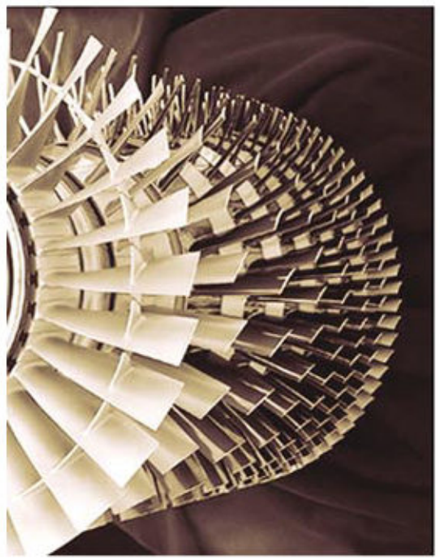
P.U.O. SUB DISTRETTO DI TRASFORMAZIONE DT1b
AREE PIAGGIO
- VARIANTE -

Comune di Finale Ligure (SV)

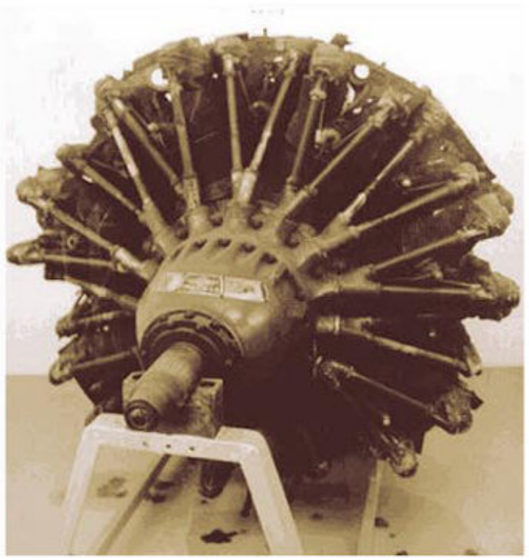
Proponente:

F I N A L M A R E S.P.A.

TAV. 0 RELAZIONE GENERALE - DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA - IMMAGINI DI SINTESI







Progetto opere architettoniche:
STUDIO ALBORNO ARCHITETTI
Piazza Eroi della Libertà 26, 18012 Bordighera (IM)
tel. 0184266364 - fax 0184268843
e-mail: studioalborno@tiscali.it
collaboratori: Arch. Stefano Gandolfi
Arch. Claudio Letizia
Ing. Ezio Macaluso



Aprile 2013
aggiornamento Maggio 2013

P.U.O. SUB DISTRETTO DI TRASFORMAZIONE DT1b
AREE PIAGGIO

- VARIANTE -

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 ed in particolare la nuova previsione di un plesso scolastico integrato).
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.
  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
- 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.

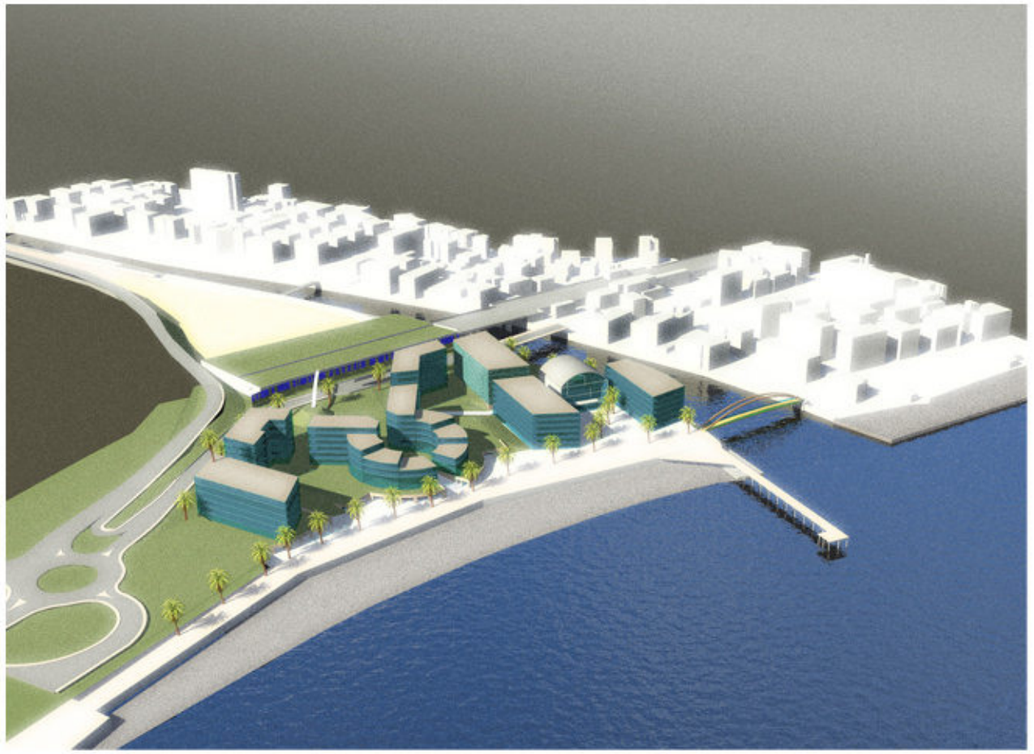
Tutti i punti sopra esposti erano presenti sin dalla prima bozza preliminare, individuando un quadro urbanistico condiviso fin dall'inizio.
Nel corso dell'iter procedurale della Conferenza preliminare è invece mutato in modo radicale l'impianto tipologico dei fabbricati, sia dal punto di vista planivolumetrico che sotto il profilo architettonico.
Nella parte a seguire dell'album vengono rappresentate in forma sintetica le principali modifiche che nel corso dell'iter preliminare hanno portato attraverso diversi "steps" progettuali alla soluzione R*, e al notevole abbattimento dei volumi previsti portati da circa mc 229.700 a circa mc 199.000.

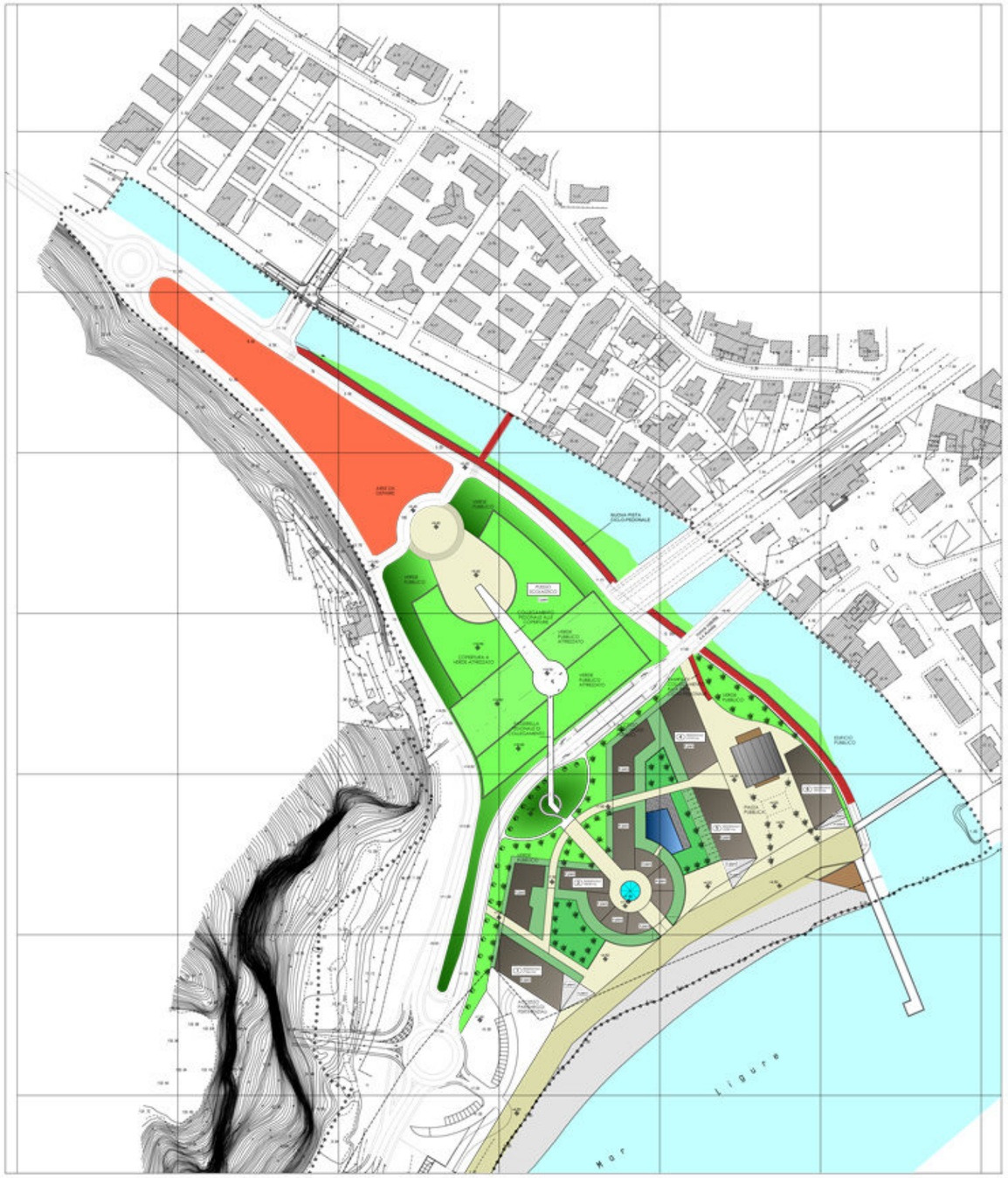
NOTE

SOLUZIONE “A”

FASE PRELIMINARE

Il primo progetto era basato su forme “libere”, volutamente slegate da qualsiasi riferimento contestuale a distribuzioni di impianto volumetrico e tipologico presenti nel territorio.
Area nord non ancora affrontata.





SOLUZIONE “B”

FASE PRELIMINARE

Nella parte sud si erano privilegiate forme curvilinee e gradonate finalizzate alla creazione di coni visivi “morbidi”, volumi degradanti verso il mare e ampi spazi verdi fra un fabbricato e l’altro.
Area nord non ancora affrontata.

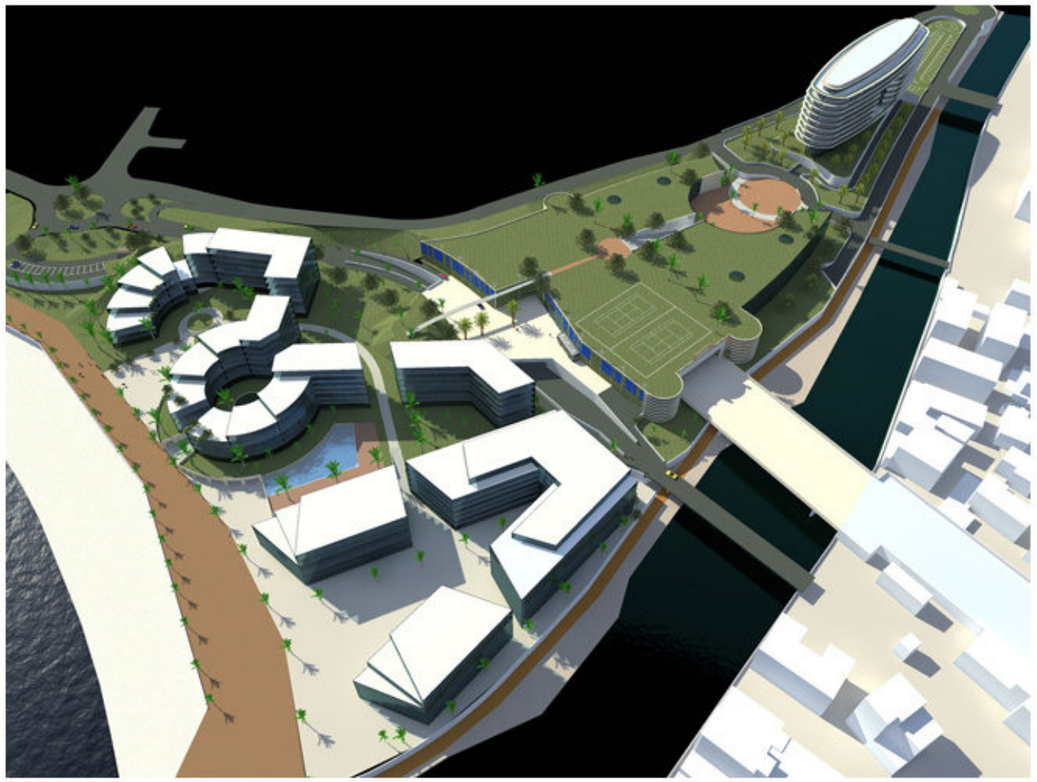




SOLUZIONE “C1”

FASE PRELIMINARE

Nella parte a nord si era cercata la massima concentrazione volumetrica immaginando un edificio a blocco compatto e successivamente due edifici a torre.
(In una versione della soluzione C era stata prevista l’eliminazione completa dell’hangar a favore di un più importante spazio pubblico - piazza del mercato).

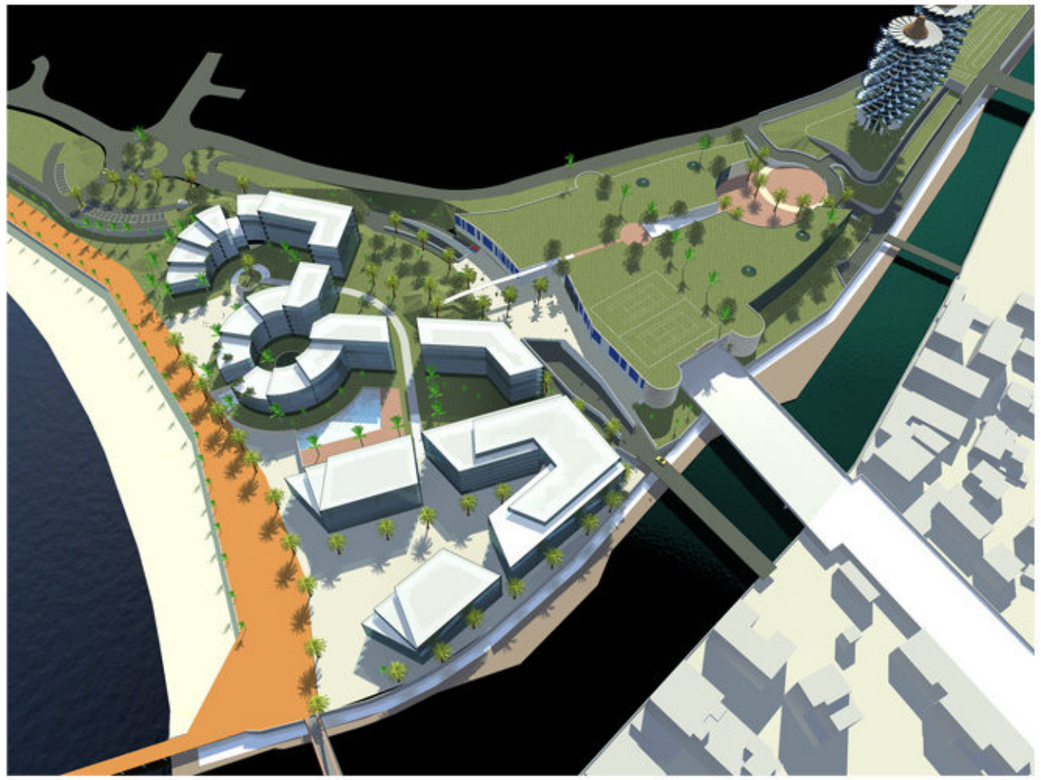


Edificio a blocco



SOLUZIONE “C2”

FASE PRELIMINARE



Edifici a Torre



SOLUZIONE “L”

FASE PRELIMINARE

Nelle soluzioni successive ci si è concentrati sulla rivisitazione della parte a nord poiché non era stata accettata l’idea dello sviluppo verticale dei corpi edilizi. Dopo diverse ipotesi si è pervenuti ad una tipologia che ricordasse nell’impianto planimetrico le proporzioni ortogonali degli isolati che suddividono le parti di città poste sulla sponda sinistra del Pora, e in quello tipologico gli elementi caratterizzanti di un’architettura industriale.



