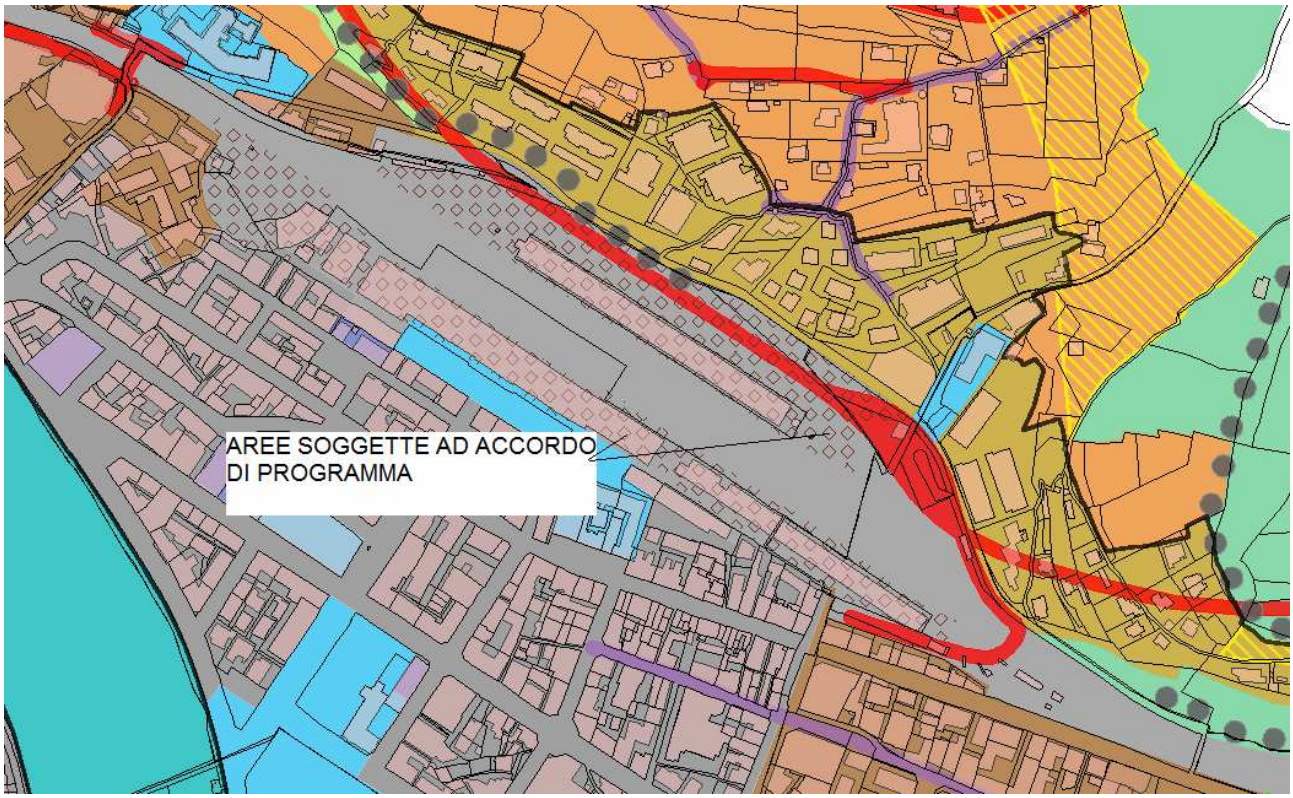
RELAZIONE CIRCA LE VARIANTI CONNESSE ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA FRA LA REGIONE LIGURIA, LA PROVINCIA DI IMPERIA, IL COMUNE DI VENTIMIGLIA, L'AGENZIA DEL DEMANIO, F.S. SISTEMI URBANI E R.F.I. PER LA RICONVERSIONE AD USI COMMERCIALI E PRODUTTIVI DEL PARCO FERROVIARIO DEL ROJA DI VENTIMIGLIA **agg. 28 Febbraio 2014**



Il Parco Roja

La presente relazione riferisce circa gli aspetti legati alle varianti urbanistiche delle aree interessate dall'accordo di programma in oggetto.

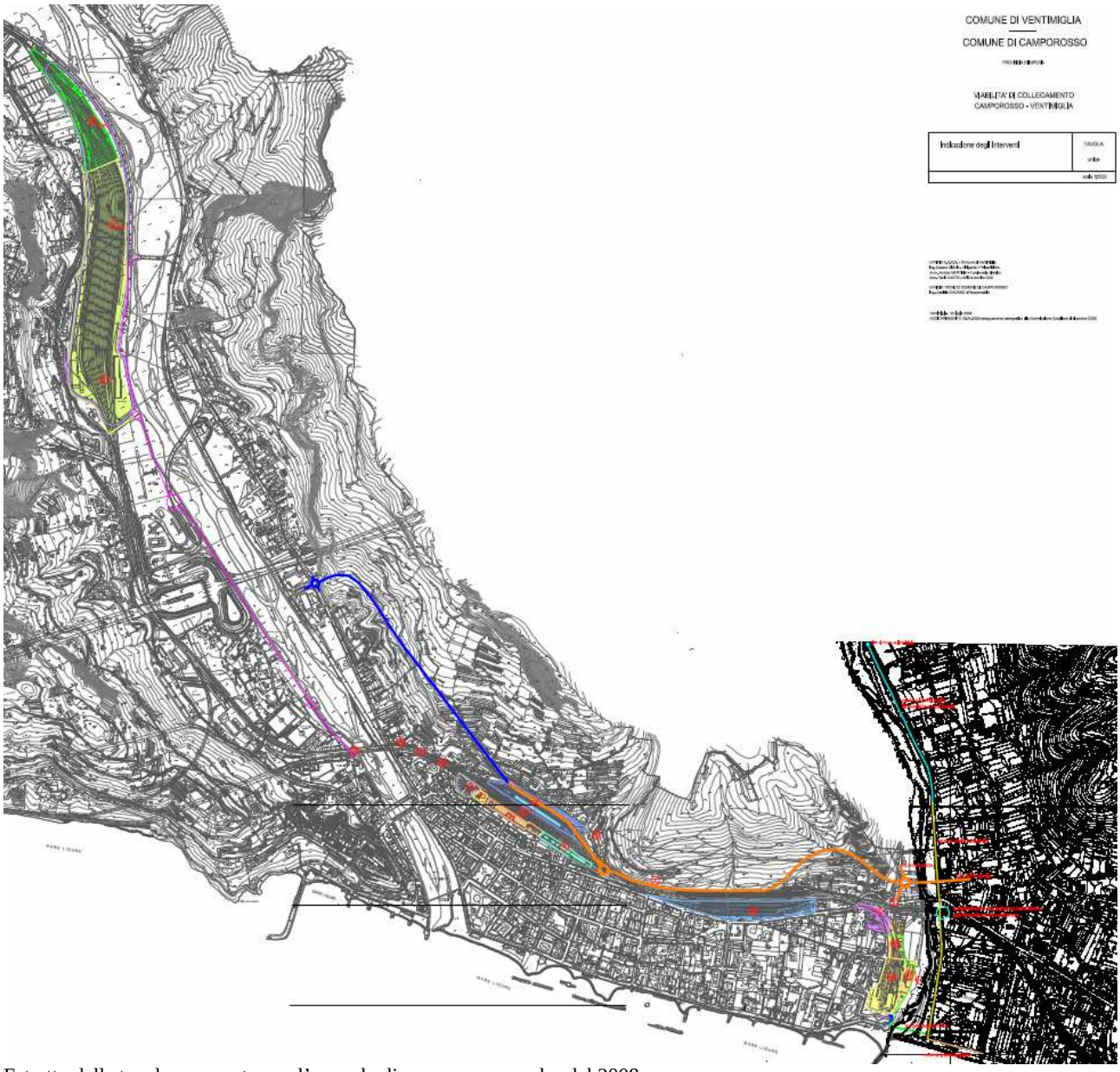
La necessità di rendere immediatamente operative le ricadute dell'accordo fanno si che l'accordo di programma e quasi tutte le varianti urbanistiche siano estese ad aree oggetto di cessione per coprire potenzialmente quasi per intero la quota di standard urbanistici connessi direttamente alla futura trasformazione del Parco Ferroviario.
In tal modo il soggetto attuatore troverà la possibilità di operare direttamente e rapidamente, avendo soddisfatto a priori le necessità di Legge per quanto riguarda l'individuazione delle aree a standard urbanistici, altrimenti difficilmente reperibili data la quantità delle aree in gioco nell'intervento complessivamente pari a oltre 400.000 m^2.



