



Elab.K

Relazione paesaggistica con valenza di SOI

aprile 2017

Committente:

TARROS S.p.a.
GF S.r.l.
NORA S.p.a.

Progetto:

Progetto architettonico ed urbanistico:
Cappelletti Sergiampietri Architetti Associati
Via XXVII Marzo, 1
19121 La Spezia

Giuseppe Brusacà Architetto
Via XXIV Maggio, 121
19124 La Spezia

nome file : Elab.K _ Relazione paesaggistica con valenza di SOI

revisione : 00

data : 20 gennaio 2017

redazione elaborato : D. Cappelletti _ D.Sergiampietri / A2D2

Ai sensi della vigente Legge sui diritti d'autore il presente disegno
non può essere riprodotto o divulgato senza autorizzazione



PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO Distretto di trasformazione API 5 Subdistretto API 5A

Progetto per la trasformazione dell'area TARROS
in via Privata Enel - Località Fossamastra - La Spezia

A2D2 CAPPELLETTI
SERGIAMPIETRI
ARCHITETTI
ASSOCIATI
GIUSEPPE BRUSACÀ ARCH.

Indice

A_Analisi dello stato attuale

A1_Descrizione dello stato dei luoghi

Oggetto della relazione

A1.1.Contesto morfologico dei luoghi

Contesto costiero

A1.2.Contesto paesaggistico e area di intervento

A1.2.1.Contesto naturale

Appartenenza a sistemi naturalistici

A1.2.2.Contesto agricolo tradizionale ed industrializzato

A1.2.3.Contesto urbano e periurbano

Sistemi insediativi storici_ centri storici ed edifici storici

Tessiture territoriali storiche - viabilità storica

Appartenenza a sistemi tipologici di forte caratterizzazione

A1.2.4.Contesto insediativo diffuso e sparso

A1.3.Contesto storico

A2_Analisi dei livelli di tutela

A2.1.Conformità rispetto ai piani

A2.1.1.Pianificazione paesaggistica

PTR

PTCP_Assetto insediativo

PTCP_Assetto geomorfologico

PTCP_Assetto vegetazionale

A2.1.2.Pianificazione territoriale

PdB_Fasce inondabili

PdB_Suscettività al dissesto

PdB_Reticolo idrografico

A2.1.3.Pianificazione urbanistica

PUC_Assetto insediativo

PUC_distretti di trasformazione

Presenza beni culturali tutelati

Altri vincoli

A3_Rappresentazione dello stato attuale dei luoghi

A3.1.Rappresentazione fotografica

A3.2.Studio delle tipologie edilizie

A3.3.Studio dei colori

A3.4.Studio delle coperture e dei piani

B_Descrizione del progetto

B1_Descrizione delle opere da eseguire comprensive delle opere di urbanizzazione

B.1.1.Elaborati grafici di progetto

B2_Motivazione delle scelte progettuali e descrizione del linguaggio architettonico adottato

B3_Impatto sul paesaggio delle trasformazioni proposte

B.3.1.Modellazione fotorealistica

B.3.2.Previsione degli effetti delle trasformazioni nell'area di intervento e nel contesto paesaggistico

C_Compatibilità con i valori paesaggistici riconosciuti dai vincoli presenti

C1_Congruità con gli obiettivi di qualità paesaggistica attesa

C2_Elementi di mitigazione e compensazione

C2.1.Modificazioni Attese

Modificazioni morfologiche

Modificazioni assetto vegetazionale

Modificazioni dell'insediamento

Modificazioni percettive

Modificazioni assetto insediativo storico

C2.2.Mitigazione visiva ed ambientale ed opere di compensazione

PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO
Distretto di trasformazione API 5
Subdistretto API 5A

A2D2 CAPPELLETTI SERGIAMPIETRI ARCHITETTI ASSOCIATI



A_Analisi dello stato attuale

La relazione paesaggistica dovrà dar conto sia dello stato dei luoghi prima dell'esecuzione delle opere previste, sia delle caratteristiche progettuali dell'intervento, nonché rappresentare nel modo piu' chiaro ed esaustivo possibile lo stato dei luoghi dopo l'intervento.

La relazione paesaggistica costituisce quindi supporto sia alla progettazione, per renderla paesaggisticamente compatibile, sia alla valutazione degli interventi e la loro compatibilità con il contesto con cui interagiscono, fornendo un mezzo di approfondimento e conoscenza del territorio per individuare i percorsi atti a valorizzarne il passato ed a normarne le trasformazioni.

La finalità di tale studio è quindi quella di valutare l'intervento proposto in relazione agli elementi di valore paesaggistico presenti, evidenziandone gli impatti sul paesaggio (sia esso "d'eccellenza", ma anche comune se non addirittura degradato) e gli elementi di mitigazione, qualora necessari, al fine di verificare la conformità con i vari livelli di tutela che le norme esistenti, a livello territoriale e puntuale, prescrivono.

L'esigenza è quindi quella di tener conto di diversi fattori quali la morfologia dei luoghi, la tessitura storica ed i contesti paesaggistici.

**A1_Descrizione dello stato
dei luoghi**

Oggetto della relazione

Il Progetto complesso allegato alla presente relazione rappresenta le modalità di attuazione della prima porzione del Distretto di Trasformazione per funzioni produttive denominato API 5, collocato nelle aree ad est della città nei pressi del quartiere di Fossamastra e suddiviso in due aree di intervento denominate Subdistretto Api 5A e Subdistretto Api 5B.

La trasformazione prefigurata per l'area Tarros_coincidente con il Subdistretto Api 5A_ si inserisce in un più ampio progetto di valorizzazione del quartiere di Fossamastra e delle aree verdi limitrofe che si relazioneranno con la realizzazione di nuovi edifici produttivi e direzionali di iniziativa privata e con la sistemazione degli spazi esterni, rispondendo così all'esigenza di abbandonare le attuali prerogative dell'area finitima agli insediamenti residenziali presenti, utilizzata perlopiù per lo stoccaggio dei container, passando per la realizzazione di una nuova viabilità e di nuovi servizi di rete, la cui attuazione è per altro in parte legata ad una iniziativa pubblica.

Foto Aerea



A1.1. Contesto morfologico dei luoghi

Dal punto di vista geomorfologico generalmente la costa ligure, per quasi tutta la sua estensione, si caratterizza per lunghi tratti di costa a falesia e per la presenza di un unico grande crinale che si estende fino a giungere ad est il Golfo della Spezia ed a toccare il confine con la Toscana, costituendo il complesso orografico più imponente della regione.

Proprio in questa zona la conformazione tipica delle Alpi lascia posto a quella dell'Appennino, come si riscontra anche nella composizione geologica dei rilievi presenti che, degradando verso la costa, sviluppa due promontori da una parte verso Portovenere e dall'altra verso Punta Bianca.

L'arco collinare si sviluppa quindi parallelo alla costa lasciando spazio verso sud ad una fascia costiera pianeggiante dove si attesta prevalentemente l'abitato cittadino.

L'intera piana della Spezia è caratterizzata dalla presenza di tre comuni principali che ancora oggi fanno riferimento essenzialmente all'area attraversata dal corso del torrente Lagora che raccoglie le acque provenienti da Biassa e dal bacino della Chiappa, all'area identificata nella piana di Migliarina attraversata da diversi corsi d'acqua a regime torrentizio tra i quali il Cappelletto e la nuova e la vecchia Dorgia, e più ad est al terzo comune che ha dato forma al bacino di Melara con i canali che confluiscono nella piana degli Stagnoni e di Fossamastra, provenienti dalle colline di Pitelli e dal versante di San Venerio.

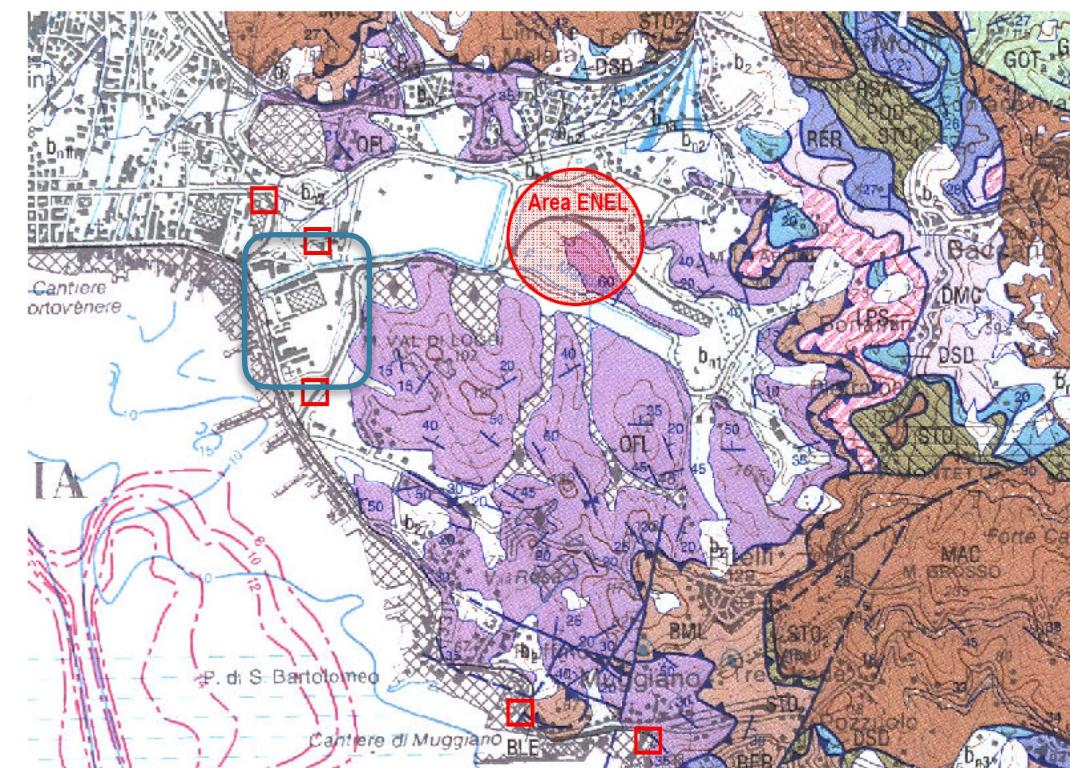
Il territorio su cui insiste il sedime della città, sia quella storica che quella di insediamento più recente, è quindi quasi interamente composto da depositi alluvionali, sia di origine fluviale che di origine lacustre, i quali si localizzano prevalentemente nelle zone degli Stagnoni e di Fossamastra, per poi lasciare il posto a depositi marini più a ridosso della linea di costa.

Tutto lo sviluppo costiero della città ha subito nel corso della storia significativi interventi che hanno influito in modo sostanziale sulla modifica dell'originario litorale sabbioso di origine alluvionale che si estendeva lungo tutto il golfo e segnatamente nelle aree di levante.

Ad oggi l'area di Fossamastra è quindi caratterizzata da un contesto idrogeologico e morfologico complesso dovuto non solo alle sue

caratteristiche naturali determinate dallo scorrere di due corsi d'acqua che la perimetrono a nord ovest e sudest, il Canale Fossamastra ed il Fosso Pagliari, e la presenza di ambienti paleo lagunari e palustri, anche se oggi bonificati, testimoniati dalla permanenza di acque termali nei substrati argillosi con alte concentrazioni di solfati, ma anche dalla presenza di diffuse attività antropiche a partire delle aree di stoccaggio di carbone dell'Enel poste a monte dell'area, fino ai diffusi insediamenti industriali contigui di impianto storico (la ex filanda e lo Stabilimento dell'Oto Melara) e la presenza di importanti assi viari (il raccordo autostradale e il viale S. Bartolomeo) ed attività portuali legate alla cantieristica ed alla movimentazione container.

Il contesto in cui si inserisce il nuovo intervento dunque è caratterizzato dalla presenza di un'area pianeggiante che non rispecchia più la situazione geomorfologica naturale a seguito delle intense modifiche apportate dagli interventi antropici susseguitisi nel tempo.



A1.2.Contesto paesaggistico
ed area di intervento

A1.2.1.Contesto naturale

Delle origini paludose ed acquitrinose delle aree emerse denominate "ziffe", localizzate nelle zone ad est del vecchio colle dei Cappuccini alla Spezia ed identificabili nella piana di Migliarina fino all'abitato di Fossamastra, non rimane molto se non i toponimi Stagnoni e Fossamastra ancora utilizzati.

Già in parte bonificate a partire probabilmente dal 1.400 le aree in oggetto, soprattutto quelle afferenti alla Piana di Migliarina, furono a lungo coltivate con le caratteristiche tipiche dell'agricoltura di sussistenza anche grazie all'abbondanza di acque e risorgive presenti ed utili all'irrigazione dei campi.

Proprio per queste caratteristiche legate all'abbondanza d'acqua, particolarmente presenti erano le coltivazioni di lino e canapa e poi in seguito affiancati da foraggio ed alberi da frutta.

Definitivamente bonificate negli anni 60 del 900, le aree ad est della Piana di Migliarina, conobbero un forte sviluppo insediativo ed industriale che trasformò completamente le aree a ridosso della costa, per altro già trasformate a partire dagli insediamenti che si svilupparono a partire dalla costruzione dell'Arsenale Militare già dalla fine del 1.800, fino a portare ad una completa scomparsa delle aree verdi nella zona.

Una cintura verde rimane comunque a stretto contatto visivo alle spalle delle aree industriali localizzate nella zona di Valle Oscura tra i resti del forte Valdilocchi ed il Monte Montada dove si riscontra la presenza di una fitta vegetazione spontanea caratterizzata da specie autoctone, prevalentemente il pino.

Detta area, che fa parte del promontorio orientale del Golfo della Spezia, è geograficamente caratterizzata dalla presenza di una serie di piccole colline non molto elevate e le essenze presenti sono perlopiù, come detto, pini che si organizzano in boschi radi inframmezzati a nord da ampie radure utilizzate per il deposito di carbone della centrale Termoelettrica dell'ENEL.

Ad est verso la collina di Pitelli il verde si infittisce e si caratterizza per la presenza di aree boscate ricche soprattutto di olmi e querce.

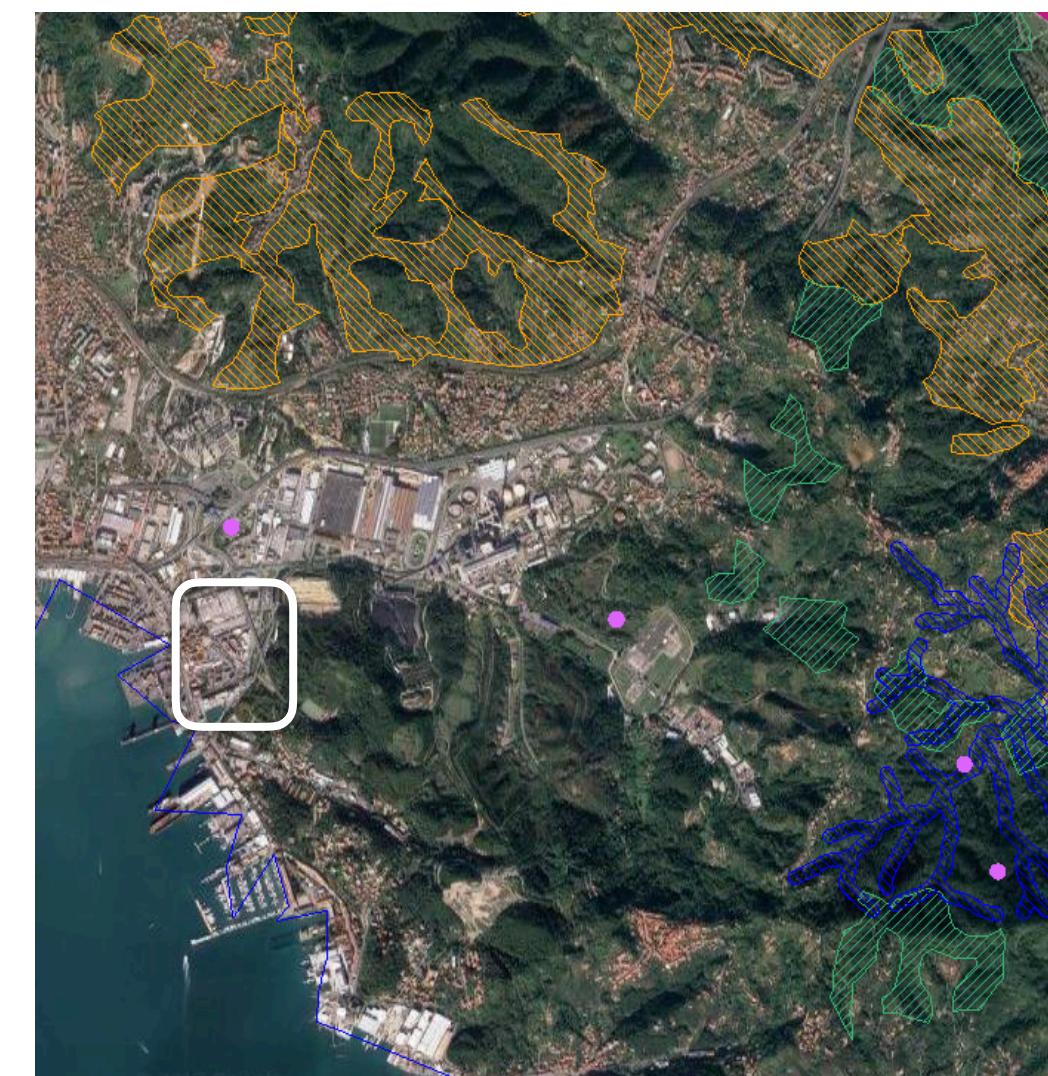
Appartenenza a sistemi
naturalistici

Da una ricognizione effettuata sulla base del repertorio cartografico Comunale e Regionale, l'area in trasformazione non risulta essere localizzata in nessuno dei siti liguri appartenenti a zone SIC, ZPS e relative ad aree

rilevanti per la salvaguardia di cui alla D.G.R. 1687/2009, né elementi di rete ecologica e percorsi sentieristici di interesse o habitat di interesse comunitario in SIC ed in particolare prioritari o habitat puntiformi e neppure nelle aree soggette al vincolo del Parco delle 5 Terre istituito con decreto ministeriale del 6/10/1999.

Allo stesso modo non sono collocati nelle vicinanze Giardini o parchi pubblici, tantomeno parchi storici o sentieri attualmente riconosciuti o formalmente istituiti.

