COMMITTENTE

Soc. VISTA MARE S.r.l.

Corso Barolo 48/A, 12051
Alba (Cn)



TITOLO

COMUNE DI ALBENGA (SV)
STRUMENTO URBANISTICO ATTUATIVO

Recupero dell'area dismessa in via Dalmazia già sede della cooperativa Ortofrutticola

PROGETTO ARCHITETTONICO cat. AR

Arch. Gonçalo Byrne

Rua da Escola Politécnica 285,1250-101 - Lisboa (PORTUGAL)
T. +351 213 804 190; F. +351 213 804 199; E. geral@byrnearq.com

Arch. Domenico Catrambone

CN Studio - C.so Alessandria 67, 14100 - Asti
T. +39 0141 321845; F. +39 0141 531833; E. elaborati@cnstudio.net

OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA (piazze, giardini) cat. OU1

Arch. Gonçalo Byrne

Rua da Escola Politécnica 285,1250-101 - Lisboa (PORTUGAL)
T. +351 213 804 190; F. +351 213 804 199; E. geral@byrnearq.com

Arch. Domenico Catrambone

CN Studio - C.so Alessandria 67, 14100 - Asti
T. +39 0141 321845; F. +39 0141 531833; E. elaborati@cnstudio.net

OPERE DI URBANIZZAZIONE SECONDARIA (scuola materna) cat. OU2

Arch. Domenico Catrambone

CN Studio - C.so Alessandria 67, 14100 - Asti
T. +39 0141 321845; F. +39 0141 531833; E. elaborati@cnstudio.net

OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA (sottoservizi) cat. OU1

Arch. Stefano Bianco

Studio Bianco - Via Duca d'Aosta 42, 14100 - Asti
T. +39 347 96 11 675; F. +39 0141 214 225; E. stefano@studio-bianco.it

CONSULENZA AMBIENTALE cat. CA

Arch. Giorgio Baldizzone

Studio Baldizzone - Via Della Colla 3, 17051 - Andora (SV)
T. +39 0182 87510; F. +39 0182 636908; E. studio.baldizzone@fastwebnet.it

Revisioni

N.	Data	Aggiornamento
A	__/05/2012	Aggiornato superficie di vendita Unità C1 e C2
B	__/__/201_	-
C	__/__/201_	-

OGGETTO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Scala -

Data _/04/2012

Fase	Cat.	N°	Rev.
U	AR	01	A

U: urbanistico
M: municipale
D: definitivo
E: esecutivo

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

1. Ragioni del progetto

La presente relazione illustra la proposta di modifica allo Strumento Urbanistico Attuativo proposto dalla società cooperativa "*L'Ortofrutticola s.c.*", con sede in Albenga, via Dalmazia 169, approvato dall'Amministrazione Comunale di Albenga con la Deliberazione del Consiglio Comunale n. 5 in data 7 gennaio 2009 e convenzionato, con atto del notaio Luciano Basso di Albenga, in data 17 aprile 2009 (Repertorio n. 80.484 – Raccolta n. 16.245) registrato ad Albenga il 27 aprile 2009.

A seguito di un accordo con il quale è stata prevista, tra l'altro, la realizzazione della nuova sede della società cooperativa "*L'Ortofrutticola s.c.*", ormai di imminente conclusione, la proprietà delle aree interessate dallo S.U.A. è stata trasferita alla società "*Vista Mare*" s.r.l., con sede ad Alba in corso Barolo n. 48/a, facente capo all'Impresa di Costruzioni Franco Barberis s.p.a. di Alba.

Lo S.U.A. approvato prevede la realizzazione di un insediamento a prevalente destinazione residenziale con edifici situati lungo l'intero perimetro delle aree interessate dallo Strumento urbanistico, con negozi "*al piede*" degli edifici residenziali ed alcuni uffici all'interno degli stessi corpi di fabbrica residenziali.

Le previsioni di tipo pubblico riguardavano la realizzazione, sempre all'interno delle aree interessate dallo S.U.A., di una nuova scuola materna, il ridisegno del fronte su via Dalmazia, con la realizzazione di un nuovo parcheggio "*a pettine*" e di un'area a giardino di uso pubblico all'interno del lotto, sul fronte interno (in pratica, il cortile) dei nuovi edifici previsti.

La società che ha acquisito la proprietà dalla Cooperativa "*L'Ortofrutticola*" ha, fin dal momento dell'acquisto, sottolineato e manifestato all'Amministrazione Comunale la presenza di una serie di criticità nel progetto approvato.

Per questo, con l'aiuto di un nuovo team progettuale, la Società Vista Mare s.r.l. ha iniziato una serie di incontri con l'Amministrazione Comunale finalizzati alla predisposizione di una variante dei contenuti dello S.U.A. ed a ridefinire l'assetto urbanistico dell'intera zona.

È possibile sintetizzare in pochi punti le motivazioni che hanno portato, al termine di questo complesso lavoro di ridefinizione delle scelte progettuali, all'ipotesi di variante allo Strumento Urbanistico Attuativo approvato:

a) la definizione della volumetria complessiva dell'intervento, (oggetto, nel corso della stesura del S.U.A., di differenti interpretazioni), nel rispetto del Piano Regolatore:
b) la scelta di una tipologia edilizia che consenta l'inserimento dei nuovi edifici nel modo più corretto, evitando la ripetizione di modelli insediativi, tipici dello sviluppo edilizio massiccio ed irrazionale degli anni '60 e '70, promuovendo in modo più esplicito, la riqualificazione fisica e funzionale della zona tra via Dalmazia, via Patrioti, via Che Guevara e Piazza Bolla.
c) la previsione di spazi di relazione per i cittadini e di attrezzature di pubblica fruizione realmente e positivamente utilizzabili, quali nuove occasioni di "*centralità*";
d) lo spostamento della prevista nuova scuola materna in una localizzazione più adatta alla sua funzione;

e) l'inserimento di una serie di opere di urbanizzazione di interesse generale, sul "*perimetro*" delle aree interessate dallo S.U.A., particolarmente importanti per la riqualificazione della zona, come il ridisegno, la ripavimentazione e la rifunzionalizzazione della Piazza Bolla e delle zone ad essa adiacenti, da destinare a spazio di relazione e a parcheggio pubblico, la riqualificazione dell'esistente sottopasso veicolare e pedonale e del terrapieno della ferrovia;
f) l'attivazione di strutture commerciali di dimensione media e grande, capaci di aumentare le opportunità di nuova "*centralità*".

La Variante allo S.U.A. propone una contestuale Variante al PRG ed implica, dunque, una conseguente procedura approvativa.

2. Oggetto della Variante allo S.U.A.

Si configurano come varianti dello Strumento Urbanistico Attuativo già approvato, senza comportare variante di PRG, :

a) la modifica dell'assetto planovolumetrico degli insediamenti previsti;
b) il nuovo posizionamento e la nuova destinazione degli spazi di relazione per i cittadini e delle attrezzature di pubblica fruizione, trasformati da una destinazione prevalentemente "*a verde*" in una destinazione prevalentemente "*a piazza pubblica*";
c) la realizzazione di un'area a verde pubblico in luogo dell'attuale via Chiesa, che assolva al ruolo di "*barriera verde*" nei confronti degli edifici monopiano destinati al commercio;
d) la definizione di un possibile collegamento ai futuri spazi pubblici recuperabili a seguito dello spostamento della ferrovia "*a monte*", che potranno svolgere un ruolo strategico per lo sviluppo della Città nei prossimi decenni, così come era stato rilevato nel voto CTR n. 86/2002 per l'approvazione del PRG (D.P.G.R. 136 del 4/09/2002;
e) l'accorpamento in strutture di vendita di maggiori dimensioni (medie e grandi strutture di vendita) degli esercizi commerciali di vicinato previsti dallo S.U.A. approvato;
f) l'inserimento tra le opere di urbanizzazione definibili "*di interesse generale*" di una serie di spazi "*di perimetro*", come la Piazza Bolla, da destinare a parcheggio pubblico ed a spazio di relazione, l'esistente sottopasso ferroviario veicolare e pedonale, da riqualificare e potenziare, ed il terrapieno della ferrovia, da liberare dal degrado attuale.

3. Oggetto della Variante al Piano Regolatore Generale

Si configurano come varianti dello Strumento Urbanistico Generale:

a) la definizione di una tipologia edilizia "*a torre multipiano*" che consenta di posizionare l'ingente volumetria prevista, in modo più corretto, liberando grandi spazi "*a terra*" ed alla quota del rilevato ferroviario, da indirizzare alla pubblica fruizione;
b) la ridefinizione del dimensionamento dell'intervento con il riferimento, oltre che al *Volume vuoto per pieno*, che il PRG vigente estende anche ai vani scala ed alle logge e ai terrazzi coperti, anche alla *Superficie utile lorda (*SLA), parametro urbanistico normalmente utilizzato per l'attuazione del PRG ed alla *Superficie Agibile* (SA), definita dalla Legge Regionale 16/2008;

c) la ridefinizione del "*mix funzionale*" previsto dal PRG:
   - con una quota minima di residenza, pari al 60% delle consistenze edificabili;
   - con una quota massima di commercio, pari al 40%;
   - con la possibilità di innestare, nell'insediamento in progetto, altre attività, definite dal PRG vigente come "*uffici e direzionalità*" e "*nuovi plessi polifunzionali di servizi pubblici o privati*";
   - con il trasferimento della quota a servizi, che lo S.U.A. finalizzava alla realizzazione della nuova scuola materna, in un'area più adatta a quell'insediamento, in adiacenza della scuola materna Ester Siccardi;

d) la ridefinizione, con diretto riferimento al progetto architettonico dell'insediamento, dei parametri edilizi del Piano Regolatore relativi all'"*Altezza massima*" ed al "*Numero dei piani*", nonché di altri parametri, quali il "*Rapporto di copertura*", la "*Distanza dalle strade*" ed il "*Rapporto tra l' altezza e la distanza dei fabbricati*", che *derivano* dal progetto (proponendo, in sostanza, un *progetto-norma*);

e) la presa d'atto dei riprogettati limiti della viabilità preesistente, in particolare, della via Dalmazia e della via Chiesa, attualmente non indicata dal PRG, in luogo di parte della quale si prevede uno spazio a verde con funzione di "*barriera*" nei confronti dei nuovi edifici monopiano destinati al commercio;

*** * ***

Non costituisce variante di PRG la prevista monetizzazione di aree per standard urbanistici, per la quota non soddisfatta materialmente.

4. Cenni di storia urbanistica di Albenga e motivazioni delle scelte progettuali

Albenga è Città di origine Romana. Nasce sulla costa, in una porzione di territorio, in quel tempo, non adiacente al fiume Centa, che allora sfociava in mare circa un chilometro più a nord.

