



Stato di attuazione del PUC vigente

Lettura del tema per Municipi

Municipio I Centro Est

Il Municipio I Centro Est comprende i territori delle ex circoscrizioni Oregina-Lagaccio, Pre'-Molo-Maddalena, Castelletto e Portoria.

L'urbanizzazione della valle del **Lagaccio** è avvenuta con caratteristiche abitative di tipo economico popolare, a carattere intensivo, estendendosi a partire dal fondovalle sino alla collina basandosi su minime infrastrutture che non consentono l'accesso a tutti gli edifici, molti dei quali raggiungibili attraverso vecchie croce, con tratti gradonati o a scalinata. Gli insediamenti residenziali ad altissima densità realizzati nel dopoguerra unitamente alla nuova strada di cornice (via Spinola, via Napoli, via Bari) quale naturale prosecuzione della strada di circonvallazione sino a S. Teodoro, evidenziano l'insufficienza delle infrastrutture principali, degli spazi per servizi e delle aree di sosta sia pubbliche che private.

Il P.U.C. ha previsto il riequilibrio della dotazione dei servizi e il miglioramento della viabilità, almeno della parte più bassa del quartiere, prefigurando il progressivo recupero delle aree inutilizzate, in particolare quella estesa al complesso demaniale della Caserma Gavoglio (Ambito di Riqualificazione Urbana n. 43), per la realizzazione di servizi e parcheggi nonché di edifici residenziali, di dimensioni limitate, per soddisfare esigenze di ricollocazione derivanti da eventuali demolizioni connesse con altri interventi di riqualificazione che si rendessero agibili nell'ambito del quartiere.

Al fine di dare attuazione a tale intervento è stato avviato un Programma Urbano di Valorizzazione inteso a valutare gli interventi fattibili per la riconversione del complesso demaniale, preceduto da due specifici protocolli d'intesa fra Ministero della Economia e delle Finanze, Agenzia del Demanio e Regione Liguria (4/5/07) e fra Regione Liguria e Comune di Genova (21/2/08) entrambi finalizzati alla valorizzazione degli edifici pubblici presenti nel territorio comunale.

Sono state altresì avviate le procedure di sdemanializzazione ed allo stato attuale è in corso una trattativa con l'Agenzia del Territorio per la definizione del valore dei beni da trasferire al Comune.

Riguardo alla previsione di adeguamento della viabilità, in data 14/10/09 è stata perfezionata l'Intesa Stato Regione finalizzata all'allargamento di Via del Lagaccio nel tratto fra Via Bari e l'ingresso della Caserma Gavoglio.

Altre previsioni del P.U.C., funzionali al riequilibrio della zona, riguardavano l'ex rimessa AMT, il completamento degli impianti sportivi, la zona ferroviaria di Principe e gli altri rari spazi liberi esistenti. L'unico intervento attuato ha riguardato il potenziamento della Stazione Principe sia a livello di edificio che di parco binari, con opere comprensive dei collegamenti pedonali tra la stazione ferroviaria e la metropolitana. Da segnalare, per l'eventuale spostamento delle attività produttive minute esistenti nell'abitato e incompatibili con la residenza, l'ipotesi di utilizzo dell'area dell'ex cava in prossimità della centrale Telecom, da parte di AMIU e di privati, per insediare spazi di deposito mezzi e una officina con rimessaggio camper, intervento che, peraltro, presenta notevoli problematiche di accessibilità.

Alla ristrutturazione e al potenziamento della stazione ferroviaria sono collegate importanti opere accessorie quali la costruzione del parcheggio interrato realizzato in uno spazio adiacente al parco binari con accesso da Via Doria in sostituzione di quello previsto dal P.U.C. in piazza Acquaverde, che si è rilevato di difficile e complessa realizzazione.

E' stato approvato il progetto preliminare del parcheggio pubblico con funzione di interscambio in Via Buozzi, situato sulla copertura del deposito di materiale della metropolitana di Di Negro.

Un inquadramento a parte merita il **centro storico urbano**, esteso alle unità urbanistiche **Prè, Molo, Maddalena**.

Il processo di trasformazione che ha dovuto affrontare Genova a seguito della crisi del suo apparato industriale, delineato dal P.U.C. attraverso un intervento diffuso di restauro e riassetto della città, ha puntato su un modello di sviluppo incentrato sia sulla valorizzazione delle risorse culturali e ambientali, sia sul sostegno e la ripresa delle grandi potenzialità intrinseche nella città stessa: il porto, le aree per la riconversione industriale, il porto antico e il Centro Storico Urbano.

Il Centro Storico di Genova, che si estende per 198 ha, è costituito dai quartieri storici Prè-Molo-Maddalena (113 ha) e dall'area portuale storica (85 ha), è caratterizzato da una forte densità edilizia e dal permanere dell'assetto insediativo medievale, riconoscibile nel tramato viario e nei caratteri architettonici degli edifici.

L'azione di recupero e rilancio del centro storico si è basata su alcuni obiettivi strategici prioritari: il rafforzamento della centralità del Centro Storico, consolidandone l'affaccio al mare, l'insediamento di servizi qualificati; il sostegno al recupero diffuso e le opere di manutenzione degli spazi pubblici, la promozione di azioni integrate di sostegno socio-economico ed ambientale e la realizzazione di un adeguato sistema di accessibilità attraverso significativi interventi:

- il completamento degli interventi nell'area del porto antico avviato nel 1992 con la realizzazione della zona espositiva, la trasformazione dell'area Morosini e l'insediamento della Facoltà di Economia e Commercio in Darsena;
- la riqualificazione generale è stata attuata grazie anche alle relative disponibilità finanziarie, investendo in opere strutturali permanenti e nell'attuazione di una importante manutenzione urbana quali: la valorizzazione dei percorsi monumentali, resi pedonali, la realizzazione di poli museali, il restauro delle facciate dei cosiddetti "Palazzi dei Rolli" e la loro iscrizione, dal luglio 2006, al patrimonio mondiale dell'UNESCO come sito "Genova: le Strade Nuove e il sistema dei Palazzi dei Rolli". Altrettanto importante l'intervento di riconversione in fase di approvazione, già pianificato con la stipula di un Accordo di Programma, finalizzato alla costruzione del Centro Polifunzionale di Ponte Parodi;
- la molteplicità degli interventi menzionati, hanno costituito volano per il recupero edilizio diffuso attuato dai singoli proprietari che hanno progressivamente investito nel risanamento e nella manutenzione dei propri immobili, sia in modo autonomo, sia utilizzando contributi pubblici regionali, ministeriali ed europei, messi a disposizione nell'ambito di specifici programmi integrati di riqualificazione urbana.
- l'attuazione dei programmi URBAN a favore dello sviluppo sostenibile di città e quartieri in crisi: Urban I (1994-1999) che, pur essendo improntato al recupero del ponente cittadino, ha consentito per il centro storico la costituzione di un Osservatorio Urbano "Civis" che ha svolto una serie di azioni informative, di ricerca e di consulenza, nonché servizi di supporto alla pianificazione urbana e alla programmazione urbanistica attuativa del Comune; Urban II (2000-2006), che ha reso possibili una serie di interventi importanti quali il Museo del Mare e della Navigazione, la riqualificazione di Piazzetta Ragazzi, l'installazione di telecamere a favore della sicurezza, alloggi temporanei per fasce deboli, il potenziamento del sistema di raccolta dei rifiuti urbani, l'ammodernamento dei sottoservizi, la sistemazione delle pavimentazioni stradali, il miglioramento dell'illuminazione pubblica e scenografica, nonché il rinnovo dell'arredo urbano;
- l'attuazione degli interventi individuati nell'ambito di diversi programmi integrati quali i Programmi di Riqualificazione Urbana (Darsena, Carmine, Porta Soprana), i Programmi Organici di Intervento (Giustiniani,



Vigne, Porta Soprana, Pozzo-Monachette), i Contratti di Quartiere, il Programma sperimentale di Pré, il PRUSST, il Programma Innovativo in ambito urbano, nonché l'ultimo importante progetto integrato, recentemente ammesso a finanziamento regionale nell'ambito del Programma Operativo Regionale (P.O.R.) Liguria, relativo all'ambito della Maddalena (approvazione del marzo 2009);

- l'adeguamento del sistema di accessibilità puntando principalmente al rafforzamento del trasporto pubblico mediante la prosecuzione della linea della Metropolitana urbana che attraverso le stazioni di Principe, Darsena, San Giorgio, Sarzano, collega in pochi minuti con la stazione di Piazza De Ferrari, con interventi di pedonalizzazione e riqualificazione degli assi monumentali di attraversamento della città (Via San Lorenzo, Via Garibaldi, Via Cairoli, Via Lomellini), con la predisposizione di un sistema di parcheggi, pubblici e privati, a corona del Centro Storico (Stazione Principe, Salita Provvidenza, C.so Dogali, Carmine, Darsena, Ponte Parodi, Expò, Mura della Marina, Piazza Sarzano, P.zza Erbe- Sal. Prione, P.le Mazzini), l'ammodernamento del sistema degli ascensori, che consentendo il collegamento tra il centro storico e le zone collinari circostanti (Mura della Marina-stazione Metropolitana-piazza Sarzano, ascensore di Montegalletto per il collegamento tra via Balbi e corso Dogali), nonché gli allargamenti di via delle Fontane e di via Gramsci con razionalizzazione degli spazi pedonali adiacenti (piazza dello Statuto, piazzetta dello Scalo, Via Fanti d'Italia).

Gli interventi previsti dal P.U.C. negli ambiti e distretti del centro storico urbano e del frontistante arco portuale hanno avuto la seguente attuazione:

- Distretto Aggregato 44a - Fronte Mare – Stazione Principe e Piazza Acquaverde: attuata la riqualificazione e razionalizzazione dell'importante nodo intermodale della mobilità, mediante l'integrazione funzionale delle varie tipologie di trasporto pubblico (treni ordinari, metropolitana, bus e filovia,) e il potenziamento della Stazione Principe sia a livello di edificio che di parco binari, comprensivo dei collegamenti pedonali tra la stazione ferroviaria e la metropolitana e della costruzione di un parcheggio interrato con accesso da Via Doria, in sostituzione di quello previsto in piazza Acquaverde che è risultato di difficile e complessa realizzazione. La limitatezza dei finanziamenti disponibili non ha ancora consentito l'attuazione del previsto collegamento in galleria tra la zona del Carmine e Principe, funzionale al miglioramento della viabilità urbana per il traffico proveniente dalla circonvallazione a monte e alla pedonalizzazione di via Balbi.
- Distretto Aggregato 44b - Fronte Mare – Stazione Marittima – Porto Antico: realizzati interventi di ampliamento e risanamento della stazione marittima nonché la riqualificazione del Viadotto Cesare Imperiale.
- Distretto Aggregato 44c - Fronte Mare – Darsena – Porto Antico: sono stati attuati gli interventi di recupero edilizio finalizzati all'insediamento progressivo di funzioni cittadine in sostituzione di quelle per deposito ed emporio portuale: ristrutturazione edificio Cembalo per insediamento di residenze e di un servizio pubblico – scuola materna; demolizione edificio Famagosta con recupero spazi a parcheggio; demolizione edificio Bacinetto e realizzazione passeggiata pubblica Calata Vignoso – Calata De Mari, Museo del Mare nell'edificio Galata, ristrutturazione edifici Caffa, Metelino, Tabarca con insediamento destinazioni miste a uffici, connettivo urbano, commercio, servizi uso pubblico (Casa della Musica, Casa dell'Arte, centro civico-biblioteca; Auditorium).
- Distretto Aggregato 44d - Fronte Mare – Ponte Parodi – Porto Antico stipulato l'Accordo di Programma in variante al P.U.C. (4/4/07) per la realizzazione del nuovo centro polifunzionale di Ponte Parodi, con contestuale approvazione del Progetto Unitario relativo ai sei lotti di intervento compresi nel sub-settore; in fase di approvazione il progetto edilizio con procedura di Intesa Stato-Regione. Il progetto articolato attraverso tre poli tematici (tempo libero e sport - viaggi e scoperte - musica e conoscenze) prevede una dotazione prevalente di spazi per servizi pubblici (Auditorium, Terminal Crociere, Climbing, verde attrezzato in copertura) e una quota inferiore di servizi privati, Medie Strutture di Vendita integrate non alimentari, Esercizi di Vicinato, Pubblici Esercizi e connettivo urbano, oltre a parcheggi localizzati in una autorimessa interrata e opere di urbanizzazione finalizzate

al miglioramento ed alla riqualificazione della viabilità riguardanti anche la realizzazione della rotonda di Via Buoizzi e della rampa di discesa alla banchina dal viadotto Cesare Imperiale.

Completata la sistemazione nell'edificio di calata Darsena dell'Istituto Nautico San Giorgio della Provincia di Genova.

Resta da definire la riconversione funzionale dell'edificio Hennebique.

- Distretto Aggregato 44e - Fronte Mare – Ponte Calvi e Ponte Morosini: è stato completato l'intervento di riconversione dell'area comprendente un insieme variegato di funzioni urbane diversificate.

- Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana n. 45 – Ponte Spinola – Molo vecchio – Porto Antico, sono stati completati tutti gli interventi, anche implementati di nuove attività (riqualificazione banchina acquario, opere accessorie alla bolla-pre show- completamento interventi edificio Millo e Palazzine, sistemazione chioschi bar). E' stato approvato un ulteriore ampliamento dell'acquario.

Distretto Aggregato Riparazioni Navali - Fiera n. 51a e 51b: non è stato attuato l'intervento previsto nell'ambito delle riparazioni navali, ma esclusivamente definito un Accordo di Programma per la pianificazione degli interventi nei vari settori.

La situazione della zona di **Castelletto** è, in sintesi, quella di una urbanizzazione notevolmente consolidata e qualitativamente significativa in termini edilizi, che soffre di carenza di spazi liberi e soprattutto di parcheggi e viabilità.

Il P.U.C. pertanto ha puntato alla salvaguardia delle aree libere, prevedendone la conservazione e, ove possibile, l'utilizzo per la realizzazione di spazi pubblici e per servizi, indicando in relazione alla rilevata carenza di parcheggi, l'opzione di favorirne la realizzazione nel sottosuolo, con utilizzo della superficie per scopi pubblici o d'uso pubblico.

Sono stati realizzati due parcheggi interrati, uno in Corso Dogali (fai da te) ed uno in Corso Firenze ad uso privato convenzionato con copertura sistemata a verde pubblico.

La circoscrizione di **Portoria**, che comprende le unità urbanistiche di Portoria e S. Vincenzo, per effetto delle trasformazioni urbanistiche, ha assunto progressivamente un carattere direzionale e la destinazione d'uso residenziale è divenuta minoritaria rispetto al commercio, alle sedi direzionali, alle attività economiche, di servizio e professionali e a quelle che nel complesso costituiscono il settore terziario dell'economia.

In termini di parcheggi il P.U.C. è stato ritenuto opportuno fronteggiare il problema dell'area dove si sovrappongono e prevalgono le esigenze determinate dalle attività terziarie, istituzionali e di attrattività commerciale, perseguendo una politica del traffico tesa a disincentivare l'uso dei veicoli privati, rendendo efficiente e competitivo il servizio di trasporto pubblico, a partire dalla prosecuzione della linea metropolitana e dalla strutturazione di aree pedonali a carattere commerciale organizzate anche attraverso specifici C.I.V..

Nell'ambito sono state peraltro realizzate, o in corso di attuazione, nuove strutture a parcheggio di iniziativa privata (Passo Barsanti, ex scuola germanica in Via Caffaro, ex Madre Rubatto in Via Caffaro, Via XII Ottobre, Piazzale Mazzini), oltre alla generale regolamentazione della sosta per i residenti (istituzione zone blu). Riguardo al servizio di trasporto pubblico è stata completata la tratta metropolitana sino a piazza De Ferrari ed è in avanzata fase di realizzazione la prosecuzione verso la stazione Brignole e in corso di approvazione la fermata intermedia di Corvetto/Acquasola.

A livello edilizio è significativo l'avviato recupero a fini residenziali-direzionali del complesso dei SS. Giacomo e Filippo e la Variante dell'Ospedale Galliera in via di definizione.

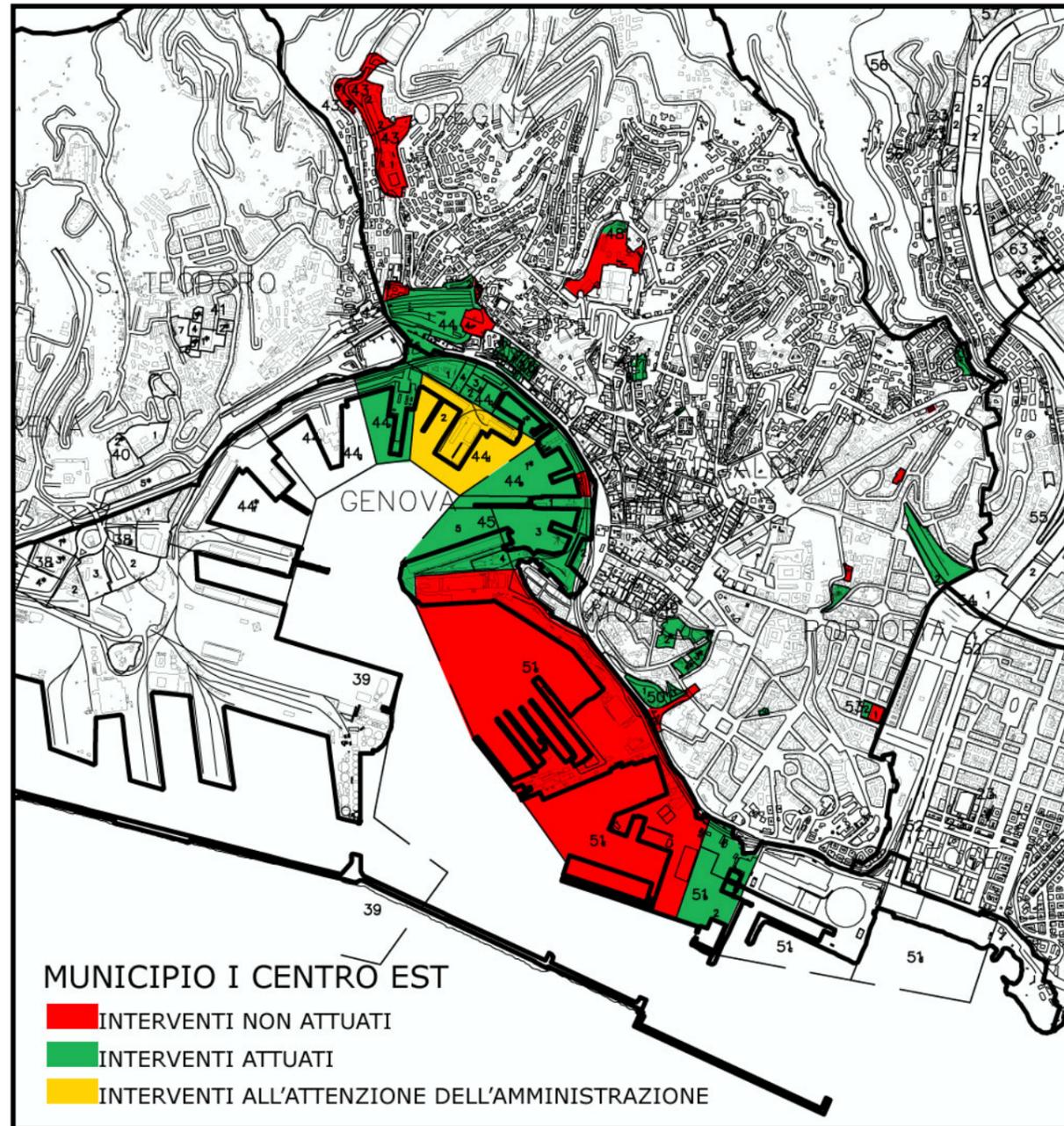


MUNICIPIO I CENTRO EST				
ambiti speciali di riqualificazione urbana e ambientale e distretti di trasformazione				
n. scheda	titolo	funz. caratterizzante	stato attuazione	note / riferimento
43	Ambito speciale di riqualificazione urbana CASERMA GAVOGLIOED EX PROIETTIFICIO MILITARE DEL LAGACCIO	Servizi pubblici	non attuato	in itinere procedura di intesa Stato/Regione per allargamento via del Lagaccio
44a	Distretto aggregato FRONTE MARE – Stazione Principe e P.zza Acquaverde	Infrastrutture	in attuazione settori 1e 6 - attuato settore 2 - non attuati settori 3, 4 e 5	il parcheggio pubblico interrato previsto nel settore 4 non è stato attuato per problematiche gestionali e di eccessivo impatto sulla viabilità (fondi dirottati sul parcheggio pubblico di via Buozzi)
44b	Distretto aggregato FRONTE MARE – Stazione Marittima – Porto Antico	Attività trasportistiche	attuato	
44c	Distretto aggregato FRONTE MARE – Darsena – Porto Antico	Servizi pubblici	attuato	i 4 settori sono attuati o in fase di completamento
44d	Distretto aggregato FRONTE MARE – Ponte Parodi – Porto Antico	Servizi pubblici	in istruttoria	nel settore 1 sono stati realizzati interventi manutentivi
44e	Distretto aggregato FRONTE MARE – Ponte Calvi e Ponte Morosini – Porto Antico	Servizi pubblici	attuato sett. 1 non attuato sett. 2	
45	Ambito speciale di riqualificazione urbana PONTE SPINOLA , MOLO VECCHIO, PORTO ANTICO	Servizi pubblici	attuato	
46	Ambito speciale di riqualificazione urbana PRE'	Residenza	attuato	
47	Ambito speciale di riqualificazione urbana CARMINE	Residenza	attuato	(residua un intervento di edilizia residenziale pubblica in vico Cioccolatte 23 ed il completamento di un campo)
48	Ambito speciale di riqualificazione urbana PARCO PUBBLICO DELLA VALLETTA SAN NICOLA	Servizi pubblici	attuato in parte	realizzato parcheggio e verde pubblico attrezzato
49	Ambito speciale di riqualificazione urbana SAN DONATO SARZANO	Residenza	in attuazione	P.R.U. pressochè completato
50	Ambito speciale di riqualificazione urbana MURA DELLA MARINA	Parcheggi pubblici	attuati settori 1 e 3 non attuato sett. 2	
51a	Distretto aggregato RIPARAZIONI NAVALI – FIERA - Riparazioni Navali	Industria e artigianato	non attuato	