Una volta condivisa la soluzione a nord che, nelle sue parti private, è rimasta sostanzialmente immutata anche nella presente variante, si è intervenuti sull’area posta a sud della ferrovia che ha portato alla soluzione R*.



SOLUZIONE "R*"

FASE PRELIMINARE

Una prima modifica ha visto limitare l'altezza massima degli edifici a mt 24.50 sul livello del mare; successivamente sono state ridimensionate e rettificate le parti curvilinee considerate eccessivamente aliene rispetto ai comuni linguaggi architettonici.
Preso atto delle nuove condizioni poste ai margini del progetto si è deciso di abbandonare completamente, per quanto riguarda l'area sud, l'impostazione fino a quel momento perseguita.



Si è concordato quindi di riprodurre un edificato sviluppato su delle ordinate di particolare interesse pubblico quali l'asse dell'Aurelia storica, il collegamento nord sud con la sua "calata" al mare, gli spazi pubblici relazionati all'hangar storico.
Gli isolati realizzati intorno a questi spazi hanno assunto forme più compatte in modo da riprodurre nei rapporti tra masse edificate e spazi a terra quelle consuete nel centro storico della città.
L'unica eccezione altimetrica è rappresentata dall'hotel che posto nell'isolato all'estremità di ponente vive in sinergia con le aree demaniali confinanti.
L'edificio alberghiero (coperto alle spalle dal profilo della cava) raggiunge la stessa altezza di quello previsto nel progetto autorizzato, 38.50 mt sul livello del mare, ma si trova in una posizione molto meno impattante, soprattutto rispetto alle viste da monte verso mare.



SOLUZIONE DELIBERATA IN CONFERENZA PRELIMINARE

P.U.O. SUB DISTRETTO DI TRASFORMAZIONE DT1b
AREE PIAGGIO

- VARIANTE -

La soluzione proposta con la presente variante è quindi un affinamento di quella approvata nella fase preliminare.
Rispetto al progetto R* per quanto riguarda la parte a nord, si è conservato il linguaggio architettonico nelle aree private, considerato ormai maturo, mentre si è rivisitata completamente la tipologia dell'edificio scolastico.
Da una forma circolare con funzione di cerniera tra aree nord e sud, si è passati alla realizzazione di un edificio che facesse sua la facciata storica dell'impianto industriale, conservata a nord della ferrovia.
I volumi sono articolati in due blocchi caratterizzati da coperture a "shed" generate dal passo della facciata restaurata.
Il progetto scolastico è meglio dettagliato in una serie di tavole dedicate come richiesto dall'Amministrazione Comunale.
Nella parte a sud è stato studiato un elemento unificante costituito da una serie ripetitiva di setti sagomati verticali che hanno la funzione di costituire una cortina lungo la passeggiata che possa dare al tempo stesso continuità di facciata e trasparenza lungo gli scorci trasversali.
Alle spalle della cortina che ruota moltiplicandosi lungo l'arco di cerchio rappresentato dalla nuova passeggiata a mare si sviluppano gli edifici.
Gli stessi hanno sempre un fronte di altezza modesta verso il mare, per crescere in modo gradonato da sud a nord.
Le facciate verso mare sono dominate da ampie vetrate, intervallate da materiali metallici e lignei. Verso le piazze e le vie pedonali i fronti si configurano invece come murature chiuse, intonacate, con modeste aperture, incavate negli ampi spessori dei paramenti, protette da persiane.
La soluzione proposta consente di avere nelle parti aperte alla luce leggerezza e trasparenza, in quelle che affacciano su vie e piazze, privacy, silenzio ed una citazione non leziosa delle facciate tipiche del centro storico.
Una grande attenzione è stata posta per il "quinto prospetto": sia a nord che a sud si è composta un'alternanza, determinata dalle funzioni, che miscela tetti piani a terrazze e verde pensile, con coperture in zinco titanio dotate di forme che citano gli elementi tipici dell'architettura industriale: shed, volte, profili lenticolari.

Il progetto è stato diviso in sei parti principali denominate "sestieri", quattro nella parte sud e due nella parte nord. Ogni sestiere ha una sua precisa identità.
- sestiere n. 1 (dell'hangar) vive abbracciando l'ampia porzione (3 moduli) di struttura industriale conservata e restaurata per l'uso pubblico.
- sestiere n. 2 (calata al mare) si snoda lungo l'asse di collegamento tra la zona a nord della ferrovia ed il mare, approdando alle spiagge attrezzate.
- sestiere n. 3 (dell'Aurelia vecchia) si sviluppa linearmente tra la nuova viabilità e l'importante asse commerciale costruito sul tracciato storico della statale, al piano strada sono aperte attività commerciali ed esercizi pubblici mentre le residenze si trovano arretrate e filtrate da giardini ad un livello superiore.
- sestiere n. 4 (dell'albergo) si sviluppa a corte intorno all'importante edificio che contiene le funzioni alberghiere e si apre con tagli diagonali unendo l'Aurelia storica con le aree demaniali poste a ponente dell'intervento.
- sestiere n. 5 (della scuola) è caratterizzato dalla presenza di un plesso scolastico e potrà vivere (pur essendo in posizione immobiliarmente meno pregiata) delle attività generate dalla presenza dell'istituto, e godere del fascino di un importan te passeggiata lungo fiume che, passando al di sotto di ferrovia e Aurelia, lo collega al mare.
- sestiere n. 6 (del commercio) è posto nell'estremità nord dell'intervento, separato dagli altri sestieri dalla rotonda che distribuisce la viabilità, attraverso un nuovo ponte di collegamento, verso la sponda sinistra.
  Al fine di non isolarlo si è previsto di realizzare un collegamento pedonale, che passando sotto la rotonda stessa, lo colleghi al sestiere 5.
  Inoltre affinché anch'esso possa rappresentare una polarità sociale si è previsto di realizzare una media struttura di vendita come servizio alla parte di città che gravita nelle sue vicinanze.

In calce al presente album sono sintetizzati i principali dati relativi al PUO. Gli stessi si trovano meglio dettagliati all'interno delle NTA.

NOTE

SESTIERE 1 (DELL'HANGAR)

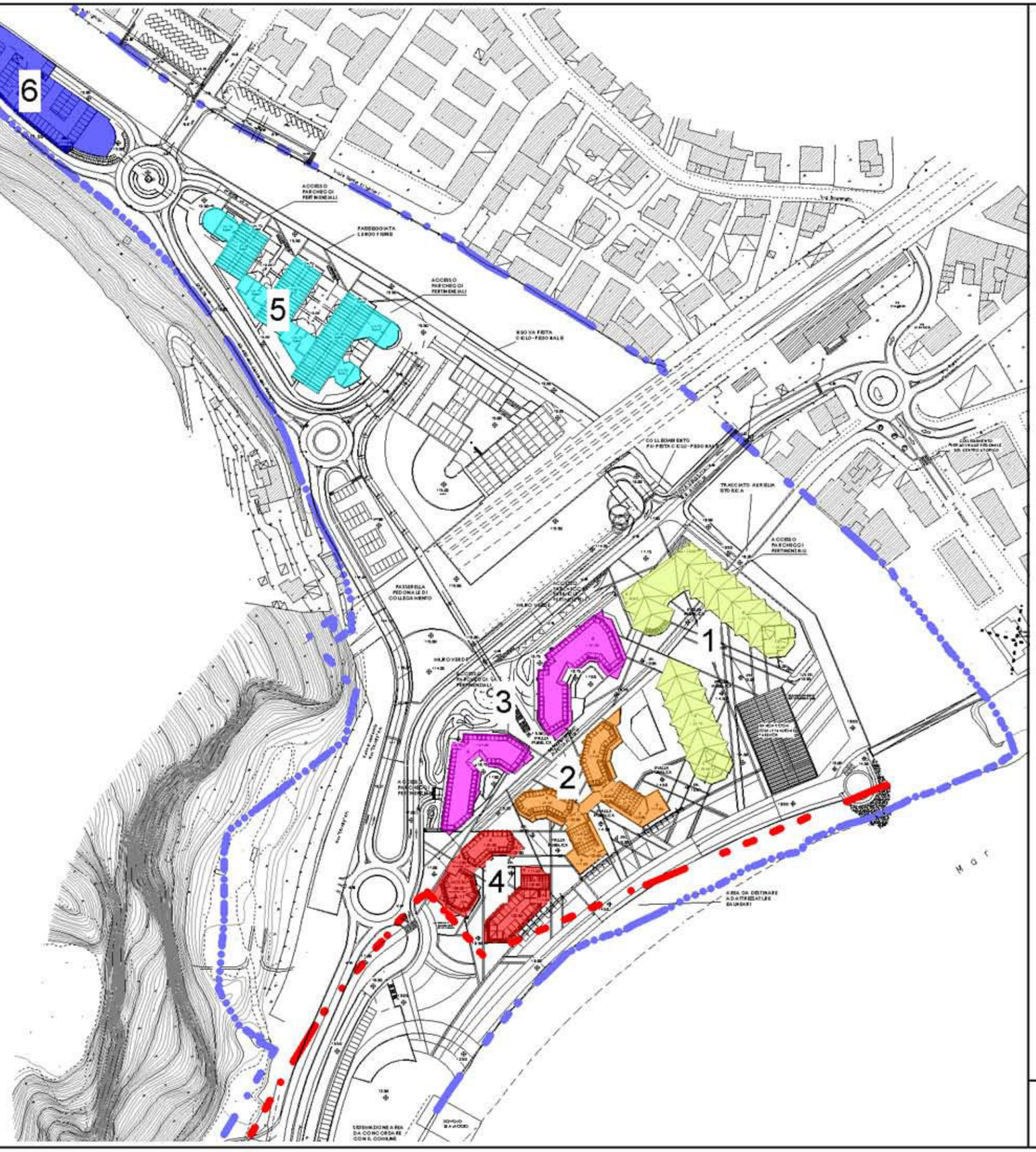
SESTIERE 2 (CALATA AL MARE)

SESTIERE 3 (DELL'AURELIA VECCHIA)

SESTIERE 4 (DELL'ALBERGO)

SESTIERE 5 (DELLA SCUOLA)

SESTIERE 6 (DEL COMMERCIO)



INDIVIDUAZIONE SESTIERI

9

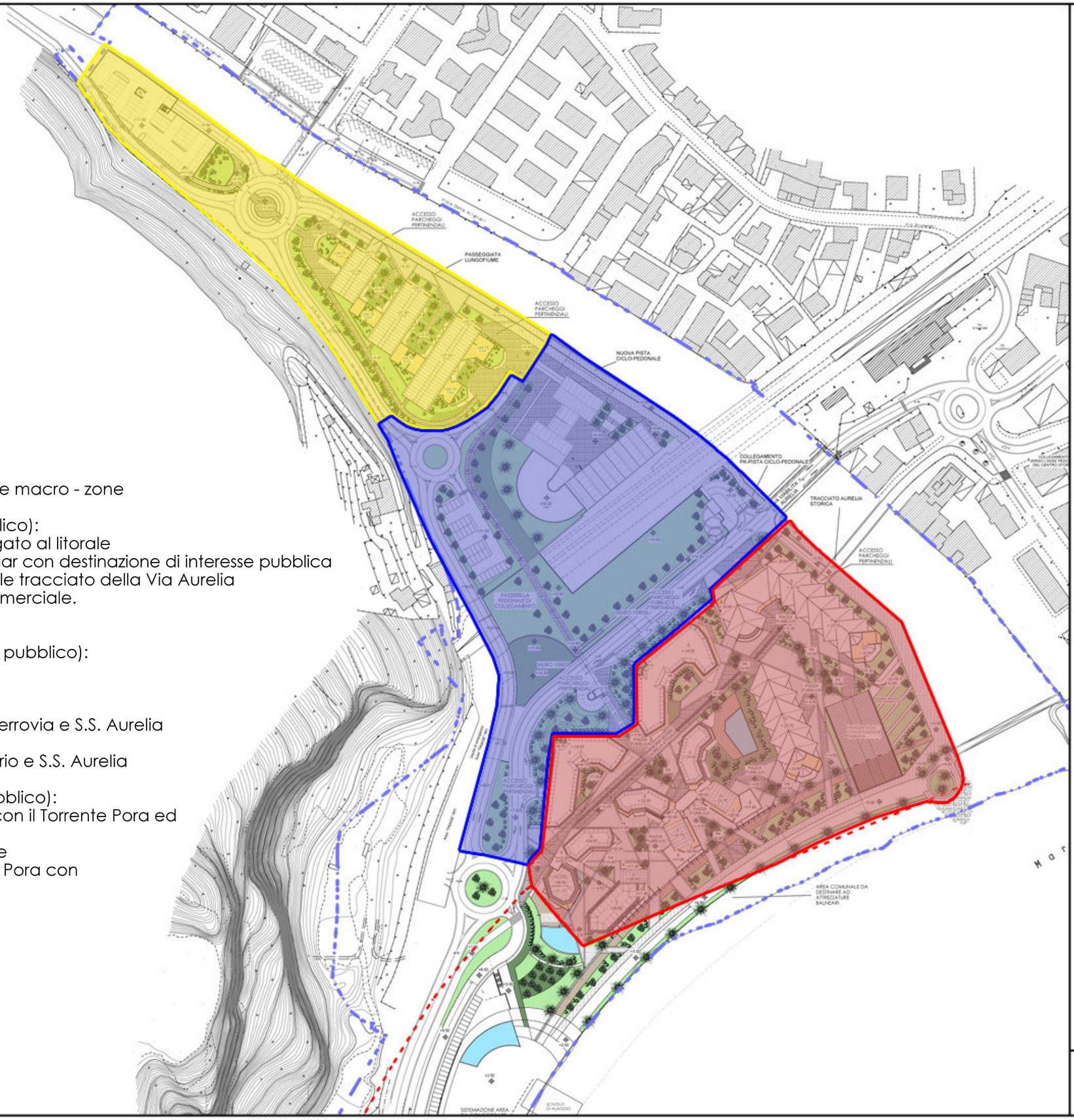
INDIVIDUAZIONE MACRO - ZONE

La nuova proposta vede il progetto suddiviso in tre macro - zone

- Area SUD (funzioni di interesse privato e pubblico):
  - intervento privato strettamente legato al litorale
  - recupero di tre campate dell'hangar con destinazione di interesse pubblica
  - mantenimento dell'asse dell'attuale tracciato della Via Aurelia con funzione di via pedonale commerciale.

- Area CENTRALE (funzioni di esclusivo interesse pubblico):
  - nuovo plesso scolastico
  - nuova viabilità
  - piazze ed aree verdi
  - scavalcamento pedonale Ferrovia e S.S. Aurelia
  - silos parcheggi pubblici
  - nuovi ponti per asse ferroviario e S.S. Aurelia

- Area NORD (funzioni di interesse privato e pubblico):
  - intervento privato che dialoga con il Torrente Pora ed il tessuto urbano antistante
  - modifica alla viabilità provinciale
  - nuovo ponte carraio su Torrente Pora con annessi svincoli



I punti cardine della Variante possono essere sinteticamente così riassunti:

1) spostamento della S.S. Aurelia verso monte al fine di eliminare il transito dei veicoli dall'area in cui si prevede l'edificazione;

2) realizzazione di una pista ciclo-pedonale lungo il Torrente Pora;

3) previsione di un nuovo complesso scolastico, con annessa palestra, nella zona immediatamente a monte della ferrovia;

4) potenziamento degli spazi verdi e delle piazze ad uso pubblico; creazione di collegamenti pedonali protetti tra zona a monte e zona a mare;

5) sfruttamento del manufatto che scavalca la sede ferroviaria e della copertura del silos pubblico di parcheggi per la creazione di un'area verde attraversata dal collegamento pedonale nord - sud;

6) sono state rispettate le visuali privilegiate da ovest verso l'attuale passeggiata e da est verso il nuovo intervento con l'unico "incidente" costituito dalla campata a mare dell'hangar, svuotata, per formare un grande porticato;

7) utilizzo di una tipologia architettonica non in continuità con gli stilemi del fronte mare "storico" in considerazione del fatto che la stessa è già interrotta, dalla presenza di edifici a bassa qualità posti a "cuscinetto" tra la città ed il nuovo insediamento.

