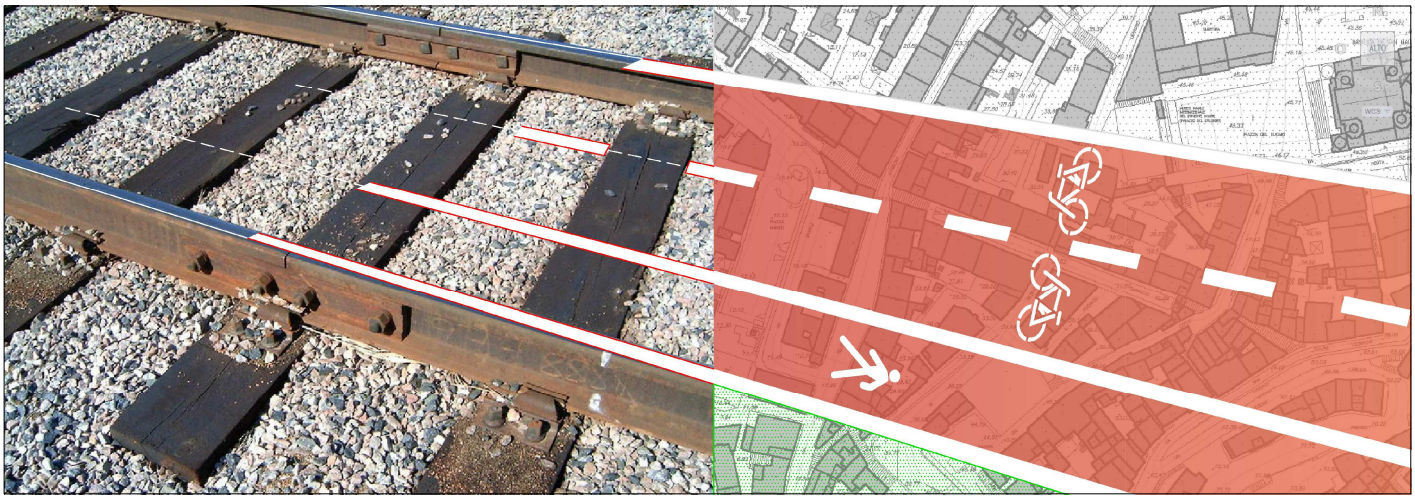
Provincia di Savona

COMUNE DI ANDORA



ACCORDO DI PROGRAMMA

ai sensi art. 58 L.R. 4 settembre 1997 n.36

Realizzazione di una Pista Ciclopedonale sul sedime della dismessa tratta ferroviaria San Lorenzo al Mare–Andora ed il riassetto urbanistico delle aree ferroviarie del Ponente Ligure
TRATTO INSISTENTE SUL TERRITORIO DEL COMUNE DI ANDORA

oggetto:

Relazione

Variante maggio 2022

elaborato

Elab. 1

Progettisti

arch. Paolo Ghione
arch. Isabella Rabellino

Collaboratori:

Sandro Garassino

data: MAGGIO 2022

scala

	percorso file:	redatto	corretto	approvato
rev.	motivo			
rev.	motivo			
rev.	motivo			
rev.	motivo			

A seguito della stipula definitiva dell'Intesa Quadro tra Regione Liguria, RFI e i Comuni di Andora, Cervo, San Bartolomeo al Mare, Diano Marina, Imperia, in data 20.04.2018, con la quale si demandava ai singoli Comuni la possibilità di attuare singoli Accordi di Programma per la realizzazione della pista ciclo pedonale, ai sensi dell'art. 58 della L.R. n. 36/1997, il Comune di Andora ha predisposto tale accordo per l'intervento di "*Realizzazione della Pista ciclabile e percorso pedonale sul sedime della dismessa tratta ferroviaria S. Lorenzo Al Mare – Andora. - Porzione del tracciato insistente sul territorio del Comune di Andora* ", tra Regione Liguria RFI e Comune di Andora.

L'Accordo di Programma in parte contiene la variante al PUC ai sensi dell'art. 44 della L.R. 36/97, in merito alle modifiche delle Norme di Conformità e Congruenza (NCC) relative al sub ambito RU15 e alla creazione dei nuovi sub ambiti ICp7 ed RU39, al fine di ottenere la valorizzazione delle aree di proprietà di RFI con lo scopo di compensare il valore del sedime della pista ciclopedonale ed aree limitrofe da cedere al Comune come previsto dalla richiamata Intesa Quadro.

La modifica della strumentazione urbanistica generale non riguarda espressamente la realizzazione del tracciato della pista ciclo pedonale, per altro già compatibile alle previsione dell'art. 79 ter delle N.T. di PTCP, bensì la modifica di ambiti di PUC per la valorizzazione del Parco Costiero Ciclopedonale del Ponente al fine di consentire interventi di riqualificazione urbana, infrastrutturale e paesaggistica delle aree interessate.