51b	Distretto aggregato RIPARAZIONI NAVALI – FIERA - Riparazioni Navali di Levante	Infrastrutture	attuato	bozza nuovo Accordo di Programma
53	Ambito speciale di riqualificazione urbana AREA COMMERCIALE DEL QUADRILATERO	CIV	attuato settore 2	ristrutturazione teatro della gioventù
54a	Distretto aggregato FERROVIA – Stazione Brignole	Infrastrutture	in attuazione settore 1	approvato progetto definitivo stazione metro

Elenco Sottozone BBc, BBu, BCs, DTc

zona P.U.C.	denominazione	stato attuazione	note
BBc	salita Superiore Rondinella	in attuazione	
BBc	via San Vincenzo	attuato	limitatamente al recupero degli edifici residenziali
BBc	via Carcassi	non attuato	
BBc	via Alessi	attuato	
BBc	via Cabella/castello Mckenzie	in attuazione	sono previste due fasi di attuazione
BBc	corso Armellini	non attuato	Ex cinema Manin ora supermercato (intervento a livello di edificio)
BBu	via Peschiera	non attuato	





Municipio Il Centro Ovest

Il Municipio Il Centro Ovest comprende i territori delle ex circoscrizioni di Sampierdarena e San Teodoro.

L'insediamento di **Sampierdarena**, naturale crocevia tra la valle del Polcevera e la direttrice costiera, è stato profondamente inciso e connotato dalla realizzazione, già dall'inizio del secolo scorso, delle principali vie di comunicazione stradali e ferroviarie e, successivamente, dalla realizzazione degli insediamenti industriali.

Nel periodo tra le due guerre si è assistito poi alla realizzazione di via Cantore, delle prime espansioni collinari e del bacino portuale, costruito attraverso l'enorme escavazione del promontorio di S. Benigno.

In tempi recenti, con l'intervento di costruzione del centro direzionale di S. Benigno (in fase di completamento) è stato avviato il processo di ricucitura organica tra la delegazione e il centro cittadino, con effetti sulla riorganizzazione della città, anche in termini strutturali.

Tra gli interventi più significativi avviati (e in alcuni casi conclusi) nel periodo di vigenza del P.U.C. 2000 va evidenziata la riconversione dell'area di Fiumara dove sono stati interamente completati gli interventi previsti nei diversi settori.

In virtù di un Accordo di Programma sottoscritto dal Ministero dei lavori pubblici, dalla Regione e dal Comune è stato realizzato un insediamento ormai attivo da tempo che ospita attività direzionali e commerciali unitamente ad una consistente quota di alloggi.

Il complesso costituisce il nuovo polo a carattere metropolitano grazie alla presenza del palasport, del parco, della struttura sanitaria e del cinema multisala.

In attuazione del S.A.U. Promontorio sono stati realizzati alcuni interventi fra cui la costruzione del dopolavoro CAP, la costruzione di due edifici produttivi, il completamento delle opere di urbanizzazione, mentre è in atto la costruzione di edifici residenziali (torri Faro) comprensive di spazi ad uso pubblico; nello stesso ambito è inoltre in corso di approvazione la costruzione di un edificio a destinazione mista: commerciale/assistenza mobilità.

Ulteriore intervento di interesse è costituito dalla riconversione degli edifici ex Fiat di Via Dino Col, ove si sono insediate attività commerciali e produttivo/artigianali, con idonea dotazione di parcheggio.

Sotto il profilo viabilistico è stata completata la prima fase dell'intervento di ampliamento della viabilità di Lungomare Canepa; è stata avviata l'attuazione del prolungamento verso ponente della stessa strada a mare, sino a piazza Savio.

Tra gli interventi non realizzati si evidenziano la mancata riconversione ad usi direzionali con connesso recupero di spazi a verde dell'area ex Enel (per la quale è stata comunque presentata all'Amministrazione una proposta) e la mancata trasformazione dell'area ex Eridania e della rimessa A.M.T. di Via Rolando.

Il territorio di **S. Teodoro** corrisponde ad una delle zone storiche in cui era articolata la Città di Genova entro le mura del diciassettesimo secolo; nell'attuale conformazione si sviluppa lungo la direttrice valliva di via Venezia, notevolmente intasata dalle massicce edificazioni dell'immediato dopoguerra, sulla parte residuale della collina del Promontorio e verso Granarolo.

Le possibilità di riequilibrio delineate dal P.U.C. si sono concentrate nella zona di piazza Sopranis dove, in attuazione del programma di riqualificazione, sono stati realizzati alcuni edifici pluriplano con le connesse opere di urbanizzazione (biblioteca) in sostituzione dell'ex fabbrica del ghiaccio, un parcheggio interrato, un parcheggio pluriplano in struttura con contestuale sistemazione di parte del fronte di cava e con la realizzazione di un ascensore di collegamento alla collina soprastante.

Si segnala inoltre la riconversione in residenza dell'ex Albergo Miramare, ove è stata anche insediata una "sala bingo" e costruita un'autorimessa interrata.

A livello portuale sono stati completati gli interventi che il P.U.C. aveva previsto per la stazione traghetti di Calata Chiappella e per la Stazione Marittima di Ponte Andrea Doria, potenziati con l'ampliamento e la ristrutturazione degli edifici, nonché nella loro connessione con le banchine.

MUNICIPIO II CENTRO OVEST

ambiti speciali di riqualificazione urbana e ambientale e distretti di trasformazione

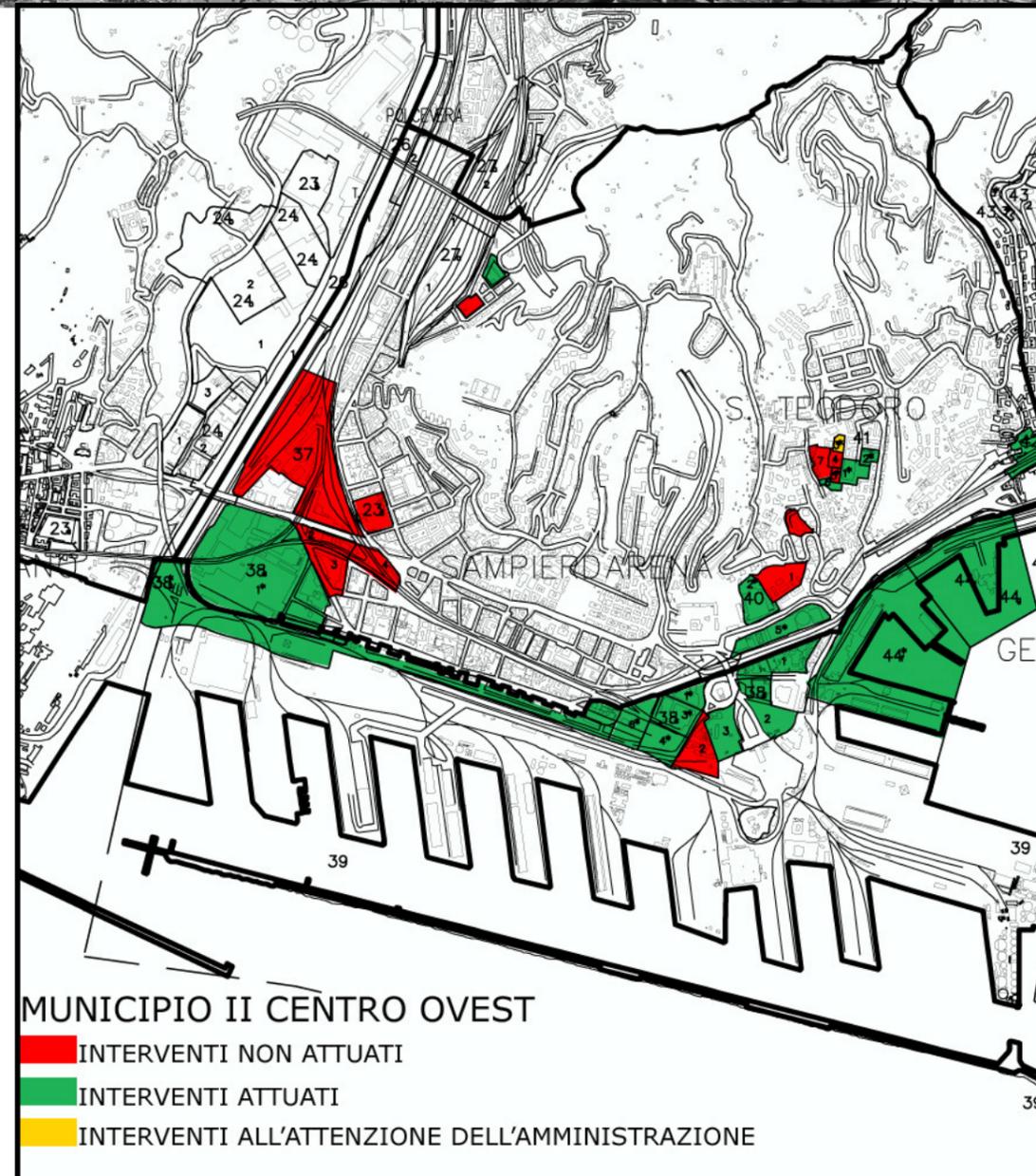
n. scheda	titolo	funz. caratterizzante	stato attuazione	note / riferimento
23d	Distretto logistico RIMESSA A.M.T. DI VIA ROLANDO	CIV	non attuato	variante normativa P.U.C.
26	Ambito speciale di riqualificazione urbana COMPLETAMENTO DELLA VIABILITA' DELLA VALPOLCEVERA	Infrastrutture	in attuazione	
27a	Distretto aggregato RICONVERSIONE PARCHI MERCI - Campasso -	Infrastrutture	non attuato	
37	Ambito speciale di riqualificazione urbana AREA EX ERIDANIA	Infrastrutture	non attuato	proposta di variante al P.U.C. - conferma obbligo di S.A.U.
38a	Distretto aggregato FRONTE PORTO SAMPIERDARENA - Area Ansaldo di Fiumara	Servizi pubblici	attuato sett. 1	
38b	Distretto aggregato FRONTE PORTO SAMPIERDARENA - Lungomare Canepa	Infrastrutture	in attuazione	
38c	Distretto aggregato FRONTE PORTO SAMPIERDARENA - Centro direzionale di S. Benigno	Direzionale	attuato ambito speciale 37 - in istruttoria ambito speciale 38	variante al P.U.C. (D.C.C. 72/08)
38d	Distretto aggregato FRONTE PORTO SAMPIERDARENA - Promontorio di S. Benigno	Infrastrutture	in attuazione	S.A.U. previsto in 4 fasi di attuazione
39	Distretto PORTO DI SAMPIERDARENA	Attività trasportistiche	in istruttoria	



40	Ambito speciale di riqualificazione ambientale CAVA DEL PROMONTORIO DI SAN BENIGNO	Connettivo Urbano	attuato	
41	Ambito speciale di riqualificazione urbana RIQUALIFICAZIONE DI PIAZZA SOPRANIS	Servizi pubblici	attuato sett. 1 e 2 in istruttoria sett 3	P.R.U. (settori 1-2-3-5)
42	Ambito speciale di riqualificazione urbana EX ALBERGO MIRAMARE	Mista	attuato	
44f	Distretto aggregato FRONTE MARE – Nuova Stazione Traghetti di Calata Chiappella	Attività trasportistiche	attuato	
44g	Distretto aggregato FRONTE MARE – Stazione Marittima di Ponte Andrea Doria	Attività trasportistiche	attuato	

Elenco Sottozone BBc, BBu, BCs, DTc

zona P.U.C.	denominazione	stato attuazione	note
BBu	via Spaventa	attuato parzialmente	attuata porzione sud-ovest dell'area prima del vigente P.U.C.
BBu	via Melegari	non attuato	
BBu	via Pellegrini	non attuato	ex mercato dei polli di proprietà comunale; in parte è stato venduto

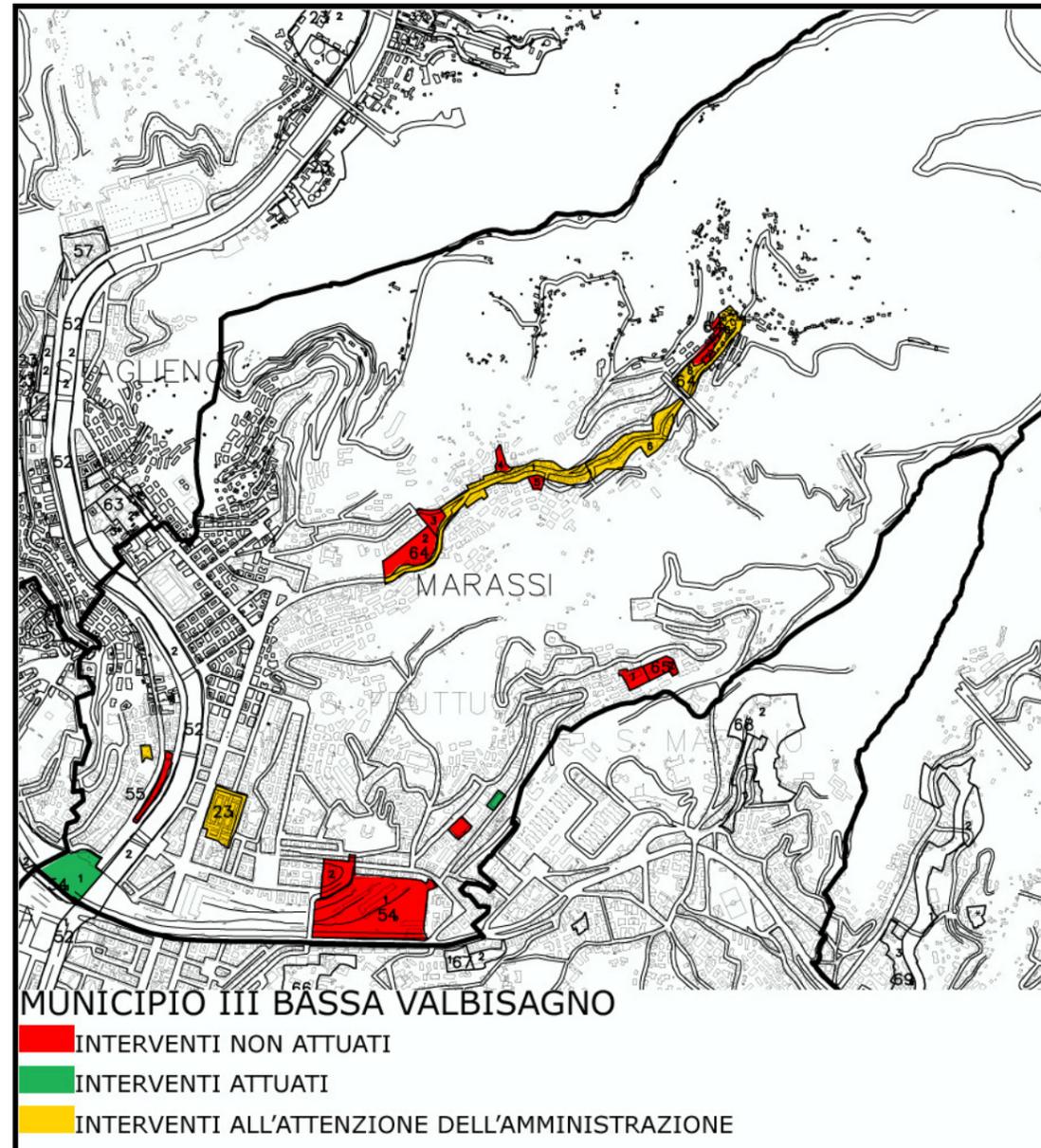




Municipio III Bassa Valbisagno

Il Municipio III Bassa Valbisagno comprende in se i territori delle ex circoscrizioni di Marassi e di San Fruttuoso. Il territorio di **Marassi** è costituito da un tessuto estremamente eterogeneo, in quanto differenti sono le situazioni orografiche ove si è sviluppato; si estende infatti nelle zone in sponda destra e sinistra del Bisagno, nel fondovalle del rio Fereggiano e sulle propaggini collinari, verso Mura dello Zerbino, e sul versante di forte Quezzi. Esaurite le potenzialità edificatorie del fondovalle e della zona pedecollinare, l'espansione residenziale del dopoguerra ha interessato la collina retrostante e la valle del rio Fereggiano, ove precedentemente esistevano unicamente alcuni borghi collinari, con modalità disastrose, in totale assenza di un'adeguata armatura infrastrutturale. Da tale punto di vista la situazione è critica sia sul versante destro del Bisagno, sia nella zona di via Robino - Forte Quezzi con un apice rappresentato dalla valle del Fereggiano, dove l'altissima densità, la carenza di strade, l'assenza di spazi per parcheggi, per verde e per servizi si intrecciano con la pericolosa situazione idraulica del rio alterato, artificializzato e parzialmente coperto senza una logica definita. Per tentare di ovviare a tali gravi carenze il P.U.C. 2000 aveva individuato una zona di trasformazione (n° 64), finalizzata al riordino e alla razionalizzazione della viabilità principale, in connessione con il risanamento del rio Fereggiano e con il recupero di spazi per parcheggi e servizi pubblici, solo parzialmente attuata (Progetto Unitario, relativo ai settori 1 e 6 del distretto di trasformazione n° 64, approvato con D.C.C. 39 del 27 marzo 2007). Relativamente al territorio della ex circoscrizione di **San Fruttuoso** l'intervento di maggior portata, tra quelli pianificati dal P.U.C. 2000, è rappresentato dal trasferimento del mercato ortofrutticolo di corso Sardegna (recentemente concluso) e la successiva costituzione di una polarità di funzioni diversificate, comprensive di ampia dotazione di spazi liberi e di una quota di residenza, di prossima realizzazione (intervento da eseguirsi in project financing). Un altro fattore di incompatibilità, nell'estrema porzione meridionale del territorio del Municipio, è rappresentato dagli impianti ferroviari articolati in scalo merci, officine e parchi di stazionamento per i quali il P.U.C. 2000 aveva prospettato una maggiore integrazione con l'abitato circostante, da attuarsi attraverso interventi di ristrutturazione e razionalizzazione della zona di Terralba dove erano previsti spazi e servizi d'utilità del quartiere, un complesso a carattere commerciale e direzionale e una fermata del servizio di trasporto ferroviario locale, che però non sono stati realizzati.