La memoria viene esercitata atraverso una tipologia che consenta di riprodurre gli spazi fisici degli isolati storici, ricordando con citazioni architettoniche il preesistente impianto industriale.

I blocchi edificati sono gradonati verso mare per mitigarne l'impatto, ed "intagliati" verso la S.S. Aurelia pedonale per aumentare gli scorci visivi;

8) forme architettoniche a nord che dialogano con il tessuto cittadino esistente al di la del Torrente Pora, richiamando in parte nei prospetti le facciate dell'antico insediamento industriale Piaggio;

9) volumetria commerciale posta nella propaggine nord del lotto di intervento per creare un polo di attrazione;

10) conservazione parziale dell'edificio storico industriale "hangar" per un totale di circa 2400 mq (compresi depositi) ad uso pubblico comunale;

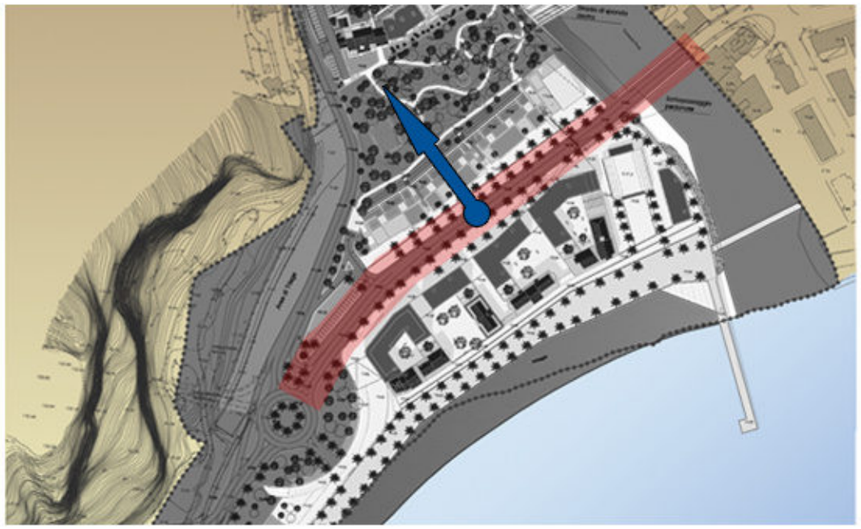
11) conservazione sedime storico Via Aurelia come asse principale pedonale.



NOTE

11

1) **SPOSTAMENTO S.S. AURELIA VERSO MONTE**



PROGETTO APPROVATO

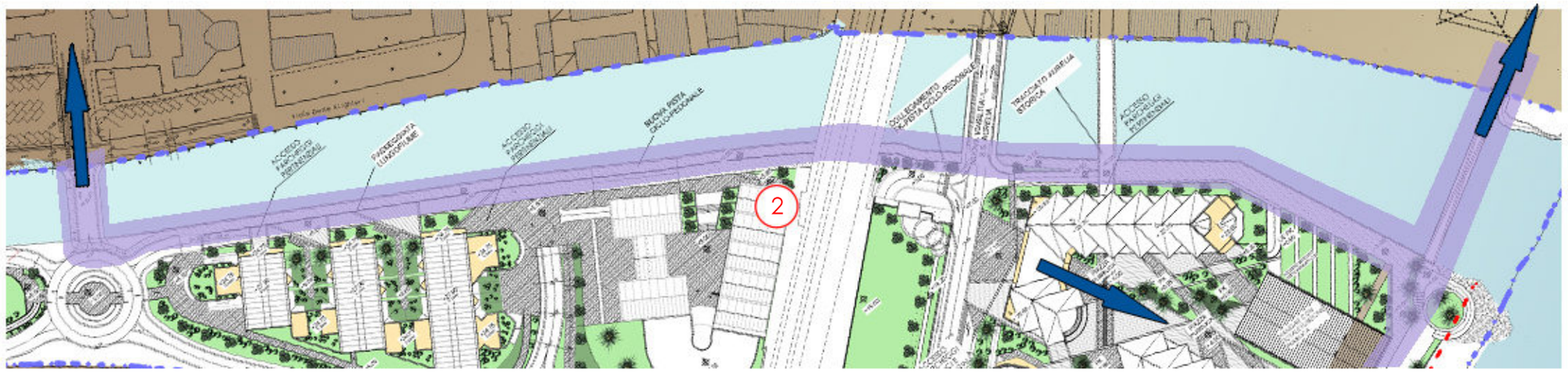


VARIANTE

2) **REALIZZAZIONE DI UNA PISTA CICLO-PEDONALE LUNGO IL TORRENTE PORA**

COLLEGAMENTO CON
IL CENTRO URBANO

COLLEGAMENTO CON LA
PASSEGGIATA ESISTENTE



COLLEGAMENTO CON LA
NUOVA PIAZZA PUBBLICA

3) **PREVISIONE DI UN NUOVO COMPLESSO SCOLASTICO** (vedi progetto specifico allegato alla variante al P.U.O.)

4) **POTENZIAMENTO DEGLI SPAZI VERDI E DELLE PIAZZE AD USO PUBBLICO; CREAZIONE DI COLLEGAMENTI PEDONALI PROTETTI TRA ZONA A MONTE E ZONA A MARE.**
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. 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).



PROGETTO APPROVATO



VARIANTE

PUNTI FOCALI DELLA VARIANTE





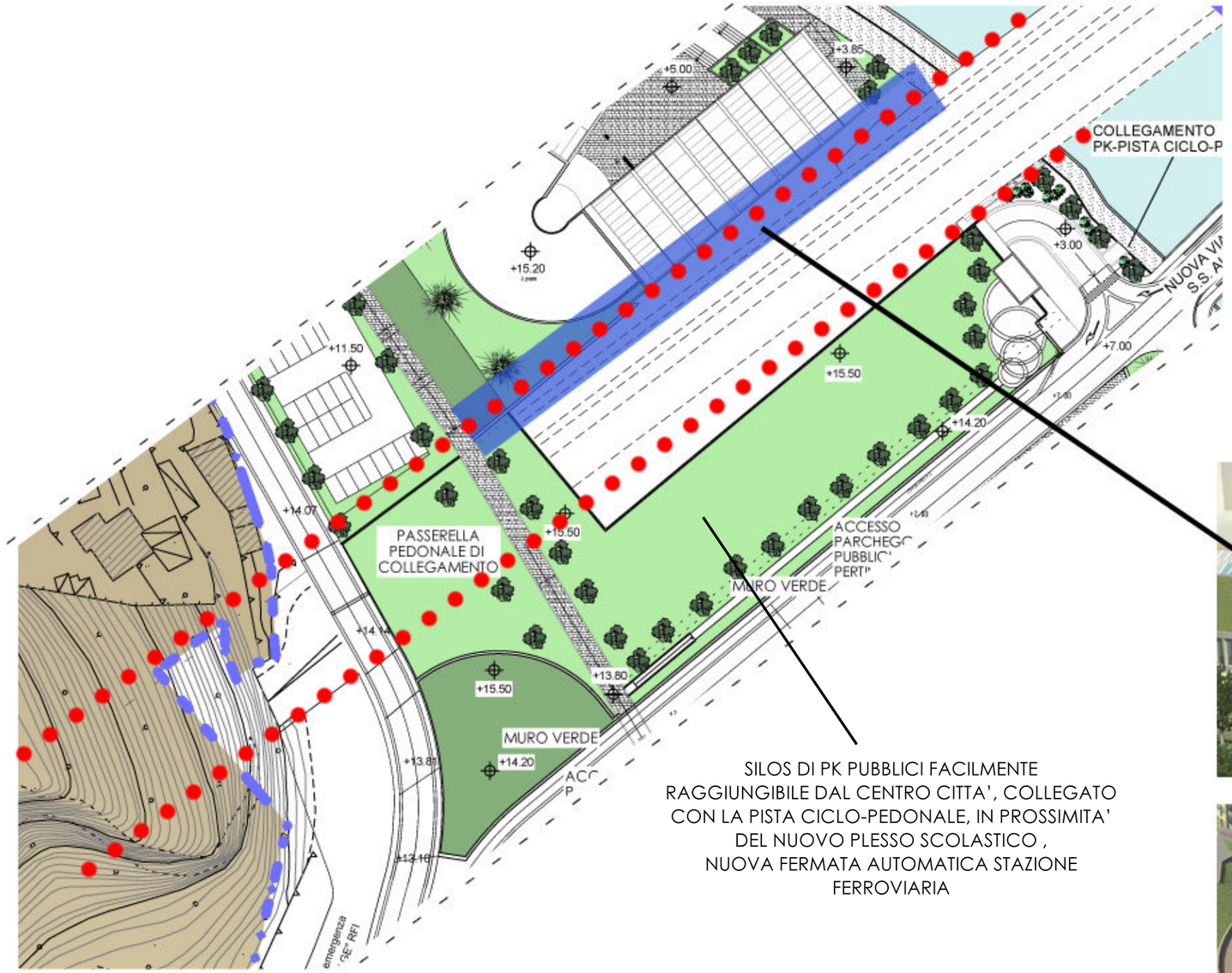




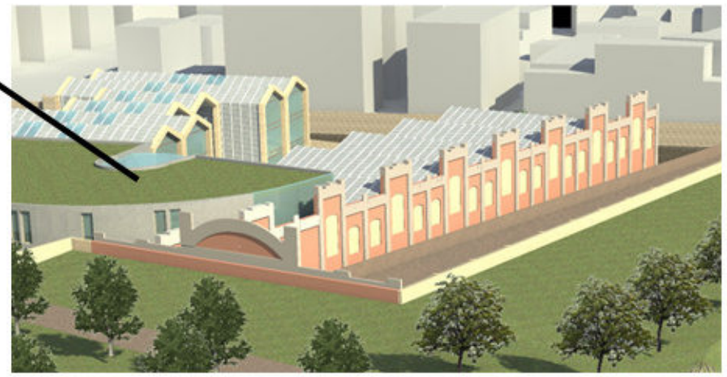
"MURO VERDE"
con inserimento di pannelli fotovoltaici
e pale eoliche ad asse verticale

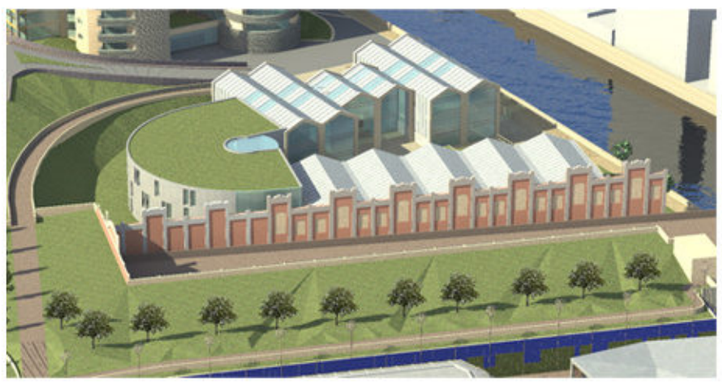
APPROFONDIMENTO MURO VERDE

5) **SFRUTTAMENTO DEL MANUFATTO DI COPERTURA DELLA SEDE FERROVIARIA** PER LA
- REALIZZAZIONE DI VERDE PUBBLICO ATTREZZATO COLLEGATO AL PLESSO SCOLASTICO
- CREAZIONE DI UNA PASSERELLA PEDONALE DI COLLEGAMENTO TRA PLESSO SCOLASTICO E PASSEGGIATA A MARE
- CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE DI UNA PORZIONE DI FACCIATA STORICA DELL'INSEDIAMENTO INDUSTRIALE
- CREAZIONE DI UN SILOS DI PARCHEGGI PUBBLICI



SILOS DI PK PUBBLICI FACILMENTE RAGGIUNGIBILE DAL CENTRO CITTA', COLLEGATO CON LA PISTA CICLO-PEDONALE, IN PROSSIMITA' DEL NUOVO PLESSO SCOLASTICO , NUOVA FERMATA AUTOMATICA STAZIONE FERROVIARIA





PUNTI FOCALI DELLA VARIANTE

6) **SONO STATE RISPETTATE LE VISUALI PRIVILEGIATE DA OVEST VERSO EST IN DIREZIONE DEL CENTRO CITTA' E DA EST VERSO OVEST.**

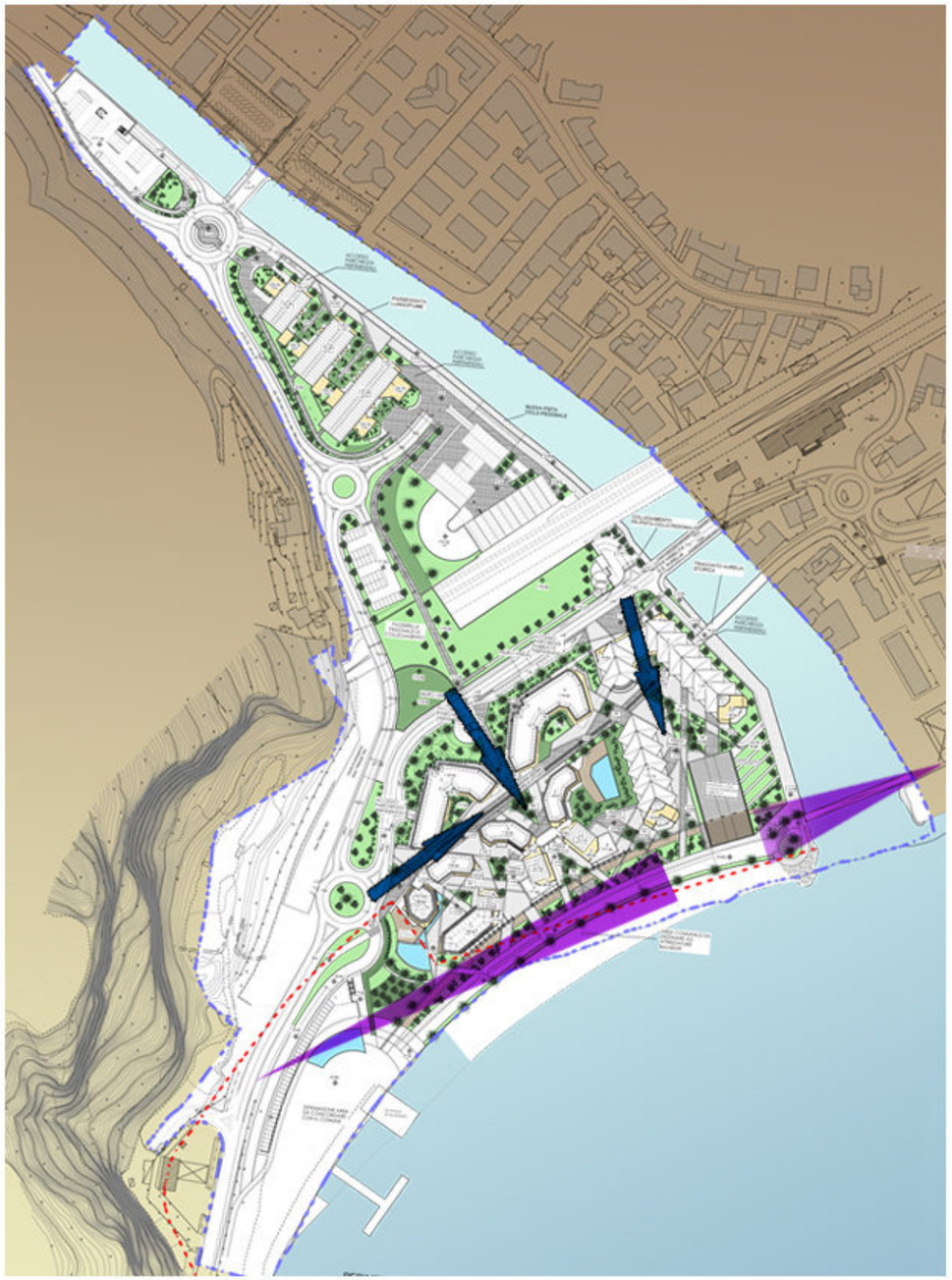




Immagine 1 - veduta da ovest verso est



Immagine 2 - veduta da est verso ovest

5) **UTILIZZO DI UN IMPIANTO PLANIMETRICO CHE RIPRODUCE IL RAPPORTO TRA EDIFICATO E SPAZIO APERTO DEL CENTRO STORICO.**

LA TIPOLOGIA PRESCELTA CONSENTE DI INTERVALLARE GLI EDIFICI, SIA VERSO MARE CHE VERSO L'AURELIA, CON NUMEROSI SPAZI DI USO PUBBLICO IN MODO DA MOLTIPLICARE I CONI VISIVI VERSO MARE.

