

07 MAR. 2012
ARRIVO

al Sindaco del
Comune di Genova
Prof. Maria Vinzenzi
Via Garibaldi, 9
16124 GENOVA

al Direttore
Sviluppo Urbanistico e Grandi Progetti
Ing. Paolo Tizzoni
Via di Francia, 1
16154 GENOVA

al Responsabile Ufficio del Procedimento
Dirigente del Settore Urban Lab e Pianificazione in
Area Portuale
Arch. Anna Iole Corsi
Calata De Mari
16128 GENOVA

OGGETTO:

PROGETTO PRELIMINARE DEL PIANO URBANISTICO COMUNALE ADOTTATO CON D.C.C.
N. 92 DEL 7.12.2011

PRESENTAZIONE DI OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ART. 35, COMMA 2, LETTERA d)
DELLA LEGGE REGIONALE 4 SETTEMBRE 1997 N. 36 e s.m.l.

Il sottoscritto PIGNONE ENRICO



in qualità di PRESIDENTE ASSOCIAZIONE AMICI DEL CHIARAVAGNA

Presento le seguenti osservazioni al Progetto Preliminare del Piano Urbanistico Comunale (PUC),
ai sensi dell'art. 35, comma 2, lettera d) della legge regionale 4 settembre 1997 n. 36 e s.m.l.

Luogo e data: GENOVA, 04/05/12

Enrico Pignone

COMUNE DI GENOVA
PROTOCOLLO GENERALE
09 MAG 2012
N° 146583

SIMBOLICO
N.M. SUL URB.
URBAN LAB.

URBAN LAB - PIANIFICAZIONE
PRESA IN CARICO 10 MAG. 2012
CARD. N° 73

Intervento dell'Associazione "Amici del Chiaravagna" circa il nuovo Piano Urbanistico Comunale

1. Premessa – Il nuovo PUC di Genova e le sue contraddizioni

L'Associazione Amici del Chiaravagna ha seguito e partecipato con attenzione lungo il percorso di dibattito del redigendo nuovo PUC.

Abbiamo quindi assistito alle dichiarazioni di intenti dell'Amministrazione, perlopiù condivisibili, ed abbiamo scorso il documento prodotto, osservando come il risultato sia spesso contraddittorio.

La visione di Smart City su cui la Sindaco Vincenzi si è spesa in prima persona trova scarsa espressione in questo documento.

La nostra analisi è focalizzata proprio a sottolineare la lontananza tra le dichiarazioni e la loro messa in opera, allo scopo di avvicinarle nell'interesse dei cittadini.

2. La Smart City

Cos'è una "Smart city"?

Quali politiche mettere in campo per realizzarla?

Il documento di riferimento in questo campo è sempre la Carta di Aalborg, che parla di uno sviluppo che tenda a minimizzare il consumo delle risorse e l'impatto delle azioni antropiche sul territorio e sull'ambiente.

Questo documento, che il Comune di Genova ha sottoscritto impegnandosi a porlo in essere, è molto chiaro. Nella sua descrizione fondativa, il PUC ne tiene conto e ribadisce la necessità di **investire sul capitale di risorse naturali**: atmosfera, suolo, acque e foreste, come bene economico e alla necessità di **conservare il rimanente capitale naturale**, ovvero falde acquifere e suoli.

Il nuovo PUC contiene gli strumenti per fare di Genova una Smart City?

La risposta a questa domanda è a nostro avviso piuttosto semplice e purtroppo è NO.

Vediamo ora perché proponendo prima alcuni macroargomenti e procedendo poi con alcune osservazioni puntuali.

2,1 Smart City e Rifiuti

In questo settore la contraddizione tra le dichiarazioni e le azioni messe in campo è lampante. Infatti, mentre uno degli obiettivi espressi nel nuovo PUC e su cui siamo totalmente d'accordo è: *"Una città smart promuove uno sviluppo sostenibile che ha come paradigmi la riduzione dell'ammontare dei rifiuti, la differenziazione della loro raccolta, la loro valorizzazione economica; la riduzione drastica delle emissioni di gas serra tramite la limitazione del traffico privato, l'ottimizzazione delle emissioni industriali, la razionalizzazione dell'edilizia così da abbattere l'impatto del riscaldamento e della climatizzazione; la razionalizzazione dell'illuminazione pubblica; la promozione, protezione e gestione del verde urbano; lo sviluppo urbanistico basato sul "risparmio di suolo", la bonifica delle aree dismesse."*, osserviamo poi come la "Descrizione fondativa" in tema di aspetti ambientali quali Rumore e Rifiuti risulti ferma a 10 anni fa, ci pare fondamentale citare un obiettivo espresso. Questo è a nostro avviso un indicatore importante: su un tema così centrale non si è fatto un passo avanti nella direzione della sostenibilità ed il nostro giudizio non può che essere negativo.

2.2 Smart City e Mobilità

Nella nostra intenzione propositiva volta a far emergere e denunciare la contraddittorietà tra quanto affermato come principio generale e quanto sta invece avvenendo sul territorio, a nostro avviso le vicende legate alla realizzazione della cosiddetta "Gronda autostradale di Ponente" sono decisamente esemplificative.

Basta prendere in considerazione i fatti emersi durante la fase esplorativa: solo per i carotaggi del terreno, ci risulta che siano già ben sei le fonti d'acqua perse, di cui due sul territorio di Sestri Ponente. Perdita di cui, già durante il Dibattito Pubblico, avevamo denunciato il rischio, presentando opportuna documentazione ed esponendo i rischi anche in audizione presso la Commissione della Provincia di Genova.

Senza contare che la visione della mobilità della Genova del futuro ruota tutta attorno all'ipotesi di realizzazione di questa infrastruttura, mentre nelle linee guida di un percorso verso Smart City al centro dell'analisi viene messo innanzitutto il cittadino ed i suoi bisogni, con un salto di qualità enorme.

