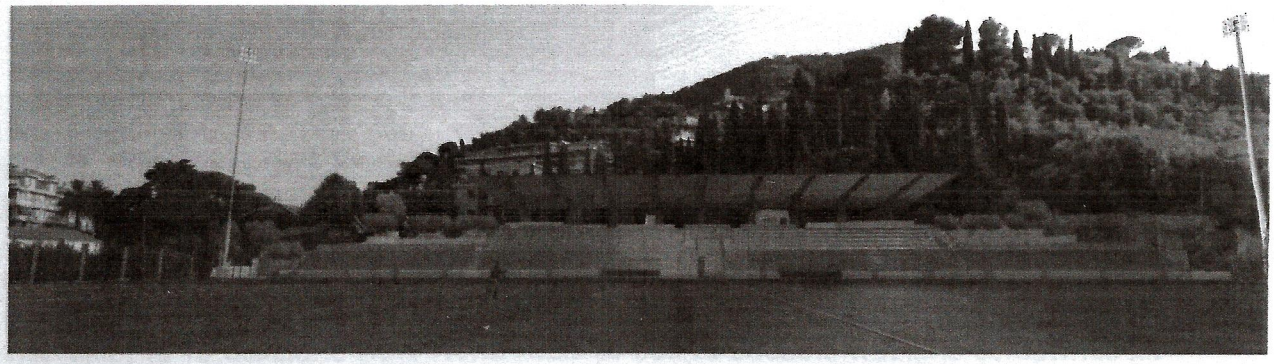


COMUNE DI ALASSIO
PROVINCIA DI SAVONA

DATA:
ALASSIO, MAGGIO 2007

AGGIORNAMENTO:

RICHIEDENTE:

STADIO ALASSIO PARKING S.P.A.

ALASSIO - Comune di Alassio
REGISTRO UFFICIALE
0013047 - 17/06/2008 - INGRESSO
Classifiche: 06.04
Allegati : 0
009001 000000154700

PROGETTO DI:

DOTT. ING. EMILIO BROVELLI
VIA THOMAS MANN,4 -17021- ALASSIO (SV)

RELAZIONE PAESAGGISTICA
(ai sensi dell'Art.146,comma 5 del D.L. 22/01/2004 n°42)

REDATTA DA:

MAURIZIO ARCH. DE COLL'
STRADA D'HARCOURT, 19 -10132- TORINO
N°3393 ORD. ARCH. PROV. TORINO
P.IVA: 06119160015

PARCHEGGIO INTERRATO DA REALIZZARSI SOTTO IL CAMPO SPORTIVO COMUNALE

1. PREMESSA

La presente relazione paesaggistica viene redatta al fine di verificare la compatibilità paesistica dell'intervento in oggetto (realizzazione di una autorimessa interrata sottostante il Campo Sportivo Comunale di Alassio con la riedificazione delle strutture dell'attuale Campo Sportivo), con riferimento alle indicazioni, soprattutto di carattere paesaggistico, dei piani urbanistici-paesistici-territoriali. Vista l'importanza dell'intervento e la sua connessione ai caratteri del contesto paesaggistico in cui si inserisce, la valutazione NON viene redatta con la documentazione semplificata.
I risultati delle analisi dovranno orientare il processo progettuale sotto i profili architettonico, tecnico e formale in relazione al contesto di intervento motivando ed evidenziando il linguaggio architettonico e formale del progetto in relazione all'intero intervento.
Ogni intervento deve essere finalizzato ad un miglioramento della qualità paesaggistica dei luoghi, o, quanto meno, deve garantire che non vi sia una diminuzione delle sue qualità, pur nelle trasformazioni;

2. ANALISI DELLO STATO ATTUALE

2.1 L'area d'intervento

L'area oggetto d'intervento, sita nel comune di Alassio (foglio 28 mappali 97-449-450-451-452), è posta nel centro urbano del Comune di Alassio a monte del tracciato ferroviario nella piana di fondovalle della Fenarina; è posta alla base nord-orientale del promontorio di San Nicola e risulta accessibile sia dalla via San Giovanni Battista (che sale verso l'entroterra località Fenarina) sia dalla via Ignazio dell'Oro (che porta verso il Poggio Ebrea-San Bernardo).

Nell'area è presente l'attuale complesso del campo sportivo "Sandro Ferrando" di Alassio che, oltre al campo da gioco vero e proprio, presenta delle tribune sotto le quali sono ubicati i servizi accessori (spogliatoi, servizi igienici, uffici, bar, etc. etc.).



Immagine n°1: Estratto dello stradario in rosso l'area d'intervento



Immagine n°2: Ripresa fotografica aerea; in rosso l'area d'intervento

2.2. Il contesto paesaggistico

L'intorno paesaggistico preso a riferimento, sufficientemente consistente, risulta composto da zone con caratteristiche orografiche, morfologiche e vegetazionali molto differenti così come le tipologie insediate.

L'intorno paesaggistico infatti comprende:

- zone praticamente pianeggianti con una forte presenza dell'area urbana (di cui fa parte il lotto in oggetto) sia a valle che immediatamente a monte del tracciato ferroviario, nei fondovalle e lungo le vie di collegamento all'entroterra come la via Neghelli/San Giovanni Battista via Ignazio dell'Oro (individuate dal P.T.C.P. come T.U.)
- zone di prima collina che presentano una morfologia del terreno perlopiù sistemato a terrazze sorrette da muri in pietra a secco che accolgono in tessuto urbano ancora molto intensivo.(individuate dal P.T.C.P. come ID.Ma)
- Zone di ville di impianto storico, circondate da giardini di interesse paesaggistico (individuate dal P.T.C.P. come IS.Ma) . Queste ultime sono dislocate più lontano dall'area urbana con l'eccezione del promontorio di San Nicola, immediatamente a sud-est dell'area in oggetto, che risulta essere una emergenza geomorfologica e vegetazionale di notevole interesse.

