

PTC - ACL SETTORE 2
VADO S16



COMUNE DI VADO LIGURE

ELABORATO MODIFICATO IN ADEGUAMENTO
AL VOTO C.T.R.T. N. 37 DEL 22.04.08

SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO IN ORDINE
ALLE PRESCRIZIONI E ALLE INDICAZIONI
SOVRAORDINATE DI PTC - ACL AMBITO
SAVONESE BORMIDE, DISTRETTO 1 "VADO -
QUILIANO", SETTORE 2 "FOCE DEL SEGNO"
PER L'ATTUAZIONE DELLE PREVISIONI DI PRG
VIGENTE - ZONA S 16

RELAZIONE E NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

data: Luglio 2008

progetto: Arch. Nicolò Campora
dello Studio Associato Dolmen Corso Italia 8/30, Savona, P.I. 00838510097
con Arch. Angela Magnano
Piazza Sisto IV 1/1, Savona, P.I. 01390640090
adeguamenti: Arch. Giovanna Macario
Comune di Vado Ligure - Settore Urbanistica e Gestione del Territorio

SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO IN ORDINE ALLE PRESCRIZIONI E ALLE INDICAZIONI SOVRAORDINATE DI PTC – ACL AMBITO SAVONESE BORMIDE, DISTRETTO 1 “VADO – QUILIANO” , SETTORE 2 “FOCE DEL SEGNO” PER L’ATTUAZIONE DELLE PREVISIONI DI PRG VIGENTE – ZONA S 16

NOTE INTRODUTTIVE

La relazione e le norme di attuazione di seguito riportate sostituiscono gli elaborati datati novembre 2007 alla luce delle prescrizioni e dei rilievi indicati nel parere reso dal Comitato Tecnico Regionale per il Territorio con voto n. 37 del 22.04.2008

PARTE PRIMA - RELAZIONE

1 – Premessa

L'Amministrazione comunale di Vado Ligure, nel quadro degli interventi complessi di riqualificazione delle aree urbane strettamente interconnesse con le previsioni di sviluppo della Rada di Vado (Piano Regolatore del porto di Savona - Vado Ligure) dismesse, edificate, da trasferire, da recuperare e/o trasformare nell'ambito del più esteso progetto dei “Contratti di quartiere” ed anche tramite il programma locale di “SOCIAL HOUSING” di cui alla D.G.R. n° 653 del 23/06/2006, intende attivarsi per accelerare l'attuazione delle previsioni di completamento e conclusione dello sviluppo urbano, così come previsto dal PTC - ACL ambito Savonese Bormide nell'ambito del settore 2 dell'Area 2 “Foce del Segno” e della zona S16 del P.R.G. vigente, nel settore 2 compresa.

2 – Le indicazioni e prescrizioni della pianificazione vigente e i necessari adeguamenti agli atti urbanistici sopravvenuti

Il PTC – ACL destina l'intero Settore 2 al rafforzamento e al completamento della struttura urbana di Vado Ligure da attuarsi attraverso una articolata e coordinata gamma di strumenti, in considerazione di situazioni presenti e di previsione a valenza attuativa diversificata, capaci di dare soluzione a:

- il completamento del nucleo di Vado Ligure;
- l'integrazione funzionale e di immagine della nuova espansione con il nucleo storico e con il fronte mare;
- la definizione del nuovo fronte mare e della sua fruibilità pedonale da estendersi all'intera Rada, anche in relazione alla possibile previsione di struttura per la pesca all'interno dell'assetto derivato dal nuovo PRG del Porto di Savona – Vado, e dell'ipotesi di spostamento a ponente dell'asta terminale del T. Segno, qualora confermata dalle verifiche idrauliche del necessario Piano di Bacino.

Il PRG vigente conferma le indicazioni sovraordinate e suddivide il Settore 2 di PTC – ACL in tre distinte zone:

- S 16 di sviluppo e completamento urbano residenziale;
- F 3/150 fascia a mare, e F 3/151 fascia di sponda destra T. Segno, di servizio alla prevista integrazione dello sviluppo con la città e il mare.

Nelle controdeduzioni alle osservazioni regionali (variante PRIS 90) l'Amministrazione ribadisce gli obiettivi di integrazione completamento urbano assegnate alle tre zone, demandando a Strumento Attuativo obbligatorio le maggiori indicazioni prescrittive richieste alla luce delle ancor non definite previsioni di assetto della Rada e delle ancor

non verificate analisi idrauliche per lo spostamento a ponente dell'asta terminale del torrente, e dei relativi oleodotti, oggi gravanti all'interno dell'alveo del torrente, da sistemare in idonea sede propria, pur indicando, negli elaborati grafici e nel testo normativo, specifici e puntuali riferimenti alle ipotesi sovraordinate.