L'Accordo di programma comprende il progetto definitivo per la realizzazione del lotto "pista ciclopedonale" nel territorio del comune di Andora - aree ex sedime ferroviario linea Genova – Ventimiglia.- a firma dell'arch. Poggio e dell'arch. Armellino assunto agli atti di questa amministrazione in data 20.01.2020 con nota prot. n. 1451.
Tale progetto ha come obiettivo il recupero di una porzione di ex sedime ferroviario tramite la realizzazione di una pista ciclopedonale continua nel territorio comunale di Andora. che si inserisce all'interno della richiamata Intesa Quadro che ha tra gli obiettivi principali, quello di individuare i beni ferroviari da dismettere destinati ad altri usi urbani compatibili con il contesto circostante ed i criteri e le modalità per la trasformazione urbanistica delle aree da destinare ad altri usi urbani, nonché il dimensionamento delle funzioni urbanistiche ammesse, l'assetto funzionale, le quote minime di aree per il soddisfacimento dei relativi standard urbanistici.

Variante PUC ai sensi dell'art. 44 della L.R. n. 36/97 - modifica delle Norme di Congruenza e Conformità (NCC) in merito agli ambiti SI-U, ReS8.

La variante interessa i seguenti ambiti del vigente PUC:

- Ambito SI-U: vecchio tracciato ferroviario;
- ReS8 Sub Ambito RU 15." Ex stazione ferroviaria"
- Ambito SI-L: ambito del litorale;

<u>Ambito SI-U: vecchio tracciato ferroviario: Normativa attuale</u>

Ad oggi l'ambito SI-U (Servizi infrastrutturali – Urbani) risulta normato dalle NCC di PUC all'art. 17.1 come segue:

"Il vecchio tracciato ferroviario, una volta dismesso per l'uso originario dovrà essere destinato ad uso pubblico come percorso pedonale attrezzato in grado di costituire il collegamento pubblico tra

la nuova stazione ferroviaria ed il mare ed inoltre tra i comuni contermini di S. Bartolomeno e Laigueglia.
In tale ottica si potranno prevedere soluzioni funzionali che oltre a garantire la pedonabilità e la ciclabilità del percorso prevedano l'uso di sistemi di mobilità pubblica automatizzati leggeri e non invasivi, né dal punto di vista paesaggistico né da quello dell'inquinamento acustico ed atmosferico.
Ove possibile lungo il percorso dovranno essere messi a dimora alberi e vegetazione ornamentale. Inoltre dovranno essere previsti luoghi di sosta attrezzati ed un numero diffuso di accessi-uscite in modo da garantire la "permeabilità" del percorso stesso al tessuto urbano.
Qualora le quote lo consentano, nel rilevato, al di sotto del piano di calpestio, potranno essere ricavati spazi da adibirsi a funzione commerciale e di servizio ".

Ambito SI-U: vecchio tracciato ferroviario sub ambito RU39: Contenuti della variante

La porzione del vecchio tracciato ferroviario viene destinata a pista ciclopedonale.
E' stato creato pertanto un sub ambito individuato dalla sigla ICp7: Interesse Comune di Progetto.

L'art. 17.1 delle NCC viene così modificato:
" Il vecchio tracciato ferroviario, una volta dismesso per l'uso originario dovrà essere destinato ad uso pubblico come percorso pedonale attrezzato in grado di costituire il collegamento pubblico tra la nuova stazione ferroviaria ed il mare ed inoltre tra i comuni contermini di S. Bartolomeno e Laigueglia.
In tale ottica si potranno prevedere soluzioni funzionali che oltre a garantire la pedonabilità e la ciclabilità del percorso prevedano l'uso di sistemi di mobilità pubblica automatizzati leggeri e non invasivi, né dal punto di vista paesaggistico né da quello dell'inquinamento acustico ed atmosferico.
Ove possibile lungo il percorso dovranno essere messi a dimora alberi e vegetazione ornamentale. Inoltre dovranno essere previsti luoghi di sosta attrezzati ed un numero diffuso di accessi-uscite in modo da garantire la "permeabilità" del percorso stesso al tessuto urbano.
Qualora le quote lo consentano, nel rilevato, al di sotto del piano di calpestio, potranno essere ricavati spazi da adibirsi a funzione commerciale e di servizio.

Nell'ambito SI-U le aree ex ferrovia hanno destinazione Interesse Comune Progetto "ICp 7" come individuato in cartografia di PUC Tav. B4a e Tav. B9a - ovvero "*Interesse comune pista ciclopedonale".*

Ambito ReS8 sub ambito RU 15.” Ex stazione ferroviaria": Normativa attuale

Il Sub Ambito RU 15 ad oggi risulta normato dalla sotto riportata scheda della NCC di PUC:

SUB-AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA	EX STAZIONE FERROVIARIA	RU	15

15.1 Descrizione

L’edificio della attuale stazione ferroviaria.

