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	__/__/201_	-
B	__/__/201_	-
C	__/__/201_	-

OGGETTO

RELAZIONE PAESAGGISTICA

Scala - -

Data __/02/2013

Fase	Cat.	N°	Rev.
U	AR	23	-

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

INDICE

A. OGGETTO DELLA RELAZIONE PAESAGGISTICA.....2

B. ANALISI DELLO STATO ATTUALE.....3

1. Componenti naturali del territorio di Albenga.....3
2. Cenni storici sulla formazione della città.....5
3. Il bene paesaggistico interessato.....6
4. Livelli di tutela rilevabili dagli strumenti di pianificazione paesaggistica, urbanistica e territoriale.....7
   - 4.1. Piano Territoriale di coordinamento paesistico (P.T.C.P.).....7
   - 4.2. Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona (P.T.C.).....8
   - 4.3. Piano Territoriale Regionale (P.T.R.).....9
5. L'area di intervento – definizione dei caratteri paesaggistici dell'area di intervento.....11
   - 5.1. Parametri di lettura delle qualità e delle criticità paesaggistiche.....11
   - 5.2. Rapporto con il contesto naturale.....11
   - 5.3. Rapporto con il contesto antropizzato.....13
   - 5.4. Appartenenza ad ambiti di percezione da punti o percorsi panoramici.....15
6. Definizione del Contesto paesaggistico dell'area di intervento.....18
7. Rischio paesistico.....20
   - 7.1. Parametri di lettura del rischio paesaggistico.....20
   - 7.2. Definizione del "rischio" paesaggistico.....20

C. LE OPERE IN PROGETTO.....21

1. I principi progettuali, gli obiettivi di qualità paesaggistica da conseguire e le possibili incidenze sul contesto paesistico dell'area di intervento.....21
   - 1.1. Obiettivi di qualità paesaggistica.....21
   - 1.2. Principi progettuali.....21
   - 1.3. Una riqualificazione coerente con gli obiettivi PRG – trasformazione di una struttura di tipologia e di attività impropria, in un insediamento residenziale e terziario.....22
   - 1.4. La creazione di un polo con funzioni pubbliche e private dotato di forte attrattività.....23
   - 1.5. Prima anticipazione dell'operazione urbanistica di rifunzionalizzazione della zona in vista della future rilocalizzazione della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia e della stazione ferroviaria di Albenga.....24
   - 1.6. Rapporto e possibile integrazione con il rilevato ferroviario.....25
   - 1.7. Riproposizione di elementi tipologici tipici della Città Storica, come elementi simbolici della "centralità" del nucleo urbano.....26
   - 1.8. L'architettura del nuovo SUA.....27
   - 1.9. Redazione ed analisi di ipotesi progettuali alternative.....28
   - 1.10. Analisi delle possibili incidenze delle opera in progetto sul contesto paesaggistico.....28

ALLEGATI

- ALLEGATO 01 – Le emergenze storiche
- ALLEGATO 02 – Il contesto paesaggistico
- ALLEGATO 03 – Il contesto paesaggistico
- ALLEGATO 04 – Planimetria di rilievo (sc. 1:1.000)
- ALLEGATO 05 – Sezioni di rilievo (sc. 1:1.000)
- ALLEGATO 06 – Pianta di progetto del piano primo fuori terra (sc. 1:1.000)
- ALLEGATO 07 – Pianta di progetto del secondo primo fuori terra (sc. 1:1.000)
- ALLEGATO 08 – Pianta di progetto del piano primo interrato (sc. 1:1.000)
- ALLEGATO 09 – Pianta di progetto del piano secondo interrato (sc. 1:1.000)
- ALLEGATO 10 – Piante di progetto del piano secondo e terzo (sc. 1:1000)
- ALLEGATO 11 – Piante di progetto del piano quarto e quinto (sc. 1:1000)
- ALLEGATO 12 – Piante di progetto del piano sesto e settimo (sc. 1:1000)
- ALLEGATO 13 – Piante di progetto del piano ottavo e nono (sc. 1:1000)
- ALLEGATO 14 – Prospetti di progetto (sc. 1:1.000)
- ALLEGATO 15 – Planimetria di progetto con sovrapposizione dello stato di fatto (sc. 1:1.000)
- ALLEGATO 16 – Sezione di progetto con sovrapposizione dello stato di fatto (sc. 1:1.000)
- ALLEGATO 17 – Ipotesi progettuali alternative: Soluzione A
- ALLEGATO 18 – Ipotesi progettuali alternative: Soluzione B
- ALLEGATO 19 – Ipotesi progettuali alternative: Soluzione C
- ALLEGATO 20 – Ipotesi progettuali alternative: Soluzione D
- ALLEGATO 21 – Ipotesi progettuali alternative: Soluzione E
- ALLEGATO 22 – Fotoinserimenti
- ALLEGATO 23 - Fotoinserimenti

A. Oggetto della Relazione Paesaggistica

La presente Relazione Paesaggistica si riferisce allo S.U.A. in contestuale variante al P.R.G. di Albenga relativo all'area già di proprietà della Cooperativa ex Ortofrutticola, situata tra le vie Dalmazia, Patrioti, Chiesa e Che Guevara, finalizzato a sostituire lo 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.

L'area oggetto dello Strumento Urbanistico fa parzialmente parte di un "*territorio costiero compreso in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia"* riconosciuto quale bene paesaggistico dal comma a) dell'articolo 142 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "*Codice dei beni culturali e del paesaggio*".

La Relazione, viene redatta coerentemente alle indicazioni definite dal Decreto del presidente del Consiglio dei ministri 12 dicembre 2005 relativo alla documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

B. Analisi dello stato attuale

1. Componenti naturali del territorio di Albenga

Per una corretta definizione della situazione del contesto paesaggistico in cui è stato sviluppato il progetto del nuovo S.U.A. si è proceduto ad una sintetica analisi delle componenti naturali del territorio di Albenga.

Il Territorio Albenganese (o Ingauno) costituisce, rispetto ai caratteri più ricorrenti del territorio regionale, una "eccezione". Il fiume Centa, che con i suoi principali affluenti , Arroscia e Neva, ha un bacino idrografico di 420 kmq , ha formato l'unica vera grande pianura della Liguria, da sempre famosa per le colture agricole ed ortofloricole.

Questa specificità ha condizionato fortemente il rapporto tra il mare e le alture dell' entroterra : molto più lontane rispetto alle altre zone costiere della Liguria e tra il mare ed il centro storico : "*sospinto*" lontano dalla costa dai depositi alluvionali del fiume.

Molto caratteristico è il territorio agricolo che, a differenza del resto della regione, in cui è costretto ad estendersi nelle anguste pianure tra il mare e la montagna o sui ripidi terrazzamenti creati nei secoli dall'uomo, trova ampio spazio nella piana, resa fertile dal fiume (almeno nelle sue più immediate vicinanze) e "difesa" dalla barriera della ferrovia.

Con la semplificazione che un documento come la presente Relazione Paesaggistica richiede, sono state individuate 4 differenti componenti naturali del territorio di Albenga.

- l'ambiente marino della fascia costiera (cfr. Figura 1 e 2), caratterizzato dalla totale mancanza di rilievi e promontori, dal profondo estuario del Centa, dalla presenza della linea ferroviaria nelle immediate vicinanze della costa, da una spiaggia poco profonda, da pochi insediamenti specializzati per la balneazione (cfr. Figura 3) e dalle notevoli emergenze paesaggistiche dell'isola Gallinara (cfr. Figura 4) e dell'ampio "*arco* " del Golfo di Genova;



Figura 1 Foto aerea dall'entroterra



Figura 2 Foto aerea dal mare



Figura 3 Insediamenti sulla spiaggia



Figura 4 Vista dell'isola Gallinara dalla spiaggia

- la piana del Centa e le aree agricole (cfr. Figura 5), molto profonda ed ampia : caratterizzata da una notevole quantità di colture ortofloricole, da un gran numero di serre, sia dotate di strutture fisse, sia dotate di strutture non permanenti e smontabili e da insediamenti prevalentemente residenziali sparsi sul territorio;



Figura 5 Panorama della piana del Centa e le relative aree agricole

- le zone collinari terrazzate (cfr. Figura 6) dominate dalle colture dell'ulivo e della vite : meno rilevanti rispetto a quelle di altre zone della Liguria, con effetti panoramici ridotti a causa della loro lontananza dal mare;



Figura 6 Vista della zona collinare

- le zone boscate più interne (montane) e delle valli che, per la loro lontananza dalla costa, "*giocano*" un ruolo di "*sfondo reciproco*": la montagna per il mare ed il mare per la montagna (cfr. Figura 7, 8, 9, 10 e 11).



Figura 7 Panorama dai monti dell'entroterra



Figura 8 Monte Ceresa



Figura 9 Monte Acuto



Figura 10 Monte Bignone



Figura 11 Monte Pesalto

Sulle prime due componenti, come meglio sarà chiarito nei capitoli seguenti, pesa un profondo degrado urbanistico/insediativo, a causa dello sviluppo immobiliare ed infrastrutturale irrazionale e dequalificante degli anni 'sessanta/'settanta.

L'entroterra, soprattutto quello dei rilievi più alti, è tuttora riconoscibile come un "ambiente naturale", dotato di notevoli valenze paesaggistiche.

2. Cenni storici sulla formazione della città

Albenga è Città di origine Romana. Nasce sulla costa (cfr. Figura 12), 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 che unisce Genova a Ventimiglia tra la fine del 1800 e l'inizio del secolo scorso, rappresenta il primo importantissimo segno di discontinuità nello sviluppo urbano di Albenga (cfr. Figura 13 e 14).

Questa linea ferroviaria non viene costruita soltanto per creare una nuova via di collegamento con la Francia, ma anche per finalità di tipo militare ed economico.

La linea viene, infatti, costruita a mare, con una massicciata che iniziava al confine attuale con il comune di Alassio e terminava alla fine del comune di Ceriale.

Questo posizionamento viene deciso per permettere che le terre vicino al mare (terreni paludosi e salmastri, soggetti a continue inondazioni) potessero essere bonificati, aumentando la superficie agricola della piana.

La massicciata a mare, inoltre, ha un fattore difensivo : molte erano state, infatti, le navi e gli eserciti che nei secoli passati avevano scelto la grande piana albenganese come spiaggia da sbarco per le truppe.

La linea ferroviaria di collegamento con la Francia viene, quindi realizzata in posizione relativamente lontana rispetto al nucleo storico della Città.



Figura 12 Schema dello sviluppo della città: sviluppo della città romana (a sinistra), sviluppo della città sec. XIX (al centro), sviluppo della città sec. XX (a destra)

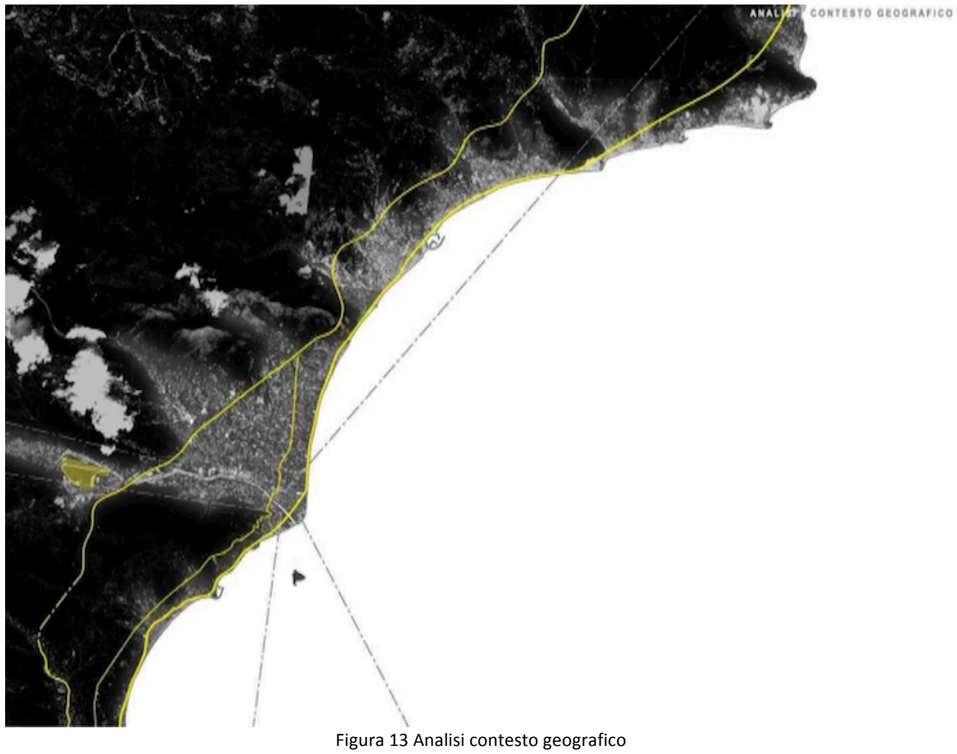


Figura 13 Analisi contesto geografico



Figura 14 Analisi contesto urbano

Subito dopo la costruzione della ferrovia, la Città storica comincia ad espandersi verso la stazione ferroviaria (cfr. Figura 12).

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 (cfr. Figura 12).

A questi fenomeni si aggiunge, qualche anno dopo, la crescita delle " *seconde case*" : tipica di una regione vocazionalmente turistica : e ciò nonostante che la ferrovia spezzi gravemente il rapporto con il mare, con la bellezza del paesaggio costiero, con le alte montagne dell'Appennino e la vicinanza dell'isola Gallinara (cfr. Figura 15).



Figura 15 Paesaggio costiero e isola della 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*".

3. Il bene paesaggistico interessato

Come è stato già affermato, L'area oggetto dello Strumento Urbanistico fa parzialmente parte di un "*territorio costiero compreso in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia"* riconosciuto quale bene paesaggistico dal comma a) dell'articolo 142 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "*Codice dei beni culturali e del paesaggio*".

E' corretto ricordare come questa tutela derivi in modo diretto ed esplicito dalla Legge 431/85, più nota come "*Legge Galasso*", dal nome del grande storico napoletano Giuseppe Galasso, a quel tempo Ministro dei Beni Culturali.

Il bene paesaggistico interessato è, quindi, la costa marina e cioè quella porzione di territorio di "*confine*" tra la terraferma ed il mare.

Si tratta di una tutela che riguarda aspetti relativi alla percezione complessiva del "bene paesaggistico", tra cui è possibile individuare :

- il paesaggio naturale;
- l'assetto vegetazionale;
- il paesaggio antropizzato;
- le emergenze storiche ed architettoniche presenti
- la percezione della costa dal mare;
- la percezione della costa da terra;
- la qualità e la visibilità dello "sfondo" costituito dall'entroterra.

La complessità di questi aspetti rende indispensabile (in misura probabilmente superiore rispetto ad altri beni paesaggistici tutelati) un'analisi completa dei caratteri paesaggistici dell'area in cui è previsto l'intervento e, al termine di tale analisi, la definizione del relativo contesto paesaggistico.

Tale analisi deve, ovviamente essere preceduta dalla definizione dei livelli di tutela dell'area di intervento, rilevabili dagli strumenti di pianificazione paesaggistica, urbanistica e territoriale.

4. Livelli di tutela rilevabili dagli strumenti di pianificazione paesaggistica, urbanistica e territoriale

4.1 Piano Territoriale di coordinamento paesistico (P.T.C.P.)

La Regione Liguria e' stata la prima regione italiana a dotarsi, a seguito degli obblighi previsti dalle norme statali, di un Piano Paesistico, nonostante la complessità e la ricchezza del suo territorio.
A differenza di molte altre parti d'Italia, è possibile quindi, affermare che, a livello di pianificazione paesisitica regionale, esiste una consolidata definizione delle condizioni di tutela dei beni paesaggistici.
L'area di intervento appartiene all'Ambito n. 30 - Albenga - Ceriale.
In tale ambito i caratteri generali del paesaggio, secondo il P.T.C.P., sono costituiti :

- dai **rilievi montuosi** : tra i più importanti il monte Acuto, il monte Pesalto, il monte Ceresa ed il monte Pignone;
- dalla grande e caratteristica **pianura alluvionale** tra il torrente Neva ed il torrente Arroscia, affluenti del breve, ma molto importante fiume Centa, da secoli dedicata alle colture agricole, che di estende fino al mare;
- **dall'ambiente di tipo rurale delle zone collinari**, nell'interno tra la piana ed i monti, in cui si ritrovano frutteti ed uliveti;
- dalla permanenza di un paesaggio costruito di prevalente **matrice agraria**;
- da un centro urbano caratterizzato dalla presenza di un'unica **"trama urbana" compatta**;
- da una costellazione di **polarità urbane**, costituite da aggregati compatti con sviluppo lineare ed a maglia, lungo le direttrici dei corsi d'acqua dell'Arroscia e del Neva.
- da **emergenze storiche ed archeologiche** costituite, principalmente dalla Città Romana, dai resti di strade romane, da un ponte medioevale , da insediamenti religiosi.

In sintesi, il P.T.C.P. riconosce all'ambito di Albenga e Ceriale una integrazione di valori ambientali direttamente collegati a specificità morfologiche, quali aree pianeggianti contrapposte a salienti orografici, a caratteri di tipo vegetazionale (predominanza del paesaggio agrario) e testimonianze del paesaggio costruito (cfr. Figura 16).

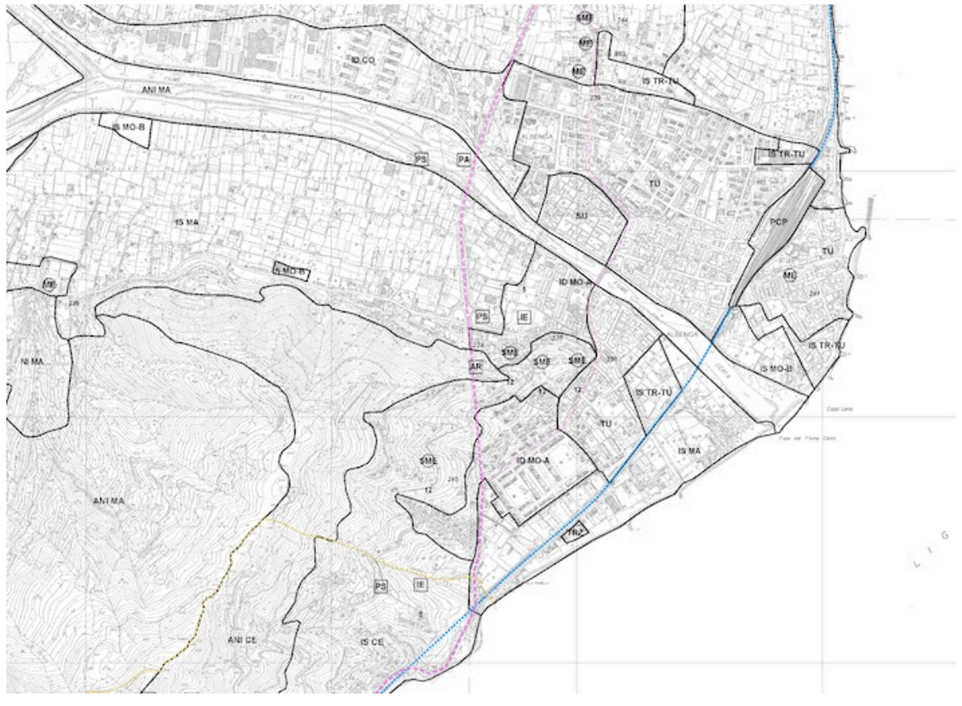


Figura 16 Estratto dal P.T.C.P.: scheda n. 26

L'area interessata dal S.U.A. e' individuata dal P.T.C.P. Regionale con una specifica perimetrazione che ne definisce una precisa specificità.
Relativamente all'**assetto geomorfologico** (cfr. Figura 17), l'area viene definita come dotata di "modificabilità di tipo B" (MO-B) e, quindi, come porzione di territorio non assoggettata ai regimi normativi della relativa sezione del Piano. Gli interventi, in tale zona dovranno informarsi a criteri di corretto inserimento ambientale dal punto di. Vista, ovviamente, di tipo geomorfologico.

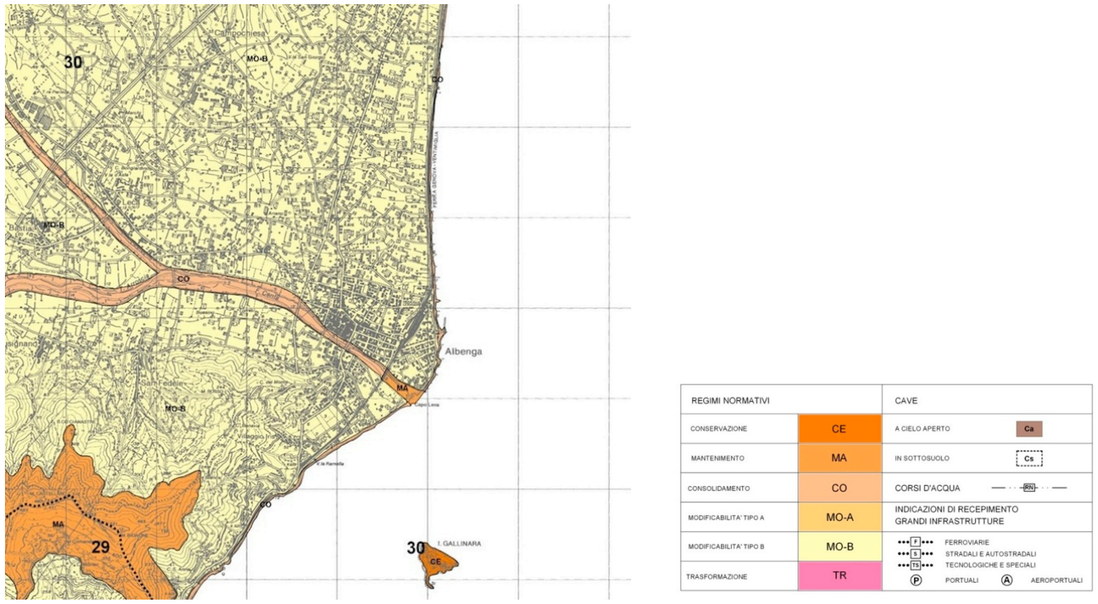


Figura 17 Estratto dal P.T.C.P.: "Assetto geomorfologico" Tav. PTCP 49, CR 245.2

Relativamente all'**assetto vegetazionale**, (cfr. Figura 18) trattandosi di un ambito urbano, non vengono date particolari indicazioni.

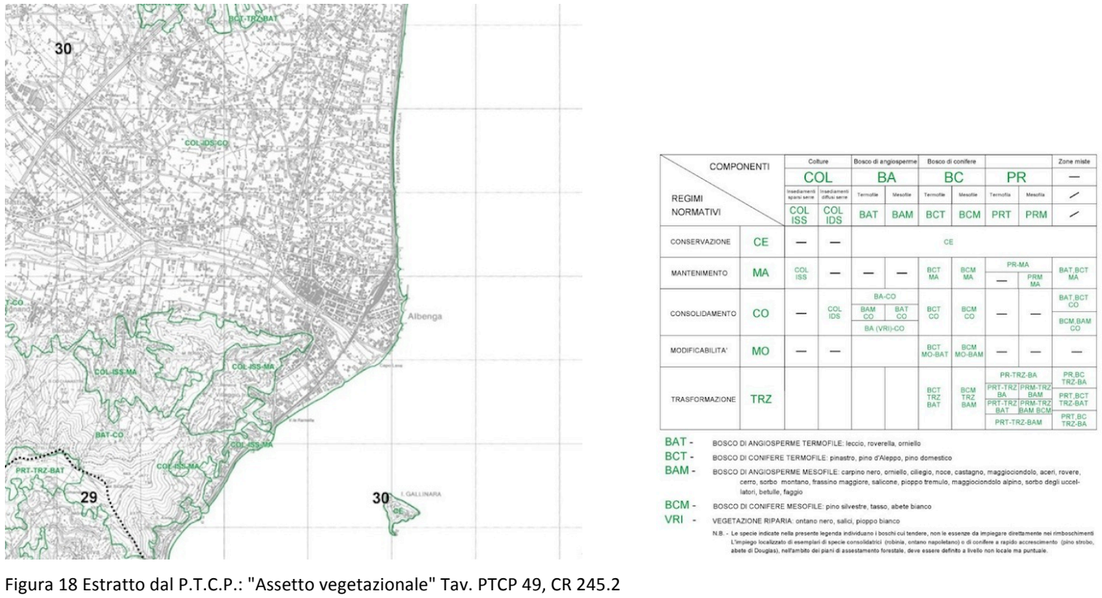


Figura 18 Estratto dal P.T.C.P.: "Assetto vegetazionale" Tav. PTCP 49, CR 245.2

Relativamente all'**assetto insediativo**, (cfr. Figura 19) il Piano individua l'area con tre sigle, corrispondenti a 3 differenti definizioni dell'area :

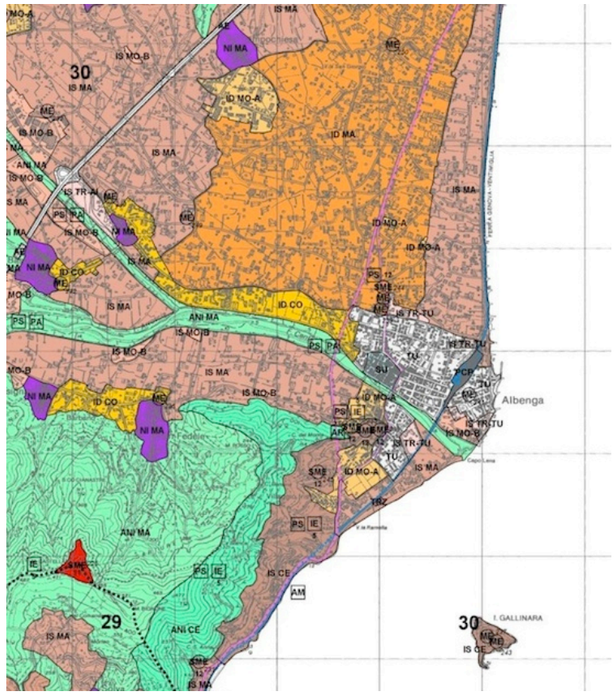
- **IS** = corrispondente alla classificazione come **insediamento sparso** : indicazione riferibile alla vicinanza ed alla parziale appartenenza dell'area perimetrata al contesto insediativi della adiacente zona agricola (ortofloricola);
- **TU** = corrispondente alla classificazione come **tessuto urbano** : indicazione che chiarisce l'appartenenza anche (e forse prevalentemente) al centro abitato di Albenga, seppure in posizione decentrata;
- **TR** = corrispondente alla classificazione come area predisposta alla **trasformazione** : indicazione riferibile all'incongruità tipologica e d'uso della sede della Cooperativa Ortofrutticola, rispetto ai tessuti circostanti ed alla forte predisposizione al cambiamento ed alla riqualificazione.

