

PREMESSA

Il presente elaborato articola la disciplina del Distretto di Trasformazione 1 MARINA ZONA DI PONENTE individuato nel PUC, di cui fa parte, e si configura come elaborato prescrittivo.

In generale, il Distretto di Trasformazione è un ambito urbano per il quale si prevede un sistema complesso di interventi destinati ad innovare in modo sostanziale l'assetto fisico e funzionale di una parte di città. Nello specifico tale ambito riguarda due aree industriali dimesse o in possibile dismissione che richiedono, per la portata della loro riconversione, lo studio di una strategia di sviluppo e trasformazione coordinata, indirizzata alla riqualificazione urbana ed ambientale di tutto il territorio.

Il "Distretto di trasformazione 1: Marina zona di Ponente", a cui fa riferimento la presente scheda, è caratterizzato dalla presenza della cava delle Arene Candide, ex Ghgliazza & figli s.p.a., e dello stabilimento aeronautico Piaggio Aereo Industries s.p.a..

Come si vedrà nello specifico queste aree sono localizzate sul fronte mare a ridosso del capo della Caprazzoppa, è evidente come la loro trasformazione rappresenti un'occasione di sviluppo irrinunciabile per il Finalese, che perdendo le uniche attività industriali presenti nel territorio ha come risorsa prevalente la sua vocazione turistica.

Di fatto, la presenza delle industrie nel distretto non si limita a conformarlo fisicamente, ma influisce profondamente anche sui soggetti e sui processi di trasformazione. Bisogna infatti tenere conto, oltre che di fattori urbanistici, anche di fattori socio economici e occupazionali di rilevanza sovra comunale che influenzano la trasformazione, soprattutto per le aree Piaggio il cui trasferimento non è ancora stato formalizzato.

Per le aree delle Arene Candide è già stato stipulato un Accordo di Programma relativo alla zona di TRZ della cava e sono già stati aggiornati i piani territoriali relativi. In prima istanza il P.T.R.A.C. (Piano territoriale sulle attività di cava) e il PTCP con le varianti adottate (D.G.R. n° 666 del 25.07.2004) che decretano la cessazione delle attività di cava e la risistemazione delle aree. Quindi è già stato compiuto un significativo percorso per la dismissione delle aree e la loro riconversione.

Al contrario solo recentemente si sono delineate le prospettive di trasferimento dello stabilimento Piaggio a Villanova d'Albenga, con la convocazione in Regione di una prima Conferenza dei servizi in data

28_07_2004, sulla quale il consiglio comunale si è espresso con la D.C. n° 58 del 27_08_2004 relativa alla "Procedura di Accordo di programma relativo allo stabilimento Piaggio Aereo Industries". Il trasferimento dovrà essere formalizzato mediante un Accordo di programma che definisca le condizioni complessive dell'operazione, tenendo conto di tutti i fattori suddetti e della valenza di un tale trasferimento.

Per tanto si è ritenuto fondamentale ridefinire le strategie urbanistiche e le indicazioni sul D.T.1 nel suo complesso, per coordinare le nuove prospettive di sviluppo sia delle due aree che di tutto il territorio, evitando la sovrapposizione dei programmi e introducendo nuovi parametri per migliorare la qualità ambientale e architettonica dei nuovi quartieri, con l'obiettivo di costruire una nuova parte di città.

Questa scheda ha la funzione di coordinare la trasformazione dell'intero distretto e si deve configurare come uno strumento flessibile per la gestione della riqualificazione del comparto industriale, costituendo non solo il riferimento quantitativo, ma anche quello qualitativo, configurandosi come strumento di base per pervenire ad un progetto di riqualificazione condiviso e partecipato.

In questa ottica, le "Indicazioni di progetto" sono elementi di particolare importanza ai fini del controllo della trasformazione urbana delle aree, configurando le "linee guida" per la successiva fase di progettazione attuativa. Si tratta, infatti, di un insieme di criteri, suggerimenti e prescrizioni esplicitati non solo in termini di parametri edilizi, contenuti nelle "Modalità d'intervento", ma anche come strumenti di definizione dei parametri qualitativi, rispetto all'ambiente e al costruito.

CRITERI GENERALI DI CONGRUENZA

1. per Distretti di Trasformazione si intendono specifici ambiti urbani, individuati con apposito simbolo grafico nelle tavole del PUC, per i quali si prevede un sistema complesso di interventi destinati ad innovare in modo sostanziale l'aspetto fisico e funzionale di parti di città. I Distretti di trasformazione sono quelle parti del territorio di Finale Ligure dove è prevista una trasformazione urbanistica con interventi destinati ad innovare in modo sostanziale l'assetto fisico e funzionale del distretto ed aventi l'incremento non marginale del carico insediativo o la sua sostanziale modificazione qualitativa (art.4/2 N.d.A.). Nello specifico caso si tratta del comparto industriale situato a Ponente di Final Marina le cui attività industriali sono in fase di possibile dismissione o già dimesse. All'interno di questo distretto è prevista una completa trasformazione urbanistica relativa a nuovi insediamenti e a nuovi servizi di interesse territoriale.
2. gli interventi nelle sub-zone del Distretto di Trasformazione sono soggetti a PUO di iniziativa privata o pubblica. La convenzione che verrà stipulata dovrà specificare le modalità di cessione al Comune o l'uso pubblico sia delle aree destinate ad opere di urbanizzazione primaria e secondaria a servizio dei nuovi insediamenti, sia di tutte le altre aree destinate ad attrezzature di interesse pubblico.
3. nei sub_distretti coordinati viene sempre garantita la compresenza di usi appartenenti alla funzione abitativa e di alcuni usi appartenenti alle funzioni terziarie, commerciali e alberghiere. Tale compresenza è definita *Mixité funzionale*.
4. Rispetto alla ripartizione funzionale delle volumetrie ammesse nei singoli sub distretti si considera vincolante la ripartizione percentuale delle stesse per quanto riguarda la suddivisione. A titolo indicativo si riportano anche i calcoli numerici per singola funzione ricavati in percentuale sulla cubatura massima ammissibile.
5. La viabilità pubblica primaria da realizzare nell'ambito dell'intervento di trasformazione viene computata nella superficie di cessione. La viabilità pubblica esistente che viene mantenuta non concorre alla definizione della superficie territoriale.
6. I PUO dovranno essere congruenti alle indicazioni grafiche riportate nel presente elaborato salvo rettifiche delle stesse, dovute al sopraggiungere di fattori legati a assetti geomorfologici od a regimi proprietari sconosciuti all'atto della redazione delle presenti note. Si dovranno comunque rispettare la ripartizione quantitativa specificata per ciascun sub Distretto di Trasformazione.
7. le "indicazioni di progetto" grafiche presenti nelle apposite schede sono ripartite in tre distinte tipologie:
 - a. la perimetrazione dei lotti, che hanno una flessibilità del 10% della superice perimetrata
 - b. allineamenti e giaciture principali, che sono vincolanti per la collocazione delle volumetrie consentite,
 - c. connessioni, sistema infrastrutturale e indicazioni ambientali (quali fasce di mitigazione, alberature, aree permeabili, etc.) e progettuali (luoghi centrali, spazi pubblici, etc.) sono soluzioni auspiccate da attuare tramite procedure progettuali adeguate, sulla pertinenza e congruità delle quali l'Amministrazione si riserva di effettuare specifiche valutazioni.
8. Nei PUO potranno essere individuati, previa concertata con l'Amministrazione, alcuni edifici da conservare o di potenziale riuso. Questi possono essere recuperati, senza che la Va relativa concorra alla determinazione della Va prescritta, se vengono destinati a funzioni di valenza collettiva.
9. Per questi edifici da conservare sono consentiti interventi fino alla ristrutturazione edilizia d1 (art. 26 N.d.A.); la Va dell'edificio esistente non concorre alla determinazione della Va prescritta solo nel caso di recupero dell'immobile interessato, ma non nei casi di demolizione e dello stesso.
10. In alternativa alla procedura di PUO é consentito il ricorso al permesso di costruire convenzionato per l'attuazione di parti del Distretti di Trasformazione, solo nel caso in cui il sub distretto si presenti con un edificato già consolidato, che non si intende modificare nel suo assetto insediativo e funzionale consolidato.

11. Nel presente elaborato, per ogni sub Distretto di Trasformazione, sono contenute le norme e le schede grafiche relative, che riportano tutte le indicazioni programmatiche e le prescrizioni da osservare nella redazione degli strumenti attuativi.

La presente scheda é suddivisa nelle seguenti parti:

- a) l' **Identità del D.T.1** in cui si descrivono le caratteristiche geo_morfologiche e storico ambientali del distretto, si mettono in evidenza i processi in atto e le problematiche della trasformazione.
- b) gli **Obiettivi della trasformazione** in cui vengono enunciati ed esplicitati gli obiettivi e le linee guida per la trasformazione di tutto il Distretto, in cui vengono definiti i sistemi principali su cui si dovrà focalizzare l'interesse pubblico.
- c) le **modalità della trasformazione generali**: in cui vengono indicati i dati generali per la trasformazione dell'intero distretto, i tipi di intervento consentiti e la flessibilità rispetto al PUC. Inoltre vengono definite, attraverso le schede grafiche generali, le principali indicazioni progettuali da tenere conto nella stesura degli specifici strumenti attuativi.

A questa prima parte generale seguono le schede specifiche per ogni sub_distretto, ciascuna strutturata nel seguente modo

a. Obiettivi e criteri di intervento

b. Regole della trasformazione

- dati di base: perimetrazione delle unità d'intervento e volumetrie ammesse
- mixité funzionale
- dotazione infrastrutturale di servizi pubblici
- bilancio degli standard

c. **Indicazioni di progetto** si articolano in una parte grafica comprendente le schede generali e quelle di dettaglio relative ai singoli lotti, che sintetizzano le indicazioni presenti nelle regole urbanistiche, progettuali e ambientali da rispettare nell'attuazione degli interventi.

Regole urbanistiche di cui di seguito si definiscono le categorie principali:

- **Viabilità**: riguarda i tracciati e le dimensioni della viabilità pubblica da realizzare nell'ambito dell'intervento;
- **Rete dei principali percorsi ciclo-pedonali**: riguarda il tracciato dei percorsi ciclo-pedonali da realizzare nell'ambito dell'intervento; si tratta di una rete di massima, modificabile in sede di progettazione a condizione che venga garantita la funzionalità del percorso ed i suoi rapporti con il sistema già esistente;
- **Fasce di rispetto**: ambiti di influenza delle arterie di traffico, del fiume o delle aree da trattare con interventi specifici, come tutta la fascia a mare.

Regole progettuali di cui di seguito si definiscono le categorie principali:

- **Edificazione compatta**: identifica due tipologie edilizie intercambiabili a blocco e in linea; a questa categoria appartengono edifici di almeno tre piani, la cui distribuzione è organizzata su un impianto distributivo verticale (scale e ascensori); le due tipologie si differenziano per il tipo di sviluppo uno verticale, l'altro lineare e dalle caratteristiche degli affacci principali, due per quella in linea e 4 per quella a blocco;
- **Edificazione rada**: identifica varie tipologie edilizie intercambiabili (a schiera, monofamiliari, bifamiliari, ville urbane), caratterizzate dalla disponibilità di una zona a verde privato di pertinenza delle singole unità immobiliari;
- **Allineamento prevalente**: riguarda il filo su cui posizionare uno dei due fronti principali degli edifici ;
- **giacitura prevalente degli edifici**: definisce gli assi di riferimento prevalenti per l'ubicazione degli edifici;
- **Spazi pubblici**: evidenziano la localizzazione di massima di uno spazio pubblico, una nuova piazza o la passeggiata a mare, caratterizzato da funzioni comuni da realizzare nell'ambito dell'intervento;
- **Luoghi centrali**: evidenziano la localizzazione di servizi e funzioni pubbliche di valenza territoriale. Insieme con gli spazi pubblici costituiscono il sistema centrale dei nuovi

interventi, dove si localizzano le attività attrattive e dove si focalizzerà l'interesse pubblico;

- *Edifici esistenti da mantenere*: evidenzia gli edifici che per la loro funzione o per il valore storico, architettonico, ambientale o documentario sono da conservare.

Regole ambientali di cui di seguito si definiscono le categorie principali

- *Corridoi bio-climatici*: riguarda l'organizzazione degli spazi liberi, finalizzati alla migliore circolazione dell'aria in relazione allo stato di fatto dei luoghi interessati dall'intervento;
- *Fasce di mitigazione dell'inquinamento acustico e atmosferico*: riguarda la localizzazione di massima delle attrezzature naturali e/o artificiali, da realizzare a protezione degli insediamenti dalla viabilità esistente e di nuova realizzazione;
- *Alberatura della viabilità*: evidenzia le strade pubbliche esistenti e di nuova realizzazione da alberare nell'ambito dell'intervento;
- *Aree permeabili*: sono aree in cui non è consentita l'edificazione, sia nel sovra suolo che nel sotto suolo, e sono destinate a uso pubblico. Sono aree caratterizzate da tipologie di verde pubblico particolari (giardino, parco) o bacini d'acqua (dolce o salata) e vengono quindi identificate come luoghi centrali nel nuovo assetto insediativo del sub_distretto.
- *Verde pubblico*: definisce le tipologie di verde che devono essere presenti in questo ambito, per la realizzazione delle opere relative a tale categoria, si dovrà far riferimento alle specifiche norme inserite nel NdA;
- *Profilo vegetazionale e forestale*: definisce le modalità di conservazione o di riqualificazione delle aree boschive o rurali presenti nel distretto.

L'IDENTITÀ DEL D.T.1

I PROCESSI IN ATTO E LE PROBLEMATICHE DELLA SUA TRASFORMAZIONE

Il territorio finalese sta subendo una profonda modificazione. Infatti, con la dismissione della cava Ghigliazza e con il possibile trasferimento dello stabilimento Piaggio Aereo Industries, si spengono le uniche attività industriali di un certo rilievo presenti sul territorio.

