



CITTÀ DI ALESSANDRIA
SETTORE URBANISTICA E SVILUPPO ECONOMICO

REGIONE PIEMONTE

PROVINCIA DI ALESSANDRIA

VARIANTE PARZIALE AL P.R.G.C.
(P.R.G.C. approvato con DGR. n.13 -29915 del 13/04//2000)
EX art. 17 comma 5 L.R. 56/77 e s.m.i
PROGETTO PRELIMINARE

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il Dirigente - RUP
Settore Urbanistica e Sviluppo Economico
arch. Claudio Delponte

Il Segretario Generale
dott.ssa Lucia Pepe

Il Progettista
The Blossom Avenue Partners
arch. Marco Facchinetti

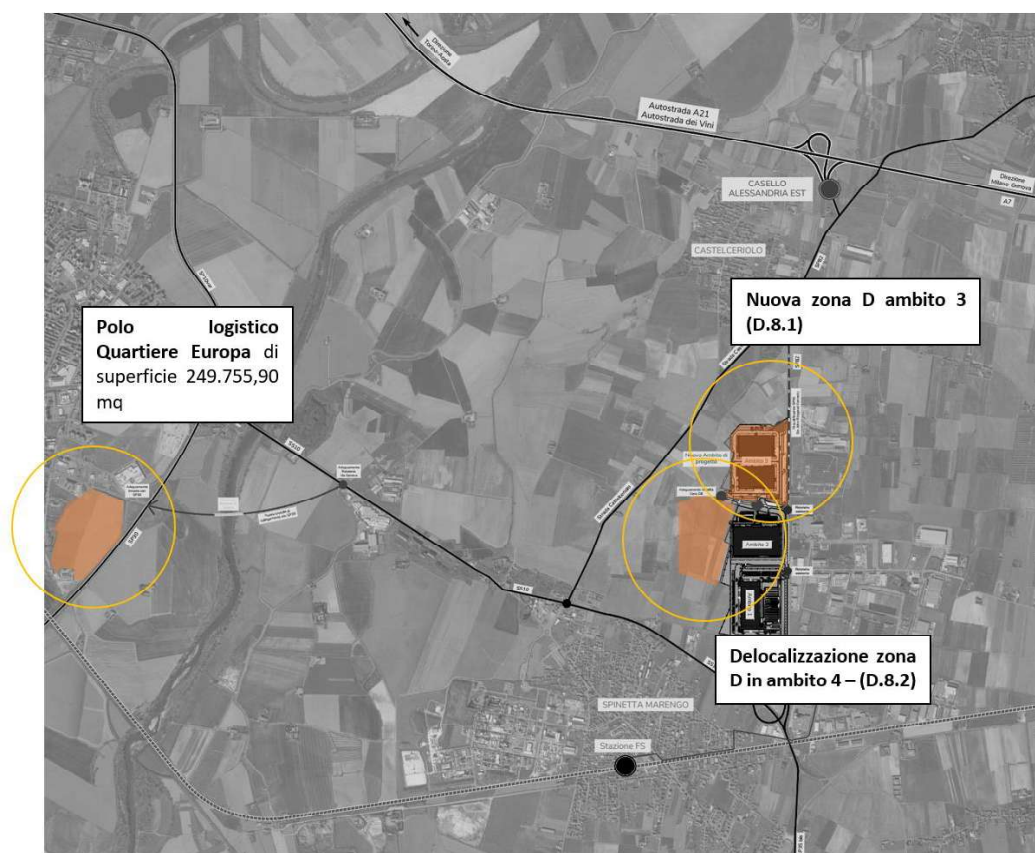
Il Sindaco
Assessore all'Urbanistica
Giorgio Angelo Abonante

Maggio 2026

1. PREMESSA

La presente procedura di Variante Parziale al vigente PRGC del Comune di Alessandria ex art. 17 comma 5° della L.R. 56/77, trova significato all'interno di una più ampia procedura urbanistica e strategica complessiva attuata dal Comune di Alessandria, che riguarda in contemporanea tre aree localizzate nel territorio comunale così di seguito denominate:

- **Area D.8.1** – area di progetto in ampliamento della zona produttiva sita in località Spinetta Marengo, oggetto di procedura di Variante semplificata (ex articolo 17bis c.4 della L.r. 56/77) in corso, promossa dal Gruppo PAM S.p.A in qualità di soggetto proponente e utilizzatore finale dei due immobili proposti;
- **Area D.8.2** – area di progetto in ampliamento della zona produttiva sita in località Spinetta Marengo promossa dalla società VLD, ora CTP Italy s.r.l, ed oggetto della presente Variante Parziale al vigente PRGC;
- **Ex Polo Logistico Quartiere Europa** – area di proprietà del Gruppo PAM S.p.A. per cui allo stato di fatto risulta approvato e convenzionato specifico Piano Esecutivo Convenzionato (derivante da Variante Parziale approvata nel 2022) ma che risulta affetta da particolari problematiche urbanistiche ed idrauliche ed oggetto della presente Variante Parziale al vigente PRGC.

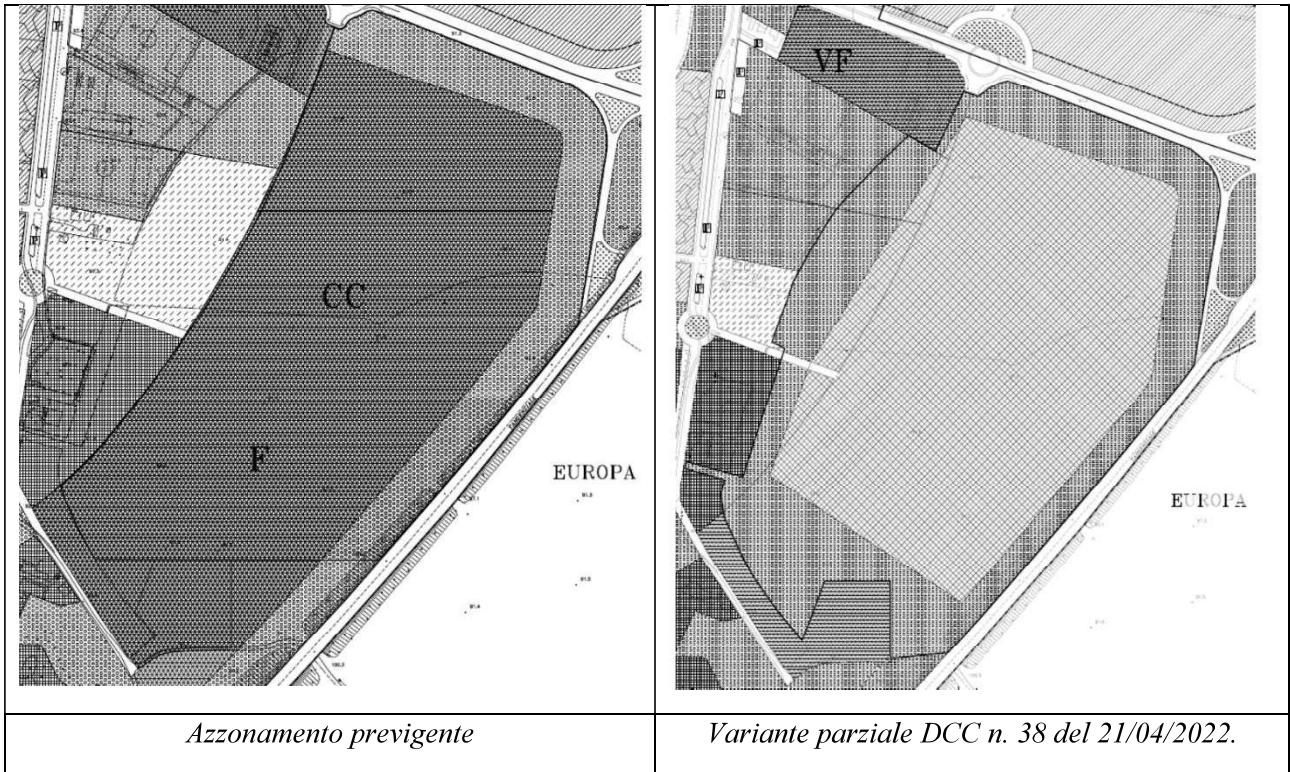


La strategia territoriale prevista deriva in primo luogo dai nuovi scenari nazionali e internazionali in ambito di mobilità e trasporti e infrastrutturazione, in riferimento al D.L. n. 109/2018 (Decreto Genova) Zona Logistica Semplificata – ZLS – “Porto e Retroporto di Genova”, oggi di rilevanza intercontinentale, che hanno imposto all’Ente una strategica azione pianificatoria, prodromica alla configurazione urbanistica del futuro Piano Regolatore, nel rispetto del paesaggio e del contenimento del consumo del suolo, che ha trovato approvazione consigliare con DCC n. 53 del 20.06.2024.

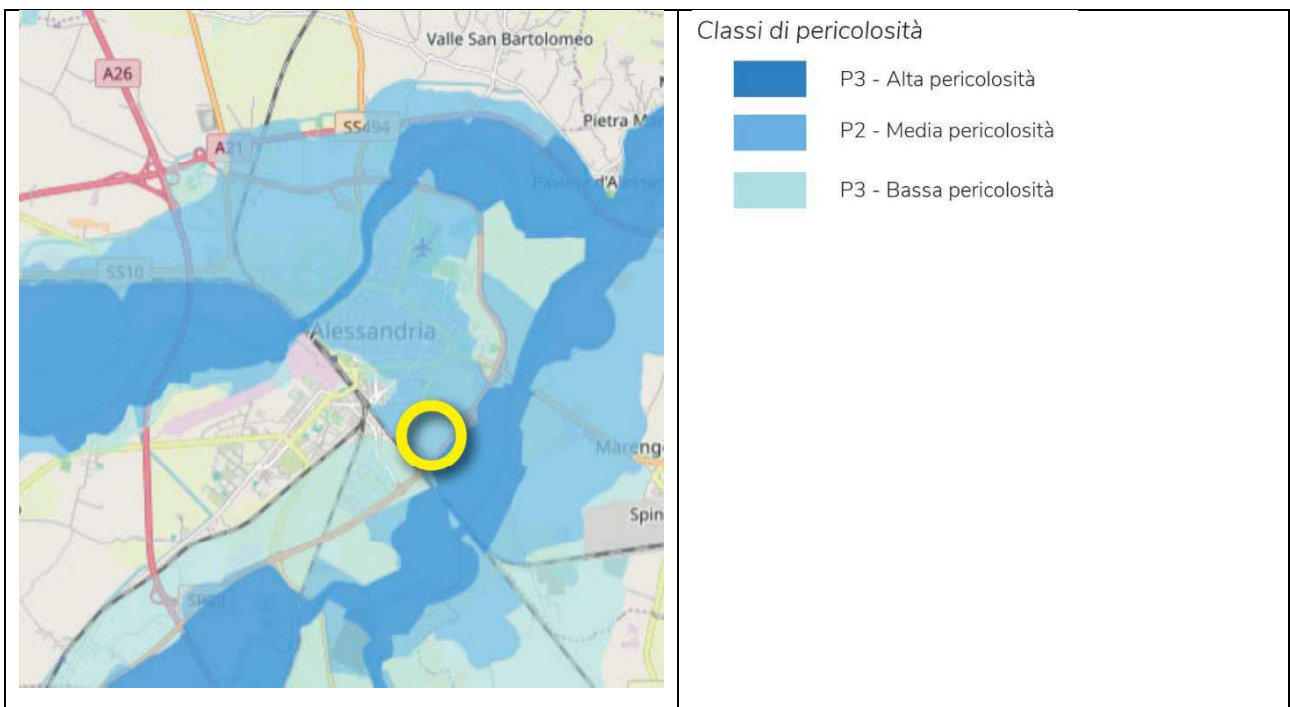
In detto ambito procedimentale di logistica semplificata, ai fini della definizione della potenziale “perimetrazione” delle aree retro portuali del territorio del Comune di Alessandria, con nota prot. n. 66346 del 28.07.2023, il Sindaco ha trasmesso alla Presidenza della Regione Piemonte la documentazione attestante l’individuazione della configurazione delle zone ritenute idonee allo sviluppo logistico territoriale, tra le quali l’area a vocazione logistica approvata con DCC 132 del 21.12.2021, denominata “D8”, costituente idoneo e correlato ampliamento dell’esistente area industriale “D5”, “D6”, “D7”.

In secondo luogo le procedure attivate, oltre a dare concretezza alla volontà di espandere e dare programmazione al quadrante orientale del territorio, creano le idonee condizioni per dare un’alternativa valida e risolutiva ad un elemento di criticità e incompatibilità urbanistica e territoriale generato, secondo la Delibera della Giunta Comunale n. 53 del 20 giugno 2024, dal Polo logistico Quartiere Europa previsto dalla Variante Parziale approvata con DCC n. 38 del 21/04/2022 e oggetto, tra l’altro, di un contenzioso tra società GRUPPO PAM S.P.A. ed il Comune di Alessandria.

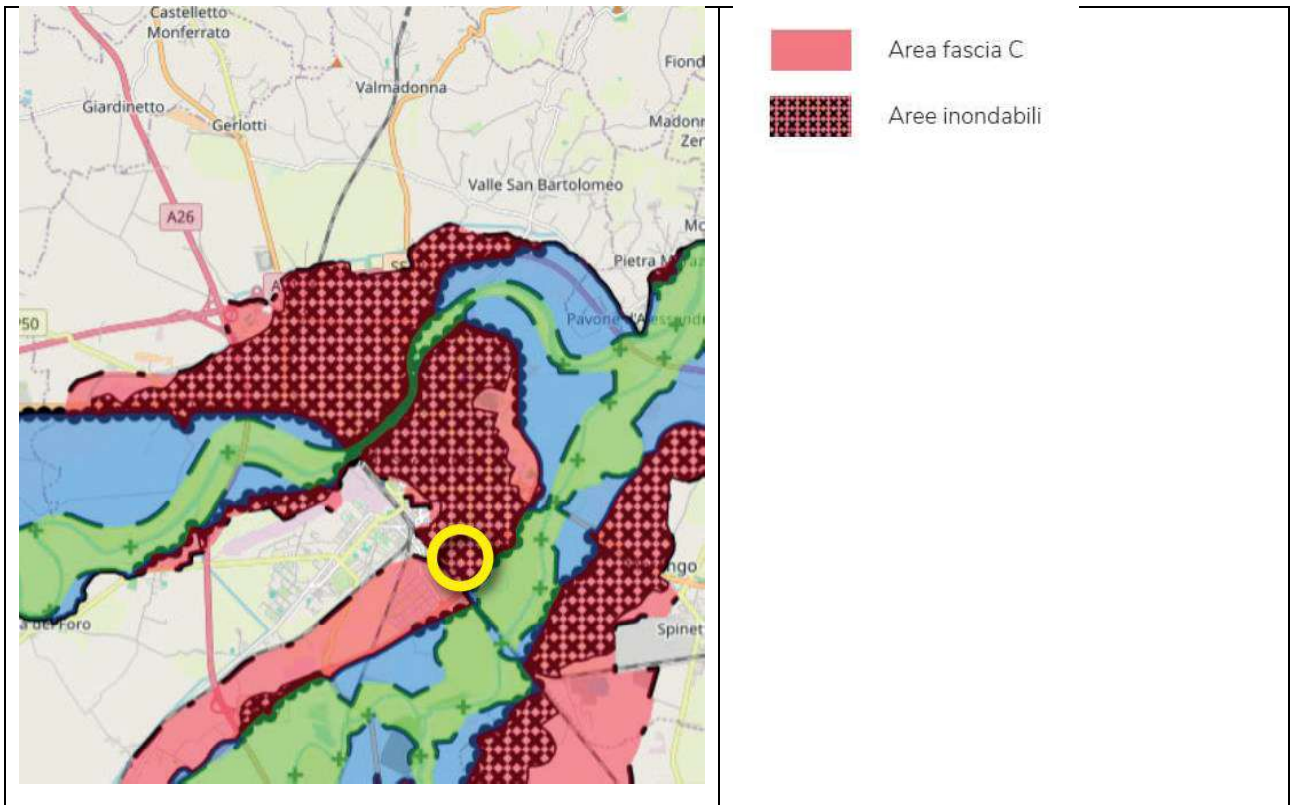
Come emerge dalla citata Delibera di Consiglio Comunale n. 53 del 20 giugno 2024 infatti, l’area del Polo Logistico Quartiere Europa presenta particolari criticità sia dal punto di vista della compatibilità e conformità territoriale rispetto all’adiacente tessuto residenziale, sia rispetto alla conformità urbanistica con il Piano Territoriale Provinciale (si richiama parere negativo espresso dall’Organo Provinciale).