15.2 Pianificazione di livello sovraordinato e vincoli

Indicazioni P.T.C.P		
Assetti	Vigente	
Insediativo	Cfr. Tav. B6	
Vegetazionale		
Geomorfologico		

Vincoli
Cfr. Tav. B7

15.3 Finalità normativa e tipologia degli interventi ammissibili

Si prevede la demolizione e ricostruzione con incremento di superficie agibile, con destinazione alberghiera, salvo il mantenimento delle superfici residenziali esistenti

15.4 Parametri urbanistici e dimensionali

Destinazione urbanistica		Turistico ricettiva	
	Lotto asservibile esistente	m2	672
SA	Superficie Agibile	m2	3.000

Numero max. piani fuori terra			
Altezza massima		m	
Distanze	Strade principali	m	5
	Strade secondarie	m	3
	Confini	m	5
	Fabbricati	m	10

15.5 Standard urbanistici

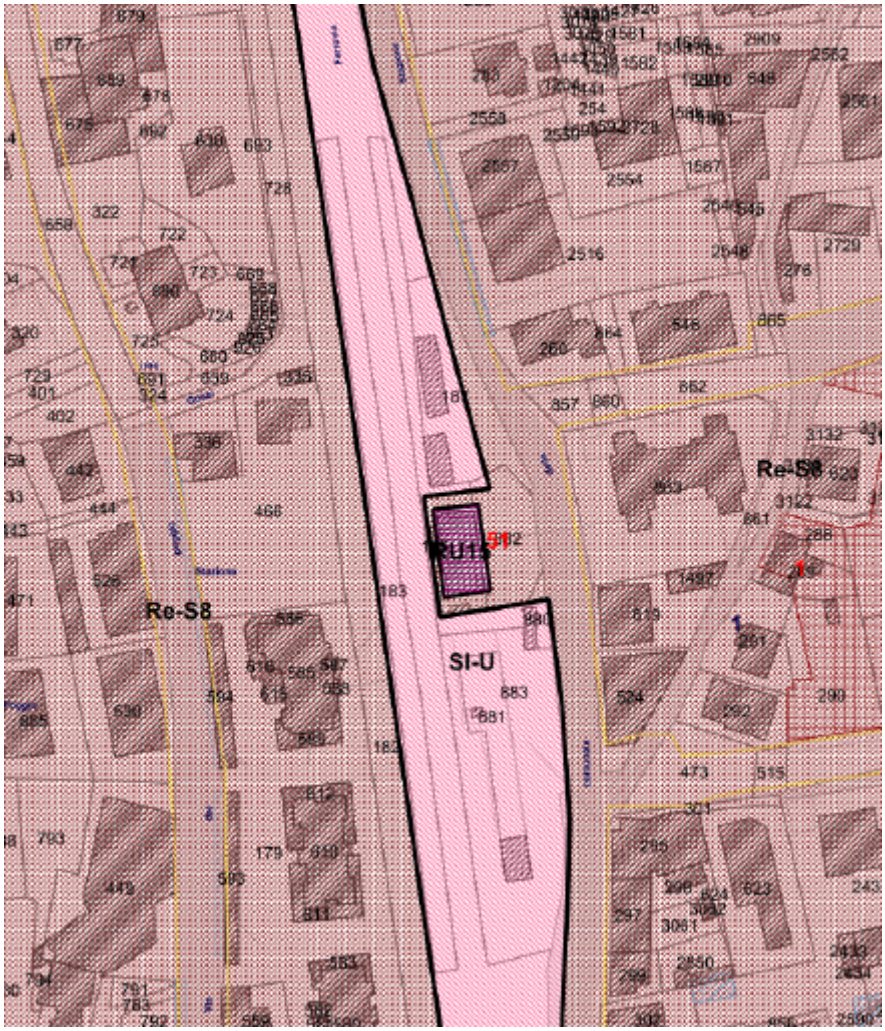
	Identificativo cartografico	m2	note
Spazi pubblici attrezzati per il gioco e lo sport	Vp9	818	Le aree a standard dovranno essere reperite nell’ambito del progetto di riuso dell’intero sedime del tracciato ferroviario dimesso che il P.U.C. identifica come ambito per Servizi Infrastrutturali Urbani (SI-U)
Parcheggi pubblici	Pp8	818	

15.6 Indicazioni tipologico progettuali di livello puntuale

Trattandosi di edilizia specialistica, non si prescrive il ricorso ad una precisa tipologia edilizia. Il progetto dovrà contenere adeguata giustificazione delle scelte strutturali, funzionali ed estetiche adottate con particolare riferimento alla funzione di riqualificazione dell’ambito urbano che l’intervento dovrà assumere.

