



COMUNE DI GENOVA

DELIBERAZIONE ADOTTATA DAL CONSIGLIO COMUNALE NELLA SEDUTA  
PUBBLICA DI PRIMA CONVOCAZIONE DEL 27/02/02

**00025/2002** APPROVAZIONE DELLO SCHEMA DI ASSETTO  
URBANISTICO RELATIVO ALLA ZONA DEL  
PROMONTORIO SAN BENIGNO CIRCOSCRIZIONE II  
CENTRO OVEST NELL'AMBITO DEL DISTRETTO  
AGGREGATO N. 38 FRONTE PORTO A SAMPIERDARENA.  
APPROVAZIONE DELLO SCHEMA DI CONVENZIONE  
QUADRO RELATIVO ALLA DEFINIZIONE DEGLI ASPETTI  
URBANISTICI E DEI RAPPORTI ECONOMICO-  
PATRIMONIALI AFFERENTI L'ATTUAZIONE DEL  
SUCCITATO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO.

**Presiede:** Il Vice Presidente del Consiglio - Raffaella Della Bianca

E' presente il Sindaco Giuseppe Pericu

Risultano presenti i Signori Consiglieri:

NOME E COGNOME		NOME E COGNOME	
1	Adorno Roberto	20	Dallorto Luca
2	Alcozer Giulio	21	Della Bianca Raffaella
3	Anfosso Anna	22	Delogu Roberto
4	Bagnasco Arnaldo	23	Evangelisti Marco
5	Barbieri Andreina	24	Falanga Carlo
6	Barchi Francesco	25	Ferraris Renata
7	Bernini Stefano	26	Ferretti Giovanni
8	Bevegni Lorenzo	27	Franco Massimo
9	Boffardi Giuliano	28	Guastavino Emanuele
10	Bruno Antonio	29	Lecce Salvatore
11	Bruzzone Roberto	30	Marenco Francesco
12	Canisetti Carlo	31	Mazzolino Tullio
13	Cannonero Giancarlo	32	Morgano Roberta
14	Casissa Michele	33	Olivari Carla Elvira
15	Castellaneta Sergio	34	Pittaluga Alfonso
16	Cattivelli Diego	35	Raffellini Raffaele
17	Cecconi Giuseppe	36	Rocca Cesare
18	Cosma Salvatore	37	Saccone Egidio
19	Costa Giuseppe	38	Tiezzi Gianfranco

**Intervenuti dopo l'appello:**

	NOME E COGNOME	NOME E COGNOME
1	Bernabo' Brea Giovanni	

**Assenti giustificati:**

	NOME E COGNOME		NOME E COGNOME
1	Bollesan Marco	6	Ferretto Luigi
2	Bruschi Giordano	7	Giovine Grancarlo
3	Chessa Leonardo	8	Morabito Giuseppe
4	Eva Claudio	9	Pilu Giovanni
5	Ferrando Alberto	10	Spinelli Aldo

E pertanto complessivamente presenti n. 40 componenti del Consiglio.

**Assessori:**

	NOME E COGNOME		NOME E COGNOME
1	Montaldo Claudio	4	Facco Giovanni
2	Basso Claudio	5	Gabrielli Bruno
3	Borzani Luca	6	Ghio Alberto

**Partecipa:** Il Segretario Generale - Francesco Pitera'

E' assente il Presidente del Consiglio Giorgio Guerello. Dalle ore 15.37 al termine della seduta presiede il Vice Presidente del Consiglio Antonio Bruno.

Il Presidente pone in discussione la proposta della Giunta n. 167 del 28 dicembre 2001.

- omissis -

Il Presidente ricorda che la pratica è già stata oggetto di trattazione in sede di Commissione.

- omessa la discussione -

(omissis)

A questo punto il Presidente pone in votazione l'emendamento n. 2 proposto dai consiglieri Costa, Eva, Cecconi, Della Bianca, Raffellini (F.I.), in cui è confluito l'emendamento n. 5 proposto dai consiglieri Castellaneta e Franco (Liguria Nuova), di seguito riportato:

"Dopo il punto 4) del dispositivo inserire "5) di dare atto che prima della sottoscrizione della convenzione quadro dovrà essere approvato un progetto operativo per la ricollocazione delle imprese ubicate nel Distretto Aggregato n. 38

in zona possibilmente limitrofa ed idonea ad ospitarle con modalità e tempistica tali da consentire loro la prosecuzione dell'attività commerciale attualmente svolta senza soluzione di continuità e senza alcun pregiudizio economico e finanziario;””.

Al momento della votazione sono presenti, oltre al Sindaco Pericu, i consiglieri: Adorno, Anfosso, Bagnasco, Barbieri, Bernini, Bevegni, Boffardi, Bruno, Bruzzone, Cannonero, Casissa, Cattivelli, Cecconi, Cosma, Costa, Dallorto, Delogu, Falanga, Ferraris, Ferretti, Franco, Guastavino, Lecce, Morgano, Olivari, Pittaluga, Saccone, Tiezzi, Marengo, Bernabò Brea, in numero di 31.

Esito della votazione dell'emendamento, fatta mediante l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Boffardi, Cannonero, Franco: approvato con 29 voti favorevoli e 2 presenti non votanti (A.N.: Bernabò Brea, Marengo).

A questo punto il Presidente pone in votazione l'emendamento n. 3 proposto dai consiglieri Costa, Della Bianca, Cecconi, Raffelini, Eva (F.I.) di seguito riportato:

“Al punto 2) del dispositivo dopo “...parte integrante e sostanziale;” aggiungere “e quanto assicurato, in Commissione consiliare, dall'Autorità Portuale sul riconoscimento del principio di priorità, nella prelazione, alle Aziende che attualmente operano nelle aree interessate dal S.A.U.;””.

Al momento della votazione sono presenti, oltre al Sindaco Pericu, i consiglieri: Adorno, Anfosso, Bagnasco, Barbieri, Bernabò Brea, Bernini, Bevegni, Boffardi, Bruno, Bruzzone, Cannonero, Casissa, Cattivelli, Cecconi, Costa, Dallorto, Delogu, Falanga, Ferraris, Ferretti, Franco, Lecce, Marengo, Mazzolino, Morgano, Olivari, Pittaluga, Rocca, Saccone, Tiezzi, in numero di 31.

Esito della votazione dell'emendamento, fatta mediante l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Boffardi, Cannonero, Franco: approvato all'unanimità.

A questo punto il Presidente pone in votazione l'emendamento n. 4 proposto dai consiglieri Costa, Cecconi, Della Bianca, Eva, Raffelini, (F.I.), Franco (Liguria Nuova), Bruzzone (D.S.), Bernabò Brea (A.N.) di seguito riportato:

“Al punto 4) del dispositivo dopo “...L.R. n. 38/98;” aggiungere “e di trasmettere al Consiglio Comunale il piano progettuale complessivo del S.A.U. prima del perfezionamento della relativa concessione edilizia;””.

Al momento della votazione sono presenti, oltre al Sindaco Pericu, i consiglieri: Adorno, Anfosso, Bagnasco, Barbieri, Bernabò Brea, Bernini, Bevegni, Bruno, Bruzzone, Cannonero, Casissa, Cattivelli, Cecconi, Cosma, Costa, Dallorto, Delogu, Falanga, Ferraris, Ferretti, Franco, Guastavino, Lecce, Marengo,

Morgano, Olivari, Pittaluga, Rocca, Saccone, Tiezzi, Mazzolino, Boffardi, in numero di 33.

Esito della votazione dell'emendamento, fatta mediante l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Boffardi, Cannonero, Franco: approvato con 32 voti favorevoli e 1 astenuto (Noi per Sansa per Genova: Boffardi).

A questo punto il Presidente pone in votazione l'emendamento n. 6 proposto dai consiglieri Adorno e Bruzzone (D.S.), Dallorto (Verdi), Ferretti (P.R.C.) di seguito riportato:

“Inserire nel deliberato “Punto 7) In considerazione della previsione di standard urbanistici in termini di parcheggi pubblici, aree a verde e piazza pedonale, si valuta che sia opportuno integrare tali urbanizzazioni con la previsione di una sala polifunzionale di circa 400 mq., da reperire nell'ambito destinato a funzioni urbane e da dedicare alla collettività, la cui gestione sarà affidata al Consiglio di Circoscrizione. Tali spazi potranno risultare complementari alle attrezzature di interesse comune localizzate nel basamento degli edifici residenziali e costituire, unitamente agli altri spazi pubblici ivi previsti, un insieme di “spazi” fruibili dalla collettività.””.

Al momento della votazione sono presenti, oltre al Sindaco Pericu, i consiglieri: Adorno, Anfosso, Bagnasco, Barbieri, Bernabò Brea, Bernini, Bevegni, Boffardi, Bruno, Bruzzone, Cannonero, Casissa, Cattivelli, Cosma, Dallorto, Delogu, Falanga, Ferraris, Ferretti, Guastavino, Lecce, Marengo, Mazzolino, Morgano, Olivari, Pittaluga, Rocca, Tiezzi, Costa, Ceconi, Franco, Saccone, in numero di 33.

Esito della votazione dell'emendamento, fatta mediante l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Boffardi, Cannonero, Franco: approvato con 31 voti favorevoli e 2 astenuti (Liguria Nuova: Franco, Saccone).

A questo punto il Presidente pone in votazione l'emendamento n. 7 proposto dal Sindaco di seguito riportato:

“Nella premessa normativa dopo le parole: “Vista la nota dell'Autorità Portuale di Genova n. 3725 del 17.12.2001 che si allega al presente atto quale parte integrante sostanziale” aggiungere “nonché la nota n. 568 del 22.02.2002 pure allegata”. Nel dispositivo al punto 3), infine, aggiungere le parole “da integrare così come proposto nella nota dell'Autorità Portuale n. 568 del 22.02.2002””.

Al momento della votazione sono presenti, oltre al Sindaco Pericu, i consiglieri: Adorno, Anfosso, Bagnasco, Barbieri, Bernini, Bevegni, Boffardi, Bruno, Bruzzone, Cannonero, Casissa, Cattivelli, Ceconi, Cosma, Costa, Dallorto,



Delogu, Falanga, Ferraris, Ferretti, Guastavino, Lecce, Mazzolino, Morgano, Olivari, Pittaluga, Rocca, Tiezzi, Franco, Saccone, in numero di 31.

Esito della votazione dell'emendamento, fatta mediante l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Boffardi, Cannonero, Franco: approvato con 29 voti favorevoli, 1 voto contrario (Saccone) e 1 astenuto (Franco).

Il Presidente pone quindi in votazione la proposta della Giunta nel testo di seguito riportato comprensivo degli emendamenti come sopra approvati.

Su proposta dell'Assessore alla Qualità Urbana, Prof. Bruno Gabrielli;

Premesso:

- che il Consorzio Autonomo del Porto di Genova ha elaborato il progetto 12.08.1925, detto "Progetto Albertazzi", per la formazione delle nuove banchine portuali, in prosecuzione del bacino Vittorio Emanuele III verso Sampierdarena e per la sistemazione del Promontorio di San Benigno; progetto definitivamente approvato con R.D.L. 06.02.1927 n. 321, convertito in Legge n. 2693 del 29.12.1927;

- che il suddetto Decreto ha dichiarato di pubblica utilità tutti i lavori e gli interventi necessari per l'attuazione del progetto ed ha previsto il trasferimento al patrimonio consortile delle aree demaniali con i fabbricati su di esse esistenti comprese nel piano generale del progetto stesso;

- che in data 17.07.2001 l'Autorità Portuale di Genova ha presentato al Comune lo Schema di Assetto Urbanistico relativo alla zona del Promontorio di San Benigno - Sampierdarena - Il Centro Ovest, in conformità a quanto previsto dal P.U.C. approvato con D.P.G.R. n. 44 del 10.03.2000;

- che l'area interessata dal predetto S.A.U. è soggetta alle disposizioni di cui alla legge n. 67/82 e successive modificazioni, la quale demanda all'Autorità Portuale di Genova la responsabilità di stipulare convenzioni attuative con soggetti anche privati ai fini della sdemanializzazione e dell'utilizzazione delle aree interessate;

- che il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 6 in data 26 febbraio 1990 e s.m.e i., per quanto concerne l'assetto insediativo, assoggetta l'area interessata dall'intervento alle disposizioni relative al tessuto urbano (TU);

- che il Piano Territoriale Provinciale, adottato con deliberazione del Consiglio Provinciale n.55 del 27.10.2000 ed attualmente operante in salvaguardia, comprende l'area nel Sistema dei Distretti di trasformazione ed in

particolare tra quelli indicati con i nn.35 e 36, per i quali rinvia alla disciplina prevista dal PUC;

- che il Piano della Costa, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 64 del 19.12.2000, per l'area in esame non introduce disposizioni limitative nei confronti di quanto previsto dalla pianificazione di livello comunale;

- che il Piano Regolatore del Porto di Genova, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 35 del 31.07.2001, rettificata con deliberazione n.61 del 13.11.2001, prevede ambito S7, ove è ammessa una radicale trasformazione tenendo conto delle indicazioni del P.U.C. e del futuro sviluppo del nodo infrastrutturale viario di San Benigno;

- che in relazione al P.R.P. la Regione Liguria, nell'ambito della citata approvazione, ha invitato l'Autorità Portuale di Genova a procedere ad una riedizione definitiva dello stesso, al fine di adeguarlo alle prescrizioni e raccomandazioni indicate in tale sede;

- che, in particolare, per quanto concerne il succitato ambito S7, la Regione Liguria ha prescritto l'adeguamento dello stesso alla disciplina del P.U.C. e, per quanto concerne il nodo viabilistico, ha indicato la necessità di salvaguardare la priorità della definizione del nodo infrastrutturale rispetto alle previsioni di edificazione;

- che il P.U.C., approvato con D.P.G.R. n. 44 del 10.03.2000, ricomprende l'area di che trattasi nel Distretto Aggregato di Trasformazione Fronte Porto Sampierdarena (Zona DST) n.38, in particolare all'interno del settore n.38d (Promontorio di S.Benigno) e, in parte minore, all'interno del settore n.38c (Centro direzionale di S.Benigno);

- che l'area del settore n.38d è suddivisa in 3 subsettori (delimitati in ragione della differente destinazione funzionale e in relazione al tramato viario esistente), prevedendo quali obiettivi della trasformazione il completamento e l'integrazione dell'intervento di riconversione di S.Benigno, con l'inserimento di funzioni residenziali atte a riequilibrarne la monofunzionalità, nell'ambito di un programma di riordino dell'intera zona, tendente a separare fisicamente le attività portuali da quelle urbane;