Molto importante è l'adiacenza dell'ambito **PCP**, con il quale viene perimetrata la linea ferroviaria Genova – Ventimiglia, corrispondente al **"Parco Costiero del Ponente".** Con questa individuazione viene esplicitato il grande progetto regionale di recupero e riutilizzo dei sedimi ferroviari, in vista dello spostamento "*a monte*" della linea ferroviaria , per la creazione di una lunghissima pista ciclabile e di un parco costiero.

Questa previsione, recentemente trasformata in P.R.U.S.S.T. (Programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio), è già stata attuata nelle zone in cui lo spostamento "a monte" della ferroviaria è già avvenuto.

Meno significativa è l'adiacenza delle aree del Fiume Centa, per il quale il P.T.C.P. prevede modeste alterazioni che non compromettano la funzione paesistica e la rilevabile presenza di qualità ambientale e della via Aurelia, per la quale il Piano prevede la restituzione del rango di elemento distintivo di identità e immagine.

Nell'area verso l'abitato di Ceriale, infine, il P.T.C.P. riconosce la presenza di insediamenti sparsi da mantenere, l'esistenza di un equilibrato rapporto tra insediamenti e ambiente naturale ed agricolo e dichiara compatibile **un incremento della consistenza insediativi e della dotazione di attrezzature ed impianti.**



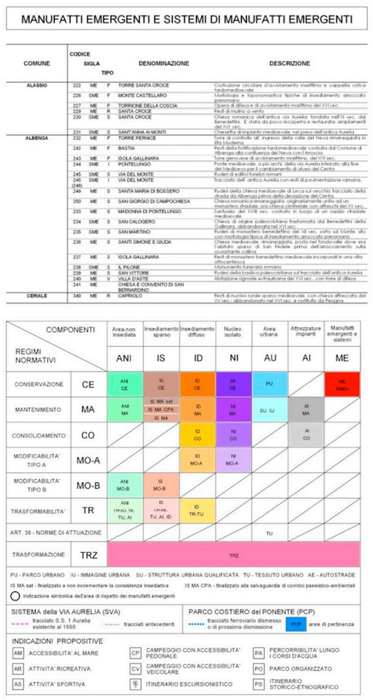


Figura 19 Estratto dal P.T.C.P.: "Assetto insediativo" Tav. PTCP 49, CR 245.2

In sintesi, è possibile affermare che il Piano Territoriale con Valenza Paesistica :

- non individua particolari condizioni di tutela per l'area di intervento;
- segnala la presenza di un'importante condizione di riqualificazione urbanistica e, nella fattispecie, anche paesaggistica, costituita dalla previsione , già in parte attuata, dello spostamento "a monte" della ferrovia e la creazione del Parco Costiero del Ponente;
- propone , per l'area di intervento, una condizione di trasformazione del tessuto urbano esistente.

4.2 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona (P.T.C.)

Altro Strumento di pianificazione di area vasta che spiega i propri effetti sull'area di intervento è il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona.

Per la sua particolare natura, il P.T.C. provinciale ha riferimenti molto parziali sulla tutela del Paesaggio. Esso trova, infatti, le sue finalità principali **nella definizione degli obiettivi generali per lo sviluppo complessivo del territorio-provincia** (cfr. Figura 20), dei quali la difesa del paesaggio è una delle componenti.

Inoltre, a causa della presenza di uno strumento regionale con specifica valenza paesistica, le indicazioni di tipo paesaggistico del P.T.C. non possiedono, quasi mai, valore prescrittivo, ma si risolvono, molto spesso, in suggerimenti di corretto operato.

L'Albenganese costituisce uno dei 4 ambiti territoriali principali individuati dal Piano Provinciale.

Ad esso vengono assegnati compiti importanti, come lo **sviluppo dell'aeroporto interregionale di Albenga** come componente del sistema logistico del Ponente, la creazione di **nuove centralità produttive**, il **miglioramento delle condizioni della viabilità costiera**, la **riorganizzazione e la riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati ed il riuso, in forma integrata e coordinata, dei tratti di ferrovia dimessi o da dimettere lungo la costa**.

La lettura degli ultimi due compiti assegnati all'ambito Albenganese e, cioè la riorganizzazione e la riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati ed il riuso, in forma integrata e coordinata, dei tratti di ferrovia dimessi o da dimettere lungo la costa, definiscono, anche se, attraverso l'esplicitazione della loro soluzione, l'esistenza di due significative criticità anche di tipo paesaggistico.

Più specifici, invece, per la loro ricaduta sul tema della conservazione e della tutela del Paesaggio, sono, invece degli **obiettivi** del P.T.C. Provinciale relativi alla "*riorganizzazione insediativa e conservazione delle risorse primarie della Piana di Albenga e di Andora*", quali :

- il mantenimento della competitività in ambito nazionale ed internazionale per le aziende agricole intensive, con la salvaguardia delle caratteristiche di "*distretto ad alta specializzazione*", incentrato sulla produzione agricola, principalmente nei territori pianeggianti e pedecollinari e dell'immediato entroterra; con tale indicazione viene, di fatto indicato il mantenimento e lo sviluppo di uno dei caratteri paesagistici peculiari del territorio di Albenga;
- il consolidamento del "*distretto agricolo e florvivaistico di ponente*" dell'Albenganese e la "*salvaguardia del terreno coltivabile*" : due indicazioni che ribadiscono l'obiettivo di tipo paesaggistico definito al punto precedente;
- il miglioramento della qualità del sistema insediativi della piana agricola e la qualità dei centri abitati, attraverso il riordino delle funzioni residenziali, commerciali, produttive e di servizio e la riqualificazione degli spazi pubblici; con tali indicazioni viene, di fatto, evidenziato il degrado sia dal punto di vista dell'organizzazione urbanistica, sia dal punto di vista più specificatamente architettonico, del contesto insediativo di Albenga e viene indicata la strada da percorrere per la sua riduzione;

- il perseguimento di una maggiore strutturazione e di una maggiore qualità architettonico-ambientale per i tessuti artigianali e commerciali : una indicazione che ribadisce l'obiettivo di tipo paesaggistico definito al punto precedente;
- spostamento "a monte" e riuso della linea ferroviaria litoranea : obiettivo che coglie la grave criticità rappresentata da questa "barriera infrastrutturale" per la città di Albenga e le notevoli potenzialità di riqualificazione urbanistica e paesaggistica di un corretto riutilizzo dei sedimi dopo il trasferimento "a monte" della linea:
- la conservazione dell'ambiente marino e costiero secondo le indicazioni dell'Agenda 21 regionale : indicazione più rivolta alle emergenze di tipo ambientale (con particolare attenzione ai problemi dell'inquinamento, della pesca, dell'innalzamento del livello del mare) piuttosto che di tipo paesaggistico.

In sintesi, è possibile affermare che il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona :

- non individua particolari condizioni di tutela per l'area di intervento;
- segnala la presenza di un'importante condizione di riqualificazione urbanistica e, nella fattispecie, anche paesaggistica, costituita dalla previsione , già in parte attuata, dello spostamento "a monte" della ferrovia e del corretto riuso dei sedimi liberati;
- prescrive la "*salvaguardia del terreno coltivabile*" con il mantenimento e lo sviluppo di uno dei caratteri paesagistici peculiari del territorio di Albenga;
- propone , anche per l'area di intervento, il miglioramento della qualità dei centri abitati, attraverso il riordino delle funzioni residenziali, commerciali, produttive e di servizio e la riqualificazione degli spazi pubblici.



Figura 20 Estratto dal P.T.C.: "Obiettivo 3. La riorganizzazione infrastrutturale del corridoio litoraneo" (a sinistra); "Obiettivo 6. La riorganizzazione della Piana di Albenga e la conservazione delle risorse primarie".

4.3 Piano Territoriale Regionale (P.T.R.)

Il nuovo **Piano Territoriale Regionale**, tuttora in corso di definitiva approvazione, ha tra le sue finalità principali, la semplificazione normativa in materia di paesaggio, urbanistica e edilizia.

L'obiettivo è quello di avere un Piano unico, che costituisca un unico riferimento anche per la pianificazione comunale, con il coinvolgimento diretto delle Province.

Esso, infatti, ricomprende i contenuti, oggi suddivisi in strumenti diversi, finalizzati a conseguire cinque obiettivi principali :

1. Il **contenimento del consumo di suolo**, con un regime di più attenta conservazione per le aree non insediate
2. la **priorità al rinnovo e alla riqualificazione urbana** con una forte attenzione al rapporto con la pianificazione di bacino e con la rete ecologica
3. lo **sviluppo dei sistemi produttivi**, con l'individuazione dei distretti da riservare a specifiche funzioni produttive di scala locale
4. la **salvaguardia ed il rilancio delle aree e delle attività agricole**, contrastando i fenomeni di erosione e abbandono
5. l'identificazione del **sistema infrastrutturale regionale** e delle sue linee di sviluppo.

Il Piano, inoltre prevede progetti di scala regionale finalizzati alla **promozione del territorio** (cfr. Figura 21):

- valorizzazione della via Aurelia;
- la creazione di un percorso ciclo-pedonale lungo tutto l'arco costiero;
- la promozione di un percorso per le eccellenze dell'entroterra.

Per la sua particolare natura, il Piano Territoriale Regionale, riprende le indicazioni del P.T.C.P. regionale, inserendo qualche nuova e differente indicazione per l'Albenganese.

In particolare, per l'ambito 3 (Riviera del Ponente Savonese) di cui fa parte il territorio di Albenga, viene richiamato il "doppio carattere" agricolo ed urbano della piana di Albenga, la rilevanza e la dinamicità della dimensione economica della Città.

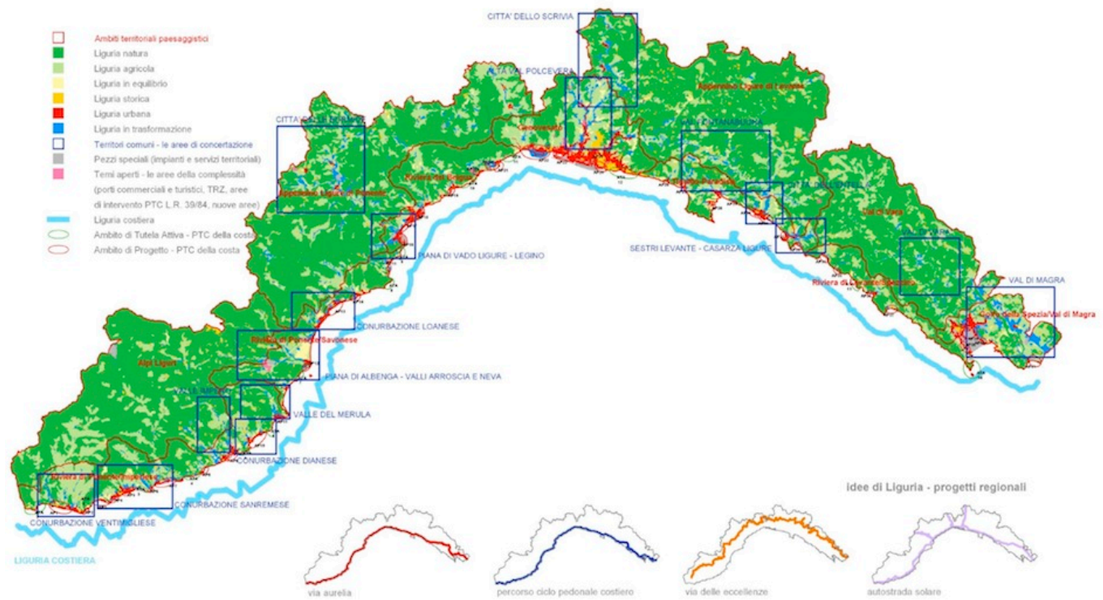


Figura 21 Estratto dal P.T.R.: "La geografia del Piano. All. 2"

In sintesi, è possibile affermare che il Piano Territoriale Regionale (in corso di approvazione):

- non individua particolari condizioni di tutela per l'area di intervento;
- ribadisce la presenza di un'importante condizione di riqualificazione urbanistica e, nella fattispecie, anche paesaggistica, costituita dalla previsione , già in parte attuata, dello spostamento "a monte" della ferrovia e la creazione del Parco Costiero del Ponente;
- ripropone , per l'area di intervento, una condizione di trasformazione del tessuto urbano esistente.

4.4 Piano Regolatore Generale

Il Piano Regolatore Generale non individua particolari condizioni di tutela per l'area di intervento.

Unica condizione potenzialmente riferibile alla tutela del paesaggio e la proposta di una condizione di trasformazione del tessuto urbano esistente (cfr. Figura 22).

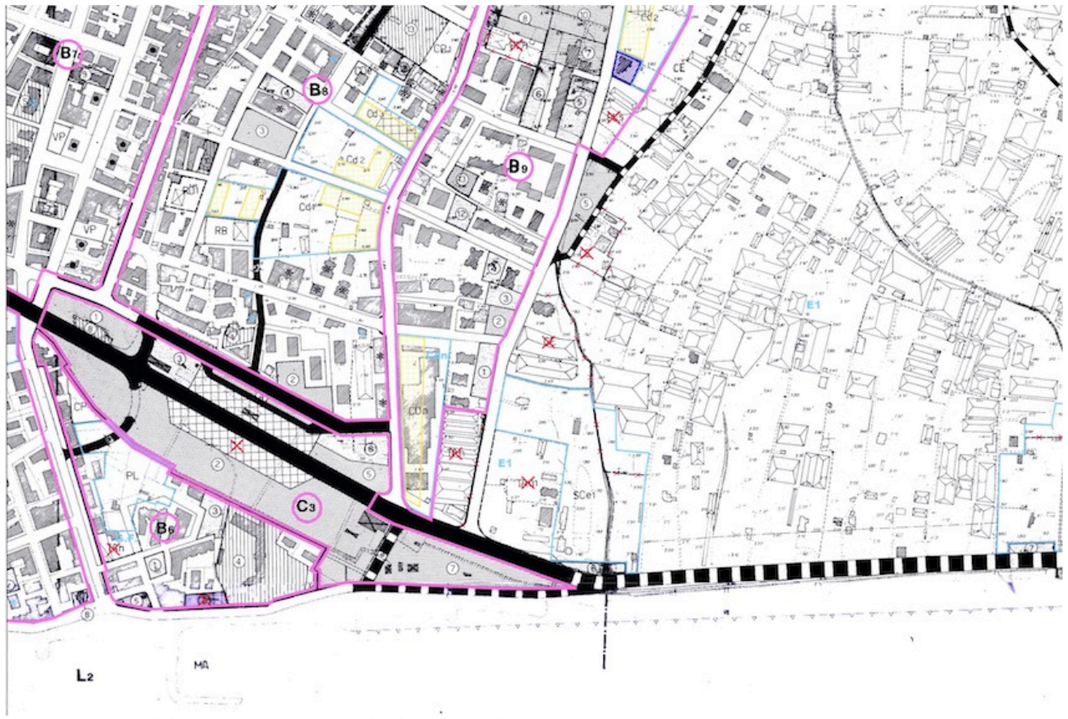


Figura 22 Estratto dal P.R.G.: "Variante integrale al Piano. Tavola 4a-2"

5. L'area di intervento - definizione dei caratteri paesaggistici dell'area di intervento

5.1 Parametri di lettura delle qualità e delle criticità paesaggistiche

La definizione dei caratteri paesaggistici viene, di norma, effettuata analizzando le caratteristiche del territorio interessato, individuando le specificità e le caratteristiche del paesaggio e valutandone le qualità e/o le criticità.

Per quest'ultima operazione, molto importante per definire i possibili rischi, il contesto paesaggistico e indispensabile per l'attività di verifica della compatibilità del progetto, sono stati preventivamente sintetizzati cinque parametri per la lettura delle caratteristiche paesaggistiche :

- la ***diversità***: intesa come il riconoscimento di caratteri paesaggistici naturali e antropici, storici, culturali, simbolici, etc. che rivestono carattere di peculiarità e distintività;
- la ***integrità***: intesa come il riconoscimento di una permanenza di caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, etc. tra gli elementi costitutivi);
- la ***qualità visiva***: intesa come il riconoscimento di una presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, etc.;
- la ***rarità***: intesa come il riconoscimento di una presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o in aree specifiche;
- il ***degrado***: inteso come il riconoscimento della perdita e/o della deturpazione di risorse naturali o di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali, etc.

5.2 Rapporto con il contesto naturale

Come è già stato affermato, la zona della Città di Albenga si connota come **una delle poche pianure della costa Ligure**, dotata di grande estensione, sia in larghezza sul fronte-mare, che in profondità, fino ai primi rilievi montuosi (cfr. Figura 23).

Si tratta di una caratteristica riconoscibile attraverso il parametro della ***diversità***, essendo riscontrabili elementi (in questo caso naturali) che rivestono carattere di peculiarità e distintività, anche se con effetti non particolarmente qualificanti dal punto di vista paesaggistico.

Tale "*specificità*" rende il litorale Albenganese molto differente dalla "tipicità" delle coste Liguri.

Se ci si sofferma sulle immagini di molti altri centri della Liguria, caratterizzati dalla presenza e dalla immediata vicinanza di alti e frastagliati promontori, spesso



Figura 24 Vista della Piana di Albenga



Figura 23 Esempi di tipici centri urbani della costa ligure

con coste rocciose ed impervie, ricche di vegetazione, spesso di grande pregio, ben si comprende la ***diversità*** di Albenga, con le sue basse coste, con rilievi apprezzabili solo in una prospettiva lontana (cfr. Figura 24):.

Alla caratteristica del territorio albenganese, con la presenza di una delle più estese pianure della regione, si associa un'altra specificità, a questa direttamente collegata : la presenza di un **tratto di costa con un ridotto rapporto con la natura** : difficilmente riscontrabile nel resto della costa Ligure (cfr. Figura 25):.

Anche questa caratteristica può essere "letta" utilizzando il parametro della ***diversità***, essendo riscontrabili elementi (anche in questo caso naturali) che rivestono carattere di peculiarità e distintività, anche in questo caso, con effetti non particolarmente qualificanti dal punto di vista paesaggistico.

Ben diversi appaiono, infatti, quasi tutti gli altri paesaggi della costa Ligure, nei quali lo stretto connubio tra mare e natura definisce, in modo molto chiaro, la loro "*tipicità*" (cfr. Figura 26):.



Figura 25 Tratto di costa albenganese



Figura 26 Esempi di tipiche coste liguri

Nonostante questa specificità, non si può, tuttavia, non riconoscere un **importante rapporto visivo (anche se non diretto ed immediato) tra la Città di Albenga e la natura** : in particolare con l'isola Gallinara (cfr. Figura 27) (una delle poche isole che fronteggiano la costa Ligure), con il grande "*arco*" del Golfo di Genova e con lo sfondo delle alte montagne dell'entroterra, ancora, in gran parte intonse.

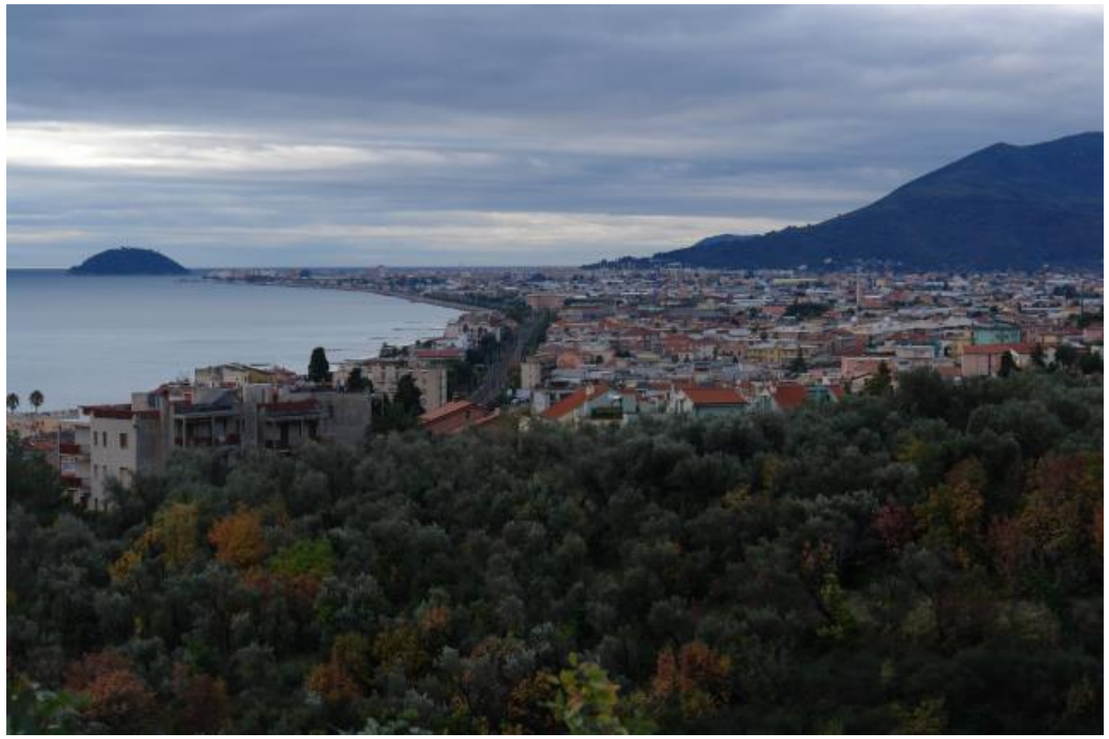


Figura 27 Vista panoramica di Albenga e dell'isola Gallinara

Si tratta di un rapporto che consente di fare riferimento al parametro della ***qualità visiva*****,** per la presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc., a causa delle peculiarità dei panorami "*godibili*" dall'area di intervento.

L'area di intervento e, più in generale, il territorio di Albenga sono caratterizzati, inoltre, dalla **prossimità ad un paesaggio agrario, quello costituito dalle colture ortofloricole della piana di Albenga**, dotati di una notevole specificità (cfr. Figura 28).

SI tratta di un'area pianeggiante, protetta dal mare dalla linea ferroviaria sopraelevata, nella quale sono presenti, con una diffusione, praticamente totale, coltivazioni prevalentemente floricole e, in parte minore, coltivazioni orticole, caratterizzate dalla presenza delle serre sia con coperture in vetro, sia con coperture in plastica e da insediamenti residenziali di tipo "*sparso*", caratterizzati da tipologie quasi sempre incongrue sia tra loro, sia nei confronti delle tipologie "*tipiche*".

Si tratta di una specificità riconoscibile con i parametri della ***diversità***, per il riconoscimento dell'esistenza di elementi peculiari e distintivi, di tipo antropico e della ***integrità***, per la permanenza, nel tempo, di questi caratteri considerabili come "*distintivi di sistemi antropici storici*", a cui corrispondono relazioni funzionali, visive e spaziali tra gli elementi costitutivi, come le serre) (cfr. Figura 29):.



Figura 28 Paesaggio agrario

Deve essere segnalata, infine, la **non appartenenza dell'area di intervento a sistemi naturalistici** (biotopi, riserve, parchi naturali, boschi), con la sola esclusione della Riserva naturale Regionale dell'Isola Gallinara che non spiega, peraltro, effetti protettivi sugli insediamenti sulla terraferma.



Figura 29 Foto aerea delle coltivazioni floricole e orticole

5.3 Rapporto con il contesto antropizzato

La formazione del territorio di Albenga e, in particolare, gli effetti dei depositi alluvionali del fiume Centa sull'orografia dei luoghi, che hanno fatto avanzare di quasi un chilometro la costa marina, definiscono un altro carattere del paesaggio dell'area di intervento.

Il nucleo originale della Città, l'attuale Centro Storico, che sorgeva, un tempo, sulla sponda del Mare Ligure, si è, via, via, allontanato, nel tempo (cfr. Figura 30).

