

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale

PROGETTO DEFINITIVO PER LE OPERE DI URBANIZZAZIONE DELL'AREA A SERVIZIO DEL TERMINAL CROCIERE LOCALITA' PORTO CORSINI, RAVENNA

OGGETTO

RELAZIONE PAESAGGISTICA

FILE

1813_PAEP_Relazione paesaggistica

CODICE

1813_PAEP

SCALA

Rev.	Data	Causale
0	Agosto 2022	Emissione
1		
2		
3		

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:

dott. ing. Fabio Maletti
Autorità di Sistema Portuale
Via Antico Squero, 31
48122 Ravenna, RA

COORDINAMENTO GENERALE:



arch. Annalisa Barbieri
(progettista integratore)
Acqua Ingegneria S.r.l.
via A. Zani 7, 48122 Ravenna, RA
www.acquaingegneria.it

PROGETTO:

PAISA'
LANDSCAPE

Dott. Agr. Antonio Stignani
Arch. Paes. Enrico Turini
Arch. Vittoria Bellassai

Timbro e firma (per Acqua Ingegneria):

Timbro e firma (per Paisà):



Paisa' Architettura del Paesaggio
Stignani Associati S.r.l.
Via Alberoni 4, 48121 Ravenna, RA
www.paisa.eu

Opere di urbanizzazione dell'area a servizio del Terminal Crociere a Porto Corsini

Richiesta di Autorizzazione Paesaggistica e Ambientale ai sensi dell'art.146 del Dlgs 42/04

RELAZIONE PAESAGGISTICA (ex D.P.C.M. 12/12/2005)

Opere di urbanizzazione dell'area a servizio del Terminal Crociere a Porto Corsini

Richiesta di Autorizzazione Paesaggistica e Ambientale ai sensi dell'art.146 del Dlgs 42/04

RELAZIONE PAESAGGISTICA (ex D.P.C.M. 12/12/2005)

Proprietà

Demanio dello Stato

Gruppo di lavoro

DOTT. ANTONIO STIGNANI

Via Alberoni, 4 48121 Ravenna

Tel. 0544.217383 - Fax 0544.246175

e-mail: astignani@paisa.eu

Indice

PREMESSA

1. LINEE DI INTERVENTO SUL PAESAGGIO

1.1 Il Parco Marittimo: un progetto di riqualificazione territoriale del litorale ravennate

2. INQUADRAMENTO NORMATIVO

2.1 Piano Territoriale Regionale (PTPR)

2.2 Piano Territoriale di Coordinamento provinciale (PTCP)

2.2.1 Unità di paesaggio (Tavola 1 del PTCP)

2.2.2 Tutela dei sistemi ambientali (Tavola 2 del PTCP)

2.2.3 Tutela delle risorse idriche superficiali e sotterranee (Tavola 3 del PTCP)

2.2.4 Assetto strategico della mobilità (Tavola 5 del PTCP)

2.2.5 Reti ecologiche (Tavola 6 del PTCP)

2.3 Pianificazione Comunale

2.3.1 Piano Strutturale Comunale (PSC)

2.3.1.1 Elaborati descrittivi

2.3.1.2 Elaborati prescrittivi

2.3.1.3 Elaborati gestionali

2.3.2 Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE)

2.3.2.1 Regimi normativi della città esistente e del territorio extraurbano (RUE 2)

2.3.2.3 Guida all'inserimento paesaggistico degli interventi (RUE 7.3)

2.3.3 Piano Operativo Comunale (POC)

2.4 Piano territoriale del Parco del Delta del Po

2.5 Piano stralcio dei Bacini Romagnoli

2.5.1 Tiranti idrici di riferimento e accorgimenti tecnico-costruttivi

2.5.2 Perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico

2.6 Inquadramento normativo: sintesi

3. ANALISI DEI LUOGHI E DELLE VISUALI

3.1 Analisi dello stato di fatto

3.2 Analisi delle visuali

4. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

4.1 Il progetto del nuovo terminal dell'avamposto di Porto Corsini

4.2 Analisi di rischio sanitaria ed ambientale

4.3 La fascia filtro a carattere dunoso

4.4 Il "Parco delle Dune"

4.4.1 Le funzioni e l'accessibilità

4.4.2 Le aree di sosta e l'arredo urbano

4.4.3 Percorsi, materiali e drenaggi

4.4.4 Elementi costitutivi del sistema paesaggistico

4.4.5 I parcheggi e l'asse di accesso al terminal

4.4.6 L'illuminazione pubblica

5. ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

Premessa

La presente relazione paesaggistica viene redatta ai sensi dell'Art. 146 del D.Lgs 42/2004 e in conformità alle disposizioni del D.P.C.M. 12/12/2005, per cui il documento contiene *“tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento, con riferimento ai contenuti e alle indicazioni del piano paesaggistico ovvero del piano urbanistico - territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici”*.

L'analisi della compatibilità Paesaggistica riguarda l'area dell'Avamposto di Porto Corsini e nello specifico le opere di valorizzazione dell'ambito, mediante un progetto unitario di opera pubblica suddiviso in due stralci. Il progetto avrà il compito anche di razionalizzare e adeguare la viabilità ed i percorsi ciclopedonali.

Gli interventi di opere pubbliche, vengono redatti, attuati e promossi dall'Autorità di Sistema Portuale o altro ente istituzionalmente competente, sulla base di quanto previsto dalle normative vigenti in materia, DPR 383/94 e DLgs 50/2016 e smi, e secondo le procedure di cui agli artt. 53 e 54 della L.R. 24/2017.

Il Progetto definitivo delle opere di urbanizzazione riguarda l'area sopra descritta ricompresa fra la parte a mare, a diretto contatto con la banchina e i moli di attracco esistenti per le navi da crociera (primo stralcio) e la parte retrostante lungo via Teseo Guerra fino ad abbracciare l'avamposto che si estende lungo via Terzo Sirotti, via Molo San Filippo, via Giuseppe Guizzetti (secondo stralcio).

Il progetto complessivamente interessa una superficie territoriale di circa 182.000 mq suddiviso in due sub-aree principali, attuabili mediante progetti di opera pubblica; la prima che riguarda i servizi all'area del terminal crociere, pari a circa 62.000 mq, la seconda che riguarda il verde e le attrezzature turistico ricettive, pari a circa 120.000.

Con le opere di urbanizzazione si dà una risposta alla necessità urgente di strutturare meglio tali servizi e di realizzare un nuovo terminal definitivo capace di assolvere tutte le funzioni necessarie, meglio descritte successivamente; dalla stazione marittima e relativi servizi per l'accoglienza e il transito, alle aree di servizio per l'accesso, la sosta bus e auto, gli spazi di attesa e controllo oltre agli interventi di arredo e al verde di mitigazione e rinaturazione, in continuità con le aree naturali limitrofe al sito, quali interventi di compensazione ambientale e valorizzazione dell'impianto paesaggistico del nuovo terminal passeggeri.

Gli interventi a verde contribuiranno a rendere più gradevole possibile l'approccio dei crocieristi sia dal punto di vista funzionale che percettivo, favoriranno inoltre la qualificazione della continuità paesaggistica con le aree di pregio naturalistico limitrofe e con l'abitato di Porto Corsini, rendendo sostenibile le relazioni fra queste aree e il terminal stesso, ciò potrà inoltre trovare ulteriore sviluppo nella restante area più ad ovest.

Tutto il complesso, posto su area demaniale, avrà valenza di opera pubblica e solo gli spazi di Stazione e gli spazi esterni d'accesso e parcheggio saranno di fruizione pubblica, soddisfacendo gli standard necessari all'utenza attuale e prevista.

Il presente lavoro segue le indicazioni fornite dal D.P.C.M. del 12/12/2005 e, in relazione all'Abaco degli elaborati richiesti, si articola in tre parti:

A_ STATO DEI LUOGHI PRIMA DELL'INTERVENTO

Analisi dello stato attuale: descrive, anche attraverso estratti cartografici, i caratteri paesaggistici del contesto territoriale e dell'area d'intervento ed i livelli di tutela operanti nel contesto a livello urbanistico e paesistico - ambientale;

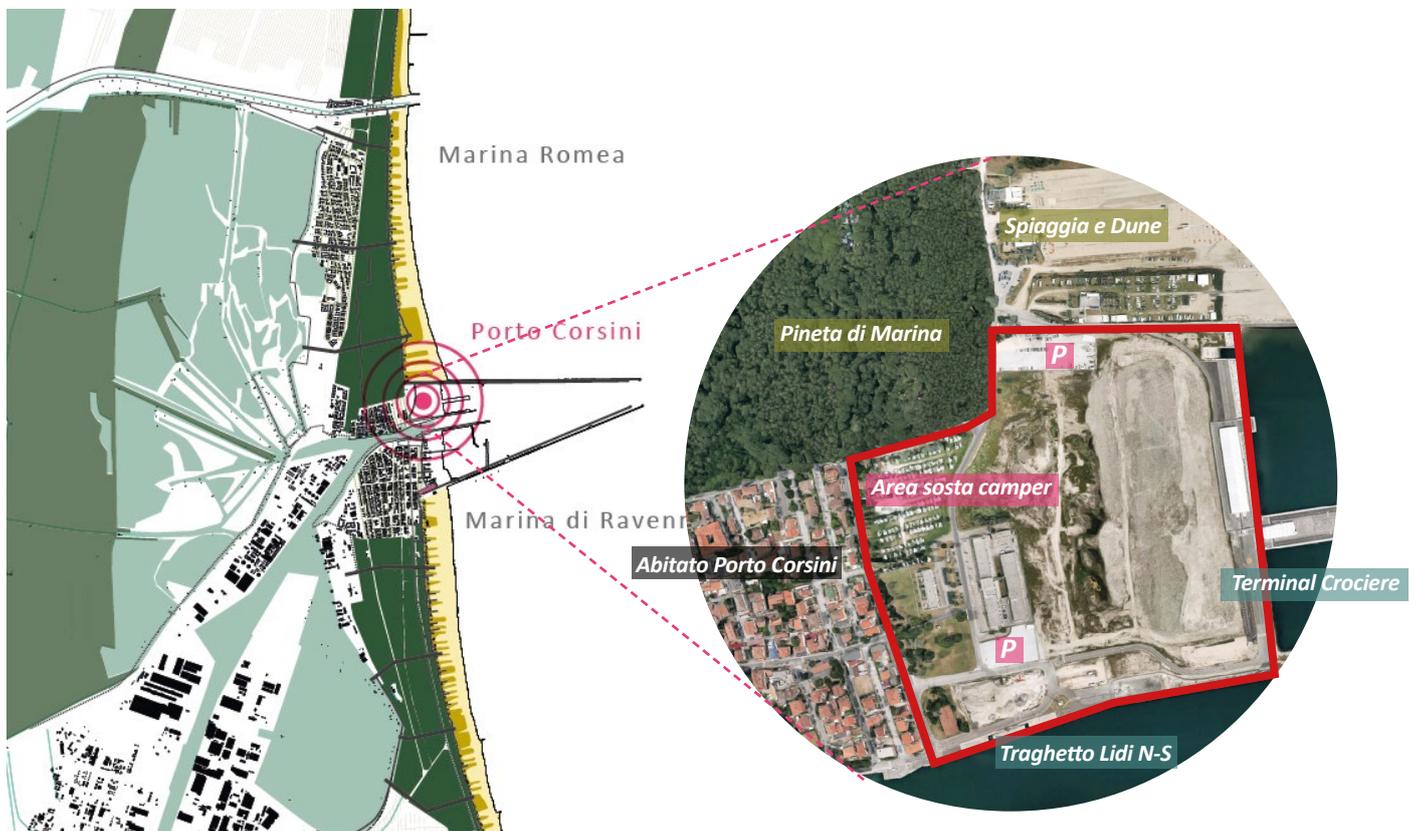
B_ CARATTERISTICHE PROGETTUALI DELL'INTERVENTO

Descrizione delle opere di progetto: analizza la tipologia, destinazione e dimensionamento delle opere da eseguire, valutando le scelte progettuali in coerenza con gli obiettivi di conservazione - valorizzazione - riqualificazione, in riferimento alle caratteristiche del paesaggio nel quale si inseriranno;

C_ VERIFICA DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

Valutazione dell'impatto paesaggistico dell'opera e definizione di interventi di mitigazione: mostra gli effetti dell'inserimento delle opere nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento e l'adeguatezza delle soluzioni, basandosi sui criteri di congruità paesaggistica (forma, rapporti volumetrici e materiali).

Indica, inoltre, (se necessarie) le opere di mitigazione sia visive che ambientali previste e propone eventuali misure di compensazione.



Inquadramento dell'area d'intervento

L'intervento di qualificazione territoriale si pone come obiettivo principale quello di creare un ambito verde continuo dove la presenza simultanea di aree naturali, agricole e sportive diviene risorsa indispensabile per la conoscenza del territorio, restituendo a chi visita o vive nella fascia litorale l'opportunità di fruire di luoghi naturali, ai quali vengo integrate attività legate al tempo libero e allo sport, fino ad oggi limitate alle spiagge e al sistema urbano.

Lo studio delle componenti paesaggistico - ambientali e il disegno del suolo e delle infrastrutture sono il presupposto per rafforzare l'identità del litorale attraverso la conservazione di valori esistenti, la qualificazione di situazioni di degrado e lo sviluppo compatibile di realtà produttive e turistiche.

In questo contesto si inserisce l'area di intervento che, partendo dalla volontà di realizzare un grande parco marittimo, diviene occasione per una riqualificazione dell'intero territorio.

L'analisi del luogo diviene il punto di partenza per il ridisegno dell'intera area, ponendosi come obiettivo primario quello di **conservarne i caratteri peculiari e di far emergere "l'anima" del paesaggio locale.**

L'obiettivo di valorizzazione e qualificazione viene sviluppato seguendo i principi di intervento indicati dai Regolamenti Comunali e dai piani sovraordinati, nei quali si induce a creare un legame tra i caratteri dell'area, e in senso più esteso del territorio, e le esigenze funzionali del nuovo parco dedicato al tempo libero.

Tutti gli strumenti urbanistici analizzati esprimono in maniera significativa **la volontà di assecondare le opportunità di espansione con la riqualificazione del territorio e il riequilibrio ambientale.**

2. Inquadramento normativo

Le considerazioni di partenza per la progettazione dell'area prendono spunto dalle indicazioni fornite dagli strumenti urbanistici, che divengono riferimento fondamentale sia per l'analisi del territorio che per la stesura delle linee di intervento legate agli ambiti di tutela paesaggistica. Nel seguito viene eseguita la verifica della conformità rispetto ai piani regionali, provinciali e comunali. Per facilità di lettura si specifica che, per ogni elemento o ambito normato dal Piano, si riporta una sintesi della norma tratta dalle Norme Tecniche di Attuazione e un commento in cui si descrive la verifica di conformità eseguita per gli aspetti di interesse.

I Piani esaminati sono:

- Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP),
- Piano Strutturale Comunale (PSC),
- Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE),
- Piano Operativo Comunale (POC),
- Piano Territoriale del Parco Regionale del Delta del Po (PTP),
- Piano stralcio dei Bacini Regionali Romagnoli

2.1 Piano Territoriale Regionale (PTPR)

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale è redatto secondo le disposizioni dell'art. 15 della L.R. 05/09/88, n.36, e del punto 2 del primo comma dell'art. 4 della L.R. 07/12/78, n.47, nonché per le finalità e gli effetti di cui all'art. 1 della L. 08/08/85, n.431.

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) è parte tematica del Piano Territoriale Regionale (PTR) e si pone come riferimento centrale della pianificazione e della programmazione regionale dettando regole e obiettivi per la conservazione dei paesaggi regionali.

Influenza le strategie e le azioni di trasformazione del territorio attraverso la definizione di un quadro normativo di riferimento per la pianificazione provinciale e comunale e mediante singole azioni di tutela e di valorizzazione paesaggistico ambientale.

Il PTPR, approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 1551 del 14/07/1993, provvede a dettare indirizzi, direttive e prescrizioni immediatamente vincolanti, volte alla tutela:

- Dell'identità culturale del territorio regionale, cioè delle caratteristiche essenziali ed intrinseche di sistemi, di zone e di elementi di cui è riconoscibile l'interesse per ragioni ambientali, paesaggistiche, naturalistiche, geomorfologiche, paleontologiche, storico – archeologiche, storico – testimoniali, storico – artistiche;
- Dell'integrità fisica del territorio regionale.

L'area in oggetto si trova all'interno del sistema costiero, come mostrato dalla tavola 1.30 del Piano. Questo sistema è stato individuato con considerazioni di carattere morfologico e geologico, ed è delimitato a sud, in

prevalenza, dalla falesia o greppa che determina il salto di quota definito dall'antica linea di costa, a nord, in prevalenza, dalla giacitura del sistema delle paleodune, anch'esse individuanti l'antica linea di costa. In questo sistema vengono individuate tre zone a diversificato regime di tutela:

- Le zone di salvaguardia della morfologia costiera: delimitate all'interno dell'area del sistema costiero, in riferimento alla linea dei 300 metri, ma con un'attenzione a significativi e riconoscibili margini, fisici o antropici, per assicurare certezza e chiarezza di applicazione delle prescrizioni e volte, nelle aree più urbanizzate, a valorizzare gli spazi ancora liberi per il recupero di una migliore qualità ambientale;
- Le zone di riqualificazione della costa e dell'arenile: interessano i tratti di spiaggia a ridosso di zone fortemente urbanizzate e in taluni casi gravemente compromesse anche da strutture stabili, e per le quali, oltre alle limitazioni aventi cogenza immediata, si prevede il ricorso a specifici progetti di riqualificazione;
- Le zone di tutela della costa e dell'arenile: corrispondono a quei tratti di spiaggia ancora sostanzialmente liberi e dei quali è necessario garantire l'intangibilità, la manutenzione, e, ove è necessario, la ricostituzione del quadro naturale.

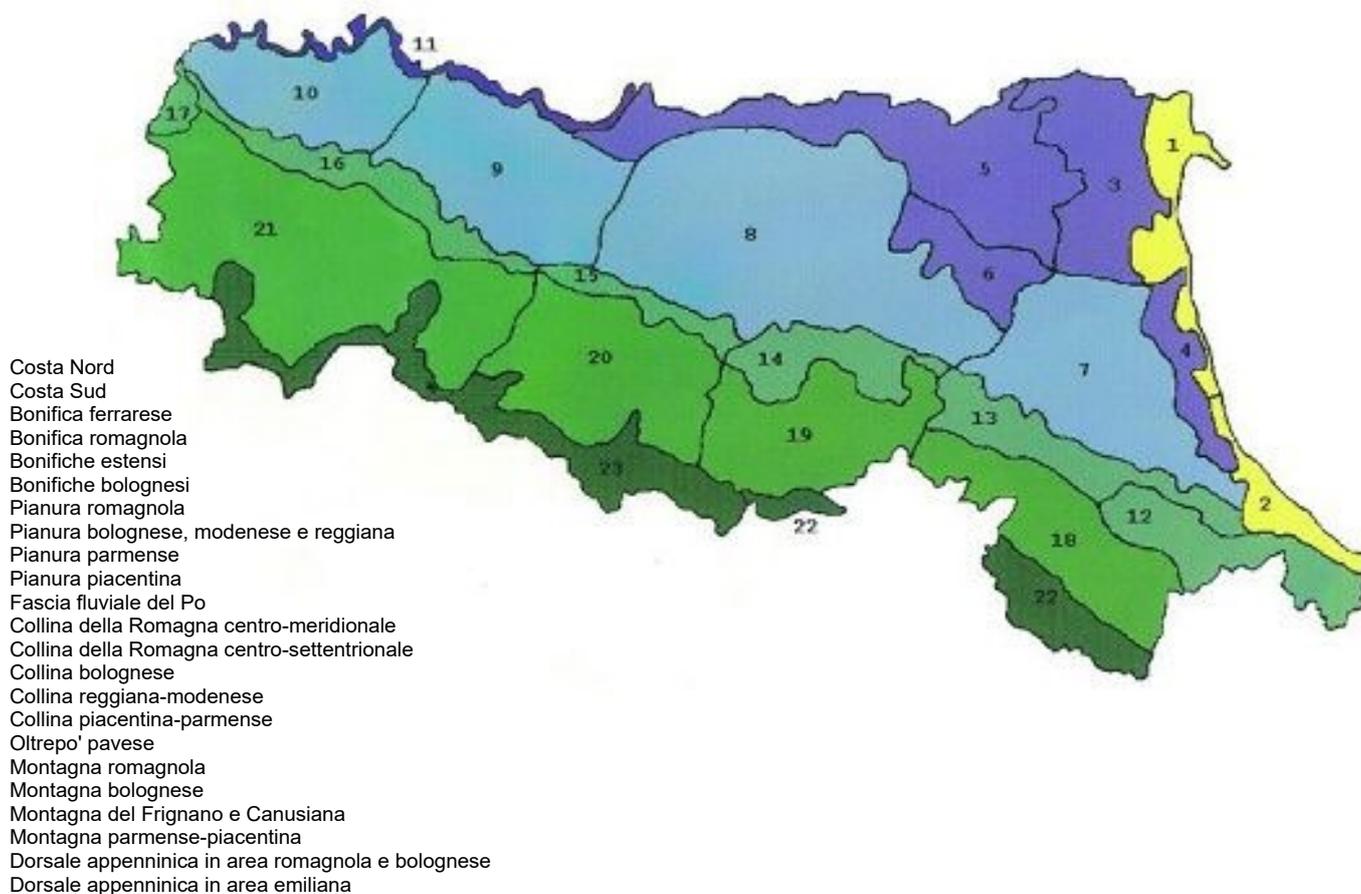
Il Porto di Ravenna è inserito dal PTPR, come indicato alla Tavola 4 del Piano, nell'Unità di Paesaggio n. 1 della Costa Nord. All'art. 12 delle NTA, il Piano disciplina il **Sistema Costiero**, indicando al Comma 1 che gli strumenti di pianificazione e di programmazione regionali e sub-regionali sono tenuti a promuovere il **recupero e la riqualificazione dei territori** ricompresi in detto sistema uniformandosi, in ragione delle rispettive specificità, agli indirizzi seguenti:

- **Perseguire la conservazione della conformazione naturale dei territori** meno interessati da processi insediativi antropici, mentre in quelli più interessati da tali processi deve essere promossa e favorita, anche mediante interventi di sperimentazione, la ricostituzione di elementi di naturalità;
- Le previsioni relative ad attrezzature e ad impianti di interesse sovracomunale devono essere, al massimo del possibile, coerenti con obiettivi di riqualificazione e di decongestionamento della fascia costiera, e, salvo che si tratti di strutture portuali, commerciali e/o industriali, di interesse nazionale, o con le medesime connesse, contemplare nuove realizzazioni esclusivamente ove siano direttamente finalizzate a tali obiettivi;
- La valorizzazione del sistema dei porti e degli approdi di interesse regionale e subregionale, e delle attrezzature connesse, deve avvenire prioritariamente mediante la **tutela e l'adeguamento dei porti esistenti**, evitando le opere suscettibili di provocare ulteriori fenomeni di erosione ed in ogni caso esclusivamente in coerenza con la pianificazione regionale di settore;

L'intervento oggetto della presente relazione non modifica gli obiettivi di valorizzazione e adeguamento dei porti esistenti ma anticipa di fatto la realizzazione di un nuovo terminal definitivo. Questo nuovo terminal sarà in grado di assolvere tutte le funzioni necessarie, dalla stazione marittima e relativi servizi per l'accoglienza e il transito, alle aree di servizio per l'accesso, la sosta bus e auto, gli spazi di attesa e controllo oltre agli interventi di arredo e compensazione-mitigazione necessari, al fine anche di rendere dal punto di vista funzionale e percettivo il più gradevole possibile l'approccio dei crocieristi con l'area nel suo complesso, tra cui l'abitato di Porto Corsini e le aree di pregio naturalistico limitrofe. Il medesimo scalo sarà infatti in grado

a sua volta di rendere sostenibile le relazioni fra queste aree e il terminal stesso.

Il progetto del nuovo terminal, inoltre, intende ricreare un sistema di aree naturali e dunose per ricostituire la continuità propria del sistema storico delle “pinete litoranee” e riconnetterle con le zone ad alta naturalità esistenti tra i margini urbani e la spiaggia. Così facendo si avrà un’estensione dei nuovi boschi, coinvolgendo le vicine aree di riqualificazione ambientale, per creare e potenziare i corridoi ecologici in continuità con i sistemi naturali limitrofi: pinete e zone umide.



Unità di paesaggio del PTPR

2.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

La Provincia di Ravenna ha adottato con Delibera n. 51 del 06/06/2005 il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, successivamente approvato, con Delibera n. 9 del 28/02/06.

Il Piano è sede di raccordo e verifica delle politiche settoriali della Provincia e strumento di indirizzo e coordinamento per la pianificazione urbanistica comunale. Nel quadro degli indirizzi, delle politiche e delle azioni di Piano, lo sviluppo del Porto di Ravenna rappresenta una priorità della pianificazione provinciale attorno al quale ruota il sistema della mobilità, le politiche per il distretto chimico, ecc..

Nel seguito si analizzano gli allegati cartografici del PTCP, individuando gli eventuali vincoli o tutele che possono interessare il comparto. Inoltre si riportano gli articoli delle norme di attuazione ad essi correlati, ciascuno con un commento specifico in relazione a quanto contenuto nella progettazione degli interventi.

