Relazione Paesaggistica ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005

COMUNE DI VADO LIGURE
STRUMENTO URBANISTICO ATTUATIVO
ZONA S16 (S.U.G.) – SOTTOZONA 1





AISTUDIO
via Lamarmora 80,
10128 Torino
Ing. Mirna Terenziani

INDICE

1 INTRODUZIONE 2

1.1 Oggetto e motivazione della relazione paesaggistica 2

1.2 Struttura della relazione paesaggistica 3

2 ANALISI DELLO STATO ATTUALE DEL PAESAGGIO 5

2.1 Descrizione dei caratteri della struttura paesaggistica 5

2.1.1 Il contesto paesaggistico di riferimento a scala territoriale 5

2.1.2 Il contesto paesaggistico di riferimento a scala locale 6

2.1.3 I caratteri visuali e percettivi del paesaggio 8

2.2 Dossier fotografico 9

2.3 I livelli di tutela operanti sul contesto paesaggistico 10

2.3.1 Pianificazione Regionale 10

2.3.2 Pianificazione provinciale 12

2.3.3 Pianificazione a livello locale 13

2.3.4 Vincoli paesistici agenti sull'area di progetto 14

3 PROGETTO 16

3.1 Descrizione del progetto 16

3.1.2 Il Sistema degli spazi pubblici 17

3.1.3 Il verde 17

3.1.4 Pavimentazioni e arredi 17

3.2 Descrizione delle aree interessate dal progetto 18

4 VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA 19

4.1 Previsione degli effetti dal punto di vista paesaggistico 19

4.2 Opere di minimizzazione 21

4.3 Conclusioni 21

1 INTRODUZIONE

1.1 Oggetto e motivazione della relazione paesaggistica

La presente relazione ha lo scopo di valutare la compatibilità paesaggistica del progetto di realizzazione di due edifici a torre nella sottozona 1, all'interno della zona S16 prevista dallo Strumento Urbanistico Generale del Comune di Vado Ligure, dove insediare residenze, pubblici esercizi, servizi pubblici e privati, con relativa realizzazione di viabilità, parcheggi e aree verdi.

L'area in oggetto è rappresentata dalla porzione di territorio della Foce del torrente Segno a ponente del Centro Storico di Vado Ligure: essa è al centro di una serie di trasformazioni essendo direttamente collegata al previsto insediamento del terminal "Multipurpose" nel porto di Vado, oggetto di Accordo di Programma tra Regione, Provincia, Comune e l'Autorità Portuale di Savona-Vado.

La Zona S16 oggetto di intervento presenta un forma triangolare e risulta delimitata dalla Via Aurelia a est, dalla Via alla Costa a nord, e dalla zona commerciale/industriale esistente a sud.

La presente relazione si riferisce in particolare agli interventi previsti nella sottozona 1 all'interno della Zona S16: essa si estende nelle aree comprese tra le aree ex ferroviarie, la zona di PTC F3/151, separata dalla Via alla Costa, e la Zona 12).

L'inquadramento dell'area oggetto di intervento è riportato nella **tavola 1.1/I – Inquadramento generale**.

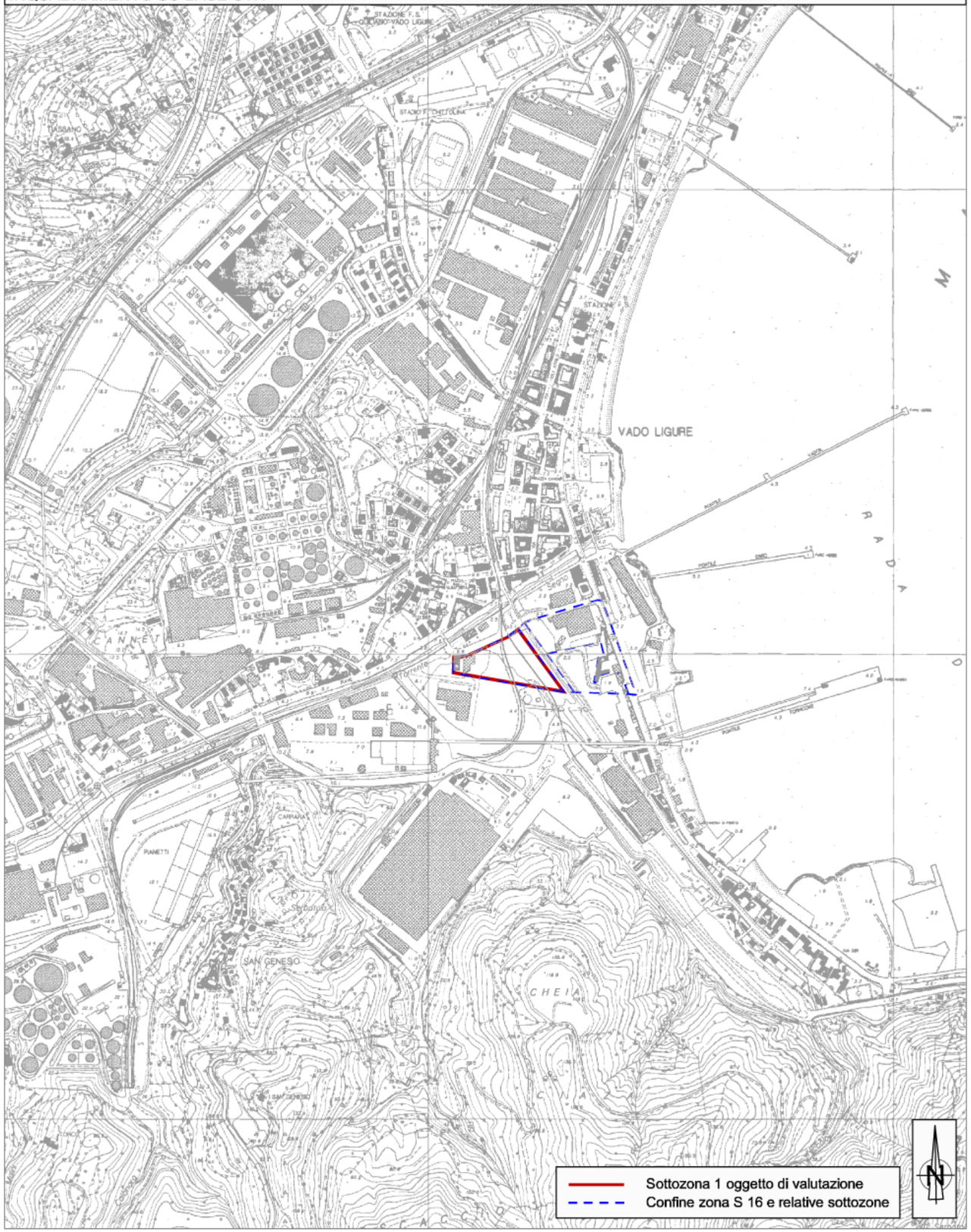
La relazione paesaggistica è stata istituita dal Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004) e rientra nel sistema delle autorizzazioni necessarie per eseguire interventi che modifichino i beni tutelati ai sensi dell'art. 142 del medesimo decreto.

Le aree di intervento ricadono per parte all'interno della fascia di 300 m dalla costa che, ai sensi dell'art. 142, punto a) del D. Lgs 42/2004, è soggetta a vincolo paesaggistico.

Con il D.P.C.M. del 12 dicembre 2005 è stato stabilito che la relazione paesaggistica costituisce per l'Amministrazione competente la base di riferimento essenziale per le valutazioni previste dall'art. 146 comma 5 del predetto Codice.

INQUADRAMENTO SU BASE CTR

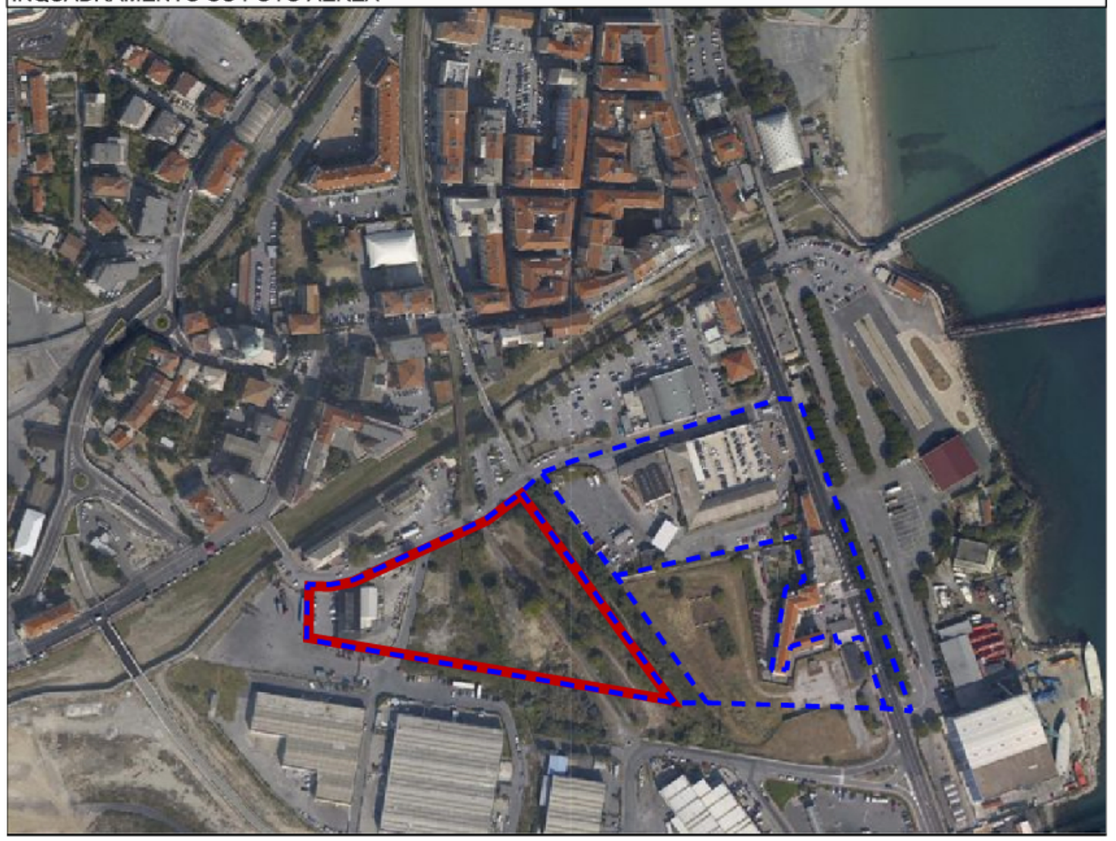
SCALA 1:10.000



VISTA AEREA (Fonte: www.visual.paginegialle.it)



INQUADRAMENTO SU FOTO AEREA



COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16		Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005	INQUADRAMENTO GENERALE	1.1/I	Varie

1.2 Struttura della relazione paesaggistica

La presente Relazione Paesaggistica è strutturata secondo le specifiche dell'Allegato al D.P.C.M. del 12 dicembre 2005 e comprende, oltre alla presente introduzione, le seguenti parti principali:

2. Analisi dello stato attuale e del paesaggio;
3. Descrizione del progetto;
4. Valutazione della compatibilità paesaggistica.

Per quanto concerne la lettura del paesaggio occorre fare alcune considerazioni preliminari.

Secondo le più recenti interpretazioni il "Paesaggio" è un fenomeno culturale di notevole complessità che rende particolarmente articolata l'indagine, la valutazione delle sue componenti e l'individuazione degli indicatori che lo descrivono. Esso è stato l'oggetto dell'attenzione e dello studio di numerose scuole di pensiero che ne hanno individuato i molteplici aspetti quali:

- l'insieme geografico in continua trasformazione;
- l'interazione degli aspetti antropici con quelli naturali;
- i valori visivamente percepibili.

Tali concezioni, oggi, possono riconoscersi nella definizione riportata nella Convenzione Europea del Paesaggio, secondo la quale esso "è una porzione determinata dal territorio quale è percepita dagli esseri umani, il cui aspetto risulta dall'azione di fattori naturali ed antropici e dalle loro mutue relazioni." A questa definizione si rifà anche il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio che definisce il paesaggio "una parte omogenea di territorio i cui caratteri derivano dalla natura, dalla storia umana e dalle reciproche interazioni."

Secondo tale approccio il paesaggio non può essere considerato come la sommatoria di oggetti, ma piuttosto quale impronta della cultura che lo ha generato e come prodotto del rapporto tra l'uomo e la natura.

Il paesaggio è anche un fenomeno dinamico che si modifica attraverso cambiamenti lenti, mediante la sovrapposizione di un nuovo elemento a quelli precedenti, aggiungendo azione antropica ad azione antropica.

Il metodo di lettura utilizzato nella presente relazione si fonda su due approcci tra loro complementari:

- approccio strutturale;
- approccio percettivo.

L'approccio strutturale parte dalla constatazione che ciascun paesaggio è dotato di una struttura propria: è formato, cioè, da tanti segni riconoscibili o è definito come struttura di segni. Tale lettura ha, quindi, come obiettivo prioritario l'identificazione delle componenti oggettive di tale struttura, riconoscibili sotto i diversi aspetti: geomorfologico, ecologico, assetto colturale, storico-insediativo, culturale, nonché delle relazioni intercorrenti tra i singoli elementi.

I caratteri strutturali sono stati indagati seguendo due filoni principali che definiscono altrettante categorie:

- elementi naturalistici;

- elementi antropici.

I primi costituiscono l'incastellatura principale su cui si regge il paesaggio interessato dall'intervanto progettuale, rappresentandone, in un certo senso, i "caratteri originari".

Gli elementi naturali sono costituiti dalle forme del suolo, dall'assetto idraulico, dagli ambienti naturali veri e propri (boschi, forme ripariali, zone umide, alvei fluviali e torrentizi).

I secondi sono rappresentati da quei segni della cultura presenti nelle forme antropogene del paesaggio che rivelano una matrice culturale o spirituale, come una concezione religiosa, una caratteristica etnica o sociale, etica, uno stile architettonico. Questa matrice può appartenere al passato o all'attualità, data la tendenza di questi segni a sopravvivere lungamente alla causa che li ha prodotti.

L'approccio percettivo, invece, parte dalla constatazione che il paesaggio è fruito ed interpretato visivamente dall'uomo. Il suo obiettivo è l'individuazione delle condizioni di percezione che incidono sulla leggibilità, riconoscibilità e figurabilità del paesaggio. L'operazione è di per sé molto delicata perché, proprio in questa fase, diventa predominante la valutazione soggettiva dell'analista.

Non va dimenticato, infatti, che la recente disciplina d'indagine e studio del paesaggio, pur avendo definito diversi indicatori della qualità visuale e percettiva dello stesso, non ha di pari passo riconosciuto ad alcuno di questi il carattere di oggettività tale da renderlo "unità di misura". Delle due fasi di lettura, questa è quella meno oggettiva poiché è collegata alla sensibilità dell'analista. Tuttavia è questa seconda lettura quella che meglio interpreta il "sentire comune" e che quindi può costituire una sorta di valutazione di sintesi della componente.

Gli elementi visuali e percettivi sono stati individuati secondo le viste che si hanno dai più frequentati percorsi e dai siti riconosciuti quali principali luoghi d'osservazione e di fruizione del territorio. Sono annoverati tra gli elementi percettivi anche i detrattori della qualità visuale del paesaggio.

Operativamente, lo Studio ha seguito il seguente iter procedurale:

1) lettura ed interpretazione della foto aerea;
2) lettura ed aggregazione degli elementi derivanti dalla bibliografia e da altri tematismi che possono riguardare gli elementi strutturanti il paesaggio (geomorfologia, uso del suolo, vegetazione, beni culturali, acque superficiali, ecc.);
3) analisi dell'intervento progettuale in rapporto alle caratteristiche del paesaggio;
4) verifiche sul campo ed individuazione delle caratteristiche visuali del paesaggio;
5) simulazione dell'inserimento delle opere progettuali;
6) valutazione delle interferenze con la struttura paesaggistica locale e dell'ambito territoriale di appartenenza.

I risultati dell'indagine sono stati sintetizzati nelle tavole grafiche e nel dossier fotografico allegato alla presente relazione.

2 ANALISI DELLO STATO ATTUALE DEL PAESAGGIO

2.1 Descrizione dei caratteri della struttura paesaggistica

2.1.1 Il contesto paesaggistico di riferimento a scala territoriale

L'immagine paesistica della Liguria è il risultato del complesso sovrapporsi di strati "storici" che hanno concorso interagendo tra loro alla definizione del suo assetto attuale.

Nello schema orografico caratterizzante il territorio regionale, la conformazione ad arco della linea di costa corrisponde ad una curva più o meno parallela di monti definita dalla linea di spartiacque alpino e appenninico che separa il versante tirrenico da quello padano.

Il confine regionale rispetta solo in parte la suddivisione del grande spartiacque tirrenico e presenta due consistenti penetrazioni in area padana, alla testata delle Bormide sopra Savona e nelle alte vallate dell'Erro, Orba, Stura, Scrivia, Trebbia e Aveto a monte di Genova.

