REGIONE LIGURIA

COMUNE DI CIPRESSA

SUA di Iniziativa Privata di Attuazione del "PRUSST - intervento 8.60 AF zona LTR – Riqualificazione Litorale Torre dei Marmi" a Cipressa (Protocollo NP/196/2016)

NOTE INTEGRATIVE FASE "SCOPING" VAS

Architetto Flavio Gaudino

Architetto Cristina Menegozzo

PREMESSA_ NASCITA DEL PROGETTO

Il progetto di S.U.A. attualmente in esame rappresenta la sintesi di quanto, nel corso di tutti questi anni, ha influito sulla progettazione delle opere in esso previste.

I progettisti, assecondati dal soggetto attuatore, hanno subito manifestato la massima disponibilità a recepire le varie istanze e suggerimenti che da tutti gli Enti preposti venivano palesate; preferendo fin da subito una politica di dialogo anziché di imposizione.

Ciò perché è sempre esistita la reciproca consapevolezza che il PRUSST doveva corrispondere ad un'occasione di riqualificazione ambientale, che avrebbe prodotto benefici sia al pubblico che al privato.

In quest'ottica la progettazione è stata preceduta da una notevole serie di incontri preliminari, sia ufficiali che informali, al fine di inquadrare fin da subito gli obbiettivi principali da perseguire e le criticità da risolvere.

Di questi incontri esistono tracce documentali e protocolli; di altri, esiste la memoria di chi vi ha partecipato, dibattuto e pianificato.

Nel 2006, dopo tutte le indagini preliminari e gli incontri propedeutici con l'amministrazione comunale di Cipressa, venne proposta una “bozza” di progetto molto ben dettagliata nelle sue parti sostanziali.

Piante, prospetti e sezioni, unitamente a calcoli volumetrici e stato di fatto, vennero esposti dai progettisti in incontri preliminari dagli stessi sollecitati presso Regione, Provincia, Sovrintendenza e Amministrazione del Comune di Cipressa.

Il progetto in allora esposto prevedeva la distribuzione dei volumi autorizzabili su tutta la proprietà del soggetto attuatore, cioè anche fuori dalla perimetrazione del PRUSST.

La tipologia dei fabbricati risultava molto “tradizionale” e variegata, con corpi di fabbrica ben distinti e dotati di coperture a falde molto pronunciate.

Ovviamente, sin d'allora, si faceva gran uso del verde e si metteva in primo piano la pista ciclabile, che ha sempre rappresentato il fiore all'occhiello di tutto l'intervento.

Pur ritenuto da più parti meritevole nell'impostazione generale, il progetto preliminare venne però giudicato da alcuni Enti come migliorabile in più punti.

Furono evidenziate alcune criticità che potrebbero essere così sintetizzate:

- La forma tradizionale degli edifici si confondeva troppo col soprastante “disordine compositivo” dei fabbricati già esistenti;
- mancava una percezione unitaria dell'intervento di riqualificazione e del nuovo polo turistico che doveva sorgere;
- da più parti si suggeriva l'adozione di una tipologia più “moderna” dei fabbricati e con un maggiore utilizzo della pietra a faccia vista nei rivestimenti;
- le coperture potevano essere modificate per utilizzarle in parte a giardini pensili;
- le volumetrie attribuite dal PRUSST dovevano rimanere all'interno del suo perimetro;
- alcuni fabbricati dovevano distanziarsi maggiormente dal depuratore consortile;
- dovevano essere drasticamente eliminate potenziali promiscuità di percorsi tra aree private e pista ciclabile;

- la pista stessa sarebbe dovuta sfociare, con una breve galleria di raccordo ad Ovest, nell'attuale galleria ferroviaria

D’altra parte furono posti in evidenza i punti di forza del progetto:

- Il corretto utilizzo degli accessi al sito già esistenti;
- l'adozione di percorsi e parcheggi interrati;
- la corretta collocazione degli spazi pubblici e delle opere a scomputo;
- la giusta valorizzazione della pista ciclabile;
- il limitato impatto in altezza dei fabbricati;

LE MODIFICHE

In recepimento delle osservazioni che pervenivano da più parti, si mise drasticamente mano alla bozza iniziale del progetto, decidendo di rivisitarlo totalmente.

