

616

L'Amministratore Delegato

URBAN LAB PIANIFICAZIONE
73
Fg MAG. 2012

Roma, 2 maggio 2012



alla c.a. del

SINDACO DEL
COMUNE DI GENOVA
Prof. Marta Vincenzi
via Garibaldi, 9
16124 GENOVA



DIRETTORE SVILUPPO
URBANISTICO
E GRANDI PROGETTI
Ing. Paolo Tizzoni
Via di Francia, 1
16154 GENOVA

URBAN LAB

DIRETTORE SVILUPPO
URBANISTICO
E GRANDI PROGETTI
Ing. Paolo Tizzoni
Via di Francia, 1
16154 GENOVA

RESPONSABILE UNICO DEL
PROCEDIMENTO
Dirigente del Settore Urban Lab e
Pianificazione in Area Portuale
Arch. Anna Iole Corsi
Calata De Mari
16126 GENOVA

Oggetto: Osservazioni al progetto preliminare del piano urbanistico comunale adottato con D.C.C. n. 92 del 7.12.2011

Il sottoscritto CARLO DE VITO, nella sua qualità di rappresentante legale della Società "FS SISTEMI URBANI" S.R.L. (di seguito "FSSU"), con sede in Roma, piazza della Croce Rossa 1, titolare delle attività di sviluppo immobiliare dei beni appartenenti al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane,

anche per conto di FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A. (di seguito "FSI"), RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A. (di seguito "RFI"), TRENITALIA S.P.A. (di seguito "TI"), FS LOGISTICA S.P.A. (di seguito "FSLog"), Società tutte con sede in Roma, piazza della Croce Rossa, 1 e per conto di GRANDI STAZIONI S.P.A. con sede in Roma, via Giovanni Giolitti, 34,



a ciò debitamente autorizzato dai rispettivi rappresentanti legali, formula le seguenti

OSSERVAZIONI

in relazione al Progetto Preliminare del Piano Urbanistico Comunale adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 92 del 7.12.2011, ai sensi dell'art. 38, comma 2, lettera b1) e lettera d) della legge regionale 4 settembre 1997 n. 36 e s.m.i.

Le Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, per conto delle quali sono presentate le seguenti osservazioni, sono proprietarie, ciascuna nel proprio asset patrimoniale, di beni e complessi immobiliari ferroviari ed ex ferroviari, nel territorio comunale di Genova.

La scrivente Società "FS Sistemi Urbani", anche a nome delle altre società del gruppo indicate in epigrafe, ha preso visione ed analizzato i contenuti e le previsioni contenute nel Progetto Preliminare del Piano Urbanistico Comunale adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 92 del 7.12.2011, con specifica attenzione alle aree ferroviarie coinvolte nel processo di pianificazione delle nuove strategie del PUC, ed espone, nel presente documento, osservazioni puntuali, nello spirito di collaborazione per la migliore riqualificazione delle aree stesse.

OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE:

1. Si conferma in via generale la funzione istituzionale dei beni di proprietà ferroviaria, ricadenti in Codesto Comune, sui quali tutti gli interventi ritenuti opportuni (manutenzione, ricostruzione, nuova costruzione, Piano Regolatore Ferroviario, ecc...) sono consentiti con la sola applicazione della normativa speciale di seguito esposta.

Pertanto nella cartografia occorre vi sia sempre indicata su tali beni, anche con eventuale simbologia differente da quella solitamente utilizzata per gli impianti ferroviari, la destinazione a infrastruttura e a impianto ferroviario (Xf), con rimando alle relative norme di attuazione.

Oltre la sede della linea ferroviaria in essi sono compresi, i fossi laterali, i terreni occupati con le siepi i muri, e altre chiusure stabili, comprese le loro distanze legali dai fondi vicini, le opere d'arte quali sottopassi, aree, edifici (fabbricati uffici, servizi accessori, case cantoniere,



ferrovia ecc...), manufatti e attrezzature di stazione, di scalo merci e di servizio all'esercizio ferroviario (quali ad esempio sottostazioni elettriche, ed impianti elettrici in genere, officine, ricovero carrelli, fabbricati ricoveranti impianti tecnologici di telecomando, telecontrollo e telediagnostica, parchi ferroviari, platee di lavaggio ecc...), strade di servizio, spazi e strutture di parcheggio e di viabilità, immediatamente connessi alle stazioni.

In relazione all' art. 38 comma 3 della L.U.R. 36/97 è doveroso rappresentare che secondo gli articoli 15 secondo comma e 24 della Legge 210/85, nonché secondo la sentenza del T.A.R. del Lazio Sez. III 27.12.98 n. 2049, i beni destinati all'esercizio ferroviario sono beni destinati a pubblico servizio e sono equiparati a quelli del patrimonio indisponibile dello Stato, quindi non possono essere sottratti alla loro destinazione senza il consenso dell'Ente Ferrovie dello Stato ora Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

Al fine di evitare errate applicazioni della legislazione vigente riguardo le opere ferroviarie (interventi di manutenzione, ricostruzione, nuova costruzione, Piano Regolatore Ferroviario, ecc...) è opportuno richiamare nelle norme di attuazione del piano, le normative speciali, di seguito enunciate:

- Circolare del Ministero dei LL.PP. Direzione Generale Urbanistica n.1918 del 16.11.77, recante norme in materia di ordinaria manutenzione degli impianti industriali;
 - Legge n. 210 del 17.05. 1985 Istituzione dell' Ente Ferrovie dello Stato;
 - Circolare del Ministero dei LL.PP. n. 363 del 09.04.1990 Opere Statali da sottoporre all' accertamento di Conformità ex art. 81 del D.P.R. 616/77;
 - oltre al D.P.R. 616/77, art. 81 come modificato dall' art. 2 del D.P.R. 383/94.
2. Nelle Norme del Piano va richiamato espressamente il rispetto del D.P.R. 753 del 11.07.80, "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell' esercizio Ferroviario e di altri servizi di trasporto"; al riguardo si precisa che è necessario che venga richiamata anche sulla cartografia dei vincoli la fascia di trenta metri ex articolo 49. Si richiama anche l'osservanza degli articoli 52, 53, 55 del D.P.R. stesso.

Riduzioni alle distanze prescritte devono essere richieste a:

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Direzione Territoriale Produzione di Genova
Struttura Organizzativa Ingegneria e Tecnologie
Via Andrea Doria n. 5
16126 Genova



e saranno eventualmente autorizzate solo ai sensi e nei limiti dell'articolo 60 del D.P.R. stesso.

Quanto sopra si applica sia alle opere che necessitano titolo abilitativo edilizio semplice sia ai Progetti unitari e ai Piani attuativi.

Poiché il Decreto Ministeriale 23.02.71 n. 2445 fissa le norme tecniche per gli attraversamenti e parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas per la parte interferente con le ferrovie e altre linee di trasporto, occorre prevedere pertanto un richiamo anche al succitato decreto.

3. In data 3.10.2008 la Regione Liguria, il Comune di Genova e Ferrovie dello Stato hanno sottoscritto un Protocollo di Intesa, in cui è stato sancito l'obiettivo del potenziamento del sistema ferroviario di Genova e le linee guida per il riassetto urbanistico delle aree ferroviarie.

Tale documento prevede di lavorare congiuntamente, per l'elaborazione di un Piano Direttore in cui definire sia gli interventi di potenziamento infrastrutturale, di mobilità e di riassetto urbano, che individuare le aree ferroviarie da riqualificare nel Nodo di Genova.

Rispetto a tale elaborazione congiunta, in data 20.12.2010 è stata deliberata dalla Giunta Comunale (DLG 00437/2010) l'approvazione di una bozza di Piano Direttore ed elaborata, a cura dei firmatari, un'Intesa a latere per gli aspetti urbanistici, con allegate specifiche schede urbanistiche relative allo stato di avanzamento del nuovo progetto preliminare di PUC. Tale documentazione è stata trasmessa dal Comune di Genova – Direzione Generale Area Territorio, Sviluppo Urbanistico ed Economico e Grandi Progetti Territoriali - con nota del 3.06.2011 prot. 181265.

Nella formulazione delle presenti osservazioni, tali documenti di seguito chiamati "Schede del Piano Direttore", costituiscono un riferimento rispetto agli avanzamenti e sviluppi raggiunti nel corso delle trattative tra l'Amministrazione Comunale ed il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, e pertanto verranno citati nella definizione delle richieste di modifica.

4. Osservazione alle Norme Generali - art. 14 Prestazioni di sostenibilità ambientale - comma 5

La norma prevede la minimizzazione dell'impermeabilizzazione dei suoli richiedendo che gli interventi, nei distinti ambiti, garantiscano specifici Rapporti di permeabilità, intendendo con questo il rapporto tra la superficie permeabile e la superficie fondiaria; in tale rapporto la superficie permeabile è la porzione di superficie fondiaria non impegnata da manufatti fuori terra o interrati lasciata a terreno naturale, mentre la superficie fondiaria, è la sola superficie



asservita o di intervento, detratte le eventuali superfici per opere di urbanizzazione primaria e secondaria. Si osserva che nell'ambito SIS – S il rapporto di permeabilità deve essere garantito in misura del 30% con riduzione al 20% nel caso siano previsti sistemi di ritenzione temporanea delle acque meteoriche, mentre negli ambiti AR – PU e AR – PI la percentuale iniziale da garantire è del 20% riducibile al 10% con l'introduzione di vasche di compensazione. Tale norma, risulta essere molto restrittiva e di difficile applicazione soprattutto in presenza di lotti di superficie fondiaria limitata e caratterizzati da superfici ad oggi impermeabilizzate, come ad esempio il lotto di Buozi Zingari, ovvero tutti i lotti nei quali si prevedono parcheggi a raso e/o interrati.

Pertanto, attesa l'impossibilità di rispetto della suddetta norma, si richiede che per le singole fattispecie si prevedano deroghe alle misure prescritte.

5. Osservazione alle Norme Generali - Part.18 Distretti di Trasformazione

Comma 3.11: la norma richiede che la progettazione dei Distretti speciali di Concertazione debba essere sottoposta a concorsi di idee su bandi concertati con la C.A. Si osserva che la richiesta modalità di attuazione a mezzo di concorso di idee, determina ritardi nelle fasi di progettazione senza raggiungere lo scopo di accrescere la qualità dell'intervento e soprattutto senza garantirne la realizzazione. Infatti l'affidamento del progetto attraverso tale modalità concorsuale avviene sulla base di un'idea progettuale non sempre sostenibile dal punto di vista tecnico economico.

Si richiede pertanto, ove necessario mantenere la formula concorsuale, che la norma venga modificata eliminando la dicitura “concorsi di idee” e, in subordine, che venga sostituita con “concorsi di progettazione”.

Comma 3.12: la norma prevede che le trasformazioni inerenti agli “immobili ed alle aree ferroviarie non più necessarie all'esercizio ferroviario interne a tutti i Distretti di trasformazione, si attuino attraverso uno o più Accordi di Programma”.

Si richiede che tale punto venga modificato prevedendo l'Accordo di Programma solo in specifici casi da individuare di volta in volta e che comunque, tale procedura non sia prevista nei casi in cui il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane sia unico proprietario delle aree in trasformazione. Infatti si ritiene che l'ordinaria prassi amministrativa e gli accordi sottoscritti tra il Gruppo FSI e gli Enti pubblici, garantiscano il raggiungimento degli obiettivi comuni della trasformazione urbana.

