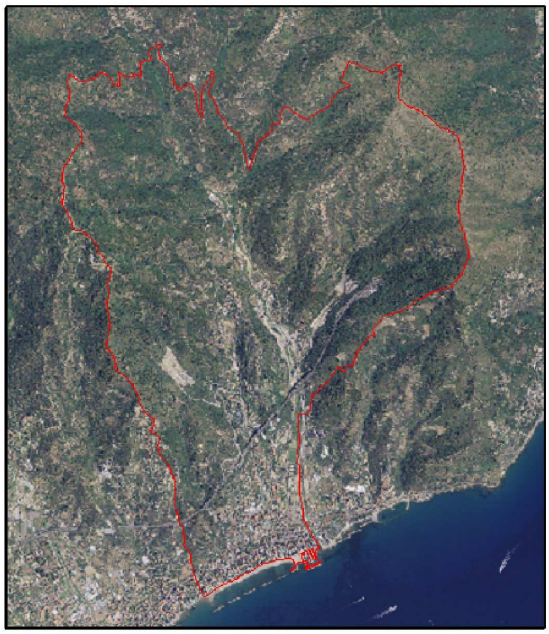
COMUNE DI SAN BARTOLOMEO AL MARE

PROVINCIA DI IMPERIA

PIANO URBANISTICO COMUNALE



PRELIMINARE

Adottato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 21 del 06/12/2013

DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI

RELAZIONE

UFFICIO DEL PIANO:

Arch. Paolo ELENA - Coordinatore
Arch. Marina SENAREGA - Responsabile del Procedimento
Geom. Pierfranco CASSINI - Reti tecnologiche e infrastrutture
Agr. Dott. Luca MIRTO - Analisi vegetazionale

CONSULENTI:

Arch. Mauro TRAVERSO - Urbanistica
Geol. Lionello BELMONTE - Geologia
Avv. Corrado MAUCERI - Legale
Pian. Terr. Fabrizio MO - Analisi storica, socio economica e territoriale
Arch. Egizia GASPARINI - Paesaggio
Arch. Enrica FRESIA - Turismo

Data: Luglio 2010

Il Documento degli Obiettivi costituisce la naturale conseguenza della Descrizione Fondativa e, unitamente ad essa, la parte propedeutica del progetto preliminare di PUC.
Costituisce l'esplicitazione dello scenario di sviluppo del proprio territorio che l'Amministrazione Comunale vuole perseguire, tenuto conto della "oggettiva fotografia" delle condizioni in cui versano la sua economia, lo sviluppo demografico e sociale, l'ambiente e il paesaggio effettuata dalla Descrizione Fondativa.
In linea teorica non richiederebbe alcuna formale condivisione e quindi nessun passaggio di iter approvativo, ma codesta C.A. ritiene giusto, in coerenza con l'azione di partecipazione intrapresa sin dalle prime fasi di ascolto, illustrare preventivamente scenari e linee di tendenza che saranno definite in dettaglio nel progetto preliminare di prossima presentazione, onde consentire una maggiore comprensione e quindi una migliore capacità di lettura critica di uno strumento così complesso oltre ovviamente alla possibilità di apporti critici costruttivi.
Il Documento degli Obiettivi è costituito da obiettivi di ordine generale, spesso di rilevanza comprensoriale o anche regionale, e da obiettivi riferiti alle specificità del territorio comunale e quindi di rilevanza locale.

Tra gli obiettivi generali possiamo annoverare:

1. *miglioramento del livello socio-economico della comunità*
2. *il mantenimento e lo sviluppo delle attività economiche trainanti legate essenzialmente allo sfruttamento turistico della balneazione e delle attività artigianali e commerciali connesse*
3. *miglioramento della qualità dei servizi anche attraverso politiche di loro programmazione e integrazione a livello comprensoriale*
4. *valutare le trasformazioni future indotte dal nuovo modello della mobilità: nuova linea ferroviaria veloce, Aurelia bis, autostrada, strada Aurelia, nodi e connessioni*
5. *prevedere le infrastrutture necessarie ai nuovi modelli di mobilità che saranno indotti dall'abbandono delle stazioni comunali sulla vecchia linea a favore di quelle intercomunali del nuovo tracciato*
6. *valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico*
7. *valorizzazione dell'entroterra e dei suoi nuclei storici*
8. *adozione di criteri di perequazione nelle previsioni di sviluppo ed espansione edilizia del territorio*
9. *riqualificazione del sistema ricettivo alberghiero e di quello all'aria aperta*
10. *differenziazione dell'offerta di ospitalità attraverso politiche che favoriscano il turismo "verde e lento" dei bed and breakfast e degli agriturismi in ambito non costiero*
11. *incentivazione del presidio e della cura del territorio a salvaguardia degli uliveti e della loro importanza nel paesaggio regionale*
12. *incentivazione della coltura delle primizie e politiche di riconversione della floricoltura in fase di abbandono per alimentare il comparto della ristorazione attraverso una filiera corta dotandola dei necessari servizi*
13. *valorizzazione delle diverse specificità del territorio attraverso azioni che favoriscano la specializzazione funzionale delle diverse zone ed eliminino fenomeni di difficile convivenza tra attività incompatibili (esempio residenzialità e attività artigianali e produttive)*