I BLOCCHI RESIDENZIALI DEGRADANO DA NORD VERSO SUD AL FINE DI MITIGARE L'IMPATTO DEI PROSPETTI NELLE VISTE DAL LARGO. LE PORZIONI DI EDIFICATO CHE AFFACCIANO SULLA PASSEGGIATA SI ARTICOLANO LUNGO UN ARCO DI CERCHIO (DI COLORE VERDE) CHE TENDE AD OMOLOGARLI ALLA LINEA DI COSTA.

VISTA LA BASSA QUALITA' EDILIZIA DEL TESSUTO URBANO CIRCOSTANTE SI E' SCELTA UNA TIPOLOGIA ARCHITETTONICA LEGATA ALLA MEMORIA DELL'IMPIANTO INDUSTRIALE PER I DETTAGLI DI FACCIATA E ALL'ARCHITETTURA "BALNEARE" PER LA SCELTA DEI MATERIALI.



PROGETTO APPROVATO



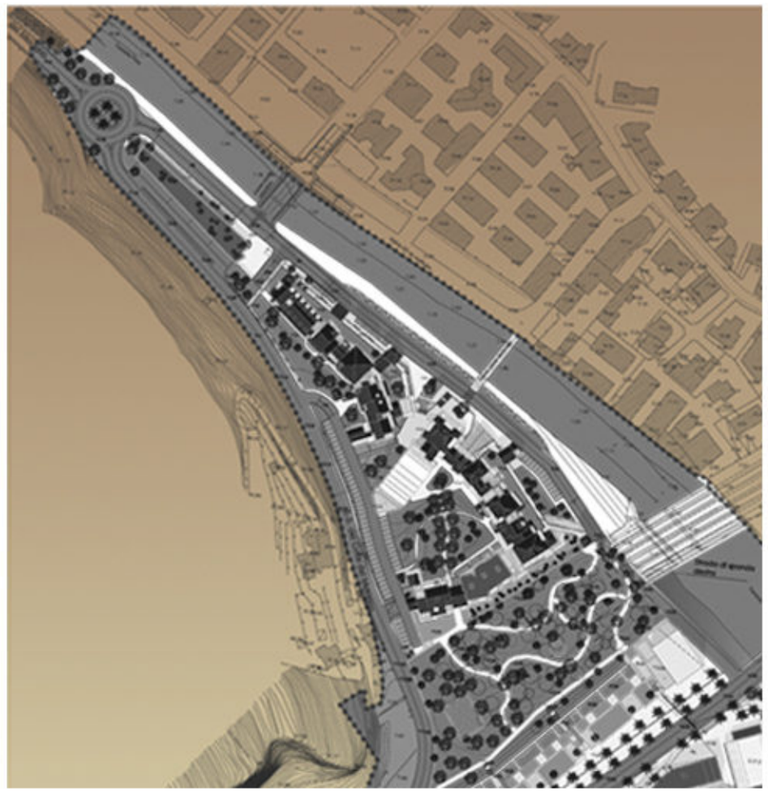
VARIANTE



immagine 1 - vista del tessuto urbano circostante

8) **A NORD L'INTERVENTO È CONFIGURATO DALLA SCELTA DI MASSE VOLUMETRICHE SIMILI AL TESSUTO CITTADINO ESISTENTE SULLA SPONDA OPPOSTA DEL TORRENTE PORA**. I PROSPETTI RICHIAMANO IN PARTE QUELLI DELL'ANTICO INSEDIAMENTO INDUSTRIALE PIAGGIO.

9) A CHIUDERE L'INTERVENTO, **NELLA PROPAGGINE NORD DELL'AREA, È POSTA UNA VOLUMETRIA COMMERCIALE**, SISTEMATA AL DI SOTTO DEL LIVELLO COMPRESO TRA LA STRADA STATALE DEL MELOGNO ED IL LUNGOFIUME.



PROGETTO APPROVATO

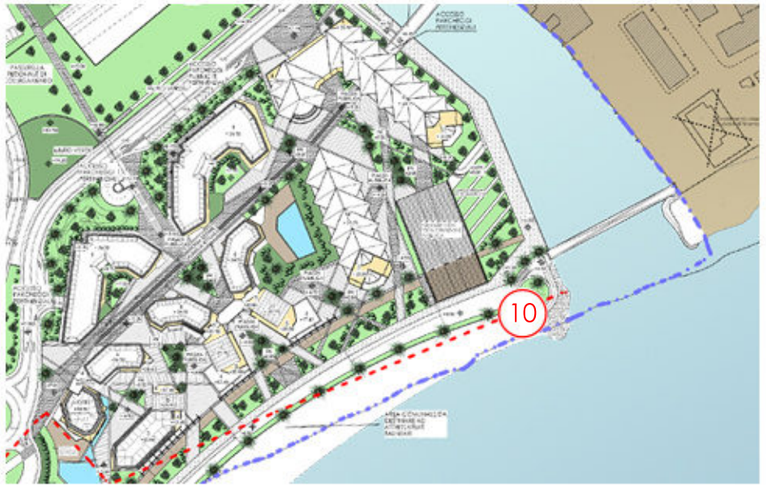


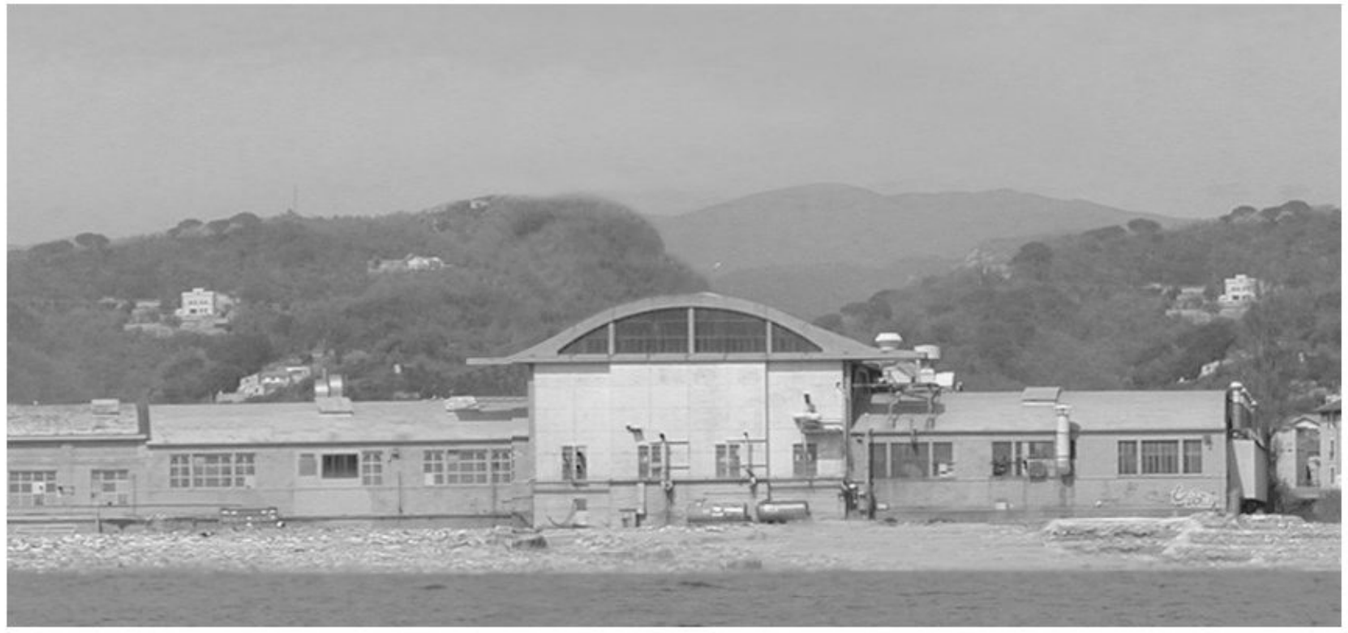
VARIANTE

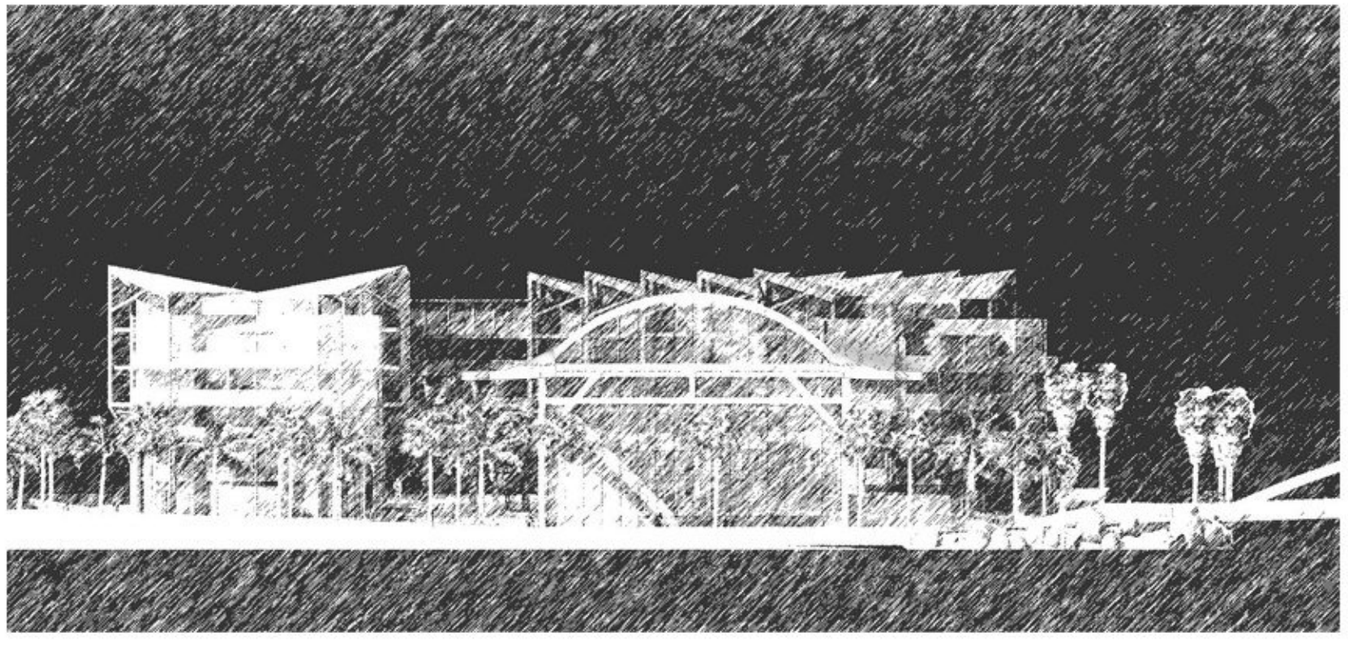


10) **MANTENIMENTO DI UNA PORZIONE DELL'EDIFICIO STORICO INDUSTRIALE (HANGAR)** CORRISPONDENTE A TRE CAMPATE PER UN TOTALE DI CIRCA 1870 MQ DI SUPERFICIE COPERTA AL PIANO TERRENO, ALLA QUALE SI SOMMANO QUELLE DERIVANTI DA SOPPALCHI E DEPOSITI SEMINTERRATI PER UN TOTALE DI CIRCA MQ 2400. LA CAMPATA PIU' A SUD (APERTA VERSO IL MARE) E' UTILIZZATA COME GRANDE ATRIO PORTICATO CHE, PUR CONTRIBUENDO ALLA "MONUMENTALITA'" DELL'EDIFICIO, MANTIENE LA TRASPARENZA RISPETTO ALLE VISUALI LONGITUDINALI ALLA LINEA DI COSTA, (vedi progetto specifico allegato alla variante al PUO).





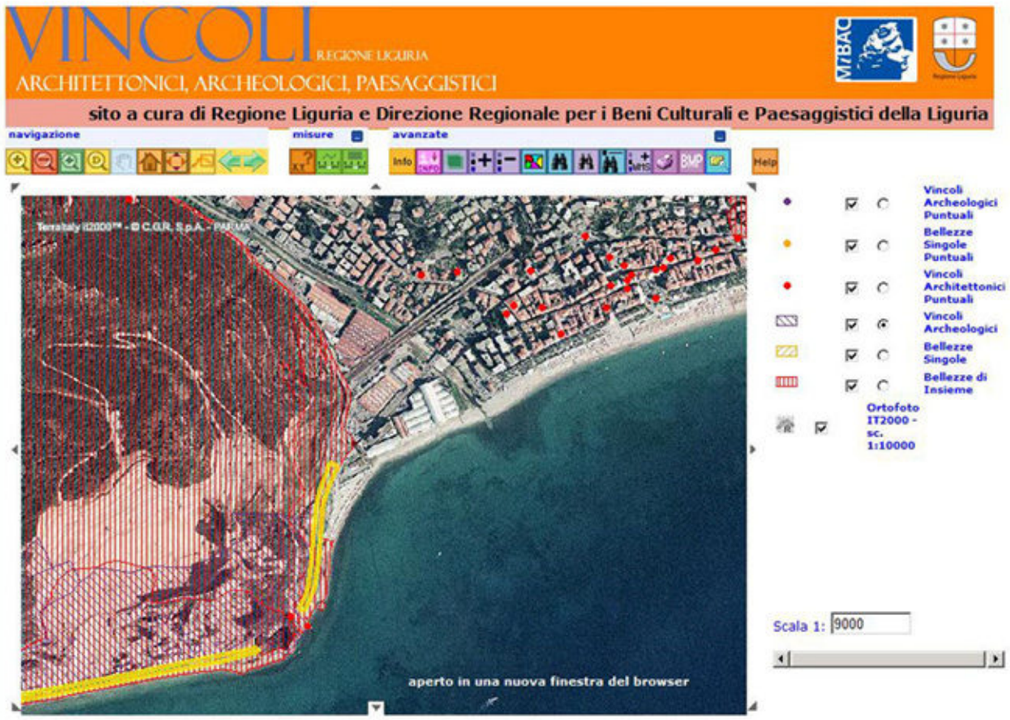




11) **CONSERVAZIONE SEDIME STORICO VIA AURELIA**



Tracciato attuale ViaAurelia Tracciato all'interno della variante



10-4-1956 - GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA - N. 86 1215

Decreta:

Art. 1.