Si apre così per Finale un'unica possibilità di sviluppo basata sullo sfruttamento della sua vocazione turistica. La riqualificazione di questi comparti industriali risulta fondamentale, sia per la loro dimensione che per la loro localizzazione sul fronte mare.

Lo scenario dello sviluppo turistico non deve prevedere solo l'aumento indiscriminato delle presenze sul territorio, ma basarsi su una promozione e riorganizzazione delle risorse territoriali, che non intacchi l'equilibrio del sistema, nell'ottica di una sostenibilità degli interventi, che prenda in considerazione sia i fattori economici che quelli sociali, ambientali e di qualità della vita.

Fondamentale per comprendere le dinamiche di dismissione del sito è la sua conformazione.

Il distretto è localizzato a ridosso del mare ed è caratterizzato dalla presenza del promontorio carsico della Caprazoppa e dalla foce del Torrente Pora. Il massiccio della Caprazoppa costituisce una delle principali emergenze orografiche del Finalese, percepito come confine naturale del territorio. Il promontorio è stato interessato, per quasi un secolo, dalle attività estrattive della cava, che ne hanno radicalmente modificato la conformazione del versante a mare. Mentre a Est, le aree pianeggianti tra il capo e il Torrente Pora sono state occupate, all'inizio del secolo scorso, dallo stabilimento della Piaggio Aereo Industries, specializzato nella produzione di parti di velivoli e nella revisione dei motori.

Questo distretto è da sempre connotato dalla presenza industriale, ciò ha comportato la costruzione di spazi chiusi e introversi, che voltano le spalle alla città, attestata sull'altra sponda del torrente.

Queste aree sono solcate dalle principali infrastrutture di accesso alla città: la Via Aurelia, asse costiero strutturale, la statale del Melogno, che si congiunge con lo svincolo dell'A10, e la linea ferroviaria Savona-Ventimiglia. È proprio per il sistema infrastrutturale che le industrie si sono localizzate in questo distretto e, per lo stesso motivo, ora la sua

trasformazione diventa nodale nella riorganizzazione del sistema d'accesso al Finale.

Nell'ambito del potenziamento del sistema infrastrutturale dell'intera regione si identificano due interventi di particolare rilievo per il territorio finalese e non solo.

Il primo è il raddoppio della linea ferroviaria Genova_Ventimiglia, che fa parte della "Intesa generale quadro Stato Regione Liguria" del 6 marzo 2000 e che prevede il trasferimento a monte della linea da Finale ad Andora. In questo contesto non è previsto lo spostamento della stazione o della linea ferroviaria, ma il suo potenziamento.

Il secondo progetto è quello della "Aurelia bis" che si propone come variante alla ex S.S. Aurelia, per risolvere il problema del congestionamento del traffico nelle conurbazioni costiere.

Il PTC provinciale ne definisce il tracciato e le modalità di intervento. Nel PI 3, di cui fa parte il Finalese, la Nuova Aurelia si presenta come "un nuovo collegamento stradale costiero di livello nazionale, alternativo alla ex S.S. 1 Aurelia, con caratteristiche di tracciato e prestazionali tali da garantire un livello di servizio adeguato alla domanda di mobilità di scorrimento intermedia tra la viabilità autostradale e quella più specificamente locale. Tale infrastruttura è configurata nel PI come strada il più possibile indipendente dai centri abitati e comunque collegata agli stessi attraverso frequenti interconnessioni e con ridotto impatto ambientale. Questa previsione sarà realizzata attraverso accordi tra Regione Liguria, ANAS e Provincia di Savona.

La nuova Aurelia si configura pertanto come una serie di interventi locali di collegamento longitudinale ad integrazione della rete viabilistica locale."

In questo piano vengono inoltre indicati altri interventi sulla S.S. Aurelia che consistono nel "Realizzare interventi sulla S.S. Aurelia per migliorare le intersezioni con la viabilità locale, anche con varianti al tracciato per il *bypass* degli abitati." (Documento degli obiettivi n°5 "Il governo delle trasformazioni urbane e della innovazione funzionale del Polo di Savona e della città costiera nel Finalese"), come prescritto anche dal PTC della Costa (fascicolo 2.2.4 Aurelia).

Di fatto, vista la localizzazione strategica delle aree dal punto di vista infrastrutturale esse si connotano come porta di accesso all'intero territorio e pertanto devono avere una qualità ambientale molto elevata, per cui non si devono riproporre all'interno della nuova parte di città gli stessi problemi che gravano su quella esistente.

Comunque nella riconversione di queste aree industriali si deve cercare di risolvere i problemi del vicino abitato di Marina, principalmente sgravandolo dal peso delle auto in sosta o alla ricerca di un parcheggio, inoltre cercare di fare defluire il traffico di attraversamento più fluidamente, risolvendo i problemi di intersezione tra la S.S. e la viabilità urbana, come l'incrocio con Via Brunenghi, costruendo percorsi alternativi.

Per la riconversione di queste aree si ritiene quindi basilare la risoluzione del problema infrastrutturale.

Prendendo in esame i processi in atto nel territorio non si può non considerare la presenza di una nuova tipologia di turismo che insiste sul territorio. Infatti oltre al tradizionale turismo balneare che si compone di nuclei familiari allargati, composti da genitori, i principali pendolari estivi, nonni e bambini, e della sempre più ampia categoria dei turisti del week-end, che causano spesso il temporaneo collasso del sistema litoraneo, sono arrivate nuove tipologie di fruitori, attratte dalle bellezze naturali dell'entroterra. Queste nuove prospettive di sviluppo turistico per il Finale trovano finora espressione in attività che si focalizzano principalmente sugli sport all'aria aperta e a contatto con la natura, ma questi sono soprattutto movimenti spontanei e ancora poco coordinati.

Le palestre di roccia finalesi attirano da anni scalatori e free-climbers da tutta Europa, mentre ultimamente sono nate numerose iniziative legate alla mountain bike, nuovo mezzo per scoprire il territorio. Meno note, ma con ampie possibilità di sviluppo, sono le passeggiate archeologiche, in grado di interessare tutto il territorio e coordinare le attività presenti in esso. Queste nuove potenzialità di sfruttamento sostenibile del territorio rimangono chiuse in un turismo di nicchia, a causa della loro scarsa promozione, messe in secondo piano rispetto al turismo di massa, quello mordi e fuggi dei week-end estivi, che sfrutta quasi esclusivamente le risorse del litorale, creando un profondo divario tra costa ed entroterra.

Per colmare questo divario i piani di livello sovra comunale, in particolare il PTR, inseriscono tra i principali obiettivi per l'ambito finalese il rafforzamento del "Parco sportivo del Finale" e vedono in particolare nelle aree delle Arene Candide un potenziale polo per l'organizzazione di queste nuove attività attrattive.

DEFINIZIONE DEL D.T. 1 E DELLE SUB_ZONE a, b,c

Come visto in precedenza, il distretto si estende sulla costa dal Cimitero di Final Marina, che si trova sul confine col comune di Borgo Verezzi, a Ovest, sino oltre la foce del Torrente Pora. La zona è divisa dal promontorio della Caprazoppa, confine orografico naturale del Finale. A Ovest del promontorio, nella zona delle Arene Candide, si trova la cava Ghigliazza, mentre ad Est, vicino alla foce del Torrente Pora, è localizzato lo stabilimento Piaggio. Fa parte di questo distretto il quartiere della stazione ferroviaria che si attesta sulla sponda sinistra del torrente e si identifica come nodo di congiunzione tra il centro di Marina e i futuri quartieri.

La questione della riqualificazione di questo distretto riguarda la trasformazione di queste aree industriali, che come si è visto nella premessa, hanno storie e sviluppi distinti, ma sono accomunate dalla vicinanza topografica e dalla localizzazione strategica per l'intero territorio.

Il DT1 comprende tre distinte realtà urbanistico-territoriali, per la cui perimetrazione si fa riferimento alle specifiche tavole di PUC relative agli ambiti:

1. l'area a ovest del promontorio della Caprazoppa (D.T. 1 a), è caratterizzato dalla presenza della Cava Ghigliazza. Questo ambito si stende da Cimitero di Final Marina sino al capo. Il sito è profondamente degradato, in quanto modificato e "sfruttato" dall'attività ormai centenaria di escavazione. Il Comune ha fatto redigere ed ha approvato un apposito Studio di fattibilità per la riconversione e per il recupero ed integrazione dell'area con l'ambito urbano;
2. l'area ad ovest del Torrente Pora, in Finalmarina, (DT1.b) è occupata storicamente dalle Industrie Aeronautiche Piaggio (oggi Piaggio Aero Industries). Tale complesso industriale occupa intensivamente l'area di forma triangolare tra il fiume ad est e l'ex Strada Statale n. 490 del Melogno ad ovest, tra la spiaggia a sud e l'incrocio della Statale con la viabilità proveniente dall'area di via Brunenghi. L'area Piaggio è intersecata dalla Strada Statale n. 1 (via Aurelia) e dalla Ferrovia.
3. a levante delle aree indicate in sponda sinistra del Torrente Pora (DT1.c), sono poste altre aree che hanno caratteristiche

diverse rispetto a quelle descritte, ma che per problematiche infrastrutturali, debbono essere oggetto di programmazione/progettazione unitaria. Trattasi del quartiere di Marina che si sviluppa attorno alla Stazione Ferroviaria. Il quartiere alle spalle della Stazione Ferroviaria ha un'organizzazione urbanistica-infrastrutturale estremamente deficitaria, causata soprattutto dall'impedimento fisico del rilevato ferroviario, non consentendo un razionale sbocco della viabilità proveniente da Borgo e dall'entroterra. Per questi motivi, legati soprattutto alla valutazione del progetto definitivo del nuovo tracciato ferroviario, della Stazione e della viabilità circostante, occorre che il Distretto descritto, venga studiato insieme a quelli posti a ponente.

Le soluzioni relative ad ognuna di queste aree influenzano le scelte progettuali di quelle vicine e, insieme, costituiscono l'area decisiva per gli equilibri sociali ed urbanistici del territorio comunale.

Il PUC identifica questi distretti come aree di possibile espansione e sviluppo per la città di Final Marina.

INDIVIDUAZIONE E CARATTERI UNITARI DEL DISTRETTO SOTTO IL PROFILO MORFOLOGICO E PAESISTICO AMBIENTALE

Assetto geo-morfologico

Il D.T. 1 a, presenta zone con alta suscettibilità al dissesto in corrispondenza dei fronti di cava verticali e, conseguentemente, zone con possibilità di caduta massi ai piedi di esse. Particolare criticità è legata alla presenza di accumuli di fango di lavaggio. La spiaggia che si estende parallela alla Via Aurelia è recuperabile solamente con lo spostamento a monte della strada statale che, attualmente, per la presenza dell'alto muro di sostegno che riflette l'onda diretta, impedisce qualsiasi possibilità di deposizione di materiale.

Il D.T. 1 b è costituito da una pianura terminale saldata alla spiaggia, con spessori detritici notevoli. Nella zona di raccordo tra i terreni detritici e il versante è in genere presente una fascia di terreno che, in caso di terremoti, può produrre incrementi della risposta sismica, con effetti diversi tra gli edifici compresi nella fascia e quelli esterni o, addirittura, effetti asimmetrici nei singoli edifici.

Per abbassare il livello del rischio sismico in forma preventiva, è necessario procedere ad una "zonizzazione sismica" del territorio, cosicché possano essere indicate norme antisismiche adatte ad ogni situazione individuata.

Si tratta di una zona a costa alta che ha subito considerevoli interventi antropici, sia sui versanti a falesia (cave), sia nella zona a mare (spiaggia artificiale). Elementi con suscettività al dissesto molto alta sono stati individuati nel fronte di cava della ex-cava Denegri e nella forra che sfocia verso il distributore di carburante. Zone ad alta suscettibilità al dissesto sono in genere le falesie che si estendono fino al Capo di Caprazoppa, specie dove le radici delle piante si insinuano nelle fratture della roccia. Alla base delle falesie e dei fronti di cava si ha pertanto una zona dove sono possibili cadute di massi. Gli interventi per la sistemazione e l'utilizzo di questa porzione di distretto devono giocoforza prevedere interventi di bonifica e di sistemazione delle pareti rocciose. Per quanto riguarda la

scogliera artificiale a protezione del parcheggio prossimo al mare, essa deve essere costantemente monitorata e, all'occorrenza, subire interventi di manutenzione.

Il D.T. 1 c è anch'essa una zona di pianura terminale saldata alla spiaggia, con spessori detritici notevoli. Essendo in prossimità della foce i depositi sono medio-fini.

Si rimanda alle norme contenute nell'elaborato C.F.2.B "indirizzi operativi per gli aspetti geomorfologici" per le puntuali indicazioni relative alle diverse classificazioni delle aree comprese nell'ambito, così come individuate nelle tavole 3 A Carta di zonizzazione geologia

3 B Carta della zonizzazione idraulica.

Assetto idrogeologico

Dal punto di vista idraulico la zona intorno all'alveo del torrente Pora risulta esondabile, con cadenza duecentennale, come indicato nel piano di settore "Piano di bacino sul rischio idrogeologico dell'ambito del torrente Pora" e nei suoi successivi aggiornamenti, a cui si rimanda.

Attualmente la sponda destra è protetta da muri collegati agli edifici industriali, ma nel momento in cui si provvederà alla trasformazione di tali aree si dovrà mettere in sicurezza entrambe le sponde del torrente, prima di poter dare inizio alla trasformazione del D.T. 1 b.

Ambiti paesistici di livello puntuale

Gli ambiti omogenei paesistici compresi nel Distretto di Trasformazione DT1 sono gli ambiti di fondovalle e costa F11 ed F12, oltre ad una porzione dell'ambito di crinale C3.

