLE OPERE
INTERNE DEL PORTO DI CATANZARO MARINA

EMISSIONE

PROGETTO DEFINITIVO

DISCIPLINA

GENERALE

TITOLO

A - PARTE GENERALE
Relazione paesaggistica

REV.	DATA	FILE	OGGETTO	DIS.	APPR.
1	07/02/2023	1259_A03_1.doc	Adeguamento a prescrizione DM VIA 376/22 e CdS del 01/04/2021	A. Longo	M. Di Stefano
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					

ELABORATO N.

A03

DATA: 07/10/2019	SCALA: -	FILE: 1259_A03_0.doc	J.N. 1259/19
PROGETTO M. Di Stefano	DISEGNO A. Longo	VERIFICA M. Di Stefano	APPROVAZIONE M. Di Stefano

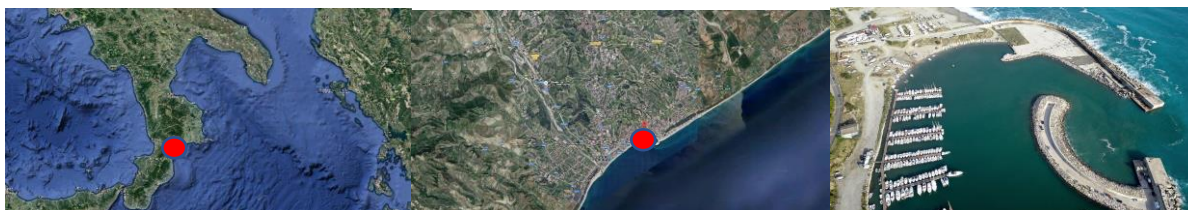
INDICE

1	INQUADRAMENTI PRELIMINARI.....	3
1.1	OGGETTO DELLA RELAZIONE.....	3
1.2	INQUADRAMENTO NORMATIVO.....	5
1.3	DEFINIZIONE DI PAESAGGIO.....	5
1.4	IDENTIFICAZIONE DEI BENI PAESAGGISTICI.....	5
1.5	AMBITO DI APPLICAZIONE DELLA VERIFICA DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA.....	6
1.6	STRUTTURA E CONTENUTI DELLA RELAZIONE.....	7
2	METODOLOGIA DI LAVORO.....	10
2.1	ANALISI DI DETTAGLIO DEL DETTATO NORMATIVO.....	10
2.2	SCELTE METODOLOGICHE.....	13
3	ANALISI STATO ATTUALE.....	16
3.1	IL CONTESTO PAESAGGISTICO.....	16
3.2	L'AREA DI INTERVENTO.....	23
3.3	LA PIANIFICAZIONE E I LIVELLI DI TUTELA.....	32
4	GLI INTERVENTI IN PROGETTO.....	36
4.1	BANCHINA E PIAZZALI DI RIVA.....	36
4.2	PONTILI GALLEGGIANTI.....	37
4.3	OPERE DI VIABILITÀ E RAMPA DI ACCESSO.....	39
4.4	EDILIZIA PORTUALE.....	42
5	ANALISI DEGLI EFFETTI.....	47
5.1	SINTESI DEL QUADRO CONOSCITIVO.....	47
5.2	COMPATIBILITÀ CON LE DISPOSIZIONI DI TUTELA.....	50

1 INQUADRAMENTI PRELIMINARI

1.1 OGGETTO DELLA RELAZIONE

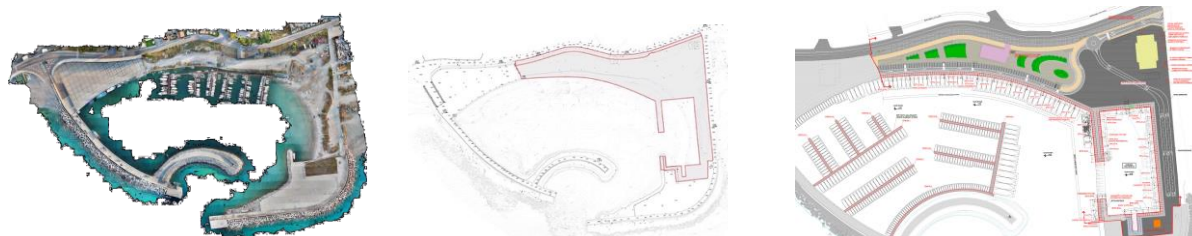
La presente Relazione paesaggistica e gli elaborati ad essa allegati attengono al “Progetto dei lavori di completamento ed adeguamento funzionale del Porto di Catanzaro Marina” (anche noto come porto di Casciolino lido), nel comune di Catanzaro, destinato ad ospitare unità da diporto, unità da pesca, attività di cantieristica navale e servizi accessori per l’utenza.



L’opera, nel suo complesso, è finalizzata non soltanto a migliorare la dotazione infrastrutturale marittima della territorio costiero della Calabria, bensì ad incentivare l’offerta turistica della città di Catanzaro e del territorio circostante mediante una adeguata offerta per la nautica da diporto, assicurando al contempo adeguati spazi e servizi rivolti all’attività della pesca professionale ed alla cantieristica navale.

L’intervento di progetto interessa l’intero bacino portuale e l’arenile adiacente di cui è previsto il ripascimento e contempla sia interventi di completamento delle infrastrutture portuali, sia interventi di edilizia, impiantistici e di riqualificazione estetica e funzionale.

Il progetto definitivo contempla dunque i lavori di completamento delle infrastrutture portuali in conformità al P.R.P. del porto di Catanzaro Lido e non prevede alcuna modifica delle opere foranee esistenti, del tratto di banchina di riva già realizzato, della viabilità esterna e della dimensione dello specchio acqueo, ovvero della configurazione planimetrica dell’attuale porto di Catanzaro Lido.



Ortofoto stato dei luoghi

Area completamento infrastrutture interne

Configurazione finale del porto

La presente revisione del progetto definitivo recepisce le osservazioni, le prescrizioni e le richieste di integrazioni intervenute in fase endo-procedimentale a seguito:

- a) dei pareri acquisiti nel corso della **conferenza dei servizi decisoria ex L.241/90**, conclusasi con esito favorevole in data 1/4/2021, da parte della Regione Calabria - Dipartimento Ambiente e Territorio – ARPACAL, Regione Calabria - Dipartimento Infrastrutture, Lavori Pubblici - Servizio Tecnico Regionale del Provincia di Catanzaro - Settore Gestione Tecnica del Patrimonio-Urbanistica-Ambiente, Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Catanzaro, Cosenza e Crotona, Amministrazione comunale di Catanzaro, Capitaneria di porto di Crotona, Agenzia delle Dogane, Comando provinciale VVFF di Catanzaro, Agenzia del Demanio, ASP - Servizio di Igiene, Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro (SPISAL), Provveditorato Interregionale Campania – Calabria Puglia e Basilicata - Ufficio provinciale di Catanzaro – Settore Opere Marittime;

- b) del **parere espresso dal Ministero della Cultura** - Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio n. 40959 del 15 novembre 2022 nell'ambito della procedura VIA;
- c) del **parere prot. 332 del 10 ottobre 2022 della Commissione VIA/VAS** istituita presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica nell'ambito della procedura VIA;
- d) del **giudizio di compatibilità ambientale** espresso con decreto del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica n. 376 del 6/12/2022.

Gli interventi oggetto della presente relazione precedentemente avevano già acquisito nel 2007, da parte del Settore Infrastrutture dell'Ufficio del Genio delle Opere Marittime per la Calabria, l'Autorizzazione ai fini del ripascimento del litorale sottoflutto del porto di Catanzaro Lido "Casciolino"; con tale autorizzazione, l'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime per la Calabria, Settore infrastrutture di Reggio Calabria, per quanto di competenza esprimeva parere favorevole al ripascimento del litorale sottoflutto del Porto di Catanzaro Lido "Casciolino" e forniva indicazioni e prescrizioni circa le procedure per lo svolgimento delle attività operative.

Gli interventi di carattere infrastrutturale previste in progetto contemplanò:

- il completamento della banchina di riva mediante escavi e formazione di strutture a cassoni;
- la costruzione di opere foranee interne al bacino per la formazione di una darsena destinata alle unità professionali da pesca ed, in parte, a servizio dell'area cantieristica;
- l'escavo dei fondali del bacino portuale che alimentano il ripascimento dell'arenile adiacente
- la realizzazione di una paratia di pali posti a sostegno della via Marina
- la costruzione di una nuova rampa, in posizione opposta a quella esistente, per collocare il porto alla viabilità esterna;
- la costruzione di uno scalo di alaggio e di uno scivolo all'interno della darsena pesca
- la costruzione di tre nuovi edifici destinati rispettivamente ad ospitare un centro servizi, gli uffici della Capitaneria di Porto e le officine della cantieristica nautica
- la fornitura e posa in opera di un sistema di pontili galleggianti previo allestimento di corpi morti e catenarie;
- la realizzazione degli impianti elettrici a servizio dei gruppi di alimentazione collocati a ciglio banchina e sui pontili posti a servizio delle unità da diporto
- la realizzazione degli impianti meccanici (idrico ed antincendio) a servizio dei gruppi di alimentazione collocati a ciglio banchina e sui pontili posti a servizio delle unità da diporto
- impianti di drenaggio e trattamento delle acque di prima pioggia;

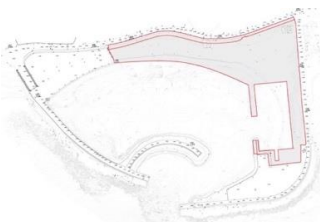
Gli interventi volti alla riqualificazione estetica e funzionale dell'intero contesto riguardano invece:

- la fornitura e posa in opera di nuove pavimentazioni a ridosso della banchina di riva (sia per le aree di nuova formazione che per quelle esistenti), di arredi, aree a verde, dissuasori, percorsi pedonali e carrabili
- la realizzazione di cunicoli di sottoservizi impiantistici a ridosso della banchina del molo di sopraflutto.

Il progetto è pienamente conforme al Piano di Adeguamento Tecnico Funzionale elaborato dal Genio Civile OO.MM. ed approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. nell'adunanza del 15.12.1999 con voto n. 488.



Ortofoto stato dei luoghi



Area completamento infrastrutture interne



Configurazione finale del porto

In particolare all'art.3 del DM n. 376 del 6/12/2022 si legge

Articolo 3 - Condizioni ambientali del Ministero della cultura

Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere del Ministero della cultura espresso con nota della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio n. 40959 del 15 novembre 2022. Il proponente presenta l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel citato parere; l'ottemperanza alle condizioni ivi specificate è necessaria per la successiva acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica.

1.2 INQUADRAMENTO NORMATIVO

1.2.1 Atti legislativi di riferimento

Ai fini della redazione della presente Relazione sono stati presi in considerazione in seguenti atti legislativi:

- DLgs n.42 del 22/1/2004 c.d. "Codice dei beni culturali e del paesaggio", così come modificato dal D Lgs. 24 marzo 2006, n. 156 e DLgs. 24 marzo 2006, n. 157, nonché dal DLgs. 26 marzo 2008, n. 62 e DLgs. 26 marzo 2008, n. 63;
- DPCM 12 Dicembre 2005, recante "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica"
- DPR 139/2010, recante "Regolamento recante procedimento semplificato di autorizzazione paesaggistica per gli interventi di lieve entità, a norma dell'articolo 146, comma 9, del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni".

La predetta documentazione è stata presa in esame al fine di poter avere piena contezza delle disposizioni normative inerenti alla redazione della Relazione ed in particolare per quanto attiene agli aspetti contenutistici.

1.2.2 Oggetto ed ambito di applicazione della disciplina

Il primo elemento oggetto di approfondimento delle disposizioni normative è rappresentato dall'oggetto e dall'ambito di applicazione della disciplina della verifica di compatibilità paesaggistica.

In tale ottica, nel seguito sono riportate le principali disposizioni inerenti ai seguenti aspetti:

- Definizione di paesaggio
- Identificazione dei beni paesaggistici
- Ambito di applicazione della verifica di compatibilità paesaggistica

1.3 DEFINIZIONE DI PAESAGGIO

In merito al primo aspetto, la nozione di paesaggio assunta dal Codice è riportata all'articolo 131, laddove si afferma che per paesaggio «si intende una parte omogenea di territorio i cui caratteri derivano dalla natura, dalla storia umana o dalle reciproche interrelazioni».

1.4 IDENTIFICAZIONE DEI BENI PAESAGGISTICI

I Beni paesaggistici sono individuati dall'art. 134 del Codice nei seguenti termini:

1. Gli immobili e le aree di cui all'art. 136, ossia gli immobili ed aree di notevole interesse pubblico da assoggettare a vincolo paesaggistico con apposito provvedimento amministrativo. Tali beni, tutelati in base alla legge, sono così individuati dal citato articolo:
 - "Bellezze individue" di cui alle lettere:

-
- a) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica;
 - b) le ville, i giardini e i parchi che si distinguono per la loro non comune bellezza;
- “Bellezze d’insieme”, di cui alle lettere
 - c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale;
 - d) le bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze;
2. le aree tutelate per legge così come indicate all’art. 142:
- a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
 - b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
 - c) i fiumi, i torrenti, i corsi d’acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto n. 1775/1933, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
 - d) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
 - e) i ghiacciai e i circhi glaciali;
 - f) i parchi e le riserve nazionali o regionali e i territori di protezione esterna dei parchi;
 - g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall’articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo n. 227/2001;
 - h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
 - i) le zone umide incluse nell’elenco previsto dal D.P.R. n. 448/1976;
 - l) i vulcani;
 - l) le zone di interesse archeologico individuate alla data del 1° maggio 2004;
3. gli immobili e le aree specificatamente individuati a termini dell’art. 136 e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici di cui all’art. 143.

1.5 AMBITO DI APPLICAZIONE DELLA VERIFICA DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

L’ambito di applicazione della verifica di compatibilità paesaggistica è definito dall’articolo 146 “Autorizzazione” e segnatamente al primo e secondo comma, laddove si afferma che «i proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo di immobili ed aree di interesse paesaggistico, tutelati dalla legge, a termini dell’articolo 142, o in base alla legge, a termini degli articoli 136, 143, comma 1, lettera d), e 157, non possono distruggerli, né introdurvi modificazioni che rechino pregiudizio ai valori paesaggistici oggetto di protezione» e che «i soggetti di cui al comma 1 hanno l’obbligo di presentare alle amministrazioni competenti il progetto degli interventi che intendano intraprendere, corredato della prescritta documentazione, ed astenersi dall’avviare i lavori fino a quando non ne abbiano ottenuta l’autorizzazione».

Al fine di fornire un quadro maggiormente circostanziato dell’ambito di applicazione della disciplina, occorre dare conto delle altre tipologie di beni tutelati richiamate dalle disposizioni di cui all’articolo 146 e precedentemente non trattate.

In tal senso, i beni di cui all'articolo 143, comma 1 lettera d) sono rappresentati dagli eventuali «ulteriori immobili od aree, di notevole interesse pubblico a termini dell'articolo 134, comma 1, lettera c)», mentre quelli di cui all'articolo 157 sono costituiti dagli immobili ed aree oggetto di notifiche eseguite, elenchi compilati, provvedimenti e atti emessi ai sensi della normativa previgente.

Stante quanto illustrato è possibile affermare che la disciplina della verifica di compatibilità paesaggistica debba essere applicata nel caso in cui le opere o gli interventi in progetto interessino beni assoggettati a vincolo paesaggistico con apposito provvedimento amministrativo espresso ai sensi della vigente o della previgente legislazione in materia, quelli tutelati per legge, nonché quelli sottoposti a tutela dai piani paesaggistici.

1.5.1 Finalità e criteri di redazione della Relazione paesaggistica

Come noto, il comma terzo del citato art. 146 del Codice disponeva che questa fosse «individuata, su proposta del Ministro, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni». In osservanza di detto disposto, con il DPCM 12 Dicembre 2005 sono stati definiti finalità, criteri di redazione e contenuti della relazione paesaggistica che «correda, congiuntamente al progetto dell'intervento che si propone di realizzare ed alla relazione di progetto, l'istanza di autorizzazione paesaggistica, ai sensi degli articoli 159, comma 1 e 146, comma 2, d)» del Codice³.

In merito alle finalità, come definito dall'art. 2 del citato DPCM, la Relazione «costituisce per l'amministrazione competente la base di riferimento essenziale per le valutazioni previste dall'art. 146, comma 5 del predetto Codice».

In tal senso, l'Allegato dispone che la Relazione contenga tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento, con riferimento ai contenuti, direttive, prescrizioni e ogni altra indicazione del piano paesaggistico, ovvero del piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici.

Gli aspetti metodologici e contenutistici della Relazione sono fissati nell'Allegato al citato decreto con riferimento a:

- Criteri di redazione
- Contenuti, articolati in “documentazione tecnica” ed “elementi per la valutazione della compatibilità paesaggistica”, ed individuati nel dettaglio per diverse tipologie di opere.

1.6 STRUTTURA E CONTENUTI DELLA RELAZIONE

1.6.1 Identificazione della tipologia degli interventi in progetto

Come illustrato (cfr. par. 1.2.3), la normativa vigente (DPCM 12 Dicembre 2005 e DPR 139/2010) articola i contenuti della Relazione paesaggistica in funzione della rilevanza dimensionale dell'intervento o opera in progetto, definendo per ognuna delle tre tipologie precedentemente trattate uno specifico quadro contenutistico.

Ai fini della strutturazione della relazione paesaggistica risulta pertanto dirimente identificare correttamente la tipologia degli interventi oggetto di analisi, così da poter conseguentemente definire i contenuti ed il livello di approfondimento delle analisi da intraprendere e della documentazione da produrre.

Premesso che gli interventi in oggetto certamente non ricadono nella fattispecie degli «interventi di lieve entità» di cui all'Allegato I del DPR 139/2010, l'aspetto dirimente ai fini della definizione dei contenuti della Relazione risiede nella verifica della loro possibile inclusione all'interno della tipologia degli «interventi od opere di grande impegno territoriale».

Come già indicato, detta tipologia è costituita da «interventi e/o opere [che] caratterizzano e modificano vaste parti del territorio» e comprende, all'interno della sotto tipologia relativa a quelle a carattere areale, le «Infrastrutture portuali»

Se quindi ad un primo esame delle disposizioni normative gli interventi in oggetto potrebbero ricadere nella predetta tipologia, le caratteristiche delle opere in progetto, come meglio illustrato nei capitoli successivi, da evidenza di come detti interventi non caratterizzano e modificano vaste parti del territorio.

I lavori di completamento delle opere interne del Porto di Catanzaro Marina comportano modifiche di assai modesta entità di strutture esistenti, in quanto si prevede la realizzazione di nuove strutture senza però stravolgere l'assetto morfologico del territorio.

1.6.2 Architettura della Relazione

La presente Relazione, in osservanza di quanto disposto al succitato capitolo 3 dell'Allegato al DPCM 12.12.2005, si compone di tre parti, aventi le finalità ed i contenuti nel seguito descritte:

- *Parte 1 - Impostazione metodologica* (cfr. cap. 2).

Finalità della prima parte risiede nel definire l'impianto metodologico sulla scorta del quale sviluppare la Relazione.

In tale prospettiva, il lavoro è stato orientato dapprima all'esame di dettaglio del dettato normativo, approfondendo quanto sinteticamente affrontato nel precedente paragrafo 1.2.4, così da ricostruire un puntuale quadro dei documenti da produrre e dei relativi contenuti.

Sulla scorta delle risultanze di tale analisi ed in ragione dei fattori di specificità degli interventi in progetto sono state definite le scelte strutturanti l'impianto metodologico della presente Relazione.

- *Parte 2 – Analisi di contesto e degli interventi in progetto* (cfr. cap. 3 e 4)

Finalità della parte in argomento risiede nel rispondere agli aspetti contenutistici assegnati dal par. 3.1 dell'Allegato al DPCM 12.12.2005 alla "Documentazione tecnica".

In questa ottica, la seconda parte consta di due sezioni, dedicate rispettivamente all'analisi delle attuali caratteristiche del contesto ed all'illustrazione degli interventi in progetto.