La frazione Vallo Sauglio è distaccata dal comune di Pecetto Torinese ed aggregata al comune di Trofarello, con la circoscrizione territoriale risultante dalla pianta planimetrica e dalla relazione descrittiva dei confini annesse al presente decreto.

Art. 2.

Il Prefetto di Torino, sentita la Giunta provinciale amministrativa, provvederà alla separazione patrimoniale ed al riparto delle attività e passività.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica Italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 marzo 1956

GRONCHI

TAMBRONI

Visto, il Guardasigilli: MORO
Registrato alla Corte dei conti, addì 7 aprile 1956
Atti del Governo, registro n. 97, foglio n. 22. — CARTOMAGNO

DECRETO MINISTERIALE 8 marzo 1956.

Revoca del provvedimento di sottoposizione a sindacato della Società di fatto « Seitzinger Alfredo e figli », con sede in Grignasco (Novara).

IL MINISTRO PER IL TESORO

Visto il decreto Ministeriale 20 maggio 1946, col quale, in applicazione del regio decreto-legge 4 febbraio 1942, n. 11, convertito, con modificazioni, nella legge 17 luglio 1942, n. 1100, è stata sottoposta a sindacato la Società di fatto «Seitzinger Alfredo e figli », con sede in Ornavasso (Novara), e nominato sindacatore l'avv. Mario Macchioni;

Ritenuta l'opportunità di procedere alla revoca del sindacato della suindicata Società;

Vista la deliberazione adottata nella riunione del 25 novembre 1955 dal Comitato internazionale per la liquidazione dei beni tedeschi in Italia;

Visto l'art. 9 del predetto regio decreto-legge 4 febbraio 1942, n. 11, convertito, con modificazioni, nella legge 17 luglio 1942, n. 1100;

Visto il decreto legislativo luogotenenziale 1° febbraio 1945, n. 33;

Visto il decreto legislativo 3 febbraio 1948, n. 177;

Decreta:

E' revocata la sottoposizione a sindacato della Società di fatto « Seitzinger *Alfredo e figli* », con sede in Ornavasso (Novara), disposta con decreto 20 maggio 1946 ed è conseguentemente revocata la nomina a sindacatore dell'avv. Mario Macchioni.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*.

Roma, addì 8 marzo 1956

Il Ministro: MEDICI

(1522)

DECRETO MINISTERIALE 20 marzo 1956.

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della sede stradale della via Aurelia nel percorso compreso nel territorio della provincia di Savona, sita nell'ambito dei comuni di Varazze, Celle Ligure, Albisola Superiore, Albisola Marina, Savona, Bergeggi, Spotorno, Noli, Finale Ligure, Borgio Verezzi, Pietra Ligure, Loano, Borghetto Santo Spirito, Albenga, Alassio, Laigueglia e Andora.

IL MINISTRO PER LA PUBBLICA ISTRUZIONE
DI CONCERTO CON
IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI
E CON
LA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
COMMISSARIATO PER IL TURISMO

Vista la legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali;

Visto il regolamento approvato con regio decreto 3 giugno 1940, n. 1357, per l'applicazione della legge predetta;

Considerato che la Commissione provinciale di Savona per la protezione delle bellezze naturali, nelle adunanze del 26 ottobre 1953 e del 17 febbraio 1954 includeva nell'elenco delle cose da sottoporre alla tutela paesistica, compilato ai sensi dell'art. 2 della legge sopracitata, la sede stradale della via Aurelia nel percorso compreso nel territorio della provincia di Savona, sita nell'ambito dei comuni di Varazze, Celle Ligure, Albisola Superiore, Albisola Marina, Savona, Bergeggi, Spotorno, Noli, Finale Ligure, Borgio Verezzi, Pietra Ligure, Loano, Borghetto Santo Spirito, Albenga, Alassio, Laigueglia, Andora;

Considerato che il verbale della suddetta Commissione è stato pubblicato ai sensi del citato art. 2 della legge sulle bellezze naturali, per un periodo di tre mesi all'albo dei comuni di Varazze, Celle Ligure, Albisola Superiore, Albisola Marina, Savona, Bergeggi, Spotorno, Noli, Finale Ligure, Borgio Verezzi, Pietra Ligure, Loano, Borghetto Santo Spirito, Albenga, Alassio, Laigueglia e Andora senza che sia stata prodotta alcuna opposizione;

Riconosciuto che la sede stradale predetta ha notevole interesse pubblico perchè oltre a formare dei quadri naturali di singolare bellezza paesistica, offre numerosi punti di vista accessibili al pubblico dai quali si può godere un vasto e profondo panorama;

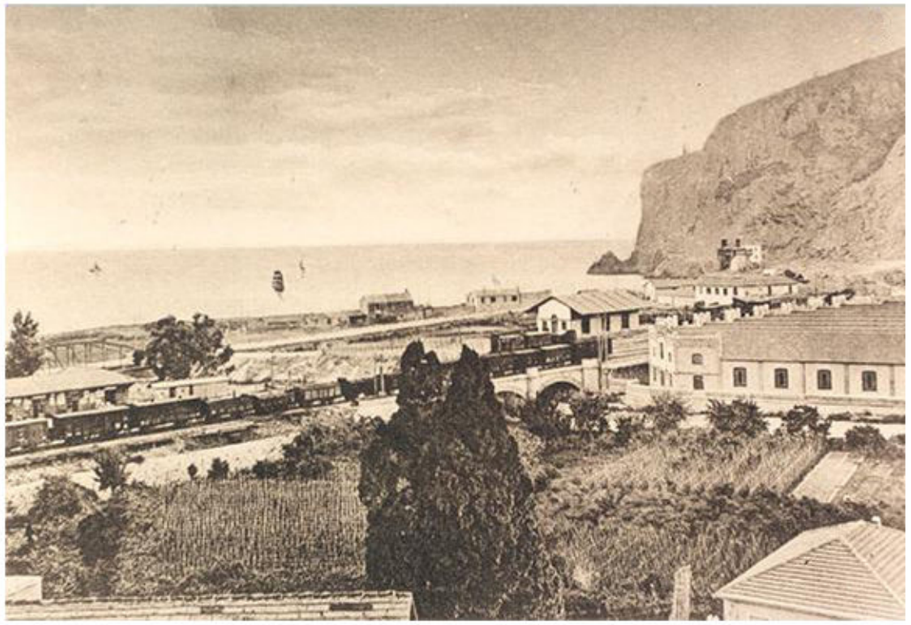
Decreta:

La sede stradale della via Aurelia nel percorso compreso nel territorio della provincia di Savona, sita nell'ambito dei comuni di Varazze, Celle Ligure, Albisola Superiore, Albisola Marina, Savona, Bergeggi, Spotorno, Noli, Finale Ligure, Borgio Verezzi, Pietra Ligure, Loano, Borghetto Santo Spirito, Albenga, Alassio, Laigueglia, e Andora, fatta esclusione delle traverse comunali in corrispondenza dei centri abitati, ha notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed è quindi sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa.

Il presente decreto sarà pubblicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del regolamento 3 giugno 1940, numero 1357, nella *Gazzetta Ufficiale* insieme con il verbale della Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Savona.

La Soprintendenza ai monumenti di Genova curerà che i comuni di Varazze, Celle Ligure, Albisola Superiore, Albisola Marina, Savona, Bergeggi, Spotorno,

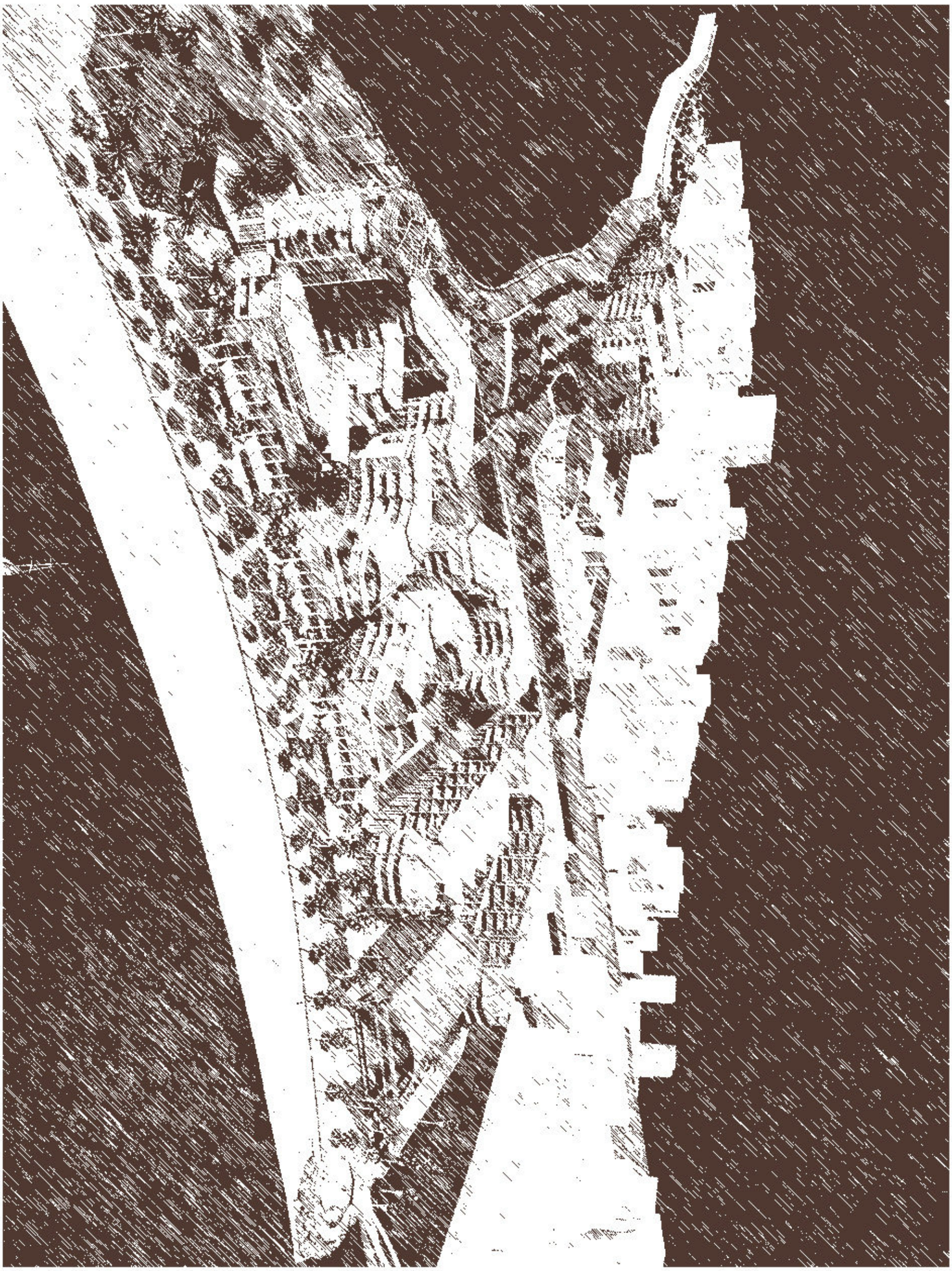
Lo spostamento dell'Aurelia non interferisce in alcun modo con la salvaguardia del tracciato vincolato essendo il nuovo sedime in ambito urbano, escluso dal vincolo.
Tuttavia il tracciato dell'attuale Aurelia viene del tutto conservato con funzione di viabilità pedonale, e di emergenza







Immagini d'epoca del tracciato della Via Aurelia



SUGGESTIONI LATO SUD



Situazione attuale



Variante

FOTOINSERIMENTO ZENITALE - CONFRONTO



VISUALE LUNGO COSTA COMPLETAMENTE LIBERA DA E VERSO IL FRONTE EDIFICATO ESISTENTE
CREAZIONE DI NUOVI CONI VISUALI TRASVERSALI ALL'AURELIA STORICA
AREE PEDONALI DI USO PUBBLICO E POLMONI VERDI TRA I BLOCCHI EDIFICATI

INDIVIDUAZIONE CONI VISIVI



Situazione attuale



Variante

FOTOINSERIMENTO DAL MARE - CONFRONTO

25





IMMAGINI DI SINTESI

1



1



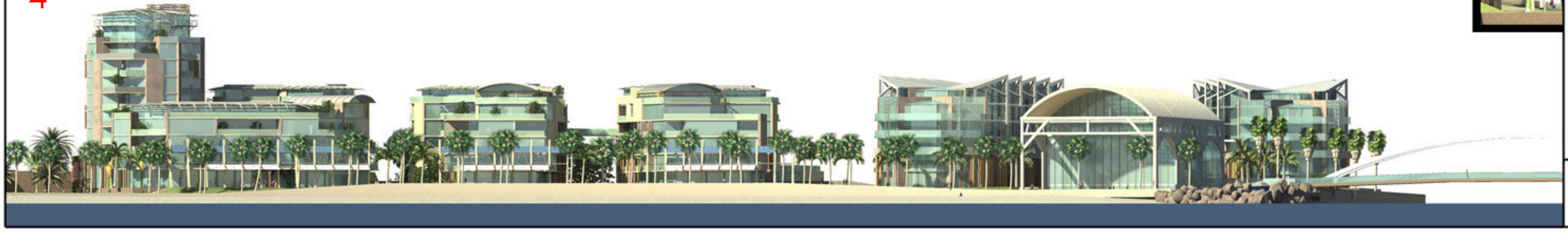
2



3



4



IMMAGINI DI SINTESI

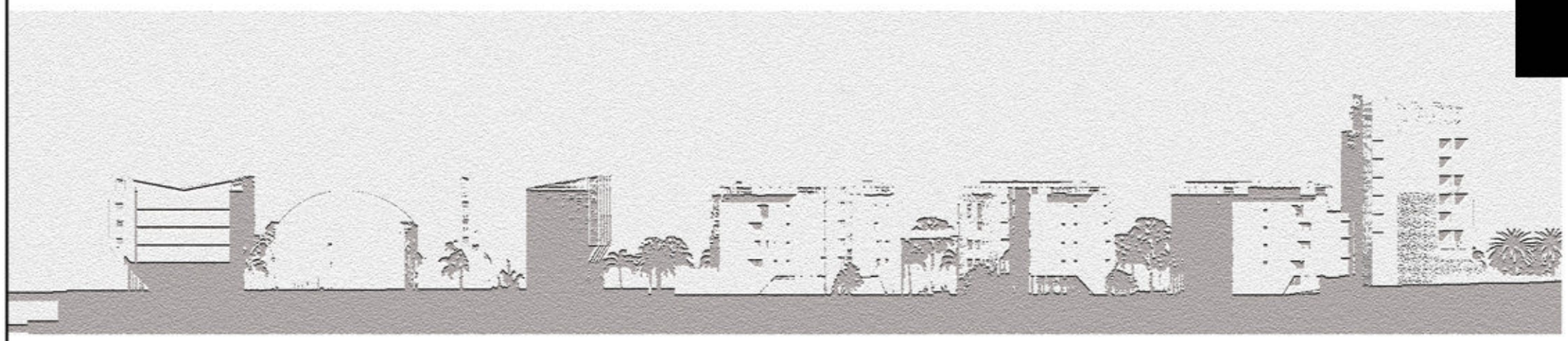
1



1







2



IMMAGINI DI SINTESI

PARTICOLARI ALBERGO

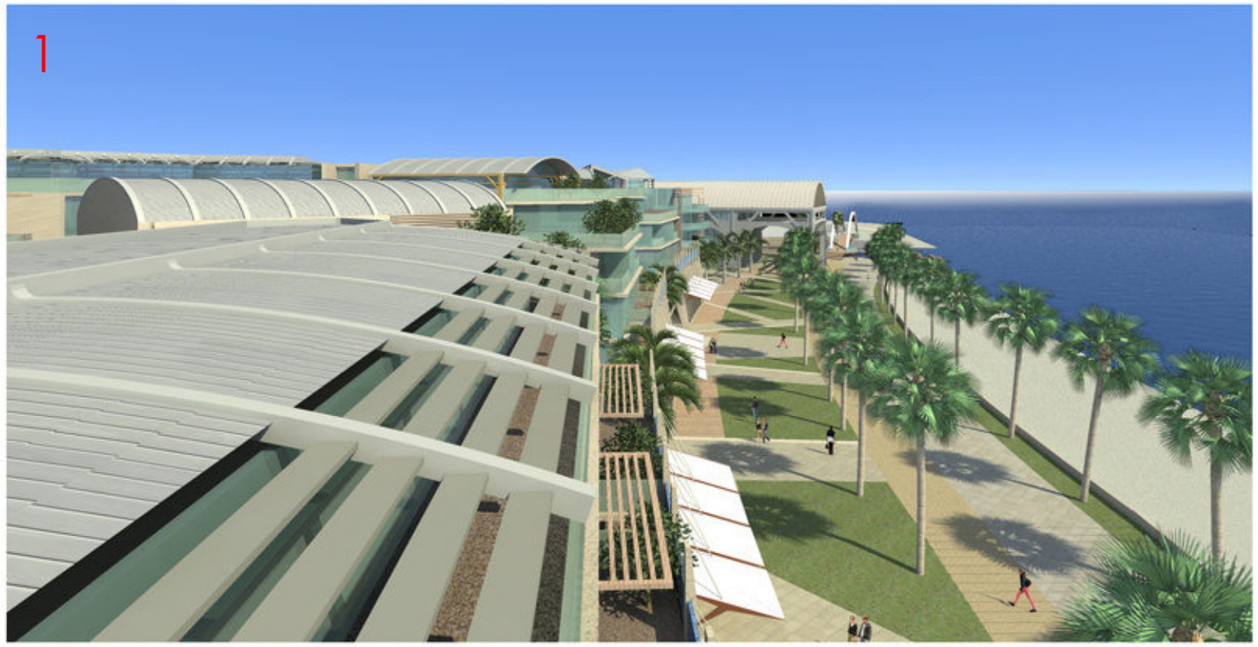






DETTAGLI COPERTURE

1



2





IMMAGINI DI SINTESI

VISTE FACCIATE FRONTE MARE







VISTE SU PIAZZETTE INTERNE









IMMAGINI DI SINTESI

VISTE ZONA "HANGAR"