Tra quelli specifici annoveriamo:

1. *il limitare e, per quanto possibile, l'allentare la pressione edilizia sulla fascia costiera posta al di sotto dell'attuale tracciato ferroviario, salvaguardando le pause ancora esistenti e creando nuovi spazi urbani pubblici*
2. *il dare ad essa una migliore identità e dei riferimenti urbani quali una piazza come centro di aggregazione e delle altre funzioni con valore di riferimento e orientamento che oggi le mancano*
3. *il migliorarne la viabilità e l'accessibilità dotandola di un adeguato numero di parcheggi interrati e di interscambio siti a monte della strada Aurelia*
4. *l'adottare politiche di decentramento di alcuni servizi e di alcune attività commerciali rispetto all'asse stradale costiero dell'Aurelia al fine di decongestionarlo e riqualificarlo, favorendo la creazione di nuovi spazi e infrastrutture pubbliche, attraverso l'analisi delle residue potenzialità del tessuto urbano*
5. *il migliorare la qualità ed i servizi della darsena comunale*
6. *il riqualificare il water front anche attraverso politiche di pedonalizzazione e favorendo la presenza di pubblici servizi (bar, ristoranti, ludoteca, ecc.) aperti durante tutto l'arco dell'anno*
7. *il riqualificare la sponda destra del torrente Steria delocalizzando le funzioni produttive e artigianali oggi incongrue rispetto alla sua vocazione ai servizi pubblici e alla valorizzazione della residenzialità esistente per farla diventare un corridoio paesistico di invito verso l'entroterra dei fruitori della costa e della futura pista ciclabile con altresì la possibilità di realizzare infrastrutture di uso pubblico e turistico*
8. *l' individuare e conseguentemente attrezzare l'asse di sviluppo urbano tra il centro di San Bartolomeo e Pairola*
9. *riqualificare il tracciato da casello autostradale a costa in quanto biglietto da visita del comune*
10. *riprogettare la fascia attigua alla ferrovia in funzione della sua futura trasformazione ad altri usi legati alla fruizione turistica della costa (pista ciclo pedonale)*
11. *riutilizzare le aree derivate dalla discarica delle gallerie del nuovo tracciato ferroviario a fini principalmente produttivo - artigianali (anche legati alla nautica da diporto) necessari al perseguimento della riqualificazione del tratto focivo dello Steria ed in generale di razionalizzazione funzionale di tutto il territorio comunale*
12. *consolidare le residuali attività agricole dell'immediato entroterra anche attraverso l'assegnazione di quote parti edificabili con l'obbligo di mantenere l'attività a scopo di presidio*
13. *favorire le politiche di recupero degli uliveti e dei territori agricoli in abbandono anche attraverso la concessione di quote residenziali rivolte al turismo verde e lento*
14. *progettare la futura riqualificazione paesistica e ambientale del territorio interessato dalla attuale discarica di inerti.*

Per entrare maggiormente nel dettaglio degli obiettivi di ordine generale:

1. Miglioramento del livello socio economico della comunità

E' ovvio che per raggiungere questo obiettivo non sono sufficienti le azioni del governo locale, tanto più in questo particolare momento di contingenza, ed è altrettanto ovvio come le politiche di livello globale siano determinati per lo sviluppo socio economico di intere nazioni.
Tuttavia il governo locale può partecipare a favorire nuove forme di occupazione e a differenziare l'offerta di lavoro con una particolare attenzione alle fasce giovanili che oggi trovano difficoltà prima impensabili all'accesso al lavoro e alla costruzione di una prospettiva di autonomia economica.
Lo può fare mettendo in campo ad esempio la previsione di nuove attività di tipo agricolo di presidio o favorendo lo sviluppo dell'artigianato legato alla nautica con la previsione di nuove aree da infrastrutturale, assumendo adeguate politiche di accesso alla prima casa in un contesto ove i valori immobiliari sono talmente elevati da costringere i giovani ad emigrare verso territori ove tali valori siano più accessibili.