MUNICIPIO III BASSA VALBISAGNO				
ambiti speciali di riqualificazione urbana e ambientale e distretti di trasformazione				
n. scheda	titolo	funz. caratterizzante	stato attuazione	note / riferimento
231	Distretto logistico MERCATO GENERALE ORTOFRUTTICOLO DI CORSO SARDEGNA	Servizi pubblici	in istruttoria	Project financing e P.U.O.
52	Ambito speciale di riqualificazione urbana BASSO CORSO DEL TORRENTE BISAGNO	Infrastrutture	non attuato	progetto definitivo approvato in attesa finanziamenti
54a	Distretto aggregato FERROVIA – Stazione Brignole -	Infrastrutture	in attuazione settore 1	approvato progetto definitivo stazione metro
54b	Distretto aggregato FERROVIA – Parco ferroviario di Terralba	Infrastrutture	non attuato	
55	Ambito speciale di riqualificazione urbana SEDE CENTRALE ENEL DI VIA CANEVARI	Direzionale	non attuato	
64	Distretto VIABILITA' DELLA VALLE DEL RIO FEREGGIANO	Infrastrutture	in istruttoria settori 1 e 6	approvato Programma di Riqualificazione di Quezzi e P.U. relativo ai settori 1 e 6
65	Ambito speciale di riqualificazione urbana FONDOVALLE DEL RIO ROVARE	Servizi pubblici	non attuato	
Elenco Sottozone BBc, BBu, BCs, DTc				
zona P.U.C.	denominazione	stato attuazione	motivazioni mancata attuazione	
BBu	via Canevari/Alcione	in istruttoria		
BBu	via Manuzio	non attuato		
BBu	via Donghi	attuato		





Municipio IV Media Valbisagno

Il Municipio IV Media Valbisagno comprende in sé i territori delle ex circoscrizioni di Staglieno, di Molassana e di Struppa.

La ex circoscrizione di **Staglieno** ha storicamente rilevanti criticità determinate dai servizi di livello cittadino ospitati nel suo territorio (cimitero, rimesse bus, AMIU ecc.), gravemente accentuate dalla caotica edificazione post-bellica, quando su entrambe le sponde del torrente Bisagno, sono sorti insediamenti carenti di urbanizzazioni e di servizi, impostati su viabilità insufficienti.

Al fine di risolvere, almeno in parte, quanto sopra evidenziato il P.U.C. 2000 aveva individuato alcuni interventi di ristrutturazione urbanistica, a cui però non si è sempre riuscito a dare attuazione.

Tra gli interventi realizzati nel periodo di vigenza del P.U.C. 2000 si segnala l'ambito compreso tra corso De Stefanis, via del Mirto e piazzale Marassi, dove esisteva un tessuto urbanizzato completamente avulso per tipologia, forma e destinazione dei fabbricati, ora sostituito da nuovi edifici residenziali, commerciali e da un piccolo parco pubblico.

Tra le criticità a cui il P.U.C. non è riuscito a dare soluzione, se non in forma episodica e puntuale, si segnala la caotica situazione presente nei pressi dell'accesso laterale del Cimitero di Staglieno, dove si riscontra la compresenza di abitazioni, prevalentemente in stato di degrado, e di attività artigianali e commerciali direttamente connesse con il Cimitero (marmisti, fiorai, pompe funebri).

Per ovviare a tale situazione lo strumento urbanistico generale aveva ipotizzato il radicale riordino delle attività produttive e commerciali connesse con il cimitero, nell'ambito di un progetto di ampliamento della cinta cimiteriale tale da inglobarle all'interno dell'impianto, nei fatti mai attuato. Un'ulteriore criticità che lo strumento urbanistico si era proposto di risolvere era rappresentata dalla rimessa bus AMT di via Montaldo, in sostituzione della quale era prevista la realizzazione di un intervento articolato, comprendente il recupero di spazi per servizi e la riconversione della sede direzionale, non attuato a causa delle mutate esigenze dell'azienda di trasporto pubblico, in base alle quali è divenuto strategico il mantenimento ed il potenziamento della rimessa stessa.

Analogamente non risultano essere state attuate le trasformazioni previste sull'area occupata dalle officine del Gas e dalla rimessa di autobus della rete urbana di Gavette, dove il P.U.C. immaginava una contrazione degli spazi delle attività logistiche dell'Azienda Mediterranea Gas ed Acqua, a favore della Azienda Municipalizzata Trasporti, e sull'area antistante il piazzale Adriatico, dove era prevista (al fine di eliminare le commistioni esistenti) la riconversione a fini produttivi e commerciali degli insediamenti abitativi esistenti, previa realizzazione di edifici residenziali sostitutivi da collocare in zone limitrofe, appositamente individuate dal P.U.C..

Relativamente all'abitato di **Molassana** il P.U.C. 2000 mirava a tre principali obiettivi:

- la qualificazione della zona centrale, alla confluenza del Geirato nel Bisagno;
- la razionalizzazione, almeno parziale, degli insediamenti del Geirato, con la costituzione di isole destinate ad attività compatibili;
- la riorganizzazione funzionale dei servizi logistici e degli insediamenti produttivi.

Nella zona centrale di Molassana, caratterizzata dalla presenza del colorificio Boero e, nell'area compresa tra la via Molassana e l'argine del torrente Bisagno, da una eterogeneità di funzioni incompatibili con la residenza, sono in prossima realizzazione sia interventi di iniziativa privata, volti a dare attuazione alle previsioni del P.U.C. relativamente alla dismissione del colorificio Boero e la realizzazione di un nuovo complesso residenziale con ampia dotazione di servizi pubblici a livello di quartiere, sia interventi di iniziativa pubblica, finalizzati alla realizzazione di un nuovo tratto di strada in sponda destra del torrente Bisagno, alla realizzazione di un parcheggio di interscambio nell'area posta a monte del ponte Fleming e alla pedonalizzazione di via Molassana.

Relativamente alla valle del Geirato il P.U.C. 2000, al fine di eliminare le commistioni esistenti tra le attività residenziali e le attività produttive ivi insediate, aveva immaginato una serie di interventi che dovevano favorire lo spostamento di talune funzioni, anche attraverso il ricorso alle disponibilità connesse con l'edilizia residenziale pubblica.

Lo strumento urbanistico generale aveva subordinato la realizzazione di quanto sopra descritto alla preventiva approvazione di un P.U.O. che, però, nella realtà non è mai stato adottato sia a causa dell'ampiezza delle aree interessate, caratterizzate peraltro da proprietà estremamente frazionate, sia a causa dell'assenza di una regia che indirizzasse gli interventi verso le trasformazioni immaginate dal P.U.C. 2000.

La ex circoscrizione di **Struppa**, in sponda destra del torrente Bisagno, ospita sul proprio territorio funzioni prevalentemente residenziali; in tale zona il Piano Urbanistico Comunale prevedeva la possibilità di realizzare contenuti interventi di edilizia residenziale, con carattere di completamento e funzionali all'integrazione delle urbanizzazioni.

Delle precedenti zone di espansione residenziale previste dal P.R.G. '80 venivano confermate, riducendone l'estensione e gli indici di fabbricabilità, unicamente le lottizzazioni comunemente note come: Prato Verde, rio Torbido, ad oggi di fatto concluse, ed Antelao, attualmente in attuazione.

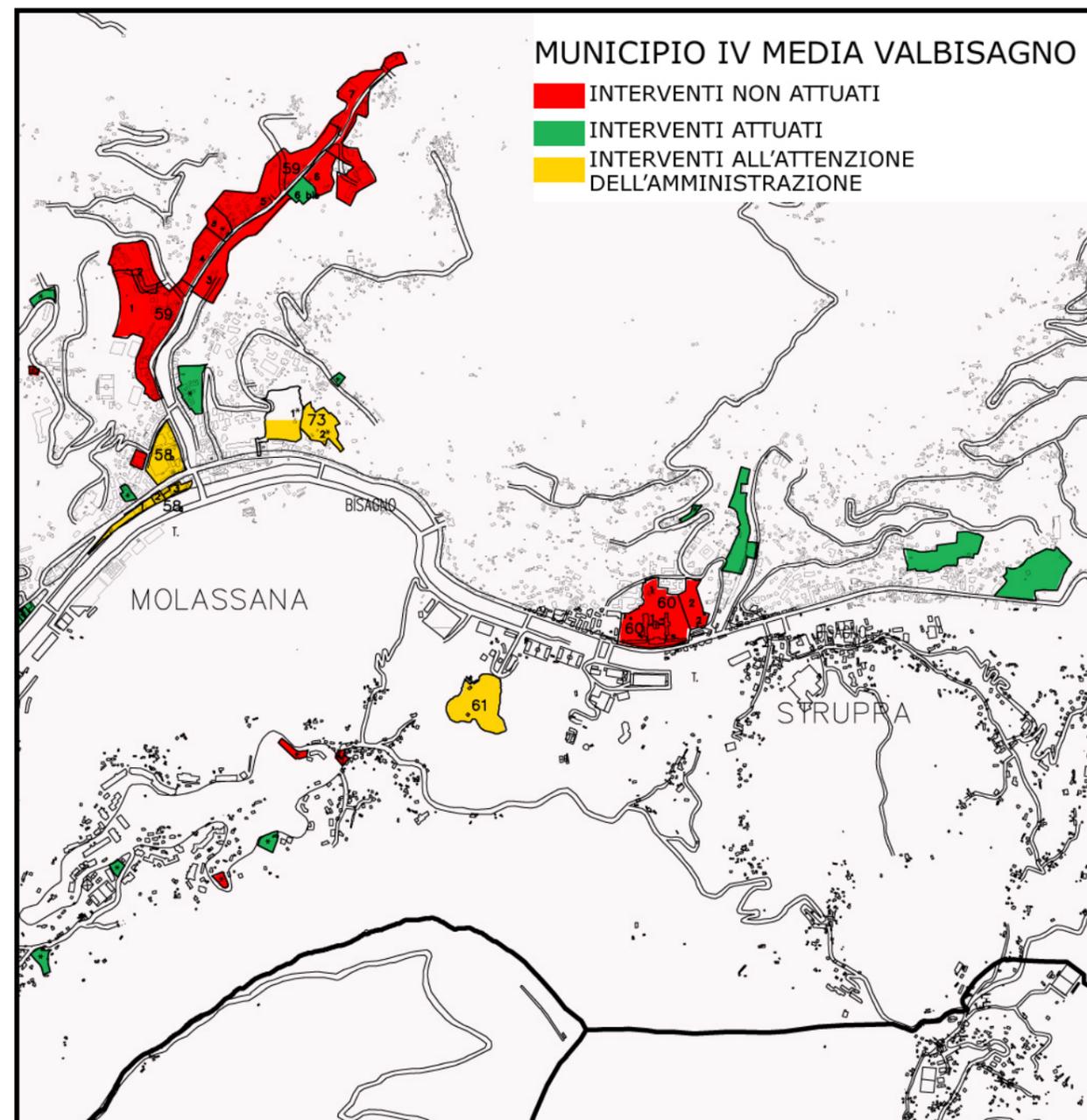
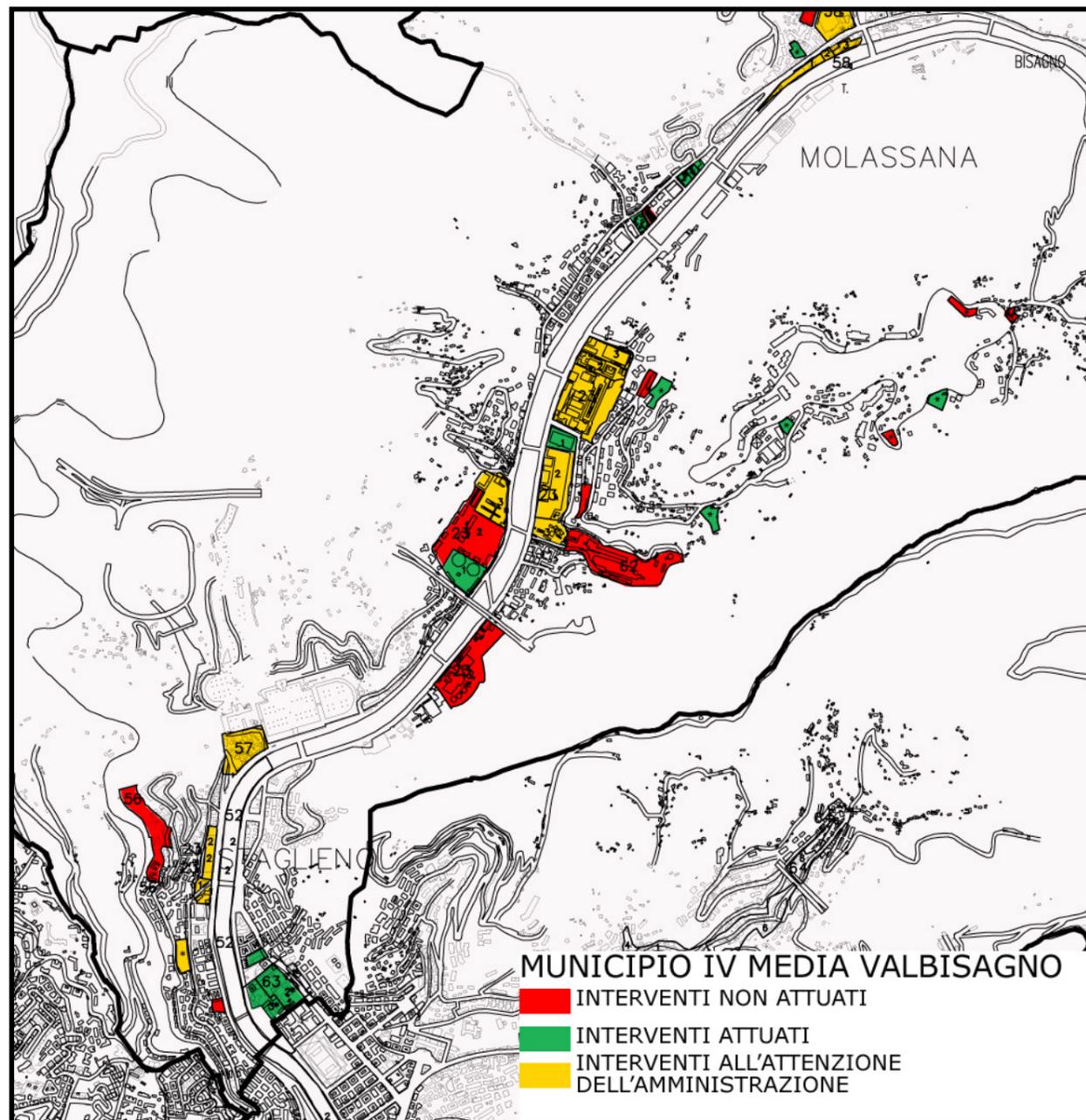
Rimanendo in sponda destra del torrente Bisagno è da segnalarsi, di contro, la non attuazione della prevista riconversione dell'istituto Doria in ospedale della vallata (a causa delle mutate strategie dell'Amministrazione) e la non realizzazione di alcune integrazioni della viabilità, quali ad esempio il collegamento alternativo di via Trossarelli attraverso la via dei Filtri (comunque legato al completamento dell'intervento Antelao).

In sponda sinistra del torrente Bisagno, ove le sporadiche presenze abitative risultano fagocitate dalla più consistente presenza di attività industriali, anche di nuovo impianto, l'intervento di maggiore portata è costituito dal completamento della viabilità di scorrimento, sino all'estremo nord dell'abitato, all'altezza del Ponte della Paglia.

MUNICIPIO IV MEDIA VALBISAGNO				
ambiti speciali di riqualificazione urbana e ambientale e distretti di trasformazione				
n. scheda	titolo	funz. caratterizzante	stato attuazione	note / riferimento
23e	Distretto logistico DIREZIONE E RIMESSA A.M.T. DI VIA BOBBIO	Mista	in istruttoria	interessato dalla revisione del piano logistico di A.M.T.
23f	Distretto logistico SERVIZI LOGISTICI E TECNOLOGICI DELLE GAVETTE	Servizi pubblici	attuato sett. 1 in istruttoria sett. 3	settore 3 proprietà A.M.T.
23g	Distretto logistico CENTRO ANNONARIO DI CA' DE PITTA	Servizi speciali	in istruttoria sett. 2	P.U. presentato da parte di A.M.I.U.
23h	Distretto logistico RICONVERSIONE DELL'OFFICINA A.M.T. GUGLIELMETTI	Servizi speciali	non attuato	interessato dalla revisione del piano logistico di A.M.T.
23i	Distretto logistico RICONVERSIONE AREA VOLPARA	Direzionale	non attuato	
52	Ambito speciale di riqualificazione urbana BASSO CORSO DEL TORRENTE BISAGNO -	Alveo del torrente	non attuato	progetto definitivo approvato (in attesa di finanziamenti)



56	Ambito speciale di riqualificazione urbana della ZONA DI SAN PANTALEO	Residenza	non attuato		BBc	Pino Soprano	in istruttoria	
57	Ambito speciale di riqualificazione urbana RIORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI CIMITERIALI DI CADERIVA	Servizi pubblici	in istruttoria	in approvazione variante al P.U.C.	BCs	Antelao	in attuazione	
58a	Distretto aggregato CENTRO MOLASSANA – Area centrale di Molassana	Servizi pubblici	in istruttoria	realizzazione di nuovo centro civico, di nuova viabilità e di nuovi parcheggi	BCs	Prato Verde	attuato	
58b	Distretto aggregato CENTRO MOLASSANA – Colorificio Boero	Residenza	in istruttoria	area soggetta a P.U.O.	BCs	rio Torbido	in attuazione	
59	Distretto VALLE DEL TORRENTE GEIRATO	mista	attuato parzialmente settore 6bis	problematiche di attuazione legate all'obbligo di formazione di P.U.O. esteso all'intero settore	BBc	via Vecchia di Creto	attuato	
60	Distretto NUOVO OSPEDALE E POLO PER SERVIZI DELLA DORIA	Servizi pubblici	non attuato		BBc	via Emilia Ponte Gallo (Kerfin)	attuato	
61	Ambito speciale di riqualificazione urbana ZONA PRODUTTIVA DEL BRUMA'	Industria e artigianato	in istruttoria		BBc	via Emilia 1 (Valle Rosa)	attuato	
62	Ambito speciale di riqualificazione urbana RICONVERSIONE DELLO STABILIMENTO ITALCEMENTI	Industria e artigianato	non attuato	in fase di vendita l'immobile	BBu	via Emilia	non attuato	
63	Ambito speciale di riqualificazione urbana RIQUALIFICAZIONE DI PIAZZALE MARASSI	Residenza	attuato	P.R.U. pressochè completato (residua la realizzazione dell'asilo nido)	BBc	via Emilia 2 (Fortunada)	attuato	
73	Ambito speciale di riqualificazione urbana CA' DI VENTURA	Residenza, verde e parcheggi pubblici	in istruttoria		BBc	via Terpi 1	attuato	
	Elenco Sottozone BBc, BBu, BCs, DTc				BBu	via Terpi 2	non attuato	effettuate manutenzioni straordinarie sull'edificio produttivo
zona P.U.C.	denominazione	stato attuazione	note		BBc	via val Fontanabuona/via Mogadiscio	attuato	
BBc	P.P. Via Olivo	attuato			BBc	via Mogadiscio loc. Gambaro	attuato	
BBc	via Sertoli	in attuazione			BBc	via Mogadiscio 1	attuato	lotto C Piano di Zona di Sant'Eusebio
BBu	via Bernardini 1	non attuato	immobile di unica proprietà ma con presenza di più attività tra cui un supermercato		BBc	via Mogadiscio 2	non attuato	area compresa nel Piano di Recupero Urbano di Sant'Eusebio (svuotata di fabbricabilità)
BBc	via Bernardini 2	attuato			BBc	via Valtrebbia	non attuato	
BBc	Pino Sottano 1	in attuazione			BBc	piazza S.Eusebio (chiesa)	non attuato	area compresa nel Piano di Recupero Urbano di Sant'Eusebio
BBc	Pino Sottano 2	non attuato			BBu	inizio via Mogadiscio	non attuato	
					BBc	via Montaldo/Burlando	in istruttoria	
					BBu	via Bobbio	non attuato	immobile con presenza di più attività tra cui un supermercato
					BBu	corso de Stefanis/via Montebruno	in attuazione	





Municipio V Valpolcevera

Il Municipio V Valpolcevera comprende in se i territori delle ex circoscrizioni di Rivarolo, di Bolzaneto e di Pontedecimo. Il tessuto urbano di **Rivarolo** è estremamente eterogeneo e frammentato, soprattutto relativamente alla parte ubicata nel fondovalle del Polcevera, ove insediamenti industriali, oggi in gran parte dismessi o sottoutilizzati, e ampi parchi ferroviari risultano frammisti ad insediamenti residenziali.