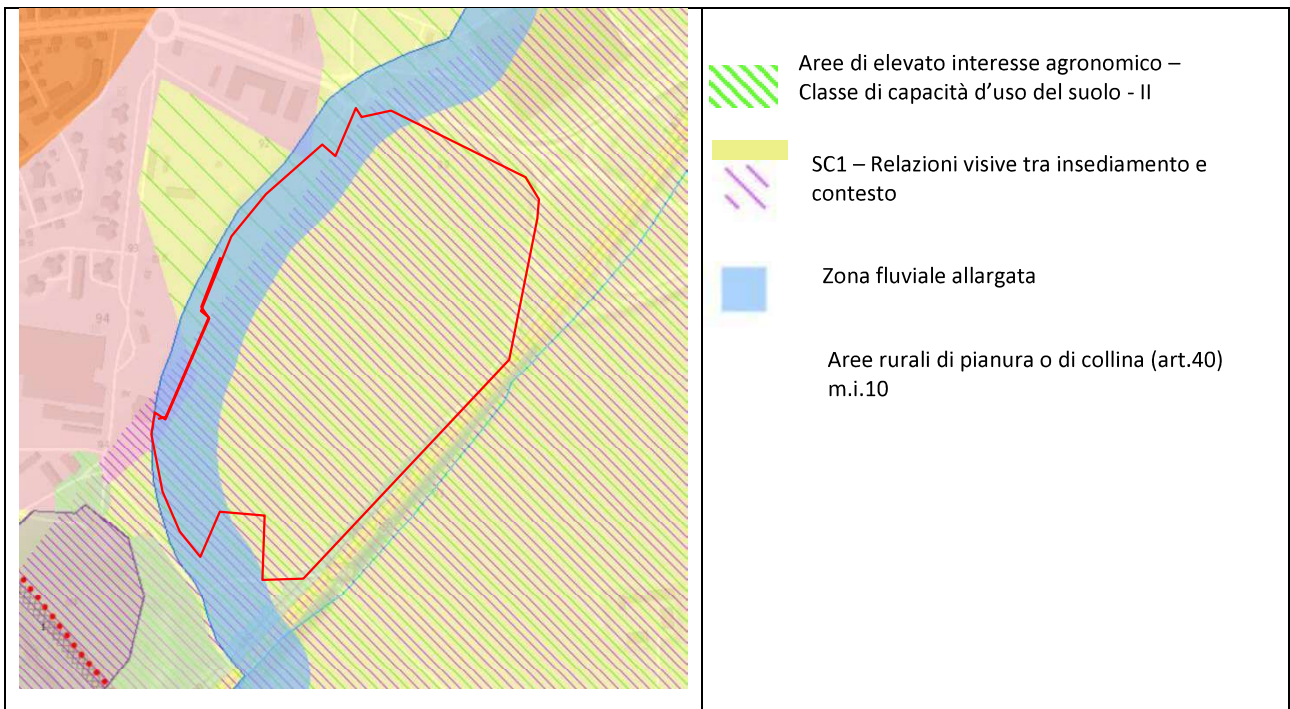
➤ *PGRA – Inquadramento del Polo Logistico Quartiere Europa*



➤ PAI – Inquadramento del Polo Logistico Quartiere Europa



Piano Paesaggistico Regionale – Tavola P4 - Componenti paesaggistiche



Gli interventi proposti nel complesso per le tre aree sopra citate consentono **pertanto di espandere l'attuale zona D8 rilocalizzando una previsione urbanistica critica in un'area maggiormente idonea e allo stesso tempo potenziare un sistema produttivo esistente creando un'economia di scala sinergica, integrata ed efficiente rispetto al sistema infrastrutturale e territoriale, in linea con la programmazione strategica del Comune relativa al potenziamento e completamento del polo produttivo costituito dalle aree D5, D6, D7 e D8** come richiamato nella Delibera di Giunta Comunale n. 122 del 30 maggio 2024:

“nell'ambito dello sviluppo logistico del territorio comunale si rilevano i seguenti ambiti prioritari di sviluppo:

- *Quadrante Sud Ovest: destinato alla riqualificazione dell'ambito afferente all'attuale Scalo Ferroviario;*
- *Piano Esecutivo Convenzionato depositato relativo all'area posta in prossimità del casello Autostradale di Alessandria Ovest;*
- *Quadrante orientale: completamento e potenziamento del polo produttivo costituito dalle aree D5, D6, D7, D8.”*

Gli interventi oggetto della presente Variante parziale al PRGC ai sensi dell'articolo 17 comma 5° della L.R. 56/77 sono stati oggetto di specifica manifestazione di interesse trasmessa a mezzo PEC al Comune di Alessandria in data 24/06/2024 e 20/12/2024 sottoscritta dalla Società VLD (ora CTP Italy) e dalla Società Gruppo PAM che ha trovato favorevole riscontro da parte dell'Amministrazione Comunale di Alessandria e dal Settore Urbanistica e Sviluppo Economico:

“La proposta in oggetto è coerente con i succitati indirizzi dell'Amministrazione Comunale in materia logistica.

L'intervento proposto risulta altresì in sintonia con rilevanti obiettivi di mandato conferiti all'Amministrazione Comunale dai cittadini di Alessandria, volti all'equilibrato e idoneo sviluppo del territorio, caratterizzato dal bilanciamento dell'interesse pubblico rispetto al privato, ai fini dell'equa condivisione collettiva dei benefici derivanti dalle azioni pianificatorie e di trasformazione urbanistica”.

La presente procedura è stata validata con Deliberazione della Giunta Comunale n. 95 del 02 aprile 2026 relativa all'atto di indirizzo per la predisposizione della Variante Parziale al PRGC ai sensi dell'articolo 17, comma 5, della L.R. 56/77 e s.m.i.

2. LA SITUAZIONE URBANISTICA DEL COMUNE

Il Comune di Alessandria è dotato di un P.R.G.C. (detto PRG90, data della sua prima elaborazione, riformulato a seguito della alluvione del 1994), approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n.36 del 07/02/2000 (rettificata con Deliberazione della Giunta Regionale n.13 del 13/04/2000). Il PRG90 è stato modificato nell'ultimo decennio con i seguenti provvedimenti deliberativi:

- Delib. C.C. n. 3 del 25/01/2011 Terza Variante Strutturale
- Delib. C.C. n. 141 del 22/12/2011 Modifiche al PRGC
- Delib. C.C. n. 13 del 31/01/2012 Variante Parziale
- Delib. C.C. n. 34 del 13/03/2012 Variante Parziale
- Delib. C.C. n. 68 del 09/08/2012 Variante Parziale
- Delib. C.C. n. 71 del 21/05/2014 Variante Parziale
- Delib. C.C. n. 167 del 18/12/2015 Modifiche al PRGC
- Delib. C.C. n. 15 del 11/03/2016 Modifiche al PRGC
- Delib. C.C. n. 62 del 28/06/2016 Modifiche al PRGC
- Delib. C.C. n. 231 del 24/08/2016 Modifiche al PRGC
- Delib. C.C. n. 116 del 21/12/2016 Modifiche al PRGC
- Delib. C.C. n. 46 del 13/04/2017 Modifiche al PRGC
- Delib. C.C. n. 22 del 07/03/2018 Modifiche al PRGC
- Delib. C.C. n. 90 del 29/10/2020 Modifiche al PRGC
- Delib. C.C. n. 132 del 21/12/2021 Variante Parziale
- Delib. C.C. n. 38 del 21/04/2022 Variante Parziale
- Delib. C.C. n. 113 del 21/12/2022 Modifiche al PRGC
- Delib. C.C. n. 46 del 03/04/2025 Modifiche al PRG vigente ai sensi del C. 12 art 17 LR n. 56/77 e SMI
- Delib. C.C. n. 52 del 15/04/2025 Approvazione integrazione elaborato tecnico R.I.R. (Rischio di Incidente Rilevante) adozione della variante parziale al PRGC art 17 c. 5 della LR 56/77 e smi per adeguamento R.I.R. ai sensi del D.M. 09/05/2001 in attuazione del D.Lgs. n. 334 del 17/08/1999
- Delib. C.C. n. 139 del 28/10/2025 Variante parziale al PRGC, art. 17 comma 5 della LR 56/77 e s. m. e i. per adeguamento R.I.R., ai sensi del D.M 09.05.2001 in attuazione del D.LGS. 334 del 17.08.1999.
- Approvazione Definitiva - Deliberazione G.C. n. 321/2025. Integrazione elaborato tecnico R.I.R.

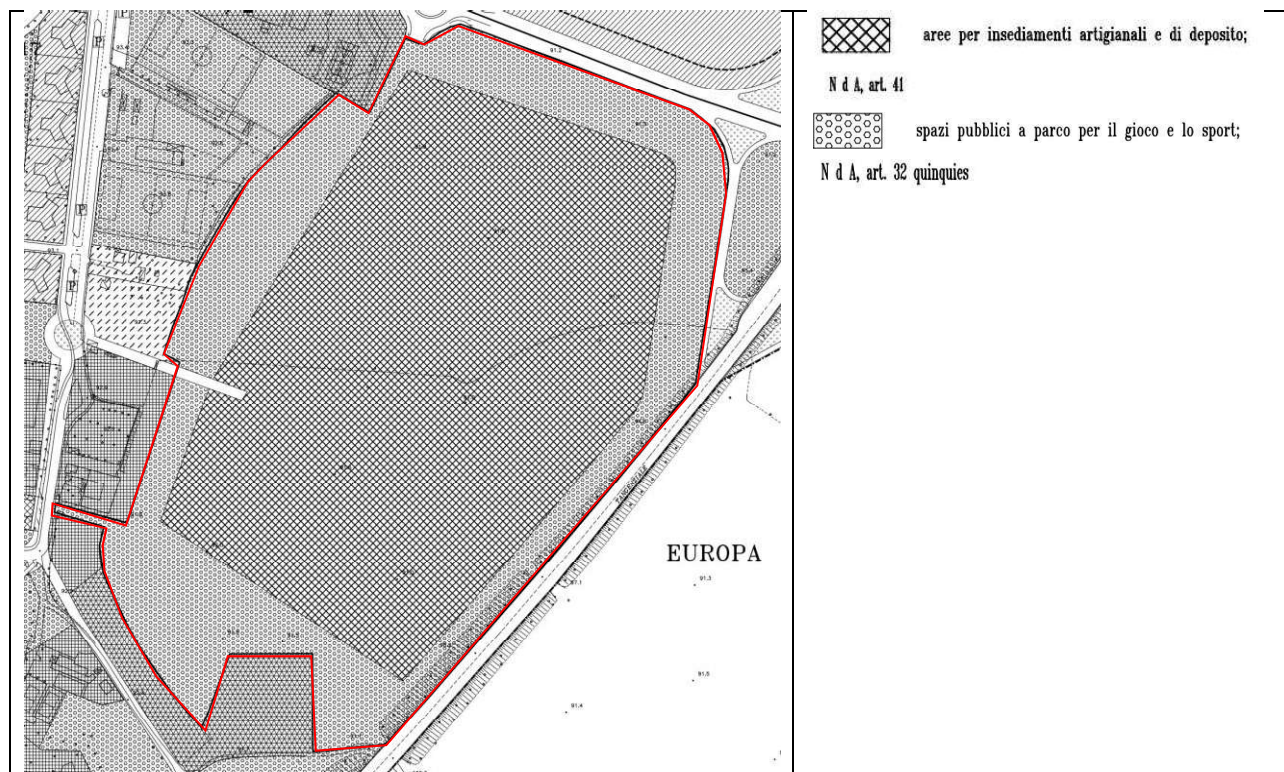
3. IDENTIFICAZIONE DELLE AREE OGGETTO DI VARIANTE

Le aree oggetto della presente Variante Parziale al PRGC sono le seguenti:

- **Ambito Ex Polo Logistico Quartiere Europa**

Area di proprietà della società Gruppo PAM S.p.A. oggetto di specifica Variante Parziale al PRGC approvata con Delib. C.C. n. 38 del 21/04/2022 e attualmente oggetto di PEC approvato e convenzionato.

➤ *Estratto Tavola 26 vigente PRGC*



L'area presenta una superficie complessiva pari a 249.755,90 mq.

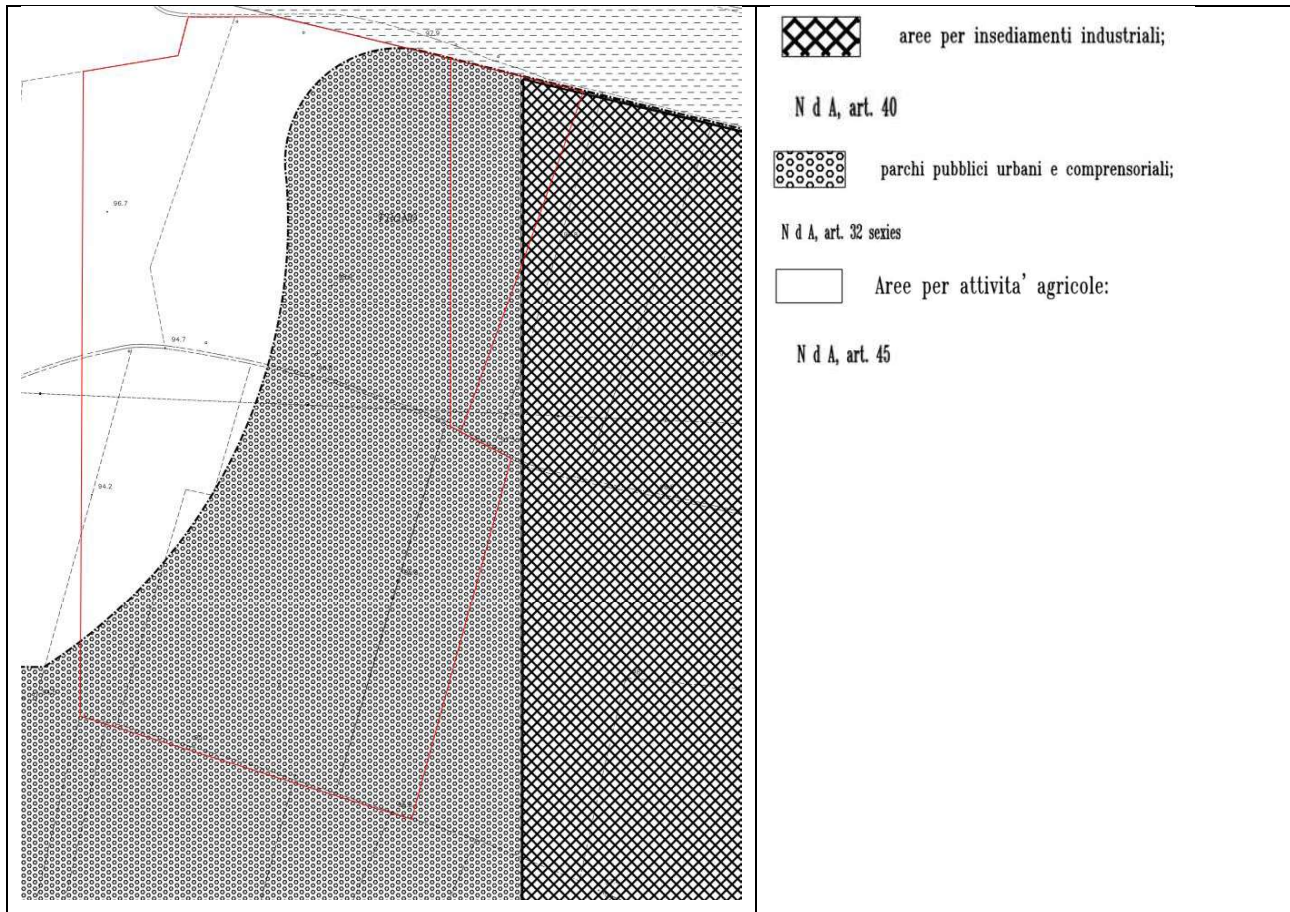
L'attuale disciplina di PRGC prevede una zonizzazione così ripartita:

- “Aree per attività produttive – Aree per insediamenti artigianali e di deposito - ex art.41 Nda” per una superficie totale pari a 180.000 mq;
- “Standard Urbanistici, servizi sociali ed attrezzature a livello locale – Spazi pubblici a parco per il gioco e lo sport – ex art. 32 quinquies” per una superficie totale pari a 69.755,90 mq;

- **Ambito D.8.2**

Area di proprietà della società VLD (ora CTP Italy) localizzata in continuità con l'esistente zona D8 in fase di realizzazione e completamento.

➤ *Estratto tavola 29 PRGC vigente*



L'area presenta una superficie complessiva pari a 198.000 mq.

L'attuale disciplina di PRGC prevede una zonizzazione così ripartita:

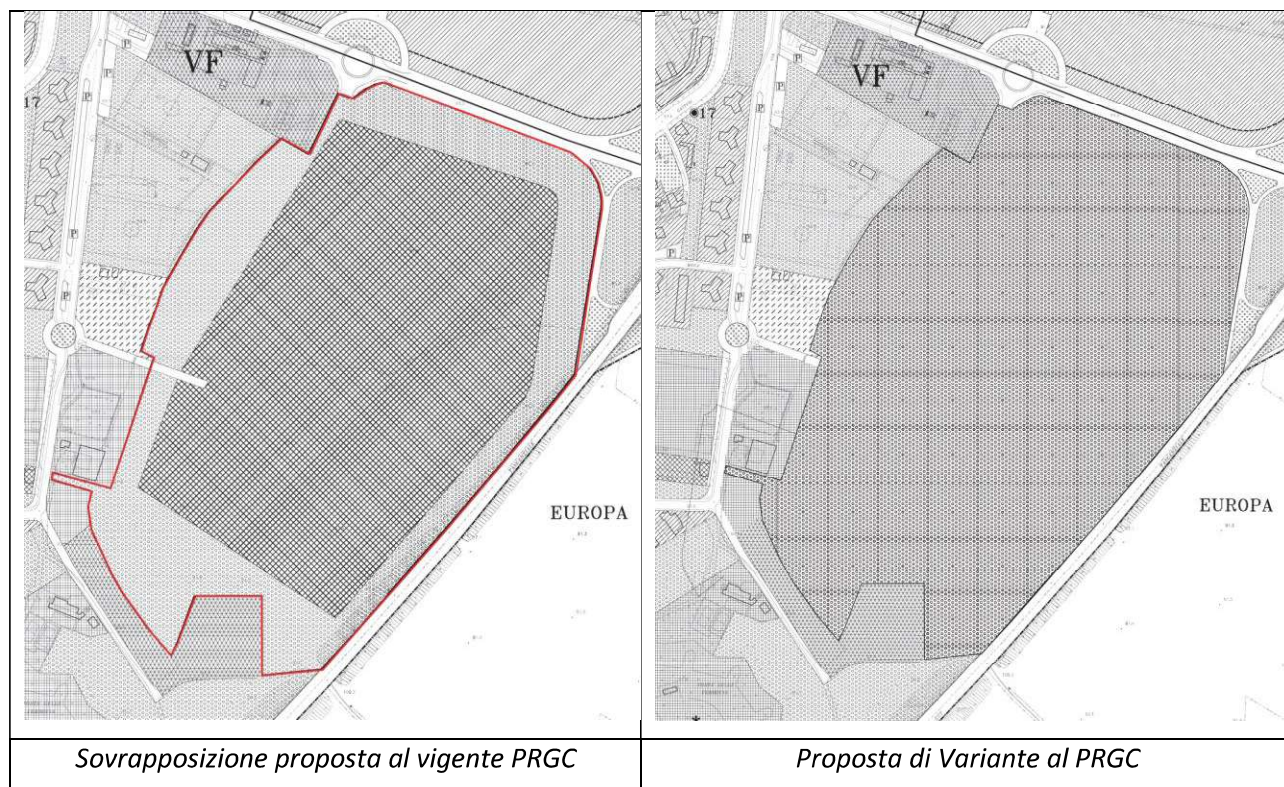
- “Aree per attività produttive – Aree per insediamenti industriali - ex art.40 Nda” per una superficie totale pari a 6.000 mq;
- “Standard Urbanistici, servizi sociali ed attrezzature di interesse generale – Parchi pubblici urbani e comprensoriali – ex art 32 sexies” per una superficie totale pari a 130.000 mq
- “Aree per attività agricole” per una superficie totale pari a 62.000 mq;

4. IL CONTENUTO DELLA VARIANTE

La proposta di variante introduce da un lato l'espansione dell'attuale area produttiva in località Spinetta Marengo di 180.000 mq e dall'altro, la conversione di un'area artigianale e di deposito, di pari dimensione, a *spazi pubblici a parco per il gioco e lo sport*.

