



COMUNE DI GENOVA

DELIBERAZIONE ADOTTATA DALLA GIUNTA COMUNALE
NELLA SEDUTA DEL 04/07/2024

Presiede: Il Sindaco Bucci Marco
Assiste: Il Segretario Generale Orlando Concetta, nell'esercizio dei compiti di collaborazione e delle funzioni di assistenza giuridico- amministrativa in ordine alla conformità dell'azione amministrativa alle leggi, allo statuto ed ai regolamenti, ai sensi dell'art. 97 comma 2 del D. Lgs. 267/2000 e s.m.i.
Presente Il Vice Segretario Generale Gaggero Angela Ilaria

Al momento della deliberazione risultano presenti (P) ed assenti (A) i Signori:

1	Bucci Marco	Sindaco	P
2	Piciocchi Pietro	ViceSindaco	P (*)
3	Avvenente Mauro	Assessore	P
4	Bianchi Alessandra	Assessore	P
5	Bordilli Paola	Assessore	P
6	Brusoni Marta	Assessore	P (**)
7	Campora Matteo	Assessore	P (**)
8	Corso Francesca	Assessore	P (*)
9	Gambino Sergio	Assessore	P
10	Maresca Francesco	Assessore	P
11	Mascia Mario	Assessore	P
12	Rosso Lorenza	Assessore	P

(*) in video chiamata

(**) in collegamento telefonico

DGC-2024-85

APPROVAZIONE DELLA VISIONE DI
"GENOVA 2030" QUALE RAPPRESENTAZIONE
DELLE LINEE STRATEGICHE DI INDIRIZZO
ALLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DI
LIVELLO COMUNALE E COME CONTRIBUTO
PROGETTUALE PER LA REDAZIONE DEL
NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE
DELLO SCALO DI GENOVA.

Su proposta dell'Assessore all'Urbanistica, Demanio Marittimo, Sviluppo Economico e Rapporti Sindacali Mario Mascia;

Premesso che:

- il vigente Piano Urbanistico Comunale (PUC), il cui procedimento si è concluso con DD n° 2015/118.0.0./18, è entrato in vigore il 3/12/2015;

- con Deliberazione del Consiglio Comunale n.25 del 30/03/2021 il Comune di Genova ha espresso il proprio parere, ai sensi dell'art. 1 comma 1 quater lett. a) del Dlgs. N. 232/2017, sul Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, che costituisce il primo livello di pianificazione portuale e viene redatto da parte di Autorità di Sistema Portuale (ADSP) *“in coerenza con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), con gli orientamenti europei in tema di portualità e logistica e reti infrastrutturali, nonché con il piano nazionale di portualità e logistica;*

- nel merito il DPSS, conformemente a quanto stabilito dall'art 1, comma 1bis del Dlgs n. 232/2017 lett. *“a) definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle AdSP; lett. b) individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali, le aree di interazione porto - città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema di attraversamento del centro urbano; lett. c) prevede una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nell'identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuna, al fine di descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani regolatori portuali di cui al comma 1 sexies”* (comma 1 sexies inerente il PRP di scalo);

- l'art.1 comma 1 ter del Dlgs n. 232/2017 stabilisce che *“la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto – città definita dal Documento di Pianificazione Strategica di Sistema è stabilita dai Comuni, previo parere della competente Autorità di Sistema Portuale”*;

- che l'art. 1 comma 2-sexies del Dlgs n. 232/2017 stabilisce a riguardo che *“le previsioni del Piano Regolatore Portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti”*;

- a fronte del percorso partecipativo affrontato, il DPSS ha recepito l'esigenza di dare riscontro circa i contenuti attinenti all'assetto territoriale, nonché gli obiettivi da raggiungere nelle relazioni città - porto, riportando i richiami alle trasformazioni formalizzate in Accordi o Intese già sottoscritte e ancora vigenti tra le parti o in fase di attuazione, nonché le future esigenze di sviluppo del territorio;

- nello stesso DPSS viene data inoltre centralità ai contenuti della Legge 130/2018 (Decreto Genova), di conversione del c.d. Decreto Genova, emanata per far fronte alle emergenze generate dal crollo del ponte Morandi e tradotta nella Programmazione di interventi strategici per il rilancio della città e lo sviluppo del porto, anche con riguardo alle aree demandate alla pianificazione comunale e ricadenti nel demanio portuale;

- la carta *DPSS Perimetrazione Aree Portuali e Aree Porto Città* rappresenta attualmente l'individuazione cartografica delle aree in cui il rapporto tra il tessuto urbano e le infrastrutture portuali trova espressione;

- nella già richiamata DCC 25/2021 il Comune di Genova aveva comunque ravvisato l'opportunità di meglio dettagliare ed approfondire alcune tematiche affrontate dal DPSS in sede di redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Singolo Scalo;

- come noto, sono in corso le attività tecniche per la redazione del suddetto nuovo PRP relativo allo scalo genovese, nell'ambito delle quali si sono svolti incontri di condivisione degli obiettivi e delle progettazioni in corso, nonché di coordinamento delle attività redazionali tra gli uffici tecnici comunali, della struttura commissariale e dell'Autorità Portuale, finalizzati a comporre il quadro conoscitivo per lo sviluppo del nuovo PRP, anche attraverso la condivisione del sistema cartografico digitalizzato di riferimento;

- con deliberazione del Consiglio regionale – Assemblea legislativa n. 2 del 25 gennaio -21 febbraio 2022, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Liguria n. 12, Parte II, del 23 marzo 2022 e disponibile sul sito internet istituzionale della Regione, è stato adottato il Piano Territoriale Regionale (P.T.R.).

Rilevato che:

- il vigente Piano Urbanistico Comunale è in vigore ormai da quasi 10 anni e che pertanto è necessaria una verifica di coerenza delle sue previsioni con le sopravvenute ed attuali esigenze della Città di Genova;

- una prima attività di verifica si è avviata già a partire dal 2023 e gli esiti delle indagini svolte hanno condotto ad una generale revisione dell'apparato normativo dello strumento urbanistico comunale, al fine di adeguare le Norme Generali e le Norme di Conformità Urbanistico Edilizia del PUC alle nuove esigenze di flessibilità e recupero del patrimonio edilizio esistente maturate nella vigenza del piano;

- la modifica normativa è stata definitivamente approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 39/2023 avente ad oggetto “CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI ALLA D.C.C. N. 19/2023, RECANTE INCENTIVI ALLA RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE E SEMPLIFICAZIONE NELL'ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI MEDIANTE MODIFICA ALLE NORME GENERALI E DI CONFORMITA' DEL PUC, CON APPROVAZIONE DELLE STESSE MODIFICHE E PRESA D'ATTO DEL LORO MANCATO ASSOGGETTAMENTO A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)”;