Si sottolinea con questa realtà politico-geografica la presenza di due direttrici fondamentali di valico, corrispondenti alle quote minime dello stesso spartiacque, ben evidenti in corrispondenza della Sella di Altare, sopra Savona, e al Passo dei Giovi sopra Genova. Sul piano storico-insediativo la presenza delle due grandi polarità urbane di Genova e Savona si giustifica proprio nelle favorevoli qualità naturali del territorio per i collegamenti con l'oltregiogo.

2.1.1.1 Cronologia schematica del paesaggio antropico

La storia dell'insediamento in Liguria trova le prime forme organizzate nella stabilizzazione relativa delle sedi da parte delle tribù liguri che attestano i propri villaggi fortificati intorno ai "castellari" avviando, in concomitanza alle residue occupazioni della caccia e della transumanza, un'agricoltura mista matrice di un popolamento rurale esteso affermatosi nell'Alto Medio Evo.

Si tratta di nuclei, per lo più concentrici all'architettura strategica, localizzati alle testate dei crinali lungo le vie di cresta, in posizione di massima difendibilità e di esteso dominio visivo sul territorio. In questa fase le direttrici di fondovalle e le aree pianeggianti nei pressi dei litorali appaiono per lo più disabitate corrispondendo ai suoli meno protetti e meno vivibili in senso lato nell'economia arcaica tribale.

Si consolida tuttavia, in questa fase organizzativa protostorica per unità tribali o per estensioni omogenee etnico-territoriali, lo schema principale delle perimetrazioni "politiche" di ambito poi recuperato nell'organizzazione romana per dazi e municipi e quindi cristiana per pievi e diocesi.

La costruzione delle grandi vie consolari e l'estensione con i municipi della cittadinanza romana ai liguri consolida il nuovo assetto infrastrutturale ben testimoniato ancora oggi dalle emergenze urbane e stradali dell'epoca, tra cui si cita anche **Vado (*Vada Sabatia*)**.

Alla caduta dell'Impero l'insediamento ritorna sulle trame della struttura arcaica, disertando coste e pianure vallive rese insicure per le incursioni ricorrenti dal mare, e fino alla distruzione del Frassineto vedranno l'assoluto predominio della marineria araba.

Solo il rafforzamento delle prime autonomie comunali e delle superstiti strutture feudali, consente la ricostruzione dell'immagine marittima della Liguria, d'ora innanzi guidata e

variamente sottomessa alla potenza navale del più forte comune genovese. Tra il XII e il XV secolo si assiste infatti al massimo consolidamento della struttura insediativa regionale, matrice fondamentale degli ulteriori sviluppi moderni e contemporanei. I censimenti condotti dalla Repubblica di Genova intorno alla metà del XVI secolo testimoniano infatti la presenza di quasi tutti i grandi e medi centri abitati tuttora esistenti e riferiscono la definizione di un paesaggio agrario sostanzialmente coincidente con quello attuale.

Intorno alla metà dell'ottocento la crescita demografica, stante la scarsa disponibilità del territorio, soprattutto quello montano, a sfamare una quantità superiore di abitanti, mette quasi subito in crisi il sistema esistente e porta all'emigrazione dalla montagna e dalle campagne, assecondata dal rinascente fenomeno dell'urbanesimo costiero di media vallata e soprattutto dal radicarsi dei primi nuclei di industrializzazione.

Il XIX secolo sul fronte industriale, urbano ed infrastrutturale, pone ormai le premesse dell'assetto territoriale contemporaneo cresciuto sulla traccia delle grandi opere pubbliche e private avviate nell'ottica della riunificazione del regno. La prima razionalizzazione di sistema viario, che fino alla fine del settecento appare formato quasi esclusivamente da itinerari non carrabili, è attribuibile all'opera degli ingegneri napoleonici.

2.1.1.2 Realtà ambientali contemporanee

I grandi temi paesistici della Liguria contemporanea derivano quindi dalla progressiva esaltazione di quelle tendenze che si sono viste maturare nelle dimensioni residenziali e produttive della Regione fra ottocento e novecento.

L'Aurelia, la ferrovia, i fenomeni di urbanesimo costiero, le polarizzazioni metropolitane, la crescita iperbolica delle seconde case come espressione monotipica di un turismo sempre meno qualificato, hanno in breve tempo portato alla costituzione di un unico asse insediativo, infrastrutturale, marittimo, di massima concentrazione.

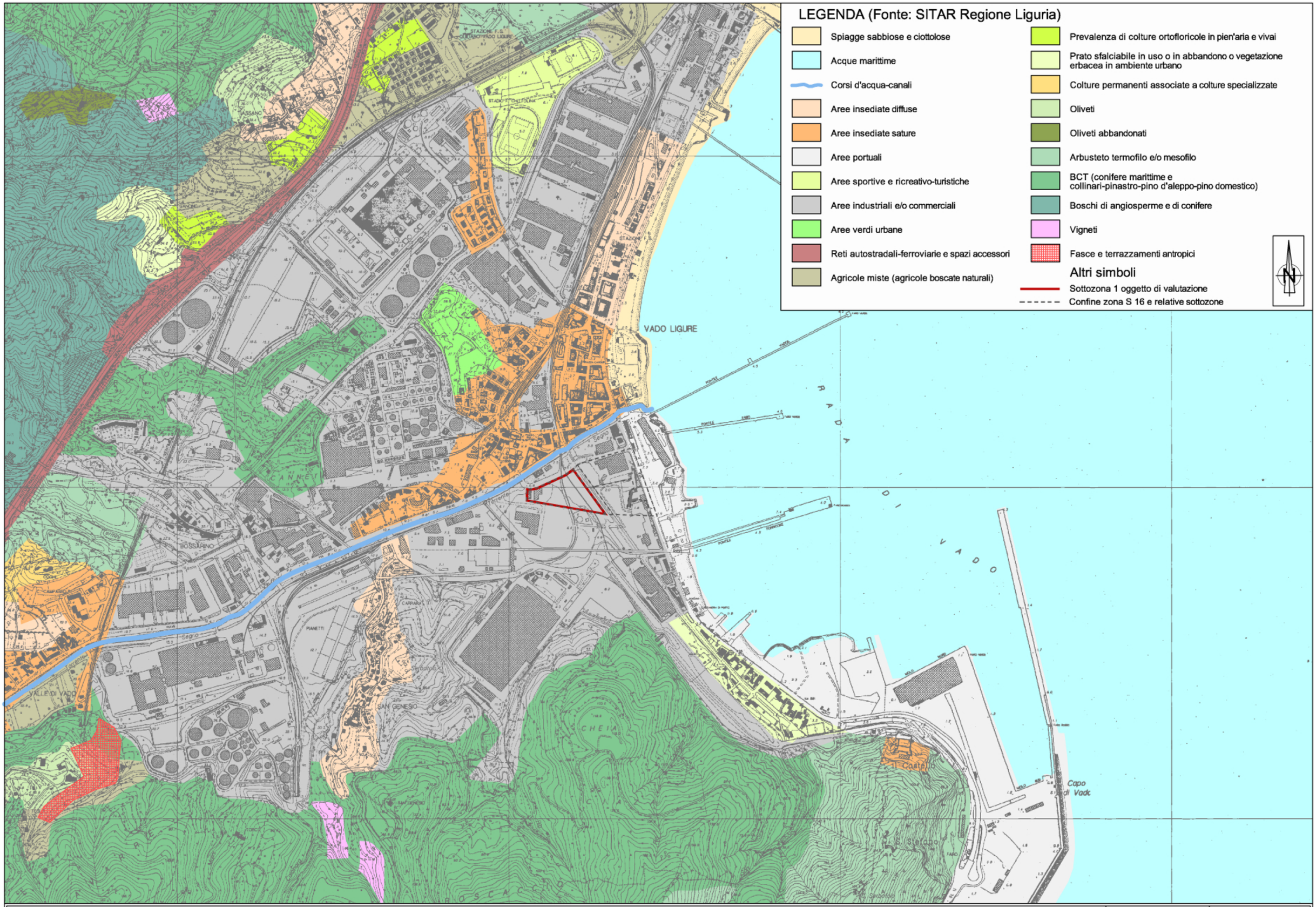
Nel contesto in esame si evidenzia come la concomitanza di concentrazioni abitative, forti localizzazioni industriali genericamente inquinanti, raffinerie e depositi petroliferi, sistemi portuali degradati, ferrovia, autostrada, abbia composto dei quadri d'ambiente di grave negatività.

La crisi della struttura produttiva, legata ad una valenza marittimo portuale fortemente ridimensionata ed alla obsolescenza delle grandi concentrazioni dell'industria pesante, con particolare riferimento al settore metalmeccanico e cantieristico, non ha mitigato questi effetti sul piano della vivibilità dei paesaggi urbani, ma ha anzi enfatizzato la desolazione delle aree, degli immobili, delle strutture in abbandono o sottoutilizzo.

2.1.2 Il contesto paesaggistico di riferimento a scala locale

La **tavola 2.1/I - Uso reale del suolo** mostra gli elementi principali che caratterizzano l'area oggetto di studio, costituiti da:

- torrente Segno che con andamento circa Est-Ovest si colloca a Nord del progetto;
- ambito industriale ferroviario (in parte in dismissione);
- area portuale ubicata nel settore sud-orientale dell'area vasta;
- la collina Cheia, sostanzialmente naturaliforme, ubicata a Sud dell'intervento;
- area edificata a carattere residenziale che si sviluppa nel settore settentrionale dell'ambito, oltre il torrente Segno.



COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16	Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005 — USO REALE DEL SUOLO	2.1/I	1:10.000

Dal punto di vista infrastrutturale si segnala la presenza dei seguenti assi:

- SP 1 (Aurelia) che costeggia il litorale ad est dell'area oggetto di interventi;
- Via Trieste che partendo dai cantieri navali risale l'area industriale fino a via Piave;
- Via alla Costa che rappresenta il confine nord della zona S16.

2.1.2.1 I caratteri geologici e idrologici

L'unico corso d'acqua presente nell'areale oggetto di intervento è il torrente Segno. Si tratta del classico corso d'acqua ligure a regime stagionale, con alveo praticamente in secca nel corso di quasi tutto l'anno, ma capace di portate considerevoli durante gli eventi parossistici.

In prossimità della linea di costa il bacino del T. Segno viene sostituito nella porzione NE dal bacino del T. Quiliano. Dall'origine alla foce il T. Segno scorre da W verso E con andamento complessivamente rettilineo e con alcune irregolarità dovute alle diverse caratteristiche geomeccaniche delle formazioni attraversate ed al loro assetto strutturale.

In generale tutti gli affluenti del T. Segno hanno direzione perpendicolare all'asta principale: gli affluenti in sponda orografica sinistra hanno direzione NNW/ SSE, mentre quelli in sponda orografica destra hanno viceversa direzione opposta.

Da un punto di vista della caratterizzazione geologica, lungo la costa ed i fondovalle sono presenti depositi alluvionali recenti ed attuali localizzati. Sono costituiti da formazioni estremamente variabili per litologia, estensione, potenza e caratteristiche granulometriche e costituiscono la maggior parte delle zone pianeggianti di fondovalle. Lungo i corsi d'acqua i depositi alluvionali costituiscono fasce generalmente ristrette, disposte parallelemente all'asta.

Alla foce dei T. Segno e T. Quiliano, la piana alluvionale, relativamente poco estesa, sfuma nei depositi di spiaggia.

2.1.2.2 Sistemi naturalistici interessati dal progetto

Il Distretto 2 si trova in corrispondenza della foce del torrente Segno. Tale area è indicata dalla Carta Bionaturalistica della regione Liguria tra le "*Zone nelle quali è possibile il ripristino di ambienti naturali di pregio, scomparsi o degradati*". Inoltre la stessa Carta riporta avvistamenti di *Bufo viridis, Natrix maura* e *Hyla meridionalis*. Sono segnalate inoltre zone umide di notevole interesse per la sosta dell'avifauna migratoria. Su quasi tutto il territorio comunale è, infine, segnalata la presenza di *Gonepteryx cleopatra* e *Polyommatur hispanus*.

Per quanto riguarda gli aspetti legati alle componenti naturalistiche, la vegetazione potenziale dell'area è riconducibile ai **boschi di sclerofille sempreverdi** nella fascia costiera più arida e calda che va indicativamente da 0 a 300-500 m sul livello del mare.

L'area oggetto di intervento rientra completamente all'interno di aree a vocazione industriale ed è quindi è praticamente assente qualsiasi forma di naturalità: la vegetazione esistente non presenta infatti elementi riconducibili alla vegetazione potenziale e risulta dominata da specie invadenti quali *Rubus* s.p., *Robinia pseudoacacia* e *Ailantus altissima* tra le specie arboree.

Più significative sono le sistemazioni delle aree circostanti, costituite da filari di piante arboree, piccoli giardini, piante singole arboree ed arbustive e siepi, ma si tratta esclusivamente di un verde di origine antropica, di interesse naturalistico del tutto trascurabile.

2.1.3 I caratteri visuali e percettivi del paesaggio

2.1.3.1 Caratteri generali della percezione

I caratteri visuali e percettivi del paesaggio, che si rilevano percorrendo i principali assi di fruizione visuale, sono influenzati dalle forme del rilievo e dall'edificato.

Percorrendo l'autostrada dei fiori A10, che rappresenta il principale asse di fruizione visuale dinamica della zona, si presentano visuali molto ampie in direzione del fronte mare.

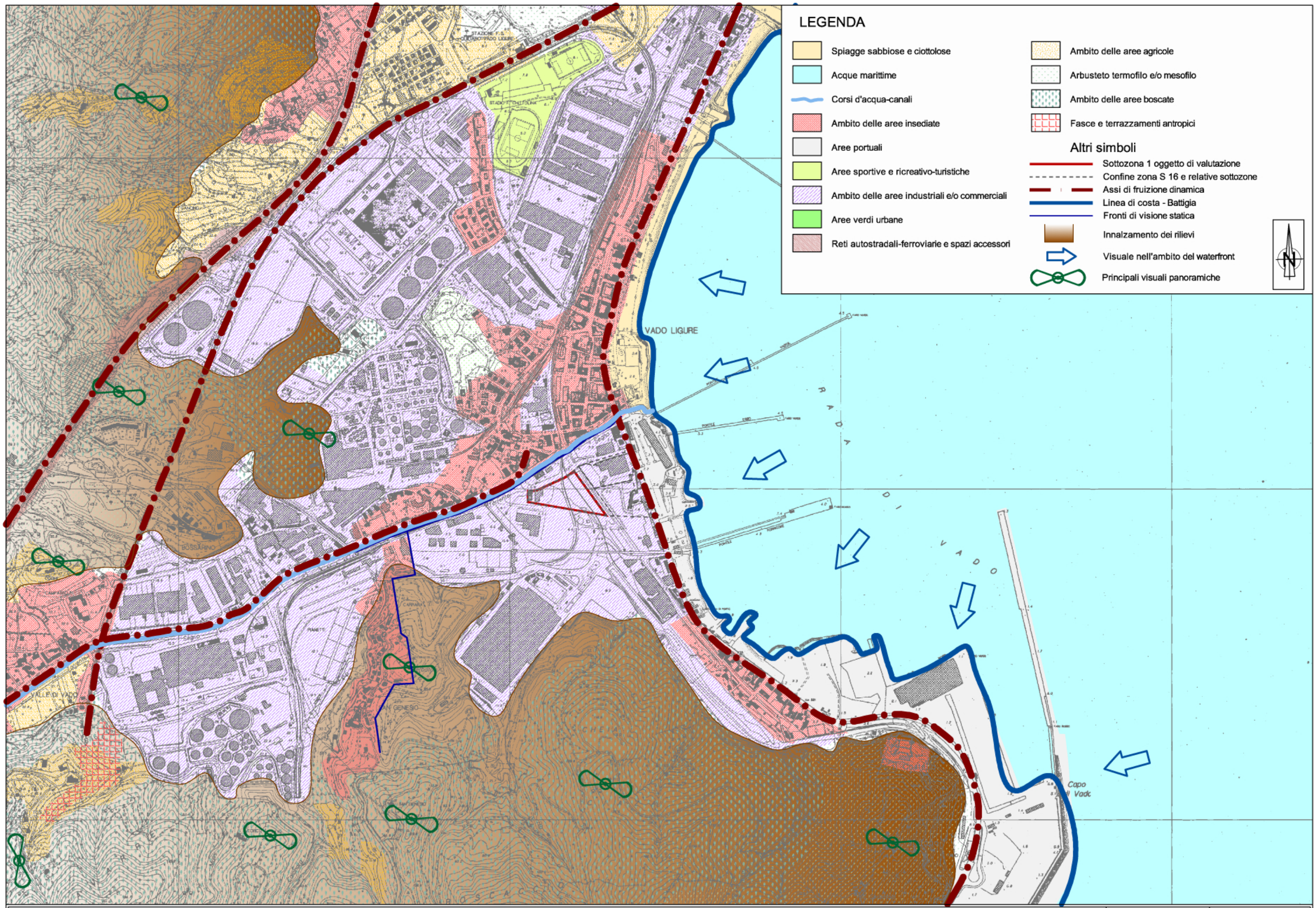
Alla scala locale, le visuali sono condizionate dagli elementi del paesaggio urbano e industriale che restringono la profondità delle vedute a pochi metri dal punto di osservazione, in particolare lungo la Via Aurelia.