In particolare:

- Per l'ambito relativo all'ex Polo Logistico Quartiere Europa viene proposta la seguente variazione:



La variante proposta comporta quindi le seguenti riduzioni:

- La riduzione di 180.000 mq di “Aree per attività produttive – Aree per insediamenti artigianali e di deposito - ex art.41 Nda”

A favore della previsione di:

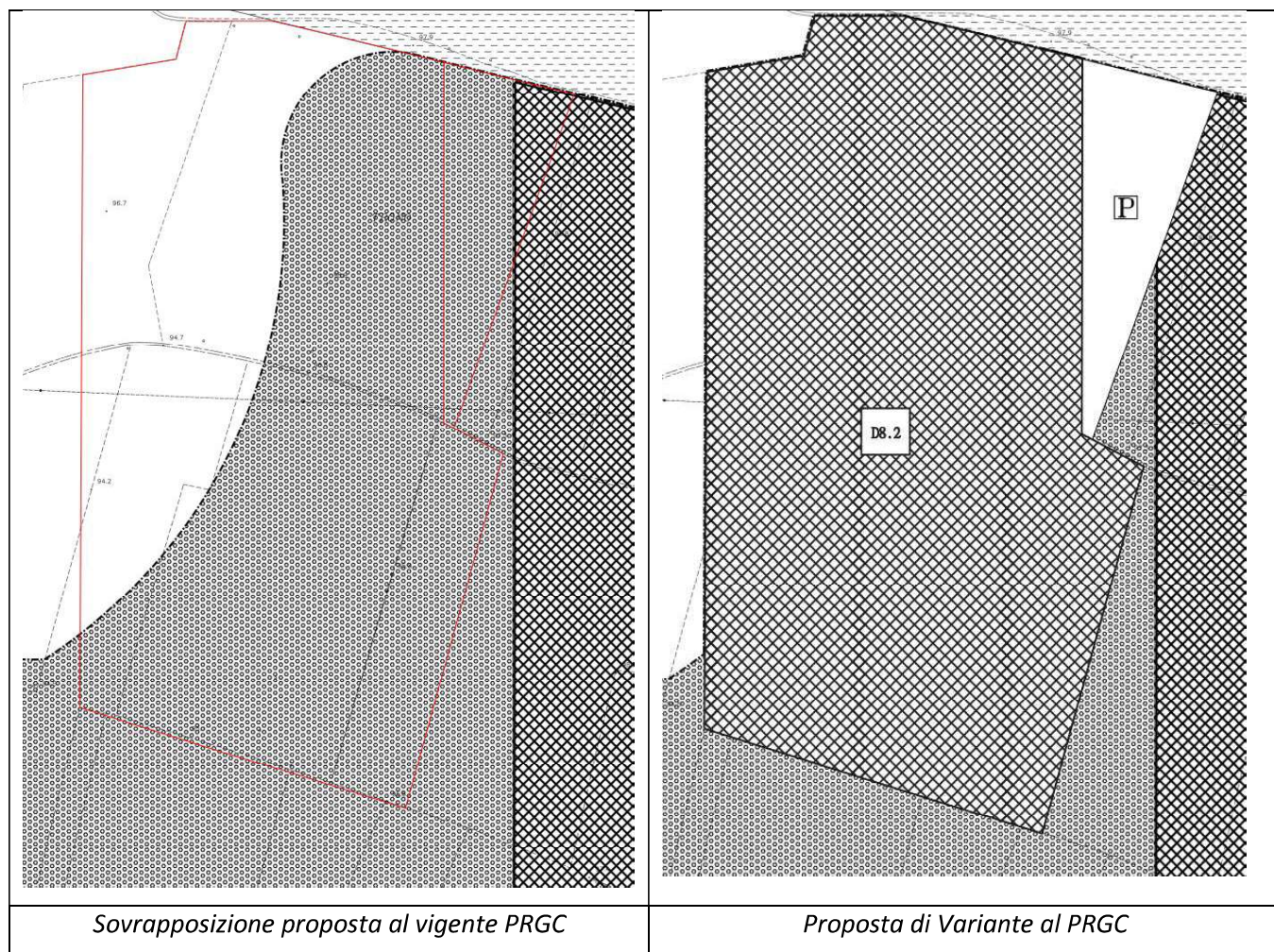
- 180.000 mq di aree classificate quale - “Standard Urbanistici, servizi sociali ed attrezzature a livello locale – Spazi pubblici a parco per il gioco e lo sport – ex art. 32 quinquies

Si evidenzia che la classificazione quale “Standard Urbanistici, servizi sociali ed attrezzature a livello locale – Spazi pubblici a parco per il gioco e lo sport – ex art. 32 quinquies” risulta necessaria a fronte della determinazione effettuata nell'ambito della procedura di Variante Semplificata ex articolo 17bis c.4 della L.r. 56/77 promossa dal Gruppo PAM S.p.A. in quanto l'area dell'Ex Polo Logistico Quartiere Europa in tale

procedura è stata identificata quale area destinata alla realizzazione delle compensazioni ambientali previste dal progetto per la realizzazione di un “Parco agricolo urbano”.

L’area, nell’ambito del citato procedimento, sarà inoltre oggetto di cessione a favore del Comune per la compensazione del contributo straordinario dovuto ai sensi dell’articolo 16 comma 4, lettera d-ter del DPR 380/01 e per la corresponsione dell’importo di monetizzazione della quota di standard urbanistici non reperita

- per l’ambito D.8.2 si prevede la seguente modifica:



La variante proposta comporta quindi le seguenti riduzioni:

- La riduzione di 130.000 mq di aree classificate a “Standard Urbanistici, servizi sociali ed attrezzature di interesse generale – Parchi pubblici urbani e comprensoriali – ex art 32 sexies”;
- La riduzione di 62.000 mq di “Aree per attività agricole”
- La riduzione di 6.000 mq di “Aree per attività produttive – Aree per insediamenti industriali - ex art.40 Nda”

A favore della previsione di:

- 180.000 mq di aree classificate quale *Aree per attività produttive – Aree per insediamenti industriali - ex art.40 Nda*
- 18.000 mq di aree classificate quale *“Standard Urbanistici, servizi sociali ed attrezzature a livello locale – Parcheggi pubblici”*

5. MODIFICA ALLE NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE VIGENTE

La Variante parziale propone la modifica degli articoli 40 e 32 quinquies del vigente apparato normativo del PRGC con l'introduzione di specifici commi relativi all'area oggetto di variante. Si rimanda a specifico elaborato allegato per dettagli.

6. CALCOLO E VERIFICA DEL CONSUMO DI SUOLO

Tra le disposizioni normative che concorrono a rafforzare la strategia regionale in materia di salvaguardia dei suoli, definita dal Piano Territoriale Regionale (PTR), l'art. 31 affronta specificatamente il tema del contenimento del consumo di suolo, in particolare nell'articolo si demanda ai Piani Territoriali Provinciali l'individuazione di soglie massime di consumo da attribuire ai comuni, in funzione delle loro caratteristiche morfologiche delle dinamiche di sviluppo in atto (comma 8). In assenza della definizione di tali parametri, il PTR ammette che i comuni possano prevedere ogni 5 anni incrementi di consumo di suolo a uso insediativo non superiori al 3% della superficie urbanizzata esistente (comma 10). Tale direttiva, concepita come norma transitoria, costituisce a tutt'oggi il principale riferimento in tema di consumo di suolo per la predisposizione e la valutazione degli strumenti urbanistici di livello locale;

La Superficie urbanizzata (Su) di riferimento per la determinazione dell'incremento di Consumo di suolo (CSU) è definita dal documento “Monitoraggio del Consumo di Suolo in Piemonte” 2013, pari a 2.498 ettari, corrispondenti a 24.980.000 mq.

COMUNE	Sup. (ha)	CSU		CSI		CSR		CSC	
		(ha)	(%)	(ha)	(%)	(ha)	(%)	(ha)	(%)
Acqui Terme	3.330	521	15,64	82	2,47	17	0,52	620	18,63
Albera Ligure	2.123	31	1,47	43	2,04	0	0,00	74	3,51
ALESSANDRIA*	20.358	2.498	12,27	529	2,60	142	0,70	3.170	15,57

Il quinquennio di riferimento per la determinazione della dimensione massima delle aree utilizzabili per l'edificazione nel rispetto dell'articolo 31 delle Norme del Piano Territoriale Regionale è 2021 – 2026. Il Piano Territoriale è stato approvato con la Deliberazione del Consiglio Regionale n. 122 – 29783 del 21 luglio 2011, pubblicata sul BURP n. 32 dell'11/08/2011. Per questo motivo, vengono presi a riferimento delle previsioni dell'articolo 31 del PTR, i quinquenni 2011 – 2016, 2016 – 2021 e, appunto 2021 – 2026.

Quinquennio di riferimento
AGO 2011 - AGO 2016
AGO 2016 - AGO 2021
AGO 2021 - AGO 2026

Ai fini del computo dei limiti percentuali in applicazione dell'art. 31 delle Norme del PTR e dell'art. 35 della l.r. 7/2022 si considerano incremento di “consumo di suolo ad uso insediativo le superfici generate dalla perimetrazione di tutte le aree normative edificabili di nuova previsione inserite in sede di variante allo strumento urbanistico ed esterne alle aree già previste dalla pianificazione vigente” (cfr. art. 35 l.r. 7/2022). Sono escluse da tale computo, come previsto nel glossario sul monitoraggio del consumo di suolo di cui alla DGR 34-1915 del 27 luglio 2015:

- le aree destinate ad attrezzature pubbliche e di uso pubblico, di cui all'art. 21 e 22 della l.r. 56/1977 e s.m.i.;
- gli impianti sportivi e tecnici anche non pubblici, per le parti classificabili quale consumo di suolo reversibile;
- le strade, ferrovie e altre infrastrutture viarie;
- le cave, le discariche, gli impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili.

La superficie delle aree utilizzabili per l'edificazione, nel rispetto dell'articolo 31 delle Norme del Piano Territoriale Regionale, nel territorio Comunale di Alessandria è pertanto pari a:

$$24.980.000 \text{ mq.} \times 3\% = 749.400 \text{ mq.}$$

Viste le varianti parziali intervenute nel quinquennio e la procedura ex articolo 17 bis c.4 promossa dalla società Truck Parking in corso di perfezionamento il residuo di consumo di suolo ancora nelle disponibilità comunali è pari a 5.642 mq.

Si evidenzia che nel quinquennio 2026 – 2031, a partire dal 26 agosto 2026, il comune di Alessandria potrà usufruire di un consumo di suolo pari a: 749.400 mq.

Sulla base delle premesse sopra delineate, si evidenzia tuttavia che la variante proposta comporta un bilancio del consumo di suolo pari a zero, in quanto la superficie di suolo consumato all'interno dell'ambito D.8.2 risulta compensato dalla conversione di una superficie di medesima dimensione all'interno dell'area Quartiere Europa che sarà destinato a Spazi pubblici a parco.

7. VERIFICA DEL DIMENSIONAMENTO DELLA VARIANTE PARZIALE AI SENSI DEL

COMMA 7 DELL'ARTICOLO 17 DELLA L.R. 56/77

DATI QUANTITATIVI							
Destinazioni urbanistiche oggetto di variazione	III VARIANTE STRUTTURALE ANNO 2011 (mq)	VARIANTE PARZIALE ANNO 2012 (mq)	VARIANTE ANNO 2014 (mq)	VARIANTE PARZIALE ANNO 2022 (mq)	PROGETTO PRELIMINARE VARIANTE 2026 (mq)	CONFRONT O (Mq)	PARAMETRI L.r. 56/77 Art. 17
	a	b	c	d	e	e-a e-d	
Aree per attività produttive artt. 39, 40, 40bis, 41 NTA – direzionali e commerciali	9.211.350,00	9.211.350,00	9.242.007,00	9.422.007,00	9.416.007,00	+204.657,00	2,22 % < 3 %
Aree per standards urbanistici – ex art. 21 L.r. 56/77 e s.m.i. (32 quinquies NTA)	9.227.172,00	9.025.175,00	8.865.175,00	9.032.837,00	9.230.837,00	+198.000,00	
Aree per standard urbanistici – ex art. 22 L.r. 56/77 e s.m.i. (32 sexies, 32 septies, NTA)	7.432.627,00	7.634.624,00	7.643.590,00	7.463.590	7.333.590,00	-130.000	
TOTALE Aree per standard urbanistici – artt. 21, 22	16.659.799,00	16.659.799,00	16.508.765,00	16.496.427,00	16.564.427,00	-95.372	
CIRT AB 333.987	49,88 mq/ab	49,88 mq/ab	49,43 mq/ab	49,40 mq/ab	49,60 mq/ab		
VERIFICA RIDUZIONE STANDARD	95.372/333.987						0,28 mq/ab < 0,50

8. INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO DELL'AREA OGGETTO DI VARIANTE

8.1 Piano Territoriale Regionale

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è stato approvato con DCR n. 122-29783 del 21/07/2011 (Bollettino Ufficiale n. 32 del 11/08/2011). A seguito della consultazione di tutti gli elaborati di piano, vengono seguito riportati quelli più significativi per la comprensione dell'ambito in analisi.

Il Piano, analizza il territorio regionale tramite una suddivisione per quadranti costituiti da unità territoriali fondamentali, denominate Ambiti di integrazione territoriale. Si riporta di seguito la descrizione del quadrante sud-est, in cui è situata l'area di progetto.

Il Sud-est

Il Quadrante corrisponde alle Province di Alessandria e Asti. Comprende gli Ait di Casale Monferrato, Alessandria, Tortona, Novi Ligure, Ovada, Acqui Terme, Asti e Canelli-Nizza. Si estende da nord a sud tra il corso del Po e l'Appennino fin al confine con la Liguria e l'Emilia Romagna; da ovest a est tra i Quadranti metropolitano e Sud-ovest fin al confine con la Lombardia. La parte occidentale è occupata da una vasta area collinare, bipartita dal corso del Tanaro e formata dalle colline dell'Astigiano e dell'alto e del basso Monferrato, queste ultime solcate dalle valli del Belbo e della Bormida. A est si apre il vasto golfo della pianura Alessandrina, orlata a sud dalle colline e dalla montagna appenninica, in cui penetrano le valli Borbera, Grue e Curone. La trama insediativa si regge su una rete urbana ben distribuita, che conta due centri di livello superiore (Alessandria e Asti), quattro di medio livello (Casale Monferrato, Tortona, Novi Ligure, Ovada e Acqui Terme) e sette di livello inferiore. I 645.000 abitanti si addensano principalmente nelle maggiori città e nei loro dintorni, lungo i fondi vallivi e ai piedi dell'Appennino. Densità molto basse si hanno nell'alta collina e nella montagna appenninica.

Scenari, strategie, progetti

Nel suo percorso evolutivo il Quadrante ha avuto finora uno sviluppo economico meno che proporzionale all'importanza della sua posizione centrale nel Nord-Ovest italiano e delle opportunità offerte dalla sua ricchezza di infrastrutture. A processi di industrializzazione di vecchia data, anche se piuttosto frammentati, negli ultimi decenni si è andata affiancando - e in parte collegando - una più marcata "vocazione" logistica e commerciale. Di conseguenza su di essa e sulle previsioni di forte crescita del trasporto merci attraverso il Mediterraneo e i suoi porti (Genova in particolare), si è venuto affermando uno scenario in cui le opportunità di sviluppo dell'Alessandrino consisterebbero principalmente nelle capacità di sfruttare meglio le sue potenzialità di grande retroporto, in analogia con quanto già avviene nel Nord dell'Europa e, più recentemente in altre analoghe situazioni mediterranee francesi e spagnole. Non va tuttavia dimenticata l'importanza dei sopra ricordati sistemi locali industriali, del patrimonio naturale, paesaggistico e storico-culturale e non ultimo il ruolo dell'università e degli enti di ricerca nella transizione verso la società e l'economia della conoscenza. Tutto ciò conduce a scenari di sviluppo più complessi e autonomi rispetto al semplice riversamento di attività retroportuali in cerca di spazi liberi facilmente acquisibili. Anche perché di fronte alla indubbia vocazione logistica dell'Alessandrino, le strutture attualmente operanti sono poche e scollegate tra loro.

[...]

Perciò va tenuto presente uno scenario che consideri lo sviluppo integrato di altre attività, in parte, (come il packaging) legate alla logistica, in parte ad altre filiere produttive già operanti sul territorio, in parte ancora alla valorizzazione di componenti patrimoniali di rilevanza sovra-locale. Queste, opportunamente gestite, possono alimentare un afflusso di visitatori favorito dalla posizione centrale che l'ambito occupa nel N-O italiano, nonché dalle correnti di turisti europei (Francia, Svizzera,

Germania renana) diretti verso il Mediterraneo. Le sinergie attivabili in questo campo riguardano anzitutto l'integrazione in circuiti più ampi, estesi all'intera regione collinare del Piemonte meridionale (area della candidatura UNESCO) e alle province di Pavia e di Genova per la parte appenninica; inoltre possono derivare da legami intersettoriali con la viticoltura e altre produzioni tipiche locali, con l'artigianato orafa di Valenza, la ricerca universitaria, la formazione.

