Regione Liguria
Provincia di Savona
COMUNE DI PIETRA LIGURE

Progetto per la trasformazione urbanistica dei Cantieri Navali Rodriquez in un porto turistico con annesse strutture pubbliche, ricettive, residenziali e produttive

S.U.A. STRUMENTO URBANISTICO ATTUATIVO di approv. regionale L.24/87
D.P.R. 509/97
Decr. Min. Trasporti e Navigazione 14.04.98
Conf. Servizi L. 241/90 s.m.i.

PROGETTO DEFINITIVO

RELAZIONE PAESAGGISTICA

Proponente
Rodriquez Cantieri Navali S.p.A.
Via Raineri 22, 95122 Messina

Progettisti
Ing. Michele Ministeri
Arch. Vittorio Grattarola
Arch. Paolo Bandini
Dott. Eugenio Piovano
ACQUATECNO
Ing. Paolo Turbolente

Genova, agosto 2013 – REVISIONE 1

Dott. Ing. MICHELE MINISTERI · MESSINA · Iscritto all'Albo di Messina Matric. 868

PIANIFICATORI PAESAGGISTI PROVINCIA DI GENOVA ARCHITETTO VITTORIO GRATTAROLA N° 1348

Rodriquez Cantieri Navali SpA
Amministratore Delegato
Livio Corghi

RELAZIONE PAESAGGISTICA

La presente Relazione Paesaggistica viene redatta secondo le modalità previste dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 12 dicembre 2005 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 31/12/2006.

SCHEDA PER LA PRESENTAZIONE DELLA RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA PER LE OPERE IL CUI IMPATTO PAESAGGISTICO E' VALUTATO MEDIANTE UNA DOCUMENTAZIONE SEMPLIFICATA

COMUNE DI PIETRA LIGURE (SV)

1) RICHIEDENTE:

Rodriquez Cantieri Navali S.p.A.
Via S. Raineri 22 – 95122 Messina

2) TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO:

Riconversione paesaggistica, urbanistica ed urbana dell'attuale Cantiere Navale Rodriquez, in fase di dismissione e in attuale sottoutilizzo. Gli spazi riconvertiti consentiranno di restituire una grande area alla cittadina, con la conseguente ricucitura urbana ed ambientale. All'interno dell'intervento sarà ancora presente la Cantieristica Navale, in modo da conservarne la tradizione nella memoria pietrese nonché salvaguardarne (ed aumentarne) l'attuale saldo occupazionale. L'intervento prevede anche la realizzazione di uno specchio acqueo suddiviso in parte per il Cantiere navale e in parte per il futuro Marina. Altresì viene prevista la realizzazione di una quota di residenziale e di commerciale. A completamento, è prevista la realizzazione di due grandi piazze urbane e la riorganizzazione dei percorsi pedonali.

3) UBICAZIONE DELL'OPERA:

Area attuale Cantiere Navale Rodriquez, in concessione demaniale compresa tra la ferrovia GE-Ventimiglia a Nord, il Torrente Ranzo a Ovest, il Centro Storico di Pietra Ligure a Est e il mare a Sud.

4) CARATTERE DELL'INTERVENTO:

L'intervento da realizzarsi ha carattere permanente essendo destinato alla riqualificazione ambientale, al riutilizzo delle superfici dismesse e alla riconversione di tutta l'area alle funzioni di seguito descritte. Inoltre lo stesso va considerato di carattere **fisso** in quanto non prevede opere rimovibili.

5) DESTINAZIONE D'USO ATTUALE DELLA SUPERFICIE INTERESSATA DAL PROGETTO:

Ai fini della individuazione delle destinazioni d'uso delle superfici interessate dall'intervento sono stati analizzati la serie di strumenti urbanistici vigenti descritti in seguito e rappresentati nella tavola AR-A0.01.

Pur se le attività produttive attualmente insediate sono sempre state confermate urbanisticamente da tutti i livelli di pianificazione approvati nel corso degli anni, già in passato vi erano state informali ipotesi di trasformazione dei Cantieri Navali di Pietra Ligure tali da alimentare vivaci dibattiti in seno alla Comunità locale e da suscitare negli strumenti di pianificazione indicazioni, pur generiche, volte a promuovere studi di riconversione aventi caratteristiche di compatibilità ambientale e territoriale.

Gli strumenti urbanistici vigenti attualmente sull'area di progetto sono:

- Piano Regolatore Generale del Comune di Pietra Ligure;
- Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona;
- Piano Territoriale di Coordinamento della Costa;
- Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico.

Sotto il profilo della compatibilità urbanistica ed ambientale la Conferenza dei Servizi Deliberante del 9 agosto 2011, valutando il Progetto Preliminare dal quale il presente Progetto Definitivo ha confermato impostazione, destinazioni, quantità e assetti plano-altimetrici, ha ritenuto *"che il Progetto Preliminare per la costruzione e gestione di un Porto turistico nell'area dei Cantieri possa essere ammesso all'ulteriore fase del procedimento, ai sensi dell'articolo 5 del D.P.R. 509/1997"*.

PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI PIETRA LIGURE

Il Piano Regolatore Generale del Comune, approvato con D.P.G.R. n. 209 in data 27 febbraio 1995, classifica l'area dei Cantieri Navali come zona cantieristica **RF** – zona di rinnovo fronti urbane -, disciplinata dall'art. 10.3, che prevede la possibilità di interventi di ristrutturazione urbanistica previa predisposizione di uno Strumento Attuativo, di approvazione regionale, che *"consenta il ridisegno dell'area con destinazioni d'uso legate alla cantieristica da diporto, alla nautica, al rimessaggio e ai servizi collaterali"*.

Il presente Progetto Definitivo, avente caratteristiche di S.U.A., è quindi sostanzialmente in continuità con gli auspici pianificatori previsti dal Piano Regolatore Generale.

Va tuttavia rilevato come il Progetto Definitivo – S.U.A., prevedendo la realizzazione di Porto Turistico a mare dell'attuale linea di costa, richieda la modifica del perimetro territoriale indicato dal Piano Regolatore, attualmente attestato nella conferma del confine attuale delle aree cantieristiche.

Le tavole di Progetto allegate di "Inquadramento Urbanistico" indicano una ipotesi di zona coincidente con l'area effettivamente impegnata dall'intervento.

Su tale nuova perimetrazione di zona viene proposta una denominazione specifica **A.P.T.P.** (Area Portuale Turistico Produttiva), entro la quale valgano le seguente prescrizioni.

- Destinazioni ammesse: Porto Turistico, Attività ricettive, attività commerciali, pubblici esercizi, connettivo urbano, residenze, residenze turistico alberghiere e speciali, attività cantieristiche, produttive e artigianali, parcheggi e viabilità, per una Superficie Lorda massima consentita pari a quella indicata dal presente Progetto Definitivo (cfr. cap. 3.11).