I percorsi principali sono quelli che uniscono Alassio all'entroterra come la Via Neghelli per l'ex mattatoio o la strada di San Bernardo che, dopo aver raggiunto la regione Ebrea e successivamente l'antica chiesa di San Bernardo, continua fino ai più alti crinali per collegarsi alla Provinciale Alassio-Moglio-Testico. Sono presenti anche dei percorsi storici pedonali (strada San Nicola).

Se verso il centro urbano il tracciato della linea ferroviaria e la viabilità carraia sono stati gli assi e le direttrici per lo sviluppo dell'area, salendo di quota lungo la collina ci si accorge di come oltre ai percorsi siano stati i siti panoramici a condizionare gli insediamenti.

2.2.1. Elementi caratterizzanti gli insediamenti

L'intorno di riferimento ingloba all'interno del suo perimetro unità insediative di differenti epoche storiche e sociali. Sia a valle che immediatamente a monte del tracciato ferroviario il tessuto urbano si presenta molto compatto con la prevalenza di organizzazione a blocchi di 5-6 piani fuori terra con limitati spazi liberi risultando a pieno titolo continuazione del tessuto cittadino.
Anche salendo verso l'entroterra, lungo la via Neghelli, l'insediamento rimane molto compatto nell'immediato intorno delle vie di comunicazione, diradandosi seppur in modo estensivo, verso monte.
Attorno al poggio di San Nicola e alla base della collina della regione Ebrea, nella piccola "piana" di fondovalle gli insediamenti risultano essere ancora molto intensivi con limitati spazi liberi e un accentuato uso del suolo.
Solo salendo di quota le unità insediative risultano man mano più diradate con l'eccezione della regione Ebrea dove l'insediamento risulta diffuso, seppur a carattere sparso, attorno al poggio omonimo.

Le diverse unità insediative presenti dimostrano caratteristiche e regole di organizzazione in diretto rapporto con i periodi storici-sociali di cui sono il prodotto.
Gli edifici posti sui crinali e/o sui poggi, in maggior parte unifamiliari, sono contornati da giardini e rivelano come la loro localizzazione molto eterogenea sia stata dettata più dai rapporti con i percorsi e con i siti dai valori panoramici che non dalla presenza di ulteriori agglomerati o dalla vicinanza con i centri storici.

Le unità insediative più recenti hanno "saturato" l'uso del suolo rispettando una omogeneità di insediamento tipico del loro tempo con una linearità dettata soprattutto dalle vie di comunicazione e dagli orientamenti dei versanti.

Il tessuto edilizio si presenta quindi con uno sviluppo temporale dettato da assi e percorsi con una aggregazione continua e pesante verso il centro città per diventare discontinua allontanandosi verso monte.

Anche i tipi edilizi presenti mantengono, in modo marcato, le differenze rilevate nelle unità insediative e nel tessuto edilizio. Sono presenti poche ville di

impianto storico, edifici più recenti sempre unifamiliari, alcuni esempi di tipo rurale sui versanti e crinali più alti mentre quasi tutte le costruzioni recenti risultano essere condomini a blocco di 4-5 piani fuori terra.

Le coperture degli edifici risultano essere a padiglione in laterizio o lastre in pietra per le ville storiche, in laterizio a due falde contrapposte, eventualmente con quote di imposta e colmo differenti fra corpi aggregati, per i tipi rurali, mentre per i tipi edilizi più recenti la forma delle coperture è nella maggior parte dei casi piana.

Sono praticamente assenti bucature a nastro mentre vengono riprese, talvolta anche nei tipi edilizi più recenti, aperture a sviluppo verticale dotate di persiane alla "genovese". Negli edifici storici sono presenti elementi decorativi delle facciate sia nelle decorazioni (trompe l'0eil), sia nei particolari costruttivi (marca piano e/o pilastri in leggero rilievo rispetto al filo delle facciate, cornicioni lavorati, balaustre) talvolta ripresi nei tipi rurali con semplici cornici attorno alle bucature. Le tapparelle e i balconi sono, in ogni caso, molto presenti nei tipi edilizi recenti.

3. LIVELLI DI TUTELA

L'area in oggetto è sottoposta a vincolo ai sensi della Legge 8 agosto 1985, n°431 (Galasso):

ART.1 COMMA C:
"Sono sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi della legge 29-6-1939, n. 1497:
c. i fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con Regio decreto 11-12-1933, n.1775 e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;"



Immagine n°3: Ortofoto dei vincoli In rosso l'area oggetto d'intervento

inoltre è così inserita dagli strumenti urbanistici vigenti:

3.1. Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico

Il **P.T.C.P.** della Regione Liguria, per quanto riguarda l'assetto insediativo, riconosce l'area in oggetto come zona *TU* (aree urbane tessuti urbani). Per l'assetto vegetazionale zona COL-ISS(colture agricole - impianti sparsi di serre), per l'assetto geomorfologico zona MO-B (modificabilità di tipo b) (TAV. 48 ambito territoriale n°29 Alassio-Laigueglia) (vedi immagine n°4).

Dal punto di vista dell'assetto insediativo la zona è inserita, come detto, in un'area classificata come tessuto urbano, cioè in una parte di territorio dove le problematiche di ordine urbanistico prevalgono rispetto agli obiettivi del piano territoriale, il quale, infatti, non assoggetta tali aree ad una puntuale e autonoma disciplina paesistica.