L'incontrollato sviluppo edilizio degli anni '50 e '60 ha inoltre aggravato la situazione, in termini di commistione funzionale e, soprattutto sui versanti collinari, di densità e di carenza di infrastrutture e di servizi.

Per quanto riguarda la carenza infrastrutturale il PUC 2000 prefigurava, per il versante collinare in sponda sinistra, il declassamento della camionale e, in sponda destra, la realizzazione di una strada parzialmente alternativa per l'abitato di Borzoli, interventi che tuttavia non hanno trovato attuazione.

Risulta invece quasi completamente realizzata la nuova viabilità di sponda destra del torrente Polcevera.

Ulteriore elemento di criticità è rappresentato dal quartiere di edilizia economica e popolare di Begato che, pur essendo stato concepito unitariamente e dotato di una discreta attrezzatura di servizi, soffre di isolamento e manca dei centri di aggregazione e socializzazione che contraddistinguono invece i centri abitati tradizionali, con un conseguente aumento del disagio abitativo.

Il PUC 2000, al fine di consentire l'ultimazione e l'organica urbanizzazione dei quartieri di Begato 9 e Begato 3, prevedeva il completamento delle infrastrutturazioni, della dotazione di servizi e di parte degli insediamenti residenziali, confermando il Programma di Recupero Urbano approvato dalla Regione, attualmente in avanzata fase di attuazione.

I principali interventi di trasformazione previsti dal PUC 2000 a Rivarolo erano però localizzati nel fondovalle, dove risultavano presenti aree produttive in larga misura e da lungo tempo dismesse.

In particolare era stata prospettata la graduale riconversione della Piana di Teglia (distretto n° 33) dove in effetti, in attuazione del settore 4, è stato effettuato il recupero di un edificio industriale per attività commerciale, residenza e connettivo urbano con recupero di spazi pubblici lungo la viabilità.

Il Piano Urbanistico Comunale confermava inoltre la trasformazione dell'area ex Filea, dove è stato realizzato un parcheggio pubblico funzionale al Centro Integrato di Via di Certosa.

Risulta invece ancora da realizzarsi la modificazione dei depositi Shell (ex S.D.M.) di Fegino, dove era prevista la costruzione di un piccolo nucleo abitativo, in prossimità dell'abitato di Fegino e di un vasto complesso artigianale/commerciale.

La struttura urbana di **Bolzaneto** è unica, almeno a livello cittadino, ed è la conseguenza della trasformazione territoriale subita per effetto della realizzazione della linea ferroviaria dei Giovi nella seconda metà del secolo scorso.

Per la realizzazione della linea ferrata furono eseguite infatti notevolissime opere di ingegneria che hanno determinato la deviazione di un tratto del corso del torrente Polcevera.

Per effetto di tale rettifica, funzionale ad un più rettilineo andamento della nuova ferrovia, è stato soppresso un meandro del torrente, ove ora sorge il nucleo di Bolzaneto, realizzato a partire dal 1860 nell'area alluvionale sottratta al corso del Polcevera.

Si è quindi in presenza di una strutturazione organica, caratterizzata da un ordito viario regolare, su cui sorgono insediamenti abitativi, spazi verdi e servizi.

La situazione di degrado e commistione con attività non compatibili, con scarsa riserva di spazi ed aree per servizi, va riferita pertanto ai nuclei storici più antichi, lungo via Barchetta e su piazza Savi, per i quali il PUC prevedeva interventi di recupero, di cui quello relativo a piazza Savi risulta stato realizzato.

Al confine nord della ex circoscrizione di Bolzaneto, alla confluenza dei torrenti Secca e Burba nel Polcevera, veniva confermata dal PUC la vocazione industriale delle aree prevedendo peraltro il completamento degli edifici previsti dal PIP della Valpolcevera, ad oggi in avanzata fase di realizzazione.

Nel basso corso del Secca veniva invece individuata una grande zona da assoggettare a trasformazione urbanistica (distretto 23 c), con la finalità di localizzare il centro anonario ortofrutticolo, con il contestuale potenziamento delle reti infrastrutturali e delle attrezzature ad esso accessorie, prevedendo inoltre la progressiva demolizione degli edifici residenziali che risultavano in parte collocati in zone critiche.

E' questa forse la trasformazione di maggior portata attuata nella zona di Bolzaneto nel periodo di vigenza del PUC; sono stati infatti realizzati:

- il nuovo mercato ortofrutticolo;
- edifici produttivi per attività del settore alimentare connesse con il mercato;
- ulteriori edifici produttivi;
- opere di riassetto idraulico;
- la razionalizzazione ed il potenziamento della viabilità;
- la realizzazione di nuovi edifici residenziali sostitutivi di quelli demoliti.

Un'altra trasformazione di rilievo attuata nel periodo di vigenza del PUC 2000 è costituita dall'intervento "Melograno", ampia zona produttiva realizzata lungo il torrente Secca al confine con il Comune di Maneseno; si segnala inoltre la realizzazione di interventi di carattere residenziale e per servizi in località Morego e lungo il corso del rio Geminiano.

Risultano invece ancora da realizzare la trasformazione del parco ferroviario in località Barabini di Teglia e, in sponda sinistra, la riorganizzazione dell'area ex Bruzzo.

L'abitato di **Pontedecimo**, per essere posto alla confluenza delle principali direttrici verso l'oltre Appennino, pertanto punto di gravitazione e riferimento per i Comuni contermini delle valli del Verde e del Ricco, ha maggiormente conservato la sua connotazione, anche successivamente alla annessione alla Grande Genova avvenuta alla fine degli anni '20. Il tessuto urbanizzato della ex circoscrizione è caratterizzato ai suoi margini dalla presenza di numerose attività industriali e/o produttive in genere dismesse, solo in parte recuperate e riconvertite.

Per agevolare le penetrazioni verso le valli del Verde e del Ricco il Piano Urbanistico Comunale proponeva la realizzazione di nuovi assi viari, ad integrazione di quelli esistenti, che però non sono ancora stati ancora eseguiti.

Nell'abitato del nucleo storico di S. Quirico il PUC individuava una evidente commistione fra residenza e attività incompatibili; commistione che, associata alla penalizzazione dell'essere marginale, privo di punti di aggregazione e di interesse, oltre che gravato dalla presenza della linea ferroviaria e della strada statale, aveva portato l'abitato ad uno stato di degrado ambientale ed edilizio.

Per ovviare a tale stato di cose, nell'ipotesi anche di una riqualificazione dell'antico borgo, il PUC aveva proposto una modesta integrazione edilizia, il cui progetto è attualmente all'esame della Civica Amministrazione.

Risultano invece completate la realizzazione della nuova fermata ferroviaria di San Quirico e la riconversione dell'area petrolifera ERG (ambito n° 28 San Biagio) ove sono stati realizzati insediamenti residenziali, commerciali, servizi pubblici ed un albergo e, immediatamente a monte (distretto 9f settore 2) un nuovo complesso artigianale.

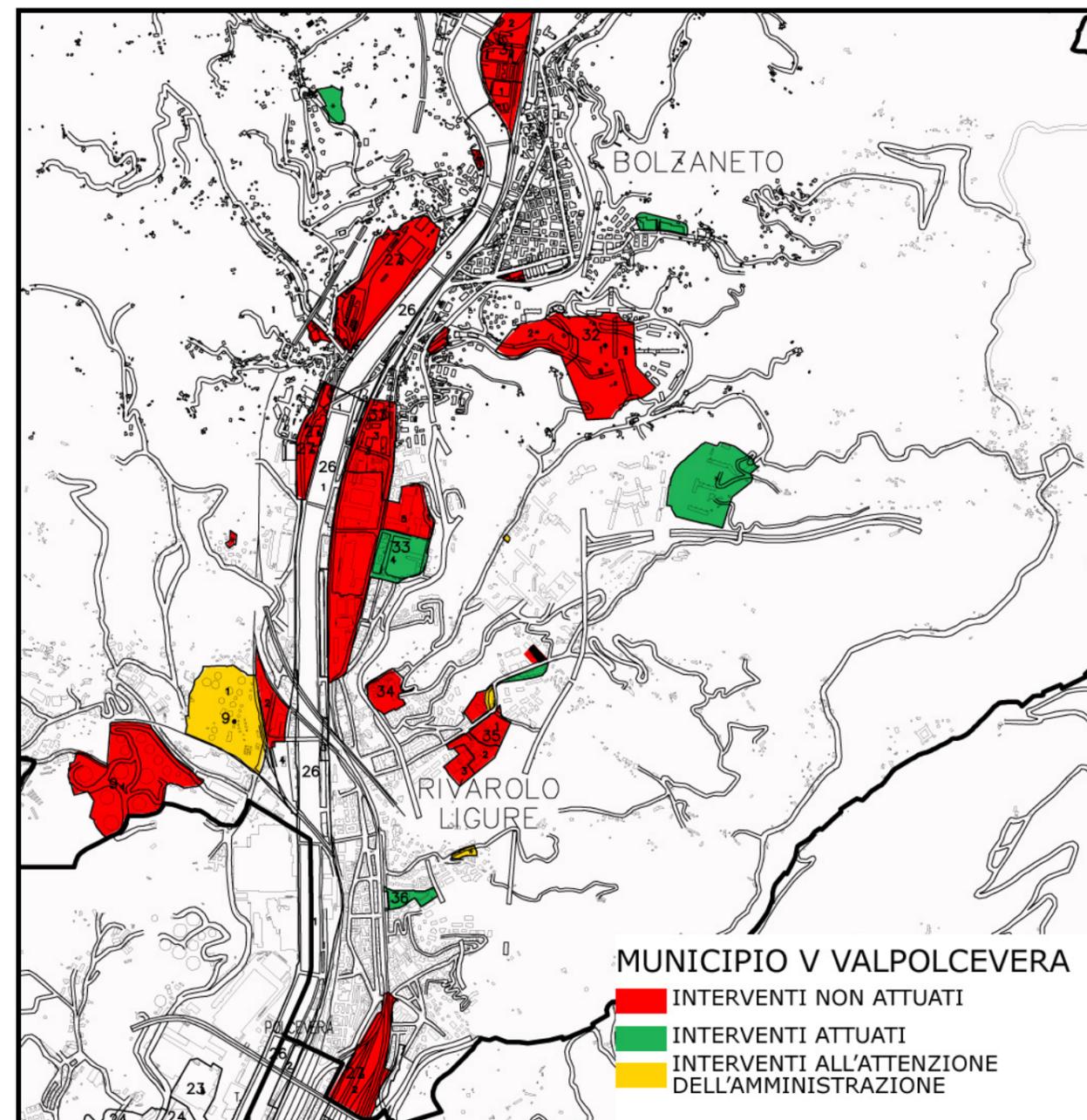
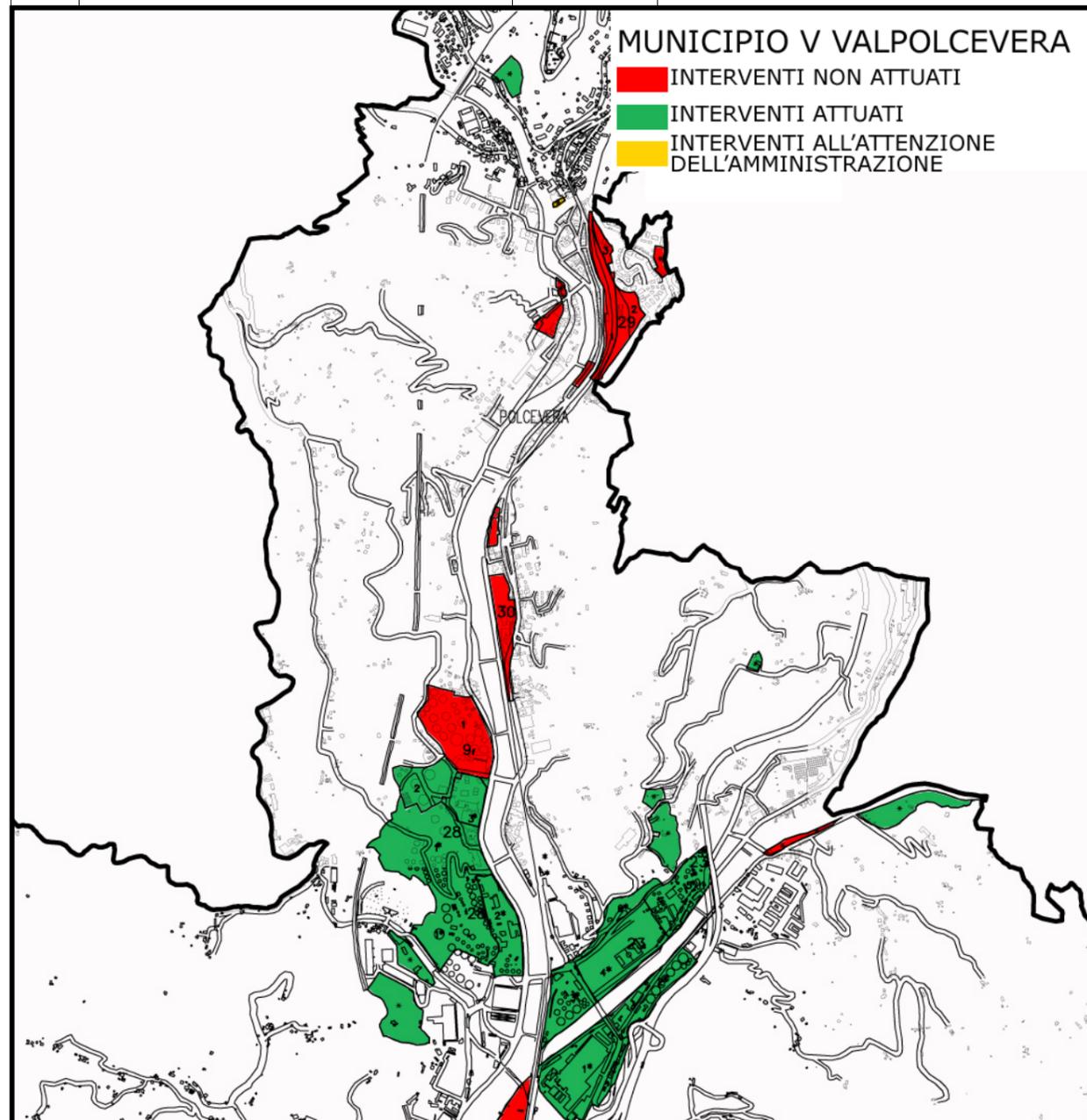
MUNICIPIO V VALPOLCEVERA				
ambiti speciali di riqualificazione urbana e ambientale e distretti di trasformazione				
n. schede da	titolo	funz. caratterizzante	stato attuazione	note / riferimento



9d	Distretto aggregato RIORDINO SISTEMA PETROLIFERO – Depositi Petroliferi di Campi e Fegino	Industria e artigianato	non attuato	presentate alcune proposte attualmente all'esame dell'Amministrazione	36	Ambito speciale di riqualificazione urbana POLO PER SERVIZI DELL'AREA EX FILEA	Servizi pubblici	attuato	
9e	Distretto aggregato RIORDINO SISTEMA PETROLIFERO – Area petrolifera Fegino	Industria e artigianato	in istruttoria	presentate proposte attualmente all'esame dell'Amministrazione	Elenco Sottozone BBc, BBu, BCs, DTc				
9f	Distretto aggregato RIORDINO SISTEMA PETROLIFERO DI S. QUIRICO	Industria e artigianato	attuato sett. 2		zona P.U.C	denominazione	stato attuazione	note	
23c	Distretto logistico MERCATO GENERALE ORTOFRUTTICOLO E FLORICOLO	Servizi speciali	attuato		BBc	Noce Bella	attuato		
26	Ambito speciale di riqualificazione urbana COMPLETAMENTO DELLA VIABILITA' DELLA VALPOLCEVERA -	Infrastrutture	in attuazione		BBc	via Campomorone	in attuazione		
27a	Distretto aggregato RICONVERSIONE PARCHI MERCI – Campasso -	Infrastrutture	non attuato		BBc	Cesino	in attuazione		
27b	Distretto aggregato RICONVERSIONE PARCHI MERCI – Trasta	Strutture Vendita	non attuato		BBc	Vallecalda	in istruttoria		
27c	Distretto aggregato RICONVERSIONE PARCHI MERCI – Squadra di rialzo di Trasta	Industria e artigianato	non attuato		BBu	via Anfossi	non attuato		
28	Ambito speciale di riqualificazione urbana EX RAFFINERIA ERG DI SAN BIAGIO	Residenza	attuato		BBu	via Gallesi	non attuato		
29	Ambito speciale di riqualificazione urbana STAZIONE FERROVIARIA DI PONTEDECIMO	Infrastrutture	non attuato		BBu	via Isocorte (Valsugana)	non attuato	immobile di grosse dimensioni frazionato in molte attività	
30	Ambito speciale di riqualificazione urbana BORGO STORICO DI SAN QUIRICO	Connettivo Urbano	non attuato	variante al P.U.C. ha stralciato dall'ambito la zona produttiva (assegnata norma speciale 27)	BBc	Morego	attuato		
31	Ambito speciale di riqualificazione urbana EX FONDERIE BRUZZO	Servizi pubblici	non attuato	approvato S.A.U.	BBc	Via Inferiore Porcile - Fosso	in attuazione		
32	Ambito speciale di riqualificazione urbana RIQUALIFICAZIONE DI BEGATO NOVE	Servizi pubblici	attuato sett. 2 in attuazione sett. 1	settore 2 (impianti sportivi e parcheggi pubblici) - settore 1 (residenze)	BBc	Isola	attuato		
33	Distretto PIANA DI TEGLIA	Residenza	attuato sett. 4		BBc	Torrente Riccò/via Anfossi	in istruttoria		
34	Ambito speciale di riqualificazione urbana OSPEDALE CELESIA	Servizi pubblici	non attuato		DTc	via Sardorella	in attuazione		
35	Ambito speciale di riqualificazione urbana RIQUALIFICAZIONE DELLA VAL TORBELLA	Infrastrutture	non attuato		BBu	via Maritano-Ortigara	non attuato	immobile di proprietà comunale sul quale sono state fatte ipotesi di trasformazione	
					BBu	via Geminiano	attuato		
					BBu	via Giro del vento	non attuato	area che comprende immobili di diverse proprietà	
					BBu	via Trasta	non attuato		
					BBc	Murta	attuato		
					BBc	via Massuccone Mazzini	non attuato	vincolo della Soprintendenza ora superato	
					DTc	P.I.P.	in attuazione		
					BBc	Begato 3	in istruttoria	settore 3 del Piano di Zona di Begato	
					BBu	via della Pietra	non attuato	sono state presentate diverse ipotesi progettuali che non si sono mai formalizzate	
					BBc	via Piombelli	in istruttoria		
					BBu	via Vezzani 1	non attuato	ipotesi di variante al P.U.C.	
					BBu	via Vezzani 2 (soda)	attuato		



BBu	via Vezzani 3	in attuazione	
BBc	via P.N.Cambiaso	in istruttoria	
BBc	via dei Molinussi	attuato	



SETTORE URBAN LAB E ATTUAZIONE PROGETTI DI AREA PORTUALE



Municipio VI Medio Ponente

Il Municipio VII Ponente comprende in sé i territori delle ex Circoscrizioni di Sestri e di Cornigliano.