2. Mantenimento e sviluppo delle attività economiche trainanti legate essenzialmente allo sfruttamento turistico della balneazione

E' notorio come l'economia locale sia basata essenzialmente sul turismo e come tale comparto si stia modificando sostanzialmente nelle sue caratteristiche: vacanze mordi e fuggi, terza età, contrazione del periodo turistico, ecc.
Di fronte a questi mutamenti occorre mantenere alto il livello dell'offerta del comparto, ma anche investire in servizi, in miglioramento della qualità della vita, qualità complessiva del territorio e in particolare della fascia costiera, ecc.
Ne consegue che azioni come la riqualificazione della fascia a mare, di via Pairola, via Roma e via della Resistenza, della dotazione di nuovi parcheggi, nel miglioramento del traffico, nel favorire la riqualificazione degli alberghi e degli stabilimenti balneari, ecc. siano politiche ineludibili cui il PUC dovrà portare il proprio contributo

3. Miglioramento della qualità dei servizi anche attraverso politiche di loro programmazione e integrazione a livello comprensoriale

La qualità dei servizi cui si accennava sopra, che è determinante per raggiungere obiettivi di sviluppo, oggi diventa molto difficoltosa con le politiche di stretta economica che il governo sta obbligatoriamente apportando verso gli enti locali. Gli alti costi di nuove infrastrutture, le difficoltà gestionali, le sostanziali mutazioni della domanda di servizi rispetto a quando il governo pose l'obbligo di rispettarne certi standard nel lontano 1968, sono tutti fattori che devono portare i Comuni a intraprendere azioni di collaborazione e programmazione a livello comprensoriale facendo massa critica sia per i finanziamenti che per i costi di gestione. Il tempo in cui in ogni comune doveva essere presente uno stadio di calcio sono finiti e sono iniziati quelli in cui un comune proporrà lo stadio di calcio, l'altro la piscina e l'altro ancora il complesso tennistico.
La realtà comprensoriale locale costituita da un unicum urbano di diversi comuni favorisce inoltre questa politica.

4. Valutare le trasformazioni future indotte dal nuovo modello della mobilità: nuova linea ferroviaria veloce, Aurelia bis, autostrada, strada Aurelia, nodi e connessioni

In vista ed in attesa delle modifiche al sistema di viabilità inter-comunale indotte dalla nuova linea ferroviaria e dalla trasformazione del vecchio tracciato, si dovrà in ogni caso valutare ogni possibilità di implementare la viabilità intra-comunale, creando ove possibile occasioni di collegamento alternative ai due assi stradali esistenti (SS Aurelia e via Roma), onde diluire il carico di traffico insistente su di essi, tenuto anche conto che esso è destinato ad ampliarsi ulteriormente anche per effetto del previsto sviluppo dell'asse urbano tra centro di San Bartolomeo e Pairola.
Non va poi trascurata la possibilità di prevedere il potenziamento di forme di collegamento alternative con i comuni limitrofi, eventualmente rese possibili dall'allargamento di tracciati già esistenti ma poco utilizzati (per es,. Via F. Traversa, guado Steria, ecc.), come pure eventuali possibilità di inserire linee di collegamento mediante trasporto pubblico eco-compatibile nel periodo estivo.

5. Prevedere le infrastrutture necessarie ai nuovi modelli di mobilità che saranno indotti dall'abbandono delle stazioni comunali sulla vecchia linea a favore di quelle intercomunali del nuovo tracciato

Una delle peculiarità del Comune di San Bartolomeo al mare è quella di esser posto all'uscita di un casello autostradale che fa accedere ad un comprensorio turistico in un sistema della mobilità basato sul traffico privato su gomma.
Avrà vantaggi e svantaggi di un flusso di traffico obbligato di attraversamento, di cui solo una parte potrà essere catturata, ma la maggioranza lascerà sul campo solamente rumore ed emissioni gassose oltre a pericoli derivati da traffico.