Inoltre si osserva che l'ultimo capoverso dello stesso comma, prevede che negli Accordi di programma suddetti vengano esplicitate le quote di reimpiego delle plusvalenze conseguibili



dalle trasformazioni urbane, da destinarsi al potenziamento del sistema ferroviario genovese e dei servizi integrati per la mobilità. Si richiede la cancellazione di tale ultimo capoverso poiché contiene riferimenti ad accordi previsti e stabiliti con la Regione, e che pertanto esulano dagli scopi e dagli indirizzi del PUC, quale documento di pianificazione strategica del territorio comunale.

SINTESI OSSERVAZIONI

1.	VOLTRI SCALO	Ripristino Distretto di Trasformazione Urbana e destinazione residenziale
2.	PEGLI	Richiesta norma speciale per realizzazione parcheggi e conservazione impianto urbanistico, ripermetrazione per la presenza di cubatura esistente
3.	SAMPIERDARENA STAZIONE	Omogeneità di parametri urbanistici settori 1 e 2
4.	BUOZZI ZINGARI	Deroga rapporto di copertura per la permeabilità
5.	SESTRI PONENTE STAZIONE	Impossibilità allargamento sede stradale
6.	PIERAGOSTINI	Destinazione produttivo - logistica
7.	CERTOSA	Ripristino Distretto di Trasformazione Urbana; IUI=2
8.	CAMPASSO	Aumento IUI e nuove funzioni
9.	FEGINO	Conferma previsioni della variante – ambito con disciplina urbanistica speciale n.50 (AR – PU)
10.	TRASTA	Ampliamento perimetro e funzioni (grandi superfici vendita)
11.	PONTEDECIMO	Aumento IUI e nuove funzioni
12.	TERRALBA	Trasferimento superfici e unione settori



13.	QUINTO	Ripristino destinazione residenziale, e ripermimetrazione per la presenza cubatura esistente
14.	NERVI	Parcheggio fuori terra e commercio
15.	PRINCIPE STAZIONE e BRIGNOLE STAZIONE	Corretta individuazione del perimetro interventi ex Legge Obiettivo; conferma funzioni direzionali e aggiunta di ricettivo, alberghiero, commerciale

1. Voltri Scalo – Distretto Speciale di Concertazione 1.01 – Municipio VII Ponente – Allegato Sub 1

PREMESSO CHE:

L'obiettivo della trasformazione dell'area è focalizzato sulla riqualificazione dell'affaccio a mare dell'area di Voltri, introducendo una diversificazione di funzioni da insediare e prevedendo lo spostamento di quelle presenti ed incompatibili con il contesto attuale e la strategia di sviluppo. Il Distretto è suddiviso in 4 settori. I settori riguardanti la seguente osservazione sono il n.2 ed il n.3.

SI PROPONE LA SEGUENTE OSSERVAZIONE:

Rispetto alla bozza di Piano Direttore richiamata nell'osservazione generale n.2, la scheda che disciplina il distretto è stata variata passando da Distretto di trasformazione Urbana in Distretto Speciale di Concertazione.

La suddivisione in settori così come viene rappresentata nel Progetto Preliminare di PUC, introduce per le aree ferroviarie un mix di funzioni dalle quali è stata eliminata la destinazione d'uso per residenziale.

Per le aree ferroviarie, inoltre, il Piano Direttore prevedeva un Indice di Utilizzazione Insediativa, pari a 1, rispetto ad una superficie di 8.500 mq, determinano così la possibile edificazione di 8.500 mq di Superficie Agibile.

Si osserva inoltre che la viabilità rappresentata nella tavola di Assetto M7, non è coerente con la



medesima previsione disegnata nella scheda del Distretto 1.01.

SI RICHIEDE LA SEGUENTE MODIFICA MOTIVATA:

Ai sensi dell'art. 18 comma 3.6, si richiede una revisione delle perimetrazioni dei settori n.2 e 3, unificando le aree ferroviarie, come rappresentato nella scheda allegata, al fine di farne oggetto di specifico piano di attuazione PUO, con carattere unitario, superando la stipula di un Accordo di Programma previsto per la pianificazione del distretto di Voltri.

Si richiede che venga reintrodotta la destinazione d'uso residenziale e che la capacità di edificazione sia determinata con l'applicazione di indice IUI pari ad 1.

Il PUO specificherà le superfici agibili distinte per destinazione d'uso nonché le infrastrutture che verranno previste per la realizzazione dell'obiettivo prioritario di recupero di rapporto con il mare.

Si richiede che il tracciato della nuova viabilità di previsione rappresentato nella tavola di assetto M7 sia uniformato a quello delineato nella specifica scheda del Distretto di Voltri.

2. Pegli – Tavola di Assetto Urbanistico – Municipio VII Ponente – Allegato Sub 2

PREMESSO CHE:

L'area ferroviaria di Pegli è rappresentata all'interno della tavola di Assetto M7, suddivisa tra Ambito SIS – S per la porzione propriamente dedicata all'area parcheggio e l'Ambito AR – PU per la sola sezione riguardante i fabbricati presenti.

SI PROPONE LA SEGUENTE OSSERVAZIONE:

La suddivisione dell'area in ambiti con discipline differenti consente poca flessibilità al possibile miglioramento, potenziamento e gestione del parcheggio, che potrebbero infatti essere conseguiti con lo spostamento della cubatura esistente in altro punto all'interno del perimetro di proprietà.

SI RICHIEDE LA SEGUENTE MODIFICA MOTIVATA:

Si richiede che all'area di proprietà di FSSU suddivisa tra gli Ambiti AR – PU e SIS – S, venga associata una norma speciale che consenta di realizzare interventi di sostituzione edilizia e



riedificazione all'interno del perimetro, per razionalizzare gli interventi di riqualificazione ambientale ed ottimizzare la distribuzione delle aree a parcheggio.

3. Stazione di Genova Sampierdarena – Distretto di Trasformazione Urbana 2.03 – Degola – Pacinotti – Piazza Montano – Allegato Sub 3

PREMESSO CHE:

All'interno del distretto sopra riportato 2.03, le aree ferroviarie ricadono nel settore 1. L'obiettivo della trasformazione per quanto riguarda le aree ferroviarie è la realizzazione di un nuovo complesso comprendente l'attuale edificio di stazione.

SI PROPONE LA SEGUENTE OSSERVAZIONE:

Si osserva che per Sampierdarena, le “Schede di Piano Direttore” prevedevano gli stessi parametri urbanistici e le stesse funzioni, principali e complementari, per i 2 settori in cui è suddiviso il Distretto.

SI RICHIEDE LA SEGUENTE MODIFICA MOTIVATA:

Si richiede che quanto previsto per il settore 2 sia applicabile anche al settore 1, in coerenza con le suddette “Schede di Piano Direttore” ed a garanzia della sostenibilità tecnico – economica dell'obiettivo della trasformazione urbanistica da attuarsi.

4. Buozi – Zingari – Ambito AC – IU Municipio II – Norma speciale n.49 – Allegato Sub 4

PREMESSO CHE:

L'area oggetto della presente osservazione è inserita nell'Ambito di Conservazione dell'Impianto Urbanistico AC – IU della tavola di Assetto urbanistico M2 e disciplinata da un ambito con disciplina urbanistica speciale n.49 del suddetto ambito.

SI PROPONE LA SEGUENTE OSSERVAZIONE:



Si osserva che il volume realizzabile, è sottoposto a molteplici vincoli urbanistici ed architettonici determinando poca flessibilità nella declinazione del progetto architettonico e della possibilità di realizzare i necessari spazi pertinenziali per le aree di sosta, e per parcheggi privati.

SI RICHIEDE LA SEGUENTE MODIFICA MOTIVATA:

Si richiede che data l'esiguità degli spazi, la percentuale del rapporto di copertura venga rivista e concordata in misura inferiore a quanto stabilito nelle norme generali all'art. 14 comma 5 per gli ambiti AC – IU, ovvero che sia possibile una deroga della stessa norma seppur garantendo idonei sistemi di ritenzione temporanea e successivo allontanamento delle acque meteoriche dalla struttura realizzata.

5. Sestri Ponente Stazione – Viabilità di previsione - Municipio VI – Allegato Sub 5

PREMESSO CHE:

L'area ferroviaria della stazione di Sestri Ponente è inserita all'interno della tavola di Assetto urbanistico M6.

SI PROPONE LA SEGUENTE OSSERVAZIONE:

Si osserva che parte della sede ferroviaria, ivi incluso l'edificio di stazione, è stata tematizzata indicando una viabilità di previsione per l'allargamento della sede stradale di Via Giacomo Puccini. Per realizzare tale previsione occorrerebbe prevedere l'abbattimento della stazione e lo smantellamento di parte dei binari in attività.

SI RICHIEDE LA SEGUENTE MODIFICA MOTIVATA:

Si richiede che la previsione di ampliamento stradale per la nuova viabilità di previsione venga modificata segnalando su via Puccini la sola viabilità esistente, in quanto la sede ferroviaria e la stazione sono attualmente strumentali all'esercizio ferroviario e saranno interessati dalla realizzazione di un nuovo tratto di ferrovia urbana leggera che collegherà la Stazione di Sestri Ponente con il vicino scalo aeroportuale e l'area di Erzelli.



6. Pieragostini - Municipio II – Tavola M2 – Allegato Sub 6

PREMESSO CHE:

Il Progetto Preliminare di PUC mantiene la destinazione ferroviaria dell'area. Si evidenzia che una porzione dell'area è stata destinata alle attività produttive e di logistica che in condivisione con l'Amministrazione Comunale, si è ritenuto di non ubicare nel previsto Distretto di Trasta.

SI PROPONE LA SEGUENTE OSSERVAZIONE:

In coerenza con quanto già condiviso con l'Amministrazione Comunale, si osserva che l'area indicata nella planimetria allegata, cfr. Allegato sub 6, dovrà essere tematizzata associandola all'Ambito di Riqualificazione Urbanistica Produttivo – Industriale AR – PI.

SI RICHIEDE LA SEGUENTE MODIFICA MOTIVATA:

Si richiede che, attese le funzioni in via di insediamento nell'area perimetrata, le aree ferroviarie siano incluse nel limitrofo ambito AR – PI con possibilità di sostituzione edilizia per i fabbricati demoliti o da demolire, associando una norma speciale che consenta di realizzare interventi di sostituzione edilizia e nuovi accessi all'area contenente le nuove funzioni di logistica.

7. Certosa Deposito Locomotori – Distretto di trasformazione locale 3.02 – Municipio V – Allegato Sub 7

PREMESSO CHE:

L'area, la cui estensione è di circa 30.000mq, attualmente è utilizzata per deposito di locomotive, con annesso strutture e fabbricati per la manutenzione, riparazione e ricovero dei materiali rotabili.

SI PROPONE LA SEGUENTE OSSERVAZIONE:

Rispetto alla bozza di Piano Direttore richiamata nell'osservazione generale n.2, la scheda che disciplina il distretto è stata variata passando da Distretto di Trasformazione Urbana in Distretto Speciale di Concertazione.



Inoltre si osserva che, con riferimento agli accordi presi congiuntamente tra Comune di Genova e Ferrovie, contenuti nella bozza di Piano Direttore e negli allegati inseriti nel documento richiamato nell'osservazione generale n.2, l'indice IUI massimo era stato stabilito pari a 2.