L'abitato di **Sestri**, come del resto quello delle delegazioni del Ponente cittadino che hanno un'antica matrice industriale appare estremamente eterogeneo; in tali località, Comuni autonomi fino all'annessione alla Grande Genova avvenuta nel 1926, si sono infatti sviluppate molte attività industriali e cantieristiche a partire dalla fine del secolo scorso, a stretto contatto e fortemente intersecate con l'abitato.

La parte più antica, allineata lungo gli storici percorsi, si è trovata via via sempre più lontana dalla linea di costa per effetto della utilizzazione degli arenili e delle zone alluvionali: lungo la costa, a mare della ferrovia, e sui fianchi per usi produttivi; nella zona centrale e nei fondo valle del Chiaravagna e del Ruscarolo per la edificazione di quartieri popolari a fine dell'ottocento, in contemporanea con lo sviluppo industriale delle manifatture e della cantieristica.

Il Centro Storico di Sestri, prevalentemente a destinazione residenziale, per il terziario ed i servizi, con limitata commistione con attività produttive ed artigianali di tipo incompatibile, presenta, al suo interno, nuclei qualificati e zone di forte eterogeneità.

Gli insediamenti tipologicamente più pregiati sono quelli di antico impianto, allineati lungo via Sestri e le strade che con quest'ultima costituiscono ordito, ove maggiore è la concentrazione di presenze economiche, commerciali e di servizio. A cavallo del secolo il borgo antico è stato prevalentemente integrato con addizioni coerenti, anche se di livello qualitativo non eccellente, caratterizzate da edifici a blocco e in linea che rappresentano la parte più popolare dell'abitato.

Successivamente, nel dopoguerra e negli anni '60, parte del tessuto preesistente e delle attività produttive, è stata sostituita con una edilizia speculativa, ad elevata densità, particolarmente eterogenea e insufficientemente attrezzata.

Esaurite le risorse territoriali delle zone pedecollinari, negli anni del dopoguerra e più massivamente negli anni '60 e '70, in coincidenza con il boom economico che ha visto prosperare le attività industriali del ponente (basti pensare alla produzione dei cantieri navali e dell'industria meccanica e di precisione: S. Giorgio, Ansaldo, Marconi, per citare solo le più note ed importanti ed alle centinaia di officine che ne costituivano l'indotto) si è assistito all'edificazione, purtroppo senza regole, delle zone collinari lungo tutto l'arco retrostante l'insediamento più antico di Sestri, dal Chiaravagna sino a Sant'Alberto, fino allora scarsamente edificato. Si tratta di una situazione insediativa estremamente intricata, connotata da elevatissima densità, da insufficienza delle urbanizzazioni e dei servizi e da grave compromissione ambientale, a partire da una grave compromissione dei corsi d'acqua, regimentati in maniera molto costretta e difficilmente modificabile.

Per tentarne un parziale riequilibrio, il P.U.C. predisponendo un insieme di previsioni di servizi lungo i margini, prevalentemente finalizzate alla realizzazione di verde e di impianti sportivi nella valle del torrente Cantarena. La difficile situazione orografica e la parcellizzazione della proprietà delle aree non ha consentito in questi anni di concretizzare le previsioni.

E' negli 60 e 70 che sulle pendici collinari, più a monte degli insediamenti ad alta densità si è anche sviluppata una edilizia di tipologia del tutto differente, con livelli di urbanizzazione gravemente insufficienti. Una edilizia di tipo spontaneo, male organizzata e confusa che ha visto realizzare anche piccoli edifici prevalentemente mono e bi-familiari, con circostanti aree sistemate a giardini e orti; è in tali porzioni di territorio che oggi è più sentita la carenza di urbanizzazione, di servizi e di relazioni con la parte centrale di Sestri, solo in parte superata per effetto della costruzione di complessi di edilizia residenziale pubblica, e della relativa dotazione di spazi pubblici per servizi che costituiscono in genere un apprezzabile livello urbanizzativo.

Per la riqualificazione dei quartieri collinari il Piano Urbanistico Comunale proponeva l'integrazione dell'ordito infrastrutturale mediante la costituzione della continuità di tratti viari preesistenti e, come elemento comune a tutto il

Ponente cittadino, l'utilizzo urbano di tratti dell'autostrada Genova - Savona per la quale, nel tratto relativo a Sestri, è previsto un nuovo tracciato completamente in galleria tra Chiaravagna e Multedo.

Questa opzione, oltre ad assicurare migliori relazioni viarie all'interno della Circoscrizione, favorendo lo "sgrondamento" del traffico sui lati estremi dell'abitato, consente il recupero di spazi da dedicare alla sosta dei residenti ed elimina la grave soggezione oggi imposta all'abitato dall'intenso traffico autostradale.

A tale proposito occorre rilevare che le infrastrutture autostradali ricadenti nell'area genovese (A10, A7, A12, A26) pur essendo nate per favorire gli spostamenti extraurbani, svolgono di fatto anche la funzione di tangenziale per il traffico urbano e di scambio per cui l'attuale configurazione della rete autostradale è ormai inadeguata ad espletare entrambi i compiti: il traffico merci, insieme a quello cittadino e pendolare, aggiunto a quello turistico è causa di elevati livelli di congestionamento dell'area metropolitana genovese. Questo principalmente a causa della forte crescita del settore trasporti, in buona parte legato all'attività portuale che ha caratterizzato l'ultimo decennio. L'evoluzione prevista sul breve e lungo termine, restituisce un quadro della funzionalità del nodo che evidenzia la totale inadeguatezza del sistema esistente a far fronte ad incrementi, anche contenuti, della domanda di trasporto.

La società Autostrade per l'Italia ha quindi avviato da tempo un confronto con gli enti locali per individuare un nuovo tracciato autostradale di attraversamento, a monte della città, la "Gronda di Ponente", che si pone l'obiettivo di sgravare il tratto di A10 più interconnesso con la città di Genova, quello, cioè, dal casello di Genova Ovest passando per l'aeroporto e il popoloso quartiere di Pegli, sino all'abitato di Voltri, trasferendo parte del traffico su una nuova infrastruttura che si affianca all'esistente, costituendo di fatto il raddoppio.

A fronte, quindi, del nuovo quadro programmatico si configura un maggior utilizzo a favore del traffico "urbano" del tratto autostradale genovese che fa ritenere superata l'ipotesi di realizzazione della nuova carreggiata affiancata a monte di quella esistente.

La parte di abitato sviluppatasi lungo le valli del Chiaravagna e del Ruscarolo ha avuto una evoluzione non del tutto dissimile da quella delle altre parti del quartiere, con la differenza che in queste ultime permane, sino a raggiungere livelli di commistione intollerabile, la compresenza di attività produttive, artigianali, commerciali all'ingrosso e di deposito del tutto incompatibile con la residenza, anche in ragione della scarsissima infrastrutturazione viaria. Il P.U.C. individuava in questo ambito due zone di trasformazione, nelle quali l'obiettivo principale è l'adeguamento della sezione di deflusso dell'alveo dei torrenti, mediante l'allargamento e la eliminazione dei numerosi ostacoli ed impedimenti fisici oggi esistenti, la contestuale risoluzione dei problemi viabilistici, compreso l'aggiramento del centro storico, e la riorganizzazione delle attività produttive ed economiche esistenti, prevedendo inoltre la possibilità di procedere ad interventi di demolizione e ricostruzione, anche di edifici residenziali, ove questi risultino ancora compatibili con l'intorno. Altre zone di trasformazione riguardano il comparto produttivo individuabile come Polo Tecnologico di Sestri, in questo caso gli obiettivi sono il consolidamento e l'ampliamento del polo industriale elettronico integrato nel tessuto urbano circostante e la riorganizzazione della rete viaria.

In questi ultimi anni la Civica Amministrazione ha concentrato in quest'ambito il proprio impegno rivolto a sanare, in parte, il deficit in termini infrastrutturali: in virtù di accordi con i soggetti privati, frontisti delle aree lungo argine e proprietari dei sedimi stradali, è stato realizzato il collegamento stradale tra Via Puccini e Via Siffredi, si sono attivati gli interventi di adeguamento dell'alveo del torrente Chiaravagna attraverso un progetto definitivo che non prevede più, nel tratto superiore a Via Giotto, l'ampliamento della sezione d'alveo; è stato approvato il progetto di sistemazione del torrente Ruscarolo.

Relativamente al comparto della cantieristica ed alla opzione di perseguire un affaccio a mare di Sestri, il Piano Urbanistico Comunale prevedeva:

- il consolidamento e la riorganizzazione dei cantieri navali delle aree poste a mare della ferrovia, con successiva eventuale trasformazione dell'assetto dell'area a monte, da destinare a funzioni urbane compatibili;



- la riqualificazione dell'affacciò a mare mediante l'insediamento di funzioni qualificanti atte a conferire carattere di centralità urbana dell'area, favorendone, inoltre, la connessione con il centro storico della circoscrizione. Tale opzione prevede infatti la riorganizzazione della stazione e degli impianti ferroviari, in modo tale da costituire un collegamento diretto tra il tessuto urbanizzato ed i nuovi insediamenti a mare.

In merito al primo punto si segnala che recentemente è stato sottoscritto il Protocollo di Intesa fra Comune e Società Fincantieri relativo proprio alla volontà della società di concentrare nelle proprie aree a mare l'attività industriale allo scopo di liberare quelle a monte da riutilizzare per insediare attività urbane e servizi pubblici.

Per quanto riguarda il secondo punto, nel rilevare che si è ormai concretizzato in parte l'obiettivo di migliorare l'affaccio a mare mediante la realizzazione del porto turistico di Sestri dotato di una buona quantità di servizi a favore dei cittadini, si riafferma la necessità di favorire la connessione con il centro storico anche attraverso la riorganizzazione delle aree ferroviarie.

Infine, relativamente alle problematiche connesse e conseguenti la presenza delle attività estrattive nel Monte Gazzo il Piano Urbanistico Comunale considerava ad esaurimento l'attività di cava, prevedendo il risanamento del monte mediante l'istituzione di un parco e la realizzazione di impianti sportivi.

Veniva inoltre previsto un nuovo sistema di accessibilità, subordinatamente alla realizzazione del quale sarà possibile il riutilizzo del fondovalle per insediamenti produttivi e per la ricollocazione di servizi ed impianti produttivi e tecnologici.

Tra le circoscrizioni del ponente, già Comuni autonomi, aggregati alla Grande Genova nella seconda metà degli anni '20, **Cornigliano** è quella che più pesantemente ha sofferto di tale inurbamento.

Infatti da quartiere residenziale di pregio, con numerosa presenza di edifici storici in forma di "villa", che ancora ne denotano l'originaria vocazione, seppur con la presenza di insediamenti produttivi risalenti al secolo scorso - questi ultimi sorti in posizione isolata - l'abitato di Cornigliano è stato progressivamente declassato a periferia industriale.

Alle ville si sono sostituite attività industriali spesso incompatibili sino ad arrivare all'inizio degli anni '50, quando con la realizzazione del complesso siderurgico Oscar Sinigaglia è stata inesorabilmente decretata la fine di un'epoca e l'avvio di un sempre più repentino ed irreversibile processo di dequalificazione ambientale. Tale fenomeno ha determinato come effetto indotto l'abbandono del quartiere da parte dello stato sociale più abbiente con il conseguente deterioramento del patrimonio immobiliare.

L'effetto di tale ricambio è tanto più evidente se si considera il trasferimento in nuove abitazioni, realizzate a partire dagli anni '60 nelle zone collinari, quasi a voler sfuggire dalla vicinanza con il centro siderurgico, la ferrovia ed il traffico che andava in crescendo a soffocare la parte più antica.

In controtendenza rispetto a questo fenomeno è quanto può avvenire alla fine dell'epoca siderurgica, come anticipato dal P.T.C., il Piano Urbanistico prevedeva infatti la sostituzione delle attività siderurgiche con altre attività produttive, industriali, e portuali, strutturate in modo tale da favorire la creazione di una zona filtro con l'abitato.

In data 29 novembre 1999 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma dagli enti locali, dai Ministeri dei Trasporti e del Lavoro, dall'Autorità Portuale, mirato alla bonifica pubblica, al risanamento ambientale, alla riconversione e allo sviluppo del polo siderurgico di Genova Cornigliano.

Gli obiettivi generali di tale Accordo riguardano la definitiva chiusura delle lavorazioni siderurgiche fusorie dell'acciaio con conseguente rilascio da parte della società ILVA di una porzione delle aree occupate a titolo di concessione dal proprio stabilimento siderurgico, la permanenza, il riassetto, il consolidamento e lo sviluppo, nelle aree residue, delle lavorazioni siderurgiche non fusorie in attuazione del piano industriale previsto dall'accordo di programma medesimo, le tutele occupazionali, l'attuazione del piano pubblico di bonifica e risanamento ambientale delle aree del polo siderurgico.

In data 8 Ottobre 2005 è stato sottoscritto l'atto modificativo all'accordo di programma del 1999 che prevede, tra l'altro, la modifica delle perimetrazioni dei settori di intervento e la conferma, delle destinazioni funzionali previste dagli strumenti urbanistici vigenti.

Sostanzialmente viene sancita la chiusura delle così dette "attività a caldo" con relativa cessione alla città di parte delle aree dalle stesse attività occupate mantenendo e potenziando, per contro, le "attività a freddo" su una superficie di stabilimento ridotta del 30% e con una diversa perimetrazione verso la città, in modo da favorire i previsti interventi di viabilità pubblica.

In virtù di tale accordo si è sviluppato il progetto di prosecuzione verso ponente di Via Lungomare Canepa fino a collegarsi con lo svincolo del casello autostradale, progetto che potrà attuarsi grazie alla prossima apertura dei cantieri.

La futura strada rappresenta, unitamente alla chiusura dell'attività a caldo delle acciaierie, il concreto sviluppo degli obiettivi posti dal PUC in termini di complessiva riqualificazione della Circoscrizione.

Gli insediamenti residenziali sorti in collina a partire dagli anni '60, al pari di quelli di molta parte della città sono sorti e sviluppati in mancanza di una adeguata rete viaria, del tutto sprovvisti di aree per la sosta, sia pubbliche sia private, e nell'assoluta mancanza di spazi per servizi, il tempo libero, il gioco e lo sport.

Carenze che il Piano Urbanistico propone di riequilibrare mediante la riqualificazione delle ville storiche e delle relative pertinenze agricole oltre ad interventi sulla viabilità e sulle preesistenze insediative, in questo caso prevedendo, ove possibile, la sostituzione edilizia anche mediante processi di parziale alleggerimento.

Per la mancanza di incisioni orografiche significative, la circoscrizione di Cornigliano non ha un retroterra ove siano sorti borghi o nuclei isolati identificabili come unità toponomasticamente individuabili; unica presenza di rilievo l'abitato di Coronata, antico borgo rurale, che per effetto delle urbanizzazioni del dopoguerra si trova oggi "saldato" all'abitato di Cornigliano anche se attraverso una viabilità del tutto insufficiente. Strada le cui caratteristiche planoaltimetriche non sono migliorabili se non tramite rilevanti e gravose demolizioni per effetto del disordinato sviluppo insediativo al suo intorno.

Quello della carenza di una orditura infrastrutturale sufficiente è elemento comune di tutti i fenomeni insediativi a monte dell'abitato storico di Cornigliano, basti citare, per fare alcuni esempi, la disastrosa condizione di via dei Sessanta e di via Col di Lana.

In mancanza di scarsa, se non de tutto assente, infrastrutturazione viaria, essendo spesso le strade di arroccamento coincidenti con i tracciati delle strade di cantiere, nelle parti collinari di più recente realizzazione è almeno assente, o presente in maniera non significativa, la commistione tra attività incompatibili e la residenza.

Tale commistione ha invece raggiunto livelli insopportabili nel caso degli isolati più prossimi alla ferrovia sia per la vicinanza con l'acciaieria sia per la presenza di numerose attività che hanno trovato ubicazione ai piani fondi di palazzi, a prevalente destinazione residenziale, ove prima erano presenti attività artigianali compatibili, esercizi commerciali ed attività economiche in genere che sono state "espulse", determinando, come fenomeno conseguente, il deterioramento edilizio ed il degrado ambientale di cui prima si è detto.

L'avviata riqualificazione ambientale conseguente la riconversione del complesso siderurgico, porterà, come effetto indotto, il recupero dell'abitato storico di Consigliano e pertanto l'espulsione dei fenomeni di incompatibilità, primo fra tutti, la riconversione dell'area oggi occupate dal deposito AMT di via S. G. D'Acri.

Paiono aver raggiunto livelli di congestione ed incompatibilità ambientale anche le presenze abitative, pur sporadiche ed isolate, situate; lungo corso Perrone, ove in maggioranza risultano essere collocate le attività produttive, di servizio logistico e tecnologico, in questo caso la scelta effettuata dal P.U.C. era di prevedere l'allontanamento delle residenze, presenza sporadica e minoritaria, allontanamento mai avvenuto, favorendo invece il consolidamento e la razionalizzazione degli insediamenti produttivi ed il recupero di spazi per insediamenti tecnologici di supporto della mobilità e per servizi.

Per la presenza delle ville storiche, la parte di abitato prossima alla strada più antica, oggi via Cervetto e via Tonale, è quella maggiormente dotata di spazi pubblici o di uso pubblico, di aree attrezzate a verde esistenti o in via di realizzazione mediante il recupero di siti industriali dismessi come nel caso dell'ex Dufour. E' lungo tale asse che il P.U.C. proponeva il consolidamento della collocazione dei servizi di più frequente uso collettivo.



A livello di macro infrastrutture il P.U.C., nel prevedere la realizzazione della strada a mare, tale da connettere la sopraelevata con la viabilità a scorrimento della val Polcevera ed il ponente, individuava significative relazioni con la viabilità urbana ordinaria, previsioni confermate dal progetto in fase di realizzazione, in corrispondenza di:

- via S. G. D'Acri;
- Piazza Ninfeo - svincolo autostradale;
- aeroporto.

Un ulteriore collegamento viario che interessa la Circoscrizione di Cornigliano è la previsione di un raccordo diretto tra la strada litoranea e Borzoli attraverso la spianata degli Erzelli per la quale, in alternativa alla attuale utilizzazione è prevista la realizzazione di un polo di insediamenti di ricerca, sperimentazione e di terziario avanzato integrato con strutture sportive per il tempo libero e l'intrattenimento.

A tale proposito si segnala che il 4 Aprile 2007 è stato sottoscritto l'accordo di programma tra Regione, Comune e la società Genova High tech per l'approvazione del progetto urbanistico del Parco Scientifico Tecnologico di Erzelli.

