

DISTRETTO DI TRASFORMAZIONE	NUOVA STAZIONE	DTR	2																	
<p>1.1 Descrizione</p> <p>Il distretto ricomprende una vasta area gravitante attorno al sito ove sta sorgendo la nuova stazione ferroviaria. Il sito è fortemente condizionato dalla presenza di attraversamenti infrastrutturali di rilevanza sovracomunale (autostrada e ferrovia) che incidono profondamente sul territorio.</p> <p>A monte del nuovo tracciato ferroviario, la presenza del viadotto autostradale ed in particolare degli imponenti piloni di sostegno ha di fatto impedito il permanere della funzione agricola che è stata nel tempo spontaneamente sostituita da quella dell'artigianato e delle piccole e medie attività produttive favorita anche dalla presenza di ampi spazi liberi, ben serviti dalla viabilità e sufficientemente lontani dal centro abitato.</p> <p>A valle della nuova ferrovia, tra il vecchio tracciato e le ultime propaggini della "città costruita" una vasta porzione di territorio oggetto di un piano particolareggiato di recente approvazione, consente ancora margini di trasformazione nella direzione del necessario ambito di servizio urbano proprio degli spazi immediatamente connessi con i flussi di passeggeri e merci.</p>																				
<p>1.2 Pianificazione di livello sovraordinato e vincoli</p> <table border="1" data-bbox="280 696 956 846"> <thead> <tr> <th colspan="3">Indicazioni P.T.C.P</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Assetti</td> <td>Vigente</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Insediativo</td> <td>IS-TR-TU; IS-MO-B</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Vegetazionale</td> <td>COL-IDS CO</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Geomorfologico</td> <td>MO-B</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="1003 696 1415 846"> <thead> <tr> <th>Vincoli</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cfr. Tav. B7</td> </tr> </tbody> </table>				Indicazioni P.T.C.P			Assetti	Vigente		Insediativo	IS-TR-TU; IS-MO-B		Vegetazionale	COL-IDS CO		Geomorfologico	MO-B		Vincoli	Cfr. Tav. B7
Indicazioni P.T.C.P																				
Assetti	Vigente																			
Insediativo	IS-TR-TU; IS-MO-B																			
Vegetazionale	COL-IDS CO																			
Geomorfologico	MO-B																			
Vincoli																				
Cfr. Tav. B7																				
<p>1.3 Finalità normativa e tipologia degli interventi ammissibili</p> <p>Gli esiti urbanistici che si intendono conseguire con il DTR in oggetto possono essere sintetizzati come segue:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Assicurare una piena integrazione del progetto della nuova stazione ferroviaria (cfr. planimetria lett. b) con le aree al contorno con particolare riferimento alle permanenze che il PUC intende valorizzare (vecchio tracciato ferroviario SI-U) e con la pianificazione attuativa di recente approvazione (S.U.A. per le aree antistanti il nuovo tracciato ferroviario, cfr. planimetria lett. a). 2) Guidare l'organizzazione degli spazi a monte e a valle del nuovo tracciato ferroviario, indicando le destinazioni d'uso compatibili, gli assetti viari, le aree a verde e i percorsi pedonali. In particolare dovrà essere realizzato un percorso perimetrale alberato sia carrabile che pedonale dell'intero Distretto senza soluzione di continuità. <p>A tal fine per una più agevole lettura ed attuazione del DTR medesimo, questo è stato suddiviso in quattro sub-distretti, per ciascuno dei quali vengono di seguito indicati gli interventi ammissibili.</p>																				
