

Relazione paesaggistica

Ai sensi dell'art. 146 DLGS gennaio 2004 n.42

RICHIEDENTE
AlfaCostruzioniEdili s.r.l.
Via Asti 25
12084 Mondovì (CN)

DATA: 25.10.2011

PROGETTISTI INCARICATI
ariu+vallino architetti associati
Arch. Vincenzo Ariu
Arch. Sabrina Vallino

INDICE

1. Premessa

2. Localizzazione e tipologia dell'intervento

3. Morfologia del contesto ed elementi di valore paesaggistico

3.1 Struttura del territorio

3.1.1 L'evoluzione degli insediamenti a scala territoriale

3.1.2 le fasi di crescita urbana

3.1.3 i percorsi storici

3.2 Paesaggio urbano attuale

3.3 Elementi significativi del contorno

4. Quadro di riferimento definito dal PTCP e dai vincoli sull'area

5. Lo stato attuale

6. Gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte

6.1 Tipologie proposte e rapporto con il contesto urbano

6.2 Tipologie edilizie e materiali del nuovo paesaggio urbano

6.3 Tipologie edilizie, la sostenibilità ambientale e risparmio energetico

7. Elementi di compensazione

7.1 Standard aggiuntivi

7.2 Riduzione della volumetria/superfici coperte

8. Elementi di mitigazione

9. Impermeabilizzazione del terreno

10. Riferimenti al contesto architettonico: materiali e colori

1. Premessa

La presente relazione paesaggistica è elaborata ai sensi dell'art. 146 del DGLS n. 42 del gennaio del 2004, nel rispetto dei contenuti dell'allegato al DPCM del 12-12-2005.
I contenuti fanno riferimento all'accordo di programma e alla scheda di PUC in variante che prevede:

Settore 1: Area Gavarry

Superficie:	8470 mq ca.
Attuazione	P.U.O. di iniziativa privata
funzioni insediabili	Residenza libera o a prezzo regolato Commerciale Direzionale (uffici, istituti bancari, studi medici, ecc.) Servizi Pubblici Parcheggi interrati pertinenziali e non pertinenziali
intervento ammissibile:	Ristrutturazione urbanistica
S.A.:	12.600 mq

Il distretto di Trasformazione si attua mediante PUO che dovrà prevedere la demolizione della volumetria esistente e, quanto agli edifici a destinazione privata, la ricostruzione di volumetria pari ad una densità non superiore a 5 mc/mq, generando una S.A. massima pari a 12.600 mq con la seguente previsione di funzioni e quantità di superfici correlate:

- 1) parcheggio interrato da cedere in parte al Comune al quale deve essere garantita una superficie non inferiore a 3.000 mq (valevole come standard);
- 2) aree a servizi al piano di campagna (circa 5000 mq); realizzazione di almeno 50 posti auto pubblici; soddisfacimento degli ulteriori standard, mediante la realizzazione di spazi a verde attrezzato a completamento delle opere di urbanizzazione primaria, con l'identificazione di specificità funzionali.
- 3) piano terreno degli edifici adibiti ad attività terziarie pari a 1.200 mq di S.A. e realizzazione di locale a destinazione pubblica pari ad almeno 550 mq.
- 4) realizzazione per 1500 mq di unità abitativa, con superficie non inferiore a 60 metri quadri, posti in vendita a prezzo da concordare con il Comune, al fine di favorire l'insediamento stabile di nuova unità familiari. Nel caso tale superficie residenziale posta in vendita a prezzo regolato fosse reperita altrove è da intendersi libera da vincoli di mercato.

- 5) Realizzazione di unità residenziali con un mix di superfici, al fine di garantire un utilizzo diversificato pari a 9.900 mq di S.A.

2. Localizzazione e tipologia dell'intervento

L'intervento proposto si configura come P.U.O. di iniziativa privata, esteso all'area a levante di Albisola Superiore, compresa tra Corso Ferrari (Strada Statale Aurelia) e via Giovanni XXIII ed ha come finalità economico-politica e sociale la delocalizzazione dello stabilimento Gavarry in un luogo idoneo nel Comune di Quiliano e una finalità urbanistica, strettamente legata alla città di Albisola Superiore, cioè riqualificare un'importante area centrale del tessuto urbano.

L'area come indicato nella scheda di P.U.C. prevede un insediamento con destinazioni d'uso diversificate con una prevalenza di edilizia residenziale al fine di indirizzare la progettazione alla realizzazione di una centralità urbana e nello stesso tempo un nuovo modello insediativo residenziale attento alla sostenibilità ambientale e al risparmio energetico. A tal fine, come già indicato nel P.U.C., le tipologie adottate hanno un carattere decisamente contemporaneo. Le soluzioni tecnologiche adottate integrate al linguaggio architettonico hanno caratteristiche tali che potrebbero essere un modello per la riqualificazioni degli edifici dell'espansione urbana degli anni sessanta che oltre ad essere indifferente al contesto urbano e priva dei requisiti prestazionali minimi oggi indispensabili. In particolar modo l'uso di serre bioclimatiche , l'uso di capotto di rivestimento dei muri perimetrali, l'uso intensivo di pannelli solari e fotovoltaici, l'uso del verde nel disegno degli spazi pubblici potrebbero caratterizzare una nuova città di Albisola. Se l'identità di una città, come di una persona, è destinata, per non morire, a modificarsi che sia occasione per il miglioramento dell'habitat.

3. Morfologia del contesto ed elementi di valore paesaggistico

3.1 Struttura del territorio

Lo studio della formazione dell'organismo territoriale è stato condotto seguendo l'approccio metodologico suggerito nelle Schede Esplicative redatte dalla Regione Liguria nel contesto degli "Indirizzi per l'elaborazione della disciplina paesistica degli Strumenti Urbanistici Generali".