Biodiversità e rete ecologica



RELAZIONE PAESAGGISTICA
CON VALENZA DI SOI

A1.2.2.Contesto agricolo
tradizionale ed industrializzato

L'area oggetto dell'intervento è ubicata in prossimità della viabilità che si diparte da Viale S.Bartolomeo e porta verso le aree industriali di insediamento della Centrale termoelettrica E Montale dell'Enel, nella parte sud est della prima periferia urbana spezzina a margine dell'area di levante del Golfo a confine con il Comune di Lerici e posta alle spalle del quartiere di Fossamastra.

In queste aree dal 1890 si sviluppò il primo porto mercantile di cui si sentì l'esigenza dopo l'apertura della linea ferroviaria con Parma che favorì gli scambi commerciali con l'Emilia e la Pianura Padana.

Si svilupparono così gli insediamenti industriali, portuali e militari che presero le mosse dalla volontà degli ingegneri del Generale Chiodo di collegare l'arsenale al cantiere di S.Bartolomeo con una nuova strada che, conclusa nel 1865, si dipartiva dalle aree militari istituite "per servizio degli scali di alaggio e di costruzione" dello storico cantiere ad occidente del golfo. L'espansione dei quartieri industriali e militari proseguì anche nel secolo successivo legandosi all'evoluzione economica e storica del porto della Spezia e della città intera.

"L'andamento dei traffici commerciali del porto spezzino _ e dell'attività industriale locale _ sottolinea l'andamento dell'economia italiana: il boom della guerra, la crisi postbellica, la ripresa dal 1923 al 1929 e il crollo dei mercati e dei traffici che dopo il 1930 investì tutti i settori dell'economia mondiale".

Negli anni '20 l'economia spezzina raggiunse il suo punto più critico tanto che il porto mercantile ridusse drasticamente la sua attività attestandosi sulla quantità di transito merci che aveva registrato alla fine del decennio precedente.

I primi risultati positivi si registrano solo cinque anni dopo, in conseguenza della riconversione postbellica che fece seguito alla prima guerra mondiale, quando si sviluppò fortemente l'industria delle demolizioni navali (Cantieri Navali di Santa Maria).

"Gli anni fra il 1929 e il 1933 sono anni decisivi e storici per l'industria: il primo, caratterizzato sul piano nazionale, dalla crisi economica ed il secondo

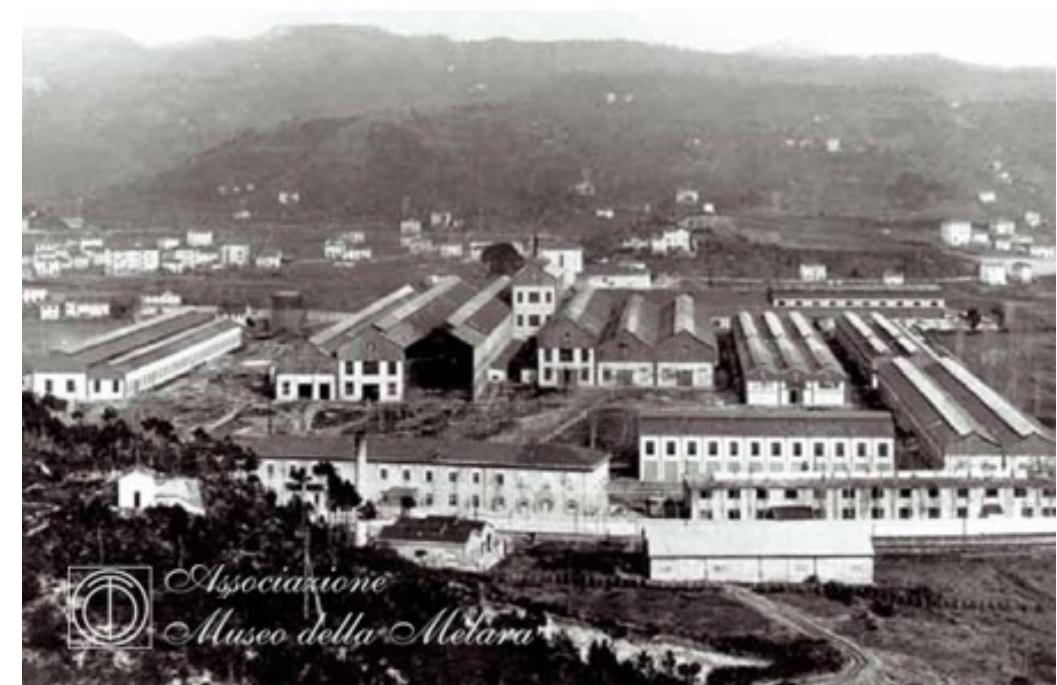
dalla creazione dell'IRI, Istituto destinato a raccogliere sotto la sua protezione le maggiori industrie colpite dalla crisi". La ripresa economica fu infatti significativa anche alla Spezia verso la metà degli anni '30 anche se persero importanza le imprese navalmeccaniche, storicamente legate allo sviluppo della città, a favore di quelle petrolchimiche e del campo dell'edilizia.

A questo periodo risalgono considerevoli miglioramenti nei sistemi di comunicazione a livello stradale e ferroviario, anche in relazione allo scambio delle merci (ad es. a Migliarina nacque un nuovo scalo merci), così come all'ammodernamento del Porto attraverso la collocazione di nuovi gru ed argani elettrici ed ampliamenti a mare quali il Molo Italia.

Negli anni a venire si sono susseguiti, tra alti e bassi diversi nuovi insediamenti industriali ed ampliamenti del Porto mercantile della Spezia fino a renderlo uno dei porti più importanti del Mediterraneo.

A supporto delle attività di movimentazione commerciale, sono state create diverse attività di logistica tra le quali la società Tarros, soggetto attuatore del progetto in questione.

Insediamenti industriali storici



[Sistemi insediativi storici_centri storici ed edifici storici](#)

L'insediamento del territorio urbano e periurbano della Spezia si è sviluppato nel corso degli anni attorno ad alcuni caratteri peculiari rappresentati da una certa policentricità, di funzioni oltre che di insediamento, cresciuti intorno ad alcuni nuclei storici di quartiere identificati dal PUC come "tessuti di impianto storico in area urbana periferica" che si organizzano su due elementi territoriali di collegamento, più omogenei ed a grande scala, rappresentati dal sistema delle dorsali che, in ambito urbano si identificano nelle strade urbane e nei principali percorsi di attraversamento del territorio, mentre in ambito extraurbano si identificano nella viabilità collinare che collega il cosiddetto sistema dei forti.

Il quartiere periferico di Fossamastra collocato nelle aree del Levante cittadino, è situato nella fascia delimitata idealmente dalle due dorsali di sviluppo principali del territorio comunale che scorrono parallele tra il mare e l'anfiteatro collinare: da una parte, verso mare, si trova la SS n. 331(Viale San Bartolomeo) che, percorrendo i margini occidentali e meridionali dell'area in esame, collega La Spezia con Lerici, mentre a monte si trova la linea di collegamento dei forti, uno dei quali _ la batteria Valdilocchi _ si trova nelle alture verdi alle spalle del quartiere stesso.

L'abitato storico racchiude sia edifici di valore ambientale e documentario che di valore storico architettonico come meglio identificati nella cartografia di PUC relativa agli edifici in conservazione e nella documentazione fotografica di seguito allegata.

La zona pianeggiante circostante all'insediamento storico, compresa quella oggetto dell'intervento, e quella che si affaccia al mare nelle vicinanze del molo Pagliari e della nuova Darsena, è invece caratterizzata dalla presenza delle più disparate tipologie edilizie che, soprattutto per gli insediamenti posteriori agli anni '60, non riescono ad organizzare la loro posizione sul territorio in un riconoscibile tessuto urbano, nonostante la presenza di assi infrastrutturali di forte impatto.

[Tessiture territoriali storiche_viabilità storica](#)

L'ordinato insediamento storico, risalente probabilmente come il primo nucleo di Migliarina alla seconda metà dell'800, viene servito e delimitato da strade a carattere locale che si dipartono perpendicolarmente dalla linea di costa e dalla dorsale principale a mare, ma che non trovano sbocco oltre gli insediamenti produttivi a monte e che si caratterizzano per le ridotte dimensioni e le conseguenti ridotte capacità di smaltimento del traffico veicolare di quartiere.

A monte dell'insediamento storico la viabilità principale di più recente impianto si mescola con quella storica a partire dal percorso militare realizzato nei primi anni del 1.900 per raggiungere l'area del Bersaglio.

[Appartenenza a sistemi tipologici di forte caratterizzazione](#)

L'area non risulta particolarmente intrisa da una permanenza di caratteri distintivi sia storici che urbanistici, così come non conserva la permanenza di caratteri relazionati a sistemi naturali storici, persi soprattutto nel periodo della urbanizzazione ed industrializzazione degli anni del dopoguerra fino agli anni 80/90 del 900.



Area portuale e retroportuale

Il tratto costiero del territorio comunale della Spezia che confina nella sua parte occidentale con le insenature naturali di Portovenere prima e delle Grazie e Fezzano poi, è costituito a partire dal golfo di Panigaglia _che ospita il rigassificatore_ da ovest ad est dalle aree relative ai bacini ed alle opere dell'Arsenale Militare che, in corrispondenza del centro e dei giardini storici che si affacciano su Viale Italia, lasciano il posto all'affaccio a mare della città e poi dalla zona del porto commerciale compresa tra il molo Italia ed il molo Pagliari.

Nella zona di levante, in corrispondenza dei quartieri del Canaletto e di Fossamasta, la costa si caratterizza per una presenza più framista di usi ed attrezzature evidenziando una notevole eterogeneità dell'utilizzo delle aree sia a destra che a sinistra dell'asse viario di Viale san Bartolomeo che corre parallelo al mare.

Ancora oggi si trovano infatti aree per l'ormeggio di piccole imbarcazioni da diporto accanto ai grandi canali di raffreddamento della centrale ENEL, così come zone riservate alla logistica portuale come il Terminal del Golfo accanto al pontile ENEL da cui si diparte il carbonile che corre fino alle aree interne di stoccaggio del carbone, l'imbocco del ponte mobile di accesso alla darsena destinata alle attività di supporto alla nautica, accanto ai primi cantieri navali, fino alle aree militari ancora utilizzate.

Allo stesso modo la zona a monte dell'asse infrastrutturale di Viale San Bartolomeo, identificata con il quartiere di Fossamasta, si caratterizza per la presenza di un tessuto edificato eterogeneo in cui si collocano recenti edifici produttivi o commerciali ed insediamenti residenziali più compatti riconducibili all'abitato del quartiere storico.

La trasformazione di queste aree così eterogenee è avvenuta a partire dalla fondazione dell'Arsenale Militare e delle infrastrutture che con questo sono nate, tuttavia la dismissione sempre più ampia delle aree appartenenti al sistema difensivo militare, collocate sia sull'arco collinare che sulla linea di costa, che ha rappresentato per più di un secolo "l'unico modello di sviluppo

economico locale", ha determinato la necessità di riconversione delle aree delle risorse infrastrutturali e lavorative verso attività diversificate che già nei primi decenni del 900 erano comparse soprattutto in relazione a quello che diventerà uno dei settori trainanti dell'economia della città portando il suo porto a diventare uno dei più importanti del mediterraneo per il traffico di container.

La creazione e lo sviluppo del porto mercantile in questa direzione "segnerà in modo definitivo il territorio e l'economia dell'intera città trasformando i quartieri ed i suoi abitanti".

L'insediamento delle attività industriali, come di quelle diportistiche attualmente presenti, è nato e si è sviluppato senza processi urbanistici preordinati, prendendo naturalmente il posto come detto di attività militari o industriali dismettende come ad esempio quelle relative ad alcune attività manifatturiere preesistenti o i cantieri di demolizioni navali sorti dalla fine dell'800.

Per questo motivo sempre più numerose sono le aree dedicate agli insediamenti aziendali localizzate in prossimità degli scali portuali non direttamente collocate sulle banchine a mare, ma che si attestano all'interno del tessuto insediato frammisto ed eterogeneo non occupato dagli sporadici insediamenti storici.

Tale processo determina la necessità di un migliore utilizzo delle aree urbane che si liberano sempre più degli usi non compatibili con il tessuto insediativo riguardanti soprattutto lo stoccaggio e la movimentazione dei container per i quali si è favorito il trasferimento nelle aree retroportuali di S.Stefano Magra a ridosso dell'immissione autostradale. L'enneso di un processo di questo tipo mira a determinare una rigenerazione ed una riqualificazione generalizzata dei quartieri ed a trasformare le aree industriali abbandonate, mantenendo vivo il tessuto e la vocazione economica di queste aree puntando su una alta qualità funzionale ed una forte interazione tra industria, terziario avanzato e logistica anche attraverso la sempre maggiore dotazione di adeguate risorse infrastrutturali.



A1.3.Contesto storico

La conoscenza delle caratteristiche peculiari dei luoghi in cui si interviene ha un ruolo fondamentale nei processi di trasformazione fornendo la base per la valutazione degli effetti paesaggistici e si svolge attraverso l'analisi storica dei luoghi, la loro morfologia, le relazioni caratterizzanti dal punto di vista visivo, così come la descrizione delle dinamiche insediative da quelle storiche fino a quelle più recenti.

A partire dalle operazioni di insediamento dell'arsenale militare nel Golfo, la trasformazione del territorio comunale, e segnatamente delle aree del levante cittadino relative anche al quartiere di Fossamastra, sono state poste le basi per la collocazione delle strutture necessarie allo sviluppo ed alla crescita delle industrie legate alla nautica che hanno così profondamente segnato questa porzione di territorio fin dagli anni 70 del XIX secolo.

Nei primi anni del '900 compaiono poi le prime strutture di quello che diventerà uno dei più importanti porti d'Europa per traffico container. Lo sviluppo del porto mercantile modificherà in modo sostanziale il territorio e l'economia di questi luoghi, incidendo sulla organizzazione insediativa e viaria dei quartieri di ponente e conseguentemente sul loro rapporto con la costa.

Il quartiere di Fossamastra, pur caratterizzato dalla presenza di edifici industriali, anche di impianto storico (ex filanda) a testimoniare l'antica vocazione manifatturiera dell'area, ha tuttavia conservato un nucleo storico residenziale architettonicamente riconoscibile che si articola tra la via Lerici e la via delle Casermette.

La viabilità locale, contraddistinta dalla SS n. 331 che, percorrendo i margini occidentali e meridionali dell'area in esame, collega La Spezia con Lerici, viene completata con le strade di penetrazione a carattere locale, perlopiù perpendicolari alla costa, che servono i vari insediamenti abitativi e produttivi esistenti.

La zona pianeggiante circostante il nucleo insediativo residenziale, e quella che si affaccia al mare nelle vicinanze del molo Pagliari e della nuova Darsena, è caratterizzata dalla presenza di tipologie edilizie prevalentemente industriali e terziarie che, soprattutto per gli insediamenti posteriori agli anni '60, determinano la nascita e lo sviluppo di un tessuto urbano compatto,

nonostante la presenza di assi infrastrutturali di forte caratterizzazione quali il vicino Viale S.Bartolomeo e la retrostante via Privata Enel.

Tra le attività di più recente insediamento sono localizzate in questa area anche attività di forte impatto ambientale, alcune delle quali in via di dismissione o già dismesse, come quelle retroportuali, i depositi militari del bersaglio e della polveriera, parte degli impianti Enel ed alcuni rami ferroviari.

L'area Tarros, oggetto della previsione di trasformazione, posta alle spalle del porto mercantile con il quale ha un evidente rapporto di collegamento soprattutto per il suo attuale utilizzo, morfologicamente si presenta come un'area pianeggiante che si estende per circa 32.000 mq, costituita da una sequenza di piazzali asfaltati utilizzati per lo stoccaggio dei container e si caratterizza per la presenza della storica sede aziendale del Gruppo Tarros e di alcuni capannoni industriali collegati all'azienda.

La società insediata si configura come una delle principali realtà economiche presenti sul territorio comunale rappresentando una azienda leader di livello internazionale che si muove all'interno di uno dei comparti, quello della logistica marittima centrato sulle attività del porto, economicamente più attivi della realtà spezzina "che hanno dato vita, nel tempo, a cluster o reti di imprese, anche intersettoriali" di primaria importanza.

La condizione dello stato attuale dell'area oggetto della trasformazione viene meglio rappresentata, oltre che nella seguente documentazione fotografica, anche nell'elaborato grafico allegato relativo alla planimetria generale come rilevata.