- che l'area del settore n.38c è suddivisa in 6 subsettori (delimitati in ragione delle previsioni del Piano Particolareggiato in corso di attuazione), prevedendo quali obiettivi della trasformazione il completamento del P.P., con variante parziale al P.R.G.'80, determinata dall'introduzione di elementi innovativi tendenti a riequilibrare l'accentuata monofunzionalità dell'insediamento;

- che, in relazione alle modalità di attuazione del Distretto di che trattasi settore n.38d, tutti gli interventi sono subordinati alla preventiva intesa sul

progetto preliminare di assetto viabilistico del nodo e, successivamente alla predetta intesa, all'approvazione di un unico S.A.U.;

- che l'approvazione del progetto preliminare di assetto viabilistico del nodo di San Benigno è avvenuta attraverso un'intesa ex art. 81 del DPR n. 616/77 e s.m., intesa che il Provveditore alle Opere Pubbliche per la Liguria ha dichiarato perfezionata con nota n. 6102 in data 20.6.2001;

- che, in relazione alle modalità di attuazione del settore n.38c del Distretto di che trattasi, gli interventi non contemplati dal P.P. di S.Benigno, oggi decaduto, sono subordinati alla preventiva approvazione di un P.U.O. esteso all'intera zona interessata, evidentemente intendendo quella interessata da tale P.P.;

- che il lotto costituito dall'elicoidale, essendo escluso dalla zona interessata dal P.P. di San Benigno, fa venir meno la necessità di assoggettare anch'esso al prescritto P.U.O.;

- che, pertanto, alla luce di quanto previsto dal punto 2 dell'art. Dst 3) delle N.d.A. del P.U.C., è stato ritenuto ammissibile operare una rettifica del perimetro del Settore n. 38c al fine di escludere dallo stesso la porzione di territorio costituita dal predetto lotto dell'elicoidale e, conseguentemente, ricomprenderlo nel contiguo settore n. 38d;

- che l'art.14, comma 1 delle Norme di Attuazione del P.U.C. stabilisce che "lo Schema di Assetto Urbanistico (S.A.U.) è preordinato a specificare la struttura insediativa della zona e le sue connessioni con il contesto, nel rispetto della disciplina urbanistico-edilizia e delle prestazioni indicate nelle relative norme";

- che, ai sensi del comma 2 dell'art.14 succitato, attraverso lo Schema di Assetto Urbanistico devono essere obbligatoriamente determinati:

- l'organizzazione delle principali reti infrastrutturali e degli spazi pubblici;
- la definizione dei rapporti con le preesistenze e individuazione degli aspetti meritevoli di particolare tutela;
- l'individuazione di eventuali settori di intervento e delle relative densità edificatorie, anche in rapporto alle aree interessate, e delle destinazioni d'uso specifiche;
- i criteri per la definizione progettuale della dislocazione e dei caratteri tipologici e dimensionali degli edifici, ove questo sia predeterminabile in relazione agli aspetti tecnologici e funzionali;
- valutazione del peso insediativo in termini di servizi aggiuntivi richiesti e di flussi di traffico generati;

- che il S.A.U., laddove prescritto, deve essere esteso all'intera zona di intervento e costituisce documentazione obbligatoria da approvarsi da parte del Consiglio Comunale, contestualmente alla convenzione attuativa, previa

espressione del parere della Circoscrizione competente e prima del rilascio delle relative concessioni edilizie;

Premesso altresì:

- che il S.A.U. presentato dall'Autorità Portuale di Genova prevede la sistemazione a livello urbanistico del settore, così come individuato in base alla citata rettifica, perseguendo gli obiettivi di:

- riqualificazione della zona del promontorio, attraverso la riconversione dell'ambito compreso tra via di Francia e via Albertazzi, da zona produttiva paraportuale a zona urbana con funzioni miste residenziali, commerciali, artigianali e di assistenza alla mobilità veicolare;

- completamento ed integrazione dell'intervento, già attuato, di riconversione di San Benigno con la riduzione dei principali fattori di criticità emersi nel corso della sua attuazione, quale l'accentuata monofunzionalità, prevedendo un riordino dell'intera zona tendente a separare le attività portuali da quelle urbane;

- che detto Schema di Assetto Urbanistico propone, inoltre, un'articolazione del settore n. 38d che, pur confermando i tre subsettori, individua una serie di ambiti di intervento sia in ragione delle effettive valenze agli stessi attribuibili, sia in ragione della necessità di diversificare i tempi per la realizzazione degli interventi;

- che, in particolare, il S.A.U. prevede:

\* la distinzione del subsettole destinato a funzioni urbane (n. 1) in due ambiti di intervento, di cui il n. 1 coincidente con l'originario subsettole ed il n. 2 coincidente con il lotto attualmente occupato dall'elicoidale;

\* la distinzione del subsettole destinato a funzioni produttive portuali (n. 2) in tre ambiti di intervento, di cui il n. 1 costituisce il lotto compreso tra la caserma VV.FF. e l'inizio della rampa di ingresso al varco doganale, il n. 2 costituisce il lotto posto più a sud, delimitato a ponente dalla rampa di uscita dal varco e il n. 3 costituisce il lotto compreso tra le due rampe (ambito escluso, peraltro, dagli interventi di nuova costruzione previsti dal SAU, per effetto del suo totale coinvolgimento nella futura realizzazione della rete viaria prevista dal citato progetto preliminare del nodo di San Benigno);

\* la conferma dell'ulteriore subsettole destinato a funzioni produttive portuali (n. 3), costituito dal lotto posto più a ponente, sul quale è stato recentemente realizzato l'edificio della "Nuova Darsena";

- che il S.A.U. di che trattasi prevede, per quanto riguarda la viabilità pubblica, i seguenti interventi:

\* la rettifica del futuro marciapiede lungo tutto il fronte relativo all'ambito n. 1 del subsettole 1;

\* il miglioramento dell'accesso a via di Francia;

\* l'allargamento lungo il fronte relativo all'ambito n. 1 del subsettore n. 2, attraverso l'arretramento del fabbricato produttivo ivi previsto sull'allineamento della caserma dei V.V.FF.;

\* la realizzazione di una strada a servizio dell'insediamento produttivo e dei parcheggi di uso pubblico previsti nel subsettore n. 2;

#### Rilevato:

- che, per quanto concerne la convenzione allegata al S.A.U., è stato ritenuto opportuno predisporre una convenzione quadro, al fine di consentire un'organica articolazione delle fasi attuative, sia sotto il profilo urbanistico, sia sotto il profilo economico e patrimoniale;

- che tale convenzione quadro contiene criteri e modalità per la definizione delle singole convenzioni connesse alle fasi attuative ed, in particolare, ai progetti per il rilascio dei titoli abilitativi;

- che l'Autorità Portuale con nota n. 3725 in data 17.12.2001 ha comunicato la presa d'atto del testo della convenzione quadro ed ha dichiarato che i relativi contenuti saranno trasferiti sul soggetto attuatore, mediante opportune clausole contrattuali che la stessa provvederà ad inserire nel bando di gara per la cessione delle aree di cui trattasi;

- che detto schema di convenzione quadro prevede a carico del soggetto attuatore gli impegni meglio specificati negli artt. 4 - 5 - 6 della medesima, che si intendono qui integralmente richiamati, relativi a:

1. realizzazione parcheggi pubblici nella misura complessiva di circa 6.264 mq.;
2. realizzazione aree verdi attrezzate nella misura di circa 3.629 mq., gran parte delle quali costituite dalla riqualificazione del Promontorio di San Benigno;
3. ampliamento della via Albertazzi;
4. sistemazione della fascia di via di Francia prospiciente i nuovi insediamenti (parcheggi pubblici e riqualificazione del passaggio pedonale);
5. realizzazione area pedonale attrezzata avente superficie di circa 1.223 mq. con funzione di piazza accessibile dalla via di Francia;
6. realizzazione viabilità pedonale e carrabile;
7. realizzazione impianti di illuminazione, fognari, idrici e di smaltimento delle acque;
8. cessione a titolo gratuito e/o costituzione di servitù di uso pubblico sulle aree, nonché sulle opere e gli impianti sulle stesse realizzati, di cui ai punti precedenti;
9. demolizioni dei volumi esistenti nell'area identificata nelle Tavole del S.A.U. quale ambito 2 del subsettore 1, ove è stata prevista la destinazione a servizi pubblici, ad avvenuta ultimazione degli interventi previsti dal S.A.U. medesimo;

Rilevato inoltre:

- che, trattandosi di un intervento compreso nell'allegato 3, voce 10 a) della L.R. n. 38/98 e quindi soggetto a V.I.A. regionale, previa procedura di screening di cui all'art. 10, richiamato dal comma 4 lett. c dell'art. 2 della stessa Legge Regionale, prima della stipula della convenzione quadro il S.A.U. dovrà ottenere l'assenso della Regione alla suddetta procedura di screening;

Considerato:

- che lo Schema di Assetto Urbanistico di che trattasi si compone dei seguenti elaborati grafici e descrittivi, che si allegano al presente provvedimento quali parti integranti e sostanziali:

- Relazione illustrativa datata novembre 2001;
- Relazione geologica datata aprile 2001;
- Tavola 1 - confronto piano urbanistico comunale in vigore - proposta di rettifica - scala 1:2000 - agg. Novembre 2001;
- Tavola 2 - planimetria generale di rilievo e perimetro dello schema di assetto urbanistico - scala 1:1000 - agg. ottobre 2001;
- Tavola 3 - divisione in sub settori e ambiti di intervento - indicazione delle superfici asservite, degli indici della S.L.A. ammissibile e prevista e del sistema infrastrutturale - scala 1:1000 - agg. Ottobre 2001;
- Tavola 4 - assetto insediativo proposto: planimetria generale - scala 1:1000 - agg. ottobre 2001;
- Tavola 5 - profilo con vista da nord - via di Francia e profilo con vista da ovest - via della Camionale - scala 1: 1000 - agg. ottobre 2001;
- Tavola 6 - profilo con vista da sud - varco San Benigno - scala 1:1000 - agg. ottobre 2001;
- Tavola 7 - profilo con vista da est - Porto Antico - scala 1:2000 - agg. ottobre 2001;
- Tavola 8 - assetto insediativo proposto: localizzazione delle principali destinazioni d'uso e relative superfici, dei servizi pubblici e verifica dotazione complessiva standard urbanistici - scala 1:1000 - agg. novembre 2001;
- Relazione illustrativa urbanistica redatta dall'Ufficio S.U.A. e Progetti Convenzionati datata dicembre 2001;

Rilevato:

- che la Commissione Edilizia Integrata, nella seduta del 07/11/2001, ha esaminato lo Schema di Assetto Urbanistico, esprimendo sullo stesso parere favorevole alle seguenti condizioni, da soddisfare a livello di progettazione edilizia definitiva:

\* la quota delle strutture costruite deve permettere a chi percorre la sopraelevata di continuare a percepire il profilo della collina di San Benigno;

\* la copertura deve essere oggetto di progettazione puntuale che utilizzi come componente principale il verde;

Rilevato infine:

- che, conformemente a quanto dispongono gli articoli 55 e 56 del Regolamento per il Decentramento, adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 143 del 11 dicembre 2000, la Civica Amministrazione ha provveduto con nota prot. n. 3800 in data 23.07.2001 ad inviare copia del S.A.U. al Consiglio di Circoscrizione II Centro Ovest;

- che nella seduta del 22.10.2001 il Consiglio di Circoscrizione ha espresso parere favorevole condizionato:

- alla presentazione, entro il mese di novembre, del programma di ricollocazione delle aziende riportante costi, tempi ed indennizzi di trasferimento e di fermo azienda; detto programma dovrebbe trovare il coinvolgimento del Comitato delle Medie e Piccole Imprese di San Benigno e Lungomare Canepa;

- all'ottenimento di idonee garanzie a quanti oggi operano e lavorano nella zona;

- alla verifica di compatibilità delle altezze degli edifici residenziali con la contestualità della zona (Caserma Vigili del Fuoco e WTC);

Ritenuto di controdedurre alle osservazioni del C.d.C. come segue:

- per quanto concerne le prime due condizioni poste dal C.d.C. relative alla presentazione del programma di ricollocazione delle aziende interessate e all'ottenimento di idonee garanzie per chi opera nella zona, si rileva che l'Autorità Portuale unitamente alla Cooperativa il Promontorio, nell'ambito dell'intesa sottoscritta in data 16.10.2001 alla presenza del Presidente della Circoscrizione Centro Ovest, intesa allegata al parere del suddetto C.d.C., si è impegnata al soddisfacimento di tali condizioni;

- per quanto concerne la raccomandazione di verificare la compatibilità delle altezze degli edifici residenziali con la contestualità della zona si rileva che la valutazione della C.E.I. attiene anche a tali aspetti progettuali, tanto che nello

specifico la stessa nel parere rilasciato ha posto la condizione da soddisfare a livello di progettazione edilizia definitiva, cioè che la quota delle strutture costruite deve permettere a chi percorre la sopraelevata di continuare a percepire il profilo della collina di San Benigno. Si segnala, inoltre, che il S.A.U. sarà sottoposto a screening ai sensi della L.R.n.38/98, nell'ambito della quale procedura potrà essere effettuata ulteriore verifica in merito;

Ritenuto, per le motivazioni espresse in premessa, che lo Schema di Assetto Urbanistico di che trattasi sia meritevole di approvazione, in quanto sviluppa le prescrizioni dello strumento urbanistico generale, riqualificando l'area del Promontorio attraverso la riconversione a fini urbani dell'ambito compreso tra via di Francia e via Albertazzi, prevedendo un riordino dell'intera zona tendente a separare le attività portuali da quelle urbane;

Visto la nota dell'Autorità Portuale di Genova n. 3725 del 17.12.2001, che si allega al presente atto quale parte integrante e sostanziale nonché la nota n. 568 del 22.02.2002 pure allegata;

Visto lo schema di convenzione quadro da stipularsi tra il Comune di Genova e il soggetto attuatore, che si allega al presente atto quale parte integrante e sostanziale;

Vista la relazione del Settore Pianificazione Urbanistica - Ufficio S.U.A. e Progetti Convenzionati, allegata al presente atto quale parte integrante e sostanziale;

Visto il parere favorevole a condizioni espresso dalla Commissione Edilizia Integrata nella seduta del 07/11/2001;

Visto il parere favorevole a condizioni del Consiglio di Circoscrizione II Centro Ovest espresso nella seduta del 22.10 2001;

Vista la Legge 28/01/1977 n.10;

Vista la legge 4/3/1982 n. 67;

Vista la L.R. N. 36/97;