Per quanto attiene alla analisi di contesto, le attività condotte hanno riguardato:

- Analisi dei caratteri paesaggistici del contesto paesaggistico di riferimento, indagati in relazione ai sistemi naturalistici, insediativi, storico-culturali e paesaggistici
- Analisi dei caratteri paesaggistici dell'area di intervento, sviluppata secondo le categorie descrittive ed i parametri di analisi e valutazione definiti nella parte della presente Relazione dedicata all'impianto metodologico (cfr. par. 2.2), ed in particolare rispetto alle matrici fisica, vegetazionale ed antropica.
- Analisi degli aspetti percettivi, affrontati a valle della preventiva identificazione dei punti di vista strutturanti.

Tali aspetti sono stati indagati nell'ambito dei paragrafi 3.1 e 3.2 e documentati mediante gli elaborati cartografici disposti dal PTGR.

Successivamente, a valle della preventiva ricostruzione del quadro pianificatorio di contesto, è stata operata l'analisi degli strumenti di pianificazione generale, a valenza territoriale ed urbanistica, al fine di evidenziare:

- Obiettivi perseguiti da detti strumenti con riferimento alla conservazione e/o valorizzazione e/o riqualificazione paesaggistica
- Regimi conseguenti di trasformazione ed uso.

L'analisi condotta è stata inoltre rivolta alla ricognizione delle seguenti categorie di beni:

- Beni culturali tutelati ai sensi della Parte seconda del DLgs 42/2004 e smi
- Beni paesaggistici tutelati ai sensi della Parte terza del citato decreto

-
- Beni del patrimonio di pregio ambientale, con riferimento alle aree naturali protette, così come identificate ai sensi della L394/91, ed alle aree della rete Natura 2000, istituita ai sensi della direttiva 92/43/CEE c.d. "Habitat" e recepita nell'ordinamento italiano con DPR 357/97 e smi.

Tali contenuti sono stati documentati nel par. 3.3 mediante lo studio del territorio della provincia di Catanzaro.

Relativamente alla illustrazione degli interventi in progetto, l'attività condotta ha riguardato la loro descrizione con riferimento alle caratteristiche fisiche e costruttive, documentando gli aspetti dimensionali, volumetrici, materici e cromatici.

- *Parte 3 – Analisi degli effetti* (cfr. cap.5)

Finalità della parte terza risiede nel fornire gli elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica di cui al par. 3.23 dell'Allegato del DPCM 12.12.2005.

Stante tale finalità, gli obiettivi specifici assegnati a detta parte della Relazione sono stati:

1. Analisi di coerenza degli interventi in progetto con i valori paesaggistici riconosciuti attraverso l'analisi di contesto
2. Analisi di compatibilità con gli obiettivi di qualità paesaggistica in termini di conservazione e/o valorizzazione e/o riqualificazione paesaggistica perseguiti dagli strumenti di pianificazione e con i conseguenti regimi di trasformazione ed uso.

Ai fini del conseguimento del primo obiettivo, le attività condotte hanno riguardato:

- a. Elaborazione di render (foto modellazione realistica) condotte da punti di vista valutati significativi;
- b. Tipizzazione degli impatti potenziali, in ragione delle caratteristiche del contesto ed area di intervento, e di quelle degli interventi in progetto;
- c. Previsione degli impatti potenziali con riferimento alla fase di realizzazione ed all'opera nella sua configurazione finale;
- d. Stima complessiva della compatibilità paesaggistica degli interventi in progetto ed identificazione degli eventuali impatti non eliminabili o mitigabili.

Ai fini del conseguimento del secondo obiettivo, le attività condotte hanno riguardato:

- a. Analisi degli obiettivi di qualità paesaggistica perseguiti dal complesso degli strumenti pianificatori esaminati ed a tali fini rilevanti;
- b. Analisi del regime d'uso e trasformazione conseguente agli obiettivi di pianificazione;
- c. Analisi del regime d'uso e trasformazione relativo al vincolo interessato dagli interventi in progetto.

Le attività sopra indicate sono state documentate al capitolo 5 della presente Relazione.

2 METODOLOGIA DI LAVORO

2.1 ANALISI DI DETTAGLIO DEL DETTATO NORMATIVO

2.1.1 Obiettivi e strutturazione della relazione

Come premesso, finalità del presente paragrafo risiede nell'operare un'analisi di dettaglio del dettato normativo di cui al capitolo 3 "Contenuti della relazione paesaggistica" dell'Allegato al DPCM 12.12.2005, volto a costruire il quadro degli aspetti contenutistici di natura descrittiva ed analitica che devono essere affrontati nella presente Relazione.

Come riferito, ai sensi del citato capitolo 3, i contenuti della relazione paesaggistica sono articolati nelle due seguenti parti:

- una prima parte, indicata con il termine "Documentazione tecnica", che in buona sostanza è rivolta a descrivere lo stato attuale del bene paesaggistico interessato e del contesto nel quale esso si colloca, ed a documentare la presenza di elementi di valore paesaggistico;
- una seconda parte, identificata come "Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica", la cui finalità risiede nell'individuare gli impatti sul paesaggio determinati dalle trasformazioni proposte e gli interventi di mitigazione e/o compensazione che in ragione di ciò si rendono necessari.

Muovendo da tale articolazione generale, le finalità di ciascuna delle due parti costitutive la relazione paesaggistica ed i relativi contenuti possono essere così sintetizzati nella seguente Tabella.

Parte	Finalità	Contenuti
1	A. Analisi dello stato attuale	<ul style="list-style-type: none">• Caratteri paesaggistici del contesto e dell'area di intervento, con riferimento alle tipologie di contesto ed ai parametri di lettura precisati nelle note all'Allegato;• Livelli di tutela operanti così come definiti dagli strumenti di pianificazione paesaggistica, urbanistica e territoriale, nonché da ogni altro atto amministrativo, con particolare riferimento alle motivazioni ed alle finalità di qualità paesaggistica definite dagli strumenti normativi e di Piano;• Presenza di beni culturali tutelati ai sensi della Parte seconda del DLgs. 42/2004
	B. Descrizione del progetto	<ul style="list-style-type: none">• Opera in progetto, descritta con riferimento alla localizzazione, alle motivazioni poste alla base delle scelte progettuali assunte, nonché alle caratteristiche fisiche e dimensionali
2	A. Elementi per la valutazione	<ul style="list-style-type: none">• Effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico, distinti in dirette ed indirette, reversibili ed irreversibili, a breve ed a medio termine• Opere di mitigazione, sia visive che ambientali• Effetti negativi che risulta impossibile evitare/mitigare e conseguenti misure di compensazione

A chiarimento dei contenuti qui sinteticamente riportati, si ritiene utile richiamare quanto specificato dall'Allegato al DPCM 12.12.2005 in relazione a:

- Analisi dello stato attuale, con specifico riferimento a:
 - Principali contesti paesaggistici di riferimento
 - Categorie descrittive e parametri di lettura;
- Valutazione degli effetti, con riferimento alle principali tipologie di modificazione o alterazione

2.1.2 Categorie descrittive e parametri di lettura del paesaggio

Nello specifico, in merito alle tipologie di contesto paesaggistico di riferimento, l'Allegato, sempre nella logica di fornire un orientamento omogeneo nella redazione delle relazioni paesaggistiche, individua due distinte famiglie, identificate sulla base del grado di trasformazione e della morfologia dei luoghi. Il quadro delle tipologie in tale logica identificate è così articolato (cfr. Tabella seguente).

<i>Critério di lettura</i>	<i>Tipologie di contesto paesaggistico</i>
Grado di trasformazione	<ul style="list-style-type: none">• Naturale• Agricolo tradizionale• Agricolo industrializzato• Urbano, periurbano e insediativi diffuso e/o sparso
Morfologia dei luoghi	<ul style="list-style-type: none">• Costiero• Pianura• Collinare• Montano

Relativamente alle categorie descrittive, queste sono così individuate:

- Configurazioni e caratteri geomorfologici;
- Sistemi naturalistici (biotopi, riserve, parchi naturali, boschi);
- Sistemi insediativi storici (centri storici, edifici storici diffusi), paesaggi agrari (assetti colturali tipici, sistemi tipologici rurali quali cascine, masserie, baite, ecc.), tessiture territoriali storiche (centuriazioni, viabilità storica);
- Sistemi tipologici di forte caratterizzazione locale e sovralocale (sistema delle cascine a corte chiusa, sistema delle ville, uso sistematico della pietra, o del legno, o del laterizio a vista, ambiti a cromatismo prevalente);
- Percorsi panoramici o ad ambiti di percezione da punti o percorsi panoramici;
- Ambiti a forte valenza simbolica (in rapporto visivo diretto con luoghi celebrati dalla devozione popolare, dalle guide turistiche, dalle rappresentazioni pittoriche o letterarie).
- Elementi di degrado eventualmente presenti.

In merito ai parametri di lettura delle caratteristiche paesaggistiche, l'Allegato ne opera una prima prospettazione, distinguendoli in due categorie facenti riferimento alle qualità e criticità paesaggistiche, da un lato, ed rischio paesaggistico, antropico ed ambientale, dall'altro. In quadro complessivo risulta quindi essere il seguente (cfr. Tabella seguente).

<i>Critério di lettura</i>	<i>Parametri di lettura</i>
Qualità e criticità paesaggistiche	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Integrità</i>: permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc.tra gli elementi costitutivi); • <i>Qualità visiva</i>: presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc.; • <i>Rarietà</i>: presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari; • <i>Degrado</i>: perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali;
Rischio paesaggistico, antropico ed ambientale	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Sensibilità</i>: capacità dei luoghi di accogliere i cambiamenti, entro certi limiti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativo degrado della qualità complessiva; • <i>Vulnerabilità/fragilità</i>: condizione di facile alterazione e distruzione dei caratteri connotativi; • <i>Capacità di assorbimento visuale</i>: attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza diminuzione sostanziale della qualità; • <i>Stabilità</i>: capacità di mantenimento dell'efficienza funzionale dei sistemi ecologici o situazioni di assetti antropici consolidate; • <i>Instabilità</i>: situazioni di instabilità delle componenti fisiche e biologiche o degli assetti antropici

2.1.3 Tipologie di modificazioni ed alterazioni per la individuazione degli effetti negativi

Per quanto invece attiene alle principali tipologie di effetti negativi, sempre a titolo esemplificativo l'Allegato individua le seguenti tipologie di modificazioni (cfr. Tabella 2-1) e di alterazioni (cfr. Tabella 2-2).

<i>Tipologie modificazione</i>	<i>Esemplificazione</i>
M1 Modificazioni della morfologia	Sbancamenti e movimenti di terra significativi Eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno (rete di canalizzazioni, struttura parcellare, viabilità secondaria...) o utilizzati per allineamenti di edifici, per margini costruiti
M2 Modificazioni della compagine vegetale	Abbattimento di alberi, eliminazione di formazioni riparali
M3 Modificazioni dello skyline naturale o antropico	Profilo dei crinali, profilo dell'insediamento
M4 Modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico	Incidenza di tali modificazioni sull'assetto paesistico
M5 Modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico	
M6 Modificazioni dell'assetto insediativo-storico	

M7	<u>Modificazioni dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi, dell'insediamento storico</u>	
M8	Modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e colturale	
M9	Modificazioni dei caratteri strutturanti del territorio agricolo	Elementi caratterizzanti, modalità distributive degli insediamenti, reti funzionali, arredo vegetale minuto, trama parcellare

Tabella 2-1. Tipologie di modificazioni

<i>Tipologie di alterazioni</i>		<i>Esemplificazioni</i>
A1	Intrusione	Inserimento, in un sistema paesaggistico, di elementi estranei ed incongrui ai suoi caratteri peculiari compositivi, percettivi o simbolici
A2	Suddivisione	Inserimento, all'interno di un sistema paesaggistico, di un elemento che opera una separazione in parti
A3	Frammentazione	Inserimento di elementi estranei in un sistema paesaggistico e sua divisione in parti non più comunicanti
A4	Riduzione	Progressiva diminuzione, eliminazione, alterazione, sostituzione di parti o elementi strutturanti di un sistema
A5	Eliminazione di relazioni	Eliminazione delle relazioni visive, storico-culturali, simboliche di elementi con il contesto paesaggistico e con l'area e altri elementi del sistema
A6	Concentrazione	Realizzazione di un numero elevato di interventi a particolare incidenza paesaggistica in un ambito territoriale ristretto
A7	Interruzione di processi ecologici e ambientali di scala vasta o di scala locale	
A8	Destrutturazione	Interventi sulla struttura di un sistema paesaggistico che ne determinano l'alterazione per frammentazione, riduzione degli elementi costitutivi, eliminazione di relazioni strutturali, percettive o simboliche
A9	Deconnotazione	Interventi su un sistema paesaggistico che determinano l'alterazione dei caratteri degli elementi costitutivi

Tabella 2-2. Tipologie di alterazioni

2.2 SCELTE METODOLOGICHE

2.2.1 Ambiti tematici di impostazione metodologica

Premesso che la presente Relazione assume il dettato legislativo prima descritto come riferimento essenziale, nel seguito si precisano alcune scelte metodologiche dettate dalla specificità del caso in esame, in particolare concernenti:

1. Individuazione della porzione territoriale assunta quale contesto paesaggistico;
2. Individuazione della porzione territoriale assunta quale area di intervento;
3. Definizione delle categorie descrittive del contesto di intervento
4. Criteri e modalità di definizione degli effetti negativi

2.2.2 Definizione degli ambiti di studio

Ai fini della presente relazione, per contesto paesaggistico è stata assunta la porzione territoriale che, con le approssimazioni e le variazioni dettate dalle esigenze proprie dei singoli parametri di lettura di volta in volta indagati, è definita, a Sud, dalla linea di costa, ad Ovest, dal confine della Strada Statale SS384, a Nord, dal tracciato della Strada statale SS106 VarA ed infine, ad Est, dal letto del Fiume Alli (cfr. Figura 1).

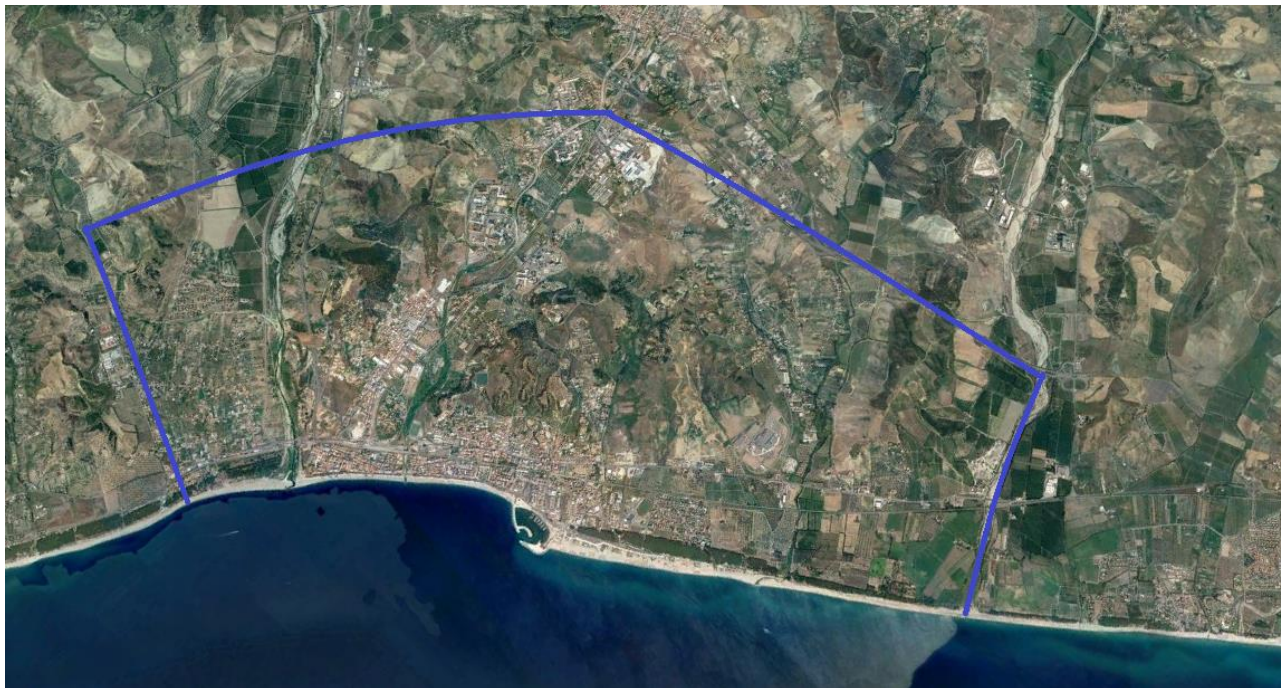


Figura 1 Perimetro contesto paesaggistico

Per quanto attiene l'area di intervento, è stata assunta un'area leggermente ridotta rispetto a quella individuata per il contesto paesaggistico, e nello specifico: l'intera area portuale e segnatamente la porzione territoriale delimitata, ad Ovest, dalle strada provinciale SP48, ad Est, dal letto del fiume Alli.(cfr. Figura 2).

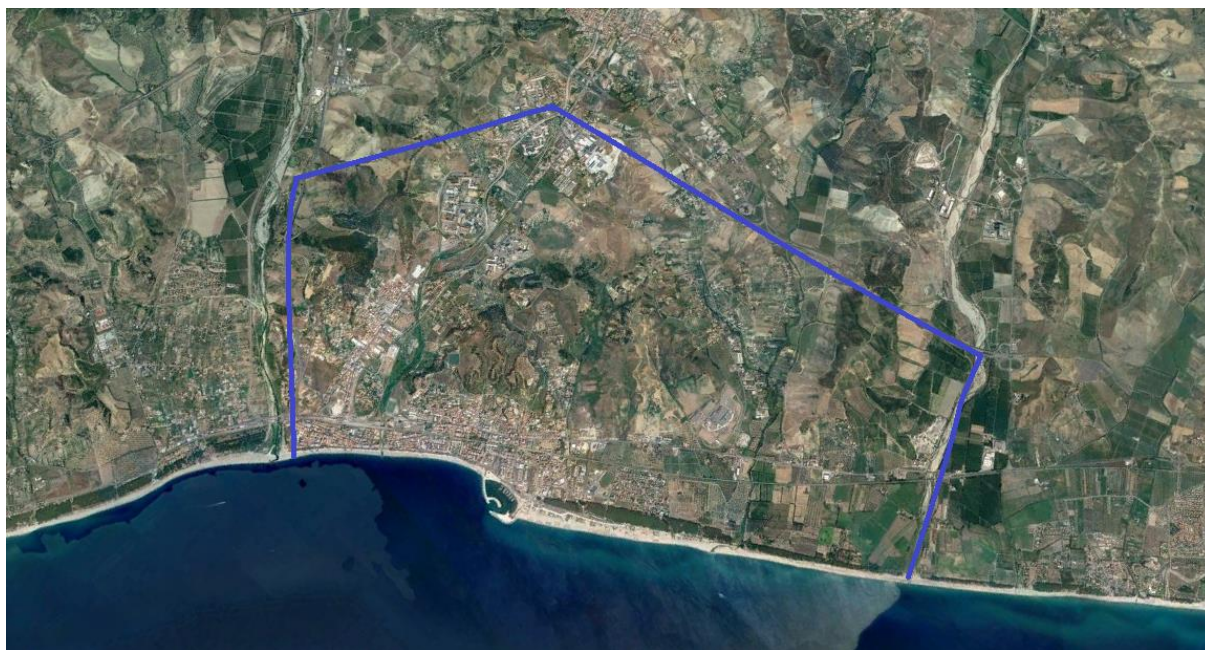


Figura 2 Area di intervento

2.2.3 Definizione delle categorie descrittive delle caratteristiche paesaggistiche

Le categorie descrittive delle caratteristiche del paesaggio del contesto di intervento, sulla scorta delle quali sono state condotte le analisi, sono state definite sulla base delle indicazioni metodologiche riportate nell'Allegato al DPCM 12.12.2005 ed attraverso una lettura preliminare di detta area.

Nello specifico, la descrizione è stata organizzata secondo tre distinte matrici, fisica, vegetale ed antropica, al loro interno articolate in singoli elementi, distinti per tipologia e valenza.