- tra l'11 ed il 15 marzo 2024 il Comune di Genova ha partecipato alla esposizione internazionale del Mipim di Cannes, esponendo “Genova 2030” quale piano d'azione che delinea gli interventi specifici necessari ad attuare la strategia complessiva di sviluppo urbano sostenibile e di contrasto ai cambiamenti climatici per la città di Genova, da attuarsi entro il 2030;

- il piano è stato presentato con l'obiettivo di rendere la città vivibile, sicura, salubre e munita di servizi di qualità, economicamente e socialmente sviluppata, attrattiva per i residenti attuali e futuri, per gli studenti, i lavoratori, gli investitori e i turisti, ma anche inclusiva e sostenibile. I temi principali di queste profonde trasformazioni sono legati all'importanza delle infrastrutture strategiche, alle nuove strutture di collegamento e al miglioramento dei servizi e delle aree verdi;

- nella visione strategica cittadina obiettivo primario è anche favorire la convivenza delle funzioni urbane con le attività di un porto hub centrale nel Mediterraneo, anche grazie alla realizzazione delle opere previste dal PNRR e dalla L. 130/2018 (Decreto Genova);

- il Comune di Genova intende dotarsi di un nuovo strumento di pianificazione generale, avuto riguardo anche alla prossima approvazione del nuovo Piano Territoriale Regionale, proponendosi quale comune della Liguria che sperimenterà l'approvazione dei nuovi strumenti di pianificazione previsti dalla LUR;

- in particolare la LUR prevede che i Comuni si dotino di un Piano dei Servizi e delle Infrastrutture, oltre ad un Piano Urbanistico Locale, enfatizzando l'importanza di tali dotazioni per lo sviluppo del territorio ed il soddisfacimento dei bisogni dei cittadini.

Considerato altresì che:

- il Comune di Genova e l'Autorità di Sistema Portuale hanno condiviso lo studio complessivo della mobilità e la soluzione dei problemi di accessibilità ad uno dei più grandi porti del Mediterraneo, a valle dei quali sono stati individuati gli interventi stradali prioritari nel bacino di Genova Sampierdarena (P.3121), attualmente in fase di realizzazione per garantire la ripresa e lo sviluppo del porto, migliorare l'accessibilità connettendolo in maniera più efficiente alle strutture aeroportuali, autostradali e al retrostante tessuto urbano ed extraurbano;

- la visione di "Genova 2030" rappresenta uno spunto progettuale per la futura redazione di uno schema di piano urbanistico comunale, al momento riferita alla linea di costa ed alle aree di cerniera tra la città ed il porto, che sarà opportunamente integrata all'interno della documentazione di pianificazione territoriale comunale, anche in base agli esiti delle analisi e delle valutazioni che saranno svolte.

Dato atto che:

- la pianificazione territoriale di livello comunale avviene secondo le disposizioni stabilite dalla LR 36/1997;

- tuttavia la Civica Amministrazione intende dare ampia diffusione delle proprie linee strategiche in tema di sviluppo urbanistico, ancorché anticipatamente rispetto all'avvio delle procedure previste dalle leggi vigenti in materia e al completamento delle attività per la redazione della documentazione necessaria.

Ritenuto:

- opportuno condividere le linee di indirizzo pianificatorie sino ad oggi maturate con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale nel corso delle attività finalizzate alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale;

- che il progetto di "Genova 2030", esposto ed illustrato al Mipim di Cannes come sviluppato sulla linea di costa possa essere costituito contributo efficace per la pianificazione del sistema di interazione fra la città ed il porto per una convivenza sostenibile.

Visti:

- il Decreto Legislativo n. 267/2000;
 - la Legge n. 84/1994;
 - la Legge n. 130/2018;
 - il Piano Urbanistico Comunale, in vigore dal 03/12/2015;
 - la Deliberazione di Consiglio Comunale n. 25/2021
- il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema approvato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile n. 180 del 10 giugno 2022.

Ritenuto, pertanto, opportuno, alla luce di quanto sopra indicato, approvare la visione strategica di Genova 2030, allegato al presente provvedimento quale sua parte integrante.

Acquisito il parere di regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Servizio competente, attestante anche la regolarità e correttezza dell'azione amministrativa, espresso ai sensi degli artt. 49 e 147 bis, comma 1 del D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i, ed allegato alla presente proposta di deliberazione.

Atteso che l'istruttoria del presente atto è stata svolta dal Dirigente dell'Urbanistica quale responsabile del procedimento, che è incaricato di ogni ulteriore atto necessario per dare esecuzione al presente provvedimento.

Considerato che il presente provvedimento non comporta effetti diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente per cui non è necessario acquisire il parere di regolarità contabile ai sensi dell'art. 49 e dell'art. 147 bis, comma 1, del d.lgs. 267/2000 e s.m.i.

La Giunta, previa regolare votazione, all'unanimità

DELIBERA

1. di approvare la visione di "Genova 2030" rappresentata nella cartografia e nella Relazione di descrizione degli ambiti di valorizzazione, allegati parti integranti del presente provvedimento, al fine di consentire lo sviluppo del territorio con strategie condivise e azioni sinergiche tra gli Enti preposti al governo del territorio;
2. di condividere la documentazione oggetto del presente atto con la Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale nell'ambito delle attività propedeutiche alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale dello scalo di Genova, quale contributo progettuale anche per la risoluzione delle criticità tra la città ed il porto;
3. di dare atto che il Comune di Genova sarà chiamato ad esprimersi sul nuovo Piano Regolatore Portuale di Scalo di Genova che l'art 5 della Legge n. 84/94, al comma 2-quater prescrive sia adottato dal Comitato di gestione "previa intesa con i Comuni territorialmente interessati con riferimento alla pianificazione delle aree destinate alla interazione porto-città" e al comma 2-sexies prevede non possa "contrastare" nelle sue previsioni "con gli strumenti urbanistici vigenti"

4. di stabilire che la visione di “Genova 2030” potrà attuarsi per singoli comparti, mediante l’avvio delle necessarie procedure urbanistiche, a fronte di ulteriori sviluppi delle ipotesi progettuali;
5. di dare mandato alla Direzione Urbanistica per tutti gli adempimenti necessari alla condivisione della documentazione oggetto del presente provvedimento;

Il Sindaco
Marco Bucci

Il Segretario Generale
Concetta Orlando



COMUNE DI GENOVA

CODICE UFFICIO: 118 0 0

Proposta di Deliberazione N. 2024-DL-138 DEL 03/07/2024

OGGETTO: APPROVAZIONE DELLA VISIONE DI “GENOVA 2030” QUALE RAPPRESENTAZIONE DELLE LINEE STRATEGICHE DI INDIRIZZO ALLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DI LIVELLO COMUNALE E COME CONTRIBUTO PROGETTUALE PER LA REDAZIONE DEL NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE DELLO SCALO DI GENOVA.