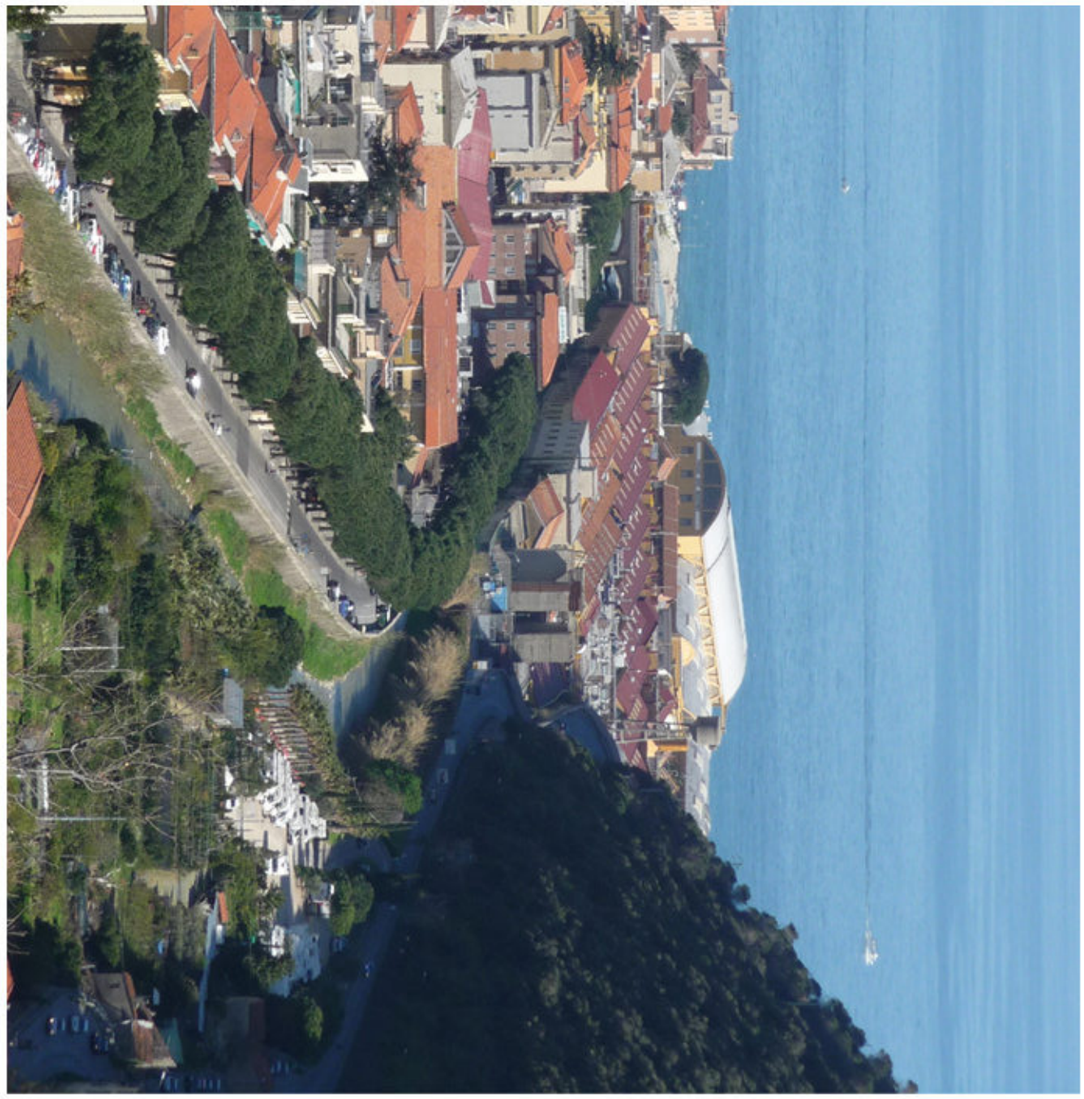


IMMAGINI DI SINTESI

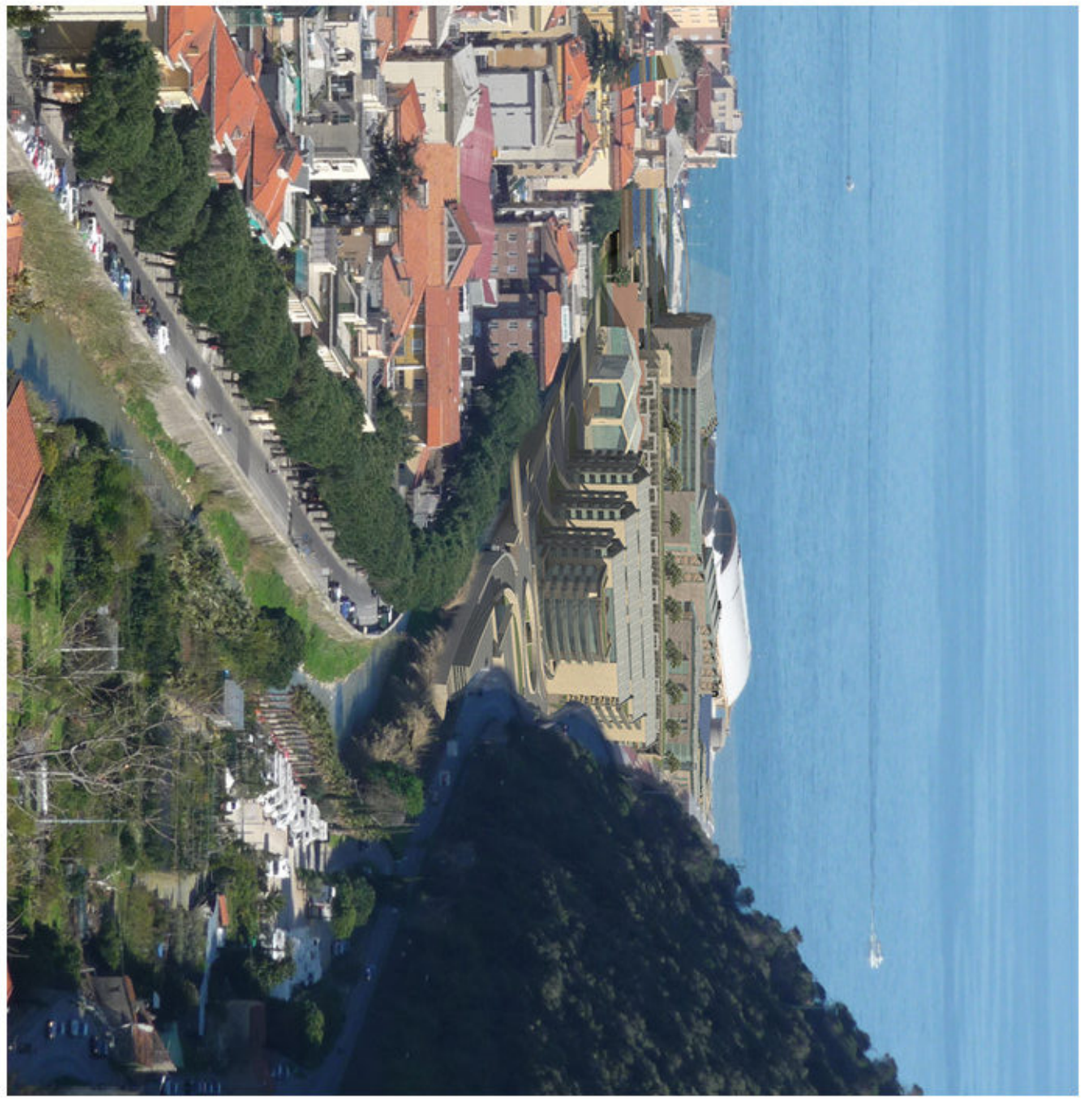


SUGGESTIONI LATO NORD

Situazione attuale



Variante



35 | FOTOINSERIMENTO DA CASTEL GAVONE - CONFRONTO

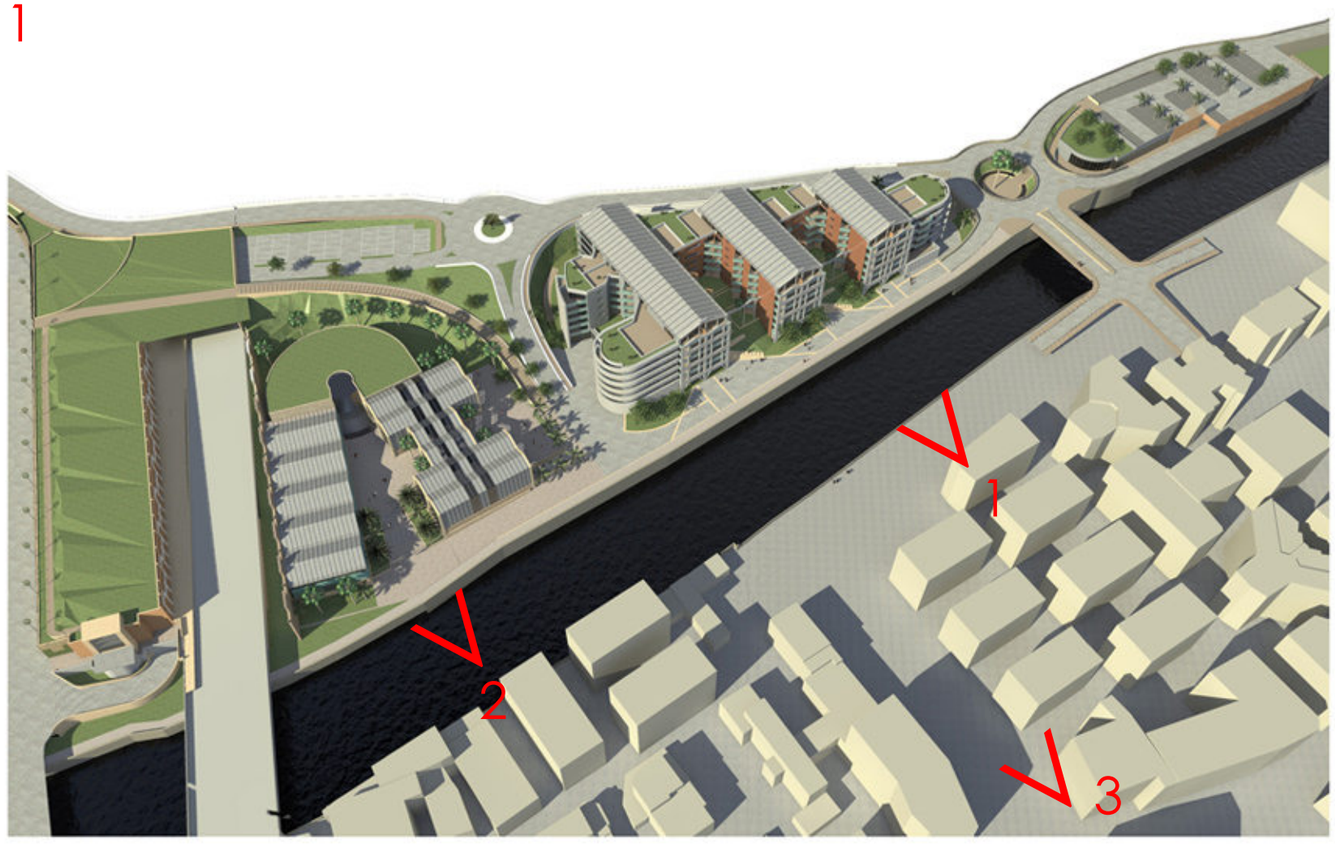
VISTE, SCORCI E FACCIATE LUNGO FIUME



1



2



3

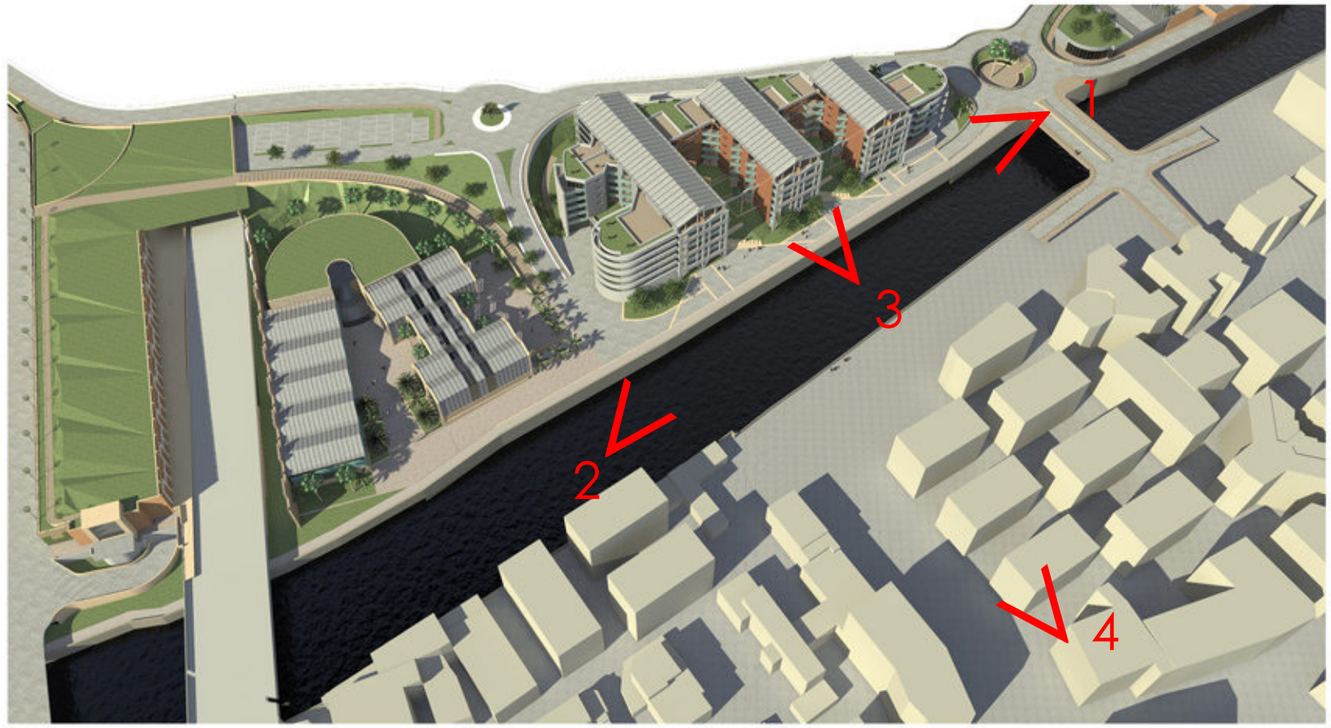


VISTE, SCORCI E FACCIATE LUNGO FIUME







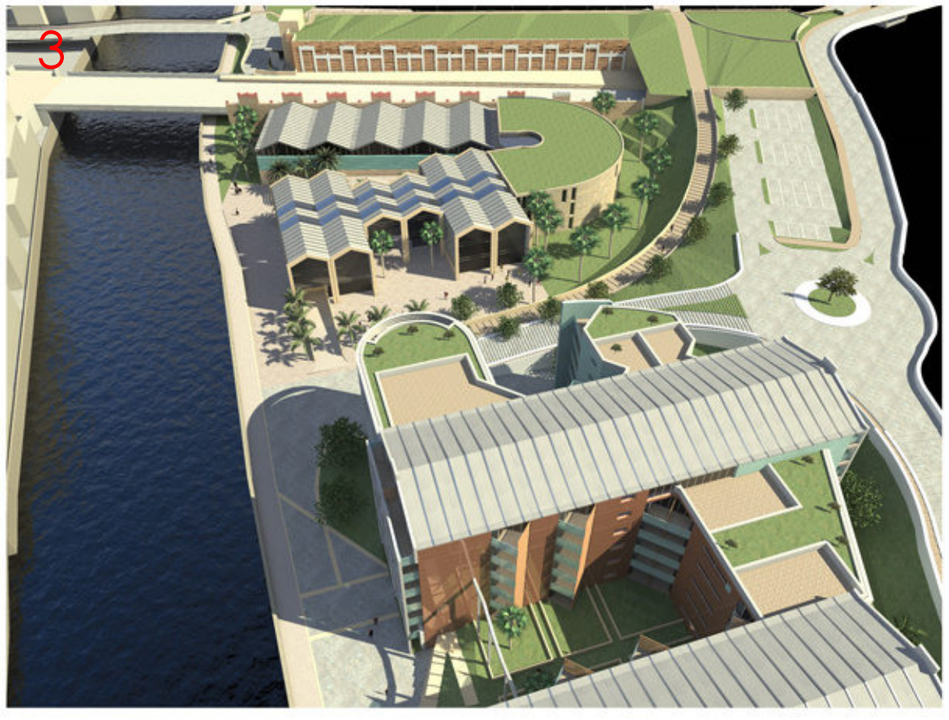


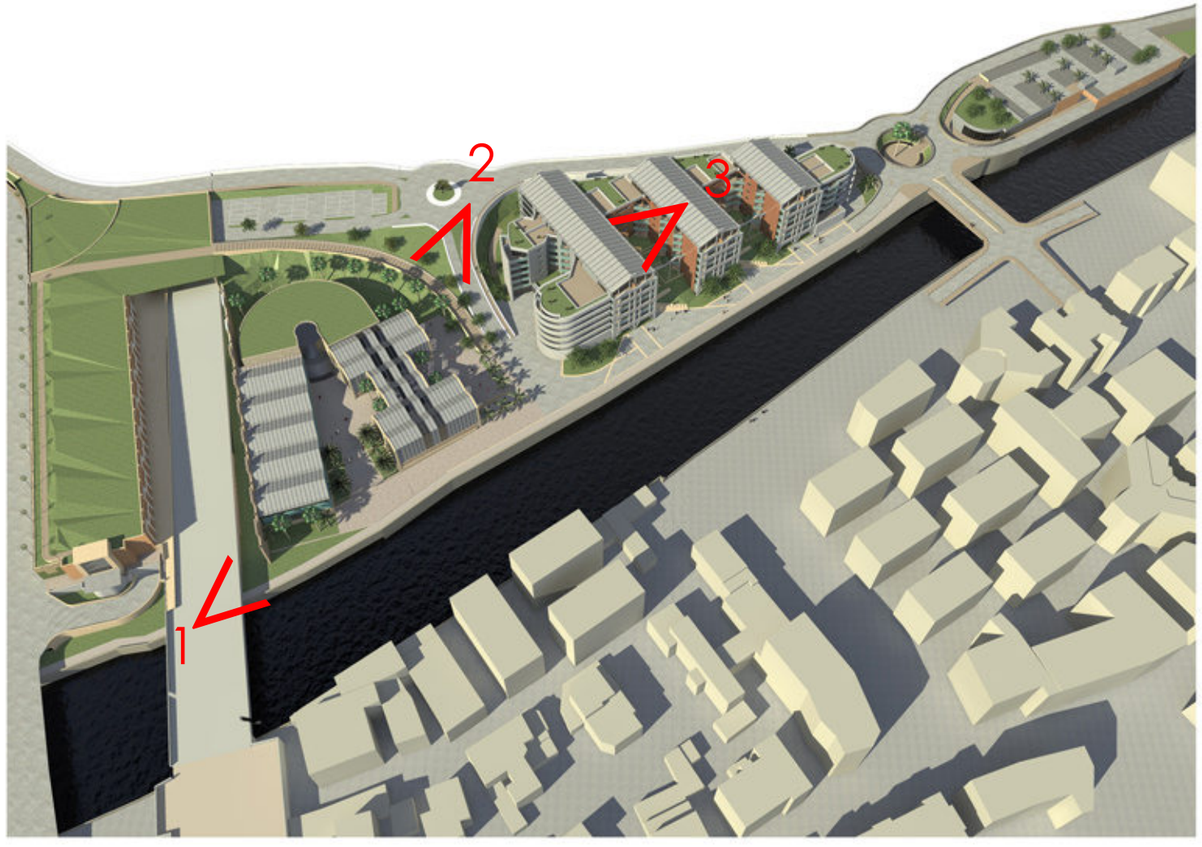


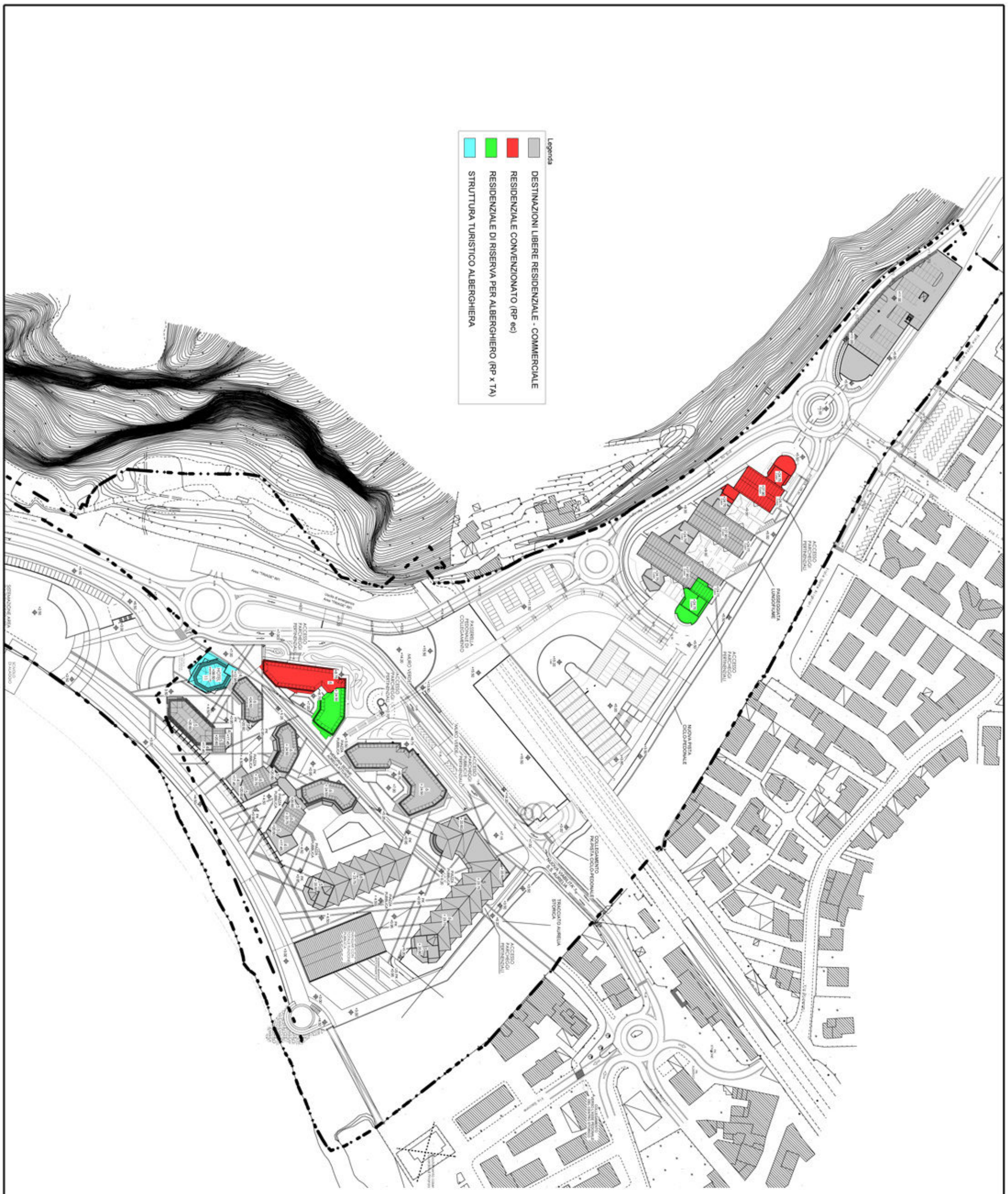
PARTICOLARI PLESSO SCOLASTICO E MURO STORICO











INDIVIDUAZIONE PRINCIPALI DESTINAZIONI D'USO

APPENDICE

DATI DI PROGETTO

L'area compresa nel perimetro di PUO è estesa per 134.921 mq.

Il VA, la SLA e le destinazioni d'uso ammesse dal PUO sono i seguenti:

Destinazioni d'uso	VA (mc)	% volume	SLA (mq)	% sup.
Residenziale	167.947	84%	53.015	86%
di cui				
convenzionato	20.095		6.379	
residenziale di riserva per alberghiero (Rp x Ta)	13.914		4.366	
Artigianale, commerciale (esercizi di vicinato) e uffici	12.882	6%	3.698	6%
Artigianale, commerciale (media struttura alimentare) e uffici	7.138	4%	1.423	2%
Alberghiero	11.033	6%	3.500	6%
Totale	**199.000**	**100%**	**61.635**	**100%**

Nota: Il residenziale convenzionato e il residenziale di riserva per alberghiero (Rp x Ta) ammontano, rispettivamente al 10% e al 7% della volumetria totale.

Il carico insediativo complessivo è così articolato:

Compendio a monte della ferrovia

Destinazioni d'uso	VA (mc)	% volume	SLA (mq)	% sup.
Residenziale	51.996	86%	16.507	90%
di cui				
convenzionato	10.542		3.347	
residenziale di riserva per alberghiero (RpxTa)	6.990		2.197	
Artigianale, commerciale (esercizi di vicinato) e uffici	1.564	3%	460	3%
Artigianale, commerciale (media struttura alimentare) e uffici	7.138	12%	1.423	8%
Totale	**60.698**	**100%**	**18.389**	**100%**

Compendio a valle della ferrovia

Destinazioni d'uso	VA (mc)	% volume	SLA (mq)	% sup.
Residenziale	115.951	84%	36.508	84%
di cui				
convenzionato	9.552		3.032	
residenziale di riserva per alberghiero (Rp x Ta)	6.924		2.169	
Artigianale, commerciale (esercizi di vicinato) e uffici	11.318	8%	3.238	7%
Alberghiero	11.033	8%	3.500	8%
Totale	**138.302**	**100%**	**43.246**	**100%**