Il P.U.C. vigente attualmente riporta un vincolo esplicito per l'attuazione di quanto pianificato, su tutte le aree individuate dall'accordo quadro già approvato con deliberazione di C.C. n. 84 del 23.10.2008 non attuato sen non con la presente revisione a carattere però prescrittivo a livello di pianificazione paesistica, urbanistica locale e commerciale.(Foto stralcio della sola zona centrale dal PUC vigente)

Va detto da subito che l'accordo in fase di definizione, a seguito di una serie di precisazioni e di opportunità riscontrate nelle fasi di approfondimento susseguitesi, non interessa solo aree che sono state sottoposte al vincolo dell'accordo di programma inserito nel PUC vigente, ma nell'accordo attuale rientreranno una gran parte di tali aree, oltre a tutta una serie di mappali limitrofi che per ragioni di opportunità o necessità saranno oggetto della variante urbanistica sottesa all'accordo, (si veda ad esempio l'area parcheggio della stazione di Bevera).

Giacché la variante urbanistica è volta a portare a compimento l'accordo di programma, non deve ingenerare confusione il fatto che aver eliminato il vincolo di PUC definito "area oggetto di accordo di programma", risultano figurare in variante tutte le aree precedentemente sottoposte a tale vincolo. Ad esempio le aree del Campasso di Nervia, verranno interessate dalla variante urbanistica per il solo fatto di veder rimosso il vincolo di PUC in oggi vigente che assoggetta tale area ad accordo di programma . Lo stesso dicasi per tutte le aree anche esterne alla rete ferroviaria originariamente assoggettate al vincolo suddetto.
Inoltre nell'ambito delle cessioni di standard connesse all'accordo, (non necessariamente interessate da una variante urbanistica se non per cambio di destinazione d'uso), verranno inserite alcune porzioni di terreno attualmente in capo a RFI. (si veda il caso della zona est, nei pressi del DT 6)
La cartografia 1:2000 allegata alla relazione come pure l'elenco dei mappali catastali oggetto dell'accordo, riferiscono nel dettaglio le porzioni interessate, caso per caso.



