1 UN NUOVO PUC PER VADO LIGURE

Premessa

Il Piano Urbanistico Comunale di Vado Ligure si fonda sugli elementi di innovazione introdotti dalla Legge Urbanistica Regionale 36/97, ma tuttavia deve fare i conti con il piano che va a sostituire: il Piano Regolatore Intercomunale Savonese (P.R.I.S.), uno strumento che ha guidato e condizionato l'interpretazione territoriale e le trasformazioni urbanistiche di molti comuni appartenenti all'area metropolitana savonese per quasi trent'anni.

Un piano "nuovo" deve definire, insieme, gli elementi strutturali del territorio, gli obiettivi e le "modalità tecniche" per perseguirli, e porre dunque in relazione le analisi conoscitive *fondative* del piano, il sistema degli *obiettivi* verso cui orientare le scelte, il progetto quale insieme di *coerenze* quali-quantitative del piano. Infine è necessario che il progetto del piano sia costituito con una particolare attenzione alla gestione, quale garanzia *operativa* del piano, e non, come spesso è avvenuto, lasciare che la gestione sia considerata un tema da affrontare e da risolvere dopo l'approvazione del piano.

Per quanto concerne gli obiettivi, non vi è dubbio che lo stato attuale del territorio italiano in generale e vadese nello specifico, ponga in campo una serie di problematiche che si ritiene di sintetizzare nella formula "*città sostenibile*". Una formula che non sembra del tutto chiara nei suoi specifici contenuti, che forse possono meglio essere definiti all'interno della analoga formula francese "durable". In sostanza, ci si trova in presenza di una nuova stagione in cui vi è pieno riconoscimento del concetto secondo il quale il territorio è una *risorsa finita*, non rinnovabile e una risorsa rara. Nel caso di Vado Ligure e in generale del sistema costiero della Liguria, si tratta di una risorsa "in esaurimento".

In questa logica sono stati codificati tre macroobiettivi strategici e prioritari (nel Documento degli Obiettivi approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 36 del 09/05/06): la competitività e sostenibilità del sistema portuale, logistico, produttivo, dei servizi di rango sovralocale; la rigenerazione urbana della città, fisica, sociale, economica e dei servizi; il presidio dell'area collinare.

Il tema principale del piano consiste nella *ricerca di un equilibrio* fra la città "sostenibile" e la città produttiva. Vado Ligure ha una tradizione produttiva da mantenere e da rinnovare attraverso il potenziale radicamento di altre attività produttive legate alle scelte di espansione portuale compiute dal Piano Regolatore Portuale, già realizzate (terminal traghetti) e in corso di definizione (piattaforma multipurpose). Tali prospettive consentono di delineare un futuro economicamente stabile, ma non devono entrare in conflitto con la sostenibilità

La Struttura del Piano, come previsto dalla L.U.R. 36/97 innova la costruzione stessa del piano costringendolo ad esprimere *giudizi di valore* sulle diverse parti di cui si compone il territorio (gli *ambiti di conservazione e riqualificazione* e i *distretti di trasformazione*) per individuare in modo univoco i *binari* entro i quali possono essere formulate le *scelte del piano*. Dalla lettura fondativa, agli obiettivi, alle scelte: in questo consiste l'operazione redazionale del Piano Urbanistico.

1.1 Qualità_quantità

L'obiettivo qualitativo del piano è ad ampio raggio: riguarda *i modi e le forme* dei processi trasformativi ai vari livelli ed alle varie scale, dal disegno infrastrutturale, che deve garantire un funzionamento tecnico –

trasportistico, distinto per gerarchie e tipologie del traffico, ma anche morfologico, di adattamento al territorio, affinchè il piano già evidenzi come la strada rappresenta un *manufatto architettonico* in sede progettuale, del quale si proponga un disegno di dettaglio quando la strada rappresenta spazio pubblico. Passando attraverso la definizione, per i principali interventi edilizi, quale che sia la modalità prevista (conservativa o trasformativa) delle "regole" del progetto riguardanti le scelte morfologiche, le destinazioni d'uso, le altezze, i servizi e le aree verdi nonché la tipologia stessa del verde pubblico e del verde privato.

Il nuovo Piano Urbanistico deve *privilegiare l'obiettivo qualitativo* e *controllare le quantità* in gioco, evitando sprechi negli usi del suolo. L'equilibrio fra questi due fattori è perseguibile *sfruttando al massimo* le possibilità trasformative *all'interno delle aree già urbanizzate*. Questo PUC mette in campo molte trasformazioni possibili e molte volumetrie nelle aree urbane, partendo proprio dalla necessità di creare le condizioni di fattibilità tecnica ed economica per avviare la riqualificazione urbana ed ambientale auspicata.

La poca qualità urbana, caratteristica dello sviluppo contemporaneo di molte città italiane, deve essere contenuta e ricondotta ad un disegno di riordino strutturale tale da offrire una "rigenerazione urbana" per processi di trasformazione di dimensioni differenti, ma tutti guidati da un disegno unitario capace di garantire una nuova qualità, in particolare dello spazio pubblico.

Un ridisegno inteso anche alla creazione di nuove polarità urbane, ponendo in relazione i diversi ambiti del territorio vadese e creando, all'interno dello stesso, poli attrattivi di servizi pubblici e privati, con capacità di aggregazione sociale e di riqualificazione.

1.2 Salvaguardia del paesaggio e miglioramento ambientale

La valorizzazione delle risorse ambientali del territorio è un secondo, grande obiettivo del Piano Urbanistico Comunale.

I diversi campi di interesse in ordine al generico riferimento all'ambiente sono:

- *I valori del paesaggio intesi sotto il profilo estetico*, così come risultano dalla percezione visiva del paesaggio stesso. Essi riguardano pertanto, la forma fisica del territorio (morfologia territoriale), la "copertura" dello stesso (vegetazione, colture, infrastrutture, edificato e vuoti urbani), la sua esposizione (luci ed ombre nel corso delle stagioni), nonché i diversi aspetti che il paesaggio assume nei diversi periodi dell'anno e del giorno; tutto questo, naturalmente, riguarda sia la visione statica (infiniti punti di vista da cui da fermi si può osservare il paesaggio), sia la visione dinamica (punti di vista in movimento lungo le strade, la ferrovia, la vista aerea e dal mare), con diverse "restituzioni" a seconda della velocità di movimento.
- *I valori del paesaggio intesi sotto il profilo culturale ed ambientale,* così come risultano dal mix delle condizioni naturali, colturali e dall'opera dell'uomo in genere, considerati sotto l'aspetto ecologico, economico, e storico insediativo. I temi dell'acqua, dell'aria e del suolo intesi sotto il profilo della salubrità si associano a quelli delle colture e del sistema insediativo.