2.1.3.2 Ambiti di paesaggio

L'area oggetto di intervento si localizza in un contesto molto industrializzato, con ambiti fortemente scadenti dal punto di vista paesaggistico, data la presenza di aree industriali e commerciali, oltre che di ampie zone abbandonate con vegetazione infestante e cumuli di materiali inerte.

Da un punto di vista del paesaggio, si descrivono nel seguito i caratteri paesaggistici dell'area oggetto di intervento e gli ambiti paesaggistici individuati (cfr. **Tavola 2.1/II – Carta del paesaggio**). Le analisi condotte hanno portato all'identificazione dei seguenti ambiti di paesaggio nell'area vasta di riferimento:

- ✓ <u>ambito delle aree portuali</u>: si sviluppa a sud-est dell'area oggetto di intervento e comprende i Terminal Rinfuse e dei due pontili per lo sbarco di prodotti petroliferi, oltre che il tratto di mare antistante;
- ✓ <u>ambito urbanizzato di tipo industriale con diffusi episodi di degrado</u>: costituisce l'ambito di paesaggio maggiormente rappresentativo dell'area di intervento e comprende le aree industriali ferroviarie. Tale ambito presenta un basso livello di qualità paesaggistica urbana e in esso sono presenti diffusamente elementi detrattori: in questo contesto, l'elemento maggiormente emergente è senza dubbio costituito dallo stabilimento con il relativo *carbonodotto*. Per quanto attiene quest'ambito, sono attualmente in corso progetti di recupero attraverso la realizzazione di un nuovo sovrappasso dell'Aurelia di collegamento con il terminal Multipurpose in corso di realizzazione. Il carbonodotto sarà inserito all'interno del progetto e verrà riqualificato, per quanto attiene il suo rivestimento esterno, in modo da risultare come elemento meglio inserito paesaggisticamente;
- ✓ <u>ambito del Torrente Segno</u>: i più recenti lavori di sistemazione idraulica hanno migliorato l'aspetto del corso d'acqua, quantomeno nella sua porzione terminale, anche se per tutto il suo tratto finale fino al mare esso scorre all'interno di un contesto urbano industriale ed è quindi privo di ogni connotazione naturale;
- ✓ <u>ambito urbanizzato di tipo residenziale</u>: si pone come elemento di confine settentrionale e occidentale tra il contesto industriale e le aree agricole periurbane;



COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI UN EDIFICIO A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16	Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005 — CARTA DEL PAESAGGIO	2.1/II	1:10.000

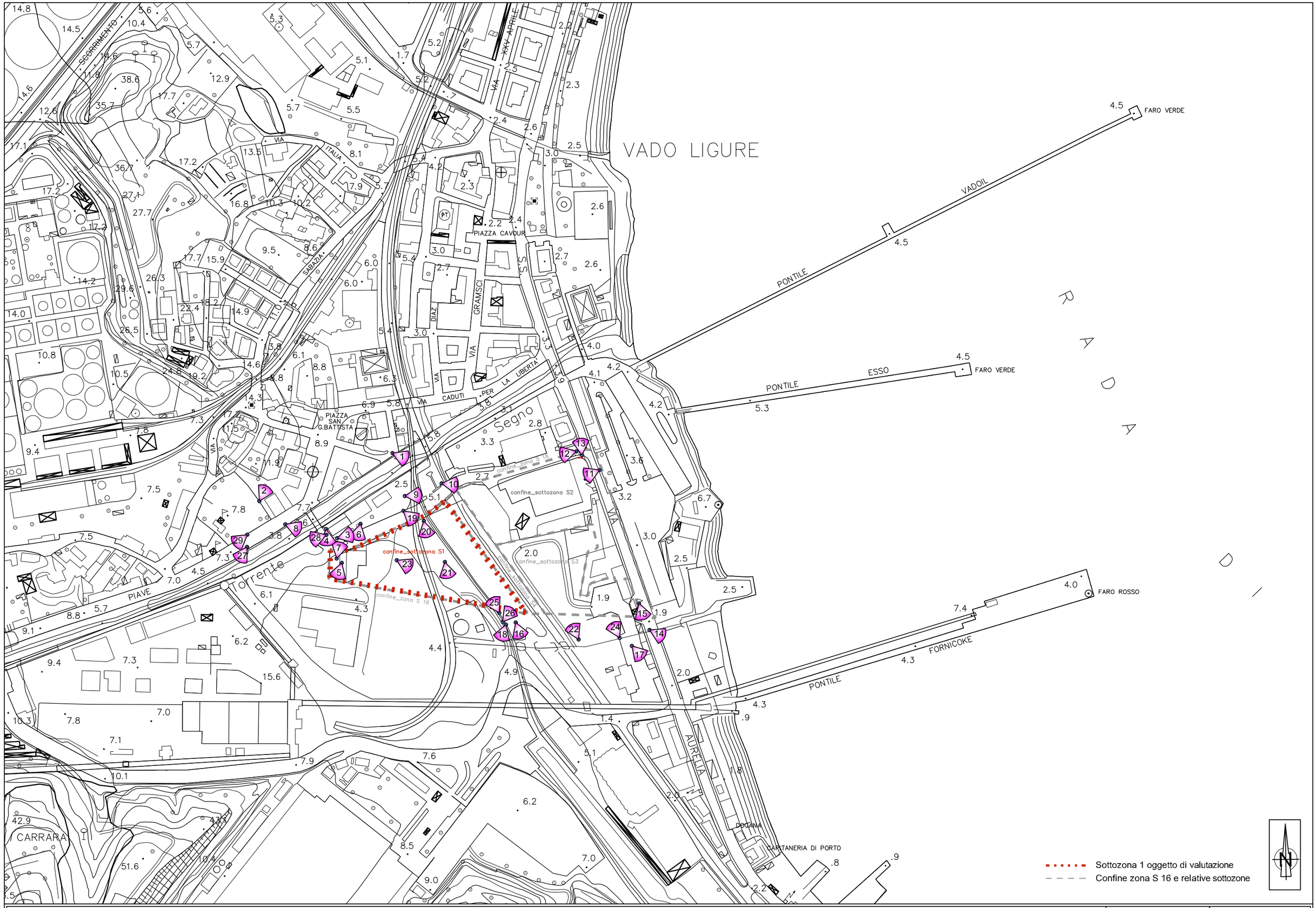
- ✓ ambito infrastrutturato delle principali vie di comunicazione: è costituito dagli elementi a bassa qualità paesaggistica del fascio di binari dei nodi ferroviari e autostradali esistenti.

La qualità del paesaggio urbano oggetto di intervento è decisamente di basso livello e fortemente degradato, e il progetto previsto si configura come occasione e fattore di riqualificazione urbana per l'intera area. Il tutto, peraltro, si inquadra nella forte volontà dell'Amministrazione comunale di recuperare l'area in oggetto. Il sovrappasso dell'Aurelia sopracitato è stato progettato a seguito di un concorso di idee, voluto proprio per imprimere un segno di qualità urbana. Analogamente, il terminal multipurpose è sottoposto a una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale in cui la componente paesaggio è stata particolarmente approfondita, grazie a delle specifiche richieste preliminari della Committenza. Infine, è nota la volontà dell'Amministrazione di procedere ad una riqualificazione dell'edificazione esistente nell'area.

2.2 Dossier fotografico

Nella **tavola 2.2/I - Dossier fotografico** sono riportate alcune riprese fotografiche che sintetizzano le caratteristiche strutturali e i caratteri visuali e percettivi del paesaggio coinvolto dalla proposta progettuale.

Le riprese effettuate da punti vicini o interni alle zone di progetto, consentono di valutare lo stato in cui versano tali aree, mentre quelle effettuate da punti distanti forniscono indicazioni sulla riduzione del loro "peso" visuale (e quindi anche del futuro impatto visuale delle opere) con l'aumentare della distanza.



COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16		Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005	DOSSIER FOTOGRAFICO - STATO ATTUALE	2.2/I	1:2.500

FOTO 1: vista panoramica delle aree oggetto di interventi



FOTO 2: Chiesa di San Giovanni Battista



FOTO 3: vista da ovest della viabilità che delimita a nord la sottozona S1 oggetto di interventi (Via alla Costa)



COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16		Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005	DOSSIER FOTOGRAFICO - STATO ATTUALE	2.2/I	1:2.500

FOTO 4: vista da nord dell'area oggetto di interventi. Sulla destra il deposito comunale da rilocalizzare



FOTO 5: vista da nord degli edifici commerciali presenti a sud dell'area oggetto di interventi



FOTO 6: deposito comunale da rilocalizzare

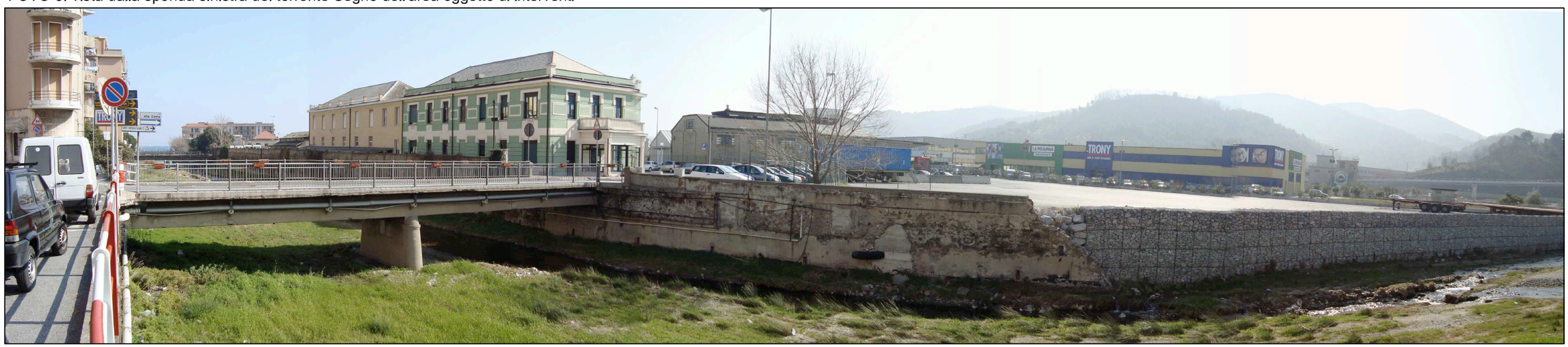


COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16		Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005	DOSSIER FOTOGRAFICO - STATO ATTUALE	2.2/I	-

FOTO 7: vista dall'edificio dell'ASL2 su via alla Costa



FOTO 8: vista dalla sponda sinistra del torrente Segno dell'area oggetto di interventi



COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16		Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005	DOSSIER FOTOGRAFICO - STATO ATTUALE	2.2/I	-

FOTO 9: esemplari alborei da preservare al confine dell'area oggetto di interventi



FOTO 10: vista da ovest di via alla Costa. Sullo sfondo la via Aurelia, a sinistra la COOP



FOTO 11: edificio commerciale su via Aurelia



FOTO 12: vista dalla via Aurelia di via alla Costa



COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16	Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005 — DOSSIER FOTOGRAFICO - STATO ATTUALE	2.2/I	-

FOTO 13: incrocio tra la via Aurelia e via alla Costa



FOTO 14: Cantiere navale sul lato opposto della via Aurelia rispetto all'area oggetto di interventi



FOTO 15: limite est della zona S16 (via Aurelia) con il carbonodotto sullo sfondo



COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16		Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005	DOSSIER FOTOGRAFICO - STATO ATTUALE	2.2/I	-

FOTO 16: vista della zona industriale a sud dell'area oggetto di interventi



FOTO 17: limite sud dell'area di intervento. Vista del carbonodotto esistente



FOTO 18: zona industriale a sud dell'area oggetto di interventi



COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16		Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005	DOSSIER FOTOGRAFICO - STATO ATTUALE	2.2/I	-

FOTO 19: vista da via alla Costa dell'area oggetto di interventi



FOTO 20: aree degradate interne al interventi



FOTO 21: aree degradate con cumuli di materiale inerte



COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16		Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005	DOSSIER FOTOGRAFICO - STATO ATTUALE	2.2/I	-

FOTO 22: vista da sud dell'area oggetto di interventi



FOTO 23: vista verso nord dell'edificato esistente nell'area oggetto di interventi



FOTO 24: vista verso nord dell'edificato esistente nell'area oggetto di interventi



COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16		Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005	DOSSIER FOTOGRAFICO - STATO ATTUALE	2.2/I	-

FOTO 25: zone interne all'area oggetto di interventi



FOTO 26: zone abbandonate con i resti di un binario di servizio e vegetazione infestante



COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16		Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005	DOSSIER FOTOGRAFICO - STATO ATTUALE	2.2/I	-

FOTO 27: ponte ferroviario del binario tecnico sul torrente Segno



FOTO 28: aree in trasformazione, vista verso ovest



FOTO 29: vista di via Piave



COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16	Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005 — DOSSIER FOTOGRAFICO - STATO ATTUALE	2.2/I	-

2.3 I livelli di tutela operanti sul contesto paesaggistico

2.3.1 Pianificazione Regionale

In Liguria la pianificazione territoriale di livello regionale si compone di due grandi capitoli:

- il Piano Territoriale Regionale (PTR) in corso di redazione ai sensi della L.R. n. 36 del 4 settembre 1997 "Legge Urbanistica Regionale";
- i Piani Territoriali di Coordinamento ex L.R. n. 39 del 22 agosto 1984.

2.3.1.1 Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il 6 agosto 2003 la Giunta Regionale ha presentato al Consiglio il Progetto di Piano Territoriale Regionale in vista della sua adozione ai sensi dell'art. 14 della L.R. n. 36/1997. Esso costituisce uno strumento per la pianificazione del territorio, riferimento per i piani provinciali e comunali e contiene gli obiettivi, i temi e i progetti che la Regione intende promuovere in Liguria. Tra le principali linee di azione il Piano prevede una **"variante di salvaguardia" del Piano territoriale di coordinamento paesistico** (Ptcp), che integri e aggiorni le norme di tutela sulla fascia costiera, in quanto più soggetta a pressioni di tipo trasformativo.

2.3.1.2 Piani Territoriali approvati con L.R. 39/1984

I piani territoriali approvati con la L.R. n. 39/1984 che interessano l'ambito di analisi sono:

- il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP);
- il Piano della costa;
- il Piano Territoriale di Coordinamento Savonese - Bormide.

2.3.1.2.1 Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP)

Il Ptcp è uno strumento preposto a governare sotto il profilo paesistico le trasformazioni del territorio ligure. Esso definisce una disciplina estesa all'intero territorio regionale e applicabile in ogni parte di questo, anche dove non sussistano specifici vincoli di tipo paesistico-ambientale ai sensi del D. Lgs n. 42/2004.

Il Ptcp è stato redatto sulla base e con le procedure previste dalla L.R. n. 39/84 (*Disciplina dei piani territoriali di coordinamento*) ed è stato approvato con D.C.R. n. 6 del 26 febbraio 1990.

Costituiscono oggetto della disciplina del Ptcp tre parti tra loro coordinate: la normativa urbanistico-edilizia, quella relativa alla vegetazione e quella che tratta gli aspetti dell'idrografia e della geomorfologia, alle quali corrispondono tre discipline distinte e concorrenti indicate come **assetto insediativo** (art. 9), **assetto vegetazionale** (art. 20), **assetto geomorfologico** (art. 14).

Il PTCP è attualmente in corso di aggiornamento ai sensi della L.R. n. 36/1997, contestualmente alla formazione del piano territoriale regionale.

La nozione di Paesaggio fornita dal P.T.C.P. approvato nel 1990 è impostata principalmente su due assunti: il superamento della *concezione estetizzante* del paesaggio che è la matrice riconosciuta dalla legge 29/06/1939 n. 1497 e l'estensione del concetto di paesaggio ad una dimensione più ampia volta ad *assumere come propri altri obiettivi connessi con la qualità dell'ambiente e con altri modi di fruizione del territorio*.

Tra le principali conquiste del Piano Paesistico si può annoverare il superamento della concezione *a pelle di leopardo* tipica delle zone vincolate dalla L. 1497/1939 per giungere ad una nuova concezione dove tutto il territorio è paesaggio senza alcuna esclusione. Il P.T.C.P. del '90 assume dunque come oggetto l'intero territorio ligure e non solamente le aree vincolate e individua come obiettivi della pianificazione paesistica oltre alla categoria "estetico-percettiva" anche la "fruizione, l'identificazionee la stabilità".