A2 Analisi dei livelli di tutela

A2.1 Conformità rispetto ai piani

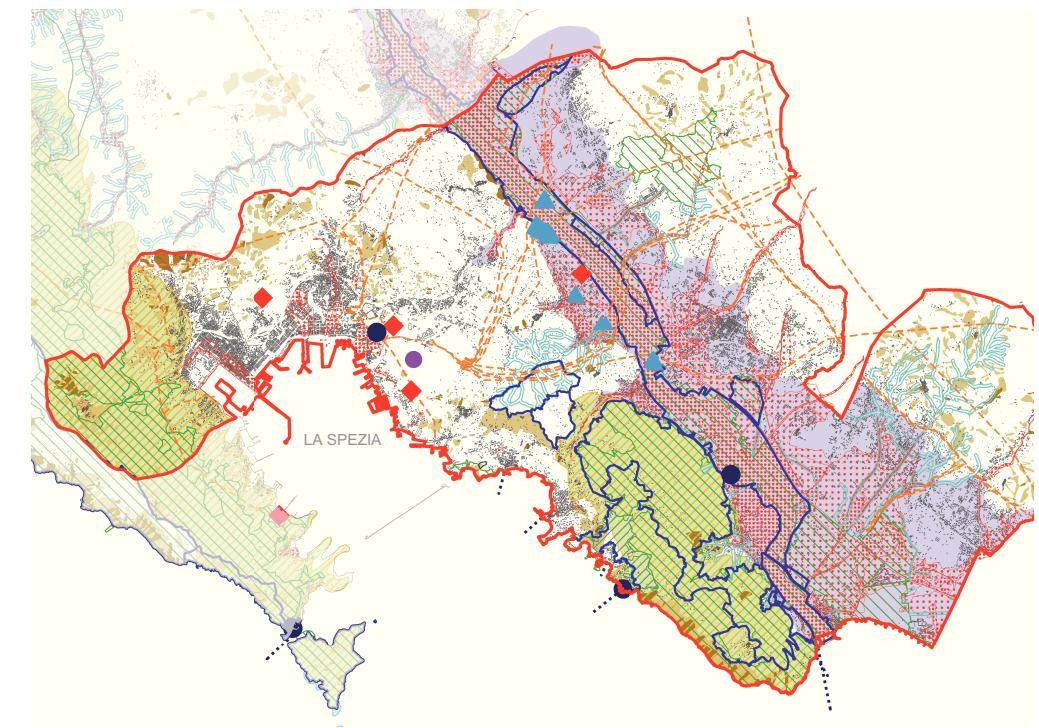
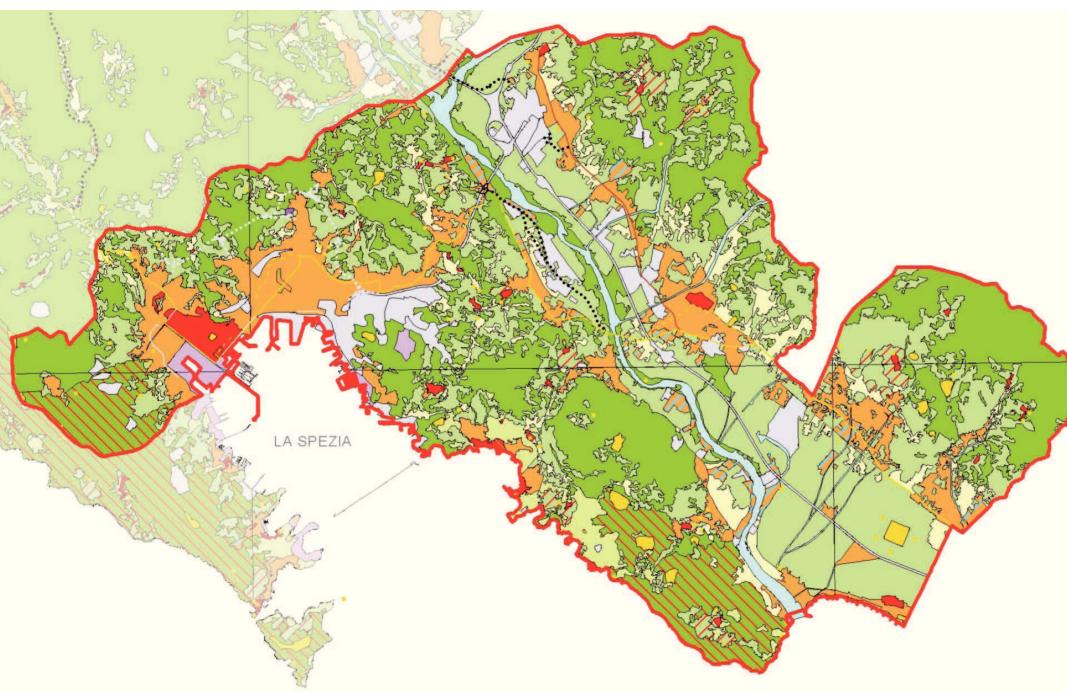
Scopo della presente relazione è anche quello che le condizioni per determinare la salvaguardia ed il miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica siano attuate in relazione al contesto territoriale in cui il progetto si inserisce.

A tale scopo vengono di seguito esaminati i rapporti con le norme cogenti a partire dai piani territoriali e sovracomunali ai quali le trasformazioni oggetto del presente studio sono soggette.

A2.1.1 Pianificazione paesaggistica PTR

Unità di paesaggio Ambito 11 Sub Ambito 11.1 La Spezia

La configurazione paesistica dell'ambito è determinata da un anfiteatro costiero con ampia piana urbanizzata circondata da colline ricoperte da vegetazione arborea con edilizia residenziale sparsa, alle quote minori. Il tessuto edilizio, privo in complesso di valori ambientali ed architettonici, si alterna a infrastrutture di rilevante impatto paesistico come la ferrovia, l'autostrada e gli impianti portuali. Gli elementi che connotano positivamente il paesaggio sono i margini dell'ambito; la corona verdeggianti delle colline e la conformazione del litorale a golfo profondo.



PTCP

La cartografia di Piano relativa all'Assetto Insediativo individua l'area di Fossamasta tra quelle identificate come Insediamenti diffusi ed in quanto tali l'obiettivo della disciplina è quello di assicurare, mediante la definizione di nuove regole, lo sviluppo dell'insediamento verso un assetto maggiormente ordinato e confacente sotto il profilo paesistico-ambientale.

Riguardo all'Assetto Geomorfologico le aree di progetto sono ricomprese nel Regime normativo di MODIFICABILITA' di tipo B (MO B) in cui gli interventi, oltre a rispettare la specifica disciplina di settore, dovranno conformarsi a criteri di corretto inserimento ambientale delle opere.

Le disposizioni relative all'assetto Vegetazionale riguardano la categoria relativa agli Impianti sparsi in serre _ ISS che regolamenta esclusivamente la costruzione di tali manufatti.

Assetto insediativo

CAPO II _ DISPOSIZIONI RELATIVE ALL'ASSETTO INSEDIATIVO

SEZIONE IV _ INSEDIAMENTI DIFFUSI (ID)

Art.46_Insediamenti Diffusi: regime normativo di modificabilità di tipo A (ID MO A)

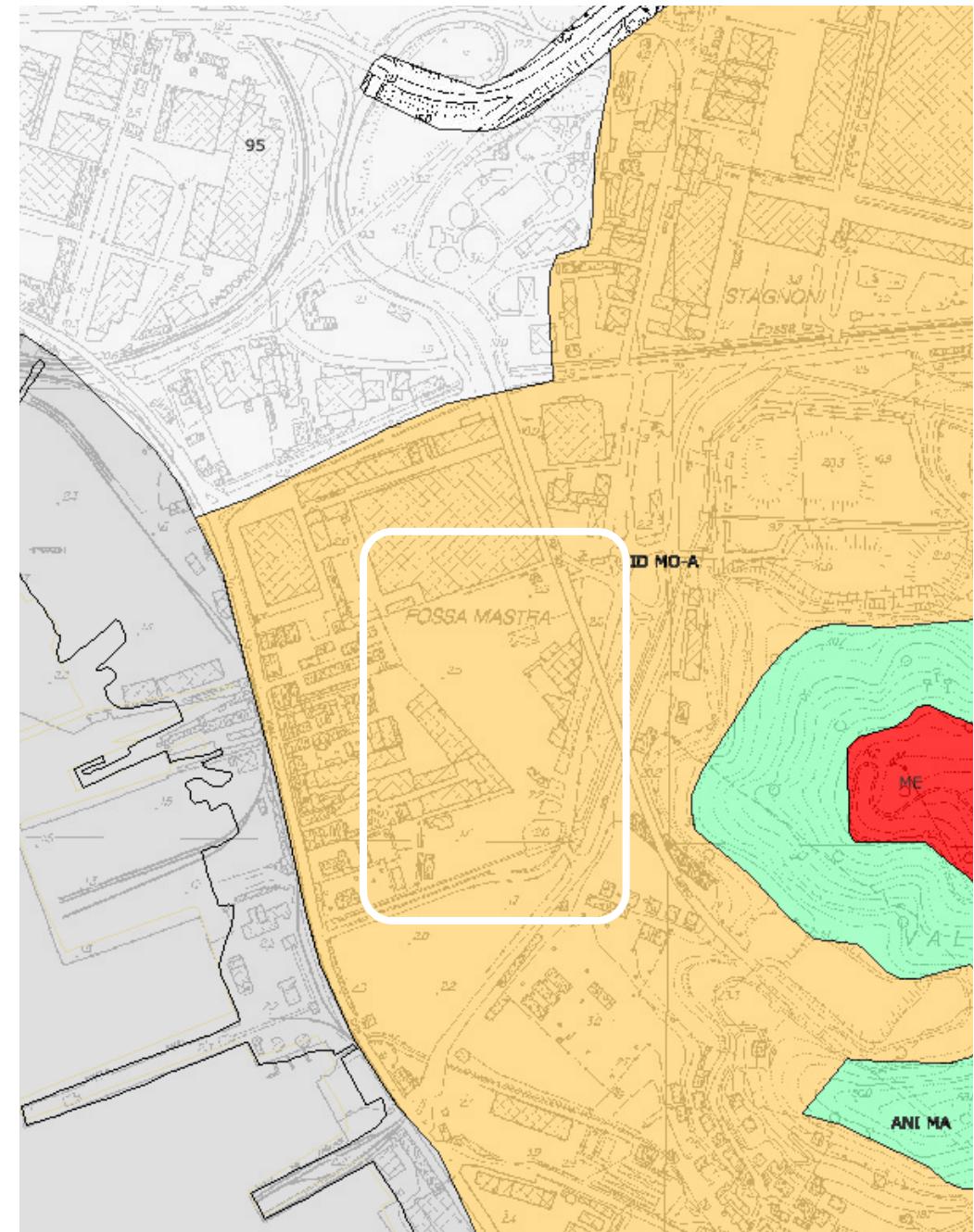
1. Tale regime si applica nei casi in cui l'insediamento presenta aspetti di forte eterogeneità e disorganizzazione, tali che nello stesso non siano riconoscibili né caratteri prevalenti, né uno schema organizzativo cui attenersi.
2. L'obiettivo della disciplina è quello di assicurare, mediante la definizione di nuove regole, lo sviluppo dell'insediamento verso un assetto maggiormente ordinato e confacente sotto il profilo paesistico-ambientale.
3. Gli interventi di urbanizzazione e di nuova edificazione o comunque incidenti in misura rilevante sull'assetto della zona devono pertanto essere riferiti a regole e schemi di organizzazione e riqualificazione ambientale dell'insediamento o di parti significative di esso, da definirsi mediante Studio Organico d'Insieme.

Legenda

COMPONENTI		Area non insediata	Insediamento sparso	Insediamento diffuso	Nucleo isolato	Area urbana	Attrezzature impianti	Manufatti emergenti e sistemi
REGIMI NORMATIVI		ANI	IS	ID	NI	AU	AI	ME
CONSERVAZIONE	CE	ANI CE	IS CE	ID CE	NI CE	PU		ME SME
MANTENIMENTO	MA	ANI MA	IS MA sat IS MA CPA IS MA	ID MA	NI MA	SU IU	AI MA	
CONSOLIDAMENTO	CO			ID CO	NI CO		AI CO	
MODIFICABILITÀ TIPO A	MO-A			ID MO-A	NI MO-A			
MODIFICABILITÀ TIPO B	MO-B	ANI MO-B	IS MO-B					
TRASFORMABILITÀ	TR	ANI TR-IU, NI, TU, AI	IS TR-IU, TU, AI, ID	ID TR-TU				
ART. 38 - NORME DI ATTUAZIONE						TU		
TRASFORMAZIONE	TRZ	TRZ						

PU - PARCO URBANO IU - IMMAGINE URBANA SU - STRUTTURA URBANA QUALIFICATA TU - TESSUTO URBANO AE - AUTOSTRADE
IS MA sat - finalizzato a non incrementare la consistenza insediativa IS MA CPA - finalizzato alla salvaguardia di corridoi paesistico-ambientali
○ Indicazione simbolica dell'area di rispetto dei manufatti emergenti

stralcio cartografico



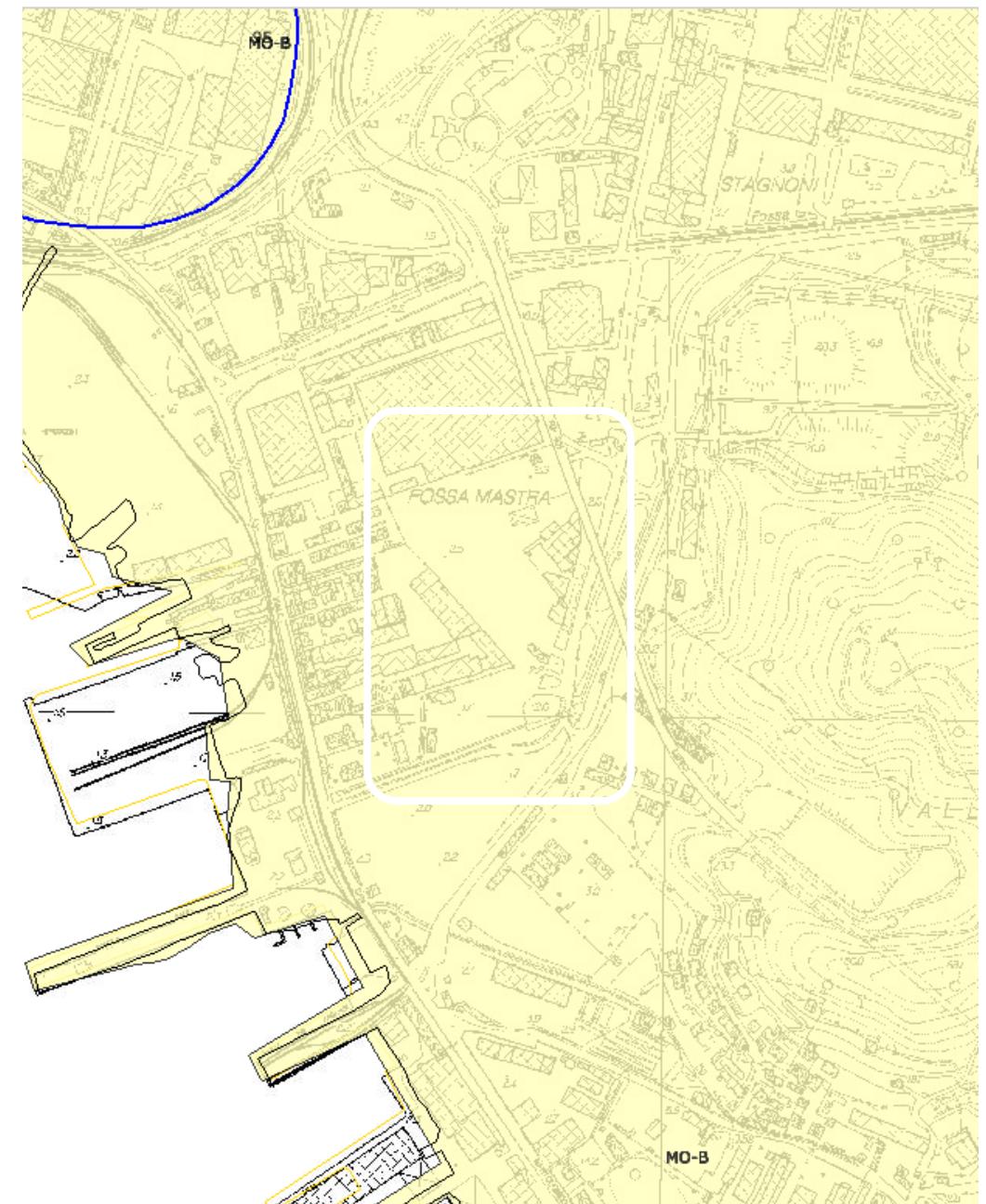
CAPO III_DISPOSIZIONI RELATIVE ALL'ASSETTO GEOMORFOLOGICO

Sezione II_Disposizioni particolari

Art.67_Regime normativo di MODIFICABILITA' di tipo B (MO B)

1. Tale regime si applica in tutte le parti del territorio non assoggettate ai regimi normativi di cui ai restanti articoli della presente Sezione.
2. GLi interventi in tali zone, oltre a rispettare la specifica disciplina di settore, dovranno conformarsi a criteri di corretto inserimento ambientale delle opere.

stralcio cartografico



Legenda

REGIMI NORMATIVI		CAVE
CONSERVAZIONE	CE	A CIELO APERTO Ca
MANTENIMENTO	MA	IN SOTTOSUOLO Cs
CONSOLIDAMENTO	CO	CORSI D'ACQUA RN
MODIFICABILITA' TIPO A	MO-A	INDICAZIONI DI RECEPIIMENTO GRANDI INFRASTRUTTURE
MODIFICABILITA' TIPO B	MO-B	<ul style="list-style-type: none"> ••• F ••• FERROVIARIE ••• S ••• STRADALI E AUTOSTRADALI ••• TS ••• TECNOLOGICHE E SPECIALI P PORTUALI A AEROPORTUALI
TRASFORMAZIONE	TR	

PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO
Distretto di trasformazione API 5
Subdistretto API 5A

A2D2 CAPPELLETTI SERGIAMPIETRI ARCHITETTI ASSOCIATI



Sezione X_Colture agricole_COL

Art.60_Impianti sparsi in serre _ ISS

1. Tale regime si applica nelle parti del territorio considerate dall'art.58 e non ricadenti tra quelle disciplinate dall'art.59.
2. L'obiettivo della disciplina è quello di assicurare che l'evoluzione delle attività agricole verso una maggiore efficienza e competitività trovi riscontro nelle forme del paesaggio agrario senza tuttavia alterarne i caratteri prevalenti.
3. Le zone di cui al primo comma, per quanto riguarda la costruzione di nuove serre e la modifica di quelle esistenti, sono pertanto assoggettate ad un regime normativo del MANTENIMENTO che consente la realizzazione di impianti opportunamente ubicati e dimensionati in funzione delle caratteristiche morfologiche e vegetazionali dei suoli, ferma restando l'esigenza di non dare luogo a rilevanti concentrazioni.

stralcio cartografico



RELAZIONE PAESAGGISTICA
CON VALENZA DI SOI

*A2.1.2.Pianificazione
territoriale*

Piano di Bacino

In relazione alla individuazione delle fasce di inondabilità che la cartografia di Piano individua in relazione al Canale Fossamastra, la zona in esame rientra in parte nella perimetrazione delle aree inondabili in pericolosità media.