A titolo puramente indicativo segue elencazione numero unità: residenziali - alberghiere - commerciali che compongono la presente variante. Le quantità rappresentate potranno subire modifiche nel corso della redazione dei progetti che verranno sviluppati per l'ottenimento dei permessi di costruire.

Riepilogo	
N° Totale Unità Abitative	594
N° Totale Unità Commerciali di vicinato	25
N° Totale Medie Strutture di vendita	1
N° Totale Camere - Suites Albergo	78
N° Totale Parcheggi Pertinenziali	837
N° Totale Parcheggi Pubblici	393

IL BILANCIO DEGLI STANDARD E' DUNQUE:

INTERO COMPENDIO

	volumi (mc)	% volume	SLA (mq)	% sup.
residenziale di cui	167.946,89	84,40%	53.015,04	86,01%
• convenzionato	20.094,67		6.379,26	
• residenziale di riserva per alberghiero (Rp x Ta)	13.914,00		4.365,53	
artigianale, commerciale EV e uffici	12.882,06	6,47%	3.698,05	6,00%
alberghiero	11.032,50	5,54%	3.499,54	5,68%
somma parziale	191.861,45		60.212,63	
artigianale, commerciale MSV e uffici	7.138,45	3,59%	1.422,58	2,31%
somma totale	198.999,90	100,00%	61.635,21	100,00%

FABBISOGNO STANDARD - SINTESI

	parcheggi pertinenziali	parch per la client MSV	sosta e moviment MSV	verde e sport	interesse comune	parcheggi pubblici	istruzione
residenziale	15.904,51			31.809,02	4.241,20	7.952,26	9.542,71
artigianale, commerciale EV e uffici	1288,21					2.218,83	
alberghiero	1.980,00			2.099,72		524,93	
artigianale, commerciale MSV e uffici		2.361,10	218,00			853,55	
totale	19.172,72	2.361,10	218,00	33.908,75	4.241,20	11.549,57	9.542,71

AREA NORD

	volumi (mc)	% volume	SLA (mq)	% sup.
residenziale di cui	51.995,66	86%	16.506,56	90%
• convenzionato	10.542,48		3.346,82	
• residenziale di riserva per alberghiero (Rp x Ta)	6.990,20		2.196,50	
artigianale, commerciale EV e uffici	1.564,14	3%	459,82	3%
artigianale, commerciale MSV e uffici	7.138,45	12%	1.422,58	8%
somma parziale	60.698,25	100%	18.388,96	100%

AREA SUD

	volumi (mc)	% volume	SLA (mq)	% sup.
residenziale di cui	115.951,23	84%	36.508,48	84%
• convenzionato	9.552,19		3.032,44	
• residenziale di riserva per alberghiero (Rp x Ta)	6.923,80		2.169,03	
artigianale, commerciale EV e uffici	11.317,92	8%	3.238,23	7%
alberghiero	11.032,50	8%	3.499,54	8%
somma parziale	138.301,65	100%	43.246,25	100%
somma totale	**198.999,90**		**61.635,21**	