Gli obiettivi della Pianificazione Paesistica sono:

- la qualità del paesaggio in quanto ambiente percepito;
- l'accesso al territorio e la fruizione delle sue risorse per scopi non strettamente produttivi, ma ricreativi e culturali;
- la conservazione nel tempo di quelle testimonianze del passato che rendono possibile riconoscere e interpretare l'evoluzione storica delterritorio;
- la preservazione di quelle situazioni o condizioni nelle quali si manifestano fenomeni o processi naturali di particolare interesse scientifico o didattico;
- la ricerca di condizioni di crescente stabilità degli ecosistemi a compensazione dei fattori di fragilità determinati dall'urbanizzazione e dallo sfruttamento produttivo delle risorse;
- L'oculata amministrazione di alcune fondamentali risorse non riproducibili (falde acquifere, materiali litici,…).

2.3.1.2.2 Piano della costa

Il Piano, approvato con D.C.R n. 64 del 2000, prende le mosse dall'esame delle condizioni attuali della costa ligure, alla fine di un ciclo espansivo fondato su un accrescimento solo quantitativo dell'edificazione e contrassegnato da una trasformazione spesso anche brutale dell'ambiente costiero. Nel contempo la dotazione di servizi e infrastrutture mostra evidenti carenze che incidono sull'efficienza del sistema economico, sull'attrattività turistica e sulla qualità complessiva della vita dei residenti. In questo contesto il Piano punta a perseguire, tra gli altri, i seguenti obiettivi che possono avere attinenza conil progetto in esame:

- la tutela e la valorizzazione dei tratti di costa emersa e sommersa che rivestono valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale;
- la riorganizzazione e la riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati.

2.3.1.2.3 Piano Territoriale di Coordinamento Savonese – Bormide

Il Piano Territoriale di Coordinamento Savonese-Bormide è stato approvato con D.C.R. n. 14/1997. Pur costituendo, sotto il profilo formale, uno sviluppo del Piano Territoriale di Coordinamento dell'area centrale ligure esso ha finito per assumere una propria individualità. Il piano interessa 17 comuni e circa 150 mila abitanti. L'area considerata costituisce la seconda realtà industriale della Regione. Tra gli obiettivi specifici del Piano che possono avere relazioni con il progetto in esame si citano:

- favorire interventi di rinnovo urbanoe di diversificazione della base economica;
- definire le relazioni tra le prospettive di sviluppo del porto e le esigenze urbane;
- definire un complessivo progetto per la riorganizzazione della mobilità in ambito urbano.

2.3.2 Pianificazione provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia di Savona è stato approvato con D.C.P n. 42 del 28/07/2005. Tutti gli elementi costitutivi del PTC provinciale vengono ricondotti al concetto di sostenibilità ambientale così come definita dal documento Agenda XXI (sottoscritto dalle Nazioni Unite nel 1992).

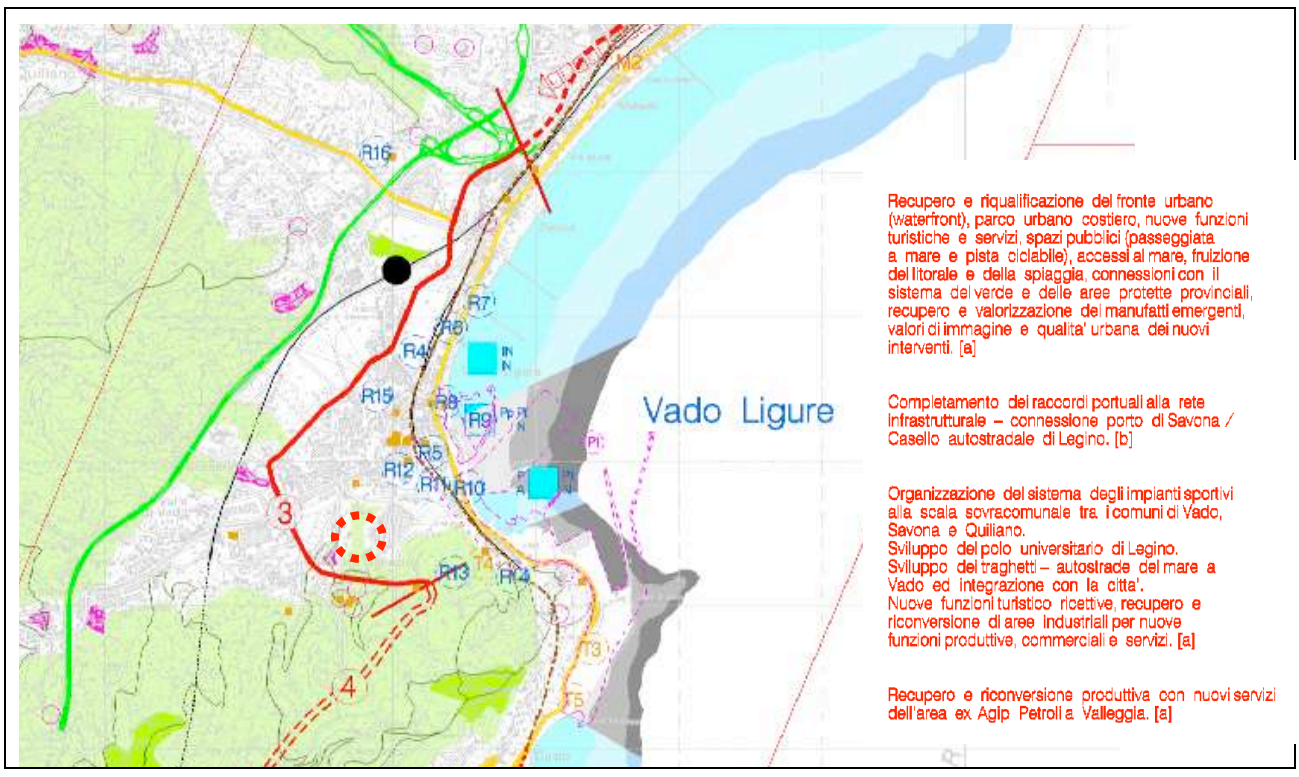
Di seguito si riportano alcuni degli obiettivi previsti dal PTCP per il governo delle trasformazioni urbane, che possono avere attinenza con il progetto in esame:

- Realizzare interventi di riordino del tessuto urbano di Vado e recupero dell'intera fascia litoranea anche ricostituendo un corretto rapporto tra strutture produttive e centro abitato.
- Coordinare l'azione dei Comuni costieri per riorganizzare e riqualificare il fronte mare.
- Potenziare il polo terziario savonese a carattere direzionale-amministrativo e commerciale. Tale aspetto è strettamente legato al rilancio del settore produttivo di Vado - Quiliano.
- Favorire la progressiva trasformazione e crescita del polo di Savona, sia in termini di funzioni ospitate che di immagine e qualità urbana.

La figura che segue riporta uno stralcio della Tavola 2 del PTCP di Savona (*PI2 – Progetto per l'integrazione del porto con le città di Savona, Vado ligure, le Albissole e Berteggi. Mobilità e infrastrutturazione del corridoio costiero. Riqualificazione del litorale e del fronte mare savonese. Innovazione del sistema turistico a Savona e nel levante savonese*.

Come si evince dalla figura l'ambito oggetto di interventi è individuato anche dal PTCP tra gli interventi sull'assetto insediativo, riqualificazione urbana e waterfront, come **R5 – S.U.A. zone S16 e F3 – destinazioni residenziali e commerciali.** La stessa figura mostra come l'ambito oggetto di analisi si localizzi in un'area densa di previsioni di riassetto e riqualificazione, oltre che dove sono previsti importanti interventi per la portualità e la logistica.

Figura 2-I: stralcio della Tavola 2 del PTCP di Savona



2.3.3 Pianificazione a livello locale

2.3.3.1 Piano Regolatore Generale Comunale (PRG)

Gli strumenti di governo del territorio della pianificazione comunale di Vado Ligure sono costituiti dal Piano Regolatore Generale (Strumento Urbanistico Generale (SUG)) vigente e dal Piano Urbanistico Comunale (PUC).

Come si evince dalla **Tavola 2.3.3/I – Pianificazione comunale**, in cui è riportato uno stralcio del PRG, l'area interessata dal progetto ricade interamente all'interno di una Zona per insediamenti residenziali o assimilabili – Zona semintensiva (S16). L'area è delimitata a nord e a est da Zone ad attrezzature ed impianti per servizi pubblici o d'uso pubblico d'interesse territoriale ex art. 4 D.M. 1444/1968 (F3); a sud è invece confinante con un'area I2 (zona industriale).

2.3.3.2 Piano Urbanistico Comunale (PUC)

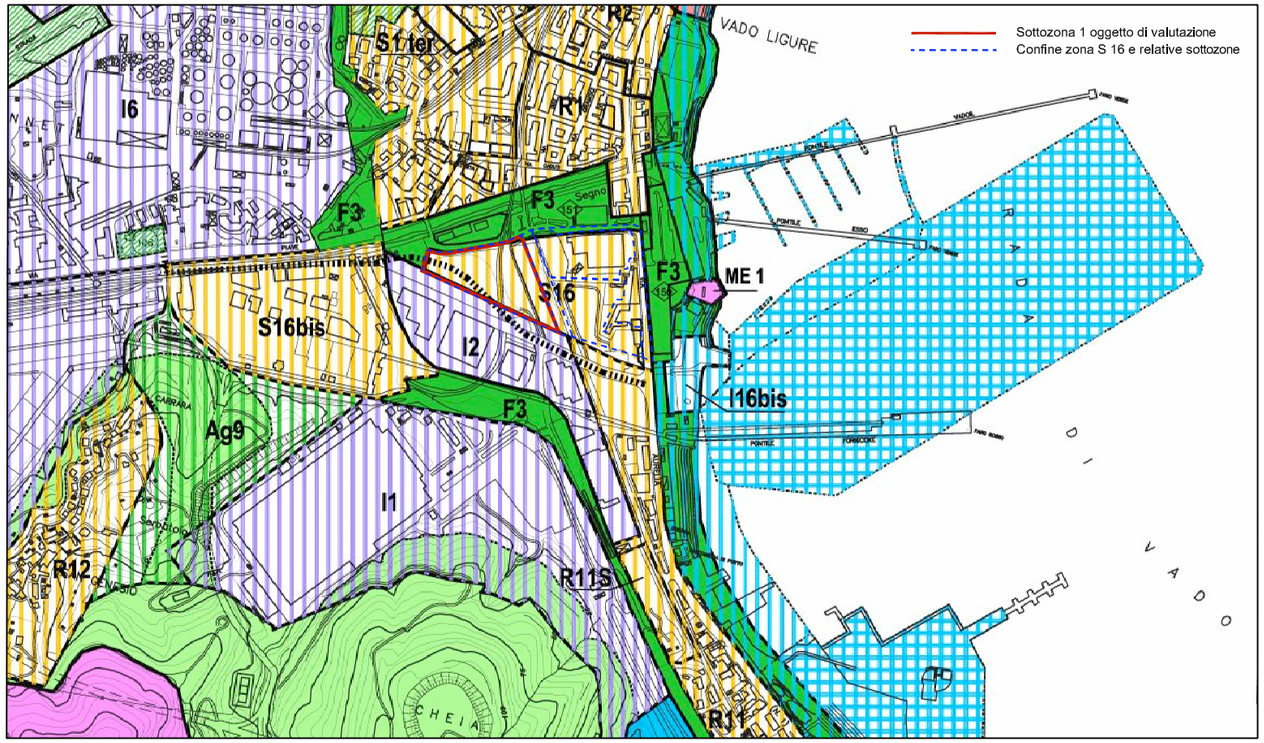
Il progetto preliminare del Piano Urbanistico Comunale (PUC), è stato adottato con D.C.C. n. 15 del 22/03/2005, ai sensi dell'art. 38 della L.R. 04/09/1997 n. 36 e smi, L.R. n. 16/2008 e D.P.R. n. 380 del 06/06/2001 aggiornato al D.Lgs n. 301/2002 e s.m.i..

Il Piano è stato suddiviso in otto Distretti di trasformazione, cioè aree dove appare necessaria una trasformazione urbanistica che comporta un sistema complesso di interventi.

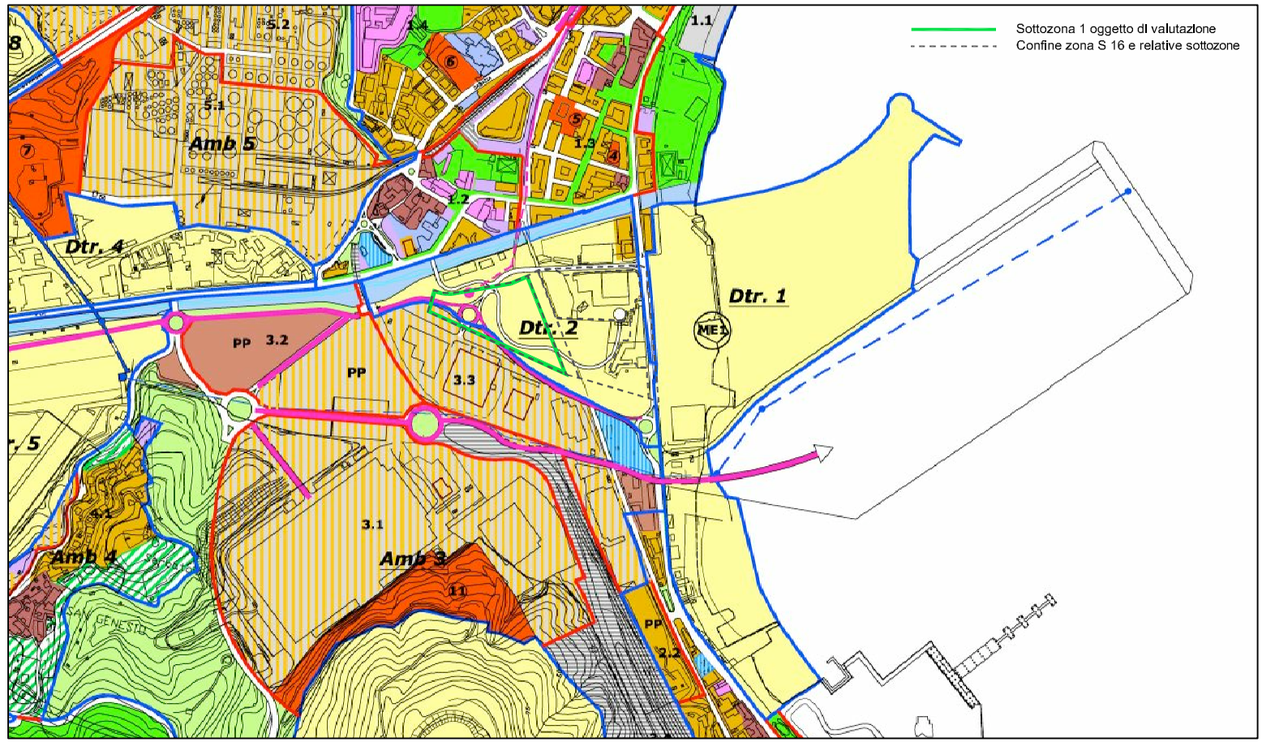
Come si evince dalla già citata Tavola 2.3/I, l'intervento in esame rientra all'interno del Distretto 2 - Completamento urbano di Ponente, e si localizza in adiacenza del Distretto 1 – Fascia costiera urbana portuale, fra il centro di Vado Ligure e l'abitato di Porto Vado. L'ambito di intervento si localizza quindi in un contesto per il quale il PUC prevede una serie di importanti trasformazioni finalizzate alla riqualificazione dell'area.

La **tavola 2.3.3/II – Stralcio PUC – distretti di trasformazione** riporta gli estratti delle tavole del PUC che riportano lo schema funzionale dei 2 distretti.

La **tavola 2.3.3/III – PUC: Distretto n. 2 -Completamento urbanistico di ponente** riporta la scheda descrittiva del Distretto 2, coincidente con le aree oggetto di interventi.