Nei secoli, la Città si sviluppa e si conforma, nel medio evo, come Città fortificata, cinta da mura su tutti i lati, sull'esempio delle "*bastide*" francesi, come la non lontana Aigues Mortes nella regione della Camargue.

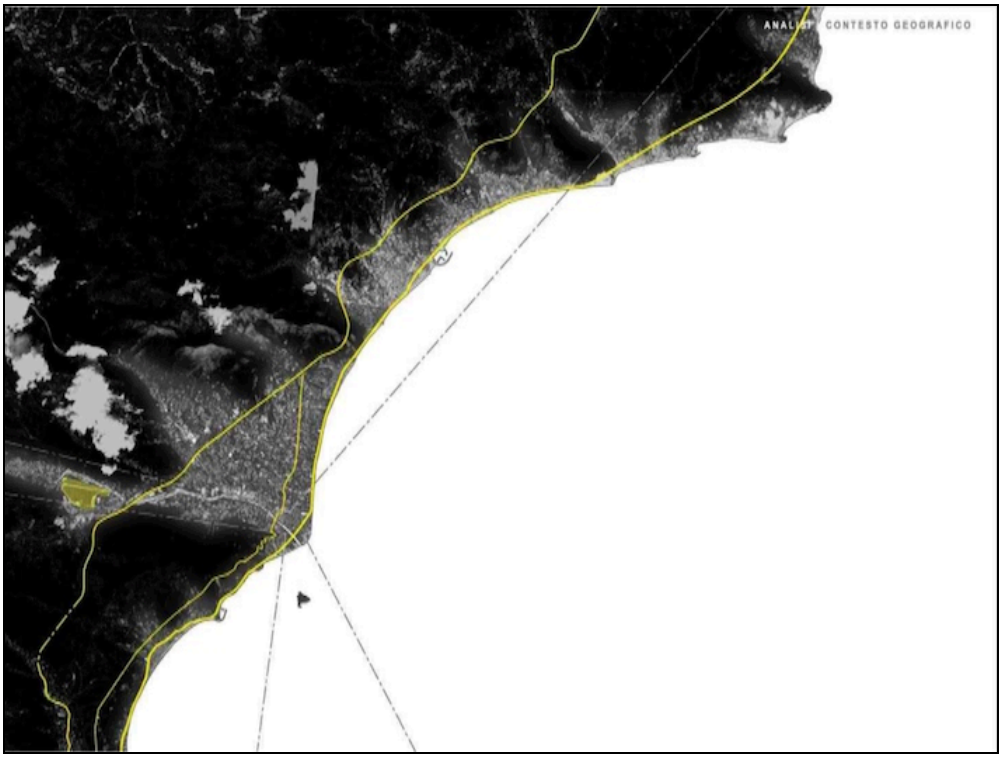
Nei secoli, il corso del fiume Centa, si modifica. Il nuovo corso lambisce, così come fa oggi, le mura della Città.

I sedimenti, portati al mare, allontanano il nucleo originale dalla costa, creando una nuova porzione di territorio.



La creazione della ferrovia tra la fine del 1800 e l'inizio del secolo scorso, rappresenta il primo importantissimo segno di discontinuità nello sviluppo urbano di Albenga.

La linea ferroviaria di collegamento con la Francia viene realizzata sul mare. a qualche centinaio di metri dal nucleo storico della Città.





La Città storica si espande verso la stazione ferroviaria. La crescita avviene, dapprima, in modo ordinato: sulle nuove direttrici, disegnate come viali alberati tra loro paralleli, vengono realizzate le nuove cortine di edifici.

La presenza della Stazione ferroviaria promuove la creazione di spazi commerciali, bar, alberghi, ristoranti: Albenga realizza un nuovo "*centro*", che ancora oggi mantiene le sue caratteristiche attrattive e di servizio, e si aggiunge allo straordinario nucleo storico.

Dopo la seconda guerra mondiale, anche Albenga, come quasi tutte le Città italiane, subisce gli effetti negativi della grande crescita economica e del conseguente massiccio inurbamento di un Paese, fino a quel momento, fortemente agricolo.

A questi fenomeni si aggiunge, qualche anno dopo, la crescita delle " *seconde case*": tipica di una regione vocazionalmente turistica.

La ferrovia spezza gravemente il rapporto con il mare, nonostante la bellezza del paesaggio costiero, con le alte montagne dell'Appennino e la vicinanza dell'isola Gallinara.



La Città sopporta la sua maggiore espansione, ma in modo non più ordinato. Il tessuto urbano, ancora oggi visibile, si "*sfrangia*" in ogni direzione (con la sola esclusione delle aree orticole verso Ceriale, a nord) in un gran numero di edifici, tra di loro slegati, in una grande "*periferia*", senza un "*cuore*" e senza "*centralità*".
Oggi una serie di eventi, alcuni probabili, altri, per ora, non immediatamente realizzabili, potranno influire in modo importantissimo sul futuro di Albenga.
Come è già avvenuto in molte altre parti della costa Ligure, anche ad Albenga è previsto lo spostamento della linea ferroviaria "*a monte*" del nucleo urbano.
Lo spostamento può provocare una grave riduzione dell'attrazione e delle caratteristiche di centralità di questa parte della Città.
Albenga dovrà utilizzare le opportunità di riqualificazione urbana offerte dallo spostamento della linea ferroviaria per contrastare questo fenomeno negativo.
Il riutilizzo dell'area dello scalo ferroviario per la creazione di un grande parco urbano, il ridisegno della "cornice" di questo futuro "*cuore verde*", con la realizzazione di nuove cortine edilizie, l'ottenimento di una grande permeabilità del futuro parco che consenta di riunire la Città al mare : questi potrebbero essere gli strumenti con cui riportare questa parte di Albenga al ruolo di centralità che, nel tempo, si era conquistata.

Su queste ipotesi di riqualificazione potrà (o avrebbe potuto) innestarsi la realizzazione di un porto turistico: un'opportunità oggi apparentemente lontana, ma che, se ribadita in un più ampio contesto di riqualificazione urbana, potrebbe, in futuro, diventare realtà.

Con un nuovo attrezzato ed efficiente porto turistico, con un nuovo grande parco urbano e con la riqualificazione delle aree edificate (e, potenzialmente, edificabili) di cornice, Albenga potrebbe superare con successo la crisi di ruolo che lo spostamento della ferrovia rischia di innescare in una grande parte del suo territorio.

La consapevolezza che soltanto una politica urbanistica che sappia affrontare con gli strumenti della riqualificazione e del rinnovamento urbano, i delicati temi della ridefinizione della zona sud-est della Città, ha dato contenuti alla riprogettazione dell'area dell'ex Ortofrutticola.

Il tema del riuso dell'ex stabilimento è stato affrontato come una anticipazione dell'operazione di riqualificazione conseguente al futuro spostamento "*a monte*" della ferrovia.

Il nuovo progetto dell'area dell'ex Ortofrutticola, come sarà esplicitato in modo più approfondito nei capitoli seguenti, si pone come obiettivo quello di ricreare, nella "*cornice*" del futuro (possibile) parco urbano che sostituirà lo scalo ferroviario, un tessuto che possieda la consolidata caratteristica di centralità del nucleo più antico della Città e che trasferisca ai suoi fruitori (pur con le necessarie proporzioni, sia fisiche che urbanistiche) le stesse specificità.

1. Una riqualificazione coerente con gli obiettivi PRG - trasformazione di una struttura di tipologia e di attività impropria, in un insediamento residenziale e terziario

L'area interessata dal SUA è attualmente sede della Cooperativa Ortofrutticola ed e' occupata quasi totalmente da un insieme di edifici di tipologia produttiva.



Figura 1 Edificio ortofrutticolo da via Dalmazia, angolo via Patrioti



Figura 2 Edificio ortofrutticolo da via Dalmazia



Figura 3 Edificio ortofrutticolo da via Dalmazia, angolo via Ernesto Che Guevara



Figura 4 Edificio ortofrutticolo da via Ernesto Che Guevara, angolo via Felice Chiesa

La destinazione e, soprattutto la tipologia, risulta incongrua rispetto a quella del tessuto urbano circostante, caratterizzato, in particolare lungo le vie Dalmazia, Che Guevara e Patrioti, da insediamenti residenziali, con qualche unità commerciale e terziaria "*al piede*".



Figura 5 Edificio residenziale in via Dalmazia con negozi al "piede"



Figura 6 Edifici residenziali in via Felice Chiesa



Figura 7 Edifici residenziali in via Ernesto Che Guevara

Il Piano Regolatore vigente, prendendo atto dell'oggettiva incongruità dell'insediamento occupato dalla Cooperativa "*Ortofrutticola*", ne ha previsto, da anni, la rilocalizzazione e la riconversione del volume edificato preesistente in un insediamento prevalentemente residenziale e terziario- commerciale.

Il SUA approvato nel 2009 dal Comune di Albenga poneva in atto le potenzialità concesse dal Piano Regolatore, prevedendo la totale demolizione dei fabbricati esistenti e la realizzazione di un articolato complesso residenziale e terziario commerciale.



Figura 8 Planimetria dello SUA approvato



Figura 9 Prospetto su via Dalmazia dello SUA approvato



Figura 10 Sezione e prospetto sud dello SUA approvato



Figura 11 Prospetto su via Patrioti dello SUA approvato

Il nuovo SUA ripercorre, pur con significative variazioni di tipo morfologico, lo stesso percorso del SUA approvato, prefigurato, come detto, dal Piano vigente.

E' importante sottolineare gli importanti fattori di riqualificazione urbana conseguenti alla riconversione residenziale :

- l'allargamento dell'"effetto urbano" nella zona, grazie all'eliminazione di un elemento incongruo di grande scala (più di 55.000 mc.) e dimensione (il corpo di fabbrica misura circa 150 mt. di lunghezza e. circa 60 mt. di larghezza, praticamente senza soluzioni di continuità);
- la conseguente immissione di funzioni che avrebbero assicurato una maggiore omogeneità (sia morfologica che di uso) tra gli insediamenti;
- l'ugualmente conseguente inserimento di nuove funzioni pubbliche.

2. La creazione di un polo con funzioni pubbliche e private dotato di forte attrattività

Lo SUA propone la creazione di un mix di spazi e funzioni, sia pubbliche che private, finalizzate a creare un effetto di attrazione nei confronti dei potenziali fruitori del nuovo insediamento. Per questo motivo, è stata disegnata una nuova piazza tra la via Dalmazia e la via Patrioti : sull'incrocio tra le direttrici di collegamento al Centro Storico ed alla Stazione ferroviaria.