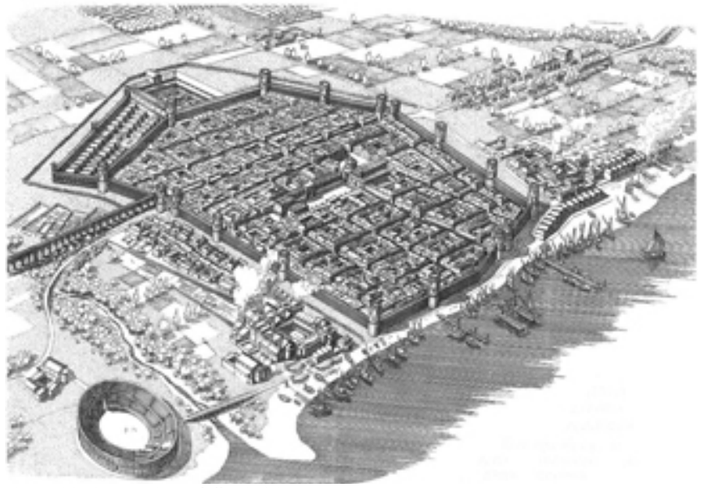


Figura 30 Ricostruzione della città in epoca romana

A questa azione rigeneratrice della costa ha corrisposto la caratteristica di un tratto di costa che ha perso, nel tempo, il rapporto con le più importanti emergenze storiche della zona.

Come sarà possibile verificare più avanti, il **territorio di Albenga è particolarmente ricco di emergenze storiche di grande importanza**: in particolare nello splendido centro storico, ma anche sul resto del territorio, con una serie di diffusi monumenti e reperti storici, artistici e documentali (cfr. Figura 31).

E' importante notare come molte di queste emergenze si connotino, oltre che come emergenze monumentali, anche come emergenze paesaggistiche, per la loro visibilità (le torri ed i campanili della Città storica).

Si tratta, nuovamente di una caratteristica riconoscibile attraverso il parametro della ***diversità***, essendo riscontrabili elementi (in questo caso antropici) che rivestono carattere di peculiarità e distintività, anche se con effetti non qualificanti dal punto di vista paesaggistico.



Figura 31 Immagini del centro storico

La visione delle immagini di altri centri della costa della Regione permette di verificare come su questo tratto di mare la storia e la civiltà delle popolazioni che lo hanno abitato abbia avuto un rapporto strettissimo con il mare e come questo rapporto abbia lasciato straordinari esempi di insediamenti storici a contatto con la battigia, caratterizzando e "tipicizzando" il paesaggio antropizzato della Liguria.I campanili, le chiese, la corona di case sul mare con le loro colorazioni vive, con le cornici delle finestre dipinte ed i tetti di ardesia sono elementi che caratterizzano in modo fortissimo il paesaggio dei centri abitati della costa Ligure (cfr. Figura 32).







Figura 32 Immagini di città liguri che hanno conservato uno stretto rapporto tra centro storico e mare

Queste caratteristiche non sono, invece riscontrabili ad Albenga. **Lo "spostamento" del nucleo storico, a quasi un chilometro dalla costa, ha provocato uno "snaturamento" dell'immagine che un tempo sarebbe stata apprezzabile : quello di una città fortificata sul mare, ricca di torri** (cfr. Figura 33).



Figura 33 Vista area con individuazione del nucleo storico

Lo sviluppo successivo della Città, con la sola esclusione della prima espansione urbana verso la Stazione ferroviaria, è avvenuto in modo informe ed irrazionale e il rapporto paesaggistico tra la costa marina e gli insediamenti storici della città non può non essere letto utilizzando il parametro del ***degrado***, con il riconoscimento della perdita di importanti caratteri culturali, storici, visivi e testimoniali (cfr. Figura 34).



Figura 34 Vista aerea dello sviluppo della città

La necessità di offrire un'analisi completa del contesto paesaggistico dell'area di intervento rende indispensabile segnalare, tuttavia, la **"prossimità" a sistemi insediativi storici (centri storici, edifici storici diffusi, Beni culturali tutelati ai sensi della Parte seconda del Codice dei beni culturali e del paesaggio)**.

Si tratta di una specificità che, soprattutto per il centro storico è riconoscibile attraverso il parametro della ***rarità*** per la presenza di elementi caratteristici, di grande qualità, concentrati in un unico sito.

Deve, però essere ribadito che la distanza di queste emergenze storiche dalla costa e la presenza di un contesto insediativo molto dequalificante portano ad una valutazione di questo carattere del contesto paesaggistico attraverso il parametro del ***degrado***, con il riconoscimento della perdita dei caratteri culturali, storici, visivi e testimoniali delle antiche strutture del Centro storico di Albenga, ormai "fagocitate" da un contesto insediativi fortemente degradato.

Nell'area di intervento è, inoltre, riconoscibile la **presenza, anche se non in diretta adiacenza, di tessiture territoriali storiche, costituite dal tracciato della Antica Via Aurelia e della antica via Julia Augusta** (cfr. Figura 35 e 36)**.**



Figura 35 Tracciato della Antica Via Julia Augusta

Si tratta di presenze e di prossimità poco significative dal punto di vista della valutazione paesaggistica dell'area di intervento, soprattutto a causa di un contesto insediativo urbano (come più volte ricordato) dequalificante, che rende valutabile questo carattere del contesto paesaggistico della zona, attraverso il parametro del ***degrado***, per la deturpazione delle risorse dei caratteri culturali, storici, visivi e testimoniali delle antiche strade che scorrono, ormai in luoghi fortemente degradati .

Deve essere segnalata la **non appartenenza del contesto paesaggistico dell'area di intervento sia a sistemi tipologici di forte caratterizzazione locale e sovralocale** (sistema delle cascine a corte chiusa, sistema delle ville, uso sistematico della pietra, o del legno, o del laterizio a vista, ambiti a cromatismo prevalente) sia **ad ambiti a forte valenza simbolica** (in rapporto visivo diretto con luoghi celebrati dalla devozione popolare, dalle guide turistiche, dalle rappresentazioni pittoriche o letterarie, etc.).

5.4 Appartenenza a ad ambiti di percezione da punti o percorsi panoramici

La natura stessa del bene paesaggistico sottoposto a tutela e, cioè, l'appartenenza dell'area di intervento ad un "*territorio costiero compreso in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia*" , richiede una **analisi particolarmente approfondita degli ambiti di percezione dell'area da punti o percorsi panoramici**.

Come è stato già affermato, il concetto di tutela del bene paesaggistico interessato riguarda aspetti relativi alla sua percezione complessiva. Per la loro analisi, sono stati individuati :

- la percezione della costa dal mare;
- la percezione della costa da terra;
- il paesaggio naturale;
- l'assetto vegetazionale;
- il paesaggio antropizzato;
- le emergenze storiche ed architettoniche
- la qualità e la visibilità dello "sfondo" costituito dall'entroterra.

Il territorio di Albenga, come quello di molte altri centri della costa Ligure, è fortemente "segnato" dalla presenza della linea ferroviaria (cfr. Figura 36).



Figura 36 Foto satellitare con individuazione del tracciato ferroviario

Sono già state segnalate le motivazioni di difesa naturale e militare che avevano portato(storicamente) a posizionare la nuova linea a ridosso della costa, benché il territorio pianeggiante rendesse possibile un arretramento (anche significativo) verso "*monte*".

La presenza della ferrovia costituisce una limitazione notevole delle possibilità di percezione della costa sia dal mare (cfr. Figura 37).**, che da terra**. Tale limitazione, si incrementa notevolmente in prossimità dello scalo ferroviario della Stazione di Albenga (è il caso dell'area di intervento), particolarmente ampio, sia per le caratteristiche orografiche pianeggianti del territorio, sia per la notevole quantità di attività floro-orticole che necessitavano di un infrastruttura di trasporto particolarmente efficiente e sviluppata.

Tale limitazione, già accresciuta dall'estensione dello scalo ferroviario, si incrementa ulteriormente a causa della quota rialzata, di circa 4 metri, del "*ferro*" rispetto alla quota della Città (cfr. Figura 38).



Figura 37 Vista della linea ferroviaria dal mare



Figura 38 Immagini del rilevato ferroviario

In conclusione, è possibile affermare che la linea ferroviaria rappresenta per Albenga sia un "*taglio planimetrico*", di ampia estensione in prossimità della Stazione, sia una "*barriera fisica*", difficilmente superabile, che non permette ai fruitori del paesaggio di estendere la propria vista al di là dell'ostacolo e di avere una corretta e completa percezione dalla costa del mare verso la Città e dalla Città verso la costa del mare.

Gravi ed importanti sono gli effetti sulla struttura urbana di Albenga, che risulta, in pratica, suddivisa tra la più estesa "*Città di Terra*" e la più piccola "*Città di Mare*", con poche possibilità di collegamento e con gravi effetti sul rapporto con il mare : mai particolarmente e positivamente sviluppato, se non in piccola (e quasi residuale) parte.

Del rapporto percettivo tra l'area di intervento e il paesaggio naturale con il suo assetto vegetazionale si è già detto nei capitoli precedenti : **Albenga, per l'orografia del suo territorio e per la presenza della linea ferroviaria non possiede un rapporto con il paesaggio naturale particolarmente stretto** ed anche l'assetto vegetazionale, sottoposto dallo sviluppo delle attività orto-floricole ad una forte antropizzazione, non contribuisce a sviluppare un contesto paesaggistico di valore (cfr. Figura 39).



Figura 39 Vista aerea rappresentante la mancanza di rapporto con il paesaggio naturale

Resta, tuttavia, forte e delicato il rapporto tra la Città e le tre componenti principali del paesaggio che la circonda per la presenza di una delle pochissime isole della Liguria (la Gallinara) , per la possibilità di percepire, senza rilievi prossimi, il grande "*arco*" del Golfo di Genova e per lo sfondo (più lontano rispetto alla normale condizione della costa Ligure) delle montagne dell'entroterra.

Anche il **rapporto percettivo con il paesaggio antropizzato e le emergenze storiche ed architettoniche, come già è stato affermato, non risulta particolarmente sviluppato**, a causa dell'allontanamento, nel tempo della costa del mare dal nucleo storico della Città, ricco di emergenze storiche ed architettoniche. La presenza del rilevato ferroviario acuisce queste difficoltà percettive, rendendo, di fatto, inesistente tale rapporto.

Più in dettaglio, avvicinandosi maggiormente all'area in cui è prevista la realizzazione delle previsioni dello Strumento Urbanistico Esecutivo oggetto della Relazione, deve essere sottolineata la **presenza di elementi puntuali di forte degrado lungo il rilevato della ferrovia** (cfr. Figura 40).



Figura 40 Esempi di degrado del rilevato ferroviario

Decenni di abbandono e di trascuratezza hanno trasformato questa barriera, già negativa di per sé, dal punto di vista della percezione paesaggistica, in una fonte di degrado fisico notevolissima.

Erbacce e rifiuti sono presenti sulle ripide rive del rilevato, recinzioni (peraltro caratterizzate da una cattiva conservazione) impediscono perfino un'opera di supplenza all'attività manutentiva non più svolta dalle Ferrovie dello Stato e i manufatti, come sottopassi, cancelli di chiusura, muri di sostegno versano in condizioni pessime di conservazione ed assumono connotazioni di pericolo per la sicurezza dei cittadini.

L'insieme di tutte queste condizioni limitative della percezione del bene paesaggistico interessato dal provvedimento di tutela sono facilmente leggibili utilizzando il parametro del ***degrado*****,** per la perdita e la deturpazione delle risorse naturali e dei caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali, che giustificano la definizione stessa del bene.

Se la ferrovia rappresenta un ostacolo, spesso insormontabile (nel vero senso della parola), per la completa percezione della costa marina, devono essere valutati gli altri possibili luoghi di percezione dell'area e del suo contesto paesaggistico.

Il territorio della costa Ligure è quasi sempre caratterizzato, come già detto, dalla presenza, in notevole vicinanza rispetto al mare, di rilievi, anche di altezza significativa, raggiungibili con percorsi carrabili e/o pedonali, dai quali è possibile apprezzare il contesto paesaggistico e panoramico.

Il territorio di Albenga, prevalentemente pianeggiante possiede alti rilievi nel suo entroterra. Si tratta, tuttavia di monti situati a grande distanza dal mare, dai quali la possibilità di percezione della costa assume un valore generico, in cui sono riconoscibili soltanto le"*macrocomponenti*" panoramiche : mare terra, città, pianura, collina, terreni coltivati, etc.) e non le sue più particolari specificità (cfr. Figura 41).

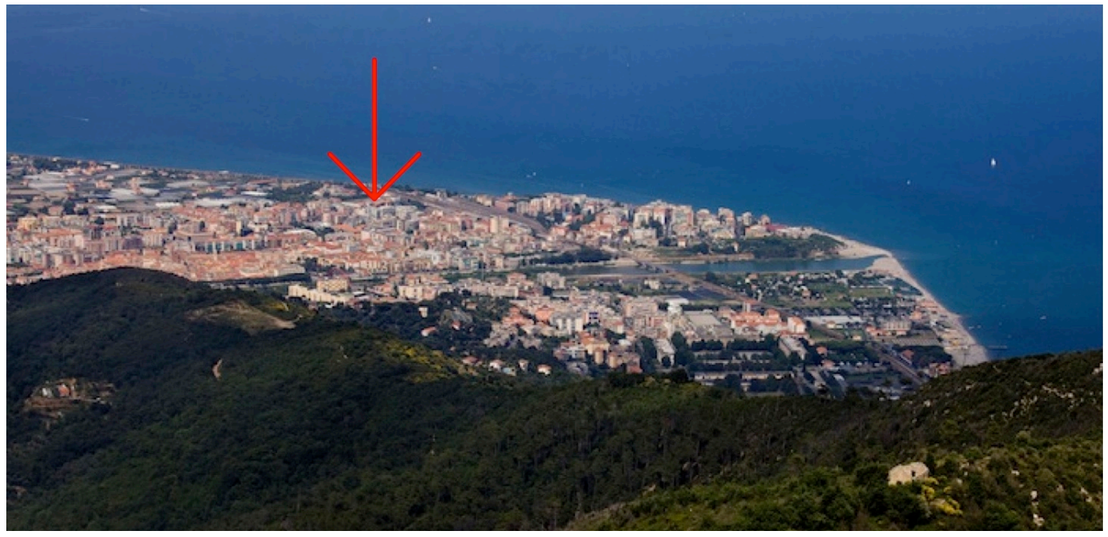


Figura 41 Vista panoramica dai rilievi dell'entroterra: individuazione area d'intervento

Soltanto a sud dell'intervento, al di là del fiume Centa sono presenti rilievi abbastanza prossimi alla città, raggiungibili sia carrabilemente, che pedonalmente, dai quali è possibile apprezzare panoramicamente la costa e la città (cfr. Figura 42).

Da questo punto panoramico il nucleo abitato appare in primo piano, con il carattere paesaggistico tipico degli insediamenti sparsi, caratteristici della periferia urbana, in cui alla residenza si sommano strutture produttive e terziarie, in un contesto insediativo tipicamente dequlificante.

Al di là dei primi insediamenti appare il profondo "taglio" del Centa, con il corso dell'acqua sempre presente (a differenza di quasi tutti i corso d'acqua liguri, in cui la presenza o la mancanza dell'acqua segue in modo stretto gli eventi di piovosità) e, al di la' del fiume, il nucleo storico, con il suo perimetro (la antica cinta muraria) ben segnato e le notevoli emergenze, paesaggistiche ed architettoniche in buona evidenza. Intorno ed oltre, fino al mare, il tessuto più recente : dequalificato e dequalificante. Meno evidente è la presenza della linea ferroviaria : nascosta dal nucleo urbano.



Figura 42 Vista panoramica da un rilievo prossimo alla città: individuazione dell'area di intervento

Intorno ed oltre, fino al mare, il tessuto più recente : dequalificato e dequalificante.

Meno evidente è la presenza della linea ferroviaria : nascosta dal nucleo urbano.

Non risulta visibile l'isola Gallinara.

L'area di intervento appare oltre l'abitato : come uno dei tanti elementi che compongono il contesto insediativi della Città.

Elemento qualitativamente importante dal punto di vista paesaggistico è il Golfo di Genova, percepibile nella sua totalità, senza ostacoli, ovviamente nelle giornate più terse.

Altri importanti punti di possibile percezione sono costituiti dalle strade più importanti : l'Autostrada dei Fiori e la via Aurelia.

L'Autostrada e la via Aurelia costituiscono punti di vista del paesaggio costiero molto importanti. In particolare l'Autostrada, pur costituendo un elemento spesso incongruo e dequalificante dal punto di vista percettivo, occupando sfondi panoramici particolarmente rilevanti, "restituisce" spesso ai viaggiatori che la utilizzano viste, panorami di grande importanza.

La via Aurelia, poi, quasi sempre molto meno impattante, consente una fruizione della costa estremamente importante, con percorsi panoramici che rivelano la loro qualità e la loro importanza anche oltre i confini nazionali.

Nel caso di Albenga le due strade corrono profondamente nell'entroterra. Nel tratto corrispondente al centro abitato, l'Autostrada si sviluppa a circa 4 chilometri dalla costa e l'Aurelia a circa 1,5 chilometri.

La distanza e le caretteristiche orografiche pianeggianti rendono, di fatto non apprezzabile l'area di intervento.

Per questi motivi, quindi, si è ritenuto corretto non inserire le principali strade di comunicazione regionale tra i punti di vista significativi per la percezione panoramica dell'area di intervento.

6. Definizione del Contesto paesaggistico dell'area di intervento

Dopo avere sintetizzato ed analizzato i caratteri paesaggistici dell'area di intervento, è possibile definire il "*contesto paesaggistico*" con il quale le previsioni dello Strumento Urbanistico Attuativo oggetto della presente Relazione ha dovuto confrontarsi.

Si tratta di una porzione di territorio definibile come "**area "di confine"** tra il mare, l'area agricola e la città.

In quest'area si incrociano e, spesso, si sovrappongono :

il ***contesto naturale*** della costa marina, caratterizzato dai seguenti *caratteri paesaggistici*:

- **un ridotto rapporto diretto con la natura** e da notevoli elementi di degrado a causa di un contesto insediativo dequalificato e dequalificante (cfr. ALLEGATO 02);
- un **importante rapporto visivo con la natura**, per la peculiarità dei **panorami "*godibili*" dall'area di intervento** (l'isola Gallinara, il grande arco del Golfo di Genova e lo sfondo delle alte montagne dell'entroterra, ancora, in gran parte intonse) (cfr. ALLEGATO 02);
- **perdita, nel tempo, del rapporto tra la costa e le emergenze storiche (il Centro Storico)** a causa dell'allontanamento della Città storica dalla costa, con elementi di *degrado* a causa di un contesto insediativo dequalificante (cfr. ALLEGATO 02);
- **appartenenza a percorsi panoramici o ad ambiti di percezione da punti o percorsi panoramici** (cfr. ALLEGATO 02);
- notevoli **criticità** sia **di tipo percettivo** a causa della presenza della "barriera" del rilevato ferroviario, sia **conseguenti al degrado dell'infrastruttura ferroviaria** (cfr. ALLEGATO 02);
- una **ridotta visibilità da punti panoramici "*dall'alto*"** per le caratteristiche orografiche del territorio di Albenga (pianeggiante): di fatto percepibile a livello panoramico soltanto dai rilievi più prossimi al mare, a nord dell'area (cfr. Figura 43 e 44);

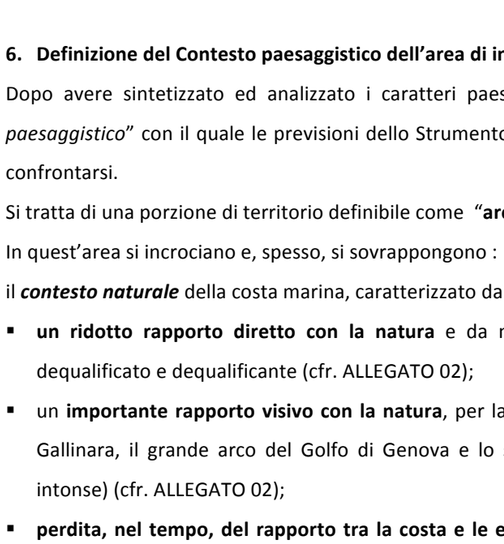


Figura 43 Panorama verso l'arco del Golfo di Genova: individuazione dell'area di intervento

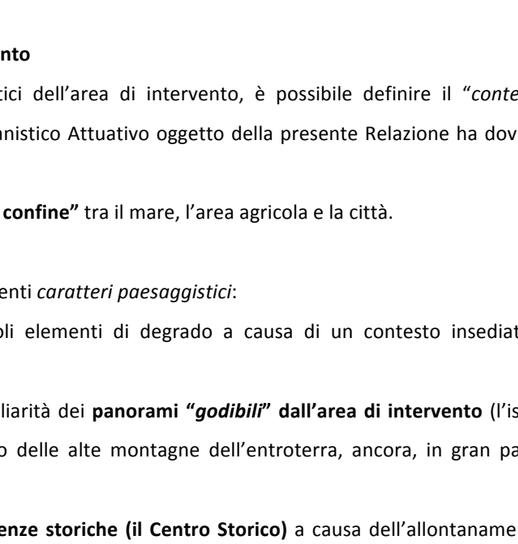


Figura 44 Panorama verso l'isola Gallinara: individuazione dell'area di intervento

- una **visibilità dal mare parzialmente ostacolata dalla barriera ferroviaria** (sullo sfondo dei monti dell'entroterra) (cfr. ALLEGATO 03);
- **visibilità " da terra" quasi completamente ostacolata dalla barriera ferroviaria** (cfr. ALLEGATO 03);
- una **ridotta visibilità dal sistema autostradale** (cfr. Figura 45);



Figura 45 Immagini dall'autostrada Genova-Ventimiglia

il ***contesto agricolo*** tipico delle zone ortofloricole, caratterizzato dai seguenti *caratteri paesaggistici*:

- la **diversità** di un **territorio così ampio, pianeggiante**, difficilmente riscontrabile in altre zone della Liguria (cfr.Figura 46);

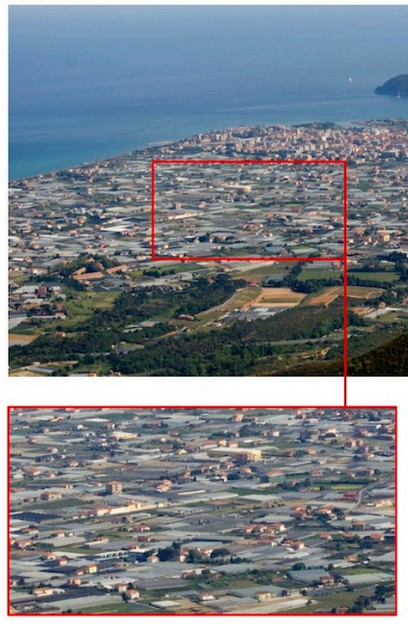


Figura 46 Panorama della Piana di Albenga: individuazione dell'area di intervento

- **la *diversità*** e la "**generica" *integrità* di un paesaggio agrario (quello degli insediamenti ortofloricoli della piana di Albenga)** in cui permangono elementi peculiari e distintivi, di tipo antropico (a cui corrispondono relazioni funzionali, visive e spaziali tra gli elementi costitutivi, come le serre) (cfr. Figura 47).



Figura 47 Immagini del paesaggio agrario

il ***contesto insediativo sparso*** della piana tra Albenga e Ceriale, caratterizzato dai seguenti *caratteri paesaggistici*:

- il **degrado** derivante dalla **mancanza di qualità** e dalla **decontestualizzazione** degli insediamenti sparsi esistenti;

il ***contesto insediativo urbano*** di Albenga caratterizzato dai seguenti *caratteri paesaggistici :*

- la **prossimità a sistemi insediativi storici (centri storici, edifici storici diffusi)** (cfr. Figura 48);



Figura 48 Foto satellitare con individuazione dei sistemi insediativi storici (città storica, edifici storici diffusi)

- il **degrado** derivante dalla deturpazione delle risorse dei caratteri culturali, storici, visivi e testimoniali delle antiche strutture del Centro storico di Albenga, ormai "*fagocitate*" da un contesto fortemente dequalificato (cfr. Figura 49 e 50).



Figura 49 Vista panoramica del contesto urbano



Figura 50 Immagini del contesto urbano

7. Rischio Paesaggistico

7.1 Parametri di lettura del rischio paesaggistico

Dopo avere definito, attraverso la lettura dei caratteri paesaggistici, il contesto paesaggistico dell'area di intervento , è necessario valutare la capacità di assorbimento dei cambiamenti che i nuovi interventi introdurranno nei luoghi in cui è prevista la loro realizzazione.

Per effettuare questa operazione viene introdotto il concetto di "*rischio paesaggistico*", inteso come sintesi delle possibilità (o impossibilità) di un determinato contesto paesaggistico ad assorbire i cambiamenti che i nuovi interventi introdurranno.

Per la definizione del rischio paesaggistico di un contesto territoriale, sono stati individuati cinque parametri :

- ***sensibilità*** : capacità dei luoghi di accogliere i cambiamenti, entro certi limiti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri paesaggistici o di degrado della qualità complessiva;
- ***vulnerabilità/fragilità*** : condizione di facile alterazione e distruzione dei caratteri paesaggistici;
- ***capacità di assorbimento visuale*** : attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza diminuzione sostanziale della qualità dei caratteri paesaggistici;
- ***stabilità*** : capacità di mantenimento dell'efficienza funzionale dei sistemi ecologici o situazioni di assetti antropici consolidate
- ***instabilità*** : situazioni di instabilità delle componenti fisiche e biologiche o degli assetti antropici.