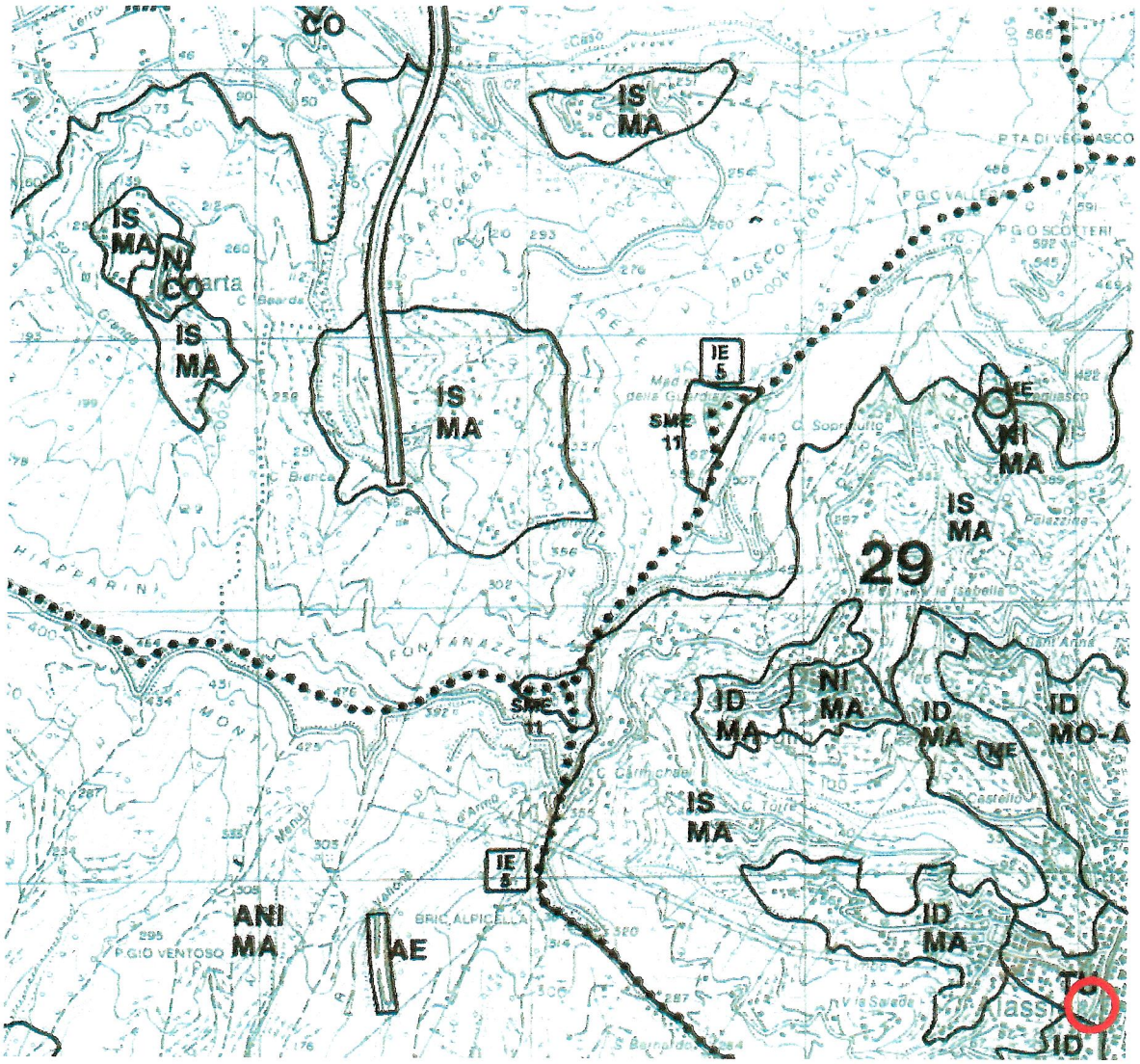


Immagine n°4: Estratto P.T.C.P. Assetto insediativo ○ Area oggetto d'intervento

Assetto geomorfologico:
modificabilità di tipo b

1. gli interventi in tali zone, oltre a rispettare la specifica disciplina di settore, dovranno conformarsi a criteri di corretto inserimento ambientale delle opere.

3.2. Piano Urbanistico Comunale

Il **P.U.C.** Di Alassio ha inserito la proprietà in oggetto nell'ambito di riqualificazione n°3 Ar3 zona urbanistica V2, ossia una sottozona destinata al verde e allo sport facente parte delle zone omogenee G destinate ai servizi di quartiere.

estratto del P.U.C. (Art. 15 ZONE DESTINATE AI SERVIZI, ZONE "F" E ZONE "G".)

Le zone destinate al soddisfacimento degli standard urbanistici ai sensi del D.I. 2/4/1968 si distinguono in zone omogenee "G" di interesse locale e/o di quartiere e zone omogenee "F" di interesse urbano o comprensoriale.
Il Piano urbanistico comunale distingue inoltre:
- aree per servizi pubblici, con vincolo preordinato all'espropriazione;
- servizi misti pubblico-privati la cui attuazione è demandata all'iniziativa privata, mediante la stipula di convenzioni ai sensi dell'art.32 comma 4 della LUR.

I fabbricati esistenti all'interno delle zone **V** potranno essere stralciati dal vincolo, purché la superficie da sottrarre non superi il 10% della singola proprietà. Tali fabbricati potranno essere recuperati e ampliati con incremento massimo del 20%.
Nell'ambito dei servizi individuati vengono distinte le seguenti tipologie di intervento:
- Servizi per l'istruzione di livello medio superiore, compresi in zona omogenea "**F**";
- Aree destinate alla formazione del parco urbano di crinale, comprese nella zona omogenea "**F**";
- Aree per il verde attrezzato e per lo sport, contrassegnati dalla lettera "**V**", compresi nella zona omogenea "G";
- Servizi per l'istruzione, contrassegnati dalla lettera "**I**", compresi in zona omogenea "G";
- Servizi di interesse comune, contrassegnati dalla lettera "**IC**", compresi nella zona omogenea "G";
- Parcheggi all'aperto ed in struttura, contrassegnati dalla lettera "**P**", compresi nella zona omogenea "G" (cfr. art.6 tipologia AU e successivo art.23);
- **PL** Plessi di servizi privati (cfr. art.6 tipologia PL), zona "G"
- Attrezzature cimiteriali, zona "G";
- Attrezzature sanitarie, zona "G".