Fasce inondabili

CAPO II_ARTICOLAZIONE DEL TERRITORIO IN CATEGORIE

Art.12_Individuazione e categorie di aree

2. Sono individuate le seguenti categorie di aree relative alla pericolosità idrogeologica:

a) Fasce di inondabilità («Aree AIN»)12: sono individuate nella Tav.14 – Carta delle fasce di inondabilità – ed articolate nel modo seguente:

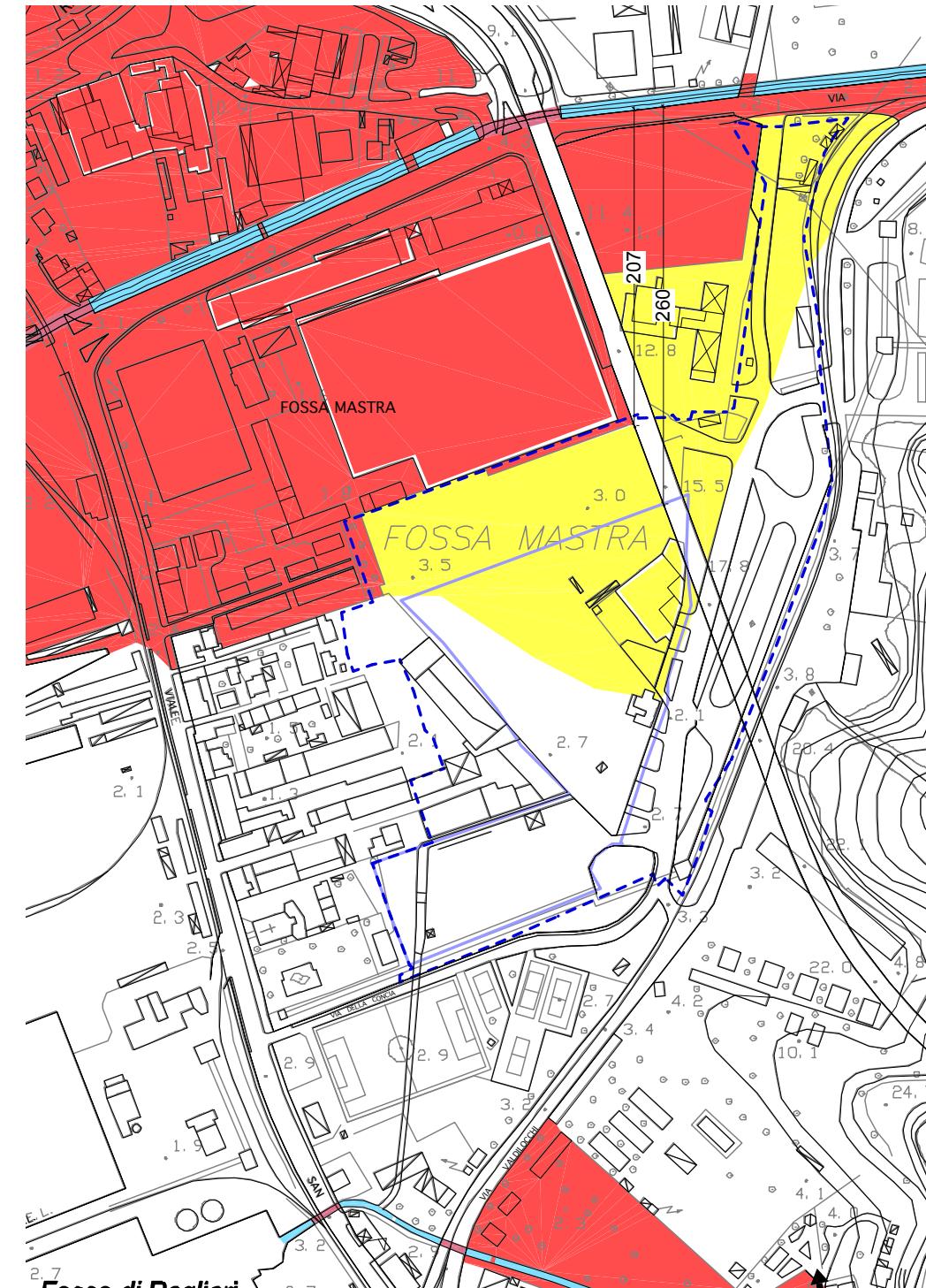
...

2) Fascia B – pericolosità idraulica media (Pi2): aree perifluivali, esterne alle precedenti, inondabili al verificarsi dell'evento di piena con portata al colmo di piena corrispondente a periodo di ritorno T=200 anni;

Legenda

LEGENDA	
A	FASCIA A (T = 50 ANNI)
B	FASCIA B (T = 200 ANNI)
C	FASCIA C (T = 500 ANNI)
ZA	FASCIA C (Aree allagabili)
F	Alveo attuale
FT	Alveo tombinato

stralcio cartografico



PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO
Distretto di trasformazione API 5
Subdistretto API 5A

A2D2 CAPPELLETTI SERGIAMPIETRI
ARCHITETTI ASSOCIATI



RELAZIONE PAESAGGISTICA
CON VALENZA DI SOI

Suscettività al dissesto

CAPO II_ARTICOLAZIONE DEL TERRITORIO IN CATEGORIE

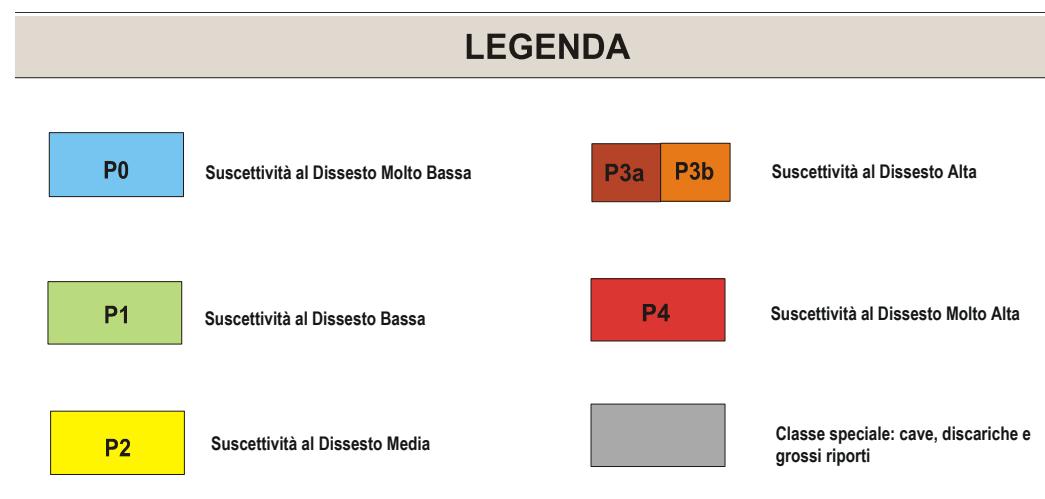
Art.12_Individuazione e categorie di aree

b) Aree a diversa suscettività al dissesto di versante («Aree SDV»)13: sono individuate nella Tav.10 – Carta della suscettività al dissesto – articolata in base alle seguenti classi, metodologicamente determinate sulla base di quanto indicato nel cap. 3 della Relazione Generale del Piano e di seguito sinteticamente riassunte 14:

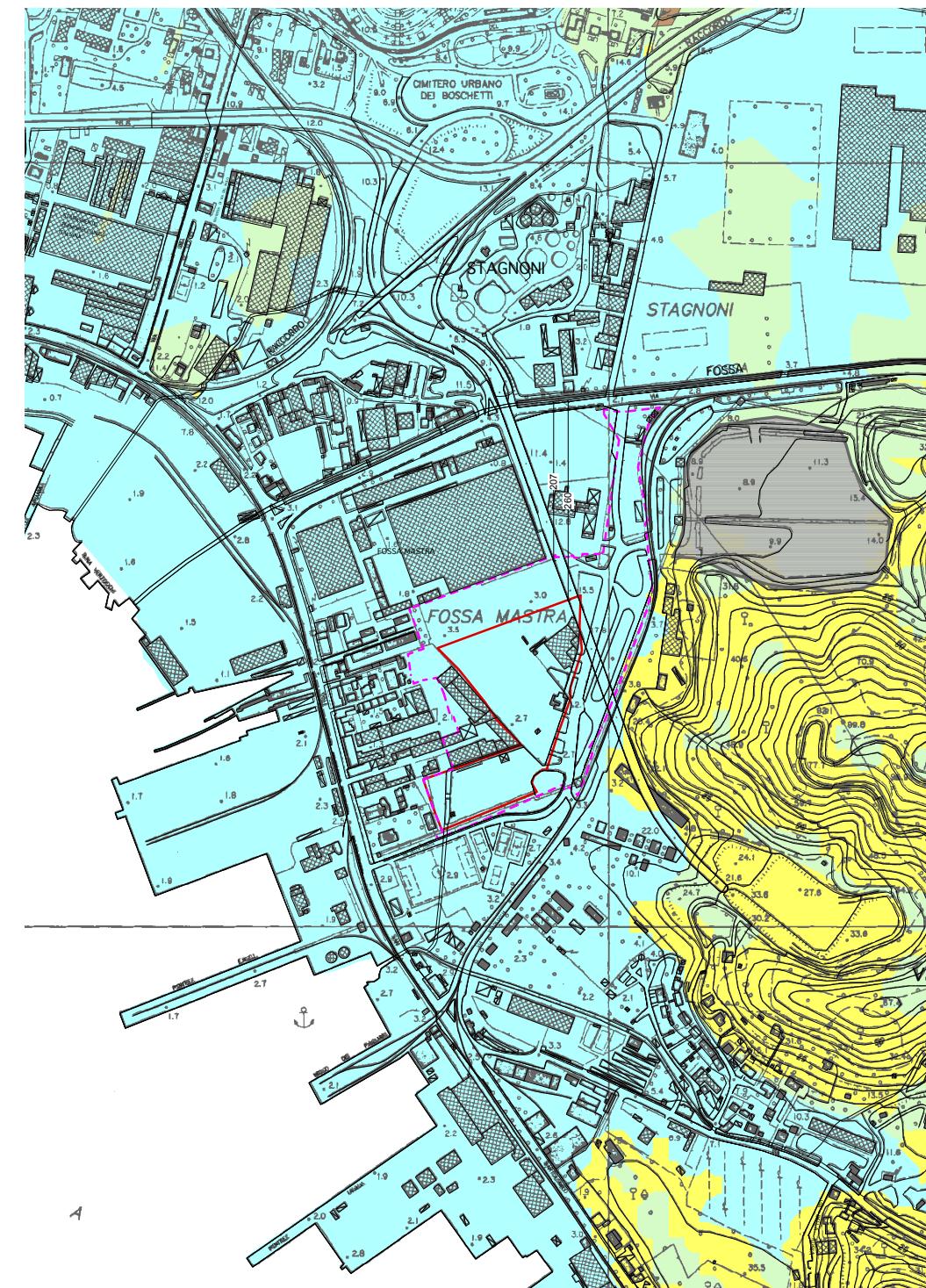
...

5. *suscettività al dissesto molto bassa (P0)*: aree, in cui i processi geomorfologici e le caratteristiche fisiche dei terreni non costituiscono, se non occasionalmente, fattori predisponenti al verificarsi di movimenti di massa.

Legenda



stralcio cartografico



PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO
Distretto di trasformazione API 5
Subdistretto API 5A

A2D2 CAPPELLETTI SERGIAMPIETRI ARCHITETTI ASSOCIATI



RELAZIONE PAESAGGISTICA
CON VALENZA DI SOI

Reticolo idrografico

Il reticolo del bacino idrografico del Rio Pagliari, in cui si colloca l'area di progetto, è rappresentato da corpi idrici minori, tutti a carattere torrentizio prevalentemente torrentizio.

La presenza costante di acque superficiali è rilevabile solo nel vicino Torrente Fossamastra al contrario degli altri piccoli corsi d'acqua presenti che si caratterizzano per il loro carattere legato alla presenza di piogge stagionali. L'idrografia superficiale dell'intero comparto è piuttosto irregolare a causa dell'inurbamento dell'area che tuttavia si presenta ben drenata grazie alla tipologia altamente permeabile del terreno

Sezione II - Norme di Carattere idraulico

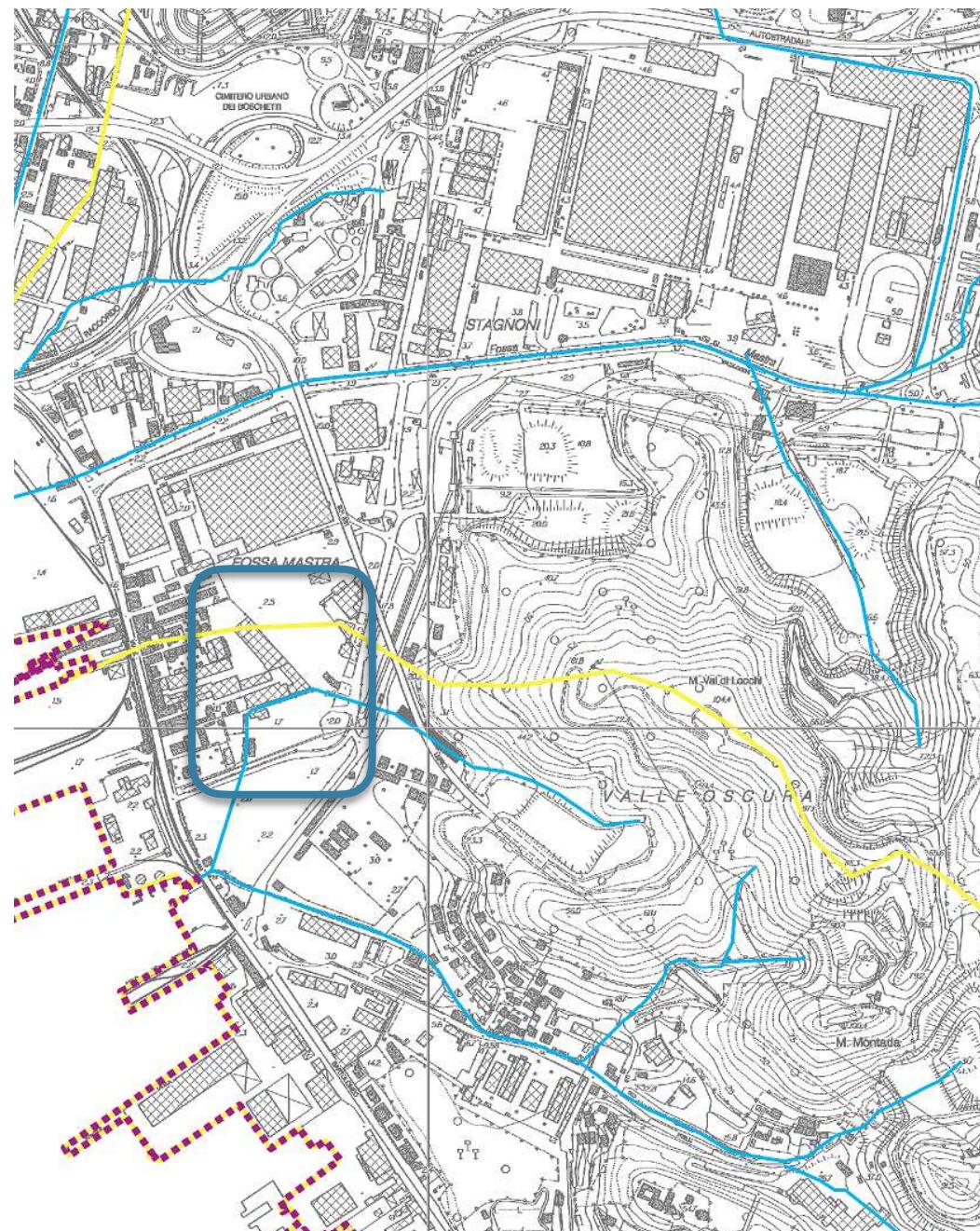
Art. 6 - Reticolo idrografico significativo

1. Fermo restando il disposto del comma 1, dell'art.1 del D.P.R. 18 febbraio 1999 n.238, recante norme per l'attuazione di talune disposizioni della legge 5 gennaio 1994 n. 36 in materia di risorse idriche, in forza del quale tutte le acque sotterranee e le acque superficiali appartengono allo Stato, la disciplina di cui al presente Piano, si applica al reticolo significativo che comprende tutti i tratti delle aste fluviali con bacino imbrifero sotteso superiore a 0,1 Km², nonché i tratti con bacini inferiori a 0,1 km² che presentano fasce di inondabilità già perimetrate.

Legenda

-  Reticolo idrografico
-  Confini comunali
-  Bacini Idrografici

Stralcio cartografico



PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO
Distretto di trasformazione API 5
Subdistretto API 5A

A2D2 CAPPELLETTI SERGIAMPIETRI ARCHITETTI ASSOCIATI



A2.1.3.Pianificazione
urbanistica

L'area di Fossamastra ed in particolare quella rientrante nel progetto di trasformazione ed oggetto della presente documentazione è collocata su un lotto territoriale normato dall'art.16 delle Norme di Conformità e Congruenza del Piano Urbanistico Comunale della Spezia.

Il PUC della Spezia, approvato con deliberazione del C.C. n 19 del 19/11/2002, adeguato con deliberazione del C.C. in data 05/05/2003 ed in vigore dal 25/06/2003, individua infatti all'art.16 i criteri di intervento per i Distretti di Trasformazione prevedendo le modalità di intervento nel comparto meglio identificato nell'album P4 dei documenti dello stesso PUC quale API n 5 _ Area Tarros Distretto Produttivo Integrato.

PUC

Art. 16 - Criteri generali d'intervento per i Distretti di Trasformazione

1.Per Distretti di Trasformazione si intendono specifici ambiti urbani, individuati con apposito simbolo grafico nelle tavole del PUC per i quali si prevede un sistema complesso di interventi destinati ad innovare in modo sostanziale l'assetto fisico e funzionale di parti di città.Tali ambiti riguardano aree industriali ormai desuete, attrezzature cittadine che hanno concluso il loro ciclo di vita, interstizi urbani e quelle parti di città su cui il piano vigente non è riuscito a produrre interventi incisivi rimanendo così inattuato.

2.All'interno dei Distretti di Trasformazione è prevista una completa trasformazione urbanistica relativa a nuovi insediamenti, a nuovi servizi, e ad interventi di riuso urbano, così come indicato nell'elaborato P4 "Album dei distretti di trasformazione urbanistica". I Distretti individuati sono stati classificati in tre differenti tipologie:

- b) distretti di Trasformazione per funzioni produttive
 - API Aree per funzioni produttive integrate

...

5.Tutti i Distretti di Trasformazione sono soggetti a PUO di iniziativa pubblica o privata, salvadiverse disposizioni contenute nell'elaborato P4 "Album dei distretti di trasformazione urbanistica". La convenzione allegata dovrà prevedere la cessione al Comune o l'usopubblico sia delle aree destinate ad opere di urbanizzazione primaria e secondaria al servizio dei nuovi insediamenti, sia di tutte le altre aree destinate ad attrezzature pubbliche, ricadenti nell'ambito del singolo Distretto di Trasformazione.

...

12.Qualora l'Amministrazione comunale intendesse procedere anticipatamente all'realizzazione delle aree destinate a standard (Ac) e a viabilità interne ai Distretti di Trasformazione, i proprietari che metteranno a disposizione del Comune tali aree, con la relativa cessione gratuita (o equivalente forma giuridica), rimarranno comunque titolari dei diritti edificatori, da utilizzare nell'attuazione degli interventi, sulla base di una convenzione che definisca le successive modalità attuative e i relativi impegni con particolare riferimento alle aree di cessione, per la parte rimanente del Distretto.