Per un'analisi puntuale e per la verifica delle attitudini degli ambiti paesistici compresi nell'ambito ACR4 si rimanda alla Relazione Illustrativa ed alle tavole descrittive e progettuali della Disciplina Paesistica di Livello Puntuale, mentre per l'identificazione di tali ambiti si fa riferimento alle tavole specifiche inserite nel PUC riguardanti "assetto vegetazionale-indirizzi agronomici e forestali".

Individuazione Dei Caratteri Dell'ambito Dal Punto Di Vista Ambientale E Relative Norme

Lo studio di sostenibilità ambientale individua, nelle Schede allegate, le motivazioni che hanno portato all'individuazione di una criticità alta (livello I, campo rosso) o media (livello II, campo arancione) per le relative tematiche ambientali e individua in maniera chiara le misure di mitigazione, o le retroazioni, necessarie a ridurre ad un livello di accettabilità, quando non ad eliminare del tutto, la criticità stessa. Tali indicazioni di sostenibilità sono da intendersi come normative del Piano, e devono essere obbligatoriamente osservate in fase di attuazione.

Anche nel caso si siano ravvisati effetti positivi sono state descritte le condizioni perché tali effetti si realizzino.

CONSIDERAZIONI SPECIFICHE SULL'AMBITO PAESAGGISTICO DEL PROMONTORIO DELLA CAPRAZOPPA

Aspetti vegetazionali del promontorio della Caprazoppa

Il Promontorio è geomorfologicamente caratterizzato dalla fenomeni carsici come falesie, valli fossili e/o troncate, doline. La natura del suolo unita ad una forte antropizzazione, variamente dilungata nei secoli, ha portato all'instaurarsi sul territorio di zone caratterizzate da aspetti diversi della copertura vegetale.

Le falesie ed i fronti di cava dismessi, soggetti a forte insolazione alla siccità ed al salino, hanno accolto piante alofite sovente riunite in associazione simbiotica; esemplificative del genere possono essere: violacciocca, barba di giove, malva marina, cineraria marittima. Concomitanti con queste ultime si trovano altre specie, generalmente caratterizzanti ambienti di Gerbido e ruderali quali: elicriso, cisto tomentoso, timo, valeriana rossa, enula.

Le ampie aree di Gerbido sono dovute, oltre che al clima ed alla natura del terreno, a fenomeni di degrado della macchia insorti a seguito di un eccessivo sfruttamento antropico del territorio. Queste aree presentano una copertura costituita da arbusti radi, aromatici, spinosi, a foglie tomentose, ricoperte di lanugine; presenza connotante di: timo, santoreggia, lavanda, elicriso, cisto tomentoso, euforie, ginepro, rosmarino e afillante.

La macchia mediterranea, associazione vegetale di tipo scleròfilo, è presente come evoluzione da aree di gerbido o come degradazione di aree di disboscamento; formata da arbusti e alberi folti, alti fino a due metri, con rami aggrovigliati e foglie coriacee persistenti; a questi alberi sono intrecciate piante rampicanti e parassite. Tipiche di questa copertura vegetale sono per quanto inerente:

- le specie arboree il leccio, roverella, sughera, pino domestico, pino d'Aleppo, pino marittimo;
- gli arbusti di lentisco, terebinto, alaterno, fillirea, corbezzolo, mirto, erica, ginestra, ginepro;
- le piante rampicanti di salsapariglia, caprifoglio, erba tacca, vitalba.

La lecceta, composta in prevalenza da leccio accompagnato da roverella e orniello; ospita nel sottobosco arbusti di: corbezzolo, fillirea, alaterno, rosa canina, pungitopo e rampicanti tipiche della macchia, con l'esclusione dell'erba tacca, che tentano di guadagnare luce aggrappandosi ai tronchi degli alberi.

La presenza di pinete è maggiormente percepibile sul versante rivolto verso l'abitato di Finale Ligure; esse sono composte da: pino domestico (chioma ad ombrello, tronco robusto), pino d'Aleppo (tronco contorto, corteccia grigia), pino marittimo (chioma oblunga, tronco diritto); con compresenza di lentisco, ginepro, olivastro, rosmarino e cipresso. La spontanea presenza in ambiente di falesia e di bosco è attestata per il solo pino d'Aleppo. Le pinete, frutto storico di rimboschimenti mirati anche all'approvvigionamento di legname da opera e dei caratteristici frutti (pinoli), possono purtroppo essere facili prede di incendi.

Ambienti particolari, caratterizzati da microclimi freschi e umidi dovuti a fenomeni di inversione termica, sono instaurati in forme erosive carsiche. In tali formazioni si incontrano specie ordinariamente riscontrabili a quote di cinquecento metri, inserite in boschi di latifoglie. Orniello, frassino, carpino, ontano, sambuco ed un sottobosco coperto da un tappeto di edera ed arricchito di pungitopo, anemoni epatiche, violette, elleboro fetido costituiscono i tratti salienti di questi habitat.

Aree con emergenze geologiche e paleontologiche

Col 2003 e la cessazione dei lavori si è potuto iniziare un lavoro di ricerca nei vecchi piani di coltivazione della cava. Con una serie di sopralluoghi si è potuto verificare in più punti la presenza di emergenze di vario tipo localizzare soprattutto nei piani di coltivazione più alti.

Le emergenze possono essere suddivise in varie categorie geologiche:

- Geologiche e mineralogiche, rappresentate da innumerevoli e completi esempi di minerali, forme di deposizione calcaree di ogni tipo all'interno delle cavità e delle diaclasi per una tipologia di elevata qualità. All'interno di queste categorie si possono anche inserire le molteplici presenze di mineralizzazioni di ematite e limonite (di estrema importanza, visti gli esempi di reperti simili rinvenuti in livelli paleolitici e neolitici della vicina caverna delle Arene Candide e che potrebbero chiarire i rapporti delle strategie poste in atto dai preistorici sul territorio finalese).

- Paleontologiche, rappresentate nei piani alti, con esempi di fossili anche di eccezionale importanza e tali, in qualche caso, da poter essere classificate "uniche". Sono presenti tutti i più importanti fossili già messi in luce dall'Issel nella sua monografia dedicata alla "Pietra di Finale" e riconsiderati nel lavoro di Boni, Mosna e Vanossi.

Pecten finalensis (=Chlamys rotundata) Lam.;
Chlamys holgeri regularior Sacco;
Chlamys fasciculata May.-Eym.;
Flabellipecten fraterculus Sow.;
Chlamys malvinae Dubois;
Chlamys multistriata Poli;
Gryphus rovasendianus Seg.;
Clypeaster laganoides Agass.;
Clypeaster michelottii Agass.;
Chlamys macrotis Sow.;
Terebratula sinuosa Brocchi.

A queste specie vanno poi aggiunti gli ormai famosi "denti di squalo" presenti in tutti i livelli della formazione miocenica.

Alcuni di questi insiemi si presentano in lastre di notevole bellezza per cui sarebbe auspicabile un ricupero al fine di presentarle nelle opportune sedi. Sembrano anche presenti forme e specie non ancora individuate e in questo senso le emergenze individuate si configurano anche come scoperte da approfondire in futuro.

Aree interessate da ritrovamenti archeologici

Di primaria importanza internazionale è il sito ipogeo delle *Arene Candide*, ubicata sul margine superiore del ciglio ovest della ex-cava Ghigliazza, dal quale proviene l'unica sequenza stratigrafica completa per l'area mediterranea estensiva dal periodo Paleolitico Superiore all'età bizantina.

Sono inoltre da segnalare le aree sommitali del promontorio, nelle quali ricerche di superficie hanno consentito il rinvenimento di manufatti che indicano attività insediative ascrivibili ai periodi dell'età bronzo finale e del ferro. L'importanza di tali aree, anche se non ancora approfonditamente indagate, è dovuta, oltre che dalla rilevanza del giacimento, anche alla

prossimità con l'area delle Arene Candide. Il contesto archeologico del finalese in generale, e quello del territorio su cui sono situate in particolare, presentano un carattere di *unicum* ed accrescono l'importanza di tali locazioni.

Il sito archeologico delle Arene Candide

La celebrità internazionale di tale sito deriva dai fortunatissimi scavi che Luigi Bernabò Brea (primo Soprintendente Archeologo della Liguria) e Luigi Cardini (membro dell'Istituto Italiano di Paleontologia Umana) condussero negli anni 1940-42 e 1948-50 nella porzione sud orientale della caverna. Come noto quegli scavi conseguirono quella che ancora oggi è la più articolata stratigrafia del Mediterraneo (dal Paleolitico superiore gravettiano fino all'epoca bizantina = da 26000 a. C. circa al VII sec. d.C), in un contesto ambientale di giacitura estremamente favorevole alla buona conservazione dei reperti, soprattutto delle ossa e del materiale bruciato. I resti delle 19 sepolture paleolitiche rinvenute, oltre a costituire uno dei più consistenti complessi funerari paleolitici del mondo, sono senz'altro quelli di gran lunga meglio conservati, con tutte le implicazioni sulla qualità delle informazioni scientifiche che gli antropologi possono attingere.

L'importanza della Caverna delle Arene Candide è testimoniata dai numerosi testi pubblicati: sei monografie e centinaia di pubblicazioni scientifiche, per la maggior parte in lingua inglese.

A tale assoluto rilievo fra gli addetti ai lavori non corrispondono adeguate forme di fruizione, né del sito, né dei reperti e delle informazioni scientifiche conseguite dagli studi finora effettuati.

Il sito è visitabile solo occasionalmente da piccoli gruppi, previ macchinosi accordi con la Soprintendenza per i Beni Archeologici.

Gli scavi non hanno mai raggiunto il fondo della caverna, che alcune prospezioni geoelettriche pongono alcuni metri più in basso della massima profondità raggiunta nel 1942 col piccolo sondaggio di 2mx2m che centrò in pieno la sepoltura del *principe*. E' perciò possibile che si conservino intatti gli strati che contengono la registrazione del passaggio/sostituzione fra Uomo di Neandertal e Uomo Sapiens, avvenuta attorno a 35000 anni fa.

Avrebbe senso destinare risorse alla ripresa degli scavi se essa avvenisse nel quadro di un intervento strategico più ampio, che miri ad ottimizzare e armonizzare le opportunità di ricerca con le esigenze di tutela e le esigenze di valorizzazione e uso.

In altre parole gli scavi dovrebbero svolgersi non solo in stretto rapporto con gli enti locali per arricchire in modo decisivo le collezioni esposte al Museo di Finalborgo, ma dovranno essere pensati in modo da essere essi stessi evento fruibile. A tal fine la caverna va ovviamente attrezzata e resa accessibile.

Bibliografia

- Bernabò Brea L., 1946, *Gli scavi nella Caverna delle Arene Candide*, parte I, *Gli strati con ceramiche*. Istituto Internazionale di Studi Liguri, Bordighera, 364 pp.
- Bernabò Brea L., 1956, *Gli scavi nella Caverna delle Arene Candide*, *gli strati con ceramiche*, vol. 2, *Campagne di scavo 1948-50*, Istituto Internazionale di Studi Liguri, Bordighera, 296 pp.
- Laplace G., 1964, *Les subdivisions du Léptolithique italien*, "Bull. Paleontologia. Ital.", 73, pp. 25-73.
- Parenti R., Messeri P., 1962, *I resti scheletrici umani del Neolitico Ligure*, "Paleontographia Italica", 50.
- Cardini L., 1980, *La Necropoli Mesolitica delle Arene Candide (Liguria)*, "Mem. dell'Ist. Ital. di Paleontologia Umana", 3, pp.9-31. Cassoli P. F., 1980, *L'Avifauna del Pleistocene superiore delle Arene Candide (Liguria)*, "Mem. dell'Ist. Ita. di Paleontologia Umana", 3, pp. 155-234.
- Tinè S., 1986, *Nuovi scavi nella Caverna delle Arene Candide* in (Demoule J. P., Guilaine J. eds), *Le Néolithique de la France*, Picard, pp. 95-111.
- Formicola V., Milanese Q., Scarsini C., 1987, *Evidence of Spinal Tuberculosis at the Beginning of the Fourth Millennium BC from Arene Candide Cave (Liguria, Italy)*, "An. Phys. Anthropol.", pp. 72, 1-6.
- Bietti A, 1994, *A Re-examination of the Lithic Industry of the P Layers (1940-42 Excavations) of the Arene Candide Cave (Savona, Italy). General Conclusion*, "Quaternaria Nova", IV, pp. 341-370.

Percorsi escursionistici e di mountain bike

I percorsi rappresentano un'importante via di penetrazione e di fruizione del territorio. Apprezzati per gli aspetti panoramici, naturalistico-botanici, e tecnici dagli appassionati di mountain bike, concorrono al mantenimento di un flusso turistico presente durante tutto l'arco dell'anno. Alcuni di questi percorsi, rimasti praticamente invariati, costituiscono la tangibile memoria storica di tracciati viari quale, ad esempio, la strada napoleonica che collegava Finale Ligure con l'estremo ponente della Liguria. La vicinanza al nodo ferroviario, la possibilità di raggiungere gli abitati di Gorra, Borgio ma

soprattutto Verezzi, la facilità di transito e, non ultima, la funzione di raccordo con una più ampia rete escursionistica rappresentano delle peculiarità che distinguono questa porzione dei sentieri finallesi. Da segnalare l'intensivo utilizzo sia diurno sia notturno, durante i periodi estivi, cui questi percorsi sono sottoposti ad opera dei ciclisti, che li utilizzano in attività preparatorie finalizzate alla partecipazione in eventi agonistici elevati fra cui le olimpiadi. Come per le attività di arrampicata tutto ciò ha consentito lo sviluppo di attività terziarie.