ELENCO ALLEGATI PARTE INTEGRANTE:

- 1) Planimetria “Genova 2030”
- 2) Relazione di descrizione degli ambiti di valorizzazione

Il Dirigente
Dr. Paolo Berio



Ambiti di valorizzazione

- 1 Porto dell'innovazione e dell'alta tecnologia
- 2 Porto della diportistica e dei relativi servizi cantieristici
- 3 Porto passeggeri
- 4 Porto delle merci e dei servizi logistici connessi
- 5 Porto della cantieristica navale
- 6 Porto delle merci e della diportistica

- R** Rigenerazione urbana
- P** Riassetto infrastrutturale e portuale

- Stazione o fermata ferroviaria esistente
- Stazione o fermata ferroviaria di previsione
- Fermata Metropolitana esistente
- Fermata Metropolitana di previsione
- Fermata SkyMetro di previsione
- Casello autostradale esistente

<p>Ambito 1 Porto dell'innovazione e dell'alta tecnologia</p> <p>R</p>	<p>Ambito 2 Porto della diportistica e dei relativi servizi cantieristici</p> <p>R</p>	<p>Ambito 3 Porto passeggeri</p> <p>P</p>	<p>Ambito 4 Porto delle merci e dei servizi logistici connessi</p> <p>R</p>	<p>Ambito 5 Porto della cantieristica navale</p> <p>R</p>	<p>Ambito 6 Porto delle merci e della diportistica</p> <p>P</p>	<p>OPERE NON RAPPRESENTATE IN QUANTO SONO FUORI DALLA PERIFERIA DI INTERESSE DEL PIANO DI ZONING</p>
--	--	---	---	---	---	---

La visione di “Genova 2030”

Descrizione degli ambiti di valorizzazione

Luglio 2024

NOTA

Il Comune di Genova con il presente provvedimento, e come meglio esplicitato in questa relazione, intende rappresentare all’Autorità di Sistema Portuale la propria visione dello sviluppo futuro della pianificazione delle aree urbane a cornice e contorno delle aree portuali, nonché di altre aree all’interno del Comune che possono essere funzionali al Porto.

Più in particolare, la relazione propone una serie di interventi riferiti agli “Ambiti di Valorizzazione” ricompresi nella più ampia visione di Genova 2030 illustrata dal Sindaco all’esposizione internazionale del MIPIM di Cannes 2024. Nella cartografia si pone in evidenza quelli concernenti le trasformazioni previste nei punti di contatto tra città e porto attraverso una numerazione progressiva.

Nella medesima cartografia (e nel masterplan/plastico) sono rappresentate anche le “idee” e le proposte di indirizzo del Comune in merito alla prossima pianificazione delle aree portuali.

Genova, 4 luglio 2024

Il Dirigente Direzione Urbanistica

Dr. Paolo Berio

Premessa

Con la riqualificazione dell'area del Porto Antico e, in tempi più recenti, del Waterfront di levante, Genova ha iniziato un percorso per riconquistare il suo affaccio al mare, condizione che resta compromessa nei molti tratti del litorale cittadino ancora testimoni del suo recente passato industriale.

La rinnovata vocazione turistico-portuale e cantieristica della città impone una radicale riflessione in merito alla convivenza armonica tra spazi produttivi e spazi urbani; infatti in questo momento storico, in cui il porto sta vivendo una fase di grande rilancio in termini sia di traffici che di investimenti sulle nuove infrastrutture, occorre tener presente questa esigenza che implica un ripensamento delle aree di interfaccia tra porto e città.

Il bisogno di ammodernare le infrastrutture cittadine, le necessità sempre più stringenti in termini di mobilità e la ricerca di una migliore abitabilità, non solo nelle aree periferiche, ma anche in quelle prossime al vasto ambito portuale, hanno fatto emergere l'esigenza di un nuovo modo di intendere e concepire l'area urbana.

Un insieme organico di azioni volte alla riqualificazione degli spazi urbani può dare corso ad un processo di rigenerazione strutturato su interventi di recupero a livello di infrastrutture e servizi, inclusi ovviamente quelli portuali, limitando il consumo di territorio a tutela della sostenibilità ambientale.

Rigenerare permette inoltre alla comunità di riappropriarsi e di rivivere nuovamente i propri spazi, con evidenti miglioramenti nella qualità della vita e nella sfera sociale, economica e ambientale.

Il riferimento non è quindi alla mera ricostruzione di un edificio fatiscente, al riassetto di un ambito cittadino o a un progetto qualsiasi di riqualificazione; l'obiettivo della rigenerazione urbana è quello di contribuire a rendere la città sostenibile e più a misura d'uomo, contrastando il ricorso al consumo di suolo e recuperando il più possibile spazi e aree già urbanizzate.

Riqualificare un ambito o rigenerarlo è dunque un modo per migliorare la qualità della vita dei cittadini aumentando, di conseguenza, il valore delle aree e degli immobili, incentivando anche l'occupazione e l'imprenditoria locale.

Un fattore importante in un programma di rigenerazione urbana è sicuramente il coinvolgimento degli attori sociali; rigenerare, infatti, non deve solo favorire la trasformazione fisico-spaziale del territorio, ma contribuire anche al miglioramento del contesto sociale e ambientale.

Il recupero accurato anche attraverso puntuali interventi di demolizione nelle zone edificate o infrastrutturate in disuso o da razionalizzare, riqualificandole nel rispetto della sostenibilità ambientale, offre anche la possibilità di promuovere l'impiego di tecniche d'intervento innovative e di materiali eco-compatibili e costituisce l'occasione per dare alle città non solo un aspetto nuovo, attraverso una rinnovata immagine, ma anche un motivo di rilancio dal punto di vista culturale, economico, sociale e ambientale.

La presente proposta è frutto di una riflessione che mira ad affiancare all'obiettivo di revisione e aggiornamento di alcune funzioni portuali, da parte del Piano Regolatore Portuale in corso di redazione, questa necessità di rigenerazione urbana e di valorizzazione economica degli immobili ricadenti negli ambiti confinanti, ricchi di potenzialità e di contraddizioni, poiché fino ad oggi gli spazi urbani hanno subito il peso delle pressanti trasformazioni industriali e portuali, senza attuare strategie di sviluppo risolutive nel quadro di una visione organica.

La proposta, per la condivisione di ipotesi di rigenerazione relative ad ambiti di cerniera fra il porto e la città, nel contesto dell'avvio della revisione del Piano Regolatore Portuale, è scaturita da una serie di incontri tematici fra Autorità di Sistema Portuale di Genova, Comune di Genova e la Struttura Commissariale istituita nel contesto della Legge 130/2018 (Decreto Genova), anche per i compiti conferitigli a seguito dei successivi Decreti emessi dal Commissario Straordinario (in particolare Decreto Commissariale n.5/2021).