Il Piano riconosce ed identifica tali valori percettivi e valori fisici e propone gli strumenti per controllarli, conservarli e valorizzarli.

1.3 Salvaguardia dei valori storici del territorio

Il territorio attuale è il risultato di una continua metamorfosi che, nel tempo, ha dato luogo a diversi "stati". Questa sedimentazione continua ha cancellato e modificato gli stati precedenti fino a giungere ai risultati attuali. Tuttavia, permangono nel territorio tracce degli stati precedenti l'epoca attuale.

Il Piano propone le modalità di conservare e valorizzare le tracce ed i depositi della storia del territorio. Assumono particolare valore, in ordine a tale intento, la salvaguardia e valorizzazione di tutti i nuclei storici urbani (Vado Centro e Porto Vado) e dei borghi storici delle frazioni (San Genesio, Bossarino; Segno, Cunio, etc.), le case rurali, le architetture caratterizzanti i diversi periodi della storia vadese (architetture militari, religiose, archeologia protoindustriale).

1.4 Il verde come sistema

Verde pubblico e verde privato sono presenti nel Comune come un insieme di "isole". Il verde esistente non è poco. Tuttavia manca del tutto una condizione che si ritiene essenziale dal punto di vista ecologico: verde pubblico, verde privato e aree boschive a margine degli abitati non corrispondono ad una logica di "sistema".

In termini semplici si potrebbe affermare che fa sistema la continuità delle fasce o zone verdi. In realtà la logica di sistema è più complessa, ammette interruzioni ma al tempo stesso è fatta di concatenazioni tali da assumere un valore importante sotto il profilo del ricambio dell'aria, sotto il profilo percettivo e sotto quello dell'intensità d'uso.

Il PUC ha scelto di dotarsi di un documento interno alla struttura del piano, proprio al fine di guidare e verificare la qualità dei singoli interventi, pubblici e privati, rispetto ad un sistema complessivo degli spazi pubblici, dei corridoi alberati, delle piste ciclo-pedonali.

Le tavole relative al Progetto del verde costituiscono un Catalogo Esemplificativo, ovvero un elaborato tecnico che propone un approfondimento progettuale descritto attraverso una serie di tavole grafiche. E' concepito come strumento operativo, non cogente, ad uso dell'Amministrazione e di tutti i professionisti che operano sul territorio, contenente le direttive del piano per il nuovo assetto degli spazi aperti e del verde.

Questo strumento ha una dimensione prescrittiva di rimando ai contenuti delle Norme di Conformità e di Congruenza, attraverso le schede norma, ed una indicativa, utile alla concezione di un sistema progettuale coerente in tutte le sue parti.

Obiettivo principale è definire una matrice del verde con lo scopo di "ricucire" il territorio vadese attraverso il verde come elemento fondamentale per la connessione e la convivenza tra i nuclei urbani e il paesaggio collinare.

Attraverso i seguenti temi:

-ASSE STRADALE: tessuto connettivo tra la Valle e il centro di Vado Ligure concludendosi verso la costa con la sistemazione del lungomare, valorizzando e potenziando gli spazi riacquistati dai cittadini con:

. l'utilizzo di masse alberate come cornici in cui trovano spazio i percorsi ciclo-pedonali,

. nodi stradali o cerniere urbane devono essere mitigate con sistemazioni scenografiche e suggestive,

. il verde deve essere utilizzato come filtro, mediazione tra edificati esistenti e nuove lottizzazioni con fascia verde omogenea fruibile dai cittadini.

-PARCO COLLINARE: valorizzare la qualità del tessuto agricolo collinare circostante, attraverso il potenziamento dei filari arborei e arbustivi esistenti e la realizzazione di nuovi assi verdi.

Sistemazione di fasce alberate al fine di mitigare gli impatti derivanti dalla vicinanza di importanti assi e nodi infrastrutturali.

- QUALITA' URBANA: migliorare gli standard urbanistici del verde pubblico e dei servizi collettivi in modo da incrementare la qualità ecologico-ambientale; attraverso la creazione di aree verdi attrezzate di diversa ampiezza organizzate al fine di ricucire e ridisegnare rispettando un unico disegno. Quindi creazioni di "tasche" alberate che diventano luoghi per la sosta, l'incontro e aree gioco collegate da percorsi pedonali e ciclabili (dove possibile) che si andranno a inserire nel più ampio disegno di rete di connessione tra la valle e il lungomare di Vado Ligure.

Le tavole propongono una serie di stralci a carattere esemplificativo riguardanti un insieme composito di elementi progettuali.

- presenza dei percorsi pedonali e delle piste ciclabili
- disposizione e alternanza del sistema del verde
- definizione del sistema di illuminazione attraverso differenti tipologie funzionali e formali
- collocazione ove prevista di una trama ad orditura omogenea in pietra locale della pavimentazione anche integrata con gli attraversamenti pedonali e dei previsti cordoli dei marciapiedi.

Mentre la presenza di questi elementi riportati nelle tavole attiene comunque il livello prescrittivo, la loro particolare scansione o conformazione attiene soltanto al livello indicativo. Attraverso i disegni e le immagini di riferimento si vuole quindi solo prefigurare una possibile formalizzazione coerente all'assetto generale del piano.

1.5 Il sistema ciclo-pedonale

Nel perseguire l'obiettivo della rigenerazione urbana, il tema della mobilità ciclopedonale appare uno di quelli da incentivare maggiormente per il prossimo futuro, a fronte di una situazione attuale nella quale si evidenzia una carenza di spazi dedicati e idonei.

Nella redazione del PUC il tema è mirato a proporre una configurazione differente rispetto a quella attuale, con l'obiettivo cioè di far percepire una mutata intenzione rispetto alla fruizione degli spazi, pubblici e privati.

Attraverso l'individuazione di una rete ciclabile e pedonale è possibile articolare lo spazio aperto secondo le diverse funzioni che vi si svolgono: spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, percorsi per lo svago, per la fruizione dei servizi urbani e così via. La separazione ove possibile, dalla viabilità veicolare crea una

percorrenza potenzialmente sicura, pur in presenza di alcuni momenti di sovrapposizione tra le differenti componenti di traffico. Risulta fondamentale pertanto l'attenta progettazione degli attraversamenti, della separazione dei flussi, dei collegamenti tra i diversi percorsi, nonché del posizionamento di tutti i sistemi necessari a rendere ben chiare visibili le possibilità di manovra.
La rete dei percorsi ciclopedonali dovrà poi essere completata con la progettazione delle principali intersezioni, attraversamenti, aree di sosta e elementi complementari e di arredo, al fine di permettere una completa fruizione degli stessi in condizioni di adeguata sicurezza.

