RELAZIONE PAESAGGISTICA

(ai sensi del D.P.C.M. del 12/12/2005 relativa alle valutazioni previste dal comma 2, art. 146 del D. Lgs. n° 42 del 22/01/2004)

Comune di Finale Ligure

1. RICHIEDENTE: società **Finalmare S.r.l.**

2. TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO

L'intervento è finalizzato alla riqualificazione immobiliare delle aree industriali da dismettere, in modo da poter sostenere gli oneri del trasferimento dello stabilimento della Piaggio Aero Industries da Finale Ligure a Villanova d'Albenga, comprensivi dei costi per la realizzazione del nuovo stabilimento ed il rinnovo tecnologico degli impianti.
Nel mese di marzo 2011 il soggetto attuatore individua la necessità di proporre una variante al progetto autorizzato nell'ambito dell' accordo di programma dello 08/08/2008.
A tale scopo viene sottoposta agli enti preposti all'autorizzazione una soluzione preliminare che nel corso del 2011 e in tutto il 2012 vede successive e profonde modifiche determinate da un lavoro integrato tra soggetto proponente, progettisti, amministrazioni pubbliche.
Finalmente nel dicembre 2012 viene approvata in via preliminare la soluzione denominata R* condivisa nelle sue linee generali da tutti gli enti partecipanti.
La variante relativa al PUO Sub distretto di trasformazione DT1B – Aree Piaggio, ha preso le mosse da una attenta analisi del precedente progetto che si è cercato di superare rafforzando gli aspetti consolidati e condivisi (la sistemazione del Pora, il contenimento volumetrico, la mixitè integrata di funzioni, la prosecuzione della passeggiata a mare, la nuova spiaggia) e incrementando i punti di forza già presenti nello stesso (i servizi

pubblici, i parcheggi, gli spazi verdi, le piazze, la viabilità carrabile e quella pedonale in particolare con la nuova previsione di un plesso scolastico integrato).

Ved. **Allegato A1** –PLANIMETRIA GENERALE;

3. OPERA CORRELATA A:

l'area di intervento è inserita nel comune di Finale Ligure, nella zona che dal rio Pora in direzione Ovest, giunge davanti al Capo di Caprazoppa.
Si tratta del riutilizzo delle aree industriali Piaggio Aero Industries.

Ved. **Allegato A2** –INQUADRAMENTO URBANISTICO
Allegato A3 – INDIVIDUAZIONE AREE VINCOLATE

4. CARATTERE DELL'INTERVENTO

L'intervento edilizio ha carattere permanente fisso.

5.a DESTINAZIONE D'USO del manufatto esistente o dell'area interessata

Attualmente nell'area interessata dal progetto sono presenti gli stabilimenti industriali Piaggio, il tracciato ferroviario della linea Genova Ventimiglia con le relative aree di servizio, la via Aurelia. L'area è delimitata ad est dal corso del torrente Pora, a ovest dal tracciato della strada statale n° 490, a sud dalla spiaggia.

Ved. **Allegato A4 –**Situazione di rilievo - Planimetria
Foto aerea con individuazione delle unità paesaggistiche

6. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO

Il contesto paesaggistico –ambientale del P.U.O. è attualmente pressoché totalmente occupato dagli impianti industriali dell Piaggio Aero Industries s.p.a. ed è caratterizzato da quattro unità paesaggistiche:

1) Corso del torrente Pora
2) Promontorio della Caprazoppa , rocca e colline della media valle

3) Lungomare, linea ferroviaria , via Aurelia, centro storico di Finale Marina
4) Centro storico di Finalborgo

Ved**. Allegato A4 –** Situazione di rilievo - Planimetria
Foto aerea con individuazione delle unità paesaggistiche

7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO E UBICAZIONE DELL'INTERVENTO

Dal punto di vista morfologico l'ambito di intervento, è posto in una zona di fondovalle, a margine del tratto terminale del torrente Pora.

La linea di costa dista dallo spartiacque con la val Bormida soltanto 10 chilometri, con il crinale attestato mediamente sui 1000 metri, mentre Finale è delimitata ad ovest dal promontorio della Caprazoppa ed a levante dal sistema montuoso delle Manie e di Capo Noli.
L'area in sponda destra del Pora è occupata da oltre un secolo dalle industrie Aeronautiche Piaggio; i capannoni che compongono lo stabilimento occupano in maniera assai intensiva l'area tra il fiume ad est, la statale n° 490 del Melogno, le spiagge a sud, e l'incrocio tra la statale e la viabilità proveniente da via dei Brunenghi.
L'area è altresì attraversata dalla linea ferroviaria e dal tracciato della via Aurelia.

8. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Ved**. Allegato A5 –** Documentazione grafico – descrittiva dell'analisi dello stato dei luoghi;

Riprese fotografiche panoramiche, che consentono di cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del contesto paesaggistico, sia di dettaglio relative ad aree interne all'ambito di intervento, contenente i punti di ripresa fotografica.

9a. ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO MINISTERIALE O REGIONALE DI NOTEVOLE INTERESSE DEL VINCOLO PER IMMOBILI O AREE DICHIARATE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (artt. 136 – 141 – 157 del D.Lgs. 42/04):

9b. PRESENZA DI AREE TUTELATE PER LEGGE (art. 142 del D.Lgs. 42/04):

L'opera ricade nell'art. 146 comma 1 lettera a) in quanto: è insediata su "*territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia*".

Ved**. Allegato A3** – INDIVIDUAZIONE AREE VINCOLATE

10. NOTE DESCRITTIVE DELLO STATO ATTUALE DELL'AREA TUTELATA

L'ubicazione dell'intervento si colloca in un tratto di litorale attualmente impegnato dallo stabilimento industriale



Foto aerea dell'area di intervento

La realizzazione dell'intervento consentirà alla città di Finale Ligure di dotarsi di strutture funzionali capaci di incrementare l'attività turistica, vista quale principale prospettiva di fonte di reddito della zona, e contemporaneamente di riorganizzare in modo più razionale le direttrici di traffico.

11. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA CON ALLEGATA DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO

La proposta si è articolata secondo i seguenti temi principali:

- **Spostamento S.S. Aurelia** in modo da svincolare l'area a sud della ferrovia (asse inamovibile) dalla viabilità carrabile, traslando la stessa al confine con il tracciato ferroviario e mantenendo l'attuale sedime come memoria **con funzione di via pedonale commerciale**. Tale soluzione realizza anche un fondamentale vantaggio logistico perché consente di realizzare prima la nuova viabilità (compreso il ponte di attraversamento sul Pora) e quindi deviare il traffico senza soluzioni di continuità temporali.
- **Realizzazione di un sistema coordinato** composto dalla parziale copertura dell'attuale sede ferroviaria e dalla costruzione di un silos destinato ad autorimessa pubblica posto subito a sud dei binari. La soluzione prescelta presenta il vantaggio di valorizzare il muro storico del primo nucleo dello stabilimento Piaggio.

Per questo complesso viene ricercata la massima integrazione con le aree circostanti e la mitigazione del derivante impatto visivo mediante la realizzazione di verde pensile sulle coperture e l'installazione di un "muro verde energetico" come facciata lato sud (lungo la nuova Aurelia). La facciata lato nord del silos dialoga, citandolo, con il muro storico posto a monte della ferrovia di cui si prevede il recupero.

- **Realizzazione di un tracciato pedonale** che si raccorda a livello del plesso scolastico adeguandosi alle quote altimetriche della viabilità circostante e che sbocca sulla copertura parziale della ferrovia e del silos. Lo stesso scavalca l'Aurelia mediante una passerella pedonale che confluisce in un importante spazio di uso pubblico che unisce trasversalmente l'Aurelia storica al mare.
- Le connessioni pedonali nord - sud sono inoltre garantite a livello dell'argine destro del Torrente Pora dalla **realizzazione di una pista ciclo-pedonale** che collega il centro abitato esistente in sponda sinistra e l'intervento progettato a monte con la nuova passeggiata in prossimità del polo di interesse pubblico rappresentato dall' "hangar" storico.
- **Prosecuzione della passeggiata a mare** che si sviluppa lungo un ampio arco di cerchio e collega in modo naturale la linea di costa nell'area interessata dall'intervento con la passeggiata esistente, mediante una passerella pedonale posta sulla foce del torrente Pora.
- **Moltiplicazione dei coni visivi e dei punti di accesso** alla città realizzata attraverso numerosi stacchi e passaggi tra gli edifici per i primi, e con la previsione di due nuovi ponti carrabili e tre collegamenti ciclo – pedonali per i secondi. Attualmente chi percorre la via Aurelia non ha la possibilità di percepire il mare a la spiaggia, che rimangono dietro la barriera dell'impianto produttivo: la nuova edificazione sarà invece puntuale, con ampi scorci sul mare.
- **Realizzazione di un plesso scolastico integrato** in area nord logisticamente servito da

ferrovia e viabilità adeguata. La collocazione in tale parte dell'insediamento oltre a garantire un ottimale accessibilità alla struttura scolastica genera una forte polarizzazione delle attività sociali soprattutto in cicli stagionali complementari all'attività turistica.