Alla luce di quanto sopra il PTC – ACL, per l'attuazione degli obiettivi preposti e condivisi, prescrive la preventiva formazione di Schema di Assetto Urbanistico esteso all'intero Settore capace di coordinare in un ampio disegno unitario di riqualificazione urbana la zona S 16 di nuova espansione e le zone F 3/150, F 3 /151 di servizio (interfaccia tra espansione nucleo esistente e il mare) attraverso prestazioni che dovranno affrontare:

- il tema della "forma urbana" in termini di coerenza con l'impianto viario, di allineamenti, di rapporti visuali e di collegamenti, specie pedonali e ciclabili, di connessione con la città, indipendentemente dall'ipotesi di deviazione del torrente;
- le linee guida di indirizzo dell'assetto costiero in considerazione della definizione dell'assetto che andrà ad assumere la Rada con l'approvazione del nuovo PR Porto Savona – Vado.

PRESO ATTO

- a) Che con riferimento alla seduta dell' 8 febbraio 2005 del Comitato Tecnico Provinciale per la Difesa del Suolo, alla luce delle verifiche idrauliche prodotte a corredo della Variante richiesta da Autorità Portuale relativamente al costruendo passante ferroviario, si dà atto del miglioramento funzionale dal punto di vista idraulico in relazione ad una soluzione progettuale di sistemazione idraulica del Torrente Segno nell'alveo attuale confermando il percorso idrografico del torrente ed escludendo l'ipotesi di P.R.G. vigente di rinalveazione della tratta terminale con nuova "foce" a sud del Fortino S. Lorenzo.
- b) Che la conferma del percorso idrografico attuale del Torrente Segno è altresì ribadita nelle valutazioni finali della deliberazione del Consiglio Regionale della Liguria n° 22 del 29 06 2005, di approvazione del Piano Regolatore del Porto di Savona – Vado, in particolare nelle prestazioni che il previsto Accordo di Programma, per la realizzazione del terminal Multipurpose, deve perseguire.
- c) Che fra le prescrizioni, che il sopra richiamato accordo di programma dovrà perseguire, rientra altresì la progettazione del territorio comunale /demaniale compreso tra l'Aurelia e il mare, destinato dal PR Portuale a "Funzioni Urbane" così come meglio definite nel bando per la progettazione di Master-Plan esteso all'intera fascia e che le risultanze del concorso, derivate dal progetto vincitore, sono oggetto di Schema di assetto esteso all'intera fascia, comprendente la zona F3/150 di PRG parte integrante e sostanziale del Settore 2, necessario per il loro recepimento da parte del Consiglio Comunale.
- d) Che sono in via di definitiva attuazione gli assi ferroviari e portuali nel quadro degli interventi legati al nuovo PR Portuale, previsti dalla pianificazione sovraordinata e comunale, e il loro collegamento alla rete nazionale in linea ai programmi di intervento tesi a rendere autonome caratteristiche di mobilità fra loro incompatibili interessanti l'area urbana.
- e) Che il P.R. del Porto Savona-Vado prevede, ad integrazione del raccordo ferroviario e viario portuali previsti dal P.R.G. e di prossima entrata in esercizio, un nuovo asse viario portuale atto a collegare il previsto Terminal -Multipurpose al sistema viario territoriale, non interferente il tracciato dell'attuale Aurelia, ed interessante anche aree edificate la cui consistenza va trasferita in ambiti più idonei e qualificati;

- f) Che le funzioni infrastrutturali collocate dal vigente Strumento Urbanistico Generale all'interno della zona F3/151 vanno ricollocate sul territorio comunale coerentemente agli obiettivi di assetto generale confermati;
- g) Che le aree vincolate dal P.R.G. alla rinalveazione del torrente, risultano urbanisticamente disponibili e idonee ad accogliere quelle funzioni infrastrutturali di viabilità e di servizio generale dal P.R.G. stesso, attribuite alla zona F3/151;
- h) Che il corretto adeguamento a quanto sopra evidenziato, pur modificando il disegno di P.R.G., risulta coerente agli obiettivi di assetto generale e di sviluppo insiti nel P.R.G. sia in termini quantitativi che qualitativi;
- i) Che infine, per attivare quanto in premessa programmato, è previsto dal PTC-ACL la elaborazione di preventivo Schema di Assetto Urbanistico esteso all'intero settore 2 dell'area 2 da predisporre in coerenza con la strumentazione urbanistica comunale vigente;

NE DERIVA

la necessità di procedere alla predisposizione di Schema di Assetto Urbanistico in Variante al PRG Vigente che dovrà farsi carico di:

- confermare l'attuale alveo del Torrente Segno all'interno della zona F3/151 le cui funzioni infrastrutturali e di servizio ad essa attribuite, vanno ridimensionate, avuta attenzione alle problematiche di messa in sicurezza dell'attuale percorso idrografico e della presenza di attività commerciale pregressa e ormai consolidata che si conferma nel suo perimetro di proprietà stralciandola dalla quantità di servizi che da essa ne deriva.
- Ridefinire il corretto tracciato della bretella di collegamento della via Piave con la litoranea Aurelia in ordine alle problematiche di Bacino avuto riguardo della presenza del realizzato raccordo ferroviario portuale e del necessario collegamento del Terminal Multipurpose con la viabilità portuale, autonomo dal sistema viario urbano.
- Riutilizzare a fini infrastrutturali viari e di servizio generale le aree di P.R.G. a cavallo tra le zone S16 e R11-I2, vincolate alla rinalveazione del Segno.
- Modificare, fermi restando i parametri insediativi dettati dalla variante intermedia 1990, le tabelle delle zone S16, F3/151.
- Risultare coordinato e in sintonia con lo SAU della fascia costiera che recepisce le previsioni del progetto di Master - Plan.

3 – Lo Schema di Assetto Urbanistico

Le azioni sovraordinate e le analisi sul territorio nel frattempo avviate, quelle pianificatorie comunali di Settore, la progettazione puntuale coordinata infrastrutturale e il ridisegno del fronte mare, non fanno che confermare il ruolo strategico del Settore 2, cioè quello di rafforzamento dell'intero arco urbano costiero e di riferimento dello sviluppo di fondovalle al primo perpendicolare.

Le certezze previsionali di infrastrutturazione della Rada, derivate dal nuovo PR Porto Savona – Vado, e la conferma nella sua sede attuale del tracciato idrografico della tratta terminale del torrente Segno, non riducono ma anzi rafforzano le indicazioni prescrittive di PTC – ACL aprendo, nel rispetto degli obiettivi, alla corretta ricerca di ipotesi ottimali per la risoluzione delle problematiche dal PTC – ACL rimaste in sospeso.

Lo Schema di Assetto Urbanistico, preliminare prescritto per la formazione di SUA o più SUA funzionali e fra loro integrati, costituisce quindi necessario documento urbanistico di coordinamento e di indirizzo per un intervento complesso che deve risultare:

- integrato con il tessuto urbano di Vado Centro;



- conclusivo dello sviluppo urbano e contestualmente autonomo nei confronti delle confinanti attività portuali e retroportuali;
- funzionale all'impianto infrastrutturale di PRG vigente;
- compatibile al grado di esondabilità delle aree in esso comprese.

Costituiscono linee guida di SAU:

- l'adeguamento delle previsioni e degli obiettivi di Piano all'avvenuta pianificazione portuale e territoriale di bacino;
- l'integrazione funzionale con lo SAU della fascia costiera destinata dal PR Porto Savona – Vado a "funzioni urbane";
- l'integrazione urbanistica e l'infrastrutturazione delle dismesse aree produttive di sponda destra con l'intero nucleo urbano costiero e con l'intero territorio a monte;
- l'estensione dello schema di Settore alle aree vincolate della non più prevista rinalveazione del torrente, ed il loro utilizzo a fini infrastrutturali di livello urbano con funzioni anche di fisica separazione tra impianto residenziale e attività produttive retroportuali e non;
- l'attenzione alla messa in sicurezza del torrente.

3.1 - L'adeguamento del PRG alla sopravvenuta pianificazione sovraordinata

Fermo restando azionamento, previsioni e consistenza complessiva lo Schema di Assetto Urbansitico in oggetto riguarda:

3.1.1 - Viabilità generale

Il collegamento alla Strada Provinciale Aurelia dell'asse viario di fondovalle del Segno (via Piave), previsto dal PRG Vigente in sovrappasso o sottopasso al nuovo asse ferroviario portuale, nell'equilibrato e confermato rapporto infrastrutture - previsioni di sviluppo, trova corretta collocazione all'interno delle aree riservate all'ipotesi di rinalveazione del torrente. Tale riassetto viario, marginale alla Zona S16, restituisce alla via alla Costa un più corretto ruolo di viabilità interna di settore collegata al sistema viario dell'approvato SUA di zona I3 (ora S16 bis), per confluire sull'asse primario urbano di fondovalle Segno (via Piave), sostituendosi, con identici obiettivi, alle previsioni di P.R.G.

3.1.2 - Servizi

L'area di servizio della Zona F3/151 compresa tra la Zona S16 e la tratta terminale del Torrente Segno, interamente compresa all'interno di area ad inondazione cinquantennale (T=50) e duecentennale (T=200) dal vigente Piano di Bacino, è ad oggi condizionata dai necessari studi di messa in sicurezza dell'alveo.

Le funzioni ad essa assegnate dal vigente S.U.G., ridimensionate dalle azioni necessarie di messa in sicurezza idraulica, ridotte della superficie dell'attività commerciale confermata e della conferma dell'ultima tratta del torrente Segno, possono trovare corretta collocazione nel disegno complessivo ed esecutivo di riassetto della zona S16 di PRG, pur rimanendo inalterato e attuabile il potenziamento dei collegamenti pedonali tra città e nuovo sviluppo.