7.2 Definizione del "rischio" paesaggistico

Al termine delle analisi preventive, che hanno portato alla definizione del contesto paesaggistico dell'area di intervento, è possibile affermare che :

1. **il ridotto rapporto diretto con la natura, della costa di Albenga, anche (e soprattutto) nella zona in cui è prevista l'attuazione degli interventi previsti dallo S.U.A.**
2. **la perdita, nei secoli, del rapporto tra la costa di Albenga e le emergenze storiche**
3. **la ridotta visibilità "dall'alto" (solo dai rilievi a nord) e dal sistema autostradale dell'area di intervento;**
4. **il degrado del contesto insediativo urbano della Città, caratterizzato da scarsa qualità edilizia e da un prevalente disordine urbanistico, con effetti negativi anche sulla visibilità delle antiche strutture del Centro storico di Albenga;**
5. **le notevoli criticità di tipo percettivo conseguenti alla presenza della "*barriera*" del rilevato ferroviario, particolarmente esteso ed ampio nella zona in cui è prevista l'attuazione degli interventi previsti dallo S.U.A.**
6. **il generale e diffuso degrado dell'infrastruttura ferroviaria, incrementato dalla quota rialzata del "*ferro*" rispetto alla quota della Città;**

portano a definire l'area di intervento come un contesto paesaggistico dotato di ***capacità di assorbimento visuale*** con una **significativa attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni**, senza diminuzione della qualità dei caratteri paesaggistici.

Va, altresì, considerato che :

1. **l'esistenza, nelle immediate vicinanze della costa di Albenga, di ambiti di percezione (peraltro, alquanto scarsi), da punti e percorsi panoramici;**
2. **la *diversità* e la "generica" *integrità* degli insediamenti ortofloricoli della piana di Albenga determinano l'esistenza di un paesaggio agrario in cui permangono elementi peculiari e distintivi, di tipo antropico;**
3. **la prossimità a sistemi insediativi storici (centro storico, edifici storici diffusi) pur "fagocitati" da un contesto insediativi urbano caratterizzato da poca qualità;**

portano ad una parziale "correzione" della definizione sistetica del rischio paesaggistico dell'area, introducendo, anche se con una valenza parziale e secondaria, il concetto di contesto paesaggistico dotato di ***sensibilità,*** ovvero **dotato di una capacità di accogliere i cambiamenti, entro certi limiti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri paesaggistici o di degrado della qualità complessiva**.

Va sottolineato, infine, come :

1. **l'esistenza di un importante rapporto visivo con la natura, per la peculiarità dei panorami "*godibili*" dall'area di intervento (l'isola Gallinara, il grande arco del Golfo di Genova e lo sfondo delle alte montagne dell'entroterra, ancora, in gran parte intonse);**
2. **la già richiamata prossimità a sistemi insediativi storici (soprattutto il centro storico) anch'essi "godibili" panoramicamente dall'area di intervento.**
3. **la mancanza di caratterizzazione del contesto insediativo urbano**

Consentano, però, di ipotizzare tipologie :

- **che favoriscano la "godibilità" della notevole qualità della natura circostante;**
- **che si impongano, nella mancanza di caratterizzazione del contesto insediativo urbano, come segni "forti".**

In quest'ultimo caso, la parziale "**sensibilità**" dell'area di intervento richiederà azioni progettuali di mitigazione.

C. LE OPERE IN PROGETTO

1. I principi progettuali, gli obiettivi di qualità paesaggistica da conseguire e le possibili incidenze sul contesto paesistico dell'area di intervento

Il disegno del nuovo complesso immobiliare (cfr. ALLEGATI 04 - 14) che sorgerà sui terreni che, per molti anni, erano stati occupati dai fabbricati della cooperativa "*Ortofrutticola*" si è fondato su una serie di principi progettuali finalizzati a conseguire una serie di obiettivi di qualità paesaggistica.

Si tratta di principi che scaturiscono dall'analisi delle specificità del territorio di Albenga e dai caratteri del contesto paesaggistico in cui è previsto l'intervento in esame.

Questi principi, oltre a scaturire dalla semplice analisi dell'esistente, si "*proiettano*" verso il conseguimento, attraverso le scelte urbanistiche ed architettoniche operate dal progetto, di una serie di obiettivi di crescita della qualità paesaggistica.

Per tutti questi motivi, nei capitoli successivi, prima di procedere alla descrizione delle opere in progetto ed all'esplicitazione delle ragioni del linguaggio architettonico adottato, sono stati definiti gli obiettivi di qualità paesaggistica che il progetto ha inteso conseguire ed i principi su cui si è basata la progettazione.

1.1 Obiettivi di qualità paesaggistica

Gli obiettivi di qualità paesaggistica ricercati dal progetto delle opere previste dallo S.U.A. derivano dall'analisi del contesto, svolta ed illustrata nei capitoli precedenti e si rivolgono, ovviamente, alla soluzione od alla riduzione dei problemi paesaggistici riscontrati ed al mantenimento delle condizioni positive rilevate.

Essi sono stati sintetizzati in 5 semplici punti :

a. **Ridurre il degrado del contesto insediativo urbano riferibile all'area di intervento**
b. **Ridurre il degrado provocato dalla presenza della "barriera" ferroviaria**
c. **Evitare di peggiorare il rapporto dell'area di intervento con percorsi panoramici ed ambiti di percezione da punti o percorsi panoramici**
d. **Mantenere la *diversità* e la "generica" *integrità* del paesaggio agrario tipico degli insediamenti ortofloricoli della piana di Albenga.**

1.2 Principi progettuali

I principi su cui è stata impostata la progettazione degli interventi previsti dallo S.U.A. oggetto della presente relazione, sono stati definiti avendo come essenziale finalità, Il conseguimento degli obiettivi di qualità paesaggistica sopra definiti.

Per una più rapida ed efficace comprensione di concetti che trovano una immediate e definita interpretazione nel progetto urbanistico ed architettonico, si è ritenuto corretto adottare uno "*stile illustrativo*" per punti, schematico e (in qualche modo) telegrafico.

I principi progettuali del progetto sono stati I seguenti.

- **La scelta di utilizzare tipologie edilizie coerenti con l'edificato esistente (in parte *isolate* ed in parte *in linea*) tentando di innestare fattori di maggiore qualità architettonica**

  Il progetto prevede due edifici praticamente isolati da 10 piani fuori terra una piastra commerciale di due piani ed una serie di corpi di fabbrica in linea di altezza differente.

  Questa scelta consentirà di mantenere l'omogeneità del tessuto urbano preesistente, riqualificandolo con un disegno architettonico di maggiore qualità, con materiali e soluzioni di finitura di alto livello, allo scopo di ridurre il degrado del contesto insediativo dell'area di intervento:

  - riconquistando, nonostante la notevole "*densità*" dell'intervento, 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;
  - consentendo a molti dei fruitori degli edifici una grande godibilità alle emergenze naturali del contesto paesaggistico di Albenga (isola della Gallinara, il Golfo di Genova, i monti dell'entroterra Ligure, le emergenze architettoniche del Centro Storico)
  - evitando di peggiorare il rapporto dell'area di intervento con percorsi panoramici ed ambiti di percezione da punti o percorsi panoramici.

  Inoltre, la scelta di utilizzare tipologie edilizie coerenti con l'edificato esistente consentirà di mantenere la *diversità* e la "generica" *integrità* del paesaggio agrario tipico degli insediamenti ortofloricoli della piana di Albenga :

  - evitando l'utilizzo di nuovo territorio, ma riusando sedimi già intensivamente edificati per destinazioni e tipologie ormai incongrue.

- **La creazione di una occasione di "centralità" in una zona periferica della Città.**

  Questa scelta consentirà di ridurre il degrado del contesto insediativo urbano dell'area di intervento:

  - creando, attraverso la realizzazione di una piazza tra via Patrioti e via Dalmazia e di un complesso di attività commerciali di forte attrazione, dotate di ampi e comodi spazi di parcheggio, le condizioni per l'attribuzione al nuovo complesso di un ruolo di riferimento per la Città e di attrazione per il pubblico : un nuovo "*centro*" per una zona che lo sviluppo edilizio degli ultimi 50 anni ha reso, purtroppo, "*informe*" e senza un'"*anima*".

- **Realizzando, proprio sul bordo della Città, un elemento di chiusura della Città**
  - riproponendo, con le tipologie in linea lungo la via Chiesa, le caratteristiche della "Città compatta" proprie delle origine urbane di Albenga.
  - Contribuendo al mantenimento ed alla conservazione della porzione di territorio, a nord dell'area di intervento, dedicata alle attività ortofloricole.

- **La realizzazione di spazi ed attrezzature (auditorium all'aperto) di pubblica fruizione alla quota del rilevato ferroviario.**

  Questa scelta consentirà di ridurre il degrado provocato dalla presenza della "barriera" ferroviaria:

  - proiettando il progetto verso gli scenari prefigurabili a seguito dello spostamento "*a monte*" della linea ferroviaria Genova – Ventimiglia;
  - prevedendo, fin da ora, un collegamento, attraverso un passaggio pedonale sospeso sulla via Che Guevara, tra gli spazi pubblici del primo piano ed il futuro grande parco urbano ed le attrezzature pubbliche che lo spostamento della linea ferroviaria consentirà di realizzare in un prossimo futuro.

- **La riqualificazione degli spazi di perimetro**

  Questa scelta consentirà di ridurre il degrado provocato dalla presenza della "barriera" ferroviaria:

  - riducendo gli effetti di diffuso degrado nella 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;
  - completando ed integrando il previsto ridisegno degli spazi pubblici di più immediata fruizione e visibilità;
  - risistemando il terrapieno del rilevato ferroviario, oggi abbandonato, degradato ed incolto;
  - riqualificando il sottopasso ferroviario riducendo l'effetto di degrado paesaggistico esistente.

- **L'implementazione di un'offerta immobiliare qualitativamente alta**

  Questa scelta consentirà di ridurre il degrado del contesto insediativo urbano dell'area di intervento

rilanciando il ruolo turistico di Albenga, attraverso 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.

1.3 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 (cfr. Figura 51 e 54).



Figura 51 Edificio ortofrutticolo da via Dalmazia, angolo via Patrioti



Figura 52 Edificio ortofrutticolo da via Dalmazia



Figura 53 Edificio ortofrutticolo da via Dalmazia, angolo via Ernesto Che Guevara



Figura 54 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*" (cfr. Figura 55-57).



Figura 55 Edificio su via Patrioti



Figura 56 Edifici su via Chiesa



Figura 57 Edifici su via Chiesa

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 (cfr. Figura 58 e 61).



Figura 58 Planimetria dello SUA approvato



Figura 59 Prospetto su via Dalmazia dello SUA approvato



Figura 60 Sezione e prospetto sud dello SUA approvato



Figura 61 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.

1.4 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 (cfr. Figura 62).



Figura 62 Foto satellitare 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 grande struttura di vendita, capace di creare effetti positivi e riqualificanti anche sugli insediamenti circostanti (cfr. Figura 63).

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" sara', 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.

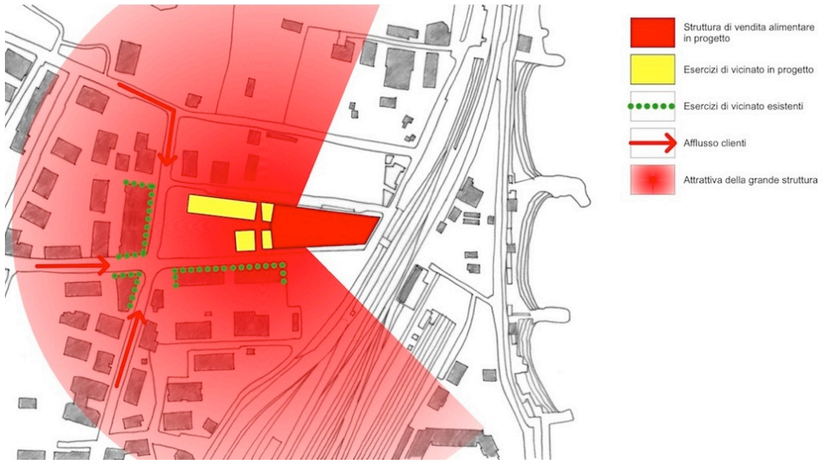


Figura 63 Attrattività della grande struttura non alimentare e della media struttura alimentare

1.5 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 nei capitoli precedenti, dovrà essere immediatamente "*sanata*", ridefinendo un nuovo ruolo per l'intera zona (cfr. Figura 64).

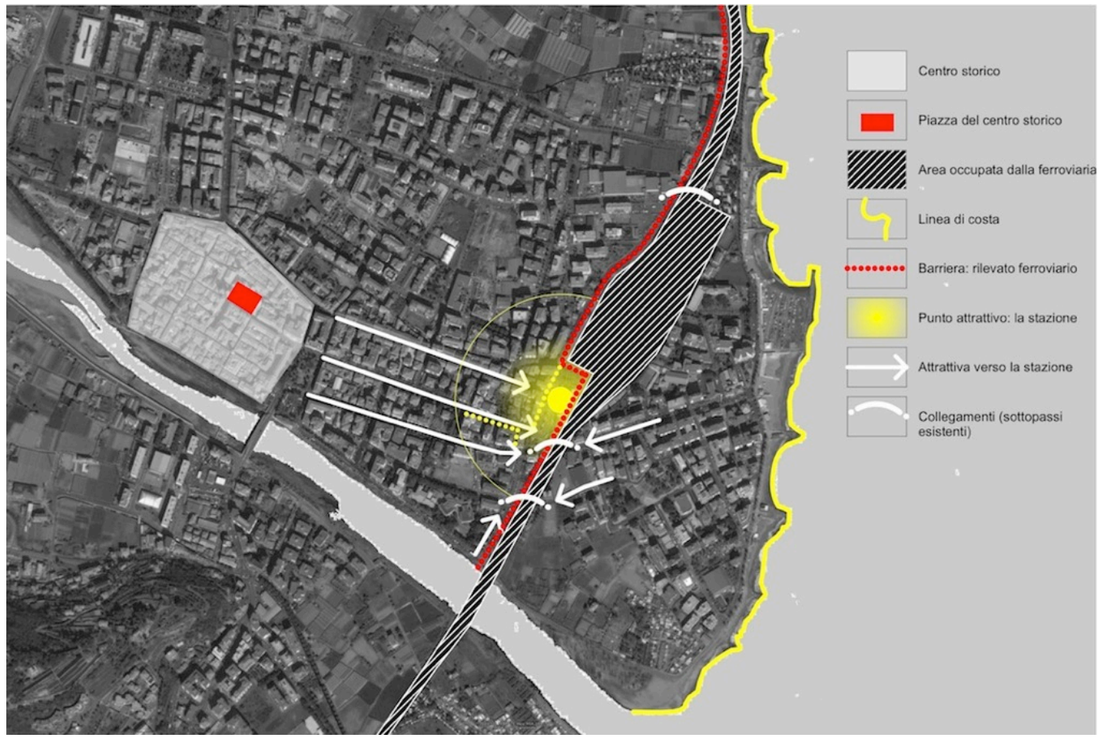


Figura 64 Schema planimetrico dello stato di fatto con l'individuazione delle criticità e delle positività indotte dalla stazione e dal tracciato ferroviario

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 potenzialmente 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 (cfr. Figura 65).

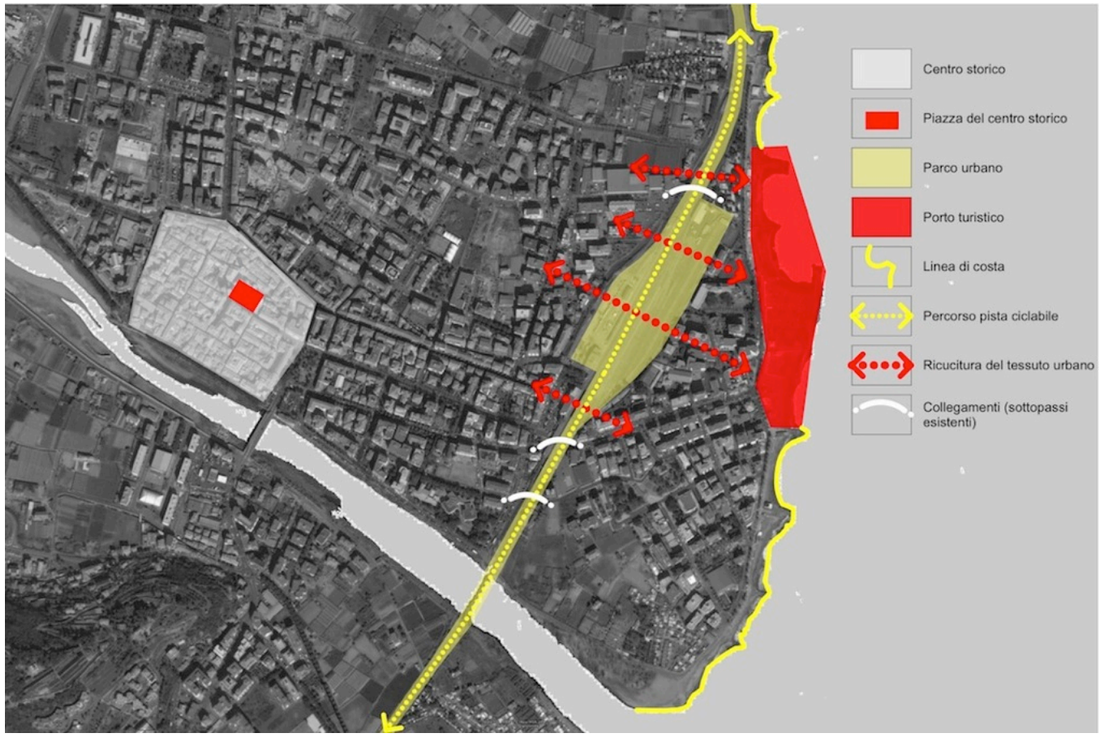


Figura 65 Schema planimetrico di progetto con l'individuazione delle positività indotte dallo spostamento del tracciato ferroviario e dalla creazione di una nuova centralità

1.6 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*" (cfr. Figura 66 e 67).

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.

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 (cfr. Figura 68-70).



Figura 66 Il rilevato dello scalo ferroviario



Figura 67 Il rilevato dello scalo ferroviario



Figura 68 Vista del sottopasso ferroviario da via Che Guevara verso il Lungomare Andrea Doria



Figura 69 Vista del sottopasso ferroviario dal Lungomare Andrea Doria verso via Che Guevara



Figura 70 Vista interna del sottopasso ferroviario da via San Gottardo verso via Ernesto Che Guevara

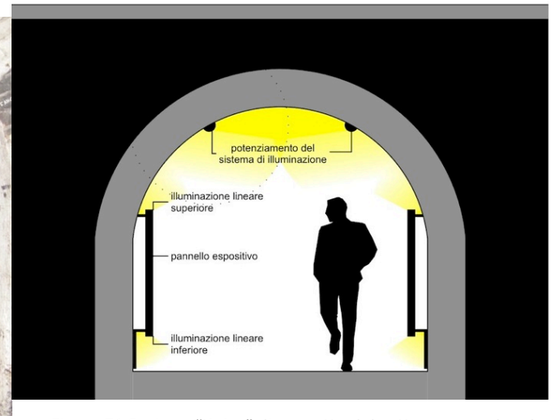


Figura 71 Sezione "tipica" di progetto del sottopasso pedonale

Nell'attuale passaggio, attualmente adibito alla percorrenza pedonale e veicolare 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) (cfr. Figura 71).

La seconda operazione prevista dallo SUA è la **risistemazione paesaggistica dei rilevati ferroviari** adiacenti all'area di intervento ed alla piazza Bolla (cfr. Figura 72).



Figura 72 Planimetria dell'area con l'individuazione dell'area di riqualificazione del rilevato ferroviario

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 (cfr. Figura 73).



Figura 73 Sezione di progetto del rilevato ferroviario

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** (cfr. Figura 74)**.**

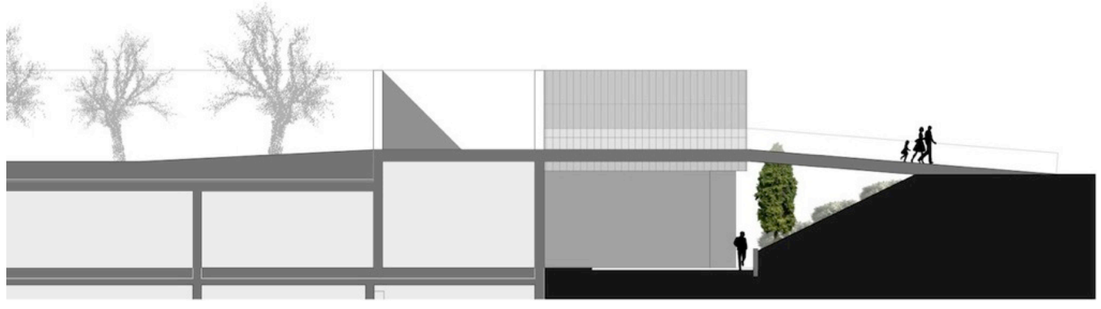


Figura 74 Sezione di progetto del futuro passaggio "a ponte"

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…*".

1.7 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*" (cfr. Figura 75 e 76).

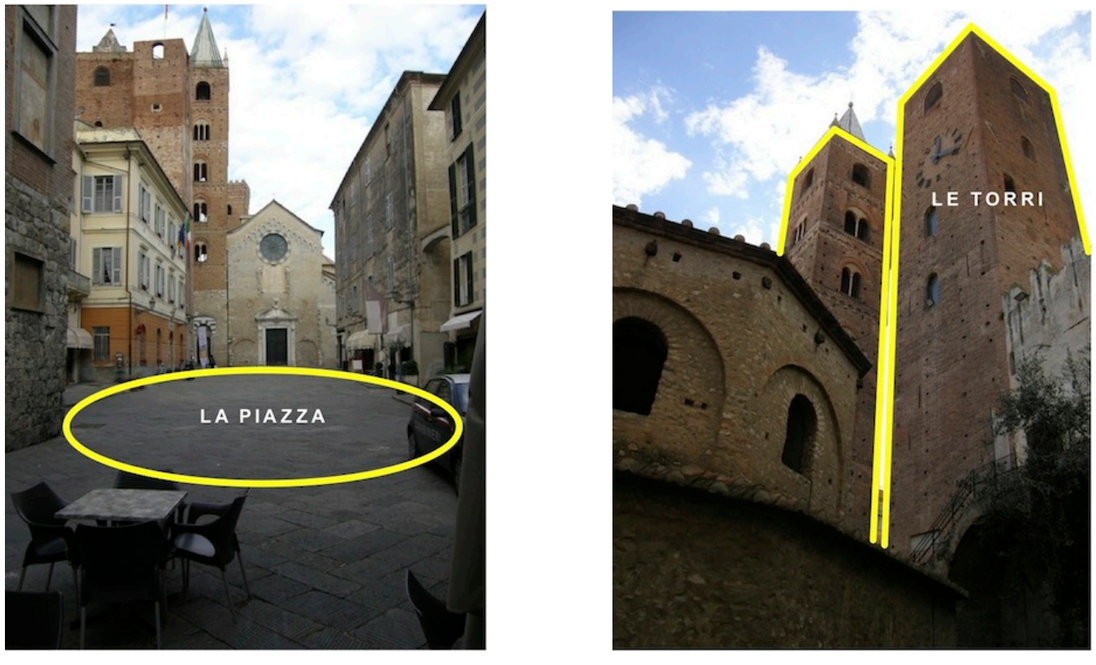


Figura 75 Individuazione degli elementi tipologici tipici della città storica

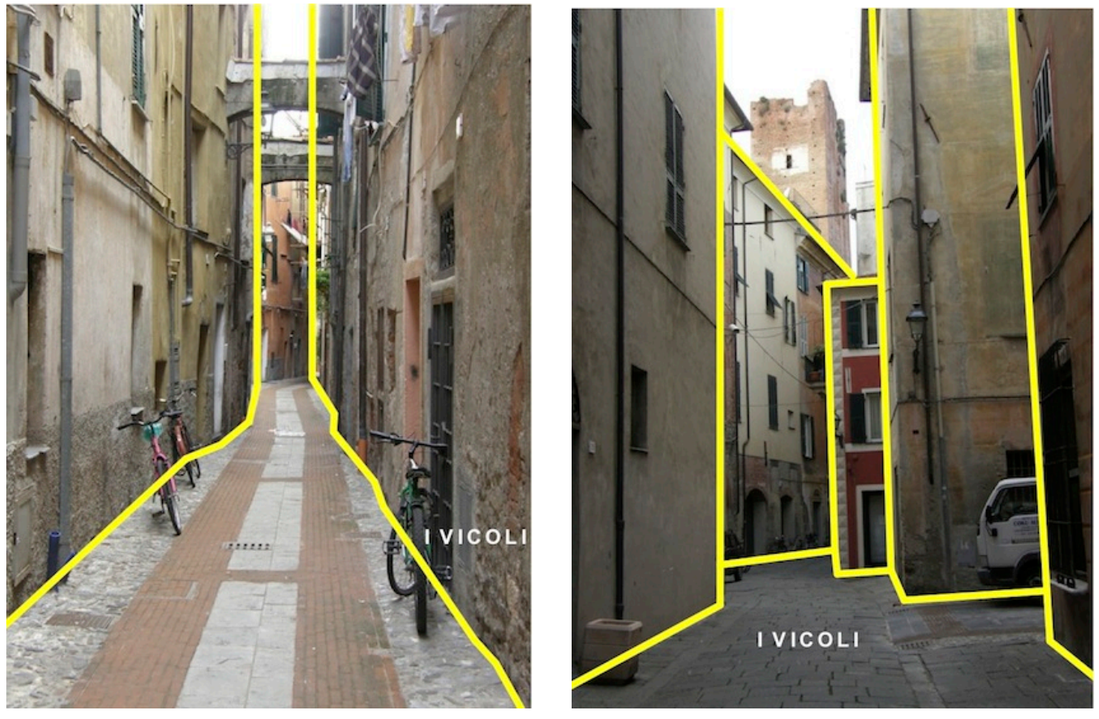


Figura 76 Individuazione degli elementi tipologici tipici della città storica

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.