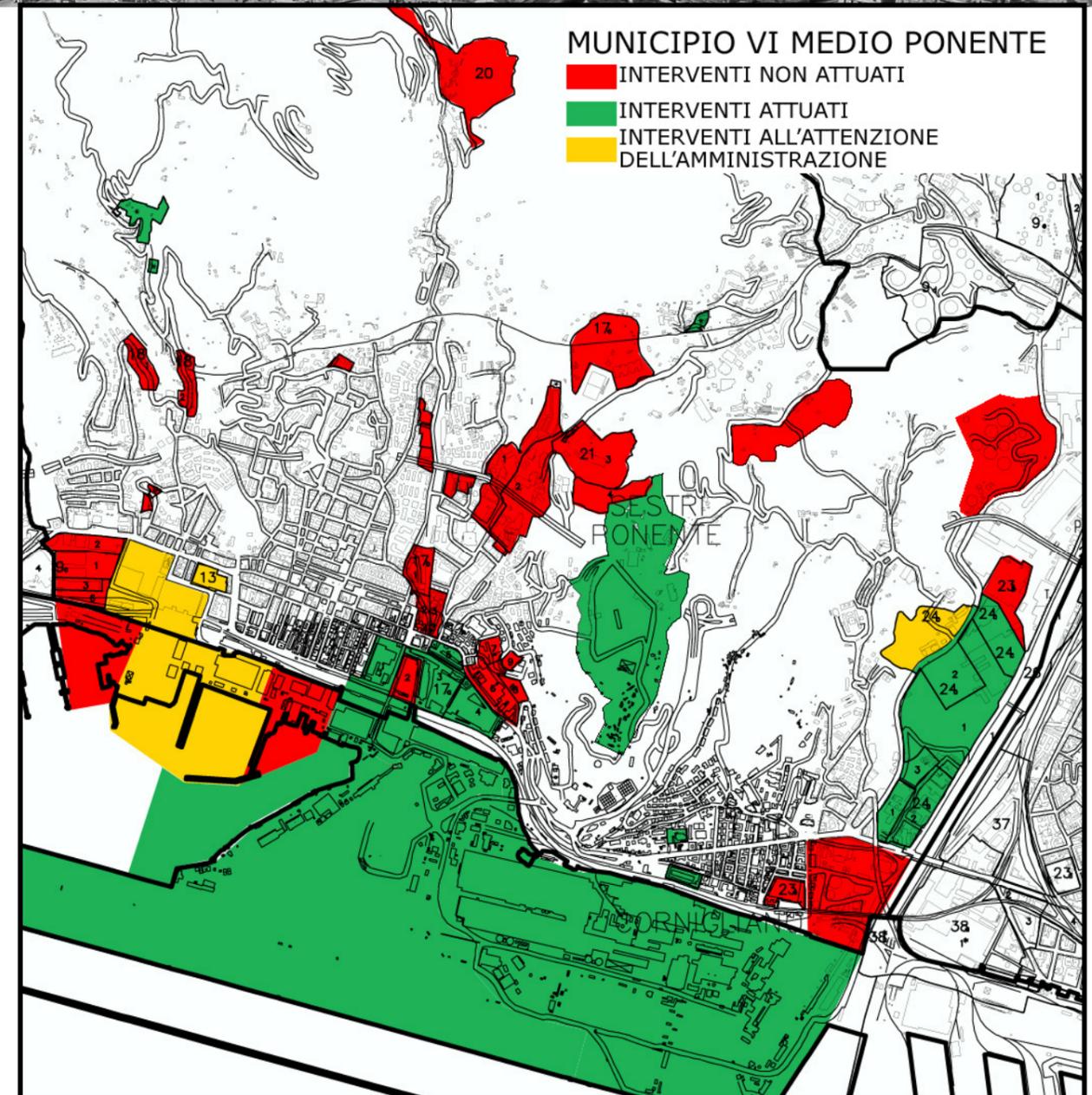
Il progetto, di cui è stata ormai avviata la fase esecutiva, riguarda la realizzazione di una consistente quantità di fabbricati per attività di ricerca e produzione ad alta tecnologia e direzionale unitamente ad una quota di residenza; il complesso che ospiterà anche la nuova sede della facoltà di Ingegneria sarà dotato di un parco verde di interesse urbano e di impianti sportivi.

MUNICIPIO VI MEDIO PONENTE				
ambiti speciali di riqualificazione urbana e ambientale e distretti di trasformazione				
n. scheda	titolo	funz. caratterizzante	stato attuazione	note / riferimento
12	AI 6 CANTIERI NAVALI disciplinata dal PTC IP ACL	Industria e artigianato	in attuazione	approvato S.A.U.
13	Ambito speciale di riqualificazione urbana CENTRO ARTIGIANI DI VIA MERANO	Industria e artigianato	in istruttoria	da valutare variante al P.U.C. per l'introduzione di parcheggi privati
14	AI 7 STAZIONE SESTRI PONENTE disciplinata dal PTC IP ACL (Porto turistico di Sestri Ponente)	Servizi pubblici	in attuazione	
14 bis	AI 8 CANTIERI AERONAUTICI disciplinata dal PTC IP ACL	Industria e artigianato	non attuato	
15	AI 10 AEROPORTO disciplinata dal PTC IP ACL	Centro intermodale	in attuazione	attuato il consolidamento ed interventi puntuali
16	AI 12 POLO SIDERURGICO NON A CICLO INTEGRALE DI CORNIGLIANO / ATTIVITA' PORTUALE disciplinata dal PTC IP ACL	Industria e artigianato	in attuazione	approvato S.A.U. Acciaierie e strada a mare

17a	Distretto aggregato POLO TECNOLOGICO DI SESTRI – Distretto Elettronica	Terziario avanzato	attuati sett. 3 e 4	
17b	Distretto aggregato POLO TECNOLOGICO DI SESTRI – Piana del Chiaravagna	Mista	non attuato	
17c	Distretto aggregato POLO TECNOLOGICO DI SESTRI – Polo di Borzoli	Terziario avanzato	non attuato	in parte interessato dalla strada di Scarpino
18	Ambito speciale di riqualificazione urbana VIA ROLLINO	Residenza	non attuato	
19	AI 11bis MONTE GAZZO disciplinata dal PTC IP ACL	Parco Urbano	non attuato	
20	Distretto PARCO E CAVE DEL MONTE GAZZO - VAL CHIARAVAGNA	Industria e artigianato	non attuato	
21	Ambito speciale di riqualificazione ambientale ZONA ARTIGIANALE DEL RIO RUSCAROLO	Industria e artigianato	non attuato	in istruttoria un progetto di demolizione e ricostruzione di un fabbricato in prossimità di passo Ruscarolo
22	AI 11 PARCO SCIENTIFICO TECNOLOGICO DI ERZELLI disciplinata dal PTC IP ACL	Terziario avanzato	in attuazione sett. 4	approvato lo S.A.U. prevista la nuova facoltà di ingegneria, parco pubblico, viabilità, parcheggi pubblici e reti infrastrutturali
23a	Distretto logistico RIMESSA A.M.T. DI VIA S. GIOVANNI D'ACRI	Servizi pubblici	non attuato	
23b	Distretto logistico CAMPI NORD	Servizi speciali	non attuato	area liberata dai capannoni industriali
24a	Distretto aggregato CAMPI – Campi Sud	Industria e artigianato	in attuazione parte del sett. 1	
24b	Distretto aggregato CAMPI – Area Produttiva di Campi	Industria e artigianato	in fase di completamento	S.A.U. approvato, residua porzione del settore 2
24c	Distretto aggregato CAMPI – Campi Nord	Industria e artigianato	attuato	
25	AI 15 DEPOSITI PETROLIFERI DI CAMPI disciplinata dal PTC IP ACL	Autoparco	non attuato	eliminati i serbatoi



26	Ambito speciale di riqualificazione urbana COMPLETAMENTO DELLA VIABILITA' DELLA VALPOLCEVERA	centro intermodale	in attuazione	
Elenco Sottozone BBc, BBu, BCs, DTc				
zona P.U.C.	denominazione	stato attuazione	note	
BBu	via Ruscarolo	non attuato		
BBu	via da Bissone	non attuato		
BBu	via Gaggero	non attuato		
BBu	via Chiaravagna 1	non attuato	proposte di trasformazione dell'area	
BBu	via Chiaravagna 2	non attuato		
BBu	via Chiaravagna 3	non attuato		
BBu	via S.G. Battista	non attuato		
BBu	via Galvani 1	non attuato		
BBc	via Galvani 2	non attuato		
BBc	via Rollino 1	attuato		
BBc	via Rollino 2	in attuazione		
BBc	via Borzoli	attuato		
BBu	via Cornigliano	attuato	trasformazione a favore attività commerciali	
BBu	via Bertolotti	in attuazione		





Municipio VII Ponente

In occasione della redazione del PUC, i territori dell'ex Circoscrizioni di Voltri, Prà e Pegli sono stati ricompresi nel Municipio VII Ponente.

L'ex Circoscrizione di **Voltri**, Comune autonomo fino al 1926 è costituito da un tessuto urbanizzato disposto lungo la costa, con caratteristiche diversificate e da nuclei residenziali nettamente distinti.

Nella zona centrale di Voltri, compresa fra il torrente Cerusa e la piana dei Barone Podestà, delimitata a monte dall'autostrada, è presente una parte consistente dell'antico borgo lineare, purtroppo caratterizzato dall'inserimento di alcuni edifici post-bellici, con caratteri e dimensioni inadeguati, e dalla presenza di alcuni vuoti, determinati dalle distruzioni belliche.

La parte urbanizzata posta a mare del borgo è di impianto tardo ottocentesco con edifici prevalentemente pre-bellici, connotato da corpi a blocco, nel cui ambito o al cui margine sorgono edifici di carattere produttivo che determinano una accentuata commistione, più evidente sotto il profilo dimensionale ed in relazione alla sottrazione di spazi essenziali che in termini di incompatibilità ambientale.

Soprattutto la porzione a mare della via Aurelia rappresenta la principale risorsa di spazi per servizi della zona; in parte si tratta di servizi già esistenti, sportivi e scolastici, aree verdi, parcheggi; in parte potenziali, considerata la fase attuale di graduale spostamento delle attività incompatibili, dettata dall'obiettivo del recupero qualitativo e quantitativo di spazi e della ricostituzione di un migliore rapporto con il mare; in questo senso un ha acquistato un valore significativo la realizzazione della passeggiata a mare che sottende il tratto di costa tra i due torrenti, Leira e Cerusa.

La parte compresa fra i torrenti Leira e Cerusa, prevalentemente post-bellica, è fortemente carente di infrastrutture viarie e di parcheggi, in ragione della limitata dimensione delle strade, della elevata densità edificatoria e della morfologia del territorio, molto scosceso.

Spicca invece come elemento di pregio la villa Duchessa di Galliera, circondata da un bellissimo parco.

Ancora a monte sorge poi l'ospedale S. Carlo, dotato nel recente passato di una confacente viabilità di accesso che ha in parte alleggerito i problemi dell'urbanizzato sottostante.

La parte a levante del Leira, fino a comprendere l'edificato di via Ventimiglia, anch'essa post-bellica, è pur sempre ad elevata densità ma, per la più favorevole orografia, risulta meno congestionata e maggiormente dotata di spazi per attività di servizio (impianti sportivi, scuole).

Il settore dell'abitato prossimo alla foce del torrente Leira è notoriamente soggetto a ricorrenti inondazioni, cui dovrebbero fornire una concreta e duratura risposta gli interventi in corso di realizzazione o programmati dalla Provincia.

La parte centrale dell'insediamento di Voltri, dalla stazione ferroviaria al torrente Cerusa, soffre inoltre di problemi di traffico, particolarmente accentuati per il tratto compreso fra la stazione e il torrente Leira; al fine di alleviare questo problema il P.U.C. individua alcune previsioni infrastrutturali, non attuate, piuttosto impegnative, costituite da una galleria stradale di aggiramento della porzione di ponente dell'abitato, da una nuova strada a mare, limitata al segmento di levante, e dalla integrale riorganizzazione della stazione e dei binari ferroviari che dovranno essere riposizionati differentemente, prevedendo un parcheggio di interscambio.

A tale proposito si segnala che il potenziamento del Nodo Ferroviario di Genova, tratta Voltri – Brignole, approvato ai sensi della "legge obiettivo", dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), ed in fase di avvio delle relative opere, riguarda anche l'infrastrutturazione ferroviaria che attraversa il quartiere dove il previsto slittamento a mare del fascio di binari adiacenti all'Aurelia consente il recupero a favore della città di una consistente "fascia" a disposizione per migliorare sia l'assetto viario che la qualità dell'urbanizzato. La nuova stazione, anch'essa prevista dal progetto, disposta in corrispondenza dell'ex stabilimento Verrina, potrà usufruire di una buona dotazione di

parcheggio di interscambio da recuperare nell'area del demanio portuale, a mare della linea ferroviaria. Un ulteriore vantaggio per il quartiere, in termini di maggiori spazi a servizio del quartiere, consegue all'accorciamento dei binari di fine corsa presenti in corrispondenza della vecchia stazione

A monte dell'autostrada, alle spalle di via Ventimiglia, sorge il quartiere di Voltri 2, realizzato nell'ambito di un Piano di Zona 167, con una densità più contenuta e una relativa disponibilità di spazi; questo insediamento non presenta spiccati problemi specifici di ordine funzionale, mentre non può essere considerato sufficientemente qualificato in termini di integrazione con gli insediamenti preesistenti, essenzialmente per la cesura rappresentata dall'autostrada, e in termini di inserimento ambientale. Per ridurre la separazione con le altre parti di Voltri, il P.U.C. aveva prospettato, ed oggi è avviata la progettazione, la riconversione dello stabilimento Verrina, al fine di costituire un fulcro di attrazione comune. Il progetto, predisposto in forma di Schema di Assetto Urbanistico, a fronte del recupero di una pari quantità di Superficie Agibile dello stabilimento, individua una buona dotazione di spazi per servizi pubblici e prevede la creazione dell'utile collegamento viario tra l'Aurelia e Via Ventimiglia.

Gli insediamenti di Vesima, Crevari, Fabbriche, Fiorino, Crovi e Acquasanta rappresentano realtà a sé stanti, in prevalenza costituite da nuclei di carattere storico, spesso di notevole valenza ambientale, nel cui ambito sono stati realizzati edifici con caratteristiche stridenti, prevalentemente nel primo dopoguerra. Ognuno di questi insediamenti manifesta esigenze di carattere minuto che assumono una valenza localmente rilevante. Il P.U.C. tende ad offrire adeguate risposte ancorché la dimensione dei principali problemi richieda specifici approfondimenti progettuali di scala adeguata; a titolo di esempio è utile citare la reiterata richiesta di un accesso veicolare, di dimensioni contenute, per il settore di ponente di Crevari, che richiede una progettazione specifica ma che risulta assentibile in termini normativi. A tale proposito si segnala che il Consiglio Comunale ha approvato la variante al P.U.C. che prevede un tracciato stradale in grado di fornire accessi carrabile alle case sparse ad ai piccoli insediamenti del versante occidentale di Crevari a partire dal punto di connessione tra Via Gainotti e Via Nuova di Crevari

L'ex Circoscrizione di **Pra'**, Comune autonomo fino al 1926 ha un tessuto urbanizzato con caratteristiche tipologiche ed insediative assai differenziate.

La zona centrale, più antica, allineata secondo l'antico percorso della strada litoranea, è caratterizzata da edifici a schiera il cui andamento è, a tratti, interrotto dai collegamenti verso mare. A valle di tale insediamento, in epoca tardo ottocentesca, è sorta una ulteriore "palazzata" verso mare, in questo caso caratterizzata da edifici a blocco prospicienti la nuova strada litoranea realizzata in aderenza alla linea ferroviaria.

In questa parte di abitato è piuttosto scarsa la commistione tra residenza ed attività produttive, artigianali e di deposito di tipo incompatibile.

Tale commistione è invece del tutto evidente agli estremi dell'abitato più antico: a levante le fonderie S. Giorgio, a ponente le Officine del Gas, ridimensionate a supporto logistico della Azienda Mediterranea Gas.

Il P.U.C. propone una riqualificazione nel senso di prevedere per le aree delle Officine del Gas destinazione a servizi, andando ad integrare il nucleo esistente in sponda sinistra de basso corso del torrente Branega; dotazione di servizi particolarmente importante soprattutto per la vicinanza con il denso abitato di Palmaro che ne è quasi del tutto sprovvisto.

Relativamente al miglioramento delle condizioni ambientali e di commistione oggi presenti nell'estremo levante della Circoscrizione di Prà, il Piano Urbanistico Comunale, individuava un' Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana (n.7 Distretto produttivo di Prà) ove la prospettiva di consolidamento e riqualificazione delle attività industriali dovrebbe essere coniugata proprio con l'eliminazione dei principali fattori di incompatibilità fra abitato e zona produttiva. A tale proposito si segnala che, in virtù dello Schema di Assetto Urbanistico approvato ancora nel 1999, in questi anni sono stati attuati una serie di interventi di ristrutturazione sui fabbricati industriali presenti sul lato di levante dell'area, mentre è stata presentata all'Amministrazione Comunale l'istanza del permesso a costruire, previa demolizione del capannone che ospitava la fonderia della San Giorgio, di un volume edilizio a destinazione produttiva di notevole dimensione.



L'area verde, individuata come opera "standard", ai piedi del futuro fabbricato industriale, assume il compito di coniugare la presenza dell'insediamento industriale con il tessuto urbano prossimo all'area.

Nel primo dopoguerra e in maniera più preponderante negli anni 60 vi è stata una forte urbanizzazione, prima della parte pianeggiante pedecollinare e poi della fascia collinare.

L'edificazione di notevoli volumi edilizi, servizi ha sostituito la pregevole coltivazione orticola delle piane di Palmaro e del Branega, mentre veniva aggredita la collina in zona Villini Negrone e da ultimo con l'edificazione dei quartieri di Edilizia Economica Popolare nelle località Cà Nuova e S. Pietro.

Il tessuto realizzato nel primo dopoguerra e poi successivamente negli anni '60 è quello che maggiormente soffre della carenza di urbanizzazioni e servizi.

Occasione per il riequilibrio e per una confacente dotazione di adeguati spazi per servizi è offerta dalla cosiddetta "fascia di rispetto", zona posta a mare della linea ferroviaria ove è in corso la realizzazione di consistenti attrezzature e di servizi ad uso del quartiere, compreso il mantenimento di un canale navigabile, premessa per la realizzazione di un campo per la pratica della voga e, più in generale, delle pratiche sportive connesse con la fruizione del mare.

A tale proposito si rileva che la Civica Amministrazione ha approvato, nel 2007, un nuovo Schema di Assetto Urbanistico relativo al tratto di litorale di Prà, con riferimento in particolare alla cosiddetta "fascia di rispetto"

Relativamente alla necessità di trovare soluzioni alla insufficienza della viabilità, riscontrabile nelle parti collinari, il P.U.C., nell'ambito della più ampia e significativa previsione di una strada a mare, tra Multedo e Sampierdarena, proponeva anche la dismissione della carreggiata più antica dell'autostrada Savona - Genova, tra il casello di Voltri e il viadotto Varenna, possibile mediante la creazione di una nuova carreggiata affiancata a monte dell'attuale Genova - Savona. In questo modo si avrebbe avuto una strada di cornice in grado di "sgravare" il traffico collinare, in alternativa alla scadente viabilità esistente, e si sarebbero ridotti i fattori di acuta incompatibilità ambientale che si registrano attualmente.

A tale proposito occorre rilevare che le infrastrutture autostradali ricadenti nell'area genovese (A10, A7, A12, A26) pur essendo nate per favorire gli spostamenti extraurbani, svolgono di fatto anche la funzione di tangenziale per il traffico urbano e di scambio per cui l'attuale configurazione della rete autostradale è ormai inadeguata ad espletare entrambi i compiti: il traffico merci, insieme a quello cittadino e pendolare aggiunto a quello turistico è causa di elevati livelli di congestionamento dell'area metropolitana genovese. Questo principalmente a causa della forte crescita del settore trasporti, in buona parte legato all'attività portuale che ha caratterizzato l'ultimo decennio. L'evoluzione prevista sul breve e lungo termine, restituisce un quadro della funzionalità del nodo che evidenzia la totale inadeguatezza del sistema esistente a far fronte ad incrementi, anche contenuti, della domanda di trasporto.

La società Autostrade per l'Italia ha quindi avviato da tempo un confronto con gli enti locali per individuare un nuovo tracciato autostradale di attraversamento, a monte della città, la "Gronda di Ponente", che si pone l'obiettivo di sgravare il tratto di A10 più interconnesso con la città di Genova, quello, cioè, dal casello di Genova Ovest passando per l'aeroporto e il popoloso quartiere di Pegli, sino all'abitato di Voltri, trasferendo parte del traffico su una nuova infrastruttura che si affianca all'esistente, costituendo di fatto il raddoppio.

A fronte, quindi, del nuovo quadro programmatico si configura un maggior utilizzo a favore del traffico "urbano" del tratto autostradale genovese che fa ritenere superata l'ipotesi di realizzazione della nuova carreggiata affiancata a monte di quella esistente

Una notazione a parte spetta ai quartieri collinari di Cà Nuova e S. Pietro; si tratta di insediamenti di edilizia economica popolare ove, nonostante sia apprezzabile la dotazione di urbanizzazioni e servizi, risulta complessivamente carente la qualità e viene vissuto con disagio l'isolamento dal resto del quartiere, creando condizioni di scarsa vivibilità. Il disagio abitativo è in larga parte attribuibile alla distanza dal centro più antico della circoscrizione ove più attive sono le presenze economiche, commerciali e di relazione.

Anche in questo caso il Piano Urbanistico Comunale persegue l'obiettivo della riqualificazione e della integrazione di contatto tra i nuovi quartieri e gli insediamenti di ristrutturazione urbanistica.