FABBISOGNO STANDARD- CALCOLO ANALITICO

	parcheggi pertinenziali LR 16/2008	parcheggi pertinenziali PUC Finale	parcheggi pertinenziali LR 16/2008	parcheggi pertinenziali PUC Finale	parcheggi pertinenziali L 1150/1942 art. 41 sexies	parcheggi per la clientela MSV DCR Liguria n.31 del 17-12-2012	parcheggi per la clientela MSV PUC Finale	sosta e movimentazione MSV PUC Finale	verde e sport	interesse comune	parcheggi pubblici	istruzione
	35 mq/100 mq SA	30 mq/100 mq SLA	1 pa/camera	1 pa/camera + 10 pa	10 mq/100 mc	2,5 mq/1 mq SV	3,167xSV-1000	0,18xSV+48	60 mq/100 mq SLA	8 mq/100 mq SLA	10 mq/100 mq SLA per RP e TA; 60 mq/100 mq SLA per CO	18 mq/100 mq SLA
residenziale di cui	4.419,63	4.951,97							9.903,94	1.320,52	2.475,98	2.971,18
• convenzionato												
• residenziale di riserva per alberghiero (Rp x Ta)												
artigianale, commerciale EV e uffici					156,41						275,89	
artigianale, commerciale MSV e uffici						2.361,10	1.991,04	218,00			853,55	
somma parziale	4.419,63	4.951,97			156,41	2.361,10	1.991,04	218,00	9.903,94	1.320,52	3.605,42	2.971,18
residenziale di cui	9.775,15	10.952,54							21.905,09	2.920,68	5.476,27	6.571,53
• convenzionato												
• residenziale di riserva per alberghiero (Rp x Ta)												
artigianale, commerciale EV e uffici					1131,79						1.942,94	
alberghiero			1.755,00	1.980,00					2.099,72		524,93	
somma parziale	9.775,15	10.952,54			1.131,79	0,00	0,00	0,00	24.004,81	2.920,68	7.944,14	6.571,53
somma totale	14.194,78	15.904,51	1.755,00	1.980,00	1.288,21	2.361,10	1.991,04	218,00	33.908,75	4.241,20	11.549,57	9.542,71
RIEPILOGO	valore maggiore	15.904,51	valore maggiore	1.980,00	1.288,21	valore maggiore	2361,10	218,00	33.908,75	4.241,20	11.549,57	9.542,71

IL BILANCIO DEGLI STANDARD E' DUNQUE:

TABELLA STANDARD URBANISTICI

DESTINAZIONE USO		P.U.C. art. 23 delle N.G.A. mq SLA		mq richiesti	Intervento mq conseguiti	NOTE	Aree private per standard cedute o gravate di servitù mq conseguiti
Verde pubblico destinato a parco, gioco e sport	RP	53015,15 mq	60 mq ogni 100 mq SLA	31.809	29.951	VP1+VP2+VP3+VP4+VP5+VP6+VP7+VP8+VP9+VP10+VP11+VP12+VP13	VP1+VP2+VP3+VP4+VP5+VP6+VP7+VP8+VP9+VP10+VP11+VP12+VP13
	TA	3499,54 mq	60 mq ogni 100 mq SLA	2.100	4.067		
TOTALE Verde Pubblico				**33.909**	**34.018**		**34.018**
Interesse Comune	RP	53015,15 mq	8 mq ogni 100 mq SLA	4.241	4.225	Ic1+Ic2+Ep1	Ic1+Ic2+Ep1
TOTALE interesse Comune				**4.241**	**4.225**		**4.225**
Parcheggio Pubblico	RP	53015,15 mq	15 mq ogni 100 mq SLA	7.952	8.493	P1+P1a+P1b+P2+P3	P1+P1a+P1b+P2+P3
	TA	3499,54 mq	15 mq ogni 100 mq SLA	525	1.549		
	CO	5120,35 mq	60 mq ogni 100 mq SLA	3.072	2.227		
TOTALE Parcheggio Pubblico				**11.549**	**12.269**		**12.269**
Istruzione	RP	53015,15 mq	18 mq ogni 100 mq SLA	9.543	9.603		
TOTALE Istruzione				**9.543**	**9.603**		**9.603**
TOTALE AREE				**59.242**	**60.115**		**60.115**

DESTINAZIONE USO		P.U.C. art. 23 delle N.G.A. mq SLA		mq richiesti	Intervento mq conseguiti	NOTE	
Parcheggi Privati e Pertinenziali	RP	53015,15 mq	30 mq ogni 100 mq SLA	15.905		SESTIERI 1-2-3-4	
	TA	3499,54 mq	1 pk/ camera +10	1.980		SESTIERE 5	
	CO	12880,35 mc	10 mq ogni 100 mc	1.288	29.583	Pk x unità vicinato	P4+P5
L.R. 31/2012 per MSV alimentare	CO	944,44 mq	PK= 2,5 mq/mq SV	2.361	2.499		
sosta e movimentazione MSV	CO	944,44 mq	0,18xSV+48 mq	218	432	SESTIERE 6	P6
TOTALE Parcheggi Privati pertinenziali				**21.752**	**32.514**		

CONGRUENZA DEL PUO RISPETTO AL PUC

PARAMETRO	PUC	PUO 2008	VARIANTE 2013 PUO
Perimetro D.T. 1b			Leggera riperimetrazione, sia per escludere proprietà di terzi privati non suscettibili di trasformazione urbanistico edilizia, sia per aderire agli effettivi perimetri catastali
Volume ammissibile	240.000 mc	210.000 mc + 19.000 mc volumi emergenti dal franco di un metro dall'attuale piano di campagna	199.000 mc + 23.000 mc di autorimesse emergenti dal franco di un metro dall'attuale piano di campagna
Rapporto di incidenza volumetrica	Inferiore a 4,5 mc/mq	3,75 mc/mq	3,94 mc/mq
Concentrazione volumetrica	A valle ferrovia 60% di 240.000,00 mc A monte ferrovia 40% di 240.000,00	A valle ferrovia 63,55% A monte ferrovia 36,45%	A valle ferrovia 69,50 % A monte ferrovia 31,50 %
Residenza massima	68% di 240.000 mc, di cui convenzionato "prima casa" almeno 10% di 240.000 mc	75,89% di 210.000 e 69,47 di 229.000, di cui: • convenzionato "prima casa" 9,27% di 210.000 mc e 8,49% di 229.000 mc (in valore assoluto convenzionato "prima casa" 19.504 mc) • residenziale di riserva per alberghiero (Rp x Ta) 6,54% di 210.000 mc e 5,98% di 229.000 mc (in valore assoluto 13.751 mc)	84,40% di 199.000 mc, di cui: • convenzionato "prima casa" 10,10% di 199.000 mc (in valore assoluto convenzionato "prima casa" 20.095 mc) • residenziale di riserva per alberghiero (Rp x Ta) 6,99% di 199.000 mc (in valore assoluto 13.914 mc)
Alberghiero minimo	11% di 240.000 mc	9,12% di 210.000 mc e 8,35 di 229.000 mc	5,54% di 199.000 mc
Commerciale massimo	15% di 240.000 mc	14,99 di 210.000 mc e 13,72% di 229.000 mc	10,06% di 199.000 mc
Artigianale minimo	6% di 240.000 mc	La quota di artigianale è compresa nella funzione commerciale	La quota di artigianale è compresa nella funzione commerciale
Edificio/i pubblico/i	Superficie utile almeno 4.500 mq	1.500 mq	2.430 mq
Altezza massima	6 piani fuori terra – 19,00 m equivalenti, contati dal piano di imposta di progetto non eccedente 1,00 m dall'attuale piano di campagna È ammesso elevare di un ulteriore piano non più del 20% della superficie coperta con corrispettiva riduzione di altezza di equivalente superficie coperta	Massimo 24,50 m residenza; 40,30 m alberghiero	Massimo 24,50 residenza; 38,50 alberghiero
Superficie lorda media alloggi	Almeno 60 mq con un minimo di 45 mq	Circa 70 mq; non sono previsti alloggi inferiori 45 mq	Circa 70 mq; non sono previsti alloggi inferiori 45 mq
Pendenza coperture inclinate	Massimo 45%	Non verificato	Le coperture inclinate previste hanno pendenza non superiore a al 31,5%

PARAMETRO	PUC	PUO 2008	VARIANTE 2013 PUO
Distanza pareti finestrate	Minimo 10 m, riducibili a 3 m in presenza di sole luci	Non verificato	5 m all'interno del perimetro del PUO
Distanza strade sovracomunali	Minimo 7,5 m	Verificata	Verificata
Distanza strade comunali	Minimo 5,0 m	In aderenza	Verificata
Rimodellazione suolo	Muri di sostegno massimo 2,5 m	Non verificata	Verificata
Previsione arenile		Previsto	Previsto
Allineamento nuovi fabbricati con fronte mare edificato Fianlmarina		Non verificato	Non verificato
Funzioni commerciali media distribuzione	Separazione fisica da residenza e alberghiero	Verificata	Verificata
Comparto alberghiero di pregio	Realizzazione contestualmente al lotto in cui è inserito	Previsto	Previsto
Localizzazione particolari impianti di interesse pubblico	Spostamento stazione di grigliatura pompaggio fognatura comunale Messa in sicurezza area triage FS Reperimento area per rilocalizzare stazione di servizio Caprazoppa	Previsto Prevista Non previsto	Non previsto lo spostamento ma prevista la mitigazione ambientale Prevista Non previsto
Parete rocciosa cava De Negri	Messa in sicurezza	Non prevista	Non prevista
Dotazione di parcheggi	Incremento del 50% dello standard previsto per legge	Verificata	Verificata
Piazza fronte mare	Minimo 3.500 mq	Non prevista	Prevista
Area camper	Reperimento area sostitutiva	Non previsto	Non previsto
Aree uso pubblico ombreggiate	40% superficie uso pubblico	Indicato nelle norme d'attuazione ma non dimostrato graficamente	Previste ma < 40%
Aree permeabili	6.000 mq a valle della ferrovia 3.000 mq a monte della ferrovia	Verificato	Verificato anche in rapporto al verde pensile

INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA DI PREPARAZIONE E DI SISTEMAZIONE NON COSTITUENTI OPERE DI URBANIZZAZIONE - MS

OPERE DI URBANIZZAZIONE - IG interesse generale - IS interesse specifico dell'operatore - NS non scomputabili

INTERVENTI PREVISTI DAL PUO A CARICO DI TERZI SOGGETTI SENZA POSSIBILITA' DI ATTUAZIONE DA PARTE DI FINALMARE S.p.A. - TS

QUADRO ECONOMICO DELLE OPERE PREVISTE

oggetto	importo €	categoria	attuazione a carico di
STRADE, MARCIAPIEDI, PERCORSI PEDONALI			
S.S. 490 del colle del Melogno e raccordi interni	593.903,30	IG	Finalmare
S.S. 1 Via Aurelia e raccordi interni	714.679,98	IG	Finalmare
percorso ciclo-pedonale in sponda dx	173.597,00	IS	Finalmare
raccordi in sponda sx con ponte via Nievo	292.788,35	IG	Finalmare
parcheggio P2	171.438,75	IS	Finalmare
percorso pedonale tra cop. ferrovia e scuola	461.301,00	IS	Finalmare
rotatoria n. 1 (S.S. 1 Via Aurelia - S.S. Colle del Melogno)	76.702,00	IG	Finalmare
rotatoria n. 2 (S.S. Melogno-complesso nord) e raccordi	176.630,25	IS	Finalmare
rotatoria n. 3 (S.S. Melogno-Via nievo)	376.137,15	IG	Finalmare
rotatoria n. 4 (piazzale stazione FS)	28.183,90	IG	Finalmare
totali parziali:	**982.967,00**	**IS**	
	2.082.394,68	**IG**	
TOTALE STRADE, MARCIAPIEDI, PERCORSI PEDONALI:	3.065.361,68		
SISTEMAZIONI SUPERFICIARIE			
passeggiata a mare	624.635,00	IG	Finalmare
spazi privati ad uso pubblico a sud ferrovia	2.389.010,00	IS	Finalmare
spazi privati ad uso pubblico a nord ferrovia	719.650,00	IS	Finalmare
copertura parcheggio di interscambio	177.041,00	IG	Finalmare
copertura ferrovia e SSE	372.600,00	IG	Finalmare
totali parziali:	**719.650,00**	**IS**	
	3.563.286,00	**IG**	
TOTALE SISTEMAZIONI SUPERFICIARIE:	4.282.936,00		
PONTI			
Demolizione ponte via Sagittario	230.000,00	MS	Finalmare
Demolizione ponte via Aurelia	470.000,00	MS	Finalmare
Demolizione ponte ferroviario esistente	790.000,00	MS	Finalmare
Nuovo ponte stradale via Ippolito Nievo	910.000,00	MS	Finalmare
Nuovo ponte stradale Via Aurelia	1.300.000,00	MS	Finalmare
Nuovo ponte ferroviario	2.500.000,00	MS	Finalmare
totali parziali:	**6.200.000,00**	**MS**	
TOTALE PONTI:	6.200.000,00		
EDIFICI			
Parcheggio di interscambio su area RFI	3.334.500,00	IG	Finalmare
Edificio pubblico area sud (ex hangar)	3.620.000,00	IG	Finalmare
Copertura ferrovia	1.071.600,00	IG	Finalmare
totali parziali:	**8.026.100,00**	**IG**	
TOTALE EDIFICI:	8.026.100,00		

oggetto	importo €	categoria	attuazione a carico di
MESSA IN SICUREZZA DEL TORRENTE PORA			
risezionamento alveo	854.020,21	MS	Finalmare
costruzione muri di sponda	3.759.585,00	MS	Finalmare
consolidamenti di sponda	63.180,00	MS	Finalmare
rifacimento sottoservizi	310.000,00	MS	Finalmare
oneri sicurezza, varie, imprevisti	413.214,79	MS	Finalmare
totali parziali:	**5.400.000,00**	**MS**	
TOTALE MESSA IN SICUREZZA DEL TORRENTE PORA:	5.400.000,00		
RETI TECNOLOGICHE			
rete adduzione gas metano	90.000,00	NS	Finalmare
rete adduzione acqua potabile	110.000,00	IS	Finalmare
rete antincendio	250.000,00	IS	Finalmare
centrale idrica	200.000,00	IS	Finalmare
centrale antincendio	120.000,00	IS	Finalmare
rete illuminazione pubblica	650.000,00	IS	Finalmare
rete distribuzione telefonica e TD	200.000,00	NS	Finalmare
rete di distribuzione elettrica	550.000,00	NS	Finalmare
spostamento cabina di distribuzione	150.000,00	IG	Finalmare
rete fognatura acque bianche	1.435.000,00	IS	Finalmare
rete fognatura acque nere	280.000,00	IS	Finalmare
totali parziali:	**3.045.000,00**	**IS**	
	150.000,00	**IG**	
	840.000,00	**NS**	
TOTALE RETI TECNOLOGICHE:	4.035.000,00		
TOTALE OPERE A CARICO FINALMARE:	**31.009.397,68**		
VARIE			
completamento della messa in sicurezza della sponda sinistra del Torrente Pora (con l'occlusione degli scarichi in alveo provenienti da immobili di terzi e con la sopraelevazione di muri di argine su aree private)	non quantificato	TS	
spiaggia antistante la passeggiata a mare	non quantificato	TS	
nuovo plesso scolastico	17.973.300,00	TS	
opere in area demaniale ad ovest del compendio e di opere di raccordo verso le aree Ghigliazza	non quantificato	TS	
ponte pedonale in prosecuzione della passeggiata a mare	610.000,00	TS	
ponte pedonale in prosecuzione del tracciato della vecchia Aurelia	360.000,00	TS	
TOTALE OPERE A CARICO TERZI SOGGETTI:	**18.943.300,00**	**e più**	

TOTALI PER CATEGORIE

descrizione categoria	importo €	categoria
opere di urbanizzazione a scomputo di interesse specifico	4.747.617,00	IS
opere di urbanizzazione a scomputo di interesse generale	13.821.780,68	IG
opere di messa in sicurezza del Torrente Pora	11.600.000,00	MS
opere di urbanizzazione non a scomputo	840.000,00	NS
opere a carico di terzi soggetti	18.943.300,00	TS
TOTALE OPERE:	**49.952.697,68**	**e più**