<i>Matrice</i>	<i>Definizione</i>	
Fisica	Tipologie di elementi	Elementi di strutturazione della morfologia del supporto territoriale
	Elementi	<ul style="list-style-type: none"> • Linea di costa, distinta in valenza naturale (costa rocciosa), semi-naturale (spiagge attrezzate) ed artificiale (opere di difesa e strutture portuali) • Linea di piede del rilievo • Linea di variazione morfologica • Linea di discontinuità morfologica • Linea di crinale principale
		<ul style="list-style-type: none"> • Linea di crinale secondaria • Corsi d'acqua ed impluvi
	Vegetale	Tipologie di elementi
	Elementi	<ul style="list-style-type: none"> • Aree boscate a dominanza di Quercus sp. ed alte latifoglie sempreverdi • Aree a vegetazione boschiva ed arbustiva in evoluzione • Macchia mediterranea bassa e gariga • Colture agrarie con importanti spazi naturali • Zona agricola produttiva • Aree verdi strutturate
Antropica	Tipologie di elementi	Elementi strutturanti il sistema insediativo e relazionale
	Elementi	<ul style="list-style-type: none"> • Tessuti compatti di formazione storica • Tessuti compatti e consolidati • Frangia urbana • Aree portuali • Aree del porto commerciale • Autostrada/Superstrada • Strade principali • Strade secondarie • Ferrovie • Ponti e viadotti • Svincoli sopraelevati

2.2.4 Criteri e modalità di definizione degli effetti negativi

In armonia con il dettato normativo, la presente Relazione è essenzialmente rivolta a fornire all'Amministrazione competente tutti gli elementi utili, sia per verificare se gli interventi di completamento delle opere interne del Porto di Catanzaro Marina siano conformi alle prescrizioni contenute nei piani paesaggistici urbanistici e territoriali, sia per accertare se detti interventi siano coerenti con i valori paesaggistici propri del contesto paesaggistico e dell'area di intervento, nonché compatibili con le disposizioni di tutela conseguenti al vincolo apposto.

Al fine di rispondere a dette finalità e segnatamente per quanto attiene alla verifica della coerenza e compatibilità degli interventi in progetto, la metodologia di lavoro seguita si è articolata nelle fasi nel seguito descritto.

In primo luogo, a valle della preliminare sintesi delle indagini ed analisi documentate nel corso della Relazione, è stato operato uno screening delle tipologie di modificazioni ed alterazioni potenzialmente determinate dagli interventi in progetto, assumendo a riferimento quelle definite all'Allegato del DPCM 12.12.2005.

La documentazione dei termini in cui, nel caso in specie, si configurino le suddette tipologie di modificazioni ed alterazioni paesaggistiche ha consentito di individuare quelle rispetto alle quali si è ritenuto necessario sviluppare l'analisi degli effetti negativi, motivando quindi con ciò le ragioni delle scelte operate.

Le successive fasi di analisi della coerenza con i valori paesaggistici e della compatibilità con le disposizioni di tutela sono state condotte leggendo gli impatti indotti dagli interventi in progetto secondo la logica che il citato Allegato al DPCM 12.12.2005 assegna a ciascuna delle tipologie di modificazioni ed alterazioni ritenute nel caso in specie potenzialmente rilevanti.

3 ANALISI STATO ATTUALE

3.1 IL CONTESTO PAESAGGISTICO

3.1.1 Inquadramento geografico

Il porto di "Casciolino", in Catanzaro, sorge in una località adiacente al centro abitato della Marina di Catanzaro.

La marina di Catanzaro è situata al centro del Golfo di Squillace, in particolare l'impianto portuale esistente sin dagli anni sessanta è situato tra il torrente "castaci" a nord-est ed il torrente "Fiumarella" a sud-ovest.

La fascia costiera è sostanzialmente pianeggiante, caratterizzata da una spiaggia ciottolosa e sabbiosa con andamento uniforme. L'entroterra è caratterizzato da un terrazzo d'abrasione marina, debolmente degradato verso il mare, localmente interrotto da valli alluvionali dei corsi d'acqua presenti. Il torrente Castaci ed il Corace, situati più a nord, rappresentano i principali veicoli per l'alimentazione del ripascimento della costa.

La parte a valle, ossia l'arenile, nell'area d'intervento si presenta caratterizzata in prevalenza da sabbie e sabbie ghiaiose, con marcata granulometria media grossolana in accorso con le dimensioni granulometriche dei trasporti solidi delle aste torrentizie in precedenza citate.

Dal punto di vista orografico il territorio comunale è prevalentemente collinare che si estende dal mare all'altezza di 600 m s.l.m.. L'abitato si sviluppa lungo la costa e si estende verso l'interno fino alle colline retrostanti.

Le dinamiche insediative hanno comportato la realizzazione di imponenti opere d'arte, rese necessarie a causa della morfologia della città, come il Ponte Bisantis che attraversa la valle della Fiumarella. Catanzaro è servita dalla strada statale 280 che ha funzione di raccordo autostradale con caratteristiche di superstrada. Un'altra importante arteria che serve la città è la SS 106 Jonica, che attraversa il quartiere costiero oggetto dei lavori.

La rete stradale secondaria è costituita da strade extraurbane ed urbane di quartiere che assicurano i movimenti di penetrazione verso la rete locale avendo una funzione territoriale di livello provinciale o interlocale in quanto in passato, fino alla realizzazione delle nuove strade a scorrimento veloce, Catanzaro era raggiungibile percorrendo le tortuose strade statali dell'entroterra.

3.1.2 I caratteri paesaggistici

Il contesto territoriale all'interno del quale si colloca l'area portuale si configura come ambito nel quale si sovrappongono e si intersecano differenti tipologie di contesto paesaggistico sia sotto il profilo della articolazione morfologica, che rispetto al grado di trasformazione.

Nello specifico, dal punto di vista dell'assetto morfologico, il contesto risulta difatti composto:

- dalla fascia costiera,
- l'entroterra

Analogamente, tale pluralità di paesaggi è riscontrabile anche attraverso una lettura centrata sul grado di trasformazione dei luoghi, dal momento che all'interno del medesimo contesto è possibile individuare, da un lato, una molteplicità di tipologie urbane che sono il portato di eterogenei sistemi insediativi e, dall'altra, aree ancora integre e contraddistinte da elevati livelli di naturalità, quali quelle dei Monti situati a Nord della città come il monte Gariglione, il Reventino, Monte Scorcaivuoì.

Ne consegue una chiave interpretativa del contesto di area vasta che risiede nella "eterogeneità" che ne contraddistingue i diversi aspetti che concorrono alla formazione del paesaggio.

In tale prospettiva, nei paragrafi seguenti si darà conto degli esiti cui ha condotto la lettura dei diversi strati informativi derivanti dalle analisi territoriali svolte dal Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Catanzaro, secondo i parametri indicati dall'Allegato al citato DPCM 12.12.2005.

Stante la scala di analisi, in questa sede si farà riferimento ai parametri di lettura delle qualità e delle criticità paesaggistiche che, come premesso, possono essere indagate mediante quattro parametri di lettura, individuati nella integrità dei caratteri distintivi di sistemi naturali ed antropici storici, nella qualità visiva conseguente alla presenza di visuali panoramiche, nella rarità degli elementi caratteristici, nonché infine nel degrado dovuto alla perdita o compromissione delle risorse naturali ed antropiche di valore culturale e/o storico-documentale.

3.1.2.1 I sistemi naturalistici ed i beni di interesse naturalistico

Come emerge dalla lettura delle carte dei sistemi naturali della provincia (cfr. Figura 3) e della rete ecologica della regione (cfr. Figura 4), il contesto territoriale della provincia di Catanzaro individua un'area di grande valenza naturalistica che è l'area di reperimento del Parco Regionale dei Monti Reventino – Mancuso.

Nello specifico, relativamente alle caratteristiche naturali lette in funzione della biodiversità, il Piano suddivide il territorio della Provincia in 7 ambiti territoriali:

- REVENTINO MANCUSO;
- PRESILA;
- LAMENTINO;
- CATANZARESE;
- ALTO JONIO;
- BOCCA DEL LUPO;
- BASSO JONO.

Inoltre si possono distinguere diversi livelli che, partendo al livello più elevato dalle "aree a potenziale ed elevata biodiversità", progressivamente comprendono le "aree a medio grado di biodiversità e di collegamento ecologico", le "zone cuscinetto con funzione filtro nei confronti di aree a maggiore biodiversità", le "aree agricole a minore biodiversità", le "aree permeabili periurbane ad elevata frammentazione ecosistemica e paesaggistica", sino alle "aree urbanizzate".

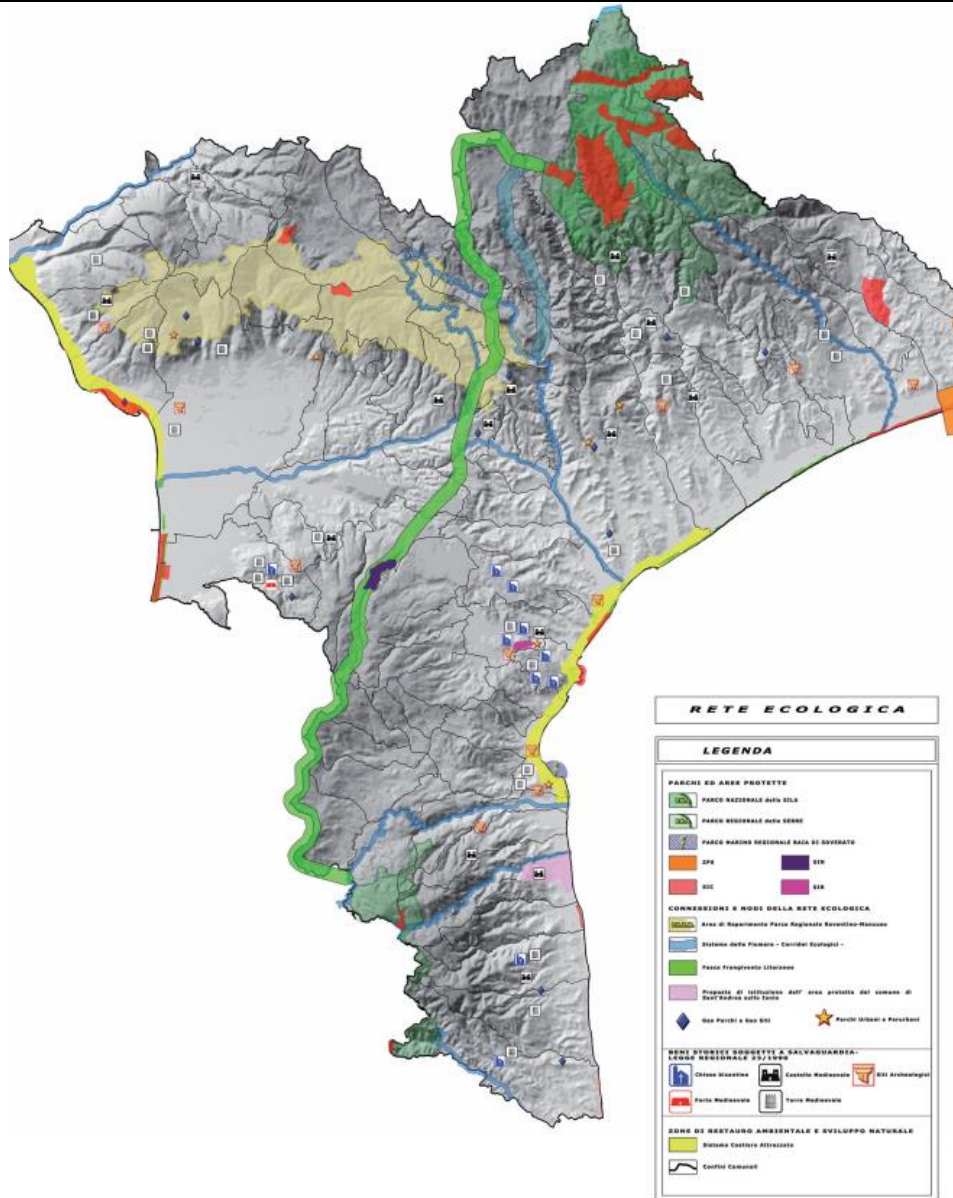


Figura 3 Carta dei sistemi naturali (fonte PTCP di Catanzaro)

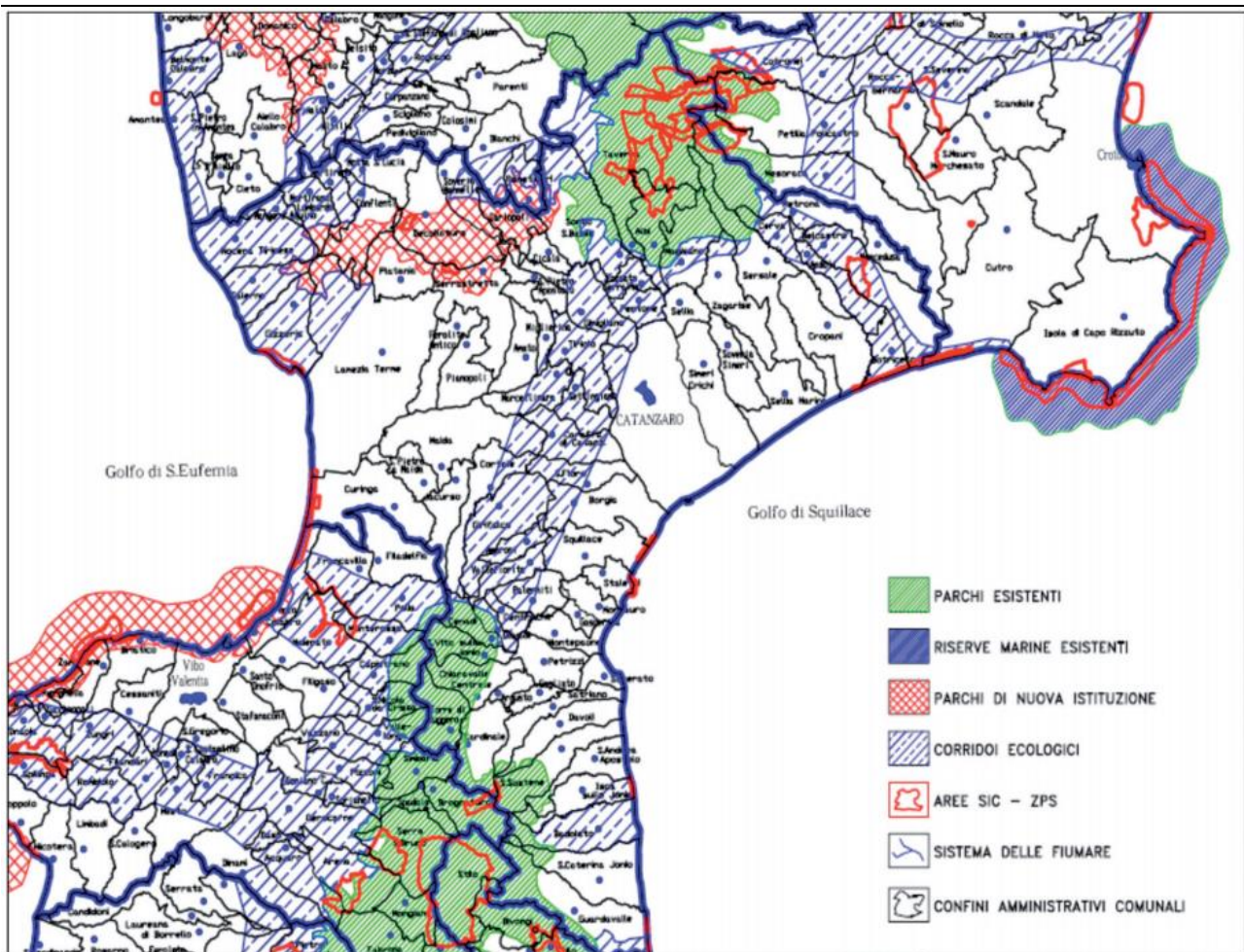


Figura 4 Carta della rete ecologica regionale (fonte Pis rete ecologica regionale)

Nella Provincia di Catanzaro assumono rilevanza particolare gli ambiti fluviali del Crocchio, del Corace, dell'Ancinale, dell'Alaca, dell'Assi sulla Costa Ionica e del Savuto e dell'Amato sulla Costa Tirrenica. Si individuano dei tratti di litorale in condizioni di sovra-utilizzo delle risorse ambientali, definiti come Sistema Attrezzato Costiero. Inoltre dal PTCP viene reso noto che La Provincia di Catanzaro dispone attualmente di un sistema di aree naturali soggetto a regime di tutela (il Parco Nazionale della Sila, il Parco Naturale Regionale delle Serre e tre Riserve Naturali dello Stato) e di aree della Rete Natura 2000 (Siti di Interesse Comunitario (SIC), Zone di Protezione Speciale (ZPS), Siti di Interesse Nazionale (SIN) e Siti di Interesse Regionale (SIR), per una estensione complessiva così articolata:

Tipologia	N° di siti	Estensione territoriale totale (ha)	Superficie provinciale protetta / Sup. provinciale (%)
Aree Naturali Protette (L. 394/91)	1 PN	18.556	7.70%
	1 PNR		
	3 RNS		
Aree SIC	21	1.812*	1.11%
Aree ZPS	1	568*	
Aree SIN	1	219*	
Aree SIR	1	69*	
Totale		21.224	8.81%

Come conclusione di tale studio si può desumere che la provincia è caratterizzata da una distinzione tra macro ambiti territoriali connotati da caratteri nettamente distinti. Inoltre, dal PTCP si osserva che tre sono le macro-aree sub-provinciali in cui si divide tutto il territorio della provincia catanzarese: "Valle del Crocchio, Lamezia e Serre Calabresi". All'interno delle tre macro-aree sono stati individuati numero 7 ambiti territoriali, in particolare:

1. Valle del Crocchio:
 - a. Catanzaro ed il suo ambito urbano;
 - b. Ambito dell'Alto Jonio catanzarese;
 - c. Ambito della Presila catanzarese.
2. Lamezia:
 - a. Lamezia Terme e l'ambito della costa Tirrenica;
 - b. Ambito Reventino Mancuso.
3. Serre Calabresi:
 - a. Ambito del Basso Jonio catanzarese;
 - b. Ambito Fossa del Lupo.

In particolare il comune di Catanzaro ricade nella macro-area "Valle del Crocchio" che si presenta con aree costiere, collinari e montane appartenenti a sistemi urbani e territoriali diversi: la direttrice Catanzaro Lamezia e la fascia costiera intermedia del versante ionico. Le concentrazioni urbane sono limitate alla direttrice nord-sud dell'area di Catanzaro con bassi livelli di antropizzazione nei territori degli altri comuni.