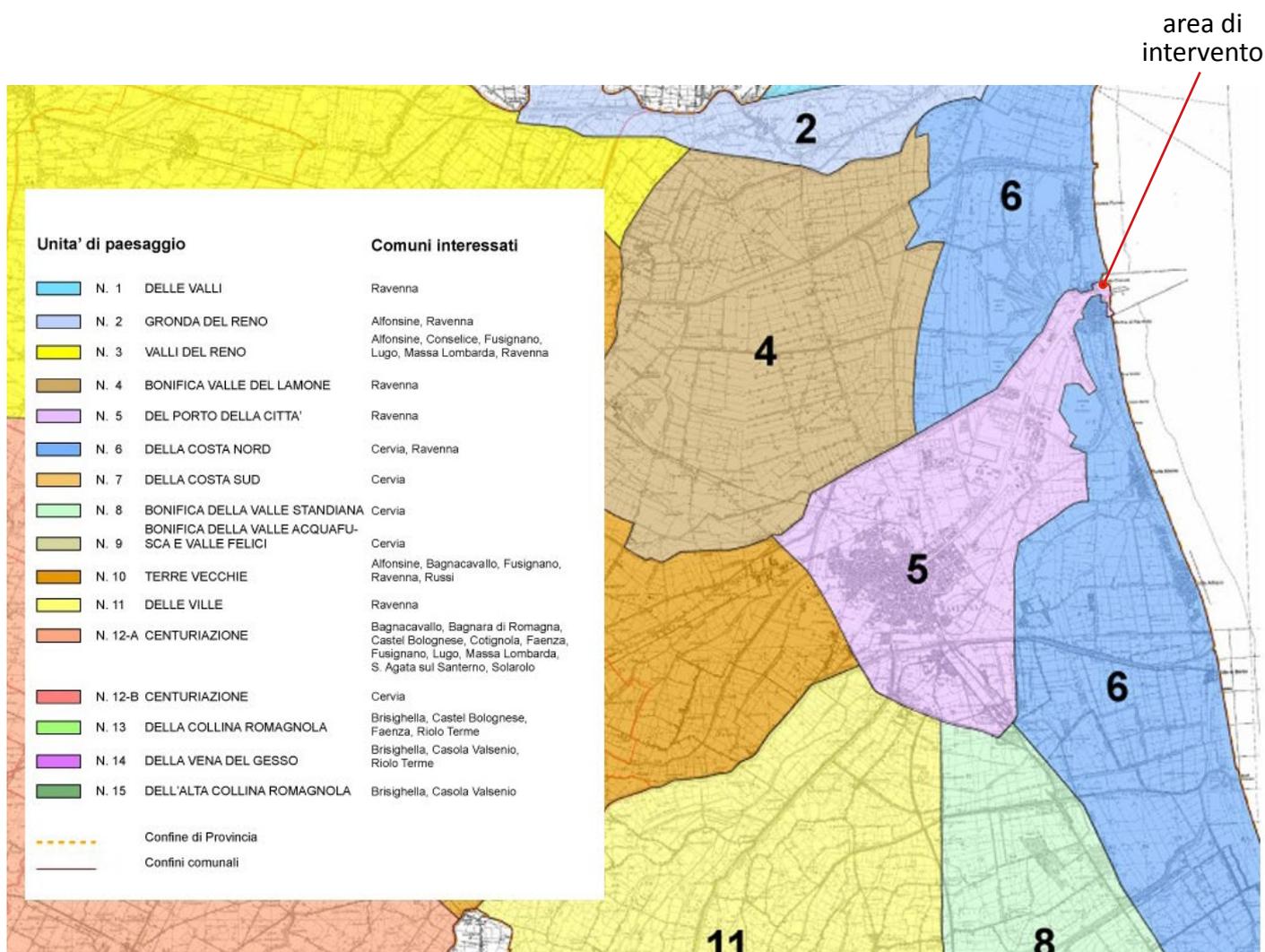
Le tavole esaminate sono le seguenti:

- Tavola 1 “Unità di Paesaggio”,
- Tavola 2 “Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico-culturali”,
- Tavola 3 “Carta della tutela delle risorse idriche superficiali e sotterranee”,
- Tavola 5 “Assetto strategico della mobilità, poli funzionali, ambiti produttivi di rilievo sovra-comunale, articolazione del territorio rurale”,
- Tavola 6 “Progetto reti ecologiche in provincia di Ravenna”.

2.2.1 Unità di paesaggio (Tavola 1 del PTCP)

Nello specifico il PTCP ha approfondito la lettura già fatta dal PTPR individuando quindici Unità del Paesaggio. L'area presa qui in esame ricade nella Tavola. 1: **Unità di Paesaggio n° 5 "del porto e della città"** che si può vedere nello stralcio riportato di seguito in colore viola, include le aree portuali – industriali della città di Ravenna che costeggiano il canale Candiano fino al suo sbocco al mare.

L'area in oggetto non interessa nessuna area naturale ma si inserisce all'interno del sistema portuale già definito dall'Unità di Paesaggio del PTCP. L'intervento non interferisce con altri caratteri individuati nell'Unità di Paesaggio "del porto e della città", quali le strade e il sistema idrografico ma ne potenzia le aspettative.



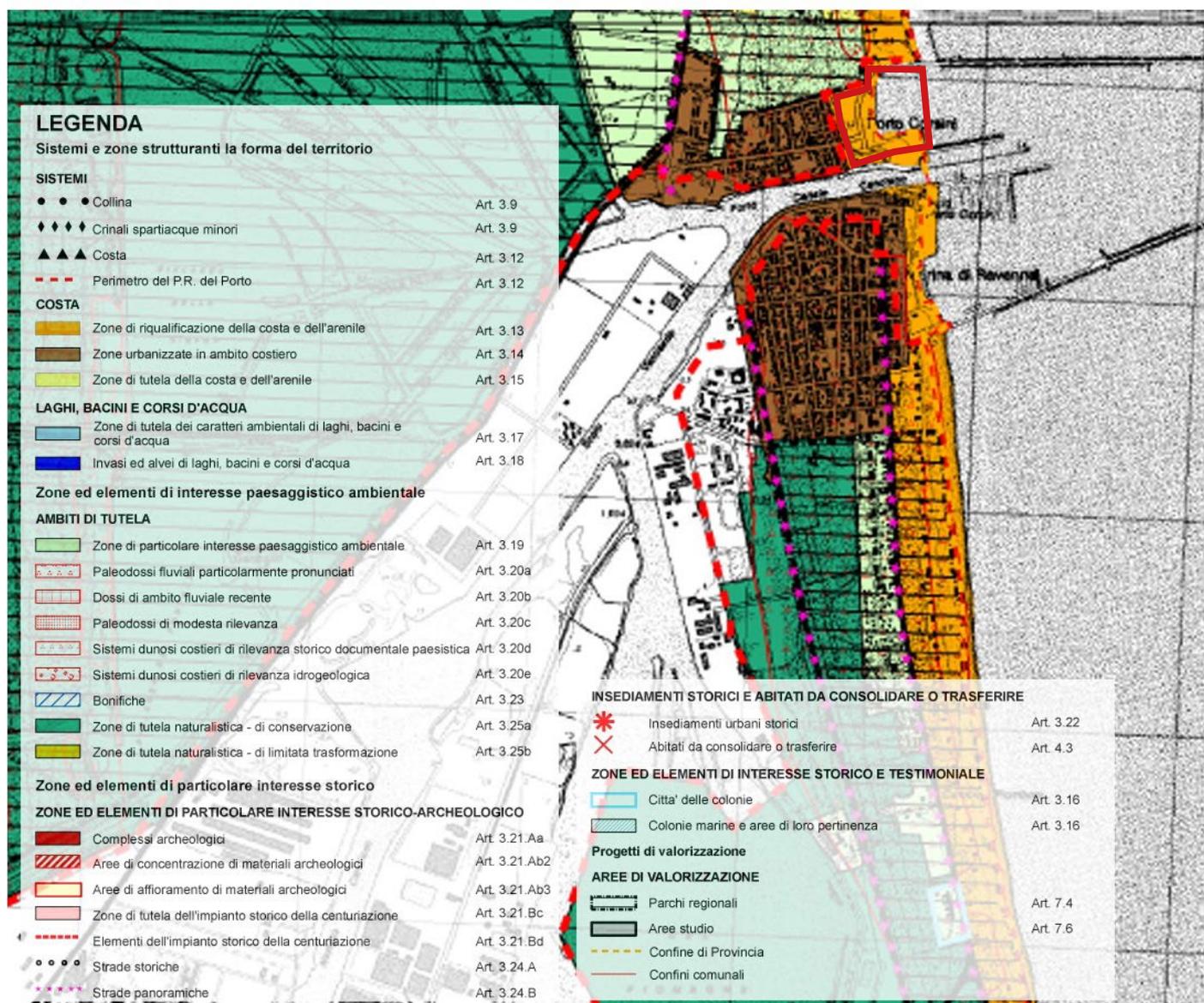
Stralcio Tav.1 "Unità di paesaggio" del PTCP della Provincia di Ravenna

2.2.2 Tutela dei sistemi ambientali (Tavola 2 del PTCP)

Nel seguito viene analizzata la Tavola. 2: “Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico-culturali”, di cui è riportato nel seguito uno stralcio della Tavola 2-9 (1:25.000), le individuazioni derivanti dalle tutele del Piano Territoriale Paesistico Regionale, in particolare individua:

- le zone di tutela naturalistica, suddivise in: zone di conservazione e zone di limitata trasformazione;
- i perimetri delle aree interessate da Parchi regionali,
- i perimetri delle aree interessate da proposte di parco del Programma dei parchi regionali.

Dalla lettura della carta, riportata nell’immagine seguente, si evince come il Canale Candiano, oggetto di intervento, scorra fra ampie zone di tutela naturalistica – di conservazione (Pialassa del Piombone e Pialassa di Baiona). Per tali zone le disposizioni degli strumenti di pianificazione sono finalizzate, sostanzialmente, alla conservazione del suolo, del sottosuolo, delle acque, della flora e della fauna, attraverso il mantenimento e la ricostituzione di tali componenti e degli equilibri naturali tra di essi.



Stralcio Tav. 2 “Tutela dei Sistemi Ambientali e delle Risorse Naturali e Storico - Culturali” del PTCP della Provincia di Ravenna

Le opere in progetto, tuttavia, ricadono all'interno del "perimetro P.R. del Porto" art.3.12. e interessano prevalentemente "**zone di riqualificazione della costa e dell'arenile**" art. 3.13, che prevedono il potenziamento dell'immagine turistico – balneare delle aree in analisi.

Secondo quanto riportato all'art. 3.13 le trasformazioni consentite nelle zone sopra dette, devono garantire il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- a) deve essere favorita la **fruizione degli elementi naturali**;
- b) deve essere promosso l'accorpamento dei manufatti ed il loro distanziamento dalla battigia;
- c) deve essere perseguito il **miglioramento dell'immagine turistica e della qualità della costa**;
- d) deve essere perseguito il riordino tipologico e distributivo delle strutture per la balneazione funzionale all'apparato ricettivo turistico anche attraverso il disimpegno della fascia retrostante dell'arenile da usi ed elementi incongrui;
- e) resta ferma la necessità del riposizionamento delle strutture per la balneazione finalizzata alla riorganizzazione delle stesse laddove vi sia un avanzamento della linea di riva conseguente al deposito naturale di materiale sabbioso.

La fascia più orientale limitrofa all'area in oggetto, è interessata da un sistema dunoso normato dagli articoli: art. 3.20 – "Particolari disposizioni di tutela di specifici elementi: dossi di pianura e calanchi" e art. 3.20d - "Sistemi dunosi costieri di rilevanza storico documentale paesistica". I dossi di pianura rappresentano morfostutture che per rilevanza storico testimoniale e/o consistenza fisica costituiscono elementi di connotazione degli insediamenti storici e/o concorrono a definire la struttura planiziale, sia come ambiti recenti di pertinenza fluviale sia come elementi di significativa rilevanza idraulica influenti il comportamento delle acque di esondazione. I dossi vengono graficamente distinti in base a una diversa funzione e/o rilevanza in:

- a) Paleodossi fluviali particolarmente pronunciati
- b) Dossi di ambito fluviale recente
- c) Paleodossi di modesta rilevanza
- d) Sistemi dunosi costieri di rilevanza storico documentale paesistica
- e) Sistemi dunosi costieri di rilevanza idrogeologica.

Ai "Sistemi dunosi costieri di rilevanza storico documentale paesistica" (3.20d), si applicano gli stessi indirizzi e prescrizioni di cui all'art. 3.19; spetta alla pianificazione comunale generale l'eventuale emanazione di ulteriori norme di tutela. In tali zone, fermo restando l'obbligo di salvaguardare la testimonianza storico-documentale e paesistica dell'elemento individuato, sono ammessi gli interventi pubblici e di interesse pubblico miranti alla conservazione e protezione dell'ambiente dall'avanzamento del 'cuneo salino'.

Gli interventi previsti nel comparto mantengono e ricostruiscono le componenti naturali ancora riconoscibili, recuperano le aree verdi e mantengono i varchi tra l'entroterra ed il mare; inoltre non alterano negativamente l'assetto idrogeologico, paesaggistico, naturalistico e geomorfologico dell'ambito territoriale interessato. L'attuazione del progetto consente inoltre la rinaturazione delle aree ad ovest, realizzando aree dunose di connessione ecologica e paesaggistica degli elementi naturali esistenti e contribuendo in modo significativo al miglioramento dell'immagine turistica e della qualità della costa.

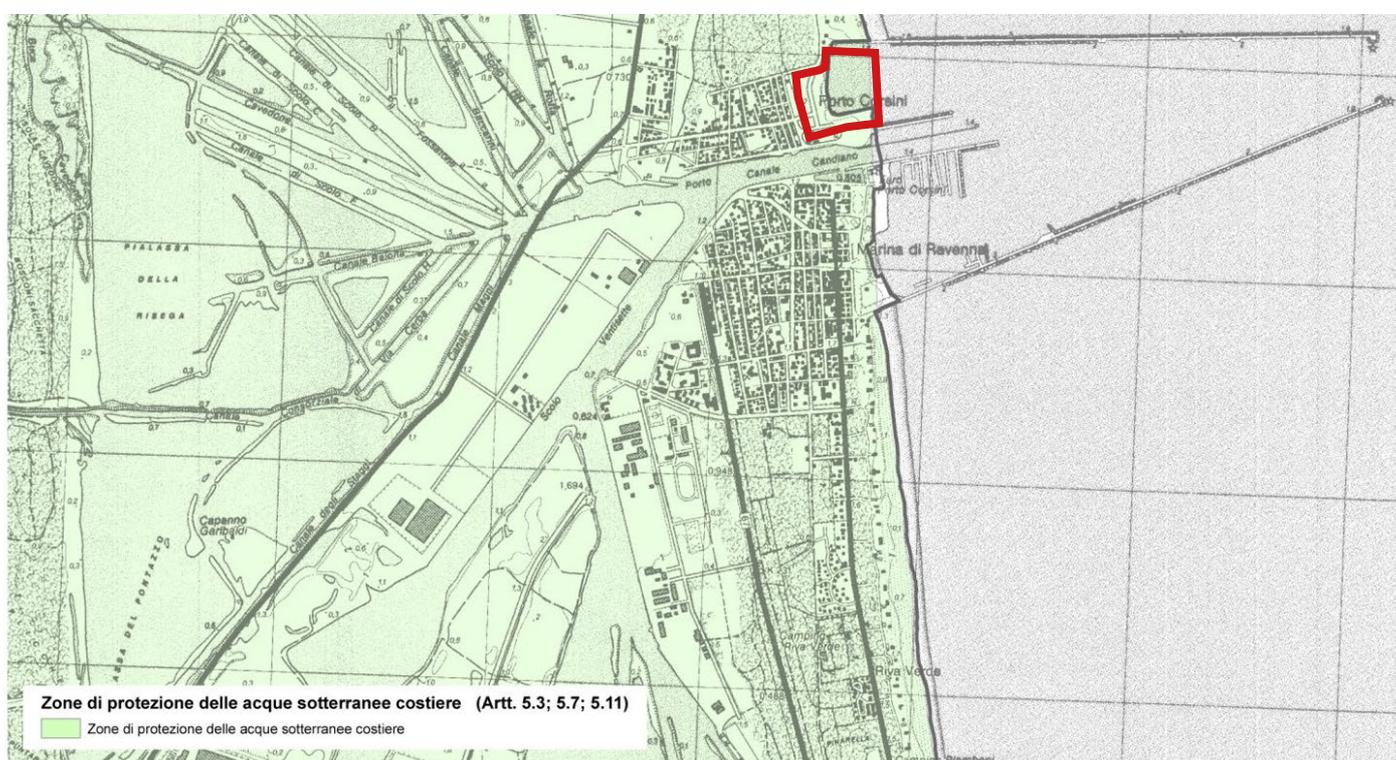
2.2.3 Tutela delle risorse idriche superficiali e sotterranee (Tavola 3 del PTCP)

Con la Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 24 del 22.03.2011 è stata approvata la “Variante al PTCP della Provincia di Ravenna in attuazione del Piano di Tutela delle Acque della Regione Emilia-Romagna”, pubblicata sul B.U.R. Emilia-Romagna n. 73 del 11.05.2011. La Provincia fa propri gli obiettivi di qualità ambientale dei corpi idrici superficiali e sotterranei definiti dal Piano di Tutela delle Acque della Regione Emilia-Romagna (PTA) e dal Piano di Gestione del Distretto Idrografico dell'Appennino Settentrionale (PDG), adottato il 24.2.2010.

Dall'esame dello stralcio della Tavola emerge che tutta la fascia costiera rientra nelle **Zone di protezione delle acque sotterranee costiere**, normate degli articoli 5.3, 5.7 e 5.11.

Con l'art. 5.3 sono infatti definite nel PTCP le Aree di protezione delle acque sotterranee costiere, ovvero è individuata una ulteriore zona di protezione delle acque sotterranee in territorio costiero, in considerazione delle evidenze sperimentali di subsidenza costiera e di salinizzazione delle falde per ingressione di acque marine.

Con l'art. 5.7 - Disposizioni per la zona di protezione delle acque sotterranee in ambito costiero, sono definite le disposizioni, in considerazione degli obiettivi ambientalmente rilevanti del contenimento del fenomeno della subsidenza e della ingressione salina, ed in accordo con le Linee guida per la gestione integrata delle zone costiere (GIZC - Del. C. R. 20/01/2005 n. 645), quali:



Stralcio Tav. 3 “Tutela delle risorse idriche superficiali e sotterranee” del PTCP della Provincia di Ravenna

- la Provincia si orienta al diniego nell'esprimere il parere richiesto ai sensi del Regolamento regionale n.41/2001 sul rilascio di concessione per nuove derivazioni di acque sotterranee. La Provincia dà indirizzo di una attenta valutazione preventiva anche della perforazione a scopo di ricerca, fatte salve le perforazioni finalizzate al monitoraggio del livello piezometrico;
- per le estrazioni di acque freatiche in corso di cantierizzazione, nelle escavazioni che espongono la falda freatica va limitato l'impiego di pompe well-point, ad esclusione delle attività finalizzate a bonifiche e simili; lo scavo deve essere preferibilmente circondato da dispositivi idonei a limitare l'afflusso delle acque freatiche. L'allontanamento delle sole acque estratte dovrà avvenire preferibilmente per reimmissione diretta in falda freatica mediante pozzo a dispersione.

Nell'ambito del progetto qui proposto non si prevede alcun prelievo da acque sotterranee, né richiesta di concessione; Non essendo previsti piani interrati, non si prevedono lavori di scavo tali da comportare l'uso di pompe well-point.

2.2.4 Assetto strategico della mobilità (Tavola 5 del PTCP)

La Tavola 5 “Assetto strategico della mobilità, poli funzionali, ambiti produttivi di rilievo sovra comunale, articolazione del territorio rurale”, modificata a seguito dell’approvazione del PSC del Comune di Ravenna (D.C.C. 25/2007), indica l’area in oggetto come **territorio urbanizzato** al 2001, all’interno del confine provinciale e adiacente al Parco Regionale del Delta del Po.

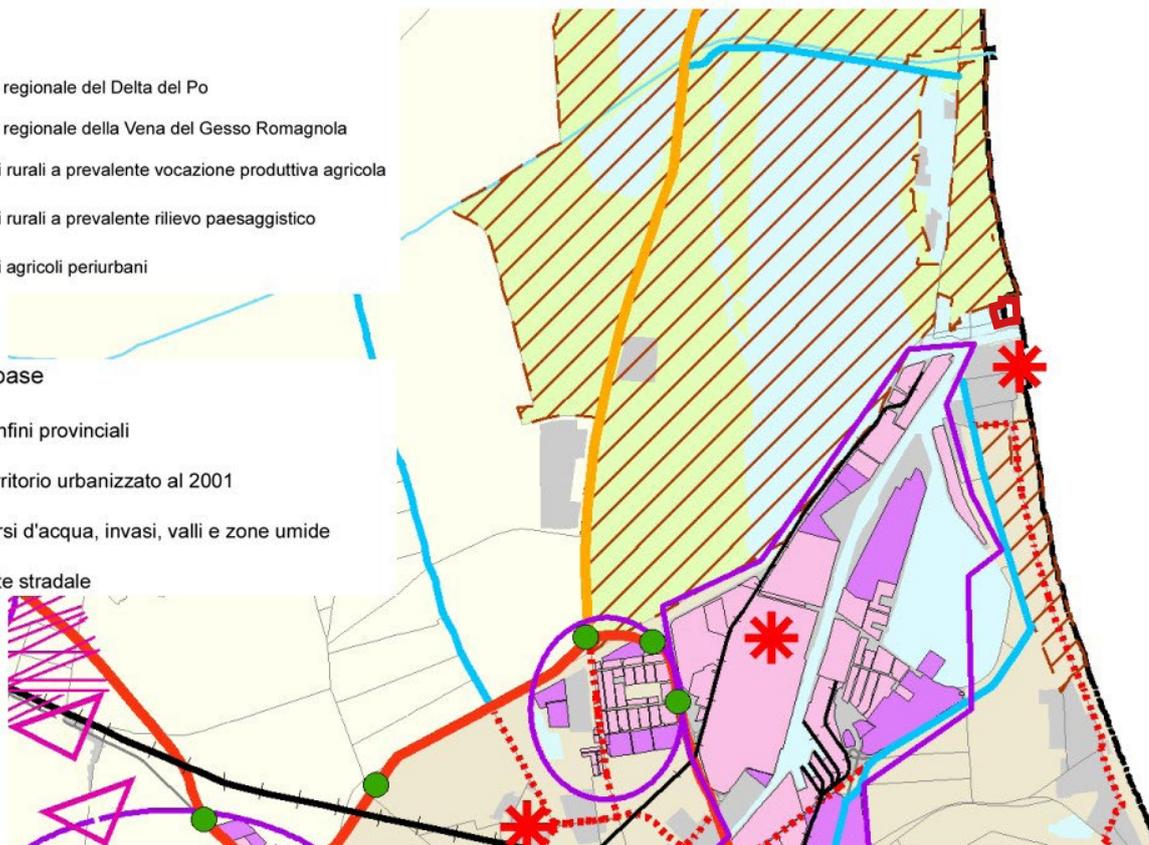
Gli interventi non influiscono con l’assetto strategico della mobilità illustrato nello stralcio della tavola 5 del PTCP.

Legenda

-  Parco regionale del Delta del Po
-  Parco regionale della Vena del Gesso Romagnola
-  Ambiti rurali a prevalente vocazione produttiva agricola
-  Ambiti rurali a prevalente rilievo paesaggistico
-  Ambiti agricoli periurbani

Cartografia di base

-  Confini provinciali
-  Territorio urbanizzato al 2001
-  Corsi d’acqua, invasi, valli e zone umide
-  Rete stradale

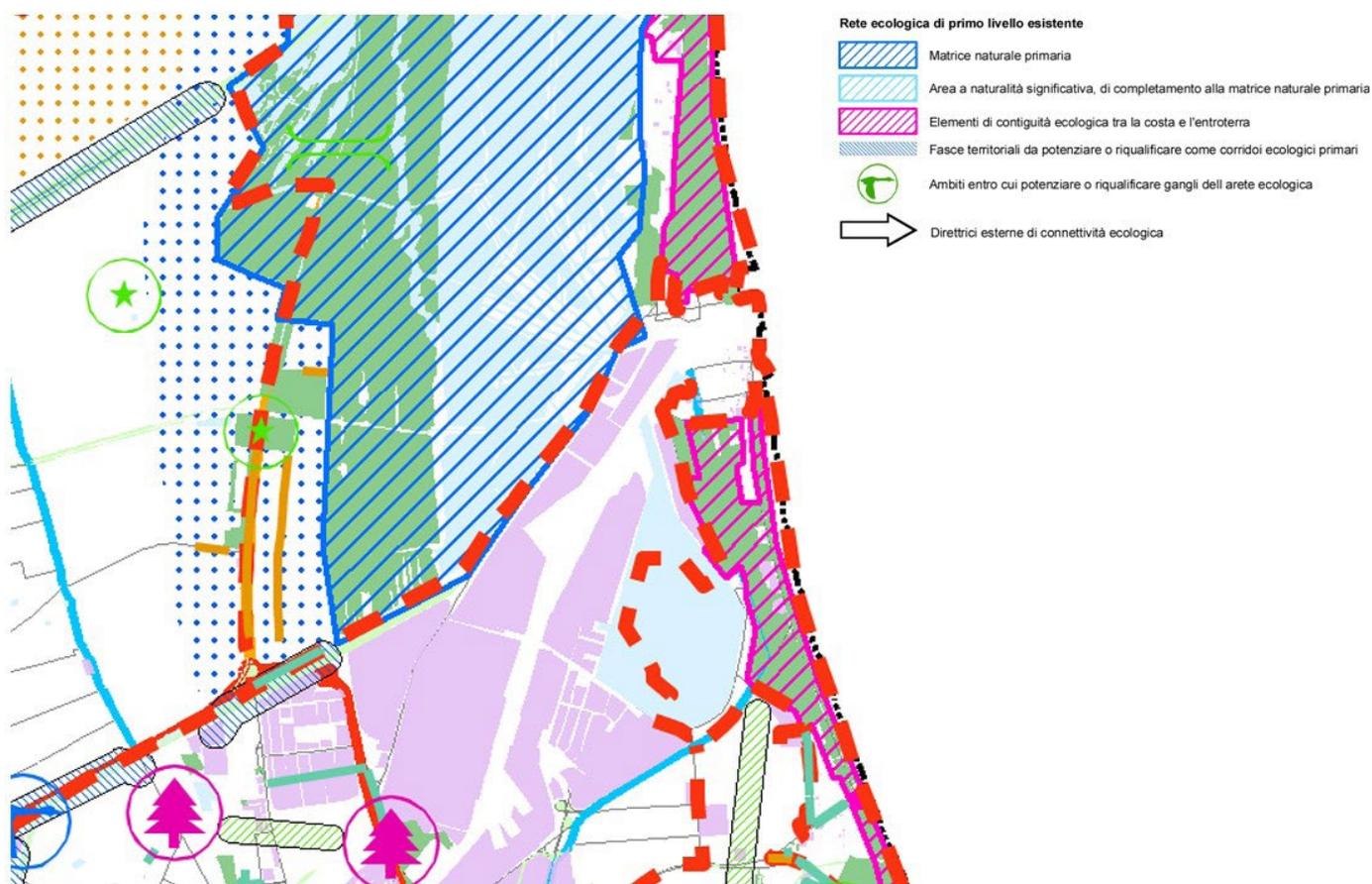


Stralcio Tav. 5 “Assetto strategico della mobilità, poli funzionali, ambiti produttivi di rilievo sovra comunale”

2.2.5 Reti ecologiche (Tavola 6 del PTCP)

La Tavola 6 “Progetto reti ecologiche in provincia di Ravenna”, in unico foglio in scala 1:100.000, fornisce indirizzi per lo sviluppo di tale Piano, localizzato nell’Unità di Paesaggio omogeneo “della costa” indicato con il numero 2 ed il tratteggio rosso, l’area è localizzata inoltre in adiacenza ad un’area di contiguità ecologica tra la costa e la terra descritta successivamente all’interno del capitolo relativo allo Studio di Incidenza.

Nell’analisi delle reti ecologiche il progetto non ostacola nessuno dei sistemi evidenziati, si pone invece in adiacenza ad un’area di continuità ecologica tra la costa e l’entroterra per la quale verranno elaborate analisi specifiche. Si evidenzia la possibilità di valutare in fase di progettazione degli interventi di mitigazione nelle aree in adiacenza ai Siti di Importanza Comunitaria in modo da creare una fascia di filtro fra i nuovi interventi e i sistemi ecologici esistenti.