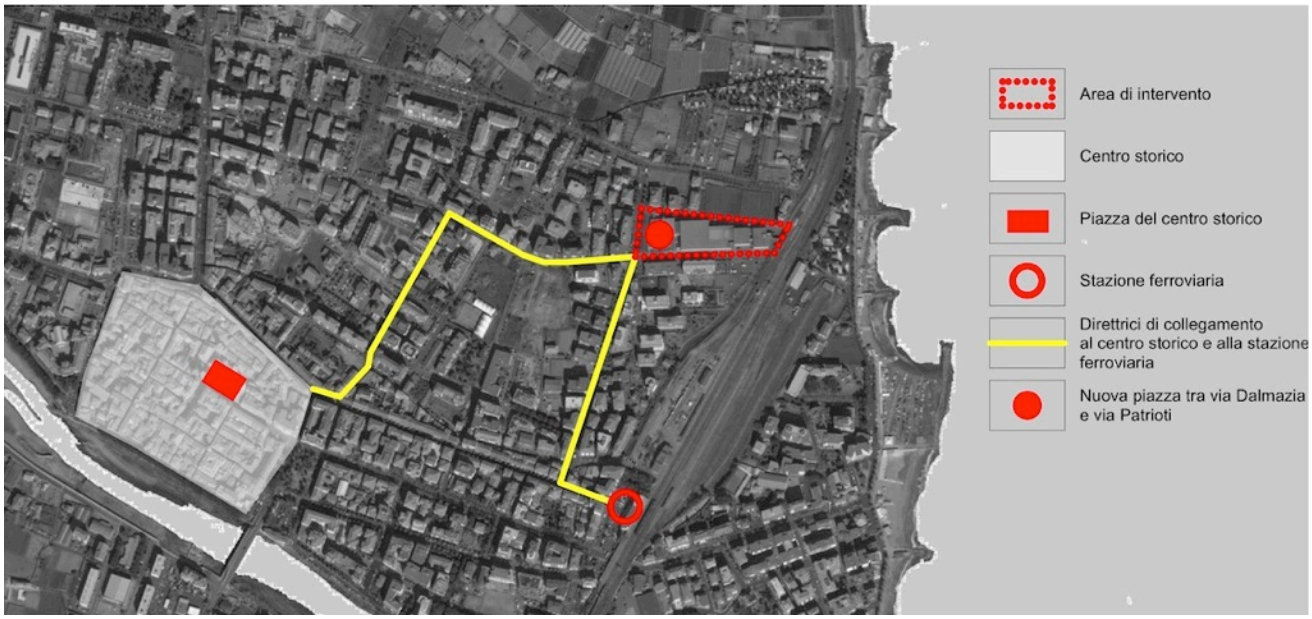


Figura 12 **Foto aerea con individuazione delle due direttrici generanti la nuova piazza**

Sulla nuova piazza prospetteranno una serie di unità destinate al commercio (configurabili come esercizi di vicinato) o al terziario (bar, ristoranti, sportelli bancari, etc.), raccolte intorno ad una media struttura di generi alimentari e ad una grande struttura di vendita di generi non alimentari, capaci di creare effetti positivi e riqualificanti anche sugli insediamenti circostanti.

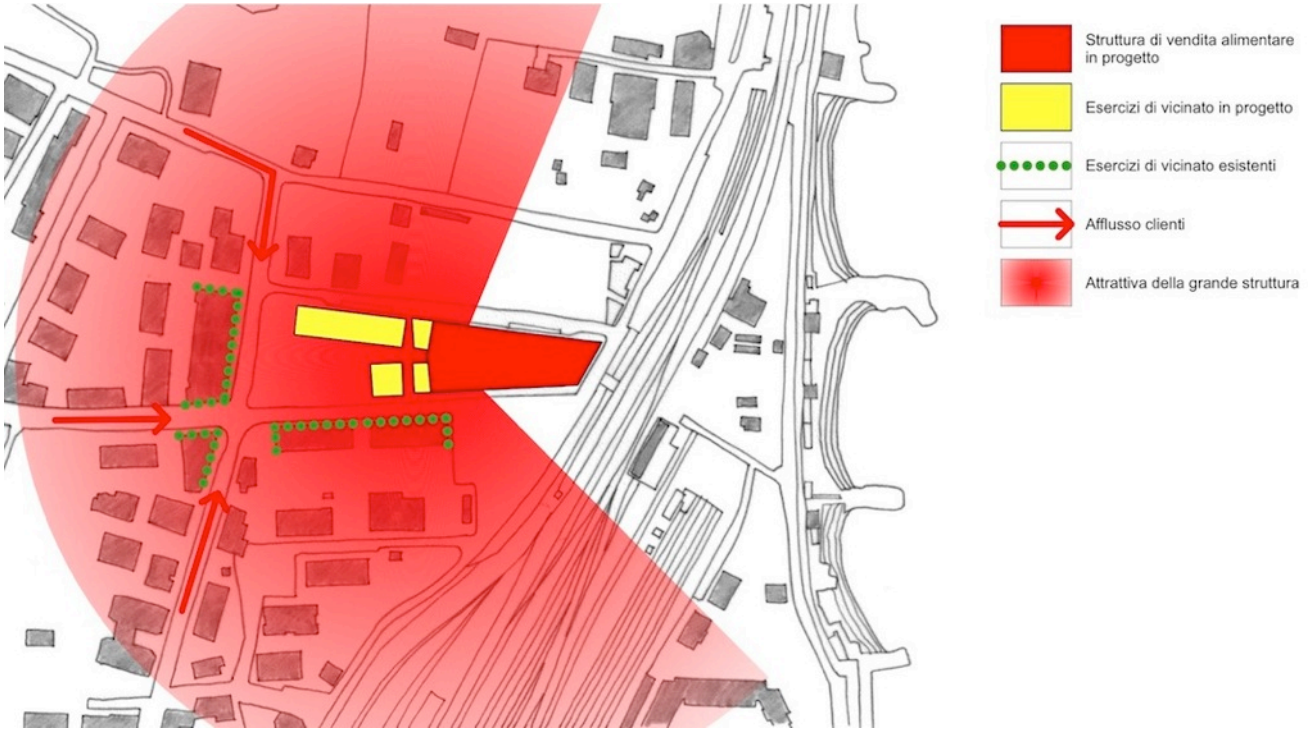


Figura 13 Attrattività della grande struttura non alimentare e della media struttura alimentare

La grande disponibilità di parcheggi previsti al servizio degli insediamenti commerciali e la completa autosufficienza degli insediamenti residenziali, garantirà una facile e comoda accessibilità dell'insediamento, accrescendo la sua attrazione ed incrementando l'effetto urbano e l'effetto di centralità posti come obiettivi del progetto.

Un'ulteriore potenziale attrattiva del nuovo complesso dell'"ex Ortofrutticola" sarà, costituito, inoltre, dal nuovo auditorium all'aperto : una struttura di servizio pubblico che il Comune potrà utilizzare organizzando eventi e rappresentazioni di tipo culturale, di spettacolo ed artistici.

Se ben utilizzato, il nuovo auditorium contribuirà, soprattutto nei periodi in cui la temperatura consentirà l'uso di uno spazio all'aperto, a connotare la zona come uno spazio di vita urbana articolata e varia, nel quale si svolgeranno tutte le funzioni tipiche della "Città" : la residenza, il commercio, i servizi per le persone, la cultura, lo spettacolo e la relazione tra cittadini.

3. Prima anticipazione dell'operazione urbanistica di rifunzionalizzazione della zona in vista della futura rilocalizzazione della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia e della stazione ferroviaria di Albenga

Lo S.U.A. anticipa l'operazione urbanistica che sarà necessaria a seguito dello spostamento "a monte" della ferrovia e, conseguentemente, della Stazione. La repentina perdita del "*ruolo*" che aveva, addirittura, guidato la prima espansione urbana tra la fine dell'800 ed i primi decenni del '900, illustrata nel capitolo precedente,, dovrà essere immediatamente "sanata", ridefinendo un nuovo ruolo per l'intera zona.

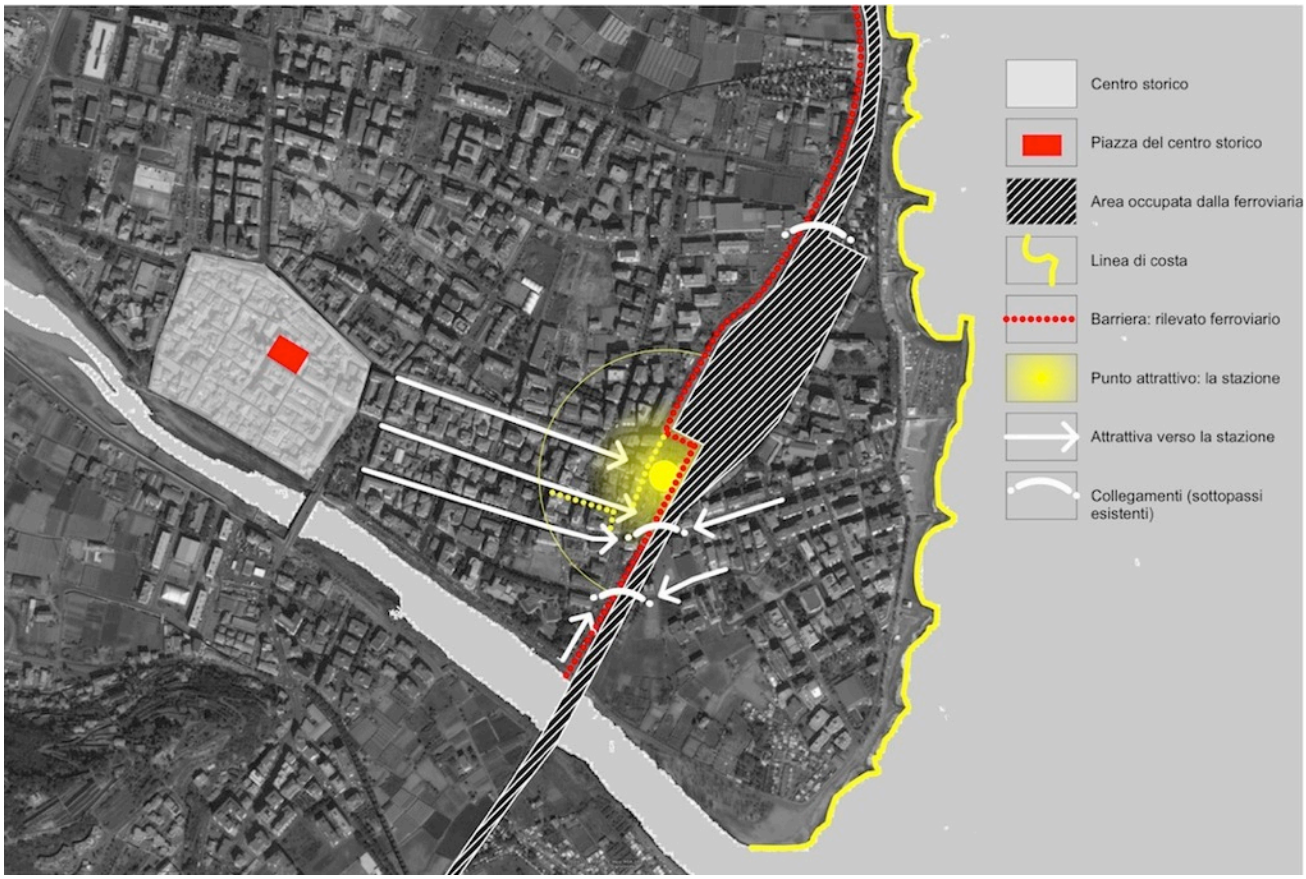


Figura 14 Schema planimetrico dello stato di fatto con l'individuazione delle criticità e delle positività indotte dalla stazione e dal tracciato ferroviario

Il recupero dei sedimi ferroviari, per cui già il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico prevedeva la formazione di un "*Piano Costiero del Ponente*", trasformato, nel 1999 in un PRUSST, e l'integrazione tra la Città ed il mare (per decenni resa difficoltosa dalla grande barriera, anche fisica, dell'infrastruttura ferroviaria) costituisce un'occasione unica per ridare il senso perduto a questa parte di Albenga.