Per la mancanza di significative incidenze orografiche verso l'entroterra, a differenza di altre delegazioni, Prà non ha nuclei o frazioni isolate a monte, se non quelle costituite da modestissime aggregazioni di edifici rurali che ne rispecchiano e testimoniano la matrice agricola e per le quali il P.U.C. conferma la vocazione, intendendo favorire non solo il mantenimento, ma anche il consolidamento delle preesistenze, con particolare riferimento alla presenza delle coltivazioni specializzate in serra tipiche del luogo.

La zona centrale di Pegli, realizzata in epoche differenti con caratteri edilizi piuttosto qualificati, risulta di buon livello complessivo sotto il profilo urbanistico ma soffre di accentuati problemi di viabilità.

La dotazione di spazi verdi e la dotazione di parcheggi, raggiungono standards quantitativi e qualitativi superiori alla media cittadina, mentre la viabilità soffre di una disfunzione ricorrente in altre aree cittadine; in particolare, in assenza di sbocchi laterali, le strade degli insediamenti più antichi, localizzati lungo la costa, vengono percorse dai notevoli flussi passivi generati dagli insediamenti post bellici, sorti immediatamente a monte.

La situazione che si determina è quella di un inevitabile transito della totalità dei veicoli nelle strade più strette, solo limitatamente alleviata dalla strada di cornice di via Ungaretti, che conduce in senso opposto a quello espresso dalla domanda prevalente, e senza che possano influire le viabilità incomplete del settore di via Laviosa o del Varenna. Sembra questo l'aspetto problematico più rilevante in termini diffusi, dato che la qualità degli insediamenti è tendenzialmente buona, comprese ampie parti di quelli post-bellici, ed in particolare le zone collinari verso la località Vetta e viale Modugno che sono caratterizzate da edilizia di tipo signorile, in ville, villini o condomini di piccole dimensioni circondati da ampi spazi verdi. Fanno eccezione gli insediamenti posti nei fondovalle dove sono localizzati insediamenti di scarsa qualità, soprattutto per le precarie, se non addirittura carenti, urbanizzazioni, come appare del tutto evidente in via Rexello e via della Pineta.

In queste ultime parti si osserva anche una certa commistione tra residenza ed attività artigianali di tipo non compatibile, in particolare di autocarrozzerie ed officine.

Per il miglioramento delle condizioni di accessibilità il P.U.C. interveniva prevedendo l'integrazione della viabilità esistente, con la prospettiva di riutilizzo ad usi urbani della carreggiata più antica dell'autostrada Genova - Savona, per la quale resta valido quanto riportato in proposito per la circoscrizione di Prà, in modo da costituire una viabilità di cornice che possa far gravitare la maggiore parte del traffico sugli estremi dell'abitato ed in particolare, a levante, sulla strada a mare della quale il P.U.C. prevedeva la realizzazione sino a Sampierdarena, in connessione conseguentemente con la viabilità della val Polcevera e la strada sopraelevata. In questi anni di vigenza del PUC l'attività progettuale inerente la strada a mare del ponente vede concretizzarsi il tratto di prolungamento verso ponte di Lungomare Canepa fino a Piazza Savio compreso il collegamento con il casello autostradale di Genova Aeroporto.

Assai differente è la situazione di Multedo, dove il livello di commistione è accentuatissimo e riguarda la presenza di attività altamente pericolose, come gli impianti petrolchimici e petroliferi e il porto petroli. L'abitato di Multedo ne risulta ampiamente condizionato, anche se spesso gli edifici sono di buona qualità, compresi quelli di recente realizzazione.

Il P.U.C. prevedeva conseguentemente l'allontanamento degli impianti più critici:

- per l'area Fondega Nord il mantenimento dei depositi petroliferi nell'assetto e nella consistenza attuale oltre alla razionalizzazione degli insediamenti artigianali posti in prossimità dell'argine del Varenna;
- per l'area Fondega Sud lo smantellamento degli impianti petroliferi e la riconversione dell'area per attività produttive compatibili con il tessuto urbano;
- per i depositi ed impianti dell'Agip e della Carmagnani, ed in generale per l'area posta nel basso corso del torrente Varenna, compreso lo stabilimento Elah, viene di massima confermata la previsione del P.T.C. per la riconversione ad usi residenziali e per funzioni compatibili;



- per i depositi ed impianti della Superba, il cui ambito territoriale è individuato come settore dell'ampia zona di trasformazione al confine tra Pegli e Sestri sono previsti analogamente lo smantellamento e la riconversione secondo le indicazioni già contenute nel P.T.C..

Per quanto riguarda le aree di cui ai precedenti punti l'unico intervento che si può annotare riguarda la eliminazione dei serbatoi di Fondegga sud, intervento propedeutico alla riconversione dell'area ad usi produttivi.

Una notazione a parte merita il porto petroli di Multedo per il quale il P.U.C. considerava l'opzione, peraltro anticipata dallo stesso P.T.C., relativa alla sua delocalizzazione a mare, al fine di garantire la sicurezza dell'abitato e conseguentemente il recupero dell'affaccio a mare di Multedo, da destinare ad attività compatibili.

Negli anni immediatamente successivi all'approvazione del PUC è intervenuta l'approvazione del Piano Regolatore Portuale (D.C.R. n.61/2001) che prevede di concentrare le attività petrolifere all'interno di un nuovo perimetro, dislocato nella parte di ponente all'attuale configurazione. Il piano portuale prevede di localizzare un nuovo polo per le rinfuse alimentari liquide e solide, concentrando nella porzione di levante dell'attuale porto petroli sia le rinfuse liquide alimentari presenti altrove che significative quote di nuova espansione. All'interno della riorganizzazione di quest'area territoriale il disegno delle infrastrutture ed il collegamento con la viabilità esterna assumono particolare rilevanza per il funzionamento dell'assetto interno previsto. In sintonia con quanto indicato dal PUC, il PRP conferma la possibilità di accedere in area portuale senza interferire con il traffico urbano.

L'estremo ponente di Pegli comunemente noto come Pegli Ovest, rispetto al resto detta Circoscrizione è quello che maggiormente soffre della carenza, o meglio della insufficienza, di servizi ed è quello che risulta essere meno dotato sotto il profilo delle attività economiche, commerciali e di servizio; inoltre l'incompleta realizzazione della rete viaria ne accentua la disorganicità complessiva.

La rivitalizzazione di questo quartiere potrà avvenire come effetto indotto dalla sistemazione della costa e dalla realizzazione delle strutture, servizi ed impianti relativi; inoltre si prevedono la riqualificazione dell'area a confine con l'abitato di Prà e la parziale interconnessione della viabilità incompiuta.

In tal senso si è avviata ormai da tempo il percorso di rilascio della concessione demaniale nel tratto di costa compresa tra il Risveglio e il Castelluccio in ragione della realizzazione di un porto turistico che potrà ospitare, tramite limitati riempimenti circa 450 posti barca, 250 posti auto a servizio dell'attività nautica e 250 a carattere pubblico. Questi ultimi potranno costituire un utile dotazione per la funzione di interscambio quando si realizzerà la fermata ferroviaria-metropolitana, prevista in corrispondenza con Piazza Lido.

Infine, il tessuto urbanizzato della Circoscrizione di Pegli comprende a monte, al confine con la Circoscrizione di Prà, il quartiere di Edilizia Economica Popolare ex lege n. 167/62 e, più in alto, collegato con la strada litoranea tramite via Ungaretti, il quartiere di Pegli 2, caratterizzato da abitazioni di tipo signorile che pur dotate di ampi spazi per il tempo libero, lo svago e lo sport hanno un livello di altre dotazioni alquanto scarso, tali da farlo gravitare sul centro per i bisogni più elementari.

La struttura urbanizzata di Pegli si conclude, infine, con i vari nuclei residenziali, in questo caso veramente frammisti ad attività produttive e di cava lungo la val Varenna: gli abitati di Tre Ponti, Granare, Cesino e San Carlo di Cese, solo per citare i più consistenti e conosciuti. Un tema particolarmente significativo affrontato dal P.U.C. e per il quale vengono previste adeguate soluzioni è la risoluzione delle tematiche idrogeologiche afferenti il corso ed il bacino del torrente Varenna, in questo senso sono previste opere di regimentazione ed inalveamento del corso d'acqua mediante l'adeguamento della sua sezione di scorrimento.

Relativamente alle cave il P.U.C. ne prevedeva la coltivazione ad esaurimento proponendo il loro graduale utilizzo per attività produttiva logistica ed impianti tecnologici, previa realizzazione di un'adeguata viabilità.

Nei contempo viene perseguito il mantenimento dell'attività agricola e della fruizione dell'ambiente agreste anche mediante la specifica previsione di attività agrituristiche.

MUNICIPIO VII PONENTE

ambiti speciali di riqualificazione urbana e ambientale
e distretti di trasformazione

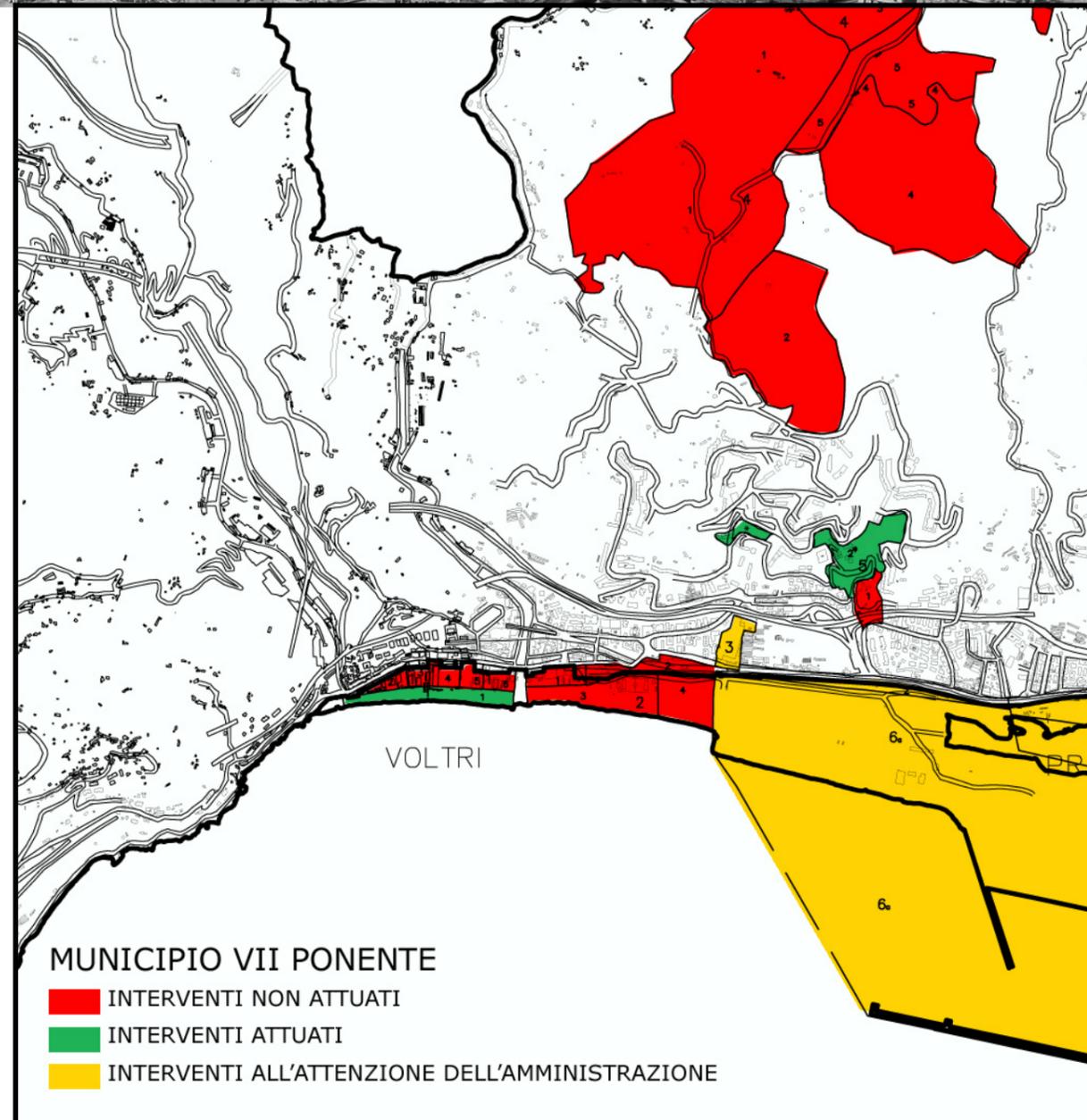
n. scheda	titolo	funz. caratterizzante	stato attuazione	note / riferimento
1	Ambito speciale di riqualificazione urbana LITORALE DI VOLTRI	Servizi pubblici	attuato sett. 1	realizzata passeggiata a mare
2	Ambito speciale di riqualificazione urbana ZONA DI RISPETTO ABITATO DI VOLTRI	Servizi pubblici	in attuazione parte sett. 2	Nuova stazione F.S. e park di interscambio di prossima realizzazione
3	Ambito speciale di riqualificazione urbana EX STABILIMENTO VERRINA	Connettivo Urbano	in istruttoria	da approvare S.A.U.
4	Distretto GOLF E ATTREZZATURE PER IL TEMPO LIBERO	Servizi pubblici	in istruttoria	da definire Accordo di Programma avente valore di P.U.O.
5	Ambito speciale di riqualificazione urbana SETTORE DI PALMARO DEL PIANO DI ZONA 167	Connettivo Urbano	in attuazione sett. 2	realizzazione di edificio commerciale (variante P.U.C.)
6a	Distretto aggregato NUOVO PORTO E LITORALE PRA'-PEGLI – Nuovo Porto di Voltri Prà	Attività trasportistiche	in istruttoria	
6b	Distretto aggregato NUOVO PORTO E LITORALE PRA'-PEGLI – Fascia di rispetto e canale navigabile di Prà	Servizi pubblici	in attuazione	S.A.U. approvato - Interventi inseriti nel P.O.R. finanziato
6c	Distretto aggregato NUOVO PORTO E LITORALE PRA'-PEGLI – Approdo nautico di Pegli	Servizi pubblici	in istruttoria	in corso di stesura progetto definitivo da approvare in Accordo di Programma (DPR 509/97)
7	Ambito speciale di riqualificazione urbana ZONA PRODUTTIVA DI PRA'	Industria e artigianato	in istruttoria sett. 3	S.A.U. approvato
8	Ambito speciale di riqualificazione urbana PASSEGGIATA A MARE E LITORALE DI PEGLI	Servizi pubblici	in istruttoria	approvato P.U. (delibera del 23 aprile 2009)
9a	Distretto aggregato RIORDINO SISTEMA PETROLIFERO – Foce torrente Varenna	Residenza	attuato sett. 1	P.U. del settore 2 non istruito per problematiche legate alla realizzazione della strada sul Varenna
9b	Distretto aggregato RIORDINO SISTEMA PETROLIFERO – Fondegga Nord	Impianti produttivi speciali	attuato sett. 1	nel settore 1 il P.U.C. conferma i depositi petroliferi (300.000 mc)

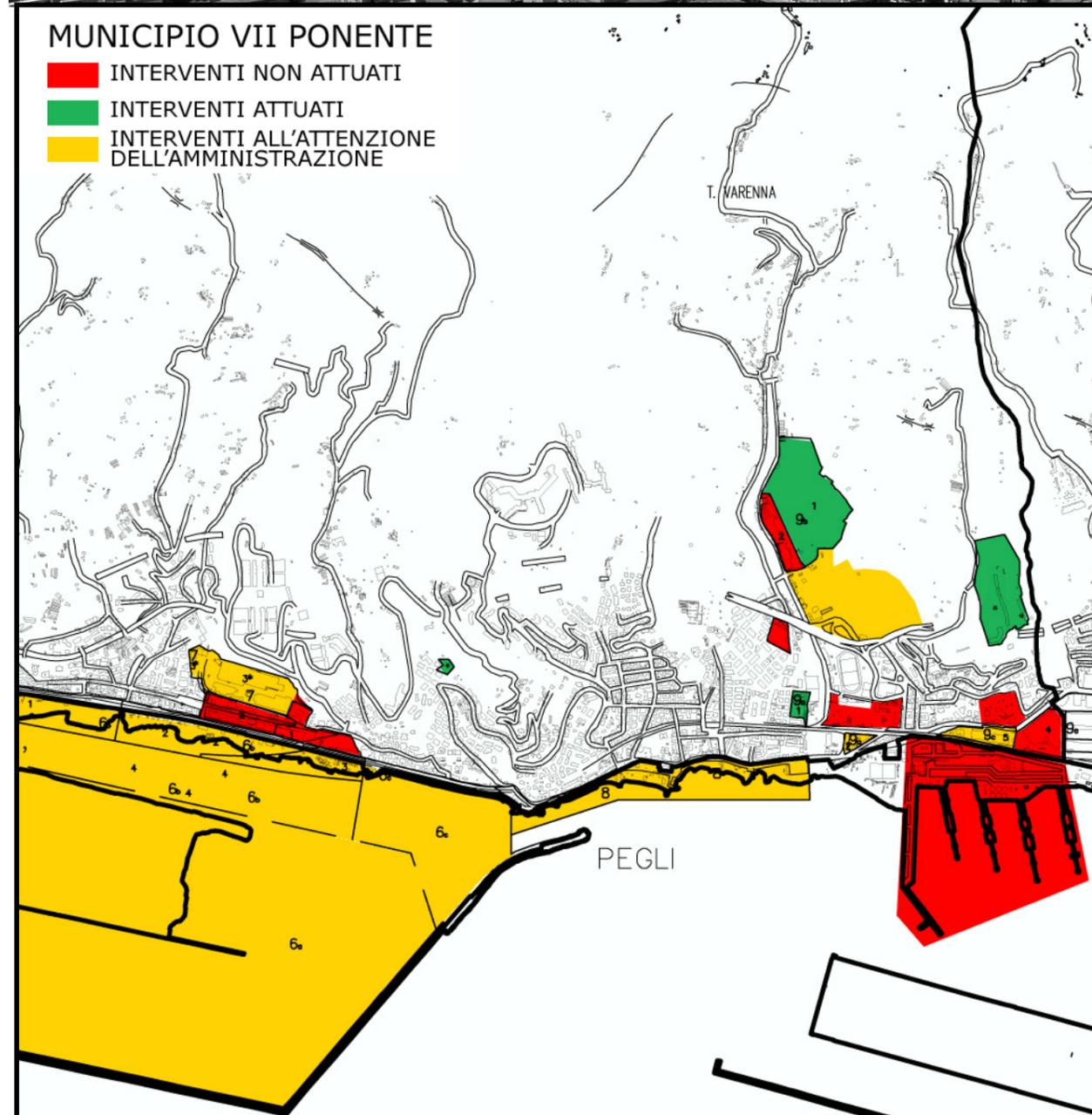


9c	Distretto aggregato RIORDINO SISTEMA PETROLIFERO MULTEDO	Industria e artigianato	non attuato	approvato S.A.U. settore 5 - variante al P.U.C.
10	AI 4 LITORALE DI MULTEDO disciplinata dal PTC IP ACL	Servizi pubblici	non attuato	settori 2 e 3 oggetto del PRP
11	AI 2 FONDEGA SUD disciplinata dal PTC IP ACL	Industria e artigianato	in istruttoria	eliminati i serbatoi, da valutarsi riutilizzo dell'area a fronte di proposte da parte di ENI

Elenco Sottozone BBc, BBu, BCs, DTc

zona P.U.C.	denominazione	stato attuazione	motivazioni mancata attuazione
BBc	via Martiri del Turchino	attuato	area compresa nel P.R.U. di Prà, Voltri
BBc	via Laviosa	attuato	
BBc	villa Gavotti	attuato	
BBu	via Varena	non attuato	







Municipio VIII Medio Levante

Il Municipio VIII Medio Levante comprende in se i territori delle ex circoscrizioni Foce, San Martino ed Albaro.

Il quartiere **Foce**, realizzato a partire dalla fine del XIX secolo, è stato edificato secondo un ordito viario regolare, ad assi ortogonali, caratterizzato dalla presenza di arterie stradali di notevole ampiezza intercalate con slarghi e spazi sistemati a giardini o dove sono stati realizzati diversi edifici pubblici.