Tutto ciò si traduce in progetti di diversa portata. A scala europea si situa il Corridoio 24 Genova-Rotterdam, la cui realizzazione richiede un forte impegno a scala nazionale (Piattaforma Strategica "Corridoio dei due mari" del Ministero delle Infrastrutture), che nel nostro Quadrante riguarda essenzialmente l'apertura della galleria del Terzo valico Genova-Sempione con il collegamento con la linea ferroviaria storica in direzione di Milano, l'eventuale galleria ferroviaria retroportuale di Voltri (progetto BRUCO), nonché interventi di revisione ed ammodernamento del tracciato dell'autostrada A7 Genova-Serravalle.

Alla scala del Nord-ovest italiano si situano i progetti di logistica integrata nel triangolo Alessandria-Serravalle-Tortona, il connesso potenziamento dei nodi ferroviari di Alessandria e Novi Ligure e l'Accordo di Programma per lo sviluppo del sistema logistico integrato del savonese e Valli Bormida. Hanno rilevanza soprattutto regionale alcuni interventi infrastrutturali (ferrovia per Savona sul fondovalle Bormida, riattivazione in funzione della pendolarità periurbana delle linee ferroviarie minori che collegano l'area collinare centrale ad Asti).

[...]

La sostenibilità di questi sviluppi dipende dall'attenzione rivolta ad alcuni aspetti territoriali: il carico edilizio e infrastrutturale già forte nel corridoio di fondovalle Scrivia e nella fascia preappenninica tra Tortona, Novi Ligure e Serravalle Scrivia; l'impatto ambientale e i consumi di suolo agricolo degli interventi infrastrutturali e logistici in progetto; la tutela paesaggistico-ambientale di zone collinari e montane di pregio particolare; l'inquinamento dei corsi d'acqua, il rischio idraulico in tutte le fasce fluviali e l'instabilità di molti versanti collinari.

Gli Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT) hanno lo scopo di favorire una visione integrata a scala locale di tutto ciò che il PTR intende governare. Essi costituiscono perciò un elemento di supporto alle fasi diagnostiche, valutative e strategiche del Piano per quanto riguarda le implicazioni locali delle scelte, riferimenti indispensabili per la promozione di azioni e progetti integrati coerenti con i caratteri dei territori interessati. Come tali gli AIT, costituiscono una dimensione ottimale per le analisi e le azioni di reti sovralocali (regionale, nazionale, europea), in quanto, sotto diversi aspetti, possono essere trattati come nodi complessi di queste reti. Tali ambiti ricomprendono insieme di comuni gravitanti su un centro urbano principale costituendosi come ambiti ottimali, per costruire processi e strategie di sviluppo condivise. I comuni ricompresi in un AIT, ai fini di un più efficace governo del territorio, potranno costituire apposite associazioni per la redazione di strumenti urbanistici intercomunali con riferimento ai sub ambiti dell'AIT di appartenenza.

L'ambito di interesse in particolare ricade all'interno dell'Ambito di Integrazione Territoriale n.19:

AIT N. 19 ALESSANDRIA**Componenti strutturali**

L'Ait comprende buona parte dell'ampio golfo di pianura che si apre in corrispondenza della confluenza della Bormida nel Tanaro e di questo fiume nel Po. Comprende inoltre le ultime propaggini delle colline del Monferrato che orlano la pianura sul lato settentrionale e occidentale. Conta intorno ai 150.000 abitanti, che gravitano prevalentemente su Alessandria.

Le principali risorse primarie sono quelle idriche del Tanaro, della Bormida (compromesse però da un tasso di inquinamento elevato) e del Po, che raggiunge qui la sua massima portata regionale; quelle pedologiche (elevata fertilità della pianura) e morfologiche (ampia disponibilità di spazi pianeggianti per insediamenti industriali e logistici). Le fasce fluviali - in particolare il Parco del Po - rappresentano da un lato criticità per la struttura idrogeologica degli argini e, dall'altro, le principali dotazioni naturalistiche a cui si aggiungono quelle urbanistiche, paesaggistiche e quelle architettoniche del capoluogo. Le componenti più decisive dello sviluppo locale derivano dalla posizione geografica nodale e dalle dotazioni infrastrutturali. Alessandria è infatti il principale nodo ferroviario della Regione e viene subito dopo Torino come nodo autostradale, trovandosi all'incrocio delle due principali direttrici regionali: quella latitudinale (A21, estensione meridionale del Corridoio 5) e quella longitudinale (A26), sull'asse principale del Corridoio 24. Di conseguenza l'Alessandrino si trova al crocevia di flussi di traffici verso il nord derivati dallo sviluppo dei porti liguri e dall'asse di sviluppo europeo che dal sud della Francia si dirige verso l'est europeo, generando la formazione di due dorsali di sviluppo: la dorsale sud-nord, che collega l'arco portuale ligure con il Sempione (e il centro Europa) e la dorsale ovest-est, a carattere più locale che collega Cuneo ed Asti con Casale e si riconnette con la Voltri – Sempione e con l'asse della via Emilia.

I nodi hanno favorito anche la concentrazione ad Alessandria di funzioni urbane terziarie, che, assieme all'elevato numero di residenti con una formazione superiore, sono un'altra dotazione rilevante dell'Ambito. Tra queste emergono le fiere (tra cui quella orafa internazionale di Valenza), i servizi per le imprese, quelli ospedalieri, scolastici e universitari. La città è una delle tre sedi principali dell'Università del Piemonte Orientale e ospita anche una sede del Politecnico di Torino.

Le attività industriali, presenti da tempo, non hanno mai fatto sistema né ad Alessandria, né lungo l'asse di localizzazione Felizzano–Quattordio, mentre costituiscono un vero e proprio distretto a Valenza, dove si è sviluppato un polo orafa di rilevanza mondiale. In esso sono presenti 1300 aziende, con circa 7000 addetti, che coprono l'intera filiera del gioiello. La maggior parte delle imprese ha dimensione artigiana, ma non mancano gruppi leader (Bulgari, Damiani, ecc.).

Il sistema insediativo

Alessandria costituisce uno dei principali nodi ferroviari piemontesi e la sua espansione si è essenzialmente concentrata tra la tangenziale interna (asse C.so 4 Novembre- Via Spalto Marengo) e quella esterna caratterizzata da addensamenti misti residenziali-produttivi ed alcune aree rurali.

Sull'altro lato della linea To-Ge la città si è sviluppata tra la linea ferroviaria Al-Nizza Monferrato e quella per Ovada; mentre tra questa e la To-Ge si colloca un'area industriale di notevoli dimensioni. Valenza, collocata sulla sponda destra del Po e secondo polo per dimensioni dell'Ait è caratterizzata da un tessuto centrale compatto ed una notevole dispersione verso la campagna. Gli altri centri di dimensioni medio piccole sono diffusi sul territorio, spesso con notevoli dispersioni che è particolarmente evidente nei piccoli insediamenti delle aree collinari.

Le aree industriali attualmente impegnano superfici piuttosto rilevanti del tessuto urbanizzato e sono organizzate come agglomerati compatti all'esterno dei nuclei consolidati. Le maggiori espansioni riguardano il Comune di Alessandria e sono collocate lungo le principali direttrici infrastrutturali.

Ruolo regionale e sovraregionale

Per la posizione geografica, l'Ait gioca un ruolo di prim'ordine a livello nazionale ed europeo, nel sistema dei trasporti terrestri e delle connesse attività logistiche. Alla scala del Nord Ovest l'Ait riveste una funzione di cerniera tra il Piemonte, la Liguria (il porto di Genova in particolare), la Lombardia meridionale e, attraverso ad essa, l'asse emiliano. La sua centralità rispetto al Nord Ovest è sottolineata anche dall'appartenenza alla fondazione delle Province del Nord Ovest con il ruolo di sede amministrativa. Inoltre l'Ait ha un ruolo strategico dal punto di vista della logistica e del traffico merci nella macroregione, come retroporto naturale di Genova; nodo del Dry Channel (che relaziona l'Ait con il novarese e il torinese); sede di nodi di interscambio logistico di importanza macro-regionale (Rivalta Scrivia e Arquata Scrivia); soggetto attivo della Società Logistica dell'Arco Ligure e Alessandrino (SLALA), in rete con le Province di Genova e di Savona e gli AIT "Casale Monferrato", "Novi Ligure" e "Tortona".

Alla scala della macroarea padana, l'Ait partecipa al Tavolo interregionale dell'Adria Po Valley e alla Consulta delle Province Rivasche del fiume Po, per il coordinamento delle politiche territoriali dei territori rivieraschi (della macroregione padana).

Per quanto concerne la formazione universitaria, l'Ait dipende strettamente dall'area ligure-lombarda; in particolare Pavia, Milano, Genova sono le province che raccolgono la maggior parte degli studenti residenti iscritti in altra regione. Relazioni degne di nota sono instaurate con Torino (Università del Piemonte Orientale e Politecnico), con corsi localizzati sul territorio dell'Ait in parte attrattivi a livello locale.

Un raggio internazionale ancora più vasto caratterizza il polo orafa di Valenza, che importa ingenti quantità di oro e pietre preziose ed esporta il 65% della sua produzione, soprattutto negli Stati Uniti, in Giappone e in Germania.

Dinamiche evolutive, progetti, scenari

L'evoluzione del sistema appare sempre più condizionata dalla sua posizione di potenziale retroterra immediato del porto di Genova oltre Appennino, capace di offrire ad esso gli spazi pianeggianti necessari per lo sviluppo delle sue funzioni. I principali progetti territoriali riguardano perciò le infrastrutture, la logistica e le trasformazioni urbane connesse. In particolare l'Ambito di Alessandria, insieme a quelli di Novi Ligure e Tortona, rappresenta un crocevia logistico di rilevanza nazionale e presenta una radicata presenza di centri merci di dimensioni notevoli e spesso dotati di elevata specializzazione merceologica. L'aumento dei traffici merci nel Mediterraneo offre ora all'area l'opportunità di accogliere qualificate attività di logistica e servizi. La fitta infrastrutturazione, la densa urbanizzazione, con attività produttive posizionate lungo i principali assi stradali di antica industrializzazione, la radicata presenza di centri merci, la prospettiva di sviluppo di importanti progetti nel campo della logistica, quali il parco logistico di Alessandria (Cantalupo, Casalbagliano, Villa del Foro), il progetto Logistic Terminal Europe (Castellazzo Bormida), rendono attuale l'attivazione non solo di una funzione retroportuale in continuità territoriale, ma anche la fungibilità di infrastrutture globali per servizi di logistica distrettuale e iniziative di city logistics. Queste possibilità di sviluppo del polo alessandrino vanno comunque considerate e valutate in sinergia, oltre che con il grande nodo novarese, anche e soprattutto con le prospettive di consolidamento degli altri due poli importanti del basso Alessandrino (Novi e Tortona), in grado di fare sistema lungo il segmento meridionale dell'asse Genova-Sempione. Altre tendenze in atto consistono nel rafforzamento e nella sempre maggior qualificazione dei servizi presenti nella città, anche in relazione alle specializzazioni industriali,

logistiche, fieristiche turistiche ecc. dell'intera provincia: in particolare nel campo dei servizi per le imprese, della formazione, del trasferimento tecnologico e della ricerca, con una crescente partecipazione dell'Università P. O. e del Politecnico di Torino. Il cammino evolutivo del distretto orafa prevede di far fronte alle crisi ricorrenti con una sempre maggior integrazione di filiera sovralocale (meta-distrettuale) per quanto riguarda formazione, innovazione tecnologica, marketing, progettazione (design e moda: collegamenti con Milano).

Progettazione integrata

Il processo di progettazione integrata ha preso recentemente corpo sia con l'accordo per la preparazione del piano strategico "Alessandria 2008" siglato a marzo 2008, che con la redazione di PTI riferiti ad un ambito territoriale allargato che comprende anche gli Ait di Tortona, Novi Ligure e Casale Monferrato.

L'accordo per la preparazione del piano strategico vede uno sforzo di coinvolgimento di differenti portatori di interesse istituzionali, economici e sociali sia appartenenti sia al settore pubblico che un ampio spettro di soggetti appartenenti al settore privato. Le prospettive su cui si sta articolando il documento strategico riguardano il territorio con focus sul campo sociale, economico e culturale.

La progettazione contenuta all'interno del recente PTI individua alcune prospettive di sviluppo relative: al distretto orafa di Valenza, allo sviluppo di un polo della plastica e plasturgia ad Alessandria, alla connotazione della città di Alessandria come città di servizi (terziario avanzato), al consolidamento del polo industriale e ad un più generale ruolo di polo logistico integrato (con sinergie con l'Ait di Casale per quanto riguarda la filiera del freddo), allo sviluppo di attività agricole specializzate e non, nella piana alessandrina, e riqualificazione urbanistica degli insediamenti produttivi, alla creazione di una cittadella delle scienze e delle tecnologie a cui si affianca la logistica, alla realizzazione di un centro di sviluppo di nuove tecnologie per l'energia e la chimica da fonti rinnovabili (produzione di biocarburanti) in relazione alla filiera agroalimentare.

Interazioni tra le componenti

Le principali integrazioni positive riguardano, come già s'è detto, il rapporto tra la qualificazione delle produzioni, lo sviluppo di attività specializzate (trasporti, logistica, fiere, turismo), l'offerta locale di servizi e di attività di ricerca (Università, Politecnico), l'integrazione del distretto orafa con il suo territorio, come previsto dal PISL Valenza. Ciò richiede a sua volta programmi integrati di ristrutturazione e riorganizzazione dello spazio urbano e periurbano, con particolare attenzione alle trasformazioni d'uso dei suoli agrari. In particolare occorre un forte controllo sulla dispersione insediativa e su operazioni fondiario-immobiliari puramente speculative, che vanno al di là delle esigenze funzionali dell'industria e della logistica. Sotto questo aspetto è assolutamente necessaria una visione sovralocale dei nuovi insediamenti, coordinata con gli Ait di Casale M., Novara, Vercelli, Tortona e Novi Ligure, e inserita in una governance multilivello (governo centrale, Piemonte, Liguria, Province, Comuni).

In particolare nell'allegato C delle NdA del PTR le finalità e le strategie perseguite sono state declinate a livello di AIT in tematiche settoriali di rilevanza territoriale come segue:

- valorizzazione del territorio;
- risorse e produzioni primarie;
- ricerca, tecnologia, produzioni industriali;

- trasporti e logistica;

- turismo.

Per ciascun AIT sono evidenziate le linee d'azione prevalenti da prendere in considerazione per la definizione delle politiche per lo sviluppo locale: esse costituiscono indirizzi e riferimenti di livello strategico, a scala regionale, da approfondire e integrare in sede di costruzione degli strumenti di programmazione e pianificazione alle varie scale.

Di seguito si evidenziano le tematiche settoriali inerenti all'AIT 19 Alessandria:

Tematiche	Indirizzi
Valorizzazione del territorio	Riqualificazione del contesto urbano di Alessandria, attraverso il risanamento e recupero di aree dismesse, interventi di ristrutturazione urbanistica legati a quelli del nodo ferroviario e degli impianti logistici. Riqualificazione e messa in sicurezza idraulica delle fasce fluviali del Tanaro, del Bormida e del Po. Rafforzamento della connettività del nodo urbano: completamenti della rete stradale e del sistema di trasporto pubblico quale polo di interconnessione della rete dei Movicentro nella provincia (Alessandria, Acqui, Novi, Tortona). Potenziamento di Alessandria come polo regionale di servizi scolastici, universitari e ospedalieri. Controllo della dispersione urbana e realizzazione di APEA ad Alessandria e a Valenza.
Risorse e produzioni primarie	Salvaguardia dei suoli agricoli e delle risorse idriche (stato ambientale e consumi); produzioni di biomasse da arboricoltura e biocarburanti da cereali, integrate nel piano energetico regionale assieme a quelle della pianura casalese e tortonese.
Ricerca, tecnologia, produzioni industriali	Distretto industriale orafa di Valenza: sostegno regionale al rafforzamento del sistema delle imprese e allo sviluppo di funzioni di innovazione tecnologica, progettazione, design, marketing e formazione, per un miglior inserimento del sistema locale nella filiera nazionale e internazionale, potenziamento della fiera. Collegamenti con la logistica e i servizi per le imprese di Alessandria. Sistema industriale e polo di servizi di Alessandria: sostegno allo sviluppo di servizi per le imprese, ricerca, trasferimento tecnologico e formazione, in connessione con la presenza di corsi e dipartimenti dell'Università del Piemonte Orientale e del Politecnico di Torino e di istituti tecnici specializzati. Sostegno allo sviluppo della plasturgia, dei biocarburanti e delle produzioni legate alla logistica, in rete con gli AIT di Tortona (Parco Scientifico Tecnologico Valle Scrivia) e Novi Ligure Attrazione di imprese hi-tech.
Trasporti e logistica	Potenziamento e ristrutturazione del nodo ferroviario d'interscambio di Alessandria; creazione del distretto logistico integrato nel quadro del sistema retroporto di Genova (insieme agli AIT di Tortona e Novi Ligure) e del Corridoio 24 Genova-Sempione. Potenziamento dell'accessibilità autostradale (nuova tratta Strevi-Predosa della A26).
Turismo	Alessandria come polo organizzativo di supporto dell'offerta turistica del quadrante sud-est, in connessione con Acqui, Casale Monferrato e Asti.

Il PTR considera l'intero territorio regionale e definisce le norme e gli indirizzi, valide per i diversi soggetti competenti, per il governo delle politiche che interferiscono con l'assetto del territorio. L'analisi del sistema regionale è basata sulla individuazione di alcune precondizioni strutturali del territorio per la definizione di politiche di pianificazione regionale che si sviluppano attraverso cinque strategie, comuni a PTR e PPR.