L'ipotesi di rifunzionalizzazione proposta dallo S.U.A. prende atto della creazione del grande parco urbano, nel qual correrà la pista ciclabile che collegherà gran parte della costa ligure.

Il nuovo PUC potrà prevedere nuovi edifici di qualità con funzione di ricucitura di un tessuto urbano spesso smagliato, la creazione di funzioni attrattive (commercio, e terziario), dotate di parcheggi, servizi e spazi di relazione.

Una grande importanza per l'integrazione con il mare avrà l'accessibilità di strutture di servizio situate ad una quota inconsueta per la Città e l'attraversabilità del "*rilevato-servizio*".

Altra grande occasione per la ridefinizione di un ruolo per l'area est di Albenga potrebbe essere la realizzazione di un nuovo porto turistico, da tempo tra gli obiettivi delle Amministrazioni che hanno governato la Città. L'integrazione tra la città e il mare avrebbe, con la creazione di questa infrastruttura, un impulso fortissimo, probabilmente risolutivo. Forte incremento avrebbe anche la ricercata ripolarizzazione della zona.

Una grande infrastruttura di servizio (il parco urbano) che riunisca due parti di città da decenni separate e lontane collegando Albenga al resto della Liguria con un percorso ciclopedonale, nuovi edifici che ricuciano (dove necessario) il tessuto urbano, funzioni di qualità con forte capacità attrattiva, spazi di sosta che favoriscano l'accessibilità e, infine un'altra grande infrastruttura (il porto) che consenta anche una fruizione da mare, potrebbero essere gli utili "*strumenti*" di una strategia urbana vincente per la città di Albenga.

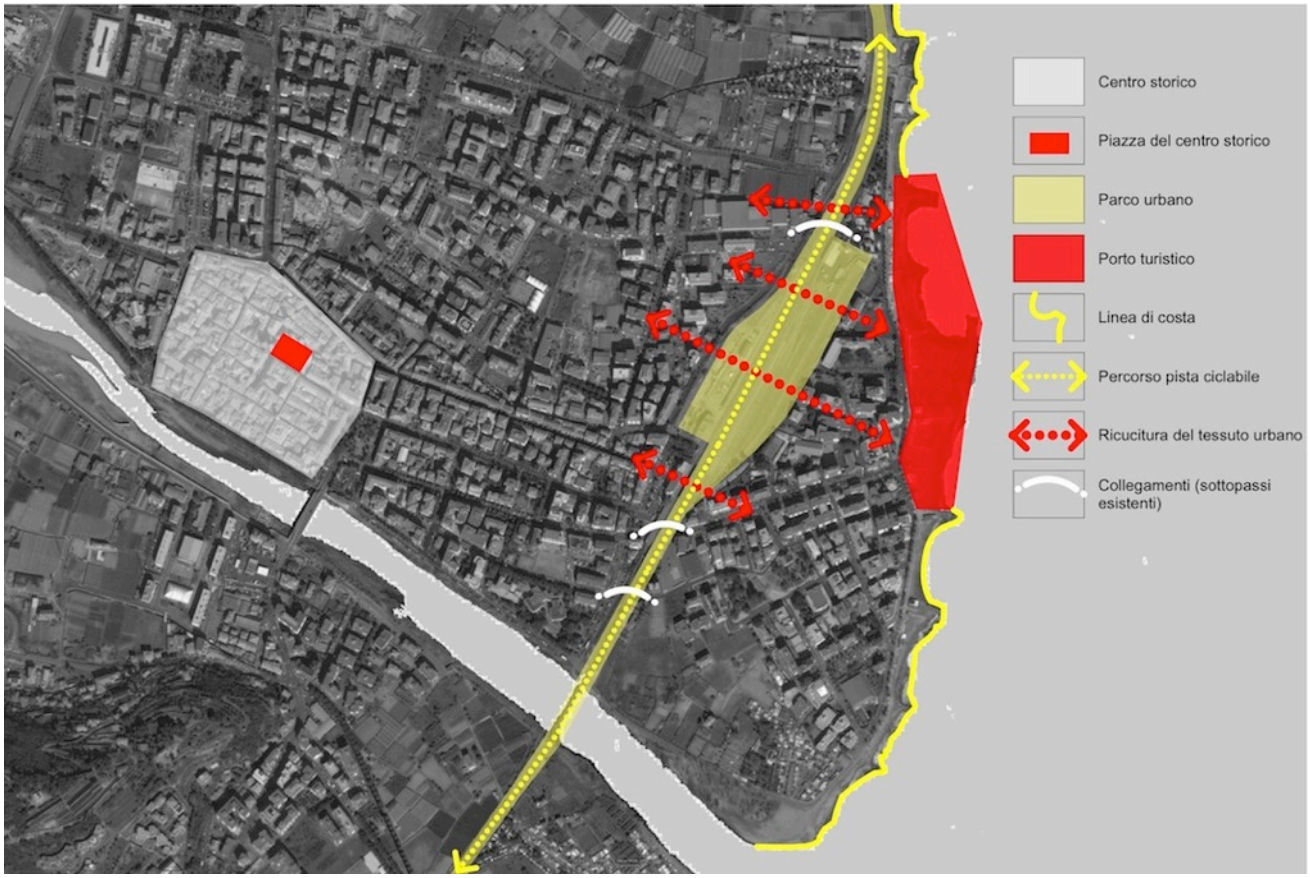


Figura 15 Schema planimetrico di progetto con l'individuazione delle positività indotte dallo spostamento del tracciato ferroviario e dalla creazione di una nuova "centralità"

4. Rapporto e possibile integrazione con il rilevato ferroviario

Lo SUA affronta anche il critico rapporto con il rilevato dell'attuale scalo ferroviario : una vera e propria "barriera" di circa 4 metri di altezza che separa Albenga nella Città "*di terra*" e nella Città "*di mare*". Lo Strumento urbanistico tenta una integrazione sia con l'attuale destinazione di infrastruttura ferroviaria, sia con la sua futura possibile trasformazione in una grande infrastruttura urbana.



Figura 16 Rilevato dell'attuale scalo ferroviario



Figura 17 Rilevato dell'attuale scalo ferroviario

La prima operazione prevista dallo SUA è la ristrutturazione/riqualificazione del sottopasso ferroviario di collegamento al mare, come opera di urbanizzazione collegata all'attuazione delle previsioni dello SUA.



Figura 18 Sottopasso ferroviario da via Ernesto Che Guevara



Figura 18 Sottopasso ferroviario da via San Gottardo



Figura 18 Vista interna del sottopasso ferroviario da San Gottardo a via Ernesto Che Guevara

Nell'attuale passaggio, attualmente adibito alla percorrenza sia pedonale saranno effettuate operazioni sia sull'infrastruttura, quali l'eliminazione di crepe e rotture sulla volta e sulle pareti del manufatto, il rifacimento della pavimentazione e del rivestimento delle pareti, la sostituzione ed il potenziamento del sistema di illuminazione, sia sul sistema di allestimento interno, con la realizzazione, ad esempio, di pannellature di promozione della Città e sia (a seguito dell'accettazione dell'Amministrazione comunale) sulle modalità di utilizzo del sottopasso, sicuramente più adatto ad una percorrenza unicamente pedonale, piuttosto che mista (pedonale/veicolare).

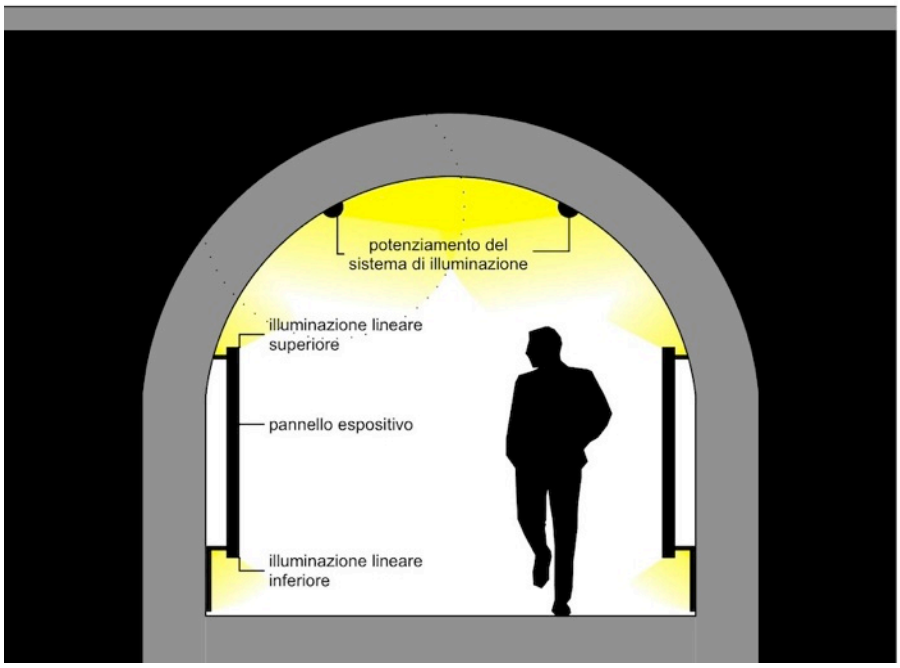


Figura 19 Sezione "tipica" di progetto del sottopasso pedonale

La seconda operazione prevista dallo SUA è la risistemazione paesaggistica dei rilevati ferroviari adiacenti all'area di intervento ed alla piazza Bolla.