Vista la L.R. N. 38/98

Visti gli allegati pareri in ordine alla regolarità tecnica e contabile del presente provvedimento espressi rispettivamente dal Responsabile del Servizio competente e dal Responsabile di Ragioneria, ai sensi dell' art. 49, 1° comma, D.Lgs. 267/2000, nonché l'attestazione sottoscritta dal responsabile del Servizio Finanziario, ai sensi dell'art. 153 comma 5° D.Lgs.n. 267/2000 ed il parere di legittimità espresso dal Segretario Generale;



La Giunta  
PROPONE  
al Consiglio Comunale

1) di approvare, per i motivi espressi in premessa, lo Schema di Assetto Urbanistico relativo alla zona del Promontorio di San Benigno Circostrizione II Centro Ovest, nell'ambito del Distretto Aggregato n. 38 Fronte Porto Sampierdarena, costituito dagli elaborati grafici e descrittivi elencati in premessa che qui si intendono espressamente richiamati quale parte integrante e sostanziale;

2) di accettare quanto dichiarato dall'Autorità Portuale di Genova con nota n. 3725 in data 17.12.2001, allegata al presente atto quale parte integrante e sostanziale e quanto assicurato, in Commissione consiliare, dall'Autorità Portuale sul riconoscimento del principio di priorità, nella prelazione, alle Aziende che attualmente operano nelle aree interessate dal S.A.U.;

3) di approvare, per i motivi espressi in premessa, lo schema di convenzione quadro tra il Comune di Genova e il soggetto attuatore relativo alla definizione degli obblighi giuridici e dei rapporti economico-patrimoniali afferenti l'attuazione dello Schema di Assetto Urbanistico di cui all'oggetto, allegato al presente atto quale parte integrante e sostanziale, da integrare così come proposto nella nota dell'Autorità Portuale n. 568 del 22.02.2002;

4) di dare atto che prima della sottoscrizione della convenzione quadro il S.A.U. di che trattasi dovrà ottenere l'assenso della Regione Liguria alla procedura di screening, ai sensi della L.R. n. 38/98, e di trasmettere al Consiglio Comunale il piano progettuale complessivo del S.A.U. prima del perfezionamento della relativa concessione edilizia;

5) di dare atto che prima della sottoscrizione della convenzione quadro dovrà essere approvato un progetto operativo per la ricollocazione delle imprese ubicate nel Distretto Aggregato n. 38 in zona possibilmente limitrofa ed idonea ad ospitarle con modalità e tempistica tali da consentire loro la prosecuzione dell'attività commerciale attualmente svolta senza soluzione di continuità e senza alcun pregiudizio economico e finanziario;

6) di dare mandato al Settore Pianificazione Urbanistica di curare gli adempimenti conseguenti al presente provvedimento;

7) di riconoscere, in relazione all'approvazione del presente provvedimento, l'incentivo di cui all'articolo 18 della Legge Quadro sui Lavori Pubblici n. 109/94 e successive modificazioni, pari ad un importo di L. 23.925.015 (Euro 12.356,23), da impegnare sull'apposito capitolo di bilancio e da ripartire, con successivo provvedimento dirigenziale, tra il personale interno all'Amministrazione, in conformità al Regolamento per la quantificazione e la ripartizione dell'incentivo, approvato con deliberazione della Giunta Comunale n. 370 in data 29 marzo 2001.

8) In considerazione della previsione di standard urbanistici in termini di parcheggi pubblici, aree a verde e piazza pedonale, si valuta che sia opportuno integrare tali urbanizzazioni con la previsione di una sala polifunzionale di circa 400 mq., da reperire nell'ambito destinato a funzioni urbane e da dedicare alla collettività, la cui gestione sarà affidata al Consiglio di Circoscrizione. Tali spazi potranno risultare complementari alle attrezzature di interesse comune localizzate nel basamento degli edifici residenziali e costituire, unitamente agli altri spazi pubblici ivi previsti, un insieme di "spazi" fruibili dalla collettività.

Al momento della votazione sono presenti, oltre al Sindaco Pericu, i consiglieri: Adorno, Anfosso, Bagnasco, Barbieri, Bernini, Bevegni, Boffardi, Bruno, Bruzzone, Cannonero, Casissa, Cattivelli, Cecconi, Cosma, Costa, Dallorto, Delogu, Falanga, Ferraris, Ferretti, Guastavino, Lecce, Mazzolino, Morgano, Olivari, Pittaluga, Rocca, Tiezzi, Franco, Bernabò Brea, Marengo, Saccone, in numero di 33.

La votazione, fatta mediante l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Boffardi, Cannonero, Franco, dà il seguente risultato:

Presenti in aula	n. 33 consiglieri
Votanti	n. 32 "
Voti favorevoli	n. 29
Voti contrari	n. 3 (Saccone; A.N.)
Astenuti	n. 1 (Franco)

Visto l'esito della votazione, il Presidente dichiara approvata dal Consiglio la proposta della Giunta.

Il Vice Presidente  
Antonio Bruno

Il Segretario Generale

La presente deliberazione viene posta in pubblicazione all'Albo Pretorio del Comune per 15 giorni a far data dal 04/03/2002 ai sensi dell'art. 124 - comma 1- del T.U. D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

E' divenuta esecutiva ai sensi dell'art. 134 - comma 3 - T.U. D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, il giorno 15/03/2002

p. Il Segretario Generale



625

## COMUNE DI GENOVA

Prot. N. 962

Addì 26 FEB. 2002

Risposta a nota

Allegati

**OGGETTO:** Proposta di deliberazione di Giunta al Consiglio Comunale n. 167 del 28/12/2001 - Approvazione Schema di Assetto Urbanistico delle aree di San Benigno a completamento del Piano Particolareggiato approvato con D.P.G.R. n. 263 del 28/2/1985 - (distretto aggregato n. 38 - Settore 38 d)

Al Sig. Segretario Generale  
Dott. Piterà

Al Presidente del Consiglio Comunale  
Dott. Guerello

Alla Direzione Organi Istituzionali  
Segreteria Consiglio Comunale

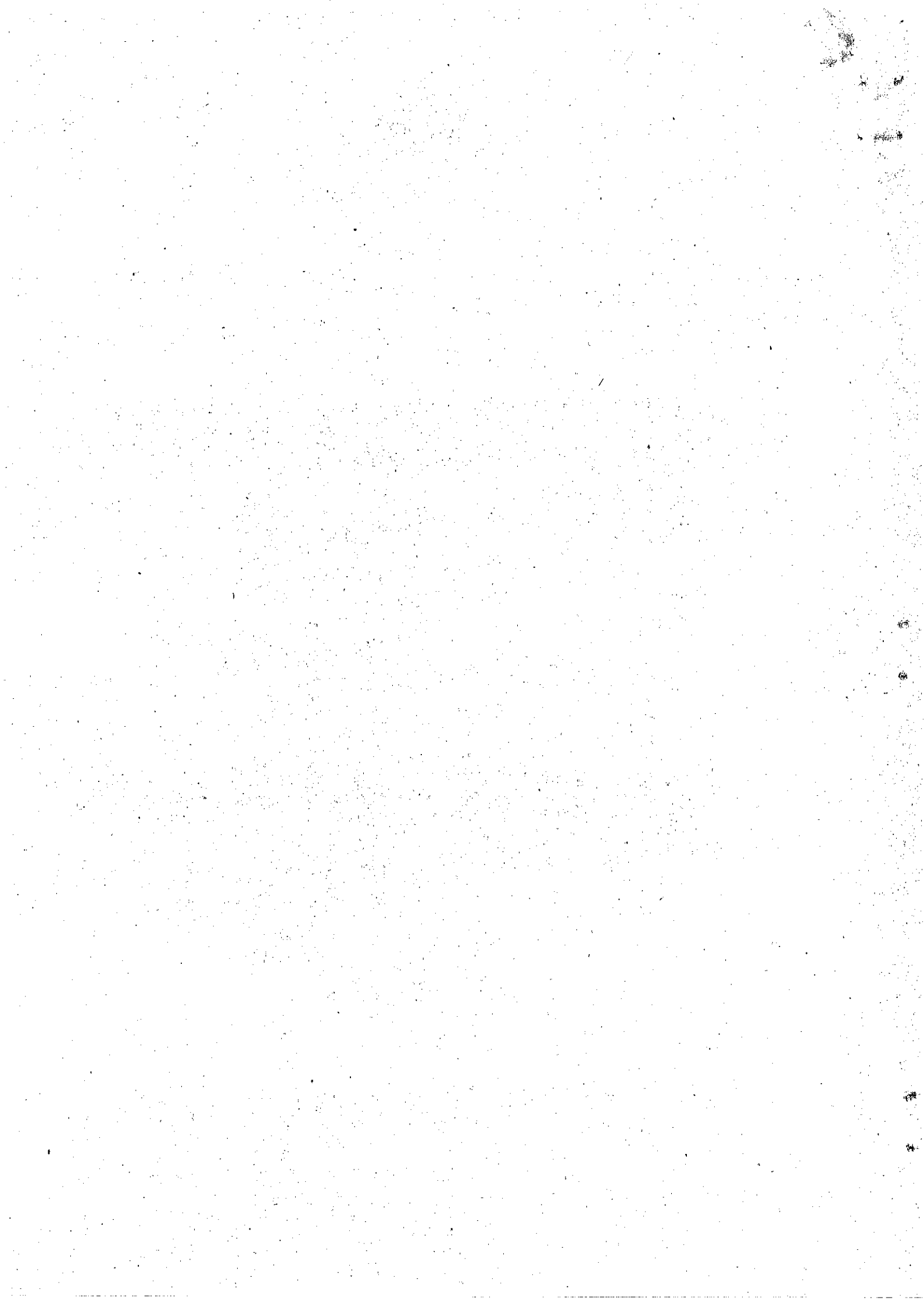
Loro Sedi

Con riferimento all'oggetto, si trasmette nota dell'Autorità Portuale di Genova, pervenuta in data 22 febbraio 2002 prot. n. 568/SVIL, in relazione agli esiti della Commissione Consiliare svoltasi in data 20 febbraio u.s.

Distinti saluti.

Il Dirigente Responsabile  
Arch. Laura Petacchi

/cm



VICESINDACO  
ASS. SABBIEU / a u  
Del. G  
C



AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA

Genova, 22 FEB. 2002  
Prot. 568/SVIL

Spett. Comune di Genova  
Direzione Territorio, Sviluppo  
Economico e Ambiente  
Settore Pianificazione Urbanistica  
Ufficio S.U.A. e Progetti Convenzionali  
c.a. Arch. Laura Petacchi  
Via di Francia, 1  
16149 Genova

COMUNE DI GENOVA  
DIREZIONE TERRITORIO, MOBILITA',  
E SVILUPPO ECONOMICO ED AMBIENTE  
22 FEB 2002  
SETT. PIANIFICAZIONE URBANISTICA  
Protocollo N° 904

Oggetto: Schema di Assetto Urbanistico (S.A.U.) delle aree di San Benigno a completamento del P.P. approvato con D.P.G.R. n. 263 del 28/2/1985 (Distretto aggregato n. 38 - Settore 38d).

Ad ulteriore seguito di quanto comunicato con la nota n. 3726/Svil del 17/12/2001, di pari oggetto, ed in relazione agli esiti dell'audizione sull'argomento svoltasi presso la Commissione Urbanistica del Consiglio Comunale in data 20 febbraio u.s., si conferma che l'Autorità Portuale di Genova provvederà ad inserire nel bando di gara per la cessione delle aree di cui trattasi una specifica clausola contrattuale del seguente tenore:  
"La ditta aggiudicataria dovrà provvedere, a propria cura e spese, agli escomi delle ditte occupanti e dovrà, altresì, assecondare concedendo prelezioni ed altri incentivi, la ricollocazione delle ditte occupanti e di altre ditte dell'indotto portuale nei nuovi volumi, mediante assegnazione in proprietà di congrue quote degli stessi".

Distinti saluti.

Il Presidente  
(Avv. Giufiana Gallanti)



63/2001



AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA

Arch. Gen  
Quel. De Fou  
UP

Genova, 17 LUG. 2001  
Prot. 3725/SVIL

Spett. Comune di Genova  
Direzione Territorio, Sviluppo  
Economico e Ambiente  
Settore Pianificazione Urbanistica  
Ufficio S.U.A. e Progetti Convenzionali  
c.a. Arch. Laura Petacchi  
Via di Francia, 1  
16149 Genova

10/20/01  
6329

Oggetto: Schema di Assetto Urbanistico (S.A.U.) delle aree di San benigno a completamento del P.P. approvato con D.P.G.R. n. 263 del 28/2/1985 (Distretto aggregato n. 38 – Settore 38d).

Si fa seguito alle note 2240 del 18 luglio 2001 e 6100 del 25/10/2001, di pari oggetto, per comunicare la presa d'atto del testo allegato della Convenzione Quadro per l'attuazione degli interventi previsti dallo schema di assetto urbanistico in argomento.

In conformità a quanto già rappresentato con la richiamata nota n. 2240, i relativi contenuti saranno trasferiti sul soggetto attuatore, mediante opportune clausole contrattuali che l'Autorità Portuale di Genova provvederà ad inserire nel bando di gara per la cessione delle aree di cui trattasi.

Distinti saluti.

Il Presidente  
(Avv. Giuliano Gallanti)





**BOZZA**

**CONVENZIONE QUADRO**

tra il Comune di Genova e il Soggetto Attuatore per l'attuazione degli interventi previsti dallo Schema di Assetto Urbanistico relativo alla zona del Promontorio di San Benigno, nell'ambito del Distretto Aggregato n. 38 del vigente Piano Urbanistico Comunale, nella Circoscrizione II - Centro Ovest.

**REPUBBLICA ITALIANA**

L'anno... il giorno... del mese di... innanzi a me... sono comparsi:

Per una parte:

- **IL COMUNE DI GENOVA** con sede in Genova, via Garibaldi n. 9, C.F. 00856930102, in persona del... nato a... il..., domiciliato presso la sede comunale, nella sua qualità di... munito degli idonei poteri a quanto infra in forza di delibera... che in copia autentica si allega al presente atto sotto la lettera "... nonch  in forza del vigente Statuto dell'Ente.

Per l'altra parte:

- **IL SOGGETTO ATTUATORE**

con sede in...,

via... n....,

P.I...., in persona del suo Amministratore..., nato a... il..., C.F...., residente a..., via... n....

in seguito, per brevità, indicati come la "parte privata".