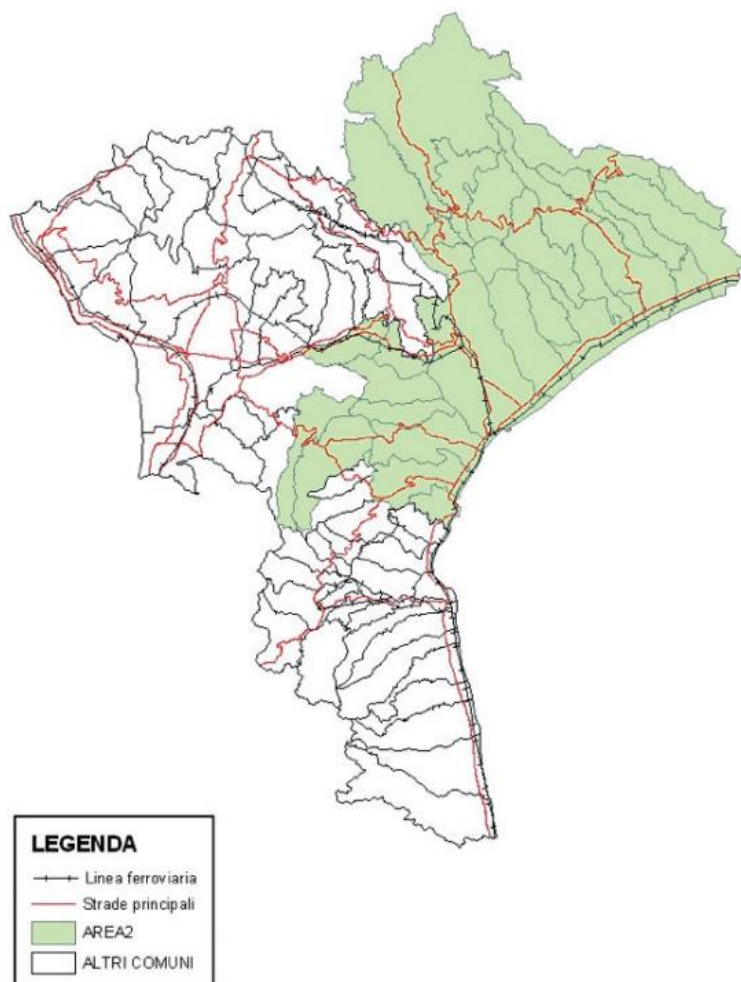


Figura 5 Macro-area della Valle del Crocchio (fonte PTCP di Catanzaro)

Infine dalla lettura del sistema territoriale si rileva la presenza di un articolato sistema di aree naturali protette, Parchi nazionali, Parchi Regionali, Riserve Statali Biogenetiche/ orientate, Oasi e siti che costituiscono il

sistema della "Rete Natura 2000" Siti di interesse Comunitario (SIC), Siti di Interesse Nazionale (SIN), Siti di Interesse Regionale (SIR) e Zone di Protezione Speciale (ZPS).

Le aree naturali protette, intese non solo nella stretta accezione legislativa ma comprensive anche delle zone di importanza internazionale, zone di protezione speciale (ZPS) e siti di interesse comunitario, sono localizzate e distribuite sul tutto il territorio della provincia di Catanzaro.

3.1.2.2 I sistemi insediativi

La analisi dei sistemi insediativi per periodizzazione delle espansioni e per tipologia funzionale da conto della esistenza di una molteplicità di distinte situazioni, aspetto quest'ultimo che, anche rispetto al particolare profilo di lettura in esame, conforta nella individuazione della eterogeneità come chiave interpretativa dei caratteri paesaggistici

La cifra rispetto alla quale appare sintetizzabile la vicenda insediativa del territorio indagato è difatti individuabile nella contemporanea rilevanza quali-quantitativa dei tessuti di impianto storico, da un lato, e nella parimenti considerevole entità delle espansioni recenti e recentissime, dall'altro.

Come risulta da un'analisi del PTCP della Provincia di Catanzaro, la attuale struttura urbana si è fondata su di una serie di capisaldi urbani, tra i quali certamente quello di Catanzaro rappresenta quello maggiormente rilevante sotto l'aspetto dimensionale della provincia, che risulta riconoscibile in quanto caratterizzato da un processo di crescita edilizia che si estende lungo tutto il versante che porta alla fascia costiera e lungo la quale si estende Catanzaro marina.

Per quanto invece riguarda i tessuti storici, alcune ipotesi fanno risalire l'origine di Catanzaro ad un'antica colonia greca nel luogo che in seguito divenne l'antica Scolacium, oppure ritengono che sia sorta sulle rovine dell'antica città di Trischines. Altre ipotesi più accreditate individuano la fondazione da alcuni insediamenti posti in ordine sparso nella zona dell'attuale Catanzaro Marina.

Dai ritrovamenti archeologici emerge che l'attuale territorio comunale era compreso nell'area abitata fin dall'età del ferro dalla popolazione dei "Vituli" di conseguenza si può affermare ma la città ha un'elevata importanza storica dovuta dalla dominazione sia Saracena che bizantina, infatti inizialmente era una fortezza militare. Con gli anni ci fu il passaggio da fortezza a centro urbano. Inoltre, evento importante per il quartiere di Catanzaro Lido è la Brigata Catanzaro che si formò proprio nel quartiere durante la prima guerra mondiale.

Il sistema territoriale è stato condizionato dall'antropizzazione e dallo sfruttamento delle risorse e presenta oggi i segni di un uso incontrollato del suolo che ha modificano il paesaggio. Anche i numerosi corsi d'acqua presenti sul territorio hanno subito gli effetti dell'antropizzazione incontrollata: i disboscamenti a monte, la modifica dei tracciati ed il restringimento degli alvei hanno portato, troppo spesso, a prevedibili disastrose conseguenze. Immediatamente a ridosso della fascia costiera è la zona pedemontana, in cui la flora mediterranea, in molti tratti spontanea, cede il passo ad un paesaggio agrario in cui domina la coltivazione dell'ulivo. L'area presenta delle problematiche ambientali relative all'eccessiva antropizzazione delle aree costiere e, al contempo, all'abbandono delle aree interne che presentano rischi idrogeologici elevati.

La configurazione urbana di Catanzaro è stata condizionata, fin dalle origini, dalle caratteristiche geomorfologiche del territorio su cui è sorta. Il nucleo più antico della città è arroccato su uno sprono a fianchi assai ripidi quasi per tutta la loro lunghezza pressoché impraticabili, tra le due profonde vallate dei torrenti Musofalo e Fiumarella.

Nel corso dei secoli, vari fattori di diversa natura ne hanno determinato la perdita dei tipici caratteri medievali in seguito a continue demolizioni di case e costruzione di edifici dalla caratteristica architettura cementizia. Case a non più di due piani, ornate da balconi e portali pretensiosi, dedali di viuzze strette e anguste hanno visto trasformata la loro struttura originaria, che tuttavia persiste ancora nel centro storico, caratterizzato da antichi rioni formati da antichissimi nuclei alcuni risalenti all'epoca saracena o bizantina.

La prima vera trasformazione dell'apparato urbanistico della città fu graduale e avvenne a cavallo fra i due catastrofici terremoti che colpirono il capoluogo nel 1638 e nel 1783. Notevoli e pregiate costruzioni, con epicentro la principale arteria cittadina, cambiarono il volto alla città. Soprattutto fino agli anni sessanta le architetture edificate intorno al 1890 rappresentavano un aspetto singolare e tutto particolare della città.

La nascita del rione Fondachello segnò un'importante dilatazione urbanistica che, a partire dal 1885, ebbe come luogo d'espansione le pendici meridionali dello sprone. Intorno alla principale stazione ferroviaria della città sorse l'odierno quartiere Catanzaro Sala. La violenta recessione che colpì la Calabria a cavallo fra il 1890 e il 1910 causò il rallentamento dell'attività espansiva urbanistica del capoluogo, che negli anni precedenti era stata veloce e progressiva. Una timida ripresa, che successivamente riportò le velocità d'espansione a livelli notevoli, venne orientata verso la zona nord del territorio cittadino. Zona più salubre rispetto alla parte sud, fu teatro del sorgere di un nucleo di abitazioni provvisorie inquadrato con l'appellativo di Baracche. Soprattutto dopo la seconda guerra mondiale verso nord sono sorti i quartieri Bellamena e Stadio, e quindi, lungo la strada per la Sila, quelli di Pontepiccolo, Pontegrande, Piterà e Sant'Elia. Successivamente, causa la particolare situazione orografica del capoluogo, l'espansione urbana si è sviluppata mediante la costruzione di nuovi ponti verso est con i quartieri Siano, Campagnella e Cava e verso ovest con i quartieri Gagliano, Mater Domini e Sant'Antonio.



Figura 6 Vista dall'alto della città di Catanzaro 1928

Negli ultimi 20 anni l'abitato si è espanso verso la costa, lungo la valle della Fiumarella e del Corace, verso i quartieri di Sala, Santa Maria, Pistoia, Corvo, Lido e Giovino e intorno a preesistenti piccole frazioni che sono state inglobate nella città.

Con il recente sviluppo urbanistico si sta delineando un modello di città "tripolare" organizzata per funzionalità, in cui il centro cittadino rimarrà polo d'indirizzo politico e organizzativo, il quartiere Lido centro turistico e il nuovo quartiere Germaneto centro universitario e direzionale.



Figura 7 Vista panoramica Catanzaro

3.2 L'AREA DI INTERVENTO

3.2.1 L'assetto portuale

3.2.1.1 Il processo di trasformazione recente

Il porto del Quartiere di Catanzaro Lido, quartiere sorto spontaneamente attorno alla fine del 1600, era un semplice approdo per i pescatori della zona del golfo di Squillace che trovavano rifugio nelle lande acquitrinose poste tra i corsi d'acqua del Corace e dell'Alli che delimitavano, a sud, la parte territoriale della Città di Catanzaro. Nel corso degli anni, c'è stato uno sviluppo espansivo dell'abitato verso la "Marina" che all'inizio del 1900 era luogo balneare per gran parte dei cittadini catanzaresi e per quelli delle cittadine limitrofe.

Il porto di Catanzaro Marina, è ubicato nella zona litoranea del comune di Catanzaro denominata "Catanzaro Lido". Si tratta di un suolo costiero in espansione, situato ad est rispetto al preesistente insediamento urbano di Catanzaro Lido.

La struttura portuale risulta costruita su un sub strato morfologico costiero dotato di spazi a terra non molto estesi, però sufficienti per le esigenze di infrastrutturazione del porto. Peraltro, a confine con le aree portuali sono disponibili, in quanto libere, ulteriori aree di proprietà demaniale marittimi che potrebbero costituire naturale polmone di espansione dell'infrastruttura portuale.

Il porto di Catanzaro esiste dagli anni sessanta e con un recente intervento di ripristino ed adeguamento delle opere foranee è stato recuperato alla sua originaria funzione. In tale circostanza e poiché all'epoca il porto era di competenza statale, il Piano Regolatore del Porto venne approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che espresse parere favorevole reso nell'adunanza del 15/12/1999 n.488.

I primi lavori di costruzione furono approvati nel 1953 e furono disposti per lotti successivi. L'ultimo lotto di lavori venne approvato con D.M. 22.11.1966 n.7363.

L'impianto portuale originario risultava costituito:

- Da un molo sopraflutto esteso complessivamente ml. 550 il cui braccio terminale è orientato in direzione di levante in modo da proteggere lo specchio acqueo interno dalle mareggiate più forti prodotte dai venti dominanti di scirocco-levante;
- Da un molo secondario o di sottoflutto, orientato in direzione sud-est lungo mt220 circa;
- Da uno specchio acqueo protetto dall'estensione di mq. 55.000 circa, avente fondale medio di mt. - 6.00;
- Da un'imboccatura alle due testate lunga mt. 110 circa con tiranti di mt. -10.00.

Il complesso portuale così come brevemente descritto non comprendeva opere di banchinamento.

Le eccezionali mareggiate che ebbero luogo dal 16 al 20 gennaio dell'anno 1972 determinarono la distruzione di buona parte delle opere di difesa rendendo il porto scarsamente utilizzabile.

Da allora le opere strutturali del porto si sono via via degradate e al 2006, lo stato delle struttura, prima dell'inizio dei lavori, si presentava come di seguito elencato:

- Il braccio di sottoflutto completamente distrutto a meno di un piccolo tratto radice;
- La testa ed il braccio di molo del secondo tratto, in direzione sud-est, del molo sopraflutto danneggiati;
- Il primo tratto del molo di sopraflutto staticamente determinato per un tratto di circa 150 mt. Dalla radice, con la mantellata in gran parte insabbiata;
- Il bacino portuale risulta in parte insabbiato a causa delle condizioni precaria in cui si trovava l'intero complesso portuale.

Sulla base degli atti rinvenuti l'originario Piano Regolatore Portuale venne definito con l'emissione del Decreto di approvazione dei lavori previsti in progetto, intervenuto in data 08.10.1953, registrato alla Corte dei Conti il 26 dello stesso mese; nonché col parere favorevole del Consiglio Superiore dei LL.PP. reso noto con n.878 nell'adunanza del 25.05.1966.

Negli anni intercorsi da quel periodo non si è mai provveduto ad una vera e propria “ricostruzione delle opere” perché non si erano comprese interamente le ragioni del dissesto. Solo in anni recenti, a seguito di approfondimenti, studi e prove su modello fisico, si è risaliti alle ragioni che hanno prodotto il dissesto.

L'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime per la Calabria, con la consulenza del prof. Ing. Alberto Noli, ha redatto gli elaborati tecnici per l'adeguamento funzionale delle opere foranee previste dal P.R.P. originario che è stato esaminato favorevole dal Consiglio Superiore dei LL.PP. nella seduta del 15.12.1999.

Conseguentemente, in data 20.03.2000 lo stesso Ufficio ha provveduto a predisporre un progetto esecutivo per il ripristino e l'adeguamento delle opere foranee danneggiate che è stato esaminato favorevole dalla 3° Sezione del Consiglio dei Lavori Pubblici nelle sedute del 22.03.2000 e 10.04.2000, con voto n. 128, ritenendo meritevole di approvazione.

L'Amministrazione comunale di Catanzaro, attraverso la stipula di apposita convenzione ha affidato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Provveditorato OO.PP. Sicilia – Calabria, la redazione del progetto di completamento delle opere interne del Porto di Catanzaro Marina al fine di renderlo compiuto e fruibile.

In conseguenza all'avvenuto passaggio di competenze della portualità minore, dallo Stato alle Regioni e nel caso specifico alla Regione Calabria, che a sua volta ha delegato il Comune di Catanzaro, la Giunta Comunale nel 2008 ha provveduto, con propria delibera n. 632 del 26/11/2008, all'approvazione di un progetto preliminare del Porto di Catanzaro e del conseguente recepimento al P.R.G. Successivamente il progetto preliminare, è stato riordinato e reso conforme agli interventi stralcio e redatto per appalto di concorso ai sensi dell'art. 17 e seguenti del D.P.R. 207/2010.

Nel 2015 viene redatta la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che rappresenta il processo sistemico di valutazione delle conseguenze ambientali del “Progetto Esecutivo per il ripristino e l'adeguamento delle opere foranee del Porto in località “Casciolino di Catanzaro Lido”.

Il Porto di Catanzaro, allo stato attuale, risulta costruito su un sub strato morfologico costiero dotato di spazi a terra non molto estesi però sufficienti per le esigenze di infrastrutturazione del porto.



Figura 8 Vista aerea dell'area (immagine da Google Earth 21/07/2018)

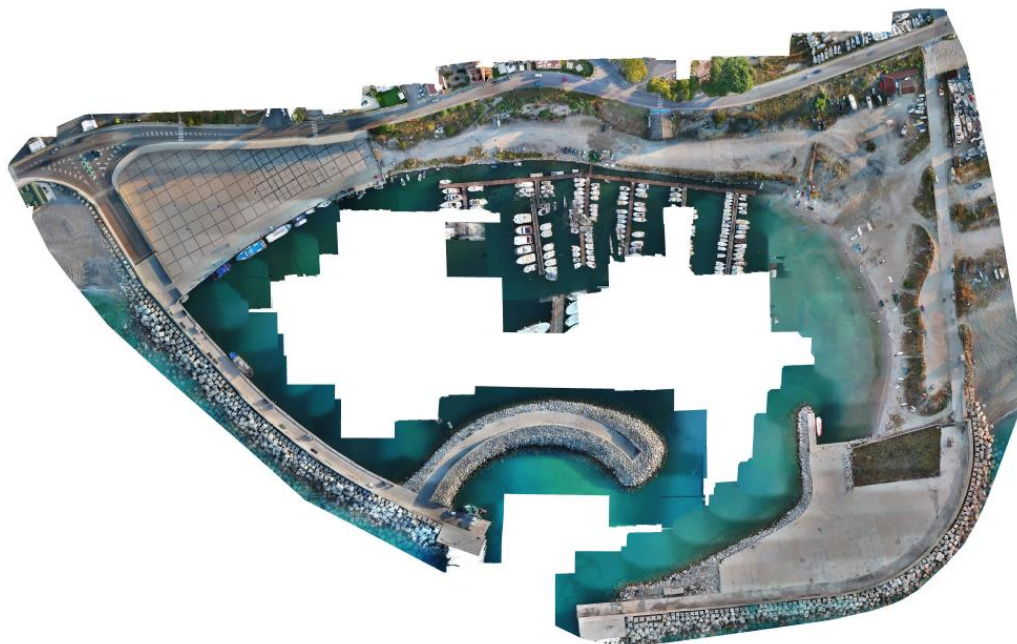


Figura 9 Vista aerea dell'area (ortofoto di dettaglio estratto elaborato A16)

3.2.1.2 L'assetto infrastrutturale e funzionale del porto

Secondo la metodologia in precedenza illustrata, il primo parametro di descrizione dell'area di intervento è rappresentato dall'assetto infrastrutturale e da quello funzionale dell'area portuale che, così come detto, è stata assunta come area di intervento.

Entrando nel merito dell'assetto infrastrutturale, la configurazione attuale del porto è costruita su un substrato morfologico costiero dotato di spazi a terra non molto estesi però sufficienti per le esigenze di infrastrutturazione del porto.

Peraltra, a confine con le aree portuali sono disponibili, in quanto libere, ulteriori aree di proprietà demaniale marittima che potrebbero costituire naturale polmone di espansione dell'infrastruttura portuale.

Il porto di Catanzaro presenta un canale d'accesso delimitato da due moli convergenti, impostati su fondali variabili tra 0 e -9.0 m. con una distanza tra il centro delle testate dei moli foranei di circa 100 m.

L'impianto originario del Porto di Catanzaro Marina risale, come detto in precedenza, agli anni '60, con una configurazione portuale del tipo a moli convergenti.

Attualmente la viabilità stradale di Via lungomare Stefano Pugliese, è collocata a +5.30 m s.l.m.m., mentre la quota del porto, sulla base dei rilievi topografici eseguiti è di + 1.30 m s.l.m.m.

Il percorso pedonale che serve il lungo mare di interrompe in prossimità dell'area portuale interessata e non vi è attualmente un accesso pedonale che collega il livello stradale con il livello del porto.

Anche l'accessibilità stradale è interrotta e non ci sono collegamenti tra i due livelli se non quello ad ovest che serve esclusivamente il piazzale realizzato nel 2016.

Per quanto invece concerne l'assetto funzionale, complessivamente il porto di Catanzaro occupa una superficie totale di 76.000 mq dei quali 48.000 mq costituiti da superficie a terra, 9.800 mq costituiti da superficie avamportuale ed 67.000 mq di superficie bacino interno.

Le funzioni principali svolte nel porto sono quelle di diportistica e peschereccia.

3.2.2 La struttura del paesaggio

Come chiaramente risulta dalla analisi del contesto paesaggistico, l'area di intervento è conterminata da due elementi, dei quali il primo a matrice naturale, mentre l'altro a matrice antropica:

- L'entroterra;
- Le propaggini urbane dell'abitato di Catanzaro e Catanzaro Lido

Unitamente a questi, gli elementi di strutturazione del paesaggio sono rappresentati dal sistema degli assi di mobilità, che a diverse quote solcano i rilievi, e dalle strutture portuali delle quale si è detto nel precedente paragrafo (cfr. 3.2.1).

Nello specifico, per quanto attiene l'entroterra, quest'ultimo è caratterizzato da un terrazzo di abrasione marina, debolmente degradato verso il mare e localmente interrotto da valli alluvionali dei corsi d'acqua presenti.



Figura 10 Ortofoto dell'area di intervento

Uno dei campi prediletti dagli studiosi della storia della città di Catanzaro è quello dell'analisi l'evoluzione della città che ha origini molto antiche. Infatti, ipotesi fanno risalire l'origine di Catanzaro ad un'antica colonia greca nel luogo che in seguito divenne l'antica Scolacium, oppure ritengono che sia sorta sulle rovine dell'antica città di Trischines. Altre ipotesi più accreditate individuano la fondazione da alcuni insediamenti posti in ordine sparso nella zona dell'attuale Catanzaro Marina.

Catanzaro è conosciuta come la "Città tra due mari" https://it.wikipedia.org/wiki/Catanzaro_-_cite_note-12, in quanto è situata nell'istmo di Catanzaro, ovvero la striscia di terra più stretta d'Italia, ciò consente di vedere contemporaneamente, dai quartieri nord della città, in alcune giornate particolarmente limpide, i due mari e le isole Eolie.