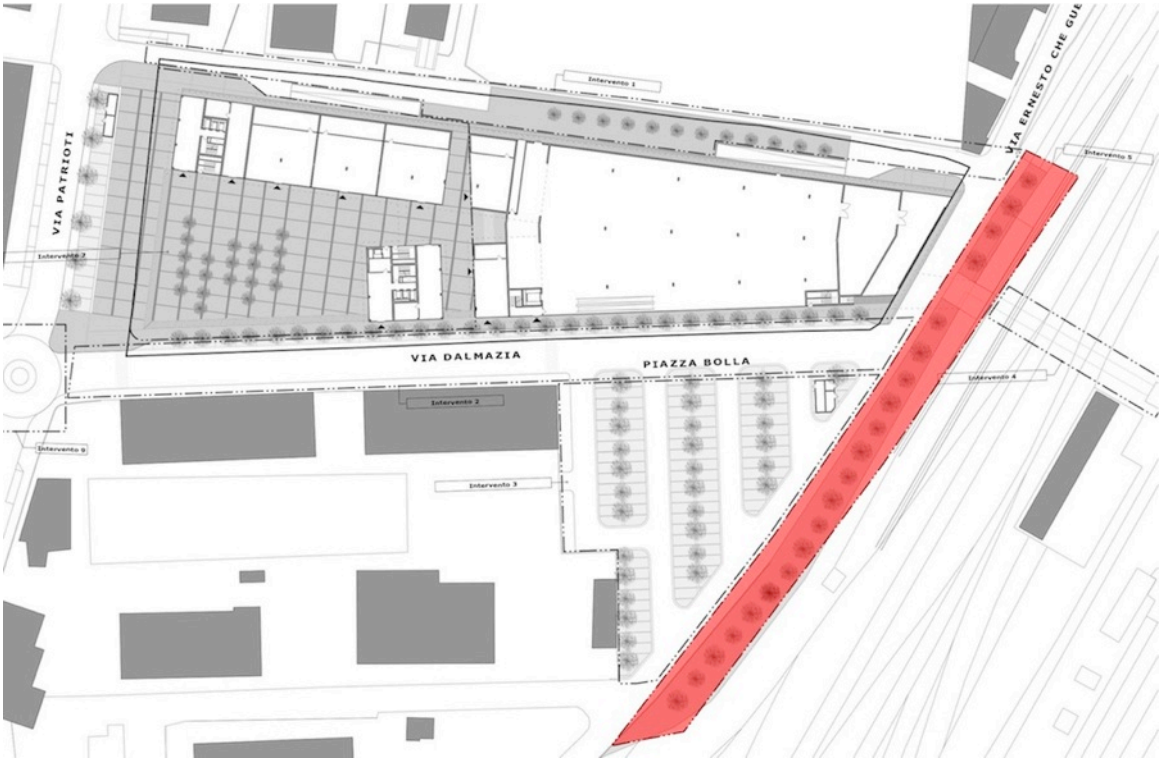


Figura 20 Pianta con l'individuazione dell'area di riqualificazione

E', infatti, prevista la pulizia dei rilevati, la sostituzione della vecchia recinzione metallica, ormai degradata e, in alcune porzioni, danneggiata, con una nuova leggera struttura metallica grigliata, la risistemazione dei muretti di basamento dei rilevati, la rimozione della vegetazione, ormai selvatica e non curata e la sua sostituzione con fasce alberate sempreverdi, per la creazione di un fondale (una "*quinta urbana*") per l'area di intervento, sulle vie Che Guevara, e Dalmazia e su Piazza Bolla, riqualificato e coerente alla trasformazione indotta dagli interventi previsti dallo SUA.

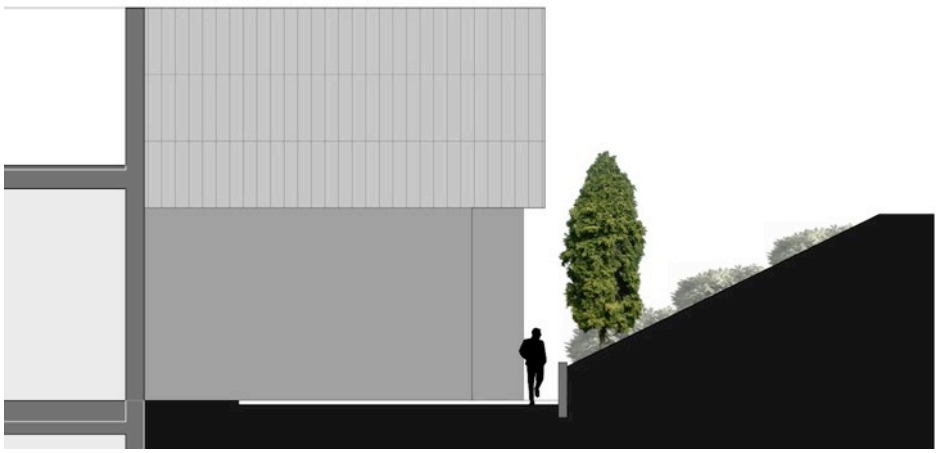


Figura 21 Sezione di progetto del rilevato

Le prime due operazioni di integrazione con il rilevato ferroviario potranno riferirsi sia all'attuale destinazione di infrastruttura ferroviaria, come elementi di "*mitigazione*" del forte effetto di "*barriera*" tra la Città ed il mare, sia alla futura possibile trasformazione in una grande infrastruttura urbana di ricoesione delle due porzioni urbane.
La terza operazione prevista dallo SUA è costituita dalla realizzazione di un corpo di fabbrica di altezza corrispondente al rilevato dello scalo ferroviario su parte del quale lo SUA prevede la creazione di una struttura di servizio (uno spazio per riunioni ed eventi all'aperto da 250 posti ed un'area attrezzata a giardino pubblico).
Tale previsione si configurerà, sia come un'integrazione volumetrica e visiva con l'anomalia altimetrica del rilevato della porzione più bassa dell'edificato previsto, sia come l'anticipazione dello scenario prefigurato dal futuro spostamento "*a monte*" della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, con la possibile trasformazione dello scalo in una grande infrastruttura urbana. Attraverso il percorso di accesso l'area verde e l'auditorium sarà, infatti, possibile collegarsi all'area oggi occupata dalla ferrovia, con la creazione di un passaggio "a ponte" sulla via Che Guevara.
Va, infine, sottolineato come questa previsione dello S.U.A. attua, a quasi dieci anni di distanza, le indicazioni del Comitato Tecnico Regionale espresse al momento dell'approvazione del PRG del Comune di Albenga, avvenuta, poi con il D.P.G.R. 136 del 4 settembre 2002 che raccomandava " … *è prioritario che, in sede progettuale, venga valutata l'opportunità del mantenimento o meno di tale connessione, alla luce di un diverso ruolo che l'attuale linea ferroviaria assumerà con il trasferimento della ferrovia*…".

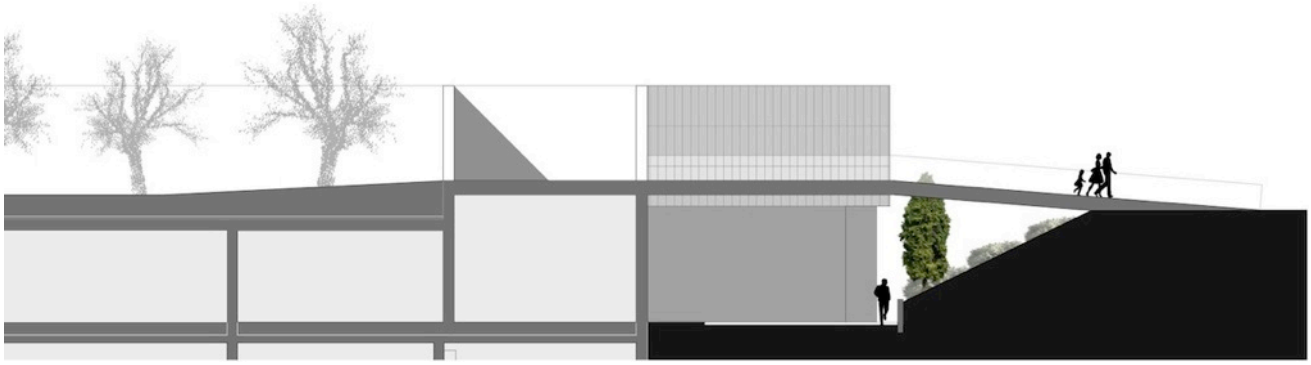


Figura 22 Sezione di progetto del futuro sottopasso

5. Riproposizione di elementi tipologici tipici della Città Storica, come elementi simbolici della "centralità" del nucleo urbano originario

L'ipotesi di rifunzionalizzazione della zona della Città di Albenga di cui fa parte l'area attualmente occupata dalle strutture della Cooperativa "Ortofrutticola", analizzata nei precedenti capitoli si basa su operazioni urbanistiche che lo SUA, in gran parte anticipa, quali :

- Il riutilizzo dei sedimi ferroviari per nuove funzioni urbane;
- l'effettuazione di interventi di ricucitura urbana;
- l'eliminazione e l'attenuazione dell'effetto "*barriera*" creato dalla ferrovia
- la ridefinizione del rapporto tra Albenga ed il mare (anche con la creazione di un porto turistico) ;

Si tratterà, come più volte affermato in questo documento illustrativo, di creare una nuova "*centralità*".
E' di palese evidenza che la creazione di questo complesso e prezioso "*carattere*" costituito dalla "*centralità urbana*" è conseguibile soltanto con scelte urbanistiche ed infrastrutturali concrete, fortemente legate alla realtà. Tuttavia, non può essere trascurato l'effetto psicologico che scelte di tipo progettuale che richiamino elementi che l'immaginario collettivo Ingauno associa ai simboli della centralità, quali un tessuto viario compatto, di tipo pedonale, slegato dalle logiche che hanno guidato (o più correttamente, forse, "*dirottato*") lo sviluppo della città nella seconda metà del secolo scorso (un tessuto diffuso, disperso, collegato da strade fortemente connotate per l'utilizzo veicolare) ed una tipologia "*a torre multipiano*", come quella che contraddistingue il Centro Storico della Città, possano contribuire a rafforzare il "*carattere urbano*" della "*centralità*".