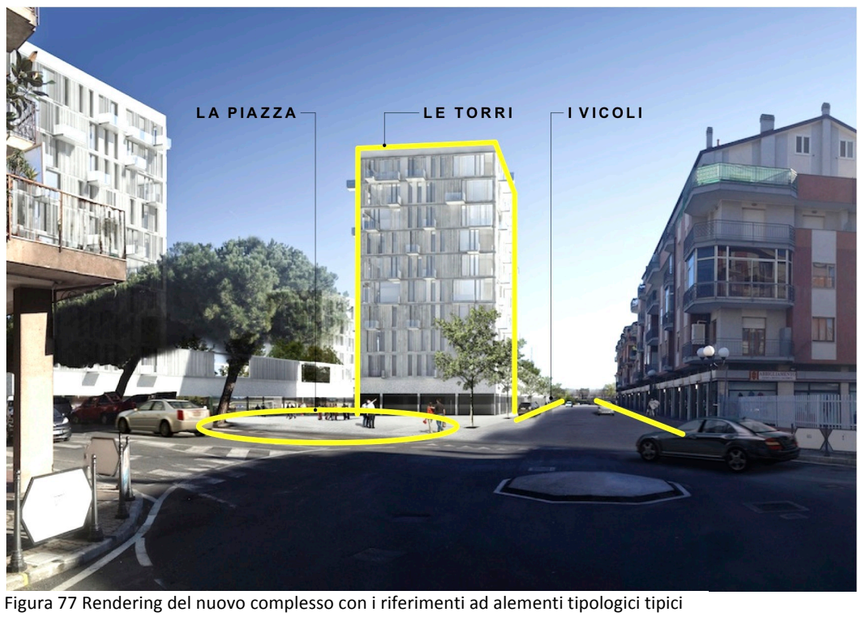


Figura 77 Rendering del nuovo complesso con i riferimenti ad alementi tipologici tipici della città storica

I due corpi di fabbrica caratterizzati da una tipologia "isolata", finalizzati 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 non riusciranno, ovviamente, a riproporre una proporzione tra area di base e l'altezza, che possa riconfermare la stessa ***"snellezza"*** delle torri del Centro Storico (cfr. Figura 77) . Tuttavia, la loro presenza, la loro posizione, il rapporto con gli altri corpi di fabbrica e la presenza della "*vita*" della nuova Piazza consente, comunque di "evocare" i principi insediativi propri del "*vecchio*" Centro.

1.8 L'architettura del nuovo S.U.A.

I temi centrali dell'architettura del nuovo S.U.A. hanno riguardato, coerentemente al risultato dell'analisi del contesto paesaggistico ed urbanistico dell'area di intervento, il **mantenimento della relazione fra il costruito**, il **mare e le zone naturali a boschi dell'entroterra**, la **salvaguardia del contesto ambientale**, il **recupero delle aree libere da destinare alla pubblica fruizione ed allla valorizzazione del tessuto edificato.**

Sviluppando questi temi, il progetto ha cercato di cogliere l'obiettivo di **ridefinire un dialogo fra architettura, contesto naturale e contesto antropizzato**, tentando di approntare un sistema di relazioni fra gli elementi forti del paesaggio naturale e le nuove architetture .

L'obiettivo, come già si è detto, è stato quello di prevedere un intervento di grande **qualità progettuale**, che fosse in grado di rispettare l'equilibrio generale e l'identità del paesaggio nell'ambito interessato, valorizzandone l'immagine complessiva, evitando il conformismo delle pedisseque (e false) ripetizioni di "*stilemi tipici*" e realizzando interventi edilizi che, pur discostandosi dai caratteri già presenti ed utilizzando forme e materiali apparentemente inconsueti, risultassero comunque coerenti e adeguati ad agire positivamente sul contesto.

Gli elementi caratterizzanti del contesto paesaggistico erano, come le analisi preventive hanno chiaramente definito, da un lato, il **mare** con i colori dell'acqua, del cielo e della spiaggia; dall'altro, la **costa e l'entroterra ligure**, con le sue montagne, le sue colture ed i suoi boschi. Al centro di questi elementi era il contesto urbano.

Il progetto prevede, come già si è detto, due edifici residenziali praticamente isolati di dieci piani ed un corpo di fabbrica, "a piastra" di un piano fuoriterra con una copertura praticabile, in parte destinata ad attività all'aperto di tipo privato, in parte destinata ad attività pubbliche (auditorium, giardino pubblico, futuro collegamento con le attrezzature pubbliche ricavabili sul terrapieno ferroviario dopo lo spostamento a monte della ferrovia).

Sulla "piastra", destinata ad attività commerciali, è previsto un edificio in linea direttamente prospettante sulla via Chiesa, di cui il progetto prevede l' allargamento e la riqualificazione. L'edificio, destinato alla residenza, è articolato in tre corpi di altezza differente. L'edificio più vicino alla ferrovia si protende in direzione del mare con un grande sbalzo.

Tra la via Dalmazia e la via Patrioti è prevista la realizzazione di una nuova Piazza pubblica, sulla quale si affacciano i due edifici più alti, isolati e si aprono, al piano terreno, le strutture commerciali di minore dimensione. La grande struttura di vendita si aprirà, invece sulla via Dalmazia, verso la Piazza Bolla, anch'essa ripavimentata e riqualificata.

Con la composizione dei corpi di fabbrica e la creazione della nuova Piazza, il progetto :

- tende ad armonizzarsi volumetricamente con l'edificato esistente, evitando la realizzazione di elementi "fuori scala" che avrebbero avuto impatti negativi sul contesto paesaggistico;
- riprende e ripropone, in una chiave ovviamente, attuale, i principi insediativi del Centro storico della Città, rafforzando il concetto ed il ruolo di "nuovo luogo centrale", migliorando, attraverso un'operazione di riqualificazione urbanistica, anche il contesto paesaggistico esistente;
- materializza il limite della Città edificata ("City wall"), rafforzandone la differenza rispetto al paesaggio agrario antropizzato tipico della piana di Albenga;

- rispetta le visuali dal mare evitando la creazione di elementi fuori scala in altezza che avrebbero compromesso il contesto paesaggistico consolidato (peraltro tuttora gravemente segnato dall'espansione degli anni '60 e '70;
- rispetta le visuali da "monte" evitando, anche in questo caso compromissioni dell'esistente.

Un importante elemento di forza del progetto è costituito dallo sforzo di uniformare tutte le sue parti con un unico linguaggio a cui corrisponderà un medesimo materiale di finitura e di tamponamento esterno.

1.9 Redazione ed analisi di ipotesi progettuali alternative

Nel corso della progettazione, sono state sondate varie soluzioni progettuali, via, via scartate, fino al raggiungimento di quella definitiva, ritenuta, ovviamente, la migliore.

La prima ipotesi elaborata, definita **Soluzione A)** (cfr. ALLEGATO 15).

Erano presenti la piazza all'incrocio tra via Patrioti e via Dalmazia, le due torri multipiano, la piastra commerciale destinata alla grande distribuzione, agli esercizi di vicinato ed ai pubblici esercizi e gli spazi di uso pubblico sulla copertura della piastra commerciale, alla stessa quota del rilevato ferroviario.

La soluzione avrebbe sicuramente assicurato molti degli obiettivi paesaggistici prefigurati, quali la riqualificazione urbanistica dell'area di intervento e del suo "intorno", la realizzazione di spazi pubblici alla quota delle future attrezzature pubbliche recuperabili sul sedime ferroviario nonchè la creazione di una maggiore quantità di spazi pubblici. Tuttavia, la notevole altezza (23/24 piani) delle due torri avrebbe potuto creare problemi di impatto sul contesto paesaggistico consolidato così forti da determinare squilibri e incoerenze rispetto alle emergenze architettoniche del Centro Storico.

Con la seconda e la terza ipotesi progettuale, definite **soluzione B)** e **soluzione D)** (cfr. ALLEGATO 16 e 18) si prevedeva un'unica torre multipiano e si ridistribuiva su uno o due edifici in linea, la quota residua di consistenze.

In tutte le due soluzioni risaltava molto negativamente l'impatto dei bassi e lunghi edifici che riproponevano, di fatto, gli effetti dequalificanti delle strutture della vecchia sede della Cooperativa.

Venivano ridotti e marginalizzati gli spazi di relazione.

L'uso pubblico della copertura della piastra si riduceva sia quantitativamente che qualitativamente.

Con un'ulteriore ipotesi progettuale, definita **Soluzione C)** (cfr. ALLEGATO 17), si limitavano in altezza i due edifici a torre, portati a circa dieci piani e si prevedeva un edificio in linea più basso.

Anche in questa soluzione, caratterizzata da un'unica altezza dell'edificio in linea, risultava "fuori scala" nella sua orizzontalità : incoerente con le proporzioni degli altri edifici del contesto. Risaltava molto negativamente l'impatto del basso e lungo edificio che riproponeva, di fatto, gli effetti dequalificanti delle strutture della vecchia sede della Cooperativa.

Si verificava nuovamente la riduzione e la marginalizzazione degli spazi di relazione e la riduzione sia quantitativa che qualitativa della copertura della piastra utilizzabile come spazio di relazione ad uso pubblico.

L'ultima ipotesi progettuale analizzata, definita **Soluzione E)** (cfr. ALLEGATO 19), prevedeva la realizzazione di quattro edifici a torre di circa dieci piani.

Tale ipotesi e' stata scartata perche' contraddiceva molti dei principi progettuali su cui avrebbe dovuto svilupparsi il progetto.

Anche in questa soluzione si verificava la riduzione e la marginalizzazione degli spazi di relazione e la riduzione sia quantitativa che qualitativa della copertura della piastra utilizzabile come spazio di relazione ad uso pubblico.

Inoltre, la possibilta' di creare strutture commerciali specializzate e di grandi dimensioni per contribuire a determinare una nuova "*centralita'*", veniva notevolmente ridotta.

L'immagine urbana, infine, si omologava troppo con quella preesistente, accrescendo (invece di eliminare) il degrado insediativo dell'area di intervento.

Ulteriori tentativi sono stati fatti per la definizione della "*pelle*" degli edifici.

Sono stati ipotizzati materiali di rivestimento (intonaco su "cappotto", pareti ventilate in pietra o materiali ceramici) con caratteristiche di opacità e "*durezza*"(percettiva), con le aperture dei serramenti e delle logge a formare una complessa trama superficiale.

Questa soluzione, che avrebbe eliminato il ballatoio continuo perimetrale su tutti i lati dei due edifici, avrebbe aumentato la snellezza degli edifici e ridotto l'impatto volumetrico reale. Tuttavia, la "*durezza*" (percettiva) del materiale avrebbe incrementato l'impatto sullo skyline e sugli sfondi naturali (il mare, il cielo, i boschi delle montagne dell'entroterra) con risultati sicuramente meno positivi rispetto all'uso delle facciate vetrate serigrafate e colorate, della soluzione definitiva.

Per tutti questi motivi e dopo avere analizzato gli effetti negativi delle soluzioni alternative ipotizzate, e' stato riproposto il progetto iniziale, con qualche ulteriore modifica qualificante, come l'ampliamento della piazza pubblica e la creazione di un percorso preferenziale di accesso agli spazi pubblici previsti alla stessa quota del rilevato.

1.10 Analisi delle possibili incidenze delle opere in progetto sul contesto paesaggistico

Quasi ogni intervento dell'uomo produce effetti, indicati come "*incidenze*", che possono provocare conseguenze negative sul contesto paesistico dell'area di intervento a cui, può (deve) corrispondere un'azione progettuale di mitigazione delle opere in progetto.

Da una prima lettura dei principi enunciati ai capitoli precedenti, è possibile verificare come il progetto delle opere previste dallo S.U.A. si basi su elementi di "*omogeneità dimensionale*" e di "*qualità architettonica*".

A questi elementi, che le condizioni di degrado fisico, urbanistico e, quindi paesaggistico, hanno reso necessaria, si possono contrapporre le loro possibili "*incidenze*" sul contesto esistente.

Per questi motivi, sono state analizzate proprio tutte le possibili "*incidenze*" dei principi progettuali proposti su contesto paesaggistico. Per ogni incidenza negativa sono state, poi, analizzati gli effetti diretti sul contesto paesaggistico analizzato nei capitoli precedenti e sottolineate, quando necessario, le azioni di mitigazione proposte dal progetto.

Anche in questo caso, è stato adottato, lo "*stile illustrativo*" per punti, schematico e (in qualche modo) telegrafico, che ha caratterizzato, in generale, il testo della presente relazione paesaggistica.

a. Le caratteristiche orografiche dell'area di intervento non produrranno nessuna modificazione, di tipo paesaggistico, della morfologia dei terreni, come sbancamenti e movimenti di terra significativi o eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno (rete di canalizzazioni, struttura parcellare, viabilità secondaria,...) o usati per allineamenti di edifici, per margini costruiti, ecc. Gli scavi previsti per la realizzazione dei piani interrati non avranno, infatti, ricadute sul contesto paesaggistico.
b. **Il progetto prevede lievi modificazioni della compagine vegetale consistenti nell'abbattimento di piccoli alberi, lungo il fronte di via Dalmazia.**
   - Il progetto prevede, quale opera di mitigazione, dell'incidenza sopra rilevata, la nuova realizzazione di un filare di alberi lungo la via Dalmazia e la messa a dimora di nuove formazione arboree (di tipologia compatibile con la previsione di piani interrati) sulla Piazza prevista tra via Patrioti e la stessa via Dalmazia.
c. **La scelta di una tipologia volumetricamente omogenea all'edificato esistente non provoca significative modificazione dello skyline antropico (profilo dell'insediamento)** (cfr. ALLEGATO 20);

d. Il progetto non provoca nessuna modificazione della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico, che comportino una incidenza sull'assetto paesistico;

e. Il progetto non produce significative modificazioni dell'assetto percettivo, con la modifica del contesto insediativo urbano e ridotta modificazione dell'assetto panoramico (cfr. ALLEGATO 20);

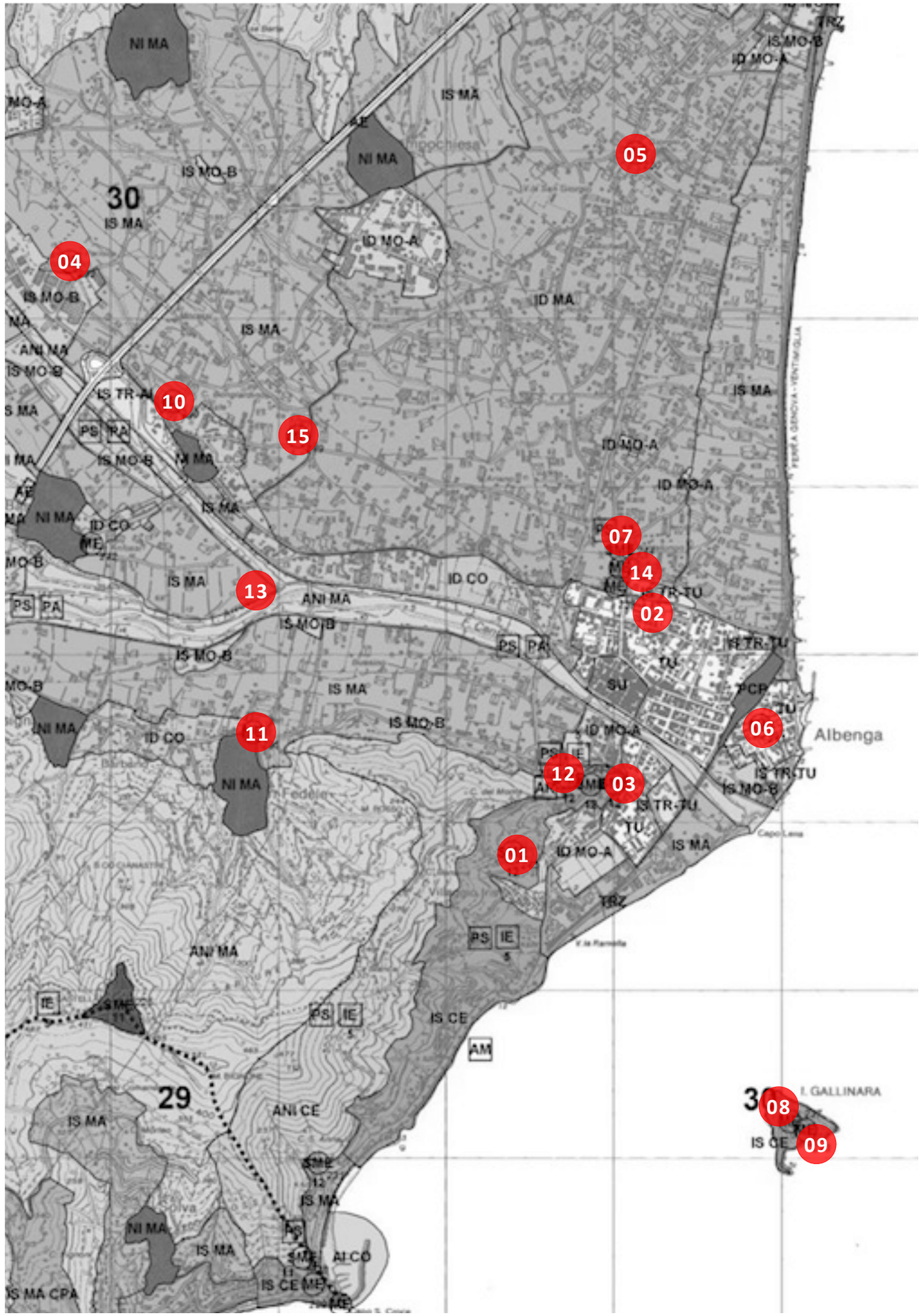
f. Nessuna significativa modificazione dell'assetto insediativo-storico;

g. Il progetto produce una limitata modifica dei caratteri tipologici, costruttivi, materici, coloristici, dell'insediamento urbano, diffuso, agricolo) (cfr. ALLEGATO 20);

- la previsione produce effetti non gravi a causa del degrado del contesto insediativo urbano, caratterizzato da scarsa qualità a e dalla difficile visibilità delle antiche strutture del Centro storico di Albenga;
- Il progetto prevede, quale opera di mitigazione, dell'incidenza soprarilevata, la realizzazione di sistemi di mitigazione dell'impatto con l'utilizzo di pannellature grigliate ad andamento verticale e terrazzi con posizione apparentemente irregolare sula facciata, che contribuiranno, creando effetti di "vibrazione".

h. Il progetto non produce alcuna modificazione dell'assetto fondiario, agricolo e colturale;

i. Il progetto non produce alcuna modificazione dei caratteri strutturanti del territorio agricolo (elementi caratterizzanti, modalità distributive degli insediamenti, reti funzionali, arredo vegetale minuto, trama parcellare, ecc.).