Aree di arrampicata

Le palestre di roccia situate sul promontorio della Caprazoppa rappresentano una delle poche aree finallesi in cui praticare il free climbing affacciati direttamente sul mare, e pertanto godono di un notevole apprezzamento presso i cultori di questo sport. L'esposizione delle cinquantaquattro vie d'ascesa che le rende fruibili anche durante i mesi invernali, la diversificazione delle superfici arrampicabili, e la graduazione dei livelli di difficoltà affrontabili, incrementano ulteriormente l'interesse dei cultori per questo sito. L'esistenza generalizzata di palestre di roccia nel territorio finalese, ed in particolare la fruibilità di quelle che offrono condizioni particolarmente favorevoli, come quelle sopraindicate, ha permesso lo sviluppo di stabili flussi turistici a carattere nazionale e sopranazionale nonché l'implementazione di attività di supporto specifiche (soccorso e terziario).

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE

Nella realizzazione di progetti complessi, come quello della riqualificazione di una vasta area industriale, l'infrastruttura ne rappresenta il sistema portante.

Essa condiziona profondamente le scelte progettuali e le modalità d'uso del territorio, imponendo vincoli planivolumetrici di forte impatto sulle soluzioni architettoniche. Inoltre rappresenta una voce di costo significativa negli interventi di riconversione, ma soprattutto condiziona e modifica profondamente la riuscita funzionale e ambientale delle operazioni.

Il sistema infrastrutturale studiato per la trasformazione del distretto non si deve limitare all'accessibilità e alla fruibilità dei nuovi interventi, ma deve essere una ricucitura con il tessuto già esistente e deve consentire il recupero e la valorizzazione di aree e risorse ora abbandonate e non fruibili.

Senza dubbio le scelte infrastrutturali determinano una gerarchizzazione e una diversificazione nell'uso delle varie sotto aree di progetto.

Il sistema infrastrutturale deve essere ripensato in funzione di un miglioramento delle qualità ambientali, non solo evitando rumori e inquinamento atmosferico, ma anche migliorandone la resa paesaggistica. In questa ottica esso diventa generatore di spazi urbani.

Nello specifico del D.T. 1 le problematiche infrastrutturali che si devono affrontare sono molteplici.

In primo luogo si deve definire una nuova viabilità principale che eviti "tagli" all'interno del nuovo edificato, per non riproporre lo stesso problema che si presenta nel centro di Marina. Si deve inoltre cercare di rendere il traffico più scorrevole, attraverso il miglioramento delle intersezioni tra S.S. Aurelia e la viabilità locale, attraverso l'apertura di percorsi alternativi, che decongestionino quelli attuali, come Via Brunenghi.

Inoltre bisogna migliorare l'intersezione tra la statale del Melogno da e per l'autostrada e il sistema stradale costiero, sia dal punto di vista viabilistico, che estetico.

Risulta fondamentale e imprescindibile la liberazione del fronte mare dalla presenza incombente del traffico, per consentire una sua totale riqualificazione, soprattutto nelle aree delle Arene Candide.

Nella prospettiva di una completa riqualificazione delle aree Piaggio si deve tenere in considerazione la messa in sicurezza dell'asta fluviale del torrente

Pora e il miglioramento dell'accessibilità alla stazione ferroviaria, interessata al progetto di raddoppio della linea Finale_Andora.

QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

- **L.R. n° 39/1984** Piani di Coordinamento Territoriale di nuova generazione, i PTC
- **L.U.R. n° 36/1997**, Legge Urbanistica Regionale, un testo di unico di riferimento

PIANI DI LIVELLO REGIONALE

- **PTR piano territoriale regionale** ai sensi dell'art. 3 e 8 LUR 36/1997 (il 6 agosto 2003 la Giunta Regionale ha presentato al Consiglio il progetto di piano in vista della sua adozione ai sensi dell'art. 14 della L.R. n. 36/1997)
- **PTCP piano di coordinamento paesaggistico** ai sensi del ex L.R. n° 39/1984 (approvato con DCR n°6/1990 e con successivi aggiornamenti)
- **PTC della costa** ai sensi del ex L.R. n° 39/1984 (approvato con DCR n°64/2000)

PIANI DI SETTORE DI LIVELLO REGIONALE (art. 11 comma 3 LUR 36/1997)

- **Piano delle attività di cava** (approvato DCR 16/2000)

PIANI DI LIVELLO PROVINCIALE

- **PTC provinciale** ai sensi dell'art. 20 del D.lgs. 267/2000, dell'art. 57 del D.lgs. 112/1998 e dell'art. 18 e 24 LUR 36/1997 (il piano è stato adottato ai sensi dell'art. 22 L.R. n. 36/1997 con la D.C. n° 42 del 28 luglio 2005)

PIANI DI SETTORE DI LIVELLO PROVINCIALE (art. 11 comma 3 LUR 36/1997)

- **Piano di bacino sul rischio idrogeologico dell'ambito del torrente Pora** ai sensi dell'art. 1/comma 1 del D.L.180/1998, convertito in L267/1998 (approvato con D.C.P. 47/2003)

GLI OBIETTIVI DELLA TRASFORMAZIONE

LE LINEE GUIDA DELLA TRASFORMAZIONE
--

L'obiettivo strategico territoriale che si persegue è la promozione del Finale attraverso la valorizzazione integrata delle diverse risorse che lo compongono, partendo dall'organizzazione di un quadro generale di coordinamento degli interventi, che deve fondarsi sul principio di sostenibilità ambientale, economica e sociale per riqualificare e differenziare l'offerta turistico-ricettiva e incentivare lo sviluppo di nuove forme di turismo legate alla fruizione e alla valorizzazione dei beni ambientali e culturali esistenti.

Il progetto strategico territoriale si basa sulla necessità di rendere il territorio facilmente raggiungibile e sul coordinamento dei differenti sistemi di accesso e fruizione delle risorse locali, connettendo le differenti attività che in esso si svolgono, senza stravolgerlo e snaturarlo con uno sfruttamento massivo e incontrollato.

Sulla base di queste premesse, le linee guida che si intendono perseguire per la trasformazione del D.T. 1 sono:

1. La costruzione di una parte di città e non di villaggi turistici autonomi. Questo punto si persegue attraverso:
 - o la messa a sistema dei nuovi interventi con la città consolidata (la risoluzione dei problemi del sistema infrastrutturale);
 - o la costruzione di nuove centralità attrattive e non di quartieri stagionali (la mixité funzionale);
 - o la presenza di edilizia residenziale convenzionata per vitalizzare il quartiere tutto l'anno e risolvere il problema della "casa" per i Finalesi;
 - o la costruzione di un ambiente urbano vario e di spazi pubblici di qualità (la pluralità dei progettisti).

2. Il perseguimento della qualità ambientale ed architettonica, con un intervento che si ispiri ai principi della sostenibilità ambientale ed economica, per migliorare il livello di qualità della vita e la durata delle opere costruite

3. La creazione di una porta d'ingresso, attraverso la quale si possa fruire del territorio finalese, sgravando il centro di Marina, ormai congestionato, e aprendo nuovi scenari di sviluppo per l'area naturalistica costituita dal promontorio della Caprazoppa.

QUADRO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA
--

Questo quadro di programmazione prende in considerazione l'intero distretto, per tanto, stante il fatto che il PUC consideri tali aree a destinazione industriale fino ad avvenuto Accordo per il trasferimento del polo industriale suddetto, questo quadro prevede la complessiva definizione di uno scenario futuro all'interno del quale tale delocalizzazione risulti essere un'ipotesi non priva fondatezza operativa.

La programmazione strategica per la riconversione si basa sulla definizione di tre sistemi principali d'intervento, che hanno l'obiettivo di facilitare e migliorare l'accesso e di creare nuove modalità di utilizzo delle risorse ambientali del distretto e dell'intero territorio.

I sistemi principali su cui si struttura il programma strategico per la trasformazione del D.T. 1 sono quindi:

- 1. la zona della Stazione ferroviaria;**
- 2. la porta di ingresso alla città;**
- 3. il Promontorio della Caprazoppa.**

Questi sistemi si caratterizzano sulla base dei diversi mezzi di accesso al territorio: i primi due prendono in considerazione il sistema infrastrutturale ferroviario e stradale, mentre il terzo costituisce una nuova modalità di

fruizione delle risorse naturali del promontorio. Gli obiettivi strategici che si prefiggono sono quindi distinti.

Questi sistemi non si sviluppano separatamente uno dall'altro, anzi il loro coordinamento è fondamentale per la riuscita della riconversione. Come vedremo, si identificheranno degli Hubs, o nodi centrali che connettono i diversi sistemi, gestendo la maggior parte dei flussi.

Sistema 1- la zona della Stazione FS

Premettendo che il raddoppio della linea ferroviaria nella tratta Finale-Ventimiglia renderà questa stazione l'unica posta nelle vicinanze della costa e in prossimità del centro di una città, si prevede un aumento esponenziale dei flussi in transito, sia di pendolari locali che di turisti.

Inoltre, la piazza della stazione (piazza Vittorio Veneto) potrebbe diventare uno dei punti nodali per la risoluzione degli attuali problemi di traffico, nella prospettiva di un trasferimento a monte del tracciato della via Aurelia, che libererebbe le aree Piaggio e Ghigliazza da questa arteria di traffico attraverso la costruzione di una sezione stradale più ampia.

La trasformazione delle aree industriali deve permettere di ridisegnare l'accesso alla città e permette di alleggerire e sgravare il centro di Marina dal peso delle auto in entrata.

In particolare, per il sistema 1 si prevedono le seguenti azioni:

1. riorganizzare la piazza Vittorio Veneto come nodo per lo smistamento dei diversi flussi veicolari in transito;
2. riorganizzare l'accesso all'edificio della stazione ferroviaria, differenziando l'accessibilità veicolare da quella pedonale, che avverrà a mare della piazza sull'asse di via Saccone;
3. costruire un nuovo parcheggio destinato alla sosta a breve e lungo termine;

Sistema 2- la porta d'ingresso a Finale

L'area attualmente occupata dallo stabilimento Piaggio è per sua natura la porta d'ingresso a Finale.

Per tale motivo il sistema 2 prevede di:

1. creare un grande parcheggio pubblico di interscambio, che sgravi il sistema ormai al collasso della Marina;
2. collegare tale parcheggio con il centro e la stazione ferroviaria attraverso la prosecuzione naturale della passeggiata a mare;
3. creare un nuovo tracciato per l'Aurelia, costruendo un boulevard di ingresso alla città, nelle attuali aree Piaggio.

Sistema 3- il promontorio della Caprazoppa

Da sempre visto come confine naturale del territorio finalese, probabilmente proprio a causa della presenza invadente della Cava, l'area della Caprazoppa non ha mai subito quel processo di rivitalizzazione conosciuto invece dall'altopiano costiero delle Mònie o dai territori dell'entroterra, come la zona di Perti, in cui si sono concentrate spontaneamente alcune delle attività sportive più innovative (le palestre di roccia, le escursioni in bicicletta o a cavallo).

Gli obiettivi specifici formulati per questo sistema tengono in considerazione le indicazioni generali fornite dallo studio di fattibilità commissionato dal Comune e redatto dall'Arch. Bussmann.

Questo sistema identifica il ruolo del nuovo insediamento, caratterizzandolo per le attività sportive naturalistiche e di rilevanza storica, che in esso si insedieranno.

Con la rinaturalizzazione delle pareti della cava il sistema 3 prevede le seguenti azioni:

1. creare un polo attrattivo incentrato su attività sportive indoor e outdoor, a ridosso del capo;
2. ricucire i sentieri esistenti sul promontorio, tagliati dall'attività di cava, come ad esempio la strada napoleonica della Caprazoppa, con l'obiettivo di costruire un sistema strutturato per la fruizione dei beni ambientali e culturali diversificati presenti sul promontorio;

3. costruire percorsi archeologici attrezzati, che colleghino i siti archeologici e monumentali presenti sul Promontorio con quelli della valle del Pora (le Arene Candide - Final Borgo - Perti) e con quelli sul crinale (Verezzi e Gorra);
4. realizzare un percorso per la visita del sito archeologico delle Arene Candide e di una struttura di supporto logistico, nella prospettiva della riapertura delle campagne di scavo;
5. spostare a monte e in galleria l'attuale tracciato della via Aurelia, al fine di ottenere la riqualificazione della zona pianeggiante della Cava e del litorale attraverso una più facile accessibilità;
6. liberare il fronte mare dalla presenza dell'Aurelia e permettere nuove modalità di collegamento tra il nuovo insediamento e la città (vedi il sistema 2).

GLI AMBITI PRINCIPALI DELLA PROGRAMMAZIONE STRATEGICA

La sovrapposizione degli obiettivi specifici di ogni singolo sistema ha permesso di identificare degli ambiti principali d'intervento, su cui si concentra l'interesse pubblico.

In coerenza con le Linee Guida per la riqualificazione delle aree, si identificano i seguenti ambiti:

- il sistema della viabilità principale
- il sistema della sosta: il parcheggio di interscambio della Caprazoppa
- il sistema degli spazi pubblici e della rete dei percorsi ciclo pedonali
- il sistema storico ambientale della Caprazoppa

Il sistema della sosta: il parcheggio di interscambio della Caprazoppa

Lo scopo che ci si prefigge per questo ambito è quello di sgravare dalle auto in sosta sia il centro di Marina, che la piazza della stazione, permettendo inoltre una fruizione esclusivamente pedonale del fronte a mare.

Per cui l'intervento si articola su:

- o La costruzione di un parcheggio interrato a ridosso del promontorio. Questo intervento prevede la ricostruzione e la riqualificazione dello svincolo tra l'Aurelia e la statale del Melogno, porta di entrata alla città per chi arriva in auto.

- o Per il buon funzionamento del parcheggio è necessario che esso sia servito e collegato adeguatamente da sistemi di mini-bus urbani e da percorsi che lo congiungano sia alla centro di Marina che alla stazione, per cui si rende indispensabile il prolungamento della passeggiata a mare, sino alle attuali aree Piaggio e oltre.