2.3 Smart City ed Aree Ferroviarie

Sempre dal punto di vista delle contraddizioni un altro esempio significativo è quello del futuro utilizzo di aree oggi in utilizzo da parte di RFI. Il PUC individua la necessità di aree quando dice: *"la difficoltà di ristrutturazione e di ampliamento degli elementi del sistema, e dall'altra l'esigenza di rispondere ad una forte domanda di mobilità urbana, sopperendo alla carenza di reti di trasporto dedicate, ed impegnando in questo modo i binari con convogli a breve percorrenza e con elevato numero di fermate. Pertanto la situazione di esercizio del sistema presenta elevati livelli di criticità; le prospettive di incremento dei traffici causato dal raddoppio fuori sede della linea del Ponente ligure, e dai previsti consistenti aumenti dell'attività portuale, in mancanza di interventi adeguati, avrebbero come parallela conseguenza la paralisi del nodo di Genova. Si rileva inoltre la necessità di sviluppare analisi oltre che soluzioni sul tema della intermodalità delle merci (piattaforma logistica) e dei passeggeri (servizi integrati di mobilità)."* Nonostante ciò, nel PUC gran parte delle aree ferroviarie oggi sottoutilizzate o in dismissione da parte di RFI vengono destinate a funzioni residenziali o commerciali, perdendo la possibilità di sfruttare le potenzialità di aree già infrastrutturate soprattutto per agevolare la composizione di treni merci e le relative manovre, che in aree portuali costano spazi e tempi, in modo da favorire lo spostamento dei traffici dalla gomma al ferro.

2.4 Smart City ed Aree Commerciali

Un tema che nel PUC viene dichiarato come centrale è quello legato al riequilibrio del territorio. Si disegnano linee colorate per bloccare il consumo di territorio e preservare la vivibilità e si denuncia la cronica mancanza di spazio per i servizi alla cittadinanza, quali le isole ecologiche. Il territorio futuro del Municipio VI Medio Ponente, già al primo posto per superfici dedicate alle grandi strutture di vendita e per ora secondo per le medie strutture, incarna al meglio questa contraddizione visto che si prospettano nuovi spazi del genere: le aree Esaote, poi un'altra grande e media struttura nel distretto 2.05 di Fegino, la cui viabilità, seppur recentemente completata con la strada in sponda destra, tornerebbe a essere nuovamente insufficiente in presenza di tali localizzazione, senza contare che il traffico graverebbe in ogni caso su aree già congestionate (proprio per la presenza di altre medie e grandi strutture di vendita) come quelle di Bolzaneto, Campi-Cornigliano, Borzoli-Sestri. Dal punto di vista del traffico inoltre sarebbe opportuno

considerare come la presenza di grandi strutture di vendita sia un potente attrattore di flussi veicolari interni alla città e non solo, cosa che dovrebbe indurre a non concentrare queste entità in aree così vicine ma a distribuirle equamente sul territorio, senza contare che questi esercizi commerciali, per tipologia e quantità di merce venduta, non sono certo il modo migliore per ridurre il traffico privato in città e incentivare l'uso del mezzo pubblico;; non bisognerebbe infine trascurare l'impatto distruttivo che la quantità di queste medie e grandi strutture di vendita avrebbero sul tessuto commerciale locale già duramente provato dalla crisi economica.

La distribuzione di tali aree sul territorio dovrebbe puntare, come dice il PUC stesso, ad un mix funzionale tra i suoi obiettivi così da non creare al posto di quelli che storicamente sono stati quartieri industriali, con tutte le servitù che ne sono derivate, quartieri commerciali che cancellano quelle servitù ma ne comportano di nuove non meno pesanti, a fronte di una qualità e quantità occupazionale discutibile.

2.5 Smart City ed Aree Residenziali

Ammesso e non concesso che a Genova esista davvero un'emergenza abitativa che richieda di costruire nuovi appartamenti piuttosto che investire sull'efficientamento energetico richiesto invece dal Patto dei Sindaci sottoscritto anche dal Comune di Genova, è necessario che la politica abitativa segua le indicazioni delle altre Smart City, prevedendo la realizzazione di abitazioni a basso impatto energetico e favorendo i progetti che prevedano il Social Housing. Il PUC riporta alcuni accenni su questa tematica ma manca sicuramente il versante di indirizzo politico: non si tratta infatti di continuare a ragionare sui metri quadri, ma di comprendere che le politiche abitative fanno la differenza quando si parla di equità sociale. In molti altri paesi Europei nei tanti distretti che consentono la realizzazione di superfici residenziali è necessario prevedere una quota dedicata all'edilizia sociale, in modo da sensibilizzare anche il privato ad una tematica tanto importante all'interno di operazioni che garantiscono comunque notevoli guadagni a chi le esegue, a fronte di conseguenze sul tessuto sociale che vanno ben oltre gli oneri di urbanizzazione.

2.6 Smart City e dissesto idrogeologico

Il PUC enuncia tutta una serie di premesse a nostro avviso molto importante per quanto riguarda il riequilibrio della situazione idrogeologica della città, probabilmente anche alla luce dei più recenti eventi,: si parla di sviluppo urbanistico basato sul "risparmio di suolo" (si veda, ad esempio, il rapporto ambientale), protezione del verde urbano, limite al consumo di suolo, qualità ambientale e difesa del territorio. Nella parte IV, pag. 16 del rapporto ambientale si fa riferimento anche ad un obiettivo specifico di difesa e valorizzazione del suolo e dell'assetto idro-geologico. Si dice di volere perseguire la mitigazione degli impatti ambientali anche attraverso la riqualificazione ambientale degli alvei e il risparmio idrico (parte II, pag. 89). La difesa, la valorizzazione del suolo e dell'assetto idro-geologico sono obiettivi scelti fra quelli invariabili del piano (parte II, pag. 91). In sede di rapporto ambientale (parte III, cap. 2, pag. 4), si rileva come significativo l'impatto di un piano o di una sua modifica comportante incremento volumetrico o di superficie riferita ad interrati in aree inondabili e/o in presenza di falda. Ciò nonostante quando si tratta di tradurre queste linee programmatiche in indicazioni operative il PUC propone azioni in netto contrasto con la tutela dell'assetto idrogeologico. Al punto 4.12 di questo documento proponiamo ampia e dettagliata analisi di questo tema, sottolineando punto per punto la distanza tra "il dire ed il fare" proposto dal PUC anche su questo tema.

2.7 Smart City ed il “Costruire sul Costruito”

Infine il tema che ha voluto essere lo slogan positivo di questo piano e che invece a nostro avviso presenta molti punti di dubbio valore: il Costruire sul Costruito. Se come principio fondativo del Piano la definizione appare assai condivisibile, dal punto di vista pratico l'aspetto in cui si concretizza maggiormente è la definizione dell'ambito ACO-A che consente lungo gli assi principali di attraversamento della città demolizioni e ricostruzioni con ampliamenti del 30%. Chiaramente non potendo essere tali ampliamenti effettuati planimetricamente verranno realizzati in altezza, mettendo in pratica alla lettera il “Costruire sul costruito” ,nome nuovo per l'antica pratica delle sopraelevazioni, stravolgendo così lo skyline della città.