3.1.3 - Oleodotti

Lo spostamento del sistema degli oleodotti è confermato; la sua collocazione, all'interno della fascia resa libera dalla non rinalveazione va definita in un necessario progetto unitario che dovrà comprendere l'assetto viario generale.

Tale intervento consente:

- L'aumento della portata del Torrente Segno, oggi impropriamente ridotta dalla presenza nel suo alveo del sistema di che trattasi;

- Il collegamento con la terra ferma del nuovo Terminal Rinfuse liquide, previsto nel P.R. del Porto di Savona - Vado.

3.1.4 - La separazione fisica tra città e attività produttive

La funzione di filtro tra la città e attività produttive, dal P.R.G. vigente demandata al percorso idrografico del Torrente Segno spostato a ponente, costituisce obiettivo da mantenere e da tenere di conto nella progettazione unitaria degli interventi (viabilità, mobilità pubblica, parcheggi, verde) e condizione base del prescritto Schema di Assetto Urbanistico del Settore 2 dell'Area 2 di P.T.C. - ACL.

3.1.5 - La normativa di Zona S16

Ferme restando disposizioni normative generali, insediabilità massima, zonizzazione, quantificazione delle aree e tipologia dei servizi, la variante incide prevalentemente sulla parte di Settore 2 interessata dalla Zona S16, per la quale vengono riscritte condizioni tabellari di attuazione e alcuni parametri, tenuto anche conto della sua suddivisione in aree ad inondabilità duecentennale e cinquecentennale (PTC di Bacino).

L'indice di zona, definito dalla vigente tabella con parametro volumetrico espresso in mc/mq, viene definito dalla presente variante con parametro superficiale mq/mq sì da rapportarsi a quella di edifici esistenti da conservare a diversa tipologia e caratteristiche edilizie secondo i conteggi che di seguito si esplicitano al fine di attestare il mantenimento degli attuali livelli di insediabilità.

Lo Schema di Assetto Urbanistico definisce inoltre i caratteri tipologici e distributivi dei nuovi interventi di completamento urbano così come richiesto dal PTC ACL delineando collegamenti e interconnessioni infrastrutturali tenuto conto delle problematiche legate alla messa in sicurezza dell'alveo del Segno.

In particolare lo SAU definisce:

- a) l'area di concentrazione volumetrica prevalentemente o totalmente compresa all'interno di aree ad inondabilità cinquecentennale;
- b) la suddivisione della zona in sottozona di intervento libere o rese libere da demolizioni al netto del costruito confermato, da attuarsi tramite un unico SUA o più SUA funzionali ad un disegno infrastrutturale definito, avente ognuna assegnata porzione di superficie lorda di solaio proporzionale alla superficie territoriale di ogni sottozona al lordo delle eventuali preesistenze confermate;
- c) le condizioni di intervento di ogni sottozona, l'involuppo volumetrico degli edifici, gli allineamenti, i parametri urbanistico edilizi, i servizi, i percorsi veicolari e pedonali, le aree verdi pertinenti la residenza;
- d) lo studio preliminare del complesso progetto della fascia della ex rinaleveazione del T. Segno comprensivo del collegamento della litoranea Aurelia con la via Piave, tale da consentire corretta separazione tra mobilità pesante mobilità primaria urbana, e mobilità zonale, dei collegamenti con le zone confinanti, del sistema degli oleodotti, dei servizi generali, del Metrobus e del verde parco, quest'ultimo inteso anche quale barriera fisica tra completamento urbano (Zona S16) e attività produttive (Zone I1, I2).
- e) il coordinamento infrastrutturale con Vado Centro e le aree circostanti con particolare riferimento alle zone F3/150 e F3/151;

3.1.6 - Calcolo e verifica dell'indice superficiale della zona S16

I parametri definiti dal vigente S.U.G per la zona S16 sono i seguenti:

Estensione della zona:	mq	47.500
Abitanti insediabili:		950
Indice di edificabilità territoriale:	mc/mq	2

Volume massimo realizzabile (comprensivo delle preesistenze) = mc 95.000

Con riferimento all'articolo 3 del D.M. 1444/1968 si assume che, per destinazioni miste (residenziali, commerciali, servizi per le abitazioni, studi professionali, etc.) ad ogni abitante corrispondano 100 metri cubi ovvero, in relazione agli abitanti insediabili (950) ed un'altezza teorica media pari a 3,50 mt., una potenzialità edificatoria di zona pari a 27.140 metri quadrati di superficie agibile che, parametrati ad una superficie di zona di 47500 metri quadrati corrisponde ad un indice superficario pari a 0,57 mq/mq.