- La volumetria complessiva dell'intervento dovrà essere inferiore alla volumetria attualmente esistente nel Cantiere e dovranno essere rispettati i seguenti parametri:

- l'altezza massima degli edifici di progetto non dovrà superare l'altezza massima degli edifici esistenti, salvo elementi strettamente funzionali all'attività cantieristica;

<u>PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI SAVONA</u>

Nel caso del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona, va rilevato come il presente Progetto risulti conforme con gli obiettivi che vengono individuati in riferimento al tema dell'innovazione del sistema turistico costiero provinciale, in particolar modo (P.T.C. Prov. di Savona, Documento degli Obiettivi, cap. 4, pagg. 22 e segg.) quando viene richiamata la necessità di *" … potenziare la gamma dei prodotti offerti con valorizzazione dei fattori di potenziale turistico presenti"*, di *"… sviluppare ed articolare l'offerta complessiva di nuove strutture ricettive"*, di *"… favorire gli interventi a supporto del mercato turistico… parcheggi… la realizzazione di un sistema di porti e approdi turistici attrezzati… percorsi pedonali, passeggiate"*, e di risolvere le principali problematiche presenti sul tratto costiero mediante *"… la riorganizzazione e la riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati"* e *"… lo sviluppo della fruizione pubblica e dell'utilizzo turistico e ricreativo della zona costiera"*.

Gli stralci cartografici del Piano, allegati al Progetto, illustrano i più significativi aspetti della pianificazione provinciale nell'ambito interessato dall'intervento, con riferimento particolare al Progetto Integrato P.I.3, per l'innovazione dell'offerta turistica costiera e l'integrazione con l'entroterra.

Sull'area dei Cantieri Navali di Pietra Ligure viene indicato il *"Mantenimento delle attività cantieristiche con rifunzionalizzazione e riqualificazione delle aree, recupero del fronte a mare e connessioni con il centro abitato"*.

Per le ragioni illustrate nella descrizione del Progetto ed alla luce di quanto sopra, si ritiene conforme l'intervento proposto con lo spirito e gli obiettivi del Piano, fatti salvi i necessari approfondimenti atti a valutare la corrispondenza

normativa della realizzazione del Porto Turistico nel quadro degli interventi di rifunzionalizzazione ammessi.

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA COSTA

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa è stato approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 64 del 19.12.2000.

Il Piano prende le mosse dall'esame delle attuali condizioni della costa ligure, alla fine di un ciclo espansivo dell'edificazione, contrassegnato da una trasformazione spesso anche brutale dell'ambiente costiero. Nel contempo la dotazione di servizi e infrastrutture mostra evidenti carenze che incidono sull'efficienza del sistema economico, sull'attrattività turistica e sulla qualità complessiva della vita dei residenti.

In questo contesto il Piano punta a perseguire i seguenti obiettivi:

- la tutela e la valorizzazione dei tratti di costa emersa e sommersa che rivestono valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale;
- la riorganizzazione e la riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati;
- la difesa del litorale dall'erosione marina ed il ripascimento degli arenili;
- lo sviluppo della fruizione pubblica e dell'uso turistico e ricreativo della zona costiera;
- l'adeguamento e lo sviluppo del sistema della portualità turistica;
- il riuso, in forma integrata e coordinata, dei tratti di ferrovia dismessi o da dismettere lungo la costa;
- il miglioramento delle condizioni della viabilità costiera.

Pur essendo una delle regioni italiane a maggior ricettività nautica (l'offerta di posti barca, calcolati per imbarcazioni di 12 metri, è di circa 14.300, di cui 1.300 realizzati negli ultimi 4 anni nei porti dei capoluoghi), il sistema dei porti turistici della Liguria presenta una dispersione delle localizzazioni (molti porti di ridotta capacità e basso livello di servizio) e una distribuzione non omogenea per provincia (la maggiore densità di p.b. si ha in prov. di GE, 146 p.b./miglio, la minore in prov. di SV, 49 p.b./miglio).

Il Piano punta a un incremento del numero di posti barca complessivo (circa 10.000 nuovi p.b.), nonché a valorizzare le risorse naturali e paesaggistiche per migliorare nel complesso l'offerta turistica che rappresenta ormai l'attività economica dominante per alcuni comuni dell'arco ligure.
Il Piano individua le possibilità più interessanti a tale proposito, *nel riutilizzo di aree industriali sottoutilizzate o in via di dismissione, e di zone in stato di degrado in conseguenza di attività cantieristiche*.

Appare preferibile, infatti, che gli interventi si collochino su tratti di costa già urbanizzati o comunque ambientalmente compromessi. Questo non solo perché l'inserimento di una base nautica fornisce uno strumento per la riqualificazione delle aree degradate, ma anche in virtù del fatto che in tali aree è più facile reperire tutti i servizi esterni necessari al buon esercizio di un

moderno marina (allacci alla rete elettrica, all'acquedotto comunale e all'impianto fognario).

Il Piano Regionale della Costa indica per la zona di intervento, inclusa nell'Ambito di Progetto "A.P. 13 – Loano – Pietra Ligure – Borgio Verezzi", una segnalazione di localizzazione per un area di trasformazione, suggerendo ipotesi di rinnovo pienamente omogenee ai contenuti del presente Progetto, pur senza prefigurare previsioni concrete di realizzazione.

" … La seconda area che il Piano segnala è quella dei Cantieri Rodriquez a Pietra Ligure, ormai inglobata nel contesto urbano di Pietra e, a quanto risulta, solo parzialmente utilizzata. L'intera zona e la adiacente linea ferroviaria di futura dismissione dovrebbero essere oggetto di uno studio che valuti la parziale riconversione dei cantieri volta a un loro più armonico inserimento nella struttura urbana di Pietra Ligure, con la possibilità di prevedere la realizzazione di un bacino funzionale all'attività produttiva e alle nuove destinazioni" (Piano della Costa, A.P.13, pag.48).

In una nota, il Piano della Costa precisa inoltre quanto segue.

"Il Piano, per quel che riguarda qui in particolare le aree dei Cantieri Rodriquez e nell'ambito successivo, le aree Piaggio, pur riconoscendo che la destinazione industriale su aree a filo di costa non costituisce un uso ottimale delle scarse risorse costiere disponibili, considera altresì il significato economico e sociale delle attività presenti; pertanto non intende proporre aprioristicamente scenari alternativi di tipo turistico e balneare bensì approfondire le possibilità d'intervento, anche parziale, sulle aree stesse, volte al miglior svolgimento delle attività presenti ovvero considerare costi e benefici di possibili diversificazioni d'uso. La destinazione produttiva, infatti, non esclude che possano essere insieme perseguite ipotesi progettuali volte alla soluzione dei problemi di ricomposizione del litorale e del tessuto urbanistico adiacente, al rafforzamento dei servizi e alla riorganizzazione della viabilità locale".