Stralcio Tav. 6 “Reti ecologiche” del PTCP di Ravenna

Nel PTCP, anche ai fini delle disposizioni di cui all'art. 46 comma 4 della L.R. 31/2002, è stata effettuata la ricognizione delle aree e degli elementi del territorio della provincia di Ravenna a cui si applica il vincolo paesaggistico di cui al D.Lgs. 42/2004 Codice dei beni culturali e del paesaggio:

- le aree soggette a tutela paesaggistica ai sensi del D.Lgs. 42/2004 articoli da 136 a 140, ossia le aree con vincolo "in elenco" e notificato;
- le aree a sud di Ravenna soggette a tutela paesaggistica ai sensi del D.Lgs. 42/2004 articoli da 136 a 140, come modificato con provvedimento di modifica del perimetro di tutela in corso di approvazione;
- i parchi e le riserve naturali, che sono tutelati ai sensi del medesimo D.Lgs. art. 142 lettera f);
- le aree forestali che sono soggette a tutela ai sensi del medesimo D.Lgs. art. 142 lettera g), secondo una nuova individuazione prodotta dalla Provincia, più aggiornata rispetto al quella vigente, che è quella ormai datata della Tav. 2 del Piano Territoriale Paesistico Regionale;
- i corsi d'acqua pubblici le cui fasce laterali sono soggette a tutela per una larghezza di m 150 ai sensi del medesimo D.Lgs.art.142 lettera c);
- territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare.

Dal confronto degli elementi del territorio a cui si applica il vincolo paesaggistico deriva che l'area d'intervento non lambisce alcuna area sottoposta a tutela.

2.3 Pianificazione comunale

La Pianificazione del Comune di Ravenna è strutturata in riferimento alla Legge Regionale 20/2000 che introduce i seguenti strumenti per la pianificazione e il governo del territorio:

- **PSC** (Piano Strutturale Comunale), di natura programmatica;
- **RUE** (Regolamento Urbanistico Edilizio) che disciplina il territorio urbanizzato e rurale oltre che comprendere l'attuale regolamento edilizio e si muove seguendo le scelte localizzative, funzionali e normative definite dal PSC;
- **POC** (Piano Operativo Comunale) che disciplina per ogni quinquennio le grandi aree oggetto di trasformazione del territorio.
- **PUA** (Piano Urbanistico Attuativo), strumento urbanistico di dettaglio per dare attuazione agli interventi di nuova urbanizzazione e di riqualificazione, disposti dal POC qualora esso stesso non ne assuma i contenuti.

2.3.1 Piano Strutturale Comunale (PSC)

Il Piano Strutturale Comunale (PSC) è stato adottato dal Comune di Ravenna con deliberazione C.C. n. 117/50258 del 23/06/2005, successivamente approvato con deliberazione C.C. PV 25/2007 del 27/02/2007 e pubblicato sul BUR n.57/2007 del 26/04/2007.

Il PSC è lo strumento di pianificazione urbanistica che deve essere predisposto dal Comune, con riguardo a tutto il proprio territorio, per delineare le scelte strategiche di assetto e sviluppo e per tutelare l'integrità fisica ed ambientale e l'identità culturale dello stesso.

Gli elaborati del piano sono di tre tipi:

- **Descrittivi**: finalizzati ad illustrare in modo sintetico ed integrato l'insieme dei rapporti d'area vasta assunti a base del piano nonché le principali scelte del piano.
- **Prescrittivi**: costituiscono il quadro di unione dei regimi normativi del territorio comunale e definiscono, per quanto riguarda il PSC, la disciplina strutturale dell'intero territorio comunale.
- **Gestionali**: riportano i vincoli e le discipline di settore sovraordinate, la rete ecologica e gli elementi di qualità del territorio, dei quali tener conto nelle pratiche d'uso e di trasformazione del territorio e nella progettazione urbanistica ed edilizia degli interventi.

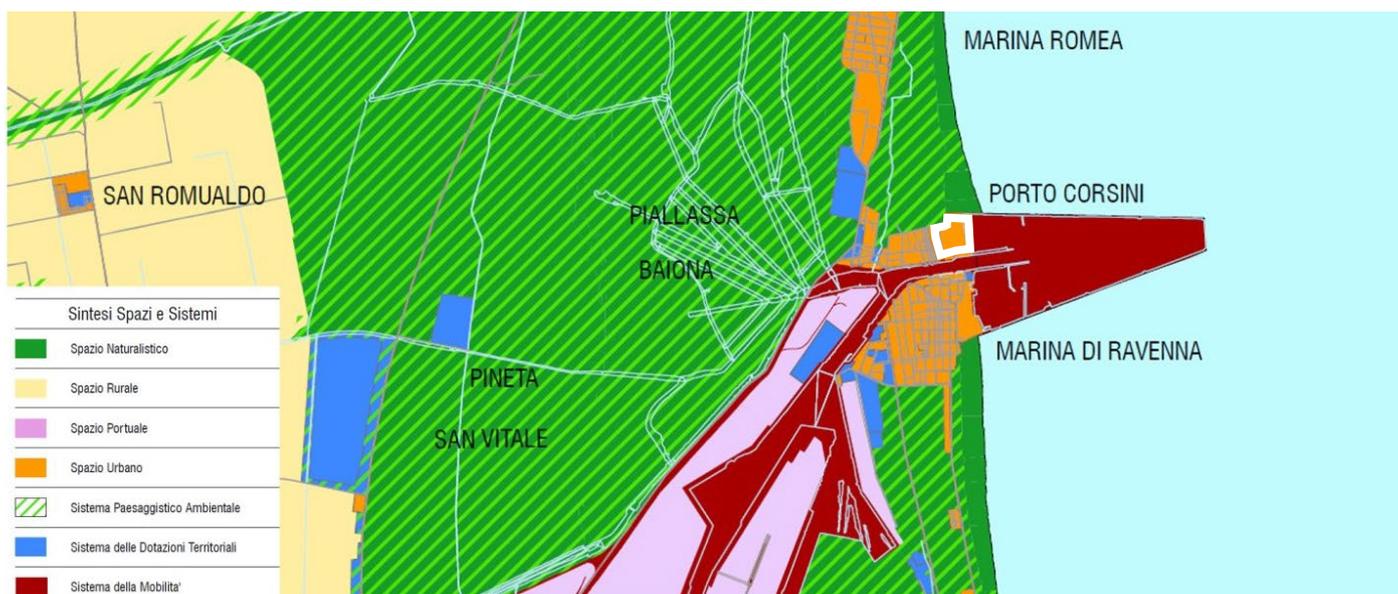
2.3.1.1 Elaborati descrittivi

Ai fini dell'applicazione della disciplina di piano, il PSC articola il territorio comunale in Sistemi e Spazi, ciascuno dei quali suddiviso in componenti. In particolare i Sistemi sono: Sistema paesaggistico-ambientale, Sistema della mobilità, Sistema delle dotazioni territoriali; mentre gli spazi sono quattro: Spazio naturalistico; Spazio rurale; Spazio portuale; Spazio urbano.

Per la definizione della disciplina delle trasformazioni fisiche e d'uso del territorio e della città, il PSC articola poi, al loro interno, sia Spazi che Sistemi, in componenti e cioè in parti discrete del territorio e della città cui

applicare, in modo significativo, perché mirato e non banale, le regole, le direttive, gli indirizzi o quant'altro il PSC stesso intende dare per disciplinare le trasformazioni ovvero per dettare obiettivi, prestazioni e criteri sulla base dei quali procedere alla formazione del RUE e del POC.

Nel suo complesso il PSC mira alla qualificazione e caratterizzazione paesaggistica dell'intero territorio comunale, sia attraverso la conservazione, riqualificazione e valorizzazione delle componenti significative appartenenti a tutti gli Spazi e i Sistemi e delle loro reciproche relazioni, sia tramite la promozione di specifiche attenzioni al paesaggio da assumere all'interno delle previsioni di piano in funzione dell'intensità, diffusione e rilevanza delle trasformazioni.



Stralcio Tav. PSC 2.1. "Sintesi degli Spazi e dei Sistemi" Elaborato descrittivo

Il PSC individua, quale componente del "**Sistema della mobilità**", il Canale Portuale, che comprende il canale vero e proprio con i relativi bacini di evoluzione, le banchine e le relative aree di accesso e di servizio, il demanio marittimo; in tali componenti gli interventi sono disciplinati dal RUE in relazione agli strumenti di governo dell'ambito portuale.

Il PSC, inoltre, definisce lo "**Spazio Portuale**" proponendo la sostanziale conferma dell'Ambito Portuale così come definito nel Piano Regolatore del Porto, e ne affronta l'assetto strategico focalizzando l'attenzione sui temi che determinano criticità e prospettive.

Le politiche/azioni previste dal PSC per lo spazio portuale tendono ad **ampliare la funzione turistica del porto, a favorire la ristrutturazione delle aree portuali** anche attraverso la riconversione produttiva, a **strutturare le funzioni direzionale e logistica**. I nuovi insediamenti sono limitati al completamento degli spazi non ancora insediati all'interno del comparto portuale.

Gli interventi previsti sono compatibili con quanto dettato dalle politiche del PSC; inoltre, si prevede, a favore del potenziamento turistico dell'area, la realizzazione e il completamento dei servizi dello scalo turistico di Porto Corsini in relazione al flusso dei visitatori, valorizzando lo sviluppo dell'area.

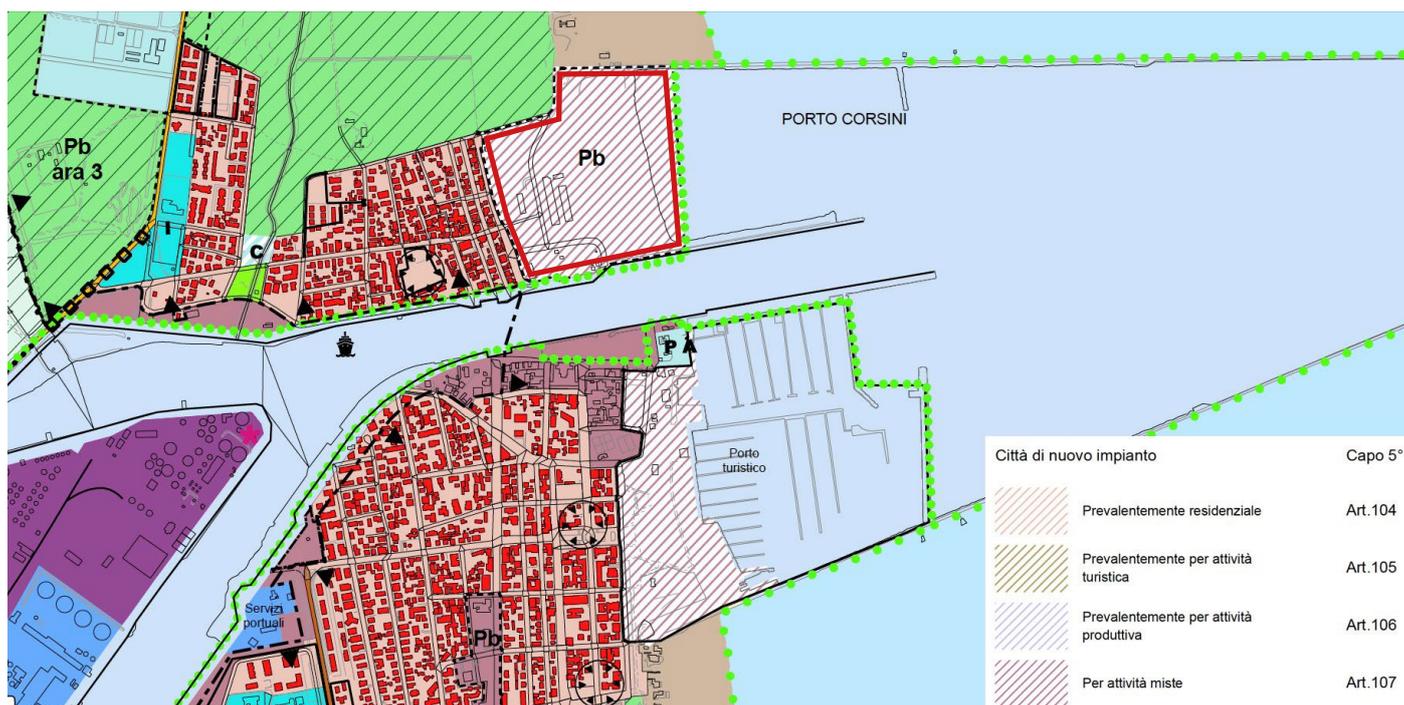
2.3.1.2 Elaborati prescrittivi

Gli elaborati prescrittivi sono formati da una serie di tavole denominate “PSC 3 - Spazi e sistemi”, dalle Norme Tecniche di Attuazione (NTA).

In particolare il PSC “Titolo VI – Capo 5° - Definizione, obiettivi e prestazioni per la città di nuovo impianto – art.107 – Prestazioni per la **Città di nuovo impianto per attività miste**” definisce tale sistema, che interessa principalmente il comparto.

Le zone per attività miste sono caratterizzate dalle seguenti funzioni principali:

- Ab. Abitative: abitazioni singole, abitazioni collettive;
- C. Commerciali: esercizi commerciali di vicinato medio – piccole strutture di vendita (superficie di vendita fino a 1.500 mq)
- Spr. Servizi privati: pubblici esercizi (bar, ristoranti, pub, locali notturni in genere), servizi privati (sociali, assistenziali, sanitari, culturali ricreativi, istruzione, sportelli bancari, agenzie di servizio alle persone); direzionale privato (uffici e studi professionali), artigianato di servizio; attrezzature collettive (per lo sport, lo spettacolo, la cultura, congressuali, religiose);
- Spu. Servizi pubblici: sedi della pubblica amministrazione, sedi istituzionali e rappresentative, sedi e attrezzature universitarie; servizi pubblici (sociali, sanitari, assistenziali, istruzione);
- T Turistico – Ricettive: strutture alberghiere (alberghi, pensioni, motels, ostelli, residenza turistico alberghiera e strutture similari per le quali sono prescritte apposite autorizzazioni di esercizio); altre attrezzature turistico - ricettive (villaggi turistici, campeggi, aree attrezzate per sosta camper, aree attrezzate per capanni turistici);
- Pr Produttive: Attività espositive;
- Pa Parcheggi non pertinenti: autorimesse, autosilo



Stralcio PSC 3 “Spazi e dei sistemi” Elaborato prescrittivo

In tali zone il PSC dovrà perseguire l'integrazione di funzioni diverse, favorendo la compresenza di funzioni residenziali, direzionali, commerciali ricettive e servizi pubblici e privati anche di rilievo comunale e sovra comunale; le funzioni residenziali in relazione alla specificità del sito, al sistema della mobilità e al sistema paesaggistico ambientali potranno variare da un minimo del 20% ad un max del 40%; il POC potrà individuare incentivi urbanistici per le strutture ricettive in analogia a quanto definito all'art. 23 e al fine di ospitare diritti edificatori a distanza. L'Ut max applicabile in tali zone è analogo a quelle delle zone di nuovo impianto per attività turistiche.

Gli usi previsti nel progetto, illustrati nei capitoli successivi di questo documento, sono compatibili con quanto dettato dal PSC; inoltre, si prevede, a favore del potenziamento turistico dell'area, la realizzazione e il completamento dei servizi dello scalo turistico di Porto Corsini in relazione al flusso dei visitatori, valorizzando lo sviluppo dell'area.

2.3.1.3 Elaborati gestionali

Successivamente si riportano le analisi degli elaborati gestionali del PTCP che sono formati, per quanto concerne il progetto oggetto della presente relazione, dalle seguenti cartografie:

- D.1.1.a - Carte dei vincoli sovraordinati: sintesi del PTCP,
- D.1.1.c - Carte dei vincoli sovraordinati: aree a rischio inondabilità,
- D.1.3.a - Carte dei vincoli indotti: fasce di rispetto di elettrodotti, impianti e servizi,
- G.1.1 - Aree soggette a vincolo paesaggistico - ricognizione delle aree vincolate ai sensi della LR31/2002 (art. 46),
- G.1.2 - Carta dei vincoli ambientali vigenti: ambiti di tutela,
- G.1.3 - Carta dei vincoli ambientali vigenti: Parco del Delta del Po, Aree di protezione degli habitat, vincolo idrogeologico,
- G.1.4 - Carta dei vincoli e disciplina sovraordinata,

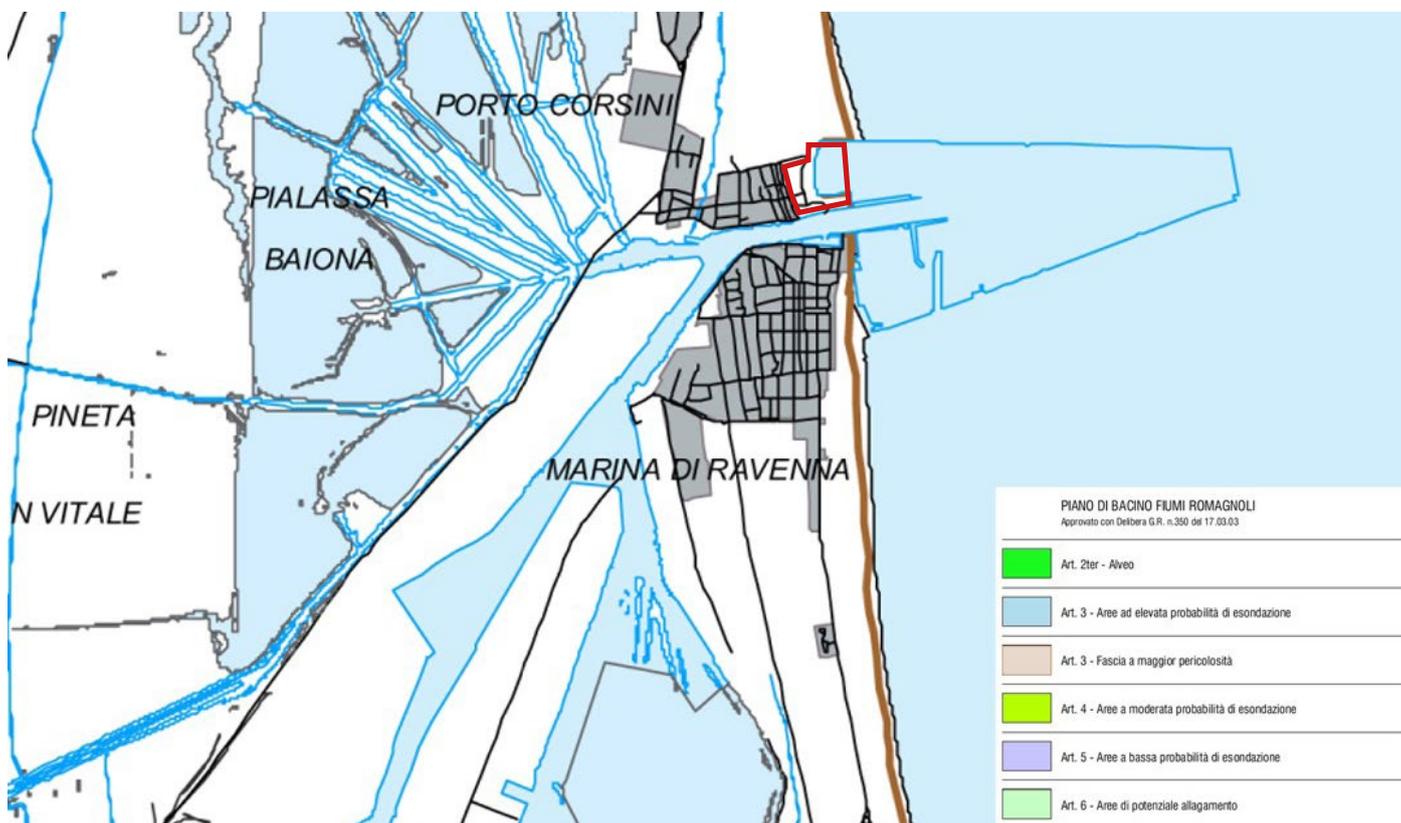
La tavola “**D.1.1.a - Vincoli e disciplina sovraordinata**” riprende la tavola 2.13 del PTCP, rimandando alle norme del Piano provinciale. Gli articoli individuati in cartografia sono i seguenti:

- Articolo 3.12 - Perimetro del P.R. del Porto,
- Articolo 3.13 - Zone di riqualificazione della costa e dell’arenile

La tavola riprende parte dei vincoli indicati dal Piano provinciale; si rimanda pertanto al capitolo relativo al PTCP .

Dalla tavola “**D.1.1.c - Vincoli e disciplina sovraordinata Piani di bacino: aree a rischio inondabilità**” si evince che l’area in oggetto rientra nel territorio gestito dall’Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli, si rimanda pertanto al capitolo inerente al Piano specifico.

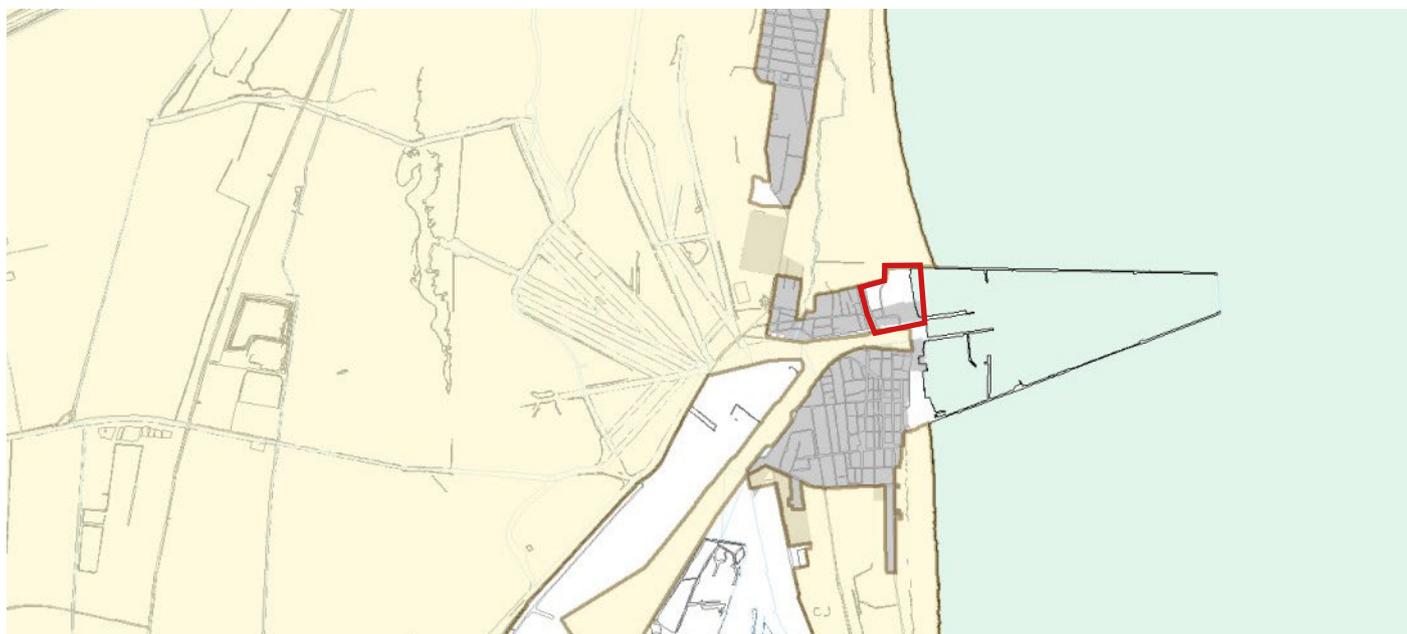
Nella cartografia in esame non sono evidenziati vincoli, né ambiti di tutela.



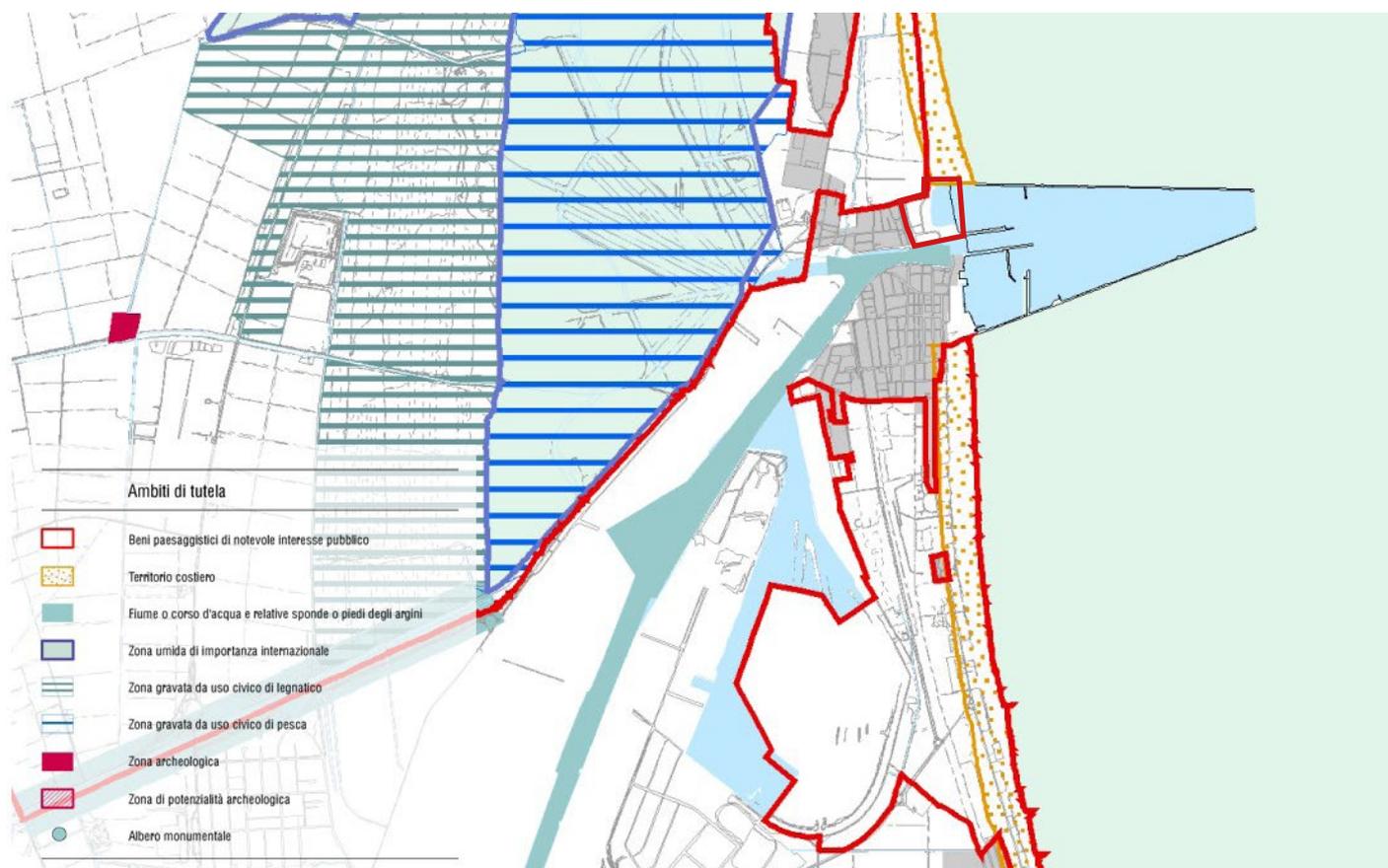
Stralcio Tavola “D.1.1.c, vincoli e disciplina sovraordinata, Piani di bacino: aree a rischio inondabilità”

I vincoli sovraordinati di carattere paesaggistico-ambientale sono mappati nelle carte gestionali G.1.1, G.1.2, G.1.3 e riguardano le categorie di tutela descritte nel seguito. In base alla tavola "G.1.1 – Aree soggette a vincolo paesaggistico - Ricognizione delle aree vincolate ai sensi della LR 31/2002, art. 46" l'area in esame non ricade in "Aree soggette a vincolo paesaggistico ai sensi della LR 31/2002 art. 46"

Analizzando la tavola "G.1.2 – Carta dei vincoli paesaggistici vigenti - Ambiti di tutela", il comparto non risulta interessato da vincoli derivanti dalla presenza di beni paesaggistici di notevole interesse pubblico.



