

# VALORIZZAZIONE E RECUPERO AD USO TURISTICO-NAUTICO DEL WATERFRONT URBANO DI LA SPEZIA

---

Anno accademico 2020/2021



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
FIRENZE

Dipartimento di Architettura

Corso di Laurea Triennale in Pianificazione  
della città, del territorio e del paesaggio

Relatore: Carlo Pisano  
Correlatore: Matteo Scamporrino  
Relatore esterno: Davide Vetrà

Laureanda: Melissa Hoxha

## **INTRODUZIONE**

Il waterfront e i suoi  
obiettivi principali

**1**

## **CASI STUDIO**

Esempi di altre  
passeggiate e altri porti

**2**

## **LA SPEZIA**

Inquadramento territoriale  
della città e del porto

**3**

# **INDICE**

**4**

## **EVOLUZIONE TEMPORALE**

Periodo militare, industriale e  
post-industriale

**5**

## **FRONTE MARE SPEZZINO**

Sintonie e conflitti

**6**

## **LINEE GUIDA PROGETTUALI**

Elementi prestazionali di  
ordine

# 1

## INTRODUZIONE

---

Il waterfront e i suoi obiettivi principali



# WATERFRONT



**PASSATO** – Il porto era parte integrante della città

**PRESENTE** – Trasformazione del porto in corpo estraneo e distaccato

- Non rappresenta una semplice linea ma una **rete di luoghi e funzioni**, di innesti e ricuciture **tra la costa e la città**, tra le attività portuali e le attività urbane;
- Non si identifica solo con l'area portuale ma **si dispiega lungo tutta la costa**;
- È un luogo formato dall'**intersezione di usi, funzioni e flussi**. Un luogo fisico e relazionale, in cui la conoscenza storica alimenta le visioni per il futuro;
- È **generatore di qualità urbana**.

## OBIETTIVI

1

RICONFIGURARE  
AREE PORTUALI IN  
PORTE DI ACCESSO  
PER LE CITTÀ

2

MAGGIORE  
DIALOGO TRA  
LE ISTITUZIONI  
COMPETENTI

3

NUOVE AREE DA  
DESTINARE AL  
PUBBLICO

4

SVILUPPO DEL  
TURISMO PER UNA  
MAGGIORE CRESCITA  
ECONOMICA

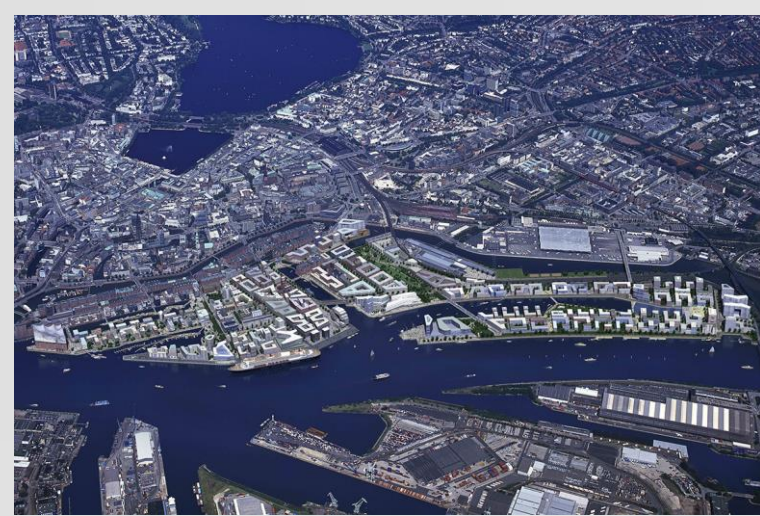


# CASI STUDIO **2**

---

Esempi di altre passeggiate e altri porti





### **HAFENCITY**, Amburgo

Pensato per migliorare la vita degli abitanti realizzando una parte di città connessa alla parte storica da strade, passeggiate e ponti pedonali sospesi sull'acqua.

### **LISBONA**, Portogallo

Riqualificazione di usi e spazi ricreativi per ricucire il rapporto città-fiume.

### **WATERCITY**, Rotterdam

Il progetto WaterCity 2035 punta alla trasformazione della città sul tema della gestione delle acque, l'adattamento ai cambiamenti climatici, ecc.



### **LES DEUS RIVES**, Bordeaux

Il progetto Les Deus Rives punta allo sviluppo e integrazione del paesaggio e territorio delle due rive del fiume Garonna.



### **CONFLUENCE**, Lione

Valorizzazione degli spazi pubblici, introducendo nuove aperture, piazze, ecc.





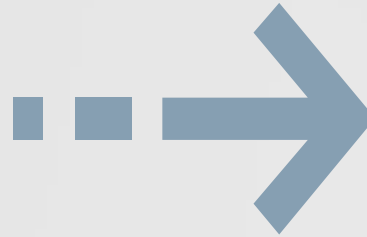
# LA SPEZIA 3

---

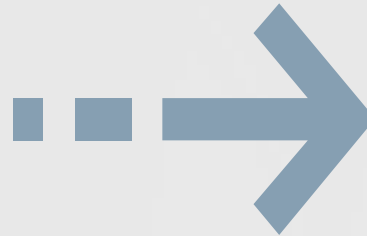
Inquadramento territoriale della città e del porto

# LIMITI AMMINISTRATIVI

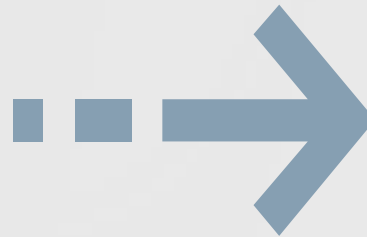
**Regione** - La città di LA SPEZIA è situata nell'estremo levante della regione Liguria, in un golfo distante pochi km dalla Toscana.



**Provincia** – Aree di connessioni principali situate sia all'interno (Portovenere, Lerici, Cinque Terre) che all'esterno (Pisa, Firenze, Genova, Parma) della provincia.



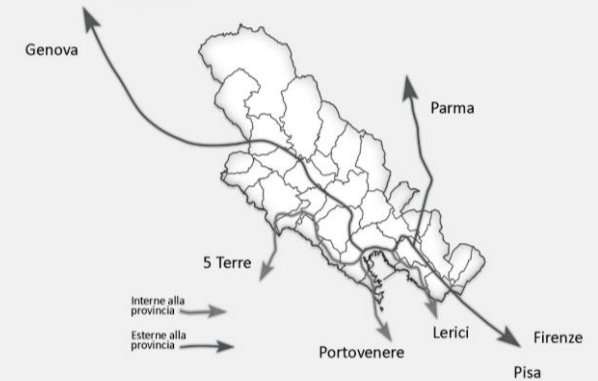
**Comune** – Rappresentazione della rete infrastrutturale per importanza. Rete ferroviaria, che attraversa anche buona parte del porto; rete autostradale e strada statale.



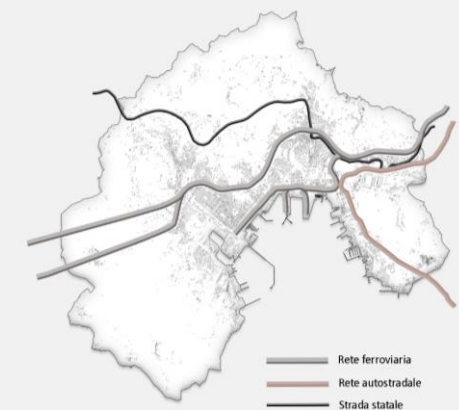
LIMITE AMMINISTRATIVO



AREE DI CONNESSIONE



RETE INFRASTRUTTURALE





# PORTO DI LA SPEZIA

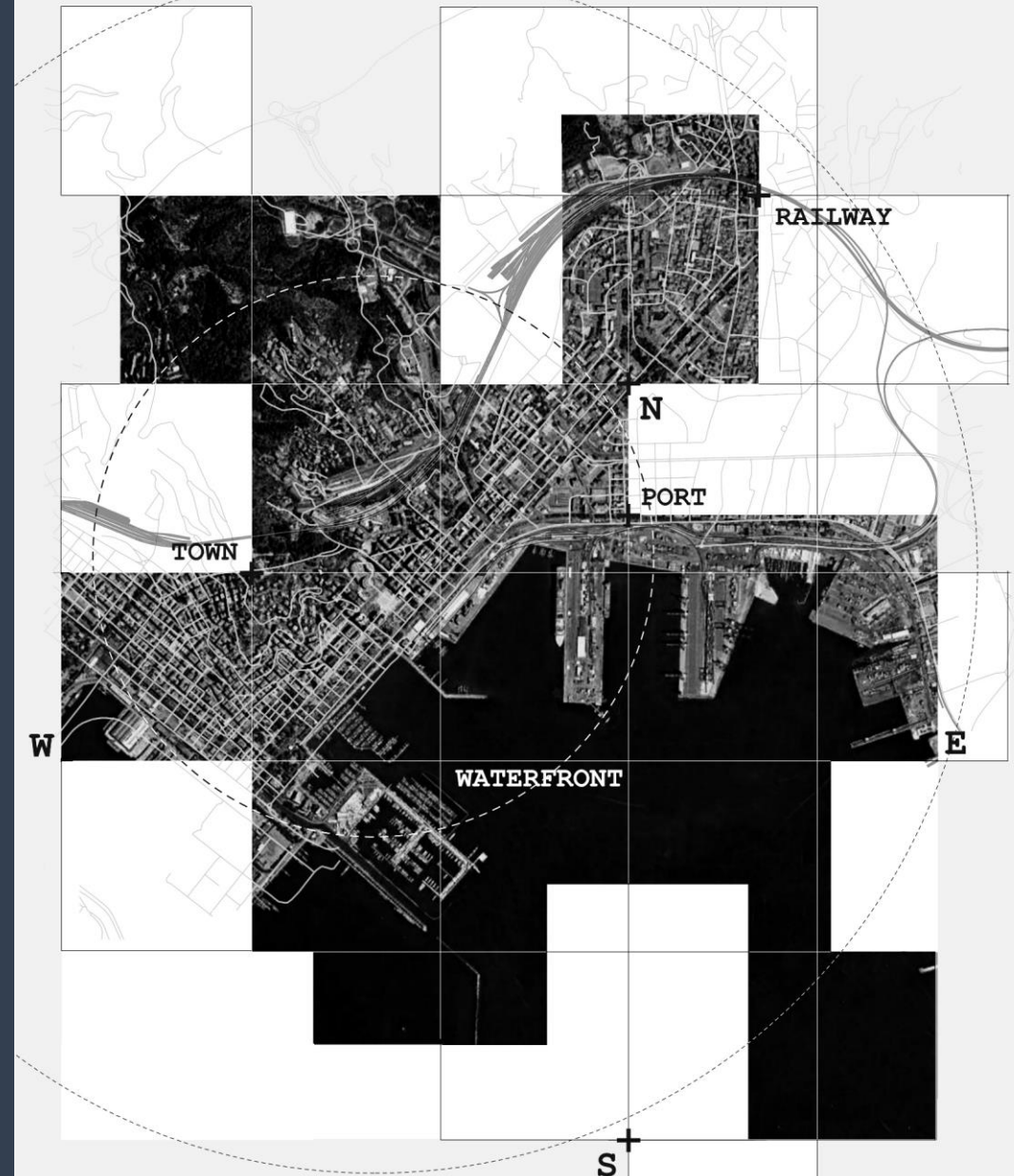
Un **golfo naturale** molto profondo con uno sviluppo costiero di circa 12 km e una larghezza media che supera i 3 km.