2 SISTEMI, SOTTOSISTEMI ED AMBITI TERRITORIALI

Il Piano Urbanistico Comunale coerentemente alle analisi propedeutiche di livello puntuale è suddiviso in cinque Organismi Elementari ognuno dei quali caratterizzato da una differente configurazione geografica, morfologica, antropica.
Gli organismi elementari sono:
OE1 – Piana alluvionale compresa tra il tracciato dell'Autostrada dei Fiori a ovest, il torrente Quiliano a nord, la Rada tra il torrente Quiliano e il confine con il Comune di Bergeggi, ad est e il piede del sistema collinare che termina nel promontorio di Bergeggi a sud.
OE2 - La sponda collinare sud dell'organismo territoriale 44 tra l'OE1 e i confini comunali tra Bergeggi e Spotorno
OE3 - La restante parte comunale dell'organismo territoriale 44 tra l'OE1 e il confine comunale con il territorio di Quiliano.
OE4 - Parte comunale dell'organismo territoriale 45: bacino imbrifero del Torrente Segno a monte dell'Autostrada, costituito dal sistema non insediato di Cima dei Corvi dai versanti non insediati del bacino del Torrente Segno e del bacino del Rio Giue, dagli insediamenti collinari di Cunio, Bricco, Carpeneta, Piana, San Bernardo di Segno, Segno e Pessei e di fondo valle di Ponte dell'Isola, via Pertinace e Sant'Ermete.
OE5 - Porzione dell'Organismo Territoriale di PTCP n. 42 tra Monte Cuniassi, Rocca dei Corvi e Bric del Forno.

.

Il riconoscimento di ambiti di conservazione e riqualificazione, come richiesto dalla Lur 36/97, non può essere riguardato come un'operazione *riduttiva*, come una zonizzazione del paesaggio che suddivide il territorio in parti separabili: al contrario, rappresenta la ricchezza e la sua diversificazione interna, un modo di mettere ordine per meglio comprendere la complessità del paesaggio. Gli ambiti costituiscono dunque un insieme di lettura unitaria fondata sull'incrocio delle diversificazioni del paesaggio e devono essere soprattutto considerati *descrizioni orientate al progetto del piano*. Vengono individuati i seguenti ambiti:

Amb. 1 Vado Centro
Amb. 2 Porto Vado
Amb. 3 Aree produttive retroportuali in sponda destra Segno

Amb. 4 San Genesio
Amb. 5 Aree produttive di sponda sinistra Segno est
Amb. 6 Bossarino
Amb. 7 Infrastrutture generali e viarie di Bossarino
Amb. 8 Valle di Vado
Amb. 9 Aree produttive di sponda destra Segno ovest
Amb. 10 S. Ermete
Amb. 11 Segno
Amb. 12 Cunio
Amb. 13 Campo dei Francesi - Rocche Bianche
Amb. 14 Versante collinare Bric Fornaci – I Tecci
Amb. 15 Sistema Rocca dei Corvi
Amb. 16 Cà di Gatti
Amb. 17 Infrastrutture autostradali

2.1 Gli ambiti di conservazione e riqualificazione

Amb. 1 – Vado Centro

L'Ambito è costituito dall'insieme degli insediamenti esistenti compresi tra gli alvei terminali dei torrenti Segno e Quiliano, il fronte mare, il confine amministrativo del Comune di Quiliano, il limite dell'Ambito produttivo (Amb.5).

L'Ambito, comunemente chiamato Vado Centro, comprende: i nuclei originari di S. Giovanni Battista, posto su crinale secondario, e della Marina, il primo sviluppo ottocentesco e lo sviluppo della prima metà del secolo scorso, costretti tra la costa e il rilevato ferroviario dell' ex linea Genova XXmiglia, gli insediamenti a monte della seconda metà del secolo scorso conseguenti alla trasformazione di aree produttive dismesse poste a ridosso dell'abitato, le aree terminali delle Murate e dei quartieri dei Griffi e del Bricchetto.

Obiettivi

Rafforzamento del ruolo di riferimento urbano da attuarsi con azioni che, in sintonia con il più ampio riassetto sovracomunale in atto e coordinato con il Progetto Integrato del PTC della Provincia di Savona, siano rivolti alla formazione di un più ampio disegno che si configura quale "unicum urbano" esteso a tutte le aree di trasformazione (Dtr1, Dtr2, Dtr3), all'intero fronte mare da Capo Bergeggi al T. Quiliano capace di garantire una rete di servizi più estesa e più qualificata in termini di offerta e di accessibilità, una integrazione dell'edificato con il mare e un aumento della qualità dell'abitare e degli spazi aperti.

Amb. 2 – Porto Vado

L'Ambito è costituito dall'insieme degli insediamenti esistenti compresi tra la fascia costiera portuale e il Distretto 1, destinato a funzioni urbane e servizi pubblici; verso monte l'ambito confina con le aree retroportuali, dell'ambito 3.

L’Ambito di Porto Vado mantiene una identità autonoma rispetto al contesto urbano, ma attraverso le nuove previsioni dei Distretti 2 e 3 partecipa al ridisegno complessivo del waterfront, va ad integrarsi con l’Ambito 1, nel ridisegno di un unico fronte urbano, dal confine con Bergeggi al confine con Quiliano.

Obiettivi

Rafforzamento del ruolo residenziale di Porto Vado con inserimento di strutture direzionali e di accoglienza legate sia al Porto Commerciale che al Terminal Traghetti.

Collegamento delle strutture e infrastrutture portuali e opere di mitigazione ambientale delle previsioni del Piano Regolatore Portuale. Ristrutturazione dei collegamenti in soprassuolo del sistema della mobilità urbana ad integrarsi con l’area centrale ampliata e potenziata dai Distretti Dtr1, Dtr2 che costituiscono il nuovo sistema urbano di qualità e dotazione di servizi.

Amb. 3 - Aree produttive retroportuali in sponda destra del Segno

L’Ambito è costituito dall’insieme della aree a monte dell’Ambito 2, a valle del Dtr 6 e dell’Ambito 4 di S. Genesio. Esso comprende le attività presenti sul territorio, l’insieme delle infrastrutture esistenti e di previsione, di servizio alle attività portuali (viabilità, rete ferroviaria, varco doganale, parco ferroviario di movimentazione merci carico e scarico).

Obiettivi

a) Stretta interconnessione dell’Ambito con le nuove attività portuali, secondo quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale.

b) Potenziamento delle infrastrutture di accesso e collegamento con la viabilità primaria autonomo rispetto al sistema urbano.

c) Potenziamento delle attività di lavorazione del prodotto sbarcato anche con trasformazione di attività in atto (demolizione dei silos esistenti) o di nuovo intervento.

Amb. 4 – San Genesio

Costituisce l’abitato del nucleo di crinale di San Genesio, i suoi ampliamenti degli anni 50 e comprende l’area ME 3 del convento di S. Genesio. Esso è compreso tra l’Ambito 3 e dal Dtr5.