<p>Sub-distretto a)</p> <p>Coincide con le aree oggetto di uno S.U.A. approvato con voto provinciale n. 616 del 19.05.2006 e rappresentato nella cartografia di Piano con la sigla "SUA App. 5 n.a." dove "n.a." sta per non attuato. Tale S.U.A. prevede la realizzazione di una serie di edifici nella parte più a sud (cfr. planimetria tratto grigio non campito), in corrispondenza dell'edificio del Municipio (in planimetria indicato con la sigla ICe-14) e l'individuazione di alcune aree a verde pubblico e a parcheggio pubblico nelle parti più a nord in adiacenza con il nuovo tracciato ferroviario.</p> <p>In particolare lo S.U.A. prevede circa 5.553 mq di nuova SA a destinazione d'uso residenziale, circa 1.702 mq di Sa per edilizia residenziale convenzionata e 1.227 mq di SA per destinazione d'uso turistico ricettiva. A fronte di tali nuove superfici utili vengono cedute al comune o gravate di servitù di uso pubblico le aree a parcheggio, indicate per convenzione come esistenti, con le sigle Pe18 (2.250 mq), Pe128 (2.050 mq), Pe129 (1.950 mq) e le aree a verde pubblico attrezzato, indicate per convenzione come esistenti, con le sigle Ve3 (6.050 mq) e Ve6 (980 mq).</p> <p>All'interno dello S.U.A. è prevista la nuova viabilità pubblica a servizio della nuova stazione e di collegamento con la viabilità esistente per mezzo di una rotonda.</p> <p>Il DTR conferma in toto le previsioni dello S.U.A. su indicato ma introduce alcune ulteriori indicazioni.</p> <p>In primo luogo dovrà essere mantenuto il vecchio rilevato ferroviario (ad oggi ancora pienamente in esercizio) che una volta dimesso dovrà essere riutilizzato come percorso pedonale pubblico attrezzato che eventualmente preveda 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 (cfr. art. 17.1 N. di Conformità). Tale percorso dovrà costituire il principale asse pubblico di collegamento della nuova stazione con il centro cittadino ed il mare e, in un'ottica più a lungo termine anche con il centro della vicina Laigueglia. Poiché il piano del ferro della Nuova Stazione si troverà ad una quota assai elevata rispetto al piano di campagna circostante, il rilevato esistente del vecchio tracciato potrà infatti svolgere una naturale funzione di raccordo tra le due quote trovandosi già ad una quota intermedia. Inoltre costituirà, paesaggisticamente un elemento architettonico utile a mitigare, rendendolo graduale, l'impatto del forte salto di quota (circa 6 mt) creato dal nuovo rilevato ferroviario.</p> <p>In secondo luogo le aree antistanti i vecchio rilevato indicate in planimetria con le sigle Vp91 e Vp73 dovranno essere dedicate a parcheggio e giardino pubblico al fine di consentire il necessario filtro tra la funzione di interscambio ferro – gomma svolta dalla stazione ferroviaria e le attività di connettivo urbano al contorno. Le aree di sosta dovranno essere differenziate tra quelle di sosta breve, inserite in un contesto di verde pubblico attrezzato con funzione di qualificazione dell'immagine urbana, e quelle di sosta prolungata per i fruitori dei servizi ferroviari e autostradali. Le aree per la sosta</p>																				