3.1.2 L'evoluzione degli insediamenti a scala territoriale

La formazione dell'organismo territoriale di cui il territorio comunale di Albisola Superiore fa parte, passa attraverso fasi successive di acquisizione antropica del territorio che si sono alternate nelle varie epoche secondo il mutare delle condizioni storico-civili.

Schematicamente possiamo sintetizzare tale processo in tre passaggi fondamentali: quello di crinale e mezzacosta alta, quello di mezzacosta bassa e fondovalle, quello di fondovalle/piano e costa.

1) - Il mondo di crinale e mezzacosta alta rappresenta il primo momento dell'acquisizione antropica del territorio (e si ripete ciclicamente in tutti i momenti di crisi, cioè quando situazioni di pericolo impongono il contrarsi degli insediamenti civili verso le zone più alte, poco accessibili e quindi molto sicure). Il territorio viene acquisito, prima percorso e poi posseduto con insediamenti più o meno stabili, mediante percorrenze di crinale: da quella principale sul crinale appenninico a quelle dipartentesi da esso e dirigentesi verso la costa.

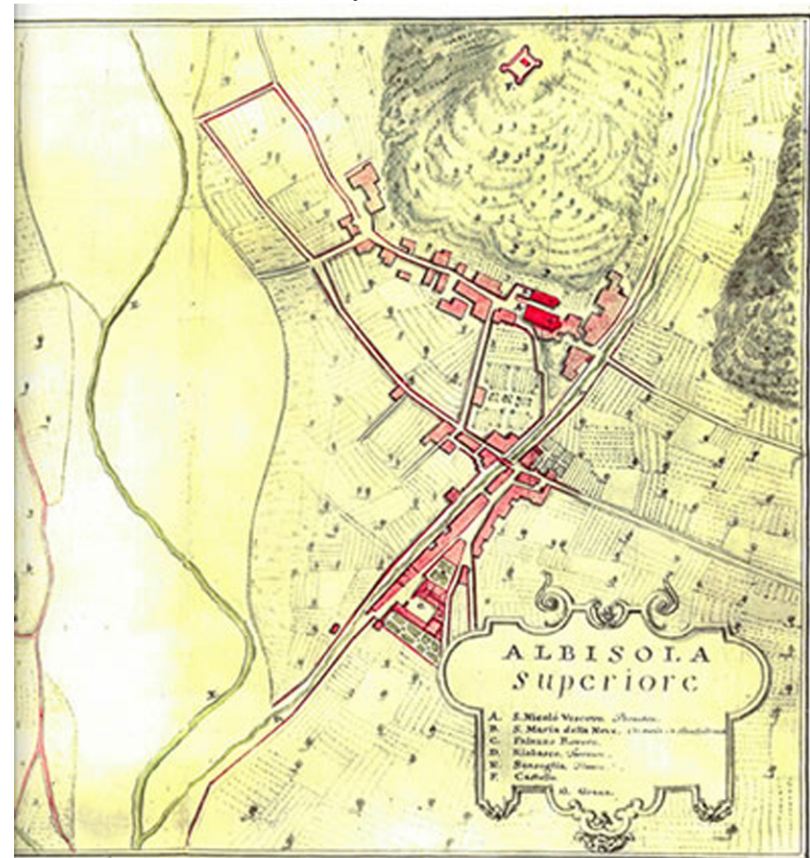
A crinale più lungo corrisponde direzione di penetrazione principale e formazione in nuce di insediamenti di maggior importanza sul loro punto di arrivo nel fondovalle, sul piano o sulla costa.



ortofoto



vista aerea delle aree Gavarry



planimetria storica

Nel territorio da noi considerato i crinali di questo tipo sono quello che provenendo dall'Appennino si biforca in due rami nell'ultimo tratto dando origine sulla costa agli insediamenti di Savona e Albissola Marina, e quello che dipartendosi dal Monte Beigua, piega verso la costa biforcandosi all'altezza dell'attuale Stella S.Giovanni e Stella S.Martino: uno dei due rami, frammentandosi ulteriormente in prossimità della costa, darà origine agli insediamenti di Celle e Varazze, l'altro, terminando invece alla confluenza del Sansobbio con il rio Basco, darà origine all'insediamento di Albisola Superiore.

Il mondo vissuto del territorio in questa fase è ristretto pertanto a tutte le aree prossime alle percorrenze di crinale, con qualche discesa di mezzacosta, ma sempre a quote elevate.

2) - il mondo di mezzacosta bassa e fondovalle rappresenta il secondo momento di acquisizione del territorio, quando la conoscenza attuata tramite i crinali ha consentito di eleggere siti di mezzacosta come insediamenti stabili, di congiungerli tramite percorsi aventi tale giacitura e di identificare sui fondovalle dei centri che unifichino tali sistemi insediativi. L'area di crinale viene abbandonata e tutto il mondo civile scende verso il basso. Si delineano percorsi sintetici per collegare il versante verso il mare con quello oltregiogo: Il Pero-Stella S.Giovanni-Sassello-Pontinvrea (mezzacosta sintetica), Albisola-Ellera-Stella-Sassello-Pontinvrea e Albisola-Stella-Sassello-Pontinvrea (fondovalle), e per collegare, parallelamente alla costa, tutti i centri di mezzacosta lungo di essa.

3) - il mondo di fondovalle/piano e costa rappresenta il terzo momento di acquisizione del territorio, quando l'interesse prevalente è nel possesso del piano e della costa e di alcuni punti di penetrazione verso l'interno e nei collegamenti più sintetici possibile fra di essi. Nelle fasi di acquisizione civile del territorio tale momento corrisponde all'epoca romana e rinascimentale; nei momenti di crisi esso invece, estremizzandosi, è la fotografia del possesso attuale del territorio. Tutto il mondo insediato è spostato verso la costa, con grossi addensamenti urbani senza soluzione di continuità innervati dal tracciato ferroviario e autostradale, con nodi di innesto per la penetrazione all'interno del territorio retrostante visto solo nella sua accezione di passaggio per il collegamento con polarità oltrappenniniche: in sostanza la cosiddetta "città-Liguria".