Detti componenti, della cui identità personale io Notaio sono certo, rinunciano meco d'accordo all'assistenza di testimoni a questo atto, mediante il quale:

**PREMESSO CHE**

- 1 il Consorzio Autonomo del Porto di Genova elaborò il progetto 12.08.1925, detto "Progetto Albertazzi", per la formazione delle nuove banchine portuali, in prosecuzione del bacino Vittorio Emanuele III verso Sampierdarena e per la sistemazione del promontorio di San Benigno, progetto definitivamente approvato con R.D.L. 06.02.1927, n. 321, convertito in legge con legge 29.12.1927, n. 2693;
- 2 il suddetto decreto ha dichiarato di pubblica utilità tutti i lavori e gli interventi necessari per l'attuazione del progetto ed ha previsto il trasferimento al patrimonio consortile delle aree demaniali con i fabbricati su di esse esistenti comprese nel piano generale del progetto stesso;
- 3 il termine inizialmente stabilito per l'attuazione del progetto è stato via via prorogato o rideterminato, con successivi provvedimenti legislativi, e, da ultimo, con legge 07.12.1999, n. 472, che ha fissato tale termine al 31.12.2007;
- 4 detto progetto, con i suoi successivi aggiornamenti ed integrazioni, è stato attuato per distinte fasi successive e, per quanto attiene alla sistemazione urbanistica del promontorio San Benigno, in modo ancora parziale, restando infatti da recuperare mediante interventi di ristrutturazione urbanistica le aree individuate nella tavola A di cui all'allegato "...";
- 5 le fasi attuative più recenti si riferiscono alle opere eseguite in attuazione del Piano Particolareggiato approvato con D.P.G.R. n. 263 del 28.02.1985, nonché a quelle realizzate in seguito per la ricollocazione dei provveditori di bordo del porto di Genova;

- 6 in forza dell'art. 20 della legge 28.01.1994, n. 84, e successive modificazioni ed integrazioni, nonché in conformità al decreto commissariale n. 1 in data 05.01.1995, al Consorzio Autonomo del Porto di Genova è subentrata, nell'amministrazione del territorio già in giurisdizione consortile, e, quindi, anche nella gestione delle aree in questione, l'Autorità Portuale di Genova, la quale, intende promuovere il completamento del progetto anche in ordine alla zona del promontorio di San Benigno;
- 7 il Piano regolatore Portuale vigente prevede nelle aree suddette la realizzazione, in gran parte già avvenuta, di opere di infrastrutturazione viaria, senza dettare specifiche prescrizioni per le aree interposte;
- 8 l'Autorità Portuale di Genova, attraverso preliminari studi e valutazioni, ha definito le linee direttive da seguire nell'elaborazione della progettazione urbanistico-edilizia, con particolare riferimento alle previsioni del Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.), approvato con D.P.G.R. n. 44/2000 ed alle destinazioni d'uso di interesse portuale, nonché alle connessioni delle funzioni da localizzare nelle aree di che trattasi con l'ambito urbano e con l'ambito portuale, verificando fra l'altro:
- 8.1 la vocazione urbana del comparto compreso fra la via di Francia, a Nord, la via Milano, a Est Sud-Est e la via Albertazzi, a Sud, costituito nella tavola A, allegato "...", dai lotti 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, che, in ragione della sua maggior prossimità all'ambito urbano a monte, è adatto a destinazioni d'uso commerciali, artigianali e residenziali;

- 8.2 la localizzazione di opere di urbanizzazione;
- 8.3 la vocazione per usi complementari alle attività portuali delle aree residue, indicate nella tavola A, allegato "...", con i lotti 2.1 e 2.2, anche per la loro contiguità agli spazi operativi portuali, nonché ad aree interessate da recenti interventi di ricollocazione di attività di spiccato interesse portuale, come l'attività di provveditoria navale;
- 
- 9 il Comune di Genova sta provvedendo alla realizzazione della nuova viabilità spondale del torrente Polcevera ed alla connessione di questa con il Lungomare Canepa, mediante opere che consentiranno un efficace collegamento del bacino portuale di Sampierdarena alla rete autostradale, con conseguente sensibile riduzione del traffico portuale attualmente gravante sul nodo stradale della zona di San Benigno;
- 10 con l'approvazione del progetto preliminare di assetto viabilistico del nodo di San Benigno, attraverso un'intesa ex art. 81 del D.P.R. n. 616/77 e s.m. e i., intesa che il Provveditore alle Opere Pubbliche per la Liguria ha dichiarato perfezionata, con nota protocollo n. 6102, in data 20.06.2001 è stata definita la nuova configurazione del nodo infrastrutturale di San Benigno che dovrà essere sviluppato e realizzato in conformità al predetto progetto preliminare;
- 11 in forza della disciplina legislativa sull'attuazione del progetto per la sistemazione del promontorio di San Benigno e, segnatamente, in forza dell'art.16 del R.D. 16.01.1936, n. 801 e dell'art. 2 della succitata legge n. 67/1982, le opere e gli interventi possono essere realizzati dall'Autorità Portuale anche avvalendosi di soggetti privati:

- 12 l'Autorità Portuale ha inteso promuovere il completamento del progetto e, segnatamente, il recupero delle aree non comprese nei settori di cui al precedente punto 5, mediante la formazione degli appropriati atti di pianificazione urbanistica, autorizzando l'iniziativa promozionale di una struttura cooperativa costituita con il concorso di aziende produttive e commerciali già insediate nell'ambito portuale di San Benigno da ricollocare, nonché di lavoratori del comparto portuale che hanno espresso un fabbisogno abitativo in loco;
- 13 con D.P.G.R. in data 10.03.2000, n. 44, è stato approvato il Piano Urbanistico Comunale il quale subordina gli interventi sulle aree in questione alla preventiva approvazione del progetto preliminare di assetto urbanistico del suddetto nodo viario di San Benigno ed alla approvazione di uno Schema di Assetto Urbanistico;
- 14 analoghe previsioni sono state inserite nel contesto del nuovo Piano Regolatore Portuale predisposto dall'Autorità Portuale ed approvato con Deliberazione del Consiglio regionale in data 31.07.2001, n. 35;
- 15 a seguito di quanto sopra, l'Autorità Portuale di Genova ha avviato, avvalendosi del soggetto promotore costituito dalla suddetta Cooperativa, l'elaborazione del prescritto Schema di Assetto urbanistico (S.A.U.);
- 16 la Commissione Edilizia Integrata nella seduta del 07.11.2001 ha esaminato il progetto di S.A.U. esprimendo parere favorevole a condizioni;
- 17 il S.A.U., in data..., ha ottenuto l'assenso della Regione Liguria alla procedura di screening, ai sensi della legge regionale n. 38/98;

18 il Settore Pianificazione Urbanistica, Ufficio S.U.A. e Prog. Conv., del Comune di Genova, ha redatto la relazione illustrativa urbanistica, datata..., allegata alla Delibera del Consiglio Comunale in data..., n..., alla quale si deve fare riferimento circa gli aspetti dimensionali ed attuativi del S.A.U.;

19 il progetto di S.A.U., rubricato presso il civico settore Edilizia privata con il n. 6641/01, è composto dei seguenti elaborati grafici e descrittivi da intendersi in questa sede richiamati quale parte integrante e sostanziale della presente convenzione quadro:

19.1 Relazione illustrativa datata novembre 2001;

19.2 Relazione geologica datata aprile 2001;

19.3 tavola 1 - confronto piano urbanistico comunale in vigore - proposta di rettifica - scala 1:2000 - agg. novembre 2001;

19.4 tavola 2 - planimetria generale di rilievo e perimetro dello schema di assetto urbanistico - scala 1:1000 - agg. ottobre 2001;

19.5 tavola 3 - divisione in sub-settori ed ambiti di intervento - indicazione delle superfici asservite, degli indici, della S.L.A. ammissibile e prevista e del sistema infrastrutturale - scala 1:1000 - agg. ottobre 2001;

19.6 tavola 4 - assetto insediativo proposto: planimetria generale - scala 1:1000 - agg. ottobre 2001;

19.7 tavola 5 - profilo con vista da nord - via di Francia e profilo con vista da ovest - via della Camionale - scala 1:1000 - agg. ottobre 2001;

eccedenza eventualmente previsti in alcune fasi, sarà ammessa la compensazione a supporto di quelle successive fasi in cui le quantità da realizzare dovessero risultare insufficienti.

4 In conformità alle prescrizioni del vigente P.U.C. la potenzialità edificatoria complessiva delle aree oggetto di S.A.U. è stabilita nel valore massimo di 42.300 mq di S.L.A., corrispondente all'indice di utilizzazione di 0,75 mq/mq così suddivisa:

4.1 sub-settore 1 S.L.A. 26.512 mq, di cui massima funzione residenziale 13.500 mq di S.L.A. e massima S.N.V. relativa alle funzioni commerciali 3.300 mq;

4.2 sub-settore 2 S.L.A. 15.788 mq.

5 Le funzioni insediabili, previste dal S.A.U., in ognuno dei sub-settori, ricomprese tra quelle consentite dal vigente P.U.C., per le quali è garantita la dotazione dei relativi standard, sono le seguenti:

5.1 residenza, per una S.L.A. pari a 13.407 mq;

5.2 connettivo urbano, per una S.L.A. pari a 450 mq;

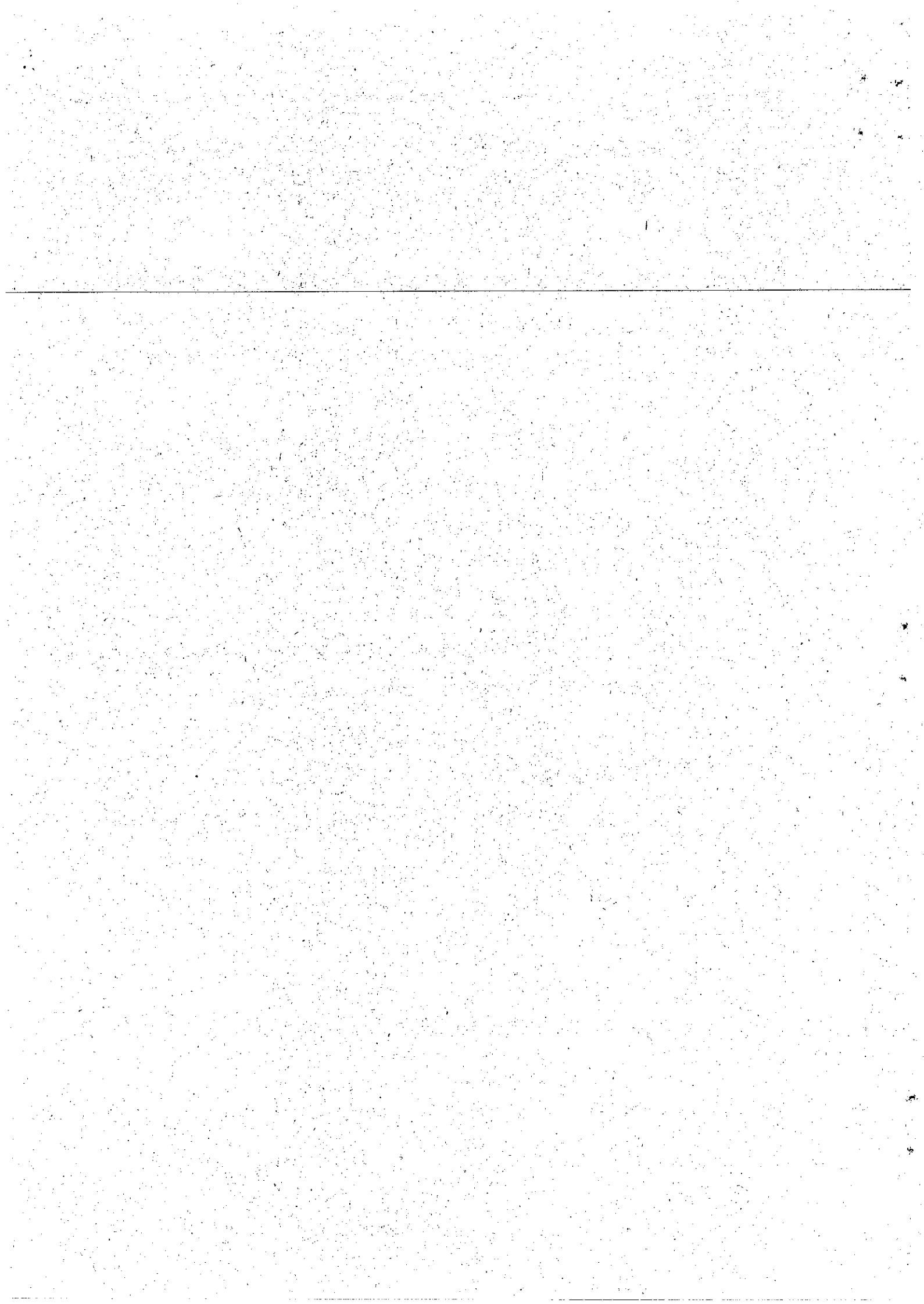
5.3 media struttura di vendita, di genere non alimentari, per una S.L.A. pari a 3.165 mq;

5.4 assistenza alla mobilità veicolare, compresi eventuali depositi, per una S.L.A. pari a 7.783 mq;

5.5 servizi privati per una S.L.A. pari a 1.682 mq;

5.6 industria, artigianato e attività trasportistiche di carattere portuale, per una S.L.A. pari a 15.781 mq.