Nel PUC adottato, tale indice è stato diminuito a 1,7, seppur prevedendo un valore pari a 2 di Indice di Massima Densificazione.

SI RICHIEDE LA SEGUENTE MODIFICA MOTIVATA:

Si richiede che venga ripristinato l'IUI pari a 2, consentendo una sufficiente redditività e fattibilità economica delle operazioni di riqualificazione dell'area industriale, al quale verranno comunque connesse le opere infrastrutturali obbligatorie previste nella bozza deliberata, riguardano oltre alla realizzazione della distribuzione stradale interna, anche il collegamento pedonale tra la stazione di Rivarolo e l'area ex - Fillea ed il rifacimento del tratto stradale lungo l'argine del torrente Torbella.

8. Campasso – Municipio V – Distretto 1.10 - Speciale di Concertazione – Allegato Sub 8

PREMESSO CHE:

L'area ferroviaria in esame si estende per 73.000 mq circa ed è inserita nel suddetto distretto speciale di concertazione e interessata da investimenti infrastrutturali di RFI in corso. Sull'area in esame è inoltre sviluppata una progettualità di massima relativa al nuovo Piano Regolatore di Stazione, citata nel Piano Industriale di RFI per Genova del 2003, ripresa tra l'impegni di RFI nell'ambito del "Protocollo d'Intenti per l'ottimizzazione e il pieno utilizzo delle capacità produttive delle linee ferroviarie per il traffico merci da/per il Porto di Genova" sottoscritto da Autorità Portuale di Genova, FS, RFI e Trenitalia nel 2005.

SI PROPONE LA SEGUENTE OSSERVAZIONE:

Rispetto alla bozza di Piano Direttore richiamata nell'osservazione generale n.2, la scheda che disciplina il distretto è stata variata passando da Distretto di Trasformazione Urbana a Distretto Speciale di Concertazione.

Il PUC adottato prevede la possibilità di realizzare interventi di edilizia residenziale, terziaria, servizi pubblici, privati e parcheggi privati, con l'applicazione di un I.U.I. individuabile tra un valore base di 0,50 ed uno massimo di 0,70 mq/mq.



Il valore di IMD associato è invece pari ad 1 mq/mq, a fronte della realizzazione di opere di manutenzione straordinaria o eventuale rifacimento della passerella pedonale che collega le due sponde del Polcevera ed alla quantità e qualità degli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici esistenti nel quartiere.

SI RICHIEDE LA SEGUENTE MODIFICA MOTIVATA:

L'individuazione delle aree ferroviarie di Campasso all'interno di uno specifico distretto di Concertazione, determina la necessità di integrare i futuri interventi con il riassetto dell'infrastruttura ferroviaria.

Allo scopo di rendere sostenibile la realizzazione degli interventi di trasformazione si chiede che l'indice di I.U.I. venga ricompreso tra i valori base e massimo di 1,00 mq/mq e 1,50 mq/mq.

Il valore di IUI richiesto, è necessario per raggiungere l'obiettivo contenuto nel limitrofo Ambito di riqualificazione Urbanistica – Residenziale AR – UR, di ricucitura con il contesto urbano residenziale esistente, dovendo intervenire su aree essenzialmente ad oggi in edificate, occupate soltanto dalle infrastrutture ferroviarie e da volumi da demolire, che concorrerebbero, a loro volta, al computo degli interventi per la nuova costruzione. Tale indice permetterebbe inoltre, la fattibilità economica per la manutenzione straordinaria o l'eventuale rifacimento della passerella pedonale che collega le due sponde del Polcevera, tra le dotazioni di servizi ed infrastrutture aggiuntive richieste per la realizzazione del distretto.

9. Fegino – Ambito M5 – Municipio V Ponente – Allegato Sub 9

PREMESSO CHE:

L'area, la cui estensione è di circa 18.000mq, è stata oggetto di specifica variante approvata con delibera DLC n.99 del 2011 riconoscendo un IUI pari ad 1,00 mq/mq.

SI PROPONE LA SEGUENTE OSSERVAZIONE:

L'area rappresentata all'interno della tavola di Assetto Urbanistico M6, è associata a un ambito con disciplina urbanistica speciale n.50 Via Ferri – Via Sant'Ambrogio. La norma, si cita, esplicita che "Sono ammesse tutte le funzioni dell'ambito AR – PU necessarie al consolidamento ed ampliamento delle attività produttive esistenti".

Si osserva che nel distretto di Trasformazione Urbana 2.05 " Ex deposito petrolifero di Fegino –



Via Ferri" limitrofo, sono state previste, tra le funzioni ammesse, la realizzazione di residenza, medie e grandi strutture di vendita, esercizi di vicinato, avendo come obiettivo di trasformazione la creazione di un nuovo polo di attività artigianali, commerciali ed urbane.

È necessario osservare inoltre che tra tutte le note di conformità presenti nell'ambito AR – PU la disciplina urbanistica speciale n.50 riguardante le aree ferroviarie costituisce l'unico esempio in cui non sia stata prevista l'introduzione di funzioni commerciali.

Da ultimo si osserva inoltre che l'area è attualmente occupata dal cantiere del Nodo di Genova, pertanto fino alla conclusione delle attività previste entro l'anno 2016, non sarà possibile prevedere reali trasformazioni, sia per la realizzazione delle opere di edificazione privata, che per le opere riguardanti la modifica dell'accessibilità alle aree ferroviarie dismesse, e la realizzazione dei nuovi attraversamenti pedonali.

SI RICHIEDE LA SEGUENTE MODIFICA MOTIVATA:

Si richiede che la disciplina urbanistica speciale n.50, sopra richiamata, venga modificata eliminando dalla prima frase riportata, le parole "... necessarie al consolidamento ed all'ampliamento delle attività esistenti."

SI richiede inoltre di inserire all'interno del funzioni ammesse l'introduzione di superfici di vendita e di residenziale, in misura uniforme al limitrofo Distretto di Trasformazione Urbana 2.05 ed alle altre aree ricomprese tra le note di conformità dell'ambito AR – PU.

10. Trasta – Distretto di Trasformazione – Municipio V Valpolcevera – Allegato Sub 10

PREMESSO CHE:

L'obiettivo della trasformazione dell'area è la realizzazione di un nuovo polo per l'industria manifatturiera compatibile sotto il profilo ambientale. Il Distretto è suddiviso in due settori. Nel settore 2 sono collocati servizi di urbanizzazione e standard derivanti dal settore 1.

SI PROPONE LA SEGUENTE OSSERVAZIONE:

Il continuo processo di individuazione delle aree non strumentali all'esercizio ferroviario consente di ampliare il perimetro dal lato ovest del distretto secondo quanto riportato nella planimetria allegata sub 10. In relazione al medesimo perimetro si richiede l'eliminazione dell'area campita in celeste.



La variante al PUC vigente approvata, da ultimo, con delibera DLC n.99 del 2011 assegna la funzione di industria e artigianato quale funzione caratterizzante del distretto di Trasta, consentendo tra le funzioni ammesse un massimo del 10% di direzionale.

SI RICHIEDE LA SEGUENTE MODIFICA MOTIVATA:

Le modifiche al perimetro consentono di inglobare nel processo di trasformazione ulteriori aree ferroviarie dismesse che potrebbero essere utilizzate anche per la conservazione di funzioni attualmente presenti nel distretto, quali ad esempio le funzioni residenziali, da riallocare con strumenti di premialità che consentano la sostenibilità economica dell'intervento.

Si evidenzia che l'area campita in celeste nella suddetta planimetria non risulta di proprietà di alcuna società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e pertanto si ritiene debba essere eliminata dal perimetro del distretto.

Al fine di ampliare la possibilità di riqualificazione dell'area si richiede di prevedere l'inserimento della destinazione d'uso commerciale per la grande struttura di vendita di generi non alimentari.

L'entità dell'area ricompresa nel distretto potrebbe consentire infatti di accentrare in un unico polo distrettuale le molteplici potenzialità commerciali ancora inattuata anche assicurando la creazione di nuovi posti di lavoro connessi alla riconversione commerciale dell'area industriale.

In tal senso l'ampliamento della destinazione commerciale rispetto a quanto già previsto per l'area, può essere definito mediante strumenti urbanistici attuativi che vincolino la proprietà al reperimento dei suddetti posti di lavoro ovvero alla mancata attuazione di altre potenzialità commerciali.

11. Pontedecimo Stazione – Distretto di trasformazione in attuazione o in corso di formazione 4.02 – Municipio V ValPolcevera – Allegato Sub 11

PREMESSO CHE:

L'obiettivo della trasformazione ammessa nel distretto è la realizzazione di un parcheggio pubblico a raso e/o in struttura anche con funzione di interscambio a supporto del trasporto pubblico, con funzione anche di integrazione dell'impianto ferroviario con il centro storico di Pontedecimo e con il tessuto residenziale circostante.

Il distretto è suddiviso in 2 settori rispettivamente di 8.232 mq, (settore 1) e di 19.800 mq (settore 2) e le funzioni principali ammesse per entrambi i settori sono esclusivamente quelle di



parcheggio pubblico anche in struttura e parcheggi privati interrati.

SI PROPONE LA SEGUENTE OSSERVAZIONE:

L'obiettivo di realizzare un parcheggio pubblico in struttura, collocabile nel settore 1 del distretto e avente funzione di interscambio, sarebbe più facilmente conseguibile, anche in termini di fattibilità tecnico - economica, se associato ad un intervento di più ampio respiro che preveda un insediamento misto (residenziale, commerciale) da realizzarsi sulla più ampia superficie del settore 2. Nei parametri urbanistici l'I.U.I. base previsto per il settore 1 è pari alla S.A. esistente mentre per il settore 2 è pari a 0,40 mq/mq.

SI RICHIEDE LA SEGUENTE MODIFICA MOTIVATA:

In continuità con quanto controdedotto per Pontedecimo con DCC 39/2011, e allo scopo di rendere sostenibile la realizzazione di un parcheggio pubblico di interscambio, associandolo ad una più ampia riqualificazione urbana dell'ambito, si richiede l'inserimento delle destinazioni a residenziale e commerciale tra le funzioni ammesse nel settore 2 del distretto, con l'incremento dell'I.U.I. pari a 0,70 mq/mq.

Si richiede inoltre la conferma dei servizi privati tra le funzioni complementari ammesse.

12. Terralba – Distretto Speciale di Concertazione 2.06 – Allegato Sub 12

PREMESSO CHE:

L'area ferroviaria in esame si estende per 90.000mq circa, ed è interessata da un piano di investimenti che prevedono la delocalizzazione, il ridimensionamento e l'accorpamento delle strutture industriali esistenti in una specifica porzione della stessa.

SI PROPONE LA SEGUENTE OSSERVAZIONE:

Si osserva che il distretto è stato suddiviso in tre settori distinti prevedendo che le aree nel distretto 3 siano cedute gratuitamente per la realizzazione degli interventi nelle aree 1 e 2.

I settori 1 e 2 attualmente perimetrati nel Progetto Preliminare di PUC, risultano invece inscindibili per dare luogo alla trasformazione urbana pianificata; infatti il suddetto trasferimento delle attività industriali avviene tra i settori 1 e 2 previsti nel Progetto preliminare di PUC,



consentendo di liberare il settore 1 dalla presenza di edifici industriali.