Stralcio Tavola "G.1.1. Aree soggette a vincolo paesaggistico – Ricognizione delle aree vincolate ai sensi della LR 31/2002, art.46"



Stralcio Tavola "G.1.2. Carta dei vincoli paesaggistici vigenti – Ambiti di tutela"

Analizzando la tavola “G.1.3 – Carta dei vincoli ambientali vigenti - Parco Delta del Po e aree di protezione degli habitat - Vincolo idrogeologico (aree urbanizzate)”, l’area d’intervento non ricade nel Piano territoriale Parco Delta del Po – Emilia Romagna. Relativamente al vincolo idrogeologico, la cartografia è composta da una mappa generale e da riquadri più piccoli, in entrambe il vincolo non interessa la zona in esame.

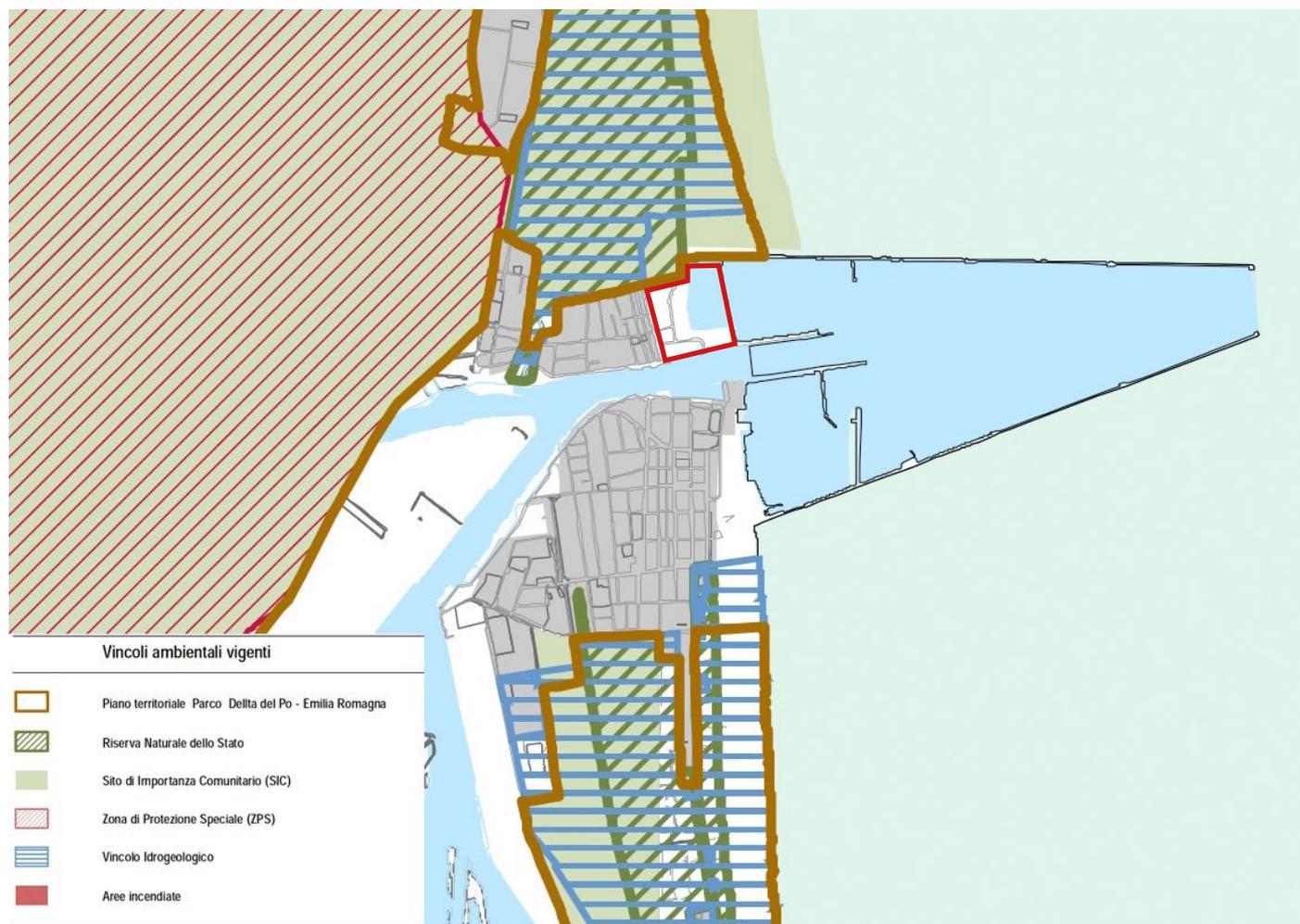
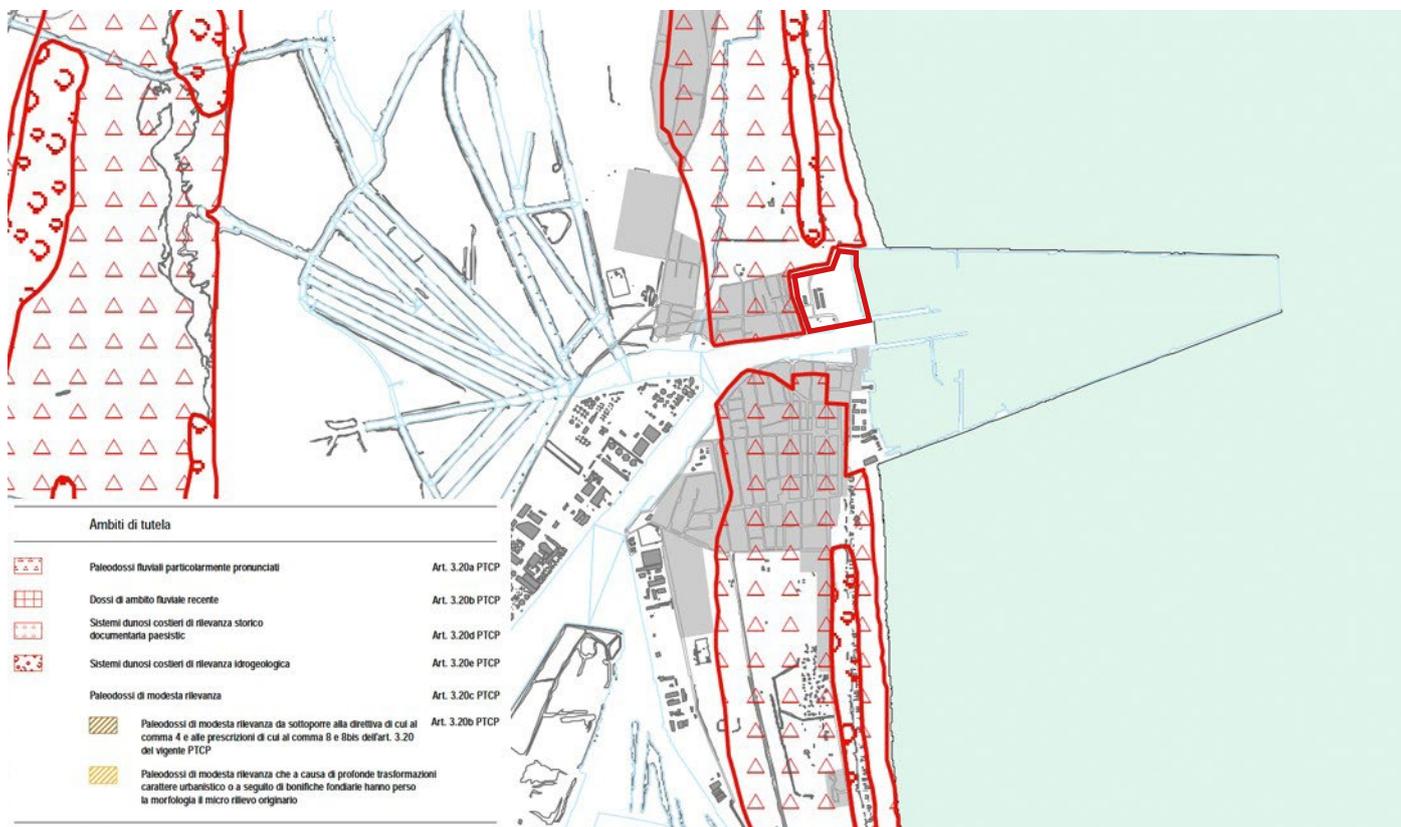


Figura 16 Stralcio Tavola “G.1.3 Carta dei vincoli ambientali vigenti – Parco Delta del Po e aree di protezione degli habitat”

La tavola “G.1.4 – Carta dei vincoli e disciplina sovraordinata - Ambiti di tutela” riporta i dossi, paleodossi e sistemi dunosi individuati dal PTCP, rinviando alle norme del Piano provinciale.

L’area d’intervento, pur collocandosi in prossimità di “Paleodossi fluviali particolarmente pronunciati”, non comprende Sistemi dunosi costieri di rilevanza storico documentaria paesistica”.



Stralcio Tavola “G.1.2. Carta dei vincoli paesaggistici vigenti – Ambiti di tutela”

2.3.2 Regolamento urbanistico edilizio (RUE)

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Ravenna nasce nell'ambito della Legge Regionale 20/2000 che introduce nuovi strumenti per la pianificazione:

- uno di natura programmatica:
 - il PSC (Piano Strutturale Comunale)
- due di pianificazione operativa:
 - il RUE (Regolamento Urbanistico Edilizio) che disciplina il territorio urbanizzato e rurale oltre che comprendere l'attuale regolamento edilizio. Il RUE si muove all'interno di un preciso telaio di scelte di localizzazione, funzionali e normative definite dal PSC. In particolare si occupa di regolare le trasformazioni diffuse di entità relativamente modesta dell'insediato sostanzialmente esistente; trasformazioni che pertanto si attuano prevalentemente in modalità diretta.
 - il POC (Piano Operativo Comunale) che disciplina per ogni quinquennio le grandi aree oggetto di trasformazione del territorio sia di nuovo impianto che di riqualificazione urbana nonché gli ambiti interessati dalla concertazione con i privati (art. 18 della L.R. 20/2000)

Come detto, il PSC dopo un articolato processo di partecipazione e condivisione è stato approvato dal Consiglio Comunale il 27 febbraio 2007. Sulla base degli obiettivi, prestazioni e finalità indicate dal PSC, è stato redatto il RUE, adottato in data 3/07/2008.

I principali contenuti del RUE riguardano la definizione della disciplina generale urbanistica degli Spazi e Sistemi individuati dal PSC e per le quali il PSC stesso ha fissato obiettivi e campi di variazione delle principali grandezze urbanistiche. Il RUE si riferisce all'esistente e ne disciplina l'uso con strumenti di tipo normativo. In particolare, il RUE ha provveduto a definire per lo "Spazio Portuale" norme intermedie, ovvero una disciplina transitoria in attesa della formazione del POC, al quale la maggior parte degli interventi sono rinviati in quanto presentano una complessità che richiede l'attuazione indiretta.

Il PSC, che assegna un ruolo strategico allo "spazio portuale", mette in evidenza prospettive, funzionali ed insediative dell'ambito portuale, sottolineando che **"Le emergenze ambientali che sono presenti all'intorno dell'infrastruttura portuale costituiscono un limite, operativo, strutturale, culturale, che non consente di ricercare la maggior competitività nella sempre maggiore estensione delle aree operative ma, viceversa, impone la ricerca di politiche organizzative e gestionali in grado di far evolvere l'intero porto in termini di sostenibilità rispetto a tali contesti ambientali"**. Individuando i temi della pianificazione, il PSC sottolinea che "la situazione insediativa impone un approccio deciso in termini funzionali, in grado di prefigurare assetti di maggior respiro e coerenti con i temi della sicurezza e dell'ambiente".

Alla previsione di obiettivi strategici basati sullo sviluppo delle funzioni collegate al progetto Autostrade del mare ed in particolare traghetti e passeggeri, sulle zone di riqualificazione urbana e di riconversione industriale e, a Marina di Ravenna, sul consolidamento del comparto per cantieristica con conseguente alleg-

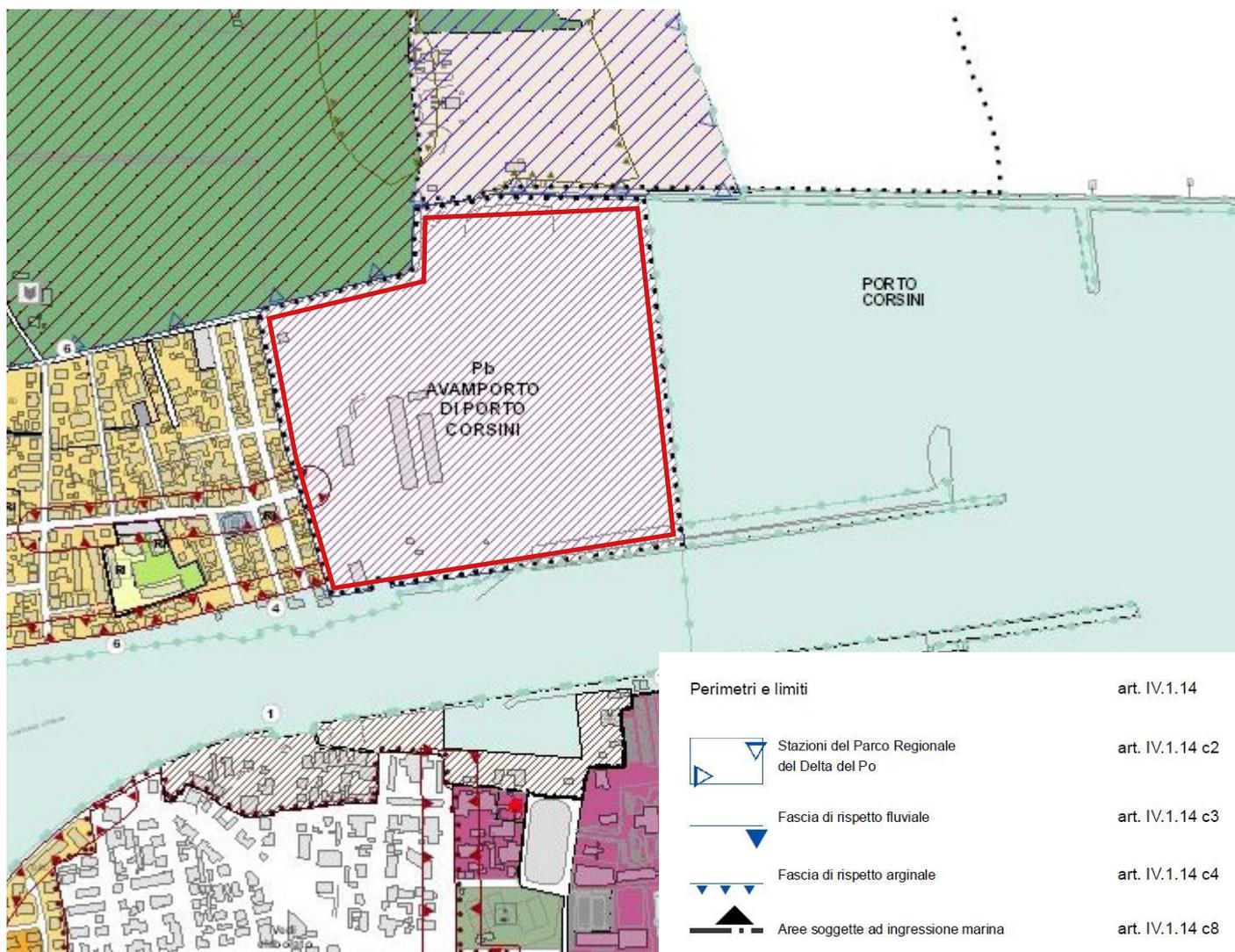
gerimento di depositi e basi operative, sulla conferma degli impianti esistenti per la produzione di energia (centrale ENEL, deposito di alimentazione della centrale Porto Tolle), si affianca la conferma delle aree produttive portuali sia per la parte consolidata che per la parte di previsione del PRG 93”.

Il RUE, tuttavia, contiene previsioni e normative che vanno nella direzione strategica del PSC e ne rendono meno incerta l’attuazione. Anche nelle componenti di ristrutturazione produttiva, infatti, il RUE fornisce norme di riferimento “intermedie”, che consentono un passaggio graduale alle previsioni di prospettiva. Per lo Spazio portuale il RUE ha, quindi, la finalità di **migliorare l’assetto delle aree del porto per una maggior sostenibilità e sicurezza**, sia al suo interno che in rapporto alle aree limitrofe.

2.3.2.1 Regimi normativi della città esistente e del territorio extraurbano (RUE 2)

Nelle tavole RUE 2 sono individuati i seguenti **Perimetri e limiti** riferiti al sistema dei piani e dei vincoli sovraordinati di tutela paesaggistico ambientale: Stazioni del Parco Regionale del Delta del Po, Fasce di rispetto fluviale, Fasce di rispetto arginale, Aree soggette ad ingressione marina, Dossi e paleo dossi.

La norma di riferimento è l’articolo II.18 Perimetri e limiti. Nel seguito vengono analizzati quelli di interesse.



Stralcio Tavola 27 del RUE 2 “Regimi normativi della città esistente e del territorio extra-”

Il RUE individua con apposito perimetro le Stazioni del **Parco Regionale del Delta del Po** (c.ma 2) ricadenti nel territorio comunale, ai sensi della L.R. n. 27 del 2.7.88 (Istituzione del Parco Regionale del Delta del Po), congruente al Piano Territoriale del Parco Regionale del Delta del Po, che costituisce stralcio del PTCP. Tali Stazioni sono: “Stazione Valli di Comacchio”, “Stazione Pineta di S.Vitale e Piallasse di Ravenna”, “Stazione Pineta di Classe e Saline di Cervia”. All’interno dei perimetri suddetti, gli interventi sono subordinati alla disciplina d’uso e di intervento definita dai Piani territoriali di Stazione e ove richiamato, dal RUE e/o dal POC. Il RUE non detta ulteriori discipline. Il perimetro riportato nel RUE coincide con il limite della “Stazione Pineta di S.Vitale e Piallasse di Ravenna”. Le aree nelle quali sono previsti gli interventi sono esterne alle aree tutelate.

Il RUE individua quali **Dossi e paleodossi** (comma 6) l’insieme dei dossi di pianura e delle dune costiere, come definiti all’art. 3.20 del punto 1 del PTCP, e in riferimento alla seguente classificazione di cui all’elaborato gestionale del PSC G.1.4 “Carta dei vincoli e disciplina sovraordinata” li articola in:

- Paleodossi fluviali particolarmente pronunciati;
- Dossi di ambito fluviale recente (comprende i “paleodossi di modesta rilevanza”, art. 3.20 del PTCP);
- Sistemi dunosi costieri di rilevanza storico documentale paesistica (art. 3.20d in base al PTCP);
- Sistemi dunosi costieri di rilevanza idrogeologica.

I dossi e i sistemi dunosi individuati nelle tavole RUE 2 sono sottoposti, in relazione alle Direttive nazionali e comunitarie:

- 1) alla disciplina di tutela ed agli indirizzi di cui all’art. 3.20 del PTCP per le porzioni interessate;
- 2) alla disciplina dei Piani di Stazione del Parco Delta del Po;
- 3) alla disciplina del Piano dell’Arenile in adempimento alla L.R. 9/2002;
- 4) alle indicazioni dell’elaborato RUE 7: “Guida all’inserimento degli interventi nel paesaggio”.

Per quanto concerne i Sistemi dunosi costieri di rilevanza storico documentaria paesistica (caso di interesse in aree limitrofe al perimetro dell’area di intervento), gli interventi devono essere effettuati in conformità a quanto previsto al punto 11 (P)1 dell’art. 3.20 del PTCP e per la parte ricadente nel Piano dell’Arenile, da esso disciplinati.

Il RUE riprende esattamente la normativa individuata dal PTCP all’art. 3.20d, in merito ai Sistemi dunosi costieri di rilevanza storico documentale paesistica che interessano il comparto in esame. La pianificazione comunale, pertanto, non aggiunge alcuna norma di tutela rispetto al Piano provinciale a cui si rimanda, in riferimento al quale gli interventi previsti sono ammessi.

Il RUE individua inoltre con apposito perimetro le **Aree soggette ad ingressione marina** (c.ma 6), al fine di prevenire possibili allagamenti e introdurre opportune misure di sicurezza. In dette aree

- a) Nuove costruzioni (NC). Sono vietati locali interrati e seminterrati; il piano di calpestio di tutti i locali abitabili dovrà essere posto ad almeno quota m + 1,70 rispetto allo 0,00 della rete di livellazione comunale per lo studio della subsidenza e comunque a + 0,20 rispetto alla quota del colmo strada, escludendo quelle poste su arginature. Tali quote devono risultare da apposito piano quotato dell’area oggetto di intervento e del suo intorno per una fascia larga almeno 50 m. Gli indici di piano (H massima, ecc.), sono calcolati a

partire da detta quota. Tale quota è ridotta a m +1,40 per i piani di calpestio dei portici e dei locali di servizio e a m +1,00 per le attrezzature esterne (campi da tennis, campi da gioco, parcheggi...) e per le strutture temporanee a servizio di pubblici esercizi di cui all'art. XI.25. Le recinzioni devono essere realizzate in modo da non impedire il riflusso delle acque e limitarne l'ingresso.

b) L'area scoperta deve essere opportunamente sistemata con idoneo sistema di smaltimento delle acque superficiali.

c) Opere di urbanizzazione. I rilevati stradali e le relative attrezzature (marciapiedi, percorsi pedonali, parcheggi, ecc.) devono essere realizzate in maniera tale che la quota del piano viabile non sia inferiore a quota m 1,70 rispetto allo 0,00 citato al precedente punto a), salvo collegamenti interni con/o fra strade esistenti, e con riferimento alla quota di campagna esistente. La realizzazione di nuove opere infrastrutturali, reti tecnologiche ed impiantistiche e/o interventi di manutenzione su quelle esistenti, sono subordinati all'adozione di misure di riduzione di rischio mediante la realizzazione di idonei accorgimenti atti a limitare o ad annullare gli effetti prodotti dagli allagamenti e/o ingresso marina. Tali accorgimenti devono risultare da apposita relazione tecnica illustrativa.

2.3.2.2 Guida all'inserimento paesaggistico degli interventi (RUE 7.3)

L'area di intervento ricade nel contesto di area vasta **"La fascia costiera nord - San Vitale"** (individuato dal PSC, e/ab. G3 - Repertorio dei contesti paesistici)

Il Contesto paesistico di area vasta "La fascia costiera nord " individua la parte di litorale a nord del porto di Ravenna, compresa tra l'ultimo tratto del fiume Reno e i canali di scolo sopra le Bassette e delimitata verso ovest dalle SS 30 Romea Nord e le valli delle Punte Alberete e Mandriole. Le diverse forme e dimensioni delle trame agricole presenti, il carattere e la densità delle forme insediative, la presenza o meno delle componenti di tipo naturalistico, il tipo di relazioni fisiche e percettive fra i diversi caratteri, consentono di individuare all'interno del Contesto di area vasta, i seguenti tre differenti Contesti paesistici locali come riferimento per le trasformazioni diffuse e quelle di rilevanza locale:

8.1 - La Baiona - a dominante naturale

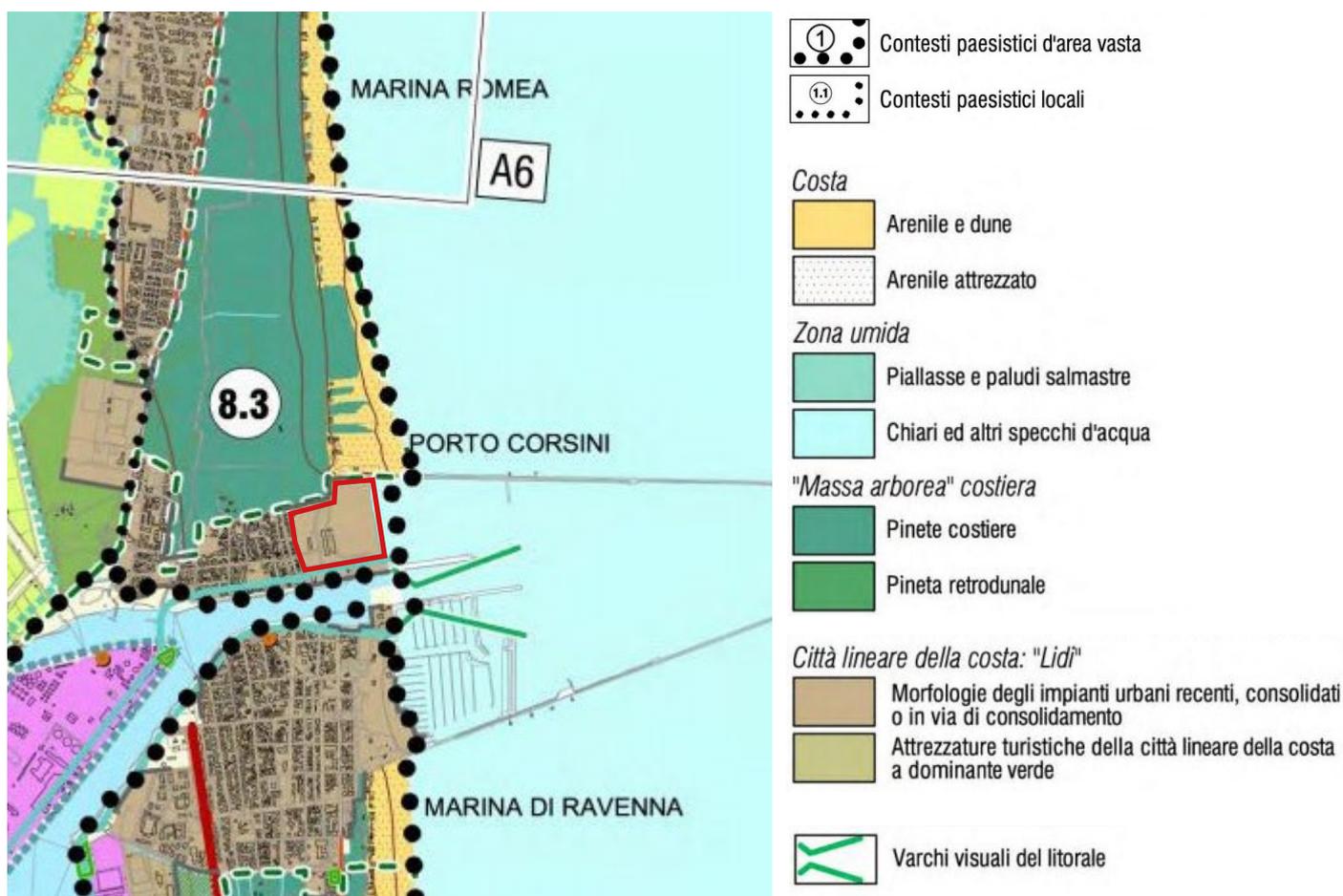
8.2 - Bonifica destra Reno - a dominante rurale

8.3 - Casal Borsetti - Marina Romea - a dominante mista urbana naturale

Descrizione/interpretazione

Il **Contesto locale "8.3 - Casal Borsetti Marina Romea"** costituisce la porzione settentrionale di fascia costiera del Contesto paesistico d'area vasta "8 - La fascia costiera nord - San Vitale". A nord, est e sud, i limiti coincidono con quelli del Contesto di area vasta di appartenenza. Il limite ovest corre parallelo alla linea di costa, da nord a sud, lungo il margine dell'insediamento costiero di Casal Borsetti, Marina Romea e Porto Corsini e lungo il margine della pineta costiera.