1 SUG_strumento urbanistico generale
scala 1: 5000



2 PUC_ piano urbanistico comunale-ambiti e distretti su CTR
scala 1: 5000

- limiti comunali
- limiti di zona
- limiti di sottozona
- limiti di rispetto cimiteriale

Zone per insediamenti residenziali o assimilabili

- CR — zone di conservazione e risanamento
- R — zone di ristrutturazione
- S — zone semintensive
- E — zone estensive

Zone per insediamenti produttivi o assimilabili

- I — zone industriali
- P — zone portuali non demaniali
- aree demaniali marittime con prevalenti funzioni urbane (P.R.P.)
- aree demaniali marittime ad uso portuale (P.R.P.)
- cb - di — cave e discariche nei limiti autorizzati
- B — zone balneari

Zone per l'esercizio delle attività agro - forestali per la tutela del paesaggio e per la protezione naturale

- Ag — zone agricole di presidio ambientale
- Apn — zone agricole di protezione naturale

Zone e sottozone individuate dalla disciplina paesistica di livello puntuale

- manufatti emergenti
- N 8 — nuclei storici (parti del territorio collinare interessate da aggregati storici costituenti nucleio consolidati
- sottozone edificate: nuclei di interesse storico paesistico ambientale
- R/RPA — sottozone di rispetto paesistico ambientale in zona R
- E/RPA — sottozone di rispetto paesistico ambientale in zona E
- Ag/RPA — sottozone di rispetto paesistico ambientale in zona Ag
- I/RPA — sottozone di rispetto paesistico ambientale in zona I

Zone ad attrezzature e impianti per servizi pubblici o d'uso pubblico

- Sp - Zone ad attrezzature e impianti per servizi pubblici o d'uso pubblico d'interesse urbano ex art. 3 D.M. 1444/1968 di progetto
- F3 — zone ad attrezzature e impianti per servizi pubblici o d'uso pubblico d'interesse territoriale ex art. 4 D.M. 1444/1968
- zone ed attrezzature e impianti per servizi pubblici o d'uso pubblico esistenti

Viabilità autostradale nelle direttrici A10 A7 A6 e nuove strade e ferrovie

- sedime autostradale e ferroviario
- nuovi tracciati stradali e ferroviari

- confine comunale
- perimetro centro abitato
- Delimitazione di Ambito di conservazione e riqualificazione e Distretto di trasformazione
- delimitazione della divisione de l'Ambito in più Aree

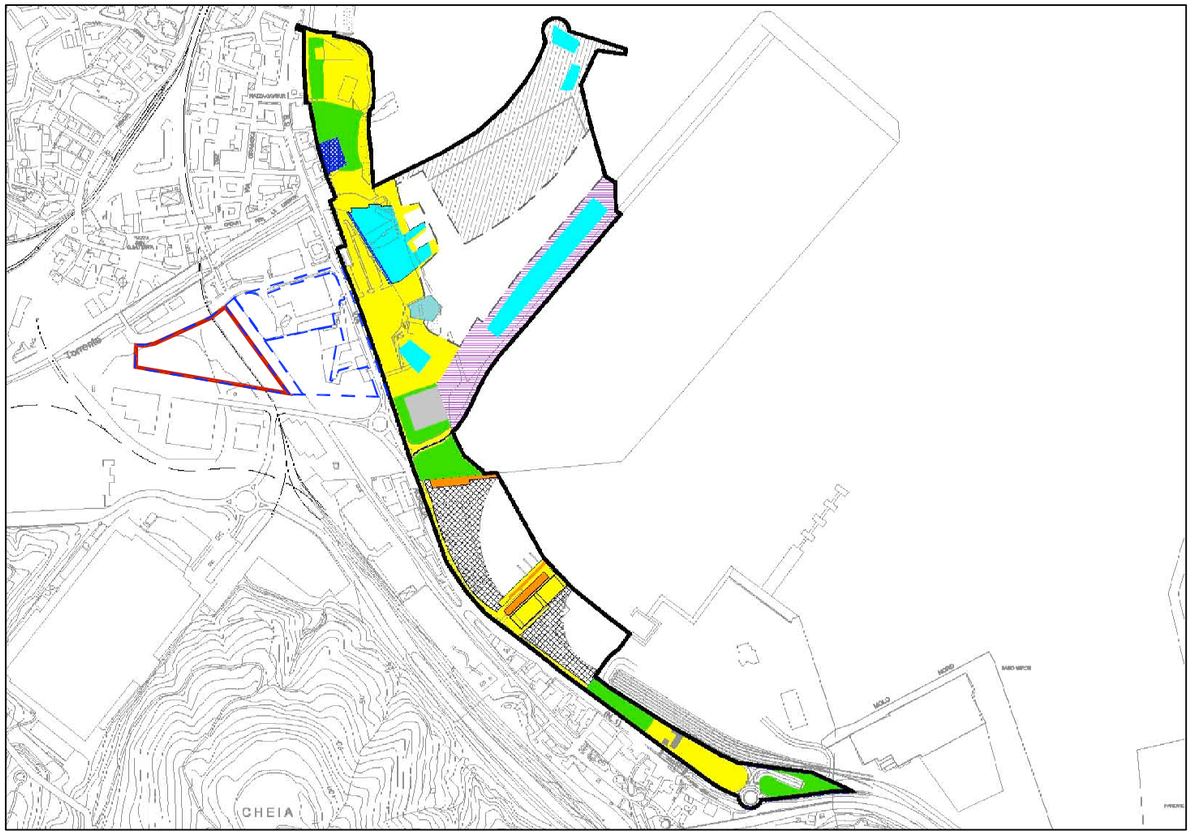
SUB - AMBITI:

- P.P — piani esecutivi approvati confermati
- (ME) — siti emergenti e/c manufatti da conservare, recuperare e riqualificare art. 57 sez. nona assetto insediativo PTCP
- cr - aree di valore storico - ambientale e organismi rurali tradizionali
- r - aree prevalentemente residenziali
- cd - aree a prevalente destinazione commerciale - direzionale
- I - aree a prevalente destinazione produttiva
- Dtr 1 — distretti di trasformazione urbano e ambientale disciplinate da scheda norma
- (1) — aree progetto di recupero urbano e ambientale disciplinate da scheda norma
- sp.1 - servizi pubblici o di uso pubblico: istruzione
- sp.2 - servizi pubblici o di uso pubblico: interesse comune
- sp.3 - servizi pubblici o di uso pubblico: verde gioco e sport
- sp.4 - servizi pubblici o di uso pubblico: parcheggi
- sp.G - impianti generali, impianti tecnologici, distributori carburanti
- (sp.G) - aree ferroviarie, portuali, svincoli autostradali
- ca - destinati o da destinare all'attività di cava
- di - destinati o da destinare all'attività di discarica
- arenile - aree demaniali
- ag - aree agricole
- ag.pa1 - aree di presidio ambientale scarsamente insediate
- vr - fascia di rispetto ambientali
- ou - fascia di rispetto ai nuclei storici
- TNI - territori non insediati
- ap - aree protette provinciali
- ag.fp comprese all'interno di ambiti non insediati da destinare alla funzione pubblica delle risorse (LUR 36/97 art. 37.3)

- viabilità esistente
- viabilità di progetto
- metropolitana di progetto e stazione terminale
- percorsi pedonali esistenti e di nuovo impianto
- varco doganale portuale
- metanodotto
- carbonodotto sopraelevato
- carbonodotto interrato
- parco eolico

N

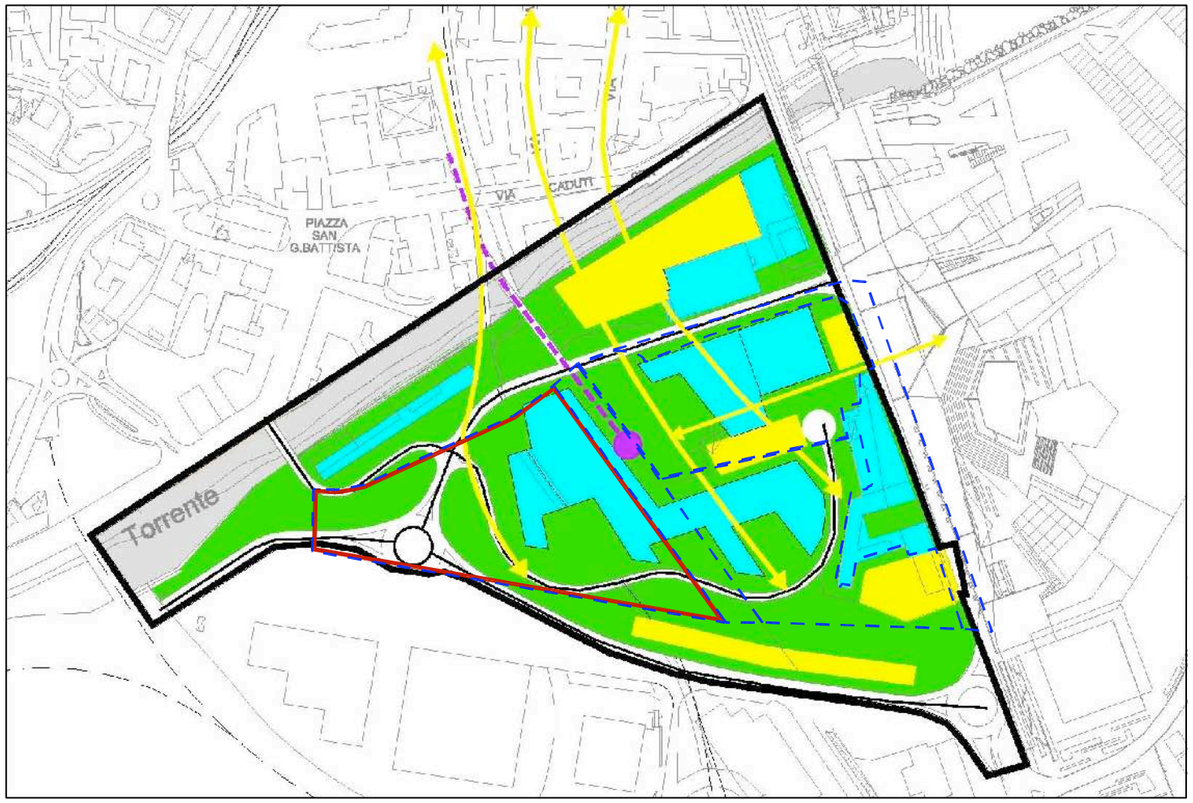
COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16	Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005 — SOTTOZONA S1 - PIANIFICAZIONE COMUNALE	2.3.3/I	1:5.000



AREA DI CONCENTRAZIONE VOLUMETRICA
STRUTTURE ESISTENTI
SPAZI PUBBLICI PEDONALI
VERDE PUBBLICO
AREA ARTIGIANALE
ARENILE
AREA PORTO TURISTICO
PERIMETRO AREA D'INTERVENTO
FUNZIONI AD USO DELL'ARENILE

SCHEMA FUNZIONALE DISTRETTO 1

0 20 50 100 m



AREA DI CONCENTRAZIONE VOLUMETRICA
SPAZI PUBBLICI PEDONALI
CONNESSIONI PEDONALI
VERDE PUBBLICO
TRACCIATO VIABILITA'
METROPOLITANA
PERIMETRO AREA D'INTERVENTO

SCHEMA FUNZIONALE DISTRETTO 2

0 20 50 100 m

Sottozona 1 oggetto di valutazione
Confine zona S 16 e relative sottozone

N

COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16		Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005	STRALCIO PUC - DISTRETTI DI TRASFORMAZIONE	2.3.3/II	-



ESEMPLIFICAZIONE PROGETTUALE

Superficie territoriale: 103.000 mq

Destinazioni d'uso e quantità massime ammesse

Residenziale esistente 13.700 mq
Residenziale di nuova previsione 19.000 mq
Direzionale 1.000 mq
Commerciale esistente 1.800 mq
Commerciale di nuova previsione 1.000 mq

aree per servizi amministrativi e socio sanitari confermati 4900 mq
verde pubblico e sport 21.800 mq
spazi pubblici pedonali 2.880 mq
parcheggi pubblici 3950

Prescrizioni
Il distretto di trasformazione Dtr2 rappresenta la riorganizzazione ed il completamento del tessuto urbano residenziale dell'abitato di Vado Ligure, in coerenza con la pianificazione sovraordinata e con la programmazione più recente dei "Contratti di quartiere" e del "SOCIAL HOUSING" di cui alla D.G.R. n° 653 del 23/06/2006.
Costituiscono criteri di intervento: l'integrazione funzionale con la fascia costiera normata nel Distretto DT1, con le previsioni portuali e infrastrutturali, con l'abitato di Vado e con le aree collinari; dovrà prevedere una attenta progettazione degli edifici e degli spazi aperti in relazione al lungo torrente, compatibile al grado di esondabilità delle aree e a quanto previsto dal piano di bacino.
Le aree a standard previste dovranno raggiungere la quantità minima di 33.000 mq, al fine di coprire il fabbisogno pregresso del nucleo urbano costiero.

Modalità attuative
Per l'attuazione del distretto dovrà essere elaborato uno Schema di Assetto Urbanistico esteso a tutta l'aera. Tale strumento dovrà individuare uno o più PUO necessari a garantire la fattibilità dell'intervento nelle sue diverse parti.

Norme transitorie
Sugli edifici esistenti sono consentiti esclusivamente interventi di manutenzione, senza cambio d'uso e senza frazionamenti e accorpamenti.






COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16		Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005	PUC: DISTRETTO N°2 - COMPLETAMENTO URBANO DI PONENTE	2.3.3/III	-

2.3.4 Vincoli paesistici agenti sull'area di progetto

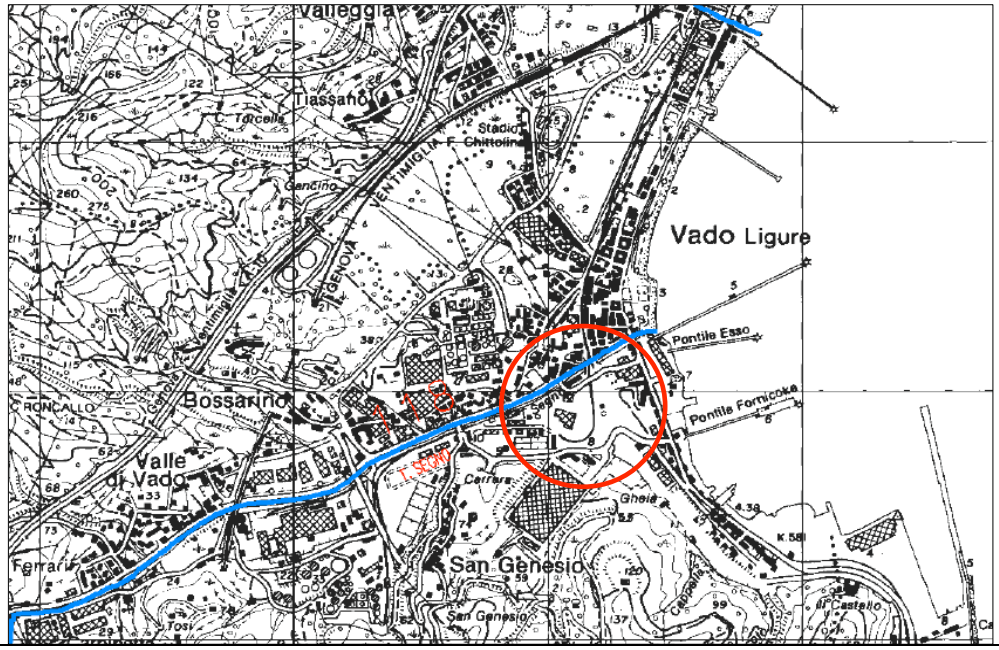
Relativamente all'analisi dei macrovincoli ambientali, si è operata una verifica per quanto concerne i provvedimenti derivanti da leggi di carattere nazionale o regionale come i vincoli ambientali e paesaggistici:

- aree soggette a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 D. Lgs 42/2004 (ex L. 431/85) (fascia costiera (p.to a), aree boscate (p.to g);
- aree soggette a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 136 D. Lgs 42/2004 (ex L. 1497/39);
- Zone A e B dei PRG ratificate alla data del 06/09/1985 (escluse dall'applicazione dell'art.142 D. Lgs 42/2004).
- Aree soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/1923.