Anche per il Piano della Costa dunque, va riconosciuta la conformità di quanto proposto con le indicazioni di natura generale degli obiettivi di pianificazione indicati.

Con deliberazione n. 1225 del 19.10.2007, la Giunta Regionale ligure ha confermato la validità del PTC della Costa, ritenendo che la richiesta di Variante relativa a Pietra Ligure fosse da ritenersi valutabile nel merito contestualmente all'iter di approvazione del Progetto.

Con Decisione n.77 del 29.12.2010, la Giunta Regionale ha dato mandato agli uffici competenti di procedere alla revisione del P.T.C. della Costa, sospendendo l'esame dei progetti di porti turistici che non avessero ancora superato la fase di ammissibilità di cui all'art.5 del D.P.R. 509/97. Con successiva Decisione n. 25 del 21.04.2011, la Giunta Regionale ha approvato la relazione all'uopo predisposta dagli uffici competenti, dando mandato agli

stessi di predisporre gli elaborati per la Variante riguardante i porti turistici, gli impianti nautici e i cantieri navali.

La Variante è stata adottata dalla Giunta Regionale con D.G.R. n. 936 del 29.06.2011.

Al riguardo, le conclusioni formulate dagli uffici regionali competenti portano a ritenere che la realizzazione di un bacino portuale a Pietra Ligure sia compatibile con gli obiettivi del P.T.C. della Costa, non comportando sacrifici di spazi naturali o di pregio paesistico (area già pesantemente artificializzata), purché venga data priorità al mantenimento dell'utilizzo cantieristico di una parte degli spazi.

Successivamente a tutto, il Consiglio Regionale della Liguria, in adunanza del 11 dicembre 2012, con Deliberazione n. 30 ha approvato la "Variante di aggiornamento al Piano Territoriale di Coordinamento della Costa", con approvazione a stralcio delle indicazioni relative al Comune di Pietra Ligure e della sostituzione dell'art. 4 delle relative Norme di Attuazione con riferimento alla disciplina dei Cantieri Navali.

PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO

Le tavole allegate di "Inquadramento Urbanistico" riportano gli stralci cartografici delle previsioni del Piano di Coordinamento Paesistico riferite all'assetto vegetazionale, all'assetto geomorfologico e all'assetto insediativo dell'area in esame.

Sotto il profilo dell'assetto vegetazionale, il Piano individua l'area come COL ISS, Colture Agricole – Impianti Sparsi in Serre (Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico. Norme di Attuazione – D.C.R. n. 6 del 26 febbraio 1990 -, artt. 58, 60. Tav. 40).
Il presente Progetto non ipotizza la modifica di tale disciplina.

Dal punto di vista dell'assetto geomorfologico, il P.T.C.P. disciplina le aree come MO-B, regime di Modificabilità di tipo B (Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico. Norme di Attuazione – D.C.R. n. 6 del 26 febbraio 1990 -, art. 67. Tav. 40).
Anche in questo caso, il Progetto non ipotizza la modifica di tale disciplina.

Per ciò che concerne l'assetto insediativo, l'area del Cantiere Navale di Pietra Ligure viene compresa nel regime TU, Aree Urbane, Tessuti Urbani (Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico. Norme di Attuazione – D.C.R. n. 6 del 26 febbraio 1990 - art. 38. Tav. 40), non assoggettata dunque a specifica ed autonoma disciplina paesistica, poiché ritenute prevalenti le problematiche di natura urbanistica.
Per le aree corrispondenti ai sedimi dell'attuale Cantiere, il Progetto ipotizza la conferma di tale regime normativo.

Tuttavia il Progetto si estende oltre l'attuale linea di costa, prevedendo la modifica delle strutture a mare esistenti del Cantiere – scali di alaggio, opere di protezione, … - e la realizzazione del Porto Turistico.

A seguito di tale previsione, il Progetto propone l'assoggettamento del solo perimetro individuato dalle opere a mare al regime normativo AI – CO, Attrezzature e Impianti, regime di Consolidamento (Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico. Norme di Attuazione – D.C.R. n. 6 del 26 febbraio 1990 -, art. 56), il quale consente gli interventi sia di modificazione delle strutture esistenti, sia di ampliamento degli impianti "… *che ne consolidino le presenza e ne migliorino l'inserimento nel contesto ambientale"*.

L'"indicazione propositiva" AM, Accessibilità al Mare, prevista dal Piano, risulta accolta e confermata dalla configurazione urbanistica proposta dal Progetto.

6) USO ATTUALE DELLA SUPERFICIE

Attualmente le aree occupate dal Cantiere Navale e gli immobilizzi tecnici su di esse esistenti, inclusivi di aree cintate, arenili a Ponente e scogliere, molo di massi naturali e avanscali a Mezzogiorno, sono corrispondenti a quanto rappresentato negli elaborati grafici allegati che illustrano la consistenza dello stato di fatto.

All'interno dell'area sono oggi comprese le seguenti opere fisse:

- FABBRICATO "UFFICI E DIREZIONE" a tre piani fuori terra oltre a piano rialzato, destinato in parte alla produzione ed in parte maggiore a sala tracciato e uffici;
  Il manufatto, la cui costruzione risale agli anni'20, ha struttura portante monolitica in c.a.con pianta rettangolare di m. 18.4x79.02, si eleva in altezza per m. 19.6 in gronda ed è occupato in massima parte al piano terra dall'officina di carpenteria navale che con le cinque campate dei suoi capannoni penetra lato mare nel fabbricato per un'altezza di m. 9.5.

  DESTINAZIONE:

  - Piano terra: (a quota +3.05 l.m.) è diviso in sei campate trasversali da m. 13ca./cad. di cui n° 5 sono occupate dall'officina e la restante dai locali per cabina elettrica e compressori oltre vano scala (v. Dis 008/1 officina);
  - Piano ammezzato (a quota +7.50): uffici e servizi;
  - Piano primo (a quota +12.20): sala a tracciare e servizi:
  - Piano secondo (a quota +17.15): uffici direzione, ufficio tecnico, sala disegnatori, servizi.

  CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE E FINITURE

- Tetto a due falde con copertura in lastre ondulate di fibrocemento e tratti di ondolux trasparente su piccola orditura in legno con capriate e travi di sostegno in c.a.;
- Pareti di tamponamento in laterizi forati;
- Prospetti intonacati e tinteggiati con sagome architetturali e sobrie decorazioni in sile liberty;
- Scala interna di accesso ai piani in c.a. rivestita in marmo con pianerottoli in marmittoni a scacchiera e vano centrale dotato di ascensore;
- Scala esterna lato ovest sempre in c.a. di servizio al piano primo;
- Solai in c.a. a solette piene monolitiche con nervature in vista, atte a sopportare carichi di tipo industriale;
- Pareti interne intonacate e tinteggiate: porte interne in legno verniciato con portoni lato-scala in legno pregiato: finestre con telai di ferro e vetri ad eccezione dell'ultimo piano in cui sono installate doppie finestre in lega leggera negli uffici ed in legno nella sala disegno;
- Pavimenti: al P.T. in battuto di cemento, al P. Ammezz. E I° e II° in piastrelle di gres esagonali ed in cemento verniciato in sala a tracciare, al P.II° in linoleum ed in moquette negli uffici direzione ed in sala disegnatori;
- Sottotetto non attrezzato, accessibile in botola, con solaio rovescio nervato appeso alle capriate, praticabile, dotato di lucernaio. All'estremità della falda lato Nord-Ovest è situata una cisterna circolare di accumulo acqua per servizi del diametro di m. 6x1.1 h. c.a.