Estratto della tavola approvata con l'accordo di programma quadro del 2008

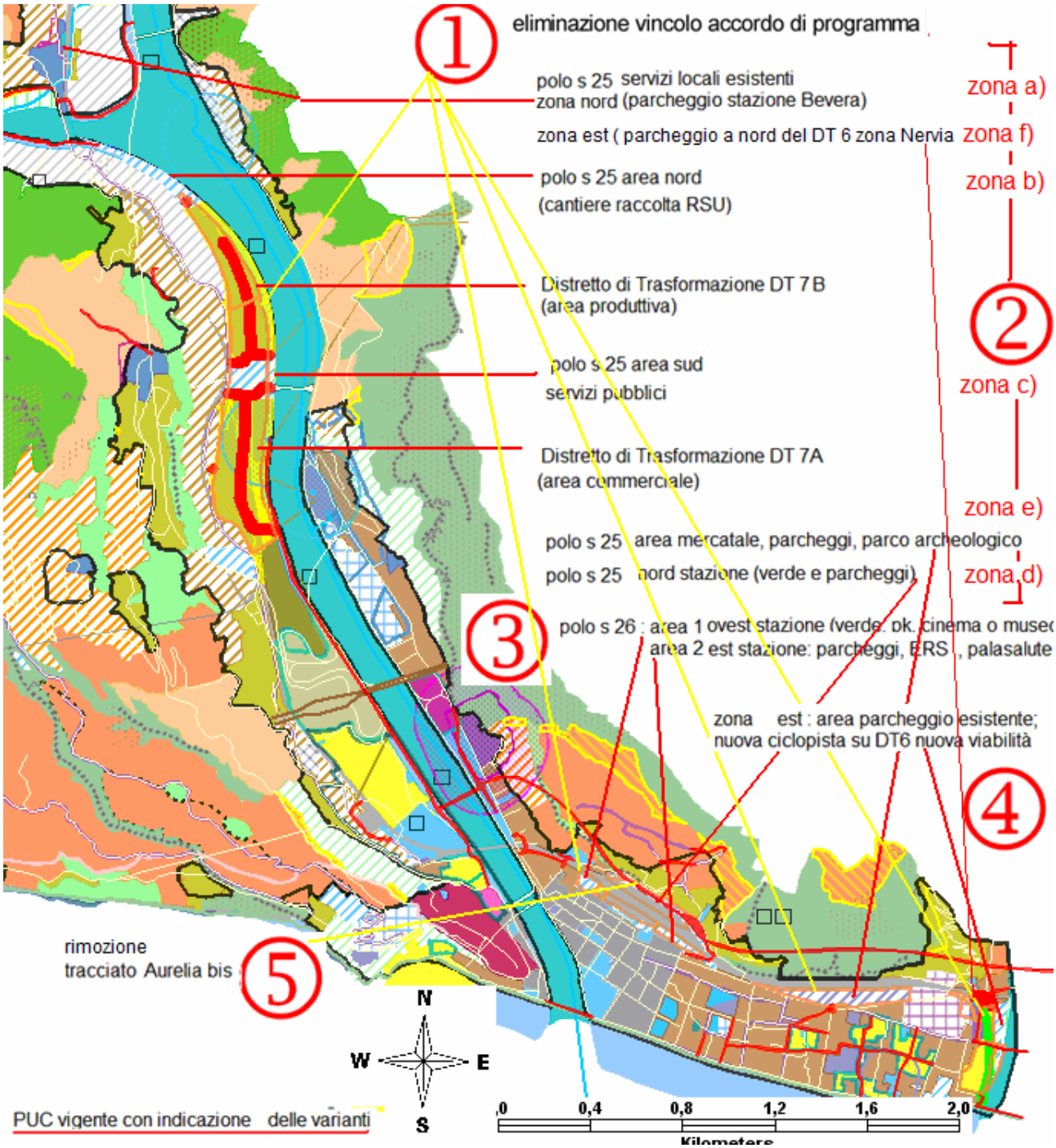
Nelle riunioni preliminari all'accordo sono state individuate e concordate una serie di aree di proprietà di R.F.I.e del demanio dello Stato, in maggioranza già individuate fra quelle oggetto dell'accordo di programma approvato a suo tempo, con alcune significative eccezioni essenzialmente legate alla zona nord (parcheggio antistante la stazione di Bevera) .
Il forte impatto insediativo dei due sub distretti di trasformazione del Parco Roja DT7, implica necessariamente la trasformazione a servizi pubblici di una consistente superficie ad oggi interessata da sedime ferroviario. La soluzione ipotizzata, consente di soddisfare in buona parte il fabbisogno di standard urbanistici richiesti dalla Legge, in modo da consentire al soggetto attuatore, una rapidissima fattibilità operativa e un ampio gradi di libertà, essendo assoggettato al solo Studio di Assetto Urbanistico per le aree del parco Roja all'interno delle quali potrà reperire una consistente parte di standard, individuando però da subito dove poter collocare tali standard di Legge, nella parte di aree centrali di Ventimiglia, sempre oggetto di dismissione da parte di RFI . A tale scopo il quadro normativo individuato nella variante adottata, rende vincolante l'attuazione tramite SOU unico di approvazione comunale (**Schema di Organizzazione Urbanistica di cui all'art. 29, comma 5, lett. b), della L.R. 36/1997 e s.m.**) dell'intero polo S25 (per quanto attiene alle aree poste sia a monte e a valle del Parco Roja, slegandolo però da un ulteriore SOU unico per le zone vicine al centro cittadino di Ventimiglia). Il meccanismo individua da un lato un buon margine di libertà per

il soggetto attuatore del Parco Roja garantendo una positiva ricaduta in termini di offerta di servizi, anche nel cuore della città.
Le tabelle riassuntive riportate in calce consentono di individuare meglio che nel loro insieme, il polo S25 e il polo S 26, permettono con una quota di standard eventualmente da monetizzare, di coprire tutte le necessarie dotazioni di Legge.

Poiché inoltre l'impianto del PUC è basato sul sistema dell'indice perequato, la variante urbanistica è stata strutturata in modo da garantire una dotazione di indice sulle aree stesse, oltre a una quota di indice perequato da reperire nel territorio comunale. Tale quota ulteriore può essere però garantita, come stabilito formalmente, ad un prezzo indicato già in sede di Accordo di Programma, in provenienza da terreni di proprietà comunale. Tutto ciò sempre con lo scopo di garantire la maggiori rapidità attuativa all'intervento stesso per il quale il Comune si impegna a fornire le necessarie autorizzazioni edilizie entro 4 mesi dall'approvazione del SAU.

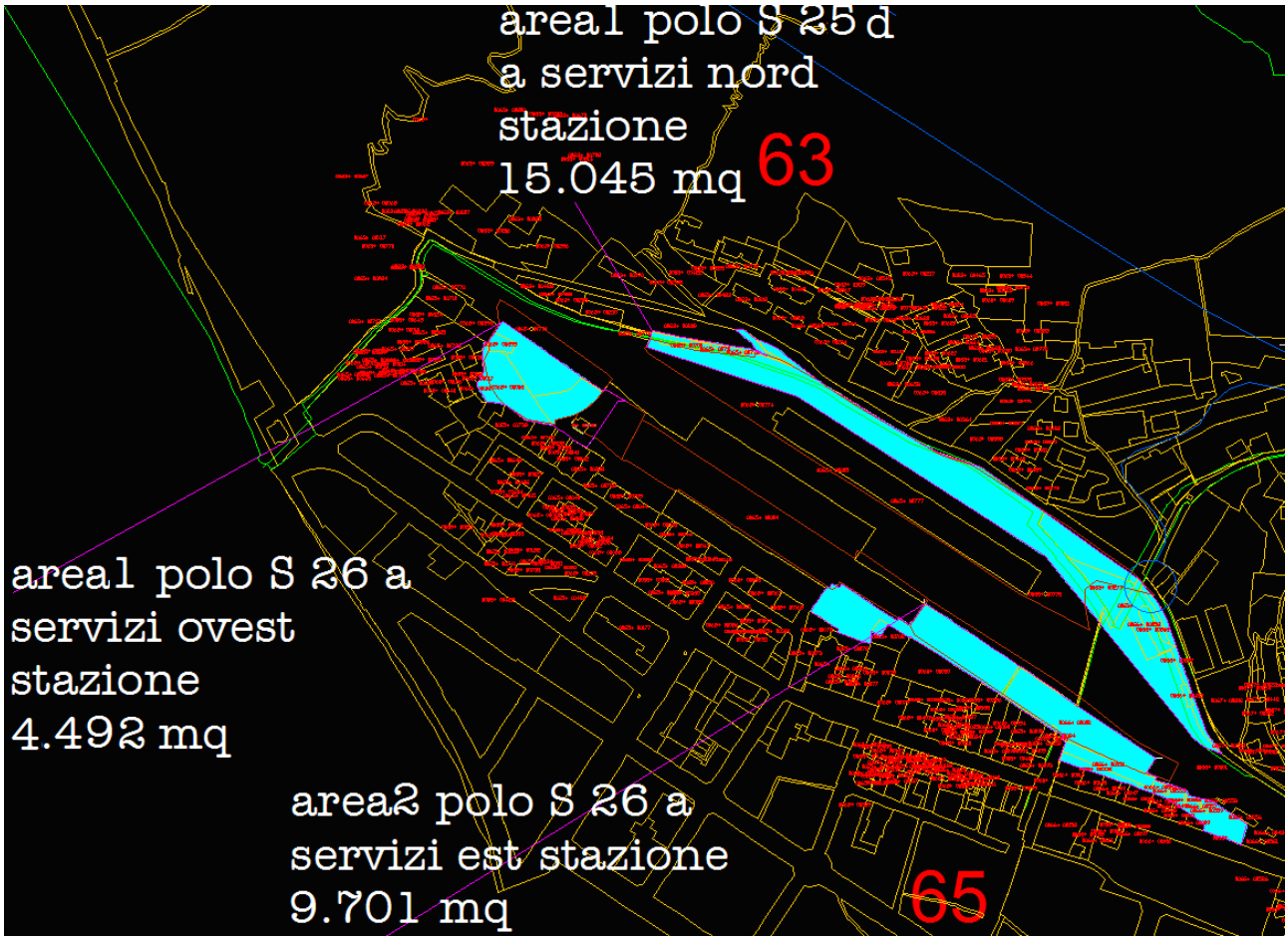
Le varianti al P.U.C. collegate all'Accordo di Programma sono le seguenti:
1) generale: eliminazione del vincolo di accordo di programma su tutte le aree RFI ad oggi assoggettate a tale indicazione dal PUC;
2) aree connesse alla riqualificazione del parco ferroviario dismesso del Roja:
Distretto DT7 A: (cartografica e normativa) area commerciale (parco Roja verso sud) ;
Distretto DT7 B: (cartografica e normativa) area produttiva artigianale (parco Roja verso nord
Polo servizi S25:
a) zona nord Bevera : (solo cartografica) da area ferroviaria a area a servizi locali esistenti (parcheggio limitrofo stazione di Bevera)
b) zona a nord del parco Roja: (cartografica e normativa): deposito mezzi RSU
c) zona centrale del parco Roja: (cartografica e normativa): parcheggi, verde e ciclopista, palasalute, area sportiva
d) zona a nord stazione centrale: parcheggi, verde;
e) area ex lavaggio: (cartografica e normativa) area mercatale, parcheggi e parco archeologico;(a nord di C.so Genova)
f) zona est: (solo cartografica) cambio di destinazione d'uso da area ferroviaria a area a servizi locali esistenti; (parcheggio a nord del DT6 campasso di Nervia)