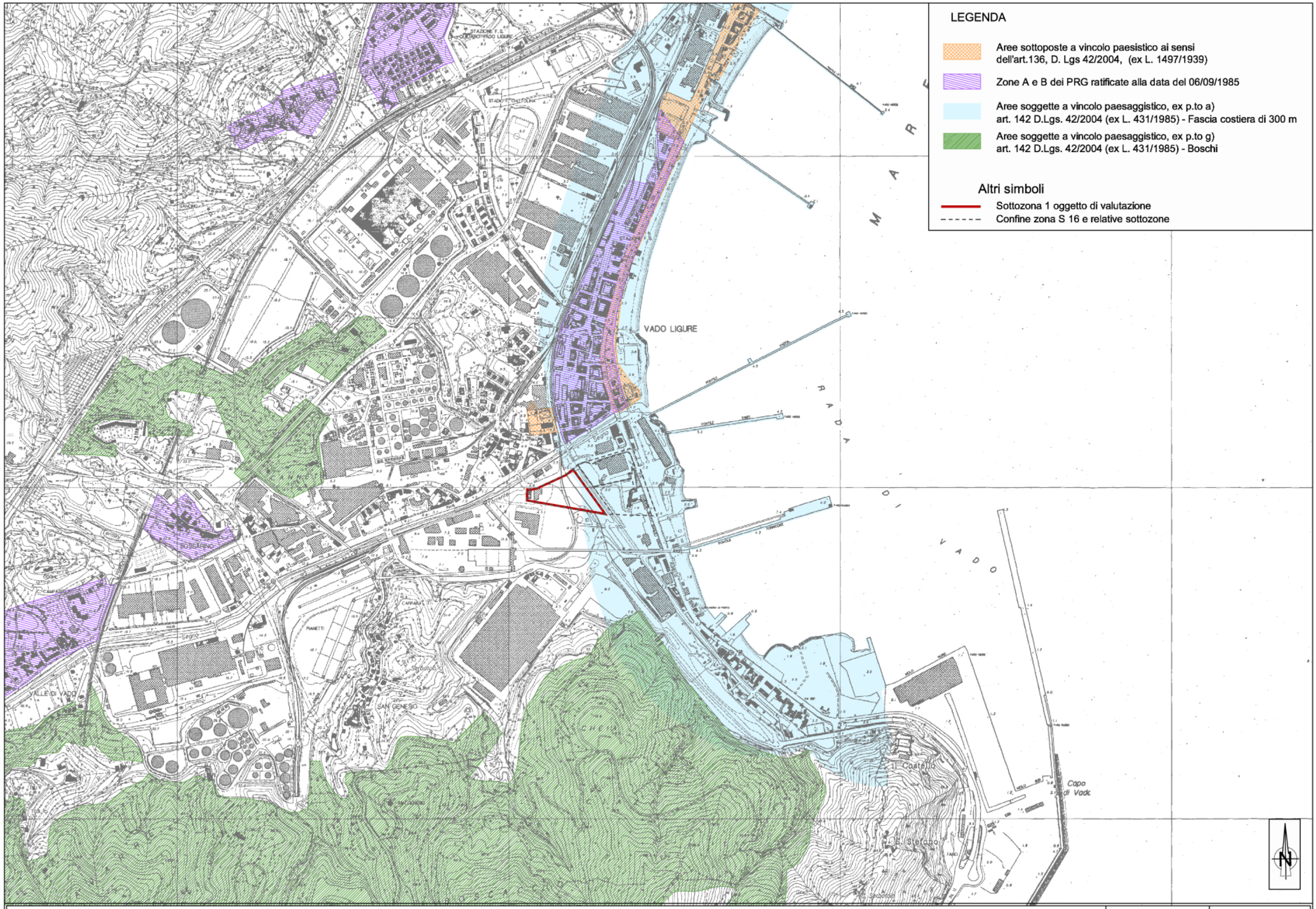
Dall'esame della cartografia tematica regionale (cfr. **Tavola 2.3/I**) risulta come le aree direttamente interessate dal progetto ricadano, per la porzione più a est, all'interno di aree soggette a vincolo paesaggistico, ex p.to a) art. 142 D. Lgs. 42/2004 (ex L. 431/1985) corrispondente alla fascia costiera di 300 m.

Dall'esame della cartografia tematica provinciale (figure seguenti) si evince come le aree direttamente interessate dal progetto ricadano nei seguenti ulteriori vincoli:

Figura 2-IV: vincolo paesistico di cui al D. Lgs. 42/2004 - art. 142, comma 1 lett. c)

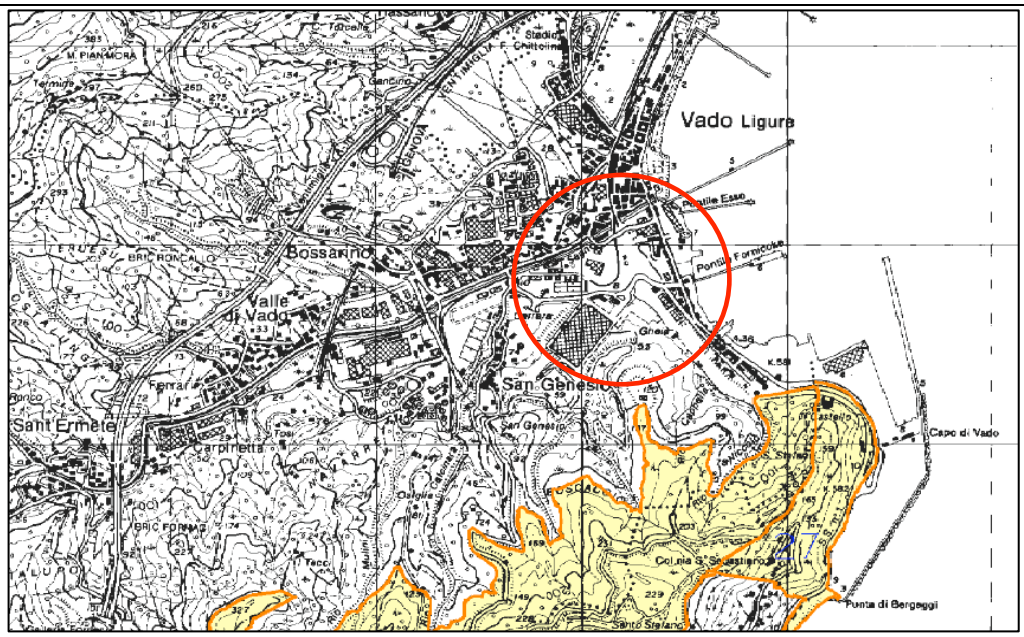


Corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (DPR 30/06/1954) soggetti al vincolo paesistico di cui al D. Lgs. 42/2004 - art. 142, comma 1 lett. c): sono vincolati i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna. Dall'esame della cartografia si evidenzia in merito la presenza del Torrente Segno localizzato a Nord rispetto all'intervento.



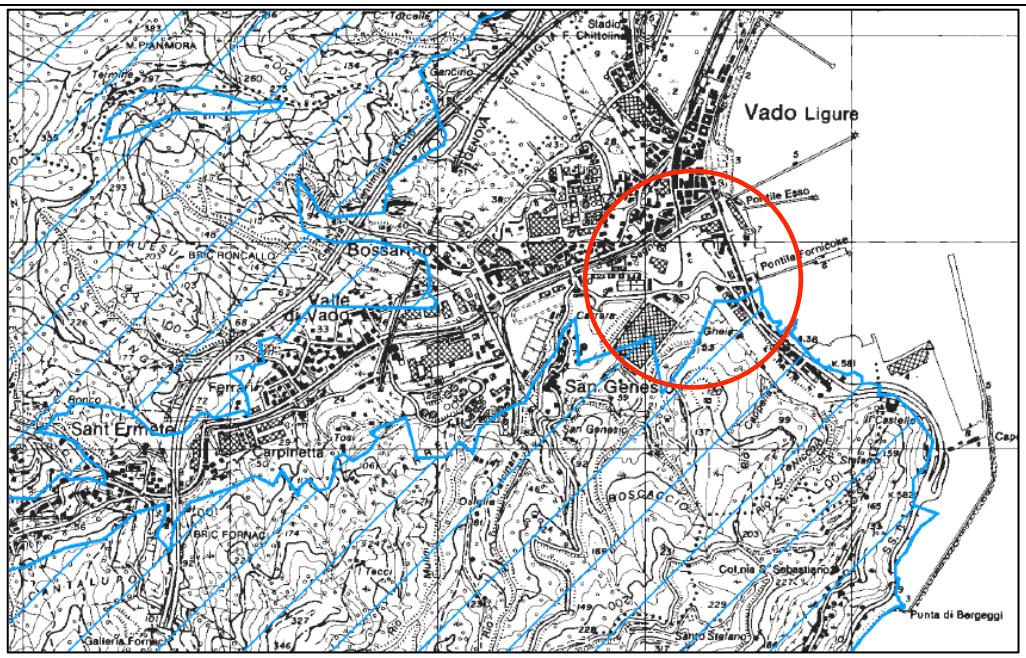
COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16		Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005	VINCOLI	2.3/I	1:10.000

Figura 2-V: vincolo paesaggistico ex. 136, D.Lgs. 42/2004 (ex Galassini)



Le aree in esame non sono interessate dal vincolo paesaggistico ex. 136, D.Lgs. 42/2004 (ex D.M. 24/04/85 - Galassini (G.U. 19/06/85 n. 4350) che caratterizza le aree collinari più a sud.

Figura 2-VI: Aree sottoposte a vincolo idrogeologico ex R.D. 3267/1923



Le aree in esame non sono interessate dal vincolo idrogeologico ex R.D. 3267/1923 che caratterizza i rilievi collinari posti a sud e ad ovest dell'area oggetto di intervento.

Data la sussistenza del vincolo paesaggistico-ambientale ai sensi del D. Lgs 42/2004 su una porzione consistente dell'area oggetto di intervento si è resa necessaria la predisposizione del presente documento.

3 PROGETTO

3.1 Descrizione del progetto

Nel presente paragrafo sono illustrati i contenuti del progetto, sia a livello delle linee guida che ne hanno orientato lo sviluppo, sia a livello di dettaglio in termini di progettazione urbanistica e architettonica. La **Tavola 3.1/I – opere di urbanizzazione zona S16** sintetizza le caratteristiche del progetto urbanistico complessivo.

Le aree di intervento risultano in parte recintate, in parte sono fruite dal pubblico come area verde nonostante versino in condizioni di abbandono: la zona, infatti, un tempo industriale, è inutilizzata da oltre 10 anni, con la conseguenza di un progressivo, ma evidente, degrado del contesto di intervento.

Nel seguito si descrive il progetto.

3.1.1.1 Caratteristiche architettoniche dell'intervento: edifici e spazi pubblici

La Sottozona 1 è caratterizzata da due torri, la più bassa delle quali è destinata per intero al trasferimento degli abitanti del quartiere Gheia; per tali interventi si è proposto l'uso dell'intonaco (cappotto) nelle tonalità del grigio-bianco-sabbia e delle persiane di oscuramento, mentre la scelta dei balconi è più frammentata e "colorata", perseguendo l'immagine degli edifici più inseriti nel verde e meno presenti a livello urbano: i balconi sono rivestiti in lamiera verniciata e microforata in corrispondenza di alcune aperture, a creare una serie di "gelosie" a protezione dalla luce solare. La copertura è poi coronata da uno spazio comune e tecnico protetto dal vento e dalla percezione esterna da una serie di setti e coperture in rosso pompeiano.

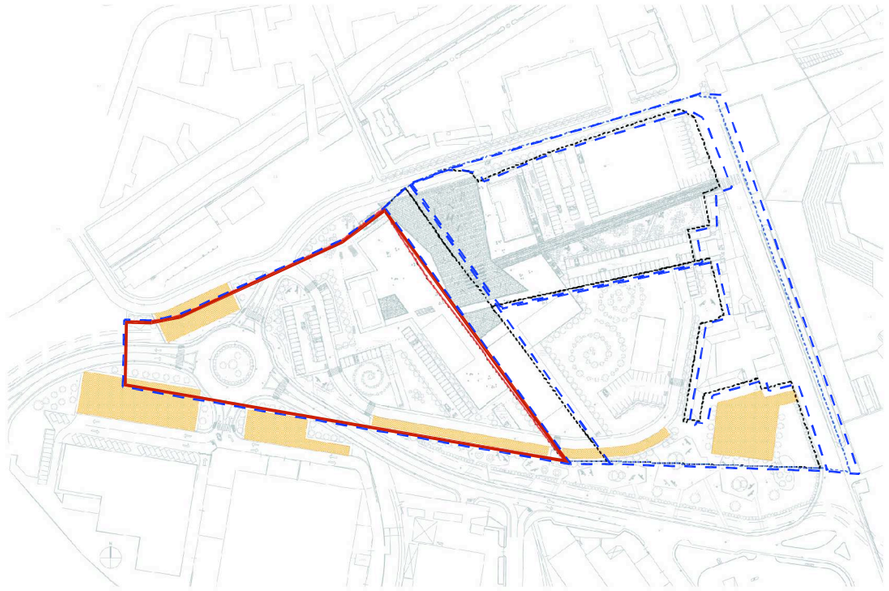
In entrambe le tipologie di edificio, lo spazio distributivo, è posizionato nel lato a monte che, visto l'orientamento, è orientato a sud-ovest.

Tutte le sistemazioni a parcheggio (standard pubblici e standard attività commerciali e di servizio) interne al tracciato della viabilità interna, sono state trattate a verde, con l'utilizzo del sistema "pavergreen" che permette una effettiva crescita qualitativa del verde e con illuminazioni non troppo alte, per evitare l'effetto di illuminazione "diffusa" e indifferente, che caratterizza molte delle nostre periferie urbane. Le zone a verde sono illuminate principalmente da luci basse posizionate al di sotto delle alberature, oltre a un sistema più diffuso su pali.

Il resto delle aree verdi è trattato a prato con sistemi di irrigazione. Questa quota semipubblica è raggiungibile dai disabili attraverso rampe pedonali a norma, o attraverso gli ascensori degli edifici. Le cantine sono posizionate in parte nel piano interrato dei box pertinenziali, e in parte al primo piano, non destinato, per indicazione normativa dello Schema di Assetto urbanistico (SAU), alla residenza.

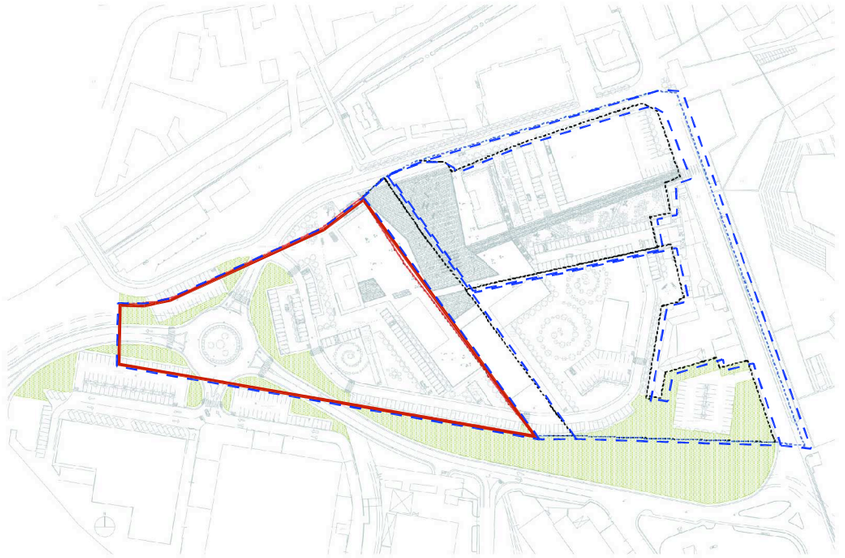
Su indicazione degli uffici della Regione e della Provincia, si è inoltre provveduto ad una redistribuzione delle aree a parcheggio pubblico sull'insieme delle due Sottozone, liberando maggiormente l'area a fianco dell'asse pedonale alberato che collega la Piazza alla zona del Fronte mare, posizionando maggiore quantità di parcheggi intorno alla rotatoria verso ovest.

Si rimanda alle **Tavole 3.1/II-IV** per la rappresentazione cartografica di quanto previsto in progetto nella sottozona 1, da un punto di vista planimetrico, di sezioni e prospetti.