Il tema è da tempo oggetto di interesse e studio da parte di soggetti pubblici e privati a partire dall'"Affresco" di Renzo Piano del 2004, dalla sua successiva collaborazione con Urban Lab e BluePrint, e mantiene ancora

acceso il dibattito evidenziando alcune contraddizioni e la necessità di procedere alla riorganizzazione portuale tenendo conto delle esigenze degli ambiti urbani direttamente interessati.

Quindi, il disegno complessivo proposto si pone anche l'obiettivo di studiare le funzioni portuali individuando distretti tematici riorganizzati e connessi allo sviluppo, alla rigenerazione e alla valorizzazione del patrimonio immobiliare cittadino.

Nell'ambito di questa proposta, il Comune di Genova per quantificazione, stima e valore qualitativo delle ricadute sociali ed economiche derivanti dagli interventi proposti, al fine di delineare strategie e punti di forza del progetto, si è avvalso nel 2022 di un approfondimento di due società di consulenza immobiliare: Nomisma e Scenari Immobiliari.

La città cerca un rapporto con i seguenti distretti individuati e disegnati:

- Porto dell'innovazione digitale e dell'alta tecnologia (ambito 1);
- Porto della diportistica e dei relativi servizi cantieristici (ambito 2);
- Porto passeggeri (ambito 3);
- Porto delle merci e dei servizi logistici connessi (ambito 4);
- Porto della cantieristica navale (ambito 5);
- Porto delle merci e della diportistica (ambito 6).

Un ruolo fondamentale è rappresentato dalla realizzazione di importanti infrastrutture facenti parte degli interventi previsti, progettati e in fase di attuazione inclusi nel *"Programma Straordinario di interventi urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova"* fra cui:

- il potenziale trasferimento del petrolchimico da Multedo, ai fini dell'eliminazione delle servitù cittadine attuali e di una possibile riorganizzazione delle aree che l'Autorità di Sistema Portuale intenda valorizzare;
- il Tunnel sub portuale, per collegare la città da ponente a levante dallo svincolo autostradale di Genova Ovest, al nodo di San Benigno e da questi, a via Madre di Dio e quindi al Waterfront di levante, prevedendo una riorganizzazione delle infrastrutture di mobilità urbana anche attraverso l'eliminazione di alcune cesure ad oggi presenti in città.

Si richiama inoltre il potenziamento del sistema ferroviario già in fase di realizzazione che separa la linea a servizio dell'Alta Velocità/Alta Capacità e collegamenti interregionali e regionali da quella che sarà la linea ferroviaria metropolitana costiera (Metromare) del Nodo ferroviario – Voltri-Brignole, che prevede l'integrazione delle fermate esistenti, in particolare lungo l'asse di ponente (Voltri, Palmaro, Pegli Lido, Multedo, Sestri Ovest, Aeroporto Erzelli, Cornigliano san Giovanni D'Acqui).

La Città e il:

Porto dell'innovazione digitale e dell'alta tecnologia (ambito 1)

Foce

Genova, per la sua posizione strategica, ha una ricca storia nel commercio marittimo ed è posizionata in modo da essere snodo centrale nella mappa globale dei cavi sottomarini.

Dal 2019, importanti gestori hanno annunciato investimenti per la realizzazione di:

- cavo sottomarino multifibra BlueMed, che collegherà Palermo con Genova. BlueMed fornirà connettività avanzata tra Medio Oriente, Africa, Asia e gli hub continentali europei;

- nuovo hub di attracco per cavi sottomarini a Genova e di un data center, denominato GN1, come punto di interconnessione strategico, favorendo una connettività più efficiente e contribuendo a sviluppare una società digitale;
- 2Africa, che rappresenta uno dei più grandi progetti al mondo nell'ambito dei cavi sottomarini per le telecomunicazioni, che supporterà la digitalizzazione in tutto il continente africano e la connettività Internet tra l'Africa e il resto del mondo.

I maggiori attori digitali hanno manifestato l'intenzione di acquistare una larga parte della capacità dei cavi per attività quali cloud computing, gestione di big data e video. Ciò offrirà alle imprese un vantaggio competitivo che porterà alla creazione di posti di lavoro qualificato e contribuirà alla creazione di una società digitale inclusiva per tutti.

Genova si propone quale via preferenziale di accesso digitale per nuovi cavi sottomarini, tra sponde sud e nord del Mediterraneo.

La Città e il:

Porto della diportistica e dei relativi servizi cantieristici (ambito 2)

Da Piazzale Kennedy a Ponte Parodi

Partendo da Punta Vagno, dove è in corso di redazione un progetto di riordino e riqualificazione, il ridisegno del litorale si snoda in continuità con il progetto del Waterfront di levante oggi in fase di realizzazione, con la razionalizzazione della cantieristica esistente, compatibile con le funzioni urbane e, con la proposta di potenziamento di nuovi spazi per nautica da diporto, servizi e residenze, a seguito dell'ipotizzato trasferimento di una parte dei cantieri per grandi navi nelle attuali aree di Porto Petroli. La nuova Torre Piloti sarà l'elemento architettonico culminante che andrà a modificare lo skyline di questa parte di città.

Proseguendo a ponente, oltre alle aree del Porticciolo del Duca degli Abruzzi, si riprende il collegamento tra le aree di levante e il Porto Antico, già tratteggiato nell'"Affresco" donato alla città da Renzo Piano nel 2004 e nel successivo BluePrint, recepito dall'Amministrazione come "Waterfront di Levante", creando le premesse per una rigenerazione del tessuto cittadino fronte mare di levante, che sarebbe favorito in primo luogo dall'eventuale demolizione di parte della sopraelevata e dal riordino degli ambiti dedicati alla cantieristica da diporto anche per mega yacht.

Come anticipato, la proposta completa il disegno del Waterfront di levante, ipotizzando il trasferimento di una parte dei cantieri navali negli spazi che potrebbero essere lasciati liberi dal trasferimento del petrolchimico di Multedo, rendendo così possibile la prosecuzione del nuovo canale navigabile fino al porticciolo Duca degli Abruzzi e l'apertura di un'ulteriore via d'acqua in prossimità di Calata Gadda, lungo le mura di Malapaga. Attraversando l'area delle attuali riparazioni navali, sarà quindi possibile attuare la prosecuzione della passeggiata a mare di corso Italia, dalla Foce sino a Porta Siberia e quindi al Porto Antico, con affaccio in gran parte diretto sul mare, integrata con diversi collegamenti verticali verso corso Aurelio Saffi, cedendo alla città alcune aree a maggior vocazione urbana, valorizzando altresì le mura storiche, nonché il complesso militare dell'ex Batteria Stella, ponendo così le premesse per ampliare lo sviluppo di un piano di rigenerazione urbana del Centro Storico.

