

ART. 9. ZONE DI ESPANSIONE

9. 1. DESTINAZIONE D'USO AMMESSA E PRESCRIZIONI GENERALI

L'edilizia ammessa risulta la stessa di cui all'art. 7.1.

9. 2. ZONE DI ESPANSIONE (Ni)

a) Sono definiti nuovi nuclei di insediamento urbano (Ni), le parti di territorio destinate a nuovi insediamenti o nelle quali l'edificazione preesistente non raggiunge i limiti di superficie e densità richiesti per le zone B dal D.M. 2 aprile 1968 e considerate zone di tipo C.

b) I nuovi nuclei di insediamento urbano sono situati su aree aventi caratteristiche omogenee dal punto di vista fisico e morfologico, servite da viabilità principale direttamente collegate con lo svincolo autostradale, pertanto non recano aumento di carico di traffico sulla rete urbana, sono tuttavia collegate con i centri urbani da assi di viabilità diretta e costituiscono nuovi poli di aggregazione comunitaria.

c) I caratteri funzionali delle zone di espansione (N i) sono i seguenti:

Ni 1 - E' il nucleo di completamento dell'area interessante il centro storico di strategica importanza per ragioni ambientali e per la posizione nodale che occupa.

La zona è caratterizzata dalla presenza di pluralità di funzioni e dalla possibile integrazione di diverse tipologie di intervento in una dimensione tale da incidere sulla riorganizzazione dell'intera area e dell' intorno urbano. Tale zona è suddivisa in due zone: Ni 1 a monte dell'Aurelia e Sni 1 a valle dell'Aurelia.

Ni 2 - E' il nucleo che offre un sostegno insediativo alla programmata destinazione produttiva della valle del Maremola, nella prospettiva dello spostamento della ferrovia e della variante ANAS.

Il nucleo è collegato con la zona Ni 1, e posto in diretta comunicazione con la zona (aa) (Produttiva, Artigianale e agricolo specializzata).

Ni 3 - Il nucleo è da considerarsi l'unico intervento a levante, in buona posizione, di facile raggiungimento anche dallo svincolo autostradale, attraverso la strada a monte a servizio della Nuova Stazione Ferroviaria.

La edificazione del nucleo è vincolata al preciso tracciato della strada di coronamento valido svincolo a monte delle zone sature e di completamento esistenti a levante.

d) L'intervento edificatorio si realizza mediante strumenti urbanistici attuativi (S.U.A.), di iniziativa pubblica o privata interessanti l'intera estensione di ogni singola sub/zona così come indicata al comma precedente e nelle tavole di P.R.G.

e) Gli S.U.A. per le zone Ni 1 e Ni 3 devono rispondere alle caratteristiche e ai parametri di seguito elencati dettagliatamente

f) Indirizzi particolari per l'area (Ni 1)

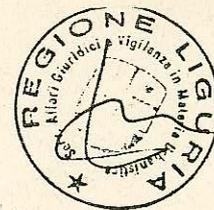
2. a 1 Al di sopra del tracciato dell'aurelia nelle aree non vincolate dal rispetto ambientale, possono trovare collocazione destinazioni residenziali ed assimilabili così come definite nell'art. 7.1. a) parametri:

-obbligo di S.U.A. unico con $it = 0,10$ mc/mq

-altezza massima m. 6,00

-piani fuori terra massimo n. 2 (abitabili)

-distanza dai fabbricati pari a $1/2$ dell'altezza dei fabbricati



- distanza dai confini uguale a 1/2 dell'altezza dei fabbricati
- tipologia delle unità insediative: realizzazione di tipologie insediative aggregate preservando la trama caratterizzante il paesaggio collinare ligure.

Nella zona di servizi lungo Maremola è prevista una fascia di rispetto di 30 mt. nella quale potrà essere localizzato il collegamento con l'Aurelia in prosecuzione al ponte sul Maremola, laddove la progettazione in sede attuativa addivenisse a tale soluzione.

2. a 2 All'interno del profilo naturale del terreno (inteso come profilo orografico originale) . senza obbligo di rispetto dell'indice di fabbricabilità territoriale di cui al precedente punto e), ma in osservanza degli standards previsti dalla legge, possono essere realizzate strutture interrato con destinazione a parcheggi mirate alle decongestionazioni del centro ed alla soluzione dei problemi viari nel rispetto della normativa di cui all'art. 14, nonché, per la ricezione turistica di cui alla L.R. 11/1982 e s.m., per lo spettacolo, per la cultura e la ricreazione, nella percentuale massima del 30% del teorico "volume".

Particolare cura dovrà essere rivolta al rispetto della morfologia del terreno e della fruibilità di forti segni d'ambiente (mare, criminali, ecc.)

2. a 3 Aree verdi e di rispetto

Nelle aree contraddistinte come di rispetto ambientale (v) gli interventi di sistemazione dovranno rispettare i materiali tradizionali, l'utilizzo di muri in pietra a secco, la ricostruzione o mantenimento del patrimonio vegetale autoctono, ecc.

Tale zona è inedificabile sia in soprassuolo sia in sottosuolo, salvo per quanto concerne opere di tipo infrastrutturale.