La caratteristica principale è la sua ubicazione geografica particolare e la catena montuosa che lo circonda proteggendolo dall'esposizioni di forti venti, rendendolo un **porto sicuro**.

Uno dei più importanti porti mercantili del **Mediterraneo** che include vari settori dell'economia marittima:

- Cantieristica
- Nautica da diporto
- Attività crocieristica

## SITE ANALYSIS LA SPEZIA

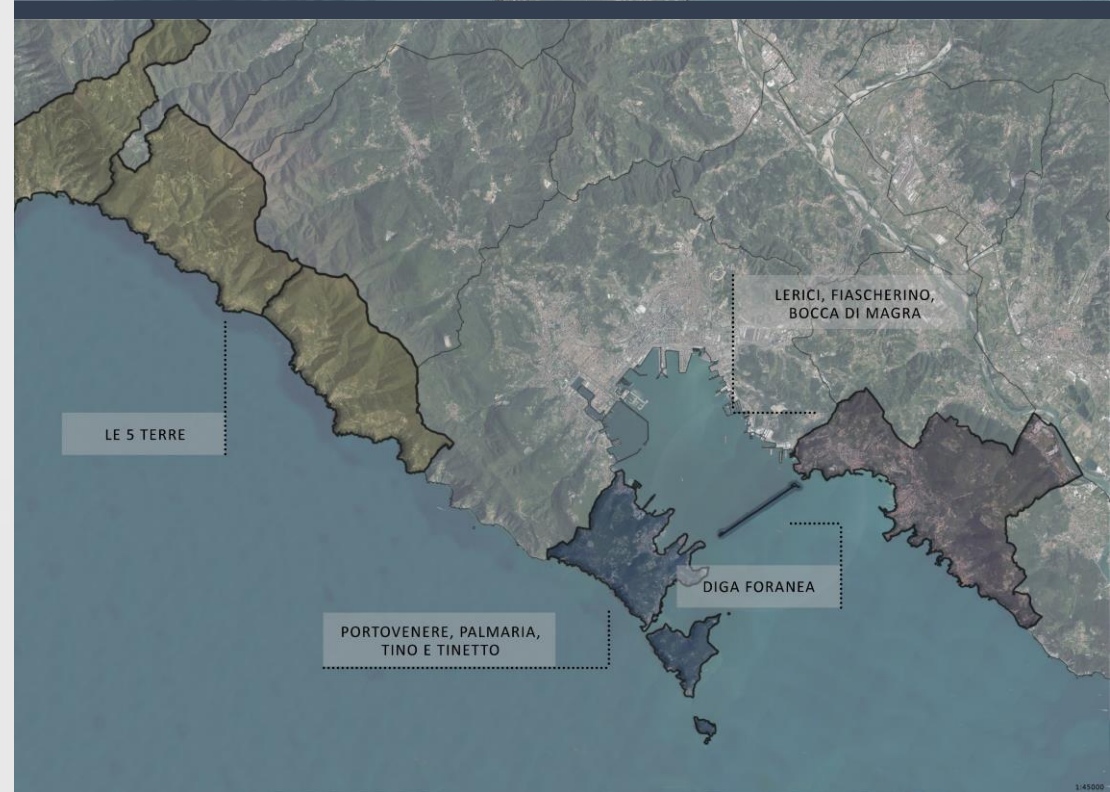


# DIGA FORANEA

**1884** → Costruzione diga foranea che ha portato ad una divisione delle funzioni del porto.

**INTERNO DIGA:** attività produttive (attività cantieristiche, dell'arsenale).

**ESTERNO DIGA:** attività turistiche (Aree Cinque Terre, Portovenere, Lerici).





# PORTO COMMERCIALE



Il porto commerciale è formato da tre bacini:

1. Calata Paita (A), Molo Italia, Calata Malaspina (B), Molo Garibaldi (C)
2. Molo Garibaldi lato est, Calata Artom (D), Molo Fornelli (E)
3. Molo Fornelli, Terminal Ravano (F)

E poi ancora: il Terminal del Golfo (G) e il pontile Enel (H).

## BACINO 1

Il più antico, presenta le maggiori carenze

## BACINO 2

Maggiore spazio per la movimentazione merci

## BACINO 3

Traffico containerizzato

# 4

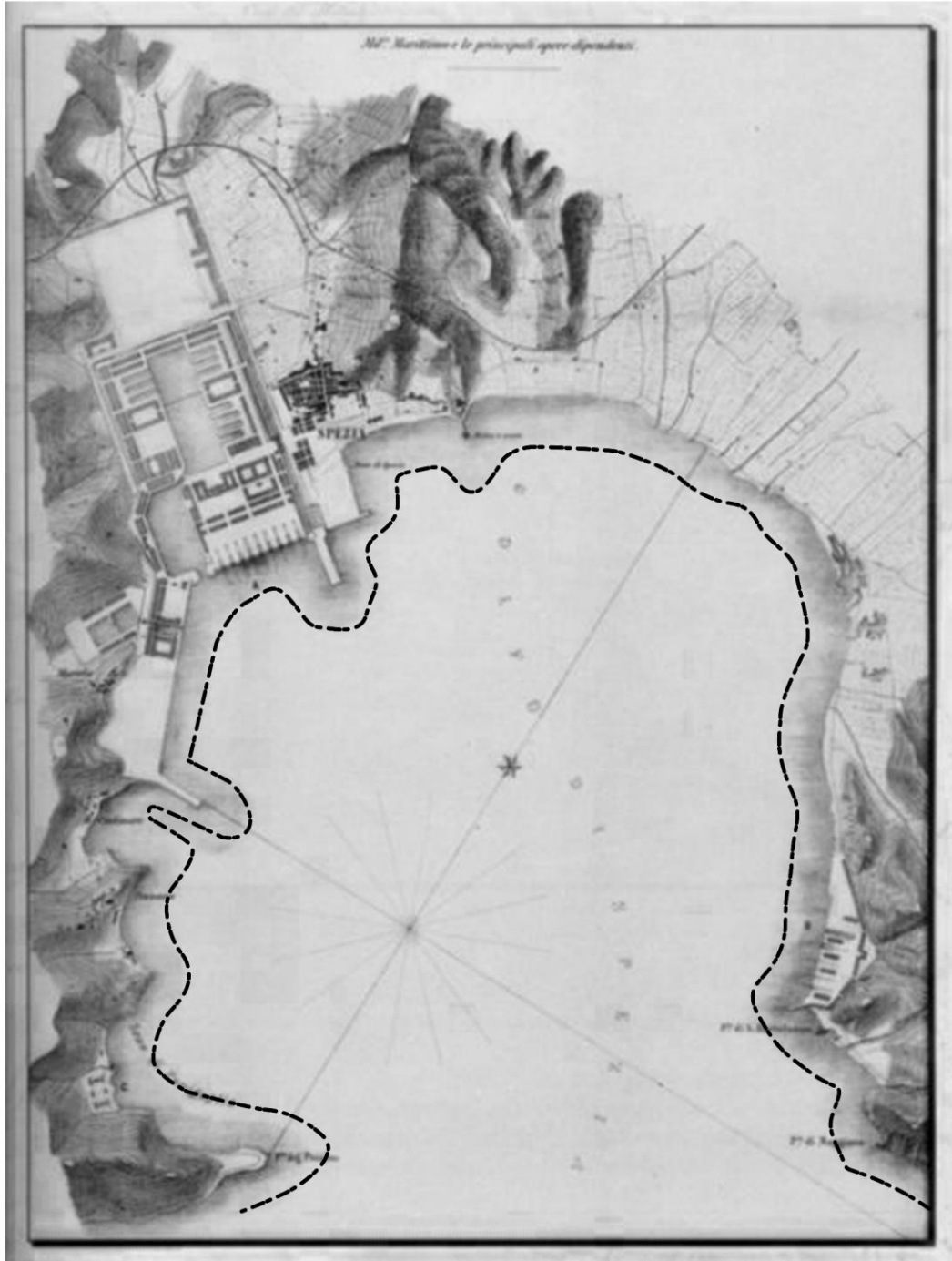
## EVOLUZIONE TEMPORALE

Periodo militare, industriale e post-industriale





# PERIODO MILITARE



**1898**

Il porto mercantile inizia a funzionare. Sviluppo sempre più autonomo e conflittuale del porto rispetto all'espansione urbana



Massima crescita del traffico portuale che porta allo sviluppo del porto mercantile con la realizzazione delle prime opere portuali

**1890**

Trasformazione urbana che porta a un rapido processo di industrializzazione. Si formano l'industria degli armamenti e la cantieristica



Costruzione della diga foranea da parte dell'Arsenale per maggiore protezione e sicurezza

**1884**

Nascono i primi problemi a livello urbano: accesso al mare limitato dall'Arsenale. Identità marittima di impronta militare



Inaugurazione dell'Arsenale che porta alla separazione tra la città militare e la città civile

**1869**

**1861**

Domenico Chiodo e la realizzazione del progetto sull' "Arsenale Marittimo nel Golfo della Spezia"