Obiettivi:

Recupero ambientale dell’intero Ambito oggi fortemente compromesso dalla presenza del sottostante deposito carbonifero (Dtr5) e dalla viabilità sulla quale transitano i mezzi che collegano il sistema viario principale con la cava Mei e la discarica del Boscaccio, finalizzato a riportare il nucleo storico, nel suo complesso, a livello urbano quale era nelle sue origini.

Amb. 5 - Aree produttive di sponda sinistra Segno est

Comprende i complessi produttivi di maggiore dimensione del Comune di Vado Ligure: Centrale Tirreno Power e Deposito Carbonifero, aree Esso ed aree Infineum.

Obiettivi

L'obiettivo fondamentale è il mantenimento delle attività produttive, migliorando al massimo la coabitazione con le aree residenziali e prettamente urbane limitrofe. Pertanto si tende a eliminare la promiscuità di traffico esistente tra le aree urbane e la Esso, attualmente dotate di accesso principale diretto sull'attuale via Piave riorganizzando l'accesso sulla strada di scorrimento da dove accedono le diverse aree.

Il secondo obiettivo è quello di eliminare eventuali serbatoi inutilizzati attraverso la sostituzione con edifici di servizio alla produzione compatibili.

Amb. 6 - Bossarino

L'Ambito è compreso tra il tracciato ferroviario della linea Genova XXmiglia, l'ambito 7 ed il Distretto 7.

Esso è fortemente caratterizzato dal nucleo documentale dello sviluppo antropico di Bossarino, posto sul crinale fronteggiante quello di S. Genesio, e comprende alcuni insediamenti residenziali dell'ultimo secolo e insediamenti artigianali compatibili con la residenza. Ai piedi del nucleo di Bossarino, la presenza della sottostazione Enel rappresenta un elemento di alto impatto ambientale e paesistico, da risolvere, secondo le modalità indicate dal PUC per l'area progetto AP 9.

Obiettivi

Valorizzazione del nucleo antico per perseverare la residenza visto l'orientamento favorevole e la facile accessibilità.

Amb. 7 - Infrastrutture generali e viarie di Bossarino

Costituisce l'insieme delle infrastrutture della mobilità, esistenti e di progetto, trasversali alla Piana che uniscono l'Autostrada con la viabilità di attraversamento (Aurelia bis), urbana, portuale e di collegamento alla discarica del Boscaccio.

Nell'ambito sono presenti anche due grosse aree a servizi generali: l'area Cimiteriale e la Motorizzazione.

Obiettivi

Gerarchizzazione della mobilità con la previsione di un nuovo svincolo autostradale e con i relativi collegamenti con la viabilità esistente.

Previsione di infrastruttura viaria nuova che collega il nodo di Bossarino con la viabilità al di la del Segno e confacente alla tipologia di mobilità (mezzi trasporto discarica) non più sopportabile in attraversamento all'antico nucleo di San Genesio. Tel viabilità costituisce anche il primo tratto di un nuovo collegamento alternativo di collegamento con il Comune di Berteggi, fondamentale rispetto all'accessibilità alle aree di sviluppo previste dal distretto Dtr 6..

Amb. 8 Valle di Vado

L'Ambito è l'insieme delle aree poste sulla riva sinistra del Torrente Segno su depositi alluvionali fra il promontorio di Bossarino e la chiesa di S. Ermete, e l'insieme delle aree in sponda destra, recentemente completate con la realizzazione della zona 10 bis (del piano vigente) destinata ad edilizia agevolata, con le aree a servizi, le aree artigianali, fino al nucleo di Carpinetta.. La ferrovia e l'Autostrada lo delimitano a monte e a valle. Il Sub ambito costituisce cerniera tra due Ambiti urbanisticamente destinati ad usi diversi e contrastanti, quello agricolo e quello industriale: il primo, S. Ermete, inizia a nord, con piani alti ritagliati dal corso del torrente che scorre incassato fra montagne piuttosto ripide, il secondo inizia immediatamente sotto la linea ferroviaria ed interessa, specie in sponda destra, tutto il resto della Valle fino alla costa.
Per questo secondo aspetto, la Valle rappresenta ormai un'area con una propria identità urbana, il cui obiettivo prioritario è la rigenerazione urbana.
Riconoscerne la valenza urbana, per il PUC, comporta la ricerca di un unico disegno di assetto del verde e degli spazi pubblici che ben colleghino la Valle alle altre parti del territorio comunale, soprattutto lungo il torrente Segno, secondo un unico disegno di riqualificazione urbana e dei percorsi ciclabili e pedonali. In questo progetto di riqualificazione vengono comunque riconosciuti ed evidenziati i caratteri di identità di questo ambito: la posizione e la tipologia dei nuclei storici, il sistema di terrazzamenti delle aree aperte. Ad esempio bene si individua la posizione dei nuclei originari in sponda sinistra: Ferrari, alta e bassa, Nuri e Valle. Quest'ultimo, per la sua posizione in piano, presenta una interessante struttura a corte ancora leggibile. Non siamo in presenza di nuclei di grande rilevanza storica, ma comunque importanti in quanto testimonianza di una vitalità territoriale che li ha riutilizzati e li riutilizza tutt'ora malgrado le difficoltà generate dall'uso attuale delle strutture antiche.

Gli obiettivi
L'obiettivo principale è la riqualificazione urbana dell'intero ambito coniugando i caratteri ambientali e morfo-tipologici di matrice agricola con i caratteri urbani contemporanei.
Il PUC intende promuovere:
- Il recupero del patrimonio edilizio;
- L'insediamento di nuovi abitanti con l'obiettivo di dare consistenza e significato urbano all'Ambito;
- Il riordino urbano di tutto l'Ambito, anche attraverso la previsione di nuove aree di servizio capaci di soddisfare standard pregressi e di nuovo sviluppo;
- La connessione qualificata ciclopedonale della Valle con Vado centro, attraverso il ridisegno del lungotorrente Segno (Via Piave);
- La previsione di una via alternativa, in grado di sgravare via Piave e via Sacco e di connettere, al suo interno, gli insediamenti esistenti e di nuova previsione.

Amb. 9 - Area produttiva in sponda destra Segno ovest

L' Ambito a destinazione produttiva e artigianale costituisce la parte pianeggiante compresa tra il Torrente Segno, la ferrovia Genova XXmiglia, l'Ambito 7 e l'Ambito non insediato 14.

L’Ambito è servito da viabilità interna che separa l’ambito nelle diverse porzioni suddivise tra attività artigianali, Vetrotex e stoccaggio rinfuse liquide.

Gli obiettivi
L’obiettivo del PUC per l’ambito è il mantenimento delle attività produttive esistenti, con la mitigazione degli effetti ambientali e paesistici delle stesse sul contesto vadese.