La città è detta inoltre Città dei tre colli corrispondenti ai tre colli rappresentati nello stemma civico che sono il colle di San Trifone (oggi San Rocco), il colle del Vescovato (oggi Piazza Duomo) e il colle del Castello (oggi San Giovanni) che sono diventati un importante simbolo identitario per gli abitanti.



Figura 11 Colli di Catanzaro

Fin dalla sua fondazione la città fu costruita con precisi scopi difensivi, capace di resistere a lunghi assedi. Era una città fortezza dotata di torri, bastioni, porte civiche e racchiusa in una cinta muraria.

L'impianto difensivo era di tipo complesso, la città era difesa dalla sua stessa posizione, accerchiata da profonde e ripide valli ed inoltre in prossimità delle mura c'erano fossati e trincee fortificate. In realtà la struttura difensiva iniziava fin dalla costa, infatti sulle colline che fiancheggiano la valle dove oggi sorgono i quartieri Sala, Santa Maria e Lido, erano costruite un susseguirsi di torri d'avvistamento fino alla costa, una delle quali è ancora visibile sulle colline del quartiere Aranceto.



Figura 12 Quartiere Lido visto dal parco archeologico

La morfologia del terreno, caratterizzata, come detto in precedenza, dalla presenza di zone collinari, l'alternanza di parti coperte da un fitto e rigoglioso manto di vegetazione ad altre aree coltivate, evidenziano un carattere di naturalità che trova tuttavia contrasto nella diffusione urbana propria della fascia costiera e negli elementi strutturali delle infrastrutture viarie.

Tra questi ultimi, un segno particolarmente evidente risulta quello del Ponte Bisantis, un ponte ad arco stradale e pedonale che collega il centro di Catanzaro con il rione De Filippis e con la periferia nord della città, non solo in ragione della netta incisione della continuità della morfologia e della copertura vegetazionale operata dal tracciato, quanto anche della imponenza e forza segnica dei viadotti (cfr. Figura 12).



Figura 13 Ponte Bisantis

Stanti i condizionamenti morfologici, la crescita urbana è avvenuta verso la fascia costiera, con un processo di progressiva saturazione degli spazi, infatti lungo la costa si nota, come nella foto i seguito, la presenza di un fitto tessuto edilizio.



Figura 14 Catanzaro Lido

Il costruito, sia esso rappresentato dalle infrastrutture viarie e ferroviarie o dai tessuti edilizi a diverso grado di completamento, costituisce quindi il carattere dominante della fascia costiera del tratto in esame, il quale, stante la sua matrice antropica, si contrappone a quello naturale dell'entroterra.

In questi termini è quindi possibile affermare che, anche per quanto attiene l'area di intervento, la relativa chiave interpretativa sia ravvisabile nella eterogeneità dei caratteri e nel loro essere concentrati in aree distinte, rappresentate come detto dalla fascia costiera e dai rilievi collinari dell'entroterra, espressione dei caratteri della antropizzazione, per il primo, e della integrità, per il secondo.

I caratteri paesaggistici descritti trovano una loro ulteriore specificazione nella individuazione dei beni paesaggistici e culturali presenti nell'area di intervento e nel rapporto intercorrente tra questa ultima ed il contesto di area vasta prima descritta.

Ripercorrendo le analisi condotte relativamente al contesto di area vasta è possibile riscontrare che l'area di intervento ricade accanto ad una zona omogenea E3 – Aree soggette a tutela ambientale, aree ad uso naturalistico riconosciute di notevole valore ambientale individuati nelle tavole del P.R.G., ma nonostante ciò, con riferimento ai parametri di lettura definiti dal DPCM 12.12.2005, quanto sin qui illustrato consente di poter affermare che la vulnerabilità/fragilità dell'area di intervento, definita come la condizione di facile alterazione e distruzione dei caratteri connotativi, è classificabile come bassa, essendo tali caratteri connotativi sostanzialmente rappresentati dalle trasformazioni infrastrutturali avvenute nel recente passato.

Tale sintesi interpretativa dell'area di intervento è quindi quella sulla base della quale è stata operata la valutazione degli effetti potenziali determinati dall'intervento in esame e della loro significatività.

3.2.3 Gli aspetti percettivi

3.2.3.1 La individuazione dei punti di vista strutturanti

Secondo quanto espressamente previsto dal DPCM 12.12.2005, la analisi degli aspetti percettivi deve essere condotta da «luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici». Ne consegue quindi che a tal fine la prima operazione da condursi risulta essere quella della individuazione dei quei punti di vista che nella presente relazione sono stati indicati con il termine “strutturanti” dal momento che, rispondendo alle anzidette caratteristiche, sono per l'appunto strutturanti i rapporti percettivi.

In questa ottica giova ricordare che l'area portuale si trova fraposta tra le frange urbane dell'abitato di Catanzaro Lido e le zone collinari caratterizzate dalla vegetazione.

Tale particolare configurazione fa sì che i punti dai quali sia possibile fruire la vista dell'area portuale, e con essa dell'intervento in progetto, e che rispondono ai requisiti dettati dal DPCM 12.12.2005 siano costituiti dall'asse viario che ha andamento pressoché parallelo alla linea di costa.

In altri termini, è possibile affermare che nel caso in specie i punti di vista strutturanti le relazioni percettive con l'area di intervento sono rappresentati dagli asse viario, aspetto questo che porta quindi a riferire la presente analisi ai canali visivi.

Stante quanto premesso, procedendo dalla quota superiore a quella del mare, l'asse in questione è Via Lungomare Santo Stefano Pugliese che si trova ad una quota maggiore rispetto all'area d'intervento.

Pur rimandando al paragrafo successivo per una più approfondita analisi degli aspetti percettivi, in merito alle caratteristiche dell'asse viario si può giungere alla considerazione relativa al ruolo svolta dalla strada come canale visivo prioritario. Infatti, nonostante la strada costeggia tutta la zona, quest'ultima è caratterizzata da una maggiore elevazione rispetto all'area di intervento, e quindi con essa la possibilità di fruire di una visuale più ampia e completa, inoltre si ha un intenso grado di frequentazione e la compresenza di diverse tipologie di flussi veicolari.

3.2.3.2 Analisi delle visuali

Una volta definiti i canali visivi, la scelta delle visuali rispetto alle quali condurre l'analisi è stata ovviamente condizionata dalla natura dell'intervento che di fatto si sviluppa ad una quota quasi sempre inferiore a quella

stradale. L'assenza di elementi in elevazione, unitamente alle anzidette caratteristiche plano-altimetriche della rete viaria, ha quindi indotto a considerare quei tratti stradali che presentano una elevazione superiore rispetto alla quota del sito di intervento.

Entrando nel merito delle visuali che è possibile esperire, i punti vi sta individuati si collocano sul strada principale, transitando lungo le due carreggiate di Via Lungomare Santo Stefano Pugliese, compresi tra l'incrocio con Via Barletta e l'incrocio con Via Sant'Elena.

Come emerge dalle immagini seguenti (cfr. Figura 14, [bookmark69](#) Figura 15 e Figura 16), le caratteristiche planimetriche ed altimetriche delle due carreggiate dell'asse viario considerato, costituiscono dei parametri che modificano le visuali che è possibile esperire. Infatti dai vari punti di vista individuati nelle due carreggiate, l'area portuale risulta percepibile in differenti modi. La vista da Ovest permette di vedere soltanto in parte il molo di sottoflutto, mentre dalla vista Est si ha una visione più completa dell'area portuale.



Figura 15 Via Lungomare Santo Stefano Pugliese: punti di vista

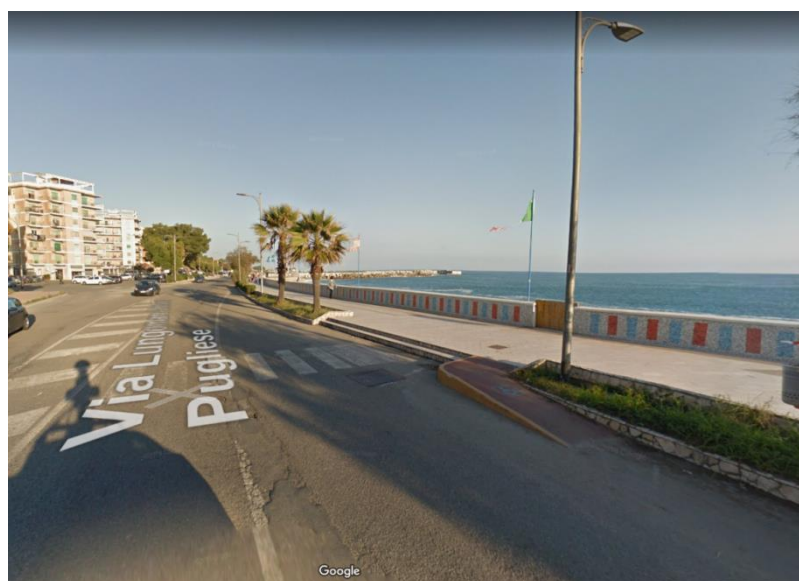


Figura 16 Via Lungomare Santo Stefano Pugliese: vista A



Figura 17 Via Lungomare Santo Stefano Pugliese: vista B

Occorre altresì evidenziare che, in ragione della distanza intercorrente tra il punto di vista e l'obiettivo, non solo risulta impossibile, dalla vista A coglierne tutti i particolari. Mentre nella vista B, il ridursi della distanza intercorrente tra punto di vista ed obiettivo gioca un ruolo fondamentale nella comprensione dello scenario. Le opere portuali acquistano infatti un ruolo nella costruzione dell'immagine e non ne rappresentano più unicamente lo sfondo.

In conclusione, il quadro descritto presenta delle situazioni eterogenee. Le differenti caratteristiche dei canali visivi considerati mutano difatti le caratteristiche delle visuali in ordine alla ampiezza del bacino visivo, alla distanza intercorrente tra punto di vista ed obiettivo e, con essa, alla possibilità di apprezzare le caratteristiche morfologiche ed i rapporti dimensionali degli elementi strutturanti lo scenario visivo fruito ed in definitiva il ruolo assunto dalle opere portuali.

Se da un lato la visuale consente di percepire l'intera configurazione portuale, dall'altro la distanza e la posizione altimetrica della strada non permettono una chiara leggibilità dei singoli elementi che la costituiscono.

Ne consegue che, con riferimento ai parametri di lettura definiti dal DPCM 12.12.2005 potremmo quindi concludere che, in termini generali, l'area di intervento presenta una elevata capacità di assorbimento visuale, ossia una significativa attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni introdotte, senza sostanziali diminuzioni della qualità.

3.3 LA PIANIFICAZIONE E I LIVELLI DI TUTELA

3.3.1 Quadro pianificatorio di contesto

Nel 2012 la Calabria ha approvato il Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico della Regione Calabria con delibera della Giunta Regionale del 22/08/2012 n. 773, con successive modifiche apportate durante la fase di discussione in Consiglio Regionale, approvato in via definitiva con Delibera del Consiglio Regionale della Calabria n. 134/2016.

Il Quadro Territoriale Regionale è lo strumento attraverso cui la Regione Calabria persegue il governo delle trasformazioni del proprio territorio e congiuntamente del paesaggio, assicurando la conservazione dei loro principali caratteri identitari e finalizzando le diverse azioni alla prospettiva dello sviluppo sostenibile, competitivo e coeso, nel rispetto delle disposizioni della LR 19/2002 e delle Linee Guida della pianificazione regionale di cui al D.C.R. n.106/2006, nonché delle disposizioni normative nazionali e comunitarie.

Il QTRP mira a perseguire i seguenti obiettivi:

- a) Considerare il territorio come risorsa limitata e quindi il governo del territorio deve essere improntato allo sviluppo sostenibile;
- b) Promuovere la convergenza delle strategie di sviluppo territoriale e delle strategie della programmazione dello sviluppo economico e sociale, ovvero rendere coerenti le politiche settoriali della Regione ai vari livelli spaziali;
- c) Promuovere e garantire la sicurezza del territorio nei confronti dei rischi idrogeologici e sismici;
- d) Tutelare i beni paesaggistici di cui agli art.134, 142 e 143 del D.Lgs. 42/2004 anche secondo i principi della "Convenzione europea del Paesaggio", ratificata con legge 2 gennaio 2006 n. 14 (GU n. 16 del 20 gennaio 2006);
- e) Perseguire la qualificazione ambientale paesaggistica e funzionale del territorio mediante la valorizzazione delle risorse del territorio, la tutela, il recupero, il minor consumo di territorio, e quindi il recupero e la valorizzazione del paesaggio, dell'ambiente e del territorio rurale quale componente produttiva e nel contempo quale presidio ambientale come prevenzione e superamento delle situazioni di rischio ambientale, assicurando la coerenza tra strategie di pianificazione paesaggistica e pianificazione territoriale e urbanistica;
- f) Individuare i principali progetti per lo sviluppo competitivo delle aree a valenza strategica, sia nei loro obiettivi qualificanti che nei procedimenti di partenariato interistituzionale da attivare;
- g) Valutare unitariamente gli effetti ambientali paesaggistici e territoriali indotti dalle politiche di intervento, con l'integrazione e la riqualificazione socio-economica degli insediamenti produttivi e residenziali, il miglioramento della mobilità delle persone e delle merci attraverso l'integrazione delle diverse modalità di trasporto su tutto il territorio regionale e la razionalizzazione delle reti e degli impianti tecnologici.
- h) Fissare le disposizioni a cui devono attenersi le pianificazioni degli enti locali e di settore, al fine di perseguire gli obiettivi di sviluppo territoriale e di qualità paesaggistica individuati inoltre dal Documento per la Politica del Paesaggio in Calabria di cui all'art 8 bis della L.R. 19/02 quale parte integrante dello stesso QTRP.

3.3.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Catanzaro, approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale del 20/02/2012 n.5, rappresenta il quadro di riferimento unitario per tutti i livelli della pianificazione territoriale.

Il PTCP individua il patrimonio di risorse ambientali e storico –culturali del territorio, definisce le strategie di sviluppo locale e detta le linee guida e gli indirizzi per la pianificazione territoriale e paesaggistica.

Il suo scopo è assicurare per il futuro, uno sviluppo armonico della provincia, attraverso un organico sistema di governo del territorio basato sul coordinamento dei diversi livelli decisionali e l'integrazione con la programmazione sociale ed economica regionale.

Il PTCP costituisce il cardine su cui impostare un assetto territoriale tale da raggiungere gli obiettivi prefissati dando la priorità ai seguenti contenuti:

- miglioramento della professionalità e valorizzazione delle risorse umane;
- uso sostenibile e efficiente delle risorse ambientali e culturali per l'evoluzione sociale;
- sviluppo di reti e collegamenti per la mobilità;
- competitività e attrattività dei sistemi e degli insediamenti urbani;
- apertura internazionale e attrazione di risorse per tutelare e valorizzare le molteplici identità dei luoghi;
- governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali e efficaci.

Inoltre suddivide il territorio della Provincia in 7 ambiti territoriali: essi sono: REVENTINO MANCUSO/ PRESILA / LAMENTINO / CATANZARESE/ ALTO JONIO / BOCCA DEL LUPO/ BASSO JONIO. Rispetto alle 3 macro aree individuate prima nelle "Linee Guida" Regionali e ridisegnate nel Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica come metropoli dell'ISTMO e "soveratese", il PTCP della Provincia di Catanzaro, riafferma il proprio convincimento per una più dettagliata (e prioritaria) articolazione al fine di pervenire al risultato finale della "provincia metropolitana".

I contenuti sviluppati dal Piano sono sintetizzati di seguito:

- reti (Ecologica, di interconnessione, del rischio ambientale);
- ambienti insediativi in rapporto alle caratteristiche morfologico-ambientali e alla trama insediativa;
- sistemi territoriali di sviluppo, individuati sulla base della geografia dei processi di auto-riconoscimento delle identità locali e di auto-organizzazione nello sviluppo;
- indirizzi per le intese intercomunali e buone pratiche di pianificazione, in cui si individuano modalità per la cooperazione istituzionale e delle raccomandazioni per lo svolgimento di "buone pratiche";
- Linee guida per il paesaggio relative ogni singola parte del territorio regionale.

Di seguito si riporta una sintesi grafica della "Provincia Metropolitana" estratta dal PTCP.

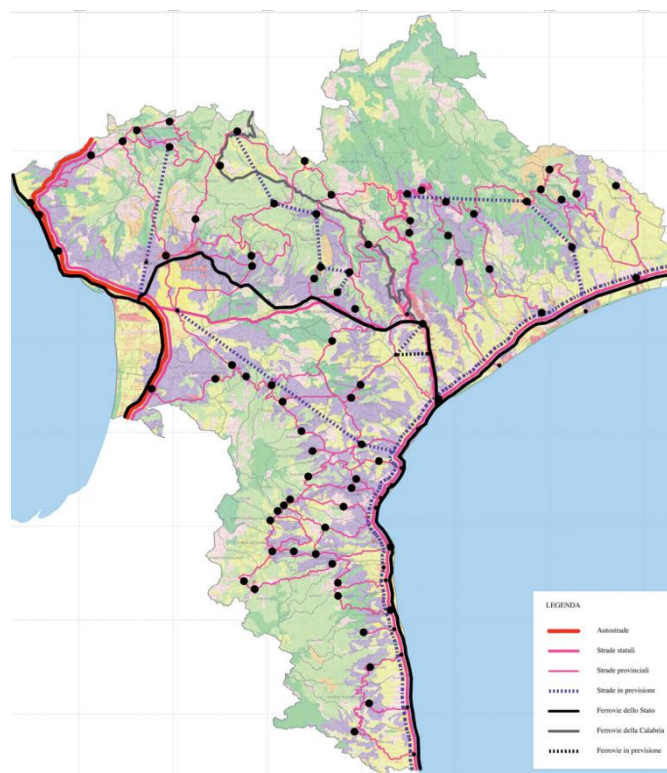


Figura 18 Sintesi grafica della Provincia di Catanzaro

3.3.3 Piano Regolatore Generale

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Catanzaro è stato approvato nel 2002 in versione definitiva con D.D.G. n. 14350 del 08/11/2002

Il P.R.G. di Catanzaro definisce le varie zone in cui è suddivisa la città caratterizzando le aree in funzione della destinazione d'uso e interventi ammessi con i rispettivi parametri urbanistici ed edilizi.

Nello specifico l'area oggetto d'intervento ricade in un'area caratterizzata da zone territoriali con diverse destinazioni d'uso. Si riporta di seguito uno stralcio della tavola di inquadramento del P.R.G.

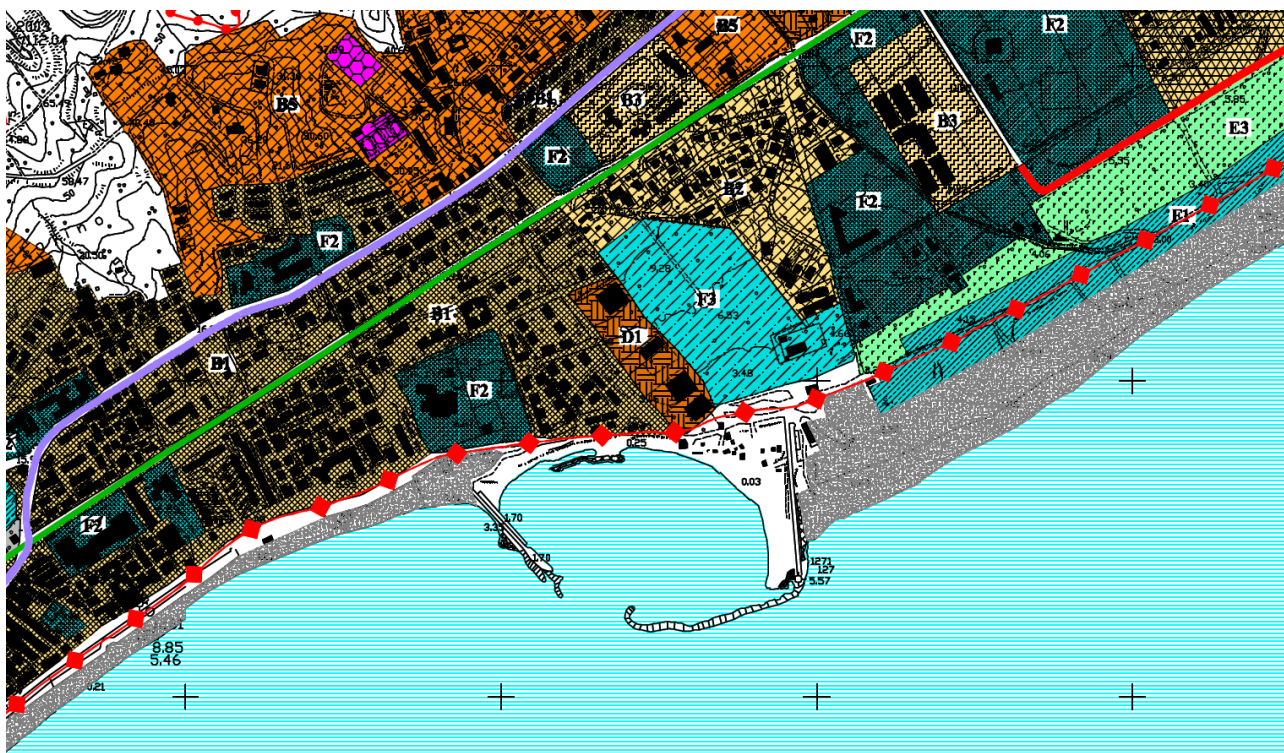


Figura 19 Stralcio della tavola di inquadramento del P.R.G.