- o In conseguenza di ciò, appare evidente la costituzione in questo ambito di un hub: spazio collettore per i diversi flussi, che metta in relazione il parcheggio con i sistemi a mare ed a monte. Si verrebbe in questo modo a creare una nuova centralità attrattiva nella zona di trasformazione, che

dovrebbe essere caratterizzata da una funzione pubblica forte, come ad esempio, e da un nuovo spazio Pubblico sul mare.

Il sistema degli spazi pubblici e della rete dei percorsi ciclo pedonali

Per la messa a sistema dei nuovi quartieri delle Arene Candide e della Piaggio a Finalmarina, diventa fondamentale la prosecuzione della passeggiata a mare, in quanto percorso strutturante gli insediamenti del fronte a mare.

La sua prosecuzione verso Ovest permetterebbe la costruzione di nuove zone attrezzate in servizio alle spiagge, diventando l'asse portante per il collegamento pedonale.

Per il prolungamento della passeggiata si rende necessaria la delocalizzazione della caserma della Guardia di Finanza. Tale intervento verrà specificato all'interno della scheda sul DT 1 c.

Questo ambito prevede una organizzazione in più fasi con l'obiettivo di liberare completamente il fronte a mare dalle auto in transito ed in sosta, lasciando solo una via di emergenza per i mezzi di soccorso o per l'organizzazione degli eventi.

La prima fase consiste nella liberazione, attraverso la costruzione del parcheggio di interscambio della Caprazoppa, della presenza incombente delle auto nell'attuale tratto conclusivo di piazza del Mare e piazzale Vuillermin. Questi due spazi potrebbero essere convertiti in spazi verdi attrezzati per le spiagge adiacenti alla foce del Pora, attualmente molto degradate.

La seconda fase prende in considerazione la riorganizzazione della piazza Vittorio Veneto e la possibilità di costruire anche qui un parcheggio interrato multi-piano, che consentirebbe la costituzione di una zona a traffico limitato su tutto il lungomare, lasciando aperto solo il primo anello di via Saccone e via Unità d'Italia.

Il sistema storico ambientale della Caprazoppa

La costituzione di un polo sportivo nel nuovo insediamento delle Arene Candide non determina solo un miglioramento del livello qualitativo del quartiere, dotandolo di servizi di eccellenza, ma può diventare un punto di riferimento per la rivitalizzazione di tutto il promontorio.

Come si è visto, la Caprazoppa presenta risorse sia naturali, che storiche di notevole pregio, ma la presenza della cava le ha sempre escluse dal sistema territoriale finalese.

Anche solo dal punto di vista dell'accessibilità, sia il sito archeologico delle Arene Candide che le palestre di roccia dell'Orera sono raggiungibili solo dal Comune limitrofo di Borgio Verezzi. Con la riqualificazione dell'anfiteatro della cava si configura la possibilità di riannettere questo ambito territoriale al Finalese, tramite la ricucitura dei sentieri di costa e la costruzione di nuovi percorsi che colleghino la zona bassa a mare con quelle alte, anche sfruttando le gallerie lasciate dalla cava.

Fondamentale da questo punto di vista è la ricostituzione della strada napoleonica tagliata dal fronte estrattivo. Essa collegava l'attuale area dello stabilimento Piaggio con le Arene Candide salendo a tornanti lungo il versante orientale della Caprazoppa. Ad essa si ricollega inoltre una strada sterrata, o via di costa, che da Finalborgo arriva sino al capo. Questo sistema di strade storiche in disuso, alle quali si aggiungono quelle provenienti da Borgio Verezzi, può essere considerato come il sistema principale per l'accesso alla parte sommitale della Caprazoppa.

La riqualificazione e ricucitura di questo vasto sistema di sentieri può trovare nel polo sportivo la sua porta d'ingresso e di promozione, ma anche di controllo e conservazione del patrimonio ambientale e non solo.

Per questo è necessario che accanto agli spazi per gli sport classici, indoor e outdoor, ci sia la possibilità di organizzare attività ed eventi alternativi.

Il polo sportivo e le strutture ricettive ad esso connesse diventano così un nodo centrale per accedere al promontorio o informarsi sulle diverse attività che in esso si possono svolgere. Si tratterebbe quindi di un ulteriore hub che accolga, smisti e direzioni i flussi di utenti.

Altro polo attrattivo di livello eccellente è il sito archeologico delle Arene Candide, che come visto ha rilevanza internazionale, ma è praticamente inaccessibile.

L'obiettivo principale per questo ambito è la sua fruibilità non limitata agli addetti ai lavori, basata su un percorso di visita, attivo anche durante le campagne di scavo, in modo da conciliare il lavoro scientifico con l'interesse turistico.

Nella prospettiva della ripresa degli scavi si rende necessario pensare ad una struttura di supporto logistico, nella quale si coniugheranno spazi di lavoro con quelli didattici per i visitatori del sito, nell'ottica di uno sfruttamento turistico sostenibile delle risorse territoriali.

MODALITÀ GENERALI DI TRASFORMAZIONE

MODALITÀ DI TRASFORMAZIONE DEL D.T. 1 b : AREA A LEVANTE DELLA CAPRAZZOPPA E ARRE PIAGGIO;

Allorché lo stabilimento Piaggio sarà trasferito a Villanova d'Albenga (e solo allora) potrà essere avviata la trasformazione urbanistica dell'area.

Volume ammissibile massimo mc 240.000 (e comunque non superiore al 70% della densità edilizia attuale), salvo ulteriore contenimento qualora dalle verifiche di sostenibilità ambientale e dalla necessità di prevedere opere ed aree a standard nelle misure prescritte risultasse necessario o comunque preferibile limitare tale tetto volumetrico. La quantificazione finale dell'edificabilità dell'area dovrà essere oggetto di valutazione e definizione nell'ambito dell'Accordo di Programma, contestualmente all'impegno al trasferimento e alla precisazione di tutti gli obblighi convenzionali.

Destinazioni riportate secondo le seguenti percentuali:

- residenza max 68% (di cui almeno il 10% *“del totale”** convenzionato/prima casa);
- alberghiero min 11%;
- commerciale max 15%;
- artigianale min 6%.

* testo così modificato a seguito di emendamento in sede di approvazione in C.C.

Il sub ambito dovrà contenere uno o più edifici pubblici per una superficie utile di almeno mq 4.500.

L'altezza massima dovrà essere limitata a max 6 piani fuori terra, contati dal piano di imposta di progetto che nella parte a mare dell'Aurelia non potrà discostarsi dall'attuale piano di campagna più di ml 1,00 (questa differenza di quota potendo essere destinata con la porzione in sottosuolo esclusivamente a parcheggi pubblici o privati o vani di servizio delle soprastanti unità immobiliari). Per le aree a monte della ferrovia, stante la necessità di realizzare la copertura della linea ferroviaria ed in considerazione della particolare giacitura dei terreni è consentita la

realizzazione di autorimesse fuoriterza sulla copertura delle quali potranno essere impostati i palazzi in progetto. L'altezza massima dovrà comunque essere limitata all'equivalente di sei piani fuori terra ml 1900 dal piano di campagna attuale, eventualmente aumentato di 1 ml di tolleranza. Le porzioni fuori terra non computate nella volumetria dovranno essere destinate esclusivamente a parcheggi pubblici o privati o vani di servizio delle soprastanti unità immobiliari. E' consentito in entrambe le zone per rendere meno uniforme l'aspetto complessivo dell'edificato elevare non più del 20% della superficie coperta di un ulteriore piano, purché una superficie equivalente venga ridotta di uno o più piani.

Eventuali edifici di maggiore altezza qualora ritenuti ammissibili per l'aspetto paesistico/ambientale, dovranno avere esclusivamente destinazione pubblica o di pubblico interesse (alberghi).

Si confermano e si integrano le altre indicazioni contenute nei precedenti indirizzi consiliari e di PUC:

- Adeguamento / integrazione dei collegamenti tra le due sponde del Pora (ponti, passerelle); il livello delle due sponde (e pertanto i punti di attacco dei ponti sulle due sponde) dovranno avere quota equivalente – escludendosi attraversamenti inclinati o obliqui;
- Arretramento del filo dell'edificato in corrispondenza del fronte mare di Marina e previsione di arenile di idonea profondità ed estensione longitudinale (supportato di studi idraulici per la sua creazione e il suo mantenimento);
- Separazione fisica delle funzioni commerciali di media distribuzione dalle funzioni residenziali ed alberghiere (nel senso che tali destinazioni non devono essere comprese nello stesso edificio o nucleo);
- Previsione di un comparto alberghiero di pregio con impegno convenzionale a realizzarlo contestualmente al lotto in cui è inserito, prevedendo idonee garanzie in tal senso;
- Previsione di un'area di servizio nella porzione ovest (localizzazione della stazione di grigliature-pompaggio della fognatura comunale, area di triage richiesta dalle ferrovie, ecc.) con contestuale messa in

sicurezza della parete rocciosa soprastante, nei limiti imposti e consentiti dall'utilizzo delle aree sottostanti;

- Previsione di un'area dove localizzare/impianare una stazione di servizio carburanti sostitutive di quella della Caprazoppa;
- Previsioni di aree a standard (parcheggi pubblici o di uso pubblico a rotazione, aree verdi e di interesse comune) in misura idonea a coprire non solo le necessità del nuovo insediamento, ma anche le carenze delle aree più prossime dell'edificato attuale (orientativamente tali aree dovranno essere incrementate almeno del 50% rispetto agli standard "dovuti" senza conteggiare peraltro un parcheggio di interscambio idoneo ruota-rotaia da considerarsi appunto ultroneo rispetto ad ogni calcolo degli standard).

Il PUO, pur demandando le progettazioni di dettaglio alla fase esecutiva, dovrà indicare in modo sufficientemente puntuale le caratteristiche dimensionali ed architettoniche dei singoli edifici, al fine di consentire un ordinato e programmato sviluppo, accostamenti idonei (tra i vari edifici), fissando limiti di flessibilità che consentano una adeguata gestione/attuazione del Piano senza stravolgerne le linee guida.

Rilevato che l'attuazione del PUO Piaggio causerà l'eliminazione dell'area camper, realizzata dal Comune e gestita oggi da Società partecipata, si precisa che in sede di Accordo di Programma o propedeuticamente ad esso dovrà essere reperita altra area sostitutiva idonea (presumibilmente tramite convenzionamento di aree private).

A seguito del recepimento del parere Provinciale espresso dal C.T.U. Provinciale con voto n. 658 nella seduta del 28/11/2007, per quanto riguarda il distretto di trasformazione DT1/b, si prescrive che resti definito il volume ammissibile massimo quantificato in 240.000= mc che le diverse destinazioni d'uso e le relative percentuali indicate nel progetto definitivo di P.U.C. approvato siano da intendersi indicative in quanto saranno oggetto di

valutazione e definizione in sede di Accordo di Programma.

In relazione ai pesi insediativi relativi alle diverse destinazioni d'uso, si precisa che in sede attuativa, dovranno essere recepiti i corrispondenti standard urbanistici di legge contemplando per il parametro parcheggi pubblici, quanto introdotto nella scheda relativa al Dt1/b (incremento del 50% rispetto allo standard minimo di legge). Relativamente agli altri parametri urbanistico edilizi si precisa che restano validi quelli contenuti nella scheda DT1/B del Progetto definitivo di PUC approvato con D.CC. n. 41 del 15/05/2007. Per quanto riguarda lo studio di sostenibilità, richiesto dal parere provinciale è da intendersi efficace in quanto introdotto, in fase di adeguamento, nell'elaborato C.c1 Norme di congruenza relative al distretto di Trasformazione DT1 – “ Scheda di sostenibilità – distretto di trasformazione DT1/b”.

MODALITA' DI TRASFORMAZIONE DEL D.T. 1 a : CAVE GHIGLIAZZA

Obbiettivi e criteri d'intervento

Come visto in precedenza questo sub_distretto è situato ad Est del promontorio della Caprazoppa, sul confine con il Comune di Borgio Verezzi, ed è caratterizzato dalla presenza della cava, del Cimitero di Marina e del sito archeologico delle Arene Candide.

A livello di pianificazione sovra comunale l'ambito della cava è definito come TRZ (PTC paesaggistico art. 61 N.d.A.), cioè come area in regime normativo di trasformazione di interesse regionale.

La trasformazione di questo ambito ha come obiettivo principale quello di rafforzare il sistema del “parco sportivo del finale”, nel senso che la riconversione delle aree di cava dovrà essere caratterizzata, oltre che dalla rinaturalizzazione dei fronti, dall'insediamento di attività sportive out e in door che funzionino da centri attrattivi per rivitalizzare l'intero promontorio.

La trasformazione delle aree di cava è stata oggetto di numerosi studi e progetti. Le indicazioni dello studio di fattibilità fatto redigere all'Arch. Bussmann e Kipar dal Comune, sono qui richiamate, soprattutto per quanto riguarda le linee guida per il paesaggio.

Nei paragrafi successivi si prendono in considerazione i parametri dell'intervento sia a livello quantitativo, attraverso le REGOLE DELLA TRASFORMAZIONE, sia a livello qualitativo, nelle INDICAZIONI DI PROGETTO che si articolano in norme e schede grafiche di sintesi.

Le linee guida di cui sotto dovranno essere dettagliate e precisate in sede di convenzione.

Il recupero dell'area di cava dovrà essere attuato tramite redazione di P.U.O. propedeutico all'Accordo di Programma tra privati e gli Enti interessati.

Regole della trasformazione

Dati di base: perimetrazione delle aree e volumetrie ammesse

Il D.T. 1 a è identificato e perimetrato nelle tavole di PUC specifiche sugli ambiti e qui richiamate.

Tale sub distretto è a sua volta suddiviso in due ambiti, per i quali si identificano modalità di intervento differenti:

ambito 1

Comprende tutta la parte di rinaturalizzazione dei fronti di cava, in cui non è concessa la costruzione di alcun tipo di volumetria, eccetto la riqualificazione di quella esistente. Il PUC prevede che gli edifici esistenti nell'area possano essere ristrutturati, con un aumento di volumetrie del 20% dell'esistente per il loro adeguamento igienico sanitario.