Tra le criticità individuate dal P.U.C. 2000 si evidenzia l'insufficienza idraulica del tratto terminale del torrente Bisagno, alla quale lo strumento urbanistico pensava di ovviare prevedendo l'aumento della relativa portata nel tratto a valle della ferrovia, mediante il rifacimento della copertura secondo un diverso schema strutturale e mediante l'impiego di tecniche e materiali innovativi, ad oggi parzialmente realizzato.

Un altro elemento di criticità, tuttavia non ancora risolto, era stato individuato nella presenza della rimessa AMT di via Maddaloni, ingombrante sia in termini di spazi sottratti sia in ragione del conseguente movimento di automezzi di grosse dimensioni in un tessuto edilizio ad alta densità abitativa.

La ex circoscrizione di **San Martino** presenta un tessuto urbanizzato estremamente disorganico, sia in termini di destinazioni e di funzioni insediate, sia per quanto riguarda i tipi edilizi.

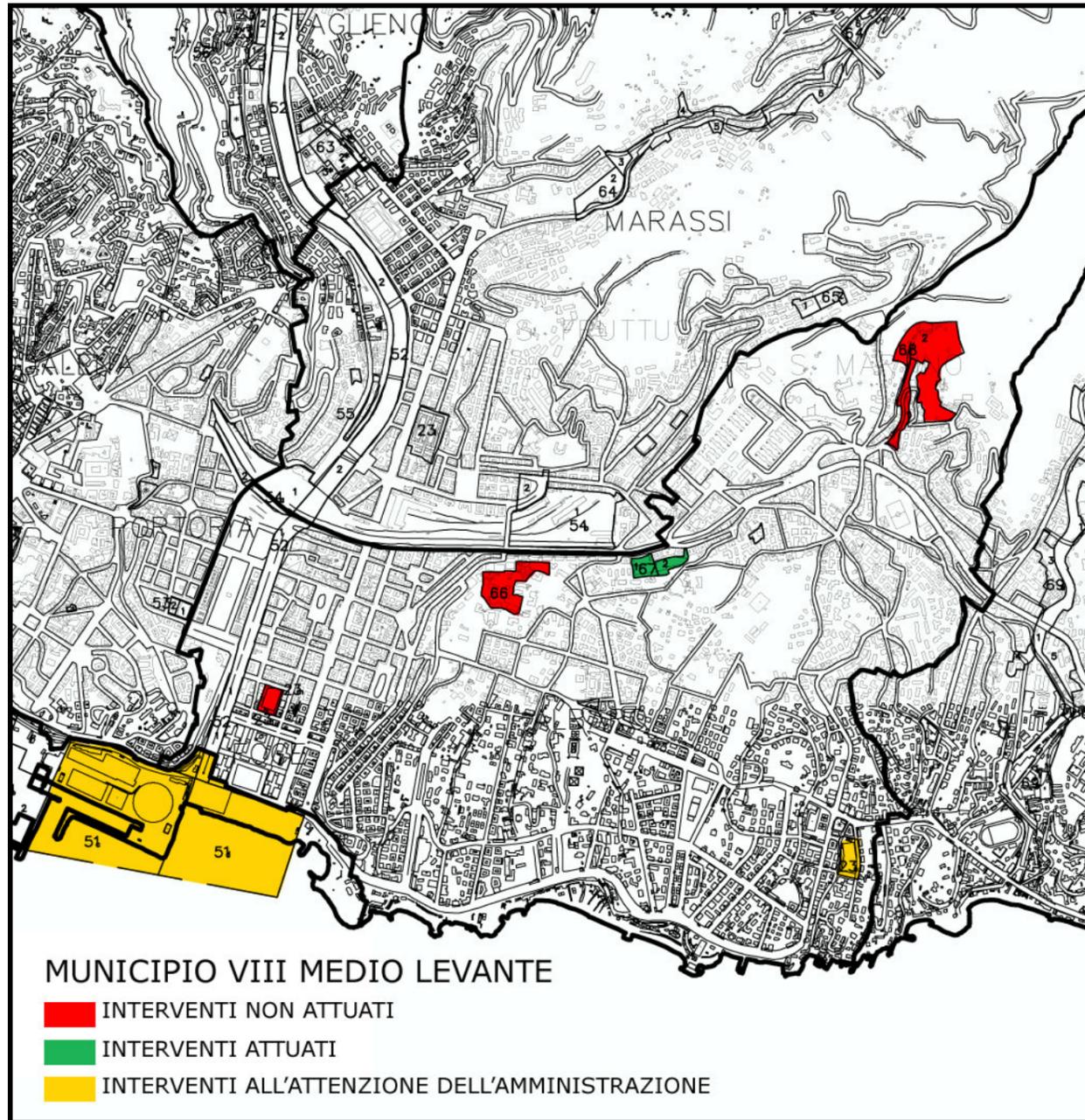
Al fine di ovviare, almeno in parte ai problemi di questo territorio il PUC 2000 aveva proposto la riorganizzazione e la riqualificazione dell'accessibilità della valle del Rio Chiappeto, che interessa via Cei - via Fratelli Canale - via Sapeto, strade molto strette che coincidono con i tracciati delle piste di cantiere utilizzate per costruire gli edifici con carenza di spazi per la sosta, ad oggi non ancora attuata; si segnala tuttavia, nella stessa zona, la realizzazione di alcuni interventi di parcheggi privati che hanno contribuito a dare parzialmente soluzione al problema della sosta.

Il quartiere di **Albaro** risulta qualificato e piuttosto equilibrato, anche se si riscontrano alcune situazioni critiche, nelle aree edificate con maggiore densità edilizia o nelle ricorrenti situazioni di viabilità, anche secondaria, incompiuta; in queste zone risulta più accentuata la carenza di aree di sosta che pare risolvibile esclusivamente realizzando parcheggi interrati. La dotazione di servizi ed attrezzature è complessivamente buona e comprende la passeggiata di corso Italia che termina nel suggestivo borgo di Boccadasse.

Le previsioni pianificatorie più rilevanti del PUC 2000 riguardavano la conversione di aree utilizzate per scopi specifici o per usi impropri; in tal senso si segnala l'avviata riconversione a residenza e spazi pubblici del deposito AMT di via Amaldo da Brescia (S.A.U. approvato con Del C.C 61/2009).

Il trasferimento della Facoltà e degli Istituti di Ingegneria a Erzelli (non ancora realizzato) consentirà inoltre la riconversione dell'insediamento Universitario di viale Causa.

MUNICIPIO VIII MEDIO LEVANTE				
ambiti speciali di riqualificazione urbana e ambientale e distretti di trasformazione				
n. scheda	titolo	funz. caratterizzante	stato attuazione	note / riferimento
23m	Distretto logistico RIMESSA A.M.T. DI VIA MADDALONI	Servizi pubblici	non attuato	
23n	Distretto logistico RIMESSA A.M.T. DI BOCCADASSE	Servizi pubblici	in istruttoria	S.A.U. da approvare
51b	Distretto aggregato RIPARAZIONI NAVALI - FIERA - Riparazioni Navali di Levante -	Infrastrutture	attuato	bozza nuovo Accordo di Programma
51c	Distretto aggregato RIPARAZIONI NAVALI - FIERA - Fiera Internazionale	Servizi speciali	in istruttoria	bozza nuovo Accordo di Programma
51d	Distretto aggregato RIPARAZIONI NAVALI - FIERA - Litorale di Piazzale Kennedy	Servizi pubblici	in istruttoria	bozza nuovo Accordo di Programma
52	Ambito speciale di riqualificazione urbana BASSO CORSO DEL TORRENTE BISAGNO	Alveo del torrente	in attuazione	progetto definitivo fino a Brignole approvato (in attesa di finanziamenti ultimo tratto Diaz - Brignole)
54a	Distretto aggregato FERROVIA - Stazione Brignole	Infrastrutture	in attuazione settore 1	approvato progetto definitivo stazione metro
66	Ambito speciale di riqualificazione urbana RICONVERSIONE DELL'INSEDIAMENTO UNIVERSITARIO DI VIALE CAUSA	Residenza	non attuato	progetti di demolizione di manufatti con accantonamento della superficie da utilizzarsi nell'ambito
67	Ambito speciale di riqualificazione urbana EX STABILIMENTO SAIWA	Servizi pubblici	attuato	
68	Ambito speciale di riqualificazione urbana VALLE DEL RIO CHIAPPETO	Infrastrutture	non attuato	proposta di variante al P.U.C.





Municipio IX Levante

Nell'ambito del territorio del Municipio IX Levante, estremamente articolato, ricadono insediamenti con caratteristiche notevolmente differenziate (valle Sturla, Sturla, Quarto, Quinto, Nervi e S. Ilario).

A livello complessivo il Municipio soffre di una evidente insufficienza viaria che ha il suo elemento più critico nella via Timavo, ove convergono le direttrici per Borgoratti, Apparizione, S. Desiderio e Bavari e nella via Tanini.

Al fine di ovviare a tali criticità il PUC 2000 aveva previsto la realizzazione di una nuova viabilità lungo il corso del torrente Sturla (distretto aggregato 69 a), di fatto non realizzata, l'allargamento del sedime di via Cadighiara, dove si segnala un intervento puntuale connesso alla realizzazione di un parcheggio privato interrato in corso di approvazione, ed il collegamento tra via Monaco Simone e corso Europa mediante un nuovo tratto veicolare, in prolungamento di via Shelley, per la realizzazione del quale sono ad oggi in corso le procedure espropriative.

Tra gli interventi realizzati nel periodo di vigenza del PUC si segnala l'Ambito 69 B -Fondovalle del Torrente Sturla - che risulta in attuazione relativamente alla messa in sicurezza degli argini del Torrente medesimo nella parte terminale. (Via Era - Brigata Salerno).

Lungo i torrenti Priaruggia e Bagnara sono state avviate le riconversioni di fabbricati produttivi a funzione residenziale con recupero di spazi pubblici, parcheggi, verde e opere di riqualificazione paesaggistica ambientale attraverso opere di demolizione e ricostruzione (ex Siquam; ex Zilliken; ex Depositi Farmaceutici; ex Till Fisher; ecc).

Si evidenzia la conclusione dei lavori delle opere di urbanizzazione Ex Motel Agip riferite al parco pubblico e il completamento del complesso di Villa Spinola, connesso all'intervento nella Badia di Villa Quartara, proposto dalla fondazione G. Gaslini. Risulta in avanzata fase istruttoria il progetto di recupero della Villa Spinola con contestuale realizzazione di parcheggi e Asilo Nido Comunale in via Priaruggia nel lotto E dell'Accordo di Programma tra il Comune di Genova, Regione Liguria e Provincia di Genova .

Risultano inoltre completati gli insediamenti di Edilizia Residenziale Pubblica di Costa D'orecchia e Colle degli Ometti.

Nell'abitato di S. Desiderio permangono invece le criticità evidenziate dal PUC 2000 sia in termini di insufficienza di spazi sia per la presenza di situazioni di commistione fra residenza ed attività produttive in parte dismesse (Civica Depositeria). Nel levante cittadino, in particolare a Nervi, il PUC individuava quale criticità il problema della viabilità e dei parcheggi, in ragione della scarsa disponibilità di spazi e delle rilevanti caratteristiche paesaggistiche della zona; peraltro la vocazione dell'area, di notevole richiamo verso l'esterno, evidenzia particolarmente questo problema; le soluzioni ad oggi proposte ed attuate sono tutte incentrate sulla realizzazione di parcheggi privati, anche di notevoli dimensioni, e risultano pertanto solo di parziale efficacia in termini di dotazione di spazi per la sosta pubblica.

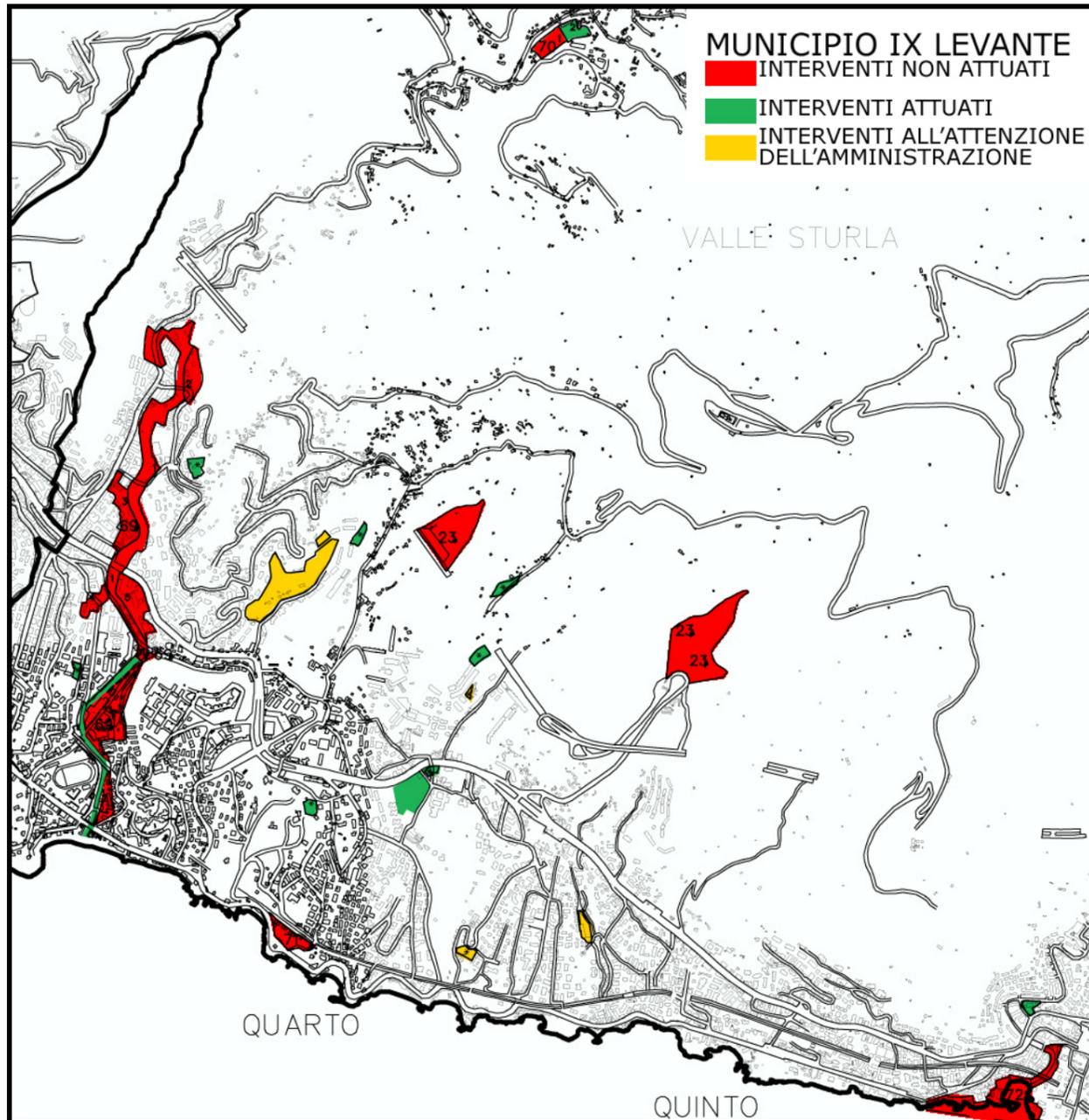
Sempre nell'ambito dell'abitato di Nervi si segnala l'avvenuta sistemazione idraulica del Torrente Nervi e delle opere connesse in copertura dello stesso.

MUNICIPIO IX LEVANTE				
ambiti speciali di riqualificazione urbana e ambientale e distretti di trasformazione				
n. scheda	titolo	funz. caratterizzante	stato attuazione	note / riferimento
23o	Distretto logistico NUOVA RIMESSA A.M.T DEL RIO PRIARUGGIA	Servizi pubblici	non attuato	

23p	Distretto logistico VALLETTA DEL RIO BAGNARA	Servizi pubblici	non attuato	
69a	Distretto aggregato FONDOVALLE DEL TORRENTE STURLA – Nuova viabilità di Borgoratti	Infrastrutture	non attuato	proposta di variante al P.U.C.
69b	Distretto aggregato FONDOVALLE DEL TORRENTE STURLA – Fondovalle del torrente Sturla	Strutture Vendita	in attuazione	(messa in sicurezza argini)
70	Ambito speciale di riqualificazione urbana AREA CENTRALE DI SAN DESIDERIO	Servizi pubblici	attuato sett. 2	
71	Ambito speciale di riqualificazione urbana STAZIONE FERROVIARIA DI QUARTO	Parcheggi pubblici	non attuato	variante al P.U.C. in itinere
72	Ambito speciale di riqualificazione ambientale PORTICCIOLO E PASSEGGIATA DI NERVI	Servizi pubblici	non attuato	

Elenco Sottozone BBc, BBu, BCs, DTc

zona P.U.C.	denominazione	stato attuazione	note
BBc	via Buratella	attuato	
BBc	rio Penego/via shelley	attuato	(casa C rio penego 1)
BBc	Costa d'orecchia	in attuazione	(errata perimetrazione)
BBc	villa Carrara/via Vecchi	attuato	
BBu	via Isonzo	non attuato	immobile di consistenti dimensioni frazionato in più attività tra cui un supermercato.
BBc	via Bottini	attuato	
BBc	via Cavallotti	attuato	
BBc	via Somma/viale Franchini	attuato	
BBc	viale Quartara 2	non attuato	P.P. annullato dal T.A.R. Liguria
BBu	via del Commercio (enel)	attuato	
BBu	via Majorana	in istruttoria	
BBc	corso Europa 1/via Borghero	in attuazione	
BBc	corso Europa 2 (motel agip)	attuato	
BBc	via Pianelletti	in istruttoria	
BBc	via degli iris	attuato	





Sintesi degli elementi fondativi

L'attuazione del PUC 2000 è avvenuta principalmente mediante il ricorso ad aggiornamenti periodici e a varianti, anche a carattere strutturale, che hanno virato gli obiettivi originari per introdurne altri.

Il ricorso agli aggiornamenti ed alle varianti è stato massiccio a partire dal 2001 sino al 2008, con ben 39 Delibere del Consiglio Comunale in ulteriore crescita con provvedimenti in corso di formalizzazione (adeguamento disciplina del commercio, degli alberghi, alla L.R. 16/2008, ecc.).

In termini sostanziali il PUC vigente ha avuto una attuazione non programmata, anche per la mancata redazione del Programma Attuativo previsto dall'art. 7 bis delle relative Norme di Attuazione, che avrebbe dovuto contenere l'esplicitazione delle azioni di governo del territorio, delle strategie e delle priorità, nonché la precisazione delle modalità e dei contenuti dell'azione pianificatoria.

Tale Programma attuativo, peraltro in linea con le disposizioni di cui all'art. 55 della L.R. 36/1997, sarebbe dovuto essere stato approvato all'inizio di ogni mandato amministrativo ed avere validità pari alla durata in carica del governo comunale e da approvarsi da parte del Consiglio Comunale, previa effettuazione di ampie consultazioni con la popolazione, con le organizzazioni e con gli operatori.

L'esito complessivo che si ricava dalla verifica puntuale dello stato di attuazione del PUC 2000, è quello di un alternarsi di eventi significativi, peraltro anche frutto di varianti, e di trasformazioni non ancora attuate, nel contesto di una gestione della parte ordinaria del Piano che ha fatto registrare rilevanti problematiche, segnatamente per quanto concerne i meccanismi del trasferimento della edificabilità nell'ambito delle sottozone BA e BB, con il manifestarsi di interventi edificatori, prevalentemente nelle aree del levante cittadino, scarsamente compatibili dal punto di vista paesaggistico e del corretto inserimento urbanistico.

In questo contesto il supporto decisivo all'attuazione del Piano è stato prevalentemente impresso dalle trasformazioni programmate nel PTC regionale dell'Area Centrale Ligure, in attuazione del quale sono stati avviati e/o compiuti rilevanti interventi.



Sommario

Lettura del tema per Municipi.....	609
Municipio I Centro Est.....	609
Municipio II Centro Ovest	613
Municipio III Bassa Valbisagno	615
Municipio IV Media Valbisagno.....	617
Municipio V Valpolcevera	620
Municipio VI Medio Ponente.....	623
Municipio VII Ponente.....	627
Municipio VIII Medio Levante	632
Municipio IX Levante.....	634
Sintesi degli elementi fondativi.....	636
Sommario	637