SI RICHIEDE LA SEGUENTE MODIFICA MOTIVATA:

Ai sensi dell'art. 18 comma 3.6 delle Norme Generali di PUC, si richiede una revisione delle perimetrazioni dei settori n.1 e 2, unificando le aree ferroviarie, come rappresentato nella scheda allegata, al fine di farne oggetto di specifico piano di attuazione PUO, con carattere unitario.

Si sottolinea quanto già esposto nelle osservazioni di carattere generale, in merito alla inapplicabilità della procedura di concorso di idee per la definizione progettuale di un distretto avente importanti vincoli trasportistici da sottoporre anche ad una complessa revisione degli impianti industriali ferroviari.

Tenuto conto dell'accorpamento dei due settori attigui, allo scopo di rendere sostenibile la realizzazione degli interventi infrastrutturali e delle dotazioni di servizi aggiuntive, si richiede di associare al nuovo distretto 1 individuato come da planimetria allegata, cfr. Allegato sub 12, i valori dell'IUI minimo e massimo pari a 0,45 e 0,55 mq/mq.

Si richiede altresì, tra le dotazioni di servizi ed infrastrutture richieste, la cancellazione del collegamento con il Distretto di Concertazione dell'Ospedale San Martino e la cessione gratuita a standard della sola quota parte delle aree del settore 3, ridefinito come settore 2, interessate dalla realizzazione di Servizi ed Infrastrutture pubbliche.

13. Quinto Stazione – Distretto di Trasformazione locale 3.11– Municipio IX Levante – Allegato Sub 13

PREMESSO CHE:

L'obiettivo della trasformazione indicata nella scheda 3.11 è “la riconversione dell'area dismessa per la realizzazione di un insediamento residenziale con l'inserimento di funzioni urbane a servizio della residenza e servizi pubblici e la realizzazione di parcheggio di livello urbano”.

Si segnala che in scarsa coerenza con quanto sopra riportato, tra le funzioni ammesse sia come principali che come complementari, non è presente quella residenziale. A tale proposito si evidenzia come nell'area sia già presente un fabbricato che è intenzione del Gruppo FSI recuperare e destinare a nuove funzioni nell'ottica più generale di una riqualificazione dell'intero distretto. Peraltro tale destinazione era già prevista nelle “Schede del Piano Direttore” con un indice I.U.I. pari a 1mq/mq.



SI PROPONE LA SEGUENTE OSSERVAZIONE:

Nei parametri urbanistici l'I.U.I. base è previsto pari alla S.A. esistente mentre quello massimo prevede una sua maggiorazione del 20%. L'area è interamente classificata nella tav. 45 del Sistema dei Servizi Pubblici come parcheggio esistente, non tenendo conto dell'esistenza di un fabbricato.

SI RICHIEDE LA SEGUENTE MODIFICA MOTIVATA:

Attesi gli obiettivi dichiarati nella scheda del Distretto 3.11 e quanto coerentemente previsto nelle "Schede del Piano Direttore" si chiede di prevedere la funzione residenziale tra quelle ammesse nel distretto, anche in funzione della presenza di un fabbricato non più strumentale all'esercizio ferroviario e pertanto suscettibile di trasformazione e riqualificazione. Con riferimento ai parametri urbanistici si richiede quindi un I.U.I. massimo pari a 1 mq/mq e la ripermimetrazione dell'area, erroneamente campita come parcheggio esistente nella tav.45 del Sistema dei Servizi Pubblici.

14. Stazione di Nervi - Ambito SIS – S – Municipio IX Levante – Allegato Sub 14

PREMESSO CHE:

L'area è adibita a parcheggio pubblico a pagamento con la presenza di un fabbricato non più strumentale all'esercizio ferroviario. Nel rispetto del contesto urbano circostante è intenzione delle Gruppo FSI recuperare e riqualificare tale fabbricato.

SI PROPONE LA SEGUENTE OSSERVAZIONE:

Si osserva che l'area è interamente destinata a Servizi Pubblici (SIS-S) e classificata nella tavola 46 del Sistema dei Servizi Pubblici come parcheggio esistente, non tenendo conto dell'esistenza di un fabbricato.

SI RICHIEDE LA SEGUENTE MODIFICA MOTIVATA:

Si richiede di variare la destinazione dell'area del fabbricato esistente e di parte di area pertinenziale da Servizi Pubblici (SIS-S) ad ambito di conservazione dell'impianto urbanistico



(AG-IU), ambito prevalente al contorno. Tale tipologia di perimetrazione è peraltro già stata prevista in altro ambito ferroviario (Pegli).

Pertanto si richiede il conseguente allineamento della tav.46 del Sistema dei Servizi Pubblici con l'esclusione del fabbricato esistente e della relativa pertinenza dall'area classificata come parcheggio esistente.

15. Stazione di Genova Principe e Stazione di Genova Brignole

15.1 - Analisi del Piano Urbanistico (in relazione alle aree della stazione di Genova Principe e della stazione di Genova Brignole)

Inquadramento generale degli interventi di Grandi Stazioni nel PUC 2011

Le Norme di Conformità del PUC 2011 - Sistema delle Infrastrutture e dei Servizi

Il Programma di Grandi Stazioni SpA per le stazioni di Genova Principe e Genova Brignole è ricompreso, all'interno delle Norme di Conformità, tra gli interventi del "Sistema delle Infrastrutture e dei Servizi" e, più precisamente, in quello delle "Infrastrutture con disciplina urbanistica speciale" (SIS-I-6), ovvero, tra gli interventi di carattere prescrittivo e comportante effetto di pubblica utilità stante l'appartenenza alla legge 443/2001.

Viene, infatti, testualmente riportato che: *"La cartografia del PUC - Livello 1 e 2 riporta l'indicazione delle stazioni ferroviarie di Principe e Brignole cui corrispondono i progetti approvati con Del. CIPE 10/2003 - Progetto definitivo di adeguamento funzionale degli edifici di stazione - e, con Del. CIPE 129/2006 - Progetto definitivo delle infrastrutture complementari - relative al 1 programma delle infrastrutture strategiche (legge obiettivo 443/2001) ... (omissis) ... aventi valore prescrittivo e comportanti effetto di dichiarazione di pubblica utilità ... (omissis) ... con conseguente prevalenza sulle indicazioni del Piano di Livello 3"*.

Le Norme Generali del PUC 2011 e la Relazione Tecnica dell'apparato normativo - I Distretti di Trasformazione

Le Norme Generali individuano, tra i diversi ambiti del PUC 2011, i Distretti di Trasformazione la cui trasformazione è disciplinata dall'Art.18 secondo quanto previsto per ciascuna delle quattro distinte categorie di Distretto ed indicato all'interno della specifica scheda normativa del singolo intervento.



Le stazioni di Genova Principe e Genova Brignole sono ricomprese, rispettivamente, nei “Distretti di trasformazione locale” (scheda 3.05 Distretto Stazione Principe) e nei “Distretti di trasformazione in attuazione o in corso di formazione” (scheda 4.03 Distretto Stazione Brignole).

La Relazione Tecnica dell'apparato normativo definisce i Distretti di Trasformazione quelle parti del territorio in cui sono previste complesse modifiche dell'assetto urbanistico e territoriale, per le quali il PUC definisce gli obiettivi e i criteri guida della trasformazione, rinviando il compiuto assetto dell'area alla fase operativa.

Con particolare riferimento alle stazioni di Principe e Brignole, i relativi Distretti di appartenenza vengono così declinati:

- **Distretti di trasformazione locale** (in cui è ricompreso il Distretto Stazione Principe): *ambiti della città, caratterizzati da criticità dell'impianto urbanistico dove, sulla base di specifici requisiti stabiliti dal Piano, possono essere effettuati interventi di trasformazione in grado di contribuire alla risoluzione delle criticità indicate;*

- **Distretti di trasformazione in attuazione o in corso di trasformazione** (in cui è ricompreso il Distretto Stazione Brignole): *ambiti della città di carattere strategico o caratterizzati da criticità di impianto urbanistico, in cui la trasformazione prevista è in fase di esecuzione, ovvero che risultano oggetto di iniziative di pianificazione in corso.*

Il Distretto Stazione Principe: trasformazione locale - scheda 3.05

Il Distretto Stazione Principe è suddiviso in due settori:

- Settore 1: comprende tutte le aree della stazione;
- Settore 2: comprende esclusivamente il c.d. “palazzo rosso” di Via Lagaccio.

Al comma 4 della disciplina urbanistica delle norme del PUC, Funzioni ammesse, per il settore 1, in cui ricadono gli interventi di Grandi Stazioni, viene specificato che le principali funzioni ammesse sono le Infrastrutture ferroviarie e quelle complementari sono i pubblici servizi e gli esercizi di vicinato.

Al comma 5, Modalità di attuazione, per lo stesso settore, viene specificato che gli interventi fanno parte del Progetto di Legge Obiettivo (L.443/2001) con appalto integrato.

Al comma 6, Modalità di intervento, per lo stesso settore, vengono previsti gli interventi di demolizione, ristrutturazione e restauro.



Il Distretto Stazione Brignole: trasformazione in attuazione o in corso di trasformazione locale - scheda 4.03

Il Distretto Stazione Brignole comprende un unico settore:

- Settore 1: comprende tutte le aree della stazione.

Al comma 4 della disciplina urbanistica delle norme del PUC, Funzioni ammesse, per il settore 1, in cui ricadono gli interventi di Grandi Stazioni, viene specificato che le principali funzioni ammesse sono le Infrastrutture ferroviarie, i servizi pubblici e i parcheggi privati, mentre quelle complementari sono i pubblici servizi connessi alla funzionalità della stazione, gli esercizi di vicinato e le strutture ricettive alberghiere.

Al comma 5, Modalità di attuazione, viene specificato che gli interventi fanno parte del Progetto di Legge Obiettivo (L.443/2001) con appalto integrato.

Al comma 6, Modalità di intervento, vengono previsti tutti gli interventi di demolizione, ristrutturazione e restauro.

15.2 - Osservazioni

In relazione a quanto indicato dal PUC per gli specifici Distretti di appartenenza delle stazioni di Genova Principe e Genova Brignole, con particolare riferimento alla corrispondenza tra i perimetri e le modalità di intervento di cui ai commi 5, Modalità di attuazione, delle schede 3.05 Distretto Stazione Principe e 4.03 Distretto Stazione Brignole, per i quali gli interventi fanno parte del Progetto di Legge Obiettivo (L.443/2001) con appalto integrato, si significa quanto segue.

Sovrapponendo il PUC ed i progetti di Legge Obiettivo di Grandi Stazioni SpA, si può constatare che l'insieme del complesso degli edifici di stazione (in particolare per il settore 1 della scheda 3.05 Distretto Stazione Principe), è ben più ampio dei limiti di intervento reali dei succitati progetti di cui alla L.443/2001, la cui esecuzione è affidata all'appalto integrato.

Nella fattispecie, con riferimento alla stazione di Principe, si evidenzia che all'interno del PUC gli edifici prospicienti via Andrea Doria, facenti concretamente parte del perimetro di gestione di Grandi Stazioni SpA, vengono ricompresi nel Progetto di Legge Obiettivo pur non appartenendo allo stesso e, di conseguenza, agli interventi da realizzarsi in appalto integrato.