Nel contesto di riordino infrastrutturale, il Tunnel sub portuale, il cui progetto è oggi in corso di attuazione, conetterà la zona di San Benigno a Calata Gadda, proseguendo verso la seconda uscita della Foce, dando peraltro attuazione alle previsioni urbanistiche vigenti. La realizzazione del Tunnel sub portuale pone le premesse per un ripensamento su un limitato/diverso utilizzo della strada Aldo Moro.

Il Tunnel, non solo sotto il profilo ingegneristico e del potenziamento dei collegamenti viari tra la città di Ponente e quella di Levante, rappresenta inoltre la possibilità di recuperare e riqualificare le aree cittadine dove riemerge in superficie integrandosi con la struttura urbana.

Il percorso del progetto del nuovo Tunnel ha tre punti di contatto in superficie a cui corrispondono altrettante opere di mitigazione:

- 1) in prossimità dell'ingresso di ponente, è prevista la riconnessione territoriale tra la Lanterna - simbolo della città di Genova - e l'area di Sampierdarena, attraverso la realizzazione di un nuovo parco pubblico che completerà il complesso monumentale esistente (v. Porto passeggeri, ambito 3);
- 2) l'imbocco intermedio del Tunnel a servizio del centro città e del Porto Antico attraversa il sito di Madre di Dio ai piedi della collina di Carignano e delle antiche Mura cittadine, da liberare, restaurare e valorizzare con un nuovo parco delle Mura. In questa prospettiva si inserisce l'ipotesi di un eventuale abbattimento di parte della Sopraelevata in fase di approfondimento e valutazione progettuale.
Nell'area interessata dalle demolizioni viene proposta una continuità di aree verdi ed alberature in grado di mitigare la netta divisione tra l'ambito urbano e demaniale, in continuità con quanto l'Amministrazione Comunale sta già realizzando nell'ambito del Waterfront di Levante.
Lo svincolo, in ingresso oltre le mura, passando attraverso la rigenerazione dei Giardini Baltimora sarà accompagnato da un polmone verde, dalla visione degli edifici storici della Chiesa di Madre di Dio, del ponte di Carignano e del grattacielo di Marcello Piacentini e, in uscita, da quella degli edifici razionalisti di Piazza Dante.
- 3) In corrispondenza dell'ingresso di levante si trova il quartiere della Foce, ampliamento consolidato della città di Genova verso est, dal quale si diramano le principali direttrici urbane viarie e ferroviarie mediante il nodo di interscambio della stazione Brignole. Da Brignole si dipartirà anche la nuova linea metropolitana (Skymetro) verso la Val Bisagno, con prospettiva di futura estensione verso il Policlinico di San Martino. L'imbocco di levante del Tunnel rappresenta un ulteriore elemento strategico nel processo di trasformazione e sviluppo urbano dell'area cittadina di Levante, iniziato con il progetto di riqualificazione di Corso Italia ed il recupero dell'area della Fiera del Mare per la realizzazione del nuovo Waterfront di Levante. La rimodulazione delle carreggiate stradali di Viale Brigate Partigiane consentirà di prolungare verso nord il Parco della Foce, realizzando così un'ampia area verde urbana che dal centro della città si estenderà fino alla spiaggia di Piazzale Kennedy di cui è prevista la rigenerazione.

Nella direzione dal centro verso ponente gli eventuali interventi di eliminazione delle cesure infrastrutturali permetterebbero la riqualificazione:

- della viabilità urbana esistente, da affiancare ad una mobilità lenta per favorire la valorizzazione del fronte sul mare, con riguardo alle emergenze storiche di Palazzo San Giorgio su piazza Caricamento, della Ripa, della Commenda di San Giovanni di Pré e del Palazzo del Principe.
- di Ponte Parodi, sul quale la Civica Amministrazione prospetta di trarre una concessione in analogia a quella del Porto Antico, prefigurando l'estensione a mare di un'area museale galleggiante dotata di un'ampia destinazione a parcheggio e la valorizzazione del collegamento pedonale tra lo stesso Ponte Parodi, il quartiere del Cembalo e tra il Galata Museo del Mare.
Da quest'ultimo - favorito per la vicinanza con la stazione ferroviaria di Genova Principe, il terminal traghetti e la stazione marittima con l'approdo delle navi da crociera e le stazioni metropolitane - prosegue l'intenzione di valorizzare l'asse pedonale in favore delle visuali prospettive verso il mare, tra il Palazzo delle Dogane e il quartiere Tabarca, in connessione con l'edificio Hennebique, attualmente in fase di progettazione per la riqualificazione.
- del collegamento con via Imperiale attraverso il varco esistente tra la facoltà di Economia e il quartiere Cembalo, tra il museo e gli edifici Caffa e Metelino, con un intervento di riordino dei parcheggi esistenti,

delocalizzandone la gran parte in un parcheggio in sottosuolo e parte nel vicino compendio di Ponte Parodi. L'intervento consentirebbe di favorire il contestuale ampliamento degli spazi espositivi a mare (nave-museo) e il recupero a funzioni museali della copertura del depuratore della darsena, previo analogo spostamento del parcheggio esistente, sempre a Ponte Parodi, includendo anche il Museo nazionale dell'Emigrazione Italiana (MEI) presso il complesso storico della Commenda di San Giovanni di Pré.

Inoltre, nell'ambito fra la stazione Principe e il palazzo omonimo, ad oggi sono attive le procedure di dialogo competitivo per la realizzazione del collegamento meccanizzato a fune, attraverso il quartiere Lagaccio sino al parco dei Forti sulle alture della città.

La Città e il:

Porto passeggeri (ambito 3)

Da Ponte dei Mille a Calata Sanità

Presso il nodo infrastrutturale di San Benigno, è prevista l'uscita del Tunnel a ponente, con innesto in Lungomare Canepa e connessioni ai caselli autostradali di Genova Ovest e di Genova aeroporto.

Il nodo è strategico:

- garantisce l'accesso al porto di Genova tramite i varchi doganali ivi presenti, costituendo la 'porta' metaforica di ingresso al centro urbano, nonché un punto di cerniera tra il Levante e Ponente cittadino;
- ha valore iconico poiché connotato dalla presenza del sito monumentale della Lanterna, simbolo della città, e dai resti del Promontorio omonimo.

L'area è fortemente caratterizzata da insediamenti industriali portuali e attraversata da un intreccio infrastrutturale che rende problematica la connessione fra la Lanterna e la città.

Il progetto del Tunnel sub-portuale rinnova la funzione di 'porta' da ponente verso il centro urbano, anticamente esistente presso le Fortificazioni della Lanterna, enfatizzandola attraverso la realizzazione di un grande parco pubblico (5 ettari) con alberi ad alto fusto che evoca la vecchia collina Lanterna permettendo di ampliare e proseguire il progetto della passeggiata del Faro stesso.