In base a queste considerazioni presentiamo le nostre osservazioni auspicando che nello spirito di *“informare e far partecipare i cittadini alle scelte di pianificazione e trasformazione urbana”* vengano costruttivamente valutate e recepite.

3. Smart city e Genova. Ancora troppe contraddizioni

La Carta di Alborg evidenzia la necessità di investire su energie rinnovabili, sull'espansione degli spazi verdi per attività ricreative all'interno delle città, sul miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici, sullo sviluppo di modalità di trasporto non nocive per l'ambiente.

Leggendo il PUC, è quindi evidente il paradosso; ci chiediamo come sia possibile, a fronte di questi intenti, trovare nel nuovo PUC corpose voci di spesa quali la Gronda e l'Inceneritore/Gassificatore, con le annesse ricadute pregiudiziali sui sistemi di trasporto pubblico e su un ciclo virtuoso dei materiali post-consumo (MPC).

Riteniamo quindi di trovarci di fronte ad un documento che “predichi bene ma razzoli male” e la cosa che ci preoccupa di più è l'incapacità di calare in interventi sulla città, l'auspicabile visione di Smart City, con la sensazione che tale definizione sia ad oggi solo uno slogan che non sta generando alcuna direttiva attuativa di rilievo.

Ciò nonostante siamo qui a fornire, come sempre, il nostro costruttivo contributo per una Genova che possa presto entrare in un futuro coerente con gli impegni di cui sopra.

4. Osservazioni generali

4.1. Partecipazione: vanno regolamentate le modalità e le tempistiche dell'iter partecipativo, prevedendo puntuale risposta scritta e/o notifiche del recepimento da parte degli Uffici del Comune.

4.2. Rifiuti e raccolta differenziata: proviamo profonda delusione per un'Amministrazione che aveva la possibilità - e aveva dichiarato la volontà - di impostare seriamente e in modo economicamente sostenibile la Raccolta Differenziata e l'intero ciclo dei rifiuti. Invece, si continua a cercare pervicacemente di porre alla fine del ciclo un Gassificatore/Inceneritore che dovrà essere necessariamente dimensionato su percentuali elevate di rifiuti (poiché altrimenti non sarebbe sostenibile).

Ribadiamo anche in questa sede come sia dimostrato che ciò implichi la rinuncia alla possibilità di sostenere e incentivare altri cicli economici, basati proprio sulla lavorazione per il riuso e il riciclo del MPC, importantissimi per l'occupazione cittadina in un momento di crisi economica. All'interno del nuovo PUC siamo a richiedere nuovamente con forza la zonizzazione di aree equamente distribuite sul territorio cittadino allo scopo di destinarle a:

- impianti di separazione, trattamento e lavorazione per riuso e riciclo dei materiali provenienti dalla RD

- impianti di compostaggio

- isole ecologiche per ogni municipio

Si chiede inoltre di recepire nel PUC una definizione precisa di zonizzazione dedicata esclusivamente alle Isole Ecologiche, come da noi già richiesto al Sindaco del Comune di Genova, in data 22/01/2010, e depositata presso l'Archivio Generale.

4.3. Verde pubblico: riscontriamo una gravissima incongruenza con quanto dichiarato negli obiettivi: infatti ogni area definita "verde" ha in realtà una destinazione d'uso che contempla edificabilità con costruzioni ad indirizzo commerciale e/o residenziale.

Chiediamo che la progettualità del nuovo PUC abbia la capacità di delimitare le aree verdi esclusivamente come aree pubbliche, aperte alla collettività e senza altri fini.

4.4. Rumore: si chiede che il PUC si adegui alla normativa sul rumore, così da rispettarla. Pertanto va previsto esplicitamente il divieto di costruzione di edifici residenziali sulle direttive di traffico (strada a mare, Aurelia, ecc).

4.5. Perequazione urbanistica: è necessario che la disciplina relativa alla perequazione urbanistica rispetti regole certe, divise per tipologia di tessuto urbano, per evitare la realizzazione di "ecomostri"

4.6. Distretti di trasformazione: nell'individuazione in tal senso delle 14 aree sulla città, riscontriamo ampi spazi di indeterminatezza che aprono le porte a future contrattazioni; si evidenzia quindi la mancanza di una programmazione conseguente ad una precisa idea di città

4.7. Strade di cantiere: nonostante il forte impatto che deriverebbe per almeno dieci anni dai lavori del Terzo Valico e della Gronda non è evidenziata la cantierizzazione del territorio, con ciò che ne conseguirebbe.

4.8. Mobilità: le incoerenze dichiarate in apertura del nostro intervento si evidenziano particolarmente in quest'ambito: infatti, nonostante si dichiari di voler privilegiare il trasporto pubblico, si sostiene invece il trasporto privato investendo risorse enormi per la realizzazione della Gronda.

Anche per un'esigenza di coerenza con quanto dichiarato nei principi ispiratori del PUC e sulla visione della città a breve/medio termine, ci pare naturale chiedere che tutte le risorse disponibili siano invece convogliate per:

- la realizzazione del nodo ferroviario di Genova da Voltri a Pieve Ligure, comprendente la connessione tra il nodo stesso e le attuali linee di valico, che renderebbero inutile il Terzo Valico.

- il sostentamento del trasporto pubblico nelle sue varie forme, pena il suo collasso sotto i colpi dei tagli economici

- la realizzazione del nodo di San Benigno

- la realizzazione di percorsi protetti e piste ciclabili che percorrano tutta la città. La bicicletta può divenire nuovamente, come in quasi tutte le città europee, un mezzo di trasporto quotidiano e non solo ludico, come invece si continua a considerare in questa città. A riguardo, è necessario introdurre di una zona a traffico limitato con inserimento di una pista protetta e ciclabile in via Cornigliano.