Per quanto sopra, ne deriva che la sovrapposizione tra i perimetri reali delle opere previste nei progetti definitivi approvati con Del. CIPE 10/2003 e Del. CIPE 129/2006 e quelli indicati nel settore 1, come da scheda 3.05 Distretto Stazione Principe, appartenenti al sistema "Infrastrutture con disciplina urbanistica speciale" (SIS-I-6), evidenzia la sussistenza di edifici e aree di stazione che, per corretta esclusione da effettuare nel sistema citato, risulterebbero solo parzialmente normati e riconducibili meramente ad "aree bianche".

Ne consegue che, ad oggi, sulle zone bianche di cui sopra, resterebbe in vigore solo quanto disciplinato dall'art. 4 comma ultimo lett. b) della legge 10/1977, che ammette esclusivamente interventi di risanamento e manutenzione, ma non di ristrutturazione, titolo attraverso il quale è possibile anche il cambio di destinazione d'uso.

Considerato l'interesse di Grandi Stazioni SpA alla riqualificazione dell' area ferroviaria in gestione, ivi compreso l'edificio di proprietà sito in via Andrea Doria (con attuale destinazione d'uso ad uffici, in via di dismissione), basato sugli stessi principi e volontà di trasformazione caratterizzanti l'intero Distretto Stazione Principe, quali: l'ampliamento ed il miglioramento delle Infrastrutture ferroviarie, dei pubblici servizi e degli esercizi di vicinato (già in realizzazione secondo quanto previsto nei progetti di Legge Obiettivo), ma anche la realizzazione di altre funzioni come direzionale e ricettiva alberghiera (nel PUC 2011 prevista esclusivamente nel settore 2 che non è parte dell'area ferroviaria), siamo a richiedere una revisione puntuale del Distretto Stazione Principe per le motivazioni e secondo i parametri che seguono.

Tenendo conto dello sviluppo, ad oggi in corso, della stazione ferroviaria verso un'identità propria di complesso urbano centrale, non solo come infrastruttura, ma come luogo di aggregazione e di scambio culturale amplificato dalla presenza di numerosi servizi al viaggiatore ed al cittadino, nonché da iniziative di carattere sociale per cui è in grado di offrire interessanti spazi ad oggi oggetto di riqualificazione, si ritiene opportuno osservare che il settore 1 necessiterebbe l'inserimento di parametri urbanistici, in merito alle destinazioni d'uso e alle funzioni ammesse, che permettano un maggiore spunto per riflessioni ed analisi rispetto alle qualità e alle criticità che l'area Centro Est presenta e con la quale consoliderebbe la forte integrità, già esistente nel tessuto urbano, anche in termini di dotazione di standard e servizi.

Per gli scopi di cui sopra, si ritiene fondamentale assoggettare le attuali zone bianche ad una disciplina di riqualificazione attuabile con tutti gli interventi edilizi (superando così quanto stabilito dalla legge 10/77, di cui all'incipit delle presenti osservazioni, che non permetterebbe interventi di ristrutturazione) e volta all'integrazione con l'insediamento circostante, al fine di



contribuire, contestualmente, allo sviluppo del sistema infrastrutturale ormai volto all'offerta di un mix funzionale.

La possibilità di cambio di destinazione d'uso per una parte delle aree di proprietà, ad oggi riconducibili ad uffici e servizi, taluni dei quali in via di dismissione, da dedicare a strutture miste come ricettivo - alberghiere, commerciali, direzionali, culturali, ricreative o, comunque, caratterizzate dall'opportunità di poter eseguire interventi di ristrutturazione ed adeguamento funzionale, fornirebbe, quindi, l'occasione di un'offerta di attività che ricondurrebbero l'area della stazione a volano di un riequilibrio dell'area Centro Est, "abitato" non solo dal turismo ma dalla cittadinanza. Peraltro simili insediamenti trovano proprio nell'area adiacente il nodo ferroviario una delle collocazioni più ottimali, data in primo luogo dalla presenza delle infrastrutture di trasporto.

Si ritiene opportuno dunque richiedere, in sintesi, per il settore 1 del Distretto Stazione Principe: l'individuazione corretta degli interventi di Legge Obiettivo, l'opportuna integrazione, con particolare riferimento agli edifici esistenti in via Andrea Doria, delle "Modalità di intervento" e delle "Funzioni ammesse" inserendo (in luogo di quelle che ad oggi potrebbero apparire "zone bianche") quelle già esistenti e non (quali ricettivo - alberghiere, commerciali, direzionali, culturali, ricreative); inoltre, restando ferma la possibile fattibilità dell'incremento indicato nel PUC (pari a circa il 30%) per talune di queste, si richiede una S.A. incrementabile del 20% dell'esistente, comunque da stabilire preventivamente alla fase di P.U.O.

Distinti saluti.

Carlo De Vito

VEDI ALLEGATI

Allegato Sub 1

Specie di concettualizzazione Trasformazione		Voltri Litorale di Levante	Municipio: VII Ponente
DISTRETTO		Trasformazione urbana	
		Trasformazione locale	
		Trasformazione in attuazione o in corso di formazione	
QUADRO PROGRAMMATICO			
		P.T.R.	Coerente con l'obiettivo di Rilancio dei capoluoghi
1		P.T.P.	Coerente con la Missione di Pianificazione dell'Ambito 1.3 GENOVA, compreso nel territorio da sottoporre ad azioni di integrazione del sistema insediativo del ponente.
		P.T.C.P.	Assetto insediativo locale (STR-TU, ANITRA-I, SVA)
		Piani di bacino	Ambiti 12 e 13: fasce inondabili
2		Piano della costa	AP22 – GENOVA VOLTRI – PRA – PEGLI.
		P.R.P.	Voz ambito speciale di riqualificazione urbana – zona di rispetto dell'abitato di Voltri.
		Altri	-
3		Area e immobili tutelati per legge:	Area soggetta in parte a tutela ai sensi del D. Lgs. 42/2004 art. 136 lett. a) e b). Limite area di notevole interesse pubblico (bellezza singola ed individual) ed in parte ai sensi dell' art. 142 Fascia di 300 m dalla linea di costa.
4		L.R. 38/1998	Non soggetto a procedimenti di valutazione di impatto.
DISCIPLINA URBANISTICA, PAESAGGISTICA, AMBIENTALE			
		Riqualificazione dell'affaccio a mare di Voltri incentrata sulla realizzazione della passeggiata a mare in continuità con il tratto di ponente già attuato e costituzione di una zona filtro tra l'abitato e il porto, caratterizzata da una progressiva diversificazione delle funzioni insediative da attuarsi mediante lo spostamento di quelle incompatibili e la riorganizzazione di quelle da mantenere e potenziare. Realizzazione di una fermata di testa della metropolitana ferroviaria in prossimità di piazza Lerida.	
1		Obiettivo della trasformazione	Circa 137.500 mq.
2		Superficie territoriale	Il Distretto è suddiviso in 4 settori.
3		Suddivisione in settori	Principali Settore 1 Settore 2 Settore 3 Settore 4
4		Funzioni ammesse	Residenza, Parcheggi privati, penitenziali, Servizi privati, Connettivo urbano, Esercizi di vicinato, Direzioneale, Infrastrutture pubbliche di interesse generale (ferroviarie), Parcheggio pubblico di interscambio, Residenza, Parcheggi privati, Esercizi di vicinato, Direzioneale.
5		Modalità di attuazione	Complementari Principali Complementari Principali Complementari
6		Modalità di intervento	Accordo di Programma e successu P.U.O. per ogni singolo settore Settore 1 Settore 2 Settore 3 e 4
7		Parametri urbanistici	Settori Base 1 S.A. esistente 2 0,7 3 - 4 -
			Massimo S.A. esistente maggiorato del 36% 1 - -
			I.M.D.

	Rapporto di copertura	Da determinare in sede di P.U.O.
	Altezza	Da determinare in sede di P.U.O. in ogni caso non superiore alle quote medie dell'edificio prospiciente all'insediato lungo via Don Giovanni Verità
	Prescrizioni particolari	La definizione volumetrica dell'intervento di sostituzione nel settore T deve contemplare la creazione di uno spazio pubblico nella porzione di levante.
8	Dotazione di servizi e infrastrutture	Obbligatorie Settore T creazione di uno spazio pubblico nella porzione di levante del settore Aggiuntive Settore T, nel limite di U.I. massimo previsto sarà ammessa una quantità di S.A. derivante dall'applicazione di valori superiori all'U.I. base, conseguente al trasferimento della MSV di generi alimentari esistenti nel settore, entro i limiti amministrativi della ex Circonscrizione di Voltri, accompagnato dalla contestuale demolizione del relativo fabbricato e commisurata alla qualità e quantità degli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici esistenti nel quartiere e di quelli ceduti gratuitamente e realizzati nella misura superiore alle dotazioni minime di attrezzature e servizi pubblici indicate dal P.U.C. in base alle funzioni da insediare, da determinarsi in sede di P.U.O.
9	Prestazioni ambientali	Dotazione di spazi verdi liberati da di spazi a confine con il parco ferroviario e lungo la strada di collegamento con il porto La trasformazione deve assicurare la migliore organizzazione possibile finalizzata al recupero del litorale da perseguire attraverso la ridistribuzione delle funzioni per creare una zona filtro tra città e porto. Le nuove costruzioni non devono superare il limite demarcato dalla passeggiata a mare e le attrezzature balneari devono essere collocate in modo da ridurre al minimo l'effetto di barriera visiva tra la passeggiata e il mare. La definizione volumetrica degli interventi di nuova edificazione deve comprendere la sistemazione di spazi pubblici con soluzioni architettoniche e di arredo unitario. La tipologia degli edifici deve prevedere soluzioni che valorizzino le visualità la via Aurelia e il mare. La progettazione della passeggiata deve prevedere le connessioni con il porto e con il percorso delle ville storiche di Pia, oltre a considerare la realizzazione di uno o più pontili panoramici aggittati sul mare. I limiti del distretto potranno essere ulteriormente definiti in ragione dell'esito dell'Accordo di Programma conseguente al Protocollo di Intesa tra Comune di Genova, RFI, Regione Liguria del 3 ottobre 2008 e alle attività di concertazione con Autorità Portuale e altri soggetti pubblici coinvolti.
10	Disciplina paesistica di livello puntuale	
11	Flessibilità	Funzioni Modalità di intervento Parametri urbanistici Disciplina paesistica
12	Norme transitorie	Interventi fino al restauro e risanamento conservativo compresi i relativi cambi di uso compatibili. Interventi di sistemazione superficiale delle aree che non compromettano gli assetti previsti. Interventi di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture esistenti, che non compromettano gli assetti previsti.