ZONA Sni 1 al di sotto dell'Aurelia

Le previsioni di tale zona si attuano con S.U.A. esteso all'intera superficie ovvero in alternativa con concessione edilizia convenzionata.

2. b 1 Tra il tracciato dell'aurelia e il tracciato ferroviario, sono consentiti il recupero dei volumi esistenti e quelli efferenti l'indice territoriale per interventi che riguardano infrastrutture, servizi, spazi attrezzati, attrezzature di interesse comune, ecc., che siano pubbliche o di uso pubblico.

parametri:

- sup. coperta 2/3 della superficie interessata
- altezza massima m. 6,50 dal piano s.s. Aurelia
- distanza dai fabbricati minima m. 8
- distanza dalla s.s. Aurelia minima m. 8 (per le parti emergenti)
- distanza dal piano del ferro minima m. 6
- distanza dai confini uguale a 1/2 dell'altezza dei fabbricati

-tipologia: unico edificio con volumi articolati con piattaforme distributive

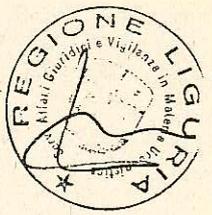
2. c 1 Al di sotto del tracciato ferroviario sono consentiti interventi di viabilità così come indicati nella cartografia, atti al miglioramento degli innesti con il centro antico.

3) Viabilità ed accessibilità

Le proposte di viabilità devono essere mirate a decongestionare l'attuale viabilità, di comice, migliorare l'innesto su via Bado, i collegamenti tra le proposte di parcheggi e la viabilità esistente, liberando dalla permanenza delle auto aree strategicamente importanti quali servizi.

4) Le indicazioni cartografiche di P.R.G., individuano uno "schema direttore" mirato in primo luogo alla soluzione dell'assetto viabilistico a valle e a monte, oltre che alla schematica localizzazione delle zone di rispetto ambientale, dei "volumi" interrati e delle nuove costruzioni.

Tale schema è da intendersi quale guida di carattere meramente indicativo, senza valore cogente.



La progettazione Sni 1 deve essere articolata per fasi: la prima relativa alla situazione attuale e la seconda dopo lo spostamento della ferrovia in modo da garantire la funzionalità dell'intervento nel tempo.

g) Indirizzi particolari per l'area (Ni 2)

1- Lo S.U.A. per la zona Ni 2 deve rispondere alle seguenti caratteristiche e parametri:

- indice di fabbricabilità territoriale 0,40 mc./mq.
- indice fondiario 0,1 mc/mq per la parte ricadente in IS-MA
0,6 mc/mq per la parte ricadente in TU
- tipologia edilizia prevalentemente a nucleo con caratteristica insediativa aggregata
- altezza massima m. 10,50 e 3 piani per la parte ricadente in TU
m. 7,50 e 2 piani per la parte ricadente in IS-MA
- distanza dai fabbricati minima uguale all'altezza del fronte del fabbricato viciniore
- distanza dai confini minima uguale a 1/2 altezza dei fabbricati.

2- Data l'importanza morfologica ed urbanistica dell'area dello S.U.A., esso si dovrà dare carico di risolvere i problemi di impatto attraverso lo studio di tipologie insediative aggregate preservando la trama caratterizzante il paesaggio collinare Ligure.

3- Le indicazioni cartografiche di P.R.G. individuano uno "schema direttore" mirato alla soluzione dei problemi viari, e alle problematiche evidenziate al precedente comma2).

Tale schema è da intendersi quale guida di carattere meramente indicativo, senza valore cogente per l'obbligatorio progetto di S.U.A. previsto dalla presente normativa.

h) Indirizzi particolari per l'area (Ni 3)

1. Obbligo di S.U.A. esteso all'intera zona con indice territoriale = a 0,35 mc/mq

- Indice fondiario 0,1 mc/mq per parte ricadente in ID-MO-A
0,6 mc/mq per parte ricadente in TU
- altezza massima m. 10,50 per la parte ricadente in ID-MO-A
m. 6,50 e numero max piani 2 per la parte ricadente in TU
- piani fuori terra massimo n. 3 abitabili per la parte ricadente in ID-MO-A
m. 6,50 e numero max piani 2 per la parte ricadente in TU
- distanza dai fabbricati pari a 1/2 dell'altezza dei fabbricati.
- distanza dai confini pari a 1/2 dell'altezza dei fabbricati.
- tipologia delle unità insediative: di tipo aggregato

2. Il S.U.A. si dovrà dare carico di risolvere: problemi viari nell'ambito delle operazioni indicate dal P.R.G. oltre a preservare quali aree di rispetto quelle a monte in ossequio alle indicazioni che emergono dal P.T.C.P.

La viabilità che verrà realizzata a servizio dei nuovi insediamenti non dovrà essere localizzata in posizione periferica della zona, bensì all'interno della stessa.

i) In assenza di S.U.A. per le costruzioni esistenti, alla data della adozione del P.R.G. sono consentiti interventi di recupero di cui all'art. 7.2 comma b) e precisamente:

- manutenzione ordinaria straordinaria;
- manutenzione straordinaria;
- restauro e risanamento conservativo;
- ristrutturazione edilizia.

Sono inoltre consentite opere interne di cui all'art. 26 legge 02/03/85 n. 47.