15.7 Modalità di attuazione

P.C.C.



Ambito ReS8 sub ambito RU 15 ”Ex stazione ferroviaria”: Contenuti della variante

La variante consiste nella modifica dell’Ambito ReS8 e della scheda RU15 in alcune parti riguardanti:

- modifica del perimetro del su ambito RU15;

- modifica della tipologia degli interventi ammissibili inserendo la possibilità di interventi di ristrutturazione edilizia, ricomposizione volumetrica, ristrutturazione urbanistica degli altri edifici e la realizzazione di nuove volumetrie con destinazione d'uso turistico ricettiva e commerciale sino al raggiungimento delle quantità previste dalla presente scheda. Inoltre è ammessa la realizzazione di strutture ludico sportive a servizio dell’attività ricettiva e relativi manufatti di servizio e accessori nel rispetto della normativa vigente di settore;

- modifica della destinazione urbanistica inserendo la possibilità di realizzazione di Superficie turistico ricettiva e commerciale;

- modifica della previsione di standard eliminando le aree Vp9 e Pp8 ed indicando quale standard la cessione di aree per la realizzazione della pista ciclopedonale Andora-San Lorenzo al Mare individuata come ICp7 ;

Il sub ambito RU 15 ricade zona in TU dell'assetto insediativo di PTCP e non risulta essere interessata da vincolo paesaggistico ne da vincolo idrogeologico;

L'area non risulta interessata da aree inondabili, di suscettività al dissesto, né aree naturalistiche o di SIC.

Si riporta di seguito la scheda proposta:

SUB-AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA	**EX STAZIONE FERROVIARIA**	**RU**	**15**

Descrizione
L'edificio della attuale stazione ferroviaria.

Pianificazione di livello sovraordinato e vincoli

Indicazioni P.T.C.P		
Assetti	Vigente	
Insediativo	TU	

Vincoli
Cfr. Tav. B7 Vincolo monumentale D.P.C.R. n. 117 del 06/09/2021

Finalità normativa e tipologia degli interventi ammissibili
Sono ammessi interventi edilizi degli immobili vincolati ai sensi del Titolo I D.Lgs 42/2004 (stazione e magazzino merci) con destinazione d'uso turistico ricettiva e commerciale previsti ai sensi degli artt. 20 e 21 del richiamato D.Lgs 42/2004. Sono ammessi interventi di ristrutturazione edilizia, ricomposizione volumetrica, ristrutturazione urbanistica degli altri edifici e la realizzazione di nuove volumetrie con destinazione d'uso turistico ricettiva e commerciale sino al raggiungimento delle quantità previste dalla presente scheda. Inoltre è ammessa la realizzazione di strutture ludico sportive a servizio dell'attività ricettiva e relativi manufatti di servizio e accessori nel rispetto della normativa vigente di settore.

Parametri urbanistici e dimensionali

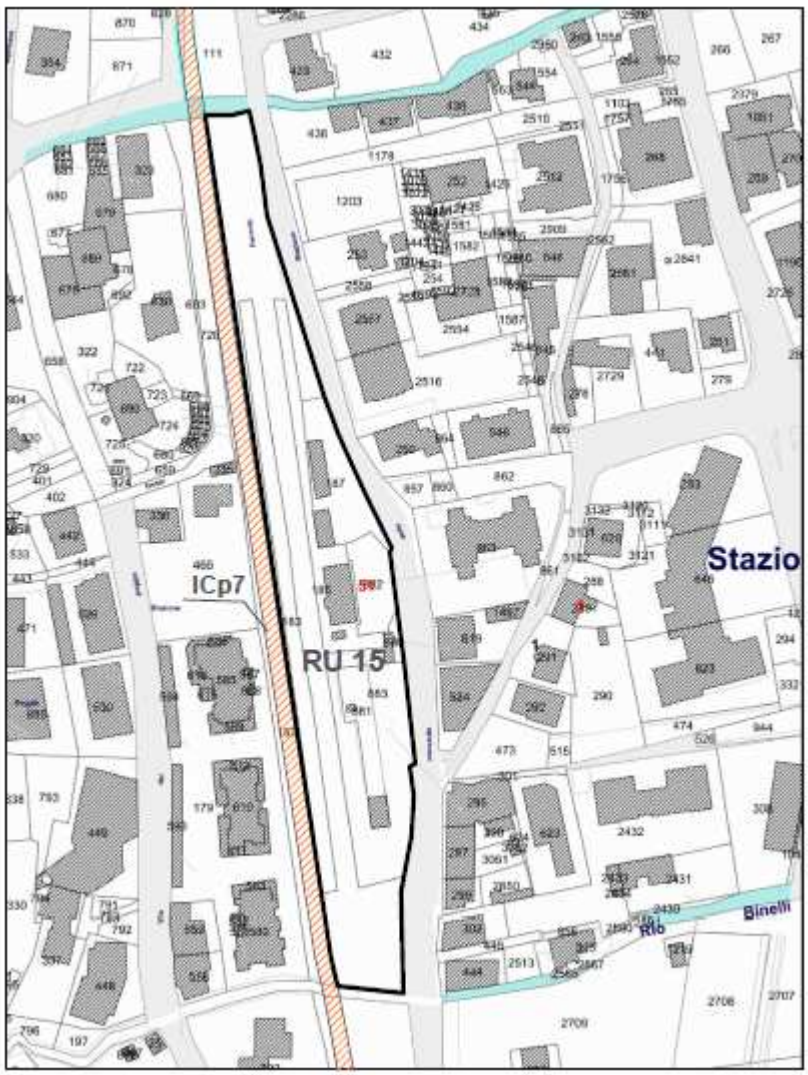
Destinazione urbanistica		Turistico ricettiva Commerciale	
	Lotto asservibile	m2	8429
SA	Turistico ricettivo	m2	3.000
SA	Commerciale	m2	600