4.9 Demolizione e ricollocazione della stazione ferroviaria di Sestri Ponente: Riteniamo urgente e prioritario rispetto ad una eventuale realizzazione della Gronda Autostradale di Ponente che si proceda a demolire l'attuale stazione ferroviaria di Genova Sestri Ponente ed a ricostruirla al di sopra dei binari. Questo allo scopo di allargare Via Puccini a 4 corsie totali, oggi ridotte a 2, pena il collasso della viabilità del Ponente. Infatti il progetto presentato da SPEA prevede il divieto di transito sull'attuale tracciato autostradale Genova Voltri-Genova Aeroporto per i mezzi pesanti. Questi potranno transitare solo sul nuovo tracciato autostradale, accedendovi esclusivamente dagli svincoli di Genova Voltri e/o Genova Aeroporto. Ciò implicherà che i mezzi pesanti – tra cui i cisternati diretti al polo petrolchimico - che oggi utilizzano il casello di Genova-Pegli (1473 mezzi/giorno secondo Spea) dovranno necessariamente percorrere la via Aurelia. A ciò si aggiungeranno con ogni probabilità i mezzi in transito da Ge-Voltri a Ge-Aeroporto (662 mezzi/giorno) e da Ge-Voltri a Ge-Ovest (883 mezzi/giorno) considerando che percorrere la gronda significherà raddoppiare la distanza O/D con aggravio di costi e tempi.

Tutto ciò comporterà che la viabilità cittadina tra i caselli di Ge-Voltri e Ge-Aeroporto sarà soggetta ad un incremento di traffico da mezzi pesanti nella misura di 2000-2500 mezzi/giorno. Con simili numeri è facile prevedere che il traffico si bloccherebbe ancora di più se permanesse questa strettoia.

Nella ricostruzione andrà tassativamente pensato un metodo di accesso alla stazione ed ai treni che eviti anche ai disabili l'attraversamento pedonale su sede stradale di Via Puccini, oltre ad un accessibile scavalco dei binari tra Sestri e la zona della Marina.

4.10 Limiti di altezza: Riteniamo gravissima la mancanza di un limite di altezza degli edifici. Ad esempio, Roma pone come limite massimo la cupola di S.Pietro.

4.11 Parco Agricolo della Vesima: chiediamo che l'area di Vesima venga trasformata in Parco Agricolo a sostegno e difesa delle realtà produttive già presenti su questo territorio.

4.12 Aspetti idro-geologici: Rispetto agli obiettivi pienamente condivisibili di tutela dell'assetto idro-geologico, alcune scelte appaiono in netto contrasto. Tra queste:

- Rispetto alla reale capacità insediativa e come rilevato nel rapporto ambientale (parte II, pag. 103), il dimensionamento del piano risulta maggiorato. Ciò conduce a pesi insediativi insostenibili.

- Numerosi parcheggi interrati e fuori terra (parte II del rapporto ambientale) spesso collegati a POR (programmi operativi regionali) sono stati previsti in area inondabile.

- L'agente di pressione "rischio idro-geologico" riguarda più il valore "salute" piuttosto che il solo "paesaggio" nel modello delle integrazioni tra territorio ed ambiente (rapporto ambientale, parte I, pag. 3). Il tema idrogeologico non viene mai citato lì (vedi, ad es., parte II, pag. 109) in relazione agli altri elementi di pressione relativi alla salute (aspetto resosi tragicamente evidente in occasione delle due ultime alluvioni).

- Si utilizzino gli strumenti disponibili per conseguire vere riqualificazioni fluviali nell'ambito di previsioni, come ad esempio il ribaltamento a mare della Fincantieri, sul rio Molinassi, o il distretto di trasformazione Carmagnani - Fondega sud, presso il rio Rostan (si chiede, tra l'altro, l'accelerazione delle procedure di delocalizzazione), che coinvolgono aree da riqualificare, il risanamento dal punto di vista idrogeologico e della messa in sicurezza dei torrenti e delle aree loro prospicienti. Un esempio sono i contratti di fiume che possono meglio corrispondere ai

requisiti discendenti dalla direttiva acque n. 60/2000 U. E. (e s. m. i.) e che riguardano tutti gli aspetti paesistico - ambientali del territorio, includendo i processi idrogeologici, geo-morfologici ed eco sistemici.

Al momento sembrano invece favoriti vetusti provvedimenti di urbanizzazione o messa in sicurezza attraverso l'esecuzione dei soliti alti e rigidi muri d'argine di cemento, tombinature e riorganizzazione di percorsi stradali.

L'esempio da estendere ad altre aree può essere la previsione di rinaturalizzazione della foce del rio San Pietro (parte II, pag. 59) o la prevista oasi naturalistica alla foce del torrente Polcevera.

Di quest'ultima, in particolare, si raccomanda la conferma e il sollecito avvio dei lavori.

Si rammenta, a tale proposito, che il rapporto ambientale del piano urbanistico in questione richiama l'opportunità dell'integrazione con i piani di bacino (ad es., nella parte II, pag. 23), i quali indicano la rinaturalizzazione degli alvei e le opere di ingegneria ambientale fra gli indirizzi di natura vincolante (vedi, ad es., art. 5 delle norme di attuazione del piano degli ambiti 12 e 13).

- I progetti relativi a infrastrutture pubbliche di grande rilevanza (gronda di ponente e terzo valico), secondo quanto disciplinato dai piani di bacino dei torrenti Varenna e Polcevera, non sono ammissibili se non in deroga ai vincoli imposti e solo a condizione che non siano di impedimento al naturale deflusso liquido e solido, che non limitino in modo significativo la capacità di invaso e che non provochino effetti negativi nel sistema geologico, idrogeologico e sugli ecosistemi.

Si tratta, come si può immaginare, di condizioni impossibili da soddisfare, per un'opera tanto impattante, a causa della conformazione geologica del territorio, a meno di non essere aggirate con artifici matematici da tecnici senza scrupoli.

Si pensi, ad esempio, al rilevato sul torrente Varenna, alle opere previste a Bolzaneto e a Trasta, poco distanti dagli argini del torrente Polcevera, o ancora alle opere complementari come quelle previste nella ex cava Serra a Panigaro, lungo il torrente Chiaravagna, o ancora alle numerose discariche previste o alle sorgenti disseccate.

Deve essere dimostrata, in particolare, per le aree a rischio, la compatibilità dell'opera con le condizioni di dissesto e l'assenza di effetti negativi. L'attraversamento di diversi corsi d'acqua, con differenti modalità (viadotto, rilevato, galleria), a tale proposito, creerebbe enormi impatti corrispondenti sul suolo e sulle acque.

Rocce di diversa tipologia caratterizzate da scadenti caratteristiche meccaniche e particolarmente fratturate interessano i tracciati scelti e quelli scartati.