La presenza degli insediamenti costieri di origine recente, alternata all'ampia pineta costiera, costituiscono i caratteri strutturanti del contesto 8.3. Si tratta di un paesaggio costiero nel quale gli insediamenti lineari costituiscono degli episodi conclusi che si alternano alle estese pinete costiere ed alle foci dei corsi d'acqua (Reno, canale destra Reno, Lamone, Canale Candiana). Gli insediamenti di Porto Corsini e Marina Romea sono "immersi" nella sequenza longitudinale parallela alla linea delle zone umide e delle pinete secondo lo schema di funzionamento della Morfotipologia paesistica ricorrente A6 (cfr. foglio b), mentre Casal Borsetti si trova a diretto contatto con le trame agricole dello Spazio rurale e si contrappone con i caratteri di tipo prettamente urbano (quinte ravvicinate, orizzonti limitati, ecc.) ai caratteri tipici dei contesti rurali quali le aperture visuali e la scala ampia del disegno delle trame agricole secondo lo schema di funzionamento della Morfotipologia paesistica ricorrente A3 (cfr. foglio b).



Stralcio Tavola 7.1 "Carta dei caratteri del paesaggio e contesti locali" RUE

Gli insediamenti costieri presenti nel Contesto stabiliscono rapporti differenti con il territorio dell'entroterra a seconda delle diverse situazioni nelle quali si inseriscono rispetto alla sequenza delle componenti naturalistiche: il margine dell'insediamento costiero di Marina Romea si contrappone con il suo fronte, allineato sulla viabilità di servizio e sulla pista ciclabile, ritmato dall'alternanza dei volumi edificati e degli spazi verdi di pertinenza alla vegetazione della Piassa Baiona; il margine dell'insediamento di Porto Corsini che si affaccia sul Canale Candiana si contrappone in maniera netta e definita alla pineta; il margine dell'insediamento di Casal Borsetti, diviso in due parti dalla foce del canale in destra Reno, appare più sfrangiato. Gli elementi che caratterizzano gli insediamenti presenti sono costituiti da "fasce" parallele alla linea di costa, distinte e caratterizzate dalle diverse funzioni alle quali sono adibite: il mare con le opere di difesa sull'acqua, l'arenile con gli stabilimenti balneari, la strada con i percorsi di distribuzione delle strutture balneari e gli alberghi, il tessuto fitto delle residenze e degli alberghi. Nell'omogeneità delle caratteristiche sopra descritte la pineta costituisce un importante elemento di rarefazione. La foce dei fiumi e i corsi d'acqua, la pineta costiera, le aree di vegetazione arbustiva, la rete dei canali nella pineta, la fascia dell'arenile costituiscono la consistente presenza di valori naturalistico ambientali che caratterizzano il contesto (cfr. foglio c, Valori censiti nella "Carta per la Qualità" (PSC, e/ab. G2) ricadenti nello Contesto paesistico locale)

Trasformazioni previste dal RUE

La presenza degli insediamenti caratterizza questo contesto come un ambito di tipo urbano il cui consolidamento, completamento e qualificazione degli spazi pubblici viene affidata alla disciplina di RUE, la quale, oltre a consentire interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, **promuove interventi di riqualificazione e recupero delle singole componenti**; inoltre la consistente presenza dei valori naturalistico ambientali (pineta ed arenile) caratterizza questo contesto come un ambito di concentrazione di valori la cui salvaguardia viene affidata alla disciplina di RUE che, oltre a consentire interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, **ammette interventi di riqualificazione e recupero ambientale e paesaggistico delle singole componenti** (cfr. foglio c, Riepilogo principali trasformazioni previste dal RUE e disciplina della Rete ecologica).

Obiettivi di Contesto locale

Gli Obiettivi di valorizzazione del paesaggio enunciati per il Contesto d'area vasta "8 -.La Fascia costiera nord" (PSC, G3_Repertorio dei contesti paesistici) sono così integrati per quanto riguarda il Contesto locale "8.3 - Casal Borsetti Marina Romea" :

- **Mantenimento dei varchi visuali** del litorale ancora presenti
- **Caratterizzazione del litorale per punti ed elementi significativi, con architetture e spazi polifunzionali in grado di caratterizzare la facciata urbana**, spesso troppo ripetitiva e perciò nel complesso poco riconoscibile
- **Intervenire sulla qualità funzionale dello spazio, portando un mix di funzioni che possano costituire un'attrattiva anche nella bassa stagione**

Per gli interventi di completamento e ampliamento edilizio degli insediamenti residenziale e ricettivi:

- Per gli interventi sugli spazi pubblici (viabilità di scorrimento, viabilità di connessione spiaggia-inse-

diamento, spazi di relazione, verde pubblico attrezzato ecc.):

- **Favorire la connessione fisica visiva e percettiva insediamento-mare riducendo l'impatto delle auto e recuperando spazio pubblico e continuità, fisica e visiva tra la spiaggia e la città**
- **Riqualificazione paesaggistica degli spazi pubblici**
- **Differenziazione delle funzioni stradali: scorrimento veloce e distribuzione**

L'intervento oggetto di questa relazione trae spunto da queste considerazioni per definire principi progettuali coerenti ed un inserimento efficace nel contesto locale esistente. Per un confronto diretto tra obiettivi di contesto locale individuati dal RUE e obiettivi di progetto si rimanda al capitolo 4 della presente relazione.

2.3.3 Piano operativo comunale (POC)

Il Piano Operativo Comunale (POC) ai sensi del art. 30 della L.R. 20/2000, è lo strumento urbanistico che individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e trasformazione del territorio da realizzare in un arco temporale di cinque anni in conformità alle previsioni di PSC.

In data 29 novembre 2016 il Consiglio Comunale di Ravenna ha approvato con DCC n 170567/153 il “Documento di indirizzi per il POC 2016-2021 e primi indirizzi per la Variante Generale al PRG 2003 (PRG 2017)” stabilendo che il 2° POC venisse redatto in conformità al PSC vigente, sulla base degli indirizzi ivi declinati con riferimento ai diversi ambiti di intervento e tenendo a riferimento le linee generali delineate per la variante generale di PRG contenute nel documento stesso.

I contenuti della disciplina di POC che si esprimono nel POC.5 NTA riguardano i caratteri generali dei POC nonché i contenuti del 1° POC 2010 – 2015, mentre la disciplina generale del POC che si esprime negli Elabb. POC.3 Quaderno del POC e POC.4 Repertorio delle Schede d’Ambito normative (prescrittive) e grafiche (d’indirizzo) è articolata in norme prescrittive e norme di indirizzo, e riguarda:

- i perimetri degli Ambiti rinviati a POC dal PSC,
- i perimetri dei PUA generali;

Si precisa che, con Nota del Comune di Ravenna - Servizio programmazione territoriale - PG. 23724 del 31-10-2017, è stata predisposta la documentazione con valore di **POC specifico dell’Avamposto di Porto Corsini**, quale strumento urbanistico che regola i contenuti e le modalità di attuazione dell’ambito in oggetto. Tale documento, redatto in conformità al PSC, definisce la sistemazione generale dell’ambito, gli usi compatibili e le modalità di realizzazione degli interventi di trasformazione in capo all’Autorità Sistema Portuale, che così potranno trovare la conformità urbanistica.

Il POC specifico, definito mediante la tavola inquadramento generale, interessa l’area dell’avamposto di Porto Corsini, quale ambito Pb del PSC (Tav. PSC 3 Spazi e Sistemi) **Città di nuovo impianto per attività miste** (art.107 NTA). L’ambito è normato dal PTCP nel Sistema costiero (art. 3.12 c 3) e Zone di riqualificazione della costa e dell’arenile (art. 3.13 c 1). L’area è di circa 185.000 mq e viene distinta in due sub-aree principali, realizzabili mediante progetto unitario di opera pubblica per stralci funzionali in relazione alle funzioni e destinazioni d’uso previste. L’area perimetrata in rosso nella tavola riguarda i Servizi all’area del terminal crociere, mentre l’area in marrone riguarda gli usi misti. All’interno delle aree sono indicati i possibili stralci funzionali, che forniscono una sequenza delle parti da realizzare, ma potranno anche essere in numero maggiore o minore in virtù delle possibilità realizzative che verranno a determinarsi.

L’**area per servizi all’area del terminal crociere** è destinata ai servizi di supporto alla Stazione Marittima e alle altre attività portuali, quali: viabilità interna, di servizio ed emergenza a nord), parcheggi, percorsi e spazi pedonali attrezzati, area intermedia di eventuale ampliamento per servizi e parcheggio e area verde di mitigazione. Sono ammesse eventuali modeste strutture di servizio (per un max di 100 mq), oltre che tettoie, pensiline e chioschi coperti e di facile rimozione. Tale area è individuata come 1° stralcio d’intervento.

All'interno di questa sub-area è ricompresa la Stazione Marittima (perimetro retino azzurro) per cui si prevede l'area centrale di pertinenza della Stazione Marittima per il Terminal passeggeri, è di circa 10.000 mq e comprende anche gli spazi pedonali esterni, e di accesso al molo d'attracco delle navi. E' ammessa una Se max di 5.500 mq. Sono ammesse in deroga dalla Se, le pensiline, le tettoie e i chioschi di facile rimozione. Tale area sarà attuata in una successiva fase, previa realizzazione delle opere di urbanizzazione.

E' inoltre ricompresa l'area per altre attività marittime, posta a nord-est, di circa 700 mq (perimetro e retino viola); detta è destinata in parte a strutture militari di guardiania e forze di polizia e in parte a servizio dei natanti minori, con scivolo esistente per la messa in acqua. Tale area è individuata come 2° stralcio d'intervento.

(Per un confronto diretto con le specifiche del progetto si veda il paragrafo "4.1 Il progetto del nuovo terminal dell'avamposto di Porto Corsini" della presente relazione)

E' ammessa la recinzione dell'intero comparto con guardiania d'ingresso e varco regolamentato, la recinzione dovrà avere altezza e caratteristiche da definire in sede di progetto, tali da garantire la sicurezza dell'area a servizi del Terminal, considerata la sua valenza pubblica e la specificità dell'uso. Sono ammesse anche ulteriori recinzioni interne per l'area verde di mitigazione e filtro e per l'area destinata a strutture militari. Sarà comunque il progetto di opera pubblica a definirne le caratteristiche.

Al fine di contribuire alla mitigazione delle opere costruite, il progetto dell'area verde non fruibile dovrà prevedere misure di mitigazione, fra cui una **fascia tampone a verde naturale in continuità ai caratteri delle pinete costiere**; ove possibile la diffusione di aree permeabili e zone a verdi con specie arbustive ed arboree autoctone locali selezionate tra quelle previste dal Piano del Parco del Delta del Po; parti naturali deve favorire l'integrazione a la continuità con habitat esistenti al fine di favorire integrarsi con i sistemi di corridoi ecologici.

(Per un confronto diretto con le specifiche del progetto si veda il paragrafo "4.2 La fascia filtro a carattere dunoso" della presente relazione)

L'area per attrezzature turistico-ricettive, attività commerciali, aree attrezzate a verde, sport, sosta camper è indicata come 3° stralcio e comprende:

- (retino arancione) una porzione in cui gli usi consentiti in particolare riguardano gli usi turistici (T1, T3) e Sosta camper, i parcheggi e le strutture di servizio.
- (retino verde) una porzione in cui gli usi consentiti in particolare riguardano il verde, i parcheggi e le strutture di servizio. Nell'area sono consentiti gli usi commerciali (C01, C02, C03), servizi privati (Spr) e pubblici o di uso pubblico (Spu), con il compito di fornire più compiutamente servizi al turismo e ai passeggeri.

Non sono ammessi gli usi residenziali. Nell'area del 3° stralcio è ammessa una Se max di 10.000 mq.

(Per un confronto diretto con le specifiche del progetto si veda il paragrafo "4.3 Il Parco delle Dune" della presente relazione)

LEGENDA:

 PERIMETRO AVAMPORTO DI PORTO CORSINI

 SERVIZI ALL'AREA DEL TERMINAL CROCIERE

 1° STRALCIO - AREA A SERVIZIO DEL TERMINAL PASSEGGERI (VIABILITA', PARCHEGGI, VERDE DI MITIGAZIONE, SERVIZI)

 2° STRALCIO - SERVIZI DI ALTRE ATTIVITA' MARITTIME, RICOVERO MEZZI NAUTICI, STRUTTURE MILITARI DI GUARDANIA E FORZE DI POLIZIA, SERVIZI DEI NATANTI MINORI CON SCIVOLO PER LA MESSA IN ACQUA

 AREA PERTINENZA TERMINAL

 ATTREZZATURE TURISTICO - RICETTIVE, ATTIVITA' COMMERCIALI, AREE ATTREZZATE A VERDE, SPORT, SOSTA CAMPER

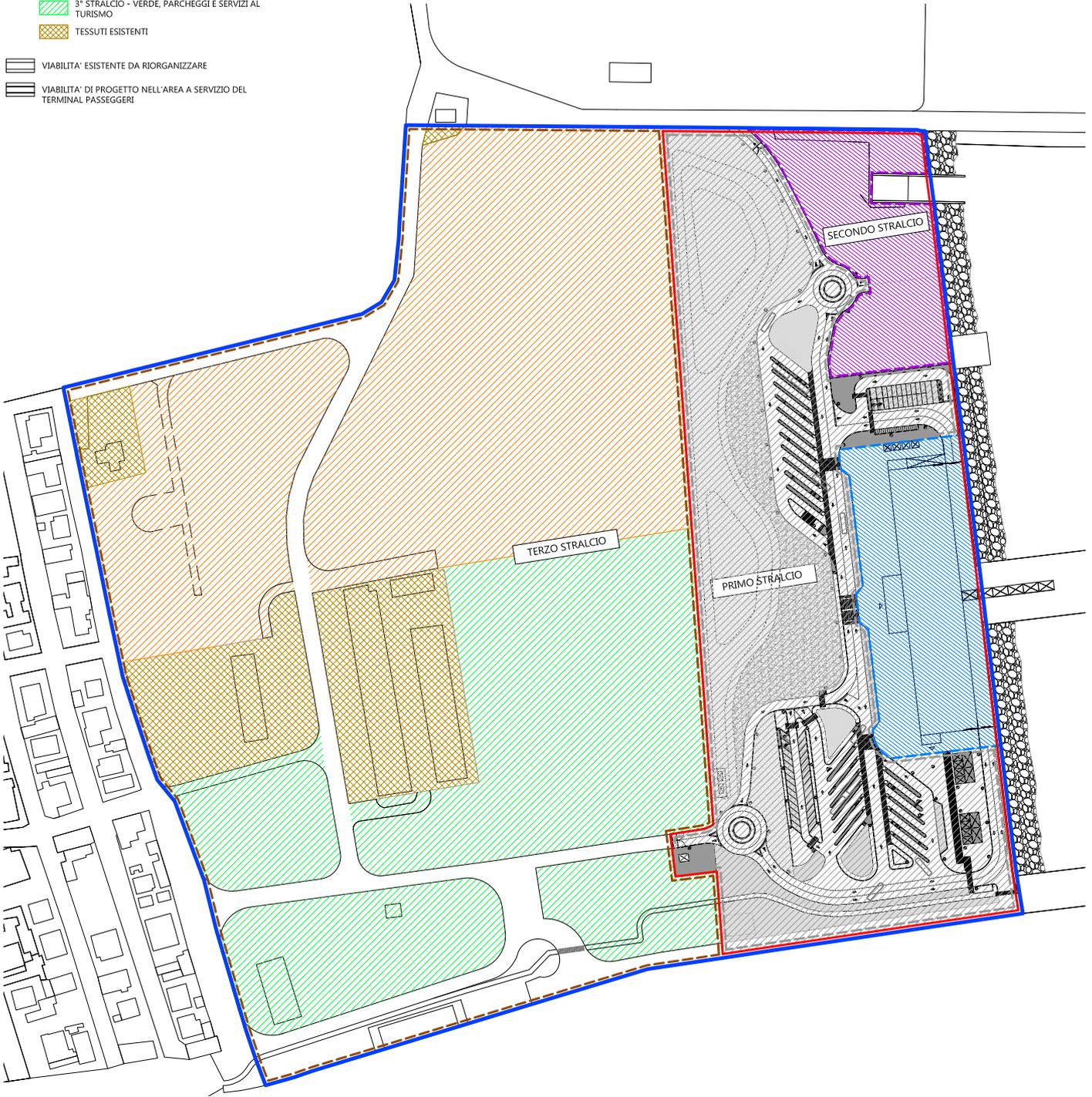
 3° STRALCIO - SOSTA CAMPER, PARCHEGGI E SERVIZI ANNESSI

 3° STRALCIO - VERDE, PARCHEGGI E SERVIZI AL TURISMO

 TESSUTI ESISTENTI

 VIABILITA' ESISTENTE DA RIORGANIZZARE

 VIABILITA' DI PROGETTO NELL'AREA A SERVIZIO DEL TERMINAL PASSEGGERI



Stralcio Tavola URB01 POC specifico Avamporporto di Porto Corsini

2.4 Piano territoriale del Parco del Delta del Po

Il Parco del Delta del Po è stato istituito con la L.R. 2 luglio 1988, n. 27; tale legge definiva la suddivisione del parco in sei stazioni e la loro perimetrazione provvisoria:

1. Volano – Mesola – Goro
2. Centro storico di Comacchio
3. Valli di Comacchio
4. Pineta di San Vitale e Piallasse di Ravenna
5. Pineta di Classe e Salina di Cervia
6. Campotto di Argenta

Per ogni stazione è previsto uno specifico piano territoriale di cui approvati sono solo quello delle stazioni 1, 3, 5 e 6, mentre quello delle altre stazioni è stato solo adottato. In particolare il Piano Territoriale della Stazione 5 “Pineta di San Vitale e Salina di Cervia”, in cui l’area di progetto ricade interamente, è stato adottato in prima istanza nel 1991 e in seconda istanza nel 2006 (Del. C.P. n. 11/8406), successivamente contro dedotto dalla Provincia di Ravenna e approvato da parte della Regione con Delibera della Giunta Regionale n°489 del 23/04/2012.

Tale piano classifica il territorio suddividendolo in zone A, B, C, D e di Area contigua (PP) e individua anche le Riserve Naturali dello Stato (RSN); nel caso specifico l’area di intervento rientra fra le aree contigue (art. 26 delle NTA del Piano territoriale, allegato C).

Il Piano Territoriale della Stazione “Pineta San Vitale e Piallasse di Ravenna” (Piano di Stazione), che interessa un territorio interamente compreso nel Comune di Ravenna, costituisce il progetto generale e definisce il quadro dell’assetto del territorio ricompreso nel suo perimetro, indicando gli obiettivi generali e di settore e precisando, mediante azzonamenti, norme, incentivazioni e indirizzi, le destinazioni da osservare in relazione ai diversi usi.

Inoltre, il Piano di Stazione determina il perimetro definitivo della Stazione, precisa l’articolazione del territorio in zone e sottozone territoriali omogenee in relazione agli usi funzionali e produttivi, individuando le zone “A”, “B”, “C”, “D” e le “aree contigue”, individua le eventuali aree particolarmente complesse per le quali prevedere progetti di intervento particolareggiati da attuarsi da parte dell’Ente di gestione del Parco, detta disposizioni generali per la salvaguardia dei beni ambientali, naturali, paesistici e culturali, determina gli interventi conservativi, di restauro e di riqualificazione da operarsi nel territorio della Stazione in relazione alle specifiche zone, individua il sistema dei servizi e delle infrastrutture ad uso pubblico e le nuove infrastrutture, nel rispetto delle previsioni degli strumenti di pianificazione territoriale di scala regionale e provinciale, stabilisce le direttive e i criteri metodologici da osservarsi nella redazione degli strumenti di pianificazione urbanistica subordinati, individua le caratteristiche e le tipologie degli immobili e dei beni da acquisire in proprietà pubblica per le finalità gestionali dell’area protetta, determina i modi di utilizzazione sociale del Parco per scopi scientifici, culturali e ricreativi, ivi compresa la speciale regolamentazione a fini di tutela dell’esercizio della pesca nelle acque interne, individua e regola le attività produttive e di servizio che, in armonia con i fini del Parco, possono assicurare un equilibrato sviluppo socio-economico del territorio interessato, in

particolare per quanto attiene le attività agricole, stabilisce indirizzi, direttive e prescrizioni per le zone A, B, C, D e per le aree contigue.

L'area portuale di Ravenna risulta direttamente confinante con aree comprese all'interno della zonizzazione del Parco e classificate come zone "PP" di area contigua.

Nelle aree contigue sono favoriti tutti gli interventi volti alla valorizzazione ambientale del territorio, alla salvaguardia dei caratteri originari degli insediamenti umani e di quelli dell'agricoltura tradizionale; a tal fine devono essere promossi gli interventi destinati al **miglioramento delle componenti ambientali, paesaggistiche e di rinaturazione**, al mantenimento delle attività produttive a basso impatto ambientale ed alla riconversione di quelle esistenti non compatibili, alla **sperimentazione di nuove attività agricole, produttive, turistiche compatibili e coerenti con le aspettative delle popolazioni locali**, le attività di monitoraggio e ricerca scientifica, di osservazione a fini didattici, l'escursionismo e il turismo naturalistico, esclusivamente sui percorsi previsti, il mantenimento delle strutture per la fruizione e sul patrimonio edilizio esistente di manutenzione ordinaria e straordinaria, di ristrutturazione, di restauro, di risanamento conservativo e di ampliamento per le esigenze di adeguamento igienico-sanitario.

Tali zone si dividono ulteriormente in:

- Zone di area contigua ad elevata tutela naturalistica (la PP PSS Piallasse e stagni salmastri Piallassa della Baiona e Piallassa Piomboni, la PP PIN Pineta di S Vitale);
- Altre zone di area contigua (La PP AGN aree agricole da privilegiare per il ripristino naturalistico);
- PP ARE (arenile).

Le aree in esame sono limitrofe al perimetro della Stazione Pineta di San Vitale e Piallasse di Ravenna e possono essere considerate come "aree contigue", anche se nettamente separata da un'opera infrastrutturale significativa come il molo foraneo nord dell'avamposto che ne differenzia radicalmente le funzioni e le caratteristiche fisiche. In tali zone è previsto lo sviluppo delle aree rinaturizzate di collegamento con gli ambiti naturali esistenti, come indicato dalla normativa del Parco relativamente alle aree contigue. Obiettivo primario per queste aree è la creazione e tutela del sistema di aree naturali e dunose, estese anche oltre al perimetro di intervento, per ricostituire quella continuità propria del sistema storico delle "pinete litoranee" e riconnetterle con le zone ad alta naturalità esistenti tra i margini urbani e la spiaggia.

2.5 Piano stralcio dei Bacini Regionali Romagnoli

Il “Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico dei Bacini Regionali Romagnoli”, che affronta in maniera organica per tutto il territorio di competenza le tematiche del rischio idraulico (Titolo II) e del dissesto dei versanti (Titolo III), è stato adottato in forma di progetto fin dal 27 aprile del 2001 ed approvato dalla Giunta Regionale il 17 marzo 2003 (DGR 350/2003). In seguito alle ulteriori conoscenze acquisite, la configurazione di impianto del 2003 è stata perfezionata mediante la Variante cartografica e normativa di “Coordinamento PAI-PGRA”, tra il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni e il Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico, approvata dalla Giunta Regionale il 5 dicembre 2016 (DGR 2112/2016).

L'autorità dei Bacini Regionali Romagnoli individua e descrive all'art. 6 del Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico (delibera 1/3 del 27 aprile 2016) le aree di potenziale allagamento a seguito di fenomeni di piena del reticolo minore e di bonifica e di sormonto degli argini da parte di piene dei corsi d'acqua principali.

Al fine di ridurre il rischio nelle aree di potenziale allagamento la realizzazione di nuovi manufatti edilizi, opere infrastrutturali, reti tecnologiche, impiantistiche e di trasporto di energia sono subordinate all'adozione di misure in termini di protezione dall'evento e/o di riduzione della vulnerabilità (art.6.2)

L'Autorità di Bacino definisce, con la “Direttiva per le verifiche e il conseguimento degli obiettivi di sicurezza idraulica”, approvata con Delibera Comitato Istituzionale n. 3/2 del 20/10/2003 e s. m. e i. , i tiranti idrici di riferimento e fornisce indicazioni riguardo agli accorgimenti tecnico-costruttivi e ai diversi gradi di cautela da adottare in funzione dei tiranti idrici di riferimento. (art.6.4).

2.5.1 Tiranti idrici di riferimento e accorgimenti tecnico-costruttivi (art. 6 comma 4)

Secondo la direttiva inerente le verifiche idrauliche e gli accorgimenti tecnici da adottare per conseguire gli obiettivi di sicurezza idraulica definiti dal Piano stralcio per il rischio idrogeologico, i tiranti idrici di riferimento sono i valori delle altezze d'acqua attesi a seguito di possibili esondazioni.

La determinazione del tirante idrico equivale alla definizione dei criteri di protezione passiva dei manufatti rispetto alle esondazioni, in quei territori nei quali gli allagamenti sono possibili per la naturale conformazione del terreno e per la presenza di insufficienze del reticolo idraulico.