Altezza massima	Edificio turistico ricettivo	m	15
	commerciale	m	7
	Locali tecnici e accessori	m	3.50
Distanze	Strade principali	m	5
	Strade secondarie	m	3
	Confini	m	5
	Fabbricati vincolati	m	10

Standard urbanistici
Lo standard urbanistico derivante dagli interventi previsti sono assolti dalla cessione delle aree per la realizzazione della pista ciclopedonale Andora San Lorenzo al Mare, individuata come "Icp7 – aree interesse comune pista ciclo-pedonale Andora – San Lorenzo al Mare" circa mq 49.015,00

Indicazioni tipologico progettuali di livello puntuale
Trattandosi di edilizia specialistica, non si prescrive il ricorso ad una precisa tipologia edilizia. Il progetto dovrà contenere adeguata giustificazione delle scelte strutturali, funzionali ed estetiche adottate con particolare riferimento alla funzione di riqualificazione dell'ambito urbano che l'intervento dovrà assumere.

Modalità di attuazione
P.C.C.



Ambito SI-U e SI-L sub ambito RU39 "Ex casello Conca Verde": Normativa attuale

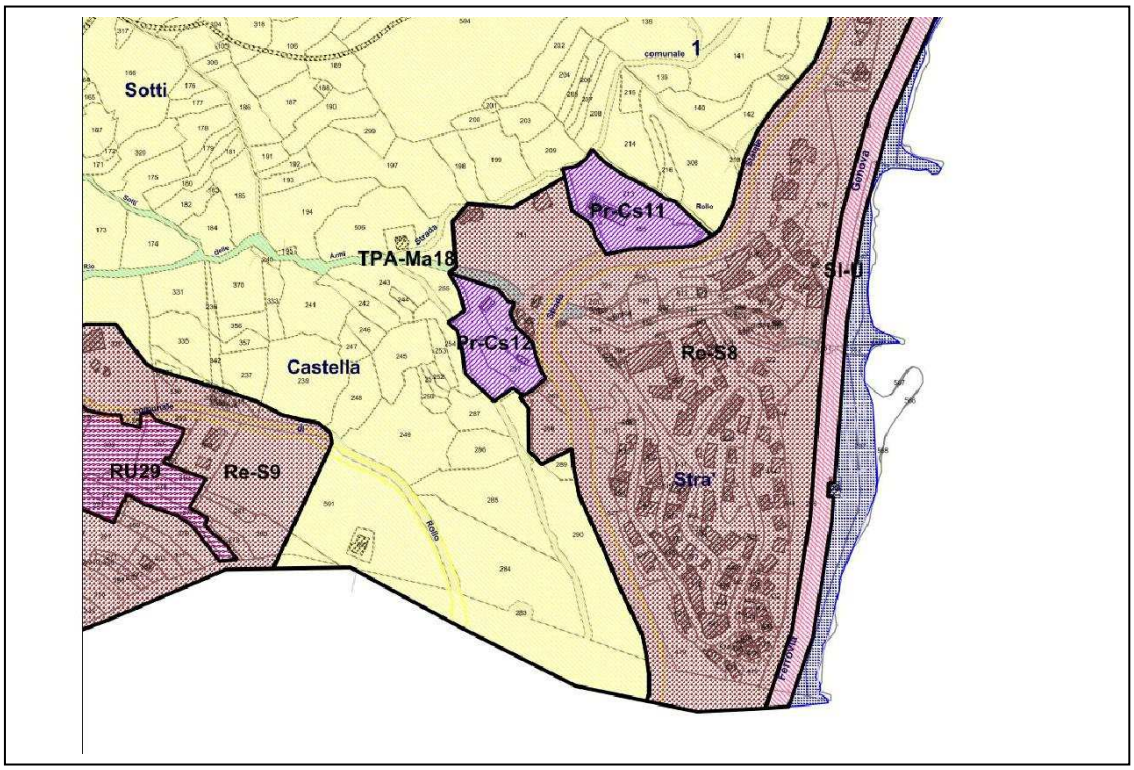
Ad oggi l'area in cui si vuole creare il sub ambito RU 39 ricade in Ambito SI-U ed SI-L normato all'art. 17 delle NCC di PUC vigente di seguito riportato:

"Art. 17 Ambiti per servizi infrastrutturali e parco urbano

Nel territorio comunale sono individuati diversi ambiti per sevizi infrastrutturali: il primo di interesse generale contraddistinto con la sigla "SI", relativo alla realizzazione della nuova linea e stazione ferroviaria è ricompresso all'interno del distretto di trasformazione DTR2 allo scopo di inserire le trasformazioni necessarie per la realizzazione ed il funzionamento della nuova infrastruttura all'interno di un sistema integrato di interventi di pianificazione a scala urbana. Le caratteristiche che tale servizio dovrà assumere sono pertanto descritte nel DTR citato.
Il secondo, di interesse urbano, anche se con importanti possibili effetti anche alla scala sovracomunale, contraddistinto con la sigla "SI-U", relativo al riuso a fini urbani della sede dimessa del vecchio tracciato ferroviario, costituirà uno standard urbanistico per "spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport"; il terzo di interesse comunale, contraddistinto con la sigla "SI-L" relativo all'ambito del litorale; gli ambiti per parco urbano, contraddistinto con la sigla "PU" e il parco fluviale, contraddistinto con la sigla "PU-F".

17.1 Ambito SI-U: vecchio tracciato ferroviario
Il vecchio tracciato ferroviario, una volta dismesso per l'uso originario dovrà essere destinato ad uso pubblico come percorso pedonale attrezzato in grado di costituire il collegamento pubblico tra la nuova stazione ferroviaria ed il mare ed inoltre tra i comuni contermini di S. Bartolomeno e Laigueglia.
In tale ottica si potranno prevedere soluzioni funzionali che oltre a garantire la pedonabilità e la ciclabilità del percorso prevedano l'uso di sistemi di mobilità pubblica automatizzati leggeri e non invasivi, né dal punto di vista paesaggistico né
da quello dell'inquinamento acustico ed atmosferico.
Ove possibile lungo il percorso dovranno essere messi a dimora alberi e vegetazione ornamentale.
Inoltre dovranno essere previsti luoghi di sosta attrezzati ed un numero diffuso di accessi-uscite in modo da garantire la "permeabilità" del percorso stesso al tessuto urbano.
Qualora le quote lo consentano, nel rilevato, al di sotto del piano di calpestio, potranno essere ricavati spazi da adibirsi a funzione commerciale e di servizio.

17.2 Ambito SI-L: Litorale
L'ambito del litorale comprende tutte le aree a valle della linea demaniale destinate prevalentemente all'attività balneare e/o portuale.
Tale ambito è disciplinato dal Piano degli Arenili vigente che fa parte integrante della struttura del Piano. Per le aree non ricomprese all'interno del perimetro del Piano degli Arenili vale il regime di Conservazione e non sono ammessi interventi edilizi.
Il Piano degli Arenili vigente dovrà essere adeguato in coerenza con il vigente PUD al fine di sviluppare i criteri regionali per gli interventi sul Demanio marittimo, e con l'art. 8.3 delle Norme di Livello Puntuale. "



Ambito SI-U e SI-L sub ambito RU39 "Ex casello Conca Verde": Contenuti della variante

La variante consiste nella creazione di un nuovo sub ambito RU 39 – ex casello Conca Verde, riguardante una porzione di territorio, individuata al NCT al fg 52 mapp 296 e 295 parte per una superficie di circa mq 7480.

La scheda relativa al nuovo sub ambito prevede principalmente:

- interventi ammessi sino alla ristrutturazione edilizia e/o sostituzione edilizia;

- possibilità di adeguamento igienico funzionale attraverso ampliamento del 10% della Sa esistente;

- destinazioni d'uso ammesse: commerciale/pubblico esercizio e turistico ricettivo;

- standard assolto dalla cessione di aree per la realizzazione della pista ciclopedonale Andora-San Lorenzo al Mare individuata come ICp7

Il sub ambito RU 39 ricade zona in ID MA dell'assetto insediativo di PTCP e risulta essere interessata da vincolo paesaggistico (DM 24 aprile 1985 e DM04 febbraio 1956), da vincolo idrogeologico e ricade in area Pg3b di suscettività al dissesto.

L'area non risulta interessata da aree inondabili, né aree naturalistiche o di SIC.