01 - Tracciato dell'antica via Julia Augusta



02 - Ruderi della basilica San Vittore



03 - Il Pilone



04 - Torre Pernice



05 - San Giorgio di Campochiesa



06 - Chiesa di san Bernardino



07 - Pontelungo



08 -Isola Gallinara



09 - Torre di avvistamento sull'isola Gallinara



10 - Villa d'Aste



11 - Chiesa Santi Simone e Giuda



12 - Chiesa di San Calogero



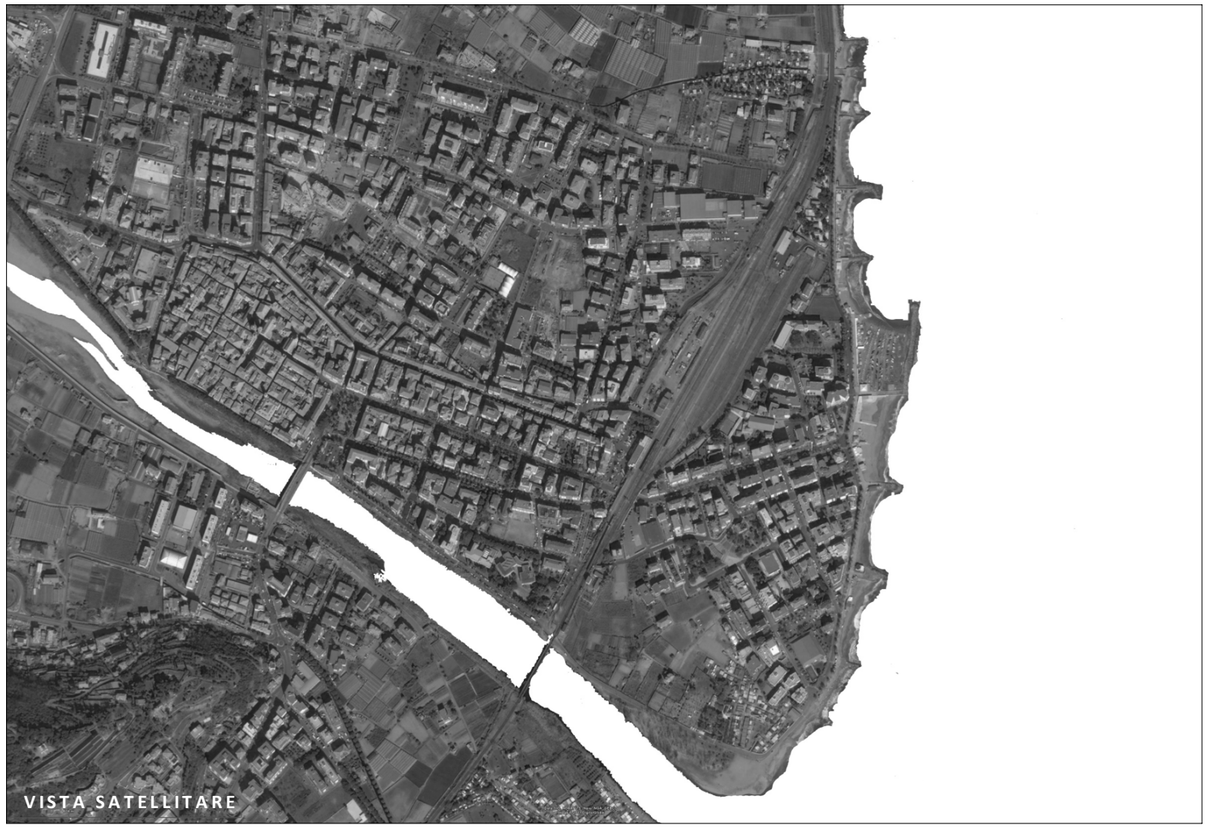
13 - Bastia, resti fortificazione



14 - Santuario della Madonna di Pontelungo



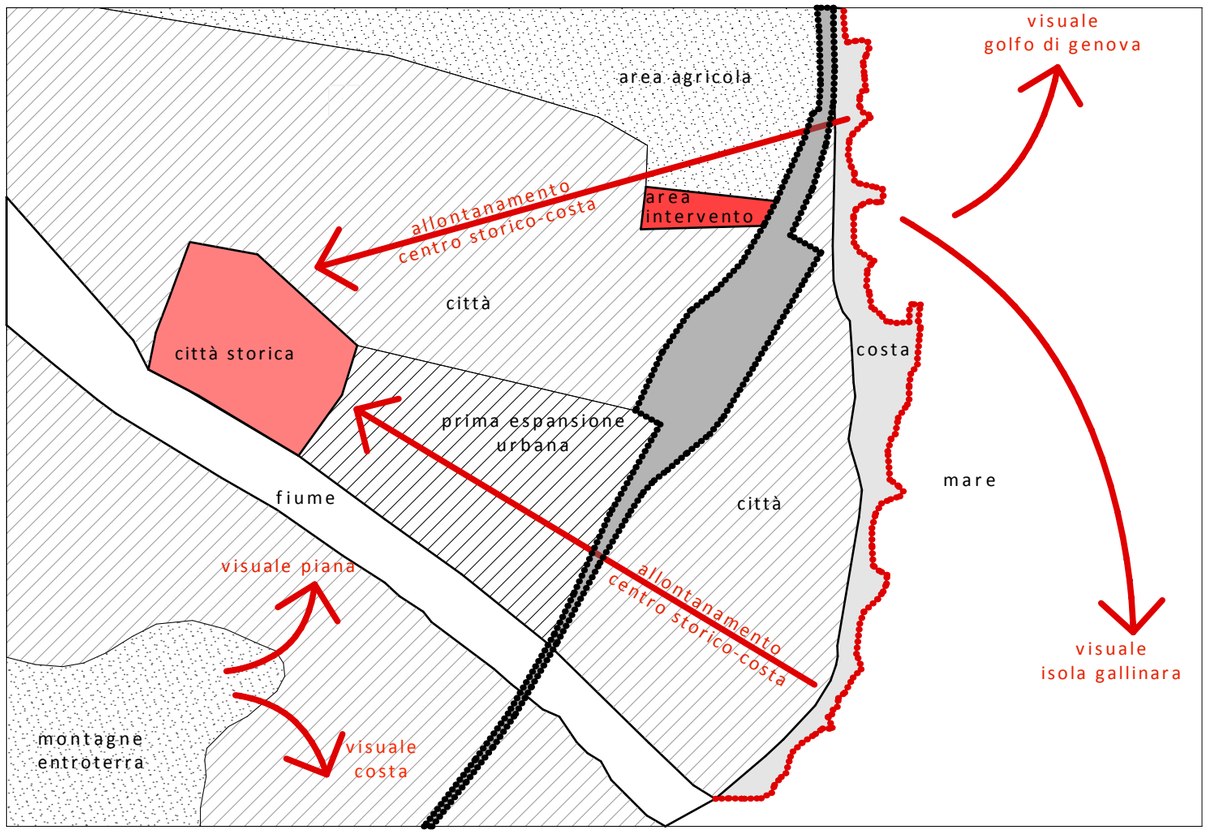
15 - Chiesa di Santa Maria di Bossero



VISTA SATELLITARE



FOTO AEREA



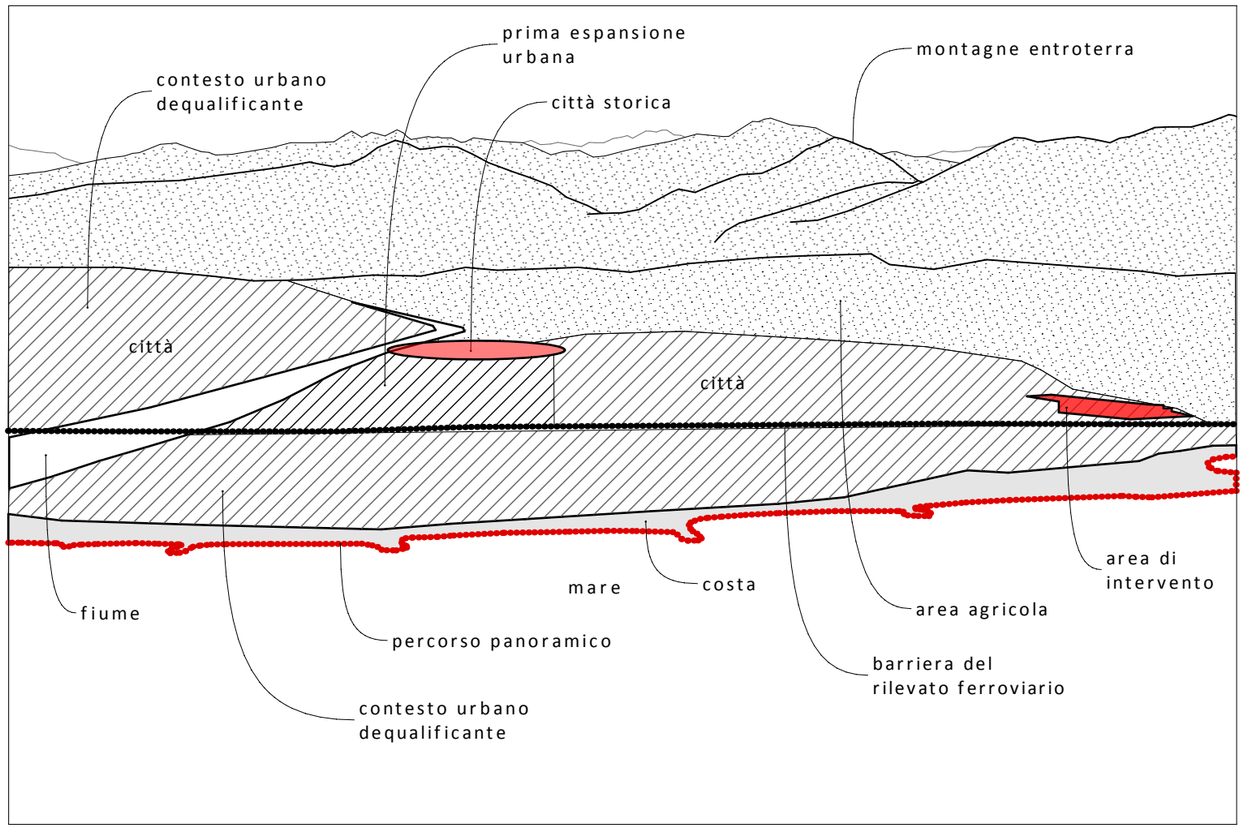
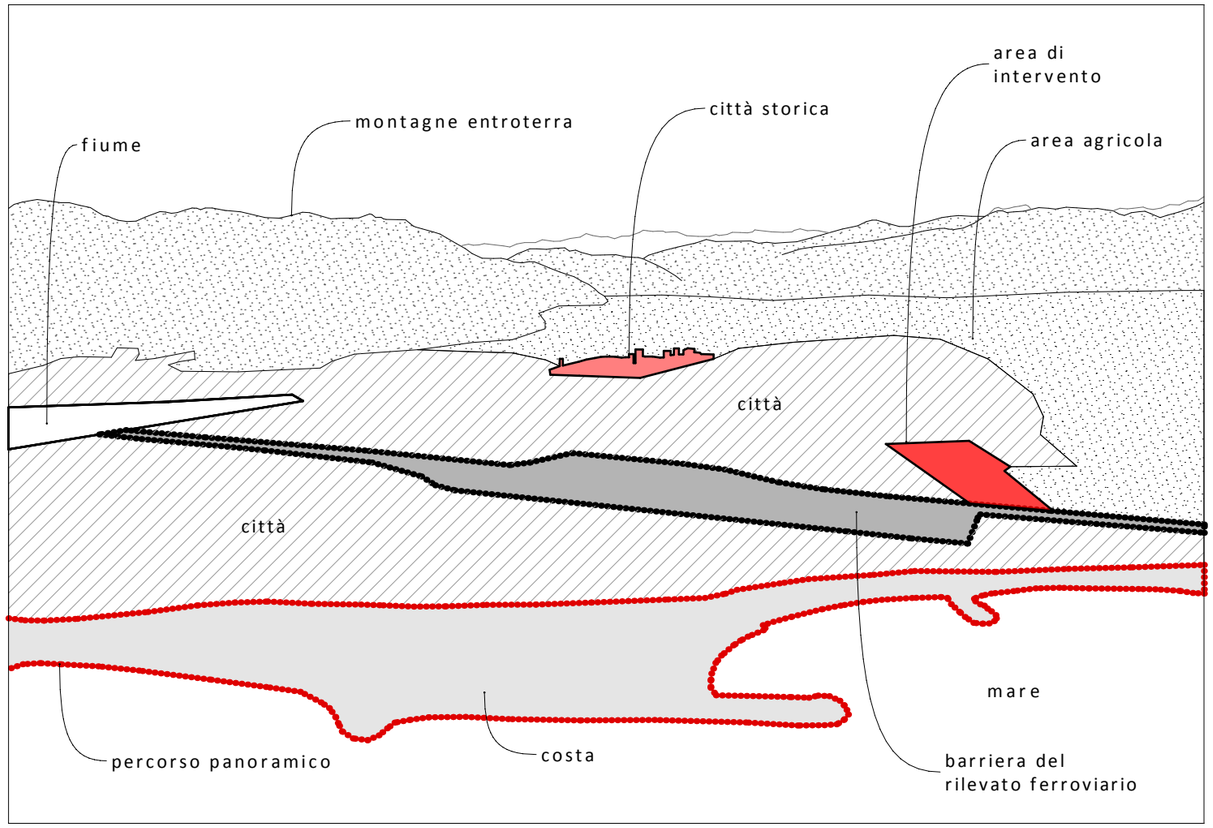


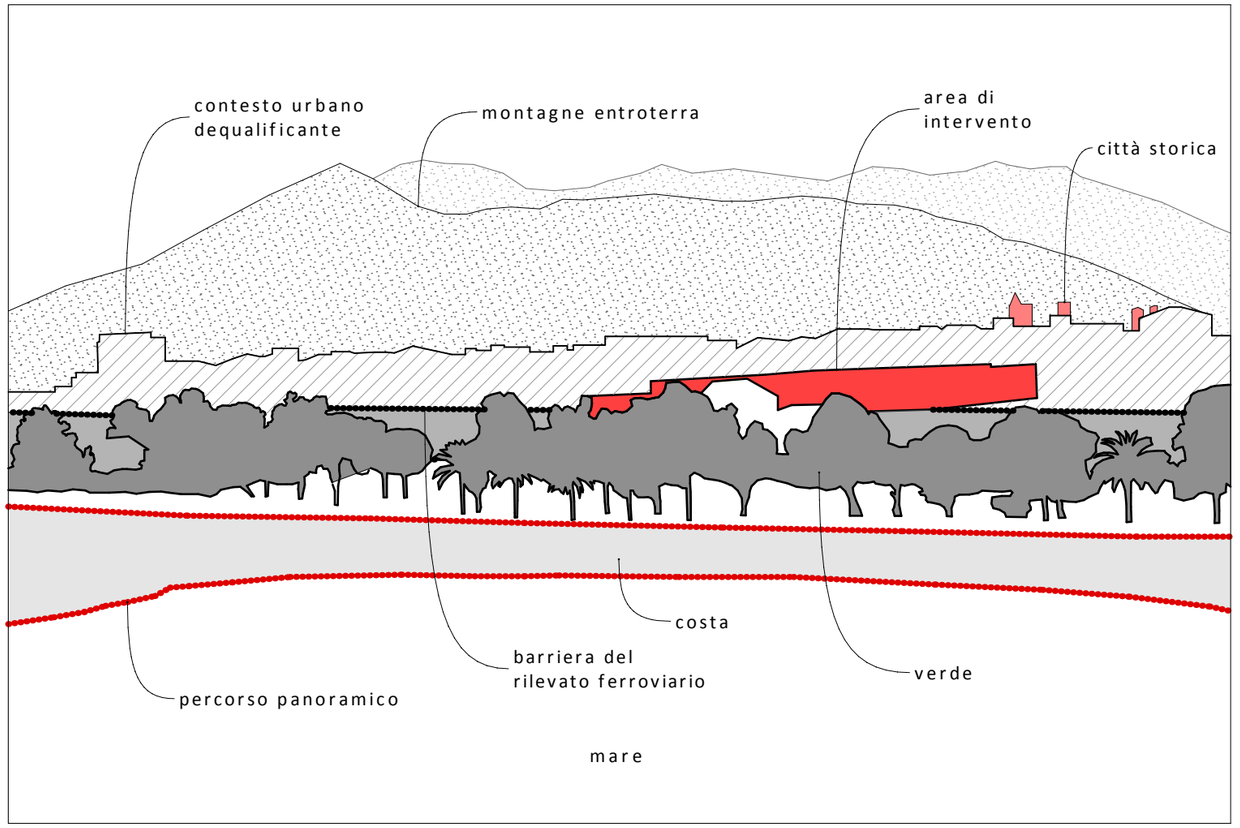


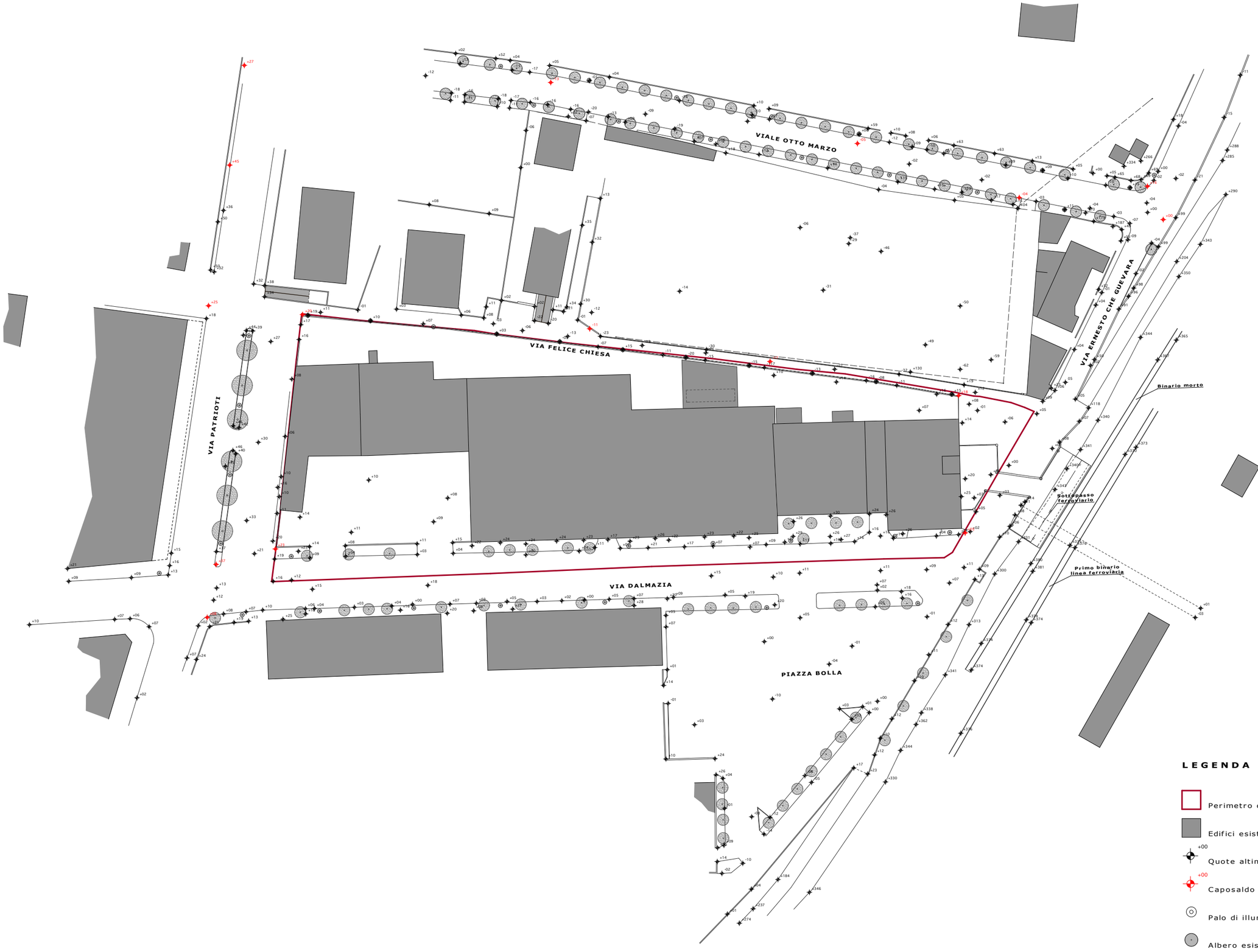
FOTO AEREA



FOTO DAL MARE



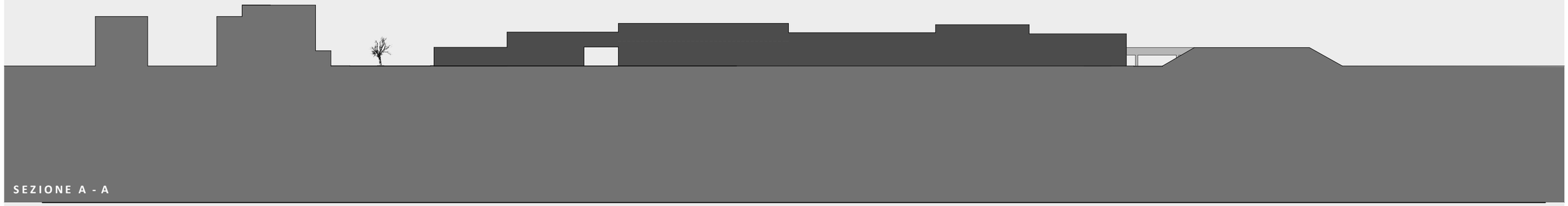




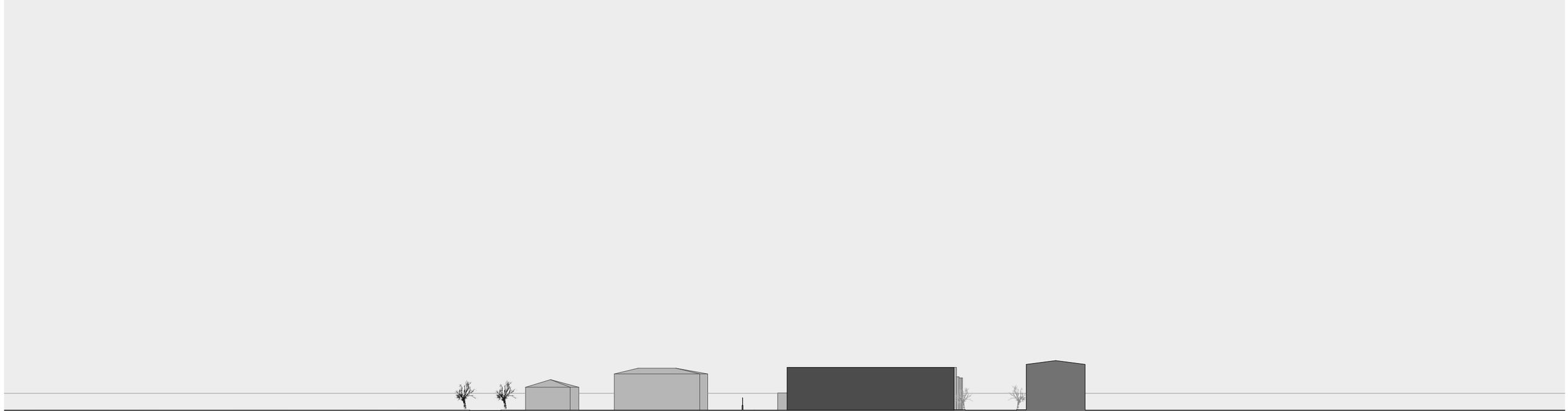
LEGENDA

- Perimetro delle aree interessate dallo S.U.A.
- Edifici esistenti
- +00 Quote altimetriche di rilievo
- +00 Caposaldo - Quote altimetriche di rilievo
- Palo di illuminazione esistente
- Albero esistente

PLANIMETRIA DI RILIEVO (sc. 1:1.000) - **ALLEGATO 04**



SEZIONE A - A



SEZIONE B - B

SEZIONI DI RILIEVO (sc. 1:1.000) - **ALLEGATO 05**

VIALE OTTO MARZO

VIA CHIESA

VIA ERNESTO CHE GUEVARA

VIA PATRIOTI

VIA DALMAZIA

PIAZZA BOLLA

Torre T1

Attività comm. C7 esercizio di vicinato

Attività comm. C5 esercizio di vicinato

Attività comm. C4 esercizio di vicinato

Attività comm. C8 esercizio di vicinato

Attività comm. C6 esercizio di vicinato

Attività comm. C3 esercizio di vicinato

Torre T2

Attività comm. C2 esercizio di vicinato

Attività commerciale C1 grande struttura alimentare 2.300,36 m²

Area di carico /scarico merci

Binario merci

Sottopasso ferroviario

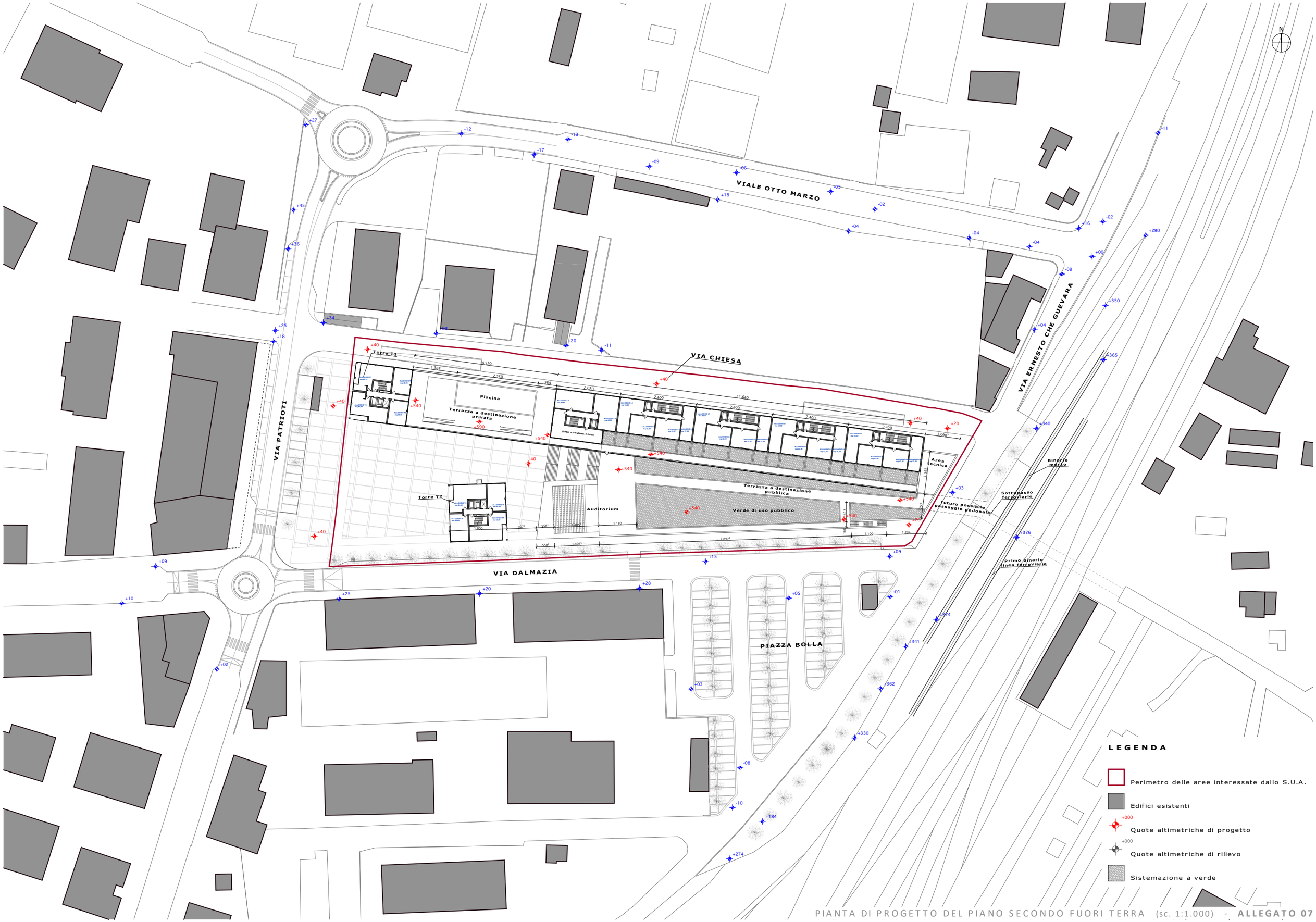
Primo binario linea ferroviaria

N

LEGENDA

- Perimetro delle aree interessate dallo S.U.A.
- Edifici esistenti
- +000 Quote altimetriche di progetto
- +000 Quote altimetriche di rilievo
- Griglia a pavimento per l'aerazione dei piani interrati
- Sistemazione a verde
- Superficie di vendita

PIANTA DI PROGETTO DEL PIANO PRIMO FUORI TERRA (sc. 1:1.000) - **ALLEGATO 06**



PIANTA DI PROGETTO DEL PIANO SECONDO FUORI TERRA (sc. 1:1.000) - **ALLEGATO 07**

N

Cantine Torre T1

Parcheggi P1 (attività commerciale)

Parcheggi P2 (attività commerciale)

Spazi pertinenziali a servizio dell'attività commerciale C1

Cantine Torre T2

Sbarco ascensori e rampe mobili

-590

-310

-310

-310

-310

LEGENDA

Perimetro delle aree interessate dallo S.U.A.