Tale indice, con riferimento al rapporto superficie agibile/volume con altezza media teorica pari a metri 3,5, porta ad una volumetria calcolata per la zona pari a 94.990 mc, rapportabile alla mera applicazione del vigente indice volumetrico con evidente rispetto dei parametri di insediabilità definiti dallo S.U.G. vigente per la zona S16.

Ai fini di una corretta applicazione del parametro superficario il valore della superficie agibile così ottenuta viene definito come segue:

si definisce Superficie agibile (Sa) la superficie di solaio, misurata al filo interno dei muri perimetrali, comprensiva dei muri divisorii fra unità immobiliari o interni ad esse.

Non fanno parte della Sa ma costituiscono superficie accessoria (Sacc.):

- i locali privi dei requisiti richiesti per l'agibilità, ivi compresi cantine e sottotetti non abitabili (fermo restando la soglia massima del 20% della Sa oltre la quale vengono computati come Sa);
- le scale, gli atri, i pianerottoli, le rampe, i sottorampa, gli ascensori, i montacarichi, i passaggi comuni (con esclusione di quelli a destinazione commerciale);
- i locali per impianti tecnologici quali impianti termici, di climatizzazione, elettrici, idrici, di lavanderie e simili;
- i porticati, le tettoie, i piani liberi, i poggiali e le logge;
- i parcheggi privati pertinenziali purché interrati o ubicati al piano terreno, anche eccedenti la dotazione minima prevista dalla vigente legislazione in materia.

3.2 – Lo Schema Infrastrutturale

Nella logica di un intervento integrato, la cui valenza travalica l'interesse di settore, assume parte rilevante il riassetto complessivo del sistema infrastrutturale.

L'approvazione dello SUA della zona I3 (oggi S16 bis) e del suo sistema viario principale collegato alla galleria dell'esistente Aurelia-bis tramite un asse viario diretto al sovrappasso del nuovo raccordo ferroviario e di servizio collegato alla via Piave tramite la previsione di asse parallelo al Segno in sponda destra, va completato con la valutazione di un eventuale sottopasso al nuovo raccordo ferroviario portuale, con la sua prosecuzione a raggiungere la via Aurelia, all'interno della fascia liberata dall'ipotesi di rinalveazione decaduta.

Il così definito nuovo tracciato sostituisce, confermandone obiettivi e finalità, l'asse di fondovalle previsto dal PRG vigente non più realizzabile per la conferma dell'alveo attuale, favorendo l'auspicato potenziamento diffuso della pedonalizzazione del centro.

L'utilizzo a fini infrastrutturali delle aree disponibili perpendicolari al mare, su cui si sviluppa l'asse primario sopracitato, consente la razionale ricollocazione del sistema di oleodotti, la previsione idonea di aree per la sosta al servizio delle attività che il sistema

attraversa, inserite in un contesto di verde parco, modellato e integrato sì da risultare fisica separazione tra città e aree produttive.

La fascia compresa tra la via alla Costa e il torrente, oggi interessata da attività di servizio (ASL, uffici comunali, parcheggi), rivisitata con i necessari interventi di messa in sicurezza, è deputata a concorrere in modo efficace alla ricucitura formale tra l'attuale e il nuovo sviluppo; l'interconnessione è integrata e coordinata con lo SAU della fascia costiera, anche alla luce della trasformazione dell'Aurelia, in struttura viaria urbana, sgravata dall'attuale traffico di attraversamento extraurbano e dagli spostamenti interni tra la valle del Segno e la valle del Quiliano, più propriamente risolti a monte, nel corretto riassetto complessivo del sistema della mobilità che interessa l'intero comprensorio.

Completano lo schema infrastrutturale il terminale del Metrobus Savona – Vado: pur necessariamente legato alle problematiche di Bacino, il suo tracciato è urbanisticamente inserito in ragione delle implicazioni che la sua realizzazione comporta.

3.3 - Ipotesi di interventi per la messa in sicurezza idraulica del settore in un quadro di risanamento funzionale della tratta terminale del segno e delle aree inondabili di tipo A

Nel quadro generale infrastrutturale è di rilevante importanza il risanamento ed il riutilizzo in sicurezza delle aree comprese tra la Via alla Costa ed il torrente Segno.

Risultano prioritari, se coordinati con gli interventi infrastrutturali di cui al precedente punto 3.2 e con le previsioni portuali:

- a. lo spostamento di tutti gli oleodotti locati all'interno dell'attuale alveo del Segno e di quante altre reti tecnologiche presenti;
- b. l'abbattimento dei ponti ferroviari dismessi, non compatibili con la messa in sicurezza del torrente, (raccordi ferroviario portuale e deposito rinfuse liquide, linea Genova-Ventimiglia) e loro sostituzione con razionali ponti pedonali avente luce e quota di sedime calpestabile in linea con la massima portata del torrente;
- c. la sostituzione dell'attuale ponte che unisce via alla Costa con via Piave con altro avente luce e quota di sedime calpestabile in linea alla massima portata del torrente, da collocarsi in posizione funzionale agli spostamenti interni di servizio, ciclabili e pedonali;
- d. l'allargamento dell'alveo e il potenziamento degli argini, anche attraverso il ridimensionamento delle vie Cantù e Caduti per la Libertà, quest'ultima non più gravata dai collegamenti interessanti il fondovalle Segno.