Si riporta di seguito la scheda proposta:

SUB-AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA	EX CASELLO CONCA VERDE	RU	39

39.1 Descrizione

Sub ambito inserito all'interno dell'ambito SI-U a seguito di dismissione delle linea ferroviaria Genova - Ventimiglia

39.2 Pianificazione di livello sovraordinato e vincoli

Indicazioni P.T.C.P		
Assetti	Vigente	
Insediativo	ID-MA	

Vincoli
Cfr. Tav. B7

39.3 Finalità normativa e tipologia degli interventi ammissibili

Sono ammessi interventi sino alla ristrutturazione edilizia e/o di sostituzione edilizia. La superficie agibile esistente potrà essere incrementata del 10% per adeguamento igienico funzionale. Sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso:

commerciale / pubblico esercizio

turistico ricettivo

39.4 Parametri urbanistici e dimensionali

Destinazione urbanistica		Turistico ricettiva Commerciale/pubblici esercizi	
	Lotto asservibile	m2	7480
SA	Commerciale / Turistico ricettivo	m2	Esistente + 10%

Altezza massima	Edificio turistico ricettivo	m	6
	Commerciale/pubblici esercizi	m	6
Distanze	Strade principali	m	5
	Strade secondarie	m	3

39.5 Standard urbanistici

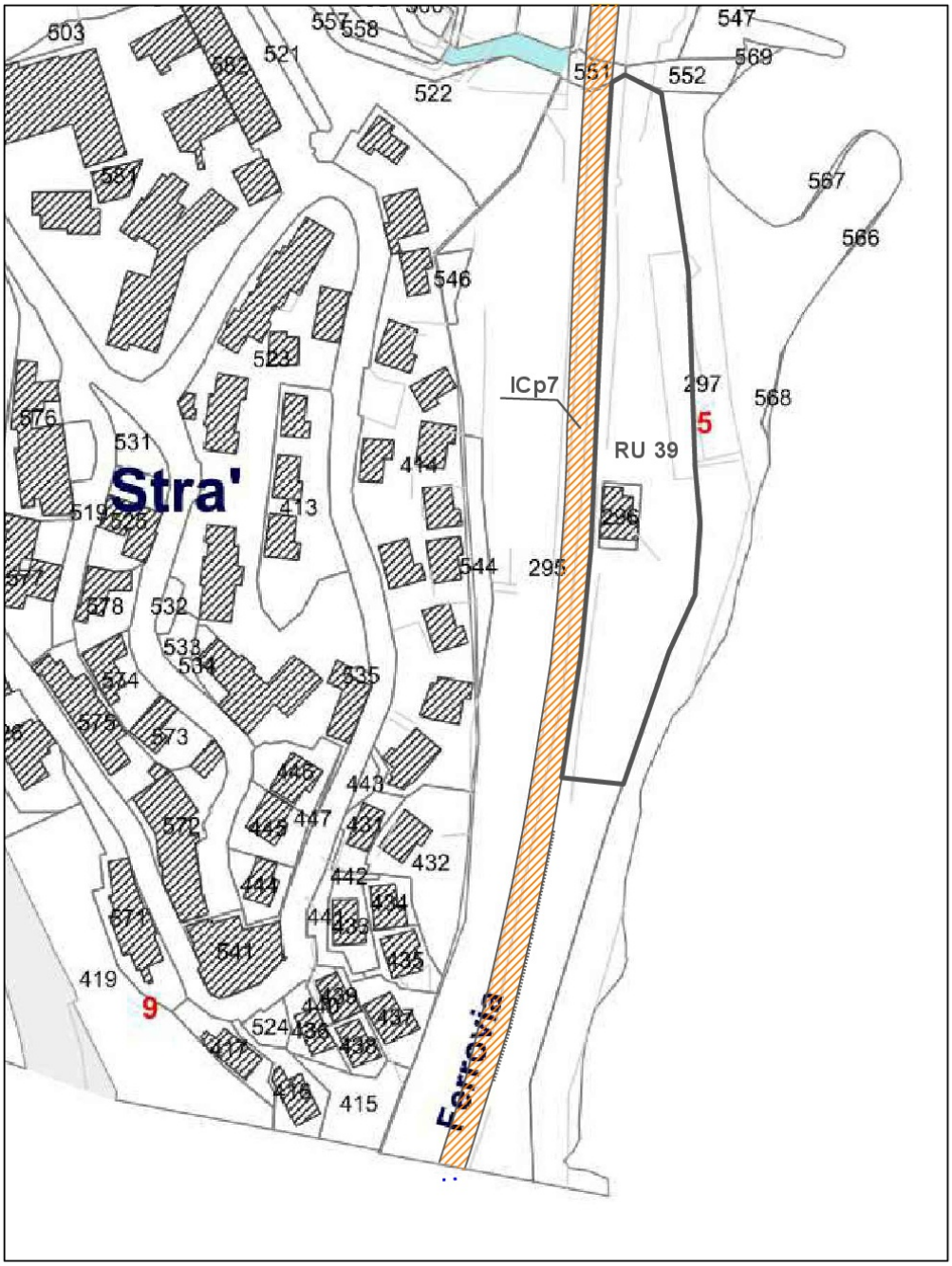
Lo standard urbanistico derivante dagli interventi previsti sono assolti dalla cessione delle aree per la realizzazione della pista ciclopedonale Andora San lorenzo al Mare, individuata come "Icp7 – aree interesse comune pista ciclo-pedonale Andora – San Lorenzo al Mare" circa mq 40.071,00