Il territorio comunale di Albisola non si discosta da questa visione, con la piana totalmente urbanizzata e le aree collinari circostanti che corrono il rischio di trasformarsi in suburbio, e l'interno del territorio non più posseduto se non in areali di fondovalle (Ellera).

Ciò comporta grandi rischi di degrado per l'interno, con grande ripercussione negativa per la costa, sia nel senso di perdita di un hinterland genetico naturale, sia come perdita di risorse di grande valore non solo economico ma soprattutto civile.

In questa ottica la lettura del territorio è necessaria perchè diventa propedeutica agli interventi di recupero pianificatorio e normativo.

3.1.1 le fasi di crescita urbana

La descrizione della crescita urbana, sia per quanto riguarda la struttura territoriale, sia per quanto riguarda l'armatura infrastrutturale, viene ristretta a brevi e sintetici cenni, in parte elaborati in base ai documenti cartografici.

Non vi sono notizie certe di insediamenti umani preistorici in questa parte del territorio, ma alcune tracce sono state rinvenute presso Alpicella e Bergeggi, e diversi studiosi ipotizzano la presenza dell'uomo sulla collina del Castellaro già a partire dal IV millennio a. C. Sul colle del Castellaro sono stati rinvenuti alcuni oggetti molto antichi, fatto che avvalorava la tesi secondo la quale in epoca preromana i Liguri costruivano delle rocche inespugnabili grazie alla morfologia del territorio.

La conquista romana da parte delle legioni del Console Lucio Emilio Paolo presso il Finalese è datata nel 181 a. C. e a partire da questa data inizia la sottomissione degli Ingauni ai Romani. La Tavola Peutingeriana (III sec d.C.) riporta Albisola Superiore come stazione di sosta sotto il nome di Alba Docilia, lungo la strada che univa Genova a Vado. Gli scavi archeologici in prossimità della stazione ferroviaria hanno rivelato la presenza di una villa romana, a testimonianza di un insediamento stabile ed organizzato, ma anche altri

ritrovamenti (località Massucco, area accanto a Villa Balbi) portano ad ipotizzare l'occupazione romana di gran parte della piana agricola.

Con la caduta dell'impero romano e l'inizio dell'epoca bizantina, Albisola diventa un distretto militare compreso nella Provincia Maritima Italorum, insieme a Celle e Varazze. A partire dal 643, il periodo delle spedizioni longobarde accomuna la storia di molti piccoli centri liguri, che sono costretti a vivere in isolamento, basandosi su un'economia di sussistenza, organizzata solo intorno ai monasteri. Non risultano certi i riferimenti a questo periodo; diversi territori albisolesi sono però registrati come appartenenti all'abbazia cistercense di Tiglieto, al monastero di San Quintino di Spigno e a quello femminile di Santa Giustina di Sezzadio.

Nel X secolo l'organizzazione feudale operata da Berengario II comprende Albisola nella grande marca feudale aleramica e agli inizi del XII secolo risulta insediato sul Castellaro (i cui ruderi testimoniano di una fortificazione dell'XI secolo) un discendente di Aleramo di nome Gulfo. Il periodo si conclude con la guerra tra le città di Savona e di Genova, che termina con la pace di Varazze del 1251 e la dipendenza del territorio albisolese da Genova.

Dal 1343 viene istituita la Podesteria di Varazze, Celle e Albisola (*Potestatia Varaginis Cellarum et Arbisolae*), sotto il governo di un podestà di nomina genovese e due vicari.

Il 3 maggio 1389 Albisola si dota di statuti propri, all'interno dei quali si trovano molti capitoli che regolamentano le questioni rilevanti della vita sociale, elementi di diritto privato e diritto penale, dell'organizzazione delle attività commerciali e produttive, fino a definire lo sfruttamento delle terre demaniali di proprietà comunale. Come in altri statuti medievali si trovano molte regole mirate a tutelare l'equilibrio ambientale del territorio, per garantire una buona sopravvivenza alla comunità. Tra le altre indicazioni troviamo quelle a tutela dei boschi, dei canneti, delle acque; ad esempio per le canne vengono fissate misure minime di taglio e se ne vieta la vendita ai forestieri ed è vietato tagliare qualsiasi pianta lungo le sponde dei corsi d'acqua in modo da difendere dalle piene.

Tra la metà del quattrocento e la caduta dell'impero romano d'oriente, il periodo di crisi di Genova si fa risentire sui centri delle riviere; la ripresa dell'economia albisolese inizia poco dopo, grazie alla nascita della produzione ceramica. Le prime testimonianze (alcune ciotole di terracotta con decorazioni graffite) risalgono alla fine del secolo e già nei testi della prima metà del cinquecento Albisola viene nominata oltre che per le sue caratteristiche orticole anche per le fornaci per la lavorazione ceramica. Nel 1589 i lavoratori della ceramica stabiliscono dei propri statuti e si organizzano nel Monte di Sant'Antonio.

Nel 1615 viene decisa la divisione tra le due Albisole: il borgo marino, dove si concentra in quel periodo la maggior parte della produzione ceramica, ed il borgo superiore, in cui è più fiorente e ricca l'agricoltura, anche se continuano ad essere presenti diverse fornaci e si trovano molti mulini 'da colore' localizzati lungo il torrente Sansobbia.