Figura 23 Centro storico della città: la piazza



Figura 24 Centro storico della città: le torri





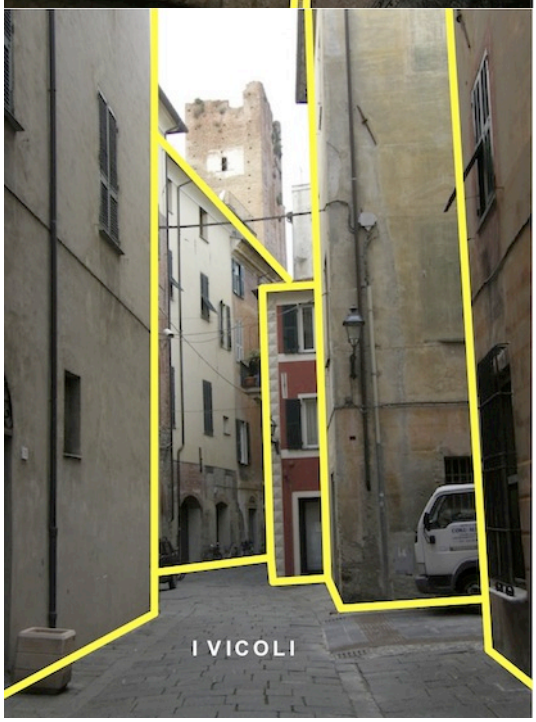


Figura 26 Centro storico della città: i vicol i



Figura 27 Rendering del nuovo complesso con individuazione degli elementi caratteristici del centro storico

La stessa scelta di liberare una ampia porzione dell'area e di aprirla verso le due matrici di sviluppo storiche della Città (il Centro Storico e la Stazione Ferroviaria), creando una Piazza pedonale e spazi di relazione più ristretti tra i nuovi corpi di fabbrica, ripercorre i criteri insediativi della porzione urbana più antica, richiamando il ruolo "polare" ricercato dallo SUA.

Le nuove torri, finalizzate ad un uso prevalentemente residenziale, differente da quello per cui erano state costruite le antiche torri di Albenga (la difesa, il simbolo del potere religioso e temporale), avranno dimensioni in pianta significativamente maggiori e per mantenere una corretta proporzione tra area di base ed altezza, a cui possa conseguire la necessaria caratteristica di "*snellezza*", le due torri residenziali previste dallo SUA dovranno avere un'altezza praticamente doppia rispetto a quella delle torri del Centro Storico.

5. Principi progettuali

Il disegno del nuovo complesso immobiliare che sorgerà sui terreni che, per molti anni, erano stati occupati dai fabbricati della cooperativa "*Ortofrutticola*" si fonderà su una serie di principi progettuali :

a) la scelta di utilizzare una tipologia edilizia "*a torre multipiano*"

   Il progetto prevede due torri da 23 piani fuori terra ed un ulteriore piano destinato ad attrezzature di tipo tecnologico.

   Le motivazioni urbanistiche della scelta di quello che costituisce il più caratterizzante principio progettuale sono state ampiamente espresse nei capitoli precedenti.

Va sottolineato, inoltre, come questa scelta consenta, nonostante la notevolissima "*densità*" dell'intervento, di riconquistare ampi spazi alla fruizione pubblica : una piazza, un collegamento pedonale tra via Dalmazia e quella che era la stretta via Chiesa, parcheggi pubblici (sia su via Patrioti, che su via Dalmazia) un auditorium all'aperto alla quota della linea ferroviaria e del futuro Parco Urbano.
Non va dimenticato, peraltro, il notevole valore simbolico e di riconoscibilità che i nuovi edifici, con la loro altezza e la loro visibilità, potranno attribuire alla Città di Albenga.

b) la creazione di una occasione di "centralità" in una zona periferica della Città.

Il progetto prevede, come detto, la realizzazione di una piazza pedonale aperta sull'incrocio tra la via Dalmazia e la via Patrioti, sulla quale si apriranno negozi di piccole, medie e grandi dimensioni e, probabilmente, un bar, un ristorante e servizi per i cittadini.
Con questo principio progettuale, si tende a creare le condizioni per l'attribuzione al nuovo complesso di un ruolo di riferimento per la Città e di attrazione per il pubblico : in poche parole, di un ruolo di nuovo "*centro*" in una zona che lo sviluppo edilizio degli ultimi 50 anni ha reso, purtroppo, "*informe*" e senza un'"*anima*".
Il nuovo progetto prevede un significativo recupero di aree di pubblica fruizione anche al primo piano, al di sopra dell'edificio monopiano commerciale.
Una grande scala posta proprio alla confluenza tra il percorso centrale di collegamento tra la piazza ed i nuovi negozi ed il percorso di collegamento tra via Dalmazia e quella che era la via Chiesa, consentirà di collegare gli spazi pubblici al piano terreno con un'altra area pubblica situata al primo piano.
La struttura principale prevista dal progetto, a questo piano, è un auditorium all'aperto da circa 250 posti, in cui la Città di Albenga potrà ospitare spettacoli, concerti, conferenze, eventi, etc.
Altri spazi (trattati "*a verde*" e pavimentati) completano le dotazioni pubbliche previste al primo piano.
Il progetto si proietta anche verso gli scenari prefigurabili a seguito dello spostamento "*a monte*" della linea ferroviaria Genova - Ventimiglia. Esso prevede, infatti, un passaggio pedonale sospeso sulla via Che Guevara, che collegherà gli spazi pubblici del primo piano al grande parco urbano ed alle strutture pubbliche che lo spostamento della linea ferroviaria consentirà di realizzare in un prossimo futuro.

c) L'introduzione di nuove tipologie commerciali

Il tema della funzione attrattiva della nuova piazza e del nuovo "*centro*" urbano è stata considerata come una questione fondamentale del progetto.
Per questo motivo è stata introdotto, come altro importante principio progettuale, la necessità di realizzare una grande struttura commerciale di poco meno di 2.000 mq. di vendita, di tipo non alimentare ed una media struttura di tipo alimentare da circa 300 mq. di superficie di vendita.
L'obiettivo è quello di utilizzare la grande capacità di attrazione di questo tipo di strutture per convogliare nel nuovo complesso e, soprattutto nella nuova piazza e nei nuovi spazi di relazione che la tipologia "*a torre*" consente di realizzare, una grande quantità di fruitori.
A questa attrattività potrà corrispondere la "*vita*" delle altre strutture commerciali e terziarie previste proprio intorno alla nuova piazza.

Oltre a negozi, configurabili come esercizi di vicinato o, in caso di accorpamenti, come medie strutture di vendita, potranno insediarsi pubblici esercizi (bar, ristoranti, pizzerie, etc.), strutture di servizio privato (come agenzie di assicurazioni, di viaggi, etc.) o, addirittura, di tipo pubblico (uffici distaccati del Comune o di altri enti, uffici postali, etc.).

Se questo processo riuscirà ad innescarsi, allora il nuovo complesso funzionerà, riverberando positivi effetti nella zona e sull'intera Città.

d) La creazione di un'ampia dotazione di spazi per il parcheggio.

Il nuovo complesso dovrà "*competere*" con le altre occasioni di "*centralità*" che la città di Albenga offre.

Esso dovrà, quindi, offrire ai cittadini una facile raggiungibilità ed un agevole accesso. Per questo motivo, è stato introdotta, come principio progettuale, la creazione di un'ampia e comoda dotazione di posti auto.

Il principio è stato perseguito realizzando sia i parcheggi pertinenziali interrati, in misura coerente con le quantità previste dalle norme di settore oggi vigenti, sia creando spazi di parcheggio lungo la via Dalmazia, sia riqualificando la adiacente Piazza Bolla, rifunzionalizzando e riattrezzando il parcheggio esistente : utilizzabile, peraltro, se necessario, come spazio per il mercato rionale.

Particolare attenzione è stata posta nella separazione dei posti auto pertinenziali dedicati alle attività commerciali (di fatto, di pubblica fruizione nel periodo di apertura dei negozi), nella semplicità e comodità dei loro accessi e nella creazione di rapidi collegamenti pedonali (scale ed ascensori) alla quota della piazza pubblica e della grande struttura di vendita.

Complessivamente il complesso potrà contare su circa 540 posti auto, suddivisi in 204 posti auto pertinenziali per la residenza, circa 242 posti auto pertinenziali per il commercio e circa 114 posti auto pubblici tra la via Dalmazia e la Piazza Bolla.

e) La riqualificazione degli spazi di perimetro

Il nuovo progetto sulle aree della Cooperativa Ortofrutticola sarà realizzato in una zona della Città formatasi, negli ultimi decenni del secolo scorso, nelle immediate vicinanze dello scalo ferroviario della stazione di Albenga, situato, come già affermato più volte, ad una quota di circa 4 metri più alta dell'area di intervento e della pubblica viabilità ad essa adiacente.

La zona è caratterizzata da un diffuso degrado, soprattutto, nelle più immediate vicinanze della ferrovia.

La piazza Bolla, il rilevato ferroviario, il sottopasso pedonale, la stessa via Dalmazia, smisuratamente larga, sono oggi fattori dequalificanti dello spazio pubblico.

Per questi motivi, il nuovo progetto si basa anche sul principio progettuale di ridisegnare gli spazi pubblici di più immediata fruizione e visibilità.

È stata ridisegnata la via Dalmazia, riallineandola con il tratto precedente all'incrocio con la via Patrioti.

L'esistente allargamento della via Patrioti in prossimità dell'area di intervento è stato accorpato alla nuova piazza, preservando ed integrando, ovviamente, i pini marittimi esistenti.

La piazza Bolla è stata ridisegnata prevedendo una nuova pavimentazione ed una più razionale disposizione degli stalli.

Il progetto propone, inoltre, all'Amministrazione Comunale, una serie di operazioni di risistemazione di spazi pubblici, finalizzate a completare e ad integrare con il resto della Città, l'opera di riqualificazione prevista sul sedime della Cooperativa.

Si tratta della risistemazione del terrapieno del rilevato ferroviario, oggi abbandonato ed incolto e della riqualificazione del sottopasso ferroviario pedonale: importante elemento di collegamento del nuovo polo urbano con il mare e, in un possibile futuro, con il porto turistico.

f) L'implementazione di un'offerta immobiliare qualitativamente alta

L'ultimo, ma non meno importante principio progettuale riguarda la previsione e l'implementazione di un'offerta immobiliare qualitativamente alta, caratterizzata da qualità architettonica e qualità tecnologica, con l'utilizzo di sistemi che garantiscano un significativo risparmio energetico ed un razionale utilizzo degli appartamenti e da qualità dei servizi privati, con la previsione di attrezzature di svago (piscine, solarium, verde) e di attrezzature per la cura della persona.

Si tratta di un principio progettuale indirizzato a rilanciare il ruolo turistico di Albenga.

6. L'architettura del nuovo complesso immobiliare

il tema centrale ha riguardato il ripensamento della relazione fra il costruito, il mare e le zone naturali a boschi dell'entroterra, salvaguardando il contesto ambientale, recuperando aree libere da destinare alla pubblica fruizione e valorizzando il tessuto edificato.