# PERIODO INDUSTRIALE

**1905**

Fondazione dell'azienda OTO Melara, cardine dell'industria spezzina del secolo (Chiusura della stessa nel 2015)



Primo Piano Regolatore del '900 Farina

**1904**



Viene definito il Primo Bacino Portuale che rappresenta il punto di saldatura tra la città dell'800 e quella del '900

**ANNI '20**

**1929**

Sviluppo Raffineria IP, localizzata a ridosso dell'area urbana e collegata attraverso oleodotti e carbonili alle strutture portuali



Piano Regolatore redatto dal Gruppo Urbanisti Romani

**1932**

**ANNI '60**

Realizzazione area retroportuale presso l'area di Santo Stefano di Magra

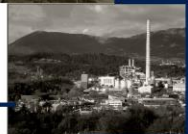


Piano Regolatore Moroni

**1958**

**1968**

Sviluppo della centrale termo-elettrica ENEL



Realizzazione raccordo autostradale e creazione del polo energetico che porta a una pessima condizione ambientale. Dismissione raffineria IP nell'85

**ANNI '70**

**FINE ANNI '80**

Settore industriale entra in crisi. Riquilificazione urbana della città nel Piano Territoriale Spezia-Val di Magra (Bernardo Secchi)



Primato per la movimentazione dei container

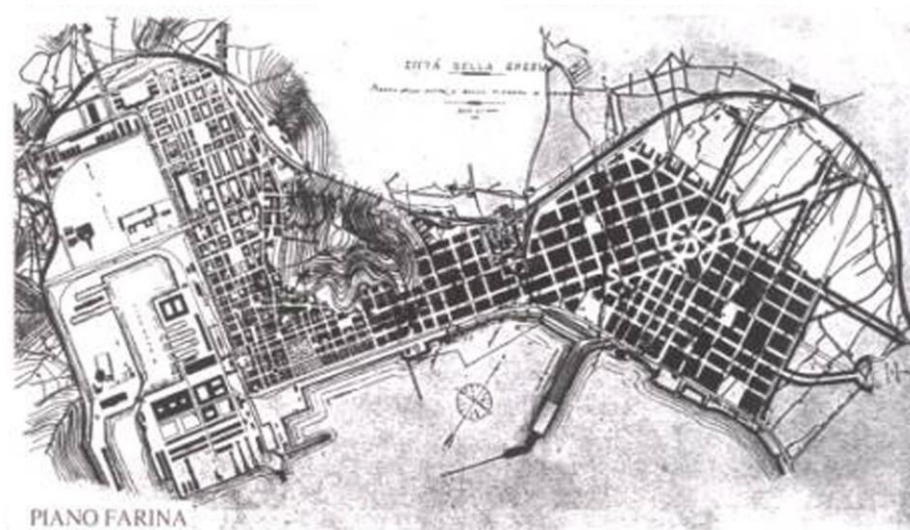
**1981**



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

Introduzione Legge Riforma. Nasce l'Autorità Portuale

**1994**



PIANO FARINA





# PERIODO POST-INDUSTRIALE

2010

Masterplan approvato dal Comitato portuale per la realizzazione del nuovo fronte mare presso Calata Paita



2006

Concorso Waterfront vinto dall'architetto Llavador



Economia diversificata, incentrata su turismo, cultura e portualità. Nuovo punto di forza per il porto: attività crocieristica



2001

Nasce il corso di laurea breve in Ingegneria Nautica presso il polo universitario "G. Marconi" a sostegno dell'economia marittima



Inaugurato il nuovo terminal crociere per innalzare il livello di accoglienza di un settore in continua crescita

2015



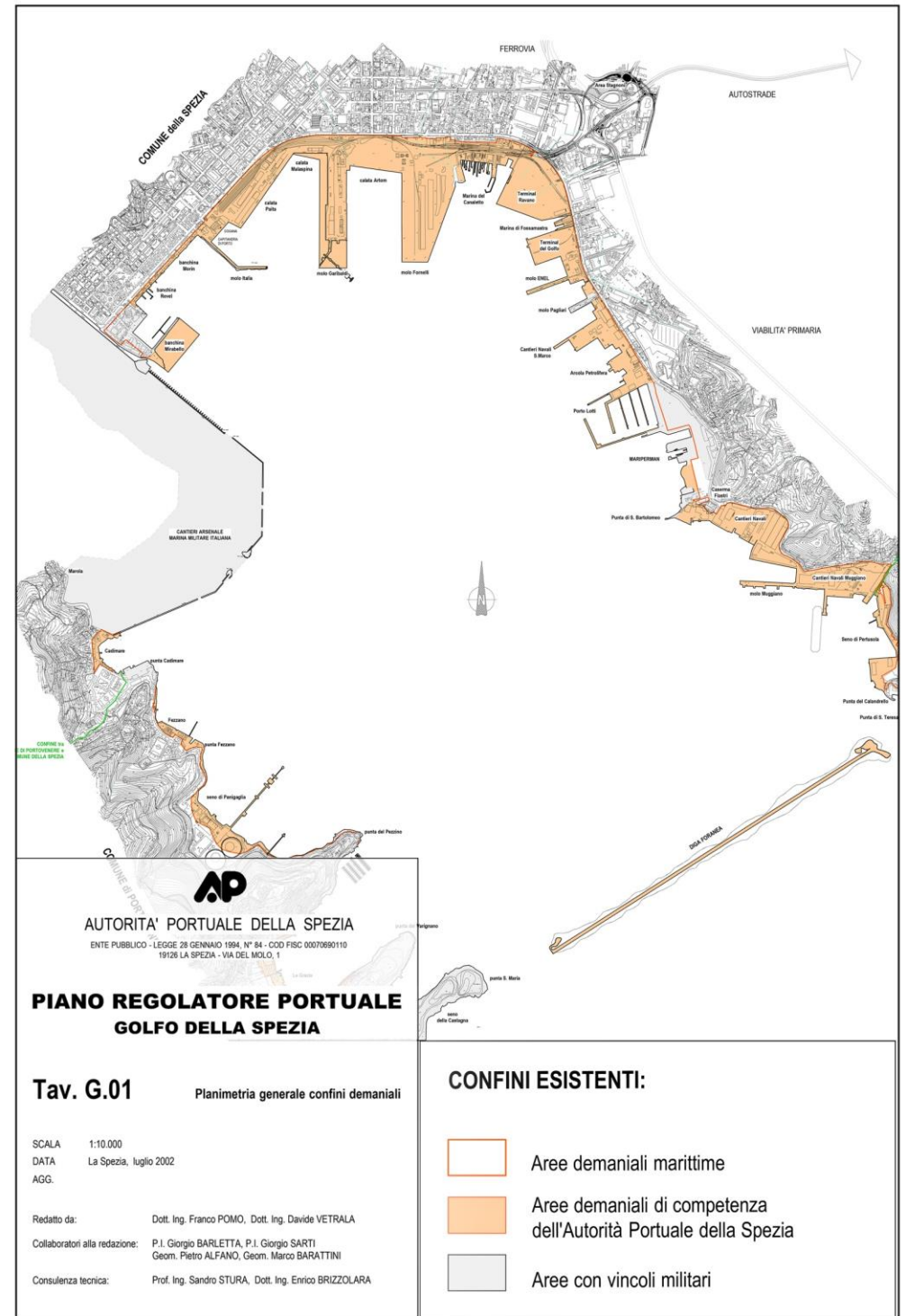
Riconversione delle aree militari e riorganizzazione dell'Arsenale. Miglioramento del contesto di degrado.

2007

Problema della fascia di rispetto abitativa (ostruzione visiva). Maggiore attenzione all'impatto ambientale