Lo scavo delle gallerie potrebbe essere complicato da fenomeni di rigonfiamento e sfornellamenti di materiale fine in prossimità degli imbocchi o in corrispondenza delle zone di faglia, negli argilloscisti della val Polcevera, ad esempio.

Crolli si potrebbero avere in presenza di giaciture a frana – poggio a causa di interstrati argillitici. L'importante lineamento tettonico denominato "linea Sestri – Voltaggio" e le corrispondenti faglie vicarianti sono tutte intersecate dai percorsi.

Sono prevedibili fenomeni di instabilità e la cattura di una notevole quantità d'acqua, lungo questi piani, a discapito delle risorse idriche superficiali.

Le coltri detritiche di medio spessore, che possono essere incontrate nelle zone degli imbocchi, sia dal lato della val Polcevera sia da quello della val Varenna possono generare altre problematiche. Il forte contrasto di permeabilità può generare l'innescò di frane, smottamenti e venute d'acqua. Le vibrazioni indotte dai metodi di scavo e le piste di cantiere costituiscono ulteriori problematiche per frane, erosione e polveri sottili.

Le strade, gli scavi, i manufatti di sostegno e di regimazione delle acque possono alterare il deflusso superficiale e peggiorare lo stato di permeabilità dei suoli.

Lo smaltimento del detrito (milioni di metri cubi), correlato agli scavi può peggiorare i problemi di stabilità dei versanti. Significative quantità di smarino amiantifero possono essere contenute dai detriti che verranno estratti dato l'attraversamento di rocce ofiolitiche.

Le serpentiniti e i serpentino - scisti, che si rinvencono principalmente nel bacino Chiaravagna, contengono antigorite e crisotilo, componenti essenziali del minerale di serpentino. Si rammenta che una certa quantità di amianto di serpentino, ad esempio, veniva estratta in passato proprio dalle pendici del monte Contessa (Sestri Ponente), che dovrebbero essere interessate dalla galleria Polcevera – Varenna. Dal punto di vista delle interferenze con le sorgenti, il confronto col piano di bacino di settore evidenzia come alcune rocce (le serpentiniti, ad esempio) abbiano una permeabilità tale da contenere falde significative. L'utilizzo delle acque nella zona avviene, tra l'altro, anche per derivazione dagli alvei superficiali soprastanti le gallerie principali. I tunnel possono avere poi grandi interferenze sul deflusso idrico sotterraneo correlato ai prelievi mediante pozzi.

- Gli indici di edificabilità per la nuova edificazione e gli ampliamenti consentiti, specialmente per gli ambiti di riqualificazione del territorio (ad esempio le aree di presidio ambientale AR – PR), per il conseguimento delle dichiarate finalità di tutela e presidio ambientale attivo del territorio, appaiono sproporzionati (0,01 in luogo dell'indice agricolo 0,03).

È deleteria, inoltre, la premialità di indice edificatorio ai fini del riassetto idrogeologico perché vanifica la vocazione dei territori e impone carichi insediativi superiori a quelli che gli stessi per loro natura possono sopportare.

Nel recupero delle situazioni di degrado idrogeologico, infatti, i vantaggi derivanti dalla manutenzione dei versanti e delle sponde dei corsi d'acqua possono essere ampiamente superati dagli svantaggi (dissesti, erosioni e interruzioni della continuità nelle coltri detritiche) legati a nuovi scavi, opere rigide, taglio della copertura vegetale e impermeabilizzazioni.

Si rammenta che l'art. n. 36 della L. n. 36/97 riconduce l'ambito alla nozione "conservazione e riqualificazione", limitando la possibilità di nuove previsioni. Si chiede inoltre, per le stesse ragioni sopra esposte, di eliminare in modo generalizzato la possibilità del trasferimento di indice che può produrre solo concentrazioni di carico insediativo difficilmente sopportabili dal territorio.

5. Osservazioni territoriali

5.1 Nuova Sestri: Gravissima la cementificazione nella cosiddetta "Nuova Sestri" (raddoppio dei volumi). E' necessario limitare la destinazione d'uso, eliminando la possibilità di realizzare ulteriori centri commerciali. per tutelare la realtà locale di via Sestri, già sufficientemente provata dalla recente alluvione, e ridimensionando la costruzione di edilizia residenziale.

Non si hanno a tutt'oggi notizie della VIA relativa agli edifici costruendi in via Albareto.

5.2 Marina di Genova Sestri Aeroporto: nel piano mancano informazioni circa la competenza sulle aree e addirittura non c'è evidenza del sedime e delle costruzioni realizzati negli ultimi anni. Tali informazioni sono assolutamente necessarie all'interno del PUC se non altro perché impattano sulla pianificazione territoriale in termini di mobilità pubblica, pedonale e ciclabile.

5.3 Erzelli: rimarchiamo la pericolosa opportunità che questa amministrazione ha concesso per l'operazione Esaote, che consente il trasferimento di questa azienda da un edificio di proprietà ad uno in affitto con anche il sottodimensionamento degli spazi nei nuovi edifici agli Erzelli, mettendo a rischio posti di lavoro e il futura di questa realtà in questa città per una mera speculazione economica.

Su Erzelli molto ci sarebbe da dire sull'impatto delle costruzioni. Ci soffermiamo non solo sull'evidente mancanza di infrastrutture adeguate al carico sulla mobilità che i nuovi insediamenti porteranno ma anche ad una totale assenza di documentazione e informazione al cittadino che illustri il progetto in esecuzione e al mancato inserimento degli edifici già costruiti all'interno del nuovo PUC. Facciamo presente che nelle norme di conformità per quanto riguarda il n.23 non vengono rispettati i criteri di partecipazione pubblica essendo questa trasformazione gestita esclusivamente attraverso lo strumento del PUO.

Ci preme inoltre evidenziare che la zonizzazione di Erzelli non è corretta in quanto non sono previste aree residenziali.

Infine, seppure a fronte di diversi e contraddittori annunci a mezzo stampa, nel PUC non c'è alcun dettaglio circa il tipo di mezzo pubblico che verrà impiegato per la risalita della collina. E' fondamentale affrontare quanto prima il tema dei flussi di trasporto per identificare il migliore sistema di trasporto pubblico così da favorirne l'uso, pena il ricorso da parte dei cittadini ai mezzi privati ed il relativo blocco viario di tutto il Ponente.