Amb. 10 - S. Ermete

Costituisce l’insieme dei piani alti, a monte del viadotto autostradale, ritagliati dal corso del torrente che scorre incassato fra sponde piuttosto ripide, l’ambito è caratterizzato dal nucleo documentale dello sviluppo antropico di S. Ermete. La sponda destra è caratterizzata dal complesso Conventuale di S. Ermete e più a valle, dal sistema delle Fornaci; la sponda sinistra del Segno è caratterizzata da un sistema di collegamenti pedonali che uniscono le diverse parti storiche di mezza costa, gli orti urbani e le aree agricole, frammiste con gli insediamenti più recenti (per lo più mono e bifamiliari), risalendo lungo il rio Giue e fino alla parte alta di Pessen.
La restante parte d’Ambito mantiene le sue caratteristiche agricole terrazzate ed è oggi veicolarmente poco accessibile date le pendenze di via Gavotti.

Gli obiettivi
L’obiettivo principale è la conservazione complessiva e la riqualificazione del nucleo originale e di tutti i percorsi pedonali che fra loro si intrecciano, e il presidio territoriale delle aree agricole e degli orti terrazzati, a nord lungo il rio Giue e a sud sulle prime pendici che dipartono dal nucleo delle Fornaci di S. Ermete. L’attività di presidio è perseguibile solo attraverso la connessione di tutte le parti tra loro, esistenti e di previsione, con il potenziamento del sistema viario tra S. Ermete e Segno, che colleghi Pessen, località Facullo, il Bricco di S. Bernardo e Segno.

Amb. 11 - Segno

A monte di S. Ermete l’Ambito costituisce le aree a cavallo del rio delle Fasce ed è il terminale degli insediamenti collinari. Le aree, nel loro insieme, rappresentano l’insediamento originale documentale dello sviluppo antropico del libero comune di Segno prima della sua annessione al comune di Vado Ligure**.** L’Ambito 11 confina con gli Ambiti non insediati, di Campo dei Francesi e Rocche Bianche e del versante alto di sponda destra del Segno, mentre ad ovest limita l’Ambito di Cunio. L’intero Ambito si sviluppa a partire dal fondovalle del rio delle Fasce ove confluisce sul Segno in località Ponte dell’Isola per poi risalire attraverso la strada S. Margherita ai nuclei abitati che una volta fra loro isolati, risultano oggi quasi continui.

Gli obiettivi

L'obiettivo principale è la riorganizzazione del sistema viario, con il superamento dei tratti inadeguati, per tracciato e pendenza, atta a garantire l'agevole accessibilità per gli abitanti, in particolare in prossimità di Via S. Margherita e in collegamento con località S. Bernardo di Segno, per poi proseguire su viabilità esistente e raccordarsi con l'Ambito 12 di Cunio.
Considerata la composizione paesistica originaria dell'ambito, articolata in nuclei fra loro distinti, nel contempo omogenei, e legati alle aree agricole circostanti, il secondo obiettivo è la valorizzazione dell'ambito in termini di l'incentivo di attività di presidio territoriale.

Amb. 12 Cunio

L'Ambito è l'insieme delle aree in sponda sinistra della tratta terminale del torrente Segno, a confine con l'Ambito 11, l'Ambito non insediato 13 Campo dei Francesi e Rocche Bianche a sud, l'Ambito 14 di sponda destra Segno a nord e l'Ambito 15 sistema Rocche dei Corvi.
L'Ambito è caratterizzato da insediamenti per nuclei storici isolati, ancora leggibili nel contesto agricolo storico e mantenuto fino ad oggi, fra loro collegati da una fitta rete di percorsi storici pedonali che dal fondovalle salgono fino al nucleo più elevato di Cunio.
Due i percorsi principali veicolari che collegano fra loro i nuclei: quello che dal Castellaro va a servire i nuclei Grillo e Carpineta con deviazione centrale verso ovest a servire case Grilli e Bricco, e quello a quota più elevata che prosegue via B. Peluppo per raggiungere il nucleo di Cunio e quindi, all'interno degli Ambiti non insediati, il comune di Vezzi Portio. Il percorso costituisce il collegamento principale del territorio vadese con i comuni dell'immediato entroterra a ponente. Per questo l'ambito assume la valenza di porta per il sistema turistico - fruitivo delle aree più alte e dell'entroterra.

Gli obiettivi
L'ambito caratterizzato da una struttura agricola ancora produttiva, rappresenta un luogo di identità da preservare e di equilibrio tra sistema aperto coltivo e nuclei insediativi di fondovalle, di mezza costa e di crinale. Va mantenuta la sua destinazione agricola e la conservazione del patrimonio edilizio esistente contenendo eventuali nuovi interventi che possono alterare l'equilibrio di un'area già a rischio geologico specie nella parte spondale del Segno dove sono più frequenti i movimenti franosi.

Amb. 13 Campo dei Francesi Rocche Bianche

L'ambito costituisce l'ampio territorio del bacino del rio Giue, prevalentemente boscato nella parte più elevata e agricolo nella parte più a valle dove il rio scorre tra spondali terrazzati.
L'Ambito confina a nord con il comune di Quiliano, dal'estremità ovest del Campo dei Francesi a quella est delle Rocche Bianche, fino a raggiungere località Tiassano di Quiliano.
L'Ambito, a forma trapezoidale è chiuso ad est dall'autostrada dei fiori, a sud dagli Ambiti di fondovalle e collinari di S. Ermete, Segno e Cunio e a ovest dal rio delle Fasce fino alla sella che divide Canpo dei Francesi dal sistema della Rocca dei Corvi.

Gli obiettivi

L'Ambito, non insediato e prevalentemente boscato è caratterizzato da una fitta rete di sentieri che partono dall'Ambito 11 di Segno e servono, in località Campo Giacone, cascinali esistenti.

Data la peculiarità del sito e la frequenza dei percorsi l'obiettivo primario è il mantenimento dal tale risorsa naturale e il riordino del sistema escursionistico e dei sentieri al fine di favorirne la fruizione.

Data la estrema ventosità del crinale, nell'ambito è auspicabile la realizzazione di un impianto eolico, da verificare attraverso i necessari studi eolici e di fattibilità tecnico-ambientale.

Amb. 14 Versante collinare Bric Fornaci – I Tecci

L'Ambito è esteso all'intero versante nord del bacino del Segno, in sponda destra, a partire da Bric Berba fino a raggiungere il Distretto di Trasformazione 6.

L'Ambito è delimitato a sud dai confini comunali di Bergeggi, Spotorno e Vezzi Portio, a ovest da rio Bagnea e poi rio Erscio affluente di sponda destra del Segno, a nord dai confini degli Ambiti insediati per poi attestarsi sul sopra richiamato Dtr. 6.