La tipologia edilizia venne completamente cambiata e tutti i volumi furono riprogettati e rilocalizzati.

Nacque così l'attuale progetto, completamente diverso da quello precedente e sicuramente dotato di un maggior “carattere”.

Il massiccio utilizzo della pietra è servito a rendere immediatamente identificabile l'intervento rispetto ai disordinati e banali volumi che lo sovrastano.

Sempre la pietra, col suo cromatismo, contribuisce fortemente ad incastonare i nuovi corpi di fabbrica nella costa scoscesa.

I tetti piani attrezzati a giardino contribuiscono all'incremento del verde percepito da chi si affaccia dall'alto, percorrendo la Via Aurelia.

Anche il manto verde che ricoprirà le unità ipogee le renderà praticamente invisibili rispetto alla pista ciclabile e alla vista dal mare.

Ovviamente il nuovo progetto ha pagato lo scotto della concentrazione di tutti volumi all'interno del perimetro del PRUSST e posti a maggior distanza dal depuratore consortile.

I corpi di fabbrica si sono necessariamente ravvicinati, ma solo poche unità sono state poste ad un livello più alto.

A questo proposito va evidenziato che, come ben illustrato nelle specifiche tavole, si è sempre posta la massima attenzione nello scegliere oculatamente i punti un cui posizionare i piani più alti.

Facendo riferimento a chi percorre la Via Aurelia, si è indagato l'intero percorso soprastante il tratto d'intervento e si sono individuati i punti ove, essenze arboree o manufatti ed edifici esistenti, di fatto già precludevano la visuale verso il mare.

La linea che tratteggia, nella scansione fotografica, il profilo dei fabbricati a progetto dimostra che non esistono visuali panoramiche occultate e che, nei pochi punti ove emergono alcune porzioni dei fabbricati a progetto, il paesaggio è già compromesso dallo stato di fatto dei manufatti esistenti.

(VEDERE ALLEGATI: Tavola esplicativa verifica profili fabbricati comparto 3

Tavola esplicativa verifica profili fabbricati comparto 4

SPAZI PUBBLICI E OPERE A SCOMPUTO

Rispetto alla proposta preliminare l'attuale progetto ha mantenuto praticamente invariate le collocazioni degli spazi pubblici in previsione e delle opere a scomputo.

L'assiduo dialogo con l'Amministrazione comunale di Cipressa aveva, fin da subito, individuato i punti critici ove agire per migliorare ed ottimizzare la fruibilità di spazi e percorsi pubblici.

La favorevole circostanza che il soggetto attuatore possedesse una superficie ben più estesa del perimetro del PRUSST ha fatto si che, dopo una attenta analisi dell'edificato e della morfologia del sito, si siano potute prevedere opere pubbliche proprio nei punti ove esse potranno svolgere al meglio la loro funzione.

Tutto ciò si è ottenuto ponendole, in alcuni casi, anche al di fuori del perimetro del PRUSST ma sempre nell'ottica di esaltare le loro funzioni di servizio, fruibilità e raccordo col nuovo tratto di pista ciclabile.

(VEDERE ALLEGATO: Tavola esplicativa opere esterne al Prusst)

A proposito di quest'ultima opera il presente progetto ha recepito in pieno le indicazioni pervenute da AREA 24 e dalle amministrazioni dei comuni interessati.

Il tracciato sul tratto Est è stato spostato a monte del depuratore consortile e reso più accessibile dai parcheggi pubblici di servizio.

Riguardo al “verde” la pista ha da sempre goduto, nelle fasi progettuali, di una congrua dotazione di essenze arboree e punti di sosta panoramici ponendo la massima attenzione e rispetto alle specie esistenti.

(VEDERE ALLEGATO: relazione Agronomo Dott.Zelioli)

Il PRUSST **deve** essere un'occasione di riqualificazione ambientale che, se ben coordinata, produrrà indubbi benefici sia al pubblico che al privato.

Arch. Flavio GAUDINO

Arch. Cristina MENEGOZZO