Il paesaggio albisolese del XVII inizia a subire profondi trasformazioni, legate all'acquisto di estese proprietà terriere da parte di importanti famiglie; il paesaggio dell'economia di villa viene caratterizzato dalla presenza di numerose residenze delle famiglie nobili provenienti da Genova e da Savona: i Balbi, i Gentile, i Durazzo, i Della Rovere e i Brignole.

Le riorganizzazioni successive alla Rivoluzione Francese, portano ad un nuovo assetto amministrativo della Repubblica Ligure ed Albisola viene compresa nella Circoscrizione di Colombo. Da questo momento Ellera invece acquisisce una propria autonomia comunale, che conserverà fino al 1929.

Con il 1805 Albisola viene compresa nell'Impero napoleonico, in particolare nel Dipartimento di Montenotte, sotto l'opera riformatrice del prefetto Chabrol de Volcic. Nel 1815 passa al Regno di Sardegna, e poi all'Italia Unità.

A partire da metà dell'Ottocento, la configurazione urbana, rimasta invariata dal XVI - XVII sec. in poi, subisce profonde trasformazioni. In particolare l'apertura di nuove strade modifica profondamente l'aspetto dei borghi. All'inizio del secolo viene aperta la strada napoleonica lungo il mare; tra il 1860 e il 1865 viene aperta la ferrovia lungo la costa. La localizzazione di una fermata ad Albisola fa sì che essa diventi una stazione di transito lungo le grandi vie di comunicazione, verso Roma e verso la Francia.

Il terremoto del 1887 danneggia gran parte dell'abitato, ma non rallenta la trasformazione dei centri. Un intervento decisivo che definisce la struttura urbanistica non molto diversa da oggi é l'apertura nel 1910 della strada lungo il litorale, che divide la spiaggia dalla prima fila di abitazioni. Questo intervento interrompe il legame tra l'abitato e la spiaggia, con le case costruite quasi direttamente sulla spiaggia, con le barche tirate a secco davanti ai portoni. Era tradizione che al piano terra vi fossero le fornaci per la ceramica, sempre in attività e facilmente accessibili per le operazioni di carico e scarico dalle barche.

Nel 1931 la strada di collegamento tra Albisola e Savona trasforma definitivamente il borgo e pone le basi per lo sviluppo del dopoguerra.

A partire dagli anni trenta fino alla fine degli anni sessanta e settanta si assiste ad un graduale e costante addensamento dell'edificato secondo le direttrici stradali principali. Da Albisola Capo l'impianto urbano é caratterizzato dal tracciato delle due perpendicolari: corso Mazzini e corso San Francesco mentre l'impianto delle nuove edificazioni che si sviluppano ai piedi di Albisola Superiore segue le principali direttrici di collegamento verso l'interno, verso Ellera e verso il Sassello.

Lo spostamento della ferrovia a monte e il tracciato autostradale dividono con una barriera sia fisica sia percettiva i due nuclei, se pur contigui, del Capo rispetto ad Albisola Superiore e sovrapponendosi ai tracciati delle trame agricole storiche ed interrompendo i percorsi antichi.

Gli anni settanta e gli anni ottanta sono ancora caratterizzati da grossi interventi unitari esterni al centro, Carpineto e Luceto, attraverso i quartieri di edilizia economica e popolare. Parallelamente é continuata una moderata espansione estensiva nelle zone ai margini dei centri più compatti, verso le aree collinari

3.1.2i percorsi storici

Il territorio di Albisola é caratterizzato da un sistema di antica viabilità e percorsi, che ancora oggi rappresentano un valore storico e paesistico di identità. Si tratta delle antiche 'crose' che collegano il nucleo storico di Albisola Superiore fino al mare; percorsi che per ampiezza, tracciato e caratteristiche morfologiche ancora oggi rappresentano un collegamento ottimale ad uso pedonale e ciclabile.

Nonostante il profondo processo di urbanizzazione che si é violentemente sovrapposto ai segni preesistenti e le infrastrutture - ferroviaria e autostradale - che hanno tagliato in due parti la piana di Albisola, rimane ancora chiaramente leggibile gran parte della viabilità storica. Se confrontiamo la situazione attuale con l'immagine cartografica storica di Matteo Vinzoni (1755) é possibile riconoscere i tracciati, in particolare intorno e all'interno del nucleo storico di Albisola Superiore.

In particolare si nota la permanenza del percorso storico lungo la via San Pietro, a partire dal Capo; esso viene interrotto dal rilevato della ferrovia e, dopo una modesta deviazione, il percorso continua oltre la linea ferroviaria sino a via Mazzini.

Un altro percorso sale dal mare più a levante, anche questo deviato dal rilevato ferroviario per continuare, quindi, sino al centro storico di Albisola Superiore dove termina disegnando un anello lungo la piana del Sansobbia.

La viabilità storica principale si caratterizza per la limitata ampiezza della carreggiata (3.00 m) e per essere delimitata da muri alti da 2.50 a 3.00 metri che terminano con dei pilastri posizionati ad un intervallo di 2.00 metri circa. Su di essi é incastrato in opportuno incavo un asse di legno a mo' di pergola sul quale si stendono i rami della vite dopo avere raggiunto la sommità del muro. Il manto di pavimentazione, oggi in asfalto, era in origine in terra battuta. La mutevole panoramicità delle percorrenze storiche albisolesi é un carattere di estremo pregio e da salvaguardare. Dalle strade storiche tracciate tra antichi muri e casette basse si aprono varchi dai quali si scorge in alcuni tratti il verde della collina e in altri si percepisce l'ampia fertile piana della foce del Sansobbia; questo alternarsi di spazi chiusi e di spazi aperti alla vista del paesaggio rappresenta un valore ed un elemento di identità da

salvaguardare.