L'Ambito costituisce un fitto sistema boscato che dal rio Eruscio raggiunge rio Calcinara, costituito da pianori agricoli e cascine lungo il percorso che delimita la sua sponda sinistra esposta ad est.

L'Ambito a valle dell'autostrada dei fiori è caratterizzato dalla presenza della discarica del Boscaccio, servita dalla strada provinciale S. Elena di Bergeggi, di Cava Mei, e più a monte di Cava Trevi, a confine con l'Autostrada dei Fiori a cui va aggiunta la discarica di S. Ermete, in fase di completamento ad ovest del tracciato autostradale.

Gli obiettivi

L'ambito è costituito dall'esteso versante sopra la sponda destra del Segno. Esso rappresenta una risorsa ambientale e naturale di estremo valore da mantenere e tutelare, come indicato dalla presenza di un esteso SIC (Sito di Interesse Comunitario). Al suo interno, nelle parti più basse del versante, è presente un sistema insediativo tradizionale, che vede alcune corti rurali sparse nel territorio prevalentemente non insediato, ed altre raggruppate in piccolissimi nuclei di matrice agricola. Il PUC intende mantenere tali assetti naturali ed insediativi.

L'ambito accoglie altresì cave e discariche, che rappresentano attività produttive presenti sul territorio, il cui mantenimento ed eventuale ampliamento deve contenere al massimo gli impatti ambientali e paesistici indotti.

Amb. 15 Sistema Rocca dei Corvi

Il Sub ambito costituisce il territorio a forte connotazione ambientale del sistema della Ricca dei Corvi che si sviluppa sull'asse nord – sud e domina dall'alto il bacino del Segno.

L’Ambito è delimitato ad est dal percorso pedonale di mezzacosta a valle delle Rocche dei Corvi, che unisce Campo dei Francesi, al confine con il comune di Vezzi Portio.
L’Ambito non insediato e non insediabile è completamente boscato e dominato dalle caratteristiche punte di Rocca dei Corvi, Rocca dei Corvi sud e Rocca dei Corvi nord, e si estende verso ovest fino al confine col comune di Quiliano.

Gli obiettivi
L’ambito a forte connotazione ambientale è costituito del sistema della Rocca dei Corvi che si sviluppa sull’asse nord – sud e domina dall’alto il bacino del Segno.
L’Ambito non insediato e non insediabile è completamente boscato e dominato dalle caratteristiche punte di Rocca dei Corvi, Rocca dei Corvi sud e Rocca dei Corvi nord, e si estende verso ovest fino al confine col comune di Quiliano. Obiettivo principale è il mantenimento dal tale risorsa naturale, favorendone la fruizione.

Amb. 16 Ca di Gatti

L’Ambito costituisce la restante parte del territorio comunale, a confine col comune di Vezzi Portio. Completamente boscato, non insediato e non insediabile, è servito dalla viabilità che unisce il bacino del Segno col territorio di Vezzi Portio, ed è caratterizzato dalla presenza di due aree idonee per la “fruizione pubblica delle risorse”, ovvero per offrire servizi di ristoro e piccola ricettività al sistema escursionistico e dei sentieri esistenti.

Gli obiettivi
Obiettivo principale è il mantenimento dal tale risorsa naturale, favorendone il turismo escursionistico – sportivo.

Amb. 17 - Infrastrutture autostradali

L’ambito è caratterizzato dall’infrastruttura autostradale, che attraversa il territorio comunale, e per la quale vige la normativa nazionale di riferimento.

2.2 I distretti di trasformazione

Per quanto riguarda i distretti di trasformazione, essi rappresentano quelle parti di territorio per le quali il piano individua degli interventi complessi tali da trasformare in modo sostanziale l'assetto fisico e funzionale dell’area al suo interno e di questa in rapporto al resto del territorio comunale. Questi progetti, nel disegno generale del Piano, assumono il ruolo di nodi strategici della trasformazione urbana nella logica generale di un progetto di riqualificazione complessiva del territorio di Vado Ligure e pertanto assumono una rilevanza strategica anche in relazione agli ambiti di conservazione e riqualificazione.
Il PUC individua i seguenti Distretti di Trasformazione:

Dtr. 1 - Waterfront
Dtr. 2 - Completamento urbano di Ponente
Dtr. 3 - Completamento urbano di Levante Area ex- Ferrero
Dtr. 4 - Sponda sinistra Segno Via Piave
Dtr. 5 - Ex deposito carbonifero in sponda destra Segno
Dtr. 6 - Cittadella dello Sport
Dtr. 7 - Polo ricettivo e commerciale
Dtr. 8 - Nuovo autoparco

Distretto di trasformazione 1 – Waterfront

Il Distretto di trasformazione Dtr1 comprende l'area del waterfront di Vado Ligure tra l'abitato del centro di Vado e il nucleo urbano di Porto Vado, lungo la costa, con una profondità che va dalla via Aurelia al mare. L'area si trova in posizione strategica rispetto alle trasformazioni portuali previste con la realizzazione della nuova piattaforma. Il ruolo del distretto è quello di creare una fascia urbana riqualificata in grado di mitigare la presenza delle future strutture portuali.
Data la rilevanza dell'area, nel 2006 è stato bandito un concorso di idee per il Masterplan del fronte urbano portuale di Vado Ligure, in due fasi. Il progetto vincitore costituisce l'assetto progettuale del PUC, da approfondire in sede di progettazione. Valgono comunque alcuni criteri progettuali: la concezione dello spazio aperto come luogo pubblico, pedonale e verde, che ospita funzioni ed edifici di volumetria contenute; la salvaguardia del Forte di San Lorenzo e delle visuali libere verso il mare; l'attenta progettazione del verde come elemento di riqualificazione urbana e di disegno di un nuovo paesaggio.
Il ruolo primario del distretto è fornire nuove aree aperte e strutture a servizio degli abitanti, pubbliche e ad uso pubblico.

Distretto di trasformazione 2 – Completamento urbano di ponente

Il distretto di trasformazione Dtr2 rappresenta la riorganizzazione ed il completamento del tessuto urbano residenziale dell'abitato di Vado Ligure, in coerenza con la pianificazione sovraordinata e con la programmazione più recente dei "Contratti di quartiere" e del "SOCIAL HOUSING" di cui alla D.G.R. n° 653 del 23/06/2006.
Costituiscono criteri di intervento: l'integrazione funzionale con la fascia costiera normata nel Distretto DT1, con le previsioni portuali e infrastrutturali, con l'abitato di Vado e con le aree collinari; dovrà prevedere una attenta progettazione degli edifici e degli spazi aperti in relazione al lungo torrente, compatibilmente al grado di esondabilità delle aree.
Le aree a standard previste dovranno coprire parte del fabbisogno pregresso del nucleo urbano costiero.