Piano d'Area del Primo Bacino Portuale

2002



# 5

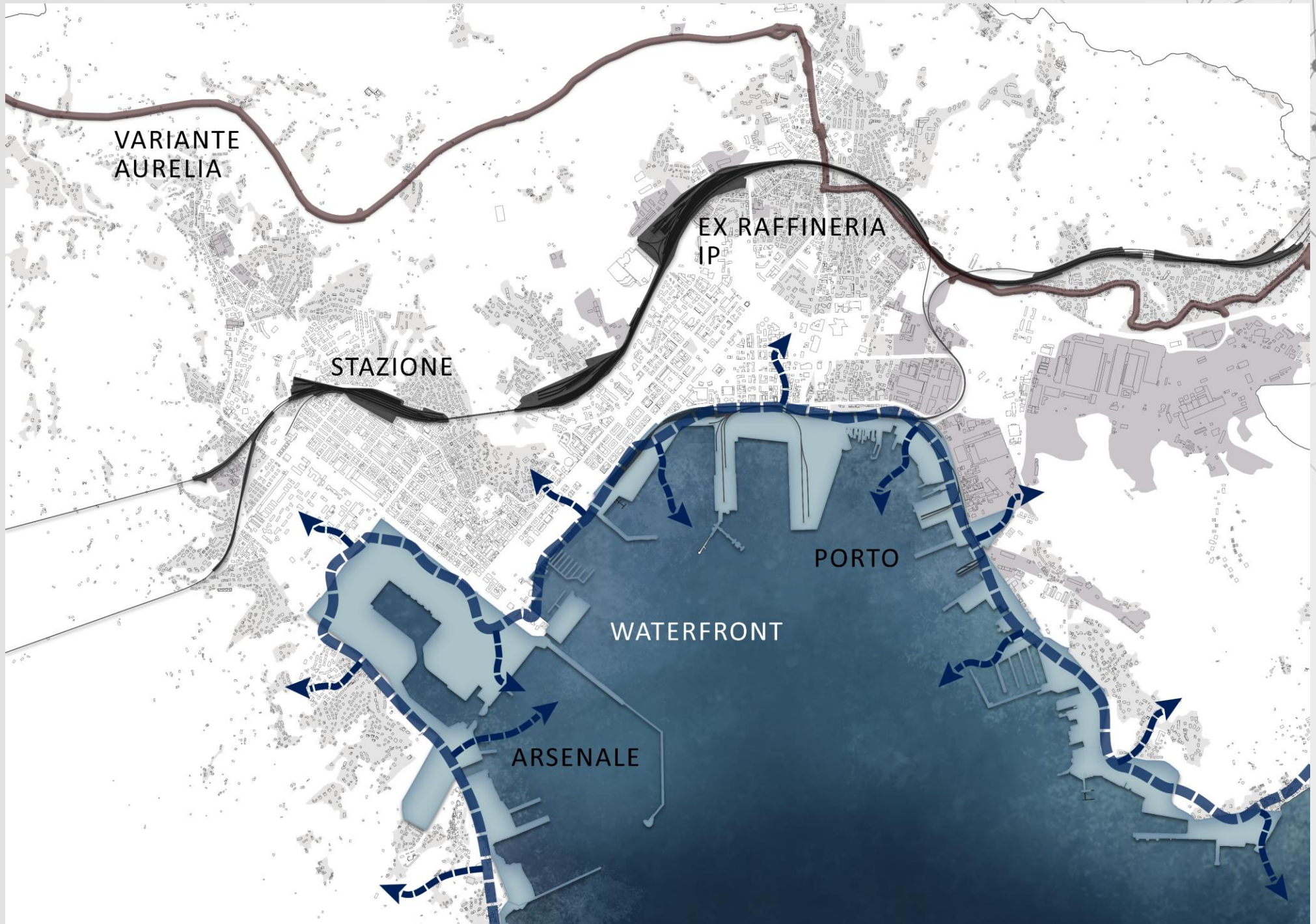
## FRONTE MARE SPEZZINO

Sintonie e conflitti





# WATERFRONT COME DOPPIA CERNIERA



# ANALISI SWOT DELLA CITTA' PORTUALE DI LA SPEZIA

# S



## STRENGTHS

- Sostegno offerto alle attività economiche (industrie, turismo, commercio, ecc.)
- Crescita della cultura tecnica, organizzativa, gestionale nelle attività del terziario
- La centralità geografica del porto rispetto agli importanti sistemi infrastrutturali, conferendogli identità di polo attrattore per i turisti
- Il Porto Mirabello, importante area da diporto, che valorizza la vocazione nautica del posto. Collegato molto bene alla città tramite un ponte pedonale.

# W



## WEAKNESSES

- Mancanza di un sistema pedonale continuo tra lo sbarco delle crociere e la città
- Separazione della città dal suo mare
- Costruzione di barriera anti-fonica provvisoria per mitigare i rumori provenienti dal porto che ha portato gli abitanti a sentirsi ancora più oppressi ed esclusi
- L'occupazione consistente dell'Arsenale della Marina Militare in molte aree del waterfront, seppur rimaste inutilizzate per la maggior parte.

# O



## OPPORTUNITIES

- Proiezione dello sviluppo nelle aree retro-portuali, per liberare sempre più zone adiacenti al centro urbano
- Ulteriore potenziamento per un porto passeggeri più accogliente
- Dismissione dell'ex ospedale della M.M. con inserimento dell'università "G. Marconi", trasferitasi dai colli spezzini
- Mixitè di funzioni d'uso future nel porto che saranno fonte di attrazione turistica
- Arretramento futuro dei binari in Calata Paita per una realizzazione di aree verdi di riequilibrio.

# T



## THREATS

- Il porto commerciale è chiuso alla città
- Intersezione del traffico urbano a quello portuale che crea congestionamento stradale
- Presenza di diverse forme di inquinamento (polveri, rumore, visivo, delle acque, ecc.)
- Espropriazione di spazi sul mare ai quartieri storici
- Aree in via di dismissione sparse lungo il levante
- La fascia di rispetto tra il porto e i quartieri adiacenti si sente minacciata dalla troppa vicinanza

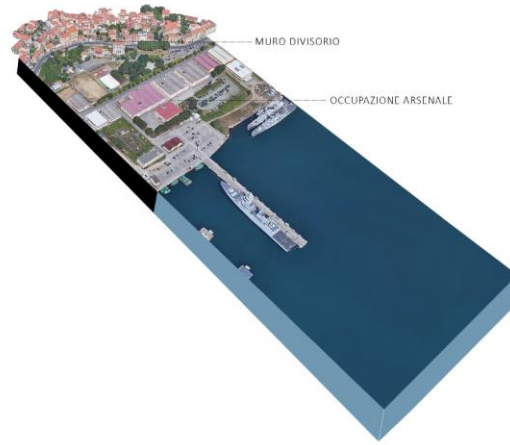


# LO STUDIO DEL WATERFRONT IN CINQUE AREE DIVERSE



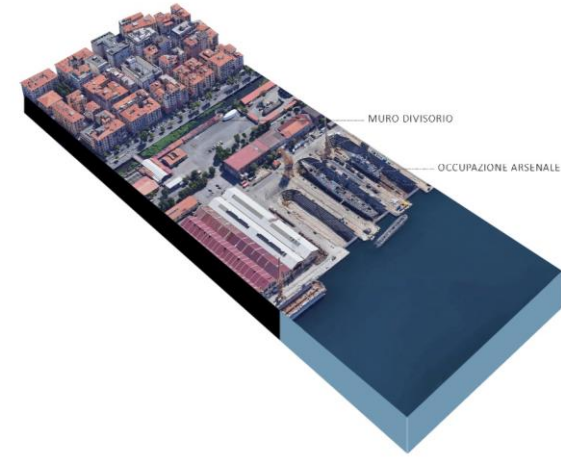
## 1. MAROLA, IL BORGO MARINARO DOVE IL MARE NON C'È

Il borgo medievale di Marola è, attualmente, separato dal mare dalla presenza dell'Arsenale Militare. La passeggiata che collegava il paese alla Spezia è stata demolita, scollegandola dalla città e il resto del fronte mare è separato dal muro dell'Arsenale. La zona di banchina, di fronte al borgo, non è utilizzata militarmente ma invasa da automezzi inutilizzabili, rovi, rottami. I Marolini necessitano, da anni, di un fronte mare fruibile per tutti.



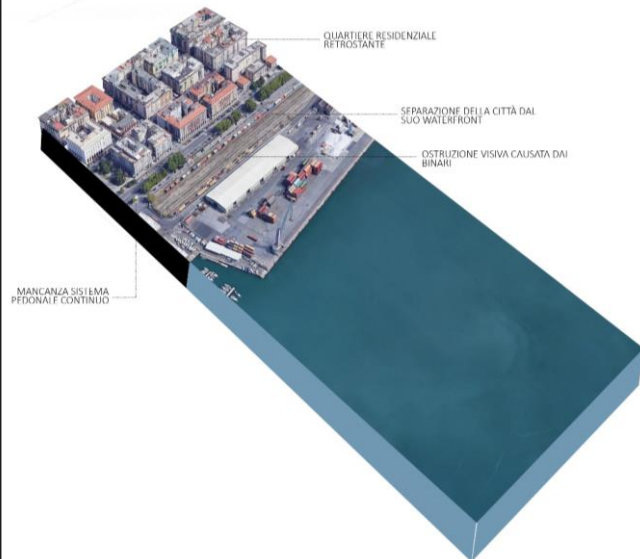
## 2. LA MARINA MILITARE COLPISCE ANCHE IL CENTRO CITTÀ' E LE AREE PERIFERICHE

Il fronte mare lungo Viale Amendola, si ritrova completamente ostruito per tutto il tratto dall'Arsenale. Anche a Fabiano, gli abitanti si ritrovano un accesso al mare impedito dalle strutture dell'Arsenale, che generano soltanto confusione e perdita della percezione e collocazione storica e sociale del luogo. Tale impedimento, al giorno d'oggi, in vista del sempre più crescente settore turistico, è fortemente sentito, visibile ed aggravato.



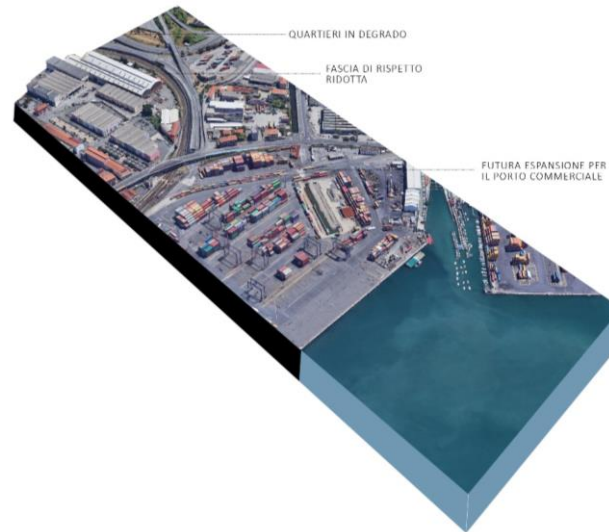
## 3. CALATA PAITA, L'OCCUSIONE AL CENTRO URBANO

Il centro urbano della Spezia si è visto per anni la chiusura del fronte mare a causa della ferrovia situata in Calata Paita. Si tratta di un'area del porto commerciale che ha sottratto una buona parte dello spazio pubblico ai cittadini per attività meramente portuali, bloccandone quindi non solo l'accesso fisico ma anche quello visivo. Un'altra conseguenza di una tale vicinanza al centro urbano è il non riguardo della fascia di rispetto tra il quartiere adiacente e l'area portuale.



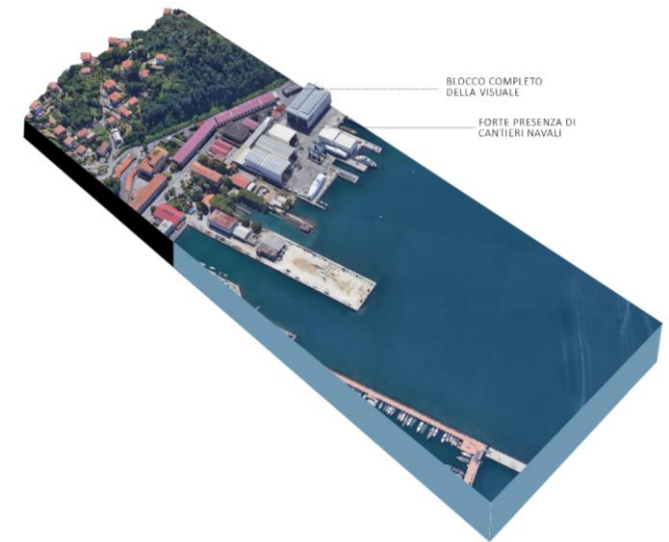
## 4. IL TERMINAL RAVANO, UN ALTRO DEGRADO AMBIENTALE CONSISTENTE

L'area del Terminal Ravano è situato nella parte bassa del quartiere del Canaletto, zona utilizzata per ormeggio e riparo imbarcazioni, destinato al traffico container. Qui la città scompare, lasciando il posto ad un enorme area industriale degradata. La zona del Canaletto infatti, in prossimità del terminal, si ritrova ad essere uno spazio del tutto deteriorato, con presenza di attività produttive in via di dismissione.