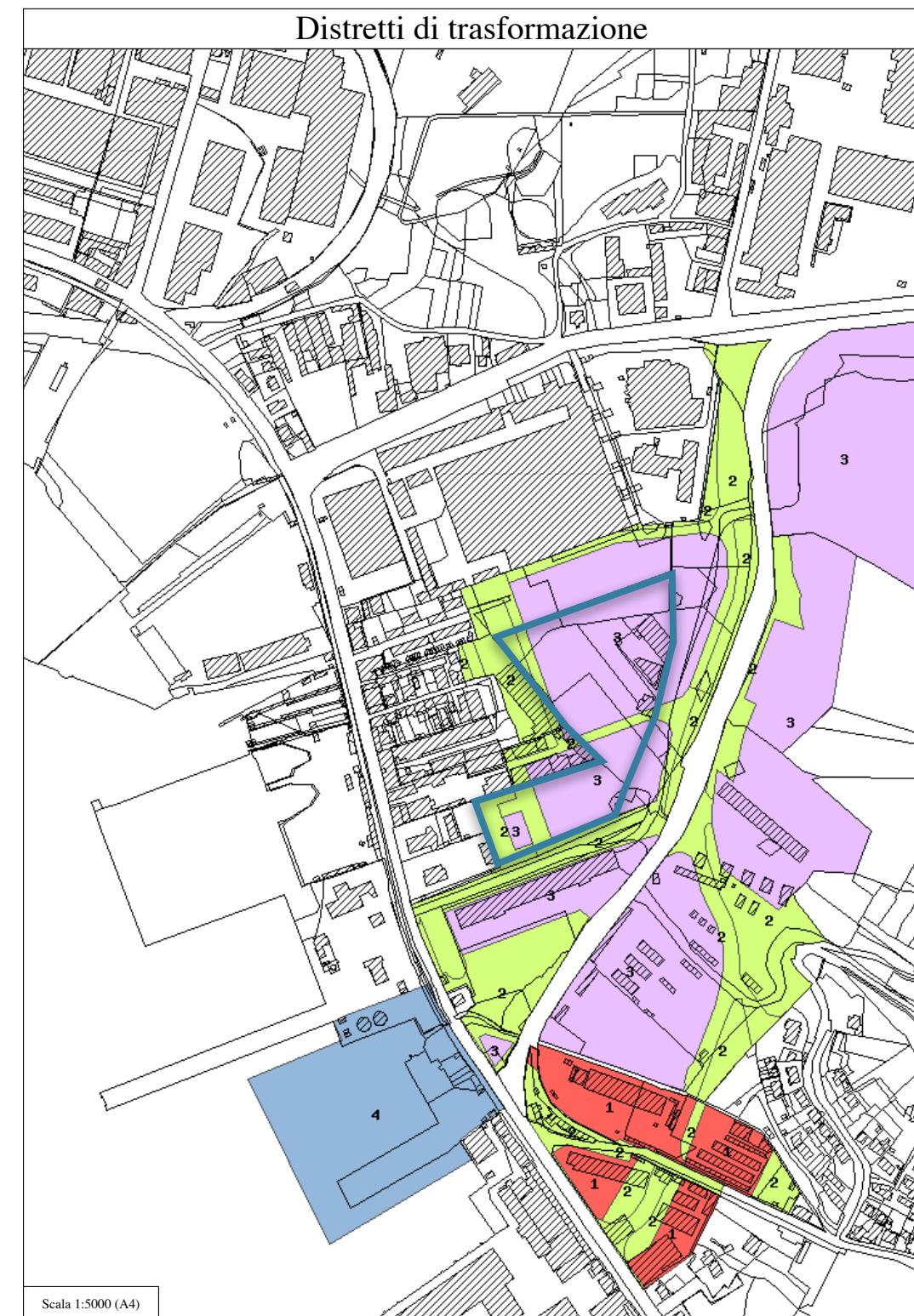
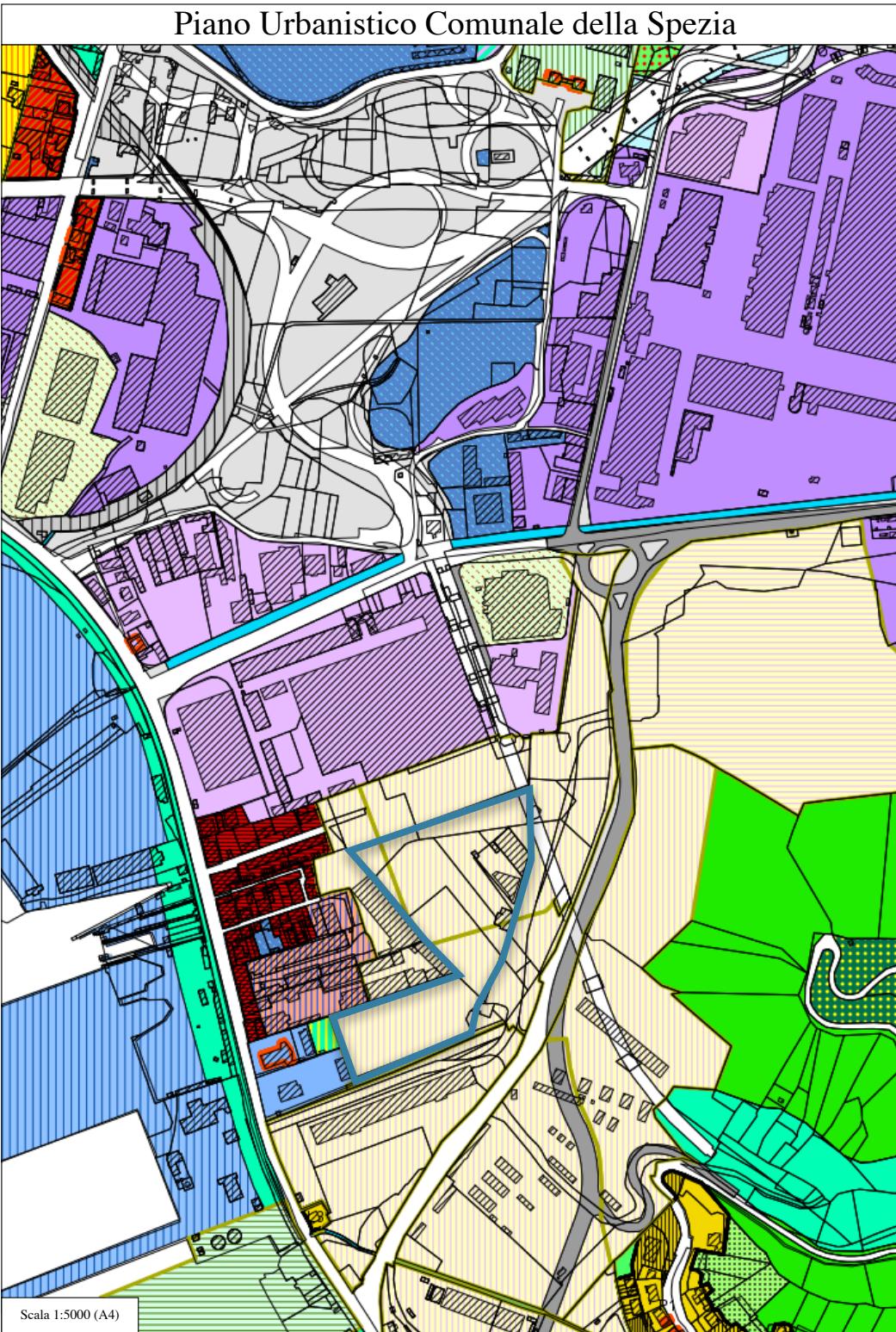
Legenda

AC - aree parzialmente costruite destinate a servizi, non attuate	AD - aree dismesse-dismettibili o sottoutilizzate
AL - aree prevalentemente libere destinate a servizi, non attuate	APA - aree per funzioni produttive artigianali
API - aree per funzioni produttive integrate	AM - aree militari
ASU - aree per prevalenti attrezzature urbane	ATN - aree demaniali per attrezzature turistiche e per la nautica
Art.19 Territorio disciplinato dal Piano di Parco delle 5 Terre	Territorio non insediabile di valore paesistico-ambientale e vegetazionale
Zone ferroviarie	Porto commerciale
Attività produttive del porto	Altri servizi pubblici(QI-QC-QR)
Servizi pubblici di interesse urbano(U)	altri servizi di interesse urbano(t)



PROGETTO URBANISTICO
OPERATIVO_DISTRETTO API5
SUBDISTRETTO 5A
LOC.FOSSAMASTRA
LA SPEZIA

RELAZIONE PAESAGGISTICA
CON VALENZA DI SOI



PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO
Distretto di trasformazione API 5
Subdistretto API 5A
ELAB. K_Relazione Paesaggistica
A2D2 CAPPELLETTI SERGIAMPIETRI ARCHITETTI ASSOCIATI



API Area Tarros - Distretto Produttivo Integrato

API N. 5

Regole della trasformazione

Il Distretto è diviso in due Subdistretti.

Subdistretto API5/a

Ripartizione funzionale

St	= mq 33.662
Se + Ve	= 70% St
Ac	= mq 23.563
	= mq 10.099

Mix funzionale (usi previsti)

Funzioni terziarie	:	U2/3, U2/6c, U2/8a
Funzioni produttive manifatturiere	:	U3/1, U3/2, U2/4

Usi regolati:

U2/3, U2/6c, U2/8a	:	max 30% Sul
--------------------	---	-------------

Indici urbanistico ecologici

St	= mq 33.662
Ut	= 3.500 mq/ha
Sul	= mq 11.782
Recupero del 50% della Sul demolita	
Sp	= 20% della St
A	= 40 alberi/ha
Ar	= 60 arbusti/ha

Subdistretto API5/b

Ripartizione funzionale

St	= mq 50.678
Se + Ve	= 70% St
Ac	= mq 35.475
	= mq 15.203

Mix funzionale (usi previsti)

Funzioni terziarie	:	U2/3, U2/6c, U2/8a
Funzioni produttive manifatturiere	:	U3/1, U3/2, U2/4

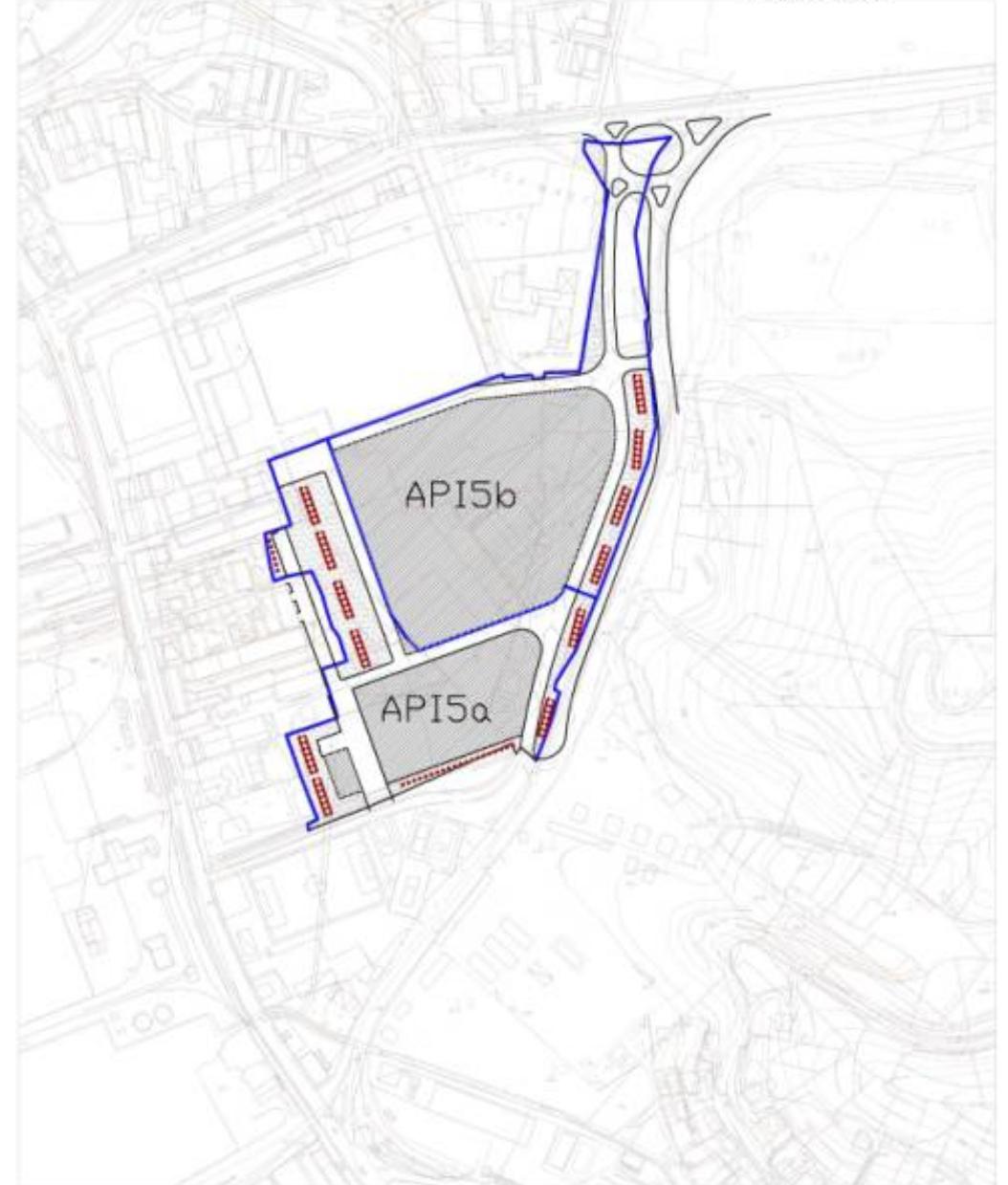
Usi regolati:

U2/3, U2/6c, U2/8a	:	max 30% Sul
--------------------	---	-------------

Indici urbanistico ecologici

St	= mq 50.678
Ut	= 3.500 mq/ha
Sul	= mq 17.737
Sp	= 20% della St
A	= 40 alberi/ha
Ar	= 60 arbusti/ha

Inquadramento urbanistico



PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO
Distretto di trasformazione API 5
Subdistretto API 5A

A2D2 CAPPELLETTI SERGIAMPIETRI ARCHITETTI ASSOCIATI



Presenza di beni culturali
tutelati

Sebbene le aree di riferimento ed in particolare quella relativa alla trasformazione prevista all'interno del dispetto di trasformazione per Funzioni produttive API 5 A non siano caratterizzate dalla presenza di elementi ambientali ed architettonici rilevanti, nelle aree limitrofe si possono evidenziare alcuni edifici di interesse facenti parte del tessuto storico del nucleo insediato del quartiere di Fossamastra ed allo stesso modo riscontrare alcune emergenze monumentali legate soprattutto agli insediamenti militari che hanno storicamente segnato questo aperte della costa spezzina riportate nell'Elenco degli Immobili sottoposti alle disposizioni di tutela del D. Lgs. 42/2004 _ parte seconda Beni Culturali della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria ed in particolare i seguenti :

- _La Ex Batteria Valdilocchi;
- _ Il molo Pagliari.

Il compendio architettonico che forma la Ex batteria Valdilocchi, collocato nelle alture verdeggianti alle spalle dell'insediamento relativo alle aree in trasformazione è stato dichiarato di *interesse Storico Artistico Particolarmente Importante* ai sensi dell'art.10 co. 1 del D.lgs. 42/2004 a seguito della nota prot. 29531 del 26/11/2008 emessa dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Liguria che ne riconosceva l'interesse culturale in quanto *"testimonianza della fitta rete di istallazioni volute a partire dalla fine del XIX secolo a protezione del porto della Spezia e del suo Arsenale"*.

Il bene composto dai ruderi della vecchia fortificazione, oltre che da quelli della vera e propria batteria, insieme ad alcuni altri fabbricati di modeste dimensioni, è raggiungibile dalla Via Pagliari che percorre il tratto collinare a ridosso della collina di Pitelli, si presenta in precarie condizioni statiche anche a casa dei danneggiamenti avvenuti durante la seconda guerra mondiale, ma conserva tuttavia il suo interessante impianto cuspidato corredata da corpi secondari di servizio.

Il Molo Pagliari o Pirelli utilizzato per scopi militari e legato alla polveriera di Valdilocchi, è stato dichiarato di *interesse culturale* ai sensi dell'art.10 co. 3 del D.lgs. 42/2004 a seguito della nota prot. 1359 del 16/01/2016 emessa dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Liguria per le vicende che lo legano alla partenza di numerosi profughi ebrei alla volta della Palestina a bordo delle navi Fede e Fenice nel maggio del 1946 e per le quali la città della Spezia fu insignita della medaglia d'oro al valore civile.

Insieme ai due beni sopracitati parte delle aree a ridosso del distretto di trasformazione ed identificate come area di S.Bartolomeo, sono sottoposte al vincolo paesaggistico di cui alla L.1497/39 con Decreto Ministeriale del 9/12/1950 poi modificato con Decreto Ministeriale del 14/12/1974 che riduceva l'estensione del vincolo stesso escludendo le località di Pagliari, Muggiano e Ruffino come ora rappresentate nella cartografia allegata.

Nessun edificio presente nell'area di progetto risulta comunque essere costruito da oltre 70 anni, per cui non si rilevano beni sottoposti alle tutele di cui all'art.10 c.5 DL 42/2004 relativo al vincolo di bene culturale, inoltre non sussiste nessun vincolo archeologico in relazione alle aree interessate dall'intervento ai sensi della D. Lgs. N°490/1999 (ex L. n°1089/1939).



Altri vincoli

In generale l'esame della situazione vincolistica dell'area non può prescindere da alcuni elementi contingenti tra cui quelli paesaggistici. In particolare, in relazione alle norme di tutela ambientale, la zona costiera risulta in parte vincolata ai sensi dell'art 142 comma 1, a D.Lgs n° 42/2004 che comprende "i territori costieri compresi in una fascia di profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare".

Per quanto riguarda le aree protette, l'area oggetto dell'intervento risulta quindi soggetta a vincolo di salvaguardia ambientale-paesistica anche a causa della vicinanza dei canali presenti nelle aree limitrofe e nell'area stessa.

Dalla cartografia ricavata dalle tavole del PUC si evidenziano inoltre i seguenti vincoli sull'area che fanno riferimento all'articolo 28 delle NCC del PUC stesso.

Art.28_Vincoli sovraordinati

1. La Carta dei Vincoli, individua i vincoli sovraordinati operanti sul territorio comunale. Tali vincoli sono suscettibili di aggiornamento o modifica derivante da innovazioni legislative o da allineamento di files informatici. Le conseguenti modifiche cartografiche sono assunte con determinazione dirigenziale.