All'interno di tale ambito è compreso, all'estremo ponente, il Cimitero di Marina, per il quale si prevede una riqualificazione ambientale e strutturale. Infatti con lo spostamento della Ferrovia sarà possibile un sostanziale miglioramento del sistema degli accessi e dei parcheggi. In particolare dovranno essere attuati un attento e mirato impianto arboreo, la dotazione di mezzi di risalita, la ristrutturazione dei percorsi, il restauro dell'edificio di servizio e dei principali monumenti. Allorché verrà dotato di idonei impianti per l'accessibilità delle parti alte, potrà essere progettato un modesto ampliamento delle aree cimiteriali oltre la sommità dell'attuale scalinata. Dovranno essere studiate soluzioni progettuali di alta qualità architettonica.

ambito 2

Rappresenta l'ambito in cui si concentrano le volumetrie edificabili.

$$St = 132.315 \text{ mq}$$

Questo ambito è a sua volta suddiviso in fasce caratterizzate da densità edificatoria differente. Questi lotti sono stati perimetrati sulla base delle analisi geologiche delle aree di cava, in modo da identificare aree adatte alla concentrazione della volumetria costruita (tratte dallo studio di fattibilità)

- Lotto 1 St = 39.000 mq
- Lotto 2 St = 16.700 mq
- Lotto 3 St = 29.000 mq
- Lotto 4 St = 23.765 mq
- Lotto 5 St = 23.850 mq

Per ognuno di questi lotti sono state identificate “regole progettuali” differenti.

Per tale ambito è consentito l’insediamento di una volumetria massima di

$V_a \leq 119.000 \text{ mc}$

In ordine all’entità dell’edificazione prevista, la previsione massima prevista dal PUC (119.000 mc) dovrà essere attentamente verificata in relazione alle problematiche paesistiche ed alle problematiche di bilancio di fattibilità economica dell’intervento ;

A seguito del parere regionale la presente scheda deve considerarsi modificata esclusivamente in ordine alle prescrizioni regionali che impongono di non spostare l’Aurelia e di non realizzare la darsena;

Mixité funzionale

- **$R_p \leq 73\% V_a$**
 $V_{Rp} \leq 87.000 \text{ mc}$
- **$TA \geq 12\% V_a$**
 $V_{TA} \geq 15.000 \text{ mc}$
- **$RTA \leq 10\% V_a$**
 $V_{RTA} \leq 12.000 \text{ mc}$
- **$Co \geq 5\% V_a$**
 $V_{Co} \geq 5.000 \text{ mc}$

Per quanto riguarda la **volumetria residenziale** (V_{Rp}) una quota a parte del 10_20% dovrà essere adibita ad edilizia convenzionata.

$8.700 \text{ mc} \leq V_{ec} \leq 17.400 \text{ mc}$

La definizione delle caratteristiche e delle modalità di attuazione e gestione di tali volumetrie sono da specificare in sede di convenzione. Comunque in questa sede si anticipa che tali volumetrie sono localizzate in maniera diffusa all’interno di tutto l’intervento e non si devono differenziare dalle restanti per esposizione e qualità edilizia.

Dotazione infrastrutturale e di servizi pubblici

La principale e unica motivazione per la trasformazione di tali aree è la **rinaturalizzazione dei fronti di cava**. Senza questa opera nessun altro intervento su questo distretto è consentito o ammesso.

Le priorità, le fasi di sviluppo, le modalità e le tipologie d'intervento sono individuate nello Studio di fattibilità fatto redarre dal Comune, di cui si fa una breve sintesi nelle successive "Regole ambientali".

Imprescindibile e vincolante per l'intera operazione di riqualificazione è lo **spostamento del tracciato della S.S. Aurelia dal fronte mare**, tale opera di by-pass sarà specificata nelle "Regole urbanistiche".

Al fine di cogliere l'occasione unica di trasformare un'area lungo la costa dalle potenzialità paesaggistico ambientali così straordinarie, si ritiene fondamentale e imprescindibile la dotazione di funzioni di eccellenza. Esse caratterizzeranno l'intero ambito attraverso l'inserimento di strutture per attività sportive in door e out door e a servizio del sito archeologico.

Nello specifico si prevede la seguente dotazione:

- **palazzetto dello sport**
- **città dello sport**
- **edificio a servizio del sito archeologico delle Arene Candide**
- **piccolo edificio pubblico**
- **piscina in struttura**

Queste opere saranno specificate a livello funzionale nelle "regole progettuali", mentre le modalità di attuazione e quelle gestionali sono da concertare in sede di convenzione.

Si sottolinea che tali opere e le volumetrie ad esse connesse fanno parte delle dotazioni infrastrutturali e di servizi alla collettività minimi per riconversione del distretto, per cui tali volumetrie non rientrano all'interno del volume massimo ammesso precedentemente menzionato.

Bilancio degli standard

Calcolo degli standard sulla base della tabella. Il calcolo dei parcheggi pertinenziali deve essere specificato sulla base delle tipologie funzionali indicate nel art. 5 delle Norme di attuazione del PUC.

Comunque i parcheggi sia pubblici che privati saranno preferibilmente realizzati in strutture multipiano interrato. Gli interventi devono fare riferimento alle NORME di ATTUAZIONE relative a tali categorie.

Per il bilancio complessivo degli standard si richiede a tale ambito un incremento dei parcheggi pubblici, che dovranno essere complessivamente almeno 10.000 mq.

È a sua volta concesso un aumento della superficie dei parcheggi pertinenziali sino a 20.000 mq.

Parcheggi pertinenziali:

- **RP** ↔ 1posto auto ogni alloggio tenendo conto del minimo del decimo
- **TA** ↔ 1posto auto ogni camera + 5/10 posti auto di servizio
- **RTA** ↔ 1posto auto ogni camera + 5 posti auto di servizio

INDICAZIONI DI PROGETTO

Le successive indicazioni si riferiscono alle tavole grafiche in allegato, nelle quali vengono riassunte e individuate le indicazioni di tipo urbanistico, progettuali e ambientali ecologiche riportate qui di seguito. Inoltre si rimanda alle norme di congruenza per la classificazione e definizione di tali indicazioni grafiche e non.

Regole urbanistiche

Queste regole costituiscono le regole insediative di base, delineando il sistema principale dei percorsi sia automobilistici che ciclo pedonali che costituiscono la struttura del nuovo insediamento.

Viabilità

Con la riqualificazione delle aree di cava si determinano nuove prospettive di sviluppo per il fronte mare e non si possono ripresentare anche nei nuovi quartieri le problematiche che gravano sul tessuto già consolidato. Quindi si ritiene imprescindibile per la realizzazione dell'intervento la liberazione del fronte mare dal traffico in transito.

Lo spostamento dell'Aurelia è da considerare prioritario e vincolante per la trasformazione delle aree. Tale intervento dovrà essere realizzato prima dell'inizio della costruzione delle volumetrie consentite. Le modalità specifiche per la realizzazione temporale di tale opera si rimanda alla convenzione.

Nelle tavole allegata si identifica il nuovo tracciato che dovrà avere una sezione compatibile alla categoria di appartenenza (sezione di tipo E). Come si vede nelle schede grafiche generali, consiste in un tratto in galleria che dalle aree a Ponente di Marina arriva sino all'attuale uscita del tunnel della ferrovia e si ricongiunge con il tracciato esistente.

La propedeuticità nella realizzazione di tali opere e nella definizione cronologica delle fasi di cantiere verrà stabilita e necessariamente concertata in sede di concessione.

Questo intervento si pone in coerenza con le linee dettate dal PTC Provinciale per l'ambito Finalese e costiero in generale, in cui si definiscono due obiettivi:

- il primo è la "realizzazione di interventi sulla S.S. Aurelia per il by_pass dei centri abitati";
- il secondo è la riqualificazione del fronte mare attraverso la creazione di un percorso ciclo_pedonale, definito nel punto successivo.

L'attuale tracciato dell'Aurelia verrà declassato a viabilità pertinenziale per l'accessibilità al nuovo quartiere sino al superamento del promontorio. Si definiscono inoltre due nodi, uno a levante e uno a ponente della cava, sui quali tale tracciato si interseca con la viabilità pertinenziale del nuovo insediamento. Come si vede nelle tavole specifiche tale nuova viabilità passerà all'interno delle attuali aree di cava, con sezione compatibile (tipo F).

Rete dei principali percorsi ciclo_pedonali

Per quanto riguarda la trasformazione di questo ambito si ritiene che la costituzione di una rete di percorsi ciclo_pedonali organica sia la base fondante per la sua riqualificazione.

Obiettivo primario per queste aree è la rivitalizzazione del promontorio della Caprazoppa e il suo inserimento da protagonista nell'ambito del Parco del Finale, potenziando le sue risorse attrattive, sia culturali che sportive.

Per fare ciò è fondamentale e imprescindibile costituire una rete di percorsi ciclo_pedonali che mettano a sistema le varie risorse e ne facilitino la fruizione, nell'ottica dello sviluppo di tipologie di turismo particolari, come quelle legate alla bicicletta.

Gli assi principali di questa rete sono due e si sviluppano in senso est_ovest :

- la prosecuzione dell'asse della passeggiata a mare (percorso1),
- asse di mezza costa della Strada Napoleonica

Per questo motivo è fondamentale e imprescindibile la ricucitura del percorso napoleonico, che in questo modo collegherebbe il sistema dei castelli e del Borgo con il sito archeologico delle Arene Candide (vedi scheda grafica generale relativa).

Accanto ad essi si identificano dei percorsi trasversali di pari importanza che collegano i due assi e si localizzano in corrispondenza dei *luoghi centrali*.

- Il primo è il percorso che collega le aree del palazzetto dello sport situate a mare e quelle della cittadella a monte (percorso 2). Questo percorso potrebbe sfruttare le gallerie di cava dimesse per unire queste due zone altimetricamente differenti.
- Il secondo è quello che collega il percorso a mare con l'area archeologica delle Arene Candide e viceversa (percorso3).

Dovranno essere studiate soluzioni di alta qualità architettonica sia per il trattamento dei sentieri che per quello delle attrezzature ad essi asserviti.

Fasce di rispetto

Distacco dalle strade di livello sovra comunale (Ds) dovrà essere di almeno di metri 7,5 m, mentre per le strade di livello comunale e pertinenziale di minimo metri 5. Tale distanza va misurata a partire dal ciglio stradale ed è riferita all'involucro volumetrico esterno che contiene il fabbricato.

Questa fascia dovrà servire per la mitigazione degli influssi del traffico e dovrà presentare un'alta qualità urbana, sia dal punto di vista del trattamento del suolo che dell'uso dell'arredo e del verde.

Si dovrà avere grande cura soprattutto nella progettazione degli spazi intorno alle rotatorie, visto la loro visibilità e localizzazione. Infatti esse

sono le porte di ingresso alla città per chi arriva in auto da ponente. La loro sistemazione dovrà tenere conto di questo ruolo.

Ogni soluzione di arredo deve essere integrata nel progetto complessivo dello spazio pubblico.

Per i distacchi tra gli edifici si fa riferimento alle N.d.A. del PUC(art. 5, 19 e similari).

Fascia a mare

È identificata con la passeggiata a mare ed è senza dubbio l'asse strutturante delle conurbazioni costiere. Come visto in precedenza, è uno degli assi principali della rete dei percorsi ciclo_pedonali.

La riqualificazione di un ampio tratto di lungo mare è un'occasione unica che apre scenari di sviluppo irrinunciabili. Per cui si richiede una particolare attenzione nella progettazione e nella realizzazione di questa fascia.

Di seguito si indicano i punti imprescindibili per la riqualificazione:

- si deve considerare una fascia di almeno 15 m di profondità;
- si deve garantire una adeguata accessibilità alla quota di battigia e si devono studiare dei percorsi preferenziali che uniscano i parcheggi ad uso pubblico alla spiaggia;
- ogni intervento di modificazione e riqualificazione del Beach rock e del litorale in generale deve sottostare alle indicazioni dello studio di fattibilità e della disciplina paesaggistica puntuale (PTC Costa AP 14)
- le strutture anche se temporanee a servizio delle spiagge situate lungo la linea del lungo mare non dovranno intercettare la linea dell'orizzonte, lasciando libera la vista da monte a mare e viceversa;
- il trattamento del suolo deve garantire una sezione complanare, ortogonale alla linea di costa, di almeno 5,5 m, per la via di soccorso;
- Almeno il 40% della superficie di uso pubblico deve essere ombreggiata.
- Si può ipotizzare che una quota a parte della superficie complessiva della fascia a mare sia adibita ad attrezzature di servizio alla balneazione, con conseguente destinazione di una porzione di tale aree a solarium durante i mesi estivi;
- È imprescindibile che l'organizzazione della fascia a mare tenga in considerazione la possibilità di assolvere funzioni differenziate, non solo concentrate nei mesi estivi, quali concerti o spettacoli all'aperto,

ma anche fiere, mercati e mostre mercato a scadenza periodica, con la possibile integrazione con le aree urbane, come già avviene per il mercato settimanale. Ciò senza realizzare degli spazi dedicati che resterebbero inutilizzati nei periodi di inattività, ma integrati nel disegno complessivo dei percorsi della passeggiata stessa;

- Questo spazio pubblico deve essere connotato da un'alta qualità, senza concedersi alla semplice dotazione di oggetti od elementi di arredo che rispondano in modo meccanico e rigido a dette esigenze. Azioni quali passeggiare, sedersi, riposare all'ombra, devono essere risolte attraverso soluzioni spaziali complesse in cui la ricchezza insita in tali semplici gesti possa esprimersi il più liberamente possibile, per cui ogni soluzione di arredo deve essere integrata nel progetto complessivo dello spazio pubblico.