prolungata potranno eventualmente essere ricavate anche all'interno del sub-distretto "c" sfruttando un sottopasso carrabile. La progettazione delle aree verdi a giardino e a parcheggio antistanti la nuova stazione dovrà essere integrata con le previsioni progettuali contenute nello Strumento Urbanistico Attuativo approvato (Ve3, Ve6) al fine di conseguire un assetto coerente ed unitario degli spazi pubblici.

Infine, dovrà essere previsto un percorso pedonale e carrabile in sedi distinte, alberato, lungo l'argine destro del Merula che connetta le aree verdi previste dallo S.U.A (Ve3, Ve6) con il vecchio rilevato e con le aree a monte dello stesso.

Anche i parcheggi previsti dallo S.U.A Pe128 e Pe129 dovranno essere alberati e garantire al loro interno un collegamento pedonale tra vecchia sede ferroviaria e argine destro del Merula.

Sub-distretto b)

Coincide con il rilevato della nuova ferrovia e comprende le aree dei binari (in planimetria delimitate dalle linee color arancio) e le aree di pertinenza a monte e a valle.

Le aree a valle sono quelle sulle quali dovrà sorgere la nuova stazione ferroviaria. E' indispensabile che la progettazione della stessa sia pienamente coordinata ed integrata con la progettazione delle aree Vp73 e Vp91, coordinando le esigenze funzionali con quelle architettoniche e di assetto urbanistico. In particolare l'edificio della stazione nuova dovrà mettere in relazione quote operative diverse. La quota dei binari con quella del vecchio rilevato convertito ad usi pedonali, con quella dei veicoli civili e si servizio. Dovrà in ogni caso essere evitato con soluzioni architettoniche adeguate il possibile "effetto diga" che il rilevato ferroviario a quota +6 rispetto al piano di campagna potrebbe creare. All'interno degli spazi destinati alla nuova stazione ferroviaria potranno essere ricavati esercizi commerciali e attività artigianali di servizio alla persona.

Le aree a monte saranno caratterizzate da un ripido terrapieno che dovrà necessariamente essere sistemato a verde ed alberato .

A levante, in prossimità del torrente dovrà essere garantita quella fascia verde e di rispetto per consentire la continuità del percorso pedonale e carrabile in sedi distinte, alberato, lungo l'argine destro del Merula già visto nel sub-distretto "a"

Dovrà inoltre essere realizzata adeguata viabilità di attraversamento (cfr. planimetria allegata) sia carrabile che pedonale in sottopasso sia per garantire la continuità della viabilità comunale sia lungo l'argine in sponda destra del torrente Merula, al fine di garantire la attuazione della previsione di Piano in merito alla realizzazione di un percorso verde continuo, di valenza paesaggistica, in fregio al torrente.

Sub-distretti c) e d)

Si tratta di ambiti in cui sono già presenti attività produttive di tipo artigianale, piccolo industriale, commerciale, organizzate in modo occasionale su residuali percorsi agricoli.

La presenza, in uno spazio relativamente ristretto, sia degli imponenti piloni di sostegno del viadotto autostradale sia del massiccio terrapieno della nuova ferrovia rende impossibile un approccio "urbano" da nord alla ferrovia stessa.

Non essendo quindi possibile avvicinarsi e fruire della ferrovia da monte, il DTR prevede il permanere in queste aree di funzioni periferiche "sfruttandone" la implicita funzione di filtro. Un opportuno disegno della viabilità e l'uso di viali alberati lungo l'intero perimetro delle aree industriali consente di isolare e quasi nascondere, rispetto al contesto urbano, i piloni autostradali ed il terrapieno ferroviario, imponendo anche a chi proviene da nord un accesso alla nuova ferrovia esclusivamente da sud.

In particolare il sub-distretto "c" interessato dai piloni di sostegno del viadotto autostradale si prevede una razionalizzazione della viabilità esistente;) sono consentiti solo ampliamenti dei manufatti esistenti con un incremento massimo della SA pari al 10% e per i restanti parametri urbanistici si dovrà fare riferimento alla tabella di cui all'art. 10.1 delle Norme di Conformità. E' anche possibile che queste aree vengano utilizzate per eventuali necessità di parcheggio di lungo periodo a servizio della ferrovia (cfr. Sub-distretto "a"). Opportune convenzioni attuative legate ai singoli interventi ammessi dovranno garantire l'ottenimento delle aree a verde pubblico attrezzato Vp92, Vp93, Vp94 necessarie sia per la continuità del percorso lungo argine Merula (Vp94) sia per mitigare l'impatto del rilevato ferroviario verso ovest (Vp92 e 93).

Per quanto riguarda il sub-distretto "d" sono invece possibili più radicali trasformazioni che consentano al contempo la razionalizzazione della viabilità di impianto e l'allargamento della viabilità perimetrale di accesso all'area. Si prevede la possibilità di realizzare strutture produttive per piccola e media impresa artigianale, compresi laboratori, uffici, spazi espositivi, attività commerciali compresa la grande distribuzione, depositi funzionali all'attività svolta, impianti di distribuzione carburante, ecc. Anche per questo sub-distretto si prevede la realizzazione di una fascia verde al contorno costituita da un viale alberato (Vp94 e Vp95)

1.4 Parametri urbanistici e dimensionali

Per il DTR 2a vale quanto stabilito con lo S.U.A. approvato

Per il DTR 2b circa l'edificio della nuova stazione non si prescrivono parametri urbanistici e dimensionali. Questi dovranno essere valutati in sede di progetto in base alle esigenze trasportistiche.