DISTRETTO: Voltri Litorale di Levante
Speciale di Concertazione
MUNICIPIO: VII Ponente

1.01



SCALA 1 : 5000

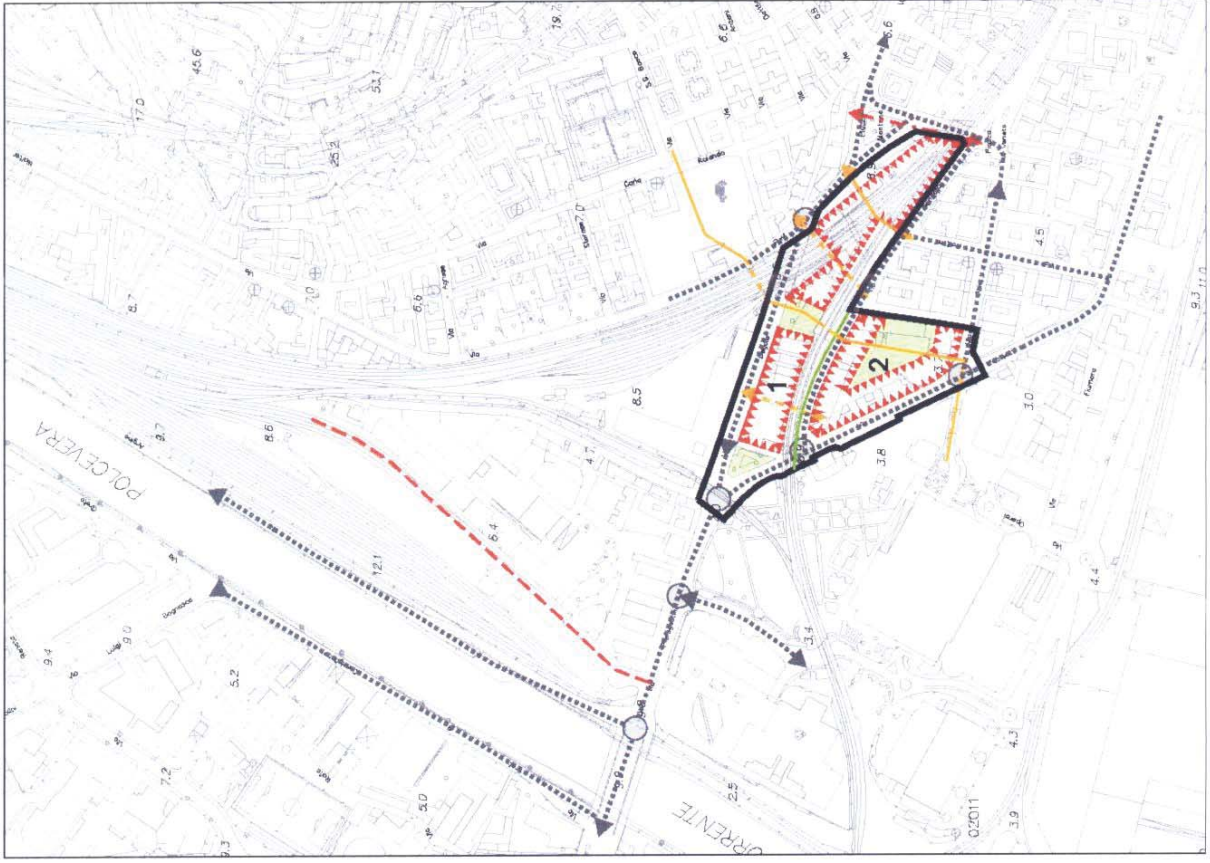
DISTRETTO: Voltri Litorale di Levante
Distretto speciale di concertazione
MUNICIPIO: VII Ponente

1.01

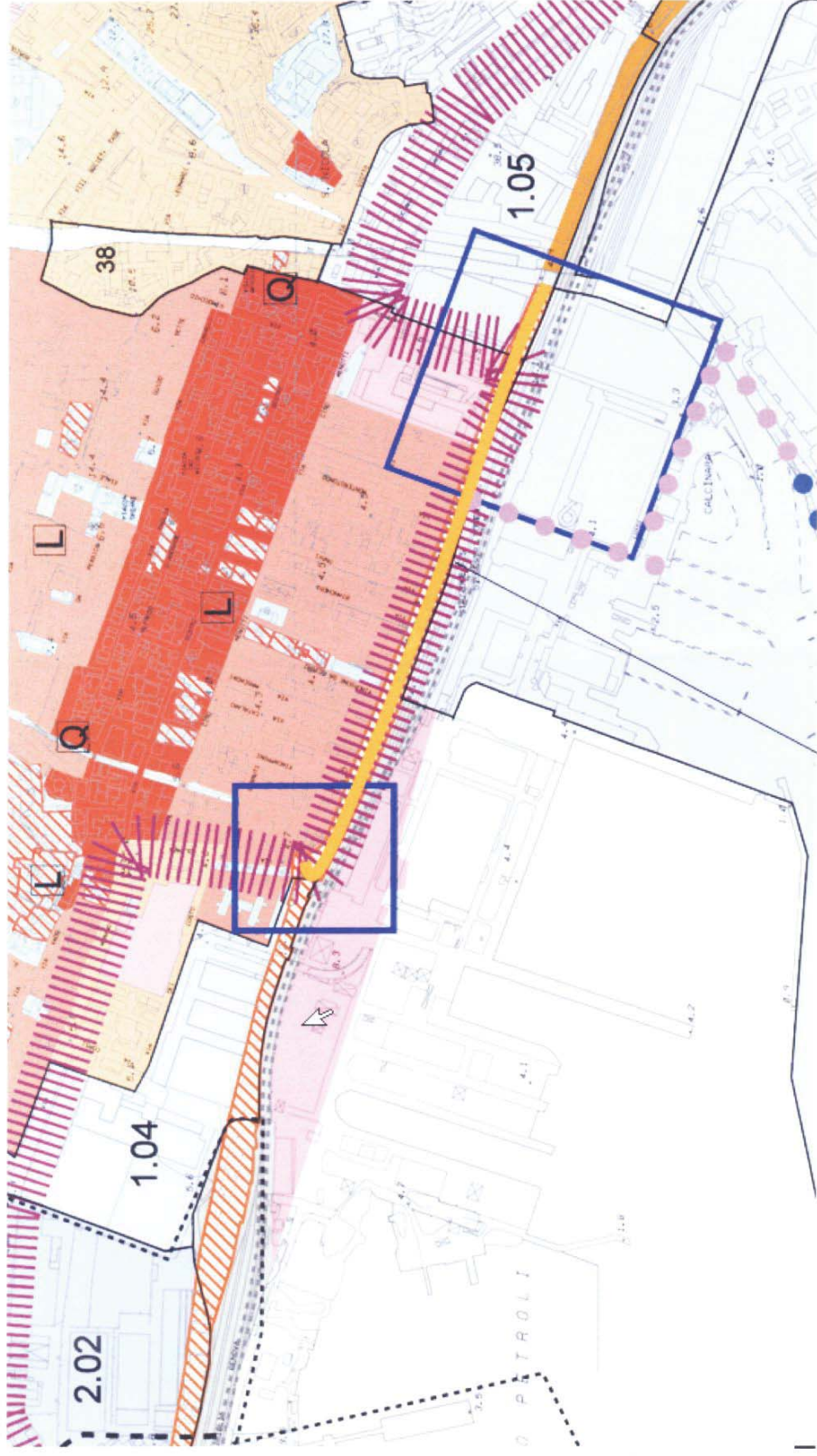


SCALA 1 : 5000

1/B







Segnalazione del tracciato di viabilità da rappresentare come viabilità esistente.

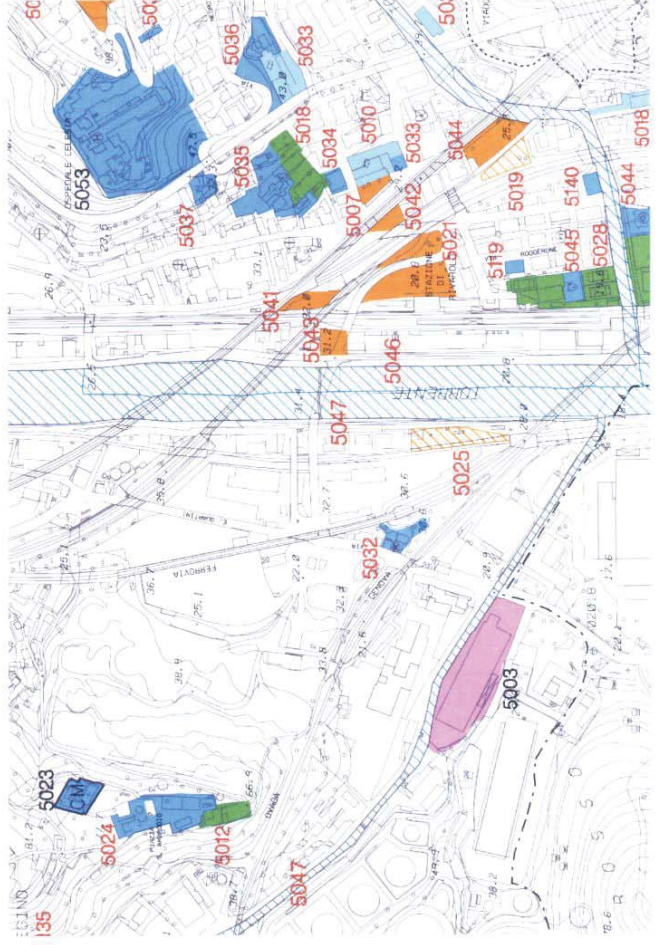
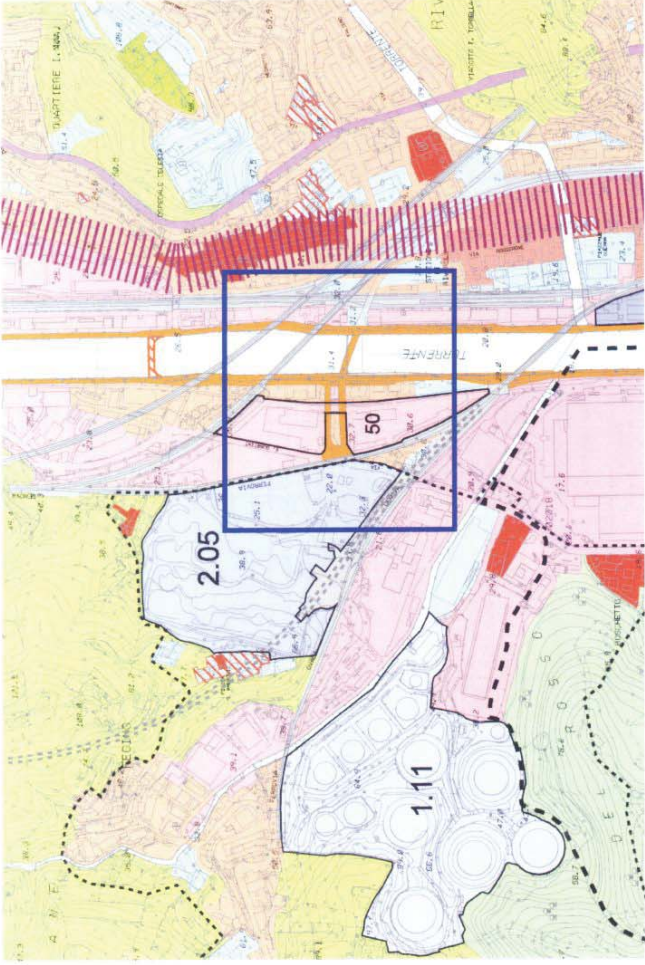