Strategia 1 - Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio È finalizzata a promuovere l'integrazione tra la valorizzazione del patrimonio ambientale–storico–culturale e le attività imprenditoriali ad essa connesse; la riqualificazione delle aree urbane in un'ottica di qualità della vita e inclusione sociale, la rivitalizzazione delle “periferie” montane e collinari, lo sviluppo economico e la rigenerazione delle aree degradate.

Strategia 2 - Sostenibilità ambientale, efficienza energetica È finalizzata a promuovere l'eco -sostenibilità di lungo termine della crescita economica, perseguendo una maggiore efficienza nell' utilizzo delle risorse.

Strategia 3 - Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica È finalizzata a rafforzare la coesione territoriale e lo sviluppo locale del nord - ovest nell'ambito di un contesto economico e territoriale a dimensione europea; le azioni del PTR mirano a stabilire relazioni durature per garantire gli scambi e le aperture economiche tra Mediterraneo e Mare del Nord (Corridoio 24 o dei due mari) e tra occidente e oriente (Corridoio 5).

Strategia 4 - Ricerca, innovazione e transizione economico - produttivo a Individua le localizzazioni e le condizioni di contesto territoriale più adatte a rafforzare la competitività del sistema regionale attraverso l'incremento della sua capacità di produrre ricerca e innovazione, ad assorbire e trasferire nuove tecnologie, anche in riferimento alle tematiche di frontiera, alle innovazioni in campo ambientale e allo sviluppo della società dell'informazione

Strategia 5 -Valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali Coglie le potenzialità insite nella capacità di fare sistema tra i di versi soggetti interessati alla programmazione/ pianificazione attraverso il processo di governance territoriale.

Per ciascuna strategia il PTR detta nelle NTA disposizioni per gli strumenti della pianificazione territoriale che, ai diversi livelli, concorrono alla sua attuazione ed al perseguimento degli obiettivi assunti, stabilendo indirizzi, direttive e prescrizioni. Di seguito si riportano alcuni estratti normativi rilevanti:

Art. 16 Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio

La riqualificazione territoriale fa riferimento sia alla dimensione urbana che a quella rurale del territorio ed è finalizzata alla promozione di una crescita equilibrata dei sistemi locali attraverso il potenziamento dei fattori di competitività a vantaggio delle attività economiche presenti per attrarre nuove risorse per lo sviluppo dei territori interessati.

Art. 17. Valorizzazione del policentrismo piemontese

Il PTR assume come obiettivo strategico il riconoscimento del policentrismo piemontese attraverso la valorizzazione delle differenti identità e vocazioni dei territori piemontesi, anche con riferimento alle loro capacità di relazionarsi con le altre regioni italiane e nel più vasto contesto europeo.

Art. 21. Gli insediamenti per attività produttive

Il PTR definisce politiche e azioni volte a valorizzare gli insediamenti produttivi preesistenti e ad attrarre imprese innovative, ambientalmente sostenibili e capaci di promuovere occupazione qualificata, produttività e competitività, mettendo in evidenza le aree da privilegiare - anche per la loro collocazione e dotazione infrastrutturale in termini di servizi, infrastrutture, info-strutture e dotazioni ambientali. I nuovi insediamenti produttivi devono configurarsi come “aree produttive ecologicamente attrezzate” (APEA) di cui al d.lgs. 112/1998 ed all’art. 3 della l.r. 34/2004 creando le condizioni per un’eco-efficienza del sistema produttivo regionale.

Art. 30. La sostenibilità ambientale

La pianificazione territoriale è “sostenibile” quando gli interventi derivanti dall’attuazione del piano consentono di modificare la tendenza a sfruttare le risorse ambientali al di sopra della loro capacità di rigenerazione. In particolare, un’azione di trasformazione è “sostenibile” quando integra le seguenti componenti: - quella ambientale, prevenendo o minimizzando l’impatto ambientale attraverso misure di prevenzione o di compensazione ambientale dei danni alla fonte; - quella economica, rendendo i benefici prodotti maggiori dei costi nel breve e nel lungo termine; - quella sociale, determinando un impatto positivo su tutta la popolazione interessata.

ART.31 Contenimento consumo di suolo

Il PTR riconosce la valenza strategica della risorsa suolo, in quanto bene non riproducibile, per il quale promuove politiche di tutela e salvaguardia, volte al contenimento del suo consumo. Il consumo di suolo è causato dall’espansione delle aree urbanizzate, dalla realizzazione di infrastrutture, dalla distribuzione sul territorio delle diverse funzioni o da altri usi che non generano necessariamente impermeabilizzazione (attività estrattive, aree sportive-ricreative, cantieri, ecc.) e che comportano la perdita dei caratteri naturali e producono come risultato una superficie artificializzata. La compensazione ecologica rappresenta una modalità per controllare il consumo di suolo, destinando a finalità di carattere ecologico, ambientale e paesaggistico, alcune porzioni di territorio, quale contropartita al nuovo suolo consumato.

Art. 37. La razionalizzazione delle reti della mobilità

Il Piemonte costituisce uno snodo strategico per i collegamenti che attraversano l'Unione Europea ed è ricompreso nel "Quadrante strategico transnazionale del nord ovest" i cui obiettivi strategici, fatti propri dal PTR, si possono così riassumere:

- rafforzare la coesione territoriale del nord ovest nell'ambito di un contesto economico e territoriale a dimensione europea;
- stabilire solide e durature relazioni di scambio e di apertura economica tra le regioni del nord-ovest ed i paesi che assumono il Mediterraneo come un vettore di traffico e di comunicazione;
- realizzare gli assi di connessione tra Mediterraneo e Mare del Nord (Corridoio 24 o dei due mari) e tra occidente ed oriente (Corridoio 5), di rilevanza strategica per lo sviluppo, coinvolgendo l'intero territorio regionale.

Art. 38 Il sistema della logistica

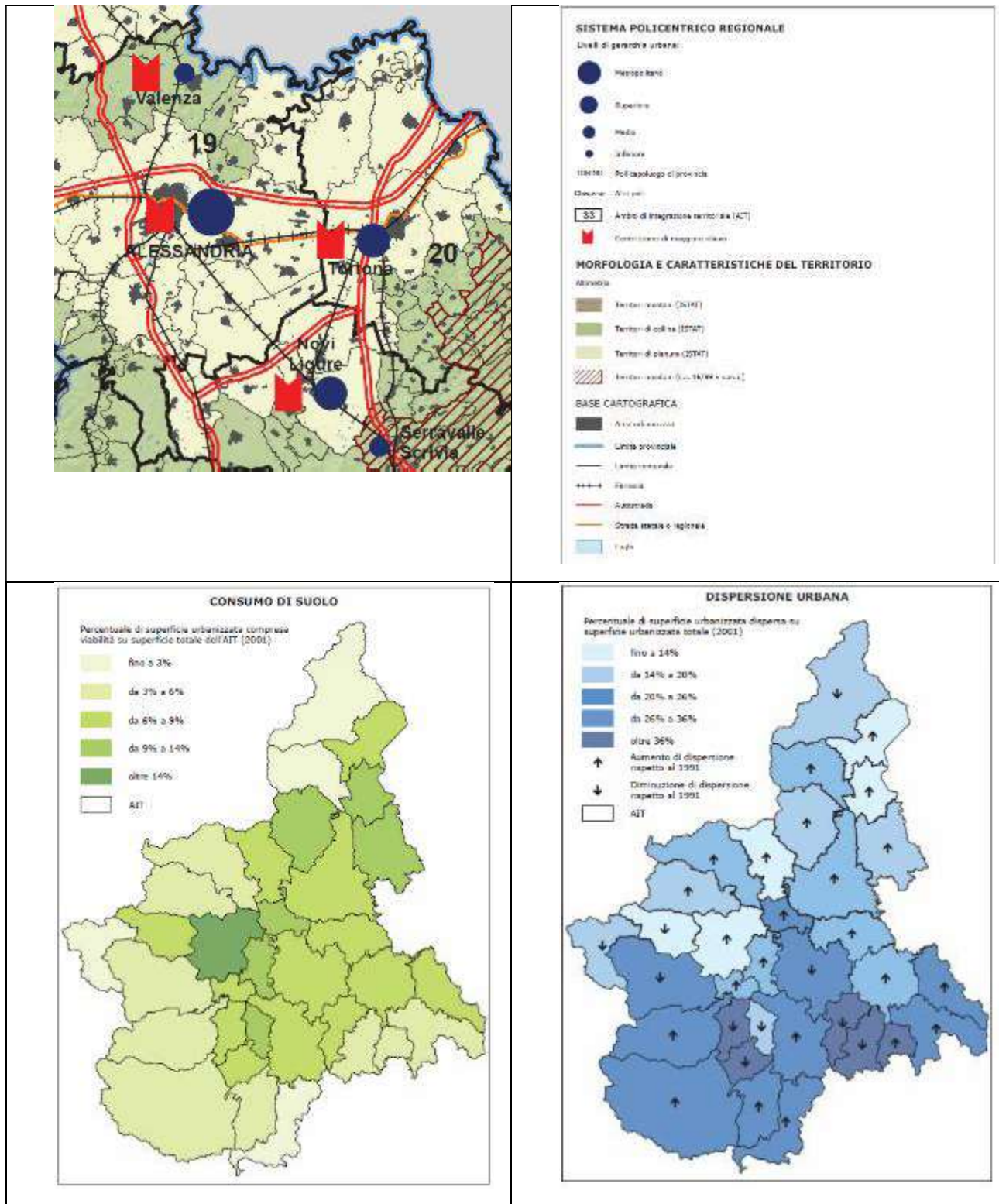
La logistica è un campo ad alta valenza strategica per l'area piemontese, in ragione della sua posizione centrale rispetto ai porti del Mediterraneo e del sistema europeo. Il sistema della logistica rappresenta dunque una risorsa del sistema territoriale, una leva strategica per accrescere la competitività dei sistemi locali in una fase di crescente internazionalizzazione dell'economia avvalendosi del potenziale di rete che si sta formando alla scala europea.

Art. 41. Innovazione e transizione produttiva

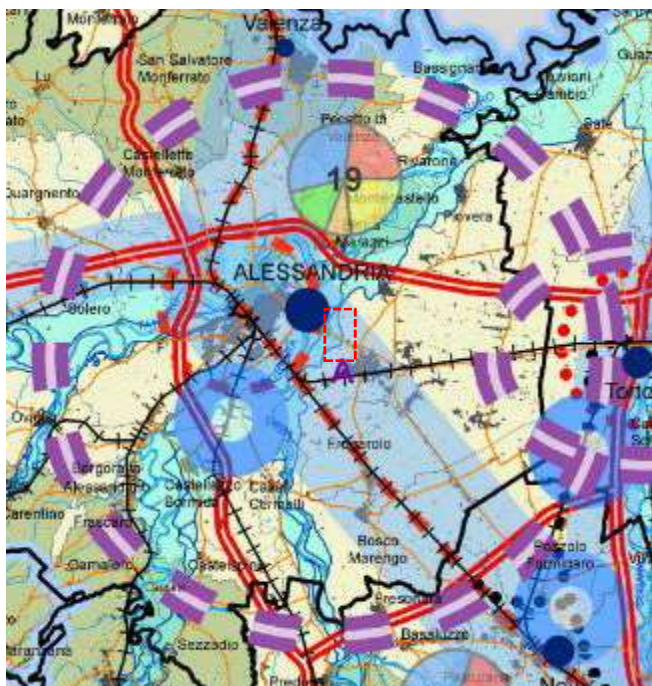
L'apporto del PTR all' "innovazione e transizione produttiva" verso l'economia della conoscenza si concretizza nel sostegno all'evoluzione del sistema produttivo regionale attraverso l'approntamento di un sistema di opportunità insediative e di servizi alla produzione, all'insegna della sostenibilità, che ne rafforzi e ne rinnovi le condizioni di competitività.

Di seguito sono riportati gli estratti degli elaborati del PTR:

> Estratto tavola a – Strategia 1 riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio



> PTR – Tavola di progetto



■ Poli di innovazione produttiva (D.G.R. n. 25-8735 del 05-05-2008)

A Alessandrino: chimica sostenibile

Verifica di coerenza

Per quanto riguarda la compatibilità della proposta di variante, si ritiene che la stessa sia compatibile con le strategie e indirizzi del PTR.

Negli ultimi anni, la logistica si è adeguata ai mutamenti economici, sociali e tecnologici che stanno trasformando la nostra quotidianità. L'avvento dell'industria 4.0 ha incoraggiato la logistica a perfezionarsi, con l'obiettivo di una distribuzione migliore, un'ottimizzazione dei processi di stoccaggio e preparazione degli ordini e una riduzione dei termini di consegna. Il PTR individua come recentemente nell'ambito di Alessandria si è sviluppata una più marcata "vocazione" logistica e commerciale. Nel contesto del trasporto merci attraverso il Mediterraneo e i suoi porti (Genova in particolare), viene identificato uno scenario in cui le opportunità di sviluppo dell'Alessandrino consisterebbero principalmente nelle capacità di sfruttare meglio le sue potenzialità di grande retroporto, in analogia con quanto già avviene nel Nord dell'Europa e, più recentemente in altre analoghe situazioni mediterranee francesi e spagnole.

Non va trascurata la posizione centrale che l'ambito occupa nel N-O italiano, nonché dalle correnti di turisti europei (Francia, Svizzera, Germania renana) diretti verso il Mediterraneo. Le sinergie attivabili in questo campo riguarda anzitutto l'integrazione in circuiti più ampi, estesi all'intera regione collinare del Piemonte meridionale e alle province di Pavia e di Genova per la parte appenninica; inoltre possono derivare da legami intersettoriali con la viticoltura e altre produzioni tipiche locali, con l'artigianato orafa di Valenza, la ricerca universitaria e la formazione.

Tutto ciò si traduce in progetti di diversa portata. A scala europea si situa il Corridoio 24 Genova-Rotterdam, la cui realizzazione richiede un forte impegno a scala nazionale (Piattaforma Strategica "Corridoio dei due

mari” del Ministero delle Infrastrutture), che nel contesto del Quadrante Alessandrino riguarda essenzialmente l’apertura della galleria del Terzo valico Genova-Sempione, prevista per il 2027, con il collegamento con la linea ferroviaria storica in direzione di Milano, l’eventuale galleria ferroviaria retroportuale di Voltri (progetto BRUCO), nonché interventi di revisione ed ammodernamento del tracciato dell’autostrada A7 Genova-Serravalle.

Alla scala del Nord-ovest italiano si situano i progetti di logistica integrata nel triangolo Alessandria-Serravalle-Tortona, il connesso potenziamento dei nodi ferroviari di Alessandria e Novi Ligure e l’Accordo di Programma per lo sviluppo del sistema logistico integrato del savonese e Valli Bormida. Hanno rilevanza soprattutto regionale alcuni interventi infrastrutturali (ferrovia per Savona sul fondovalle Bormida, riattivazione in funzione della pendolarità periurbana delle linee ferroviarie minori che collegano l’area collinare centrale ad Asti).

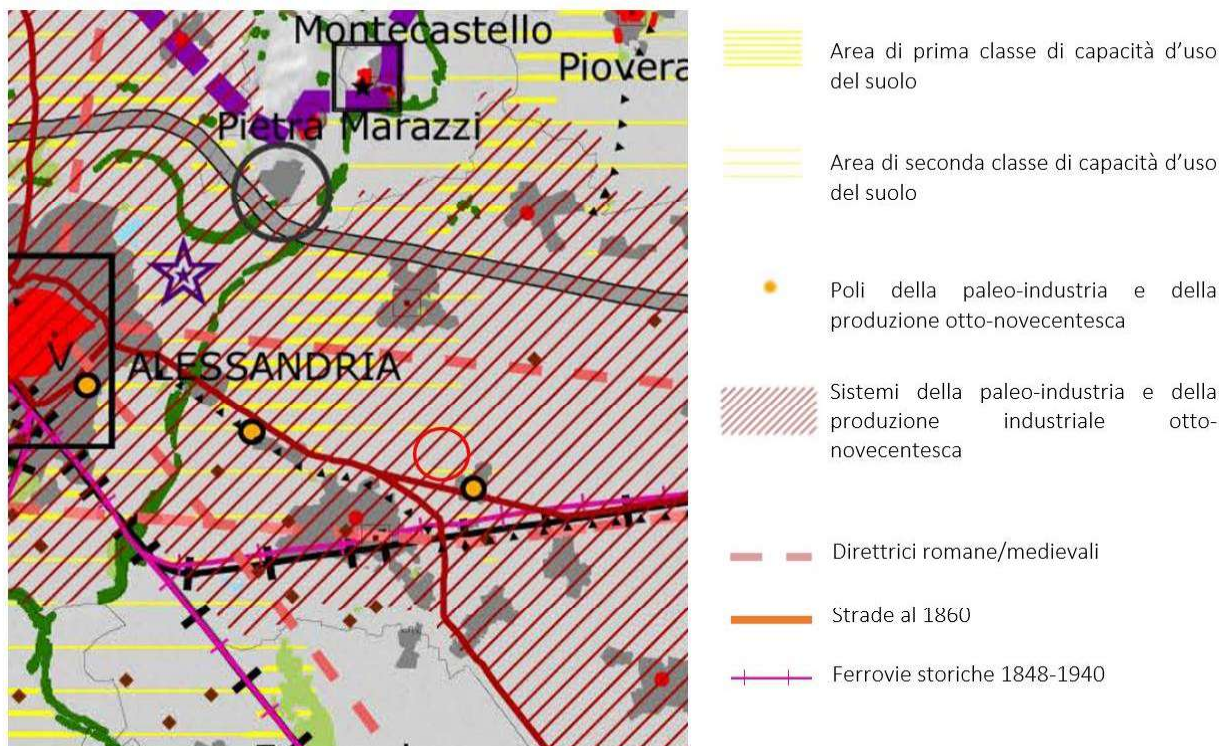
Tutto ciò, si unisce alla tutela del patrimonio naturale, paesaggistico e storico-culturale rispetto al semplice riversamento di attività retroportuali in cerca di spazi liberi facilmente acquisibili. Anche perché di fronte alla indubbia vocazione logistica dell’Alessandrino, le strutture attualmente operanti sono poche e scollegate tra loro.