#### **ARTICOLO 4 - OPERE DI URBANIZZAZIONE**

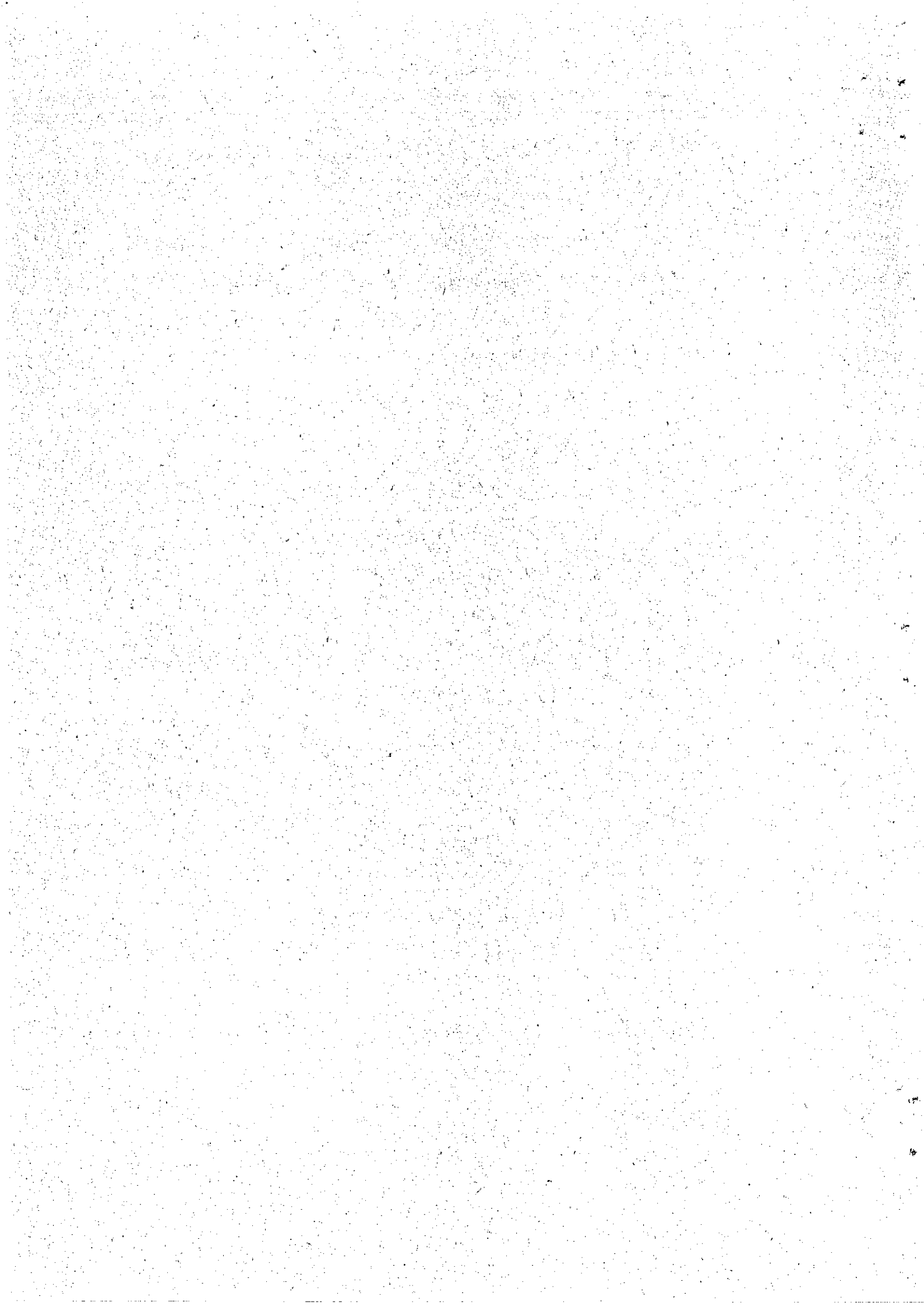




1. Alla realizzazione degli insediamenti previsti dal S.A.U. sono connesse le seguenti opere di urbanizzazione:
  - 1.1 parcheggi pubblici nella misura complessiva di circa 6.264 mq;
  - 1.2 aree verdi attrezzate nella misura di circa 3.629 mq;
  - 1.3 ampliamento della via Albertazzi come di massima indicato nella tavola A, allegato "...";
  - 1.4 sistemazione della fascia di via di Francia prospiciente i nuovi insediamenti;
  - 1.5 area pedonale attrezzata, avente superficie di circa 1.223 mq, con funzione di piazza accessibile dalla via di Francia;
  - 1.6 viabilità pedonale e carrabile;
  - 1.7 impianti di illuminazione, fognari, idrici e di smaltimento delle acque nella forma e nella misura necessarie a garantire la funzionalità di tutte le predette opere di urbanizzazione.
2. Tutte le opere di urbanizzazione sopra indicate sono a carico della parte privata che dovrà realizzarle, previa progettazione esecutiva, a propria cura, responsabilità e spese, conformandosi alle indicazioni ed alle prescrizioni dei competenti uffici comunali.
3. La parte privata si obbliga a dotare i nuovi insediamenti dei prescritti parcheggi pertinenziali nella misura e secondo quanto previsto dalle vigenti normative.

**ARTICOLO 5 - CESSIONE DELLE AREE, DEGLI IMPIANTI E DEI MANUFATTI ED IMPOSIZIONE DI SERVITÙ DI USO PUBBLICO**

1. La parte privata si impegna a cedere al Comune di Genova, a titolo gratuito, e/o a costituire servitù di uso pubblico, a lavori ultimati e dopo



il loro positivo collaudo, le aree, le opere e gli impianti su di essere realizzati di cui al precedente articolo 4, rinviano alle singole convenzioni attuative la scelta e la puntuale definizione del relativo regime patrimoniale, restando inteso che, le aree e le opere gravate da

---

servitù di uso pubblico, saranno oggetto di manutenzione ordinaria e straordinaria in carico alla parte privata.

2. Le opere e le aree di sedime saranno asservite e cedute in proprietà, libere da oneri, pesi, vincoli, servitù, diritti in genere, ipoteche, trascrizioni ed iscrizioni pregiudizievoli, nonché libere e sgombre da persone e cose, con tutte le garanzie di legge.
3. Le spese tecniche e quelle degli atti notarili saranno a carico della parte privata.
4. Le superficie indicate nelle tavole del S.A.U., quali aree di sedime di opere di cui al precedente articolo 4, sono indicative, fermo restando che la quantità complessiva indicata si deve considerare minima.

#### **ARTICOLO 6 - OBBLIGHI A CARICO DELLA PARTE PRIVATA**

1. La parte privata si assume l'obbligo di procedere alla demolizione dei volumi esistenti nell'area identificata nelle tavole del S.A.U. quale ambito 2 del subsettore 1, ad avvenuta ultimazione degli interventi previsti dal S.A.U. medesimo.
2. La parte privata si obbliga altresì, a livello di progettazione edilizia, a rispettare le seguenti condizioni poste dalla Commissione Edilizia Integrata in data 07.11.01:

2.1 la quota delle strutture costruite deve permettere a chi percorre la sopraelevata di continuare a percepire il profilo della collina di San Benigno;

2.2 la copertura sia oggetto di progettazione puntuale che utilizzi come componente principale il verde.

#### **ARTICOLO 7 - AVENTI CAUSA**

- 1 La parte privata assume gli obblighi di cui al presente atto per sé e propri aventi causa a qualsiasi titolo.
- 2 La parte privata, se, in corso d'opera, dovesse far subentrare altri soggetti nell'esecuzione dell'intervento, sarà tenuta a porre a carico dei propri aventi causa tutti gli obblighi ed oneri previsti dalla presente convenzione, mediante la pattuizione di specifiche clausole.
- 3 La parte privata provvederà a consegnare al Comune di Genova copia del contratto e del provvedimento dell'Autorità Portuale che, in conformità al comma precedente, consentirà al subentro dei terzi nell'intervento.
- 4 Fino al completo adempimento di quanto previsto dal presente articolo, la parte privata resterà obbligata in solido con i terzi per l'adempimento degli obblighi convenzionali.

#### **ARTICOLO 8 - MODALITÀ ATTUATIVE**

- 1 Gli interventi nel comprensorio considerato dal S.A.U. sono soggetti al rilascio di concessioni edilizie convenzionate a norma dell'articolo 49 della legge regionale n. 36/97.
- 2 La progettazione edilizia preordinata all'ottenimento delle singole concessioni dovrà essere compatibile con l'assetto previsto dal S.A.U.

per l'intero ambito di intervento e, comunque, nel rispetto dei criteri enunciati agli articoli 3, 4, 5 e 6 del presente atto, cui dovranno attenersi, anche, le singole convenzioni attuative.

3. Le fasi attuative, previste in numero di quattro nella relazione illustrativa urbanistica datata..., sintetizzate planimetricamente nella tavola A, allegata al presente atto sotto la lettera "...", sono le seguenti:

3.1 **prima fase**, relativa agli insediamenti previsti nei lotti 2.2 e 1.1.4;  
opere di urbanizzazione connesse:

3.1.1 sistemazione a verde pubblico dell'area relativa al promontorio;

3.1.2 parcheggi pubblici P4, P5 e P6 adiacenti all'area di cui sopra;

3.1.3 parcheggi pubblici P9 e P10 interni al lotto 2.2;

3.2 **seconda fase**, relativa agli insediamenti previsti nel lotto 1.1.3;  
opere di urbanizzazione connesse:

3.2.1 realizzazione del parcheggio pubblico P1;

3.3 **terza fase**, relativa agli insediamenti previsti nel lotto 1.1.1;  
opere di urbanizzazione connesse:

3.3.1 realizzazione dei parcheggi pubblici P2 e P3;

3.4 **quarta fase**, relativa agli insediamenti previsti nei lotti 2.1 e 1.1.2;

opere di urbanizzazione connesse:

3.4.1 realizzazione dei parcheggi pubblici P7 e P8;

3.4.2 realizzazione della piazza pedonale attrezzata interna al lotto 1.1.2;

3.4.3 sistemazione a verde pubblico dell'area residuale tra la piazza pedonale di cui al precedente punto e la zona del Promontorio;

4. A conclusione delle predette fasi, la parte privata, avrà comunque l'obbligo di adempiere agli obblighi di cui al precedente articolo 6, comma 1.
5. Nell'ambito dell'attuazione delle fasi sopra elencate e nel rispetto delle funzioni da insediare nei rispettivi lotti, è consentita la modifica delle quantità di S.L.A. attribuite a ciascun lotto, ferma restando la quantità massima di S.L.A. prevista per ogni singolo sub-settore ed a condizione del rispetto di quanto previsto al precedente comma 2 dell'articolo 3.

#### **ARTICOLO 9 - CONTRIBUTO DI CONCESSIONE EDILIZIA**

1. La parte privata si impegna a corrispondere al Comune di Genova, all'atto del rilascio delle singole concessioni ad edificare relative agli insediamenti oggetto del S.A.U., il contributo di concessione edilizia, di cui alla legge 28.01.1977, n. 10, ed alla legge regionale 07.04.1995, n. 25, costituito da una quota relativa all'incidenza delle opere di urbanizzazione ed da una quota concernente il costo di costruzione, nella misura, nei termini, con le prescrizioni e nei modi stabiliti in base alle leggi vigenti.
2. Fermo restando il disposto di cui al successivo articolo 12, la quota di contributo di concessione edilizia relativa all'incidenza delle opere di urbanizzazione, dovrà essere corrisposta, per ogni concessione ad edificare, in proporzione alla "superficie di riferimento" assentita dalla concessione medesima.

**ARTICOLO 10 - QUOTA DEL CONTRIBUTO DI CONCESSIONE EDILIZIA  
CONCERNENTE IL COSTO DI COSTRUZIONE**

- 1 La parte privata si obbliga a corrispondere al Comune di Genova, all'atto del rilascio delle concessioni edilizie relative agli interventi oggetto del S.A.U., la quota del contributo di concessione edilizia concernente il costo di costruzione, di cui alla legge 28.01.1977, n. 10 ed alla legge regionale 07.04.1995, n. 25, nella misura, nei termini, nei modi e con le garanzie stabiliti in base alle leggi vigenti.
- 2 A norma dell'articolo 12, terzo comma, della legge regionale 07.04.1995, n. 25, la quota di contributo concernente il costo di costruzione non è mai scomputabile.

**ARTICOLO 11 - CONTRIBUTO PER IL TRATTAMENTO E LO  
SMALTIMENTO DEI RIFIUTI**

- 1 La parte privata si impegna a corrispondere al Comune di Genova, all'atto del rilascio delle singole concessioni relative agli insediamenti produttivi, il contributo relativo all'incidenza delle spese per il trattamento e lo smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi e gassosi e di quelle necessarie alla sistemazione dei luoghi di cui alla legge 28.01.1977, n. 10, nella misura, nei termini, nei modi e con le garanzie stabiliti in base alle leggi vigenti.

**ARTICOLO 12 - SCOMPUTO DELLA QUOTA DEL CONTRIBUTO PER  
OPERE DI URBANIZZAZIONE DEL COSTO DELLE OPERE DI  
URBANIZZAZIONE**

- 1 Dalla quota di contributo relativa all'incidenza delle opere di urbanizzazione, come determinato al precedente articolo 9, con

riferimento agli edifici da costruire in attuazione del S.A.U., sarà scomputato, al momento del rilascio delle singole concessioni ad edificare relative a tali fabbricati, con le prescrizioni e le modalità previste e vigenti al momento della presentazione dell'istanza, il costo

---

delle opere, di esclusivo interesse pubblico tra quelle che la parte privata si è impegnata a realizzare al precedente articolo 4, così come attribuite alle singole fasi secondo l'elenco di cui al precedente articolo 8.

- 2 Il costo delle opere di cui al precedente comma sarà calcolato sulla base del progetto esecutivo delle opere stesse, con applicazione degli elenchi dei prezzi utilizzati dal Comune di Genova all'atto del rilascio della concessione ad edificare, ridotti di una percentuale pari alla media dei ribassi registrati nelle aggiudicazioni in appalto di opere similari effettuate dal Comune di Genova nel corso dell'anno solare precedente al rilascio della concessione edilizia.
- 3 La parte privata si impegna, in ogni caso, a completare le opere di urbanizzazione assunte a suo carico, di cui al precedente articolo 4 della presente convenzione, e ad asservire le aree e gli impianti relativi, anche se il costo complessivo delle opere stesse dovesse risultare superiore all'importo del contributo dovuto.
- 4 Qualora l'importo del contributo per opere di urbanizzazione, dovuto a fronte delle concessioni rilasciate, risultasse inferiore all'importo delle opere di urbanizzazione connesse ad ogni singola fase di intervento, l'eccedenza sarà scomputabile dal contributo dovuto sulle concessioni successive.



5. Qualora, al contrario, l'importo del contributo risultasse superiore all'importo delle opere di urbanizzazione connesse ad ogni singola fase di intervento, la differenza dovuta al Comune di Genova potrà essere trasferita nel bilancio degli oneri relativo alla successiva fase, condizionatamente alla prestazione di idonea fideiussione di Istituto bancario o di impresa di assicurazione debitamente autorizzata all'esercizio del ramo cauzioni ai sensi dell'articolo 128 del decreto legislativo 17.03.1995 n. 175, nei modi di cui al successivo articolo 17, commi 7 e 8, per l'ammontare costituito dalla differenza degli oneri dovuti ed il valore delle opere riconosciute a scomputo.
6. Nel caso in cui, all'atto dell'ultima fase attuativa realizzata, anche qualora la parte privata non intendesse completare gli interventi previsti dal S.A.U., l'importo del contributo dovuto per opere di urbanizzazione risultasse, a consuntivo, superiore all'importo delle opere di urbanizzazione, tra quelle riconosciute a scomputo di cui all'articolo 4, a carico della parte privata, quest'ultima si impegna alla corresponsione di quanto dovuto, secondo le modalità previste dalla vigente normativa in materia.
7. In alternativa a quanto previsto dal precedente punto 6 la parte privata si impegna, qualora il Comune di Genova lo ritenesse opportuno, a realizzare una o più opere di urbanizzazione, per un importo pari al valore dovuto a consuntivo, anche esterne al perimetro di S.A.U., secondo le modalità e le prescrizioni da concordarsi con il Comune, previa stipula di ulteriore atto unilaterale d'obbligo.