39.6 Indicazioni tipologico progettuali di livello puntuale

Trattandosi di edilizia specialistica, non si prescrive il ricorso ad una precisa tipologia edilizia. Il progetto dovrà contenere adeguata giustificazione delle scelte strutturali, funzionali ed estetiche adottate con particolare riferimento alla funzione di riqualificazione dell'ambito urbano che l'intervento dovrà assumere.

39.7 Modalità di attuazione

P.C.C.



RU 39 scala 1:2000

Progettazione definitiva per la realizzazione del lotto "pista ciclopedonale" nel territorio del comune di Andora - aree ex sedime ferroviario linea Genova – Ventimiglia

La progettazione, affidata all'arch. Massimo Armellino ed all'arch. Fabio Poggio, riguarda il recupero di una porzione del ex sedime ferroviario prevedendo la realizzazione di una pista ciclopedonale che va dall'incrocio fra via Carminati e via Merula e via Risorgimento ex passaggio a livello sino a raggiungere il confine con il comune di Cervo, circa 30 metri prima dell'imbocco della galleria.

Allo stato attuale lungo l'intero tratto, i binari e le traversine sono stati rimossi mentre permane il tipico ballast ferroviario. La massicciata copre l'intera superficie di intervento e presenta un andamento irregolare, con lievi dislivelli sia in senso longitudinale che trasversale.
La larghezza totale del sedime varia lungo il percorso, con un allargamento significativo in corrispondenza della sede della vecchia stazione ferroviaria.
Il tracciato interseca la viabilità veicolare circostante con sottopassi o sovrappassi.

Il progetto prevede la realizzazione di una pista ciclopedonale della larghezza costante di 2,5 m, affiancata da un percorso pedonale caratterizzato dalla stessa pavimentazione ma di larghezza variabile (fino ad un massimo di 2,5 m). Il percorso è stato studiato in modo da ridurre al minimo la necessità di intervenire con rimozioni e demolizioni degli elementi puntuali presenti.

La massicciata verrà lievemente rimodellata per eliminare i dislivelli presenti e per realizzare un sottofondo adeguato alla successiva posa della pavimentazione. Si prevede di intervenire evitando rimozioni o trasferimenti in altri luoghi del materiale ma esclusivamente con la rimodellazione e compattazione nello stesso sito, tranne che per una porzione che sarà rimossa per uno spessore di circa 30 m nel tratto a valle dell'ex passaggio a livello di Via Trieste sino al sovrappasso del rio Vignette a seguito delle analisi ambientali eseguite che hanno evidenziato la presenza di elementi inquinanti leggermente superiori ai limiti consentiti per la destinazione d'uso prevista.

Verranno eseguiti adeguati raccordi in presenza delle varie intersezioni con la viabilità circostante.

Al di sopra del ballast verrà posizionato uno strato di tessuto non tessuto con lo scopo di separare lo stato esistente da quello di nuova realizzazione ed impedire l'eccessivo percolamento negli interstizi del getto di cemento drenante con cui verrà realizzata la pavimentazione. Il colore del getto sarà quello della terra, per diminuire il più possibile l' impatto paesaggistico.

Per gestire l'interferenza tra lo spazio dedicato alla circolazione delle biciclette e quello dedicato ai pedoni saranno posti in opera una serie di archetti parapedonali realizzati in ferro corten ed a cadenza regolare sarà garantita la permeabilità tra i due percorsi. In prossimità degli archetti parapedonali, dalla parte del percorso pedonale, verranno posizionate delle panchine.

Ad intervalli regolari lungo l'asse del tracciato, saranno posizionati i piante di medio fusto con relativa griglia a terra. Per garantire l'irrigazione delle piante verrà realizzato un apposito impianto. Lungo tutto il percorso sarà realizzata la predisposizione alla realizzazione dell'illuminazione pubblica.

Si rimanda a quanto non espressamente descritto nella presente relazione agli elaborati grafici e descrittivi facente parte integrante e sostanziale dell'Accordo di Programma, di cui all'elenco analogico.