Le schede allegate indicano le specifiche destinazioni d'uso per ogni zona individuata e le modalità d'intervento edilizio sia per le nuove costruzioni che per il recupero dei fabbricati esistenti.
Le indicazioni e gli indirizzi progettuali di ogni singola zona di servizi hanno valore di massima e possono essere modificati in sede di approvazione del progetto edilizio ovvero, per gli scostamenti più consistenti, con la procedura dell'aggiornamento di Piano di cui all'art.43 LUR.
Concorrono al soddisfacimento del fabbisogno di aree ed attrezzature destinate a servizi pubblici, nella misura percentuale fissata per ogni Ambito o Distretto, anche i servizi in proprietà e gestione privata aperti al pubblico, ove e per la parte in cui, il gestore privato stipuli apposita convenzione con il Comune.
I limiti percentuali sono aggiornabili ai sensi dell'art.43 LUR a condizione che non si superi la soglia massima del 50% a livello complessivo comunale.

la disciplina per la realizzazione di autorimesse è data dall'art.23

Art. 23 PARCHEGGI ED AUTORIMESSE PUBBLICHE E PRIVATE
Nelle zone G di Piano destinate a servizi, nelle zone B1/B2/BR/C/D/ZP è consentita la realizzazione di autorimesse, disciplinate sotto il profilo della tipologia funzionale dall'art. 6 AU, sempreché tale realizzazione sia consentita dalle specifiche norme o schede di zona.
Le norme specifiche delle zone "P", "BR" e "ZP" disciplinano la realizzazione dei parcheggi in struttura, interrati o in

soprassuolo, stabilendo i parametri edilizi e le modalità di attuazione (pubblico o privato).
Laddove le specifiche norme di zona non individuino in modo specifico i parcheggi, è consentita la realizzazione di autorimesse nei casi seguenti, fermo restando il rispetto della specifica disciplina di cui all'articolo 24 primo comma:
a) in sottosuolo a condizione che non incidano sui profili ambientali e che siano raccordate funzionalmente con il sistema viario circostante;
b) nelle opere di trasformazione del patrimonio edilizio esistente;
c) nelle nuove costruzioni all'interno delle volumetrie consentite.

-In particolare per le zone V destinate a verde pubblico le autorimesse interrate, ad eccezione di quelle disciplinate in modo specifico dalle schede di zona, dovranno rispettare i seguenti criteri:
-non comportare l'eliminazione di alberi ad alto fusto;
-non incidere sul drenaggio del terreno e sulla copertura vegetale, garantendo uno strato drenante e di terreno vegetale di almeno 60 cm;
-garantire un rapporto di copertura, comprensivo dell'ingombro dell'autorimessa ed esteso all'intera zona V, che non superi il 10%.
I parcheggi previsti o consentiti dal Piano si distinguono in:
1) parcheggi pubblici su suolo pubblico, prevalentemente all'aperto ed eventualmente in struttura;
2) parcheggi privati su suolo pubblico, in regime di concessione, prevalentemente in struttura ed in sottosuolo;
3) parcheggi privati su suolo privato, in regime di proprietà.
In base all'art.6 lettera AU, in tutti i casi precedenti i parcheggi e le autorimesse dovranno svolgere, in un determinato grado, un servizio di uso pubblico.
I limiti e i parametri da adottarsi sono i seguenti:

parcheggi privati suddivisi in box quota massima	70%
posti auto privati a rotazione quota minima	20%
posti auto pubblici quota minima	10%

La quota del 10% di posti auto pubblici deve essere rispettata solo per autorimesse superiori ai 30 posti complessivi. Tale quota di posti auto dovrà essere ceduta al Comune ovvero ne dovrà essere garantito il vincolo d'uso pubblico attraverso apposita convenzione che definisca usi e tariffe.
In alternativa alla quota del 20% prevista per posti auto privati a rotazione potrà essere consentita la monetizzazione riferita all'effettiva superficie del posto auto.
I posti auto a rotazione possono essere concessi in locazione per periodi inferiori o uguali ad un anno.
Le autorimesse pubbliche possono essere date in gestione mediante convenzione, solo a condizione che il loro uso sia aperto al pubblico, nel senso sopra precisato (usi e tariffe concordate con la civica Amministrazione.
Le autorimesse private o miste saranno autorizzate in regime di concessione edilizia convenzionata contenente tutti i vincoli intesi al pieno e congiunto rispetto delle modalità costruttive e gestionali sopra indicate.
Per ulteriori disposizioni circa la realizzazione di autorimesse, in particolare per gli usi multipli degli spazi, si invia ai successivi articoli n.23 e 24.
Qualora la quota del 10% di posti auto pubblici non sia reperibile all'aperto o in superficie, a insindacabile giudizio dell'Amministrazione, essa potrà essere monetizzata a favore del Comune.
Per le autorimesse in sottosuolo con capacità di parcamento superiore agli 80 posti auto è consentito, a livello accessorio, un uso multiplo degli spazi con le seguenti destinazioni specializzate:

- noleggio auto
- piccole attività commerciali ed artigianali di servizio collegate all'automobile (gommista, lavaggio, elettrauto, ricambi, ecc.)
- magazzini.

Per le autorimesse in soprassuolo, con capacità di parcamento oltre i 100 posti auto, è consentito, a livello accessorio, un uso multiplo degli spazi con le seguenti destinazioni specializzate:

- tutte le precedenti
- commercio al minuto, categorie CO1; CO2.
- artigianato di servizio CO4.
- concessionarie auto
- distributori carburanti ed accessori.

Le destinazioni accessorie specializzate di cui sopra dovranno comunque essere compatibili con le norme generali e specifiche delle singole zone e/o comparti.