3.2 Paesaggio urbano attuale

Come evidenziato nelle fasi storiche di crescita urbana, il contesto di riferimento dell'area Gavarry è caratterizzato dalle espansioni degli anni sessanta che hanno compromesso con una edificazione selvaggia, e priva di identità urbana, una parte del territorio albisolese caratterizzato storicamente da Villa Balbi e dal promontorio di Albisola Capo.

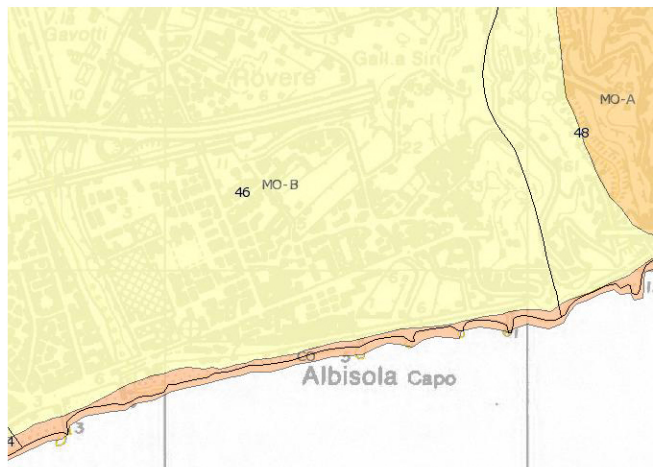
L'attuale Tessuto Urbano a carattere prevalentemente residenziale nel quale si distinguono dal punto di vista architettonico alcuni edifici di inizio secolo ed alcune sperimentazioni moderne quali la Villa adiacente al Museo Trucco progettata dall'arch. Labò e l'edificio-diga brutalista ed espressionista lungo Corso Ferrari progettato da Leonardo Ricci. Quest'ultimo caratterizza fortemente il tessuto urbano posto tra l'Aurelia e il mare. Nonostante la discutibile architettura, non completata secondo le indicazioni del noto architetto il quale prevedeva vetrate a nastro poi sostituite da più convenienti tamponamenti, è ancora evidente la carica utopica di un intervento, filo-corbusierano, che ambiva a inserirsi nel contesto paesaggistico come edificio-scultura immerso nel verde. L'utopia di tale atteggiamento è stata totalmente disattesa dagli interventi che si sono succeduti e tra questi si distinguono per motivi diversi gli edifici pseudomoderni, più vicini alle costruzioni prefabbricate dell'est, a *"redent"* posti a levante dell'Area Gavarry e il noto agglomerato "Borgo al Pozzo" sperimentazione di matrice postmoderna che senza intessere relazioni urbane con l'intorno si chiude in una corte che non può che essere privata. Si tratta, come evidente, di interventi solo speculativi il cui valore è la riduzione dei costi di costruzione nel primo caso e il successo commerciale del secondo rafforzato da una presunta quanto improbabile (o meglio inventata parafrasando lo storico inglese Hobsbawm) identità locale.

3.3 elementi significativi del contorno

Dal punto di vista architettonico possiamo individuare:

- 1) Villa Balbi e l'orto botanico alla villa annesso
- 2) Villa Labò
- 3) Museo Trucco
- 4) Condominio su Corso Ferrari progettato da L. Ricci
- 5) Alcuni edifici di inizio secolo eclettici
- 6) Le porte in parte restaurate ed abbellite con sculture ceramiche, tracce dell'antica identità rurale

Zonizzazione Assetto Geomorfologico



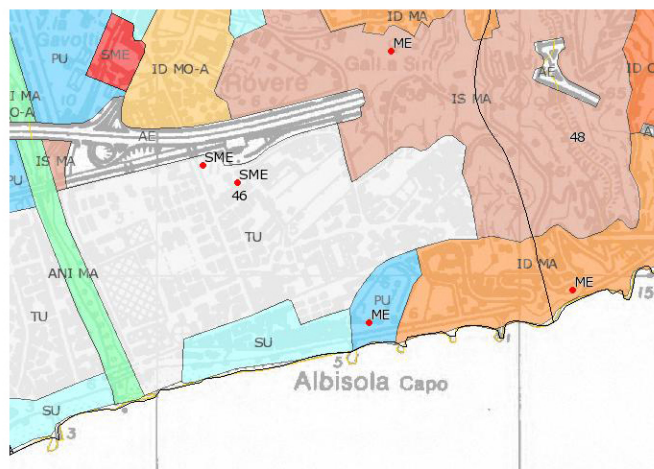
assetto geomorfologico

- CE
- MA
- CO
- MO-A
- MO-B
- TRZ
- Ca



assetto vegetazionale

Zonizzazione Assetto Insediativo



assetto insediativo

- | | |
|-----------|----------|
| ANI CE | ID MO-A |
| ANI MA | ID TR-TU |
| ANI MO-B | NI CE |
| ANI TR-ID | NI MA |
| ANI TR-NI | NI CO |
| ANI TR-TU | NI MO-A |
| ANI TR-AI | PU |
| IS CE | SU |
| IS MA | IU |
| IS MO-B | TU |
| IS TR-NI | AI MA |
| IS TR-TU | AI CO |
| IS TR-AI | TRZ |
| IS TR-ID | AE |
| ID CE | |
| ID MA | |
| ID CO | |

4. Quadro di riferimento definito dal PTCP e dai vincoli sull'area

Il P.T.C.P. della Regione Liguria prevede per la zona in esame la seguente classificazione rispetto ai vari assetti:

Assetto Insediativo: TU e ID-MA:

Normato dagli art. 38 e art.44

Art. 38

Aree Urbane: TESSUTI URBANI (TU)

1. Sono classificate come *tessuti urbani* tutte le aree urbane che non rientrano nei casi precedenti.
2. Trattandosi di parti del territorio nelle quali prevalgono, rispetto agli obiettivi propri del Piano, le più generali problematiche di ordine urbanistico, le stesse non sono assoggettate a specifica ed autonoma disciplina paesistica.

si allega scheda n°3 con estratto P.T.C.P. nel suo assetto insediativo.