- Realizzazione di un importante **edificio pubblico polifunzionale**, ottenuto dalla salvaguardia di 3 moduli del fabbricato denominato "hangar" la cui sagoma rimane perfettamente visibile sia dalla città che dal mare.
- **Riduzione delle altezze** della volumetria progettata a nord del tracciato ferroviario.
-**Collocazione della volumetria più alta**, a destinazione alberghiera nella parte più **a ovest** dell'intervento, in modo da non renderla percepibile dall'entroterra.

Tutti i punti sopra esposti erano presenti sin dalla prima bozza preliminare, individuando un quadro urbanistico condiviso fin dall'inizio.

Nel corso dell'iter procedurale della Conferenza preliminare è invece mutato in modo radicale l'impianto tipologico dei fabbricati, sia dal punto di vista planivolumetrico che sotto il profilo architettonico: nella parte ad est tutte gli edifici richiamano la memoria dello stabilimento industriale, mentre nella parte ovest il linguaggio architettonico è contemporaneo.

Ved**. Allegato A6 –** Fotoinserimento dal mare confronto con l'esistente ed il progetto approvato

Ved**. Allegato A7 –** Fotoinserimento dal torrente Pora confronto con il progetto approvato

Ved**. Allegato A8** - tav 150

Ved**. Allegato A9 –** tav 144

11 a. SUPERFICI AREA DI INTERVENTO

Riferite alla perimetrazione del SUA comprendente aree demaniali e private

PUO vigente mq 137 213

PUO variante mq 134 921

12. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Gli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera non possono che essere positivi con importanti ricadute economiche a livello cittadino.
Il progetto acquisisce le proposte di modifica e le integrazioni che negli anni, gli uffici preposti all'approvazione hanno richiesto. Il livello di dettaglio, e l'integrazione con l'ambiente circostante è frutto di un lavoro di affinamento compiuto in questi anni con il contributo dei vari enti.

Il progetto, (che non dimentichiamo nasce dall'esigenza di spostare l'impianto Piaggio e di rinnovarne le linee produttive) è atteso da molti anni dagli operatori del settore, ma può intendersi come opportunità per valorizzare e rivitalizzare una zona, dalle notevoli potenzialità.

Non bisogna infine dimenticare che la realizzazione del progetto prevede:

1) La bonifica ambientale del sito;
2) La messa in sicurezza del torrente Pora
3) La realizzazione di un nuovo plesso scolastico
4) La realizzazione di posti auto pubblici
5) L' apertura di nuovi coni visivi da e verso il mare
6) La realizzazione di una pista ciclabile in sponda al torrente Pora
7) La diminuzione dell'altezza dei fabbricati progettati a nord della linea ferroviaria
8) La salvaguardia della memoria dell' hangar
9) La valorizzazione del muro storico dello stabilimento
10) La riorganizzazione completa della viabilità.

13. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DI INTERVENTO

Per quanto attiene la mitigazione dell'impatto è evidente dal riepilogo precedente, che la versione finale del progetto presenta aspetti positivi sia dal punto sociale che ambientale (punti 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10) che la versione approvata non contemplava; va inoltre considerato il fatto che non viene mai scavato al di sotto del livello del mare salvaguardando dall'aggressività del salino la falda freatica.

Inoltre, ad una prima sommaria verifica, considerando il materiale che dovrà essere asportato e conferito a discarica speciale a seguito della bonifica, e quello risultante non idoneo per il reimpiego a seguito delle demolizioni, si può ipotizzare un bilancio pressoché in pareggio tra materiale scavato e demolito, e materiale reimpiegato dopo le opportune selezioni.
Ancora, rispetto alla sistemazione prevista attualmente, tutte le superfici permeabili presentano uno strato di coltre vegetale che va per le parti in struttura, da un minimo garantito di cm 50 ad almeno un metro ove sono previste le piantumazioni in progetto.

Firma del Richiedente

Firma del progettista dell'intervento

Arch. Marcofilippo Alborno



14. MOTIVAZIONE DEL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE E PER EVENTUALI PRESCRIZIONI DA PARTE DELL'AMMINISTRAZIONE COMPETENTE

……
……
……

Firma del Responsabile

15. EVENTUALE DINIEGO O PRESCRIZIONI DELLA SOPRINTENDENZA COMPETENTE

……
……
……

Firma del Soprintendente o del Delegato