3.2.1. Norme di zona del P.U.C.

Sotto il profilo dell'assetto funzionale l'ambito prevede opere infrastrutturali di rilievo:
estratto del P.U.C.

b.1.Infrastrutture
L'ambito sarà delimitato dalla nuova strada di scorrimento prevista sull'attuale tracciato ferroviario e, nella fase transitoria, dalla strada di gronda a monte della ferrovia.
Tenuto conto dei nuovi carichi di traffico dovuti sia alla connessione dell'Aurelia Bis, sia alle nuove funzioni urbane della Fenarina (Dt1) e della Bellorina (Dt2), l'ambito dovrà prevedere soluzioni infrastrutturali che garantiscano un migliore collegamento sia con la strada di gronda, sia con la viabilità urbana a valle del rilevato ferroviario.
Sono previsti, a livello di indicazione di massima, interventi di razionalizzazione e potenziamento dei sottopassi al rilevato ferroviario.

b.2. servizi
Inoltre all'interno dell'ambito si concentrano alcuni servizi pubblici come: la zona (V2) del campo sportivo (15.000 mq circa)

b.3. dotazione parcheggi pubblici e pertinenziali
Nell'ambito di riqualificazione è previsto il solo parcheggio **P5** di mq. 840, ma le zone di servizio dovranno contenere al loro interno ulteriori dotazioni di parcheggio funzionali alle loro attività e alle loro utenze. In particolare la zona **V2** ad attrezzature sportive e palazzetto dello sport prevede la realizzazione di un'autorimessa interrata e parcheggi all'aperto pubblici in parte esistenti e in parte di progetto.

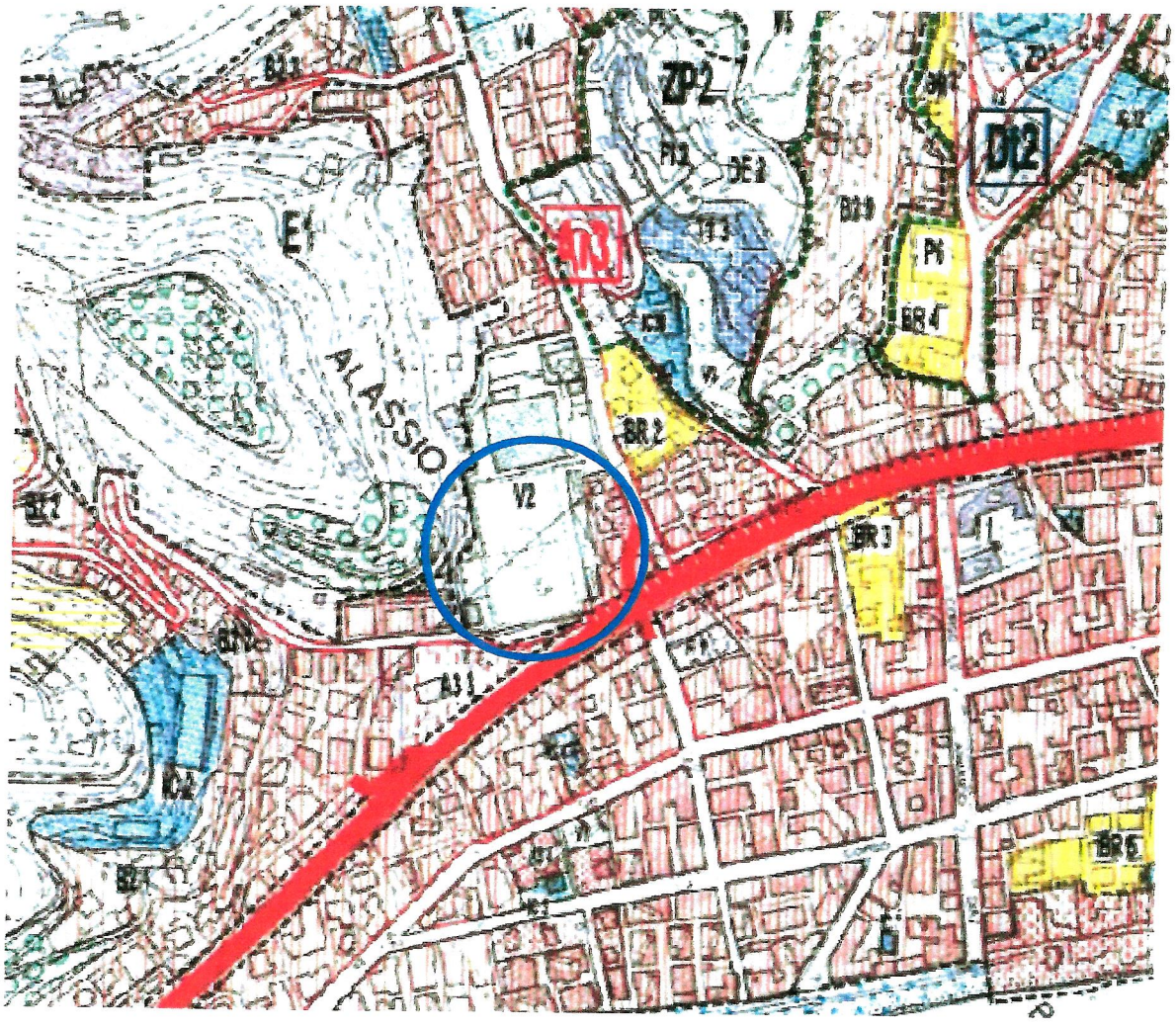


Immagine n°5: Estratto del P.U.C. in blu l'area d'intervento

3.4. Piano di Bacino

Come evidenziato nella relazione geologica/geotecnica a firma del dott. Geol. Alessandro Scarpati allegata al progetto, l'esame della cartografia del Piano di Bacino per la Tutela dal Rischio Idrogeologico rivela che:

- l'area di progetto ricade principalmente nella categoria "area a suscettività molto bassa Pg0"; a sud-ovest, al piede della collina di San Nicola, è presente una porzione di territorio ricadente nelle categorie "area a suscettività bassa Pg1" ed "area a suscettività media Pg2".