3) Aree della stazione
stazione (solo variante normativa) modifica all'art. 33 delle NTA del PUC;
Polo servizi S26:
a) zona est stazione (cartografica e normativa) area parcheggi, servizi museali, verde e ERS;
b) zona ovest stazione (cartografica e normativa) viabilità, area parcheggi, verde, palasalute e ERS;
4) zona est: (solo cartografica) nuova ciclopista su DT6, nuova viabilità in via Gradisca
5) aurelia bis: eliminazione del tracciato con valenza meramente indicativa contenuto nella cartografia del PUC vigente, trattandosi di previsione infrastrutturale la cui competenza alla localizzazione è riservata alla Regione in sede di formazione del P.T.R., ai sensi dell'art. 11, comma 3, lett. b), della L.R. 36/1997 e s.m.


1
eliminazione vincolo accordo di programma
polo s 25 servizi locali esistenti
zona nord (parcheggio stazione Bevera)
zona est (parcheggio a nord del DT 6 zona Nervia
polo s 25 area nord
(cantiere raccolta RSU)
Distretto di Trasformazione DT 7B
(area produttiva)
polo s 25 area sud
servizi pubblici
Distretto di Trasformazione DT 7A
(area commerciale)
polo s 25 area mercatale, parcheggi, parco archeologico
polo s 25 nord stazione (verde e parcheggi)
3
polo s 26 : area 1 ovest stazione (verde, pk, cinema o museo
area 2 est stazione: parcheggi, ERS , palasalute
zona est : area parcheggio esistente;
nuova ciclopista su DT6 nuova viabilità
4
rimozione
tracciato Aurelia bis
5
zona a)
zona f)
zona b)
2
zona c)
zona e)
zona d)
N
W
E
S
0
0,4
0,8
1,2
1,6
2,0
Kilometers
PUC vigente con indicazione delle varianti



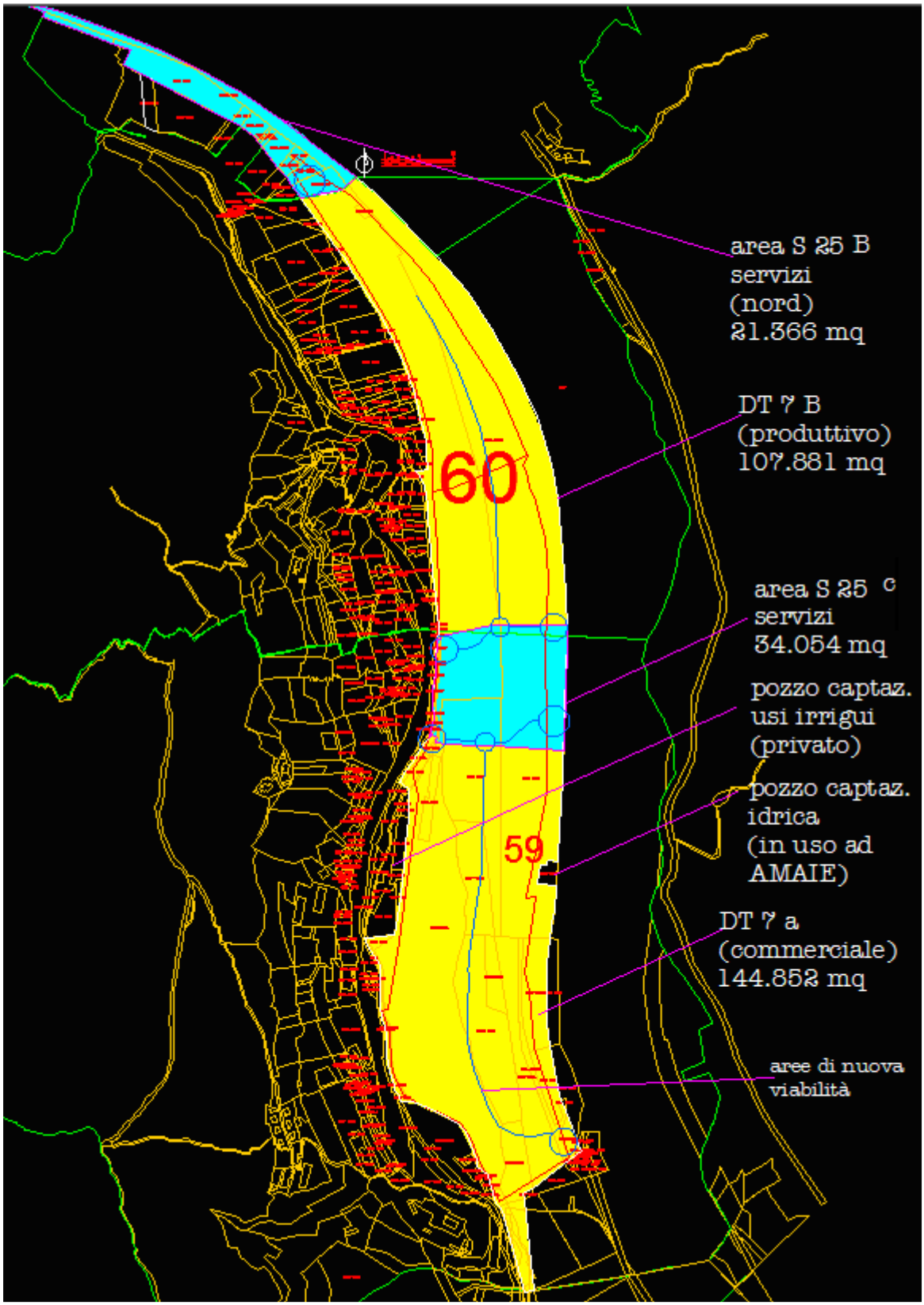
L’area del piazzale della stazione di Bevera (area nord), già in uso al Comune come Parcheggio, rientra tra le aree da sottoporre a procedura di VAS e di variante urbanistica in quanto ad oggi è area ferroviaria da dismettere. Tale area rientra oggi nel Polo S 25 settore a) e non è legata ad alcun SOU essendo già di fatto usata come area a parcheggio.