Due parcheggi di interscambio localizzati in via Buoizzi-via Adua e presso la Motorizzazione Civile di Sampierdarena e la riqualificazione di via Buoizzi-via Milano costituiscono altri importanti interventi di riordino.

La Città e il:

Porto delle merci e dei servizi logistici connessi (ambito 4a)

Sampierdarena - Da Calata Sanità a sponda sinistra Torrente Polcevera

A Sampierdarena negli ultimi decenni si sono concentrati i principali interventi di trasformazione urbana della città. Tra questi si ricorda il completamento del centro direzionale di San Benigno e Via di Francia, la trasformazione dell'area della Fiumara alla foce del Polcevera, da area industriale a servizi (complesso sportivo e verde pubblico), uffici, residenza, commercio e pubblici esercizi; non ultimo la nuova realizzazione della viabilità di attraversamento a mare (Lungomare Canepa), che consente di alleggerire il traffico nel tessuto storico.

Attualmente sono in fase di esecuzione gli interventi di miglioramento e di implementazione delle infrastrutture a servizio dell'area portuale:

- la nuova diga foranea;

- gli interventi stradali in corso di attuazione, finalizzati a ridurre o eliminare la commistione tra traffico urbano e traffico pesante portuale;

- il progetto di rilocalizzazione delle aziende petrolchimiche "Carmagnani" e "Superba" presso ponte Somalia, soluzione oggi in via di definizione per risolvere l'incompatibilità ambientale delle attuali sedi a Multedo.

Oltre agli interventi finanziati - già attuati, o in fase di realizzazione - attraverso il «Bando delle periferie» istituito nel 2016 dalla Presidenza del Consiglio - che interessano o hanno interessato l'ex Mercato ovo-avicolo del Campasso, il Centro Civico Buranello, l'ex Deposito delle rimozioni forzate in via Sampierdarena, l'ex Magazzino del Sale e il Mercato di piazza Tre Ponti, il recupero della villa suburbana detta La Fortezza (palazzo Grimaldi), la demolizione dell'ex biblioteca Gallino e la sistemazione dell'area a spazio pubblico – sono state individuate, 5 principali linee di intervento con l'obiettivo di realizzare interventi di ricucitura e mitigazione per il tessuto storico di Sampierdarena, fortemente penalizzato dalle servitù portuali ed infrastrutturali:

- 1 Parco in linea su lungomare Canepa/Guido Rossa, asse di scorrimento veloce interessato da un considerevole passaggio giornaliero di mezzi, compresi quelli pesanti, in continuità con il parco della Lanterna;
- 2 via Sampierdarena, che si affacciava sull'arenile prima della realizzazione del porto commerciale;
- 3 via Giacomo Buranello, asse della viabilità cittadina lungo la linea ferroviaria;
- 4 via Nicolò Daste, la via storica delle ville alessiane seicentesche;
- 5 via Antonio Cantore, asse di attraversamento della città su cui si affacciano edifici di pregio.

In queste aree il disegno ipotizza la demolizione di fabbricati incongrui, previo esproprio, e la valorizzazione dei manufatti storici, con creazione di aree verdi fruibili e parcheggi sia in sottosuolo (via Cantore e via Sampierdarena), che in struttura (via Castelli), per il contenimento della sosta selvaggia che limita la pedonalità in superficie, consentendo di destinare gli stalli in superficie a supporto delle attività commerciali, nonché ai disabili e alla sosta breve, anche per favorire gli esercizi esistenti.

Si citano, inoltre, ulteriori aree di riqualificazione: il compendio di via Degola, ove si prevede un'ampia dotazione di verde e parcheggi e il recupero di tutto l'ambito e quello di via Pacinotti, previa acquisizione degli immobili a favore della realizzazione di un capiente parcheggio interrato con area verde in copertura.

La Città e il:

Porto delle merci e dei servizi logistici connessi (ambito 4b)

Cornigliano - Da sponda destra Torrente Polcevera ad area Aeroporto

Un altro ambito interessato dalla riorganizzazione delle funzioni produttive e portuali è rappresentato dalle ex aree industriali, localizzate lungo la sponda destra alla foce del torrente Polcevera, separate dal centro abitato di Cornigliano dagli importanti assi infrastrutturali costituiti dalla linea ferroviaria, dalle vie Guido Rossa e Superba.

Oltre al necessario completamento e adeguamento normativo di quest'ultimo asse di scorrimento, realizzato in tempi rapidissimi per far fronte all'emergenza del crollo nel 2018 del viadotto Polcevera dell'autostrada A10, si conferma, a monte dello stesso, l'ottimizzazione degli spazi ex-Ilva un tempo dedicati alla produzione di ossigeno per le attività di raffreddamento del ciclo a caldo dismesso, mentre per gli spazi a mare la razionalizzazione prevista è a favore di un articolato recupero dell'ambito per funzioni logistiche, impiantistiche e tecnologiche.

Il trasferimento del traffico veicolare di attraversamento sulla nuova viabilità urbana di scorrimento, se da un lato ha definitivamente decretato la destinazione produttiva delle aree a mare, compromettendone il recupero a funzioni urbane, almeno in tempi brevi, dall'altro ha reso possibile il declassamento della viabilità a monte, conferendole un ruolo di percorrenza a livello di quartiere con la riduzione a due corsie della

carreggiata, ridimensionata a percorrenza “di quartiere”. L'intervento ha determinato un significativo miglioramento della qualità della vita per gli abitanti di Cornigliano.

Si rende necessario il completamento degli altri interventi previsti dal piano di riqualificazione: percorrenze pedonali che rivitalizzino la rete delle gloriose ville storiche, residenze estive dei nobili genovesi, creazione di nuove aree verdi fruibili sugli spazi pubblici esistenti, anche a mitigazione della barriera infrastrutturale sopracitata.

In particolare, sono stati considerati gli assi:

- Piazza Claudio Monteverdi - via Marco Minghetti - via Lorenzo Dufour;
- viale Narisano (congiunzione via Nino Cervetto);
- via Paolo Antonio de Caverio - via Guido Pellizzari;
- via Costantino e Maria Brighetti - via Romolo Gessi;
- via San Giovanni d'Acri;
- via Umberto Bertolotti;
- via dei Domenicani - via Nino Cervetto.

Sono stati inoltre considerati gli interventi di:

- recupero per servizi delle aree limitrofe a Villa Bombrini;
- riqualificazione della rimessa AMT di via San Giovanni d'Acri a parcheggio in struttura e copertura verde;
- recupero e riordino delle funzioni nelle aree ricomprese tra via Muratori/Ponte Pieragostini-via della Superba e villa Bombrini e realizzazione di un parcheggio pubblico in fregio alle stesse.

Si propone inoltre la realizzazione lungo la linea ferroviaria di una quinta vegetale per mitigarne la presenza.