ACCESSI

- all'officina: dal lato Est attraverso due ampi poroni scorrevoli atti al passaggio di strutture prefabbricate con luce netta m. 8.40 e 10.65 ed altezza m. 8 ca. oltre a n° 3 porticine luce netta m. 3 ca.;
- ai locali compressori e centrale el.: da lato Nord;
- ai piani superiori: dal lato Est tramite vano scala interno con ascensore, dal lato Ovest tramite scala esterna di servizio al solo piano primo.

IMPIANTI

- elettrico luce e f.m. per officina alimentato da cabina di trasformazione con conduttori fuori traccia;
- idrico-sanitario alimentato da acquedotto comunale e da stazione di pompaggio da falda interna allo stabilimento per uso servizi igienici;
- telefonico collegato alla rete nazionale interna;
- riscaldamento: tipo a termosifone ad acqua calda alimentato da centrale termica in locale esterno sottoscala contiguo all'edificio lato nord-ovest .

- N° 2 SCALI in c.a. per la costruzione e varo di navi fino a 18.000 t. di stazza;

Il Cantiere è dotato di:

- N° 2 scali in c.a. e muratura con avanscali a mare, idonei alla costruzione di navi fino a 18.000 tonn. di stazza, costituiti da due piani inclinati che si dipartono dal solaio di copertura del magazzino a quota m. 10.27 s.l.m. con pendenza iniziale del 7.6%, fino ad arrivare al tratto terminale dello avanscalo, avanzando per oltre 40 m. sotto il livello del mare;
- N° 1 avanscalo oggi in disuso residuo dello "ex scaletto di alaggio" o scalo n° 3;

Per i due scali in uso il piano inclinato è formato per la maggior parte, fino all'altezza di m. 2 ca. da un solettone in c.a. sorretto da pilastri e orditura di travi longitudinali e trasversali che individuano volumi interni attrezzati a locali ad uso deposito, magazzino e uffici a servizio degli scali stessi e del magazzino.

La parte terminale del piano è formata con blocchi pieni e cavi su gettata in c.a. di altezza decrescente, sui quali sono disposte le strutture di scorrimento in legno.

Tot. Superficie coperta: mq. 2.170

Anno di costruzione: anteguerra. Opere di ripristino e la ricostruzione degli avanscali (demoliti da eventi bellici) sono state eseguite a seguito autorizzazione 17/7/57 Capitaneria di Porto di Savona n° 595 di rep.

- FABBRICATO PER "PIANO DI SCORRIMENTO" GRU a servizio di due scali a tre piani fuori terra con piani inferiori adibiti a magazzino, reparti elettricisti e marinai e servizi vari;

Edificato tra i due scali e a servizio degli stessi.

Ha struttura in c.a. con tamponamenti in muratura e si compone di due piani fuori terra oltre al piano delle vie di corsa, poste all'altezza del solaio di copertura su cui scorrono su binari le due gru, rispettivamente della portata di 25 e 30 t.

L'edificio ha forma parallelepipeda con pianta da m. 7.30x146.5 e altezza m. 16 da terra e si compone di n° 19 campate di cui le ultime tre, lato monte, per una lunghezza di m. 23.43 ed una altezza dim. 7 ca. sono incorporate al fabbricato del magazzino.

La costruzione è stata realizzata in due tempi successivi:

- nell'anno 1953 è stato edificato l'intero manufatto per una lunghezza di m. 130.5;
- nell'anno 1957 ne è stato realizzato il prolungamento a mare con la costruzione delle ultime tre campate per una lunghezza di m. 16.

DESTINAZIONE

- Piano terra: solo in parte attrezzato comprende, oltre alla porzione di edificio incorporata al fabbricato magazzino, quattro locali con accesso

indipendente pure ad uso magazzino, quattro locali con accesso indipendente pure ad uso magazzino;
- Piano primo: quasi completamente attrezzato, comprende la sala cerimonie varo, il reparto elettricisti, il reparto falegnami, oltre a locali deposito e servizi;
- Piano secondo: comprende un solo locale attrezzato che occupa le due ultime campate lato monte; la restante parte, allo stato rustico, è adibita ad area di sgombero.

CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE

Trattasi di costruzione monolitica a portali in c.a. faccia a vista collegati da solette piene con nervature in vista che realizzano i tre orizzontamenti, di cui l'ultimo, di copertura, costituisce il piano di scorrimento delle due gru a servizio degli scali e i due intermedi, di maggiore portata, individuano locali ad uso industriale con pareti intonacate, pavimento in battuto di cemento e finestre con telai in ferro e vetro.

Il manufatto è servito da due scale interne, sempre in c.a., per l'accesso al piano primo e secondo, mentre al solaio di copertura si accede con scale a pioli alla marinara.

IMPIANTI

- Elettrico luce ed f.m.;
- Idrico-sanitario e servizi attrezzati,
- Telefonico.

- FABBRICATO "SERVIZI SOCIALI" a quattro piani fuori terra adibito a portineria e servizi sociali;

Il manufatto, la cui costruzione risale agli anni'20, ha struttura portante monolitica in c.a. con pianta di forma pressocchè rettangolare di m. 18.05x33.2/32.05: si eleva in altezza per m. 17.60 in gronda con torre del vano scala di altezza m. 20.80 e porta in aderenza al lato Sud un piccolo fabbricato ad un piano oltre seminterrato adibito a servizi e attiguo fabbricato per locale caldaia, e al lato Nord/Est un fabbricato ad un piano adibito a servizi vari.

DESTINAZIONE

- Piano terra: a quota 2.65 s.l.m. inferiore al piano strada (a quota 3.10) da cui si accede mediante rampa carrabile asfaldata e piccola gradinata pedonale, è adibito a portineria, deposito automezzi e servizi. I corpi aggiunti a Sud e a Nord/Est sono adibiti a servizi e locale caldaia;
- Piano primo: a quota 7.70 adibito a spogliatoi e servizi maestranze;
- Piano secondo: a quota 12.70 adibito a mensa;
- Piano terzo: a quota 17.60 adibito a foresteria con servizi.

CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE E FINITURE

- Tetto a più falde con copertura in lastre ondulate di fibrocemento sorrette da orditura in legno su capriate sempre in legno che sostengono il soffitto del piano terzo realizzato con lamiere grecate semplici e isolante in lana di roccia; il vano scala termina invece con tetto a terrazzo piano praticabile;
- Pareti di tamponamento in laterizi forati;
- Prospetti intonacati e tinteggiati;
- Scala interna di accesso ai piani in c.a. parzialmente rivestita in marmo ;
- Solai in c.a. a solette piene monolitiche con nervature in vista atte a sopportare carichi di tipo industriale;
- Pareti interne intonacate e tinteggiate: porte interne in legno verniciato e portone di ingresso in legno massiccio: finestre con telai in ferro e vetri;
- Pavimenti: al P.T. in battuto di cemento, ai piani superiori in piastrelle vario tipo;
- Sottotetto: non praticabile.

ACCESSI

L'accesso al corpo principale è sia pedonale che carrabile dalla comunale via G. Bado mentre ai corpi aggiunti si accede all'interno dell'area del cantiere.

IMPIANTI

- elettrico luce e f.m;
- idrico-sanitario alimentato da acquedotto comunale;
- telefonico collegato alla rete nazionale interna;
- riscaldamento: a termosifone ad acqua calda alimentato da centrale termica sita nel piccolo fabbricato in aderenza lato Sud/Ovest, costruito su gettata di calcestruzzo rivestita in pietra sopra la scogliera e dotato di tetto antiscoppio in acciaio.

- FABBRICATO "MAGAZZINO – FORESTERIA" a due piani fuori terra adibito a magazzino e foresteria, sovrastato dalle strutture degli scali e del piano di scorrimento;

  L'attuale consistenza deriva da lavori di demolizione operati nell'anno'71 (pratica edilizia n° 154/71 Comune Pietra Lig.) che hanno interessato l'ala Ovest del fabbricato conferendone alla parte terminale l'odierna forma di stretto cuneo.

  Il fabbricato ha forma composita: mentre a Levante si presenta come un edificio di civile abitazione (ante 1917 adibito ad asilo comunale) , nella restante parte adibita a magazzino, ha la forma di un fabbricato industriale sorto anteguerra per utilizzare il volume risultante dal collegamento delle strutture dei quattro scali originari, di cui incorpora la parte terminale di maggiore altezza.

- CAPANNONI INDUSTRIALI monopiano ad uso OFFICINA.

Edificio a un piano fuori terra in c.a. e muratura avente l'asse longitudinale delle campate, lunghe oltre 216 mt., parallelo alla linea di costa e confinante verso Mezzogiorno con la scogliera paraonde. Il manufatto presenta coperture in pannelli di fibrocemento ed è avanzato stato di degrado complessivo.

La recinzione del cantiere è costituita:

- a Nord da muri perimetrali edificio foresteria e magazzino e da muro di cinta a confine con Via XXV Aprile e FF.SS.;
- ad Est da muro di cinta a confine con via Bado;
- a Ovest da muro di cinta e rete metallica a confine con rio Ranzi;
- a Sud da ponente a levante: muretto con rete metallica, muro di difesa capannoni, scarico di scogliera e avanscali, fabbricato servizi sociali, muro con rete metallica.

7) CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO

Il contesto paesaggistico di riferimento dell'area è di tipo urbano e costiero. Le aree a monte dell'attuale cantiere, sono, all'immediato confine, occupate, nell'ordine, dalla linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, dalla strada statale Aurelia, da edificazione relativamente recente e infine dal contesto collinare.

A valle dell'area, occupata, come descritto in precedenza da manufatti, in gran parte dismessi o in dismissione, relativi al cantiere nautico, oltre una sottile schiera di scogli a protezione, c'è il Mar Ligure.

L'area si presenta come una grande sconnessione nel tessuto urbano, non solo per la recinzione in muratura che cinge i lati a confine con la città, ma soprattutto per la dimensione e per l'attuale destinazione, nonché lo stato di ormai abbandono. E' priva totalmente di vegetazione.

Dal punto di vista paesaggistico l'area si presenta quindi come un vastissimo spazio intercluso. La vista verso mare è negata dalla presenza degli alti manufatti nonché del muro di cinta.

8) MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

L'area si sviluppa con andamento pianeggiante in tutta la sua estensione. La quota del piano di campagna è circa 2,00 / 3,00 s.l.m. a seconda dei tratti. L'area confina a Sud con il mare, a Nord con la ferrovia e poi con la Strada Statale Aurelia. L'area attualmente si presenta sul fronte mare con un

disordinato fronte caratterizzato soprattutto dal grande manufatto produttivo, attualmente non utilizzato, che occupa gran parte dell'area stessa.

9) PRESENZA DI VINCOLI ARCHITETTONICI, ARCHEOLOGICI, PAESAGGISTICI

L'area non è soggetta a vincoli architettonici e archeologici, ad eccezione dell'edificio A (Direzione), vincolato dalla locale Sovrintendenza ai Beni Architettonici.
Inoltre, l'area risulta vincolata a livello paesaggistico dalla Legge Galasso.

10) DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Ai fini esclusivi di una più chiara descrizione dei contenuti della proposta progettuale, l'intervento è stato suddiviso in settori, corrispondenti indicativamente alle principali funzioni di Progetto insediate.

Essi sono:

Il porto turistico

A) Le residenze nell'edificio ex-direzione

B) La darsena protetta e i pubblici esercizi

C) Il borgo residenziale di nuova costruzione

D) L'albergo

E) Il Cantiere Navale Rodriquez

F) Le funzioni pubbliche nell'edificio ex-mensa

Gli spazi aperti ed i parcheggi

Gli schemi grafici allegati, i disegni tecnici e le ricostruzioni prospettiche del Progetto Definitivo consentono la piena comprensione dei contenuti della proposta ed è a questi elaborati che le descrizioni delle pagine seguenti rimandano per una più efficace comprensione di quanto esposto, anche in termini di dimensioni volumetriche e quantità superficiali previste.

Va sottolineato come le configurazioni architettoniche presentate dal Progetto costituiscano un riferimento indicativo nelle soluzioni di dettaglio previste, riservando la precisa definizione delle particolarità edilizie alle fasi successive

di presentazione dei progetti per i Permessi di Costruire e agli ulteriori approfondimenti tecnici esecutivi.

Il porto per il Cantiere e per il diporto nautico

Il Progetto per il porto turistico di Pietra Ligure è caratterizzato da due specchi acquei, il primo dedicato alle attività cantieristiche, avente superficie pari a circa 20.390 mq., il secondo dedicato alle attività diportistiche e alla darsena per l'alaggio stagionale di piccoli natanti, avente superficie pari a 34.795 mq.

Il Progetto è stato redatto in conformità alle indicazioni contenute nelle "Raccomandazioni Tecniche per la Progettazione dei Porti Turistici", AIPCN-PIANC, Associazione Internazionale di Navigazione.