Assetto Geomorfologico: MO-B:

Normato dagli artt. 17 e 67

Art. 17

Indirizzo generale di MODIFICABILITA' (MO)

1. L'indirizzo generale di MODIFICABILITA' si applica nelle situazioni in cui l'ambiente, in assenza di valori emergenti, presenta una modesta vulnerabilità sotto il profilo geomorfologico, talché non si manifesta l'esigenza di specifiche azioni di tutela dell'attuale configurazione, ferme restando le normali cautele relative alla corretta gestione del territorio.
2. L'obiettivo è quello di rendere possibili quegli interventi che, seppure motivati da esigenze diverse da quelle proprie del Piano, siano comunque occasione per dar luogo ad un assetto più soddisfacente sotto il profilo ambientale.
3. La pianificazione dovrà pertanto assumere prevalentemente il compito di garantire l'osservanza delle normali cautele preordinate a tutelare la qualità dell'ambiente.

Art. 67

Regime normativo di MODIFICABILITA' di tipo B (MO-B)

1. Tale regime si applica in tutte le parti del territorio non assoggettate ai regimi normativi di cui ai restanti articoli della presente Sezione.
2. Gli interventi in tali zone, oltre a rispettare la specifica disciplina di settore, dovranno conformarsi a criteri di corretto inserimento ambientale delle opere.

si allega scheda n°4 con estratto P.T.C.P. nel suo assetto geomorfologico.

Assetto Vegetazionale: COL-ISS:

Normato dagli artt. 58 e 60

Art. 58

Colture Agricole – COL

1. Il Piano, pur non disciplinando le modalità di esercizio delle attività agricole, interferisce con le stesse nei casi in cui comportino la realizzazione di edifici, impianti ed infrastrutture, in quanto per tali opere valgono le pertinenti norme relative all'assetto insediativo.
2. Per quanto concerne l'estensione delle aree che possono essere interessate a tali attività, il Piano non pone limitazioni all'interno delle zone appositamente indicate con la sigla COL nella cartografia dell'assetto vegetazionale, mentre nelle restanti parti del territorio eventuali modificazioni dello stato attuale sono subordinate alla verifica di compatibilità con gli obiettivi definiti per l'assetto vegetazionale.
3. E comunque vietato costruire nuovi impianti di serre nelle zone sottoposte al regime normativo di CONSERVAZIONE degli assetti insediativo e geomorfologico.

Art. 60

Impianti sparsi in serre - ISS

1. Tale regime si applica nelle parti del territorio considerate dall'articolo 58 e non ricadenti tra quelle disciplinate dall'articolo 59.
2. L'obiettivo della disciplina è quello di assicurare che l'evoluzione delle attività agricole verso una maggiore efficienza e competitività trovi riscontro nelle forme del paesaggio agrario senza tuttavia alterarne i caratteri prevalenti.
3. Le zone di cui al primo comma, per quanto riguarda la costruzione di nuove serre e la modificazione di quelle esistenti, sono pertanto assoggettate ad un regime normativo del MANTENIMENTO che consente la realizzazione di impianti opportunamente ubicati e dimensionati in funzione delle caratteristiche morfologiche e vegetazionali dei suoli, ferma restando l'esigenza di non dare luogo a rilevanti concentrazioni.

si allega scheda n°5 con estratto P.T.C.P. nel suo assetto vegetazionale.



corte interna area Gavarry



prospetto Gavarry Corso Ferrari

lo stato attuale

5. Lo stato attuale

Il perimetro del P.U.O comprende una superficie di circa 9183 di cui 8885 mq proprietà Gavarry-Alfa Costruzioni Edili Srl e la restante parte Comune di Albisola Superiore , calcolata come somma delle superfici catastali. Sull'area insistono consistenti capannoni industriali e la volumetria esistente supera i 50.310 mc (dati ripresi dallo studio di fattibilità redatto dallo Studio Armellino-Poggio) con una superficie coperta di mq 3740 e scoperta 5145 mq.

Gli immobili esistenti sono composti da:

- una palazzina di 4 piani alti e tetto a padiglione nascosto da muro d'attico.
- due capannoni che si sviluppano su due piani con tetto a due falde ubicati longitudinalmente da nord a sud.
- un capannone che si sviluppa su due piani con tetto a due falde sito lungo via Giovanni XXIII.
- un capannone che si sviluppa su due piani con tetto a due falde sito tra via Giovanni XXIII e il fazzoletto di terreno triangolare di proprietà comunale.
- Un cortile nel quale avviene lo stoccaggio delle materie prime e dei prodotti finiti.
- Una strada longitudinale al confine con la residenza denominata "borgo al pozzo".
- Un'area di rispetto con aiuole tra Corso Ferrari e la palazzina principale.
- Una torre con cisterna visibile da via Giovanni XXIII.

Gli immobili presenti nell'area non hanno caratteristiche architettoniche rilevanti. L'agglomerato di volumi è più il frutto di necessità contingenti che dal disegno unitario e programmatico dello stabilimento. La documentazione fotografica allegata evidenzia l'estraneità dei capannoni al contesto.

6. gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte

6.1 assetto insediativo tipo-morfologico

Gli obiettivi primari della trasformazione sono la delocalizzazione in area idonea dello stabilimento Gavarry con la conservazione e il potenziamento dei posti di lavoro e nello stesso tempo restituire l'area Gavarry al tessuto urbano di Albisola Superiore. Non bisogna dimenticare i due aspetti della trasformazione, politico-economico-sociale e urbanistico-architettonico, che sono i principi oggettivi sui quali è fondata la progettazione. L'Accordo di Programma-trasferimento Gavarry, controfirmato dalle parti nel 2007, indicava le potenzialità edificatorie del Settore 1 Area Gavarry ipotizzando un programma funzionale articolato che prevedeva volumetrie a destinazione residenziale, commerciale, spazi pubblici in struttura, autorimessa interrata pubblica, parcheggi pubblici a raso e uno spazio pubblico di almeno 5.000 mq. Tale potenzialità edificatoria è stata successivamente calibrata (è prevista una variante alla scheda di PUC in itinere) in concerto con l'Amministrazione per realizzare un progetto complesso, articolato e di grande qualità architettonica, attento ai valori della contemporaneità e quindi alla sostenibilità ambientale e al risparmio delle risorse energetiche. Le superfici considerevoli previste dall'Accordo di Programma necessitano di un impianto tipo-morfologico idoneo al contesto e capace di interagire con esso definendo nuove relazioni urbane. L'assetto insediativo proposto prevede il collegamento pedonale tra due parti urbanizzate, il quartiere a destinazione prevalentemente residenziale (e che prevede un potenziamento nel progetto d'assieme elaborato dal Comune per accedere ai fondi F.A.S.) che gravita intorno via Giovanni XXIII e la parte di città storica a valle di corso Ferrari disegnando lo spazio urbano. A questo proposito si precisa che il disegno l'impronta dello spazio urbano e l'impronta dell'edificato sono l'uno il negativo dell'altro. La forma di questa parte di città è quindi la sommatoria della forma dello spazio pubblico e dei suoi edifici. In questo senso la scelta tipo-morfologica è stata piuttosto semplice. La piazza si sviluppa longitudinalmente collegando le parti urbane distinte. Gli edifici in fregio di Corso Ferrari disegnano con i loro angoli acuti le testate che invitano i pedoni verso lo spazio pubblico interno. Le facciate delle palazzine che prospettano sulla piazza allungata, nobilitate dalle serre bioclimatiche, ne determinano l'euritmia. La piazza si chiude prospetticamente verso nord con un edificio turrito che, con le sue proporzioni misurate e le linee essenziali, si apre verso lo spazio retrostante. È importante riconoscere nell'edificio verticale il ruolo di riferimento urbano in un contesto anonimo privo di segni architettonici e edifici collettivi caratterizzanti. In questo caso specifico la stessa forma dell'edificio evoca la porta urbana.

In posizione più defilata e visibile solo in alcuni scorci parziali è stato inserito un altro edificio che si sviluppa in altezza, il quale disegna completa l'area Gavarry e impone l'ordine urbano a via Giovanni XXIII. Questo edificio è caratterizzato da setti verticali che ne frammentano il volume e ne riducono l'impatto nel paesaggio. Nonostante il volume e l'altezza l'edificio si distingue dalle espansioni degli anni passati in quanto frutto di un disegno urbano coerente che intende aumentare la densità al fine di creare l'effetto città. Per questo motivo il piano terra di tutti gli edifici è dedicato al commercio ed attività di interesse pubblico.

6.2 Il sistema degli spazi pubblici

Lo spazio pubblico è il cuore del progetto. Con la consapevolezza che i volumi previsti dall'Accordo di Programma richiedono una notevole densità urbana e altrettanto consapevoli che le normative igienico sanitarie impediscono di realizzare gli articolati volumi concatenati dei "tanto amati stilisticamente" tessuti storici, abbiamo immaginato uno spazio urbano generoso, quasi monumentale, in grado di contrapporsi al linguaggio contemporaneo e tecnologico degli edifici.

Lo spazio pubblico si può considerare come un sistema di piazze diversificate in sequenza. Partendo da Corso Ferrari, i pedoni che arrivano dal centro storico di Albisola Capo sono invitati a introdursi all'interno dallo spazio aperto riconoscibile grazie alla presenza dell'edificio in parte pubblico caratterizzato dall'ordine gigante del porticato e da uno specchio d'acqua.



il modernismo di Leonardo Ricci



la fabbrica da Via Giovanni XXIII



il fronte principale da Corso Ferrari



il parcheggio della fabbrica

Introdotti all'interno i fruitori si trovano in una piazza conclusa di larghezza pari a 27.20 m e lunghezza pari a 47,40 m. I piani terra sono tutti a destinazione commerciale. La parte più a nord della piazza si apre nuovamente formando un anfratto minore su via Giovanni XXIII e prospetticamente inquadra il vuoto, e potenziale parco urbano, dell'area dell'ex-gasometro. Il rapporto dimensionale dello spazio aperto è stato studiato utilizzando, oltre l'effimera modellazione virtuale, modelli in scala adeguata e cercando spazi urbani realizzati dalle caratteristiche analoghe. Uno degli spazi che proporzionalmente più si avvicina alla nostra è la Walter Benjamin Platz, luogo frequentatissimo e alla moda di Berlino. Per provare a fere dei raffronti con luoghi per noi più abituali possiamo provare a immaginare Piazza Campetto a Genova e raddoppiarne la larghezza. Paradossalmente Piazza Campetto, con l'allargamento, perderebbe l'unitarietà architettonica e rischierebbe di trasformarsi in un vuoto urbano. Si avrebbe quella sensazione che si ha di fronte alle distruzioni belliche nei centri storici cioè gli spazi vuoti, ma densi, del tessuto edilizio quando perdono anche solo un elemento (una schiera, un muro) sembrano un corpo ferito che necessita di sutura.