Sviluppando questo tema, il progetto ha cercato di cogliere l'obiettivo di costruire un dialogo fra architettura e natura, tentando di approntare un sistema di relazioni fra gli elementi forti del paesaggio naturale e le nuove architetture

Da un lato, il mare e la spiaggia, con i colori del mare, del cielo e della spiaggia, dall'altro, la costa e l'entroterra ligure, con le sue montagne, le sue colture ed i suoi boschi.

Il progetto prevede due edifici a torre che si innalzano per 23 piani, oltre ad un piano destinato alle attrezzature tecnologiche : un fuori scala segnaletico in un contesto paesaggistico contraddistinto da orizzontalità

Le torri rappresentano la cerniera fra mare e montagna: a pianta quadrata, con una grande hall d'ingresso a doppia altezza e tre unità abitative per ogni piano attorno al corpo scala ed ascensori.

Esse offrono visuali di pregio, nella nitidezza geometrica del volume che non presenta sporti né aggetti. La dimensione simbolica della torre è sottolineata dalla ricercatezza del rivestimento : un involucro di lastre in vetro sui prospetti, che enfatizza la trasparenza visiva, fornisce protezione e riservatezza per le terrazze e i balconi che corrono lungo il perimetro dell'edificio, svolgendo nello stesso tempo una importante funzione di schermo per l'irraggiamento solare.

Gli effetti combinati di questo tipo di progettazione saranno:

- la *smaterializzazione* del volume per la trasparenza delle lastre di vetro;
- la *mutevolezza* dell'edificio in relazione alle condizioni di luce e d'illuminazione, per le coloriture delle lastre fra verde ed azzurro che richiameranno la luminescenze d'acquamarina.

Questi effetti assumono un valore importantissimo nel ridurre l'impatto dei nuovi edifici nello skyline consolidato di questa parte della costa ligure : una presenza forte ed allo stesso tempo, mitigata, quasi mimetizzata, dalle riflessioni delle vetrate di rivestimento.
Alle torri si accompagna, come un basamento circondato dalla viabilità ordinaria, un volume lineare che accoglierà le attività commerciali e di servizio, disegnando e circondando una nuova piazza tra la via Patrioti e la via Dalmazia.
Nel basamento troveranno spazio, oltre ai negozi di minori dimensioni, anche una grande struttura di vendita non alimentare ed una media struttura alimentare.
Grande forza del progetto è lo sforzo di uniformare tutte le sue parti con un unico linguaggio a cui corrisponde un medesimo materiale di finitura e di tamponamento esterno.

7. Criteri di dimensionamento dell'intervento.

Come è già stato brevemente accennato, il dimensionamento dello S.U.A. approvato è stato il risultato di un *compromesso* circa la interpretazione del Piano Regolatore Generale, che rimandava al volume esistente per gli interventi di ristrutturazione urbanistica.
La presenza di dati (probabilmente non corretti) riportati nella scheda di un vecchio Programma di Attuazione, differenti da quelli rilevati al momento della misurazione delle consistenze degli edifici esistenti, ha creato divergenze sulla quantificazione del dato fondamentale a cui avrebbe dovuto riferirsi la progettazione dello S.U.A.
Il dimensionamento del nuovo S.U.A. deriva in modo diretto dal progetto. I dati urbanistici complessivi sono i seguenti :

a) riuso, della *volumetria esistente,* pari a 55.600 mc.;
b) leggero incremento della *volumetria esistente* (definito dallo S.U.A. come volume reale e cioè con l'esclusione di logge e terrazzi coperti), complessivamente pari a mc. 59.636 (+7,25%)
c) una Superficie lorda abitabile (SLA) massima realizzabile pari a 18.500 mq;
d) una Superficie Agibile (SA) massima realizzabile pari a 17.000 mq.

La scelta di prevedere tipologie edilizie "*a torre multipiano*" per gli insediamenti residenziali e la conseguente necessità di realizzare, nei vani-scala previsti, un numero maggiore di ascensori (tre impianti in luogo di uno) ed una maggiore dimensione dei cavedi impiantistici, ha comportato un maggiore utilizzo di volumetria rispetto al consumo riferibile alle previsioni tipologiche S.U.A. approvato.
Inoltre, la scelta di utilizzare serramenti di grandi dimensioni per aumentare l'effetto "*panoramico*" dei nuovi edifici ha reso, poi, necessaria la realizzazione di strutture in aggetto, rispetto al filo di fabbrica, per ottenere l'indispensabile ombreggiatura dei serramenti nelle ore più calde .
La scelta, infine, di ottenere un effetto di mitigazione dell'impatto visivo dei futuri edifici, ha reso necessario l'utilizzo di una "*seconda facciata*" (una "*seconda pelle*"), costituita da lastre in vetro serigrafato colorato.
L'"*impatto*" di queste scelte architettoniche con le definizioni dei principali parametri urbanistici del PRG vigente (sicuramente finalizzati a trattare edifici di tipologia costruttiva più "*tradizionale*"), ha portato a dati quantitativi apparentemente incoerenti con i criteri di dimensionamento dell'intervento e, se valutati in modo superficiale, contraddittori .

A questo proposito si rileva che il "*Volume vuoto per pieno*" massimo previsto dal nuovo S.U.A., calcolato con l'applicazione della definizione di PRG, sarà pari a 75.000 mc, con un incremento, apparentemente molto alto, del 34% rispetto al volume esistente (55.600 mc.).
Va sottolineato, però, come ben 14.784 mc siano da attribuire alla "seconda pelle" vetrata prevista dal progetto e come, deducendo tale incremento, il volume "*reale*" si attesti su 59.636 mc, con un incremento soltanto del 7,25%.
Si rileva anche che il metodo di calcolo della Superficie agibile, introdotto con l'articolo 65 della L.R. 16/2008, prevede che tutte le superfici "*accessorie*" eccedenti il 30% della superficie agibile vadano ad incrementare la superficie agibile stessa.
La presenza, sempre dovuta alla scelta di prevedere la "*seconda pelle*" vetrata, di una grande superficie accessoria (mq 4.724 pari al 48% della superficie agibile), incrementa, in modo oggettivamente anomalo, la superficie agibile complessiva portandola dai 15.043 mq "*netti*" a ben 16.841 mq, esprimendo un valore di poco inferiore a quello della Superficie lorda abitabile massima prevista (pari a mq 18.500).
Per governare un progetto che difficilmente si attaglia ai tradizionali parametri urbanistici, è stato necessario dimensionare l'intervento con più parametri, specificamente coordinati con il progetto architettonico.
In questo modo, le previsioni quantitative dello S.U.A., pur correttamente dimensionate sul parametro Volume definito dal PRG e sul parametro Superficie agibile, definito dalla L.R. 16/2008, risultano "*calmierate*" e controllate attraverso l'ulteriore e contestuale obbligo di verifica della Superficie lorda abitabile, evitando che, con un utilizzo errato di potenzialità edificatorie apparentemente alte, gli obiettivi progettuali morfologici possano essere totalmente travisati e modificati.

8. Normativa urbanistica di riferimento

La normativa urbanistica a cui fa riferimento la proposta, non essendo intervenute nel frattempo modificazioni normative, è quella a cui ha fatto riferimento il S.U.A. già approvato, ovviamente con le varianti introdotte dal nuovo S.U.A.
Il P.T.C.P individua l'area come IS-TR-TU (Insediamenti Sparsi in regime di Trasformabilità e nel Tessuto Urbano). Essa non risulta, quindi, assoggettata ad una specifica ed autonoma disciplina paesistica.
Il Piano Regolatore vigente, approvato nel 2002, individua il compendio come ambito urbanistico B9 che interessa una superficie di circa 200.000 mq nella zona Nord di Alberga, definita come area di completamento edilizio.
Il lotto di intervento è inserito, quale area ad alta concentrazione volumetrica, in ambito operativo "CDn". Il regime attuativo previsto dalla relativa scheda è il Permesso di Costruire Convenzionato.
Tuttavia, il voto del C.T.R. n 86 dell'11 e 18.06.2002 aveva disposto che il progetto della zona fosse unitario ed esteso per l'intera CD.n con obbligo di S.U.A.
È ammessa, tra gli interventi edilizi possibili, la ristrutturazione urbanistica quale intervento finalizzato a sostituire l'esistente tessuto urbanistico-edilizio entro il volume esistente.
Per gli interventi di sostituzione edilizia l'art. 20 N.A. del PRG prevede che gli standard urbanistici vadano "*... di massima monetizzati con esclusione dei parcheggi pertinenziali, questi da attuare integralmente nel lotto di intervento...".*

È ora prevista la realizzazione di un insediamento caratterizzato dalle seguenti consistenze e destinazioni d'uso :

	Residenza	Commercio	Totale e verifica
Volume vuoto per pieno	mc 55.506	mc 18.914	mc 74.420 < mc 75.000
Volume reale	mc 40.722	mc 18.914	mc 59.636
Volume virtuale (per V.I.A.)	mc 56.286	mc 41.520	mc 97.806
Superficie lorda abitabile	mq 13.434	mq 4.893	mq 18.327 < mq 18.500
Superficie agibile	mq 11.551	mq 5.290	mq 16.841 < mq 17.000

Con una parziale variante al PRG, le destinazioni d'uso ammesse sono percentualmente le seguenti:

- RP (residenziale) : minimo 60%
- CO (Commercio) : massimo 40%

Sono inoltre ammesse, le seguenti destinazioni d'uso :

- Uffici e direzionalità (UD);
- Nuovi plessi polifunzionali di servizi pubblici o privati (PL). .

La realizzazione di unità aventi le destinazioni d'uso ad uffici e direzionalità, è ammessa anche nel caso in cui la loro consistenza riducesse la quota di incidenza percentuale degli insediamenti residenziali al di sotto del limite minimo del 60%.

La realizzazione di unità aventi le destinazioni d'uso come nuovi plessi polifunzionali di servizi pubblici o privati, è ammessa a condizione che la loro consistenza sia ricompresa nella quota di incidenza percentuale degli insediamenti commerciali pari al 40%.

La destinazione residenziale (RP) consente la realizzazione di organismi uni o plurifamiliari. Gli appartamenti, coerentemente ai regolamenti comunali vigenti avranno una superficie non inferiore a mq 38 ed almeno la metà degli alloggi avrà superficie utile netta superiore ai 60 mq. Per le stesse motivazioni, le eventuali unità immobiliari destinate ad uffici avranno superficie utile netta di almeno 30 mq e saranno prive di cucina o di posto cottura.

I parcheggi "*pertinenziali*" rispettano lo standard di legge e saranno almeno uno per ogni unità.

La realizzazione di strutture commerciali aventi una superficie di vendita tale da configurarle come medie o grandi strutture di vendita, sarà, ovviamente, attuata nel rispetto della vigente normativa.