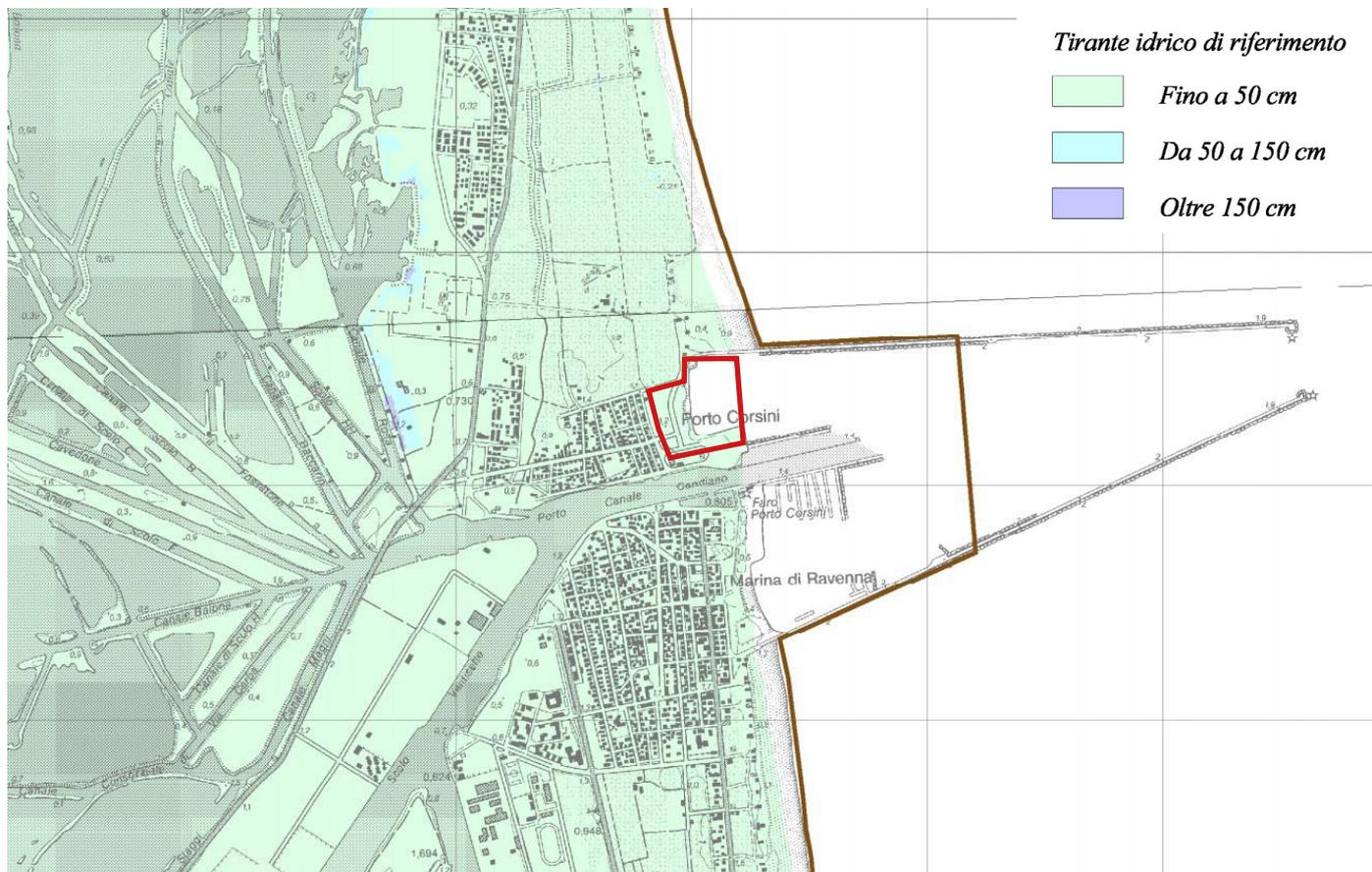
È utile ricordare che il tirante idrico di riferimento è da assumere come il livello dell'acqua misurato dall'intersezione fra piano di campagna e pareti perimetrali degli edifici, ed è quindi a priori variabile lungo il perimetro degli edifici in relazione alla morfologia locale del terreno.

In relazione al tirante idrico di riferimento, ferma restando la competenza dei Comuni a fornire le indicazioni specifiche nell'ambito dei propri regolamenti edilizi ed urbanistici, si possono riportare le seguenti indicazioni di massima:

- Per aree con tiranti idrici attesi non superiori a 0,5 m: occorre garantire che non vi siano aperture dei vani utilizzati al di sotto del tirante idrico di riferimento. Pertanto occorrerà evitare aperture degli scantinati, scannafossi, rampe di rimesse interrato sprovviste di protezioni idonee, e ogni altra situazione in cui possa verificarsi ingresso d'acqua in locali abitabili o comunque frequentabili dalle persone.

- Per aree con tiranti idrici attesi maggiori di 0,5 m e non superiori a 1,5 m: è di regola da escludere ogni utilizzo del sottosuolo; il piano inferiore di calpestio degli edifici deve essere posto su adeguata sopraelevazione.

Si riporta nell'immagine seguente l'ubicazione dell'area di intervento all'interno della cartografia del Piano, che ricade in zone con tiranti idrici fino a 50cm.



Stralcio Allegato 6, Tavola dei Tiranti idraulici di riferimento della Direttiva per la sicurezza idraulica

2.5.2 Perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico

Art. 6 Aree di potenziale allagamento

1. Le aree di cui al presente articolo sono quelle nelle quali si riconosce la possibilità di allagamenti a seguito di piene del reticolo minore e di bonifica, nonché di sormonto degli argini da parte di piene dei corsi d'acqua principali di pianura, in corrispondenza di piene con tempo di ritorno non superiore ai 200 anni, senza apprezzabili effetti dinamici. Tali aree, individuate in conformità con il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni di cui alla Direttiva 2007/60/CE, sono indicate nelle tavole della Perimetrazione aree a rischio idrogeologico relative al territorio di pianura del bacino idrografico oggetto del presente piano.

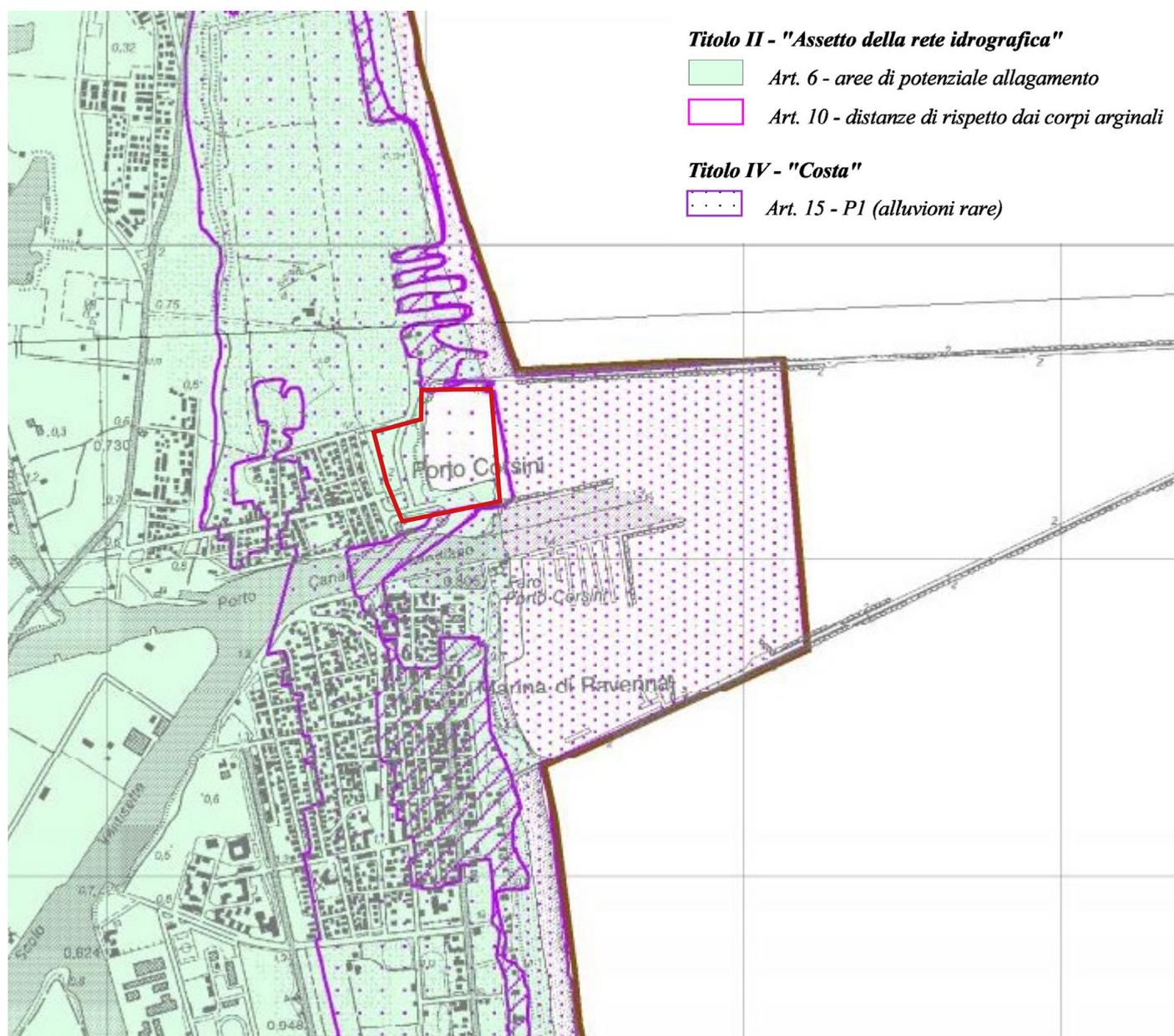
2. Al fine di ridurre il rischio nelle aree di potenziale allagamento la realizzazione di nuovi manufatti edilizi, opere infrastrutturali, reti tecnologiche, impiantistiche e di trasporto di energia sono subordinate all'adozione di misure in termini di protezione dall'evento e/o di riduzione della vulnerabilità.

3. I Comuni il cui territorio ricade nelle aree di potenziale allagamento provvedono a definire e ad applicare tali misure in sede di revisione degli strumenti urbanistici comunali vigenti, e nel caso di adozione di nuove varianti agli stessi.

4. L'Autorità di Bacino definisce, con la "Direttiva per le verifiche e il conseguimento degli obiettivi di sicurezza idraulica", approvata con Delibera Comitato Istituzionale n. 3/2 del 20/10/2003 e s. m. e i. , i tiranti idrici di riferimento e fornisce indicazioni riguardo agli accorgimenti tecnico-costruttivi e ai diversi gradi di cautela da adottare in funzione dei tiranti idrici di riferimento.

5. Le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti vengono attuate tenendo conto delle indicazioni di cui al presente articolo. In particolare, in sede di approvazione dei progetti e di autorizzazione degli interventi i Comuni, prescrivono l'adozione di tutti gli accorgimenti tecnico - progettuali di cui ai commi 3 e 4, necessari a evitare o limitare l'esposizione dei beni e delle persone a rischi connessi all'esondazione.

6. Qualora emergano motivi per modificare le perimetrazioni delle aree di cui al presente articolo, quali modifiche morfologiche dei siti, interventi di messa in sicurezza o nuove conoscenze di tipo idrologico e idraulico o topografico, l'Autorità di Bacino apporta le necessarie varianti cartografiche al piano secondo le medesime procedure individuate ai commi 6 e 7 dell'art. 3 precedente.



Stralcio Tavole PAI, Perimetrazione aree a rischio idrogeologico

Art. 15 Costa, aree potenzialmente interessate da alluvioni

1. Le disposizioni del presente Titolo attuano, per quanto di competenza della pianificazione di bacino, le misure relative alla costa previste dal Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (di seguito PGRA), redatto in adempimento della Direttiva 2007/60/CE ed in conformità con il D.lgs. 23 febbraio 2010 n. 49, al fine di perseguire la riduzione delle potenziali conseguenze negative derivanti dalle alluvioni per la vita e la salute umana, per il territorio, per l'ambiente, per il patrimonio culturale e per le attività economiche e sociali.

2. Al fine della mitigazione del rischio idraulico e per il coordinamento del presente piano con i contenuti del PGRA, nelle tavole 240E, 223E e 256O sono indicate le aree potenzialmente interessate da inondazioni secondo gli scenari alluvioni frequenti, poco frequenti o rare:

- aree potenzialmente interessate da alluvioni frequenti (contraddistinte dalla sigla P3)
- aree potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti (contraddistinte dalla sigla P2)
- aree potenzialmente interessate da alluvioni rare (contraddistinte dalla sigla P1)

Come si evince dalle cartografie sopra riportate, inerenti al rischio idrogeologico, l'area ricade in aree di potenziale allagamento (art. 6) e in aree potenzialmente interessate da alluvioni rare (art. 15) è invece esclusa dalle zone di rischio per l'effetto dinamico del crollo arginale (art. 10 PAI).

2.6 Inquadramento normativo: sintesi

Dall'analisi del quadro di riferimento normativo l'intervento previsto dimostra di rispettare tutte le prescrizioni previste sia dagli strumenti sovraordinati (PTPR, PTCP, Piano Stralcio dei Bacini romagnoli, Piano del Parco del Delta del Po) che dagli strumenti comunali (PSC, RUE e POC). Tutti gli strumenti di pianificazione, alle diverse scale, riconoscono l'area soggetta ad interventi di riqualificazione a programmazione unitaria di iniziativa pubblica. Inoltre non sono presenti vincoli e ambiti di tutela che possano limitare gli usi previsti dal progetto presentato.

Nel dettaglio, il progetto rispetta (per verifica si veda il capitolo 4 "Descrizione dell'Intervento"):

- Gli indirizzi del **Piano Territoriale Paesaggistico Regionale** (PTPR) che, con l'obiettivo di promuovere il recupero e la riqualificazione dei territori compresi nel Sistema Costiero, perseguono la conservazione della conformazione naturale del paesaggio e la tutela e l'adeguamento dei porti esistenti. Gli interventi proposti si allineano attentamente agli indirizzi forniti dal Piano, valorizzando e adeguando l'attuale terminal crociere, annesso ad un grande parco che riprende la conformazione naturale del paesaggio circostante.
- Le indicazioni del **Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico della Provincia di Ravenna** (PTCP), con particolare riferimento alle "unità di paesaggio", alla "tutela dei sistemi ambientali", alla "tutela delle risorse idriche superficiali e sotterranee", all'assetto strategico della mobilità, al "progetto delle reti ecologiche in provincia di Ravenna", prevedono la riqualificazione e il potenziamento dell'immagine turistico – balneare delle aree in analisi. Inoltre, la rinaturazione prevista nelle aree ad ovest, realizzando aree dunose quali elementi di connessione ecologica degli elementi naturali esistenti, contribuiscono in modo significativo al miglioramento dell'immagine turistica e della qualità della costa, oltre che a creare un elemento di continuità con il limitrofo sistema dunoso costiero.
- Gli indirizzi del **PSC** le cui politiche sono di ampliare la funzione turistica del porto, favorire la ristrutturazione delle aree portuali anche attraverso la riconversione produttiva, strutturare le funzioni direzionale e logistica, perseguire l'integrazione di funzioni miste.
- Le disposizioni del **RUE** specificano le caratteristiche, gli indici, i parametri e le destinazioni d'uso delle superfici in ambito comunale e identifica in modo chiaro anche le specifiche riguardante l'area di intervento. L'intervento si allinea quindi alla finalità del RUE di migliorare l'assetto delle aree del porto per una maggior sostenibilità e sicurezza, sia al suo interno che in rapporto alle aree limitrofe. Il progetto persegue gli obiettivi di contesto locale di: caratterizzare il litorale con elementi significativi, con architetture e spazi polifunzionali in grado di caratterizzare la facciata urbana, intervenire sulla qualità funzionale dello spazio, portando un mix di funzioni che possano costituire un'attrattiva anche nella bassa stagione, garantire la riconfigurazione paesaggistica dei margini degli insediamenti tramite specifica progettazione degli spazi costruiti e delle aree di pertinenza e l'uso di vegetazione finalizzata alla qualificazione del rapporto

città/natura, favorire la connessione fisica visiva e percettiva insediamento-mare riducendo l'impatto delle auto e recuperando spazio pubblico e continuità, fisica e visiva tra la spiaggia e la città, favorire la riqualificazione paesaggistica degli spazi pubblici

- Le indicazioni del **POC Specifico dell'Avamposto di Porto Corsini** che definisce la sistemazione generale dell'ambito, gli usi compatibili e le modalità di realizzazione degli interventi di trasformazione. L'area viene distinta in due sub-aree principali, realizzabili mediante progetto unitario di opera pubblica per stralci funzionali in relazione alle funzioni e destinazioni d'uso previste. In particolare si evidenziano: l'area per servizi all'area del terminal crociere destinata ai servizi di supporto alla Stazione Marittima e alle altre attività portuale, le misure di mitigazione fra cui una fascia tampone a verde naturale in continuità ai caratteri delle pinete costiere, l'area per attrezzature turistico-ricettive, attività commerciali, aree attrezzate a verde, sport, sosta camper.
- Il Piano della Stazione "Pineta San Vitale e Pialasse di Ravenna" del **Piano territoriale del Delta del Po** che prevede, per le zone limitrofe al parco, interventi destinati al miglioramento delle componenti ambientali, paesaggistiche e di rinaturazione. In queste zone è previsto lo sviluppo delle aree rinaturalizzate di collegamento con gli ambiti naturali esistenti, per ricostituire quella continuità propria del sistema storico delle "pinete litoranee" e riconnetterle con le zone ad alta naturalità esistenti tra i margini urbani e la spiaggia.
- Le prescrizioni e i vincoli inseriti nel **Piano Stralcio dei Bacini romagnoli** in cui vengono identificate l'altezza del tirante idrico di riferimento per l'area in oggetto, le distanze di rispetto dai corpi idrici, le aree di potenziale allagamento e le aree di costa interessate da alluvioni.

3. Analisi dei luoghi, di rischio e delle visuali

3.1 Analisi dello stato di fatto

Porto Corsini è una frazione di Ravenna, situata sul litorale adriatico, ed è unita al maggior centro di Marina di Ravenna, che sorge sulla parte opposta del Canale Candiano, in modo continuativo da un traghetto per passeggeri e veicoli.

La particolare situazione geografica e storica ha tenuto Porto Corsini separato dalla principale viabilità costiera e quindi la località gode di una posizione defilata rispetto alla continuità dei lidi sia a sud che a nord. Questa condizione di isolamento ha contribuito al mantenimento dei valori autoctoni, difendendola da uno sviluppo incondizionato. Al contempo, causa e conseguenza di tale isolamento è l'assetto fisico di Porto Corsini, che si trova separato anche dall'ampio sistema vallivo e pinetale. Se si escludono gli impatti con le attività portuali, l'area di Porto Corsini offre una condizione naturale estremamente autentica. Così che Porto Corsini, accanto alle tradizionali attività balneari, offre grandi opportunità escursionistiche nei diversi contesti ambientali, nelle pinete, nelle valli e lungo la diga foranea estesa per circa 2,5 km, delimitante a nord la rada del porto di Ravenna.

Il turismo ha richiamato a Porto Corsini nell'anno 2005 517 arrivi e 2.610 presenze, anche in virtù di una delle poche aree specializzate per i camperisti nella fascia regionale litoranea. Attraverso la realizzazione del PUEP di Porto Corsini le Istituzioni ravennati si sono date l'obiettivo di rafforzare l'identità turistica della località per offrire nuove opportunità alla popolazione. Di controparte l'isolamento fisico è stato in qualche modo un filtro contro la disgregazione dei tessuti edificati e naturalistici ed ha contribuito a mantenere l'originaria semplicità dell'insediamento, dell'impianto stradale e delle aree naturali.

Il progetto definitivo delle opere di urbanizzazione interessa l'area dell'Avamporto di Porto Corsini, in particolare riguarda l'area compresa fra la parte a mare, a diretto contatto con la banchina e i moli di attracco esistenti per le navi da crociera (primo stralcio) e la parte retrostante lungo via Teseo Guerra fino ad abbracciare l'avamporto che si estende lungo via Terzo Sirotti, via Molo San Filippo, via Giuseppe Guizzetti (secondo stralcio). Il progetto complessivamente interessa una superficie territoriale di circa 182.000 mq suddiviso in due sub-aree principali, attuabili mediante progetti di opera pubblica; la prima che riguarda i servizi all'area del terminal crociere, pari a circa 62.000 mq, la seconda che riguarda il verde e le attrezzature turistico ricettive, pari a circa 120.000.

Fino ad oggi sono state realizzate da Autorità Portuale, in conformità con il Piano Regolatore del Porto (PRP) e con quanto previsto dalla VIA del PRP e delle opere connesse: l'approfondimento dei fondali del bacino a 9,50, da portare in tempi brevi a 10,50, la banchina di testata sul lato a mare per una lunghezza di oltre 400 ml e di 30 di larghezza, una banchina a mare per l'attracco delle navi con la possibilità di due accosti temporanei e altre opere minori (scivolo nautico, viabilità d'accesso provvisoria); inoltre è stato attivato dal 2010 in regime di concessione da "Ravenna Terminal Passeggeri srl." l'attività a terra di supporto e servizio alle navi da crociera, attrezzando un terminal con strutture e servizi provvisori per lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri.

ri, essenzialmente per l'attività di transito, oltre ai servizi turistici di trasporto a terra.

Tale attività ha visto nella prima fase d'avvio (2012-2013) circa 80 scali con una ventina di navi per circa 100.000 passeggeri all'anno, valori che si sono ridotti nell'ultimo periodo (2014-2015) della metà per cause contingenti ma superabili a breve, valori che nel medio periodo si stima possano ritornare a 100.000-120.000 e nel lungo periodo a 150.000-200.000 passeggeri. Attualmente circa il 30-40% dei passeggeri scende per escursioni di una giornata sul territorio (Ravenna, San Marino, Ferrara, Maranello) di cui circa il 50% solo su Ravenna mentre il 50% dei passeggeri utilizza i servizi di shuttle bus per Ravenna nel corso della giornata.



Veduta aerea dell'area d'intervento

3.2 Analisi delle visuali

Mentre la conoscenza del territorio definisce le caratteristiche generali, i contesti ambientali, paesaggistici e infrastrutturali dominanti, l'analisi dei luoghi permette di evidenziare le problematiche dei sistemi coinvolti, dei rapporti con le strutture esistenti e con gli ambiti limitrofi, siano essi ambienti naturali, zone produttive o aree abitate.

Oggi questa zona portuale si presenta caratterizzata da un grande vuoto centrale recintato (foto 2-3-7-9) e una serie di funzioni ed edifici che si attestano tutte intorno.

Nell'area centrale sono stanziati terreni di bonifica, sormontati da una fitta vegetazione erbacea ed arbustiva spontanea infestante.

Da un punto di vista funzionale quest'area rappresenta un punto importante di interscambio: qui è infatti collocato il terminal di attracco delle navi da crociera, una porta di ingresso importante per la città di Ravenna dal mare, oggi non ancora valorizzata in quanto rappresenta solo il punto di interscambio mobilità (traghetto-bus) senza nessun altro tipo di servizio. Sulla sponda del canale di fronte all'abitato di Marina di Ravenna si trova il punto di attracco del traghetto di collegamento tra Lidi Nord e i Lidi Sud. Sono inoltre presenti alcuni edifici della Capitaneria di Porto (foto 8), un'area a verde destinata alla "sosta camper" (foto 9) e due aree ora utilizzate a parcheggio non regolamentate. (foto 8-11-12)

In fase progettuale si cercherà di potenziare gli elementi di connessione fisica e percettiva tra le componenti del contesto paesistico in cui l'area di intervento è inserita, conservando quelli già esistenti, esaltando e ripristinando le tracce delle trasformazioni legate alle bonifiche ed alle opere idrauliche che negli anni hanno modificato il paesaggio.



Punti di presa fotografici



1.



2.



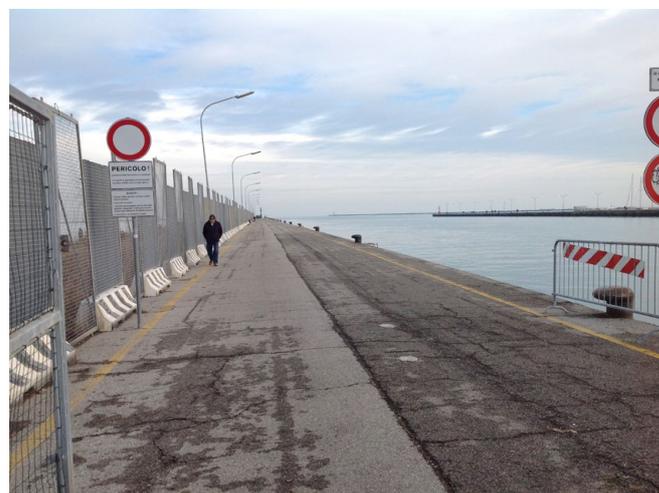
3.



4.



5.



6.



7.



8.



9.



10.



11.



12.

4. Descrizione dell'intervento

L'area è oggetto di progetto di OPERA PUBBLICA suddivisa in 2 differenti ambiti:

a - Terminal Crociere, con adeguamento delle attività di gestione e viabilità e parcheggi, area alaggio per approdo a mare imbarcazioni, ricovero mezzi nautici e strutture militari di guardiania;

b - Ambito turistico-ricreativo, con aree attrezzate a verde, riqualificazione dei parcheggi esistenti e l'ampliamento dell'area sosta camper.

4.1 Il progetto del nuovo terminal dell'Avamposto di Porto Corsini

Attualmente si pone la necessità urgente di strutturare meglio i servizi di scalo e attracco e di realizzare un nuovo terminal definitivo capace di assolvere tutte le funzioni necessarie: dalla stazione marittima e relativi servizi per l'accoglienza e il transito, ai servizi informativi, alle aree di servizio per l'accesso, la sosta bus taxi e auto, gli spazi di attesa e controllo, i servizi di noleggio auto, bici e moto, oltre agli interventi di arredo e al verde di mitigazione e rinaturazione in continuità con le aree naturali limitrofe al sito, quali interventi di compensazione ambientale e valorizzazione dell'impianto paesaggistico del nuovo terminal passeggeri. Gli interventi a verde contribuiranno a rendere più gradevole possibile l'approccio dei crocieristi sia dal punto di vista funzionale che percettivo, favoriranno inoltre la qualificazione della continuità paesaggistica con le aree di pregio naturalistico limitrofe e con l'abitato di Porto Corsini, rendendo sostenibile le relazioni fra queste aree e il terminal stesso.

In merito alle funzioni ed usi del terminal, che perseguirà obiettivi di sostenibilità ambientale, di contenimento energetico e innovazione tecnologica, si può dire che lo stesso è concepito come una struttura multifunzionale, atta a ricevere i passeggeri delle navi da crociera (e i loro equipaggi), di cui si prevede un incremento nel medio-lungo periodo.

La crescente necessità di fornire servizi "meet&greet" di alta qualità, in un ambiente dove comfort e sicurezza siano allineati ai più elevati standard, conduce alla realizzazione di un terminal che sia connesso e inserito al sistema infrastrutturale e al contesto urbano e marittimo e, al tempo stesso all'avanguardia come funzionalità e fruibilità, in modo da garantire un inizio e una fine crociera completamente stress-free, con una facile accessibilità e un'immediatezza dei percorsi viabili e pedo - ciclabili, anche per coloro (passeggeri ed equipaggio) che si recano in visita alla città o alle spiagge o in escursione nel territorio per poi rientrare in nave, fornendo servizi di bike sharing e di nolo per bici, moto e auto, anche elettriche predisponendo apposite colonnine di presa. Un'area "pre-security" viene dedicata ai servizi di: ristoro, informativi, informazione turistica sulla città e il territorio, edicola, wi-fi, postazioni internet, servizi igienici, ecc.