La realizzazione della Gronda e l'utilizzo dei materiali derivanti dagli scavi (smarino) permetterà l'attuazione del previsto riempimento a sud del canale di calma per potenziare la pista di atterraggio in termini di sicurezza.

La Città e il:

Porto delle merci e dei servizi logistici connessi (ambito 4c)

Da Sampierdarena a Rivarolo – sponda sinistra Torrente Polcevera

L'intervento di adeguamento del collegamento ferroviario Bivio Fegino - Parco Rugna/Bettolo via Campasso, detto anche «ultimo miglio ferroviario», necessario per i previsti sviluppi delle opere portuali e dei connessi ingenti investimenti pubblici, richiede soluzioni compensative che devono conciliare gli aspetti di funzionalità della linea con quelli di mitigazione ambientale a favore dei quartieri interferiti.

Il progetto coinvolge parte dei quartieri di Sampierdarena, Campasso, Certosa e Rivarolo, già interessati dal crollo del ponte Morandi, avvenuto nel 2018. Si tratta, quindi, di un territorio fortemente compromesso, rimasto in prima battuta isolato nei collegamenti infrastrutturali, e successivamente interferito pesantemente dal cantiere della ricostruzione, situazioni che hanno aggravato ulteriormente la crisi degli esercizi commerciali e del mercato immobiliare, oltre a creare un prolungato disagio ai cittadini residenti.

Risultano di particolare attenzione gli ambiti densamente urbanizzati di Certosa (via Canepari) e Sampierdarena (via Ardoino) attraversati dal tracciato ferroviario in via di potenziamento, che determina di conseguenza un numero maggiore di unità immobiliari impattate.

Con un focus più approfondito, previsto nell'ambito della progettazione infrastrutturale, sono allo studio soluzioni capaci di salvaguardare le fragilità economiche e sociali del territorio, senza tralasciare l'aspetto legato alle necessarie misure di mitigazione atte ad abbattere vibrazioni e rumori in modo significativo per i singoli immobili interferiti, applicando i criteri di:

- sostenibilità ambientale e sociale degli interventi;

- riduzione del disagio abitativo derivante dalla prossimità al sedime ferroviario;
- applicazione di indennità previste dalla normativa regionale;
- realizzazione di interventi volti all'aumento degli spazi a disposizione della comunità;
- realizzazione di interventi riguardanti spazi multifunzionale attrezzati;
- realizzazione di interventi per un incremento dell'attrattività del quartiere;
- varietà di spazi pubblici;
- integrazione con le infrastrutture esistenti;
- ampliamento delle aree verdi;
- coerenza con gli altri interventi di riqualificazione;
- completezza delle previsioni progettuali.

Gi interventi compensativi dovranno produrre inoltre nuovi servizi ai quartieri, migliorandone la vivibilità, partendo da nord a sud, mediante:

- l'acquisizione e la demolizione edifici via Argine Polcevera e via Campora per realizzare un parcheggio di interscambio di circa 180 posti auto e contestuale riqualificazione di via Celesia;
- l'acquisizione e demolizione di edifici in via Pisoni per realizzare un parcheggio di interscambio;
- interventi di mitigazione connessi alla riattivazione della linea ferroviaria e dall'estensione di quella metropolitana da realizzarsi mediante la creazione di un parco lineare con pista ciclabile e l'installazione di dispositivi fonoassorbenti in via Canepari, via Rossini e via Anguissola e via Vicenza;
- la realizzazione di parcheggio pubblico a raso e verde in via Ariosto;
- opere di mitigazione ferroviaria e copertura a verde via Ardoino.

A questi si aggiunge l'intervento sull'area dell'ex-Deposito Locomotori di Certosa che prevede la realizzazione di un nuovo polo didattico di scuola primaria e secondaria, spazi da dedicare ad attività produttive non legate alla logistica o comunque tali da non determinare nuove servitù sul quartiere e spazi pubblici per lo sport e il tempo libero, in ogni caso funzioni altamente attrattive da rappresentare eccellenze non solo a livello cittadino, in grado di fare da volano per la rigenerazione urbana del quartiere di Certosa. Infine si propone la costruzione di un parcheggio in struttura per circa 140 posti auto in sostituzione della scuola Media Caffaro da rilocalizzare nell'ambito dell'intervento negli ex Locomotori che consentirebbe all'Amministrazione di avviare altri progetti a traino di riqualificazione urbana e ambientale, quali la prosecuzione di filari di alberi ad alto fusto da piazza Petrella fino all'intersezione con via Fillak, a corredare il progetto On The Wall, intervento di street art dove 15 artisti di fama internazionale sono già intervenuti su una dozzina di facciate.

La Città e il:

Porto della cantieristica navale (ambito 5)

Da Sestri Ponente a Pegli

Riorganizzazione e potenziamento delle aree dei cantieri navali di Sestri

Il primo intervento comporta il ribaltamento e ampliamento a mare delle aree utilizzate per la cantieristica navale, nell'ottica di rispondere alla domanda crescente di realizzare navi di grandi dimensioni, il cui accosto alle nuove banchine implica la parziale demolizione di alcuni pontili esistenti. L'opera comporta un ampliamento anche a terra, su spazi che saranno lambiti dallo spostamento del tracciato ferroviario che costituirà la linea di demarcazione con le aree a monte, che verrebbero destinate a nuove funzioni urbane.

Sono state individuate proposte di mitigazione degli impatti di questo rilevante intervento industriale, confluite in due ambiti di intervento:

A Levante – allargamento via Puccini e collegamento con la Marina di Sestri, con la previsione:

- della demolizione del fabbricato della stazione ferroviaria esistente ai fini dell'allargamento a quattro corsie di via Puccini e riposizionamento della passerella ferroviaria; riorganizzazione dei parcheggi esistenti mediante la realizzazione di nuovi posti auto e inserimento di alberature (da concertare con Rfi);
- del prolungamento dei sottopassi esistenti (circa 50 mt) fino al fabbricato in fregio alla ferrovia a sud della stessa e restyling del sottopasso esistente prospiciente via Biancheri;
- dell'acquisizione e riutilizzo del suddetto fabbricato a connessione tra l'abitato di Sestri e l'affaccio a mare con funzioni a servizio ai viaggiatori (galleria verde, spazi aggregativi ed espositivi di qualità per il quartiere);
- della sostituzione volumetrica del fabbricato ex mensa Piaggio in via Cibrario con un parcheggio di 4 piani, a compensare i parcheggi a raso da eliminare dotato di un grande spazio verde a belvedere in copertura;
- dell'inserimento di alberature per delineare il percorso di connessione tra le aree a monte e le aree a mare della ferrovia;
- del nuovo approdo della Navebus in prossimità del borgo della Marina;
- della riorganizzazione dei posti auto esistenti, prevista, almeno nelle aree più prossime alla stazione, per favorire la continuità delle percorrenze pedonali in sicurezza verso la stazione ferroviaria e l'aeroporto liberando le strade dalle auto. Un'altra ipotesi a tale scopo, oltre al riordino dei parcheggi esistenti in via Biancheri e in via Travi, prevede la realizzazione di un ulteriore parcheggio in struttura, acquisendo il capannone di via Monterotondo;
- della riqualificazione di altri assi viari di Sestri: via Caterina Rossi (piano colore delle facciate), via Marsiglia e asse storico di via Vigna-via D'Andrade.