Una seconda osservazione da tenere presente è che il trasporto su rotaia in questa parte delle regione si modificherà sostanzialmente e passerà tra non molto tempo da costiero, lento e frequente a collocato nell'immediato entroterra, veloce e con radi punti di sosta.
Tali mutamenti impongono la necessità di connettere casello autostradale sito a S.Bartolomeo e stazione ferroviaria sita a Diano attraverso tramiti differenti da quelli attuali che non erano previsti per tali scopi e per evitare un ulteriore aggravamento del traffico di attraversamento con riduzione della qualità ambientale.
Il tema è chiaramente sovra comunale e il progetto dell'aurelia bis si dovrà porre di risolvere anche tali nuove necessità: spetta comunque all'ente locale avanzare la proposta di un tracciato compatibile.

6. Valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico

Come più volte ripetuto stiamo attraversando da anni tempi in cui sempre meno risorse saranno disponibili per gli enti locali e in particolare per i Comuni.
La valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico, in particolare quello dimesso, ha principalmente lo scopo di fornire all'ente immobili il cui valore possa essere utilizzato come merce di scambio o come apporto finanziario in operazioni di miglioramento dei servizi, operazioni nelle quali sarà sempre più frequente e necessario il contributo delle risorse private.

7. Valorizzazione dell'entroterra e dei suoi nuclei storici

Il sistema insediativo ligure è caratterizzato da agglomerati consistenti lungo costa e da una numerosa serie di nuclei storici disseminati nell'entroterra.
In genere sono risalenti all''800 e possono avere diversi gradi di importanza sotto il profilo paesistico e di valore storico documentale. Nel territorio del comune di S. Bartolomeo non annotiamo la presenza di emergenze di alto valore e ciò ha fatto sì che con le previsioni del PRG e del PTCP si consentissero "consolidamenti" di tali nuclei attraverso nuove edificazioni (non sempre di qualità) che hanno un po' snaturato l'immagine di nucleo ma che hanno sfruttato l'esistenza delle infrastrutture viarie e dei servizi di rete che li servivano.
Tra gli obiettivi di fondo resta quella politica di "consolidamento riqualificazione e potenziamento" attraverso attenti completamenti dei tessuti al fine di dare alternative al sistema insediativo costiero come visto già troppo saturo.
Tale politica è anche funzionale a quella dell'insediamento di "presidio ambientale" nelle aree agricole in abbandono, presidio che in quei nuclei può trovare una dotazione minima di servizio, alla politica della realizzazione di abitazioni a prezzi accessibili anche a giovani coppie o a ceti meno abbienti, alla politica quindi di edilizia sociale rivolta alla prima casa.

8. Adozione di criteri di perequazione nelle previsioni di sviluppo ed espansione edilizia del territorio

Il PUC intende cercare di attuare un sistema di compensazione tra proprietari di aree che devono essere rese non edificabili o poco edificabili per garantirne i valori di paesaggio e di risorsa ambientale e quelli di aree che al contrario sono suscettibili di insediamento.
E' chiara la disparità di valori immobiliari tra le due situazioni per cui si cercherà di compensare ovvero di "perequare" in parte quei valori attraverso meccanismi da definire, con l'intento di compensare in parte le rinunce cui sono chiamati i possessori dei terreni la cui tutela costituisce una sorta di "bene collettivo".

9. Riqualificazione del sistema ricettivo alberghiero e di quello all'aria aperta

10. Differenziazione dell'offerta di ospitalità attraverso politiche che favoriscano il turismo "verde e lento" dei bed and breakfast e degli agriturismi in ambito non costiero

Si tratta di due facce dello stesso problema, ovvero delle riqualificazione del sistema ricettivo regionale che nella maggioranza dei casi è di cattiva qualità e vetusto.

Nel primo caso si può pensare di consentire maggiori gradi di trasformazione a seconda dei risultati raggiunti, di valutare l'opportunità di mantenere strutture all'aria aperta in ambito urbano o di prevedere nuove localizzazioni, nel secondo caso favorire trasformazioni di pertinenze, adeguamenti funzionali o anche ampliamenti in funzione dello sviluppo di tali attività di offerta turistico ricettiva.
Va da sé capire che quello sviluppo può offrire opportunità ad attività agricole di nicchia o di presidio attraverso una filiera corta e quindi dare sviluppo a nuova occupazione (vedi successivo punto 12).