- nella Carta del Reticolo Idrografico l'area non ricade nella fascia di rispetto di corsi d'acqua compresi nel reticolo idrografico principale;

- nella Carta degli interventi l'area non ricade in prossimità di interventi previsti;

- nella Carta delle Fasce di Inondabilità l'area ricade principalmente nella "fascia C - pericolosità idraulica bassa (Pi1)", ovvero aree perifluviali, inondabili al verificarsi dell'evento di piena con portata al colmo di piena corrispondente a periodo di ritorno T=500 anni (D.L. 180/98, Titolo 2 capo 2 art.12). In tale area è consentito ogni tipo di intervento purché realizzato con tipologie costruttive finalizzate alla riduzione della vulnerabilità delle opere e quindi del rischio per la pubblica incolumità.

L'intervento in progetto risulta pertanto conforme alle previsioni del Piano di Bacino sul Rischio Idrogeologico.

4. IL PROGETTO

L'intervento prevede la realizzazione di una autorimessa parzialmente interrata da realizzarsi sotto il campo sportivo comunale, la demolizione delle tribune e dei locali tecnici esistenti e la loro ricostruzione sul lato ovest del campo da gioco.

Il progetto definitivo prevede:
numero totale auto in box e posti "aperti": 551
numero auto in box destinati alla vendita in diritto di sup.: 342
numero posti auto destinati alla vendita in diritto di sup: 38
numero posti auto destinati alla sosta di rotazione: 171
inoltre nei due livelli ubicati al di sotto delle gradinate sono ricavati tutti i locali necessari allo svolgimento delle attività sportive:
il piano inferiore è destinato principalmente agli spogliatoi degli atleti, degli arbitri e a locali ad uso magazzino;
il livello superiore è costituito in parte da una zona dedicata agli atleti con n. 2 spogliatoi completi ed in parte da una serie di ulteriori vani che, su esigenze dell'Amministrazione, potrebbero essere adibiti ad uffici.

4.1. Scelte progettuali

Il progetto ricalca le indicazioni del P.U.C. in quanto prevede la realizzazione di una autorimessa e la ristrutturazione del servizio pubblico del campo sportivo.

Dal punto di vista delle scelte progettuali le indicazioni principali sono scaturite da:

1. rispetto degli strumenti urbanistici.
2. Indicazioni della Pubblica Amministrazione.(vedi "Bozza di convenzione", protocollata presso il Comune di Alassio in data 13 settembre 2007)
3. relazioni ed indagini geologiche/geotecniche
4. indagini e prove campione realizzate in loco.

In un primo tempo era stato redatto un progetto preliminare con l'autorimessa completamente interrata nei suoi due piani di sviluppo verticale. Se da un lato questa proposta garantiva un ripristino estetico quasi completo dei luoghi al termine dei lavori dall'altro comportava problematiche di carattere sia geomorfologico che di regimazione delle acque soprattutto sotterranee (durante e a lavori ultimati).
Le analisi hanno infatti evidenziato la presenza di una falda freatica che in condizioni di significativa piovosità può avvicinarsi alla quota dell'attuale piano di campagna.

La realizzazione di un solo piano interrato consente invece di intercettare moderatamente la falda freatica con il piano fondazionale della struttura, permettendo di ridurre la realizzazione di opere atte ad evitare fenomeni di accumulo di acque sotterranee, di limitare i volumi di scavo e di evitare opere speciali a sostegno dei fronti di scavo e quelli riguardanti i sistemi provvisori di allontanamento delle acque dal piano fondazionale durante le fasi lavorative.

4.2. Aggiornamento al P.U.C.

Il progetto proposto risulta in larga parte in linea con le indicazioni del P.U.C. sia a livello generale che a livello puntuale. Alcune scelte progettuali indotte dalle analisi hanno, come detto, indirizzato il progetto verso soluzioni tecnicamente ed economicamente migliorative che però necessitano di modeste variazioni da apportare al P.U.C. esistente:

- Nelle "Norme di conformità e Regole di congruenza" dell'Ambito di Riqualificazione n.3, il paragrafo B), lettera b.3. "dotazione parcheggi pubblici e pertinenziali" viene così sostituito:
  Nell'ambito di riqualificazione è previsto il solo parcheggio **P5** di mq. 840, ma le zone di servizio dovranno contenere al loro interno ulteriori dotazioni di parcheggio funzionali alle loro attività e alle loro utenze.
  In particolare la zona **V2** ad attrezzature sportive e palazzetto dello sport prevede la realizzazione di un'autorimessa interrata e in elevazione, con conseguente rifacimento del campo da calcio e degli spazi accessori e parcheggi all'aperto pubblici in parte esistenti e in parte di progetto.
  Nella zona **BR2** di ristrutturazione urbanistica è previsto un parcheggio interrato in struttura e un parcheggio pubblico di circa 700 mq.
  Inoltre nelle zone urbanistiche B1 e B2 sono previste autorimesse e parcheggi pertinenziali nelle singole zone disciplinati dall'art.24.

- Al paragrafo C) "Tipologia degli interventi sul patrimonio edilizio esistente e requisiti qualitativi dei nuovi fabbricati" dovrà essere inserita la seguente dicitura:
  Nella zona V2 ad attrezzature sportive e palazzetto dello sport, ove è prevista la costruzione di un'autorimessa interrata e in elevazione, con conseguente rifacimento del campo da calcio e degli spazi accessori, sarà consentita in copertura la realizzazione di un manto in erba sintetica purchè vengano adottati opportuni sistemi costruttivi per garantire un corretto drenaggio delle acque piovane. Nella stessa zona, nella determinazione del rapporto Rc (rapporto di copertura) si potrà derogare dal limite imposto dalla norma generale che prevede l'obbligo di *"garantire un rapporto di copertura, comprensivo dell'ingombro dell'autorimessa ed esteso all'intera zona V, che non superi il 10%."*.
  L'eventuale rimozione e spostamento di alberi ad alto fusto dovrà essere compensata da idonee misure di integrazione mediante l'impianto di nuove specie autoctone.