La rigenerazione in questa porzione di levante del quartiere in previsione dovrà ancora ricomprendere la riqualificazione degli edifici storici (palazzo Fieschi e Villa Rossi Martini) e la rivitalizzazione del Mercato del Ferro; il restyling delle piazze Aproso, Poch e del Largo Fausto Coppi, con il contestuale riordino dei parcheggi, mentre nelle piazze Monteverdi, Baracca, Machiavelli e Monte Santo, la rigenerazione potrebbe essere limitata all'arredo urbano e al verde.

A Ponente - la riconversione a usi urbani delle aree a nord dei cantieri navali relativa al compendio ricompreso tra via Merano, via Soliman e via Multedo di Pegli con la previsione:

- di un polo museale, attraverso la riqualificazione del fabbricato ex sala tracciatura di Fincantieri localizzato in via Merano e nuovi fabbricati a servizi e residenze da destinarsi ai cantieri navali;
- della realizzazione di un parcheggio in struttura nell'asola delimitata dal compendio della Manifattura Tabacchi e il nuovo tracciato ferroviario, per circa 600 posti auto a servizio del centro di Sestri;
- di un ampio parco pensile, a copertura della grande area a parcheggio esistente per oltre 25.000 mq, viali alberati con percorsi pedonali/ciclabili e filtri verdi utilizzati anche come fascia di rispetto in prossimità della linea ferroviaria e delle attività cantieristiche prospicienti;
- di servizi a supporto della nuova fermata ferroviaria di Sestri Ovest (car/bike sharing) dedicati a passeggeri e addetti delle attività produttive e cantieristiche sestresi;
- di servizi alla mobilità, commerciali e verde in continuità con il parco di Lomellini-Rostan-Reggio, previa demolizione di alcuni fabbricati incongrui;
- di riordino dei manufatti lungo via Ronchi fino alla foce del Torrente Varenna, mediante la demolizione dei fabbricati incongrui, ridisegno dei fronti su strada e inserimento di alberature e verde.

Inoltre:

- a monte di via Merano è previsto il recupero del parco di Villa Maria De Mari, anche mediante la demolizione dei fabbricati incongrui, nonché la riqualificazione del capannone oggi in uso ad AMIU e dell'area ex Superba come poli per servizi sportivi e verde;
- a sud della linea ferroviaria, oltre alla valorizzazione di villa Lomellini-Rostan-Reggio e del suo parco, al di sotto del quale è possibile ipotizzare una considerevole quota di parcheggi interrati destinati ai residenti, si prevede di inserire funzioni produttive, artigianali e logistiche, compatibili con l'abitato, nelle aree che si renderanno disponibili a seguito della delocalizzazione dell'azienda Carmagnani presso ponte Somalia;
- nelle rimanenti aree a sud si richiama il già pianificato miglioramento delle connessioni stradali quali la realizzazione del collegamento viario tra via Cassanello e l'Aurelia in sponda sinistra del torrente Varenna, in prossimità del ponte esistente e il casello autostradale di Genova Pegli, nonché il potenziamento dell'area di distribuzione carburanti, anche mediante soluzioni di tipo innovativo (es. idrogeno);

Qualora si addivenisse nel tempo ad una contrazione e ad una successiva delocalizzazione degli impianti petroliferi di Multedo, si configurerebbero i presupposti per liberare aree ed accosti destinabili - previ opportuni interventi marittimi e idraulici - a funzioni cantieristiche in continuità con il comparto esistente a Sestri Ponente.

La Città e il:

Porto delle merci e della diportistica (ambito 6)

Pegli - Prà - Palmaro - Voltri

La realizzazione di un canale navigabile in continuità con quello di Pra' e la spiaggia pubblica di Voltri potrebbe finalmente decretare una netta e auspicata separazione tra l'ambito produttivo portuale e l'ambito cittadino. Il canale consentirebbe di migliorare l'ossigenazione delle acque del canale esistente che, in corrispondenza della foce del torrente Branega, trovano oggi un punto di ristagno. Inoltre, è previsto un significativo intervento di piantumazione a verde che verrà a determinare un filtro vegetale finalizzato a mitigare gli esistenti impianti tecnologici di depurazione delle acque. La riduzione di spazi demaniali potrebbe trovare compensazione in un avanzamento a mare dell'area logistica.

A completamento della passeggiata delle Dune di Prà verso levante, in futuro, si potrebbe prevedere in affiancamento al previsto ponte di collegamento con l'area logistica portuale, un percorso che avrebbe funzione di connessione con l'ipotizzata spiaggia artificiale per l'uso dello specchio acqueo così definito a campo di allenamento velico.

Più a levante verso Prà è in fase avanzata di approvazione il progetto di risistemazione del vicino porticciolo di Pegli.

A ponente, la delimitazione del nuovo compendio potrebbe essere costituita dalla realizzazione di una darsena destinata alle imbarcazioni a vela, anche col fine di mitigare l'impatto visivo del terminal e dare completamento allo sfocio del canale di Prà.

Si prevede, infine, la valorizzazione dei percorsi pedonali di collegamento tra centro storico e fronte mare nonché il restauro del parco pubblico di Villa Duchessa di Galliera, il completamento della riqualificazione del litorale di ponente con interventi di riordino dei parcheggi pubblici attualmente localizzati impropriamente, mediante la costruzione di autorimesse interrate, la ricostruzione della copertura di alcuni tratti autostradali da rendere fruibili allo scopo di realizzare servizi di verde pubblico.



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
118 0 0 N. 2024-DL-138 DEL 03/07/2024 AD OGGETTO:**

**APPROVAZIONE DELLA VISIONE DI "GENOVA 2030" QUALE
RAPPRESENTAZIONE DELLE LINEE STRATEGICHE DI INDIRIZZO
ALLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DI LIVELLO COMUNALE E
COME CONTRIBUTO PROGETTUALE PER LA REDAZIONE DEL
NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE DELLO SCALO DI
GENOVA.**

PARERE TECNICO

(Art. 49 c.1 e Art. 147 bis c.1 D.Lgs. 267/2000)

Sulla sopracitata proposta si esprime, ai sensi degli articoli 49 e 147 bis, comma 1, del decreto legislativo n. 267/2000, parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica attestante anche la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa

04/07/2024

Il Dirigente Responsabile
Dr. Paolo Berio