L'area del Polo S26 è suddivisa in due porzioni meglio evidenziate nella figura. A nord della stazione è posta l'area a servizi annessa al polo S 25 settore d)

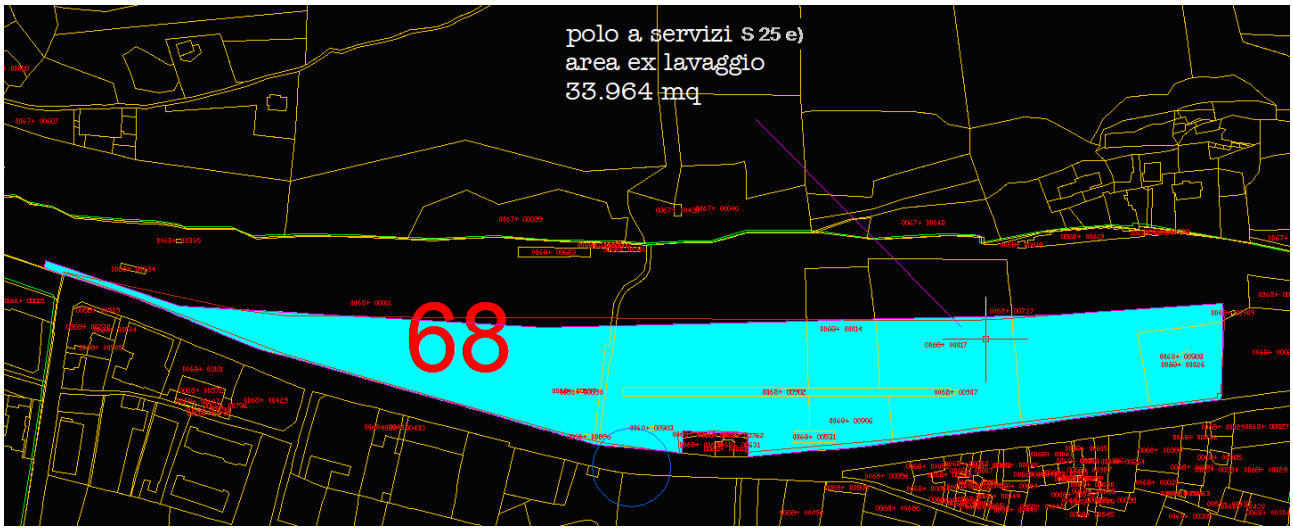
Tali aree sono state ridefinite alla luce delle ultime indicazioni relative alla necessità di occupare come già avviene ad oggi per ragioni di rete, anche il binario a monte del locale locomotori sito a nord della stazione.
Sono state aggiunte a parziale compensazione delle aree a parcheggio limitrofe alla rampa a sud del cavalcaferrovia verso via S. Secondo.
Tali aree rientrano tra quelle da sottoporre a procedura di VAS e di variante urbanistica in quanto ad oggi si tratta di aree ferroviarie da dismettere
Come anticipato nelle premesse, le porzioni dei due Poli a servizi S 26 area 1 e area 2, e del Polo S 25 aree d) ed e), concorrono a formare un unico SOU.

Di seguito si riporta l'indicazione delle due aree denominate polo a servizi S25, una a nord del DT 7 b (S 25 b)) e uno a sud dello stesso, compreso fra i due distretti (Polo S 25 c)).
Tali aree, ad oggi definite quali aree ferroviarie, ancorché di proprietà pare del Demanio dello Stato e parte di RFI, saranno da sottoporre a procedura di VAS e di variante urbanistica e ammontano rispettivamente a metri quadri 21.366 per l'area più a nord e 35.034 per la zona centrale tra i due sub distretti 7. Come anticipato nelle premesse, le porzioni dei due DT 7 A e DT 7B, e del Polo S 25 aree b) e c), concorrono a formare un unico SOU.