## 5. RUFFINO L'AREA INVASA DAI CANTIERI NAVALI

Ruffino, invece, l'ultimo tassello di analisi, inizia al confine tra Viale San Bartolomeo e Muggiano, dove quasi tutta la zona si sviluppa verso l'alto. Solamente chi abita nella parte più alta possiede una vista sul mare, mentre per tutti gli altri che si ritrovano ad abitare nella parte bassa del paese, la visuale si ripresenta bloccata a causa della presenza di tutta una serie di cantieri navali. Nonostante si tratti di una zona piuttosto tranquilla di per sé, la presenza di tutta quella serie di cantieri, come San Marco e Baglietto, crea problemi agli abitanti di Ruffino, specialmente la notte in quanto i rumori del porto sono abbastanza assordanti.





# LINEE GUIDA PROGETTUALI

# 6

---

Elementi prestazionali di ordine





# PUC E PRP INSIEME PER UNA GESTIONE PORTUALE MIGLIORE

## PUC



“Il **Piano Urbanistico Comunale** (PUC) definisce le indicazioni per il governo del territorio in collegamento e in coerenza con le politiche territoriali e di settore Provinciali e Regionali” (Art. 1).

### OBIETTIVI:

- Sviluppo sostenibile
- Tutela, identità culturale del territorio
- Valorizzazione risorse ambientali ed economia locale.

## PRP



“Il **Piano Regolatore di sistema Portuale** è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale. Il piano si compone di un Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali di ciascun porto” (Art.5).

## OBIETTIVO FINALE

L'unione di mare e città individuando i limiti corretti entro i quali entrambe le parti possono convivere e divenire importanti per il rafforzamento economico della città.

# APPROCCIO DI TIPO PRESTAZIONALE

Definisce una serie di “regole” o “linee guida” che garantiscono un determinato sistema di prestazioni, o meglio dei pensieri strategici di tipo prestazionali.

Le caratteristiche prestazionali in che modo strutturano un luogo?

1

Lo rendono **confortevole**  
(indicatore di benessere e di comfort)

2

La **qualità** si ripercuote  
nell'ambiente urbano

3

Lo rendono chiaro,  
comprensibile

4

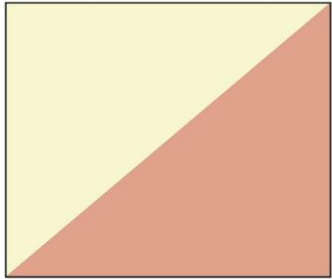
Esprimono il concetto chiave

5

Ne definiscono gli obiettivi  
da perseguire

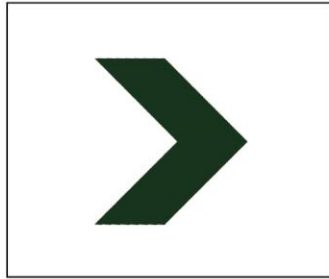


# ABACO DELLE PRESTAZIONI



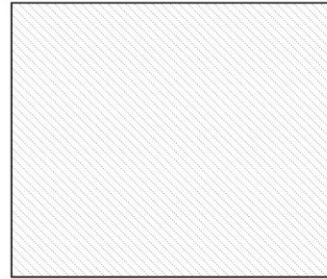
## 1. ACCESSIBILITA'

Le aree gialle sono quelle già accessibili al pubblico o che lo diventeranno, mentre quelle in arancione sono le aree non accessibili in quanto occupate da attività di vario tipo, come cantieristiche, commerciali/industriali, dell'Arsenale Militare.



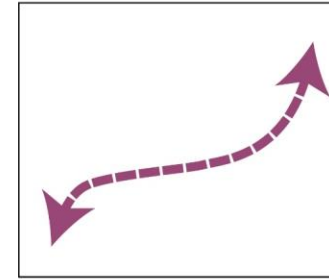
## 2. PUNTI DI RIAPERTURA

L'inserimento di varchi per indicare i punti di riapertura, ovvero dove verranno rese accessibili esattamente queste aree.



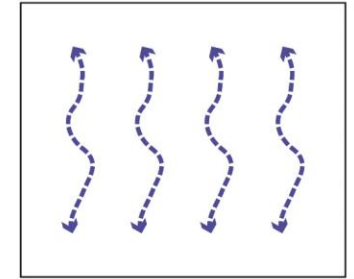
## 3. ACCESSIBILITA' E CONNESSIONI TEMPORANEE LIMITATE

Aree in cui l'accesso non è liberamente consentito, se non occasionalmente, (es. futuro molo crocieristico in cui l'accesso sarà libero solo in assenza di navi all'ancosto. In presenza di navi, invece, gli aspetti della security lo impedirebbero).



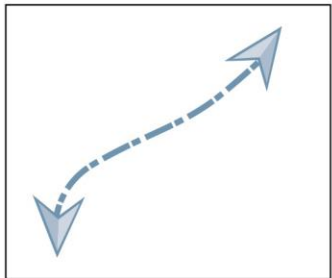
## 4. CONNESSIONI TRA CITTA' E WATERFRONT

Collegamenti trasversali per riconnettere città e fronte mare (prima disconnessi) attraverso percorsi affiancati da alberature per la protezione e la delimitazione o per rappresentare un collegamento più esterno che metta in contatto l'abitato in questione con il resto della città.



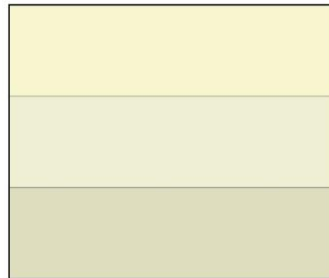
## 5. SOTTOSISTEMA DI CONNESSIONI

Si tratta di corridoi trasversali con la funzione di separare lo spazio adiacente, ad esempio tra due edifici o tra edificio e spazio pubblico.



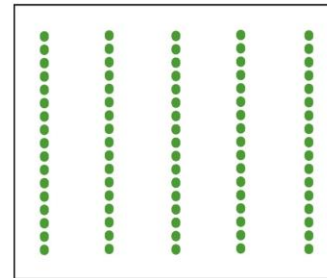
## 6. PEDONABILITA' PROSSIMA ALL'ACQUA

Integrare con delle aree pedonali percorribili di prossimità al mare, riuscendo dunque a conferire delle aree in cui, dalla città, si arriva ad avere un contatto visivo e quasi fisico con l'acqua. Mette in stretta relazione questi aspetti.



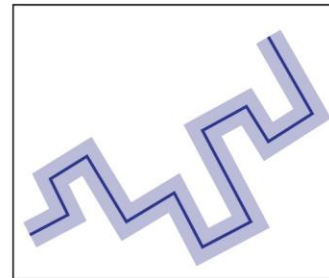
## 7. GRADUALI APERTURE NEL TEMPO

Risulta più complicato aprire grosse porzioni di territorio al pubblico e subito (Viale Amendola). L'ideale è un'apertura graduale, dalle aree più prossime (giallo chiaro), ad aree più lontane (giallo via via più scuro).



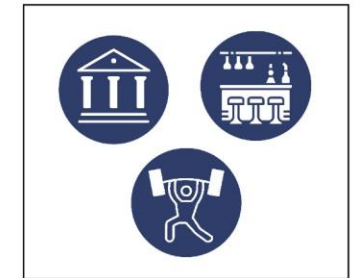
## 8. FILARI DI ALBERI LUNGO GLI ASSI VERTICALI

Lavorano in modo trasversale, proseguendo con percorsi verso l'acqua. Inserimento di pochi, ma fondamentali, elementi di verde urbano.



## 9. BUFFER ZONE

Buffer inserito in aree in cui serve una maggiore distanza tra i fasci dei binari ferroviari e le attività portuali/industriali, in quanto le aree residenziali retrostanti soffrono di diverse forme di inquinamento.



## 10. FUNZIONALITA'

Per il recupero di ogni area di waterfront viene assegnata una funzione diversa per arricchire l'offerta del territorio con servizi multifunzionali. Esempi di aree funzionali: esercizi commerciali, culturali, ricreativi/sportivi, alberghieri, per la nautica da diporto, ecc.

# CALATA PAITA: L'OCCLUSIONE AL CENTRO URBANO

## SCENARIO ATTUALE

1

Waterfront inaccessibile agli abitanti

2

Presenza del muro divisorio tra Calata Paita e la città

3

Ingombro sistema ferroviario e conseguente fascia di rispetto non proporzionata

4

Forte confusione nel percorrimento pedonale a ridosso del Terminal Crociere

5

Persistenza di diverse forme di inquinamento e carenza di aree verdi

6

Funzioni legate al porto esclusivamente di genere produttivo e diportistico



## SCENARIO FUTURO

1

### OBIETTIVO

Restituire il Waterfront alla città di La Spezia

- Demolizione del muro divisorio tra Calata Paita e l'area urbana retrostante

- Smantellamento del sistema ferroviario con conseguente fascia di rispetto incrementata