7 Elementi di compensazione

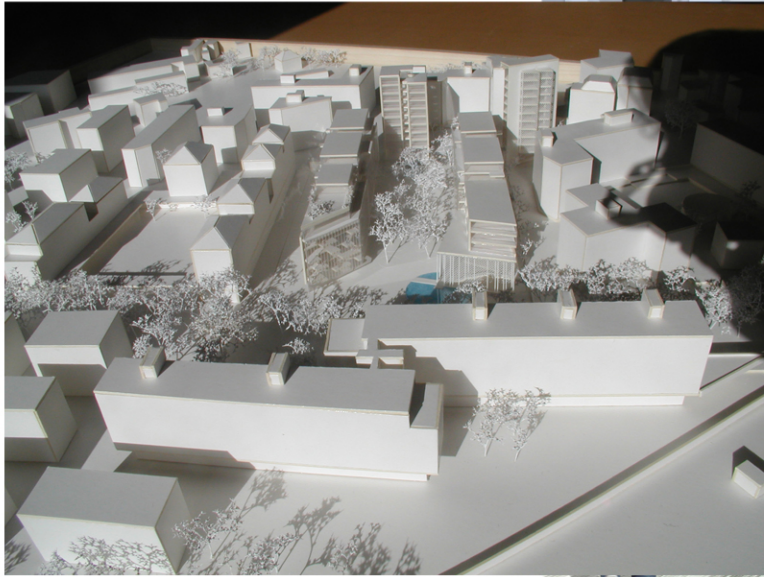
7.1 standard aggiuntivi

Il progetto di riqualificazione dell'area Gavarry prevede, rispetto alle previsioni di P.U.C., un notevole aumento degli standard. In particole l'Accordo di Programma prevede un numero di parcheggi pubblici superiore allo standard previsto con la realizzazione di una autorimessa interrata. La dotazione minima di box auto interrati privati previste dall'art. 19 Legge Regionale n. 16 del 6 giugno 2008, è completata da una consiste costruzione di box auto a libero mercato, i quali contribuiranno a ridurre il numero di auto in strada.

7.2 Riduzione della volumetria/superfici coperte

Le volumetrie complessive si riducono in modo sensibile rispetto a quelli attuali: a fronte dei mc 50.310 (dato quantificato nello Studio di Fattibilità del 2007) si stima un Volume pari mc 35. 520 (ricavato dalla S.A. mq 11.100 moltiplicata per una Altezza Virtuale pari a 3,2 m) . Il rapporto complessivo tra il Volume di progetto e il Volume dei Fabbricati esistenti è quindi pari a circa il 70%.

Per quanto riguarda la superficie coperta, il complesso dei fabbricati esistenti copre un'area pari a 3.729 mq degli 8.847 del lotto di proprietà. Il progetto copre mq 2.129, pari al 57% della superficie coperta attualmente, con un notevole incremento degli spazi pubblici e dei parcheggi a raso.



8 Elementi di mitigazione

8.1 articolazione dello skyline: profilo dell'edificio, sagoma e rapporto vuoti e pieni

L'impatto complessivo del progetto visto da Corso Ferrari è evidenziato nei fotomontaggi ove sono evidenziati:

- la completa eliminazione dell'ostruzione visuale determinata dal fabbricato più imponente dello stabilimento Gavarry, con la conseguente continuità tra la parte urbanizzata a mare e quella più a monte.
- Il miglioramento della qualità architettonica complessiva, pur cercando di mantenere un'altezza degli edifici in fregio a Corso Ferrari proporzionata agli edifici esistenti. A tale miglioramento contribuisce sicuramente la presenza dell'edificio parzialmente pubblico posto in fregio della Strada Aurelia (Corso Ferrari) che definisce il rango urbano della nuova piazza.
- Il tradizionale rapporto tra pieni e vuoti che identifica il carattere urbano delle cittadine liguri nel progetto si declina in chiave contemporanea nella definizione di uno spazio pubblico poroso in continuità con le trame della città esistente.
- Le differenti tipologie caratterizzano lo skyline, che non si presenta monotono e uniforme. Le due torri determinano dei punti di riferimento alla scala urbana.

9 Impermeabilizzazione del terreno

Al fine di garantire l'impermeabilizzazione del terreno, considerato che l'intervento è consistente e le autorimesse interrato occupano quasi totalmente l'area a disposizione, si prevedono accurati accorgimenti per la raccolta ed il convogliamento delle acque e la realizzazione delle aree verdi. Per il contenimento dei consumi di acqua e il riutilizzo della risorsa acqua verrà predisposto un sistema di raccolta delle acque piovane provenienti dai tetti, con convogliamento delle sole acque in eccesso nelle fognature.

L'acqua così raccolta potrà essere utilizzata per le pulizie degli spazi interni, e per l'innaffiamento. Verrà pertanto prevista una seconda rete, oltre a quella dell'acquedotto potabile.

Particolare risparmio d'acqua deriva dall'inserimento per le aree sistemate a verde e piantumate del sistema a tetto- giardino con riserva d'acqua e strato drenante di idoneo spessore, che consente di eliminare l'innaffiamento con impianto esterno delle aree pubbliche. L'intero sistema consente inoltre di ridurre al minimo il convogliamento delle acque meteoriche nel sistema fognario esistente riducendo l'impatto creato dall'inserimento esteso di strutture in cemento poco permeabili.

10 Riferimenti al contesto architettonico: materiali e colori

Sono di fondamentale importanza in questo dialogo dialettico con il passato, remoto e recente, le finiture e i materiali previsti nel progetto.

Si propongono tecnologie contemporanee ed eco-sostenibili, l'uso di materiali, quali l'acciaio, l'alluminio, il vetro soprattutto nelle facciate degli edifici in fregio alla piazza. Quando la relazione tra il nuovo e l'esistente è diretta, si è optato per soluzioni di facciata più gravi e materiche. Negli edifici a blocco è previsto un rivestimento di facciata in materiale lapideo, ceramico o altro materiale idoneo dai colori cangianti delle terre, dall'ocra al terra di siena fino a spingersi al terra di siena bruciata.

Il progetto si presenta bifronte: all'interno tecnologico e modernista, all'esterno severo e composto.