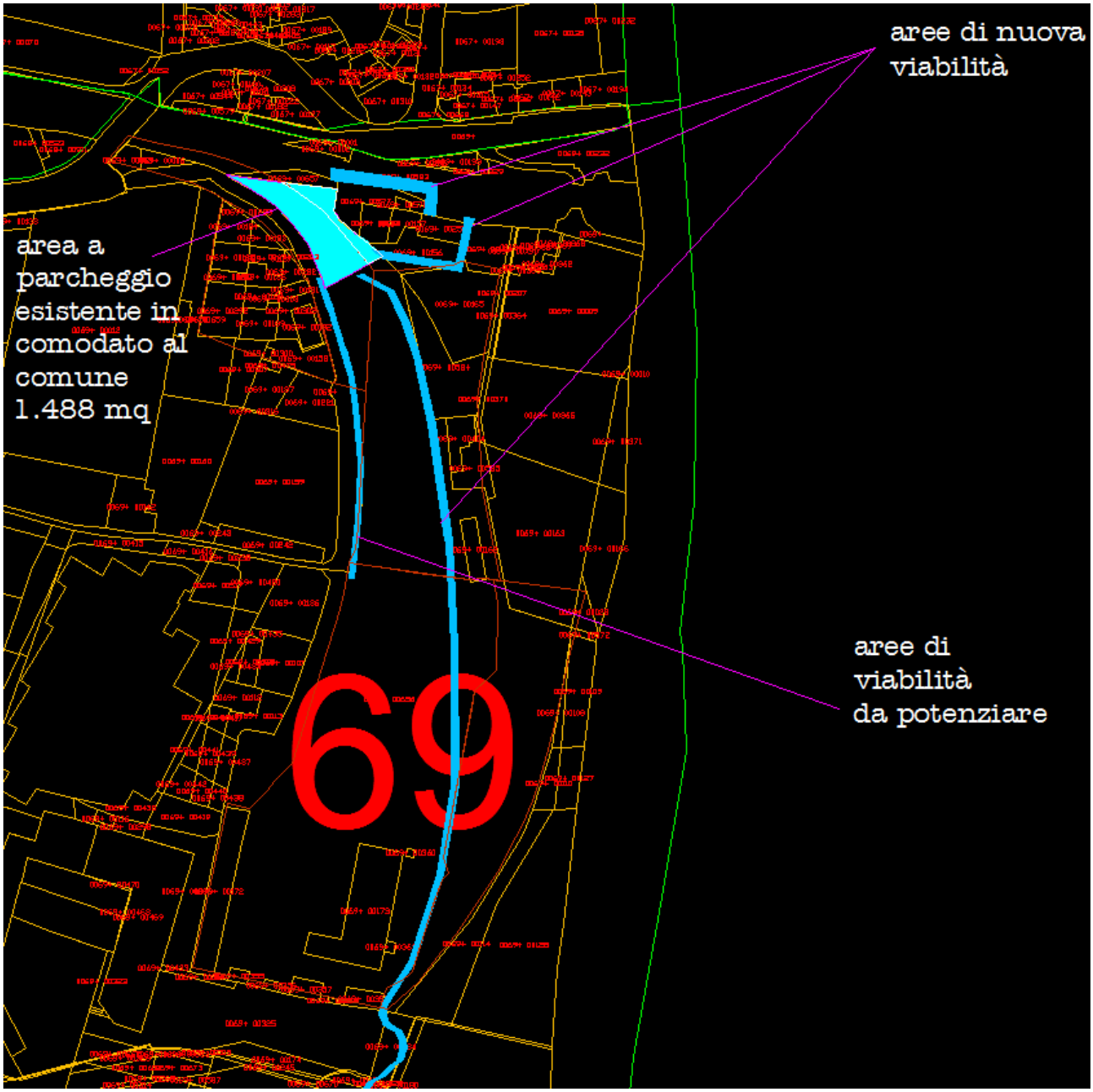
Nello stesso riquadro si nota anche l'area del DT 7B che comprende 107.881 mq. Su tale area di proprietà pare del Demanio dello Stato e parte di RFI, insisterà la zona produttiva mentre a sud troviamo il DT 7 A (commerciale) su una superficie di 144.852 mq. Tali aree sono da sottoporre a VAS e a variante urbanistica.

L'area del Polo S25 e) qui sotto riportata ricomprende anche l'intero mappale limitrofo al teatro romano.



Anche questi ambiti sono da sottoporre a procedura di VAS e di variante urbanistica in quanto ad oggi è area ferroviaria da dimettere.
Questa porzione di territorio, compresa nell'ambito S 25 e), limitrofa al teatro Romano, è gravata dal vincolo recentemente apposto dalla soprintendenza ai beni Archeologici in quanto già gli scavi effettuati da Lamboglia avevano individuato il percorso verso ponente della via Julia Augusta, fiancheggiato dalla necropoli Romana.
La variante adottata individua la possibilità, una volta verificato lo strato archeologicamente rilevante, di realizzare un parco archeologico al piano degli scavi romani attuali, posto al di sotto del livello di C.so Genova, su cui realizzare un altro livello destinato a parcheggi e servizi, a copertura e servizio del parco archeologico, per raggiungere infine il piano attuale dei binari, destinato ad ospitare un ampio piazzale scoperto, al più ombreggiato da un parco fotovoltaico e da alberature.
Complessivamente verrebbero realizzati 101.000 mq di aree a servizi pubblici distribuiti su tre livelli. Da questa superficie vanno dedotti 15.000 mq di SA o SLV con massimo 10 % di attività di commercio in sede fissa. La sua definizione è compresa in un SOU unico cole le aree limitrofe alla stazione in modo da dare un assetto definito per tutte le aree cittadine soggette a trasformazione e loro riconversione in spazi a servizi pubblici.

Di seguito la cartografia della zona di via Basso.



Nell'area limitrofa a via Basso, è presente un'area ferroviaria attualmente già in comodato d'uso al Comune, oggetto di cessione da parte di RFi. Tale area rientra nel computo degli standard ed è individuata dalla sigla del polo S 25 settore f).

La variante mantiene inalterato il regime urbanistico previgente del DT 6 inserendovi soltanto la possibilità di accedere a tale area, con una nuova viabilità di collegamento a via Gradisca, nonché con una nuova viabilità pedonale e ciclabile che attraverserà il parco del Campasso verso sud, fino alla passeggiata mare. È previsto altresì l'allargamento di via Basso quale potenziamento della viabilità esistente. Il Distretto di trasformazione DT 6, ad oggi gravato da vincolo di accordo di programma, non viene per altri versi interessato dalla variante in oggetto, se non per il fatto che il vincolo ad ADP viene contestualmente rimosso come per tutte le aree originariamente gravate dallo stesso in sede di approvazione definitiva di PUC (variante 1).

Tali aree sono per quanto sopra esposto da sottoporre comunque a procedura di VAS e variante urbanistica.

Altre varianti urbanistiche di minore impatto, riguardano l'area della stazione ferroviaria, dove oltre alla predetta eliminazione del vincolo di AdP, viene inserita la seguente postilla al dettato dell'art. 33 delle norme attuative del PUC:

"Nell'area della stazione ferroviaria di Ventimiglia sono ammesse riconversioni degli spazi al fine di realizzare attività commerciali costituiti da esercizi di vicinato e servizi. Il progetto di riconversione dovrà prevedere la realizzazione del raccordo pedonale con l'area a parcheggio che verrà realizzata a monte della stazione ferroviaria, zona S25 d) eventualmente indicata per soddisfare gli standard urbanistici di Legge dovuti inseguito all'insediamento di nuove attività nell'area della Stazione di Ventimiglia".