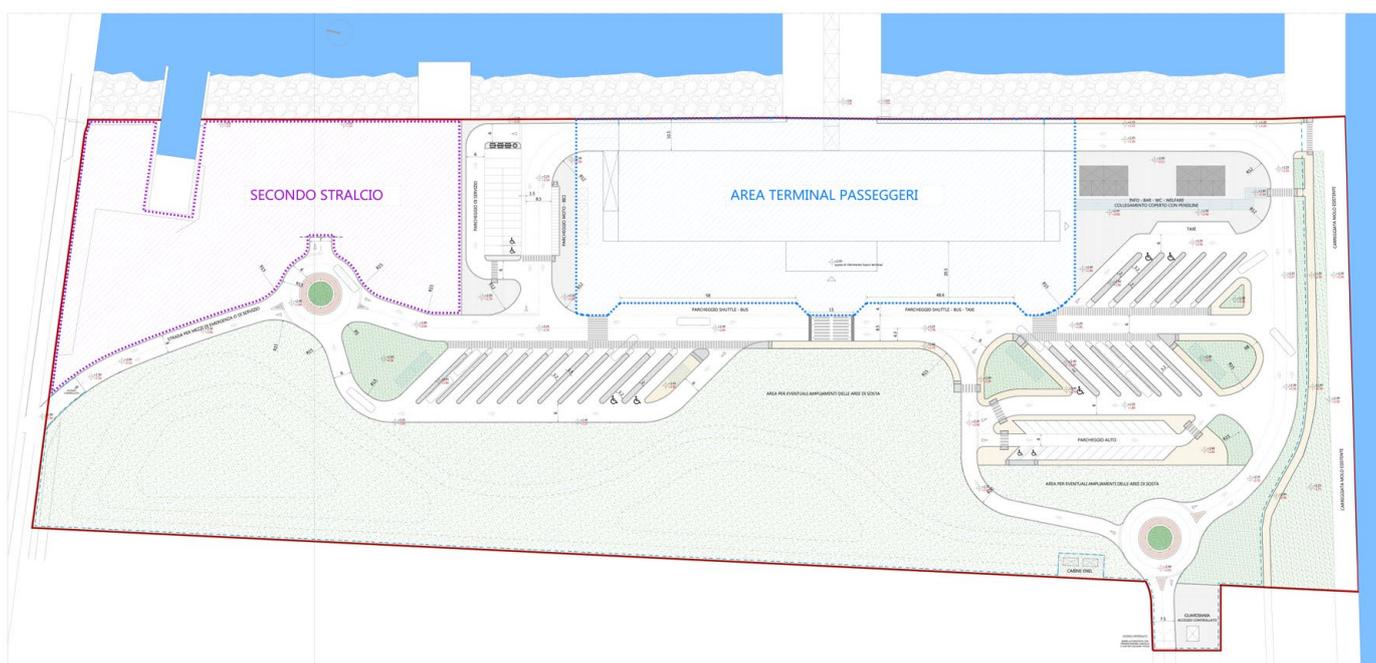
La struttura terminalistica principale offre tutti i servizi dedicati all'imbarco, che includono la consegna del bagaglio di cabina, i controlli di sicurezza con archi metal detector e macchine a raggi x. La vasta area check-in viene dotata di confortevoli sedute per l'attesa, una sala Vip, servizi informativi multimediali, un children's

club, i servizi igienici e i gate d'imbarco con accesso diretto alla banchina. Nel terminal trovano posto anche le sale sbarco, che offrono la possibilità di riconoscere con facilità il proprio bagaglio a fine crociera, con la possibilità per i passeggeri di lasciarlo in deposito e custodia prima di ripartire per la propria destinazione finale. All'interno del terminal alcuni spazi sono inoltre adibiti ad ufficio (per il personale addetto alle attività gestionali e di controllo: Ravenna Terminal Passeggeri, Polizia di Frontiera, Agenzia Dogane e Guardia di Finanza, ecc.). Inoltre alcuni locali di servizio, attrezzati con armadietti individuali, vengono destinati al personale preposto all'accoglienza, al check-in e alla sicurezza, infine all'interno del terminal sono previsti servizi igienici e locali tecnici.

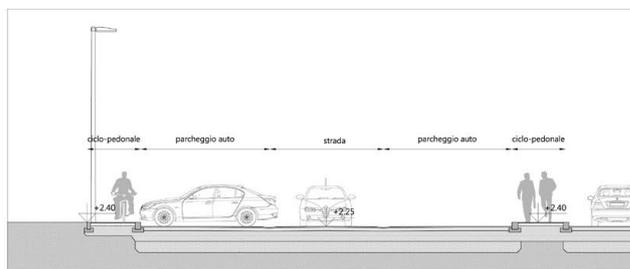
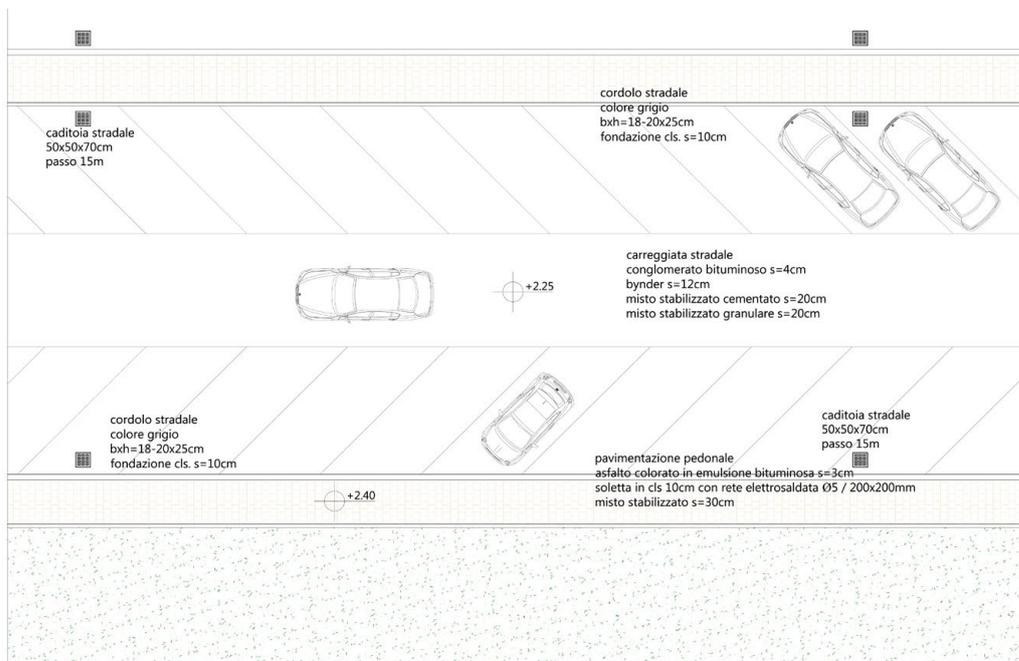
All'esterno, la viabilità è concepita in modo da rendere fluidi i flussi veicolari in entrata e uscita, con aree per la ricezione e la sosta breve dei bus, dei taxi, delle auto private, ecc., nonché con un parcheggio per le soste più prolungate delle auto. Alcune piazzole vengono adibite a parcheggio per le auto di servizio (RTP, PS, Dogana, GdF, Vigilanza, agenzie, servizi di noleggio ecc.).

LEGENDA:

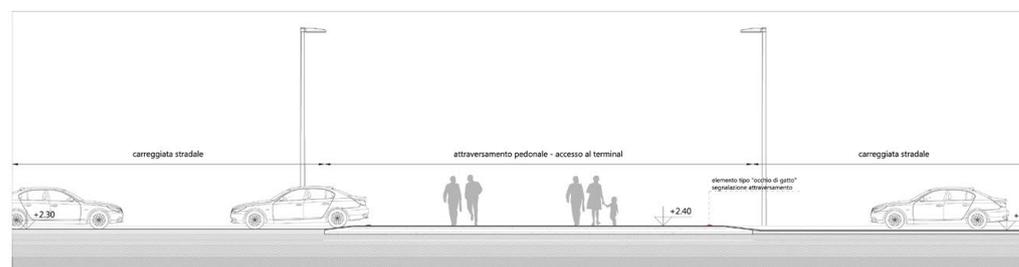
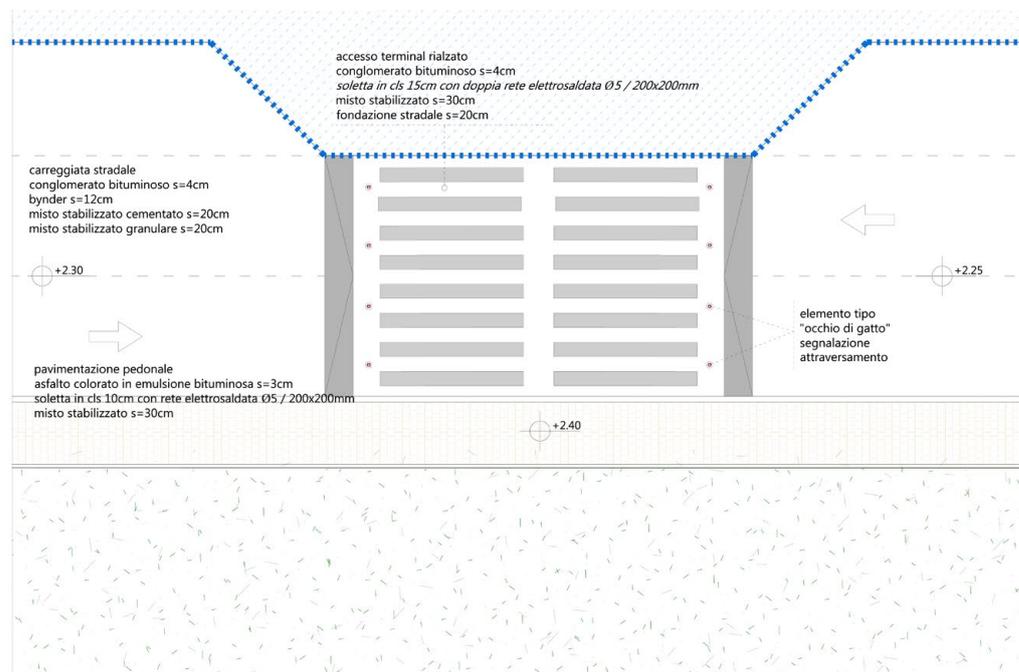
-  AREA DI PROGETTO
-  AREA DA REALIZZARSI IN SECONDO STRALCIO (PER SERVIZI NAUTICI O MILITARI)
-  AREA DI PERTINENZA TERMINAL
-  RECINZIONE DELL'AREA
-  AREA CICLO-PEDONALE
-  PAVIMENTAZIONE RAMPE DI SALITA MARCIAPIEDI
-  PAVIMENTAZIONE PASSERELLE FERMATA BUS
-  AREE VERDI (tavola opere a verde e mitigazione)
-  STRUTTURE OMBREGGIANTI (tav. dettaglio tipo)
-  QUOTE DI PROGETTO - QUOTE STATO DI FATTO



Planimetria delle infrastrutture viarie



Sistemazione dei parcheggi auto



Nuovo accesso al terminal

4.2 Analisi di rischio sanitaria ed ambientale

A seguito degli esiti della caratterizzazione svolta nel 2011 è stata svolta un'ulteriore e più recente analisi di rischio sanitaria ed ambientale. In questa analisi sono stati individuati 19 punti di prelievo sulla base di un criterio di campionamento di tipo sistematico, sovrapponendo all'area in esame una griglia quadrata di maglia 60 x 60 m ed individuando un punto rappresentativo per ogni area.

I risultati hanno evidenziato che i rischi cumulativi associati alle Concentrazioni Soglia di Rischio (CSR) individuali per il suolo superficiale risultano, nello scenario di bonifica, accettabili in termini di rischio cancerogeno e di pericolo tossico per la salute umana, questi risultati rimangono sempre accettabili per quanto riguarda il suolo profondo e la risorsa idrica.

Per quanto riguarda infine le acque sotterranee, i risultati delle indagini di caratterizzazione hanno mostrato



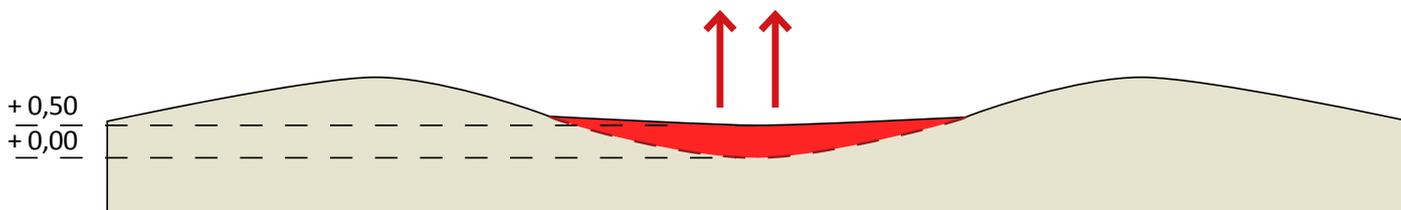
Griglia quadrata di campionamento per l'operazione di carotaggio

la presenza di contaminazione, non presenti invece all'interno dei campioni di suolo analizzati, supponendo una mancanza di relazione tra i due strati.

Sulla base di questa analisi, la modellazione del parco è progettata per limitare gli scavi allo strato superficiale di suolo (inferiore a 1 metro di profondità) ed evitare quindi di esporre il suolo profondo in tutte le celle analizzate. Inoltre, nella cella C13, dove è stato rilevato dall'analisi un rischio anche nello strato superficiale di terreno, al fine di impedire l'attivazione di ulteriori vie di esposizione per l'inalazione di vapori in ambiente aperto, il progetto di rimodellamento del sito garantisce il riporto di uno strato di copertura con terreno o pavimentazione pari ad almeno a 0.5 metri e l'aggiunta di un tessuto impermeabilizzante di separazione.

Criticità affrontata nella Cella 13 (C13):

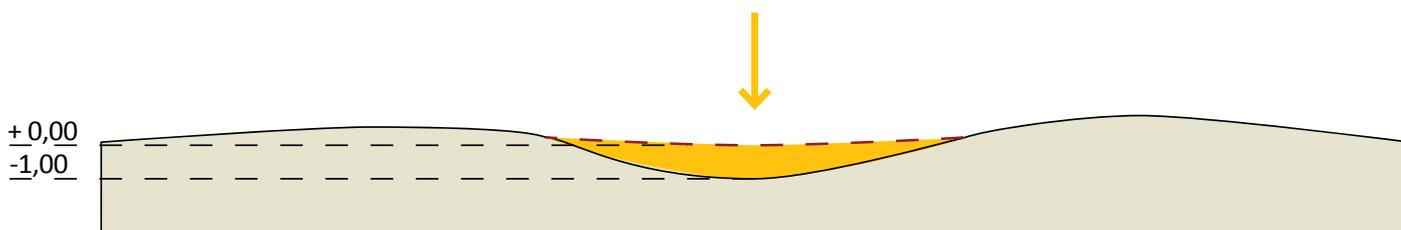
Riporto > 0,5 m con pavimentazione dallo Stato di Fatto



Sezione esemplificativa riporto

Criticità affrontata nelle altre celle:

Scavo < 1 m dallo Stato di Fatto



Sezione esemplificativa scavo

4.3 La fascia filtro a carattere dunoso

Il progetto del sistema delle aree verdi del nuovo terminal crociere, consiste in una fascia di filtro a carattere dunoso da apporre in adiacenza a lato ovest e lungo via Teseo Guerra come area cuscinetto al sistema dell'Habitat 2270 e allo stesso tempo come elemento di valorizzazione visiva rispetto a chi approda, configurandosi sia come quinta scenica dell'area, sia come opera di mitigazione e compensazione ambientale. L'intervento trae spunto dall'analisi delle aree con valenza naturalistica del territorio litoraneo circostante, con particolare riferimento al sito di Interesse Comunitario "Pineta di Casalboretto, Pineta Staggioni, Duna di Porto Corsini" (SIC IT4070005 natura 2000). L'opera viene quindi pensata come elemento di continuità visiva e ambientale, attraverso la creazione di un cordone dunoso artificiale, che ricalchi la morfogenesi del contesto circostante, frutto di un processo di formazione spontaneo e naturale.

Il progetto del verde si articola in tre tipologie di intervento, ognuna con un suo carattere e una sua funzione, ma poste in continuità e sintonia tra loro. In generale, il disegno di tutte le delle aree verdi e naturali si ispira ai cordoni dunosi caratteristici della zona. In analogia a questi si prevedono fasce di continuità ambientali, con zone a "prevalenza di vegetazione erbacea", e altre con "prevalenza di vegetazione arbustiva e arborea" che non saranno direttamente fruibili al pubblico. Tutte le aree verdi si raccordano con il livello stradale e dei marciapiedi. Descriviamo di seguito le tipologie di intervento:

La duna: Un ampio sistema "dunoso", caratterizza la zona di tramite tra il nuovo Terminal Crociere, il paese e le aree naturali adiacenti; esso si estende lungo tutto il fronte ovest verso l'abitato di Porto Corsini e contribuisce a qualificare l'immagine paesaggistica dell'approdo oltre che compensare la naturalità dei luoghi attraverso l'estensione dei caratteri ambientali. La nuova morfologia a carattere dunoso, combinata all'introduzione di vegetazione arbustiva ed erbacea tipica del luogo, contribuisce a generare un vero e proprio "cuscinetto verde" di filtro a supporto delle aree protette, potenziandone la valenza naturalistica e creando dei nuovi corridoi ecologici. Il sistema del verde, così strutturato contribuisce alla mitigazione e compensazione ambientale riducendo gli effetti della infrastrutturazione dell'area.

La continuità con gli habitat tutelati verrà garantita, utilizzando specie arbustive e arboree autoctone locali selezionate tra quelle previste dal Piano del Parco del Delta del Po ed escludendo quindi tassativamente specie ampiamente utilizzate, ma invasive, di origine alloctona (quali Robinia - *Robinia pseudoacacia*, Ailanto - *Ailanthus altissima*, Acero americano - *Acer negundo*, ed altre considerate specie indesiderate perché altamente infestanti). La fascia boscata ripropone le associazioni vegetali tipiche degli habitat tutelati: "Pinete costiere di *Pinus pinea* e *Pinus pinaster*" (9540) e "Boschi misti dei grandi fiumi di pianura" (91F0) che in natura troviamo spesso sovrapposti. (art. 6.2 "Misure di Mitigazione" e 6.3 "Misure di compensazione"). Il progetto di valorizzazione naturalistica e del verde è stato redatto seguendo i principi e le linee guida enunciate dalla Val.S.A.T. e dallo Studio di Incidenza.

Le aiuole: rappresentano degli spazi verdi confinati posti in adiacenza alla fermate degli autobus.

Le aiuole vengono trattate come degli elementi che possano aiutare a circoscrivere degli spazi, generando delle sequenze spaziali, creando dei leggeri movimenti di terra, rinverditi, che culminano con una vegetazione più densa, in analogia con la duna. La vegetazione che interessa questi spazi è la stessa utilizzata per la duna, sia per generare un disegno composto e unitario che per garantire l'attecchimento delle piante, adatte a resistere al difficile ambiente marino. Le **fasce alberate**: sono previste due zone di filari alberati, la prima, parallela a Via Bisca Nerino e la seconda, nell'area parcheggio del terminal. Il filare diventa elemento ordinatore che funge da filtro (ingresso) e da delimitatore per le aree a parcheggio. Si creano così delle quinte sceniche che organizzano gli spazi senza frammentarli. Il filare in ingresso è retrostante a una zona in ghiaia rinverdita, che sarà utilizzata in futuro come zona per la sosta e caratterizzata da una zona leggermente depressa in cui verrà convogliata parte dell'acqua piovana da restituire all'impianto di smaltimento. In corrispondenza dei parcheggi del terminal è invece previsto un manto erboso.

LEGENDA

- Perimetro avamposto di Porto Corsini
- Area di progetto_ 2°stralcio
- Area terminal_ 1°stralcio
- Recinzione paesaggistica in legno

Coperture erbacee

- Aree a prato
- Erbacee dunali

Piante sviluppate

Alberi

- Hippophae rhamnoides
- Tamarix Gallica
- Pinus pinea

Arbusti

- Juniperus communis
- Pyracantha coccinea
- Phyllirea angustifolia
- Rhamnus alternus

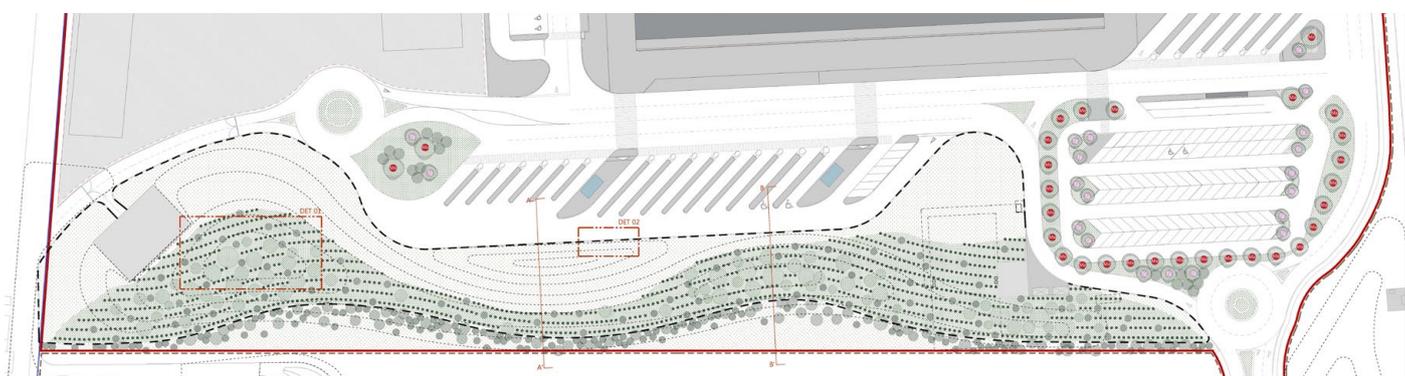
Alberi parcheggi

- Morus alba 'Fruitless'
- Tamarix gallica

Rimboschimenti con giovani piante forestali

- Juniperus communis (20%)
- Pyracantha coccinea (20%)
- Phyllirea angustifolia (20%)
- Rhamnus alternus (20%)
- Hippophae rhamnoides (8%)
- Pinus Pinea (4%)
- Tamarix Gallica (8%)

Ammophila arenaria subs. Australis
Eryngium maritimum
Elymus farctus
Euphorbia paralias
Calystegia soldanella
Vegetazione erbacea in semi (Echinophora spinosa, Medicago marina)

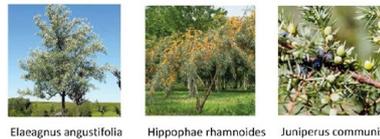


Planimetria delle opere a verde della fascia di filtro

Rimboschimento forestale



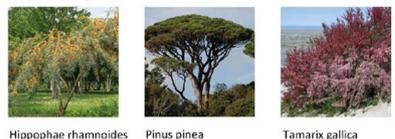
Arbusti



Erbacee



Alberature



Abaco delle essenze erbacee, arbustive e arboree di progetto.

4.4 Il “Parco delle Dune”

La riqualificazione del parco rientra nel progetto di opere pubbliche “Opere di urbanizzazione dell’area a servizio del Terminal Crociere a Porto Corsini” che si inserisce parallelamente all’interno di un più complesso e ampio intervento di riqualificazione e valorizzazione dei 35 km di litorale Ravennate.

In questo senso tutta l’area va concepita come un progetto unitario dove spazi a verde pubblico e aree di sosta si intrecciano con la rete dei percorsi e della viabilità riqualificata, alternati a una serie di servizi e attrezzature a supporto dell’area del terminal turistico tramite il potenziamento del sistema dei parcheggi e l’ampliamento dell’area sosta camper esistente.

Il punto di partenza nel ripensare questo luogo è la continuità con gli elementi di naturalità che caratterizzano il sistema costiero, in particolare la simbiosi duna-pineta. Il disegno parte proprio dalla riproposizione della morfologia della duna alternata a zone basse con radure; dune in formazione con vegetazioni pioniera arbustiva verso il mare si alternano a dune stabili interne più alte, così da consentire diversi traguardi visuali verso il paesaggio circostante e ponendosi in continuità con tutto il sistema costiero. Le dune cingono il margine interno del parco, dando continuità alla pineta che così entra nell’area a parco creando un margine denso e un filtro alla viabilità carrabile. Le nuove aree parcheggio si inseriscono come delle tasche dentro l’espansione della pineta, quasi mimetizzandosi nel bosco.

Un percorso ciclopedonale alternato a una serie aree di sosta attrezzate con sedute e gradoni in legno si innesta nel disegno morbido della morfologia dunosa e garantisce la continuità pedonale e ciclabile lungo il litorale verso il terminal crociere e verso la rete esistente e di progetto (PTPU e Progetto Location) dell’abitato di Porto Corsini.

La riqualificazione e il potenziamento dell’asse stradale esistente (Via Bisca Nerino - Via Molo San Filippo) avviene attraverso la creazione di un viale alberato che vede l’allargamento della sezione stradale e l’inserimento di un percorso ciclopedonale e di una serie di futuri spazi destinati a chioschi e strutture per il turismo. Il progetto comprende l’adeguamento dello spazio della banchina che viene riqualificato con aree pedonali pavimentate destinate alla sosta e allo svago, alternate ad aree verdi, generando così uno spazio ampio e fruibile aperto sul canale.

Le due aree a parcheggio esistenti vengono riqualificate attraverso la razionalizzazione di aree di sosta inerbite, realizzate con pavimentazione drenante in ghiaia rinverdita, alternate alle alberature ombreggianti, compatibili con i processi di riqualificazione ambientale del litorale.

4.4.1 Le funzioni e l’accessibilità

In continuità con le finalità pubbliche del processo di qualificazione del litorale e di realizzazione del Parco Marittimo, il progetto vede la creazione di una grande area a verde, di una serie di servizi e attrezzature connesse all’accoglienza turistica come chioschi e strutture, nonché la sistemazione e il potenziamento dei due parcheggi esistenti assieme alla creazione di un nuovo parcheggio.

Tutto ciò si lega ad un ripensamento più generale dell’area in termini di accessibilità e fruibilità: alcuni tratti della viabilità esistente vengono modificati per garantire un’adeguata percorribilità sia carrabile che ciclopedonale tramite l’allargamento della sezione stradale.

In alcuni punti trovano posto nuovi parcheggi in linea (via Terzo Sirotti), nuovi percorsi pedonali su marciapiede (Via Terzo Sirotti, Via Giuseppe Guizzetti, Via Bisca Nerino e via Teseo Guerra) e l’inserimento di una rotonda in prossimità dello snodo di accesso alla spiaggia a nord (incrocio Via Teseo Guerra - Via Giuseppe Guizzetti).