2

### OBIETTIVO

Ripristinare la qualità urbana ponendo un'attenzione maggiore all'ambiente

- Demolizione della barriera fono-assorbente

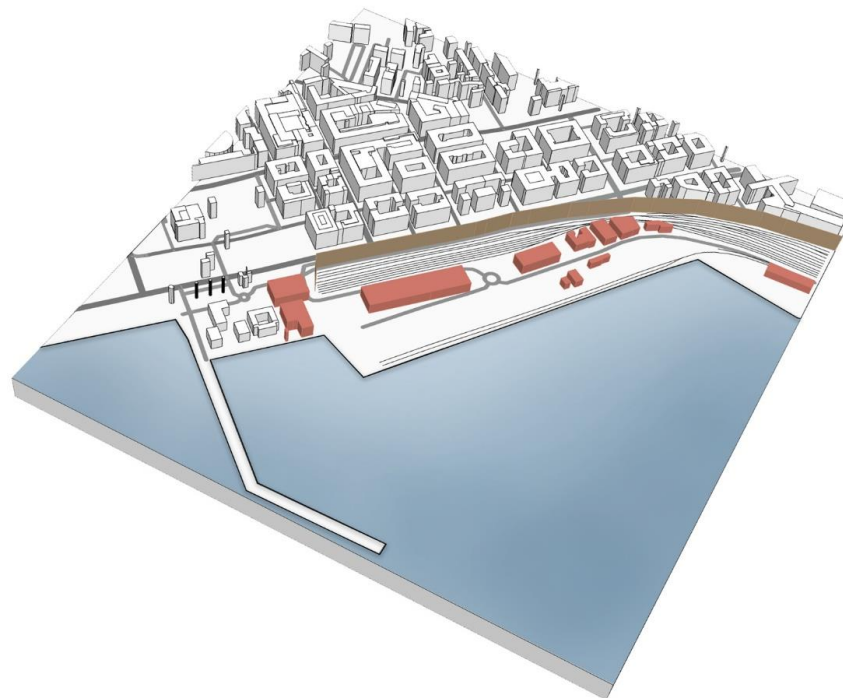
- Inserimento di un grande spazio verde lungo l'intera Calata Paita

- Immissione della continuità pedonale tra il Terminal Crociere e la città

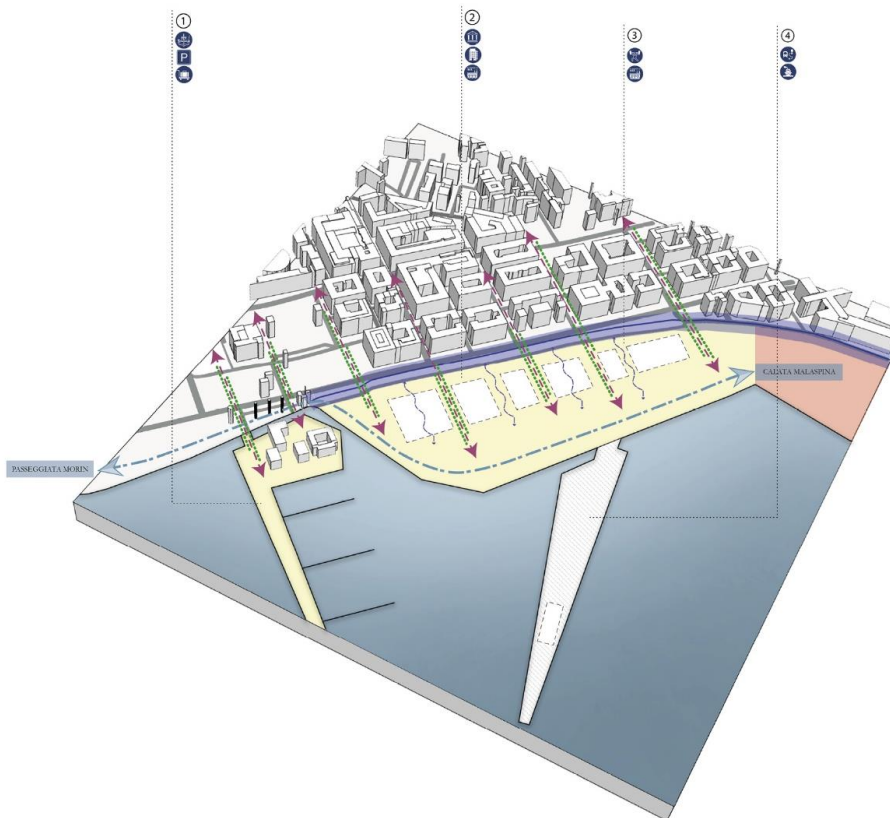
- Inclusione di spazi aperti accessibili a tutti

- Inserimento di una mixité di funzioni per una qualità di servizi multifunzionale

# SCENARIO ATTUALE



# SCENARIO FUTURO



## LEGENDA

-  Aree accessibili
-  Aree non accessibili
-  Aree accessibili temporanee
-  Pedonabilità più prossima al mare
-  Sottosistema di connessioni e corridoi
-  Filari di alberi lungo gli assi verticali
-  Strade perpendicolari di connessione città-waterfront
-  Fascia di rispetto

## FUNZIONI

- 1** Ricreativa e turistica
-  Nautica da diporto
- P**  Servizi alla nautica
- 2** Culturale e commerciale
-  Servizi culturali
-  Strutture alberghiere
-  Attività commerciali
- 3** Commerciale e ricreativa
-  Attività sportive
-  Attività commerciali
- 4** Turistica e di trasporto
-  Stazione autobus
-  Stazione crocieristica



# MAROLA: IL BORGO MARINARO DOVE IL MARE NON C'È

## SCENARIO ATTUALE

1 Waterfront inaccessibile agli abitanti

2 Presenza del muro divisorio tra il borgo e il mare

3 Demolizione della passeggiata unificatoria tra il borgo e la città della Spezia

4 L'arrivo dell'Arsenale ha portato ad una perdita della percezione e collocazione storica

5 Persistenza di alcune forme di inquinamento dovute dalla presenza di attività inquinanti



## SCENARIO FUTURO

1

### OBIETTIVO

Ricongiungere il borgo al proprio fronte mare, rendendolo fruibile a tutti

- Demolizione delle spesse mura che impediscono la vista e l'accesso, sentite dai marolini come una prigione

- Dismissione delle attività e delle strutture dell'Arsenale Militare rimaste inutilizzate

2

### OBIETTIVO

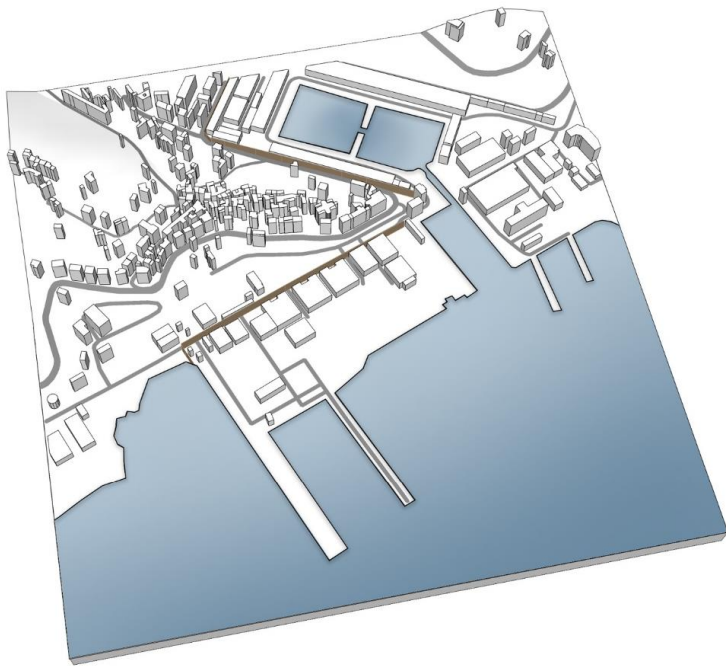
Riqualificare l'ambiente per un recupero a fini turistici, produttivi e di servizio pubblico

- Riunificare il borgo alla città della Spezia attraverso una mobilità sostenibile della passeggiata, ormai demolita da tempo

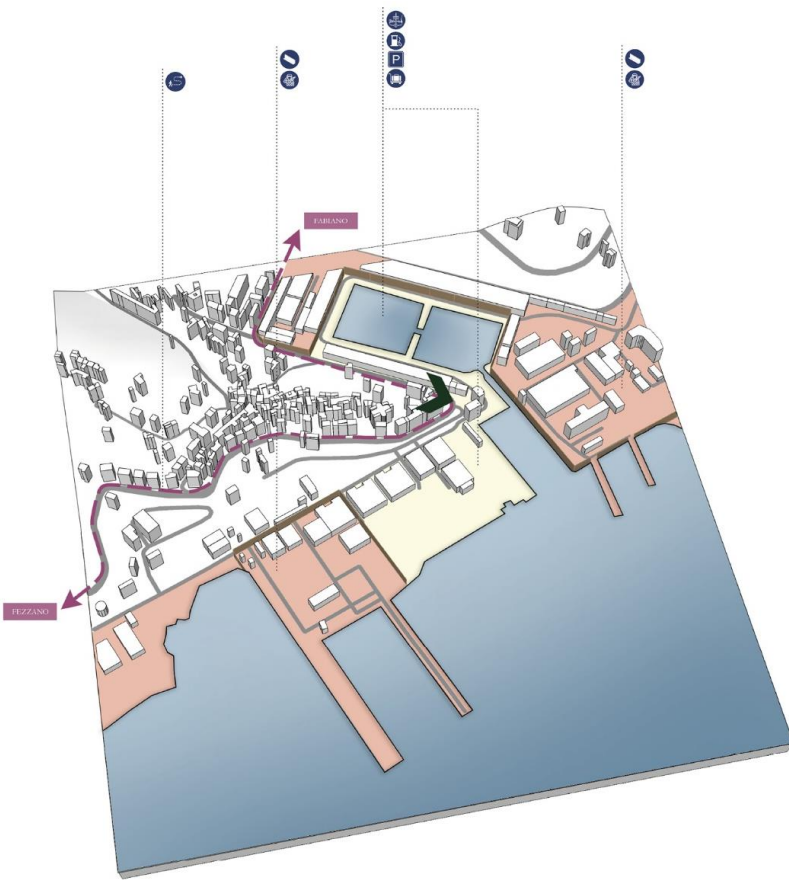
- Demolire le condizioni di forte degrado e sottoutilizzo causate dalle poche attività militari rimaste attive

- Riutilizzo e razionalizzazione delle strutture militari in cambio del prezioso patrimonio storico della Marina

# SCENARIO ATTUALE



# SCENARIO FUTURO



## LEGENDA

-  Aree accessibili
-  Aree non accessibili
-  Riconnesione del borgo alla città
-  Riapertura dei varchi

## FUNZIONI

-   Ricreativa, nautica da diporto, servizi alla nautica
-   Attività rimaste all'Arsenale