- Verificata l'impossibilità di realizzare degli arretramenti sul perimetro dell'area di intervento ed al fine di poter garantire alla struttura sportiva idonee caratteristiche dimensionali che ne consentano l'utilizzo senza causarne un declassamento, il parametro Ds (distacco stradale) viene portato a metri 0.00.

- Analogamente il parametro Hmax sarà assunto pari a mt. 10.00, ad esclusione della deroga concessa alla struttura di copertura della tribuna, ove potranno realizzarsi valori massimi di altezza più importanti ma non superiori a mt 18.00."

I "parametri edilizi tipologici per le nuove costruzioni" della scheda relativa all'Ambito di Riqualificazione n. 3 dovranno essere di conseguenza parzialmente modificati:
- destinazione uso prevalente ed access.: da "attrezzature sportive e palazzetto dello sport, AU interrate e all'aperto" a "attrezzature sportive e palazzetto dello sport, AU interrate, in elevazione e all'aperto"
- Hmax: da "nessuna indicaz." a "18.00 mt";
- Rc: da "nessuna indicaz." a "100%";
- Ds: da "nessuna indicaz." a "0.00".

Tali modifiche comporteranno la necessità di prevedere un "aggiornamento" del vigente P.U.C. ai sensi dell'Articolo 43 della Legge Urbanistica Regionale, n. 36 o tramite la procedura della conferenza dei servizi, la quale consente di approvare qualunque progetto di intervento comportante varianti ai Piani Urbanistici Comunali (art.4: modifiche all'art. 59 della L.R. 36/97).

Il regime di attuazione che prevede la realizzazione del parcheggio mediante il rilascio di concessione edilizia diretta rimane invariato.
Vengono rispettate con ampi margini di tolleranza le indicazioni dell'art. 23 delle Norme di Attuazione del PUC relativo ai "parcheggi ed autorimesse pubbliche e private".

5. Valutazione della compatibilità paesaggistica

Vengono allegate le immagini NN° 6-7-8-9-10 relative allo stato attuale dei luoghi e dopo la realizzazione dell'opera attraverso un fotoinserimento di modellazione realistica.

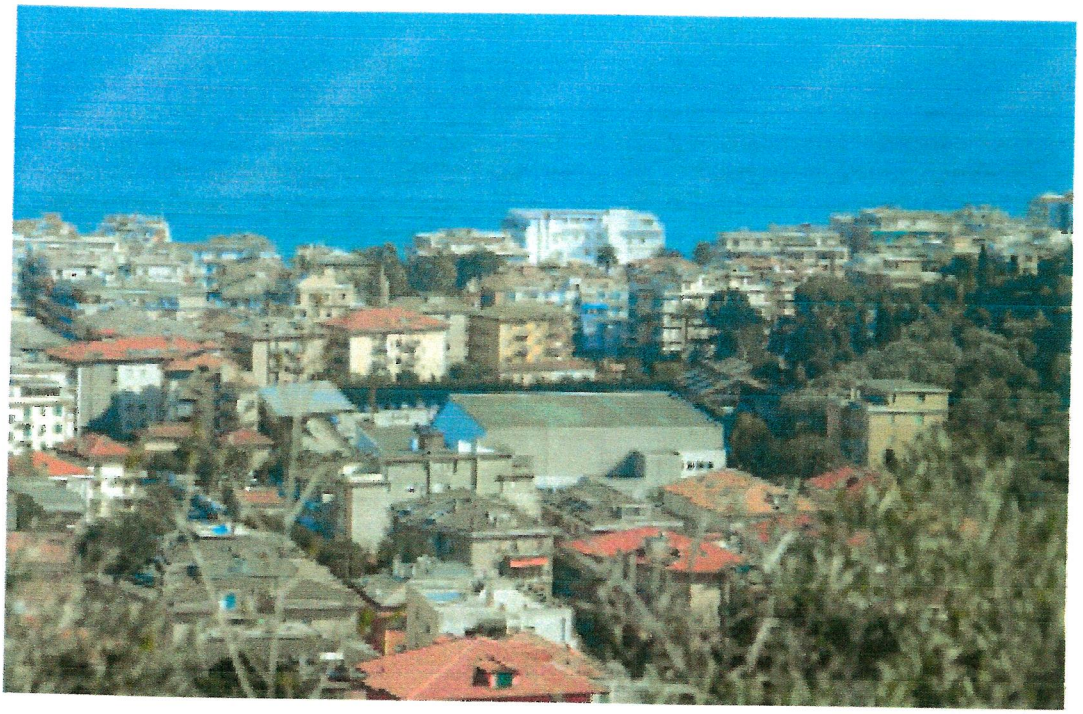


Immagine n°6: ripresa fotografica dello stato attuale (vista da nord)