Per il DTR 2c sono consentiti solo ampliamenti dei manufatti esistenti con un incremento massimo della SA pari al 10% e per i restanti parametri urbanistici si dovrà fare riferimento alla tabella di cui all'art. 10.1 delle Norme di Conformità

Per il DTR 2d si prescrivono i seguenti parametri

Destinazione urbanistica		Pr	
	Lotto asservito	m2	48.343
R C	Rapporto di copertura (indice territoriale)	m2/ m2	0,30
S C	Superficie coperta	m2	14.503 (1)
SA	Superficie Agibile residenziale (alloggio custode o conduttore azienda)	m2	100 per ogni azienda con almeno 400 mq di SA
(1) All'esterno dei manufatti produttivi è possibile ricavare tettoie per lo stoccaggio dei materiali in misura non superiore al 25% della S C, fermo restando il rapporto di copertura massimo. (2) La superficie praticabile massima realizzabile viene stimata riducendo la SC del 2,5%. Il risultato deve essere incrementato del 50% in previsione della possibilità di sopralcare le superfici interne per il 50% della loro estensione			

Parametri dimensionali per singolo edificio produttivo			
Numero max. piani fuori terra			1
Altezza massima		m	10
Superficie massima			
Numero massimo di immobili		mq	1.000(1) (2)-6
Distanze	Strade principali	m	5
	Strade secondarie	m	5
	Confini	m	5
	Fabbricati	m	10
(1) Elevabile a due solo per la porzione residenziale. Possibile sopralco interno max 50% Sc (2) il dato si riferisce alla dimensione massima in pianta del singolo edificio produttivo. Sono ammessi accorpamenti di max. 2 edifici			

1.5 Standard urbanistici

	Identificativo cartografico	m2	note
Spazi pubblici attrezzati per il gioco e lo sport	Vp91	3.376	Vedi quanto descritto al punto 2.3
	Vp92	3.273	
	Vp93	725	
	Vp94	606	
	Vp95	1.115	
	Vp96	929	
	Vp97	1.360	
Parcheggi pubblici	Pp73	3.720	Il Pp73 si riferisce alla quantità minima di parcheggi pubblici che dovranno essere reperiti del DTR 2d qualora venisse realizzata la massima Spr. Per il DTR 2c la quantità di parcheggi pubblici dovrà essere determinata in base ai singoli interventi in ampliamento. Per il DTR 2b la quantità di parcheggi dovrà essere definita in sede di progetto in base a criteri trasportistici. Per il DTR 2 a la quantità di parcheggi pubblici è quella stabilita nello SUA approvato

1.6 Indicazioni tipologico progettuali di livello puntuale

Per quanto riguarda il DTR 2a valgono le determinazioni dello SUA approvato, salvo la necessità di una progettazione unitaria delle aree a verde pubblico attrezzato Vp91, Vp73, V96, Ve3, Ve6.

Circa il riuso dell'attuale tracciato ferroviario una volta dismesso, occorrerà riferirsi agli esempi più riusciti di tali interventi sia in Italia che all'estero. In prossimità dell'edificio della nuova stazione è ammissibile l'alleggerimento del vecchio tracciato mediante l'eliminazione del terrapieno per consentire una più compiuta integrazione progettuale con l'edificio della nuova stazione, che potrebbe inglobarlo.

Per quanto riguarda il DTR 2b non si forniscono indicazioni particolari tranne quelle legate alla indispensabile esigenza paesaggistica di limitare l'impatto visivo e fisico del nuovo rilevato ferroviario e di dotare l'edificio della nuova stazione di una valenza urbana posizionandolo sull'asse prospettico di Via Cavour.

Per quanto riguarda il DTR 2d vale la

Norma di flessibilità: la posizione e le dimensioni degli immobili indicate nella scheda d'assetto non sono vincolanti.

Per quanto non qui specificato si rimanda alla normativa di livello puntuale

1.7 Modalità di attuazione

Titolo autorizzativo convenzionato