## SCENARIO ATTUALE

1

Waterfront inaccessibile agli abitanti

2

Presenza del muro divisorio tra la città e l'Arsenale

3

L'arrivo dell'Arsenale ha portato ad una perdita della percezione e collocazione storica

4

Poca importanza al patrimonio storico marittimo concentrato solo nel museo

5

Mancanza di connessioni tra la città e il waterfront



## SCENARIO FUTURO

1

### OBIETTIVO

Rendere più accessibile il waterfront a ridosso dell'Arsenale

- Demolizione delle spesse mura, che impediscono la vista e l'accesso, ad una parte dell'Arsenale

- Progressione temporale futura delle aree meno utilizzate

2

### OBIETTIVO

Ripristinare in alcuni tratti la percorribilità

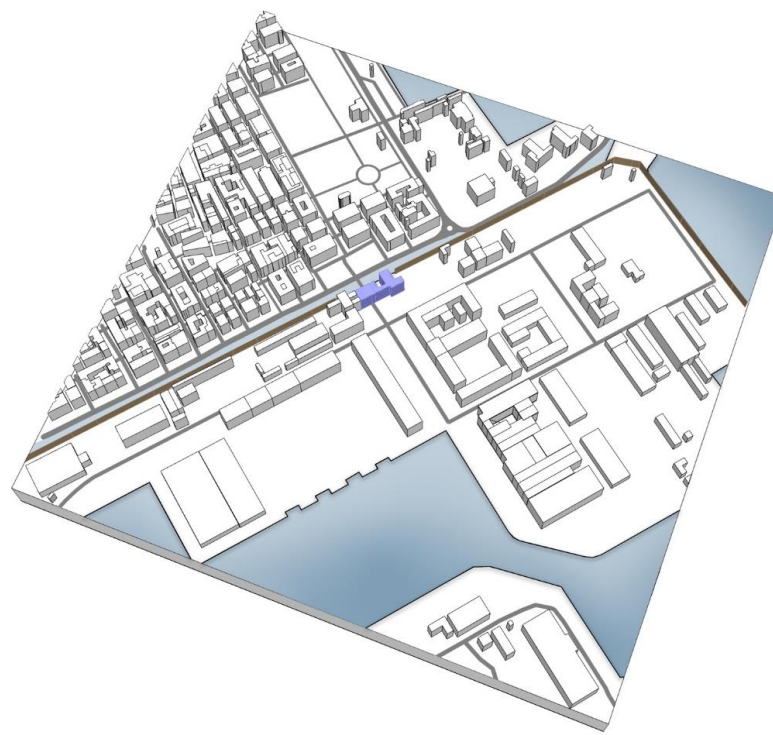
- Inserire passeggiate trasversali di collegamento tra città e mare

- Rafforzare il collegamento tra città - Arsenale - Museo Navale - Porto Mirabello

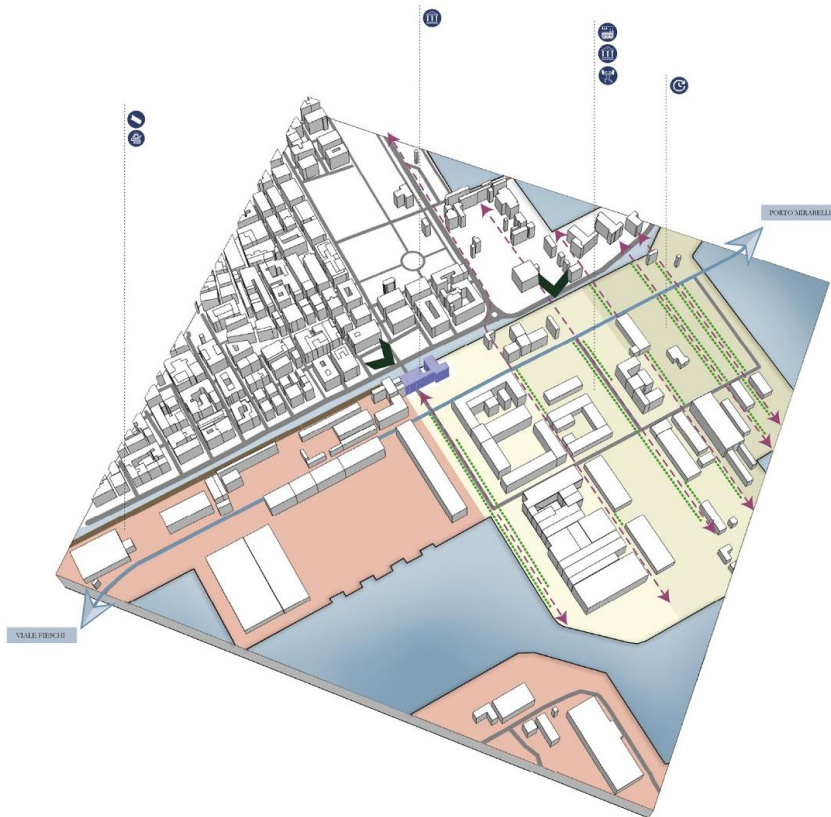
- Inserire filari di alberi lungo gli assi verticali di collegamento



# SCENARIO ATTUALE



# SCENARIO FUTURO



## LEGENDA

-  Aree prossime alla riapertura futura
-  Aree di media prossimità alla riapertura
-  Aree più lontane alla riapertura
-  Aree non accessibili
-  Pedonabilità più prossima al mare
-  Filari di alberi lungo gli assi verticali
-  Strade perpendicolari di connessione città-waterfront
-  Riapertura dei varchi

## FUNZIONI

-  Commerciale, culturale, ricreativa
-  Attività rimaste all'Arsenale
-  Aree di progressiva riapertura futura

## SCENARIO ATTUALE

1

Waterfront occupato dalle attività commerciali

2

Presenza della barriera fono - assorbente che separa la città dal fronte mare

3

Persistenza di diverse forme di inquinamento

4

Carenza di aree verdi

5

Degrado dell'abitato di Fossamastra a causa della fascia di rispetto non proporzionata



## SCENARIO FUTURO

1

### OBIETTIVO

Riqualificare le condizioni di degrado urbano causate dall'area industriale

- Aumentare la fascia di rispetto sino ad arrivare alle proporzioni adeguate di minimo 10 metri

- Limitare l'ingombro del sistema ferroviario, concentrandolo maggiormente lungo il perimetro del porto

- Espandere l'area adibita esclusivamente alle attività commerciali per usufruire di un maggiore spazio a disposizione

- Riconvertire l'area retrostante del quartiere di Fossamastra per renderlo più vivibile

- Porre maggiore attenzione alla situazione di Fossamastra, inserendo più servizi di interesse collettivo e culturale

# SCENARIO ATTUALE



# SCENARIO FUTURO



## LEGENDA

 Aree non accessibili

 Fascia di rispetto

## FUNZIONI

 Attività del porto commerciale

 Fascio ferroviario





# RUFFINO: L' AREA INVASA DAI CANTIERI NAVALI

## SCENARIO ATTUALE

1

Waterfront occupato dalle attività di cantieristica navale

2

Problematiche presenti nelle ore notturne a causa del rumore dei cantieri

3

Persistenza di diverse forme di inquinamento

4

Mancanza di aree aperte al pubblico, se non per una piccola porzione

5

Esclusione completa dal fronte mare per gli abitanti di Ruffino



## SCENARIO FUTURO

1

### OBIETTIVO

Riconnettere l'abitato di Ruffino al proprio fronte mare in periodi determinati

- Inserire percorsi protetti tra i cantieri, che permettano l'accesso al mare, in determinati periodi all'anno (come eventi, feste, ecc.)

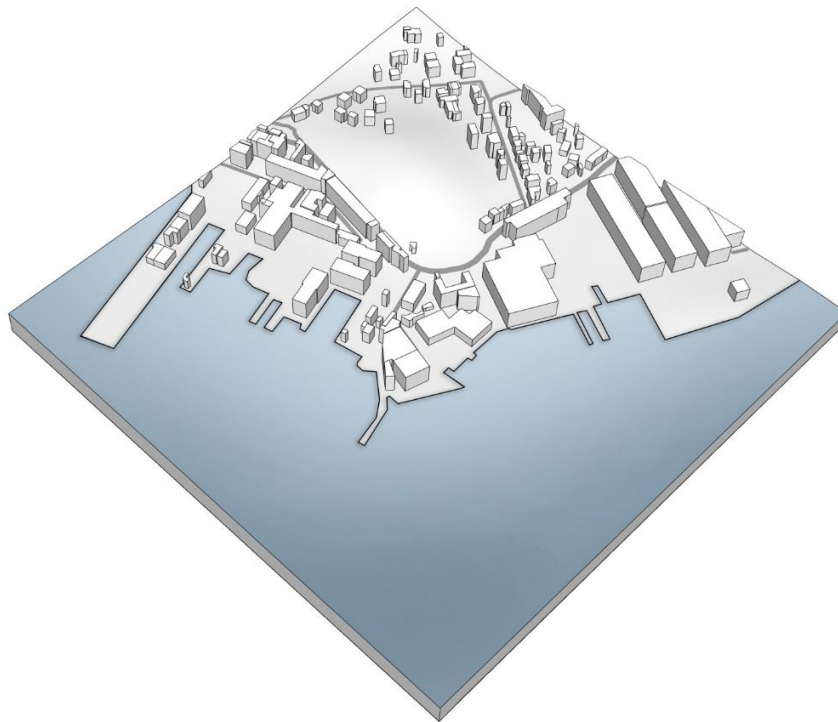
- Pensare a un cambiamento d'uso futuro per i cantieri in via di dismissione

- Creare una situazione di convivenza reciproca, nel rispetto sempre del periodo di accessibilità

- Valorizzare l'unico tratto di banchina accessibile come spazio pubblico percorribile e vivibile

- Rendere quest'area più attrattiva attraverso un ripensamento dello spazio per future sagre e feste di quartiere