5.4 Museo della tecnologia e dell'industria: In un Ponente privo di attrattive culturali adeguate e con pochissime realtà museali, proponiamo la realizzazione di un "Museo della tecnologia, della medicina e dell'industria" nell'area ex Esaote, per testimoniare le importanti realtà che si sono succedute in questo territorio (S.Giorgio, Ansaldo, Marconi, Ericsson, Esaote, Selex, la cantieristica, ecc)

5.5 Via Borzoli: è necessario l'impedimento di rimessaggio e deposito di container in quanto questo tipo di realtà non sono compatibili nè con le infrastrutture ad oggi presenti nè col denso tessuto urbano. Serve cambiare la destinazione d'uso delle aree che hanno oggi tale impiego, individuando aree alternative e favorevoli per le aziende che operano in questo settore ma che sono attualmente collocate in via Borzoli. Ricordiamo che, a seguito di misurazioni effettuate dalla nostra associazione, mediamente transitano ogni giorno quasi 1000 mezzi pesanti e da misurazioni sul rumore effettuate da ARPAL su nostra richiesta, è ampiamente dimostrato il costante sfioramento dei limiti di legge.

5.6 Cave nel parco urbano del Monte Gazzo, alle sue pendici ed ex cava Serra (Chiaravagna): si chiede che si attui la riqualificazione delle cave del Parco del Monte Gazzo con la chiusura immediata di quelle attive e il non riutilizzo di quelle dismesse a fini di discarica. Si chiede in generale che siano superate come indicato, tra l'altro, nel piano territoriale di coordinamento paesistico e sia finalmente concretizzata la previsione del parco urbano con tutto ciò che ne consegue in termini di salvaguardia e riqualificazione.

5.7 Centro storico di Sestri Ponente: si chiede che il centro storico di Sestri Ponente sia esteso in modo da creare una zona pedonale vivibile e fruibile comprendente le principali piazze del centro, ripensandole per una mobilità sostenibile. Inoltre si chiede che il centro storico sia chiaramente individuato con l'eliminazione dell'asfalto e la sua selciatura, con totale pedonalizzazione, aree a 30 Km/h e creazione di aree a traffico limitato da via Giotto a via Merano.

5.8 Piazza dei Micone: all'interno del PUC in discussione, la riqualificazione di Piazza dei Micone sostanzialmente prevede solamente un parcheggio a raso. L'amministrazione dovrebbe dare ai cittadini parcheggi in luoghi adeguati, e impegnarsi veramente nel recupero di piazze fondamentali per l'uso pubblico attraverso un percorso partecipativo. Questa negativa esperienza di

programmazione territoriale ci impone di fare presente come per questi interventi sia tassativo applicare i processi partecipativi anche e soprattutto al livello delle singole trasformazioni.

5.9 Oasi faunistica: sosteniamo la scelta del progetto dell'oasi faunistica alla foce del Polcevera, che potrebbe essere un'opportunità significativa di recupero in un contesto altrimenti degradato

5.10 Villa Brignole: facciamo presente che Villa Brignole e l'annesso parco dei giardini Aleandro Longhi non risultano inclusi nell'elenco delle emergenze paesaggistiche individue. Riteniamo che si tratti di un refuso che vada prontamente corretto.

5.11 Villa Bombrini: riteniamo doverosa la valorizzazione di tutta l'area di Villa Bombrini mediante il recupero dell'intero parco storico; nelle vicinanze, riteniamo non dovrebbe essere prevista la destinazione d'uso relativa al grande depuratore cittadino, fangodotto e ad altre possibilità non congrue. Si punti piuttosto ad individuare una soluzione definitiva ed accettabile per l'ormai insopportabile presenza dell'attuale depuratore

5.12 Collegamento Sestri-Cornigliano: si chiede che venga previsto un collegamento pedonale e ciclabile in viale alberato protetto che colleghi le due delegazioni municipali di Sestri e Cornigliano

5.13 Collegamento Sestri-Marina di Genova Sestri Aeroporto: riteniamo fondamentale il recupero della costa e per Sestri un vero affaccio al mare, oggi impossibilitato da ferrovia, cantieristica e manufatti di vario genere. Chiediamo pertanto un collegamento pedonale idoneo anche per disabili e ciclabile, con la Marina di Sestri ed un ulteriore recupero della costa fruibile per gli abitanti

5.14 Estensione delle aree di conservazione: anche alla luce degli interventi economici attivati dall'Amministrazione specialmente su Via Cornigliano, riteniamo doveroso estendere la zonizzazione delle aree di conservazione (colore rosso) anche ai palazzi prospicienti di Via Cornigliano e di Via Negrone.

5.15 Sistema territoriale della Val Chiaravagna: le pagine relative ai sistemi territoriali per quanto riguarda la Val Chiaravagna parlano di un'area di assoluto pregio e di valore storico, didattico e culturale. Propongono anche sistemi di trasporto a basso impatto ambientale. E' quindi clamorosa la stonatura dovuta all'attuale uso industriale della valle e soprattutto dei pianificati interventi volti a facilitare il transito dei mezzi pesanti con la creazione di nuove strade e l'allargamento di quelle esistenti, esigenze con sentite dalla popolazione residente. Il PUC deve quindi tenere conto del valore e della fragilità della Valle, così come riportato dalla documentazione che l'Amministrazione stessa ha prodotto.

5.16 Zona dei "Righetti", via superiore Gazzo e via alle vecchie fornaci: numerose aree storiche, spesso rurali, non sono state individuate come ambiti di tipo storico e quindi soggette alla necessaria tutela. Si tratta, ad esempio, per la zona di Sestri, della zona dei "Righetti" (via superiore Gazzo, dalla chiesa della Costa alla chiesetta del XIII secolo di san Rocco) oppure della vicina via alle vecchie fornaci ma anche dell'abitato di Panigaro per il quale, in particolare si chiede di rinunciare a previsioni di potenziamento viario. Si tratta di nuclei che hanno mantenuto caratteristiche di riconoscibilità e di valore paesistico che andrebbero salvaguardate mediante una adeguata fascia di rispetto. Le antiche mattonate che le attraversano andrebbero preservate

dall'erosione a cui sono soggette attraverso interventi di sola manutenzione straordinaria. In questo ambito, tra l'altro, la linea verde, che altrove segue, per lo più la sottostante ferrovia Genova – Acqui Terme, subisce un'anomala rientranza che esclude l'area già martoriata delle vecchie cave dalla tutela che invece merita. Si chiede pertanto una rettifica della linea verde che segua la ferrovia e le conseguenti modifiche alle carte di struttura, di zonizzazione e alla normativa. In particolare si chiede l'apposizione del colore rosso e dell'indice agricolo 0,03, sempre senza trasferimento di indice, a maggiore tutela.