8. Gli importi delle opere ammessi a scomputo si intendono non imponibili ai fini dell'applicazione dell'I.V.A., siccome concernenti opere eseguite in sostituzione di prestazioni pecuniarie non imponibili.
9. Il valore delle aree di sedime delle opere di urbanizzazione eseguite ai sensi del precedente articolo 4, non sarà scomputato, ai sensi dell'articolo 12 della legge regionale n. 25/95, dandosi atto che la parte privata trasferirà nelle altre aree il pertinente indice di fabbricabilità.

#### **ARTICOLO 13 - ENTI ED AZIENDE DI GESTIONE DEI PUBBLICI SERVIZI**

1. La parte privata si obbliga a richiedere alle Società, Aziende ed Enti, che gestiscono i pubblici servizi di rete, le prescrizioni tecniche necessarie ad assicurare la corretta esecuzione delle opere ed a conformarvisi.
2. I suddetti soggetti si intendono terzi rispetto al Comune, anche se partecipanti o costituiti dallo stesso Comune.

#### **ARTICOLO 14 - ESECUZIONE DEI LAVORI E RESPONSABILITÀ RELATIVE**

1. L'esecuzione delle opere di urbanizzazione sarà controllata dal Civico Settore competente.
2. La parte privata comunicherà la data di inizio delle opere, con un preavviso di almeno trenta giorni, al Civico Settore competente ed all'U.O. Edilizia Privata, a mezzo di lettera raccomandata con avviso di ricevimento.
3. Le opere saranno soggette sia a collaudo in corso d'opera, sia a collaudo definitivo, a cura di tecnici incaricati dal Comune.

- 4 I collaudi saranno soggetti alla disciplina legislativa e regolarmente vigente in materia di opere pubbliche.
- 5 Le spese di collaudo, compresi i compensi dei collaudatori, saranno a carico della parte privata.
- 6 La parte privata, che sarà in ogni caso responsabile in via esclusiva della esecuzione delle opere, si obbliga a manlevare il Comune da ogni e qualsiasi diritto, pretesa od azione di terzi.

#### **ARTICOLO 15 - DESTINAZIONI URBANISTICHE E NORME EDILIZIE**

- 1 La superficie del comprensorio interessato dal S.A.U. sarà destinata agli usi specificati nello schema medesimo.
- 2 Tutte le aree, gli edifici, gli impianti e i manufatti destinati ad opere di urbanizzazione resteranno vincolati alle destinazioni d'uso indicate nel S.A.U..

#### **ARTICOLO 16 - MANUTENZIONI**

- 1 La parte privata e suoi aventi causa provvederanno alla costante manutenzione ordinaria e straordinaria degli spazi asserviti all'uso pubblico e non ceduti al Comune di Genova, fino alla loro cessione in proprietà al Comune medesimo.

#### **ARTICOLO 17 - GARANZIE**

- 1 La parte privata si obbliga a garantire la puntuale e completa esecuzione delle opere di urbanizzazione di cui all'articolo 4, comma 1, del presente atto, mediante la consegna al Comune, all'atto dell'acquisizione del primo titolo ad edificare, relativo ad ogni singola fase, di idonea fideiussione bancaria rilasciata da un istituto di credito autorizzato.

2. L'importo della fideiussione sarà commisurato al costo delle opere di urbanizzazione di cui al precedente articolo 4, comma 1, che la parte privata si impegna a realizzare contestualmente ad ogni singola fase, costo determinato secondo le modalità di cui all'articolo 12, comma 2 e sarà maggiorato del 10% in misura atta a garantire al Comune il recupero delle spese generali che dovrà sostenere nel caso di esecuzione d'ufficio delle opere stesse.
3. L'importo della fideiussione sarà aggiornato annualmente d'ufficio, rispetto al valore iniziale, a cura del competente Ufficio comunale, qualora il medesimo risultasse insufficiente per effetto dell'eventuale mutata entità dei costi come sopra determinati.
4. Il Comune autorizzerà il graduale svincolo della garanzia, fino all'importo massimo del 90%, con riguardo al progressivo completamento delle singole opere, debitamente certificato dal competente Ufficio comunale e dal collaudatore.
5. La parte privata dovrà in ogni caso reintegrare l'importo della garanzia, ove utilizzata in tutto od in parte, a seguito di sue inadempienze.
6. Il residuo 10% della garanzia sarà svincolato soltanto dopo l'esito positivo di tutti i collaudi e contestualmente alla stipulazione degli atti di cessione e/o asservimento all'uso pubblico delle opere e delle relative aree di sedime.
7. Qualora gli oneri di urbanizzazione afferenti ciascuna concessione edilizia risultassero superiori al costo delle opere di urbanizzazione approvate contestualmente a tale concessione, la parte privata si obbliga a consegnare al Comune, prima del rilascio della concessione

medesima, idonea fideiussione di Istituto bancario o di impresa di assicurazione debitamente autorizzata all'esercizio del ramo cauzioni ai sensi dell'articolo 128 del decreto legislativo 17.03.1995 n. 175 per un importo pari alla quota degli oneri eccedente il costo delle opere, che sarà svincolata e/o aggiornata subordinatamente al verificarsi delle condizioni previste dal precedente articolo 12, rispettivamente ai commi 6 e 7.

8 Nelle fideiussioni di cui al presente articolo saranno inserite:

8.1 una specifica clausola che impegni l'Istituto fideiussore a soddisfare l'obbligazione a semplice richiesta del Comune, senza eccezioni, entro il termine massimo di 30 giorni dal ricevimento della richiesta scritta di pagamento, con l'esclusione del beneficio di preventiva escussione di cui al secondo comma dell'articolo 1944 del Codice Civile e senza attendere la pronuncia del Giudice;

8.2 un'ulteriore clausola, in forza della quale l'Istituto fideiussore non avrà facoltà di opporre al Comune l'eventuale mancato pagamento del premio assicurativo, né eccepire il termine di decadenza di cui all'articolo 1957, comma primo, del Codice Civile.

8.3 Le fideiussioni dovranno recare l'autentica notarile della firma e la specificazione della qualità di agente del sottoscrittore.

8.4 In caso di inadempimento, le garanzie cauzionali di cui ai commi precedenti potranno essere incamerate, in tutto o in parte, senza formalità, previa semplice comunicazione alla parte privata.

**ARTICOLO 18 - TERMINI PER L'ATTUAZIONE DELLO SCHEMA DI  
ASSETTO URBANISTICO**

- 1 Le previsioni del S.A.U. dovranno essere attuate nel termine di dieci anni dalla loro approvazione.

**ARTICOLO 19 - INADEMPIENZE**

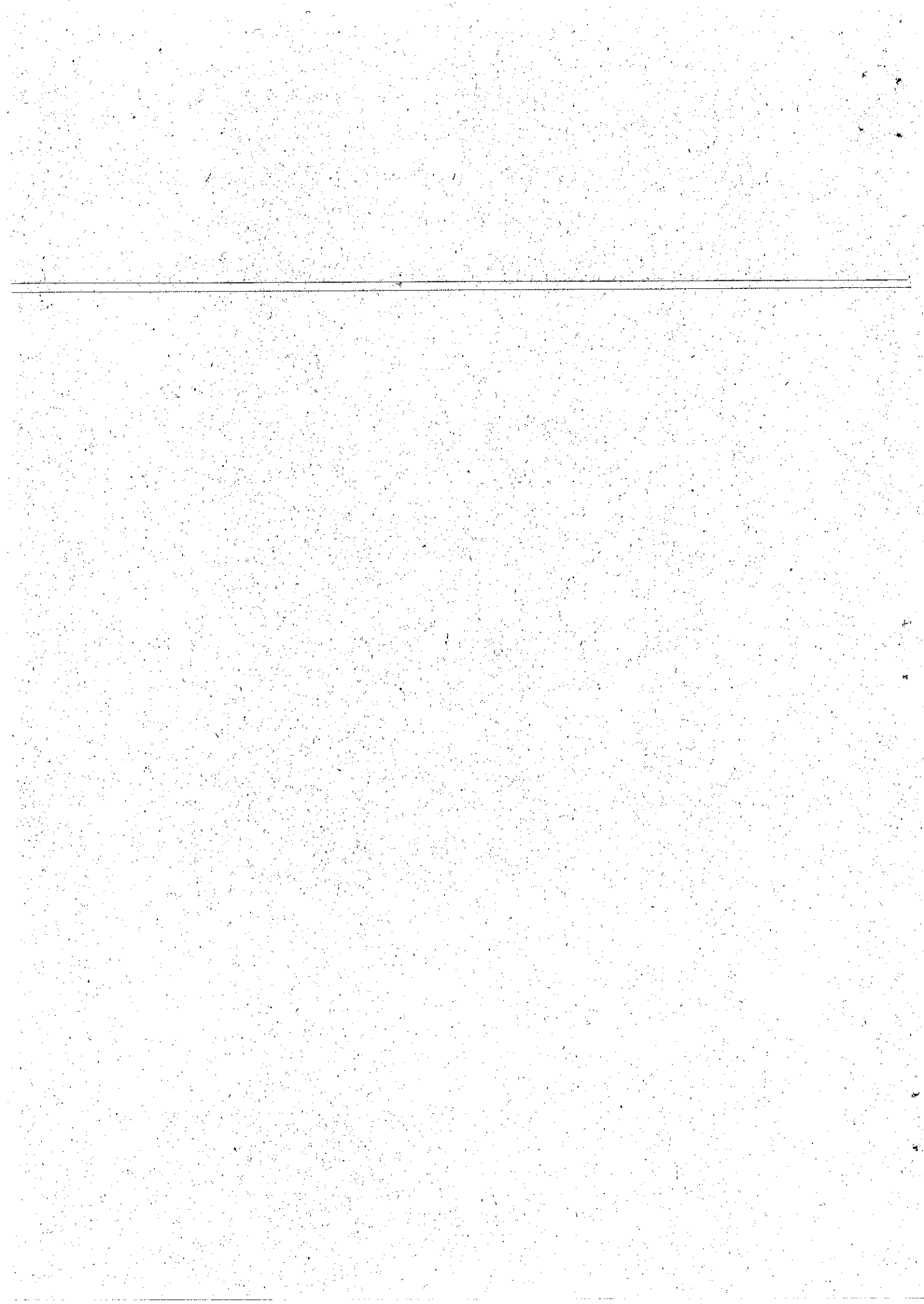
- 1 In caso di inadempienza agli obblighi convenzionali, ferme restando le sanzioni penali ed amministrative di legge, il Comune, previa diffida, potrà sospendere i lavori dell'intero intervento, o dalla parte interessata dalle inadempienze. Cessata l'inadempienza, la sospensione sarà revocata.
- 2 Il Comune potrà risolvere la convenzione, previa semplice diffida mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento, nei seguenti casi:
  - 2.1 mancato rispetto dei termini per l'esecuzione delle opere di urbanizzazione, salvi i ritardi dovuti a cause non imputabili alla parte privata;
  - 2.2 esecuzione delle opere, in sostanziale difformità dai progetti approvati;
  - 2.3 rifiuto di stipulare gli atti di asservimento, ovvero di consegnare le opere e le relative aree di sedime;
  - 2.4 mancato inserimento negli atti stipulati per il subentro di terzi delle clausole di cui al precedente articolo 7;
  - 2.5 mancata reintegrazione dell'importo della cauzione di cui all'articolo 17;
  - 2.6 altre gravi e reiterate violazioni delle clausole convenzionali.

#### **ARTICOLO 20 - TRASCRIZIONE**

1. La presente convenzione sarà registrata presso la competente Conservatoria dei registri Immobiliari, a cura e spese della parte privata, ed avrà valore di contratto preliminare, con riguardo ai previsti obblighi di asservimento all'uso pubblico e di cessione di opere ed aree.
- 

#### **ARTICOLO 21 - SPESE**

1. Tutte le spese, costi ed oneri, anche fiscali, inerenti e/o conseguenti alla stipulazione, registrazione e trascrizione della presente convenzione sono a carico della parte privata.





63/2001

**COMUNE DI GENOVA**  
**DIREZIONE TERRITORIO, SVILUPPO ECONOMICO E AMBIENTE**  
**SETTORE PIANIFICAZIONE URBANISTICA**  
**UFFICIO S.U.A. E PROGETTI CONVENZIONATI**

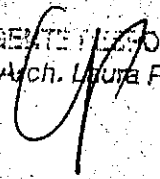
**SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO RELATIVO ALLA ZONA DEL  
PROMONTORIO DI SAN BENIGNO - CIRCOSCRIZIONE II CENTRO OVEST -  
NELL'AMBITO DEL DISTRETTO AGGREGATO N. 38 FRONTE PORTO  
SAMPIERDARENA**

**PROGETTO N.: 6641/01**  
**RICHIEDENTE: AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA**  
**PROGETTISTI: ARCH. G. VALLE E L. E. VUGI**

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA URBANISTICA**

**DICEMBRE 2001**

IL DIRIGENTE RESPONSABILE  
( Dott. Arch. Laura Petacchi )





## 1) PREMESSA

Le aree interessate dal presente Schema di Assetto Urbanistico rappresentano il residuo di quelle soggette alla variante al P.R.G. '80, approvata, contestualmente al P.P. di S. Benigno, con D.P.G.R. n. 263 in data 28.02.'85.

Si tratta di un intervento di notevole rilevanza sia per gli aspetti dimensionali (oltre 5 ettari di superficie territoriale e circa 43.000 mq di S.L.A. in progetto), sia per gli aspetti legati alla riconversione, per fini urbani, di aree produttive portuali, che per gli aspetti infrastrutturali; questi ultimi, ancorchè non direttamente interessati dal progetto, hanno costituito la principale pregiudiziale per giungere alla definizione degli ambiti di intervento, nonchè delle fasce di rispetto necessarie a garantire la futura realizzazione del nuovo nodo viario di connessione tra il porto, l'autostrada e la viabilità urbana.