# SCENARIO ATTUALE



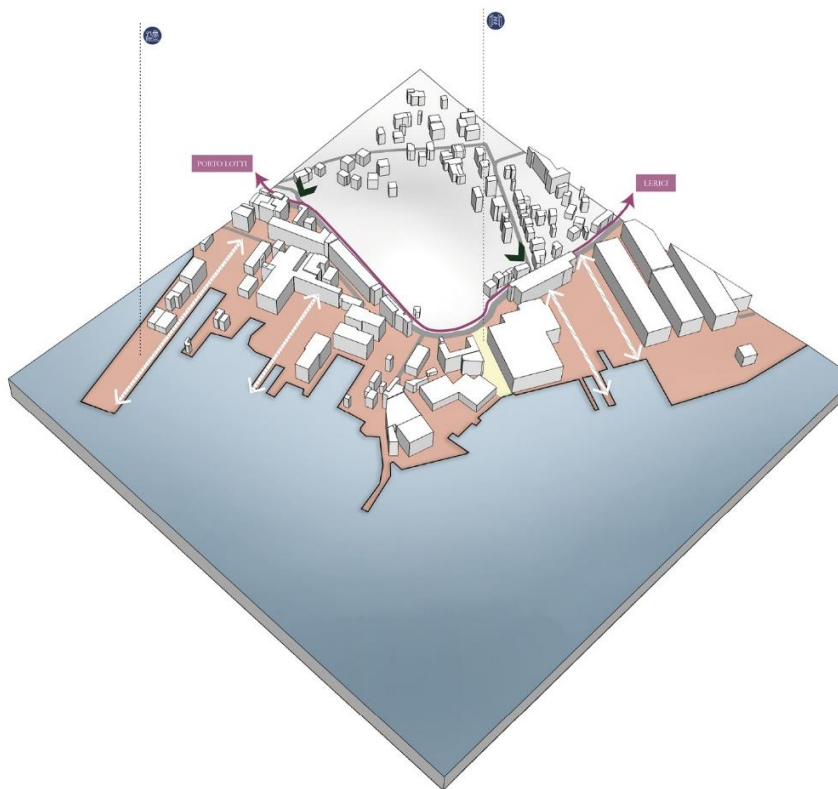
## LEGENDA

-  Aree accessibili
-  Aree non accessibili
-  Riconnesione del borgo alla città
-  Percorsi occasionali
-  Riapertura dei varchi

## FUNZIONI

-  Attività di cantieristica navale
-  Riqualificazione dell'unica area accessibile

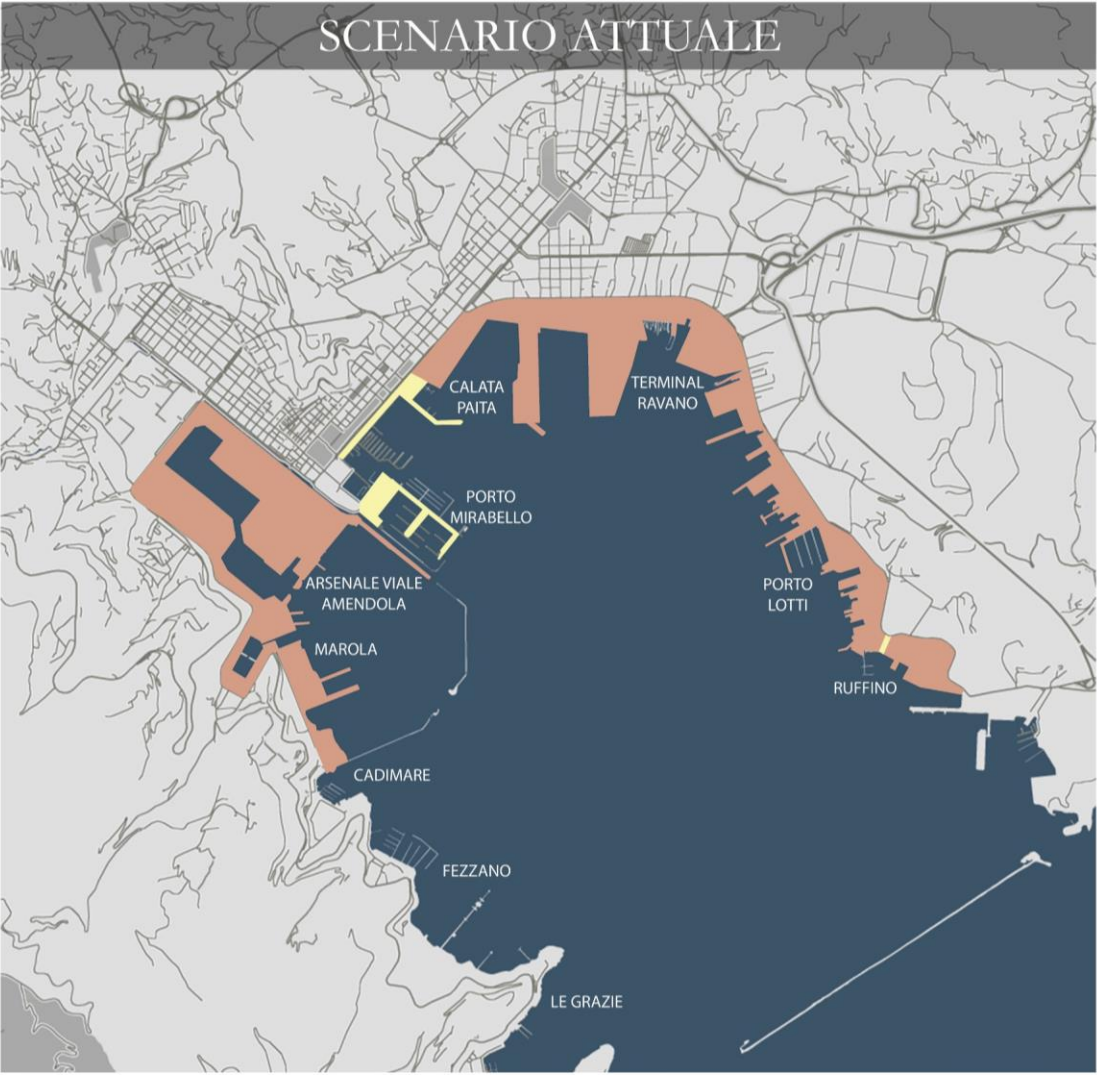
# SCENARIO FUTURO



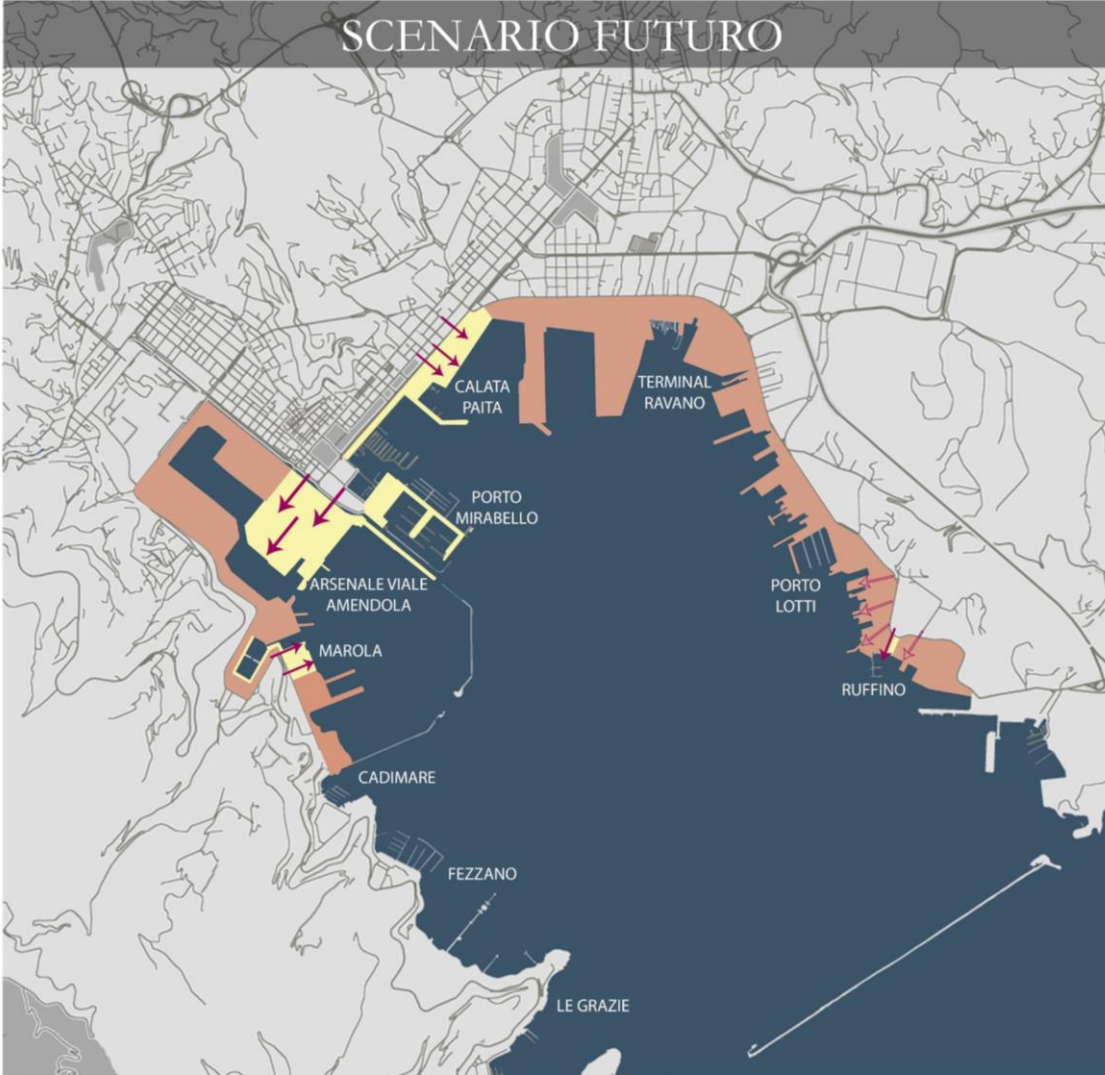
# IL WATERFRONT DI LA SPEZIA



## SCENARIO ATTUALE



## SCENARIO FUTURO





The background features a complex network of thin, light gray lines connecting various-sized dark gray circular nodes. The nodes are scattered across the frame, with some appearing as larger hubs and others as smaller peripheral points. The overall effect is that of a digital or social network map.

**GRAZIE PER  
L'ATTENZIONE**

---