Si allega al presente S.A.U. stralcio del progetto preliminare (relazione illustrativa e tecnica, relazione idraulica, planimetria di progetto) redatto dall'Ing. Alessandro Rodino relativo a "Interventi di mitigazione del rischio idraulico nel tratto terminale del Torrente Segno".

3.4 - Il progetto di SAU

La precarietà idrogeologica e la necessità di procedere con interventi che dovranno anticipare, o quanto meno affiancare l'auspicato sviluppo portuale e la trasformazione dell'intera fascia costiera, destinata dal progetto di Master – Plan a servizi di eccellenza per la città, impongono la scelta di criteri e modalità attuative con archi temporali differenziati per la diversa disponibilità delle aree e delle loro caratteristiche.

Fanno parte strutturante del Settore la tratta di via Aurelia, tra la foce del torrente Segno e la via Trieste, e la via alla Costa che lo attraversa da mare a monte collegando la via Piave alla litoranea.

Le due vie confermate sono riproposte, ristrutturate, quale sistema viario di settore collegato all'asse primario di fondovalle Segno, alle due estremità, mare e monte,

coincidenti alle estremità dell' "area infrastrutturata filtro" tra città e attività produttive retroportuali.

Le due vie e l' "area infrastrutturata filtro", costituiscono i lati di un triangolo che delimita le aree di inondabilità di tipo C all'interno delle quali è prevista la nuova edificazione; l'Ambito così definito costituisce la naturale prosecuzione costiera del vecchio nucleo in ideale prosecuzione dei percorsi che segnano il tessuto urbano di sponda sinistra.

La trama, ripresa e proseguita, converge al centro dell'Ambito, determinando un nuovo polo che, delimitato su tre lati e aperto verso il centro urbano, si propone quale nodo di riferimento dello sviluppo e nel contempo segnandone la sua conclusione.

La delimitazione edificata, e strutturata ad accogliere anche funzioni non residenziali e di servizio, costituisce il punto focale del susseguirsi di edifici in linea disposti a ripetere il prevalente orientamento est-ovest del tessuto di sinistra Segno, diversamente articolati e sviluppati fino ad adagiarsi sul terreno modellato dell' area infrastrutturata filtro, e fra loro separati da corti aperte sul verde a cui sono contrapposti edifici a torre, radicati a terra, che concludono spazialmente l'ambito costruito.

Fanno parte integrante dell'Ambito due aree edificate: edificio in linea in fregio all'Aurelia con terminale articolato a corte, prevalentemente residenziale, ed edificio a blocco, in centro area, a destinazione esclusivamente commerciale (centro vendita Ford), oggetto di recente trasformazione di parte di edificio produttivo dismesso.

Il presente Schema di Assetto Urbanistico interessante le Zone S16 e F3/151 per la loro totalità e le aree della "fascia infrastrutturata filtro"(in cui sono comprese anche parti delle zone I2 e R11), è suddiviso in due Ambiti:

Ambito 1: a comprendere le aree di Settore di Zona F3/151 tra la via alla Costa e il T. Segno ridimensionate dalla presenza, e quindi dallo stralcio, quali servizi, dell'attività commerciale consolidata e della tratta terminale del Torrente Segno.

Lo SAU, con i condizionamenti insiti nelle problematiche di messa in sicurezza, conferma le attuali destinazioni di servizio amministrativo socio – sanitario esistenti indicando gli interventi necessari al potenziamento dei collegamenti pedonali, ciclabili e di servizio con il nucleo centrale esistente in un disegno che non impedisce, ma anzi favorisce, gli interventi di rafforzamento degli argini e di interconnessione con il centro assegnati sia dal PTC – ACL che dal PRG.

All'interno dell'Ambito 1 sono inoltre ubicati i collegamenti con l'abitato di Vado centro attraversanti il Torrente Segno. In conformità agli approvati studi idraulici in premessa citati si confermano quali percorsi carrabili da prevedere in rifacimento i ponti su via alla Costa e sulla provinciale Aurelia, il ponte carrabile esistente lungo la via Palestro (che nel suo rifacimento sarà previsto esclusivamente ciclo-pedonale). Sarà invece previsto in demolizione il ponte ferroviario anche a seguito della recente dismissione della linea in relazione all'entrata in funzione del nuovo raccordo.