Non a caso, a mente di quanto prescritto dal P.U.C., l'approvazione del progetto preliminare di assetto viabilistico del nodo di S. Benigno, attraverso l'intesa ex art. 81 del D.P.R. n. 616/77 e s.m. e i. costituiva una fase propedeutica all'approvazione del S.A.U. di che trattasi.

A questo proposito si segnala che, in data 20.6.2001 con nota prot. n. 6102, il Provveditore alle OO.PP. per la Liguria ha dichiarato perfezionata l'intesa sul progetto preliminare relativo a tale nodo infrastrutturale.

Si tratta di un progetto a scala urbanistica volto a risolvere, nel loro complesso, le suddette connessioni ed in particolare a:

- separare il traffico pesante di collegamento tra porto e autostrada da quello di collegamento tra quest'ultima e la viabilità urbana;
- dare continuità all'asse della percorrenza urbana nella direttrice levante-ponente;
- predisporre i collegamenti con il previsto tunnel sub portuale.

Quanto sopra nell'ottica di sostituire l'attuale struttura portante costituita dall'elicoidale (Balleydier) e, in futuro, avuto riguardo alle scelte pianificatorie effettuate in sede di revisione del P.R.G. '80, di giungere alla realizzazione del tunnel sub portuale e, conseguentemente, alla demolizione del tratto di sopraelevata che crea la maggiore separazione fisica e visiva tra la città e l'arco portuale storico, consentendo la ricongiunzione con il mare.

Per quanto concerne le fasce di rispetto, nel precisare che con il perfezionamento della citata intesa sono state recepite le raccomandazioni e le prescrizioni contenute nella deliberazione della Giunta Comunale n. 376/2001 con la quale la stessa ha preso atto dell'accertamento di conformità urbanistica del progetto preliminare, si evidenzia che il punto 3) del dispositivo di tale provvedimento stabilisce che la fascia di rispetto dai rami autostradali sia riducibile a 12 mt per i soli edifici a carattere non abitativo.

A questo proposito si evidenzia altresì che l'esigenza, manifestata dall'Autorità Portuale, di disporre di un collegamento diretto tra il varco S. Benigno e l'autostrada è stata risolta affiancando due carreggiate (una per ogni lato) alle estremità della zona occupata dai rami autostradali che garantiscono le connessioni tra il casello di GE-OVEST e la viabilità urbana.

Tali carreggiate, come si evince dal progetto preliminare, vengono quindi ad assumere un ruolo di viabilità a servizio delle relazioni portuali con l'autostrada, il cui ingombro può intendersi compreso nella fascia di rispetto dei rami autostradali.

Ciò premesso, gli specifici obiettivi da raggiungere con l'attuazione degli interventi previsti dal presente S.A.U. sono i seguenti:

- riqualificare la zona del promontorio attraverso la riconversione dell'ambito compreso tra Via di Francia e Via Albertazzi, da zona produttiva paraportuale a zona urbana con funzioni miste residenziali, commerciali, artigianali e di assistenza alla mobilità veicolare;
- completare ed integrare l'intervento, già attuato, di riconversione di S. Benigno riducendo i principali fattori di criticità emersi nel corso della sua attuazione, quale l'accentuata monofunzionalità, prevedendo un riordino dell'intera zona tendente a separare le attività portuali da quelle urbane;
- rilocalizzare le attività produttive insediate tra la stazione marittima e calata darsena per consentire il prosieguo degli interventi di trasformazione già avviati.

Si fa inoltre presente che, trattandosi di un intervento compreso nell'allegato 3, voce 10a) della L.R. n. 38/98 e quindi soggetto a VIA regionale; previa procedura di screening di cui all'art. 10, richiamato dal 4° comma, lettera c), dell'art. 2 della stessa Legge Regionale, la documentazione prescritta dal 3° comma dell'art. 11 delle N.d.A. del P.U.C. non risulta necessaria.

Alla luce di quanto sopra, prima della stipula della "Convenzione Quadro", il S.A.U. dovrà ottenere l'assenso della Regione alla richiamata procedura di screening che risulta essere stata avviata ma non ancora conclusa.

## **2) LOCALIZZAZIONE DELL'INIZIATIVA, CARATTERISTICHE DELL'AREA E VINCOLI**

L'area interessata dal S.A.U. è situata nella Circoscrizione II Centro Ovest, all'interno della porzione del comprensorio di San Benigno posta a est di Via De Marini e compresa tra la Via di Francia, la Via Milano e la cosiddetta viabilità a mare realizzata in attuazione del citato P.P. di San Benigno:

Si precisa che tale area, prendendo spunto dal fatto che la localizzazione del futuro canale infrastrutturale previsto tra porto e autostrada sovrappassa il lotto compreso tra le rampe di accesso al varco doganale di S. Benigno escludendone l'utilizzazione e che la funzionalità del nuovo nodo prescinde dalla presenza dell'elicoidale, comprende, oltre ai sub-settori per i quali il P.U.C. prescrive la preventiva approvazione di un unico S.A.U., anche il lotto attualmente occupato dall'elicoidale.

La morfologia del terreno, snaturata dalla demolizione dell'originario promontorio di S. Benigno, è pianeggiante, fatta eccezione per ciò che rimane della roccia che costituiva la storica "collina" che separava Genova da Sampierdarena.

Lo sviluppo "spontaneo" di attività connesse con il porto sulla maggior parte delle aree create con la demolizione del promontorio ha determinato la presenza di aspetti di eterogeneità e disorganizzazione in cui non si riconosce nessuno schema organizzativo dell'insediamento.

Una presenza di rilevante incidenza sull'insediamento è costituita dalla caserma dei Vigili del Fuoco che, essendo esclusa dalle aree soggette a S.A.U., genera la forma irregolare del lotto posto a valle di Via Albertazzi.

Planimetricamente il lotto di forma triangolare, posto tra Via di Francia e Via Albertazzi, evidenzia un elevato rapporto tra la superficie coperta e quella fondiaria con edificazioni di altezza non elevata, mentre l'ambito posto a sud risulta sotto utilizzato, soprattutto nella sua porzione più meridionale, a causa della necessità, venuta meno soltanto recentemente, di garantire il parcheggio di pertinenza della Coop Negro, oggi trasferita.

L'area non risulta soggetta al vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.L. 30.12.'23 n. 3267, mentre la maggior parte della stessa risulta soggetta al vincolo imposto ai sensi dell'art. 146 del Decreto Legislativo 20.10.'99 n. 490.

L'area risulta altresì soggetta alle disposizioni di cui alla Legge n. 67/82 e s.m., la cui validità è stata recentemente prorogata, la quale prescrive che le aree sdemanializzate, per effetto della stessa legge, devono essere utilizzate per funzioni connesse con l'attività portuale, demandando all'Autorità Portuale di Genova la responsabilità di stipulare convenzioni con gli operatori che, oltre a definire i criteri e gli aspetti finanziari derivanti dalla sdemanializzazione, ne garantiscano tale uso.

### **3) VERIFICA DEI PIANI SOVRACOMUNALI GENERALI E DI SETTORE**

#### **3.1 Previsioni del P.T.C.P.**

Il Piano Territoriale di coordinamento Paesistico, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 6 in data 26.02.90 e s.m. e i., per quanto concerne l'assetto insediativo, assoggetta l'area interessata dall'intervento alle disposizioni relative al tessuto urbano (TU).

Le norme di attuazione del Piano Regionale (cfr. art. 38) non assoggettano tali parti del territorio a specifica ed autonoma disciplina paesistica, rinviando alle norme di attuazione degli Strumenti Urbanistici Generali.

#### **3.2 Previsioni del P.T.C. Provinciale**

Il Piano Territoriale Provinciale, adottato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 55 in data 27.10.2000 ed attualmente operante in salvaguardia, comprende l'area nel Sistema dei Distretti di Trasformazione ed in particolare tra quelli indicati con i nn. 35 e 36 per i quali rinvia alla disciplina prevista dal Piano Urbanistico Comunale.

#### **3.3 Previsioni del Piano della Costa**

Il Piano della Costa, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 64 in data 19.12.2000, per l'area in esame non introduce disposizioni limitative nei confronti di quanto previsto dalla pianificazione di livello Comunale.

#### **3.4 Previsioni del Piano Regolatore Portuale**

Il Piano Regolatore Portuale, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 35 in data 31 luglio 2001, rettificata con deliberazione dello stesso C.R. n. 61 in data 13 novembre 2001, prevede ambito S7 ove è ammessa una radicale trasformazione, tenendo conto delle indicazioni del P.U.C. e del futuro sviluppo del nodo infrastrutturale viario di S. Benigno, il cui obiettivo è quello di pervenire ad un nuovo assetto caratterizzato da due zone a destinazione funzionale distinta: per l'area più a monte (elicoidale e lotto tra Via di Francia e Via Albertazzi) è previsto l'insediamento di funzioni urbane, mentre per l'area più a mare è previsto l'insediamento di funzioni legate all'attività portuale.

Sempre in relazione a tale Piano si precisa che la Regione Liguria, nell'ambito della citata approvazione, ha invitato l'Autorità Portuale di Genova a procedere ad una riedizione

definitiva del P.R.P. al fine di adeguarlo alle prescrizioni e raccomandazioni indicate in tale sede.

A questo proposito si precisa che, per quanto concerne l'ambito S7, è stato prescritto l'adeguamento dello stesso alla disciplina del P.U.C. e, per quanto concerne il nodo viabilistico, è stata indicata la necessità di salvaguardare la priorità della definizione del nodo infrastrutturale rispetto alle previsioni di edificazione.

Si precisa infine che la stessa Regione Liguria, con l'approvazione del P.R.P., ha evidenziato che per gli ambiti ricompresi in tale Piano e destinati a funzioni portuali, non opera la subdelega al Comune del potere di rilascio delle autorizzazioni paesistico-ambientali.

#### 4) VERIFICA DELLE PREVISIONI DEL P.U.C.

Il Piano Urbanistico Comunale, approvato con D.P.G.R. n.44 in data 10.3.2000, include tale area nel Distretto Aggregato di Trasformazione Fronte Porto Sampierdarena (Zona DST) n. 38, in particolare all'interno del settore n. 38d (Promontorio di S. Benigno) e, in parte minore, all'interno del settore n. 38c (Centro direzionale di S. Benigno).

Trattandosi di un S.A.U. che riguarda sostanzialmente la trasformazione del settore n. 38d secondo gli obiettivi citati in premessa, obiettivi che rispecchiano quelli previsti dal P.U.C., ai fini istruttori si è provveduto ad esaminare gli ulteriori aspetti pianificatori e normativi che incidono sulla fattibilità degli interventi.

L'area del settore n. 38d è suddivisa in tre sub-settori, delimitati in ragione della differente destinazione funzionale (funzioni produttive di carattere portuale per i sub-settori nn. 2 e 3, funzioni urbane per il sub-settore n. 1) e in relazione al tramato viario esistente.

Per quanto concerne le prestazioni e i parametri urbanistici ed edilizi per entrambi i sub-settori nn. 1 e 2 è ammessa la nuova costruzione con I.U.I. massimo pari a 0,75 mq/mq di S.L.A. con la precisazione che la S.L.A. del sub-settore n. 1 destinata a funzioni diverse dalla residenza non può essere inferiore al 25% della S.L.A. totale, mentre per il sub-settore n.3 è ammessa la demolizione e ricostruzione a parità di S.L.A.

Per quanto concerne le modalità di attuazione di tale settore gli interventi nei sub-settori 1, 2 e 3 sono subordinati a un unico S.A.U.

L'area del settore n. 38c è suddivisa in sei sub-settori, delimitati in ragione delle previsioni del P.P. di S. Benigno di cui è previsto il completamento con l'introduzione di modifiche tendenti a riequilibrare l'accentuata monofunzionalità direzionale dell'insediamento e con la conferma della edificabilità dallo stesso prevista.

Per quanto concerne le modalità di attuazione del settore 38c, il P.U.C. prescrive che "gli interventi non contemplati dal P.P. di S. Benigno sono subordinati alla preventiva approvazione di un P.U.O. esteso all'intera zona interessata", evidentemente intendendo quella interessata dal Piano Particolareggiato.

In relazione a quanto sopra va tuttavia precisato che, rispetto a quanto previsto dal P.U.C. a livello di organizzazione dello schema del nodo viario e, conseguentemente, a livello di definizione dei vari sub-settori, con l'avvenuto perfezionamento della citata intesa sul relativo progetto preliminare, alcuni sub-settori hanno subito modifiche rilevanti ai fini delle relative potenzialità di sfruttamento.

Infatti la parte del sub-settore n. 2 compresa tra gli attuali accessi al varco portuale risulta totalmente interessata dalla fascia di occupazione del viadotto previsto per collegare il varco e l'asse portante della viabilità urbana con l'autostrada, mentre l'attuale baricentro di smistamento del traffico, costituito dall'elicoidale, è previsto in demolizione; peraltro, in

termini di superficie, il lotto "occupato" dal viadotto (14.586 mq) e quello (libero) che sarà generato dalla demolizione (14.208 mq) risultano di dimensioni pressochè analoghe.

A fronte di quanto sopra il lotto oggi costituito dall'elicoidale verrà ad acquistare una diversa valenza urbanistica in ragione della sua collocazione in fregio alla Via di Francia, del diretto rapporto con la zona a connotazione urbana e della sua estensione. Aspetti che lo fanno ritenere idoneo per eventuali funzioni di servizio a livello urbano.

Tale valenza appare peraltro strettamente correlata alla riconversione, a fini urbani, prevista per il sub-settore n.1.

Va altresì considerato che la zona interessata dal P.P. di S. Benigno non comprende tale lotto, facendo escludere, ai fini del completamento dello stesso e quindi del raggiungimento dell'obiettivo della trasformazione del settore 38c, la necessità di assoggettare anch'esso al prescritto P.U.O..

Alla luce delle considerazioni svolte e tenuto conto di quanto previsto dal punto 2 dell'art. Dst3) delle N.d.A. del P.U.C., è stato ritenuto ammissibile operare una rettifica del perimetro del settore n. 38c al fine di escludere dallo stesso la porzione di territorio costituita dal più volte citato lotto dell'elicoidale e, conseguentemente, ricomprenderlo nel contiguo sub-settore n.1 del settore n. 38d.

All'assetto delineato attraverso tale rettifica consegue la possibilità di disporre, successivamente alla riorganizzazione del nodo viario, di un ampio spazio idoneo ad essere attrezzato in favore della collettività (lotto elicoidale), mentre, a recepimento del nuovo assetto del nodo, consegue l'esclusione, dalla potenzialità edificatoria, della porzione del sub-settore n.2 il cui utilizzo è impedito dalla futura presenza del viadotto; ciò peraltro non comporta incremento della potenzialità edificatoria totale ammessa nel settore n. 38d.