Distretto di trasformazione 3 – Completamento urbano di levante - Area ex Ferrero

Il Distretto di trasformazione Dtr3 prevede la riconversione di un'area industriale dismessa che rappresenta un vuoto urbano ormai da tempo. Dal punto di vista morfologico, l'intervento dovrà rispondere ai seguenti criteri: integrarsi con il tessuto di Vado centro, costituendo una nuova centralità aggregativa intorno ad uno spazio pubblico unitario (piazza); creare un nuovo fronte che valorizzi e rafforzi le caratteristiche dell'edificato di fronte denominato La Valletta, e con questo concluda un unico spazio pubblico, creare un mix funzionale residenziale e di parco commerciale.

Poiché l'area risulta altamente inquinata, la localizzazione dei volumi e la distribuzione delle funzione dovrà confrontarsi con il progetto di bonifica. Per lo stesso motivo la progettazione degli spazi pubblici e delle alberature dovrà proporre le migliori soluzioni dal punto di vista della sicurezza ambientale per le persone che vi risiederanno e vi transiteranno.

Per la realizzazione dei parcheggi pubblici e pertinenziali, dovranno essere studiate soluzioni progettuali che riducano la visibilità dei parcheggi stessi, senza la realizzazione di scavi. Tali schermature e variazioni del livello del suolo e delle aree pedonali dovranno essere l'elemento costitutivo del progetto degli spazi aperti, pubblici e privati.

Le aree a standard previste dovranno raggiungere la quantità minima di 10.000 mq.

Distretto di trasformazione 4 - Sponda sinistra del torrente Segno - Via Piave

Il Distretto di trasformazione Dtr4 prevede la rigenerazione di un'area particolarmente complessa, in cui coesistono edifici residenziali, attività artigianali e commerciali, piccole e grandi imprese. Il PUC, con l'individuazione di questo distretto propone un nuovo assetto urbano ed ambientale qualificato.

L'intervento prevede la riorganizzazione di edifici residenziali, esercizi commerciali di vicinato, pubblici esercizi, con la cessazione di alcune attività produttive artigianali e commerciali all'ingrosso e con il trasferimento delle attività compatibili con la residenza nell'area più distante dal lungo torrente.

L'intervento dovrà conformarsi ai seguenti criteri: riqualificazione dell'asse stradale lungo il Segno, con caratteristiche dimensionali ed ambientali in grado di garantire una piacevole continuità, anche pedonale e ciclabile dall'edificato della Valle al centro di Vado; riorganizzazione degli edifici esistenti e di quelli di nuova previsione in modo da creare delle aree verdi pubbliche e degli spazi aperti in grado di incrementare la qualità del quartiere; creazione di una fascia verde a margine dell'area in modo da separare le funzioni produttive a margine del distretto dal carattere di quartiere residenziale.

In fase attuativa dovranno essere valutate due opzioni alternative: il completamento degli spazi nelle aree di concentrazione volumetrica, mantenendo gli edifici esistenti oppure la nuova progettazione, delle aree di concentrazione volumetrica, con la demolizione degli attuali edifici.

Le aree a standard previste dovranno raggiungere la quantità minima di 15.000 mq, ma dovrà essere garantita una alta percentuale di verde pubblico e privato, al fine di garantire una elevata qualità ambientale.

Distretto di trasformazione 5 – Ex deposito carbonifero in sponda destra Segno

Il Distretto di trasformazione Dtr5 prevede la riconversione dell'ex deposito carbonifero per funzioni a servizio degli insediamenti produttivi e portuali vadesi, come aree logistiche, spazi espositivi, laboratori per la ricerca. Il nuovo insediamento deve garantire una riqualificazione ambientale e paesistica di alta qualità.

Per questo l'intervento potrà prevedere una quota di edifici con affaccio su spazi pedonali e spazi verdi interni; la restante quota di superficie realizzabile dovrà essere attentamente progettata e ricoperta con manto erboso, secondo i seguenti criteri:

1- ridurre al massimo l'impatto ambientale dall'alto e mimetizzare con la vegetazionele aree di movimentazione merci e magazzini, dalla visuale ha dall'abitato di San Genesio;

2- qualificare la visuale lungo il torrente Segno e verso l'abitato di Vado Ligure, con filari alberati, con la realizzazione di un piano inclinato verde atto a "ricostruire" il piede della collina e con un attento progetto delle facciate dei nuovi edifici.

Nel caso in cui il PUO dimostri la necessità di realizzare volumetrie solo per deposito rinfuse, il volume edificabile massimo non può superare quello esistente. Inoltre in questa ipotesi può essere trasferita una parte della volumetria esistente residua del silos presente nel subambito 3.3, in caso di demolizione dello stesso. L'intero intervento deve essere realizzato con i criteri di mitigazione ambientale paesistica sopra esposti; tale ipotesi alternativa è riportata nella pagina seguente (ipotesi DTR 5bis).

Distretto di trasformazione 6 - Cittadella dello Sport

Il Distretto di trasformazione Dtr6 prevede la realizzazione di una Cittadella dello Sport, come indicato dal Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia di Savona, ovvero un nuovo polo di attrazione a carattere residenziale, sportivo e ricettivo di rango territoriale, in grado di offrire attività di eccellenza all'intero ambito provinciale e regionale.

L'intervento è localizzato in un'area molto sensibile dal punto di vista ambientale, in quanto completamente non insediata, quale fondale verde all'abitato di Porto Vado, ma che presenta forti fenomeni di instabilità geologica (per la presenza nell'area di Cheia di materiali di riporto) e idraulica (per la presenza di diversi rii, in particolare il rio Cappella), oltre che una vegetazione in abbandono a serio rischio di incendi. Per attuare l'obiettivo generale e sanare tali problemi ambientali, l'intervento dovrà dimostrare la fattibilità atta a risolvere queste problematiche.

Il Distretto si compone di due subdistretti: il primo a carattere residenziale e sportivo, il secondo a carattere turistico ricettivo. Al fine di garantire la creazione di un polo urbano integrato, attarevrso uno schema di assetto urbanistico unitario dovrà essere verificato il mix funzionale di attività sportive, residenziali, per il fitness e a servizio dello sport (sub 1) con la parte ricettiva (sub 2).

L'intervento nel suo insieme dovrà dimostrare la fattibilità e farsi carico della sistemazione a parco urbano e della relativa manutenzione. L'intervento deve inoltre farsi carico della realizzazione di una viabilità collinare di accesso all'area, in quanto non si ritiene sostenibile l'accesso da Porto Vado, nella logica di un declassamento della Via Aurelia e di una riqualificazione del waterfront.

La previsione di Piano non è compatibile con il regime normativo del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP), pertanto appare necessaria una richiesta di Variante paesistica, circoscritta alle zone di concentrazione volumetrica.