LEGENDA

- Perimetro avamposto di Porto Corsini
- Area di progetto_2°stralcio
- Area terminal_1°stralcio
- Recinzione paesaggistica in legno

Ambiti di Progetto

- ① Area sosta camper esistente
- ② Centrale cold ironing
- ③ Cabina media tensione
- ④ Sistemazione Parcheggio esistente P1_198 posti auto
- ⑤ Parcheggio di progetto P2_226 posti auto
- ⑥ Parcheggio di progetto P3_78 posti auto

- ⑦ Possibile ubicazione del Monumento al marinaio
- ⑧ Esercizi commerciali- chioschi / spazi espositivi di futura realizzazione
- ⑨ Banchina attrezzata
- ⑩ Imbarco traghetti di collegamento Lidi Nord- Sud
- ⑪ Edificio in consegna all'Autorità Marittima con previsione di futura demolizione
- ⑫ Sedime della futura stazione marittima
- ⑬ Area di sosta e arredo urbano
- ⑭ Sedime della futura struttura di vigilanza mezzi militari e ricovero barche
- ⑮ Vasche di raccolta acque
- ⑯ Bunker

Materiali

- Pavimentazione in legno
- Stabilizzato con inerti locali
- Pavimentazione stradale in asfalto di progetto
- Marciapiede in asfalto di progetto
- Asfalto colorato (pista ciclabile di progetto)
- Asfalto colorato (pista ciclabile esistente)

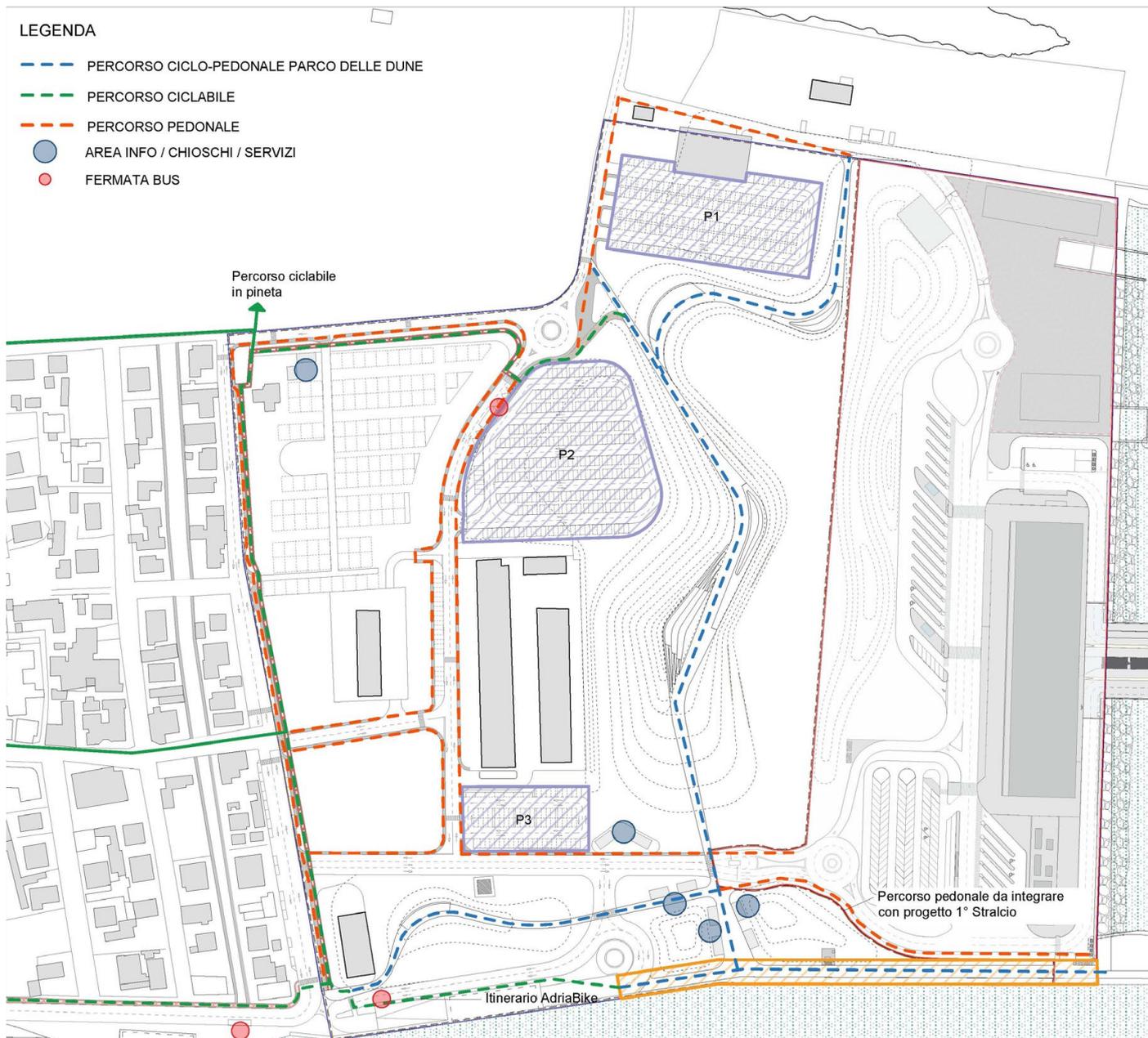
- Alberature esistenti
- Alberature di progetto
- Accessi pedonali / ciclabili
- Traghetto di collegamento Lidi Nord-Sud



Planimetria masterplan generale

Tutto il nuovo sistema ciclopedonale è strettamente connesso alla rete dei percorsi esistenti e di progetto previsti dal PTPU, Piano Paricolareggiato del Traffico Urbano, che prevede proprio per Porto Corsini una serie di interventi di riqualificazione e potenziamento viario, alcuni dei quali vengono recepiti a pieno dal progetto in questione (Via Terzo Sirotti, Via Giuseppe Guizzetti).

In linea generale le scelte progettuali in merito alla mobilità si muovono strettamente in linea con gli obiettivi del *progetto Location (promuovere l'uso di mezzi di trasporto a basse emissioni e le connessioni multimodali per i passeggeri delle crociere)* che vede proprio nel Terminal passeggeri di Porto Corsini un punto fondamentale di snodo di mobilità sostenibile.



Schema delle funzioni e dell'accessibilità

4.4.2 Le aree di sosta e l'arredo urbano

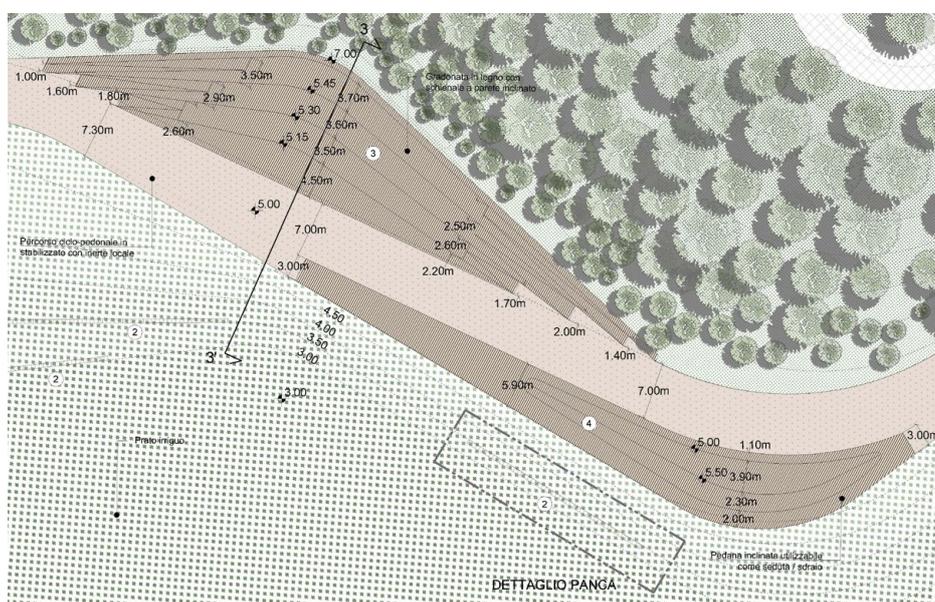
Lungo il percorso del parco, e nella nuova configurazione pedonale della banchina, i percorsi sono integrati alle "piazze" aree di sosta e svago la cui morfologia asseconda il movimento dunoso, generando ampi gradoni con sedute. In linea con le scelte progettuali del più ampio "Parco marittimo" del litorale, si è scelto di utilizzare il legno per connotare le aree di sosta e creare elementi di arredo con piattaforme gradonate e sedute che a seconda del punto in cui sono collocate assumono configurazioni differenti.

All'interno del parco le aree di sosta sono caratterizzate da una pavimentazione a listelli in legno e una struttura di "contenimento" verticale sempre in legno che crea uno schienale appoggiato alla morfologia della duna, con visuale sul mare.

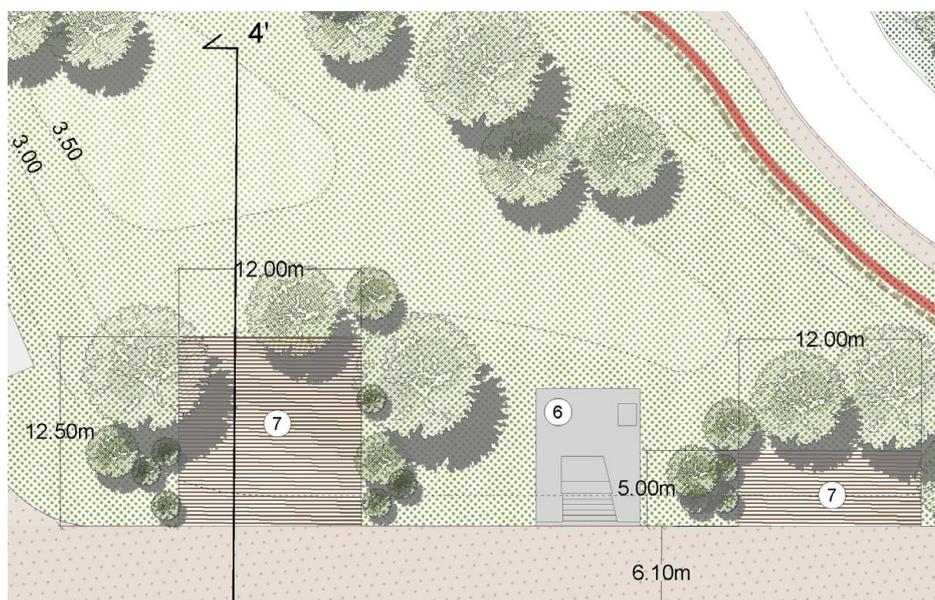
Nella "Piazza di ingresso" la seduta si configura come un elemento continuo che segue l'andamento dello schienale. Nella "Piazza anfiteatro" sommitale le sedute sono invece ricavate dai gradoni che si generano attraverso le pendenze naturali del sistema dunoso, formando diversi livelli sui quali sedersi, raccordati tra loro in senso longitudinale, da rampe per garantire la più estesa accessibilità (pendenza al 2%).

Anche verso la parte più aperta del parco, lungo il grande prato centrale, si ripropongono aree di sosta con sedute lineari, favorendo la fruizione del lato a mare dello spazio verde.

L'area della banchina è ripensata come spazio di sosta e relax, sfrutta e gode la vista sul canale. L'elemento di seduta si configura una sorta di "chaises longues", una pedana in legno strutturata su piccoli gradini appoggiati sul dolce movimento terra.



Piazza anfiteatro



Chaises longues sulla banchina

4.4.3 Percorsi materiali e drenaggi

La modellazione del terreno diventa il primo elemento di definizione della componente spaziale del grande vuoto centrale recintato.

Partendo dalla volontà di creare un movimento morbido del terreno che richiami morfologicamente le dune limitrofe e utilizzando il terreno disponibile sull'area, il progetto prevede una modellazione di scavi e riporti con zone basse (quota di 2.00 mt sopra il livello medio marino) e zone dunose con massimo di 7.00 mt di quota sul punto sommitale. Questo permette una gerarchizzazione dello spazio aperto: un livello alto su cui passa il percorso ciclopedonale, rappresenta un punto di vista sopraelevato con un'ampia visuale sul mare, che scende gradualmente di quota fino al piano stradale (2.00m circa) per poi risalire con un movimento di terra più contenuto verso l'area del terminal turistico. In continuità con questo sistema, anche nell'area relativa alla banchina vengono inseriti dei movimenti terra di altezza circa 1.50/2.00 mt al fine di creare una leggera separazione/protezione tra la parte pedonale e l'asse carrabile di accesso al Terminal.

Per quanto riguarda il progetto della rete di smaltimento delle acque meteoriche superficiali, sarà costituito prevalentemente con linee drenanti, composte da una trincea in ghiaia e da un tubo dreno fessurato, collocate in corrispondenza delle aree più depresse, alla quota minima di progetto. I principi drenanti favoriscono il recupero delle acque, limitando l'allontanamento superficiale e favorendo la restituzione in falda delle acque di pioggia. Le linee saranno poi collegate tra loro da tubi in PVC di diverse dimensioni a caditoie di soccorso e pozzetti, fino al raggiungimento del recapito finale, connesso alla rete di smaltimento pubblica.

I principi di permeabilità vengono proposti sia per le zone con vegetazione erbacea e arbustiva che per le pavimentazioni: il percorso ciclopedonale in graniglie di inerti locali stabilizzati è impiegato per il parco e per le zone di banchina, mentre la ghiaia rinverdita viene proposta per i tre parcheggi. La strada carrabile, la pista ciclabile e i marciapiedi sono in asfalto, con la stessa stratigrafia prevista dal progetto di 1° stralcio in modo da garantire la continuità costruttiva tra le due aree.

4.4.4 Elementi costitutivi del sistema paesaggistico

Come già espresso precedentemente nella strategia progettuale, uno dei principi che guidano le scelte progettuali delle opere a verde e dell'intero progetto è quello di garantire la continuità tipologica della vegetazione dell'ambiente litoraneo all'interno dell'area di intervento. Da qui la realizzazione di una fascia boscata che lambisce la pineta esistente, come una sua prosecuzione, e che va a saturare il versante sud-ovest del parco, creando una fascia di filtro/protezione rispetto alla viabilità carrabile che lambisce il parco. Le specie sono quelle tipiche della pineta litoranea, il *Pinus Pinea* (Pino domestico) misto a latifoglie mesofile: *Acer campestre* (Acero), *Fraxinus ornus* (Frassino), *Populus alba* (Pioppo bianco), *Quercus ilex* (Leccio), *Quercus robur* (Farnia), *Hippophae ramnoides* (Olivello). Il bosco progredisce verso il parco intensificando la componente dominante con arbusti di *Tamarix Gallica* (Tamerice) e *Juniperus communis* (Ginepro). Una seconda fascia arbustiva lambisce il movimento terra prossimo all'area terminal passeggeri, creando una separazione fisica e funzionale rafforzata da una recinzione in legno di notevole pregio paesaggistico e di lieve impatto visivo che impedisce di fatto la fruizione ma mantiene la continuità visiva verso il mare. La componente arbustiva è costituita in prevalenza da specie pioniere, che stabilizzano le dune rispetto ai venti dominanti e al rigore delle temperature invernali ed estive.

LEGENDA

-  Perimetro avamporto di Porto Corsini
-  Area di progetto_ 2°stralcio
-  Area terminal_ 1°stralcio
-  Recinzione paesaggistica in legno

Opere a verde

-  Stallo in ghiaia rinverdita
-  Corsia carrabile in ghiaia rinverdita
-  Aree a prato
-  Erbacee dunali
-  Alberature esistenti
-  Alberature di progetto



Planimetria generale_Opere a verde

4.4.6 L'illuminazione pubblica

L'illuminazione è strettamente connessa con le scelte progettuali generali e in linea con la strategia più ampia del Parco Marittimo territoriale, che prevede di mantenere la naturalità propria dell'ambiente litoraneo. Essa può configurarsi in modi differenti a seconda del punto in cui va inserita senza appesantire, bensì sottolineando in maniera morbida e con un'alternanza di chiaroscuri le linee principali di progetto. Quindi la soluzione tecnica nell'illuminazione si basa sulla possibilità di utilizzare uno stesso corpo illuminante, modulare che si adatta e configura a seconda delle necessità progettuali, funzionali ed estetiche.

L'illuminazione pubblica è stata prevista essenzialmente nelle aree di passaggio e sosta di nuova realizzazione e quindi:

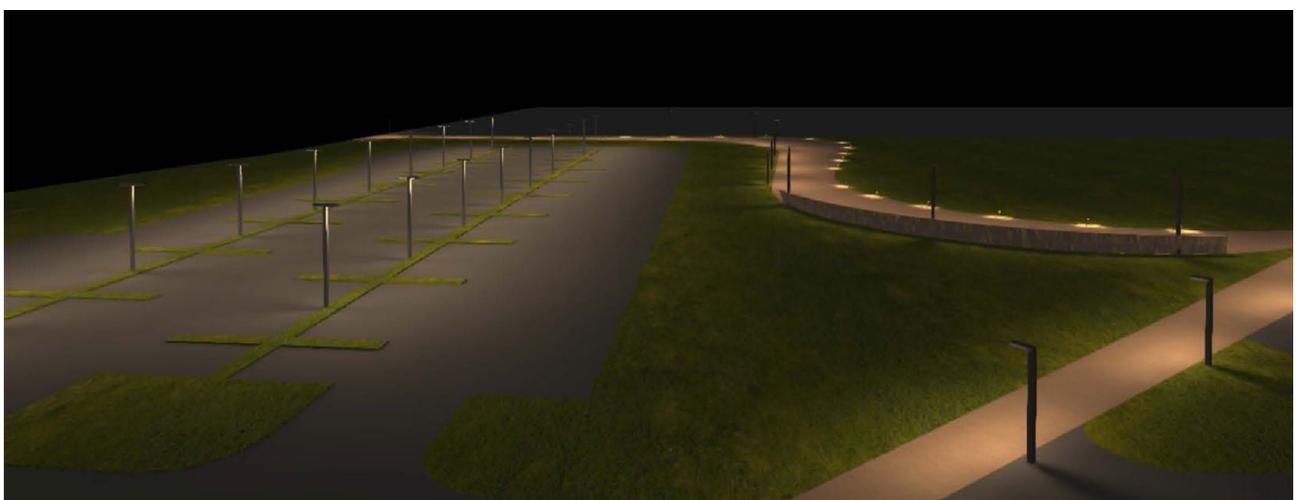
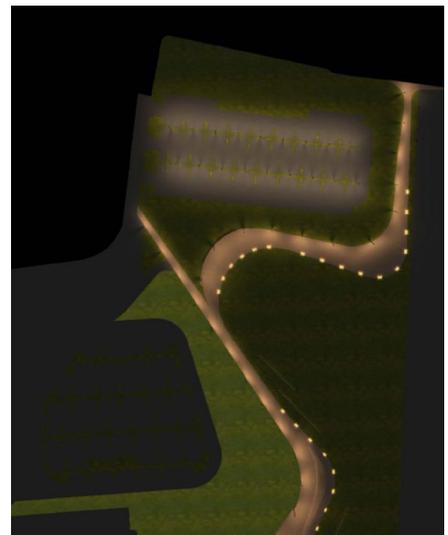
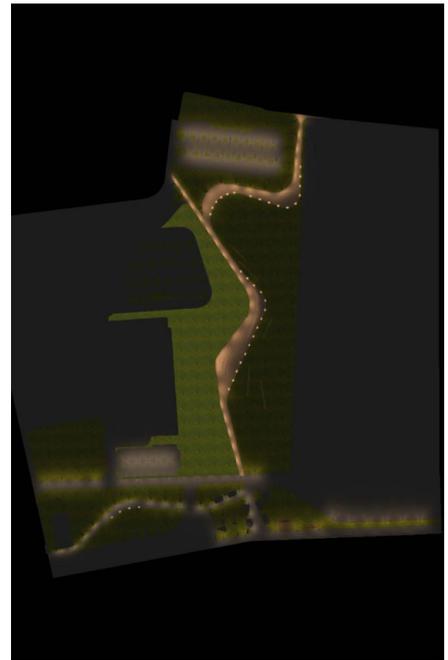
- lungo il percorso pedonale che si snoda nel parco,
- lungo l'asse carrabile di accesso al Terminal (in continuità con il progetto illuminotecnico 1° stralcio)
- nell'area della nuova banchina pedonale
- nei due parcheggi esistenti oggetto di riprogettazione.

Il percorso ciclopedonale principale viene illuminato attraverso la predisposizione di pali da 4000mm ogni 15m lungo il margine che fiancheggia l'area boscata, alternati a quelli da 6000mm in prossimità delle ampie aree di sosta. Nel momento in cui le linee del percorso si aprono per ospitare le aree di sosta, queste vengono sottolineate da un'illuminazione bassa, tipo Bollard ad interasse di tra i 7 e i 10m, posta sul lato verso l'area a prato.

L'illuminazione del viale di accesso al Terminal passeggeri è di tipo alto, con pali doppi da 6000mm interasse 15m in modo da illuminare sia le carreggiate sia la fascia pedonale su cui si attestano le future strutture commerciali e di servizio.

Allo stesso modo, l'area della banchina pedonale vede il posizionamento dei corpi illuminanti a ridosso delle isole verdi, garantendo un'adeguata illuminazione sia nella parte di camminamento pedonale e ciclabile sia nelle aree verdi presenti. Inoltre, per evidenziare le sedute presenti come le "chaises longues" nella banchina e quelle lungo la scarpata del parco sono stati ipotizzati dei corpi illuminanti ad incasso a parete. Infine anche nei due parcheggi esistenti riprogettati sono stati utilizzati dei pali doppi da 6000mm, posti ad un interasse di 11m.

I corpi illuminanti specifici saranno, in base alle caratteristiche indicate, scelti tra i migliori prodotti esistenti sul mercato. Per quanto concerne la parte impiantistica, le reti della pubblica illuminazione avranno origine da quadri elettrici alimentati dalle cabine elettriche previste dal progetto del 1° stralcio.



Rappresentazione luminosa planimetrica dell'area parco

5. Elementi per la valutazione della compatibilità paesaggistica

Dalle analisi condotte il progetto risulta conforme agli strumenti di Pianificazione Regionali, Provinciali e Comunali e soddisfa la vocazione programmata dell'area.

Il progetto proposto deriva da un processo di pianificazione complesso che ha visto il susseguirsi di diverse fasi di pianificazione e relativi accordi, accompagnati da studi preliminari volti a valutarne la fattibilità e sostenibilità tecnica, ambientale ed economica. Come descritto nei capitoli precedenti, non sono emersi elementi discordanti con gli strumenti urbanistici, né fattori di rilevante impatto ambientale e paesaggistico.

Al contrario il progetto, oltre ad apportare un miglioramento ai servizi di trasporto e viabilità e a risolvere i problemi di degrado dell'area, si inserisce con grande rispetto nel contesto paesaggistico e urbanistico attraverso un progetto del verde ispirato alla morfologia circostante agli elementi naturali tipici del sistema costiero dunoso. In questo modo, la composizione dei percorsi e del verde permette di percepire l'area come una connessione tra il paesaggio urbano e costiero, caratterizzando la scansione spaziale e le visuali verso la fascia naturalistica limitrofa.

Le immagini che seguono (fotoinserti) riportano gli accorgimenti progettuali perseguiti, in risposta alle prescrizioni e alle indicazioni degli strumenti urbanistici di riferimento precedentemente descritti. In particolare le immagini sono state realizzate comprendendo un adeguato intorno dell'area di intervento, scegliendo visuali differenti, orientate con panoramiche che consentono una lettura completa dell'area e dell'intorno.

La veduta a "volo d'uccello", fotoinserto 1, racconta attraverso un inquadramento generale dell'area la continuità con la morfologia del terreno e la transizione degli elementi vegetazionali che si verifica tra le aree edificate e naturalistiche. Il fotoinserto 2 mostra invece in modo più ravvicinato la scansione delle aree verdi all'interno del parco le relazioni visive che si stabiliscono con il contesto circostante.

Osservando l'area d'intervento, risulta evidente che essa rappresenta l'occasione per ricucire il tessuto urbano e naturalistico, andando a costituire una zona di transizione fruibile e permeabile tra aree ad alto contrasto paesaggistico. In questa logica sono stati privilegiati i materiali naturali e uno schema di percorsi essenziali che favoriscono la permeabilità dei suoli e si inseriscono in modo coerente nel contesto paesaggistico.

Osservando l'area di intervento, il paesaggio costiero è l'elemento su cui ruota la proposta progettuale non solo nella conservazione del contesto paesaggistico esistente, ma anche nell'inserimento di nuove componenti paesaggistiche di ricucitura e nella definizione dei nuovi percorsi.

Dato il contesto e la vicinanza a zone di tutela naturalistica, il progetto si pone come obiettivo primario quello di intervenire in modo da sottolineare i caratteri tipici di questo tratto di territorio, rendendoli percepibili dall'interno dell'area e cercando di catturarne l'essenza attraverso l'assetto e la disposizione delle aree verdi.

Gli elaborati, rappresentativi della proposta progettuale, evidenziano che l'intervento proposto, pur nelle trasformazioni, si adatta ai caratteri dei luoghi, non produce danni al funzionamento territoriale e valorizza e migliora la qualità paesaggistica, con particolare riferimento al paesaggio costiero del litorale, rafforzando,

rispetto allo stato attuale, le matrici strutturali del paesaggio esistente. In questo modo l'inserimento delle nuove attrezzature per lo scalo e l'attracco trovano spazio negli spazi senza alterare la continuità del paesaggio esistente, ma generando, attraverso la conservazione dei luoghi, la diffusione e la valorizzazione turistica.

Foto inserimento 1:

L'asse di accesso all'area Terminal crociere viene riqualificato attraverso l'inserimento di un filare alberato che ne valorizza l'ingresso e separa il parcheggio dal viale d'accesso e la rinaturalizzazione dell'area della banchina con l'utilizzo della vegetazione tipica della pineta limitrofa

Il nuovo sistema ciclopedonale è strettamente connesso alla rete dei percorsi esistenti e di progetto, in modo da migliorare la percorribilità e la funzionalità della viabilità carrabile e pedonale.

La morfologia del parco riprende l'andamento del cordone dunoso litorale, mentre l'alternanza di vegetazione densa e aree a prato crea una continuità visiva ed ambientale con il paesaggio naturale circostante.

La fascia di filtro a carattere dunoso è pensata come elemento di continuità visiva con il contesto circostante e costituisce una quinta di mascheramento dell'area terminal dal parco e delle sue strutture e impianti.

Il terminal è concepito come una struttura multifunzionale, atta a ricevere i passeggeri delle navi da crociera (e i loro equipaggi), connessa e inserita al sistema infrastrutturale e al contesto urbano e marittimo e, al tempo stesso all'avanguardia come funzionalità e fruibilità.



La fascia pinetata sul lato ovest crea una quinta visiva, favorendo il mascheramento e una sensazione di protezione dalla strada e dai parcheggi retrostanti.

La variazione di larghezza del percorso ciclopedonale combinata con l'inserimento di un arredo urbano integrato nel disegno del parco genera spazi di raccoglimento e luoghi di aggregazione pubblica.

La fascia di filtro a carattere dunoso maschera visivamente l'area Terminal dal parco, senza impedire la vista in secondo piano del mare.