Nella configurazione proposta dai disegni allegati, i posti barca previsti, relativi al porticciolo per il diporto, sono stati così suddivisi:

Categoria	Dimensioni	N°
IV	12 m x 4,25 m	54
V	15 m x 4,75 m	42
VI	20 m x 6,00 m	16
	TOTALE	112

La configurazione progettuale è costituita da uno specchio acqueo interno la cui difesa dal moto ondoso esterno è assicurata dalla realizzazione di una diga di sopraflutto curvilinea pseudo parallela alla costa.

L'adozione di una banchina antiriflettente con setti permette di infrangere il moto ondoso residuo che penetra dopo la diffrazione sulla testata del sopraflutto.

Le caratteristiche geometriche delle opere a mare fisse e galleggianti sono descritte nella relazione specialistica allegata.

Il porto è completato da terrapieni pavimentati con edifici e parcheggi oltre che di tutti gli impianti tecnici generali necessari al corretto funzionamento di un Marina (impianto elettrico, idraulico, antincendio, fognario nero e bianco, di svuotamento dei serbatoi settici delle imbarcazioni a depressione, pump-out, sewage plant, di illuminazione esterna e di bunkeraggio, ecc.).

I servizi igienici a disposizione degli utenti del porto, previsti in posizione baricentrica alla diga di sopraflutto, all'interno dell'edificio del Cantiere Navale

ed al piano terra dell'ex fabbricato direzione sono, per numero e collocazione, conformi alla norma.

L'ingresso carrabile e pedonale sarà regolamentato.

Le residenze nell'edificio ex-direzione.

L'edificio ex-direzione dei Cantieri Navali, denominato fabbricato A, è costituito da un imponente corpo edilizio posto in posizione baricentrica rispetto all'intero complesso. Esso costituisce l'emergenza volumetrica prevalente nell'area dell'attuale Cantiere. Storicamente l'edificio ospitava le grandi sale per il tracciamento manuale degli scafi in scala naturale e, ai piani alti, gli uffici delle direzioni del Cantiere.

Insieme all'edificio ex-mensa, che verrà esaminato in seguito, il Progetto propone il riuso di tale emergenza, in considerazione sia della qualità architettonica del volume, dotato di un impianto decorativo eclettico in facciata e di strutture murarie ancora in soddisfacente stato di conservazione, sia della opportunità condivisa di salvaguardare la memoria collettiva del Cantiere storico conservandone le parti più rappresentative.

Grazie ad una drastica operazione di diradamento dei fabbricati dell'attuale Cantiere posti immediatamente a Levante dell'edificio A, tra questo ed il tessuto edificato del Centro storico, e la conseguente realizzazione di una grande piazza verde attrezzata in luogo degli scali e dell'attuale ingresso dello stabilimento, l'edificio costituirà la quinta scenografica terminale della lunga passeggiata a mare di Pietra Ligure, valorizzandone prospetticamente la qualità percettiva.

Al piede del fabbricato, una piccola piazza coperta consentirà la permeabilità pedonale verso le aree verdi previste a Ponente, e la continuità dei percorsi pubblici verso la nuova passeggiata a mare in fregio al porto turistico.

L'ipotesi progettuale prevede di destinare il piano terra a funzioni commerciali, in prevalenza destinate alle merceologie connesse alla presenza del porto turistico. Sempre al piano terra sono previsti parte dei servizi igienici e docce destinate al diporto, nonché spazi destinati a uffici. Ai piani superiori, con l'utilizzo dei piani esistenti unitamente alla realizzazione di un nuovo solaio mezzanino e di un nuovo piano mansardato nel sottotetto, sono previste unità abitative residenziali di vario taglio.

Logge e terrazzi sono previsti in facciata e al piano mansarda in omogeneità con le partizioni decorative dei prospetti, che verranno trattati con criteri di conservazione delle finiture e dei materiali architettonici originari.

Le coperture, oggi rivestite da lastre con presenza di amianto, verranno rimosse, smaltite in sicurezza secondo le vigenti normative di legge (così si

farà per tutti gli edifici esistenti nel Cantiere nei quali è presente amianto e dei quali si prevede la demolizione) e sostituite da coperture con manto in ardesia.

La darsena protetta e i pubblici esercizi

Immediatamente a Levante del fabbricato A, il Progetto prevede la realizzazione di una grande piazza urbana, affacciata su una darsena protetta per alaggi stagionali, che viene intesa come polarità conclusiva della lunga passeggiata a mare storica di Pietra Ligure.

Questa darsena artificiale, che sarà illuminata scenograficamente a luce sommersa per una adeguata valorizzazione notturna in funzione di una maggior attrattività turistica, costituirà un invaso sul quale si affacceranno, dal lato di Levante una struttura alberghiera, e dal lato di Ponente un piccolo edificio monopiano, quasi totalmente vetrato, che ospiterà ristoranti e piccoli esercizi pubblici.

Una ampia terrazza alberata con filari di palme e pavimentata con deck in legno marino, prospiciente i pubblici esercizi e radente sul pelo dell'acqua, consentirà l'allestimento con tavolini e sedute, tali da rendere piacevole e vitale la permanenza dei visitatori e dei turisti nel nuovo ambiente urbano durante tutta l'estate e i mesi più miti dell'anno.

Il manufatto avrà stereometria molto semplice e finiture esterne dei prospetti in vetro, protetto da tettoia frangisole, così da costituire elemento di vivacità complessiva nell'ambito del nuovo water-front dell'insediamento e da non interrompere le visuali sia grazie alla limitata altezza che alle ampie superfici vetrate.

Il borgo residenziale di nuova costruzione

A Ponente del fabbricato A, separato da questo da un vasto giardino pubblico aperto sul mare, il Progetto prevede la realizzazione di un piccolo borgo residenziale.

La configurazione del borgo conferma la soluzione approvata in Conferenza dei Servizi Deliberante ex art. 5, che già accoglieva le osservazioni ricevute dall'Ufficio di Tutela Paesistica della Regione Liguria e le osservazioni emerse durante gli incontri avvenuti con l'Assessorato all'Urbanistica della Regione Liguria, con il Comune di Pietra Ligure e con la Sovrintendenza ai Beni Architettonici della Liguria.

Il borgo è costituito da una serie di volumi planimetricamente ed altimetricamente articolati in maniera da non creare un fronte unico. Il piano terreno è attraversato da un passaggio "interno" longitudinale, senza soluzioni di continuità, che connette sia visivamente che dal punto di vista della percorrenza pedonale, le zone di Levante a quelle di Ponente, unitamente al

percorso frontale in fregio alla banchina, segno anch'esso di continuità e prosecuzione della passeggiata a mare del paese.

L'insediamento residenziale sorge su parte dei sedimi occupati originariamente dai volumi monopiano dei capannoni officine, lunghe campate in calcestruzzo poste parallelamente alla linea di costa.

L'area sul quale insistono gli edifici, unitamente ai sedimi dell'ex-fabbricato A, è stata acquisita in proprietà dalla Società proponente.