Allegato Sub 8




DISTRETT O	Speciale di Concentrazione	Camposso	Municipio Il Centro Ovest e V Valpolvera
	Trasformazione urbana		
	Trasformazione locale Trasformazione in attuazione o in corso di formazione		
QUADRO PROGRAMMATICO			
1	Piani sovraordinati	P.T.R.	Coerente con l'obiettivo Rilancio del Capoluogo.
		P.T.P.	Coerente con la Missione di Pianificazione Ambito 1.3 Genova
		P.T.C.P.	Assetto Insediativo Locale TU Torrente Polcevera
2	Piani di settore	P.R.P.	-
		Altri	-
3	Aree e immobili tutelati per legge:		
4	L.R. 38/1998	Intervento da sottoporre a screening ai sensi dell'allegato III punto 10a) interventi in aree di riconversione (superficie superiori a 2 ha).	
DISCIPLINA URBANISTICA, PAESAGGISTICA, AMBIENTALE			
1	Obiettivo della trasformazione	La riconversione del parco ferroviario di Camposso, per la parte non più in esercizio a RFI, consente la riqualificazione e la valorizzazione urbanistica dell'asse di via Filik, con l'inserimento di spazi per i servizi di urbanizzazione che riducono le attuali servitù (viadotto autostradale Morandi) e di destinazioni d'uso che connotano in senso urbano il distretto.	
2	Superficie territoriale	72.671 mq, circa.	
3	Suddivisione in settori	-	
4	Funzioni ammesse	Principali	Direzionali; Residenza; Servizi pubblici anche di interesse generale e privati; Parcheggi privati.
		Complementari	Terziario avanzato; Artigianato minuto; Industria artigianata con esclusione della logistica limitatamente a quelle attività indicate all'art. 12, comma 7.3, lett.a) delle Norme Generali; Connettivo urbano.
5	Modalità di attuazione	P.U.O. unitario.	
6	Modalità di intervento	Nuova costruzione.	
		I.U.I.	Base 1,00 mq/mq. Massimo 1,50 mq/mq.
		I.M.D.	2,00 mq/mq.
7	Parametri urbanistici	Rapporto di copertura	Da determinare in sede di P.U.O.
		Altezza	Da determinare in sede di P.U.O.
		Prescrizioni particolari	-
8	Dotazione di servizi e infrastrutture	Obbligatorie Allargamento di via Campi compreso il rifacimento del marciapiede e allargamento dei voluti ferroviari. Dotazione di spazi verdi pubblici nell'area sottomessa al viadotto Morandi. Nuovo collegamento viario con la parte a monte di Camposso.	
		Aggiuntive Nel limite di I.U.I. massimo previsto sarà ammessa una quantità di S.A. derivante dall'applicazione di valori superiori all'I.U.I. base conseguente agli interventi necessari per la messa a norma manutenzione straordinaria ed eventuale rifacimento della passerella pedonale che collega le due sponde del Polcevera e commisurata alla quantità e alla qualità degli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici esistenti nel quartiere e di quelli ceduti gratuitamente e/o realizzati nella misura superiore alle dotazioni minime di attrezzature e servizi pubblici indicate dal P.U.C. in base alle funzioni da insediare, da determinarsi in sede di P.U.O.	
9	Prestazioni ambientali	Alberi ad alto fusto da disporre nelle pariete terminate di via Walter Filik. Fino a collegarsi con filari di via Jorio e via Canepani.	

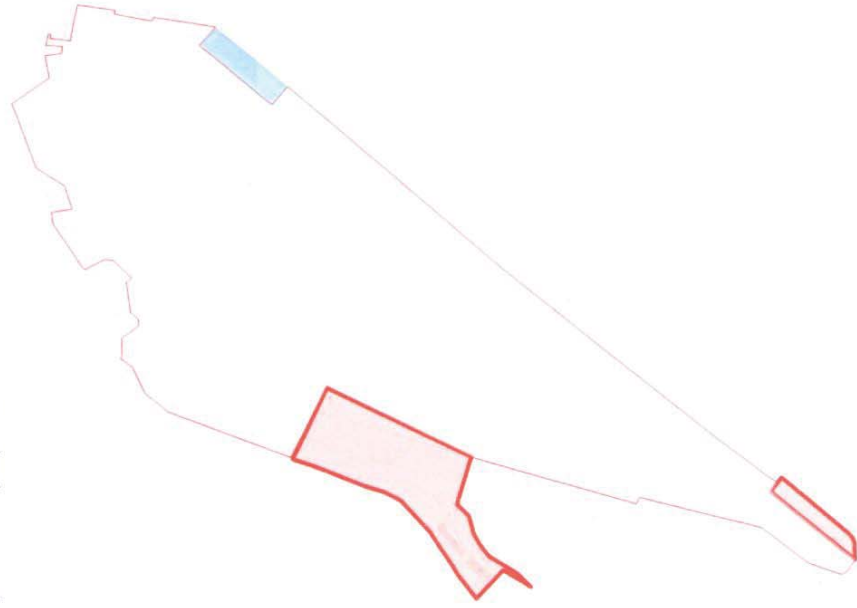
1	Disciplina paesistica di livello puntuale	La trasformazione deve assicurare la diffusa presenza di spazi pubblici pedonali, sistemi prevalentemente a verde e con alberature di alto fusto, posti simmetricamente all'autostrada di via Filik in modo da costituire un filtro verde rispetto alla restante parte di parco ferroviario.
1	Flessibilità	Permo restando il conseguimento dell'obiettivo della trasformazione, nella pianificazione definitiva del P.U.O. rispetto allo schema di riferimento, possono essere motivatamente aggregate o escluse aree ed immobili.
	Funzioni	-
	Modalità di intervento	-
	Parametri urbanistici	-
	Disciplina paesistica esistente	-
1	Norme transitorie	Interventi necessari all'esercizio degli impianti ferroviari presenti nell'area.
2		Infrastrutture

Allegato Sub 9



DISTRETTO 4.01 - TRASTA

-  Perimetro Distretto inserito nel PUC
-  Ampliamento perimetro proposto
-  Riduzione perimetro proposta



	Speciale di concentrazione	
DISTRETTO	Trasformazione urbana	
	Trasformazione locale	
	Trasformazione in attuazione o in corso di formazione	Municipio V Valdagno/Verona
QUADRO PROGRAMMATICO		
1	Piani sovraordinati	Coerente con l'obiettivo di Rilancio dei capoluoghi Coerente con la Missione di Pianificazione Ambito 1,3 Genova
	Piani di settore	Asse Inseguimento Locale (D.M.O.) e in minima parte T.U. Torre Palceverà fasce inondabili.
2	Area e immobili tutelati per legge	Area in parte soggetta a tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004, art. 142. Territori coperti da foreste, boschi, ecc.
3	L.R. 38/1998	Non soggetta alla procedura di valutazione ambientale
DISCIPLINA URBANISTICA, PAESAGGISTICA, AMBIENTALE		
1	Obiettivo della trasformazione	Realizzazione di un parcheggio pubblico a raso e/o in struttura anche con funzione di interscambio a supporto del trasporto pubblico con funzione anche di integrazione dell'impianto ferroviario con il centro storico di Rondegem e con il tessuto residenziale che si sviluppa lungo via Val d'Asigo. Contestuale attenuazione dei fattori di incompatibilità fra gli impianti ferroviari, i parcheggi e le zone residenziali circostanti anche attraverso la realizzazione di fasce verdi "filtro".
2	Superficie territoriale	Settore 1: 8.232 mq.; Settore 2: 19.800 mq.
3	Suddivisione in settori	Il Distretto è suddiviso in 2 settori.
4	Funzioni ammesse	Principali Parcheggi pubblica raso o in struttura. Parcheggi privati interrati.
		Complementari Comnettivo urbano. Esercizi divionato, anche in deroga alla percentuale prevista dal punto 11 dell'art. 12 delle Norme Generali. Servizi privati.
5	Settore 2	Principali Parcheggi pubblica raso o in struttura. Parcheggi privati interrati. Residenziale e Commerciale.
		Complementari Comnettivo urbano. Esercizi divionato. Servizi privati, anche in deroga alla percentuale prevista dal punto 11 dell'art. 12 delle Norme Generali.
6	Modalità di attuazione	Attraverso specifico Accordo di Programma tramite Progetti convenzionati estesi ai singoli settori.
7	Parametri urbanistici	Eventuale demolizione dei volumi esistenti e nuova costruzione.
		Settori Base 1 0,70 mq/mq. 2 0,40 mq/mq.
8	Dotazione di servizi e infrastrutture	Rapporto di copertura Altezza Prescrizioni particolari Da determinare con P.U.O. Da determinare con P.U.O.
		Obbligazione Settore 1: Usaggibilità del muro di sostegno del rilevato ferroviario lungo via Anfossi (a cui in combenza deve essere attenuata anche mediante interventi di qualificazione architettonica e paesaggistica. Realizzazione di parcheggio pubblico a raso e/o in struttura anche con funzione di interscambio a supporto del trasporto pubblico.

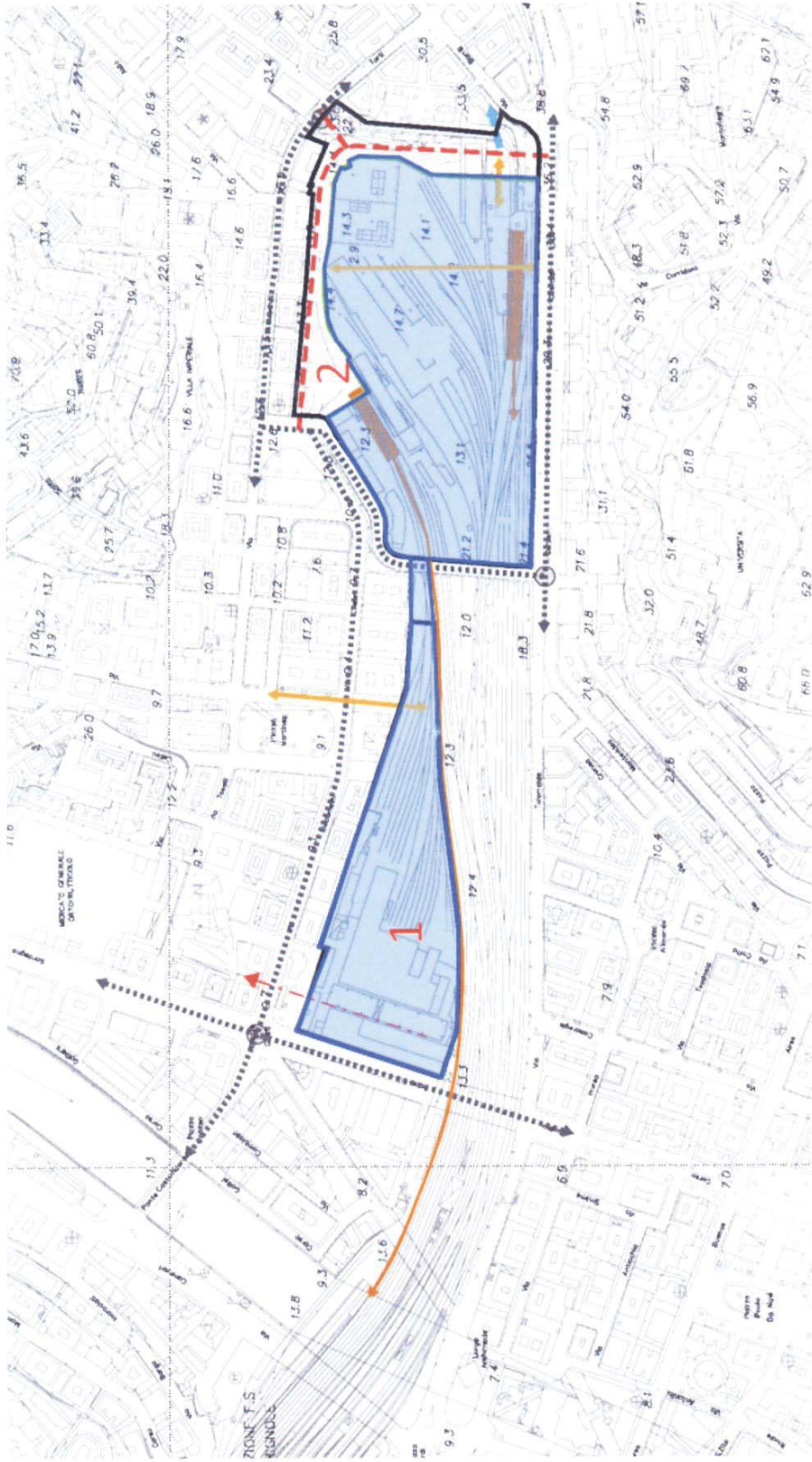
9	Prestazioni ambientali specifiche richieste	Dotazione di spazi verdi liberati da di spors lungo via Anfossi e lungo i confini con abitato per il Settore 2, al fine di creare una barriera filtro. I parcheggi a raso dovranno essere piantumati.
10	Disciplina paesistica di livello puntuale	La trasformazione deve assicurare la presenza di alberature lungo i percorsi veicolari e pedonali e sistemazione a verde nei parcheggi a raso. Nella progettazione definitiva, rispetto allo schema di riferimento, possono essere motivatamente aggregate o escluse altre aree ed immobili.
13	Flessibilità	-
	Funzioni	-
	Modalità di intervento	-
	Parametri urbanistici	-
	Disciplina paesistica	-
	Patrimonio edilizio esistente	Sugli edifici esistenti sono consentiti esclusivamente interventi di manutenzione, senza cambio di uso e senza frazionamenti accorpamenti.
12	Norme transitorie	Interventi di sistemazione superficiale e delle aree per realizzare miglione alla viabilità e parcheggi pubblici che non compromettano gli assetti previsti. Interventi di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture esistenti che non compromettano gli assetti previsti.
	Infrastrutture	-