11. Incentivazione del presidio e della cura del territorio a salvaguardia degli uliveti e della loro importanza nel paesaggio regionale

Cento anni fa il territorio ligure era presidiato per il 70% della sua estensione, oggi lo è al 35%.
Non solo sono stati abbandonati boschi e prati in quanto non ci si riscalda più con la legna e la carne e il prodotti caseari sono prodotti a livello industriale, ma si sono lasciati alla conquista delle infestanti migliaia e migliaia di ettari di uliveti nella maggioranza destinati a divenire boschi la cui estensione nello stesso periodo è cresciuta di un terzo.
Non è pensabile invertire tale tendenza, ma favorire il recupero di quei territori la cui caratteristica ha connotato l'immagine della nostra regione e al contempo offrire nuove opportunità di lavoro non solo è possibile ma doveroso.

12. Incentivazione della coltura delle primizie e politiche di riconversione della floricoltura in fase di abbandono per alimentare il comparto della ristorazione e il consumo quotidiano da parte dei residenti e dei turisti sul lungo periodo attraverso una filiera corta dotandola dei necessari servizi e infrastrutture
Si tratta qui di temi propri dell'imprenditorialità privata e dell'organizzazione collettiva del comparto della ristorazione e del turismo, temi nei quali il pubblico non ha voce in capitolo. Quel che può fare il Comune attraverso la propria programmazione territoriale è ad esempio favorire urbanisticamente il sorgere di locali ove vengano commercializzati quei prodotti o addirittura il mettere a disposizione propri spazi.

Vedasi punto precedente e punto 10.

13. Valorizzazione delle diverse specificità del territorio attraverso azioni che favoriscano la specializzazione funzionale delle diverse zone ed eliminino fenomeni di difficile convivenza

In una parola ordinare il territorio, valutare i casi di convivenza o incompatibilità tra diverse funzioni e proporne soluzioni adeguate attraverso la determinazione di aree ciascuna vocata a determinati usi.

<u>Per entrare maggiormente nel dettaglio degli obiettivi di ordine locale:</u>

1. *il limitare e, per quanto possibile, l'allentare la pressione edilizia sulla fascia costiera posta al di sotto dell'attuale tracciato ferroviario, salvaguardando le pause ancora esistenti e creando nuovi spazi urbani pubblici*
2. *il dare ad essa una migliore identità e dei riferimenti urbani quali una piazza come centro di aggregazione e delle altre funzioni con valore di riferimento e orientamento che oggi le mancano*
3. *il migliorarne la viabilità e l'accessibilità dotandola di un adeguato numero di parcheggi interrati e di interscambio siti a monte della strada Aurelia*

Una grande parte dell'edificato del territorio si concentra tra la linea di costa e la strada Aurelia.
Sorta tra gli anni sessanta e settanta senza un organico schema insediativo questa urbanizzazione presenta problemi di identità, di qualità architettonica degli edifici e degli spazi urbani, di dotazione di servizi, di viabilità e accessibilità.
Costituendo l'affaccio a mare e contenendo la quasi totalità del sistema ricettivo locale, richiede particolare attenzione e un serio progetto di riqualificazione urbana che la doti di identità attraverso

la creazione di un nodo centrale di riferimento, la realizzazione di nuova viabilità trasversale, di nuovi parcheggi, di nuove aree per la sosta e il tempo libero, di programmi di pedonalizzazione.
Dovrà poi essere ripensato il sistema di accessibilità a mare che è oggi basato sulla penetrazione perpendicolare all'Aurelia con strade a maggioranza a cul de sac cercando di drenare il traffico di avvicinamento a monte dell'Aurelia prevedendo un sistema di parcheggi di interscambio (utili anche alla futura pista ciclabile) e di navette di collegamento.
Il ruolo dei gestori delle strutture ricettive e degli stabilimenti balneari consorziati può essere importante in questo progetto di nuovo modello di accesso a mare in periodo estivo.
Ovviamente tale sistema dovrà essere elastico e adattarsi ai diversi periodi dell'anno in cui la pressione antropica muta. Quel che non è consentito in termini di accessibilità privata esterna ai residenti nel periodo estivo, a causa dei forti congestionamenti, può invece essere permesso nel periodo invernale anche per favorire una destagionalizzazione del turismo.