Ambito 2: le restanti aree di Settore suddivise in:

"fascia infrastrutturata filtro" insieme delle aree attualmente destinate alla rinaturalizzazione e delle aree di Zona S16 non incluse nell'area a concentrazione volumetrica.

L'organizzazione della fascia infrastrutturata filtro costituisce l'elemento progettuale di sostegno dell'intero sistema la cui importanza impone una progettazione unitaria e preventiva ad ogni intervento dello sviluppo urbano.

L'ipotesi progettuale di assetto comprende:

- la struttura viaria primaria urbana che trasferisce in sponda destra tutte le

problematiche legate agli spostamenti interni tra la litoranea e lo sviluppo ad essa perpendicolare, liberando di fatto alla pedonalizzazione diffusa l'intero urbano costiero che va a saldarsi in un tutt'uno con la fascia a "funzioni urbane" indicata dal PR portuale e sancita dal relativo SAU.

Ad essa fanno riferimento autonomamente tutti gli insediamenti di sponda destra demandando alla tratta di via Piave dal primo sostituita funzioni strettamente locali in ordine al logico sviluppo di sponda sinistra.

- Il sistema degli oleodotti e delle urbanizzazioni primarie oggi inidoneamente collocate nell'alveo del torrente.
- La sistemazione a verde parco delle restanti aree comprese fra la viabilità e le aree a concentrazione volumetrica di Zona S16 e F3/151 fruibili e saldamente collegate agli interventi di sviluppo urbano da un sistema di percorsi pedonali e ciclabili in riproposizione di sistema del centro.

L'area a concentrazione volumetrica costituisce l'elemento progettuale di coordinamento dello Schema di Assetto di Settore con la Zona S16 ed è interamente compresa al suo interno così che parametri e potenzialità edificatorie sono dalla normativa di zona derivati.

Nel quadro delle problematiche sopra esposte e nel rispetto meramente burocratico delle previsioni pianificatorie vigenti, in ordine alla fattibilità di quanto in progetto, lo Schema di Assetto suddivide le aree comprese di Zona S16 in cinque sottozone di cui la quinta composta da edificato preesistente confermato.

La suddivisione non costituisce mera e semplice assegnazione di edificabilità di competenza al netto del costruito confermato, ma funzionale distribuzione planivolumetrica degli interventi edilizi e infrastrutturali, pezzi di mosaico di un disegno complessivo non modificabile e strettamente correlato con interventi condizionanti qualsiasi operazione insediativa programmata.

Al netto della viabilità pubblica esistente (via Aurelia e porzione della via alla Costa) e delle pertinenze del costruito confermato, le quattro sottozone di intervento, ognuna insieme di aree con caratteristiche attuative omogenee, fra loro correlate e coordinate al disegno complessivo di SAU sono individuate alla Tavola 6 e risultano:

Sottozona 1: Intera area di zona S16 a monte delle aree di pertinenza della tratta ferroviaria GE-Ventimiglia dismessa. Complessivamente la sottozona misura mq 15615 in parte compresa in aree inondabili di tipo C (T = 500 anni) e parte di tipo B (T = 200 anni).

Sottozona 2: Insieme delle aree libere o rese libere da demolizioni e edificate confermate a blocco in centro area comprese tra l'Aurelia, la via alla Costa, la pertinenza della tratta ferroviaria GE-Ventimiglia dismessa, il limite nord delle aree ex produttive (successiva sottozona 3) la cui disponibilità è demandata ad intervento di caratterizzazione ambientale, e la pertinenza edificata confermata in fregio all'Aurelia (sottozona 5). Complessivamente la sottozona misura mq 10882 ed è interamente interessata da aree inondabili di tipo C (T = 500 anni).

Sottozona 3: Insieme delle aree al netto della pertinenza edificata e confermata in fregio all'Aurelia, comprese fra l'Aurelia, il limite di zona, la pertinenza della tratta ferroviaria GE-Ventimiglia dismessa, la sottozona 2. Complessivamente la sottozona misura mq 10631 interamente interessata

da aree inondabili di tipo C (T = 500 anni).

Sottozona 4: proprietà delle ferrovie, pertinenza della tratta ferroviaria GE-Ventimiglia dismessa.

Complessivamente la sottozona misura mq 3345 interamente interessata da aree inondabili di tipo C (T = 500 anni).

La sottozona costituisce area di integrazione fra le sottozone 1,2,3 e parte integrante dello spazio pedonale centrale di SAU.

Sottozona 5: l'insieme di aree ed edifici in fregio all'Aurelia, confermate e regolate dalla normativa di PRG.

Complessivamente la sottozona misura mq 3276 interamente interessata da aree inondabili di tipo C (T = 500 anni).

4 - Verifica dell'insediabilità complessiva

Il PRG vigente indica in 950 ab l'insediabilità massima di zona; l'indice territoriale è fissato in 2 mc/mq e la superficie complessiva è pari a mq 47500.