Come evidente dalla lettura delle planimetrie di Progetto, la disposizione del borgo è stata studiata per consentire l'agevole ritessitura futura delle viabilità e dei percorsi previsti dall'intervento con l'intorno urbano, anche in previsione del programmato spostamento della linea ferroviaria esistente Genova-Ventimiglia verso monte.

Il borgo residenziale presenta, nei fronti edificati, delle aperture alle quote più basse, in modo da garantire visuali libere verso Sud e quindi verso il mare attraverso i volumi. La distribuzione planimetrica include una presenza pervasiva del verde, in grandissima parte asservito ad uso pubblico.

Al piede degli edifici, verso la passeggiata a mare, sono presenti 5 piccole unità commerciali (bar, tabacchi, gelati, edicola, …) di modesta metratura, al fine di aumentare la vitalità del percorso.

Il borgo residenziale di nuova realizzazione prevede la costruzione di unità immobiliari di diversa metratura, dotate di logge e terrazzi prevalentemente esposti verso mare.

L'albergo

Come detto, a Levante della darsena artificiale è prevista la realizzazione di un albergo, avente caratteristiche di qualità (quattro stelle superiori) tali da rappresentare una effettiva occasione di rilancio della vocazione turistica del complesso e, più in generale, dell'intera località rivierasca.

Il progetto prevede la dotazione di n. 64 camere matrimoniali, tutte dotate di logge e terrazze affacciate verso l'esterno. La struttura include inoltre la realizzazione di ristorante, bar, aree per il tempo libero e sale multimediali.

Al piede meridionale del volume, protesa verso l'imboccatura del porto turistico, è prevista una piscina scoperta e un'ampia terrazza prendisole.

Analogamente agli altri fabbricati previsti dal Progetto, la copertura è prevista con falde rivestite da manto in ardesia e le facciate con finitura tradizionale in intonaco tinteggiato.

Il Cantiere Navale Rodriquez

Al limite occidentale dell'area di intervento, il Progetto prevede la realizzazione del nuovo Cantiere Navale, destinato alle attività di manutenzione per le imbarcazioni da diporto e al ri-allestimento dei grandi yacht di produzione Rodriquez, così come precisato dall'allegato Piano Industriale.

Come già accennato, la struttura è sviluppata in coerenza con le strategie industriali di rilancio delle attività produttive Rodriquez e funzionale anche al totale assorbimento delle professionalità attualmente occupate nel Cantiere.

Il Progetto propone la realizzazione di un volume con copertura ad andamento sinuoso per ingentilirne l'impatto, dotato di cabina di verniciatura a norma con impianto di trattamento aria e avente superficie e partizioni interne adeguate alle attività previste. Rivestimenti fonoassorbenti alle facciate e in copertura consentiranno la riduzione entro la norma delle emissioni sonore delle lavorazioni. La copertura sarà altresì dotata e caratterizzata da circa 3.000 mq. di pannelli fotovoltaici.

L'edificio avrà altezza massima pari a mt. 18,30.

Nella progettazione dell'edificio, si è tenuto conto, sulla scorta delle indicazioni dell'Ufficio Tutela Paesistica, del progetto del Cantiere Navale del porto di Loano, in fase di esecuzione. Il manufatto del presente progetto si ispira alla stessa stereometria e metodologia di collocazione planimetrica del limitrofo intervento.

Un ampio piazzale cintato di superficie pari a oltre 19.500 mq., dotato di *travel lift* per l'alaggio delle imbarcazioni, costituirà un agile sviluppo all'aperto dei rimessaggi e delle lavorazioni compatibili.

Ai fini di ridurre ulteriormente l'impatto percettivo, il piazzale su cui insiste l'edificio del Cantiere è ribassato di mt. 1 rispetto alla quota su cui insiste la restante parte dell'intervento.

Le funzioni pubbliche nell'edificio ex-mensa

Oltre all'edificio delle ex-direzioni, fabbricato A, il Progetto propone di recuperare integralmente l'edificio ex-mensa, fabbricato F, già denominato fabbricato "servizi sociali", salvo la demolizione del corpo monopiano aggiunto in tempi recenti che attualmente ospita alcuni uffici della Polizia Municipale.

L'edificio, anch'esso caratterizzato da una elegante decorazione eclettica delle facciate come il coevo fabbricato A, verrà ristrutturato nel rispetto della configurazione originaria, anche allo scopo di rendere eloquente, nella complessa opera di riconversione dell'intero Cantiere, la volontà di salvaguardare in qualche misura la memoria di un impianto industriale che ha

connotato così fortemente nell'ultimo secolo la storia sociale ed economica del territorio e di intere generazioni di pietresi.

Le destinazioni previste per questo fabbricato sono pubbliche, secondo una miscela di funzioni che la Civica Amministrazione si riserverà di precisare durante l'iter istruttorio di approvazione.

Sale per esposizioni, centri di documentazione, aule per incontri, auditorium, congressi e manifestazioni culturali e ludiche, uffici comunali e servizi alla persona, rappresentano un esempio di destinazioni compatibili auspicabili, in grado di enfatizzare il ruolo di polarità dell'edificio come elemento conclusivo della lunga passeggiata a mare storica di Pietra Ligure, e come simbolica porta di accesso al nuovo territorio del Cantiere riconquistato dalla Città.

Gli spazi aperti ed parcheggi

Particolare attenzione è stata riservata dal Progetto allo sviluppo degli spazi aperti.

Attualmente il Cantiere Navale si presenta come un *enclave* totalmente chiusa verso l'edificato circostante, protetta per un lungo tratto dalla barriera ferroviaria e, verso il Centro storico, da un muro cieco invalicabile se non attraverso l'unico cancello metallico di accesso.

Oltre ad impedire la prosecuzione pedonale del fronte a mare di Pietra Ligure verso Ponente, il Cantiere incombe sulla Città in corrispondenza dell'attuale passaggio a livello, unica porta occidentale di accesso carrabile verso il nucleo storico.

In attesa che il trasferimento della ferrovia a monte completi il disegno di ricucitura e riammagliatura monte-mare dei tessuti urbani, il Progetto ha inteso destinare ampie porzioni territoriali al verde urbano e alla pedonalità, funzionali ad una generosa opera di risarcimento ambientale per la piena riqualificazione del complesso, nell'ambito di un intervento di rinnovo che, per vastità e configurazione, sia in grado di condizionare la stessa percezione complessiva del *water-front* pietrese.

In particolare, l'ampia piazza pubblica aperta sulla darsena artificiale, dotata di piccolo scalo di alaggio per la nautica minore e di un'articolazione del verde disegnata in conformità all'orientamento dei percorsi del Centro storico, restituirà alla passeggiata a mare di Pietra un naturale completamento urbanistico, aperto verso le ulteriori prosecuzioni pedonali verso Ponente, proprio nel punto in cui oggi appare più sofferente l'equilibrio fra la Città e il confine ridossato del Cantiere.