LEGENDA		LEGENDA	
	Conservazione (mondo urbano storico, prima del 1980)		STRADE PRIMARIE ESISTENTI
	Risqualificazione (mondo urbano dopo il 1980)		STRADE PRIMARIE ESISTENTI DA POTENZIARE
	Risqualificazione ed integrazione (area di margine del Centro storico)		STRADE PRIMARIE PREVISTE
	Zona residenziale storica		FERROVIE DELLA CALABRIA ESISTENTI
	Zona residenziale di completamento		FERROVIE DELLA CALABRIA IN PROGETTO
	Zona residenziale di completamento degli ambiti urbani dotati di pianificazione attuativa		FERROVIE DELLO STATO ESISTENTI
	Zona residenziale di recupero dagli insediamenti abusivi		FERROVIE DELLO STATO IN PROGETTO
	Zona residenziale di completamento da sottoporre a piano attuativo		METANODOTTO
	Zona residenziale di espansione		FUNICOLARE
	Zona residenziale di espansione degli ambiti urbani dotati di pianificazione attuativa		STAZIONE FERROVIE DELLA CALABRIA DI PROGETTO
	Attività produttive esistenti		STAZIONE FERROVIE DELLO STATO DI PROGETTO
	Attività produttive di nuovo insediamento		STAZIONE FERROVIE DELLA CALABRIA ESISTENTI
	Aree ad uso agricolo con elevata capacità produttiva		
	Aree ad uso agricolo ordinario		
	Aree soggette a tutela paesaggistica		
	Zona destinata a parchi urbani e territoriali di interesse sovracomunale		
	Aree destinate a standard urbanistici (D.L. 02/04/98, n° 1440)		

Il Piano Regolatore Generale persegue l'obiettivo della massima fruibilità collettiva e, a tal fine, consente la necessaria dotazione infrastrutturale e la creazione di servizi e attrezzature funzionali alle attività per le aree che presentano valenze paesaggistiche ed Norme Tecniche di Attuazione e P.R.G. Catanzaro e zone ambientali meritevoli di tutela e valorizzazione turistica per elevare i livelli di fruizione collettiva. Il Piano Regolatore Generale individua le aree sulle quali intervenire con interventi edilizi funzionali e di servizio per soddisfare le esigenze connesse alla loro fruizione e detta precise prescrizioni per le modalità di attuazione.

3.3.4 Aree protette

Di seguito è riportata la rete ecologica regionale, estratto del territorio provinciale, dalla quale si può osservare come nell'area interessata dall'intervento non c'è la presenza di nessun parco o riserva. L'importante corridoio ecologico, date le notevoli distanze dalla area di intervento, non risente in alcun modo dalla realizzazione del progetto in esame.

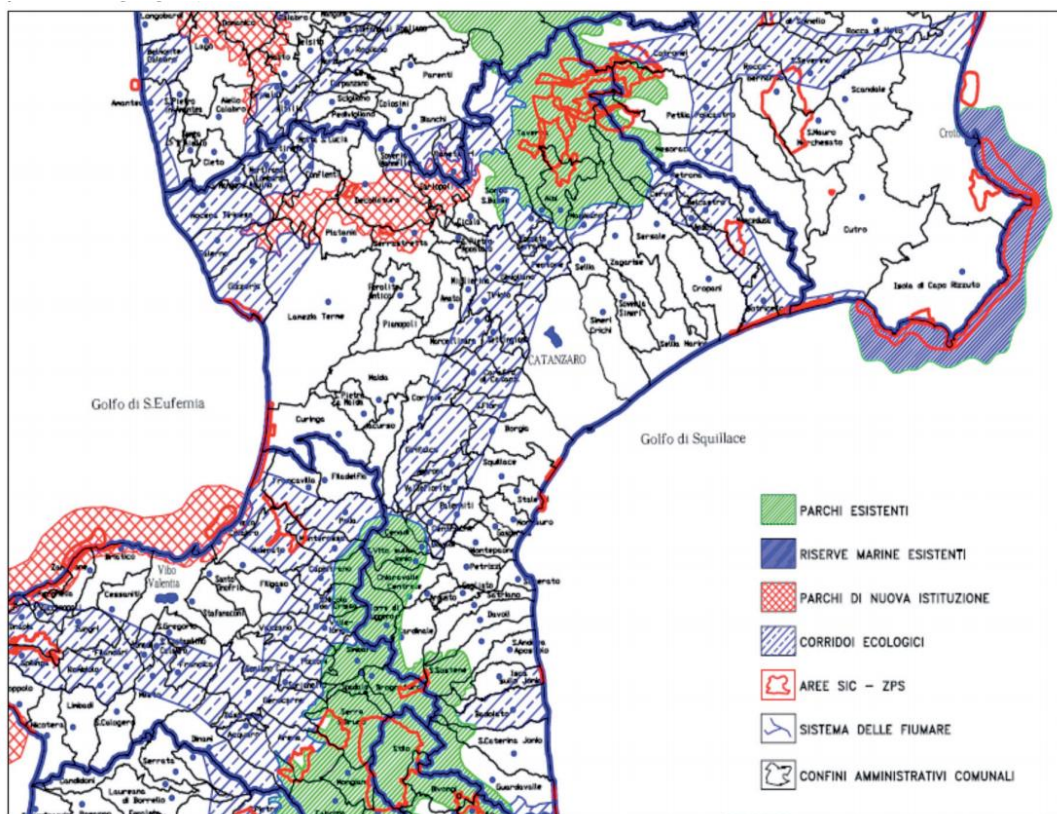


Figura 20 rete ecologica regionale - estratto del territorio provinciale (fonte: Pis rete ecologica regionale)

4 GLI INTERVENTI IN PROGETTO

Il presente progetto delle opere di completamento delle opere interne del Porto di Catanzaro Marina è stato elaborato sulla scorta delle indicazioni fornite nel corso delle riunioni di coordinamento dalla Stazione Appaltante al fine di conferire la piena funzionalità della struttura portuale.

Nella figura seguente si riporta stralcio della "Planimetria generale di progetto" (Elab. B10).

L'area di interesse per l'esecuzione degli interventi di progetto è suddivisa in due macro aree: Opere portuali e Opere di viabilità.

Si descrivono nei paragrafi successivi gli interventi di progetto aventi maggiore rilevanza per lo studio paesaggistico.

PLANIMETRIA GENERALE DI PROGETTO
Scala 1:1000

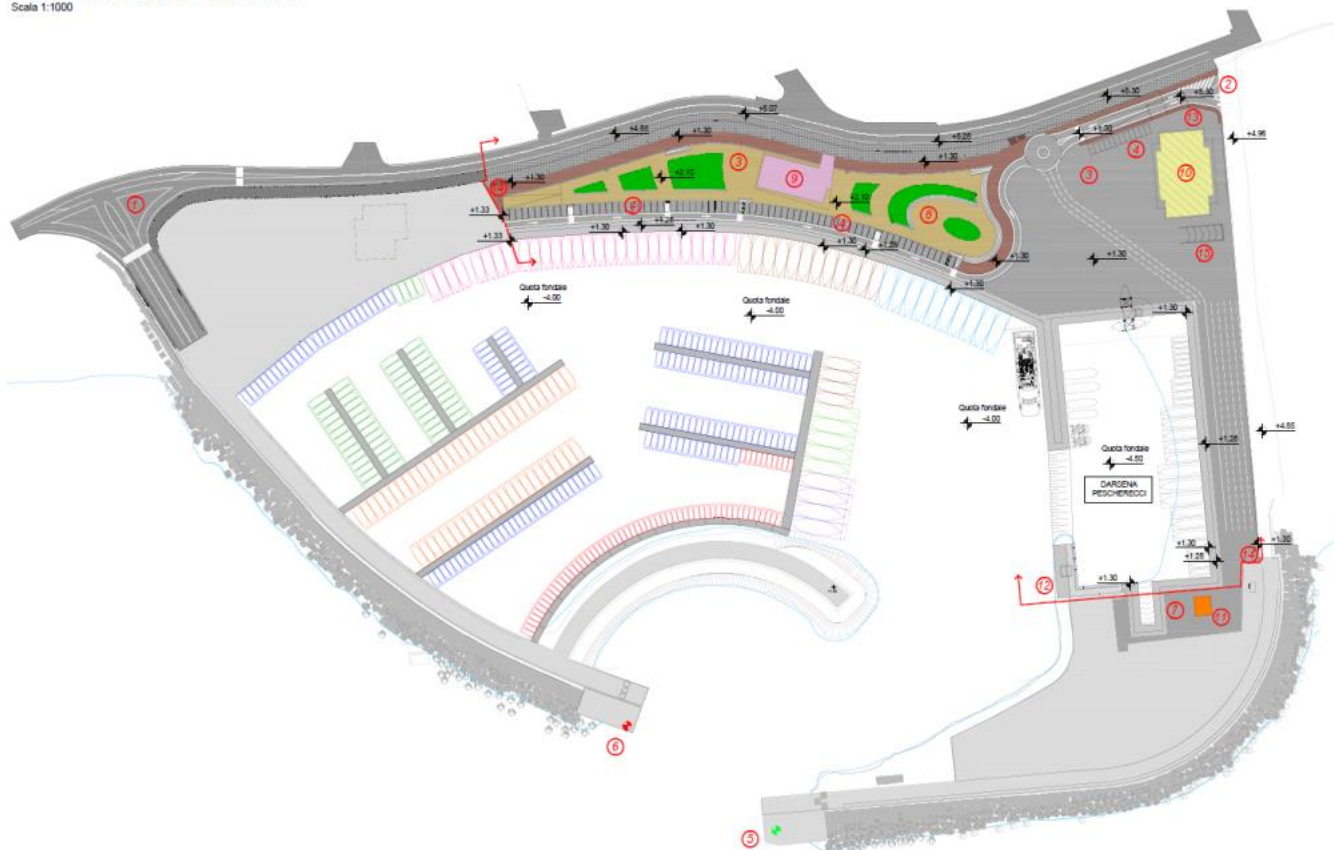


Figura 21 Estratto della tavola B10 – Planimetria generale di progetto

4.1 BANCHINA E PIAZZALI DI RIVA

La banchina, come da progetto, prevede l'ormeggio in andana di imbarcazioni da diporto dimensioni variabili tra 15 m e 20 m, idoneamente confinata da dissuasori, catenarie e fioriere, è caratterizzata da una larghezza costante di 5 m.

A tergo di tale area, ancora a perimetro della banchina, si sviluppa la viabilità veicolare ad un unico senso di marcia destinata agli autoveicoli, per una larghezza di 4 m, a sua volta confinata da posti auto in blocchi di sei, interrotti da gradini che consentono di accedere alla quota superiore del piazzale (+2,10 m). Il piazzale di riva, per la parte oggetto dell'intervento, si sviluppa dunque su due quote planimetriche; la prima a ciglio banchina (1,30 m) che include le aree di ormeggio (5,0 m), la viabilità carraia (4,0 m) e i posti auto (5,0 m) e la seconda, a quota +2,10 a tergo dei posti auto, su cui si sviluppa la restante parte del piazzale fino alla strip dei servizi confinata da una viabilità pedonale.

Il progetto prevede la realizzazione, in prosecuzione a quella già realizzata, di una paratia di pali a sostegno della viabilità esistente, opportunamente rivestita con pannelli in cls, e l'ampliamento del marciapiede esistente

(viabilità superiore) di ulteriori 5 m (raggiungendo, a quota +5,30 m., un'ampiezza complessiva di 8 m), anche questo opportunamente attrezzato con arredi e panchine.

Il lungo mare viene collegato alla copertura del circolo nautico tramite una passerella in ca. La copertura diventa così piazza sopraelevata che si affaccia sul nuovo porto.

La struttura di banchina prevede l'inserimento di cassoni cellulari affiancati in c.a. di dimensioni 3,80x2,50 m in pianta ed altezza pari a 4,80 m, imbasati su fondali di 3,50 m.s.l.m.m.

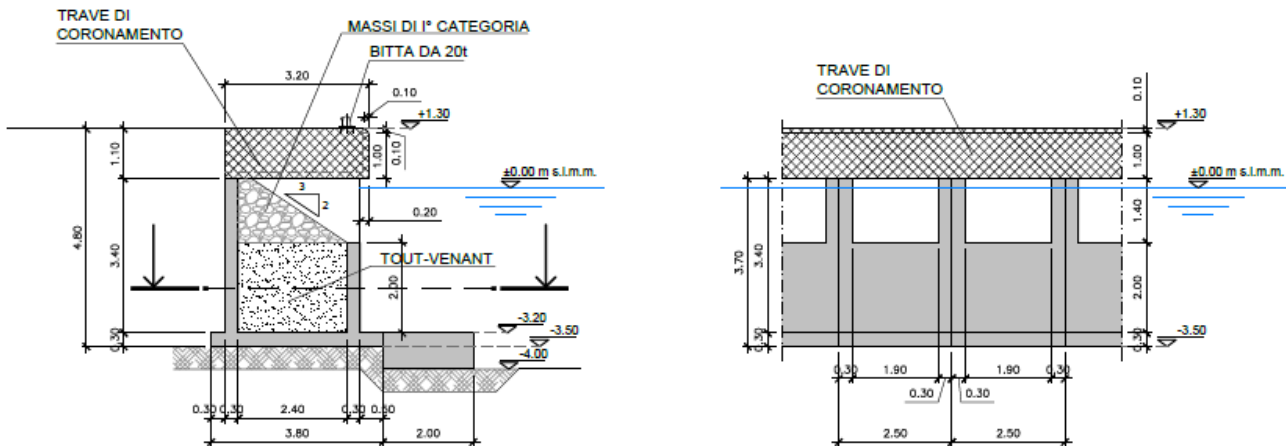


Figura 22 Sezione tipologica dei cassoni

La struttura è disposta su apposito scanno in pietrame nel quale saranno collocati i massi guardiani di dimensione 2,00x2,50x0,80 nella maggior parte del tratto e 2,00x2x50x1,30 nella parte adibita al molo pescherecci (dove la quota di scavo è pari a -4,50 m.s.l.m.m).

Le pareti presentano uno spessore di 30 cm a sostegno di una copertura avente altezza pari a 1,10 m e larghezza 3,20 m. I cassoni saranno riempiti per un'altezza di 2 m di tout-venant e per la rimanente altezza di pietrisco (con una pendenza pari a 3/2).

4.2 PONTILI GALLEGGIANTI

L'attracco delle imbarcazioni avviene mediante l'inserimento di 4 pontili di differente lunghezza.

- pontile 1: presenta dimensioni totali pari a 124x2,40 m ed è suddivisa in 9 monoblocchi di 12 m di lunghezza e 2 di 8 m di lunghezza; sul pontile 1 si prevede inoltre l'inserimento di 2 pontili chiamati 1A e 1B aventi lunghezze rispettivamente di 48 m e un pontile 1C avente lunghezza di 28 m.
- pontile 2: presenta dimensioni pari a 96x2,40 m ed è suddivisa in 8 monoblocchi di 12 m;
- pontile 3: presenta dimensioni pari a 144x2,40 m ed è suddivisa in 18 monoblocchi di 8 m; il pontile segue un profilo planimetrico curvo e il suo ancoraggio a terra è ottenuto mediante ancoraggio su pali.
- pontile 4: presenta dimensioni pari a 84x4,00 m ed è suddivisa in 7 monoblocchi di 12 m; Vengono inseriti inoltre i pontili 4A e 4B aventi dimensioni di 72x2,40 m.



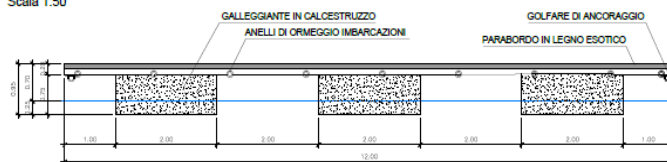
Figura 23 Pontili di attracco di progetto

I pontili galleggianti hanno caratteristiche strutturali tali da rispondere, oltre ai requisiti di conveniente solidità e durata alle prerogative specifiche dell'ambiente in cui dovranno operare e dell'impiego per i quali sono previsti. I materiali da impiegare per la loro costruzione saranno tali da non soffrire la corrosione dovuta all'ambiente marino. I pontili saranno costituiti da moduli prefabbricati a galleggiamento discontinui e sono costituiti da due parti distinte (galleggianti e piano di calpestio). Il piano di calpestio è costituito da un robusto telaio in acciaio zincato ricoperto con doghe di legno nella parte centrale e da pannelli, anch'essi in legno, lungo i lati, consentendo l'inserimento di impianti nei vani sottostanti.

L'ancoraggio al fondo è realizzato a mezzo di robusti cursori di scorrimento imbullonati ai telai e provvisti di pattini autolubrificanti di scorrimento. Ogni cursore sarà libero di scorrere verticalmente lungo un palo tubolare di ancoraggio infisso nel fondale.

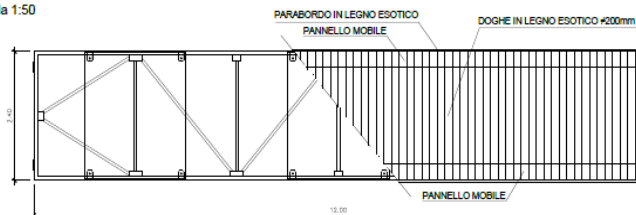
VISTA LATERALE

Scala 1:50



PIANTA

Scala 1:50



VISTA TRASVERSALE

Scala 1:25



Figura 24 Pianta, vista laterale e trasversale tipologia dei pontili. Estratto dalla tavola B15

Il collegamento tra il piano di calpestio della banchina fissa ed il pontile galleggiante verrà risolto tramite l'uso di una passerella di accesso, incernierata al bordo della banchina scorrevole sul piano di calpestio del pontile medesimo.

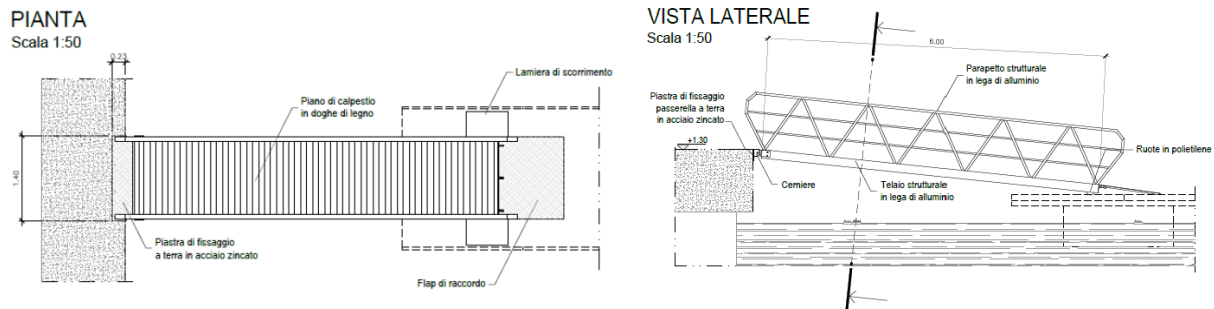


Figura 25 Pianta e vista laterale passerella

4.3 OPERE DI VIABILITÀ E RAMPA DI ACCESSO

La viabilità carraia si sviluppa tra l'esistente rampa di accesso al porto e la rampa di collegamento di progetto, entrambe bidirezionali. La rampa esistente potrà consentire l'accesso al molo di sopraflutto ed al piazzale già esistente a quota +1,30 m che, occasionalmente, potrebbe essere utilizzato come parcheggio a raso solo nei periodi di massima affluenza. Inoltre, tale rampa consentirà l'accesso all'area del porto turistico ed ai parcheggi dedicati, fino a raggiungere la rotonda di progetto che consentirà, attraverso la nuova rampa, di connettersi alla viabilità esistente a quota +5,30 m.