Il Regolamento Comunale delle Attività Rumorose individua l'area "*zona acustica omogenea in classe IV*", quale Area di intensa Attività Umana. La relazione di valutazione previsionale di clima acustico, in quanto nuovo insediamento residenziale prossimo alle opere indicate dell'art. 8 della L. 447/1995 (ferrovia), dovrà essere redatta secondo le modalità indicate dalla relativa normativa di settore.

L'intervento, in seguito alla Delibera di Giunta Regionale n. 530/2003 che inserisce il Comune di Albenga in classe sismica3, richiederà una progettazione antisismica.

L'area risulta compresa nel bacino del fiume Carenda, ma idraulicamente viene attribuita al Piano di bacino del fiume Centa. Essa ricade in fascia di inondabilità C.

9. Modalità di attuazione,

L'intervento è caratterizzato da una forte integrazione delle sue varie parti.

Le due torri risultano connesse ed integrate, dal punto di vista dei rapporti dimensionali e, soprattutto, dei materiali di finitura delle facciate, alle piastre monoplano commerciali ed agli spazi di relazione, situati sia al piano terreno, sia al primo piano.

Ancor più connessi al resto dei fabbricati sono gli spazi interrati, quasi totalmente destinati al parcheggio delle autovetture (sia degli utilizzatori delle strutture commerciali, sia degli abitanti dei fabbricati residenziali).

L'attuazione è prevista in unica soluzione in forza di uno o più titoli abilitativi o in fasi differenti, ma tra loro organiche.

Anche nel caso di realizzazioni per fasi, ogni corpo di fabbrica oggetto di un titolo abilitativo sarà connesso ad opere di urbanizzazione relative alla viabilità di accesso, all'allacciamento alla rete idrica, alle fognature ed alla rete elettrica, del gas e telefonica.

10. Il progetto planovolumetrico

Lo S.U.A. definisce gli *Elementi prescrittivi* che individueranno le specifiche di carattere urbanistico ritenute indispensabili ed irrinunciabili per la corretta attuazione dello S.U.A.

Gli *Elementi prescrittivi* di carattere urbanistico individuati dalla proposta sono:

- le *sagome di edificabilità* con le quali viene definito lo spazio in cui devono essere contenute le porzioni fuori terra degli edifici previsti;
- i *collegamenti pedonali* che individuano le connessioni, interne alle aree, tra strade pubbliche esistenti o previste.

11. Edilizia residenziale pubblica

E' previsto il rispetto della Legge Regionale n. 38/2007

Più in particolare, si prevede che la stipulanda convenzione disciplini e garantisca il rispetto della legge nei termini che verranno definiti secondo il diritto al momento applicabile.

In ogni caso, dovrà essere prevista la possibilità, sempre secondo legge:

- di provvedere alla realizzazione della quota di superficie edificabile da riservare alla realizzazione di interventi di edilizia residenziale pubblica (ERP) anche in porzioni di territorio differenti da quelle interessate dal S.U.A., purché situate nel Comune di Albenga;
- di monetizzare tale quota, per il *valore* corrispondente.

12. Rapporti con la L.R. 4/2012 sulla tutela delle acque

La recente promulgazione della Legge Regionale 4 del 2012 pone importanti condizionamenti al nuovo S.U.A. sulle aree già occupate dalla Cooperativa Ortofrutticola in via Dalmazia.

Tale Legge, infatti, prevede che per i Comuni (come il Comune di Albenga) che non hanno ancora provveduto all'adeguamento del servizio depurativo fognario esistente, l'adozione o comunque l'approvazione di piani urbanistici comunali e di strumenti urbanistici attuativi e delle relative varianti, o l'approvazione di progetti comportanti modifica dei piani o degli strumenti urbanistici attuativi, che determinino incremento del peso insediativo, come definito dall'articolo 33 della legge regionale 4 settembre

1997, n. 36 (Legge urbanistica regionale) e successive modificazioni ed integrazioni, cui corrisponda un aumento del carico inquinante degli scarichi:

- debba essere preceduta dalla verifica, da parte delle strutture regionali competenti in materia di acqua, della corrispondenza tra la capacità di trattamento dell'impianto e le esigenze delle aree asservite;
- in alternativa debba essere subordinata all'adeguamento del servizio fognario-depurativo esistente, da realizzare prima della costruzione dei nuovi insediamenti.

Lo S.U.A., rispetta la nuova Legge, con un apposito articolo delle norme tecniche di attuazione nel quale, aderendo agli indirizzi della Circolare regionale emessa dal Direttore del Dipartimento Ambiente il 19 marzo 2012, in relazione alla citata L.R. 4/2012:

a) viene definita la porzione degli insediamenti previsti dal nuovo SUA, corrispondente all'incremento di SLA rispetto alle previsioni dello S.U.A. approvato, che costituisce, "*incremento del peso insediativo*" ai sensi e per gli effetti della L.R. 4/2012, alla quale può corrispondere un aumento del carico inquinante degli scarichi;
b) viene previsto che, nei termini di validità della L.R. 4/2012, la realizzazione, degli insediamenti previsti dallo S.U.A., costituenti "*incremento del peso insediativo*", ai quali corrisponda un aumento del carico inquinante degli scarichi sia subordinata all'adeguamento del servizio depurativo fognario esistente, da realizzare prima della ultimazione dei nuovi insediamenti;
c) viene ammesso, in caso di mancato adeguamento del servizio depurativo fognario esistente da parte della Pubblica Amministrazione, che i proponenti possano provvedere a propria cura e spese, realizzando, su aree proprie o del Comune, impianti di depurazione dimensionati sulla porzione degli insediamenti costituenti "*incremento del peso insediativo*".

La bozza di convenzione, oggetto del prescritto atto d'obbligo da parte dei proponenti, mette in atto le norme relative al rispetto della L.R. 4/2012, prevedendo, tra le opere di urbanizzazione a carico del Soggetto proponente, la realizzazione di un impianto di depurazione, dimensionato sul numero di "abitanti equivalenti" corrispondenti alla porzione di insediamento costituente "*incremento del peso insediativo*".

13. Rapporti tra gli insediamenti previsti dallo S.U.A. e le principali matrici ambientali – Relazione paesaggistica

Un apposito elaborato analizza i rapporti tra gli insediamenti previsti dallo S.U.A. e le principali matrici ambientali, le criticità e le eventuali mitigazioni previste.

Inoltre, essendo una porzione delle aree interessate dallo S.U.A. ricomprese tra i " *i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia*" tutelati dall'articolo 142 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, è prevista anche una specifica Relazione Paesaggistica, redatta ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005,

Ad essi si rimanda per il necessario approfondimento di tali tematiche.

14. Opere di urbanizzazione

All'intervento è collegata una serie di opere di urbanizzazione alle quali già si è accennato nei capitoli precedenti.

9.1 Le opere di urbanizzazione primaria di interesse specifico degli interventi previsti dallo S.U.A., riguardano :

a) rete di adduzione idrica;
b) rete di raccolta e smaltimento delle acque bianche e nere, comprensiva dei collettori, pozzetti di raccordo, di caditoia ed ispezione;
c) rete di distribuzione dell'energia elettrica, comprensiva delle necessarie cabine di trasformazione;
d) illuminazione delle aree pubbliche e di uso pubblico;
e) rete telefonica, comprensiva di condotte e pozzetti;
f) rete di distribuzione del gas;

9.2 Le opere di urbanizzazione primaria definibili di interesse generale da parte dell'Amministrazione Comunale, riguardano :

g) realizzazione ed allestimento di spazi di relazione nelle aree interessate dallo S.U.A.;
h) ripavimentazione e rifunzionalizzazione della Piazza Bolla, da destinare a parcheggio pubblico ed a spazio di relazione;
i) riqualificazione del sottopasso veicolare e pedonale della ferrovia;
j) risistemazione e piantumazione dei rilevati ferroviari;
k) adeguamento rotatoria esistente via Dalmazia – via Patrioti;
l) nuova rotatoria via Patrioti – viale 8 Marzo;
m) adeguamento impianto semaforico tra via Pontelungo via Dalmazia e via Roggetto.

9.3 Le opere di urbanizzazione secondaria definibili di interesse generale da parte dell'Amministrazione Comunale, riguardano :

a) l'adeguamento e l'ampliamento della Scuola Materna Comunale, con la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica in sostituzione di quello esistente.

La realizzazione di queste opere verrà concordata con l'Amministrazione Comunale, dopo avere verificato i relativi costi ed il monte dovuto in moneta per oneri di urbanizzazione scomputabili.

Essa, infatti, sarà effettuata scomputandone il costo dagli importi degli oneri di urbanizzazione ed utilizzando il contributo per la monetizzazione delle aree a standard di cui non sarà possibile la cessione gratuita al Comune di Albenga, messo a disposizione allo scopo di concorrere al completamento delle opere di urbanizzazione.

La realizzazione delle opere sarà affidata nel rispetto delle procedure di legge.

15. Standard urbanistici

L'intervento ha individuato, con riferimento alla quantità ed agli usi degli insediamenti privati previsti, le aree di standard urbanistici necessarie a garantire un corretto equilibrio degli insediamenti.

Poiché la quantità di aree effettivamente reperibili è minore rispetto alla misura di legge, si prevede, coerentemente alle previsioni del PRG vigente, la parziale monetizzazione. Gli importi relativi, come affermato nel precedente paragrafo, saranno utilizzati in zona.

16. Convenzione con il Comune - garanzie

Coerentemente alle norme vigenti in materia e per assicurare il coordinamento tra la realizzazione degli insediamenti privati e la realizzazione delle opere di urbanizzazione, gli interventi previsti saranno disciplinati da una convenzione con il Comune.

La Convenzione prevenderà che i soggetti attuatori :

- si obblighino a cedere gratuitamente o ad asservire ad uso pubblico al Comune tutte le aree private destinate dallo S.U.A. alla realizzazione delle opere di urbanizzazione pubbliche;
- definiscano le modalità di utilizzo delle opere di urbanizzazione eventualmente asservite ad uso pubblico ed i termini per la stipula dei definitivi atti di cessione e di asservimento;
- si obblighino a realizzare le opere di urbanizzazione, nel rispetto delle procedure di legge, a scomputo parziale o totale del contributo di urbanizzazione, come per legge;
- garantiscano con polizze fidejussorie, in favore del Comune, l'esecuzione delle opere di urbanizzazione e gli altri obblighi convenzionali;
- definiscano, coerentemente alle norme ed ai regolamenti vigenti in materia, le modalità di trasferimento al Comune delle opere di urbanizzazione realizzate.

17. Termini di esecuzione degli interventi previsti

Il termine per l'attuazione dell'intervento è indicato in dieci anni dalla stipula della convenzione.