Regole progettuali

Edificazione

L'edificato è l'elemento che, in rapporto con gli spazi pubblici, caratterizza maggiormente i diversi lotti di intervento.

Di seguito si definiscono le diverse tipologie di edificato, ad ognuna di esse è assegnata una lettera che viene riportata anche nelle successive schede grafiche, inoltre ad ogni lotto corrisponde una tipologia di edificato specifica qui di seguito dettagliata:

- i **criteri fondamentali** che caratterizzano l'edificato nel lotto 1 sono i seguenti:
Rc = 20%
Sono consentiti al massimo 66.000 mc
La tipologia che si predilige per tale ambito è quella **compatta**, per la sua definizione si rimanda ai criteri generali di congruenza.
Per tale ambito è consentito un massimo di 6 piani, tale limite può essere incrementato di un piano per un massimo del 10% della Va ammissibile, inoltre gli edifici non dovranno superare una altezza virtuale di 29 m calcolata dal piano assoluto del livello medio marino.
In tale comparto è consentito l'insediamento delle seguenti **funzioni**: RP, RTA, TA e al piano terra CO 2.

L'organizzazione delle volumetrie di **TA** deve essere concertata con l'Amministrazione. Infatti, la scelta del tipo di struttura alberghiera da insediare dovrà basarsi su un'analisi approfondita delle esigenze turistico ricettive dell'intero territorio e dovrà costituirsi come una nuova forma di ricettività e non dovrà porsi in contrasto con quelle già esistenti.

- b. i **criteri fondamentali** che caratterizzano l'edificato nel lotto 3 sono i seguenti:

Rc = 20%

Sono consentiti al massimo 22.000 mc

La tipologia che si predilige per tale ambito è quella **compatta**, per la sua definizione si rimanda ai criteri generali di congruenza.

Per tale ambito è consentito un massimo di 5 piani, per un'altezza massima di 19,5 m dal suolo sistemato, tale limite può essere incrementato di un piano per un massimo del 10% della Va ammissibile.

In tale comparto è consentito l'insediamento delle seguenti **funzioni**: RP, RTA, e al piano terra CO 2.

- c. i **criteri fondamentali** che caratterizzano l'edificato nel lotto 4 sono i seguenti:

Rc = 10%

Sono consentiti al massimo 16.000 mc

La tipologia che si predilige per tale ambito è quella **rada**, per la sua definizione si rimanda ai criteri generali di congruenza.

Per tale ambito è consentito un massimo di 3 piani, per un'altezza massima di 10,5 m dal suolo sistemato, tale limite può essere incrementato di un piano per un massimo del 10% della Va ammissibile.

In tale comparto è consentito l'insediamento delle seguenti **funzioni**: RP, RTA.

- d. i **criteri fondamentali** che caratterizzano l'edificato nel lotto 5 sono i seguenti:

Rc = 15%

Sono consentiti al massimo 15.000 mc

La tipologia che si predilige per tale ambito è quella **rada**, per la sua definizione si rimanda ai criteri generali di congruenza.

Per tale ambito è consentito un massimo di 3 piani, per un'altezza massima di 10,5 m dal suolo sistemato, tale limite può essere incrementato di un piano per un massimo del 10% della Va ammissibile.

In tale comparto è consentito l'insediamento delle seguenti **funzioni**: RP, RTA.

I criteri generali

La *S/a* relativa è da calcolarsi convenzionalmente dividendo la *Va* per l'altezza virtuale che è 3,4 m per le volumetrie commerciali e 3,1 m per tutte le altre tipologie funzionali, indipendentemente dalla sua altezza effettiva.

Per quanto riguarda il dimensionamento degli alloggi si definisce una superficie lorda media (comprese le tramezzature interne ed i muri perimetrali fino al massimo di cm 40, ed escluse le pertinenze) di 60 mq per comparto edificatorio. Non sono comunque ammessi alloggi di superficie netta inferiore ai 45 mq.

La **Direzione della giacitura prevalente** definisce gli assi di riferimento prevalenti per l'ubicazione degli edifici ed è principalmente parallela alla linea di costa

I **criteri qualitativi** che caratterizzano l'edificato di queste sub_zone sono i seguenti:

- La presenza di scorci visivi che traguardino, soprattutto nei lotti 1 e 2, trasversalmente da mare a monte.
- Se al piano terra si trovano degli esercizi commerciali è imprescindibile la presenza di spazi di uso pubblico al di sotto dell'ingombro degli edifici, per avere una maggiore qualità dei piani terra.
- In contiguità con gli spazi pubblici pedonali di valenza urbana (piazze, giardini, passeggiate lungo mare) è imprescindibile che i fronti edificati presentino, al piede, attività di valenza collettiva, come negozi, pubblici esercizi e attività similari.
- La qualità del quinto prospetto, quello delle coperture, per la quale si ritiene che in presenza di tetto piano non spuntino i vani tecnici dall'ingombro dell'edificio.
- La durabilità nel tempo delle facciate dipenderà oltre che da una costante manutenzione anche dall'utilizzo di materiali di rivestimento non rapidamente degradabili.

Dovranno essere trovate soluzioni di grande qualità architettonica al fine di cogliere l'occasione unica di trasformare un'area lungo la costa, dalle straordinarie potenzialità.

TIPOLOGIA	tipo	n°	dimensioni
Area per attività sportiva	Campo (Basket, Volley, Pallamano, Calciotto)	1	45 x 27 m
Palestra	Spazio attrezzato (Attività motoria, arti marziali)	1	15 x 15 m
Accesso e area per il pubblico		1	
Spogliatoi atleti Servizi igienici Docce		6	
		6	
		24	
Spogliatoi insegnanti, istruttori, allenatori, arbitri Servizi igienici Docce		2	
		2	
		2	
Sala medica		1	
Magazzini attrezzi sportivi		1	
Uffici		1	
Sala didattica		1	
Servizi igienici per il pubblico		4	
Servizi igienici per Disabili		1	
Tribuna	Ospitante 1000 spettatori mobili e fissi	1	
Locali tecnici	Centrale termica, locale quadro luce, deposito attrezzi per le pulizie	3	
Locale custodia e guardianaggio		1	
Parcheggio auto		Min. legge	

suo sotto sistemi.

Nella tabella seguente sono elencati gli impianti ritenuti necessari al funzionamento del servizio. Accanto ad essi dovranno trovare spazio i servizi di promozione del promontorio.

Tale struttura dovrà essere localizzata all'interno del lotto 2, tale indicazione si ritiene modificabile solo per motivate ragioni tecniche di irrealizzabilità dell'opera.

2. CITTA' DELLO SPORT

L'intervento prevede la realizzazione di attrezzature sportive all'aperto nell'area alta comprensivi di almeno **mq 12.000**, correlati da volumetrie di servizio adeguatamente dimensionate per il funzionamento e la fruizione di detti spazi. Tale area dovrà contenere almeno tre campi da tennis, uno da calcio a sette e una pista polivalente, costituita da un

percorso attrezzato per la corsa e l'allenamento che si sviluppi in maniera consona all'interno del promontorio. Questo percorso dovrà essere affiancato da zone di sosta attrezzate per praticare sport. Tale indicazione si ritiene modificabile solo per motivate ragioni tecniche di irrealizzabilità dell'opera.

3. IL SITO ARCHEOLOGICO DELLE ARENE CANDIDE

Questo ambito di intervento prevede la costruzione di una sistema per la fruizione della grotta sia da parte degli addetti ai lavori che dei visitatori, nell'ottica della riapertura degli scavi.

L'intervento deve prevedere:

- un percorso di accesso esterno al sito;
- un percorso interno che renda agibile la caverna per la visita sistematica di piccoli gruppi anche durante l'esecuzione degli scavi;
- una struttura di supporto logistico ubicata nei pressi del sito, che possa essere realizzata anche parzialmente interrata, la cui configurazione architettonica si deve armonizzare con il sito circostante. Essa deve rappresentare un luogo all'avanguardia nella gestione dei beni archeologici per il suo connubio tra lavoro scientifico e sfruttamento turistico.

Questa struttura dovrà contenere:

- laboratorio di supporto all'attività di scavo, per il primo intervento di documentazione, salvaguardia, consolidamento, riassetto dei reperti;
- spazio per l'esposizione premuseale dei reperti appena scoperti;
- piccola foresteria per i ricercatori;
- sala multimediale per riunioni di lavoro, aperta anche al pubblico.

Questo laboratorio dovrà funzionare a supporto e dipendere dal Civico Museo Archeologico del Finale e non costituire un sistema a se stante, ma solo un'appendice logistica, che vivrà principalmente in relazione alle campagne di scavo.

Tale struttura dovrà essere realizzata in prossimità del sito archeologico e collegata sia al sistema dei sentieri del promontorio, attraverso la strada napoleonica, che con la fascia a mare (percorso 3)

4. EDIFICIO PUBBLICO

Si ritiene necessaria, per garantire un presidio costante in questa nuovo quartiere, la presenza di un edificio pubblico che possa ospitare attività di valenza collettiva.

Tale edificio dovrà essere in grado di ospitare:

- N° 4 alloggi per funzionari,
- N° 15 postazioni ufficio
- Spazi collettivi a quota pubblica
- Spazi per la ricezione del pubblico
- Deposito pertinenziale di automezzi

Tale edificio dovrà trovare posto in vicinanza di uno spazio pubblico e dovrà essere facilmente accessibile, per questo motivo dovrà essere localizzato indifferentemente all'interno del lotto1 o del lotto2.

5. PISCINA IN STRUTTURA

Tale attrezzatura sportiva dovrà prevedere la realizzazione di uno specchio d'acqua principale di 25x12,5 m al massimo. Tale impianto sportivo dovrà contenere anche i relativi spogliati, servizi collettivi e spazi tecnici in rapporto al dimensionamento della vasca.

Per quanto riguarda tale struttura è possibile prevederne la realizzazione all'interno di un progetto integrato comprensivo delle altre attrezzature sportive e quindi consegnato alla Pubblica Amministrazione, ovvero in alternativa analoghe realizzazioni di un impianto privato (comunque indipendente da altre strutture private ed accessibile autonomamente da parte del pubblico) il cui utilizzo possa venire gestito attraverso una convenzione stipulata tra i privati, gestori e conduttori della struttura e gli enti pubblici, che ne facessero richiesta.

La localizzazione di tale struttura dipenderà dalle scelte gestionali che si faranno in sede di convenzione.

Edifici esistenti

All'interno del distretto sono presenti emergenze di valore storico e paesaggistico tutelate, per le quali si deve sottostare alla disciplina vigente in materia (il sito archeologico delle Arene candide, la torre della Colombara e la strada napoleonica).

Mentre per quanto riguarda gli edifici che fanno parte della cava, si auspica il mantenimento di alcuni di essi, compatibilmente con l'impianto insediativo adottato.

La loro individuazione e le modalità del recupero e riuso dovranno essere concordate con la Pubblica Amministrazione.

Nelle schede grafiche si identificano alcuni manufatti sui quali si sollecita un'approfondita riflessione in sede di progettazione.

Gli interventi consentiti su tali edifici sono individuate all'interno delle "norme di congruenza".

Regole ambientali ed ecologiche

La rinaturalizzazione dei fronti di cava

La rinaturalizzazione dei fronti di cava è opera vincolante e imprescindibile per la realizzazione dell'intero intervento.

La metodologia da adottarsi si dovrà articolare secondo le priorità, le fasi di sviluppo, le modalità e le tipologie d'intervento individuate nello Studio di fattibilità redatto dall'Arch. Bussmann e Kipar.

Qui si riportano le linee guida per il paesaggio divise in due fasi:

1. prima fase: LA COSTRUZIONE DEI MARGINI
 - realizzazione accessibilità alla Torretta;
 - valorizzazione della caverna delle Arene Candide: inserimento della grotta in un circuito pedonale di interesse turistico ricreativo e culturale attraverso la realizzazione del percorso che dalla grotta si collega alla via Napoleonica e al mare;
 - ricostruzione del percorso Napoleonico: realizzazione del by_pass in direzione est-ovest che permette di mettere a sistema la rete delle connessioni principali.
2. seconda fase: LA SISTEMAZIONE A VERDE E LA MESSA IN SICUREZZA DEI VERSANTI:
 - recupero dei versanti e messa in sicurezza;
 - compensazione dell'eventuale avanzamento dei fronti di cava verso nord: realizzazione di tutti quegli interventi mirati alla riqualificazione dell'area ed alla messa in sicurezza del percorso

(ad uso principalmente pedonale) che dalla via Napoleonica si connette al percorso esistente discendente dall'alto piano;

- connessione della zona a mare, pianeggiante con il fronte di cava: realizzazione ed inserimento ambientale delle nuove funzioni.

Corridoi bioclimatici

Indicano i canali da lasciare liberi per una migliore circolazione dell'aria in relazione allo stato di fatto dei luoghi interessati dall'intervento.

Fasce di mitigazione dell'inquinamento acustico e atmosferico

Le attrezzature naturali e/o artificiali, non identificabili, da realizzare a protezione del nuovo insediamento sono principalmente localizzate nell'area sud-est intorno all'uscita della nuova galleria della S.S. Aurelia.

Alberatura

La principale linea di alberatura è quella che segue il lungo mare e deve essere studiata in conformità con le soluzioni progettuali per la passeggiata a mare.

Aree permeabili

All'interno del lotto 1 deve trovare posto un'area permeabile di almeno 12.000 mq. Essa è contrassegnata nelle schede grafiche dal n°6, la sua localizzazione e perimetrazione all'interno di tali schede è puramente indicativa.

In tale area non è consentita l'edificazione, sia nel sovra suolo che nel sotto suolo. Questa area libera deve avere valenza collettiva. Questo spazio pubblico è da adibire a tipologie di verde pubblico particolari, come indicato nelle "norme di congruenza" apposite. Esso identifica un nuovo spazio centrale intorno al quale si dovrà sviluppare il nuovo insediamento.