1 zona S16_parcheggi pubblici a raso
scala 1: 1500

zona S16_parcheggi pubblici a raso
4710MQ

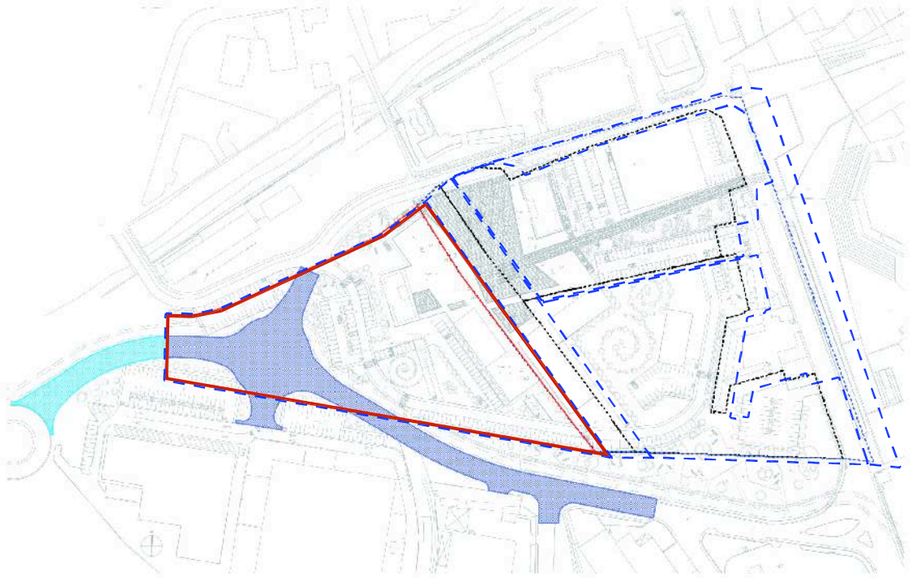


2 zona S16_verde pubblico di rispetto
scala 1: 1500

zona S16_verde pubblico di rispetto
10266MQ

Confine S.A.U. Zona S16

Confine S.U.A. Sottozona 1



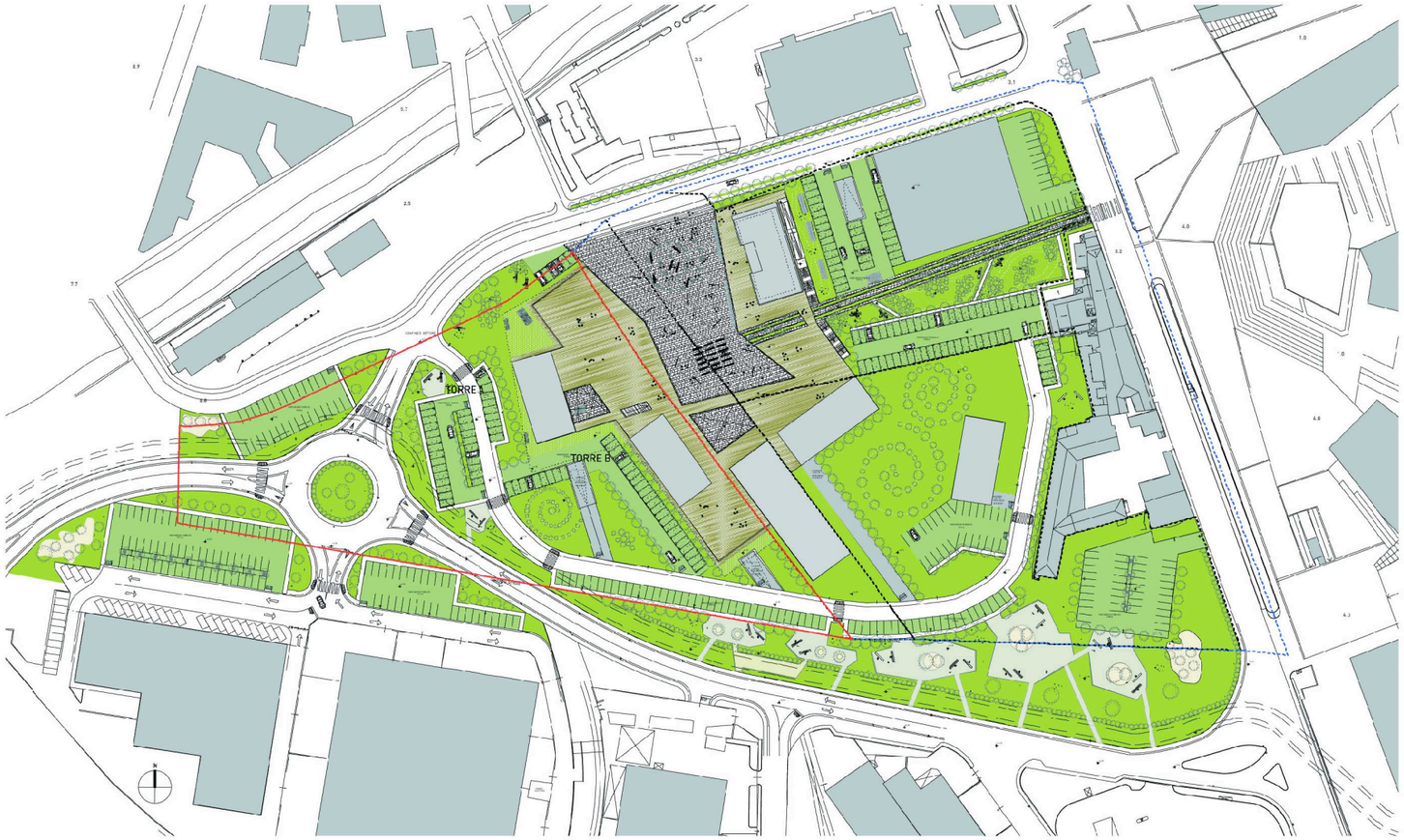
3 zona S16_nuova viabilità
LOTTO 1-LOTTO2
scala 1: 1500

zona S16_nuova viabilità LOTTO 1
5386MQ

zona S16_nuova viabilità LOTTO 2
1139MQ

Sottozona 1 oggetto di valutazione
Confine zona S 16 e relative sottozone

COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16		Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005	OPERE DI URBANIZZAZIONE ZONA S16	3.1/I	-



1 planimetria_ piano copertura
scala 1: 1000

Confine S.A.U. Zona S16

Confine S.U.A. Sottozona 1

1. DATI DI PROGETTO

DATI DEL PROGETTO		
SUPERFICIE TERRITORIALE (MQ)		15615
MAX SUPERFICE AGIBILE CONSENTITA (MQ)		8040
INDICE DI FABBRICABILITA' -APPLICABILE ALLE SUPERFICI LIBERE PARI A MQ 9167- (MQ/MQ)		0.51
MASSIMA SUPERFICE AGIBILE RESIDENZIALE (MQ)	75% MAX SUP. AGIBILE CONSENTITA=>	6030
MASSIMA SUPERFICE AGIBILE PER ALTRE DESTINAZIONI (MQ)	25% MAX SUP. AGIBILE CONSENTITA=>	2010

VRT-DESTINAZIONI D'USO	MAX. S.AG. CONSENTITA (MQ)
RESIDENZIALE	6030
COMMERCIALE	2010
TOTALE	8040

1. QUADRO D'INTERVENTO

1.1-RESIDENZIALE

DESTINAZIONI D'USO: RESIDENZIALE		SUP. SAU (MQ)
SUP.AGIBILE (MQ)		6030
AREE PRIVATE DA ASSERVRE (MQ)	A PARCHEGGIO/ INS.RESIDENZIALI	2111
TOTALE PARCHEGGI (MQ)		2111

1.2-COMMERCIALE

DESTINAZIONI D'USO: COMMERCIALE	SUP. SAU (MQ)
SUP.AGIBILE (MQ)	2010
SUPERFICIE DI VENDITA (MQ)	1668
PARCHEGGI PERTINENZIALI PER LA CLIENTELA (MQ)	1251
PARCHEGGI PERTINENZIALI PER MOVIMENTAZIONE	500
TOTALE PARCHEGGI (MQ)	1751

1.1-RESIDENZIALE

DESTINAZIONI D'USO: RESIDENZIALE	Sottozona	SUP.AGIBILE (MQ)	A PARCHEGGIO/ INS.RESIDENZIALI
SUP. SAU (MQ)	1	6030	2111
	2	3776	1322
	3	4924	1723
	4	0	0
	TOT	14730	5155

1.2-COMMERCIALE

DESTINAZIONI D'USO: COMMERCIALE	Sottozona	SUP.AGIBILE (MQ)	SUPERFICIE DI VENDITA (MQ)	PARCHEGGI PERTINENZIALI PER LA CLIENTELA (MQ)	PARCHEGGI PERTINENZIALI PER MOVIMENTAZIONE (MQ)	TOTALE PARCHEGGI (MQ)
SUP. SAU (MQ)	1	2010	1668	1251	500	1751
	2	944	784	588	189	777
	3	547	454	341	50	391
	4	1722	1429	1072	305	1377
	TOT	5223	4335	3251	1044	4296

1.3-STANDARD PUBBLICI

DESTINAZIONI D'USO: COMMERCIALE	SUP.AGIBILE Preesistente (MQ)	SUP.AGIBILE Edificabile (MQ)	Superfici pubbliche di interesse generale trasferite dalla zona F3.151 all'interno del S.A.U	Standards da reperire Totale (MQ) (18mq/25mq S.A.)	Standards da reperire Totale (MQ) (60mq/100mq S.A.)	Standards da reperire Totale (MQ)	di cui minimo a park (2,5mq/25mq S.A.)	di cui minimo a park (40mq/100mq S.A.)
Residenziale	5470	14730	15230	14544		29774	2020	
Commerciale	1715	5223			5550	5550		2775
					Totale (MQ)	35324		4795
					Totale Standards reperiti (MQ) (tavola 8 S.A.U.)	37613		6411

1. Calcolo Volumetria Residenze

Sottozona	Destinazione	Superficie Agibile -S.A.-(MQ)	Volume Virtuale -V.V.-(MQ)=>S.A.x3,5(M)
1	residenze	6030	21105
2	residenze	3775	13216
3	residenze	4924	17234
4	residenze	-	-
	TOT	14730	51555

2.Calcolo Volumetria Servizi alla Persona

Sottozona	Destinazione	Superficie Agibile -S.A.-(MQ)	Volume Virtuale -V.V.-(MQ)=>S.A.x3,5(M)	50% Volume Virtuale -V.V.-(MC)
1	servizi alla persona	2010	7035	3518
2	servizi alla persona	944	3304	1652
3	servizi alla persona	547	1915	957
4	servizi alla persona	1722	6027	3014
	TOT	5223	18281	9140

3. Calcolo Incidenza sulla Volumetria Totale

Sottozona	V.V. Residenze (MC)	50% V.V. Servizi (MC)	TOT. V.V. Residenze-Servizi (MC)	Incidenza sulla volumetria totale (%)
1	21105	3513	24623	40,56
2	13216	1652	14868	24,49
3	17234	957	18191	29,97
4	-	3014	3014	4,96
TOT	51555	9140	60695	100,0

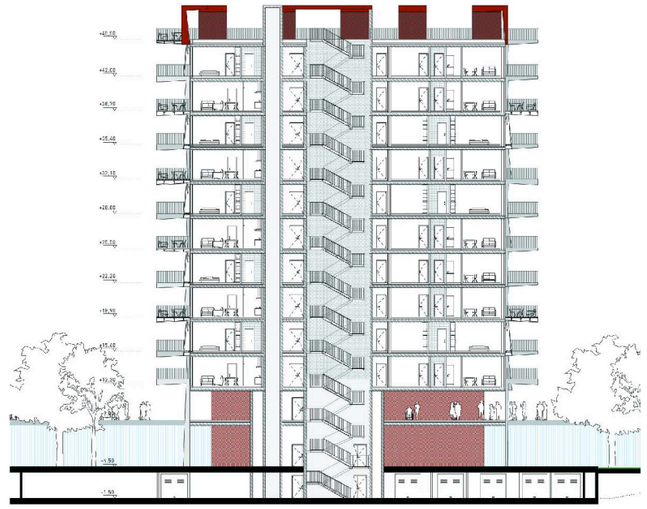
COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16	Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005 — DATI DI PROGETTO	3.1/II	-

sottozona 1
TORRE A



1 sezione A-A (torre A)
scala 1: 200

sottozona 1
TORRE A



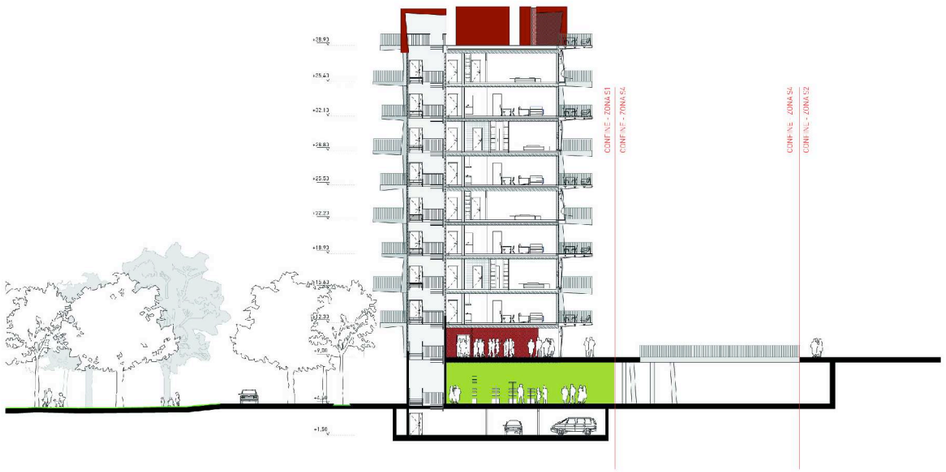
2 sezione B-B (torre A)
scala 1: 200



Confine S.U.A. Zona S16

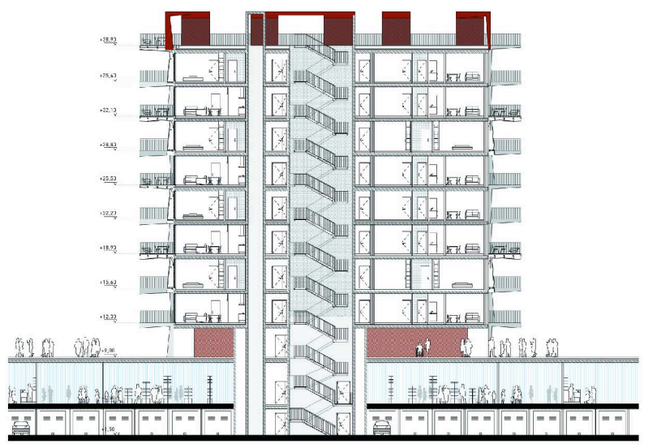
Confine S.U.A. Sottozona 1

sottozona 1
TORRE B



3 sezione C-C (torre B)
scala 1: 200

sottozona 1
TORRE B



4 sezione D-D (torre B)
scala 1: 200

COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16	Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005 — SEZIONI TORRE A, TORRE B	3.1/III	-

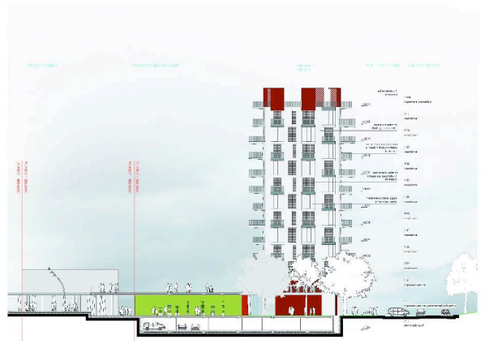


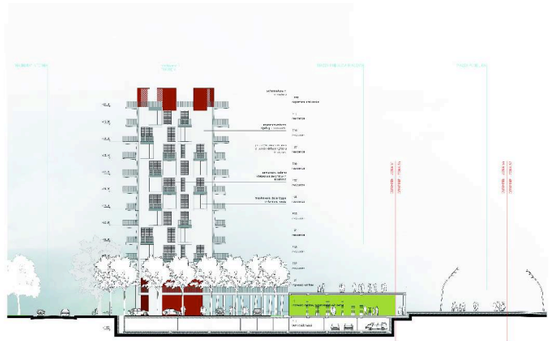
















COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16		Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005	PROSPETTI - TORRE A, TORRE B	3.1/IV	-

3.1.2 Il Sistema degli spazi pubblici

Il disegno urbano è stato approfondito e sono statesviluppate le connessioni tra gli spazi pubblici previsti nel progetto e quelli in previsione nello SAU del fronte urbano/portuale.

In particolare si è perseguita la costruzione di una connessione reale oltre che percettiva, fra lo spazio centrale del Fronte Mare, quello che, come un anfiteatro, circonda il Forte esistente, e lo spazio pubblico più grande all'interno dell'area S16. Questa Piazza raccoglie le più importanti direttrici urbane e i volumi non residenziali previsti al livello del suolo e, in alcuni casi, al primo piano. In particolare questo spazio pubblico, sfruttando la pendenza verso monte del terreno, individua una quota artificiale (+4.50 rispetto al +2.00 dell'Aurelia e al +2.50 interno all'area) capace di rendere non visibili i parcheggi pertinenziali e di standard. Questa piattaforma è di bassissimo impatto visivo proprio perché, in corrispondenza del ponte di connessione con il Centro di Vado Ligure, le quote divengono complanari. La stessa soluzione di suolo artificiale viene proposta per le altre aree, verso ponente contenute dalla viabilità di servizio, allo scopo di rendere meno impattanti le sistemazioni a parcheggio, creando queste quote verdi come base degli edifici, sfruttando fra l'altro i dislivellidel terreno già esistenti (quota +6,50 e +7,50).

3.1.3 Il verde

Così come per la progettazione del Fronte Mare, dove la scelta del verde e la sua presenza, dovranno rivestire grande importanza in termini di quantità e qualità, si è deciso di proseguire secondo le stesse linee guida, sia nei termini delle tematiche che delle scelte di essenze arboree anche per la Zona S.16 in oggetto.

In particolare, per la già descritta scelta di costruire alcuni suoli artificiali di copertura dei parcheggi, la sistemazione a verde riveste grandissima importanza. Si è perseguita una progettazione integrata ed organica fra verde ed edifici, in modo da creare un ambiente definito e piacevole, sia dal punto di vista privato che pubblico. In particolare sono state rispettate le indicazioni espresse all'interno del "Regolamento del Verde Urbano Pubblico e Privato" del Comune di Vado Ligure, che individua differenti funzionalità specifiche per il verde (transito, contemplazione, gioco, tempo libero etc.).

Sono state individuate diverse tipologie di verde: un verde naturalistico a macchia che protegge la grande area verde dal percorso veicolare principale di connessione mare-collina, e che diviene una vera e propria barriera verde dell'area.