Edifici esistenti

+000 Quote altimetriche di progetto

+000 Quote altimetriche di rilievo

PIANTA DI PROGETTO DEL PIANO PRIMO INTERRATO (sc. 1:1.000) - **ALLEGATO 08**

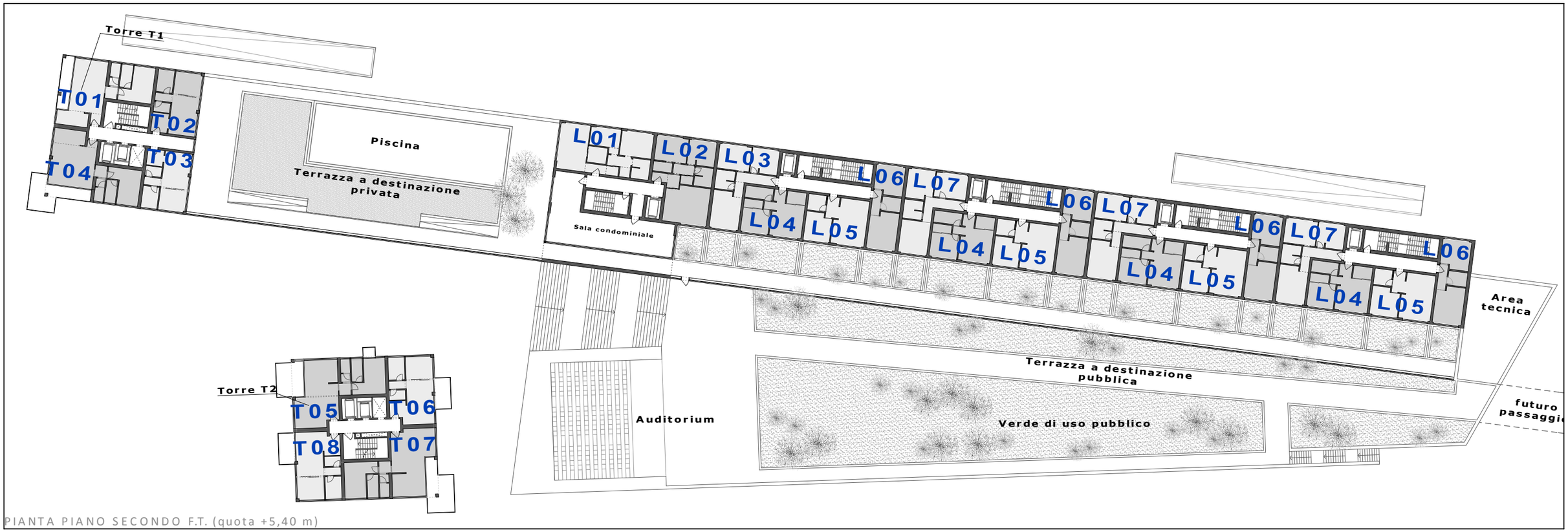


N

LEGENDA

- Perimetro delle aree interessate dallo S.U.A.
- Edifici esistenti
- +000 Quote altimetriche di progetto
- +000 Quote altimetriche di rilievo

PIANTA DI PROGETTO DEL PIANO SECONDO INTERRATO (sc. 1:1.000) - **ALLEGATO 09**



PIANTA PIANO SECONDO F.T. (quota +5,40 m)



PIANTA PIANO TERZO F.T. (quota +8,55 m)



PIANTA PIANO QUARTO F.T. (quota +11,70 m)

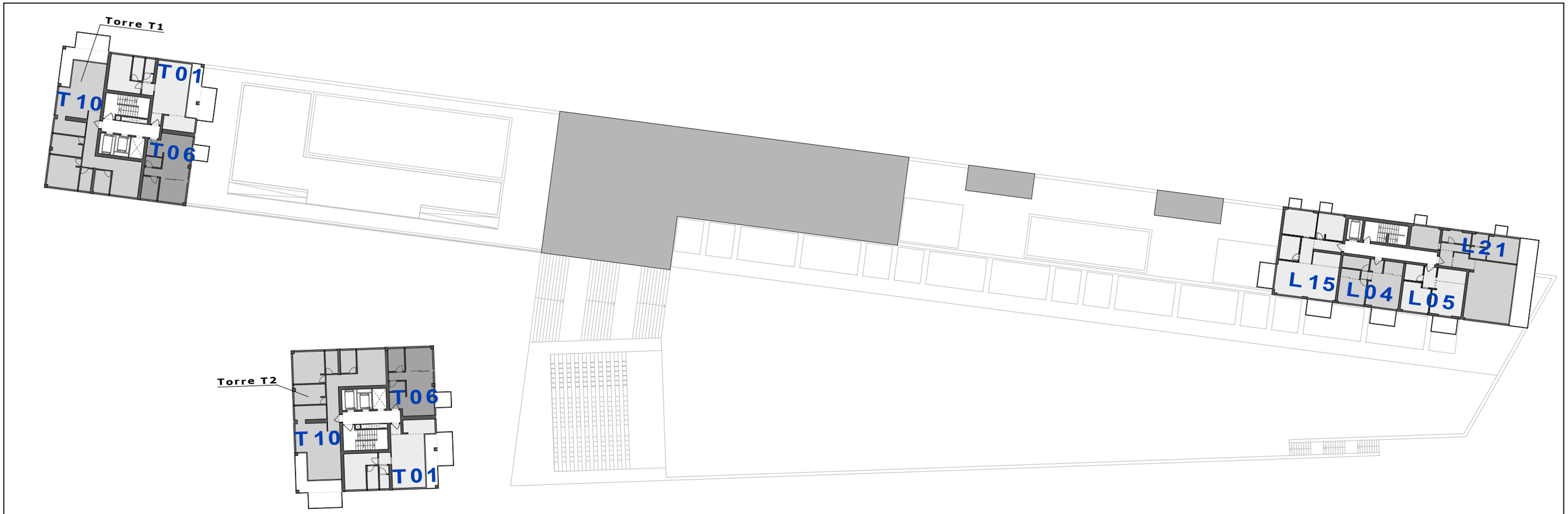


PIANTA PIANO QUINTO F.T. (quota +14,85 m)

PIANTA DI PROGETTO DEL PIANO QUARTO E QUINTO (sc. 1:1000) - **ALLEGATO 11**



PIANTA PIANO SESTO F.T. (quota +18,00 m)

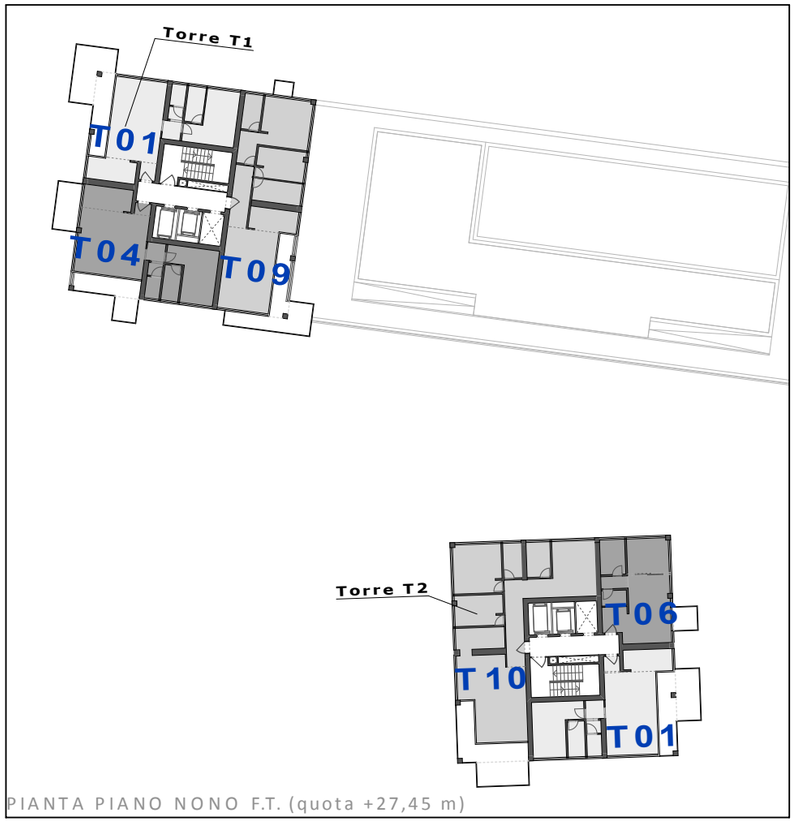


PIANTA PIANO SETTIMO F.T. (quota +21,15 m)

PIANTA DI PROGETTO DEI PIANI SESTO E SETTIMO (sc. 1:1000) - **ALLEGATO 12**



PIANTA PIANO OTTAVO F.T. (quota +24,30 m)



PIANTA PIANO NONO F.T. (quota +27,45 m)



PIANTA PIANO DECIMO F.T. (quota +30,60 m)

ALLOGGI	MQ ALLOGGI	N. ALLOGGI UGUALI PER TIPOLOGIA E AMBITO DI INTERVENTO
SUP ALLOGGIO T1	62	13
SUP ALLOGGIO T2	43	1
SUP ALLOGGIO T3	40	1
SUP ALLOGGIO T4	63	7
SUP ALLOGGIO T5	64	5
SUP ALLOGGIO T6	45	11
SUP ALLOGGIO T7	65	5
SUP ALLOGGIO T8	46	5
SUP ALLOGGIO T9	84	6
SUP ALLOGGIO T10	107	6
SUP ALLOGGIO L1	65	5
SUP ALLOGGIO L2	68	3
SUP ALLOGGIO L3	54	5
SUP ALLOGGIO L4	43	11
SUP ALLOGGIO L5	43	10
SUP ALLOGGIO L6	38	4
SUP ALLOGGIO L7	54	3
SUP ALLOGGIO L8	55	4
SUP ALLOGGIO L9	77	4
SUP ALLOGGIO L10	44	2
SUP ALLOGGIO L11	50	2
SUP ALLOGGIO L12	65	4
SUP ALLOGGIO L13	68	2
SUP ALLOGGIO L14	49	2
SUP ALLOGGIO L15	66	2
SUP ALLOGGIO L16	55	2
SUP ALLOGGIO L17	78	2
SUP ALLOGGIO L18	43	1
SUP ALLOGGIO L19	77	1
SUP ALLOGGIO L20	74	1
SUP ALLOGGIO L21	57	1
SUP ALLOGGIO L22	65	1
SUP ALLOGGIO L23	86	2

N. TOT. ALLOGGI = 134

VERIFICA art. 9 NTA del P.R.G.:
- tutti gli alloggi hanno superficie maggiore a 38 mq;
- oltre la metà degli alloggi (69 su 134) ha superficie maggiore di 60 mq.



PROSPETTO SUD



PROSPETTO NORD



PROSPETTO OVEST

VIALE OTTO MARZO

VIA FELICE CHIESA

VIA ERNESTO CHE GUEVARA

Binario morto

Sottopasso ferroviario

VIA PATRIOTI

VIA DALMAZIA

PIAZZA BOLLA

Primo binario linea ferroviaria

A

A

N

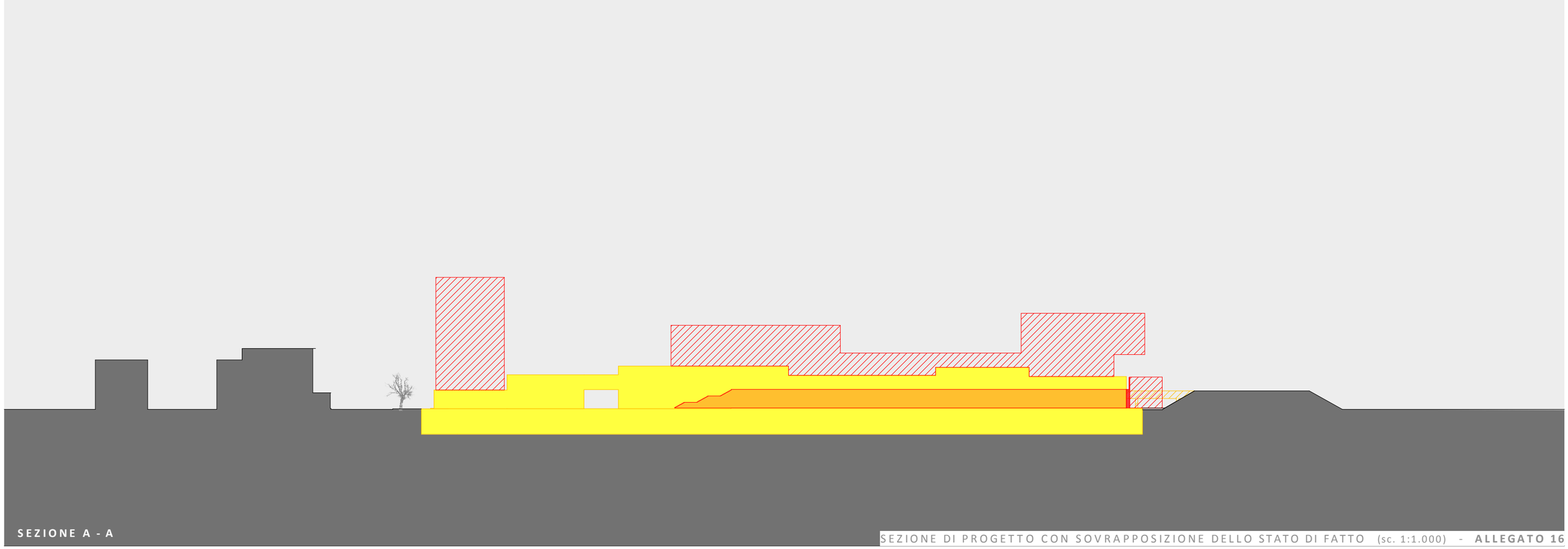
LEGENDA

- Perimetro delle aree interessate dallo S.U.A.
- Edifici esistenti
- Edifici in progetto
- Edifici esistenti in demolizione
- Sovrapposizione tra edifici esistenti in demolizione e nuovi edifici in progetto
- Profili stradali in progetto
- Profili stradali esistenti in demolizione

PLANIMETRIA DI PROGETTO CON SOVRAPPOSIZIONE DELLO STATO DI FATTO (sc. 1:1.000) - **ALLEGATO 15**

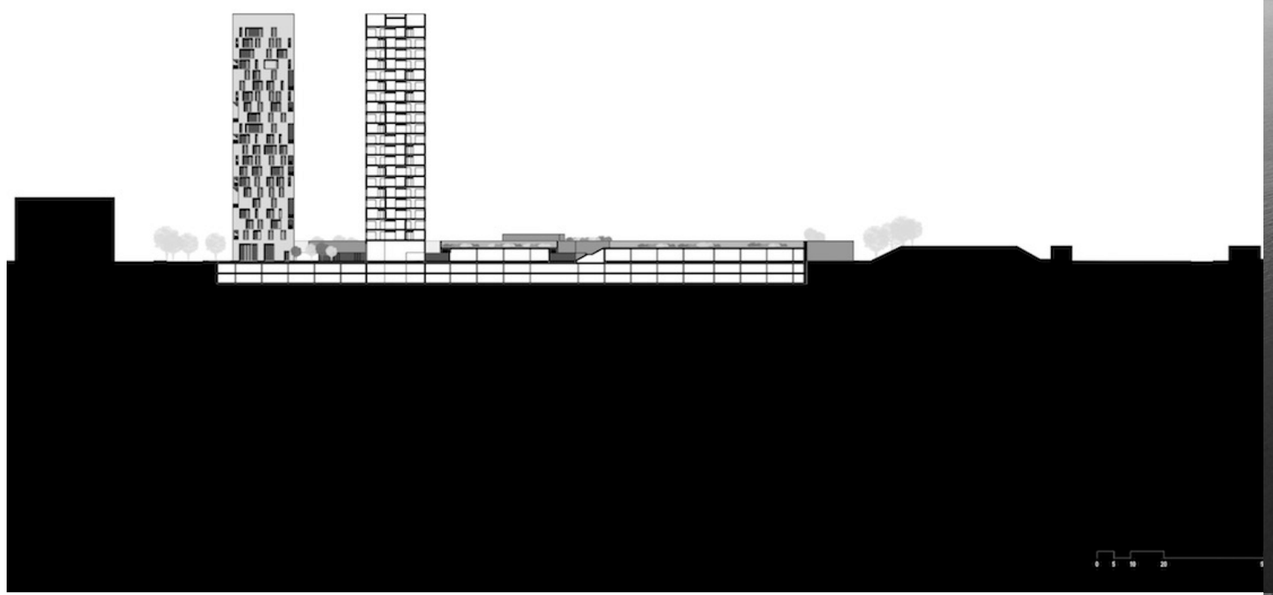
LEGENDA

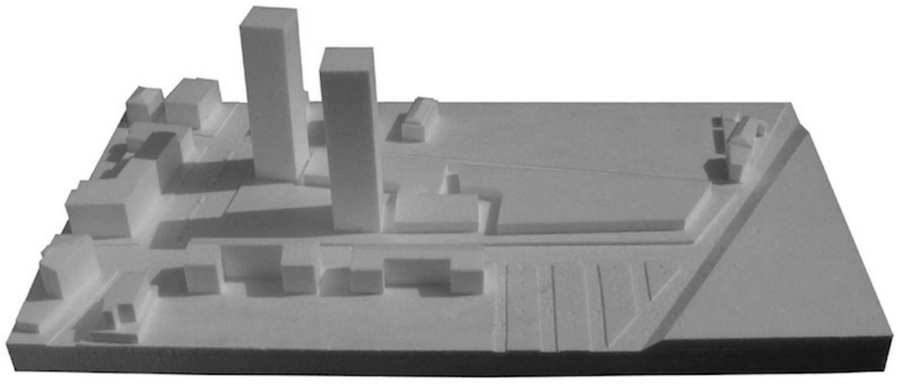
- Edifici in progetto
- Edifici esistenti in demolizione
- Sovrapposizione tra edifici esistenti in demolizione e nuovi edifici in progetto
- Edifici in progetto (porzioni non sezionate)
- Edifici esistenti in demolizione (porzioni non sezionate)

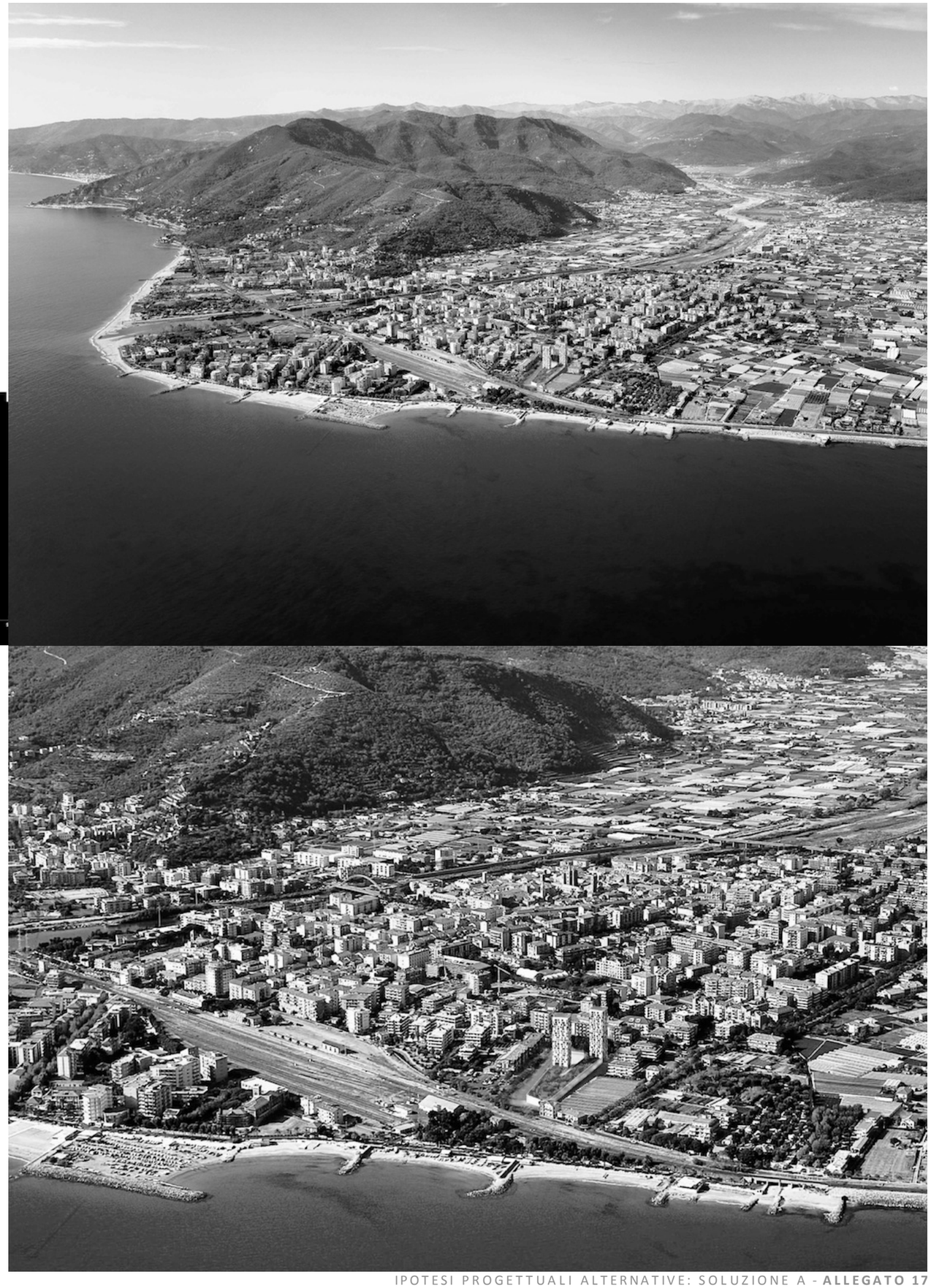


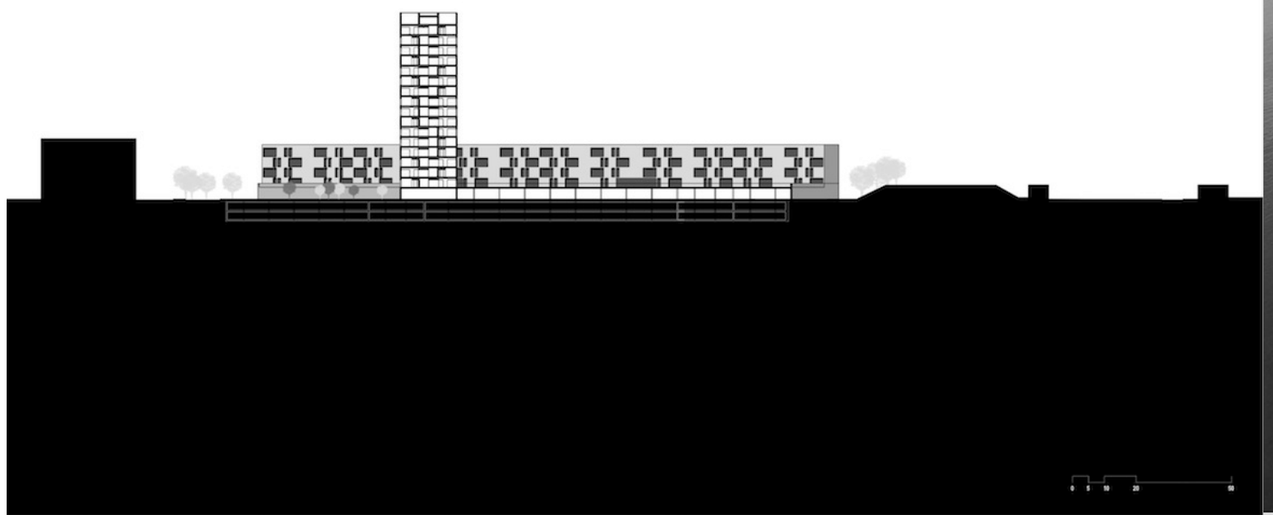
SEZIONE A - A

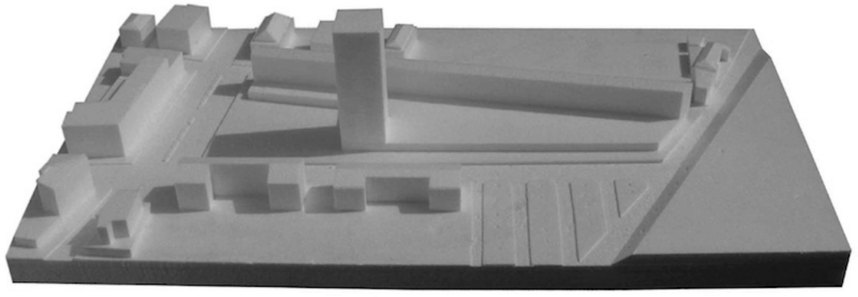
SEZIONE DI PROGETTO CON SOVRAPPOSIZIONE DELLO STATO DI FATTO (sc. 1:1.000) - **ALLEGATO 16**