4. Adottare politiche di decentramento di alcuni servizi e di alcune attività commerciali rispetto all'asse stradale costiero dell'Aurelia al fine di decongestionarlo e riqualificarlo, favorendo la creazione di nuovi spazi e infrastrutture pubbliche, attraverso l'analisi delle residue potenzialità del tessuto urbano

Per quanto sopra detto in tema di difficoltà economica da parte degli enti locali, nell'attesa che il progetto di Aurelia bis si concretizzi diventa prioritario l'obiettivo del miglioramento della qualità di vita locale che serve ad attirare turismo e quindi risorse economiche.
Di necessità virtù e pertanto occorrerà mettere subito mano a migliorare le attuali condizioni di funzionalità delle strade principali senza attendere una alternativa che è lontana nel tempo (certo oltre i 10 anni cui traguarda il PUC) e che in termini di soluzioni progettuali non pare essere ancora matura.
Una possibile politica è pertanto quella di sgravare per quanto possibile l'Aurelia da un carico di funzioni che stanno a capo della programmazione dell'ente locale, il tutto ovviamente in un ottica di collaborazione sovra comunale.
Dovrà comunque essere trovato un giusto equilibrio per evitare che si cada nell'effetto opposto di eccessivo depauperamento delle attività commerciali che creano notoriamente attrattiva.

5. Migliorare la qualità ed i servizi della darsena comunale

Il Piano della Costa classifica come approdo la darsena comunale, identificandola come struttura rivolta ad una nautica minore (natanti) che non richiede necessariamente tutta una serie di servizi a terra che il territorio non può dare (cantieri, centri commerciali, strutture ricettive, ecc.).
La messa in sistema di questa struttura potenziata con il sistema commerciale, ricettivo e dei servizi che è nelle immediate vicinanze (e in futuro facilmente accessibile a livello comprensoriale tramite la riconversione dell'attuale ferrovia a pista ciclo pedonale) e la sua specializzazione verso una domanda che non trova molte risposte in strutture maggiori, può costituire un buon modello di "sistema di offerta" rivolto alla fruizione turistica del territorio.

6. Riqualificare il water front anche attraverso politiche di pedonalizzazione e favorendo la presenza di pubblici servizi (bar, ristoranti, ludoteca, ecc.) aperti durante tutto l'arco dell'anno

L'Amministrazione ha già messo in campo progetti di riqualificazione della passeggiata a mare, progetti che devono essere completati e valorizzati con altri di cui si è accennato ai punti 1, 2 e 3. precedenti

7. Riqualificare la sponda destra del torrente Steria delocalizzando le funzioni produttive e artigianali oggi incongrue rispetto alla sua vocazione ai servizi pubblici e alla valorizzazione della residenzialità esistente per farla diventare un corridoio paesistico di invito verso l'entroterra dei fruitori della costa e della futura pista ciclabile con altresì la possibilità di realizzare infrastrutture di uso pubblico e turistico

Tra Aurelia ed autostrada la sponda destra del torrente Steria ha ospitato tutta una serie di attività. Molte di esse sono di natura povera e residuale in quanto hanno sfruttato i bassi valori o di acquisto o di locazione dei terreni, così come le Pubblica Amministrazione ha sfruttato in epoche non recenti le proprietà demaniali fluviali per concentrarvi tutta una serie di servizi (esempio attrezzature sportive ed aree verdi).
Solo in epoca più recente l'espansione residenziale di via Roma si è affacciata in tali zone.
Oggi si ha la possibilità di riqualificare questo fondo valle attraverso un programma di recupero delle fasce spondali, di delocalizzazione delle attività artigianali e produttive, di miglioramento dei servizi, di realizzazione di piste ciclabili e pedonabili connesse alla futura linea costiera creando un "piccolo parco fluviale verde e di servizi" come pausa ed alternativa alla percorrenza del tramite costiero.
Questo obiettivo potrà essere raggiunto se si creeranno alternative valide per la delocalizzazione delle attività produttive non più compatibili e l'area della discarica degli scavi delle nuove gallerie ferroviarie, opportunamente infrastrutturata, può costituire una ottima occasione.

8. Individuare e conseguentemente attrezzare l'asse di sviluppo urbano verso l'entroterra riqualificare il tracciato da casello autostradale a costa in quanto biglietto da visita del comune tra il centro di San Bartolomeo e Pairola

Con la saturazione della parte a mare l'edificato man mano è risalito verso monte privilegiando l'asse di via Roma e via Pairola collegando questa località alla costa in un unico continuum.
Questo naturale processo lo si vuole confermare, ma va analizzato, ne vanno determinate le potenzialità, si devono considerare le dotazioni di infrastrutture e di servizi e, soprattutto si deve dare un ordine ed una regola al sistema insediativo di sviluppo.