5.17 Inserimento dei vincoli di tutela sulle ville storiche: il Ponente cittadino è caratterizzato da una fitta rete di ville storiche di proprietà pubblica o privata, che rappresentano un patrimonio culturale e paesaggistico di grande pregio e su cui sarebbe possibile intervenire anche in chiave turistica. Chiediamo quindi che nel PUC vi sia evidenza dei vincoli di tutela previsti dalla Soprintendenza e che tale vincolo sia comunque esteso a tutte le ville presenti

5.18 Inserimento dei vincoli di tutela delle "creuze": su buona parte della città è presente un sistema viario formato dalle cosiddette "creuze", patrimonio culturale e paesaggistico assolutamente tipico che rischia di perdersi nell'ambito di ristrutturazioni o ampliamenti di edifici o terreni confinanti. Data la tipicità di queste antiche vie e considerato che alcune di esse risultano essere state tracciate addirittura in epoca romanica ed fare parte del circuito europeo delle cosiddette "Vie del sale", quale potrebbe essere l'esempio di Via Molotto a Sestri Ponente, chiediamo l'inserimento dei vincoli di tutela sulle "creuze"

5.18 Inserimento dei vincoli di tutela delle fonti d'acqua: la geomorfologia del territorio cittadino è tale per cui questo sia disseminato di fonti d'acqua che generano rii perlopiù tombati, che poi esplodono durante le piogge più copiose, o che alimentano la rete di orti urbani che così bene contribuiscono al miglioramento della vivibilità della città ed al sostentamento delle economie familiari. Negli ultimi anni abbiamo assistito ad un processo di depauperazione di tali fonti dovuta all'incremento delle escavazioni specialmente nei territori collinari, con devastanti effetti sul delicato equilibrio idrogeologico della città ed un avanzamento degli effetti della desertificazione che, sotto gli occhi di tutti, aggredisce anche il nostro territorio. Riteniamo indispensabile che il PUC preveda anche una mappatura di tutte le fonti d'acqua grandi e piccole prevenendo stringenti vincoli di tutela che scongiurino ulteriori drammi alla popolazione cittadina.

6. Osservazioni puntuali

6.1 Si richiede di eliminare all'interno delle norme di conformità e quindi dalle cartografie interessate l'ambito ACO-A in quanto gli interventi ammessi dalla disciplina ACO-A2 comporterebbero, qualora realizzati, lo stravolgimento dello skyline delle vie interessate, nonché la chiusura di visuali storicamente presenti lungo tali assi.

6.2 In subordine a quanto al punto 6.1 si richiede di vincolare l'altezza massima degli interventi consentiti dalla disciplina ACO-A2 alla media delle altezze degli edifici retrostanti e prospicienti quello oggetto di intervento per una profondità minima di 50m. Si richiede contestualmente di rimodulare sulle relative cartografie l'ambito a ACO-A alle sole vie in cui questa tipologia di intervento non stravolgerebbe l'immagine della città, cancellandolo dalle restanti zone.

6.3 Si richiede di inserire nella tavola 2.4 e nella tavola Mobilità un parcheggio di interesse urbano di previsione in prossimità della prevista stazione ferroviaria metropolitana di Sestri Ovest. Tale

parcheggio favorirebbe l'interscambio di tutti i pendolari della zona di Sestri ovest e Multedo con il mezzo pubblico, migliorando notevolmente la viabilità di via Merano e, verso ponente, via Ronchi.

6.4 Si osserva come in molti distretti sia presente la dicitura :” con esclusione della logistica limitatamente alle attività indicate all’art. 12, comma 7.3 lett. a) delle Norme Generali “. Si fa presente che tale formulazione esclude solo le attività logistiche di cui alla lettera A consentendo quelle alle lettere B e C, molto più impattanti dal punto di vista ambientale. Credendo di interpretare la volontà del legislatore nel voler invece consentire le attività meno inquinanti e quindi quelle di tipo A si richiede di verificare e modificare la dicitura che è stata riscontrata nei distretti: 1.02, 1.03, 1.04, 1.10, 2.02, 2.05.

6.5 Qualora l'interpretazione riportata all'osservazione 6.3 non risultasse corretta si richiede di applicare ai distretti in questione la dicitura” con esclusione della logistica limitatamente alle attività indicate all’art. 12, comma 7.3 lett. b), c). salvo richieste più restrittive presenti in successive osservazioni.

6.6 Si richiede per il distretto 1.01 settore 1 di non consentire nelle funzioni ammesse la residenza in quanto in posizione prossima a edifici di tipologia caratteristica del luogo con le quali una nuova edificazione risulterebbe esteticamente incompatibile. Si propone di sostituire tale funzione con “servizi pubblici- verde pubblico”

6.7 In subordine a quanto alla osservazione 6.5 si richiede che per la funzione residenza venga fissato un limite in altezza che non superi l'altezza degli edifici presenti sull'altro lato di via D.G.Verità.

6.8 Si richiede per il distretto 1.02 Carmagnani-Fondegga Sud settore 1 di non consentire nelle funzioni ammesse la “logistica e deposito” in quanto in contrasto con gli obiettivi paesaggistici e di riqualificazione previsti dallo stesso piano per il settore limitrofo; si ritiene inoltre tale funzione inadeguata in base alle infrastrutture viarie esistenti e di progetto.

6.9 Si richiede per il distretto 1.03 Sestri-Fincantieri di prevedere contestualmente o in sostituzione della funzione “Parco pubblico” quella di “Polo servizi pubblici per lo sport” con particolare riguardo per la realizzazione di un campo di atletica leggera, come richiesto da molte associazioni sportive del territorio. A questo proposito si fa presente che, come evidenziato nella Descrizione Fondativa – Servizi pubblici *“Mappa della localizzazione degli impianti sportivi di fruizione pubblica con buffer 500 metri” pag.602* esiste una carenza di impianti sportivi tra Sampierdarena e Voltri che tale impianto andrebbe a eliminare, soddisfacendo anche l'utenza della Valpolcevera priva di un campo di tal genere. Si ritiene particolarmente importante l'accoglimento di tale osservazione in quanto trattasi di una opportunità unica per spazi e tipologia di area (si tratterebbe infatti di un' area sdemanializzata e quindi pubblica) per realizzare un campo che nel ponente genovese manca dai tempi in cui fu costruita la rimessa AMT di Cornigliano. E' anche utile sottolineare come un impianto di questo tipo consentirebbe una gestione più semplice e forme di affidamento più redditizie rispetto a un parco puro e semplice.