La rampa di progetto, invece, consentirà anche l'accesso a quota +1,30 alla banchina esclusiva destinata ai pescherecci, al molo di imbarco e sbarco passeggeri (ed al relativo parcheggio a raso) ed all'area cantieristica.

Il manufatto di divisione tra strada e porto è composto da una berlinese di pali in c.a. trivellati $\varnothing 800$, di lunghezza pari a 13,0 m di cui circa 4,20 m fuori terra. A valle si prevede all'inserimento di una rifodera composta da un pannello prefabbricato in c.a. di spessore 100 mm e un telo bentonitico di 50 mm.

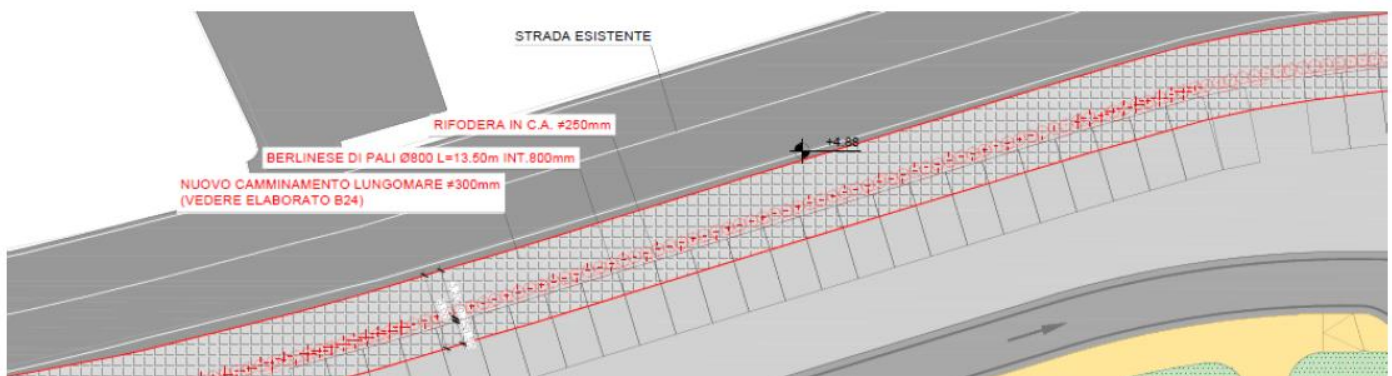


Figura 26 Estratto dalla tavola C10 "Planimetria strutturale di progetto"

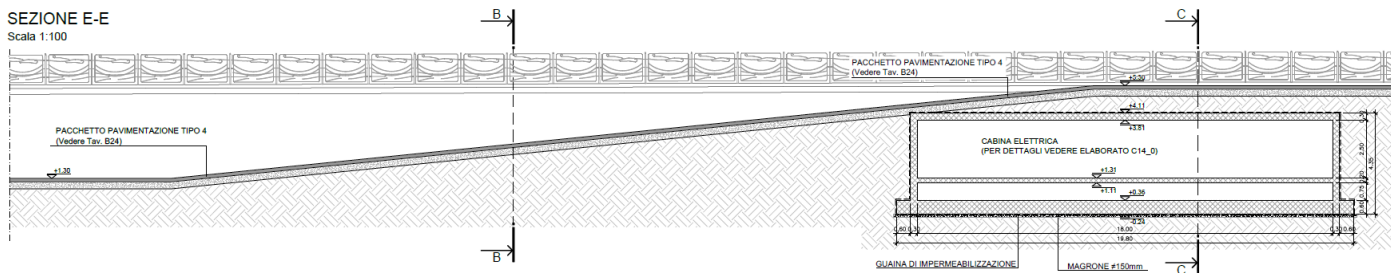


Figura 27 Sezione tipologica rampa di accesso

Oltre alla finalità di divisorio la berlinese presenta una funzionalità di supporto ad un solaio avente spessore di 0.25 m, sorretto a valle da pilastri posti ad intervalli regolari di 6,0 m e di diametro pari a 400 mm.

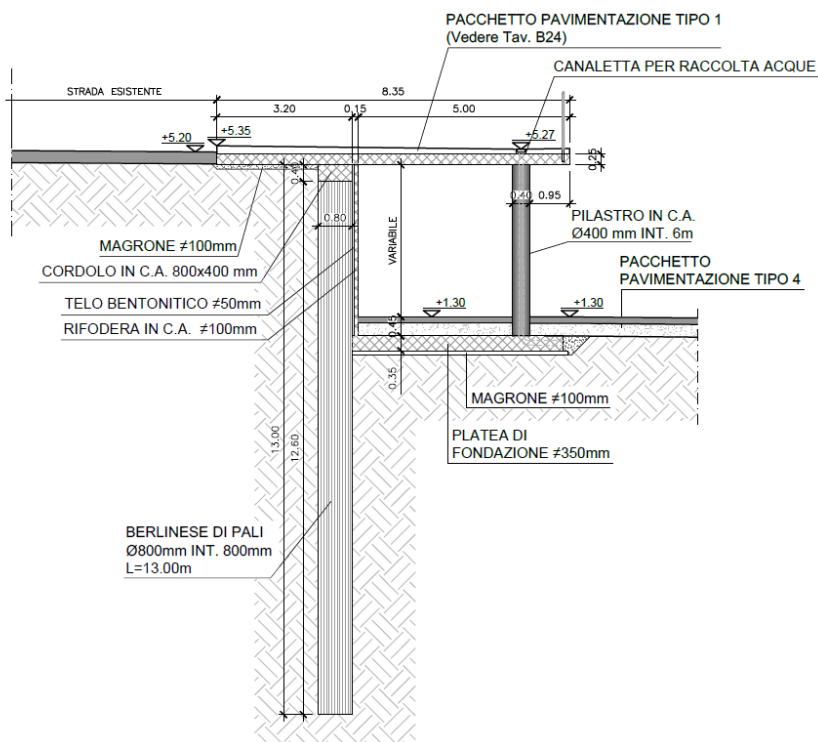


Figura 28 Sezione tipologica della berlinese

Ad est della zona di intervento è prevista una rampa di collegamento tra l'area portuale e la strada esistente. Le opere a sostegno della stessa sono la berlinese di pali (paragrafo precedente) posizionata a nord e un muro di contenimento posizionato a sud.

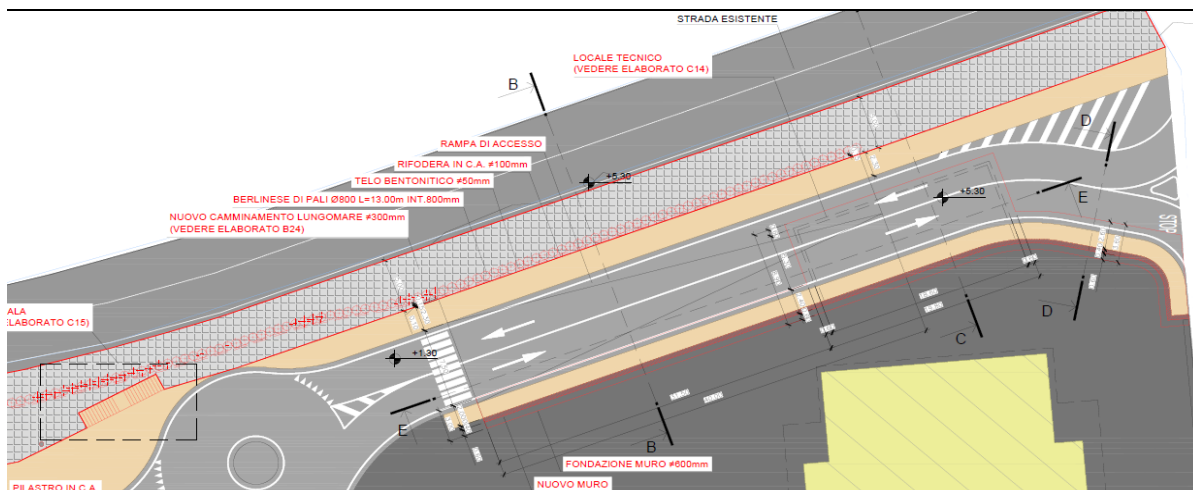


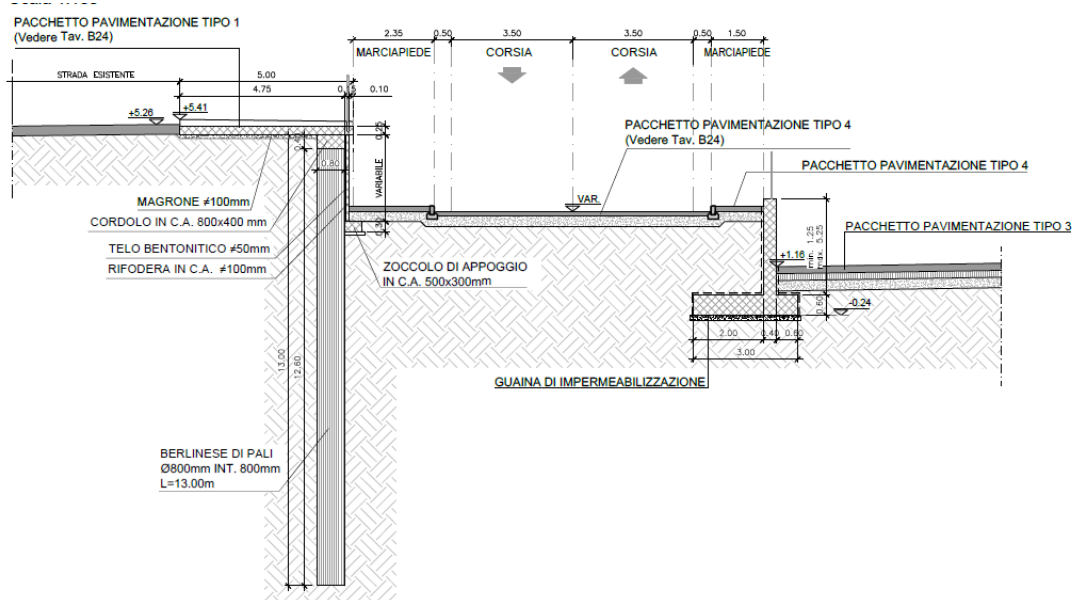
Figura 29 Estratto dalla Tavola C10 "Planimetria strutturale di progetto" - individuazione della rampa

Il muro è composto da una fondazione di altezza 60 cm, avente quota di imposta pari a -0,24 s.l.m.m (al netto del magrone posizionato a -0,25 s.l.m.m) e uno sviluppo di circa 68 m.

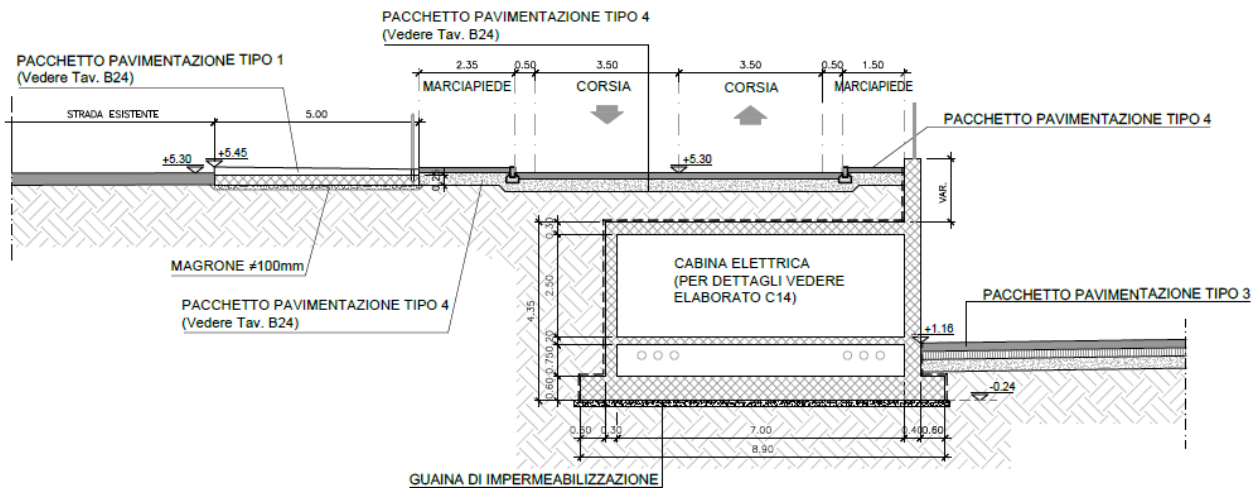
La presenza di un locale tecnico al di sotto della rampa determina la scomposizione di tre tipologie differenti di struttura in elevazione:

- una zona nella quale il muro presenta un'altezza variabile per accompagnare la pendenza della rampa (sezione B-B);
- una zona nella quale vi è la presenza di una struttura a sostegno del locale tecnico (sezione C-C);
- una zona nella quale il muro in elevazione presenta altezza costante e unisce al muro esistente posizionato a est (sezione D-D).

SEZIONE B-B



SEZIONE C-C



SEZIONE D-D

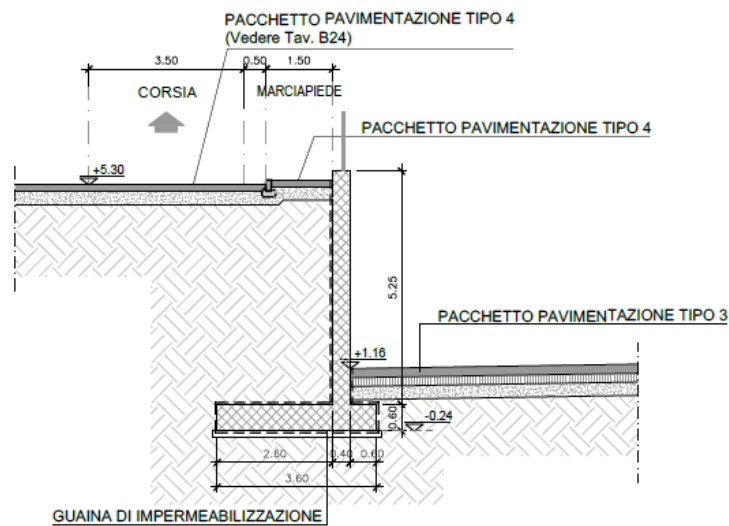


Figura 30 Sezioni del muro di sostegno della rampa di accesso

4.4 EDILIZIA PORTUALE

All'interno dell'area portuale si prevede l'inserimento di costruzioni adibite a:

- Circolo nautico;
- Capannone cantieristica e rimessaggio;
- Torre di controllo.

Il circolo nautico è situato nel lato ovest dell'area di intervento e si colloca tra due dei nuovi pontili di progetto.

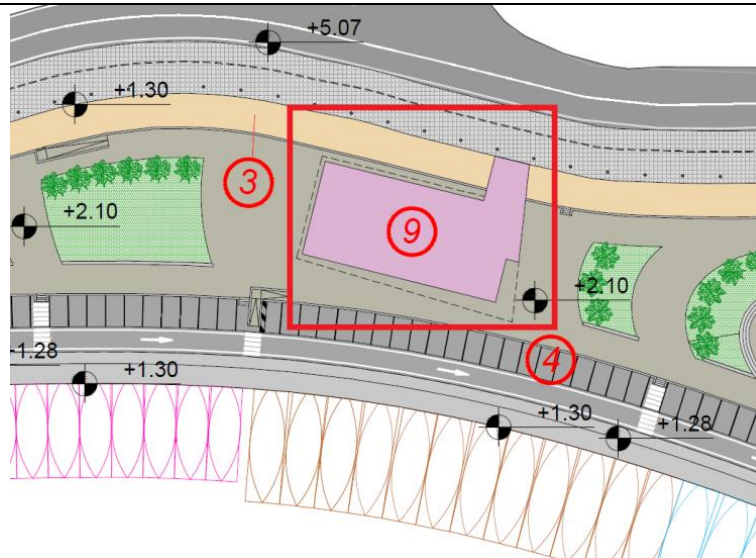


Figura 31 Circolo nautico

L'edificio ospita il circolo nautico, gli uffici, i servizi igienici di servizio e gli spogliatoi per il personale. A completare, sono presenti il negozio e il pronto soccorso.

Il manufatto presenta una superficie coperta di 438 mq con un'altezza massima di 3,90 m e ospita il circolo nautico, gli uffici i servizi igienici di servizio e gli spogliatoi per il personale. A completare, sono presenti il negozio e il pronto soccorso. Il circolo nautico, posizionato a quota +2,10m, in una piazza rialzata rispetto all'area portuale, sarà accessibile dalla careggiata a senso unico che collega il lungomare con l'area portuale. Lungo la corsia stradale verso la banchina saranno collocati dei posti auto a servizio dell'area portuale e del circolo nautico. Percorsi pedonali provvisti di rampe e scalinate collegheranno il circolo alle restanti aree di servizio e aree verdi. La pavimentazione proposta per l'area sterna del circolo nautico è calcestruzzo drenante di colorazione naturale.

Di seguito si riporta una sezione trasversale del circolo nautico di progetto inserito nel contesto dell'area di intervento ed una planimetria dell'edificio.

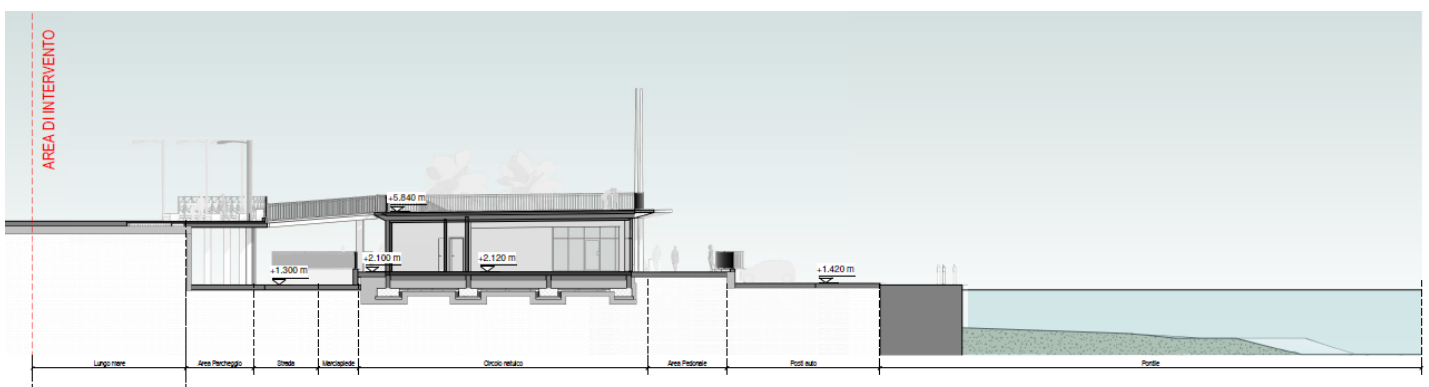


Figura 32 Sezione in corrispondenza del Circolo nautico (estratto Elab.B17)



Figura 33 Planimetria Circolo Nautico

Il capannone cantieristico sarà collocato ad est dell'area di intervento in prossimità di un ampio piazzale carrabile per lo stallo navale e per il passaggio dei mezzi autorizzati verso la zona pescherecci.