Fra le varianti urbanistiche adottate, figura anche l'eliminazione del tracciato indicativo dell'**Aurelia bis (variante 5)**. Tale variante cartografica si rende necessaria in quanto il tracciato dell'Aurelia come riportato nel PUC vigente è in conflitto con le aree ferroviarie interessate dalla cessione per il polo S 25 area d).

Il PUC comunque già riporta a livello normativo, che tale tracciato ha carattere di indicazione programmatica pertanto non viene indicato il nuovo tracciato ad oggi ancora alla fase di studio di fattibilità seppur oggetto di inserimento nel PTR.

Infatti il tracciato indicato dal Dipartimento programmi regionali trasporti con nota PG 2013/ 70577 del 3.5.2013 per la nuova viabilità di gronda (individuato dalla regione Liguria nello studio di fattibilità realizzato da Infrastrutture Liguria con l'aggiunta dello svincolo veicolare per S. Secondo), è stato recepito a livello di indicazione già con Deliberazione di Commissione Straordinaria n. 116 del 29.11.2012. La norma di PUC vigente già riporta in ogni caso la possibilità di variare tale tracciato che viene definito indicativo e comunque di competenza sovracomunale.

Computo delle superfici oggetto di variante

Elenco delle superfici oggetto di variante o comunque di cessione

	area ovest (zona casette baia del Darsenun) non variante da definire in cessione con atto separato	4132	(*)
	area nord Bevera (Polo s 25 a))	1319	
	zona nord stazione (Polo s 25 d)	15045	
	zona ovest stazione (Polo servizi S26 area 1)	4492	
	zona est stazione (Polo servizi S26 area 2)	9701	
	zona ex lavaggio (Polo servizi S25 e))	33964	
	zona Nervia parcheggio (Polo servizi S25 f))	1488	
	area s 25 (nel parco Roja, Polo S 25 settori b) e c))	55.420	
a)	totale	**125.561,00 m^2**	

(*): non oggetto di variante urbanistica

Calcolo degli standard urbanistici (**)

	superfici delle aree del parco roja	
	area commerciale	147000
	area produttiva (10% St)	10800
b)	Totale	**157.800,00 m^2**

(b -a) differenza **32.239,00 m^2**
(standard urbanistici mancanti ex DM 2/4/1968 n. 1444)

c) aree oggetto di variante ma non rientranti nel cambio di destinazione o nelle cessioni (aree del precedente accordo di programma) **57.533,00 m^2**

Le aree complessivamente ricadenti sotto il vincolo di accordo di programma che ad oggi viene eliminato ancorché non tutte le aree siano oggetto di altra variante urbanistica.

Dalla verifica effettuata in ogni caso si rimane al di sotto dello standard considerato nella sua misura massima richiesta dalla Legge ma quasi in grado di coprire la misura minima prevista dal D.M. 2/4/1968 n. 1444 (157.800 mq necessari contro i 125.561 reperiti)

Nell'ambito della procedura di variante potrà essere considerata, col placet degli Uffici regionali, l'ipotesi di concedere la possibilità di monetizzare i 32.239 mq mancanti nel caso in cui il comune richiede che tali standard coprano il 100% e non l'80% della previsione urbanistica indicata come SA assentibile. Questo in ragione del fatto che per il disposto della L.R. n° 36/97 viene indicata la S.A. commerciale ex art. 67 1° comma della L.R: n° 16/2008 ("la superficie di solaio, misurata al filo interno dei muri perimetrali, comprensiva dei muri divisori fra unità immobiliari o interni ad esse.") e non la SLP prevista come indicatore di riferimento dal D.M. 2.4.1968 n° 1444 (la superficie di tutti i pavimenti al lordo delle murature interne ed esterne).

(**) si riporta l'art. 5 del DM 1444/68, Rapporti massimi tra gli spazi destinati agli insediamenti produttivi e gli spazi pubblici destinati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi:
"I rapporti massimi di cui all'art 17 della legge n 765, per gli insediamenti produttivi, sono definiti come appresso:
1) nei nuovi insediamenti di carattere industriale o ad essi assimilabili compresi nelle zone D) la superficie da destinare a spazi pubblici o destinata ad attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi (escluse le sedi viarie) non può essere inferiore al 10% dell'intera superficie destinata a tali insediamenti;
2) nei nuovi insediamenti di carattere commerciale e direzionale, a 100 mq di superficie lorda di pavimento di edifici previsti, deve corrispondere la quantità minima di 80 mq di spazio, escluse le sedi viarie, di cui almeno la metà destinata a parcheggi (in aggiunta a quelli di cui all'art. 18 della legge n. 765); tale quantità, per le zone A) e B) è ridotta alla metà, purché siano previste adeguate attrezzature integrative."

Elenco delle varianti urbanistiche - aspetti legati ai piani sovraordinati

- **variante 1**: (cartografica e normativa per PUC): Aree non soggette a variante urbanistica se non per la rimozione dell'accordo di programma

Sul territorio di Ventimiglia, relativamente al PUC vigente, oltre a quanto specificato nelle varianti seguenti, si trovano aree interessate da questo tipo di vincolo per complessivi **57.533,00 m^2**
Naturalmente fra di esse non vengono ricomprese le aree oggetto delle varianti adottate con il presente accordo di programma. In ogni caso si considera ultimata l'attuazione della previsione originaria e dunque il vincolo cessa di avere uno scopo e potrà essere rimosso con l'approvazione della variante di che trattasi.
Lo stesso tipo di vincolo di accordo di programma, verrà eliminato anche nella parte normativa delle norme tecniche attuative del PUC.
Altre aree oggetto di cessione con atto separato, non richiedono varianti urbanistiche in quanto le loro funzioni non verranno mutate (si veda ad esempio la zona più a Ovest) limitrofa alla spiaggia cd. del Darsenun, in area prossima al confine di Stato.

- **variante 2**: (cartografica e normativa per PUC e PTCP): DT7 a DT 7B e Polo S25

Dette varianti riguardano il punti principale della trasformazione oggetto dell'accordo e costituiscono il nucleo della variante urbanistica in oggetto.
Dal punto di vista del PTCP il regime di impianto viene mutato in Tessuto urbano, coerentemente con le destinazioni proposte mentre dal punto di vista urbanistico il settore viene diviso secondo due nuovi distretti di trasformazione, uno destinato a area produttiva artigianale (a nord), uno destinato ad occupare nuovi insediamenti commerciali a sud.