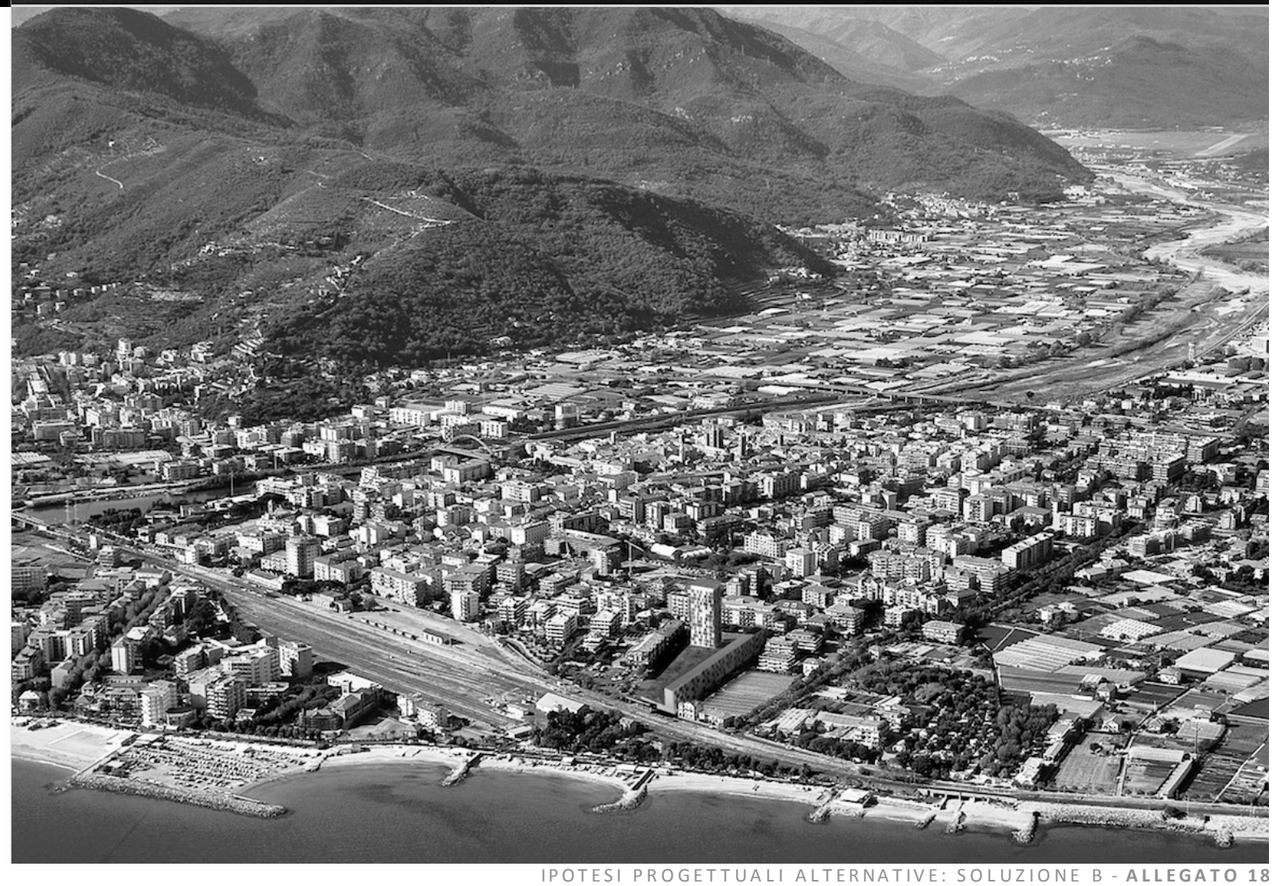


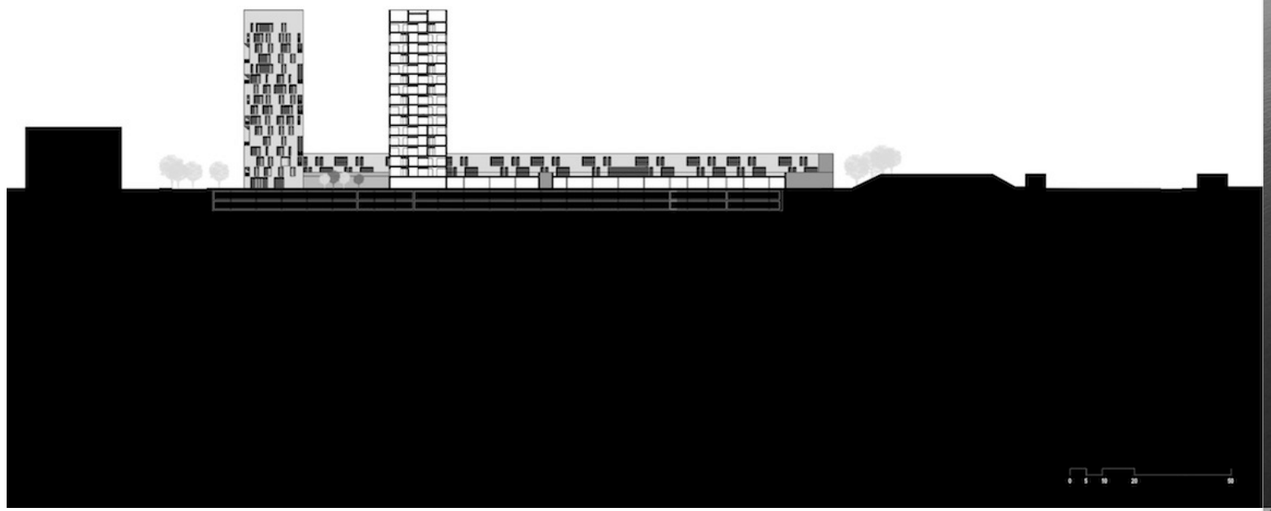


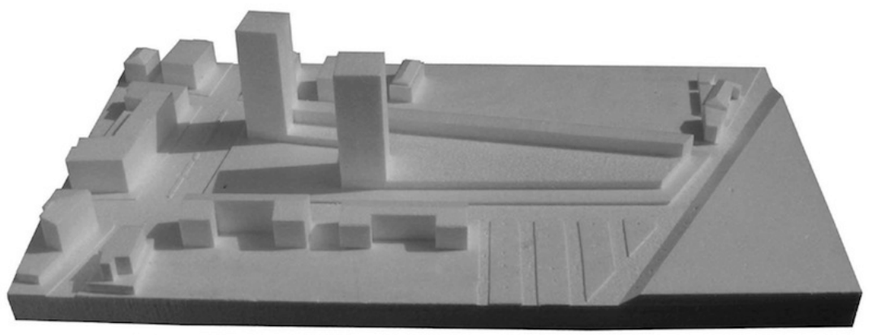


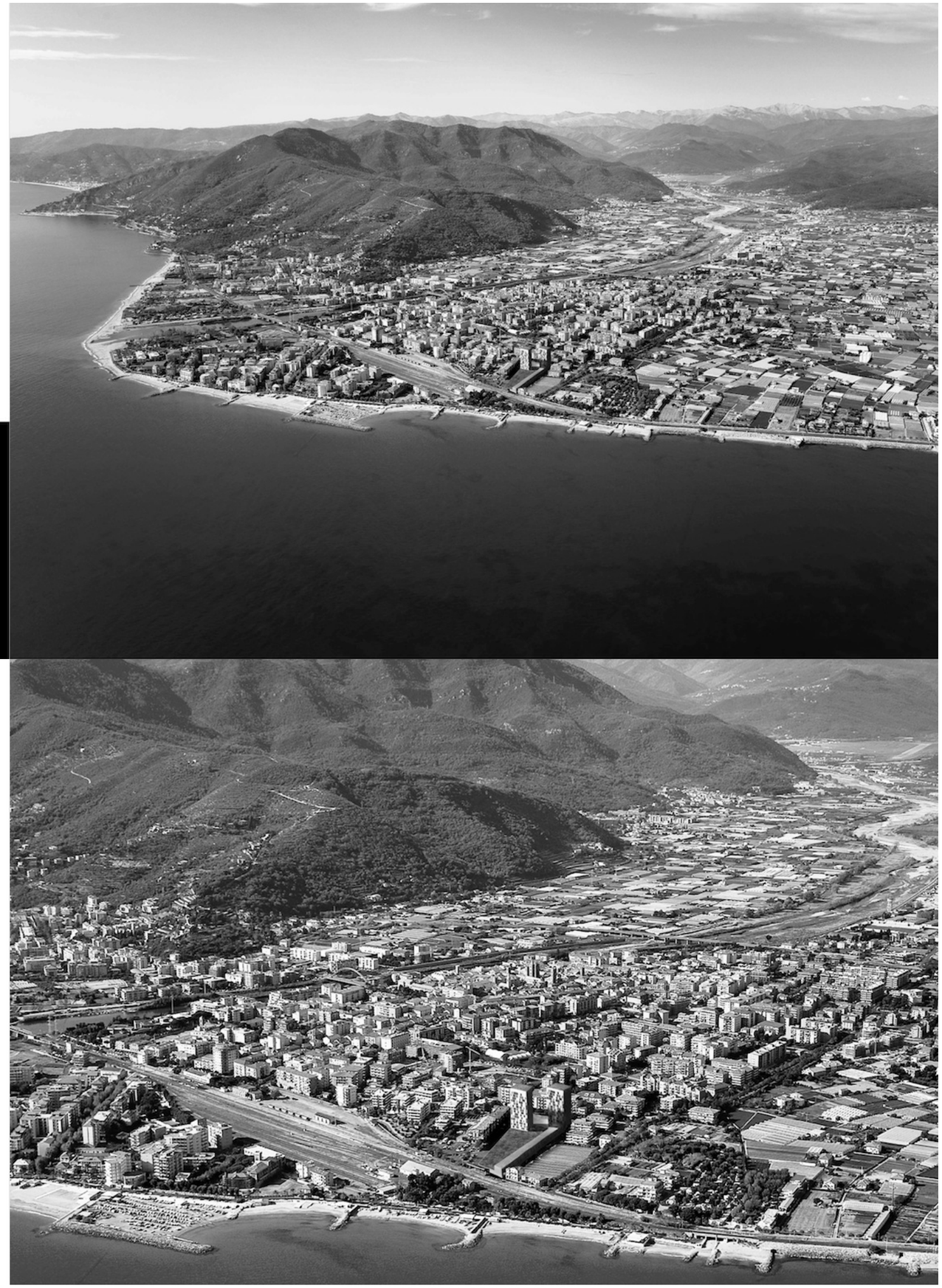


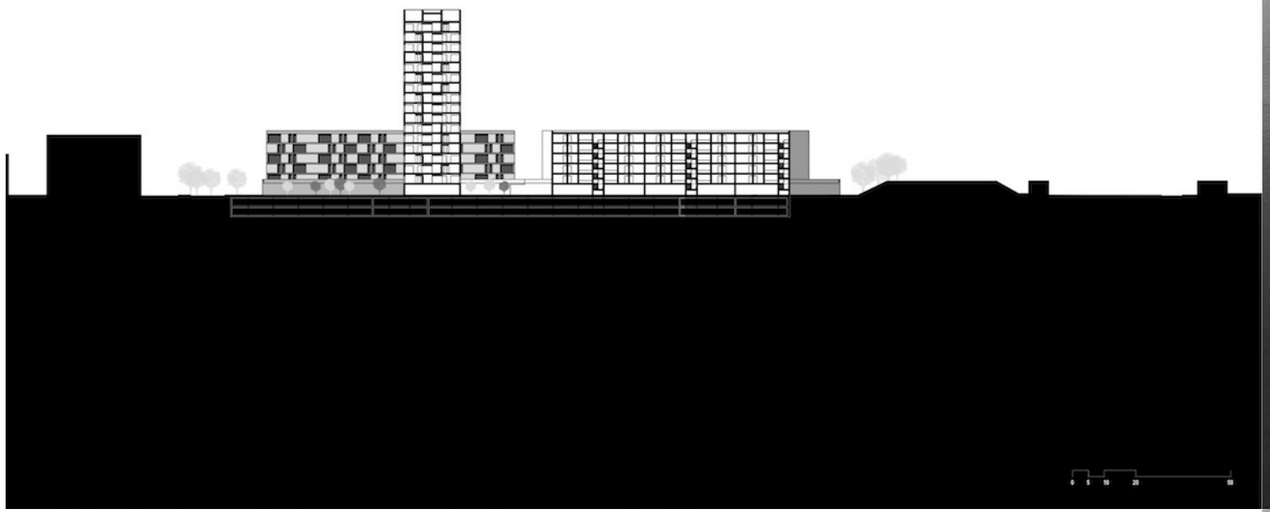


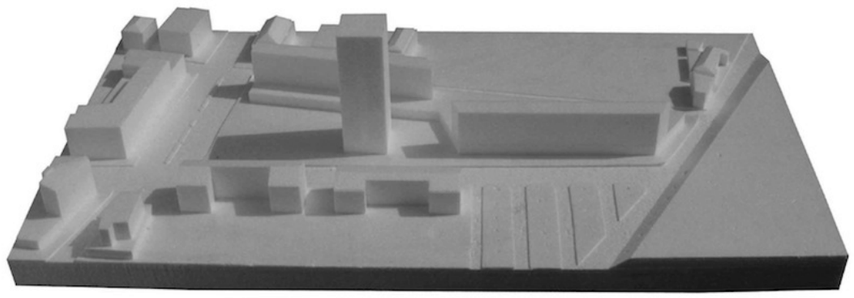


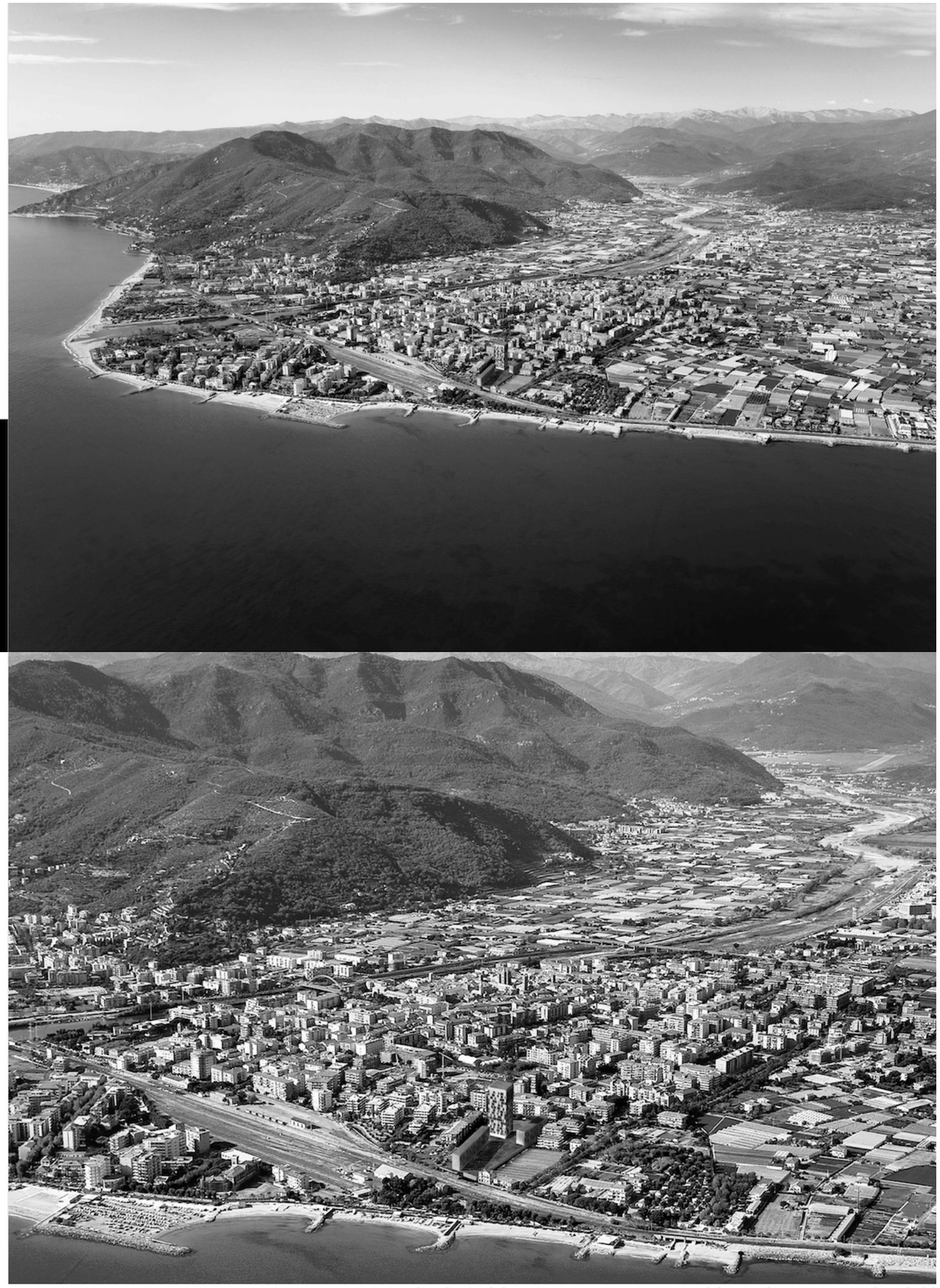


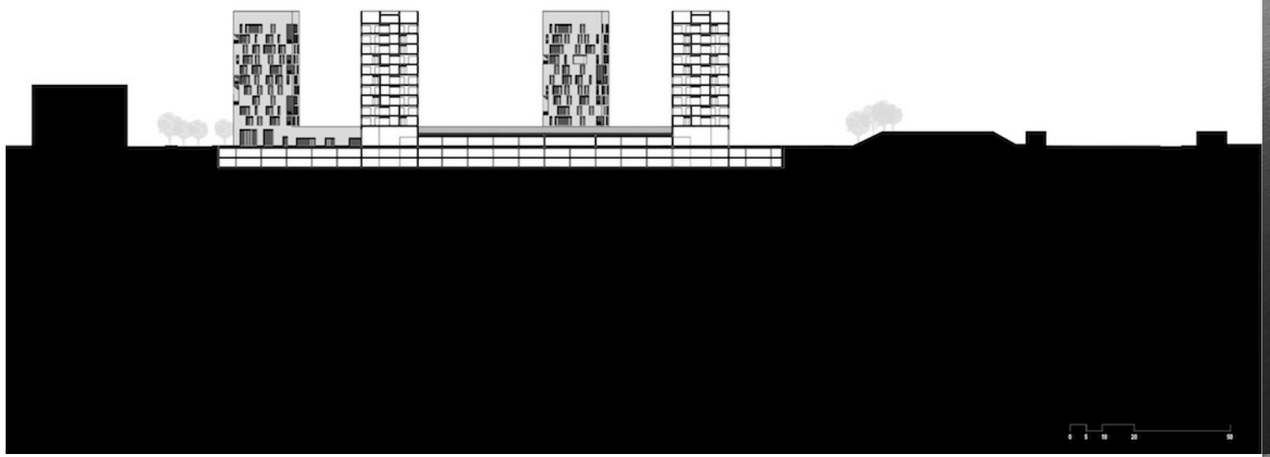


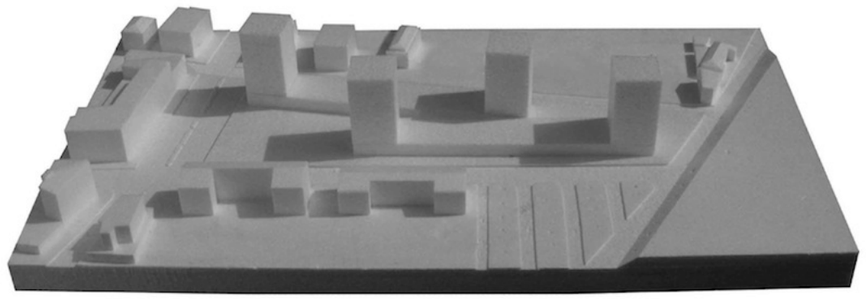


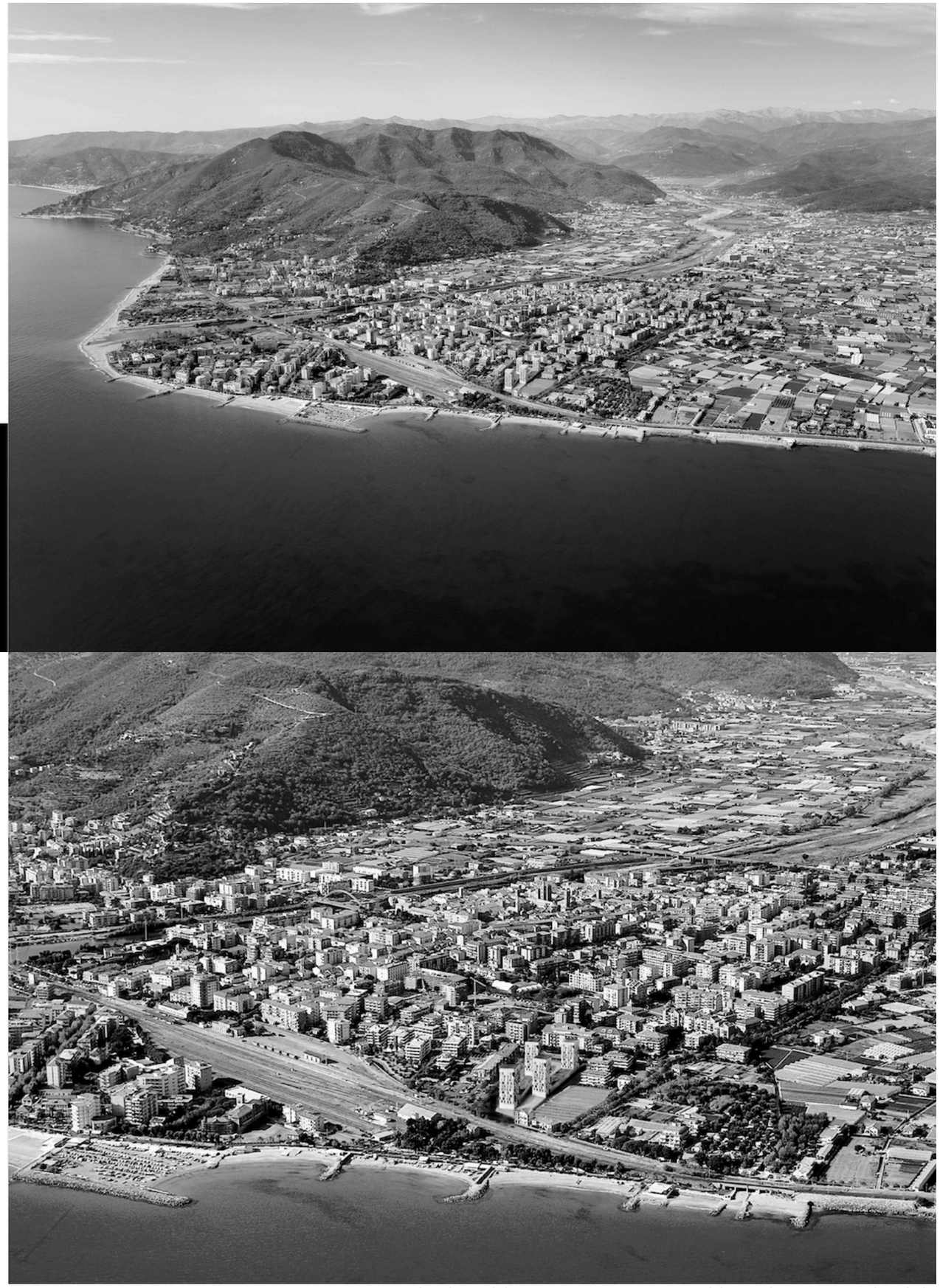














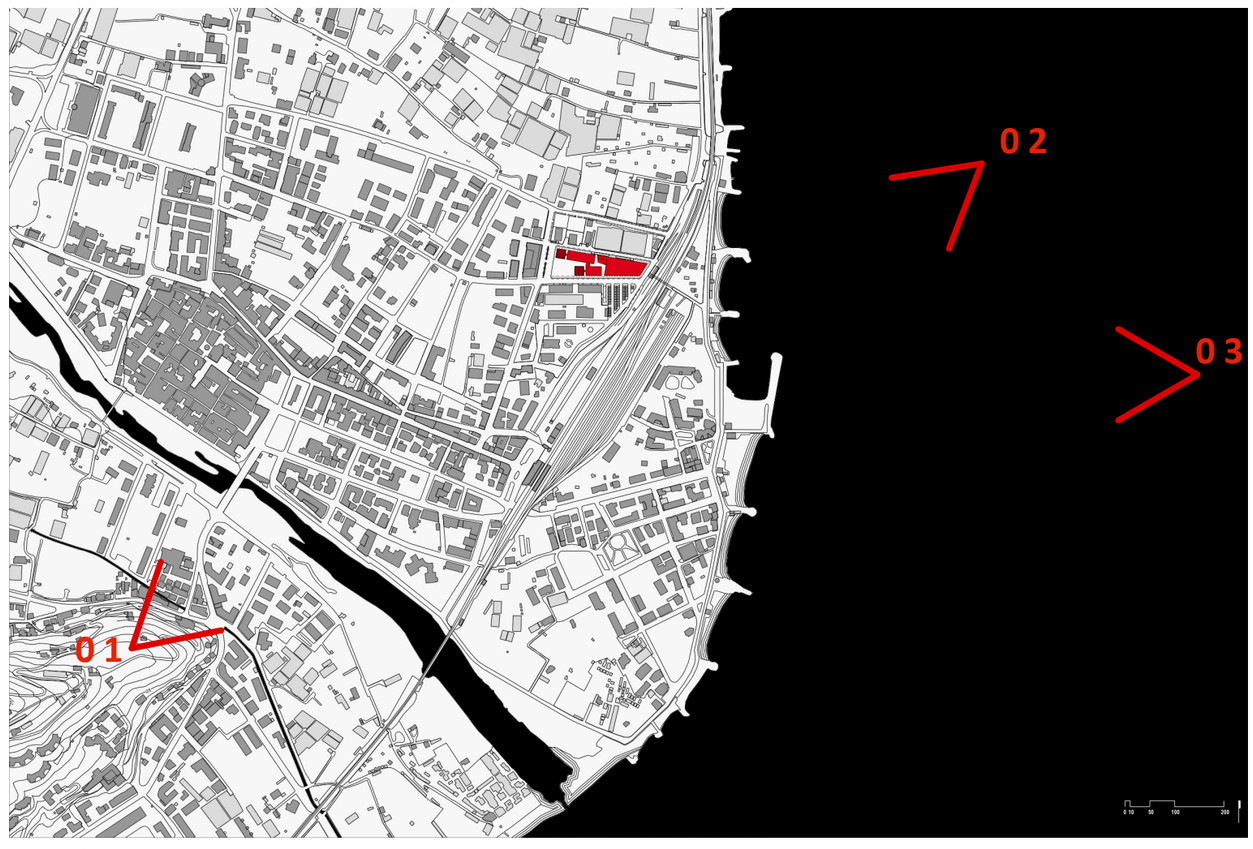
Vista dai rilievi prossimi alla città



Vista dalla strada Aurelia



Vista dal mare



Key Plan