Tra le funzioni ammissibili per tale area si individua anche quella di darsena per piccole e medie imbarcazioni. Tale funzione è vincolata, non solo alla realizzabilità tecnica di una tale struttura, ma è anche imprescindibilmente subordinata alla liberazione del fronte mare dal tracciato dell'Aurelia e alla sua conseguente risistemazione e riqualificazione. Inoltre per quanto riguarda il bacino d'acqua indipendentemente dall'uso è imprescindibile salvaguardare il pubblico

accesso pedonale a tali spazi, che si dovranno caratterizzare per la loro valenza collettiva.

Profilo vegetazionale e forestale

Ai margini dell'area di cava sono presenti superfici significative con vegetazione spontanea che pur risentendo negativamente degli effetti della limitrofa attività industriale, hanno mantenuto una certa integrità per quanto riguarda la composizione floristica. Tutto il contorno a nord della risulta coperto dalla lecceta e mista a macchia mediterranea in continuità con il sovrastante altopiano (ambito naturalistico 17), mentre sul promontorio della Caprozoppa, vegetano tipiche specie alofite rupestri accompagnate da alcuni importanti endemismi botanici.

Il recupero della cava non dovrà prescindere da questo importante contesto, tendendo a ricreare equilibri vegetazionali simili anche nelle parti degradate dall'attività estrattiva.

Negli interventi di recupero ambientale si dovranno prediligere tecniche di ingegneria naturalistica.

Verde pubblico

Gli interventi previsti dovranno comprendere un'adeguata presenza di aree verdi attrezzate e di arredo verde, optando per essenze autoctone accompagnate da limitati inserimenti di specie esotiche di pregio che per le caratteristiche microclimatiche del sito dovranno essere di tipo termo-xerofilo.

MODALITA' DI TRASFORMAZIONE DEL D.T. 1 c : IL QUARTIERE DELLA STAZIONE

Obiettivi e criteri d'intervento

Come già ampiamente esposto, questa area è considerata nevralgica nella trasformazione del D.T. 1 in quanto essa è il nodo di unione tra i nuovi interventi e la città consolidata, essa dovrà avere pertanto una funzione di collegamento con i sub Distretti a e b.

Come si è visto in maniera esaustiva nel capitolo sugli "Obiettivi della trasformazione" la possibile riconversione delle aree attualmente occupate dagli stabilimenti Piaggio apre per questo sub distretto scenari di riqualificazione più importanti e completi, rispetto a quelli, comunque basilari, fissati dal PUC preliminare.

Gli obiettivi da perseguire riguardano tre azioni principali che sono:

- la ristrutturazione del sistema infrastrutturale
- la sistemazione degli argini e dei ponti sul Torrente Pora
- la riqualificazione della fascia a mare

Per quanto riguarda la ristrutturazione del sistema infrastrutturale l'obiettivo che si persegue è quello di alleggerire e sgravare il centro di Marina dal peso delle auto in entrata e in sosta. Per quanto riguarda il sistema degli argini e dei ponti sul Torrente Pora l'obiettivo è quello della messa in sicurezza del corso d'acqua. Mentre per la riqualificazione della fascia a mare l'obiettivo è quello del completamento della passeggiata su tutto il litorale finalese. Ciò conferma la necessità di una visione unitaria e complessiva delle problematiche dell'area, il che non esclude, ovviamente, di attuare le previsioni programmatiche generali per singoli ambiti di intervento

Anche per questo sub distretto, per le ragioni e motivazioni già esposte nella scheda relativa al D.T. 1 b, il PUC contiene indicazioni alternative in relazione ai possibili sviluppi operativi della trasformazione complessiva del distretto. La trasformazione di quest'area, infatti, è strettamente legata e condizionata da quella delle aree oltre torrente, per cui l'esatta definizione delle modalità di intervento dovrà avvenire contestualmente alla definizione dell'accordo di programma per la trasformazione delle aree Piaggio.

Pertanto, quand'ora la riconversione del polo industriale non avesse luogo, le prescrizioni urbanistiche e infrastrutturali per il sub distretto c, fermi restando gli obiettivi precedenti, saranno quelle indicate nel PUC preliminare e qui di seguito riportate nello SCENARIO A.

Qualora invece risulti attuabile la trasformazione delle aree Piaggio, le previsioni urbanistico infrastrutturali per tale ambito sono racchiuse nello SCENARIO B.

Regole della trasformazione

Dati di base

Il D.T. 1 c è identificato e perimetrato nelle tavole di PUC specifiche sugli Ambiti e qui richiamate.

Si ricorda che per tutti i sub ambiti in assenza di P.U.O. sono consentite esclusivamente opere di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e ristrutturazione senza aumento di volume, salvo quanto previsto per le strutture ricettive .

SCENARIO A

Qui di seguito vengono riportate le indicazioni presenti nel preliminare del PUC.

"Lo spostamento a monte dei binari, pur interessando solo marginalmente il territorio finalese, potrebbe portare opportunità nuove e notevoli relativamente a quest'area.

Il rifacimento e/o spostamento della Stazione Ferroviaria (richiesto dal Comune agli Enti competenti nell'ambito del progetto) potrebbe consentire di adeguare la viabilità dell'area e sgravare, almeno parzialmente, il tratto terminale di via Brunenghi, oggi ambientalmente inidoneo.

La possibile soluzione per tale collegamento coinvolge in qualche misura l'area occupata dagli stabilimenti Piaggio in quanto riguarda anche la sistemazione degli argini e dei ponti sul Torrente Pora.

Per quanto riguarda l'area urbana a prevalente destinazione residenziale, posta a monte della Stazione ferroviaria, il P.U.C. prevede e consente, attraverso la formazione di PUO d'ambito, la ristrutturazione urbanistica del quartiere finalizzata alla creazione di un asse viario lungo la direttrice di via

S. Francesco, tale da consentire lo scarico del traffico proveniente da via Dante verso l'Aurelia, evitando il doppio senso di circolazione nel tratto iniziale (a monte della ferrovia) di via Brunenghi, al fine di creare qui un viale pedonale vivibile, con traffico dimezzato in modo da valorizzare questa parte dal punto di vista commerciale, turistico - ricettivo, ricreativo, culturale. In particolare potrà essere consistentemente valorizzato il polo storico religioso dei Padri Capuccini, identificato nella scheda come luogo centrale n°1, contenente le emergenze architettoniche / archeologiche della Pieve del Finale che, nel ricco panorama culturale della città, risulta oggi piuttosto sottovalutato e poco conosciuto.

A fronte di una consistente e razionale ristrutturazione urbanistica, saranno possibili incrementi di volume fino al 65% della volumetria interessata, purché i fili perimetrali degli edifici vengano consistentemente arretrati in modo da formare spazi verdi, aree di parcheggio ed una viabilità idonea. Analoga previsione di arretramento potrà riguardare gli edifici in fregio al Torrente Pora per la riqualificazione ambientale del fronte fiume.

Ovviamente con la diminuzione di superficie coperta (da ridurre a meno del 50% dell'attuale) si dovrà consentire un aumento in altezza degli edifici da ricostruire fino a 6 piani.

Le destinazioni possibili sono quelle residenziali, direzionali, turistico - ricettive (queste ultime almeno nella proporzione esistente) e commerciali al piano terreno.

L'area a mare della Stazione, dovrà essere interessata dalla ristrutturazione del sistema viario, secondo le linee fissate dal PUT. Dovrà essere eliminato e trasferito il distributore di carburante recuperando l'area al pubblico uso (vedasi scheda specifica "Stazioni di Servizio"). Dovrà essere demolita la cabina elettrica a torre posta in fregio al Torrente Pora.

Per l'area compresa tra la stazione e l'Aurelia, al fine di facilitare la ristrutturazione del sistema infrastrutturale, sono consentiti trasferimenti e accorpamenti di volume tramite interventi edilizi convenzionati, con premio volumetrico complessivo fino al 50% dell'esistente qualora l'intervento proposto contenga reali ed importanti elementi di pubblico interesse.

Per tutti i sub ambiti in assenza di P.U.O. sono consentite esclusivamente opere di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e ristrutturazione senza aumento di volume, salvo quanto previsto per le strutture ricettive (vedi norma specifica)."

SCENARIO B

In questo scenario sono confermate le indicazioni riguardanti il precedente, oltre ad esse, il PUC individua le indicazioni urbanistico infrastrutturali conseguenti alla trasformazione delle polo industriale oltre torrente.

Si riportano qui le azioni strategiche principali già prefigurate negli obiettivi, iniziando da quelle riguardanti la ristrutturazione del sistema infrastrutturale:

1. riorganizzare la piazza Vittorio Veneto come nodo per lo smistamento dei diversi flussi veicolari in transito, razionalizzandone il deflusso (vedi scheda grafica generale sulla viabilità principale). Ciò comporta la conseguente riorganizzazione dell'accesso all'edificio della stazione ferroviaria, differenziando l'accessibilità veicolare da quella pedonale. Per migliorare la fruizione della stazione si prevede che il nuovo parcheggio di interscambio della Caprazoppa, localizzato nelle aree Piaggio funzioni anche a servizio della stazione, sia per la sosta a breve che a lungo termine. A tal fine si rende necessaria la costruzione di un collegamento pedonale tra le due sponde (percorso 2). Inoltre, come visto anche nello scenario A, si rende necessaria la demolizione della cabina elettrica a torre posta in fregio al Torrente Pora (rif. a) e la delocalizzazione della stazione di servizio, che troverà adeguata localizzazione su uno degli assi viari principali, sulla via Aurelia o sulla statale del Melogno, come indicato nella disciplina specifica.

Allo scopo di ottenere lo spostamento della stazione di servizio, (che risulta fondamentale per una adeguata organizzazione dell'area) potrà essere valutata la possibilità di inserire (in posizione idonea e tale da non compromettere il disegno complessivo della viabilità) un volume a destinazione commerciale-direzionale, tale da garantire anche in termini di bilancio complessivo di fattibilità economica, la realizzabilità dell'operazione.

Rimangono confermate per l'area a mare della stazione ferroviaria e indicazioni dello scenario A.

2. la prevista riorganizzazione del sistema viabilistico nelle attuali aree Piaggio (vedi scheda grafica generale sulla viabilità secondaria)

permetterà di sgravare l'incrocio tra la via Aurelia e via Brunenghi dalle auto che trovano nella nuova viabilità un percorso più scorrevole per raggiungere Final Borgo e le località dell'entro terra. Sarà quindi possibile riorganizzare il sistema viario nella prospettiva di sgravare il primo tratto di via Brunenghi, fino all'incrocio con via Dante Alighieri, dall'attuale doppio senso di marcia, attraverso la costruzione di una viabilità urbana che colleghi via Dante con la nuova viabilità di sponda destra e da questa alla stazione ferroviaria by-passando la linea ferroviaria. Così facendo la ricucitura della stazione con la zona pedonale di Marina potrà avvenire attraverso la possibile pedonalizzazione del primo tratto di via Brunenghi, fino al cavalcavia della ferrovia. In questo modo potrà essere prolungato l'asse pedonale esistente di via Bolla e via Ghiglieri (percorso1), dando un nuovo assetto al percorso pedonale per Finalborgo.

Il P.U.C. mantiene anche per questo scenario le indicazioni di quello precedente per quanto riguarda la trasformazione di via Brunenghi in un viale pedonale.

Per quanto riguarda **la sistemazione degli argini e dei ponti sul Torrente Pora**, risulta vincolante e prioritaria per l'intervento sulle aree Piaggio la messa in sicurezza del corso d'acqua. Come si vede nelle specifiche tavole grafiche sugli allineamenti si prevede la riprofilatura degli argini, come previsto negli studi idraulici fatti redarre dal Comune. Tale intervento prevede un significativo ridisegno dell'argine destro nelle aree Piaggio e della Foce del torrente. Tale profilatura dovrà comportare la risistemazione del Piazzale Vuillermin (identificato nelle schede grafiche come luogo centrale 2), per il quale si prevede la costruzione di un verde attrezzato a servizio dell'arenile.

Inoltre si è vincolata la realizzazione del nuovo quartiere Piaggio alla costruzione di nuovi ponti e passerelle pedonali che connettano la nuova parte di città con l'esistente. A tal proposito si fa riferimento alle apposite indicazioni presenti nella scheda sul DT 1 b, limitandosi qui solo alla loro indicazione.

- **ponte carrabile** di collegamento a monte di quello ferroviario, dagli studi preliminari sulla viabilità si ritiene opportuno che esso venga localizzato a livello di Via Ippolito Nievo.
- **passerella a mare per la continuità del lungo mare**(percorso 3)

- **passerella di collegamento con la stazione ferroviaria**, che può essere studiata in continuità con il nuovo ponte dell'Aurelia (percorso2)
- **passerella a nord della linea ferroviaria.**

La riqualificazione della fascia a mare, come si è visto in precedenza, prevede la liberazione del fronte mare dalle auto in transito e in sosta, organizzata in più fasi, per le quali si rimanda al sistema strategico degli spazi pubblici e della rete dei percorsi pedonali, inserito negli ambiti principali d'intervento.

Questi interventi ridisegnano il sistema della sosta ricollocando nelle aree Piaggio i parcheggi a raso presenti attualmente sulla passeggiata a mare. Come l'asse strutturante delle città costiere, risulta fondamentale e imprescindibile la sua prosecuzione nei nuovi quartieri. Al trattamento di questa fascia è stato dato ampio spazio all'interno delle schede specifiche di ogni sub_distretto, a cui si rimanda.

Mentre per quanto riguarda questo specifico distretto si ritiene fondamentale e imprescindibile la dislocazione dell'attuale caserma della G. di F. (rif. b), tale spostamento è vincolato al reperimento di un'area adeguata in alternativa alla attuale sede, che presenti analoghi standard dimensionali e di accessibilità. Si auspica che tale nuovo edificio trovi posto all'interno del nuovo insediamento delle Arene Candide.