Nel mezzo e a nord si viene a creare una nuova zona a servizi destinata ad accogliere servizi pubblici (nuovo deposito mezzi RT trasporti, parcheggi, verde e altri servizi individuata con la sigla Polo S 25 c) e area di stoccaggio mezzi per la raccolta di RSU a nord (Polo S 25 b)). Su tutti gli ambiti in oggetto grava il vincolo di realizzare una pista ciclabile e pedonale d'argine con una fascia alberata per ridurre l'impatto visivo dell'intervento dal SIC del Roja.
Per quanto riguarda il DT 7 A (commerciale), le varianti aggiornano contestualmente e in deroga il piano commerciale comunale. Connesse all'attuazione del DT, vi sono ulteriori porzioni di territorio cittadino, ancorché solo le aree del Polo S 25 limitrofe ai DT (settori b) e c)), vadano a costituire un unico SOUdi approvazione comunale.

- Polo s 25 a) (cartografica) : area Nord – staz. Bevera

Riguarda una piccola porzione di terreno già occupata da un parcheggio per automezzi ma attualmente la sua destinazione urbanistica è area ferroviaria dunque essendo oggetto di cessione necessita, pur mantenendo la funzione attuale, di variare il suo ambito urbanistico passando a "servizi locali". Non sono necessarie modifiche al regime di PTCP.

- Polo S25 d) (cartografica e normativa per PUC e PTCP)

Dal punto di vista del PTCP il regime di impianto viene mutato in ID MA, coerente con le destinazioni proposte, e analogo al regime normativo delle aree limitrofe verso nord.

- Polo S 25 e) : (cartografica e normativa per PUC e PTCP)

Anche questo ambito, riguarda le aree oggetto di cessione obbligatoriamente connessa all'attuazione del DT 7, per compensazione degli standard urbanistici ex DM 2/4/1986 n. 1444 relativi ai nuovi distretti e in particolare la variante prevede la coesistenza delle nuove previsioni con il sito archeologico destinato ad occupare la prosecuzione del percorso storico museale connesso al sito di Albintimilium, poco distante.
La variante, previa accurata indagine archeologica, si pone l'obiettivo di realizzare una vasta area a parcheggio in grado di ospitare anche un nuovo mercato all'aperto, al di sotto della quale il sedime archeologico sia sempre protetto e visitabile.
Viene prevista anche la riqualificazione della via Aurelia (C.so Genova), mediante la previsione di realizzare un percorso pedonale coperto con un lungo edificio in linea che connetta il livello della città attuale con il parcheggio e il nuovo Mercato all'aperto, situato al livello attualmente occupato dai binari. L'attuazione dell'intervento come prospettato, effettuate le debite indagini sotto il profilo archeologico, trova comunque una sua praticabilità dal punto di vista urbanistico in ragione del fatto che gli standard previsti dal D.M. 2.4.1968 n° 1444 verrebbero soddisfatti con la realizzazione di due livelli di servizi pubblici (dunque circa ulteriori 101.000 m2 di area a servizi destinati a parco archeologico e parcheggi e verde pubblico) realizzati al di sotto del livello attualmente occupato dai binari
Dal punto di vista del PTCP il regime di impianto viene mutato, per la parte esterna al regime ME in Tessuto urbano, coerentemente con le destinazioni proposte e con gli ambiti di PTCP limitrofi.

- Polo S25 f) (cartografica) : area a Nord del DT 6 già in comodato d'uso al Comune come parcheggio pubblico.

Per tale porzione di territorio è previsto semplicemente il cambio di destinazione urbanistica come presa d'atto dello stato di fatto. Infatti il sedime in oggetto è già destinato a parcheggio pubblico pur essendo inserito come area ferrovia, analogamente a quanto specificato per il parcheggio adiacente alla stazione di Bevera.

- **variante 3**: (cartografica e normativa per PUC e PTCP) POLO s26

Questo ambito, riguarda le aree oggetto di cessione per compensazione degli standard urbanistici ex DM 2/4/1986 n. 1444 relativi ai nuovi distretti e sono relative alla realizzazione di nuovi servizi

pubblici sulle aree ferroviarie ad oggi non più necessarie situate nella zona a ponente e a levante della stazione centrale di Ventimiglia.
Su queste aree si andranno a concentrare essenzialmente nuove aree a parcheggio pubblico, servizi cronicamente carenti nel centro urbano, e un nuovo palazzo della salute in luogo di un edificio dismesso a est della stazione. È prevista invece nella zona a ovest della stazione, la realizzazione di un'area a servizi pubblici e verde, con la potenzialità di realizzarvi un museo.
Dal punto di vista delle modalità attuative, le aree nella zona del parco Roja costituiscono un unico SOU mentre tutte le aree "cittadine" legate alla variante 3 e al Polo S 25 settori d) ed e), costituiscono a loro volta un altro SOU.
Molto rilevante dal punto di vista dell'impatto e della dotazione potenziale di servizi e nuove attività, risulta la previsione per il Polo S 25 settore e) (area ex lavaggio), dove si prevede la realizzazione di un parco archeologico su cui realizzare aree a parcheggi e mercato coperto su tre livelli in totale per 101.000 mq.
Dal punto di vista del PTCP il regime di impianto viene mutato in Tessuto urbano, coerentemente con le destinazioni proposte, lasciando invariato il tessuto individuato col regime di ME.
L'area del Polo S 25 settore d) viene invece annessa all'ambito ID MA confinante con la stessa verso nord.

variante 4 (cartografica e normativa per PUC) variante Campasso Nervia
Queste varianti "minori", riguardano la parte più a est all'interno della quale si prevede la realizzazione di nuova viabilità per connettere l'area a parcheggio già esistente con il sottopasso ferroviario in via Gradisca.
Sono inoltre previste l'inserimento di una pista ciclopedonale nel DT 6 e il potenziamento della viabilità lungo la via Basso.
Appena più rilevante è la variante normativa che va a mutare il contenuto dell'art. 33 della N.T.A. del PUC vigente connessa alla realizzazione di spazi commerciali di vicinato per potenziare e sviluppare l'offerta per i passeggeri del servizio ferroviario.
Per quanto riguarda tale variante, si aggiorna contestualmente e in deroga il piano commerciale comunale in modo coerente con la previsione adottata.

- **variante 5**: (cartografica e normativa per PUC): modifica tracciato Aurelia

La variante in oggetto prende le mosse dalla necessità di eliminare l'indicazione della sovrapposizione del vecchio tracciato viabilistico previsto dal PUC vigente sulle aree oggetto di cessione da parte di RFI e connesse all'accordo di programma, perché le nuove previsioni di servizi qui previste, rendono indispensabile un diverso collegamento alle aree centrali cittadine con la nuova infrastruttura allo studio e di competenza sovracomunale. Viene già previsto infatti il suo inserimento a livello di PTR e va sottolineato che già il PUC prevedeva fosse prettamente indicativa l'indicazione oggetto di rimozione con la presente variante.

Arch. Andrea Mertina