Da questa piazza, penetrando nella piazza coperta al piede del fabbricato A o lambendo la linea costiera, si potrà raggiungere il grande giardino verde

baricentrico al complesso, posto a mare del palazzo già sede provvisoria del Comune.

A tal proposito, va sottolineato come la posizione del giardino sia funzionale a una ulteriore valorizzazione dell'edificio comunale retrostante quando dovesse essere ultimato il trasferimento a monte della linea Genova-Ventimiglia e riorganizzato, ancora a verde, l'attuale sedime ferroviario.

Il Progetto prevede la diffusione pervasiva del verde, orientato in filari di palme lungo le banchine e le passeggiate pedonali, e concentrato in ampi giardini alberati con essenze mediterranee.

La viabilità di servizio all'area è prevista in fregio all'attuale linea ferroviaria, accessibile dalla piazza pubblica orientale.

I parcheggi sono previsti sia a raso, sia in struttura.

I primi vengono concentrati in due ampi piazzali a monte e a Ponente del nuovo Cantiere Navale ed in prossimità della piazza pubblica e dell'albergo, i secondi vengono ricavati sotto le aree del borgo residenziale, sotto la piazza pubblica ed in fregio al muro paraonde del molo di sopraflutto, sottomessi al percorso pedonale di coronamento.

11) EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA E OPERE DI MITIGAZIONE PREVISTE

Il presente Progetto consiste nella riqualificazione di aree attualmente dismesse o in fase di dismissione. Come detto in precedenza, l'intervento comporterà l'integrazione urbana, urbanistica e paesistica dell'area, allo stato attuale completamente interclusa. Infatti costituisce una grande soluzione di continuità allo sviluppo del fronte mare, delle spiagge e della vivibilità delle aree confinanti. Con la futura dismissione della linea ferroviaria, il nuovo insediamento, già pensato per integrarsi con il territorio immediatamente a Nord liberato dalla ferrovia, completerà la ricucitura in maniera totalmente compiuta.

Considerando l'impatto dell'intervento sul paesaggio, si può con certezza affermare che le modifiche apportate saranno migliorative, anche in virtù del fatto che verranno eliminate tutte quelle situazioni di abbandono e di degrado presenti attualmente. Quanto di meritevole di pregio e conservazione - come ad esempio l'ex fabbricato uffici o l'ex mensa, edifici che si è scelto di riutilizzare - viene salvaguardato e mantenuto. Inoltre la scelta di inserire nuove grandi aree verdi, nuove piantumazioni, pavimentazioni di pregio, percorsi pedonali, passeggiate panoramiche, fontane, giochi d'acqua ecc., non fa che valorizzare in maniera decisa un luogo che, per la sua ubicazione geografica e paesaggistica, merita di diventare una grande polarità attrattiva e di essere vissuto come spazio libero dai cittadini pietresi e dai turisti.

Nell'analisi del progetto, merita un cenno, relativamente agli effetti mitigativi e migliorativi dovuti allo sviluppo dell'iter approvativo, la cronistoria dell'iter stesso.

Il primo Progetto Preliminare ai sensi art. 5, D.P.R. 509/97, è stato presentato dalla Soc. Rodriquez Cantieri Navali S.p.A. con istanza in data 3.4.2006. Successivamente alla pubblicazione, nella quale non sono state presentate istanze concorrenti, in data 18.1.2007 si è svolta la prima seduta di Conferenza dei Servizi referente per l'esame del Progetto.

In seguito all'avvio dell'istruttoria, il Progetto ha subito diverse osservazioni, sia durante gli incontri avvenuti tra i progettisti e gli uffici tecnici competenti della Regione e del Demanio, sia durante le successive Conferenze dei Servizi convocate in seguito per l'esame degli approfondimenti richiesti.

Successivamente alla prima conferenza dei servizi del 2006, si sono svolte altre Conferenze, dal 2008 al 2010.
Nel corso dell'estate 2010, una serie di incontri con i competenti Assessorati della Regione Liguria e con la Sovrintendenza ai Beni Architettonici, ha ulteriormente affinato e modificato il progetto.

A seguito della Conferenza dei Servizi del 2009, la terza, sono stati effettuati ulteriori incontri, avvenuti nell'estate 2010, con l'Assessorato all'Urbanistica della Regione Liguria e con la Sovrintendenza ai Beni Architettonici. Le risultanze di tali incontri hanno ulteriormente affinato e ridotto dal punto di vista volumetrico le residenze e l'albergo.

In data 9 agosto 2011 il Progetto Preliminare ai sensi dell'articolo 5, D.P.R. 509/97, è stato APPROVATO nella seduta Deliberante della Conferenza dei Servizi, svoltasi presso la Regione Liguria.

In data 16 maggio 2013, presso la Sede della Regione Liguria si è svolta la seduta di Conferenza dei Servizi referente (ex art. 6, D.P.R. 509/97) per l'illustrazione del Progetto Definitivo.

A seguito di tale illustrazione si è avviata l'istruttoria, durante la quale sono emerse osservazioni al Progetto da parte degli Enti territoriali competenti, che hanno comportato ulteriori modifiche al Progetto presentato.

La presente Relazione Paesaggistica accompagna gli elaborati grafici in REVISIONE 1 che soddisfano quanto fin qui richiesto.

Principali dati quantitativi e dimensionali del progetto definitivo

Le superfici di progetto attribuite alle singole destinazioni, nella presente configurazione illustrata dagli elaborati grafici allegati, possono essere così sinteticamente riportate:

DESTINAZIONE	*mq. Sup. Lorda*
Parcheggio interrato residenziale (in area privata)	8.268
Parcheggio interrato piazza (in area demaniale)	4.190
Parcheggio struttura diga foranea (in area demaniale)	2.730
Tot. parcheggi in struttura	*15.188*
Parcheggi pubblici a raso (in area privata e demaniale)	6.745
Parcheggi Cantiere a raso (in area demaniale)	1.034
Residenza nuova costruzione (in area privata)	12.980
Residenza Fabbricato A (in area privata)	4.931
Tot. residenziale	*17.911*
Commerciale Fabbricato A (in area privata)	1.240
Commerciale, pubblici esercizi ambito Residenza (in area privata)	403
Commerciale, dehor (in area demaniale)	66
Commerciale, pubblici esercizi ambito Darsena (in area demaniale)	628
Tot. commerciale, pubblici esercizi, connettivo urbano	*2.337*
Albergo (in area demaniale)	5.348
Funzioni pubbliche edificio ex Mensa (in area demaniale)	2.355
Cantiere Navale Rodriquez (in area demaniale)	7.191
Piazzale Cantiere (in area demaniale)	19.537
Specchio acqueo Cantiere Navale	20.390
Specchio acqueo Porto turistico e darsena stagionale di alaggio	34.795
Superficie totale Concessione Demaniale Marittima	162.139