6.10 Si richiede per il distretto 1.03 Sestri-Fincantieri di eliminare dalle funzioni consentite la logistica in ogni sua forma in quanto la destinazione prevalente dell'area risulta incompatibile con la logistica stessa.

- 6.11** Si richiede per il distretto 1.03 Sestri-Fincantieri di eliminare dalle funzioni consentite la "media struttura di vendita"; tale tipo di attività risulta già ampiamente rappresentata nell'adiacente distretto 2.02 e una ulteriore presenza comporterebbe gravi ripercussioni sul traffico del quartiere, con conseguente peggioramento della qualità dell'aria e della mobilità cittadina e del quartiere, nonché della qualità di fruizione dell'adiacente campo sportivo-parco.
- 6.12** Si richiede per il distretto 1.03 Sestri-Fincantieri di inserire tra i servizi e le infrastrutture obbligatorie la realizzazione di una piazza alberata pedonale lungo Via Merano a servizio del quartiere e delle nuove residenze previste nell'area.
- 6.13** Si richiede per il distretto 1.06 di inserire tra i servizi e le infrastrutture obbligatorie una pista ciclopedonale che colleghi il centro di Sestri Ponente con Cornigliano e con l'area della Marina Aeroporto.
- 6.14** Si richiede per il distretto 1.06 di inserire tra le "prestazioni ambientali" la piantumazione di via Puccini – lato mare in corrispondenza del perimetro nord dei settori 1 e 2.
- 6.15** Si richiede per il settore 1.10 Campasso di riconsiderare la funzione di residenza prevista per le aree ferroviarie dismesse. Si propone di mantenere la funzione di infrastruttura ferroviaria con la realizzazione di una stazione metropolitana o logistica in modo da valorizzare un'area già infrastrutturata e sfruttarla a vantaggio della formazione di treni merci in per favorire l' aumento della percentuale di merci portuali trasportate via ferro. Si fa inoltre presente come la realizzazione di residenze adiacenti a un parco ferroviario, sebbene separato da barriere naturali quali alberi o siepi sarebbe scarsamente salubre nonché attrattiva.
- 6.16** Si richiede per il settore 1.11 Deposito Fegino e San Quirico di creare due diversi distretti e di cambiare la funzione del settore di Fegino da industriale a residenziale – parco pubblico in modo da ricucire il tessuto abitato verso Borzoli e Fegino salvaguardando con un indice adeguato i valori paesaggistici della collina che sarebbero fortemente penalizzati dalla realizzazione di insediamenti industriali per i quali si prevederebbero infatti schermature che potrebbero risultare inefficaci data la posizione dell'area, peraltro non adeguatamente raggiungibile a fini industriali.
- 6.17** Si richiede per il distretto 2.02 Miltedo di inserire nel settore 5 come funzione principale quella di "parcheggio pubblico"; questo in considerazione della presenza di una nuova stazione ferroviaria vicino alla quale un parcheggio di interesse urbano sarebbe fondamentale considerate l'alta attrattività della zona (strutture ricettive, produttive e commerciali notevoli) e la presenza dello svincolo autostradale di Genova –Pegli nelle vicinanze. Un tale parcheggio garantirebbe di intercettare il flusso di pendolari di Miltedo e Sestri Ovest favorendo l'interscambio con il mezzo pubblico.
- 6.18** Si richiede per il distretto 2.02 Miltedo di eliminare dalle funzioni consentite la "media struttura di vendita" e di sostituirla con le attività di artigianato che verrebbero spostate per realizzare il parcheggio nel settore 5; tale tipo di attività risulta già ampiamente rappresentata all'interno del distretto e una ulteriore presenza comporterebbe gravi ripercussioni sul traffico del quartiere, con conseguente peggioramento della qualità dell'aria e della mobilità cittadina e del quartiere, inoltre pregiudicherebbe un disegno più arioso e funzionale degli altri settori e la realizzazione del parcheggio nel settore 5.

6.19 Si richiede per il distretto 2.02 Multedo di ufficializzare la funzione parco pubblico inserendolo quale funzione complementare all'interno del settore 3.

6.20 Si richiede per il distretto 3.02 di considerare di rivedere la funzione di residenza prevista per le aree ferroviarie dismesse. Si propone di mantenere la funzione di infrastruttura ferroviaria mantenendo il prolungamento della linea metropolitana e il collegamento con il parcheggio nell'area ex-Filea o logistica in modo da valorizzare un'area già infrastrutturata e, anche in virtù delle sue dimensioni, sfruttarla a vantaggio della formazione di treni merci per favorire l' aumento della percentuale di merci portuali trasportate via ferro. Si fa inoltre presente come la realizzazione di residenze adiacenti al torrente Polcevera e inframezzate ad aree industriali, sebbene di ambito urbano e separate da barriere naturali quali alberi o siepi, sarebbe scarsamente salubre nonché attrattiva. Inoltre non si ravvisa la necessità di ulteriori residenze in un area vicino alla quale, nel distretto 3.03, ne verranno costruite altre in posizione migliore.

6.21 Si richiede per il distretto 4.01 Trasta di considerare tra le funzioni ammissibili la logistica, per la realizzazione di un polo per trasportatori e spedizionieri in virtù della buona dotazione viaria, se non si vuole considerare quella ferroviaria per le interferenze con la viabilità, e della vicinanza del casello autostradale di Bolzaneto, nonché dei Mercato Generali.

6.22 Zonizzazione edificio Via Borzoli civ. 16: una porzione di tale edificio risulta zonizzata come Servizi. Probabilmente ciò deriva dal fatto che al primo piano di tale edificio sia ubicata la caserma dei Carabinieri. Non è pensabile che tutto un palazzo zonizzato come servizi solo perché su un piano del palazzo è presente una struttura di servizio pubblico., destinata tra l'altro a spostarsi a breve nell'ambito di Erzelli.

6.23 Bypass di Via Borzoli: nella TAVOLA PUC 10000 M6 non si evince chiaramente la zonizzazione della viabilità che dovrebbe collegare lo svincolo di Genova Aeroporto con la nuova viabilità di accesso alla discarica di RSU di Monte Scarpino. Il tracciato è disegnato apparentemente a mano libera e senza una colorazione che chiarisca la natura del percorso.

Genova, 04 maggio 2012