In termini di insediabilità consentita, per la corretta comparazione tra edificato esistente e nuovo il riferimento è tra superficie agibile rapportata al numero di abitanti insediabili.

Al tetto non superabile di 950 abitanti corrisponde una superficie lorda di solaio pari a mq 27140 di cui mq 7185 corrispondono alla superficie esistente confermata che detratta dal totale determina una superficie di solaio agibile residua pari a mq 19955.

La superficie di zona pari a mq 47500 è allo stato attuale così suddivisa:

- superficie destinata alla viabilità pubblica mq 3751
 - superficie di pertinenza dell'edificato esistente confermato mq 4991 (sottozone 5 e 2)
 - aree libere o rese libere da demolizioni mq 38758
- TOTALE ZONA mq 47500

Applicando l'indice di edificabilità superficiaria risultante, estrapolato l'edificato confermato, ne deriva un indice residuo superficiario pari a $\text{mq } 1995 / \text{mc } 38758 = 0,5146$, dal che risulta per sottozona la mx sup. agibile consentita da raffrontare alla superficie agibile di progetto come nella tabella sotto riportata.

sottozona	mq	max Sa consentita	di cui	
			Residenziale	Non residenziale
1	15615	8040	6030	2010
2	9167	4720	3776	944
3	10631	5471	4924	547
4	3345	1722		1722
totale	38758	19953	14730	5223

5 - Verifica di conformità dello SAU sul fabbisogno di servizi

Le quantità e la loro disposizione sono esplicitati nella tavola 8

Ambito 1: sono confermate le attuali destinazioni di attività amministrative, socio sanitarie, e ricomputando la effettiva quota di servizio al netto dell'attività commerciale consolidata e confermata e della tratta terminale dell'alveo del Segno ricompresa nella zona F3 151.

estensione zona F3/151 (da tabella di Piano) 29.200 mq
 Superficie a servizi confermata 17.000 mq
 da reperire all'interno di S16, I2 (parte), R11 (parte): 12.200 mq

Ambito 2 : Superficie massima realizzabile (preesistenze comprese) in S16 corrispondente a 950 abitanti: 27140 mq.

Preesistenze confermate: 7.185 mq di cui 1.715 commerciali.
 Superficie edificabile: 19.953 mq di cui 5.223 non residenziali

Verifica standards

Gli standards vengono calcolati sulla superficie residenziale massima realizzabile e, relativamente alla superficie non residenziale, conteggiando cautelativamente le superfici non residenziali come commerciali.

Secondo i parametri del D.M. 1444/1968 gli standards devono essere così computati:

Destinazione residenziale: 20.200 mq di residenziale (esistente + nuova realizzazione)	Mq	18 mq per 25 mq di superficie agibile di cui: almeno 2,5 mq per 25 mq di superficie agibile da destinare a parcheggio pubblico
Destinazione non residenziale: 6.938 mq (esistente + nuova realizzazione)	Mq	80% superficie

In relazione alle quantità richieste ed al fabbisogno da reperire mancante nella zona F3/151

TIPOLOGIA	QUANTITA'	UNITA' DI MISURA	STANDARD DA REPERIRE		STANDARD REPERITO (TAVOLA 8)	
			complessivo	quantità minima parcheggi	complessivo	quantità minima parcheggi
Destinazione residenziale	20.200	Mq	14.544	2.020	32.605	6.411
Destinazione non residenziale	6.938	Mq	5.550	2.775		
Superficie a servizi non confermata nella zona F3/151		Mq	12.200			
TOTALE			32.294 (di cui 4.795 per parcheggi)		32.605 (di cui 6.411 a parcheggi)	

φ

(1)

Lo SAU è costituito dai seguenti elaborati:

Tav. 1 Stralci pianificazione vigente e loro varianti (luglio 2008)	1:10.000 – 1:5.000
Tav. 2 Stato attuale (novembre 2007)	1:2.000
Tav. 3 Inquadramento territoriale (novembre 2007)	1:10.000
Tav. 4 Il sistema della mobilità di Settore (novembre 2007, nei limiti di cui al voto regionale n. 37 del 22.04.2008)	1:2.000
Tav. 5 Il Settore 2 nel contesto urbano e le sue correlazioni con l'intorno (novembre 2007)	1:5.000
Tav. 6 La suddivisione del Settore 2 in Ambiti e della Zona S16 di PRG in Sottozone (luglio 2008, nei limiti di cui al voto regionale n. 37 del 22.04.2008)	1:2.000
Tav. 8 L'assetto di SAU e la distribuzione delle aree di servizio (luglio 2008, nei limiti di cui al voto regionale n. 37 del 22.04.2008)	1:2.000

Relazione generale e Norma di Attuazione corredate dalle tabelle di Zona S16 e F3/151
(luglio 2008, come modificata dalla Regione in sede di approvazione)