N. 2.06	Speciale di concentrazione	Terralba	Municipio III Bassa Valteramo
	Trasformazione urbana		
	Trasformazione locale		
Trasformazione in attuazione o in corso di formazione			
QUADRO PROGRAMMATICO			
P.T.R. Coerente con l'obiettivo di: Rilancio del capoluogo.			
P.T.P. Coerente con la Missione di Pianificazione dell'Ambito 1.3 - Genova, e con le azioni inerenti il sistema infrastrutturale per la mobilità			
P.T.C.P. Assempio Inadempito Locale - A.L.C.O.			
Piani di settore			
Piano della costa			
P.R.P.			
Altri			
Aree e immobili tutelati per legge			
L.R. 38/1998			
DISCIPLINA URBANISTICA, PAESAGGISTICA, AMBIENTALE			
1	Obiettivo della trasformazione	Realizzazione di un intervento integrato di riqualifica del tessuto urbano e mitigazione dei fattori di incompatibilità, comportante la riorganizzazione degli impianti ferroviari, la realizzazione, ove possibile, di una nuova fermata della metropolitana in corrispondenza di piazza Terralba e della fermata della linea ferroviaria metropolitana a Terralba connessa con un parcheggio di livello urbano (intermodale) e la realizzazione di edifici per servizi pubblici di interesse generale e funzioni urbane diversificate.	
2	Superficie territoriale	1-46.000 mq circa compresi tra: Corso Sardegna e via Tripoli.	
3	Suddivisione in settori	Il Distretto è suddiviso in 3 settori.	
4	Funzioni ammesse	Settori 1 e 2	Principali
		Settori 1 e 2	Complementari
6	Modalità di intervento	Tutti gli interventi edilizi nel rispetto delle norme puntuali:	
7	Parametri urbanistici	I.U.I.	Base
		I.M.D.	0,45 mq/mq comprensivo della S.A., eventualmente mantenuta.
		Rapporto di copertura	0,55 mq/mq comprensivo della S.A., eventualmente mantenuta.
		Altezza	
		Prescrizioni particolari	
		Da determinare con il P.U.O.	

9	Dotazione di servizi e infrastrutture	Obbligatorie Settori 1 e 2, cessione a standard della quota parte delle aree del settore 2 interessate dalla realizzazione di Servizi ed Infrastrutture pubbliche, al Comune di Genova, Settore 1, cessione a standard delle aree interessate per il prolungamento della linea metropolitana e della relativa fermata sino all'altezza di piazza Terralba. In sede di P.U.O. dovrà essere individuata la soluzione per le eventuali connessioni del nuovo insediamento con le viabilità al contorno.	Aggiuntive Settori 1 e 2, nel limite di P.U.O. massimo previsto sarà ammessa una quantità di S.A. derivante dall'applicazione di valori superiori all'U.C.I. base, conseguente alla realizzazione della viabilità del Settore 2, di parcheggio di livello urbano intermodale nel Settore 2, commisurata alla qualità e quantità degli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici esistenti nel quartiere e di quelli - seduti gratuitamente - e o realizzati in misura superiore alle dotazioni minime indicate dal P.U.C. in base alle funzioni da assicurare, da determinarsi in sede di P.U.O.
		Prestazioni ambientali	Dotazione di spazi verdi alberati. La realizzazione dei nuovi insediamenti urbani, a raso e sovrapposti alle infrastrutture ferroviarie, deve prevedere la presenza di diffuse aree pedonali vegetate. Le sospensioni debbano essere - ove possibile -
1	Disciplina paesistica di livello puntuale	La progettazione dei nuovi insediamenti deve essere volta a superare gli attuali effetti di cesura costituiti dalle aree ferroviarie e perseguire l'integrazione con il contesto urbano. Le nuove edificazioni ammesse per le funzioni urbane devono relazionarsi con il costruito circostante in termini di omogeneità dimensionale e la nuova piastra sull'infrastruttura ferroviaria deve essere prevalentemente caratterizzata da spazi pedonali e di aggregazione pubblica.	La progettazione dei nuovi insediamenti deve essere volta a superare gli attuali effetti di cesura costituiti dalle aree ferroviarie e perseguire l'integrazione con il contesto urbano. Le nuove edificazioni ammesse per le funzioni urbane devono relazionarsi con il costruito circostante in termini di omogeneità dimensionale e la nuova piastra sull'infrastruttura ferroviaria deve essere prevalentemente caratterizzata da spazi pedonali e di aggregazione pubblica.
0		Perimetro	Il perimetro del distretto, rispetto allo schema di riferimento può comprendere anche aree contigue per motivate esigenze di organizzazione e per il miglioramento delle viabilità di accesso.
1	Flessibilità	Funzioni	-
1		Modalità di intervento	-
		Parametri urbanistici	-
		Disciplina paesistica	-
		Patrimonio edilizio esistente	-
		Aree libere	-
1	Norme transitorie	Infrastrutture	-
2			-





N.3.11	DISTRETTI	Speciali di concertazione	
		Trasformazione urbana	
		Trasformazione in situazione o in corso di formazione	Municipio: IX Levante
QUADRO PROGRAMMATICO			
		P.I.R.	Coerente con l'obiettivo "Rilancio del Capoluogo".
		Consistente con la Missione di Pianificazione dell'Ambito L.6.000.00, e in attuazione del Protocollo della Azione di Sviluppo Urbano Modificativo del Sistema insediativo del Levante di Genova. Comprensivo del territorio urbano con vocazione "Soprintendente" di cui alla Scheda I.3.1.04 "Quarto-Quinto del Sistema del Levante".	
1	Piani sovraordinati	P.T.C.P. P.T.C.P. Piano di bacino Piano della costa P.R.P. P.N.P. Altri	Ambito L.4
2	Piani di settore	-	-
3	Aree e immobili tutelati per legge:	-	Area soggetta a tutela ai sensi del D.lgs 42/2004, art. 136, lett. c) e d) "Limite di area di notevole interesse pubblico (bellezza d'insieme)".
4	L.R. 38/1998	-	Non soggetto già procedure di valutazione ambientale.
DISCIPLINA URBANISTICA, PAESAGGISTICA, AMBIENTALE			
1	Obiettivo della trasformazione	-	Riconversione dell'area dismessa per la realizzazione di un insediamento residenziale con destinazione di tipo medio-basso a seguito della tendenza e servizi pubblici, realizzazione di parcheggio di livello urbano (intermodale).
2	Superficie territoriale	-	4.422 mq circa.
3	Suddivisione in settori	-	-
4	Funzioni ammesse	-	Parcheggi pubblici di livello urbano (intermodale). Parcheggi privati esclusivamente interni. Residenziale Connettivo urbano. Esacini di vicinato. Servizi privati.
5	Modalità di attuazione	-	Complementari P.U.O. unitario
6	Modalità di intervento	-	Nuova costruzione
7	Parametri urbanistici	LUL	Base S.A. esistente
		L.M.D.	Massimo
		Rapporto di copertura	1,00 mq/mq
		Altezza	-
8	Dotazione di servizi infrastrutture	Prescrizioni particolari	-
		Prescrizioni	Obbligatorie: Realizzazione di una barriera verde con funzione di filtro rispetto all'infrastruttura ferroviaria e suddivisione dell'area adiacente la stazione ferroviaria. Aggiuntive: Nel limite di massima ammissibile di S.A. derivante dall'applicazione di valori superiori all' LUL base, conseguente alla realizzazione del parcheggio di livello urbano (intermodale), oltre ed esclusivamente alla quantità degli interventi di equitazione e degli espositi e dotazioni pubbliche connessi con l'attuazione degli espositi pubblici connessi con l'attuazione del P.U.O. intermodale, sono consentite le dotazioni minime indicate dal P.U.O. intermodale. Non consentite: nessuna.
9	Prestazioni ambientali	-	Dotazione di spazi verdi allestiti da disporre nella piazza della Stazione ferroviaria e lungo la fascia con funzione di filtro rispetto all'infrastruttura ferroviaria, in coerenza con la Disciplina dell'Area I.3.1.04 del Sistema del Levante del P.U.O. provinciale sulla base di specifici moduli.
10	Disciplina paesistica di livello puntuale	-	Gli edifici da realizzare nel distretto non devono avere altezza superiore a quella degli edifici fronteggianti sul lato verso mare.

Flessibilità			Nella pertinenza definitiva, rispetto allo schema di riferimento, in sede di progettazione possono essere motivatamente aggiunte o escluse aree ed immobili.
	Parametro		
	Funzioni		
	Modalità di intervento		
	Parametri urbanistici		
	Disciplina paesistica		
	Patrimonio edilizio esistente e senza frazionamenti e accorpamenti		Sugli edifici esistenti sono consentiti esclusivamente interventi di manutenzione straordinaria, senza cambio d'uso e senza frazionamenti e accorpamenti.
1	Norme transitorie		Interventi di sistemazione e adeguamento delle aree sottostanti, in attuazione dell'art. 136 del D.lgs 42/2004, art. 136, lett. c) e d) "Limite di area di notevole interesse pubblico".
2	Area libere		Interventi di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture esistenti che non compromettano gli aspetti previsti.