Distretto di trasformazione 7 – Polo ricettivo e commerciale

Il Distretto di trasformazione Dtr7 prevede la creazione di un polo commerciale specializzato, non alimentare, che garantisca la dotazione di strutture all'aperto, di percorsi pedonali e ciclabili, di aree verdi e di parcheggi anche a servizio dell'abitato di Bossarino. E' previsto inoltre una struttura alberghiera data la vicinanza la nuovo casello autostradale.
L'intervento deve rispondere ai seguenti criteri: realizzare una viabilità alternativa a quella esistente, a servizio del nuovo intervento e della discarica esistente, a monte del viadotto autostradale; creare un polo di servizi all'aperto per l'abitato di Bossarino; creare degli spazi verdi di facile fruizione pubblica e di elevata qualità ambientale, che garantiscano un'area di protezione ambientale al nucleo abitato e alle infrastrutture viarie; integrarsi e migliorare il sistema di trasporto pubblico con l'abitato di Bossarino e con il centro di Vado.

La previsione di Piano non è compatibile con il regime normativo del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP), pertanto appare necessaria una richiesta di Variante paesistica.

Distretto di trasformazione 8 – Nuovo autoparco

Il Distretto di trasformazione Dtr8 prevede la creazione di un nuovo parcheggio per mezzi pesanti a servizio delle attività produttive vadesi e per la eventuale domanda di sosta per mezzi pesanti indotta dalla piattaforma portuale prevista. La necessità di individuare tale funzione è emersa in funzione della necessità di eliminare la sosta dei mezzi pesanti lungo la viabilità urbana, abitudine che genera degrado degli spazi aperti e non offre alcun servizio ne garanzia di sicurezza agli operatori del settore. La localizzazione dell'autoparco, in prossimità della motorizzazione, dovrà garantire i necessari servizi a supporto della sosta di mezzi pesanti (pubblici esercizi, servizi dedicati, collegamenti con strutture ricettive, etc.). L'area dell'autoparco potrà essere anche utilizzata per la sosta temporanea di caravan e case semoventi di gestori di spettacoli itineranti, luna park e simili.

3 LE QUANTITA'

3.1 Il peso insediativo

A fronte del quadro complessivo delle previsioni comprese dal PUC, viene definito il peso insediativo, così come indicato dalla LUR (art. 33).

Il carico insediativo deriva dalle trasformazioni previste nelle Aree Progetto e nei Distretti di Trasformazione, poiché nelle restanti aree, il PUC conferma la situazione esistente, ammettendo interventi di ruqualificazione senza incremento sostanziale del carico insediativo.

Creano nuovo carico insediativo le seguenti previsioni:

	residenziale	turistico ricettivo	commerciale e pubblici esercizi	produttivo	direzionale
AP 1		600			
AP 2	2800		700		
AP 3			866		
AP 4	1700		920		
AP 5	1460				
AP 6	1700		550		
AP 7				4000	
AP 8	1000			2350	
AP 9	1650				
AP 10	5205				
AP 11	2160				
DTR 1			8000	6000	
DTR 2	19000		1000		1000
DTR 3	18000		13800	11410	
DTR 4	16000		4000	6000	
DTR 5				50000	
DTR 6	12000	12000	1000		
DTR 7			8000		
DTR 8					
aree collinari	18000	2000			
totale	**100675**	**14600**	**38836**	**79760**	**1000**

Il quadro sinottico qui riportato indica la quantità messe in gioco e previste dal PUC (per i prossimi dieci anni) attraverso gli interventi negli ambiti di conservazione e riqualificazione - ovvero nelle aree di intervento - e nei distretti di trasformazione.

Il peso insediativo viene così stabilito:

popolazione esistente 7.991 abitanti

nuova popolazione prevista dal PUC 3.500 abitanti

nuove presenze per turismo o affari 600 posti letto

attività commerciali previste 38800 mq

attività artigianali nuove e riconvertite 79760 mq

La scelta del dimensionamento per un Comune localizzato in questo contesto metropolitano riguarda due ordini di fattori in gioco, di diversa natura:

1 - fattori di natura “interna”: sono quelli “classici”; riguardano le previsioni della popolazione, dell’evoluzione dei nuclei famigliari, dello stato d’uso e di degrado delle abitazioni, ecc.

2 - fattori di natura “esterna”: sono quelli che riguardano le politiche locali e sovralocali, sono intese ad attirare nuovi addetti e nuovi residenti nel territorio comunale. Inoltre la riconquista di area urbana complessa, dopo un recente passato prevalentemente industriale, si traduce in molte trasfrormazioni con alte quote di residenziale e commerciale.

3.2 Le aree a standard

Come evidenziato però in premessa, in questo piano le quantità devono essere garanti di qualità urbana: le nuove superfici previste saranno realizzabili solo contemporaneamente alla realizzazione delle aree a servizi e in generale alle aree verdi, agli spazi pubblici attrezzati, per lo sport, per i percorsi ciclo-pedonali.

Le quantità poste in gioco anche in termini di servizi, non solo soddisfano pienamente la quantità di standard richiesti e pregressi, ma portano ad un valore di verde per abitante superiore ai 19 mq per abitante, senza il calcolare l’area a parco di cui si dovrà fare carico il distretto 6.

In questo modo la quantità complessiva messa in campo assolve pienamente la domanda di servizi esistente e pregressa.

	ic	verde e spazi pubblici	parcheggi	istruzione e sport	Attrezzature e impianti pubblici
AP 1	616	320			
AP 2		14421	2650		
AP 3		692	2240		
AP 4		265	2900		
AP 5		1100	3300		

AP 6	1300	775	1300		
AP 7					10160
AP 8	1570				
AP 9	120	16000	475		
AP 10		12330	900		
AP 11		25960	1230		
DTR 1	5000	37000	18000		
DTR 2	4900	24680	3950		
DTR 3	4000	16020	10000		
DTR 4	1000	33100	3000	2000	
DTR 5			15000		
DTR 6		400000	3000	5000	
DTR 7		10750	2000		
DTR 8	20100				
aree agricole e presidio					
totale	**37990**	**593093**	**69945**	**7000**	**10160**

3.3 Assimilazione alle zone omogenee

Viene di seguito indicata una tabella che assimila le aree, gli ambiti e i distretti alle zone omogenee del DM 1444/1968, così come richiesto dalla legislazione vigente.

Aree di PUC	**Zone omogenee**
CR	A
R	B
CD	B/D
I	D
Ag	E
Ag.pa	E
ou	A
vr	F
TNI	F
AP 1	B
AP 2	C
AP 3	C
AP 4	B
AP 5	B
AP 6	B
AP 7	B
AP 8	B
AP 9	B
AP 10	C
AP 11	C
DTR 1	C
DTR 2	C
DTR 3	C
DTR 4	C
DTR 5	C
DTR 6	C
DTR 7	C
DTR 8	C