2. I vincoli operanti sul territorio comunale sono:

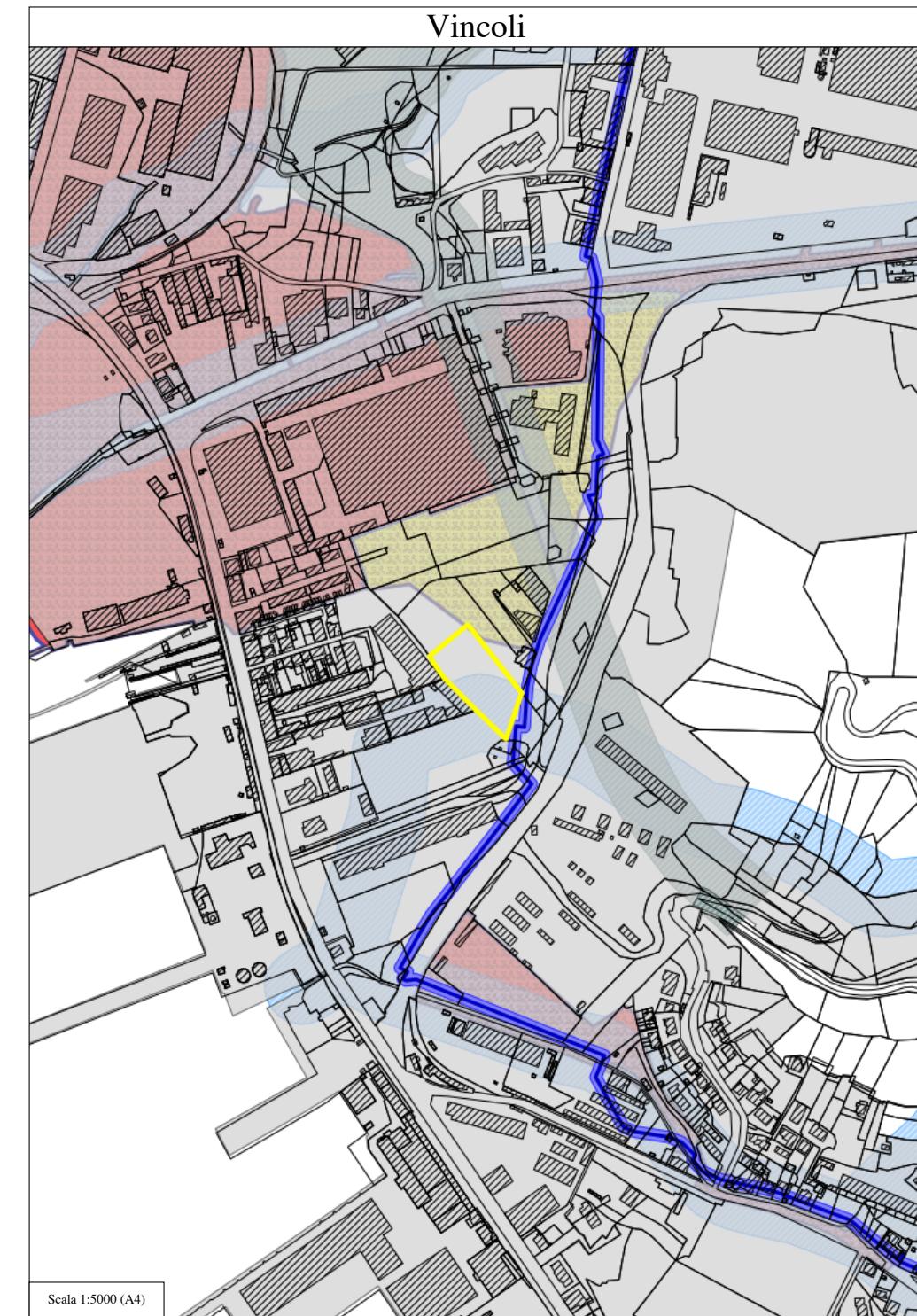
Vincolo relativo alle acque pubbliche_fascia i rispetto del vincolo idrografico;

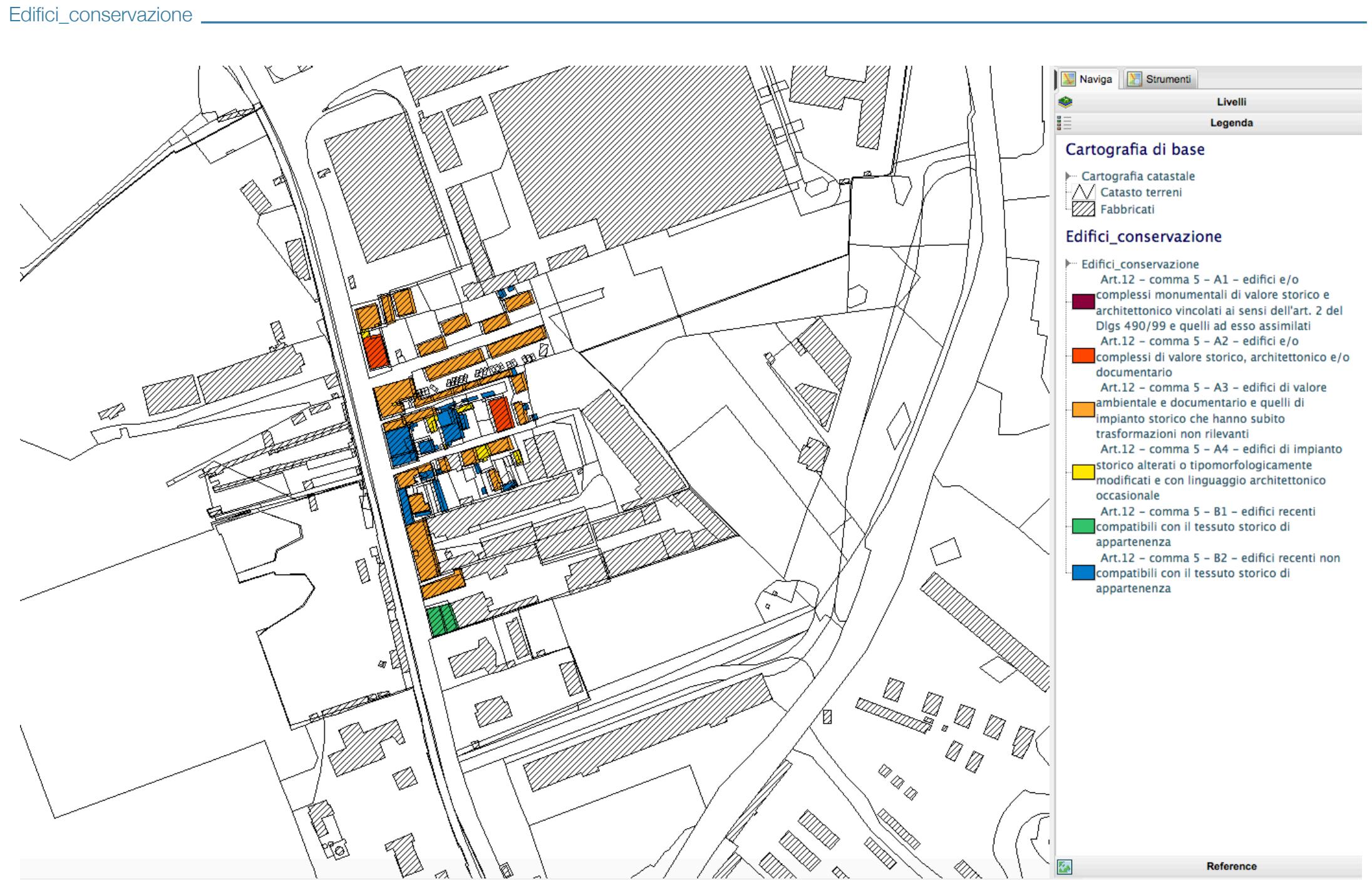
Piano di Bacino Ambito 20_aree esondabili;

individuazione centro urbano.

...

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





PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO
Distretto di trasformazione API 5
Subdistretto API 5A

A2D2 CAPPELLETTI SERGIAMPIETRI ARCHITETTI ASSOCIATI

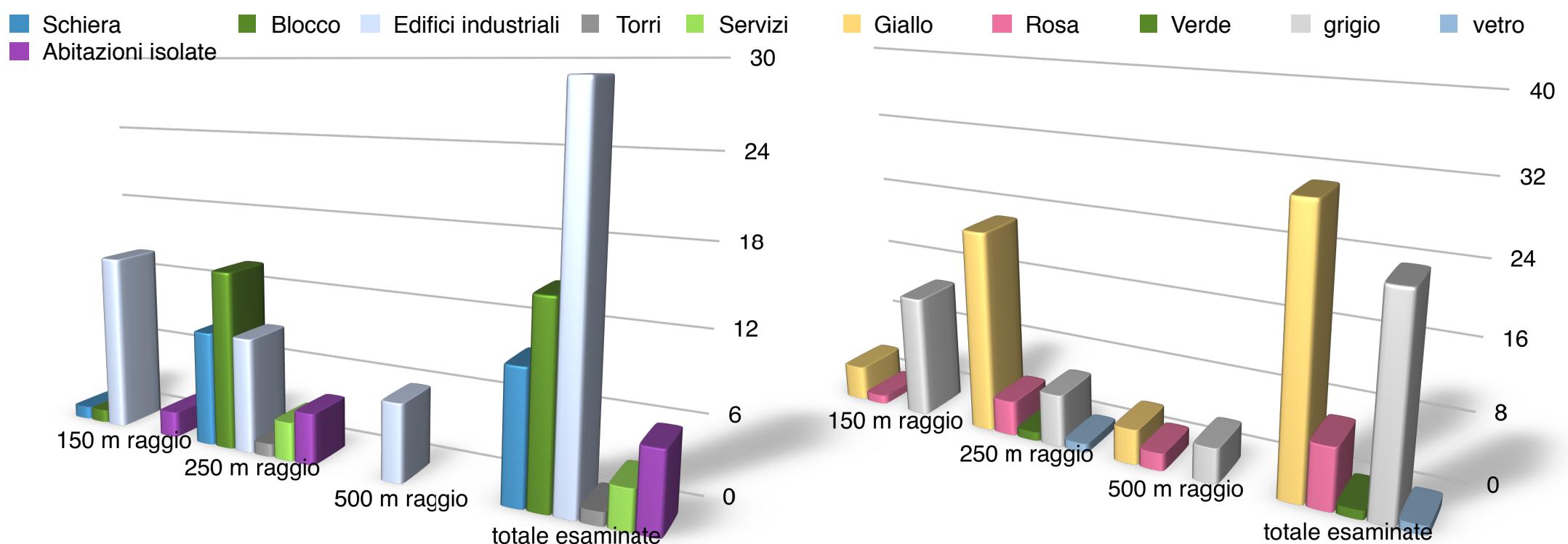
A3_Rappresentazione dello stato attuale dei luoghi

[A3.1.Rappresentazione fotografica](#)

[A3.2.Studio delle tipologie edilizie](#)

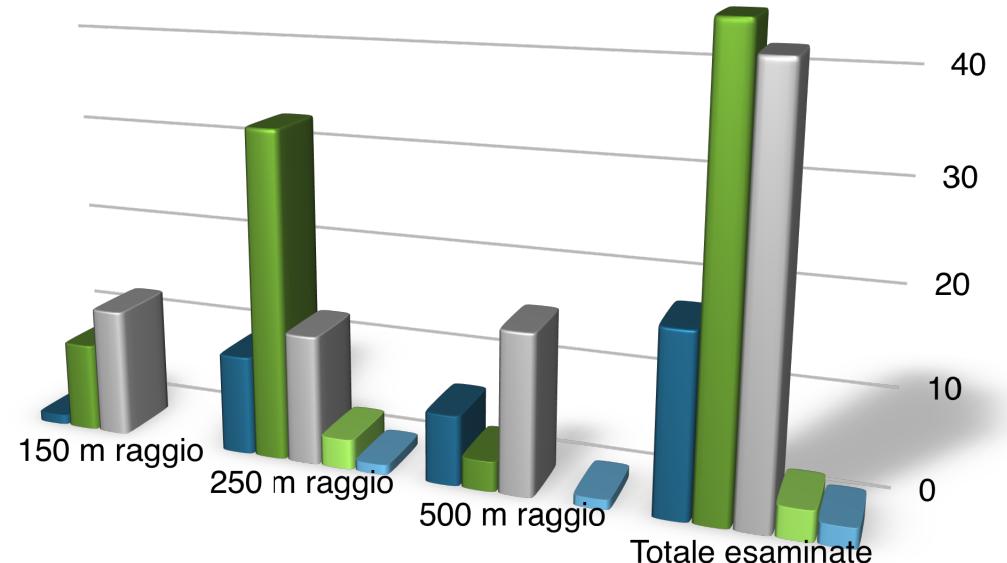
[A3.3.Studio dei colori](#)

[A3.4.Studio delle coperture e dei piani](#)



A3.2.Studio delle tipologie edilizie _su un totale di 64 edifici esaminati

■ Copertura piana ■ Falda_coppi ■ Falda_Cemento ■ Falda _altro
■ Shed



A3.4.Studio delle coperture e dei piani _su un totale di 110 edifici esaminati

A3.3.Studio dei colori _su un totale di 64 edifici esaminati

A seguito dei rilevamenti effettuati in loco, si possono leggere a grandi linee i risultati ottenuti con l'aiuto dei grafici sopra riportati oltre che delle tavole allegate dove più evidente risulta la distribuzione dell'edilizia studiata sul territorio e le sue caratteristiche peculiari.

In particolare il primo schema evidenzia una prevalenza della presenza delle tipologie edilizie a destinazione industriale, sia entro i 150 m dall'ambito in trasformazione, che a più ampio raggio (500 m).

Riguardo all'utilizzo dello coperture piane o a falde di cemento, tipiche dell'edilizia industriale, all'interno dei 150 m di raggio dall'ambito di studio si rileva una presenza preponderante. L'incidenza di tale tipologia di copertura diminuisce invece allontanandosi dall'ambito in corrispondenza del primo nucleo storico abitativo insediato.

La distribuzione delle colorazioni delle facciate dei 64 edifici esistenti presi in considerazione entro i 500 m di raggio ha un comportamento più costante nelle aree abitative con la prevalenza dei gialli, evidenziando comunque la presenza diffusa nell'edilizia non residenziale dei grigi e delle facciate industriali.

B_Descrizione del progetto

Il progetto di trasformazione che prevede l'edificazione di tre nuovi edifici si inserisce in un più ampio ambito posto in relazione anche alla realizzazione di una nuova viabilità e di nuovi servizi di rete per l'intero quartiere, la cui attuazione è legata ad una iniziativa comunale, ed alla valorizzazione delle aree pubbliche e dei servizi presenti in modo inserirsi in un percorso virtuoso che possa favorire la rigenerazione urbana dell'intero quartiere corredandolo di aree verdi ed attrezzate che possano concorrere ad ampliare l'offerta di servizi pubblici sul territorio comunale.

Un simile intervento, capace di potenziare le reti e le infrastrutture esistenti senza trascurare di rapportarsi agli aspetti del contesto sociale e culturale come quelli legati al territorio ed alla sua conformazione, punta a rispondere alle esigenze di sviluppo delle singole attività imprenditoriali rappresentando altresì una opportunità per lo sviluppo economico dell'intero territorio.

Tale intervento deve quindi essere letto come strumento di ricerca per la creazione di un grado sempre più elevato di qualità urbana e di salvaguardia ambientale. Il progetto nel suo insieme riguarda infatti la realizzazione di edifici il più possibile ecocompatibili da collocare in spazi inseriti in un'area fortemente urbanizzata, facilmente accessibile ed in vicinanza di aree a parcheggio ed altri servizi essenziali.

Il progetto generale prevede la riorganizzazione della viabilità interna al subdistretto API 5A per creare una circolazione a monte alternativa a quella al momento rappresentata dalle strade secondarie di penetrazione ovest-est perpendicolari all'asse di Viale San Bartolomeo.

La nuova viabilità ad anello si pone sulle aree a confine del maggior lotto inserito nel piano a destinazione essenzialmente produttiva. In questo caso la circolazione dei mezzi pesanti, ancorché sicuramente ridotta rispetto alla condizione attuale relazionata all'utilizzo del lotto quale stoccaggio container e strettamente legato alle attività portuali di movimentazione merci, privilegerà l'accesso diretto dalla via privata Enel, anche per la distribuzione delle aree direzionali.

Data la configurazione morfologica del lotto per intero pianeggiante, a meno di nonsignificative differenze di quota distribuite sull'intero subdistretto,

l'impatto della strada sul territorio risulta estremamente limitato e quasi totalmente privo di significativi volumi di scavo e/o riporto.

Il subdistretto in trasformazione verrà suddiviso in 4 lotti edificatori, 3 dei quali racchiuderanno tutta la capacità edificatoria dell'ambito, mentre il quarto rappresenterà le aree dedicate alle opere di urbanizzazione ed alle aree verdi di uso pubblico:

Lotto A_ edificio direzionale e sistemazione aree esterne pertinenziali;

Lotto B_ edificio direzionale e produttivo e sistemazione aree esterne pertinenziali;

Lotto C_ Intervento relativo ad uno o più edifici produttivi;

Lotto D_ Intervento relativo alle opere di urbanizzazione in cessione;

- Lotto D1_ Intervento prevalentemente relativo alle aree verdi pubbliche

- Lotto D2_ Intervento prevalentemente relativo alla nuova viabilità carrabile.

I lotti A e B sono collocati, insieme al lotto D, nelle aree dell'attuale piazzale asfaltato pianeggiante denominato Piazzale Sardegna che si estende per circa 10.000 mq e si rapporta direttamente con le aree retrostanti la chiesa di Santa Barbara e le scuole materne statali presenti al margine di Viale S.Bartolomeo.

Nel suo tratto verso mare il piazzale è attraversato trasversalmente da un canale che nel nuovo progetto diviene parte integrante delle trasformazioni relative al parco attrezzato di collegamento con le aree urbane preesistenti.

Il lato lungo del piazzale corre parallelo a via della Concia sulla quale, sul lato opposto, si affaccia il lungo edificio che caratterizza la Darsena di recente realizzazione, ed è completamente perimetrato da una lunga e sottile striscia di terreno sulla quale ad oggi scorre parte del carbonile dell'Enel che dalle aree a mare corre verso le aree interne di stoccaggio del carbone della Centrale Termoelettrica dell'ENEL E.Montale.

Il lato nord del piazzale Sardegna è invece confinante con lotti di altra proprietà caratterizzati dalla presenza di edifici non recenti di edilizia industriale.

Gli edifici di progetto a carattere essenzialmente direzionale hanno accesso da Via Privata Enel ed aree a parcheggio pertinenziali su zone di servizio



agli edifici, tali lotti vengono separati dal Lotto C dalla viabilità interna di nuova progettazione che dovrà servire anche gli altri lotti esterni al PUO ma inseriti nel più ampio Distretto di Trasformazione API 5.