Per quanto concerne la compatibilità della proposta di Variante rispetto agli indirizzi e le strategie definite dagli strumenti di governo del territorio, si ritiene che la stessa sia coerente con linee di indirizzo definite dal PTR.

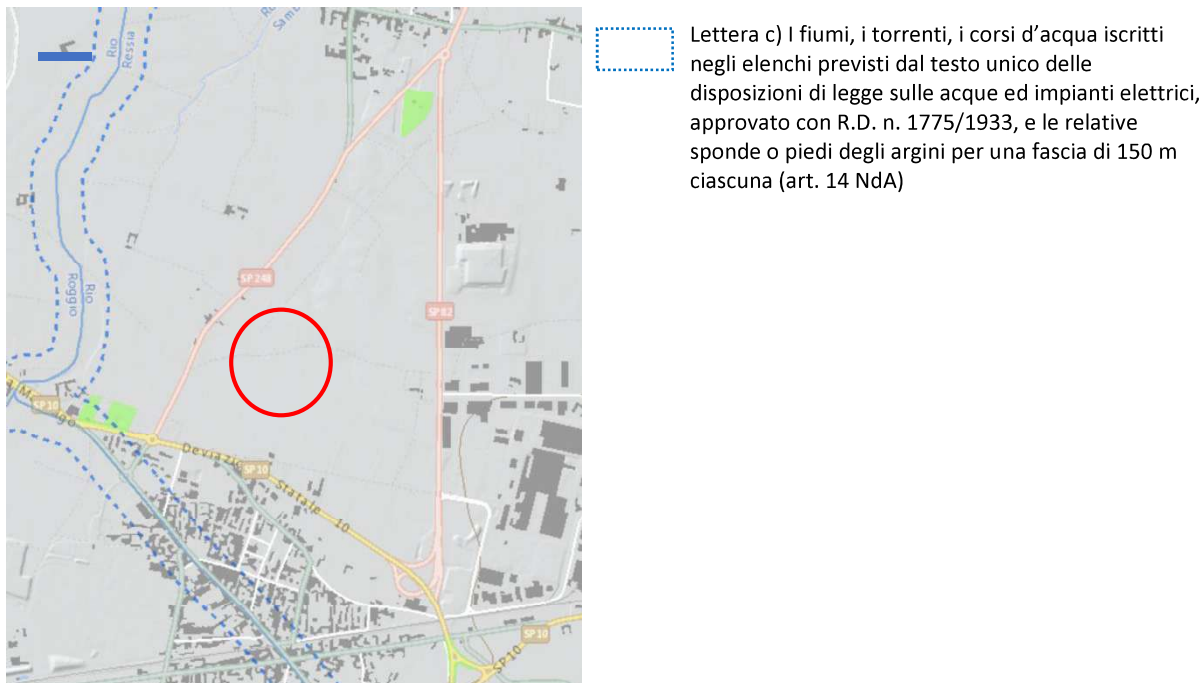
8.2 Piano Paesaggistico Regionale

Il Piano Paesaggistico Regionale è stato approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 03/10/2017. In accordo con il Ministero per i beni e le attività culturali (MiBAC) e la Regione Piemonte, è uno strumento di tutela e promozione del paesaggio, rivolto a regolarne le trasformazioni e a sostenerne il ruolo strategico per lo sviluppo sostenibile del territorio. A seguito della consultazione di tutti gli elaborati di piano, vengono seguito riportati quelli più significativi per la comprensione dell’ambito in analisi.

> PPR - Tav. 1 – Quadro strutturale



> PPR - Tav. 2.5 – Beni paesaggistici – Webgis Regione Piemonte



Secondo la tavola 3 del PPR l'area è individuata nell'ambito di paesaggio denominato "AP. 70 Piana Alessandrina", in particolare nell'unità di paesaggio Piana di Marengo.

> PPR - Tav. 3 – Ambiti e unità di paesaggio



Urbano rilevante alterato

7002 - Piana di Marengo

Si riporta in seguito un estratto dell'articolo

AP 70 – Piana Alessandrina

DESCRIZIONE AMBITO Vasto ambito prevalentemente pianeggiante, solcato dal Tanaro e dalla Bormida fino alla confluenza nel Po, che comprende aree urbane di almeno tre centri importanti (Alessandria, Valenza e Novi Ligure), oltre ad altri insediamenti di pianura storicamente consolidati (Castellazzo Bormida, Bosco Marengo, Pozzolo Formigaro).

CARATTERISTICHE NATURALI (ASPETTI FISICI ED ECOSISTEMICI) Il vastissimo ambito è descrivibile per parti, prevalentemente planiziali, molto differenti fra loro: 1 - Rete fluviale con piana alluvionale del Po e piana del Tanaro con confluenze Orba-Bormida

Nell'ambito delle aree alluvionali recenti dell'attuale rete fluviale spicca la piana fluviale del Po, compresa in buona parte nell'area protetta a parco, dove si alternano lanche e isoloni sabbiosi talvolta nudi, a tratti coperti dalla vegetazione riparia a saliceti di salice bianco prevalente. Un'altra parte più distale rispetto all'alveo principale è coltivata essenzialmente a pioppeto, che, su questo tipo di substrato sabbioso drenante e con falde superficiali, è altamente produttivo. Nel paesaggio è evidente l'opera di arginatura legata alle possibili esondazioni del fiume Po, che poco a nord dell'ambito riceve il Sesia, piegando il suo corso da ovest-est in direzione sud, proprio in conseguenza della potenza del suo affluente. Nella piana del Tanaro si distinguono due paesaggi confluenti, uno di tipo fluviale (con alveo, greti, boschi golenali a saliceti e robinieti) e agrario e uno urbano legato al polo residenziale, viario e industriale della città di Alessandria, che sorge proprio entro la confluenza di Tanaro e Bormida. L'area agricola si estende per un ampio tratto lungo la piana alluvionale del Tanaro e presenta una certa uniformità paesaggistica, in quanto costituita in gran parte da cerealicoltura intensiva maisgrano con ottime rese produttive grazie a suoli fertili, profondi e con buona dotazione idrica. La zona urbana di Alessandria, con i relativi nodi viari stradali e ferroviari, esercita una notevole pressione sul territorio circostante, in particolare nella direzione est-sudest, dove non vi sono ostacoli morfologici

all'espansione: a Spinetta Marengo si concentra il massimo dell'attività industriale, e in questa zona è da segnalare la bassa protezione dei suoli nei confronti delle falde. Anche l'espansione della città verso sud, lungo il percorso autostradale per Genova, più residenziale che industriale, risulta di forte impatto paesaggistico per il caotico succedersi di infrastrutture che evidenzia carenze di pianificazione urbanistica.

2 – Terrazzi antichi di Valenza e Bassignana e di Frugarolo-Bosco Marengo Il terrazzo antico di Valenza e Bassignana presenta una superficie di antica pianura molto ondulata, sospesa di alcune decine di metri rispetto alla piana alluvionale attuale del Po; su di essa vi sono due insediamenti urbani principali, il più importante dei quali è senza dubbio Valenza Po, che si protende in una caratteristica posizione 'a balconata' rivolta verso nord sulla piana del Po. All'estremità opposta del terrazzo, verso est, si trova Bassignana, orientata verso la confluenza Tanaro-Po. Fra i due centri si snoda una campagna molto varia, dove prevale il seminativo con cereali in rotazione (grano e mais), prato o erbaio intercalare. Sulle terre argillose sorgono inoltre importanti attività estrattive per laterizi. Questa superficie erosa, anticamente molto più alta ed equivalente al più meridionale terrazzo di Novi Ligure, si differenzia nettamente dalla piana sottostante della Frascchetta per la diversa geometria dei campi, molto più ampi, e i cromatismi delle terre, che virano al bianco-grigiastro, aspetti evidenti anche con immagini telerilevate. È riconoscibile un debole reticolo idrografico sospeso con due incisioni più importanti (rio Cervino) verso la piana dell'Orba, ma è evidente una certa uniformità del paesaggio, ora dominato dalla cerealicoltura, equamente suddivisa fra mais e frumento a scapito del prato stabile con formazioni lineari, diffuso fino al secondo dopoguerra. Si registra anche qui la presenza di cave per l'estrazione dell'argilla da mattoni. È tuttavia l'area pianiziale meno alterata del paesaggio compreso fra Alessandria, Tortona e Novi Ligure.

3 – Piana della Frascchetta La piana della Frascchetta comprende un'estesa porzione del territorio alessandrino, prevalentemente coltivato a frumento, dalla forma pressoché triangolare, che si sviluppa tra Serravalle Scrivia (fuori ambito), Mandrogne e Spinetta Marengo. Costituita da un ampio e antico conoide alluvionale di sinistra idrografica del torrente Scrivia, la morfologia attuale è sostanzialmente pianeggiante, ma nel passato sicuramente era più ondulata, per la variabile presenza di ghiaie superficiali nei campi che, ancora oggi, dopo secoli di spietamenti, mostrano nelle arature il tipico aspetto cromatico di colore rossastro dei suoli intercalato da macchie biancastre dovute alle lenti di ghiaia calcarea. D'altra parte si sono persi altri aspetti caratteristici del paesaggio di un tempo come i filari di gelso, che segnavano i limiti poderali, e la continuità della coltivazione in monocoltura di frumento, che rappresentava un notevole colpo d'occhio durante lo svolgimento di tutto il ciclo colturale, dalle arature autunnali alla raccolta estiva. Ormai la maicoltura ha colonizzato anche parte della Frascchetta, soprattutto nelle fasce meno ghiaiose a S. Giuliano e Cascina Grossa. Nella zona di Rivalta Scrivia si evidenzia la presenza più macroscopica di infrastrutture (autoporto di Pollastra) che invadono il tessuto rurale, ma anche in altri punti il territorio della Frascchetta, ormai a contatto con l'espansione del polo sud-est di Alessandria, è occupato da insediamenti produttivi.

4 – Collina del Monferrato orientale La parte settentrionale della collina è formata da rilievi moderatamente acclivi raccordati ai margini di terrazzi alluvionali antichi, in cui l'uso del suolo è soprattutto agrario a cereali autunno-vernini e praticoltura, anche se il bosco in aumento, costituito prevalentemente da robinieti alternati a querceti misti, interessa diversi versanti. Nella zona di Valenza e Pecetto (da pineta, per l'antica presenza di pino silvestre) i rilievi collinari sono invece costituiti dalla successione con alternanza ripetitiva di versanti a reggipoggio a esposizione ovest e versanti a franapoggio a esposizione est, con notevole inclinazione degli strati e direzione di immersione verso nord-est con pendenze piuttosto acclivi. La natura del litotipo e l'inclinazione degli strati determinano la formazione di

creste; l'uso del suolo è generalmente policolturale, costituito da seminativi e prati con inframezzata viticoltura tradizionale; nelle esposizioni a ovest, sulle pendenze più elevate, prevale invece il bosco, anche se assai frammentato, e prevalentemente costituito da robinieti, alternati a querceti di roverella e quercocarpineti nelle zone più fresche. Gran parte dei rilievi collinari digradanti verso nord parte da un crinale principale orientato ovestest. L'uso del suolo è sempre per la maggior parte agrario, mentre la viticoltura, soprattutto nella parte più orientale, è ormai poco presente. Si osserva una tipica alternanza di suoli bruno-rossastri e di suoli di colore chiaro, e le arature conferiscono un aspetto cromatico molto caratteristico, a "macchia di leopardo". Versanti collinari da moderatamente a fortemente acclivi costituiscono la porzione meridionale più elevata in quota di tutta l'area collinare a est di Castelletto Monferrato; l'uso del suolo è generalmente costituito da coltivi e prati con viticoltura marginale. Nella zona verso Alessandria (Valmadonna) i rilievi collinari, situati ai margini dei terrazzi alluvionali antichi, sono moderatamente acclivi, con colture a cereali autunno-vernini e praticoltura meno frequenti e il bosco a prevalenza di robinia in aumento, localizzato sui versanti meno favorevoli.

EMERGENZE FISICO-NATURALISTICHE – Paesaggi fluviali e relativi ambienti seminaturali dei sistemi della fascia fluviale del Po, con relative zone di riserva naturale, recentemente riconosciute anche come SIC e ZPS, ovvero le aree della confluenza del Sesia e del Grana, del Boscone, e della Garzaia di Valenza, caratterizzano il territorio, con ambienti fluviali di elevato interesse naturalistico e paesaggistico. In particolare la Garzaia è un biotopo perifluviale con stagni ad acque ferme e spesso temporanee, con lanche ad acque con lento decorso oltre ai canali, ove l'acqua scorre velocemente. Completano il sito ampi greti, fasce d'interramento a canneto, saliceti paludosi, alneti di ontano nero e quercocarpineti, molto prossimi al bosco planiziale padano; – altre fasce fluviali di interesse ecosistemico e paesaggistico sono quelle dello Scrivia e dell'Orba, in particolare le ZPS rispettivamente denominate "Greto dello Scrivia" (in parte anche SIC) e Torrente Orba (in parte Riserva naturale e SIC). In tali ambienti non sono infrequenti popolamenti di una certa entità a salice bianco misto a pioppo nero e bianco, con alcune sporadiche farnie. Soprattutto nell'area dello Scrivia, costituita da un ampio greto con vegetazione erbacea, arbustiva e arborea (bosco rado a pioppo nero, pioppo bianco, quercia, olmo campestre) in condizioni di elevata naturalità, risultano segnalate 481 specie floristiche (con presenza di specie rare, specialmente di origine mediterranea), 170 specie di uccelli, 9 specie di rettili, 4 specie di anfibi, 20 specie di pesci e 26 specie di libellule, pari a quasi il 50% di quelle segnalate in Piemonte, di cui alcune rare a livello regionale; – le colline del Monferrato alessandrino orientale, nell'esaurirsi verso i terrazzi a sud e nord, offrono paesaggi e punti di vista spettacolari (zona di crinale a Lu, San Salvatore; Valmadonna); – nella zona tra Frugarolo e Bosco Marengo è presente un'area di tradizionale coltura a prato stabile, attualmente in fase di contrazione per conversione a mais. Tale coltura si è insediata in questa zona fin dal Seicento grazie alla disponibilità di acque irrigue convogliate da un canale, tuttora in uso, che il Pontefice Pio V, originario di Bosco Marengo, aveva fatto costruire lungo la scarpata del terrazzo. Associato a tale coltura, fino ad alcuni decenni fa, era presente anche un reticolo molto fitto di filari di gelsi, caratterizzanti un paesaggio superbo; – superstiti lembi del vecchio paesaggio della Frascetta lungo l'antica strada della Levata; – presenza dei seguenti biotopi: Garzaia di Pietra Marazzi, nel comune di Pietra Marazzi; Bormida morta di Sezzadio, a Cassine e Sezzadio; Arenarie di Serravalle Scrivia, a Serravalle Scrivia.

CARATTERISTICHE STORICO-CULTURALI Gli insediamenti risultano strettamente legati al sistema della viabilità romana (Villa del Foro, l'antica Forum Fulvii, lungo il tracciato della via Fulvia) e altomedioevale (Marengo, Castellazzo Bormida, Bosco

Marengo) con sviluppo lineare su direttrici. La città di Alessandria, villanova fondata nel basso Medioevo, presenta una struttura insediativa a maglie ortogonali incardinata al centro di Rovereto, antica curtis regia. Il territorio a essa circostante era storicamente connotato a oriente da una vasta area paludosa con fitta vegetazione (Fraschetta), riconvertita in periodo moderno a usi agricoli e caratterizzata da un abitato di piccoli nuclei dispersi, puntuali o aggregati. La città fin dalle origini costituisce un centro di confluenza di diversi percorsi radiali verso Novi Ligure, Asti, la Lomellina e il Monferrato, questi ultimi tre connessi al ponte sul fiume Tanaro. Tale ruolo centrale è stato mantenuto anche in periodo moderno come luogo di transito militare, nonché in epoca contemporanea con la costituzione della rete ferroviaria e di un importante scalo commerciale. Il percorso collinare verso il Monferrato (direzione Castelletto–San Salvatore) è stato oggi sostituito dalla SS31 di fondovalle, mentre l'itinerario in direzione di Asti ha subito all'inizio del XIX secolo uno spostamento verso sud in prossimità della città (tratto Alessandria-Astuti). La realizzazione della SS10, lungo la quale dopo il 1950 hanno trovato sede importanti stabilimenti industriali (Spinetta Marengo) con la realizzazione delle aree industriali D5 e D6, ha modificato la rete dei percorsi antichi verso l'area ligure, ancora in parte leggibili nel settore sud tra il corso dell'Orba e il sistema collinare del novese. La consolidata tradizione agricola (cereali e foraggi) lascia consistenti segni in una fitta rete di canalizzazioni, tra cui il canale Carlo Alberto con bocche di presa a Cassine, percorso a sinistra della Bormida e terminazione in Tanaro a nord della città. La rete idrica naturale, via di trasporto storica delle merci legata al porto di Bassignana sul fiume Po, è costituita dai bacini idrografici dell'Orba, del basso corso della Bormida e del Tanaro. In periodo moderno l'area ha assunto una spiccata valenza militare in quanto parte della difesa di confine del Ducato di Milano (Alessandria, Valenza, Tortona), poi dello Stato Sabauda e quindi del Regno d'Italia, sistema di cui rimangono consistenti testimonianze.