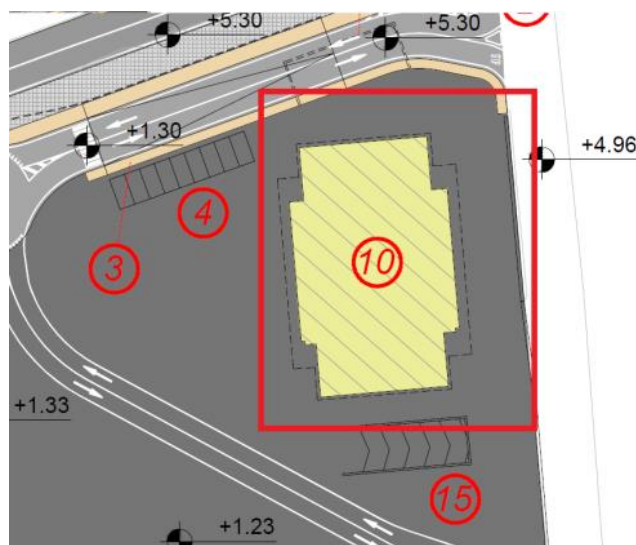


Figura 34 Ricovero imbarcazioni

Il capannone di rimessaggio è situato nel lato est dell'area di intervento. È composto da tre volumi che ne individuano le funzioni principali.

La struttura in c.a. con setti e pilastri a vista e copertura in acciaio rivestita in lamiera per il volume centrale e copertura in c.a. per i volumi laterali.

Il volume centrale, con altezza maggiore, ospita il ricovero imbarcazioni. È un open space con altezza interna di 10,7 m con pareti costituite da setti in c.a.; ampi portali metallici su lato ovest consentono un agevole accesso delle imbarcazioni. La fascia vetrata in sommità permette l'illuminazione naturale dell'area e la sporgenza della copertura garantisce un'adeguata schermatura del locale nei mesi estivi.

I volumi laterali in c.a. hanno altezze interne minori pari a 7m. Questi ospitano ambienti quali: officia, servizi igienici, locale tecnico, ufficio, area commerciale e deposito. La maggioranza dei locali è fornita di controsoffitto, isolata termicamente e servita da impianti di riscaldamento e condizionamento.

Di seguito si riporta una sezione dell'area di intervento che inquadra anche il ricovero imbarcazioni di progetto all'interno della suddetta area ed una planimetria dell'edificio.

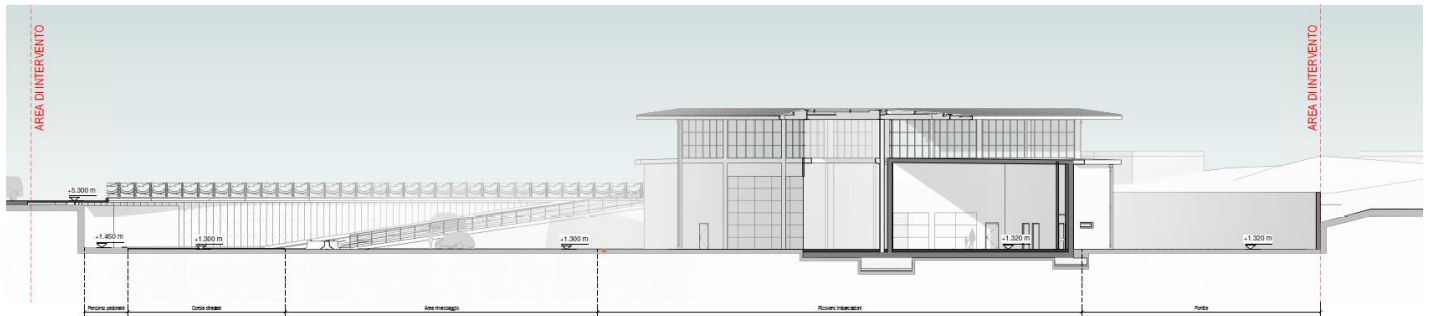


Figura 35 Sezione in corrispondenza del Ricovero imbarcazioni (estratto Elab.B17)



Figura 36 Planimetria Ricovero imbarcazioni

Infine, la torre di controllo è situata nel lato est dell'area di intervento. È una struttura sopraelevata utilizzata per le operazioni di controllo del traffico navale.

La struttura è composta da un corpo scale centrale in acciaio su tre livelli. I quattro pilastri, tra i quali vi è il corpo scale, sono rivestiti con pareti in cartongesso per proteggere i cavedi che ospitano gli impianti. All'ultimo livello è collocata la postazione della torre di controllo.

Nell'area est del porto era prevista una Torre di Controllo giudicata dal Ministero della Cultura, in sede di procedura di valutazione di impatto ambientale, troppo invasiva. All'interno di tale torre di controllo, in sede di conferenza dei servizi, la capitaneria di porto aveva chiesto di allocare i servizi per il proprio personale operativo.

Per le funzioni di sorveglianza originariamente assegnate alla torre di Controllo è stato valutato il posizionamento di n. 10 paline in ferro con fusto diam 25 cm ed altezza di 4 m, su cui porre in opera delle videocamere a testa mobile ad alta risoluzione in grado di garantire, attraverso una rete lan ed un'alimentazione elettrica con pannelli solari collocati in prossimità delle videocamere stesse, il controllo da remoto dell'intero specchio acqueo portuale.

In luogo della torre di controllo il progetto prevede la realizzazione di un piccolo edificio monopiano, di dim 8,50 x 8,50 x h utile 3,20 m e copertura pari a 9,50 m x 9,50 m x h=3,5 m, destinato ad ospitare il personale operativo della Capitaneria di Porto.

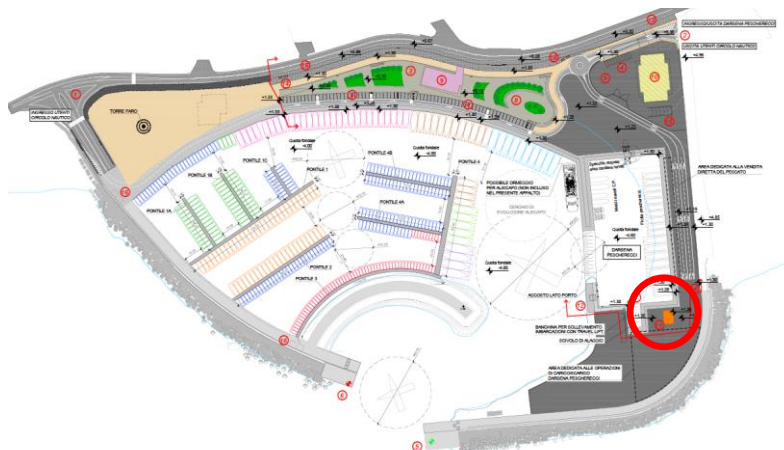


Figura 37- a Ubicazione uffici Capitaneria di Porto

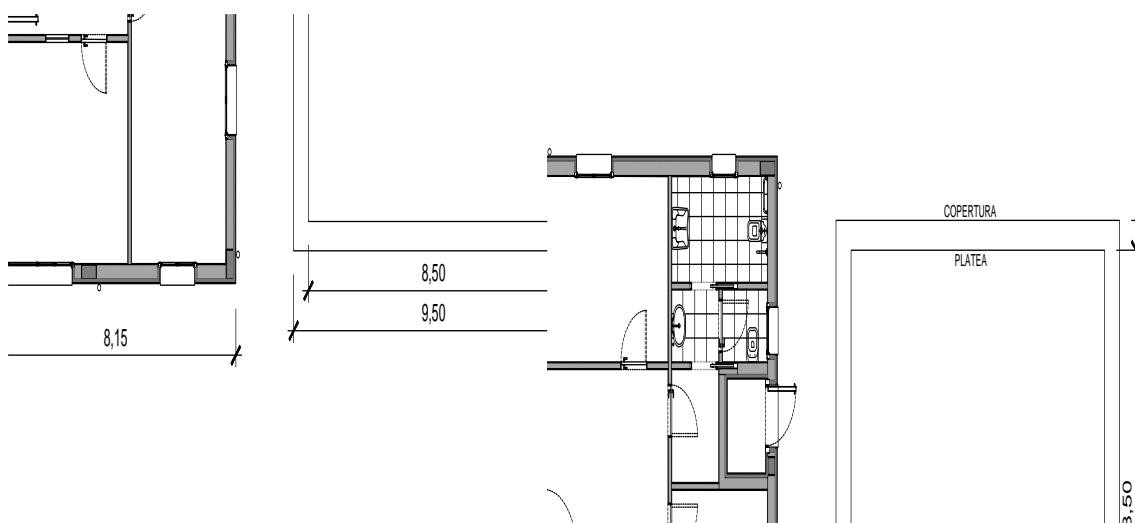


Figura 38- b Planimetria uffici Capitaneria di Porto

5 ANALISI DEGLI EFFETTI

5.1 SINTESI DEL QUADRO CONOSCITIVO

5.1.1 Il modello interpretativo del contesto paesaggistico: sistemi di paesaggio e relazioni tra le parti

L'analisi del dettato normativo, sulla scorta della quale è stata sviluppata la metodologia posta a fondamento della presente relazione, ha evidenziato quali debbano essere le tipologie di modificazioni ed alterazioni da prendere in considerazione al fine di valutare gli effetti negativi indotti sul paesaggio da un intervento.

Muovendo da tale approccio e con l'obiettivo di individuare quelle tipologie di impatto rispetto alle quali sviluppare l'analisi di compatibilità degli interventi in oggetto rispetto ai valori paesaggistici, è stato condotto un puntuale riscontro dei termini in cui dette modificazioni ed alterazioni si configurino nel caso in specie.

A tale fine si è ritenuto necessario condurre preliminarmente una breve sintesi di quanto più diffusamente argomentato nei precedenti capitoli e paragrafi in merito al contesto paesaggistico ed all'area di intervento nel loro attuale stato, ed agli interventi in progetto.

In breve, per quanto attiene ai caratteri paesaggistici del contesto e dell'area di intervento, le analisi condotte hanno consentito di descrivere detto ambito secondo una articolazione in quattro sistemi di paesaggio:

- A – Sistema insediativo costiero, articolato in B1 Area urbana di Catanzaro, comprendente il tessuto urbano consolidato delle espansioni avvenute negli ultimi anni;
- B – Sistema del porto turistico, che ha cominciato a svilupparsi intorno agli anni sessanta del secolo scorso;
- C – Sistema infrastrutturale, costituito dagli assi stradali e ferroviari presenti sul territorio che garantisce il collegamento e la connessione del porto turistico con il centro della città e gli altri comuni limitrofi.

Appare difatti evidente come i processi di antropizzazione che si sono susseguiti negli ultimi anni ed in particolare la realizzazione del porto commerciale abbiano non solo modificato i valori originari di questa porzione territoriale, quanto anche variato le relazioni intercorrenti tra le parti.

5.1.2 Gli interventi in progetto

Gli interventi di progetto, come descritto nel paragrafo precedente, riguardano sostanzialmente il completamento degli interventi necessari a garantire l'operatività dell'infrastruttura portuale nella sua attuale configurazione.

Gli interventi di completamento infatti non comporteranno nessuna variazione dell'attuale conformazione del porto di Catanzaro marina che risulta delimitato dalle opere foranee esistenti.

Inoltre gli interventi di progetto risultano la naturale prosecuzione di quanto già eseguito nella parte nord ovest dell'area portuale.

Come desumibile dallo screening di rilevanza potenziale delle tipologie di modificazioni e alterazioni riportato nelle tabelle seguenti, le opere di progetto risultano impattanti dal punto di vista prettamente percettivo e panoramico. Si prevedono infatti delle modificazioni e delle alterazioni percettive e panoramiche, anche se di modesta entità, principalmente dovute alla realizzazione delle nuove volumetrie (circolo nautico e ricovero imbarcazioni).

Si riporta di seguito sintesi dell'analisi preliminare.

5.1.3 Analisi preliminare delle tipologie di modificazioni ed alterazioni

L'analisi preliminare delle modificazioni ed alterazioni determinate dagli interventi in progetto è stata sviluppata nei seguenti termini (cfr. Tabella 5-1 e Tabella 5-2).

Tipologie	Considerazioni	Rilevanza potenziale
M1 Modificazioni della morfologia	Gli interventi in progetto non comportano alcuna modificazione o eliminazione degli elementi di strutturazione della morfologia naturale ed antropica. Gli interventi lasciano inalterata la configurazione delle opere foranee esistenti e con essa l'andamento della linea di costa artificiale.	NO
M2 Modificazioni della compagine vegetale	Gli interventi in progetto non interessano alcuna formazione vegetale	NO
M3 Modificazioni dello skyline naturale o antropico	Gli interventi in progetto non apportano sostanziali modifiche allo skyline naturale ed antropico in quanto le opere risultano principalmente sottoposte al centro urbano mentre i nuovi volumi risultano ubicati in corrispondenza di manufatti esistenti non alterando significativamente la sagoma dello stato di fatto.	NO
M4 Modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico	Gli interventi in progetto, trattandosi di interventi di completamento della colmata già realizzata, non interessano aspetti incidenti sulla funzionalità ecologica o comportanti modificazione dell'assetto idraulico ed idrogeologico.	NO
M5 Modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico	Gli interventi di progetto prevedono la realizzazione di nuovi volumi (Circolo nautico e nuovo ricovero per le imbarcazioni) oltre alla nuova viabilità portuale sia carrabile che pedonale. L'esecuzione di tali opere comporta modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico in linea con le indicazioni fornite dalla Stazione Appaltante per il completamento di riqualificazione dell'area portuale iniziato con la realizzazione delle opere foranee.	SI
M6 Modificazioni dell'assetto insediativo-storico	Gli interventi in progetto insistono su di un'area infrastrutturale realizzata negli ultimi cinquanta anni circa e conseguentemente non determinano alcuna modificazione dell'assetto insediativo di impianto storico.	NO
M7 Modificazioni dei caratteri tipologici, materici, costruttivi dell'insediamento storico	Le opere di progetto saranno realizzate in corrispondenza della colmata di recente formazione (2011-2015) a ridosso della zona residenziale prettamente turistica della località Catanzaro lido e prevedono interventi di completamento di opere già parzialmente eseguite. Non si andrà pertanto a modificare insediamenti storici, intervenendo di fatto unicamente su aree di recente formazione.	NO
M8 Modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e colturale	Gli interventi in progetto non interessano aree agricole	NO

Tabella 5-1 Screening della rilevanza potenziale delle tipologie di modificazioni

Tipologie modificazione	Considerazioni	Rilevanza potenziale
A1 Intrusione	Gli interventi in progetto interessano l'ambito portuale e segnatamente le opere marittime recentemente realizzate. Ne consegue che gli elementi introdotti sono del tutto pertinenti e congrui con i caratteri peculiari compositivi, percettivi o simbolici del sistema paesaggistico.	NO
A2 Suddivisione	Gli interventi in progetto non operano alcuna modifica alla separazione in parti del sistema paesaggistico già presente. Infatti le opere di progetto risultano contenute all'interno dell'area portuale delimitata dalla via Lungomare S.Stefano Pugliese e dalle opere foranee. Pertanto i rapporti dimensionali e percettivi tra l'area urbana e l'area portuale restano inalterati.	NO
A3 Frammentazione	Gli interventi in progetto, per loro stessa logica funzionale di completamento, non determinano l'inserimento di elementi estranei al sistema paesaggistico e la sua divisione in parti non più comunicanti.	NO
A4 Riduzione	Gli interventi di progetto non determinano alcuna diminuzione o alterazione significativa.	NO
A5 Eliminazione di relazioni	<p>Gli interventi in progetto, essendo principalmente sottoposti alla via Lungomare S.Stefano Pugliese ed al centro urbano ed essendo caratterizzati da ridotta estensione rispetto lo specchio acqueo portuale, non determinano significative modificazione delle relazioni visive.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nonostante ciò, in considerazione della realizzazione dei nuovi manufatti (Circolo nautico, ricovero imbarcazioni e torre di controllo) non è possibile in via preliminare escludere la presenza di modificazioni delle relazioni visive. • Per quanto invece attinente alle relazioni storico-culturali e simboliche, risulta da subito possibile escludere tale fattispecie in ragione della natura di modesta modifica di un'infrastruttura già esistente, propria degli interventi di progetto 	SI
A6 Concentrazione	Gli interventi di progetto, essendo in numero limitato e soprattutto di modesta consistenza rispetto la considerevole estensione dell'area portuale, non determinano alcuna concentrazione	NO
A7 Interruzione di processi ecologici e ambientali di scala vasta o di scala locale	Gli interventi di progetto non interessano i processi ecologici ed ambientali, a prescindere dalla scala di loro considerazione	NO
A8 Destruutturazione	Gli interventi in progetto non operano alcuna frammentazione trattandosi di completamenti di opere in area portuale che non interessano i due moli foranei, assunti come elementi di strutturazione del sistema paesaggistico del porto.	NO
A9 Deconnotazione	Gli interventi in progetto non comportano alterazione dei caratteri degli elementi costitutivi il sistema .	NO

Tabella 5-2 Screening della rilevanza potenziale delle tipologie di alterazione

L'intervento, come desumibile dall'analisi condotta, ha chiaramente un impatto visivo sull'area, tuttavia non ne altera in maniera significativa le caratteristiche di area portuale.

Per tali ragioni, non sono stati previsti elementi di mitigazione dell'intervento che semplicemente va a riordinare un'area di lavoro portuale senza alterarne in alcun modo né la vocazione né la percezione da parte del contesto urbano esterno all'area del porto.

5.2 COMPATIBILITÀ CON LE DISPOSIZIONI DI TUTELA

Al fine di inquadrare correttamente il tema della compatibilità con le disposizioni di tutela occorre sinteticamente richiamare quanto emerso dalla precedente analisi del quadro pianificatorio e del sistema dei vincoli.

A tale riguardo si ricorda che gli interventi in progetto non interessano:

- Zone sottoposte a piani paesistici;
- Zone vincolate ai sensi della parte Seconda del DLgs 42/2004 e smi in quanto, come evidenziato al precedente par. 3.3.5.1, gli interventi in oggetto non interessano direttamente o indirettamente beni culturali dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 10 del citato decreto legislativo;
- Zone vincolate ai sensi dell'art. 136 del DLgs 42/2004 e smi.;
- Zone definite come aree naturali protette ai sensi della Legge 394/91 o appartenenti alla rete Natura 2000.

L'unica tipologia di vincolo pertanto riscontrata attiene a quella di cui all'articolo 142 "Aree tutelate per legge" del DLgs 42/2004 e smi e specificatamente al comma 1 lettera a) concernente i «territori costieri compresi in una fascia di profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare», rispetto alle quali aree gli interventi in progetto ricadono.

Premesso che, come specificato dallo stesso disposto normativo al comma 1 del citato articolo, dette tipologie di beni «sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo [ossia il Titolo I "Tutela e valorizzazione"]», ai fini dell'analisi della compatibilità degli interventi in progetto con le disposizioni dettate dal vincolo, giova ricordare che il vincolo di cui all'articolo 142 non ha a fondamento il riconoscimento di un notevole interesse pubblico del bene tutelato, come per l'appunto nel caso di quelli vincolati in base alla legge a termini dell'articolo 136, quanto invece la stessa sussistenza di detto bene, considerata a prescindere dal suo specifico valore ed interesse.

Ciò premesso, ancorché possa apparire superfluo, si rammenta che nel caso in specie il tratto di costa vincolato è rappresentato dalla costa artificializzata realizzata a seguito della costruzione del porto commerciale e che, in ragione di ciò, non sussistono quelle motivazioni di conservazione dell'integrità del segno naturale che costituiscono la ratio dei vincoli ope legis.

In ragione di tali considerazioni e della entità degli interventi in progetto risulta possibile affermare che, nel caso in specie, questi sono compatibili con le disposizioni di tutela.

Allegati

Render area portuale oggetto di progettazione ad interventi ultimati.



Progetto – Vista diurna dall'alto dal lungomare



C



Progetto – Vista diurna capannone cantieristica e darsena pescherecci



Progetto – Vista diurna dell'edificio Circolo Nautico dal lungomare e rampa pedonale di raccordo