3.1.4 Pavimentazioni e arredi

La piazza principale e tutto il percorso di collegamento con la zona a mare, saranno pavimentati in pietra artificiale della tonalità più chiara dell'ocra. Si tratta di una pavimentazione che, sebbene meno pregiata della pietra, ha una qualità visiva e di resistenza paragonabile alla pietra (è la pavimentazione che è stata usata in gran parte degli spazi della Darsena e del Porto Antico di Genova). Le aree comprese tra i giardini più intimi e gli edifici saranno pavimentate in calcestruzzo architettonico, con le tonalità più consone ai materiali del luogo (color sabbia o argilla). I percorsi all'interno dei giardini saranno in legno.

Tutte queste tipologie di pavimentazioni sono state scelte in modo da integrarsi con l'area verde circostante. Le zone di viabilità interna e di parcheggio a raso saranno pavimentate in parte in asfalto colorato o in pavimento industriale carrabile in cls colorato, mentre nelle zona di sosta

delle auto saranno inseriti elementi in pvc alveolare (pavergreen) atti a permettere la formazione di un prato di buona qualità.

Gli arredi e i corpi illuminati saranno scelti secondo criteri di manutenzione e uniformità complessiva, in modo da individuare un carattere e una modalità uniforme a tutta l'area d'intervento, a prescindere dalla tempistica dellerealizzazioni.

3.2 Descrizione delle aree interessate dal progetto

Le aree interessate dal progetto sono localizzate nell'area della Foce del Segno a ponente del Centro Storico di Vado Ligure. Tale ambito, come già accennato nei paragrafi precedenti, è al centro di una serie di trasformazioni potenziali e già in atto di portata territoriale, di interesse comunale, provinciale e regionale.

Si tratta infatti dell'area (Dtr2) direttamente collegata al previsto insediamento del terminal "Multipurpose" nel porto di Vado, oggetto di Accordo di Programma avente come principali attori la Regione Liguria, la Provincia di Savona, il Comune di Vado e l'Autorità Portuale di Savona-Vado. L'attuazione di questo Accordo di Programma prevede, come principali aspetti di interesse urbano:

- la realizzazione e sistemazione del Fronte Mare, attraverso un Masterplan complessivo che prevede la sistemazione di tutta l'area a mare compresa fra il Terminal e il Centro di Vado Ligure, con la creazione di spazi di interesse pubblico e di un porticciolo turistico;
- la risistemazione complessiva della viabilità sia lungo mare (Via Aurelia e sistema di accesso al Terminal in sovrappasso) che di penetrazione lungo il Torrente Segno;
- la sistemazione delle aree industriali dismesse subito a monte della Via Aurelia, l'**Area S16** appunto, oggetto di un precedente SAU di iniziativa comunale, e di cui il SUA oggetto di analisi è parte attuativa;
- lo spostamento dei residenti del quartiere "Gheia" (che verrà demolito in relazione agli interventi portuali) all'interno dell'Area S16.

Risulta quindi chiaro che, con il progetto di sistemazione del Fronte Mare, l'area di progetto risulta un elemento di snodo e giunto fra questa area che sarà rinnovata (sistema Porto Vado e Fronte Mare) e l'area del Centro Urbano di Vado Ligure; anzi, l'area S16 è testa e conclusione del Sistema disomogeneo del Centro Urbano e snodo econnessione con il Sistema Fronte Mare.

Bisogna inoltre sottolineare come, rispetto all'abitato esistente di Vado Ligure, e in assenza pure di tipologie prevalenti (schiera, palazzina, isolato etc), sia molto difficile l'articolazione di una proposta in continuità con l'esistente, ma sia comunque necessario prevedere un "sistema urbano" che, nella commistione tra spazi pubblici e spazi privati, tra funzioni pubbliche e private, tra percorsi pedonali e spazi verdi e/o attrezzati, funga da elemento di chiusura e connessione fra il Centro di Vado Ligure e il nuovoFronte Mare.

4 VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

4.1 Previsione degli effetti dal punto di vista paesaggistico

È opportuno anticipare che, come emerge dalla presente relazione, l'intervento in progetto si ritiene assolutamente compatibile dal punto di vista paesaggistico. Ciò alla luce dei seguenti aspetti:

- qualità e caratteristiche dell'intervento previsto;
- attuale stato dei luoghi;
- modesta entità dei possibili impatti negativi indotti durante l'esecuzione delle opere (impatti, peraltro, temporanei e completamente reversibili al termine dei lavori).

Di seguito si riportano le considerazioni a supporto di quanto qui evidenziato.

Durante la fase di cantiere il movimento dei mezzi operativi potrà generare un disturbo alla frequentazione della zona, in particolare nella stagione estiva, per l'interferenza con la via Aurelia che porta alle vicine spiagge dei centri più turistici. Tale disturbo sarà limitato e temporaneo e scomparirà al termine dei lavori. Peraltro, una corretta programmazione dei lavori e un'efficiente organizzazione dei cantieri e dei turni di lavoro potranno pressoché eliminare i possibili impatti.

L'impatto sugli elementi strutturali del paesaggio è da considerarsi trascurabile da momento che nelle zone oggetto di intervento il suolo è già stato ampiamente modificato poiché si tratta di suoli ex industriali ad oggi abbandonati. Come detto, quindi, non vi sono più elementi riconducibili alla morfologia originaria, né alla vegetazione potenziale.

L'interferenza con i caratteri visuali e percettivi del paesaggio è messa in evidenza dai render allegati alla presente relazione (cfr. **Tavola 4.1/I**).

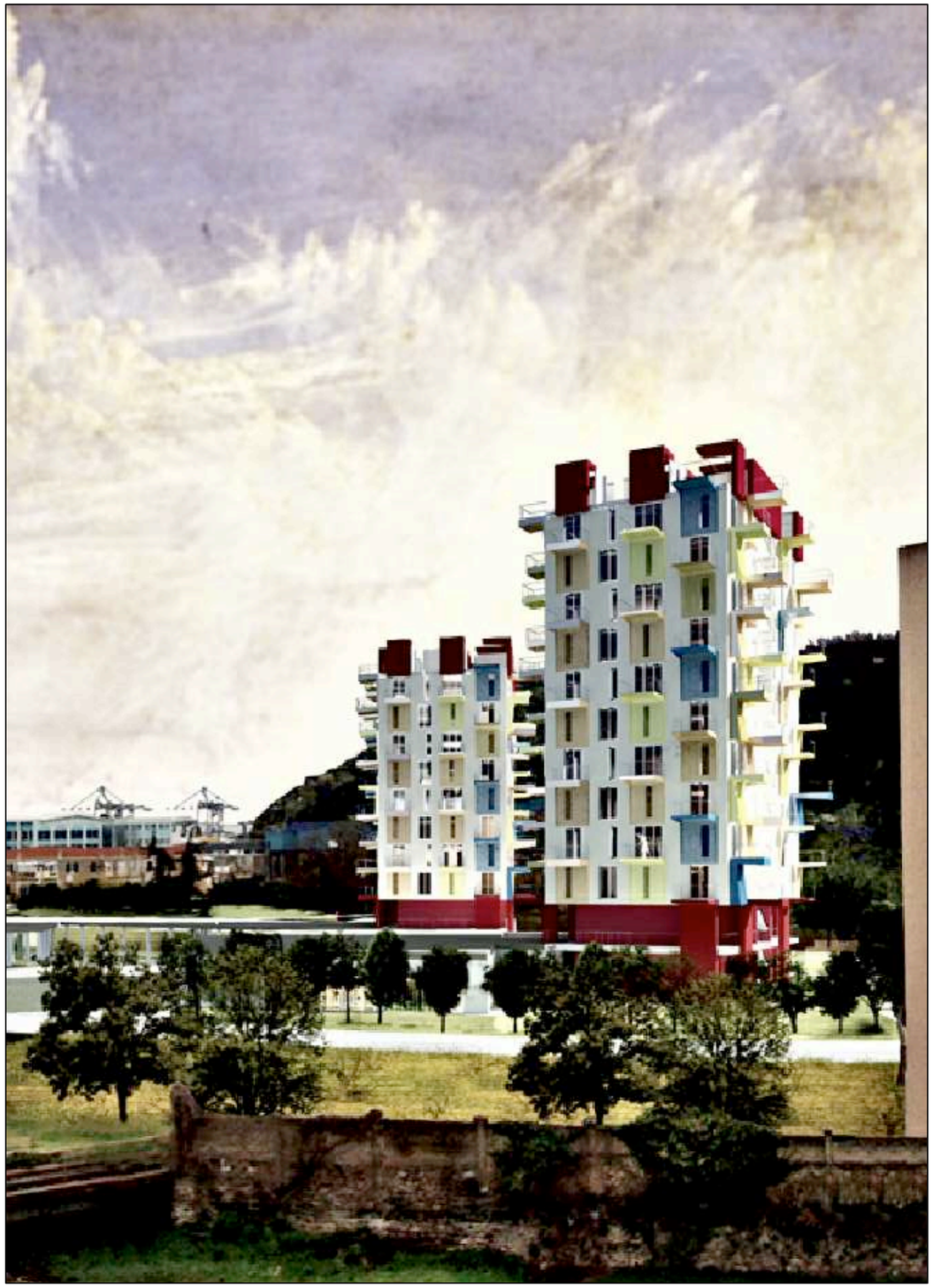
L'attuazione delle opere in progetto, costituisce l'occasione per la riqualificazione di un'ampia superficie ad oggi abbandonata in cui sono in atto fenomeni di degrado che implicano il rischio di creazione di un vero e proprio elemento detrattore di tipo areale.

Gli interventi previsti vanno letti anche nell'ambito del complesso sistema di riqualificazione del sistema portuale Distretto 1. Essi si inseriscono infatti, come già evidenziato, in un ambito in cui sono previste numerose importanti trasformazioni: in particolare l'area è direttamente collegata al previsto insediamento del terminal "Multipurpose" nel porto di Vado, oggetto di un Accordo di Programma che prevede interventi di sistemazione del Fronte Mare, la creazione di spazi di interesse pubblico turistico, la risistemazione complessiva della viabilità e la sistemazione delle aree industriali dismesse (l'intervento in oggetto appunto).

Come ricordato nel precedente paragrafo relativo alla descrizione dello stato attuale della componente, il fattore paesistico per i caratteri dell'ambito in esame non si presenta di particolare criticità, dal momento che l'area di intervento si inserisce in un contesto ex

Render delle due torri in progetto nell'ambito della sottozona 1





COMUNE DI VADO LIGURE - REALIZZAZIONE DI DUE EDIFICI A TORRE PER LA SOTTOZONA 1, ZONA S16		Tavola n.	Scala
Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005	RENDER	4.1/I	-

industriale abbandonato che verrà completamente riorganizzato grazie al progetto in esame e alle altre trasformazioni previste nell'area.

Da un punto di vista architettonico le due torri che caratterizzano la sottozona 1 si caratterizzano per l'uso dell'intonaco nelle tonalità del grigio-bianco-sabbia e delle persiane di oscuramento; la scelta dei balconi è più frammentata e "colorata", perseguendo l'immagine di edifici più inseriti nel verde e meno presenti a livello urbano.

Come elemento fondamentale per la qualità del paesaggio urbano e della sua percezione, oltre che le linee architettoniche degli edifici, si sottolinea la previsione, connessa all'attuazione del piano, di interventi di verde ed arredo urbano che completeranno e miglioreranno lo stato di fatto dell'area.

Il disegno urbano è stato approfondito e sono state sviluppate le connessioni tra gli spazi pubblici previsti nel progetto e quelli in previsione nello SAU del fronte urbano/portuale: in particolare si è perseguita la connessione reale oltre che percettiva, fra lo spazio centrale del Fronte Mare e lo spazio pubblico più grande all'interno dell'area S16. Questa Piazza raccoglie le più importanti direttrici urbane e i volumi non residenziali previsti al livello del suolo e, in alcuni casi, al primo piano: questo spazio pubblico, sfruttando la pendenza verso monte del terreno, individua una quota artificiale capace di rendere non visibili i parcheggi pertinenziali e di standard.

Per quanto riguarda il verde urbano, si è perseguita una progettazione integrata ed organica fra verde ed edifici, in modo da creare un ambiente definito e piacevole. Sono state rispettate le indicazioni del "Regolamento del Verde Urbano Pubblico e Privato" del Comune di Vado Ligure, individuando diverse tipologie di verde: in particolare un verde naturalistico a macchia che protegge la grande area verde dal percorso veicolare principale di connessione mare-collina, e che diviene una vera e propria barriera verde dell'area.

Tutte le pavimentazioni sono state scelte in modo da integrarsi con il verde circostante, utilizzando legno, pietra artificiale, calcestruzzo architettonico, con le tonalità più consone ai materiali del luogo (color sabbia, ocra o argilla) a seconda delle zone.

Le zone di viabilità interna e di parcheggio a raso saranno pavimentate in asfalto colorato o in pavimento industriale carrabile in cls colorato, mentre nelle zona di sosta saranno inseriti elementi in pvc alveolare (pavergreen) per permettere la formazione di un prato di buona qualità.

Sotto il profilo del verde urbano, l'attuazione del progetto in esame, insieme agli interventi previsti nell'ambito delle altre sottozone, implicherà un impatto decisamente positivo sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo. Dal punto di vista quantitativo si evidenzia come l'attuazione degli interventi previsti consentirà di integrare la dotazione di verde pubblico, con ricadute positive sotto il profilo del paesaggio urbano e della fruibilità.

Per quanto attiene invece gli aspetti qualitativi, si evidenzia come le scelte saranno orientate verso scelte ecologicamente coerenti con il contesto stazionale dell'ambito territoriale di intervento, anche alla luce delle indicazione della scheda del distretto 2 del PUC (utilizzo di specie autoctone tipiche del clima mediterraneo) e con particolare attenzione alle condizioni pedologiche non ottimali dei suoli presenti. È infatti stato prodotto un documento di dettaglio degli aspetti agronomici della sistemazione finale delle aree, al quale si rimanda per ogni dettaglio in merito.

In conclusione si ritiene che l'attuazione del piano avrà effetti e impatti positivi sull'assetto urbano e sulle caratteristiche qualitative e percettive del paesaggio locale.

4.2 Opere di minimizzazione

Il progetto ha già fatto sue molte opere di minimizzazione dell'impatto paesaggistico-percettivo, nel seguito riepilogate:

- uso di colori neutri nelle tonalità del grigio-bianco-sabbia per la coloritura delle superfici esterne delle torri;
- uso di materiali per le pavimentazioni (legno, pietra artificiale, calcestruzzo architettonico) con tonalità consone ai materiali del luogo (colorsabbia, ocra o argilla) a seconda delle zone;
- zone di sosta auto con elementi in pvc alveolare (pavergreen) per permettere la formazione di un prato di buona qualità;
- progettazione integrata ed organica fra verde ed edifici;
- creazione di barriera verde di protezione dalla viabilità principale di connessione mare-collina;
- sviluppo di connessioni tra gli spazi pubblici previsti in progetto e quelli previsti nello SAU del fronte urbano/portuale: sfruttando la pendenza verso monte del terreno il progetto individua una quota artificiale che rende non visibili i parcheggi presenti.

Oltre agli interventi insiti nel progetto, le azioni di mitigazione messe in atto riguarderanno:

- La preparazione delle aree di cantiere;
- I ripristini a carattere ambientale e paesaggistico.

Le aree di cantiere saranno progettate in modo da risultare poco impattanti dal punto di vista del paesaggio e il più possibile lontane da ricettori sensibili.

Tutte le superfici che saranno utilizzate durante i lavori saranno impermeabilizzate, in modo da tutelare la componente suolo e ambiente idrico sotterraneo da eventuali inquinamenti superficiali derivanti da sversamenti accidentali e attività dicantiere.

Al termine dei lavori, gli interventi di sistemazione a verde previsti sia nella sottozona 1 che nell'ambito delle opere di urbanizzazione dell'intera zona S16, concorreranno a completare l'inserimento dell'intervento nel contesto urbano, migliorando lo stato attuale e offrendo una migliore fruibilità delle aree non solo per i nuovi residenti nell'area, ma anche per chi vive nelle aree circostanti.

Nell'ambito di tali interventi a verde, la scelta delle specie ha privilegiato le specie autoctone, scarsamente idroesigenti e dotate di una certa resistenza alla salsedine, al fine di garantire un attecchimento ed uno sviluppo che non comportino eccessive difficoltà anche nella gestione futura.

Particolare attenzione è stata posta in riferimento alla fioritura (epoca, ricchezza e intensità) e al fogliame: la copertura sarà per lo più sempreverde, seppure a volte abbinata a piante spoglianti, spesso colorata in vari periodi dell'anno.

4.3 Conclusioni

Come già anticipato, si ritiene che l'intero intervento sia da ritenersi paesaggisticamente compatibile ai sensi di quanto previsto dal DPCM 12/12/2005 e dal D.Lgs 42/2004, in considerazione di quanto illustrato nei paragrafi precedenti.