INDIRIZZI E ORIENTAMENTI STRATEGICI

Per gli aspetti storico-culturali occorrono: – riqualificazione urbana e ambientale dei centri maggiori; – strategia di valorizzazione dei beni monumentali e dei centri minori; – conservazione integrata del patrimonio edilizio storico dei nuclei rurali isolati con i relativi contesti territoriali (aree agricole, percorsi); – valorizzazione culturale delle attività caratterizzanti la piana; – restauro e valorizzazione della cittadella di Alessandria e delle altre fortificazioni presenti nell'ambito; – valorizzazione e riqualificazione del positivo rapporto tra fruizione e fasce fluviali: è importante promuovere la rivitalizzazione dei percorsi pedonali lungo il tratto urbano delle sponde del fiume Tanaro realizzati in seguito alle arginature costruite dopo l'alluvione del 1994 tutelando e promuovendo le attività agricole presenti sul territorio. Per gli aspetti naturalistici occorre: – incentivare la conservazione e il ripristino delle alberate campestri, sia di singole piante, sia di formazioni lineari (siepi, filari, fasce boscate) radicate lungo corsi d'acqua, fossi, viabilità, limiti di proprietà e appezzamenti coltivati, per il loro grande valore paesaggistico, identitario dei luoghi, di produzioni tradizionali e naturalistico (funzione di portaseme, posatoi, microhabitat, elementi di connessione della rete ecologica), di fascia tampone assorbente residui agricoli. A quest'ultimo fine, in abbinamento o in alternativa, lungo i fossi di scolo soggetti a frequente manutenzione spondale, è efficace anche la creazione di una fascia a prato stabile, larga almeno 2 metri; – promuovere attività alternative per rendere la maidicoltura meno impattante, recuperando connessioni della rete ecologica, riducendo l'inquinamento del suolo e delle falde. Nelle terre con ridotta capacità protettiva delle falde e all'interno di aree protette e siti Natura 2000, generalizzare l'applicazione dei protocolli delle misure

agroambientali del PSR; – per la realizzazione di infrastrutture e il corretto inserimento di quelle esistenti, prevedere l’analisi delle esigenze di habitat e di mobilità delle specie faunistiche, in particolare quelle d’interesse europeo o rare a livello locale. Su tale base valutare la corretta dislocazione dell’infrastruttura e prevedere accorgimenti per mitigarne e compensarne l’impatto, in particolare impiantando nuovi boschi planiziali e formazioni lineari;

– negli interventi selvicolturali di qualsiasi tipo (tagli intercalari, di maturità/rinnovazione), valorizzare le specie spontanee rare, sporadiche o localmente poco frequenti, conservandone i portaseme e mettendone in luce il novellame, per il loro ruolo di diversificazione del paesaggio e dell’ecosistema; – negli interventi selvicolturali di qualsiasi tipo, prevenire l’ulteriore diffusione di robinia e altre specie esotiche (ailanto); in particolare nei boschi a prevalenza di specie spontanee la gestione deve contenere la robinia e tendere a eliminare gli altri elementi esotici soprattutto se diffusivi, o le specie comunque inserite fuori areale; – mantenere e rivitalizzare l’agricoltura collinare di presidio e la gestione attiva e sostenibile associata dei boschi; – orientare le attività estrattive, affinché il loro impatto non solo non risulti dannoso per la integrità dei fragili ecosistemi fluviali, ma anzi possa essere sinergico con la rinaturalizzazione. Per gli aspetti insediativi è importante: – arrestare la saldatura dell’abitato di Alessandria con i vicini centri (in particolare Spinetta Marengo); – evitare la crescita lineare dell’insediato sulle direttrici in uscita a nord e a ovest della città di Alessandria attraverso il controllo delle espansioni urbane e soprattutto dell’edificazione di nuovi contenitori a uso commerciale/artigianale/produttivo, privilegiando interventi di recupero e riqualificazione delle aree esistenti e/o dismesse; – arrestare il processo di saldatura su strada degli abitati di Felizzano e Quattordio; – favorire, nella piana agricola circostante i nuclei di San Giuliano Nuovo e Vecchio e Castelceriolo, l’addensamento delle strade interpoderali in direzione est-ovest e arrestare la crescita su quelle nord-sud; – contenere la crescita a carattere dispersivo del nucleo di Valenza.

Secondo la tavola 3 del PPR l’area è individuata in parte nelle unità di paesaggio n.8 “rurale/insediato non rilevante” e in parte nella n.9 “rurale/insediato non rilevante alterato”.

L’unità di paesaggio n.8 è caratterizzata dalla compresenza tra sistemi rurali e sistemi insediativi urbani o suburbani, in parte alterati e privi di significativa rilevanza; mentre l’unità di paesaggio n.9 è caratterizzata dalla compresenza di sistemi rurali e sistemi insediativi più complessi, micro-urbani o urbani, diffusamente alterati dalla realizzazione, relativamente recente e in atto, di infrastrutture e insediamenti abitativi o produttivi sparsi. (N d A, Art. 11)

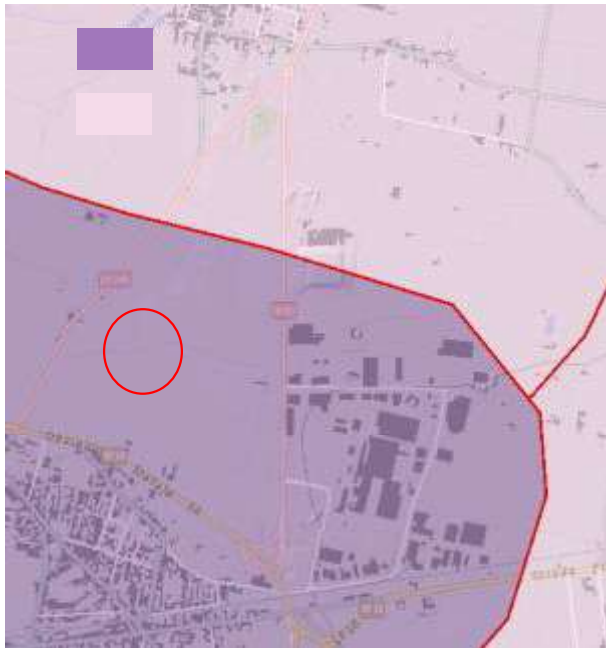
Gli indirizzi da seguire in ogni Up per gli interventi e le forme di gestione sono orientati a rafforzare:

a. la coesione: interventi e forme di gestione devono tendere a potenziare la coesione e la connettività interna della Up, sia in termini di funzionalità ecosistemica che di unitarietà, leggibilità e riconoscibilità dell’immagine complessiva, particolarmente nelle Up caratterizzate da consolidati sistemi di relazioni tra componenti diversificate, naturali o culturali;

b. l'identità: interventi e forme di gestione devono tendere a rafforzare i caratteri identitari dell'Up, particolarmente quando tali caratteri abbiano specifica rilevanza in termini di diversità biologica e paesaggistica;

c. la qualità: interventi e forme di gestione devono tendere prioritariamente alla mitigazione dei fattori di degrado, rischio o criticità che caratterizzano negativamente la Up o che ostacolano l'attuazione dei suddetti criteri di coesione e di identità o il perseguimento degli obiettivi di qualità associati all'ambito di paesaggio interessato.

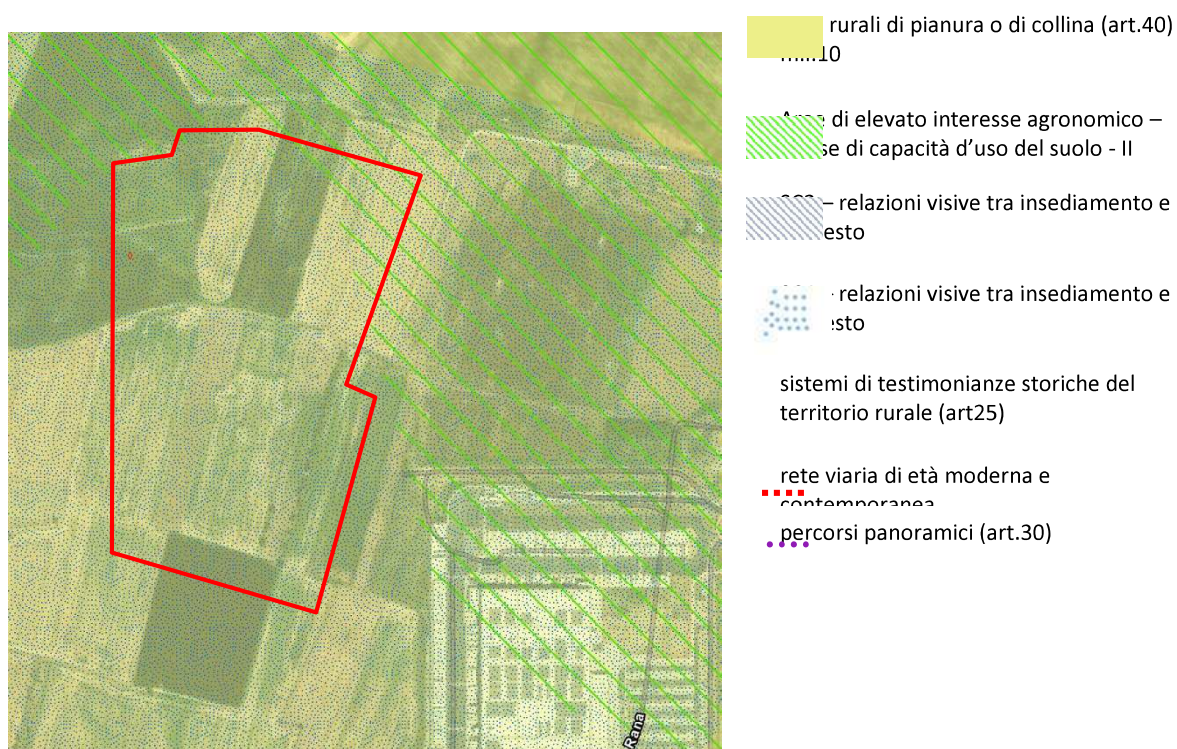
> PPR - Tav. 3 – Ambiti e unità di paesaggio – webgis Regione Piemonte



8. rurale/insediato non rilevante

9. rurale/insediato non rilevante alterato

> PPR - Tav. 4 – Componenti paesaggistiche



L’ambito ricade nelle aree rurali di pianura o di collina (m.i. 10), normate all’articolo 40 - Insediamenti rurali delle NTA, in merito ai quali il Ppr persegue i seguenti obiettivi generali:

- sviluppo delle attività agro-silvo-pastorali che valorizzano le risorse locali e le specificità naturalistiche e culturali;
- contenimento delle proliferazioni insediative non connesse all’agricoltura, con particolare attenzione alle aree di pregio paesaggistico o a elevata produttività di cui agli articoli 20 e 32;
- salvaguardia dei suoli agricoli di cui all’articolo 20;

e in particolare, per le m.i. 10, 11 e 14, in contesti esposti alla dispersione urbanizzativa:

- sviluppo, nei contesti periurbani, delle pratiche colturali e forestali innovative che uniscono gli aspetti produttivi alla fruizione per il tempo libero e per gli usi naturalistici;

Sempre dalla tavola P4 si evince che il sito di progetto ricade solo in piccola parte in aree di elevato interesse agronomico, con classe di capacità d’uso del suolo pari alla classe II, riconosciute dal PPR come componenti rilevanti del paesaggio agrario e risorsa insostituibile per lo sviluppo sostenibile della Regione. L’interesse agronomico è costituito dall’appartenenza alla I e II classe nella “Carta della capacità d’uso dei suoli del Piemonte” (DGR n. 75-1148 del 30 novembre 2010) e dal riconoscimento dei disciplinari relativi ai prodotti che hanno acquisito una Denominazione di Origine (nell’area sussiste il riconoscimento

DOP per la produzione del Grana Padano). Le aree ad elevato interesse agronomico, sono normate dal succitato articolo 20 del Piano Paesaggistico, che persegue i seguenti obiettivi:

- la salvaguardia attiva dello specifico valore agronomico;
- la protezione del suolo dall'impermeabilizzazione, dall'erosione, da forme di degrado legate alle modalità colturali;
- il mantenimento dell'uso agrario delle terre, secondo tecniche agronomiche adeguate a garantire la peculiarità delle produzioni e, nel contempo, la conservazione del paesaggio;
- la salvaguardia della risorsa suolo attraverso il contenimento della crescita di insediamenti preesistenti e della creazione di nuovi nuclei insediativi, nonché della frammentazione fondiaria;
- la promozione delle buone pratiche agricole, la tutela e la valorizzazione degli elementi rurali tradizionali (siepi, filari, canalizzazioni).

Tra le direttive dell'articolo 20 si riporta che per le aree di interesse agronomico i piani locali possono prevedere eventuali nuovi impegni di suolo a fini edificatori diversi da quelli agricoli solo quando sia dimostrata l'inesistenza di alternative di riuso e di riorganizzazione delle attività esistenti.

L'ambito di analisi è adiacente ad aree con "relazioni visive tra insediamento e contesto riconducibili a Villa Marengo con relativi borgo longobardo e parco".

Dalla disamina del PTP di Alessandria, tavola 1 - Governo del territorio, vincoli e tutele, l'area in oggetto viene classificata come "area interstiziale", normate all'articolo 21.5 comma b delle NdA del PTCP come segue:

Il PTP, in attuazione all'art.15 del PTR, individua come aree interstiziali:

- a) aree a limitatissimo valore agricolo e scarso valore agronomico, ma ad elevato valore paesistico e naturalistico (ambiti dei corsi d'acqua, sommità dei rilievi, ecc.);
- b) aree a limitatissimo valore agricolo e scarso valore agronomico, per lo più prive di particolare valore ambientale e paesistico, suscettibili perciò di varie e differenti utilizzazioni.

Obiettivi:

- Tutela ed eventuale ripristino delle caratteristiche ambientali delle aree di cui al precedente comma 1-punto a);
- Utilizzo per usi e finalità extra agricole delle aree individuate al precedente comma 1-punto b).

Direttive:

Le aree interstiziali, così come definite al comma 1 punto b), sono aree da privilegiare per le nuove localizzazioni dei sistemi insediativo, infrastrutturale, funzionale, nel rispetto degli obiettivi di sviluppo dell'ambito a vocazione omogenea (art. 8) in cui ricadono.

La Pianificazione locale può modificare le perimetrazioni proposte dal PTP, previa adeguata documentazione e motivazione, normandone specificatamente l'uso.

Le categorie di intervento prevedibili per l'area in oggetto ammettono la Trasformazione, intese come: modificazione dell'uso del suolo in aree prive di particolare valore agronomico o ambientale, coerentemente con le compatibilità geo-ambientali e con i caratteri dei paesaggi (di pianura, collinare, appenninico).

Verifica di coerenza

L'ambito ricade solo in minima parte all'interno delle aree di elevato interesse agronomico.

L'ambito ricade inoltre nella morfologia insediativa "Aree rurali di pianura e collina m.i.10".

Con riferimento agli indirizzi generali ed alle direttive di cui ai commi 4, 5, 6 e 7 si evidenzia che il progetto prevede l'espansione di un territorio interstiziale ad alta urbanizzazione, contenendo il consumo di suolo entro i parametri consentiti, ed evitando fenomeni di frammentazione.

L'area in esame non presenta caratteri significativi sotto il profilo naturalistico, in quanto non si rinvencono elementi vegetazionali di pregio. Inoltre il sito si pone in adiacenza ad aree industriali senza nessun tipo di elemento di transizione e filtro. Pur individuando in parte un'alta capacità d'uso del suolo, si sottolinea, come già riconosciuto dai piani sovralocali, che nel territorio di Spinetta Morengo è in atto un convogliamento delle attività terziarie, più che quelle primarie legate all'agricoltura.

Gli interventi proposti consentono di espandere l'attuale zona D8 rilocalizzando una previsione urbanistica critica in un'area maggiormente idonea e allo stesso tempo potenziare un sistema produttivo esistente creando un'economia di scala sinergica, integrata ed efficiente rispetto al sistema infrastrutturale e territoriale in linea con la programmazione strategica del Comune relativa al potenziamento e completamento del polo produttivo costituito dalle aree D5, D6, D7 e D8.

Concludendo, dalla disamina della documentazione e dallo stato attuale rinvenuto e descritto, non si rinvencono particolari motivi ostativi sotto l'aspetto agronomico – naturalistico alla variante in oggetto.

8.3 Piano Territoriale Provinciale

Il Piano Territoriale Provinciale della Provincia di Alessandria è stato adottato dal Consiglio Provinciale con deliberazione n. 29/27845 del 3 maggio 1999 e approvato con deliberazione n° 223-5714 del 19 febbraio 2002.

Il PTP della Provincia di Alessandria ha come punti di riferimento, per la valutazione delle diverse realtà su cui ha indagato e per la lettura dello stato di fatto e di diritto del territorio, due realtà:

- la Regione e il PTR approvato;
- i Comuni che compongono la Provincia e i relativi strumenti di pianificazione approvati.

All'interno di questa realtà sono stati valutati i temi ambientali, infrastrutturali, economici e delle attività con riferimento, là dove necessitano, a realtà e programmi interregionali e nazionali, a piani di settore nonché a situazioni particolari e a realtà specifiche locali.

Partendo da queste conoscenze, da queste diverse situazioni e specificità, il PTP si è posto come obiettivo:

1. Costituire, un quadro di riferimento e di indirizzo per una razionale pianificazione di area vasta in grado di definire:

- Priorità in materia di grande viabilità e trasporti,
- Modalità per la ricerca di soluzioni progettuali o di strategie comuni alle province confinanti;
- Elemento di sostegno per la progettazione paesistica;
- Documento di riferimento in grado di indirizzare e fornire strategie agli strumenti operativi nel campo delle attività e dei servizi;

2. Fornire agli amministratori locali un quadro sinottico e di riferimento per la lettura di tutti i vincoli discendenti da leggi nazionali e regionali, ricadenti sul territorio provinciale;


3. Individuare su tutto il territorio provinciale differenti livelli di criticità dello stesso alla luce delle conoscenze geo-ambientali (ambiti “invariante”, “invariante condizionata”, “variante”);

4. Costituire punto di riferimento e di indirizzo per la pianificazione locale e di settore, secondo obiettivi di sviluppo individuati dalla Regione nel PTR e ulteriormente verificati e specificati dal PTP per ambiti a vocazione omogenea.