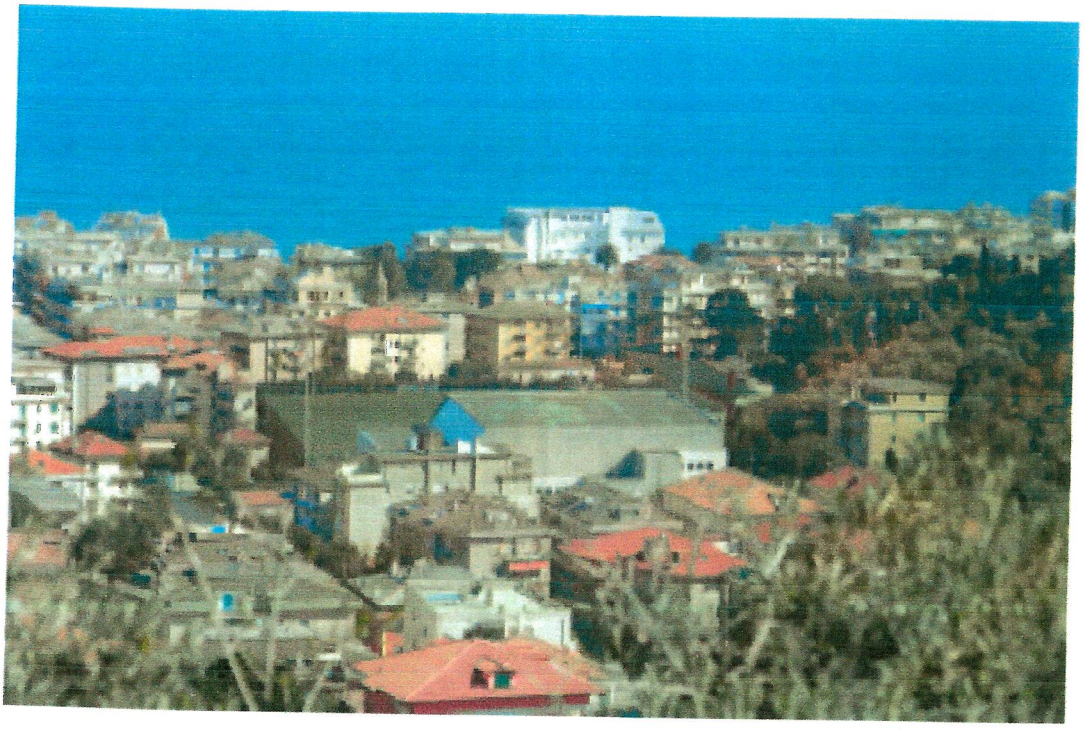


Immagine n°7: fotoinserimento di modellazione realistica (vista da nord)



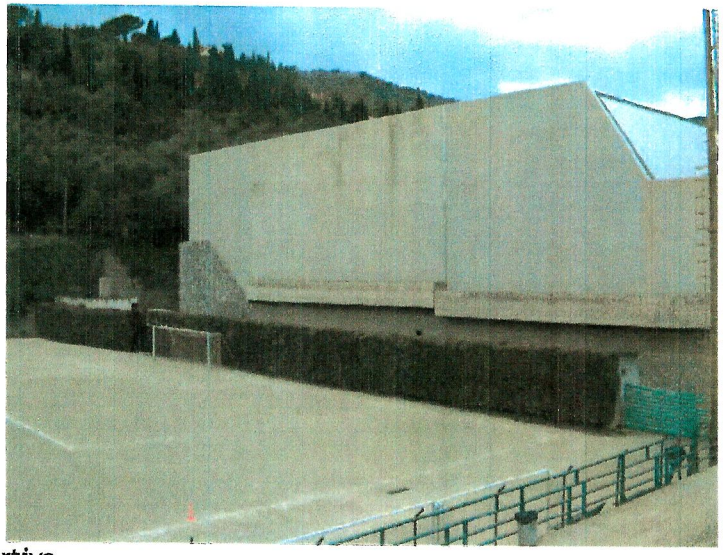


Immagine n°8 e 9: riprese fotografiche dello stato attuale del campo sportivo



Immagine n°10: fotoinserimento di modellazione realistica del campo sportivo

Come si può rilevare dalle precedenti immagini:

- le nuove tribune, posizionate a ovest dell'impianto sportivo (specularmente alla posizione attuale) si adeguano all'orografia a gradoni delle prime pendici del Poggio San Nicola e "liberano" i fabbricati esistenti lungo la via San Giovanni Battista (vedi immagine n°11) dalla vicina presenza dei vecchi manufatti migliorando complessivamente le visuali panoramiche del sito.



Immagine n°11

- L'ingresso carraio ai box di via San Giovanni Battista risulta praticamente identico a quello attuale.

- Le griglie di areazione dei box sottostanti, disponendo del piano fuori terra dell'autorimessa, risultano praticamente invisibili e mascherate dietro alla recinzione dell'impianto sportivo.

5.1. **Effetti delle trasformazioni, mitigazioni ed effetti negativi**

Da un punto di vista paesaggistico gli effetti dell'intervento proposto sono soprattutto di carattere geomorfologico. È indubbio che la creazione dell'autorimessa interrata risulta essere una trasformazione diretta ed irreversibile del sottosuolo dell'area di intervento. Solo però durante la fase di cantiere il luogo apparirà come una profonda trasformazione, in quanto le opere finite, come detto, "ripristineranno" i luoghi pressochè in modo identico all'originale, anche per ciò che riguarda la circolazione idrica nel sottosuolo e quella derivante dalla maggiore impermeabilità di superficie.

Come già detto lo spostamento a monte delle tribune consente un miglioramento globale delle visuali panoramiche

Le opere di sbancamento, come si rileva nelle tavole di progetto, risultano quantitativamente limitate in quanto il progetto prevede la realizzazione interrata di un solo piano dell'autorimessa.

Da un punto di vista delle modificazioni della compagine vegetale non sarà necessario l'abbattimento di nessun albero ad alto fusto e l'unica modifica di rilievo risulterà essere la posa di un manto erboso sintetico in luogo dell'attuale terra battuta al fine di ridurre un importante reinterro sulla copertura e di migliorare le successive opere di manutenzione.

Un'altra considerazione, a mio parere rientrante nella valutazione paesaggistica come effetto indotto, è portata dalla destinazione dell'opera che permetterà di liberare, soprattutto nei periodi più congestionati, più di quattrocento parcheggi dalla viabilità circostante l'area di intervento e consentirà di dotare le strutture di servizi pubblici (campo sportivo e palazzetto dello sport limitrofo) di 170 posti auto a rotazione.

Maurizio arch. De Coll'

.....