9. Riprogettare la fascia attigua alla ferrovia in funzione della sua futura trasformazione ad altri usi legati alla fruizione turistica della costa (pista ciclo pedonale)

Come noto la Regione, attraverso la società Area 24, sta recuperando il tracciato ferroviario dismesso del Ponente a pista ciclo pedonale.
Nell'arco di una decina d'anni, ovvero con il periodo di vigenza del PUC, tale recupero arriverà sino ad Imperia completando il suo collegamento con Sanremo.
I tratti già recuperati hanno avuto grande successo di pubblico e le aree e gli immobili prospicienti il tracciato che soffrivano di un forte deprezzamento per la presenza della linea oggi hanno più che decuplicato il loro valore.
In genere però restano aree ed edifici di cattiva qualità in quanto retri e spazi liberi residuali destinate a funzioni povere o sporche. Il PUC si deve porre l'obiettivo di analizzare la situazione nel territorio comunale e progettare la ricomposizione e riqualificazione di quegli edifici e di quegli spazi.

10. Riutilizzare le aree derivate dalla discarica delle gallerie del nuovo tracciato ferroviario a fini principalmente produttivo - artigianali (anche legati alla nautica da diporto) necessari al perseguimento della riqualificazione del tratto focivo dello Steria ed in generale di razionalizzazione funzionale di tutto il territorio comunale

La vasta area della discarica che è in fase di definitivo assetto costituisce un prezioso polmone di territorio indispensabile al raggiungimento degli obiettivi sopra delineati. Andrà però valutata con attenzione la politica del decentramento che dovrà essere perseguita sia con l'interdizione di nuove attività incompatibili nelle zone da riqualificare, sia con premialità di dimensionamento per andare a coprire i costi di trasloco che per attività produttive sono sempre elevati.

11. Consolidare le residuali attività agricole dell'immediato entroterra anche attraverso l'assegnazione di quote parti edificabili con l'obbligo di mantenere l'attività a scopo di presidio

12. Favorire le politiche di recupero degli uliveti e dei territori agricoli in abbandono anche attraverso la concessione di quote residenziali rivolte al turismo verde e lento

La reintroduzione del presidio nelle aree agricole abbandonate al fine di garantire una cura del terreno ed una vigilanza in caso di incendi ed altre calamità è una ipotesi contenuta nella legge urbanistica regionale che spesso si rivela una difficile scommessa.
La forma più corretta sarebbe quella del rinnovare un reale sfruttamento del territorio a fini agricoli, ma questo si scontra con una frammentazione spinta delle proprietà in lotti esigui, incapaci di fornire sufficiente sostentamento e nella limitatezza delle risorse utili a favorire, attraverso contributi integrativi, quelle funzioni.
Molto più spesso si trasforma in residenzialità secondaria ove il presidio è limitato ad una stretta fascia di terreno intorno alla nuova edificazione e nell'abbandono della restante proprietà asservita.
La politica pubblica di queste parti di territorio, che in genere sono quelle prevalenti per estensione, non è facile da affrontare e a nostro avviso va decisa caso a caso a seconda delle situazioni cui ci si trova di fronte e rapportate alla dimensione e situazione della proprietà.
Si potranno pertanto ipotizzare nel caso di proprietà frammentate insediamenti di presidio sparsi e di contenute dimensioni e al contrario insediamenti concentrati e di dimensioni paragonabili a piccoli nuclei storici nel caso di proprietà estese.

13. Progettare la futura riqualificazione paesistica e ambientale del territorio interessato dalla attuale discarica di inerti.

Il territorio del comune di S. Bartolomeo non è gravato da situazioni critiche né sotto il profilo ambientale né sotto quello paesaggistico. Due sole sono le situazioni che riguardano le due aree di discarica, una per inerti, "storica" e rivolta alle normali attività di costruzione, l'altra "speciale", conclusa e strettamente funzionale alla realizzazione del nuovo tracciato ferroviario.
Della seconda si è già detto, mentre della prima si auspica in prospettiva che, a termine di attività, si possa ricomporre paesaggisticamente il terreno reimpiantandovi gli originari uliveti con una operazione di restauro ricostruttivo.