Il lotto A è caratterizzato dalla presenza dell'edificio più rappresentativo dell'area che ospiterà la sede direzionale del gruppo Tarros, soggetto attuatore dell'intero subdistretto.

L'edificio, seppur fortemente unitario nella sua composizione architettonica, si caratterizza in pianta per la giustapposizione di due elementi di impianto geometrico piuttosto semplice, e si compone di un corpo principale, destinato alla parte direzionale vera e propria, che si eleva per 5 piani ed ha affaccio privilegiato, grazie alle ampie vetrate di cui si compone, verso i piazzali a mare gestiti dalla stessa società e verso l'area verde attrezzata di uso pubblico di collegamento con i servizi collettivi presenti in questa porzione del quartiere di Fossamastra.

Il secondo corpo, perpendicolare al precedente, comprende funzioni di servizio all'intero ambito quali ad esempio un'ampia sala convegni, una zona ristoro ed una sala riposo per i dipendenti oltre ad altri servizi di supporto al personale.

L'intera ala ha una altezza di 6 metri che ben si rapporta con l'ampio spazio interno della sala concepita per 300 posti a sedere. Tale altezza interna permette di ricavare nella restante parte dell'edificio un solaio intermedio per collocare le aree di servizio necessarie.

Le due parti dell'edificio vengono unificate da una copertura verde che, senza soluzione di continuità, corre in verticale su una porzione della facciata est dell'edificio direzionale, le cui uniche aperture sono rappresentate da grandi oblò che permettono di illuminare i collegamenti verticali dell'edificio pluripiano.

Se da un lato il prospetto più significativo guarda verso mare, dall'altro le ampie vetrate ed il parco verticale si specchiano su una vasca d'acqua che caratterizza l'accesso privato all'edificio verso monte e verso l'accesso carabile da via Privata Enel.

L'area pertinenziale, delimitata dai due lati interni della L formata dai due corpi che compongono l'edificio intero, si caratterizza anche per la presenza di

aree destinate al parcheggio per la rampa d'accesso all'autorimessa interrata che costeggia un lato della vasca a sfioro.

L'edificio collocato sul lotto B, di dimensioni più ridotte rispetto al precedente, si pone in prosecuzione del lotto più grande, grazie alla continuità della copertura verde che in questo tratto si adegua alla quota del terreno esistente trasformandosi in basamento e passando al di sotto dell'edificio stesso.

Dal punto di vista architettonico l'edificio B, di forma regolare pressoché quadrata, si compone di una serie di elementi che ricordano l'uso storico dell'area: in particolare i moduli utilizzati per le parti per il cui uso sono consentite altezze interne inferiori a 2,70 m sono costituiti da container in modo da introdurre un esempio di architettura sostenibile e reversibile mediante il riuso di elementi noti e già esistenti.

Ovviamente la conversione di un container in un modulo utilizzabile per gli usi consentiti (servizi, aree di distribuzione, archivi, ecc) prevede diversi trattamenti quali anti-corrosione o isolamento termico.

Tali elementi saranno utilizzati in modo complementare a tipologie costruttive più tradizionali e con caratteristiche d'uso assimilabili a quelle tipiche dell'agibilità.

L'edificio si eleva per 4 piani di cui il piano terra a destinazione produttiva ed i 3 piani superiori a destinazione terziaria/direzionale.

Anche in questo caso l'accesso avviene da via privata Enel e le aree esterne sono destinate perlopiù a parcheggio.

Il lotto C è il più esteso dell'ambito e comprende esclusivamente usi produttivi di corredo ai quali sono previste dotazioni percentualmente ridotte di servizi e magazzini. L'edificio produttivo di impianto rettangolare, previsionalmente da utilizzarsi per attività legate alla nautica, si attesta sul lato nord del lotto ovvero il lato più lungo dell'area che ha forma vagamente triangolare. L'edificio comprende al suo interno tre unità produttive due delle quali distribuite in modo similare, con accesso dalle aree di piazzale utili per la movimentazione di mezzi ed imbarcazioni di dimensioni piuttosto importanti, mentre una terza unità, di minori dimensioni, ha accesso dal lato nord.



PROGETTO URBANISTICO
OPERATIVO_DISTRETTO API5
SUBDISTRETTO 5A
LOC.FOSSAMASTRA
LA SPEZIA

RELAZIONE PAESAGGISTICA
CON VALENZA DI SOI

Due ingressi carrabili, il primo a nord ed il secondo a sud, si dipartono dalla nuova viabilità di contorno al lotto ed in parte da essa diviso da fasce alberate di mitigazione che si rivolgono soprattutto verso il lato ovest dove si attesta la parte più abitata del quartiere di Fossamastra.

Il lotto D è ripartito in due sub lotti di attuazione: rispettivamente il lotto D1 ed il lotto D2 maggiormente esteso, che comprende tutte le opere di urbanizzazione relative alla viabilità carrabile.

B1.1.Elaborati grafici di
progetto

Tav.P.02_Planimetria generale Raffronto scala 1:500
Tav.P.04_Planimetria generale SdF scala 1:500
Tav.P.05_Planimetria generale progetto scala 1:500
Tav.P.06_Planimetria generale vincoli scala 1:500
Lotto A
Tav.P.10_A_Pianta Interrato e Piano terra_SA SAcc scala 1:200
Tav.P.11_A_Pianta Piano primo e secondo scala 1:200
Tav.P.12_A_Pianta Piano terzo, quarto, attico e copertura scala 1:200
Tav.P.13_A_Prospetti e sezioni scala 1:200
Lotto B
Tav.P.14_B_Piante, prospetti e sezioni_SA SAcc scala 1:200
Lotto C
Tav.P.15_C_Pianta PT e prospetti _SA SAcc scala 1:200
Tav.P.16_C_Pianta PP e sezioni scala 1:200

PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO
Distretto di trasformazione API 5
Subdistretto API 5A

A2D2 CAPPELLETTI
SERGIAMPIETRI
ARCHITETTI
ASSOCIATI



***B2_Motivazione delle scelte
progettuali e descrizione del
linguaggio architettonico
adottato***

Di concerto con l'Amministrazione Comunale della Spezia, con la quale è stato siglato specifico Protocollo d'Intesa nel novembre del 2015, il soggetto Attuatore _ e segnatamente le società Tarros SpA e Nora SpA_ si è posto l'obiettivo di riorganizzare le aree alle spalle del quartiere di Fossamastra puntando alla valorizzazione dei servizi presenti ed alla realizzazione di nuovi innescando un processo di integrazione dell'esistente con il nuovo in modo da favorire la rigenerazione urbana di questo specifico ambito periferico, corredandolo di aree verdi ed attrezzate per ottimizzare ed ampliare l'offerta di servizi pubblici relativi all'intero territorio comunale.

Il percorso scelto è quindi quello di passare attraverso la valorizzazione del territorio esistente, potenziando reti ed infrastrutture e tenendo in considerazione tutti gli aspetti del contesto sociale e culturale presenti, senza trascurare quelli legati alla sua realtà sociale ed alla sua conformazione, così come le esigenze di sviluppo della singola attività imprenditoriale che rappresenta da tempo una delle poche realtà presenti sul territorio comunale capaci di influire sullo sviluppo dell'intero comparto economico in cui si colloca.

Si prefigura quindi la dismissione degli edifici esistenti, sia direzionali che produttivi, non più rispondenti alle necessità produttive e di sicurezza d'uso, per sostituirli con edifici più funzionali e più sicuri, dotati di consone strutture di collegamento viario e delle infrastrutture di rete necessarie a che questi possano rispondere più efficacemente alle necessità del territorio e delle attività produttive insediate.

La trasformazione pensata per l'area di Fossamastra si lega quindi alla progettazione di nuovi edifici produttivi e direzionali di iniziativa privata che rispondono all'esigenza di abbandonare le attuali prerogative dell'area dedicata allo stoccaggio dei container e non più congruente con le programmazioni urbanistiche e paesaggistiche sia a livello comunale che territoriale più vasto, passando anche attraverso la realizzazione di una nuova viabilità, la cui attuazione è per altro legata ad una iniziativa comunale, che possa gravare in parte dal traffico pesante la viabilità urbana che corre parallela alla costa.

La trasformazione in previsione riguarda quindi la costruzione di un nuovo

edificio rappresentativo che possa ospitare la nuova sede aziendale delle società riconducibili a Tarros SpA, in queste aree storicamente insediate: le necessità lavorative attuali, nonostante le contingenze negative dell'economia nazionale, spingono infatti la società stessa alla realizzazione di un edificio consono alle aspettative future sia lavorative che occupazionali del suo specifico settore di attività.

Tale intervento va letto anche come strumento di ricerca per la creazione di un grado sempre più elevato di qualità urbana e di salvaguardia ambientale: i progetti inseriti nell'ambito di interesse riguardano infatti edifici che utilizzano spazi già impermeabilizzati e collocati all'interno di un'area fortemente urbanizzata, facilmente accessibile ed in vicinanza di aree a parcheggio ed altri servizi essenziali.

La compatibilità con il paesaggio si ricerca tramite la scelta di tipologie architettoniche che si rapportino con gli altri edifici di contorno, tramite la creazione di spazi verdi di mediazione con il quartiere che possano consentire la massima permeabilità delle aree esterne, così come l'introduzione di tecniche costruttive che utilizzino il più possibile soluzioni specifiche per l'ottimizzazione dei consumi delle risorse non rinnovabili ed il conseguimento del risparmio energetico.

Questi elementi architettonici si rapportano così allo stesso modo con la parte naturalistica, che pure si evidenzia all'interno di un luogo fortemente urbanizzato ed in parte degradato, rappresentata dalla collina verde che si eleva alle spalle dell'area e con il mare attraverso il rimando lirico agli elementi tipici della navigazione e delle navi che di fatto costituiscono l'elemento fondante dell'attività del gruppo.

Dal punto di vista tecnico ed urbanistico poi l'utilizzo di un giardino verticale e del tetto verde, per quel che riguarda l'edificio principale, rappresenta lo strumento per dotare di nuove potenzialità il contesto urbano non solo di tale area.

In particolare il tetto giardino non viene utilizzato solo per la gestione localizzata delle acque meteoriche, ma rappresenta un modo innovativo per esprimere le potenzialità di un habitat urbano sostitutivo anche per il verde che, in combinazione con l'utilizzo di pannelli solari per la produzione



di energia collocati nello stesso ambito, può rappresentare un nuovo concetto di trasformazione urbana utilizzata sia per migliorare il microclima e l'abitabilità del singolo edificio, ma anche per migliorare la qualità dell'aria e mitigare l'incidenza delle polveri sottili nell'intero comparto di interesse.

Le motivazioni all'impulso progettuale dell'intervento sono quindi da ricercare nella volontà di annessione urbana nei confronti di aree periferiche e sottoutilizzate cercando di coniugare la "crescita della città" con lo sviluppo di ambiti già "compromessi" senza occupare aree nuove, ma riutilizzando piuttosto aree già urbanizzate con nuovi significati e nuovi usi, senza sottovalutare il fatto che le funzioni previste sono difficilmente collocabili in ambiti differenti e soprattutto distanti dalle aree proprie dell'attività stessa quali quelle relative ai terminal portuali e dalla viabilità principale e non trovano diversamente il modo di essere rivalutate e annesse al tessuto urbano cittadino.

Obiettivo generale del progetto è quindi quello quello di valorizzare gli aspetti positivi del territorio ed allo stesso tempo stimolare i processi economici collegati allo stesso, favorendo i sistemi locali esistenti o degradati in modo da rilanciare lo sviluppo economico territoriale, costruendo una prospettiva di lungo periodo in grado di garantire azioni applicabili al processo di riconversione dell'economia e degli usi dei territori già urbanizzati sottoutilizzati o abbandonati, valorizzandone le diverse specificità.

B3_Impatto sul paesaggio delle trasformazioni proposte

B.3.1.Modellazione fotorealistica

Tutte le trasformazioni avvenute negli ultimi decenni in questa porzione di territorio hanno portato ad avere una mutazione sostanziale anche del paesaggio e delle relazioni tra i manufatti esistenti nell'area, siano essi storici o di più recente costruzione.

I nuovi insediamenti di prossima realizzazione, che si collocano all'interno delle previsioni di PUC che normano l'espansione di questa parte di territorio, costituiranno una nuova parte del tessuto urbano, che nel corso degli anni si è insediato nelle aree pianeggianti retroportuali, innestandosi inoltre in un territorio già urbanizzato che ha composto parte del nuovo paesaggio di questa porzione di città.

L'area interessata all'intervento in progetto e localizzata sulla piana alle spalle del porto della Spezia, compresa tra il crinale di Pitelli e il Viale S.Bartolomeo,

è inserita dal PTCP negli insediamenti diffusi caratterizzati da *aspetti di forte eterogeneità e disorganizzazione*, riguardo a tali aree il raggiungimento dell'obiettivo diventa quindi quello di *assicurare, mediante la definizione di nuove regole, lo sviluppo dell'insediamento verso un assetto maggiormente ordinato e confacente sotto il profilo paesistico ambientale*. Il progetto presentato si propone dunque di localizzare degli interventi che siano allo stesso tempo in grado di mantenere la vocazione dei siti sui quali insistono, così come la loro rivalutazione paesistica attraverso la riorganizzazione urbanistica e la riqualificazione ambientale dell'insediamento che non prescinda dal rapporto con le parti più significative dei territori contermini.

Gli obiettivi da raggiungere riguardano quindi principalmente il recupero delle aree periferiche, sottoutilizzate e spesso degradate dal punto di vista ambientale, per relazionarle alla possibilità di *favorirne l'integrazione con altre aree, centrali e periferiche, rispettandone tuttavia l'identità e la specificità quali valori portanti di sviluppo sostenibile facendo in modo di poterlo rappresentare come punto di partenza per l'integrazione tra luoghi con caratteristiche e valenze comuni*.

In questo specifico caso quindi la scelta di potenziare la continuità degli spazi infrastrutturali di connessione attraverso la realizzazione del parco urbano in continuità visiva con il verde pensile e la nuova viabilità di quartiere, facilita la loro manutenzione e si pone l'obiettivo di aumentare di fatto la capacità mediatrice tra il costruito ed i luoghi, naturali o edificati, con quello che dell'identità del luogo è rimasto.

L'integrazione tra i diversi tessuti insediativi viene facilitata anche dalla eliminazione di vuoti urbani e di aree degradate, così come dall'utilizzo di tipologie edilizie non intensive che presidino il territorio in modo da non abbandonarlo a se stesso e da riqualificarlo.

Il progetto, mediante l'inserimento di ampi spazi verdi e la collocazione dei manufatti in aree già insediate ed urbanizzate, permette di rapportare direttamente le nuove costruzioni a quelle esistenti nelle aree limitrofe cercando di creare una identità urbana al momento molto disgregata.

Le caratteristiche salienti del progetto sono riassunte nelle immagini di modellazione fotorealistica che fanno parte integrante della presente relazione.



B.3.2.Previsione degli effetti
delle trasformazioni nell'area di
intervento e nel contesto
paesaggistico

La promozione di uno “sviluppo equilibrato e sostenibile delle attività economiche e l’elevato livello di protezione dell’ambiente” sono tra gli obiettivi ed i compiti che si sono posti l’Unione e la Comunità Europea.

Negli ultimi anni, la tematica ambientale ha assunto valore primario trasversale per poter definire strategie territoriali capaci di promuovere uno sviluppo realmente sostenibile sia a livello locale che nazionale: il principio dello sviluppo sostenibile deve dunque consentire di individuare un equilibrato rapporto tra le risorse esistenti e quelle da tramandare per far sì che sussista il principio di “solidarietà” generazionale per salvaguardare e per migliorare la qualità dell’ambiente e soddisfare il fabbisogno economico ed ambientale delle generazioni presenti e non compromettere quello delle generazioni future.

In questo quadro generale diventa prioritario “valutare le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte al fine di garantire che tali conseguenze siano affrontate in modo adeguato, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale per “garantire un elevato livello di protezione dell’ambiente e contribuire all’integrazione di considerazioni ambientali all’atto dell’elaborazione e dell’adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile” (direttiva 2001/42/CE1).

L’area di interesse fa parte del promontorio orientale del Golfo della Spezia ed è geograficamente delimitata a Nord dal Torrente Fossamastra, a sud dalla nuova Darsena, sd est dalle aree dismettende dell’Enel mentre ad ovest si rapporta con l’edificato storico più minuto del quartiere di Fossamastra che si affaccia a sua volta sulla Via S.Bartolomeo e poi sulla costa.

Dal punto di vista paesaggistico e visivo detta area, risulta in rapporto molto stretto con la collina sovrastante, tuttavia in queste stesse aree sorgono insediamenti industriali, portuali e militari, molti dei quali dismessi e non recuperati o in via di recupero, mentre gli insediamenti residenziali si attestano sulla viabilità di collegamento verso Lerici (Viale S.Bartolomeo) o verso l’entroterra.

L’area non risulta così particolarmente intrisa da una permanenza di caratteri distintivi sia storici che urbanistici, così come non conserva la permanenza di caratteri relazionati a sistemi naturali storici, persi soprattutto nel periodo della urbanizzazione ed industrializzazione degli anni del dopoguerra fino agli anni 80/90 del 900.

Come già detto lo scopo dell’intervento è quello di creare aree destinate a funzioni produttive integrate, di interesse collettivo, che arricchiscano l’ambiente circostante, ma che si connettano direttamente con esso in un interscambio volto ad una migliore vivibilità del luogo stesso, oltre che alla realizzazione di nuove aree verdi, nuovi parcheggi pubblici e di nuovi spazi per servizi, in modo implementare una rigenerazione non prettamente urbanistica , ma anche ecologica d i questa porzione di città.

Il progetto prevede quindi l’utilizzo di un’area industriale che possa essere valorizzata e rappresentare un impulso ricostruttivo per questa parte della periferia urbana.

Dal punto di vista ambientale la previsione dell’utilizzo di aree poste in contesti urbani di questo tipo determina inoltre la salvaguardia di altre porzioni di territorio non urbanizzato.

I principali elementi caratterizzanti il nuovo insediamento che potranno influire positivamente sul contesto urbanistico e paesaggistico dell’area non possono prescindere e comunque si sviluppano a partire dalle più ampie previsioni del PRP in relazione alla crescita ed allo sviluppo dell’intero sistema economico portuale ipotizzate per soddisfare le esigenze infrastrutturali e logistiche di un moderno porto mercantile in relazione allo sviluppo delle attività di banchina che, attraverso un opportuno dimensionamento delle aree a mare, potranno limitare l’intreccio di diverse attività tra loro “incompatibili sia dal punto di vista operativo che da quello della sicurezza e dell’ambiente” e daranno il via ad un potenziamento della cosiddetta attività di logistica sostenibile per migliorare le attività di consegna e raccolta anche tramite il potenziamento delle aree retroportuali in accordo con le aziende presenti operanti nel trasporto marittimo e terrestre.