Di seguito si riporta la disciplina urbanistica a livello provinciale di riferimento per l'ambito di intervento; l'*allegato A - Schede normative in ambiti territoriali* all'articolo 20 comma 1 riferisce che il margine della configurazione urbana Spinetta Marengo è stato individuato al fine di salvaguardare e non compromettere la funzionalità della SS.10 “Padana inferiore”:

> PTP Alessandria – Tav. A – Gli obiettivi prioritari di Governo del Territorio



 Riquilificazione urbanistico ambientale del Territorio

La provincia di Alessandria ha una grande importanza e potenzialità per quanto riguarda la gestione dei flussi di merci e delle infrastrutture necessarie a ciò. La geografia della provincia, aldilà delle Alpi Marittime, la rende un polo importantissimo per il flusso di traffici verso il nord derivati dallo sviluppo dei porti liguri e il movimento est-ovest, che dal sud della Francia si dirige verso l'est europeo e viceversa. Le due dorsali di sviluppo sono già individuate dal PTR e sono riconfermate a scala provinciale dal PTP.

Le due dorsali di sviluppo si possono così sintetizzare:

- 1) Dorsale sud-nord asse che collega il porto di Genova Voltri e in genere l'arco portuale ligure con il Sempione e quindi con il centro Europa. Obiettivo del Piano è quello di fare sì che tali flussi di traffico all'interno dell'ovadese, dell'alessandrino e del casalese si traducano in uno sviluppo collegato dell'indotto.
- 2) Dorsale ovest-est asse che collega Cuneo ed Asti con Casale dove si riconnette con la Voltri-Sempione.

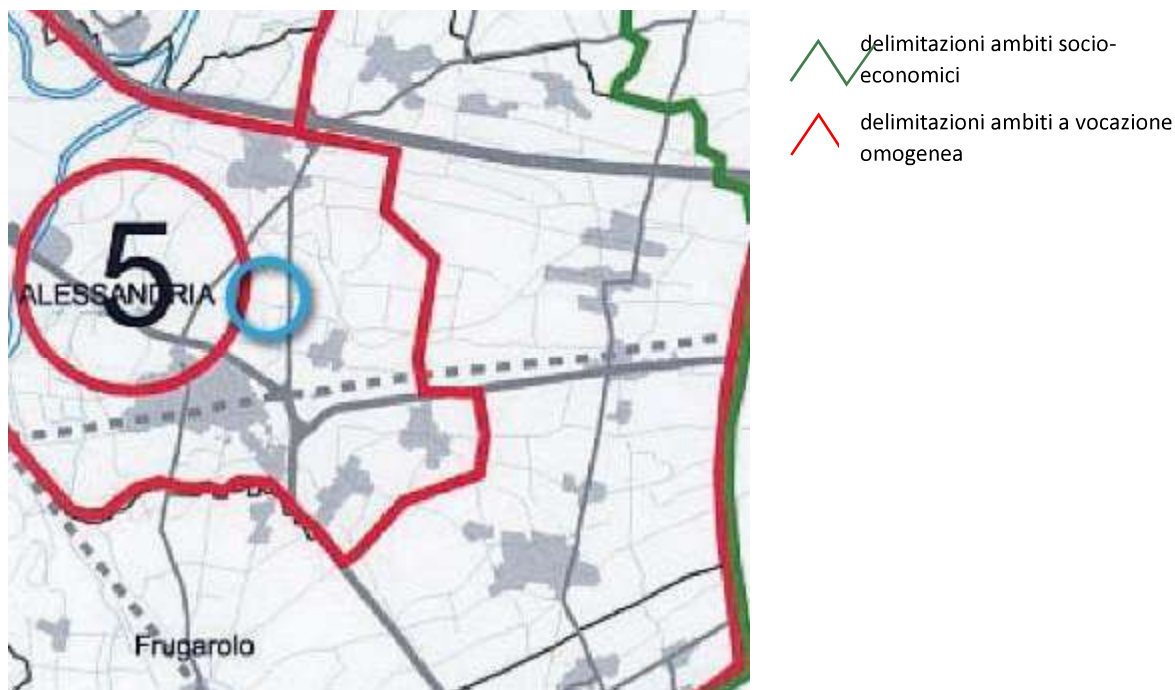
Il ruolo di Alessandria e di Casale risulta strategico in entrambi le dorsali di riequilibrio regionali sia in funzione della riqualificazione delle aree e delle attività produttive, sia in funzione del sistema infrastrutturale. Il Piano prevede a supporto delle due dorsali di riequilibrio regionali e la realizzazione di due nuovi caselli autostradali (Predosa, Mirabello), il potenziamento dello scalo ferroviario di Alessandria Smistamento e la realizzazione di un centro intermodale di II livello a Casale.

Naturalmente lo sviluppo della dorsale ovest-est (collegamento tra il sud del Piemonte e la Francia), ha come asse portante la nuova arteria autostradale Cuneo-Asti, ora in fase di avanzata costruzione.

All'interno della Tavola B "Sistemi territoriali e sottosistemi a vocazione omogenea" l'ambito ricade all'interno di un "Sottoinsieme a vocazione Omogenea", ed in particolare nel sottoinsieme n.5 "Alessandria, città dei grandi servizi".

- salvaguardia idrogeologica
- sviluppo funzione terziaria e terziaria avanzata (università)
- riutilizzo delle aree dismesse e dei "grandi contenitori"
- potenziamento del nodo ferroviario
- sviluppo del ruolo di polo logistico integrato
- potenziamento dello scalo merci
- sviluppo e consolidamento del polo industriale nel rispetto delle compatibilità ambientali.

> PTP Alessandria – Tav. B – "Sistemi territoriali e sottosistemi a vocazione omogenea"



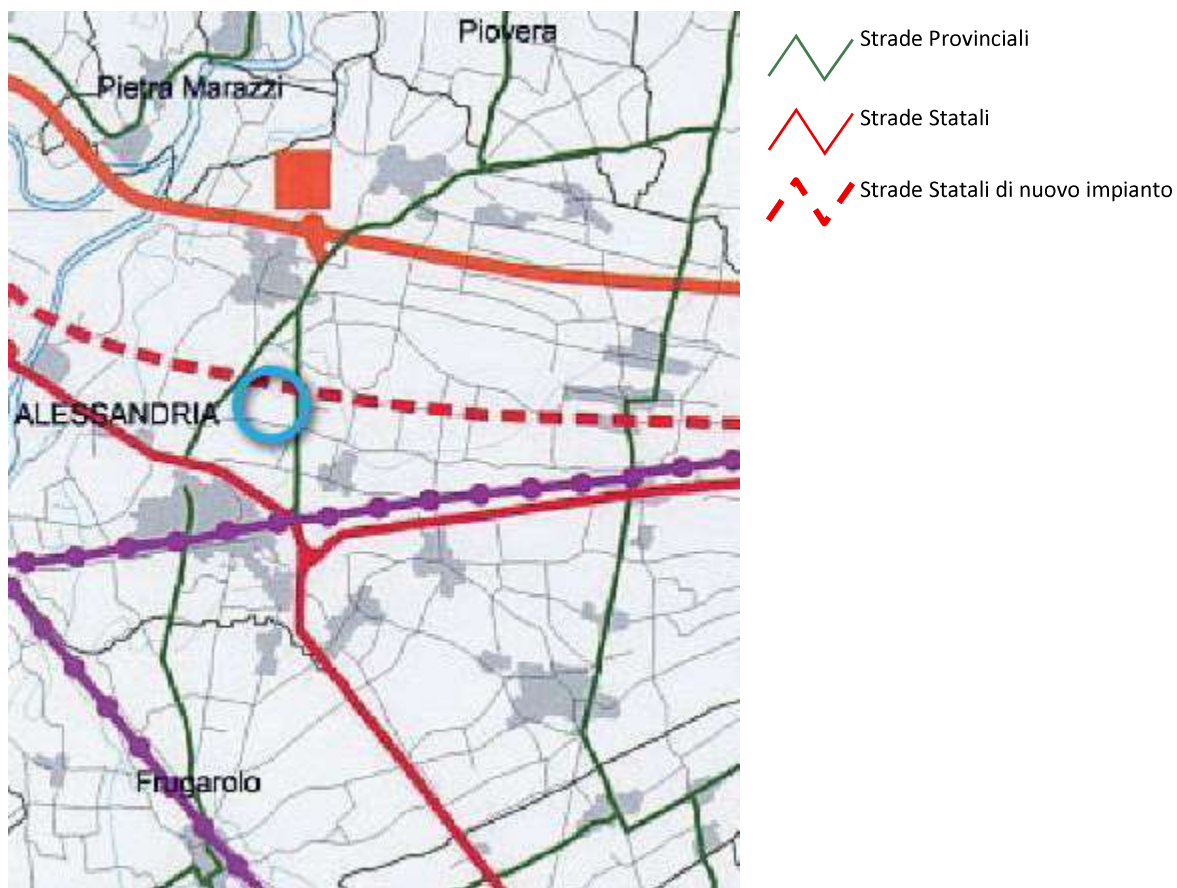
Lo stato di fatto e di diritto del territorio ci ha restituito l'immagine di una Provincia fittamente infrastrutturata e urbanizzata in cui le attività produttive sono posizionate lungo le principali infrastrutture stradali di antica industrializzazione. La mancanza di un disegno globale di "area produttiva" di area vasta, ha prodotto, una notevole compromissione del territorio. Il Piano propone un potenziamento del sistema delle attività là dove individua le grandi dorsali di riequilibrio: a) sud-nord Genova Voltri, Sempione; b) ovest-est Cuneo, Asti, Casale, c) sud-est Genova Serravalle, Tortona, Milano e una riqualificazione con sviluppo e completamento delle attività lungo gli assi ovest-est: Torino Asti Alessandria per il polo di

Felizzano e lungo le infrastrutture che delimitano il triangolo: Alessandria, Spinetta Marengo, Novi Ligure, Tortona. E' chiaro come l'obiettivo di riqualificazione, completamento, potenziamento del sistema delle attività non può prescindere dal rispetto delle qualità del territorio e delle compatibilità ambientali.

Con riferimento al sistema insediativo gli obiettivi di sviluppo di cui all'art. 7 del PTP si esplicitano in:

- Salvaguardia idrogeologica:
- Sviluppo e consolidamento del polo industriale nel rispetto delle compatibilità ambientali:
 - **Riconoscimento del ruolo strategico del polo industriale di Spinetta Marengo quale elemento fondamentale del tessuto produttivo provinciale inserito nel quadro del riconoscimento del territorio provinciale come piattaforma logistica integrata legata al sistema della portualità ligure, mediante le potenzialità derivanti dallo scalo ferroviario di Alessandria e dal vicino interporto di Rivalta Scrivia;**
 - Favorire lo sviluppo del polo industriale compatibilmente con le situazioni ambientali dell'intorno circostante (centri abitati e suoli ad uso agricolo), con le reti infrastrutturali e con le accessibilità esistenti;
 - Riconoscere ed attivare atti e procedure di concertazione finalizzate al superamento delle situazioni di scarsa compatibilità ambientale legate all'insediamento industriale Ausimont ed alle problematiche di natura idraulica legate alla capacità di deflusso del rio Lovassina.
- Riutilizzo di aree dismesse; (art.20 comma 1)

>PTP Alessandria – Tav. C – Il sistema infrastrutturale



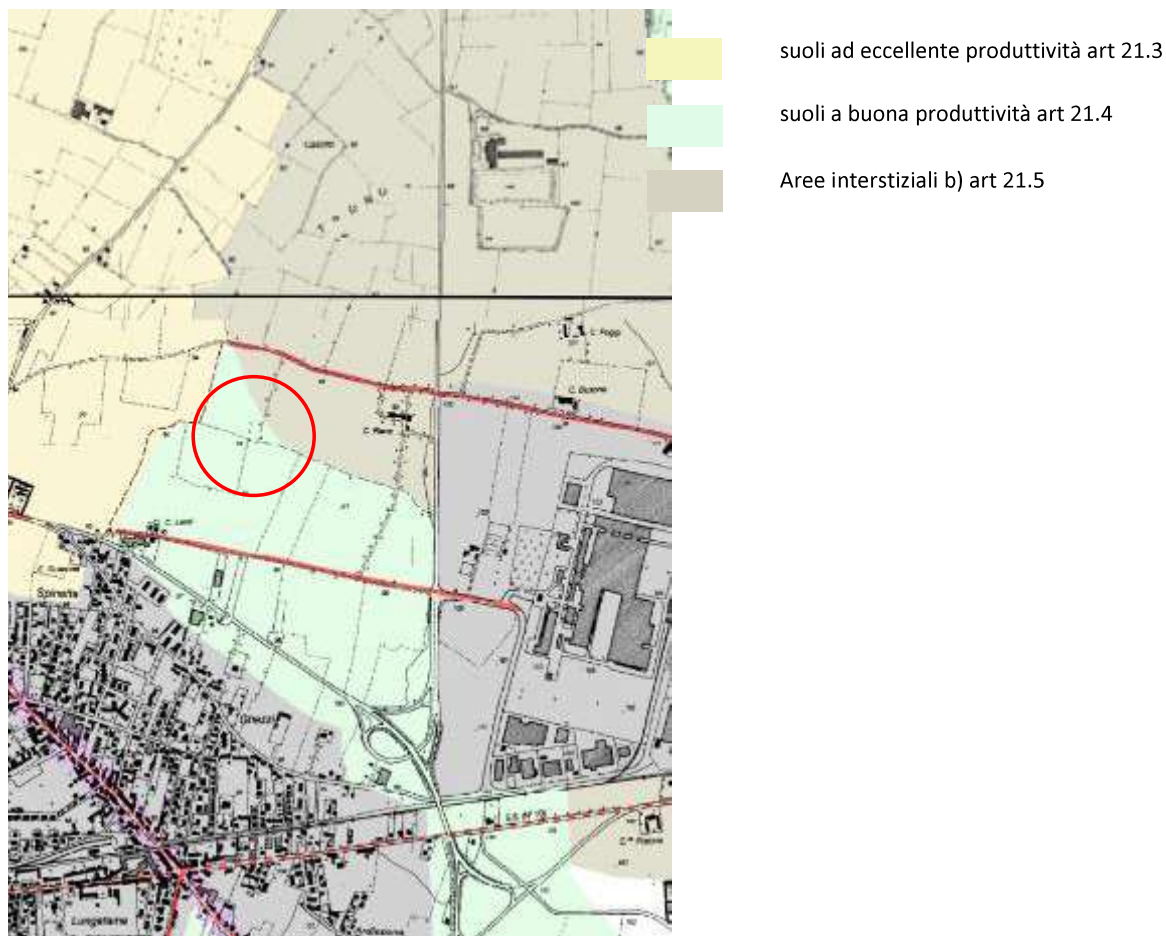
Nella tavola C relativa al sistema infrastrutturale si evidenzia la posizione strategica dell'ambito di intervento.

Per quanto riguarda il sistema dei suoli agricoli vengono individuate quali aree normative:

- le aree boscate
- le aree culturali a forte dominanza paesistica
- i suoli ad eccellente produttività
- i suoli a buona produttività
- le aree interstiziali.

Tale individuazione, effettuata in base ai valori agronomici del territorio, discende dal PTR e condiziona gli interventi in sede di pianificazione locale e di settore. Spetta alla pianificazione locale verificare e definire, nel dettaglio tali aree esaltandone la vocazione in relazione agli elementi di identificazione e ai diversi paesaggi. L'area di progetto ricade interamente nelle aree interstiziali (art. 21.5) e in piccola parte, suoli agricoli a buona produttività (art. 21.4) come è visibile nella Tav. 1

> PTP Alessandria – Tav. 1 – Governo del territorio, vincoli e tutele



Da quanto emerge dalla Tav. 1 del PTP l'ambito non è interessato da particolari vincoli e tutele.

L'area in analisi è infatti classificata come aree interstiziali.

Art. 21.5 – Aree interstiziali

Definizione

Il PTP, in attuazione all'art.15 del PTR, individua come aree interstiziali:

- Aree a limitatissimo valore agricolo e scarso valore agronomico, per lo più prive di particolare valore ambientale e paesistico, suscettibili perciò di varie e differenti utilizzazioni.

Obiettivi

- Utilizzo per usi e finalità extra agricole delle aree individuate al precedente comma 1-punto b).

Prescrizioni che esigono attuazione

La Pianificazione locale verifica e definisce le perimetrazioni cartografiche proposte dal PTP, e può modificarle solo previa adeguata documentazione e motivazione, normandone specificatamente l'uso.

Categorie di intervento prevalenti (definite all'art.4):

Per le aree di cui al comma 1-punto a)

- Conservazione
- Rinaturalizzazione
- Riqualificazione

Per le aree di cui al comma 1-punto b)

- Trasformazione

Il PTP individua cartograficamente sulla tav. n. 1 “Governo del territorio: vincoli e tutele” con apposito colore, ambiti potenzialmente idonei alla localizzazione di impianti, strutture ed attività a scarsa compatibilità ambientale.

Le categorie di intervento prevalenti devono essere valutate in relazione alla compatibilità ambientale dei siti.

Direttive

Le aree interstiziali, così come definite al comma 1 punto b), sono aree da privilegiare per le nuove localizzazioni dei sistemi insediativo, infrastrutturale, funzionale, nel rispetto degli obiettivi di sviluppo dell’ambito a vocazione omogenea (art. 8) in cui ricadono.

Verifica di coerenza

L’ambito di intervento risulta in linea con il riconoscimento del ruolo strategico del polo industriale di Spinetta Marengo considerato elemento fondamentale del tessuto produttivo provinciale inserito nel quadro del riconoscimento del territorio provinciale come piattaforma logistica integrata legata al sistema della portualità ligure, mediante le potenzialità derivanti dallo scalo ferroviario di Alessandria e dal vicino interporto di Rivalta Scrivia.

L’ambito di intervento non risulta interessato da particolari vincoli e tutele, risulta altamente accessibile e coinvolge aree interstiziali considerate come Aree a limitatissimo valore agricolo e scarso valore agronomico, per lo più prive di particolare valore ambientale e paesistico, suscettibili perciò di varie e differenti utilizzazioni.

Da quanto emerge dall’analisi degli elaborati costituenti il Piano Territoriale Provinciale non si rilevano incongruenze con la pianificazione sovralocale analizzata.