In questo contesto si inserisce il progressivo allontanamento delle attività produttive incompatibili, in particolare modo lo stoccaggio dei container sull’area di piazzale Sardegna ed aree limitrofe ed il contestuale alleggerimento del volume di traffico dei mezzi pesanti in entrata ed in uscita dall’area.

Allo stesso modo la realizzazione di una nuova viabilità ad anello che serva tutte le attività produttive presenti nell’area o che si svilupperanno ai margini di questa, diventa fondamentale per poter favorire l’accesso



all'area dei mezzi pesanti favorendo l'ingresso da monte, via privata ENEL alleggerendo ulteriormente la viabilità di Via S.Bartolomeo.

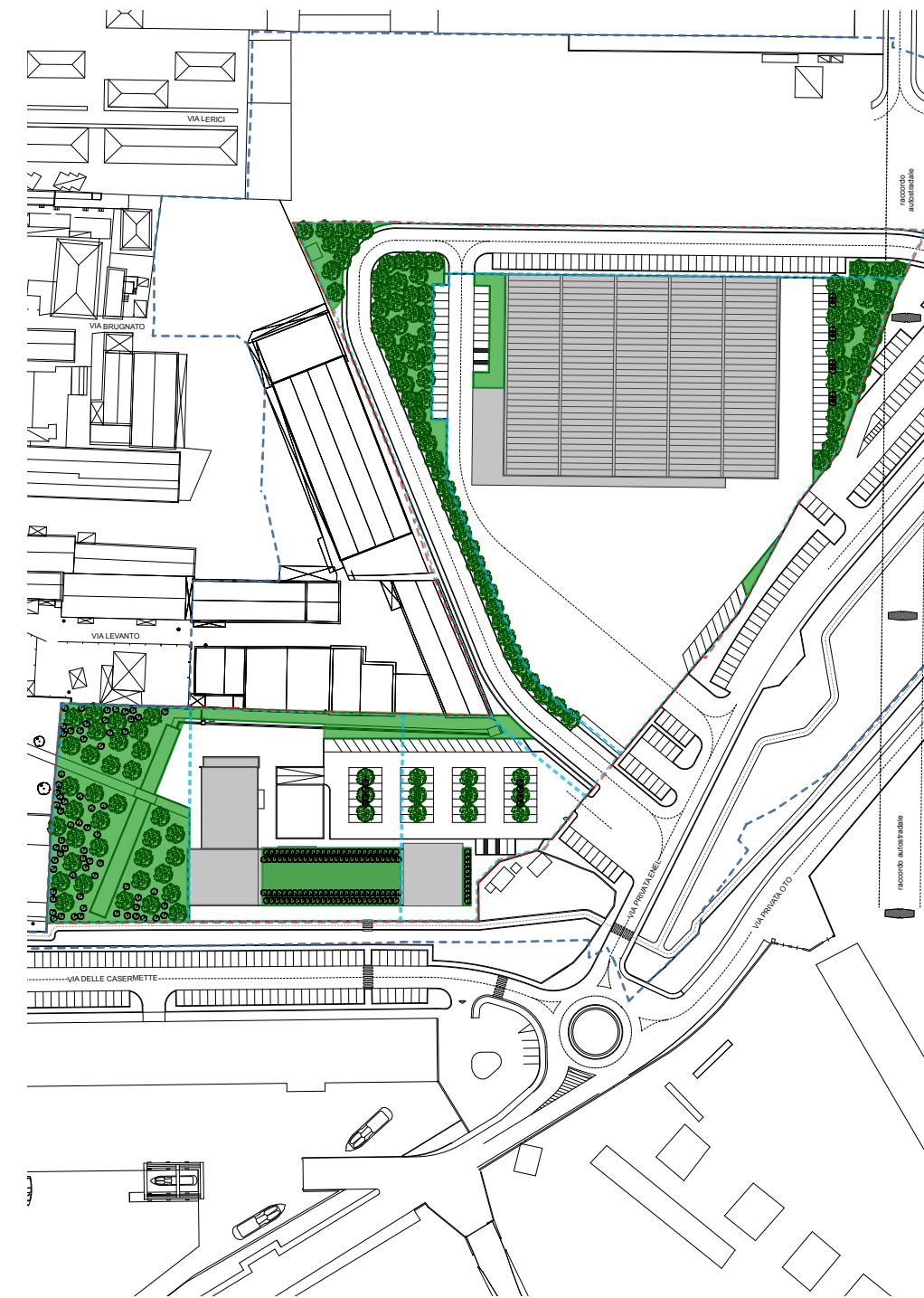
Di corredo tali attività legale prevalentemente agli aspetti produttivi delle aree in trasformazione grande rilevanza avranno le operazioni di valorizzazione dei percorsi ciclopedinali che potranno essere sviluppati sulle aree che ENEL potrà dismettere nei prossimi anni, legandoli a quelli in progetto nella fascia di rispetto delle aree portuali che in corrispondenza di Fossamastra potranno avere rilevante importanza anche perché potranno costituire una vera e propria rete mettendo a sistema tali dotazioni con quelle ecologiche relative alle aree verdi attrezzate in progetto proprio in corrispondenza delle aree di nuova edificazione.

Tale progetto determinerà quindi anche un incremento di spazi verdi e conseguentemente di zone pedonali non solo, come di consueto, in corrispondenza del centro storico, ma in dotazione a quegli elementi significativi che determinano la condizione di policentricità tipica dell'insediamento urbano della Città, potenziando significativamente allo stesso tempo i servizi di utilità sociale del quartiere, che ne lamenta la attuale scarsità, ed il concorso determinare il ridisegno della linea di costa nel levante cittadino in modo sostenibile, duraturo e rispondente alle necessità sociali locali.

Il questo modo il rinnovamento della fascia costiera non si configurerà come intervento isolato e locale, ma potrà rappresentare una riqualificazione generale del fronte dei quartieri storici del levante non solo verso il porto, ma anche verso le aree industriali, sia storiche che recenti, che ne caratterizzano il rapporto a monte verso l'arco collinare retrostante.

Gli elementi di progetto si pongono quindi l'obiettivo della riqualificazione degli spazi a alle spalle del quartiere storico di Fossamastra, puntando in primo luogo sulla riqualificazione paesaggistico-ambientale dell'area stessa migliorando le relazioni percettive dello spazio urbano attraverso tipologie costruttive di qualità e di quello ambientale attraverso l'introduzione di aree verdi al momento quasi completamente assenti e la costituzione di un patrimonio arboreo ed arbustivo piuttosto consistente grazie alla collocazione di più di 260 tra alberi ed arbusti.

Aree verdi



ELAB. K_Relazione Paesaggistica
PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO
Distretto di trasformazione API 5
Subdistretto API 5A

A2D2 CAPPELLETTI SERGIAMPIETRI ARCHITETTI ASSOCIATI



C_Compatibilità con i valori paesaggistici riconosciuti dai vincoli presenti Come anticipato nei paragrafi precedenti, nell'area posta all'interno del perimetro del subdistretto API 5A in trasformazione non sono compresi edifici o emergenze di interesse storico o monumentale, allo stesso modo non si riscontrano nel raggio di 500 m areali significativi ricompresi in aree parco o SIC o Natura 2000.

Gli unici vincoli insistenti sull'area sono di carattere paesaggistico essendo questa compresa all'interno dei 300 m dalla costa.

Sussistono altresì vincoli relativi alle aree di rispetto dovuti alla presenza di un fosso identificato quale corso d'acqua di 3° livello nelle carte del reticolo idrografico regionale, per il quale è necessario rispettare una fascia di 10 m di inedificabilità assoluta da localizzarsi nei lotti denominati A e B: i nuovi edifici in progetto rispettano tale indicazione come riscontrabile dagli allegati grafici di progetto.

Una porzione a nord dell'area, identificabile con parte del Lotto C, ricade poi in area interessata dalla Fascia B del Piano di Bacino Ambito 20 della Spezia ed a rischio di allagamento in caso di evento di piena 200-ennale per effetto della presenza del Torrente Fossamastra: in questo caso per l'edificabilità dell'area produttiva si deve far riferimento allo specifico studio idraulico redatto dallo studio di ingegneria Flow-Ing della Spezia, parte integrante del presente PUO, ed agli accorgimenti tecnico costruttivi necessari alla mitigazione del rischio identificati per il caso in questione.

Secondo le norme di Piano (art 15) nella fascia denominata B sono consentiti gli interventi di nuova edificazione, come nel nostro caso, a condizione che gli stessi ricadano in contesto di tessuto urbano consolidato, o da completare con interventi di integrazione urbanistico edilizia, sempre all'interno di ambiti già edificati, interessino aree individuate a minor pericolosità in relazione a modesti tiranti idrici e a ridotte velocità di scorrimento, e purché prevedano le opportune misure od opportuni accorgimenti tecnico costruttivi.

In questo caso il piano agibile dell'edificio in previsione sarà posto ad una quota di 0,5 m superiore a quella di esondabilità massima studiata pari a 2,50 m, così come la quota del piano campagna dell'intero piazzale antistante l'edificio produttivo che raggiungerà un livello di 3,00 slmm.

Non sono realizzabili autorimesse o locali interrati.

Completano gli accorgimenti tecnico-costruttivi il posizionamento di opportuna segnaletica d'emergenza all'interno delle aree e nelle vicinanze degli accessi con l'indicazione delle vie di fuga e delle norme comportamentali in caso di allerta meteo.

**C1_Congruità con gli obiettivi
di qualità paesaggistica attesa**

L'obiettivo primario dei piani paesaggistici di riferimento previsto per lo sviluppo delle aree portuali e quelle di confine è quello di raggiungere *un assetto maggiormente ordinato e confacente sotto il profilo paesistico-ambientale* per poter andare incontro alle aspirazioni di miglioramento dell'ambiente di vita e lavorativo, e del territorio più in generale, da tempo perseguito dall'amministrazione oltre che dalle comunità locali, in modo da mitigare le criticità presenti e produrre nuove identità territoriali in una prospettiva di evoluzione sostenibile del paesaggio esistente, ma soprattutto futuro.

L'intervento proposto è quindi finalizzato al miglioramento della qualità paesaggistica dell'area e del quartiere nel suo insieme, garantendo una trasformazione che non si allontani dalla specificità e dalla vocazione produttiva del luogo, muovendosi dal confronto tra lo stato attuale e quello futuro in considerazione dei valori specifici insiti nell'area.

Il progetto evidenzia quindi i caratteri specifici del luogo estrapolando le peculiarità che si riscontrano nel suo essere luogo di confine: confine tra città e porto, confine tra collina e mare, confine tra quartiere storico residenziale e insediamenti produttivi, ripensando complessivamente tutti questi elementi di "limite", per far sì che la trasformazione prevista possa diventare parte integrante dei luoghi attraverso l'apporto di innovazioni positive e tramite il raccordo con le parti storiche presenti non solo riferite agli insediamenti residenziali, ma anche a quelli produttivi ed industriali da tempo presenti in questa porzione di territorio e che ne rappresentano alcune delle caratteristiche paesaggistiche consolidate.

L'analisi degli elementi architettonici costitutivi il paesaggio locale, delle tipologie architettoniche e delle soluzioni di facciata e di copertura, insieme allo studio dei colori si trasferisce quindi nell'architettura proposta. Ed allora il verde delle coperture e della parete verticale dell'edificio principale diventa il raccordo con la collina retrostante, il blu di alcune parti delle facciate e l'acqua della vasca di piazzale Sardegna si raccorda con il blu del mare poco distante, la facciata in ferro e vetro e gli elementi metallici o grigi si rapportano agli edifici direzionali contigui ed all'edilizia industriale presente sebbene di qualità inferiore.

In questo caso dunque l'innovazione si sposa con la riqualificazione degli edifici e dei luoghi grazie alla creazione di nuovi spazi di visuale di raccordo tra mare e collina per un a ritrovata percezione dei luoghi grazie alla rimozione delle palazzate costituite dai container presenti, così come la collocazione di aree permeabili (ad oggi completamente assenti) ed all'uso del tetto giardino puntando ad un miglioramento dell'uso del suolo tramite la collocazione di numerosi spazi verdi ed alberati.

La continuità degli spazi infrastrutturali di connessione facilita la loro manutenzione in modo da aumentare di fatto la loro capacità mediatrice tra il costruito ed i luoghi, naturali o edificati, con quello che dell'identità del luogo è rimasto.

L'integrazione tra i diversi tessuti insediativi viene facilitata anche dalla eliminazione di vuoti urbani e di aree degradate, così come dall'utilizzo di tipologie edilizie non intensive che presidino il territorio in modo da non abbandonarlo a se stesso e da riqualificarlo.

Il contesto paesaggistico degradato migliora quindi attraverso la collocazione di tipologie edilizie consone alla tematica industriale e direzionale, il cui inserimento tuttavia non modificherà la percezione dei rari segni storici sopravvissuti che non ne verranno quindi condizionati.

Dal punto di vista morfologico le modifiche saranno assolutamente contenute a meno di modeste rimodellazioni del suolo, mentre le aree verdi ripiantumate avranno un ruolo di ricucitura con le aree circostanti mediando tra il costruito e le aree caratterizzate dalla presenza di verde naturale come le aree boscate ancora presenti intorno a quella di progetto.

In generale nella progettazione dei nuovi edifici e nella sistemazione esterna si conseguirà il giusto mezzo per ottenere un'integrazione con il territorio e la sua percezione paesistica così come la tipologia costruttiva dei nuovi manufatti, realizzati mediante l'utilizzo di tecniche non avulse dal contesto e tuttavia più studiate e di pregio, sarà espressione della volontà di dare un valore aggiuntivo all'insediamento stesso che potrà rivestire quindi il ruolo di "riqualificazione" auspicata per l'intero ambito di appartenenza e di nuova matrice paesaggistica locale.



[C2.1.Modificazioni Attese](#)

Modificazioni morfologiche

Non si rilevano importanti modificazioni morfologiche dei suoli oggetto di intervento, ad oggi caratterizzati dalla presenza di piazzali asfaltati perlopiù pianeggianti e senza notevoli variazioni di quota.

Le uniche variazioni ipotizzate sono quelle relative al rialzamento del piano di campagna per un massimo di 50 cm nelle aree di sedime dell'edificio produttivo da realizzare nel lotto C, per poter superare i limiti contingenti derivanti dalla classificazione di una porzione dell'area da parte del Piano di Bacino quale area esondabile 200-ennale.

Si prevede inoltre una minima rimodellazione del suolo nelle aree esterne pertinenziali agli edifici per favorire la nuova regimazione delle acque superficiali.

Modificazioni dell'assetto vegetazione

Dal punto di vista dell'assetto vegetazione notevoli ed in positivo le modifiche apportate che evidenziano un notevole miglioramento rispetto allo stato attuale dovuto ad un copioso apporto di aree verdi permeabili per più di 7.000 mq e la piantumazione di 300 tra nuove essenze arboree ed arbustive.

Modificazioni dell'insediamento

L'insediamento previsto risulta compatibile con quanto indicato dalle norme di piano, prevedendo la collocazione di 12.000 mq complessivi su un sedime di poco superiore agli 8.000 mq a fronte di un subdistretto edificatorio di circa 32.000 mq

Modificazioni percettive

Modificazioni percettive sostanziali ed in positivo sono previste a partire dalla ricostituzione delle viste prospettiche e dei rapporti visivi con la collina retrostante ed il mare grazie alla rimozione dei container ora presenti ed alla collocazione delle aree a verde comprese le coperture ed il giardino pensile.

Modificazioni dell'assetto insediativo storico

Non ci sono modifiche dell'insediamento storico a confine, essendo questo del tutto esterno alle aree comprese del Subdistretto di trasformazione, mentre vengono razionalizzate previsionalmente le aree di contorno alle aree di progetto ed inserite nel distretto di trasformazione tramite specifico Schema di Assetto Urbanistico.



C2.2.Mitigazione visiva ed
ambientale ed opere di
compensazione

In generale dal punto di vista paesaggistico un progetto correttamente inserito nel paesaggio urbano non richiede specifici interventi di mitigazione o di “mascheramento”, ma piuttosto evidenzia la sua compatibilità quale elemento funzionale alla definizione di nuove identità locali, con nuovi significati sociali e culturali che possano affermarsi nel luogo specifico e nel tempo.

Il nuovo paesaggio deve quindi rispecchiarsi nella situazione contingente cercando di migliorarla e anche tramite la compresenza di più funzioni di innovazione e riqualificazione dei luoghi costruiti e non, creando nuovi spazi fisici vivibili e sistemi di paesaggio.

Alla luce di quanto sopra esposto, si può quindi sostenere che le opere in progetto, proprio per la loro connotazione, racchiudono al loro interno tutte le possibili opere di mitigazione, ove questo fosse necessario.

D'altra parte opere di mitigazione di solito comprese in caso di insediamenti industriali sono previsti in progetto e la vegetazione che accompagna la nuova viabilità interna al subdistretto fa da filtro visivo e da cesura tra la strada e l'area del piazzale asfaltato, allo stesso modo le aree verdi a parco rappresentano il raccordo fisico e visivo tra edifici esistenti e nuova edificazione.

Proprio le aree verdi quindi, grazie anche alla presenza di alberature ed alla creazione di nuovi habitat sebbene artificiali in continuità visiva con la vegetazione collinare già presente nella zona, contribuiscono non solo a migliorare la percezione panoramica del sito e del contesto pedecollinare, ma costituiscono una ricucitura tra gli insediamenti storici e quelli più recenti di grandi dimensioni, capace di evitare la presenza di vuoti urbani con scarsa manutenzione che rappresentano una delle fonti di degrado delle aree tipiche di questo contesto territoriale.

Il disegno dell'area e la giustapposizione di spazi vuoti e pieni progettati si contrappone alla perdita di qualità degli spazi urbani periferici e di confine, al disordine insediato ed alla mancanza di spazi collettivi e sociali.

Il nuovo insediamento, proprio per la sua modalità di inserimento rappresenta una possibilità per elevare la qualità paesaggistica del luogo in cui si inserisce, la completa e la migliora dando modo di realizzare una continuità

ed una identità al paesaggio di tipo industriale già presente quasi a creare un unicum visivo trapassando dalle aree a cavallo tra quelle più spiccatamente urbane e quelle più vicine alla area industriale ed a quelle più naturalistiche che pure in questo ambito ancora sopravvivono.