## 5) DESCRIZIONE DEL S.A.U. E DEGLI INTERVENTI PREVISTI

Il presente S.A.U., tenendo conto degli effetti creati dalla sovrapposizione del nuovo assetto del nodo infrastrutturale alla perimetrazione dei sub-settori prevista dal P.U.C., risulta impostato in ragione di quanto sopra indicato.

Esso infatti definisce un'articolazione del settore n. 38d che, pur confermando i 3 sub-settori, individua una serie di ambiti di intervento sia in ragione delle effettive valenze agli stessi attribuibili, sia in ragione della necessità di diversificare i tempi per la realizzazione degli interventi.

In dettaglio si rileva quanto segue:

- il sub-settore destinato a funzioni urbane (n. 1) risulta distinto da due ambiti di intervento di cui il n. 1 coincidente con l'originario sub-settore e il n. 2 coincidente con il lotto attualmente occupato dall'elicoidale;
- il sub-settore destinato a funzioni produttive portuali (n.2) risulta distinto da tre ambiti di intervento di cui il n. 1 costituisce il lotto compreso tra la caserma VV.FF. e l'inizio della rampa di ingresso al varco doganale, il n. 2 costituisce il lotto posto più a sud, delimitato a ponente dalla rampa di uscita dal varco e il n. 3 costituisce il lotto compreso tra le due rampe;
- l'ulteriore sub settore destinato a funzioni produttive portuali (n. 3), costituito dal lotto posto più a ponente, sul quale è stato recentemente realizzato l'edificio della "Nuova Darsena", è confermato.

Si precisa che l'originaria potenzialità edificatoria teorica\* attribuita ai sub-settori nn. 1 e 2 dal P.U.C., pari a 44.173 mq di S.L.A. (58.898 mq x 0,75 mq/mq), se confrontata con quella conseguente alla rettifica introdotta dal S.A.U., pari a 43.744 mq (58.520 mq x 0,75 mq/mq), risulta diminuita di 283 mq.



(Nota): per teorica\* si intende quella che desume dalla mera applicazione dell'I.U.I. alla superficie territoriale complessiva, senza tenere conto delle porzioni d'area già asservite ad altri interventi, come illustrato al successivo punto 5.2.

## 5.1 SUB-SETTORE 1

Sulla scorta dei dati dichiarati dagli operatori, la superficie territoriale delle aree interessate risulta pari a 35.349 mq., di cui 21.141 mq afferenti all'ambito n. 1 e 14.208 mq afferenti all'ambito n. 2.

Nell'ambito n. 1 è prevista la realizzazione degli insediamenti destinati a deposito, a commercio all'ingrosso e all'assistenza alla mobilità veicolare, nonché di quelli destinati alla residenza, a connettivo urbano e a servizi privati (ricollocazione bocciofila e annesso circolo ricreativo).

La localizzazione dei due fabbricati destinati a deposito e commercio all'ingrosso è prevista nelle porzioni d'area poste ai due estremi del lotto, lungo Via di Francia, il connettivo urbano e i due corpi emergenti della residenza, un po' più arretrati rispetto a quest'ultima, sono collocati nella parte centrale, mentre i servizi privati sono rivolti su Via Albertazzi nella parte d'area posta più a levante.

Le quantità di S.L.A. attribuite alle singole funzioni (ammesse dal P.U.C.) sono le seguenti:

- residenza = 13.407 mq;
- commercio = 3.165 mq;
- connettivo urbano = 450 mq;
- assistenza alla mobilità veicolare = 7.783 mq;
- servizi privati = 1.682 mq.

Il totale, pari a 26.487 mq, risulta inferiore alla quantità di S.L.A. massima ammissibile, pari a 26.512 mq, che desume dall'applicazione dell'I.U.I. 0,75 mq/mq alla superficie del sub-settore, posto che alla destinazione a servizi pubblici prevista nell'ambito 2 consegue la mera possibilità di realizzare, in futuro, spazi o attrezzature per servizi senza limitazione dimensionale e, quindi, alle stesse condizioni di cui al punto 1.2 dell'art. FF6 delle N.d.A. del P.U.C..

A proposito di quanto sopra è necessario precisare che lo sfruttamento di tale potenzialità edificatoria è stato ovviamente condizionato alla demolizione di tutti i locali abitabili o agibili che risultano attualmente ubicati sotto la struttura dell'elicoidale e dei volumi esistenti al suo interno.

Per quanto concerne gli aspetti planivolumetrici ed in particolare le altezze degli edifici proposti (vedi corpi residenziali e fronte edificato lungo Via di Francia) si segnala che la C.E.I., alla quale, in sede istruttoria, sono state rinviate le definitive valutazioni delle emergenze ad essi conseguenti e del relativo inserimento nel contesto, nella seduta del 7.11.2001 ha espresso parere favorevole in merito al S.A.U., alle condizioni poste dagli Uffici ed alle ulteriori condizioni che nella progettazione edilizia:

- 1) la quota delle strutture costruite deve permettere a chi percorre la sopraelevata di continuare a percepire il profilo della Collina di San Benigno;
- 2) la copertura sia oggetto di progettazione puntuale che utilizzi come componente principale il verde.

Si precisa infine che, conformemente a quanto previsto dal P.U.C., la S.L.A. destinata a funzioni diverse dalla residenza, pari 13.080 mq, risulta superiore al 25% della S.L.A. totale (26.487 mq x 0,25 = 6.622 mq).



## 5.2 SUB-SETTORE 2

Sulla scorta dei dati dichiarati dagli operatori, la superficie territoriale delle aree interessate dagli interventi risulta pari a 23.171 mq., di cui 8.545 mq afferenti all'ambito n. 1 e 14.626 mq afferenti all'ambito n. 2; l'ambito n. 3, non interessato ai fini del calcolo della potenzialità edificatoria, risulta pari a 14.780 mq.

A proposito di quanto sopra si precisa che ai fini del calcolo della potenzialità edificatoria dai citati 23.171 mq vanno sottratti 95 mq (riferiti all'ambito n. 2) in quanto precedentemente asserviti all'edificio "Nuova Darsena", oltre a 2.025 mq (anch'essi riferiti all'ambito n. 2) in quanto precedentemente utilizzati per il calcolo della potenzialità edificatoria prevista dal P.P. di San Benigno, pertanto l'I.U.I. potrà essere applicato ai residui 21.051 mq.

Negli ambiti nn. 1 e 2 è prevista la realizzazione degli insediamenti destinati alle attività produttive e di deposito connesse all'attività portuale; la distinzione si rende necessaria al fine di diversificare i tempi di realizzazione.

Si tratta di due fabbricati a tipologia industriale pluripiano serviti da rampe che garantiscono l'accessibilità carrabile ai vari livelli.

Le relative altezze sono dichiarate inferiori ai 35 mt e comunque a quella dell'edificio esistente nel sub-settore 3 che rappresenta una particolare limitazione imposta quale prescrizione dal P.U.C..

Le destinazioni d'uso elencate nella relazione allegata al S.A.U. risultano comprese tra quelle ammesse; a questo proposito si precisa che la presenza di uffici di pertinenza delle attività produttive, indicata sulla base di una quantità di S.L.A. che "non potrà eccedere il 15% di quella del sub-settore", ancorchè ammessa dovrà essere riferita ad ogni fabbricato e dimensionata nei progetti per il rilascio dei titoli abilitativi ai fini delle conseguenti valutazioni di congruità, conseguentemente non è stato ritenuto opportuno predeterminarne la percentuale.

La S.L.A. afferente al fabbricato previsto nell'ambito n. 1 ammonta a 5.190 mq, mentre quella relativa al fabbricato previsto nell'ambito n. 2 ammonta a 10.591 mq, per un totale pari a 15.781 mq che risulta inferiore alla quantità di S.L.A. massima ammissibile, pari a 15.788 mq, che desume dall'applicazione dell'I.U.I. 0,75 mq/mq alla superficie degli ambiti nn. 1 e 2, come già accennato, depurata di 2.120 mq (95 mq + 2025 mq).

Risulta inoltre rispettata la prescrizione del P.U.C. relativa al recupero di spazi per parcheggi pubblici destinati a mezzi pesanti nell'ambito degli interventi del sub-settore in questione, attraverso la previsione di uno spazio destinato a tale uso (1.080 mq) nell'ambito n. 2.

Per quanto concerne l'ambito n. 3, si ribadisce che lo stesso è stato escluso dagli interventi di nuova costruzione previsti dal S.A.U. per effetto del suo totale coinvolgimento nella futura realizzazione della rete viaria prevista dal progetto preliminare del nodo di S. Benigno.

## 5.3 SUB-SETTORE 3

Nel caso specifico il S.A.U. non introduce previsioni progettuali, ritenendo consolidata la presenza dell'edificio recentemente realizzato nel sub-settore in questione.

Quanto sopra discende sia dalla notevole consistenza di tale edificio rispetto alla residua area libera, sia dal fatto che la marginale presenza, in termini di volumetria, di alcuni

edifici residenziali in cattivo stato di manutenzione, non rappresenta, vista la possibilità di demolire e ricostruire a parità di S.L.A., un incentivo sufficiente a giustificare i costi generati dall'intervento ammesso dal P.U.C..

Peraltro dal punto di vista urbanistico gli effetti sostanziali della trasformazione prevista in sede pianificatoria sono rappresentati, in netta prevalenza, dalla riconversione dei sub-settori nn. 1 e 2.

A fronte di tali considerazioni e tenuto conto dei ridotti margini di variabilità offerti dalla situazione oggettiva dell'area in termini di possibili ridistribuzioni volumetriche, è stato ritenuto che la carenza di un'ipotesi progettuale a questi fini non costituisce elemento ostativo all'approvazione del S.A.U..

## 5.4 PRECISAZIONI

Si precisa che per tutti gli interventi di nuova costruzione previsti dal S.A.U., la relativa dotazione di parcheggio pertinenziale, ancorchè non quantificata, è localizzata nei lotti interessati dalla realizzazione dei singoli edifici, con l'indicazione delle differenti tipologie (in superficie, in struttura e in sottosuolo).

In questa fase tale indicazione è da ritenersi sufficiente, posto che le verifiche in ordine al rispetto delle quantità minime di parcheggi pertinenziali prescritte dal P.U.C. verranno svolte in sede di esame dei progetti per il rilascio dei singoli titoli abilitativi.

Per quanto concerne infine la fascia di rispetto dai rami autostradali citata in premessa, posto che gli edifici previsti in prossimità delle aree che saranno interessate dalla futura realizzazione del viadotto non sono a carattere abitativo, in base a quanto riportato nella tav. n. 4 gli stessi risultano posizionati in modo da non invadere la fascia in questione, nè il limite della viabilità di collegamento tra il varco portuale e l'autostrada.

## 6) VERIFICA DELL'URBANIZZAZIONE

### 6.1 VIABILITA'

Per quanto riguarda la viabilità pubblica le opere previste riguardano principalmente Via Albertazzi ove sono previsti i seguenti interventi:

- la rettifica del futuro marciapiede lungo tutto il fronte relativo all'ambito n. 1 del sub-settore 1;
- il miglioramento dell'accesso a Via di Francia;
- l'allargamento lungo il fronte relativo all'ambito n. 1 del sub-settore n.2, attraverso l'arretramento del fabbricato produttivo ivi previsto sull'allineamento della caserma dei Vigili del Fuoco.

Tali interventi vengono giudicati favorevolmente in quanto la migliore e più ampia utilizzazione degli spazi carrabili che ne consegue si pone in correlazione con gli obiettivi, del progetto preliminare del nodo di S. Benigno, di lasciare inalterato il funzionamento del varco su Via Albertazzi quale alternativa di comunicazione del Terminal Traghetti con il tessuto cittadino e di confermare le connessioni, in ingresso e in uscita, con la Via Milano, tenuto conto delle possibilità di smistamento del traffico offerte dalla stessa attraverso lo svincolo a raso previsto nei pressi dell'Hotel Columbus.

Gli ulteriori interventi relativi all'infrastrutturazione viaria riguardano la realizzazione di una strada a servizio dell'insediamento produttivo previsto nel sub-settore n.2 che, dall'innesto su Via Milano (innesto esistente ancorchè conformato in maniera diversa), si

sviluppa a doppio senso di marcia lungo il tratto che fronteggia la caserma VV.FF. e i previsti edifici produttivi per poi proseguire a senso unico attorno all'edificio localizzato più a sud sino ricongiungersi con il tratto a doppio senso in prossimità dell'innesto su Via Milano.

In relazione a tale viabilità, nel far presente che la relazione generale allegata al progetto del nodo, riferendosi alla Via Milano e al già citato svincolo previsto nelle vicinanze dell'Hotel Columbus, precisa che trattandosi di una sistemazione a raso vengono mantenuti tutti gli attuali collegamenti, compreso l'innesto cui ci si riferisce, si desume che la sua realizzazione non confligge con le previsioni infrastrutturali.

A fronte di quanto sopra tale viabilità viene valutata nell'ottica delle proposte di localizzazione degli spazi pubblici, meglio illustrate e valutate al successivo punto 6.2, facendola conseguentemente ritenere idonea esclusivamente per garantire la fruizione dei parcheggi di standard e come tale da assoggettare a servitù di uso pubblico.

## 6.2 STANDARD URBANISTICI

E' necessario premettere che, nonostante il parametro di riferimento per il calcolo della potenzialità edificatoria, indicato nell'apposita scheda del P.U.C., sia la S.L.A., ai fini della determinazione del fabbisogno di spazi pubblici generato dagli insediamenti previsti, vista la metodologia per il relativo computo introdotta dall'art. 6) delle N.d.A. del P.U.C., risulta necessario rapportarsi alla Superficie Agibile (S.A.) per determinate funzioni, mentre per altre alla superficie asservita in base alla S.L.A.

Pertanto, rispetto a quanto riportato nella tabella della tav. n. 8, relativa alla verifica degli standard urbanistici riferita alla S.A., va precisato che per la media struttura di vendita e per l'assistenza alla mobilità veicolare, il relativo lotto (superficie asservita) è stato determinato sulla base della S.L.A.

Da quanto sopra risulta evidente che i valori di S.A., in base ai quali sono state determinate le dotazioni di spazi standards necessarie (residenza = 11.000 mq e connettivo urbano = 400 mq), costituiscono le quantità massime ammissibili in relazione alle quantità di standard previste dal S.A.U., fatto salvo quanto stabilito al successivo punto 7.5 della presente relazione.

Sempre in relazione al computo di tali spazi si precisa che al calcolo del fabbisogno in relazione alla media struttura di vendita di generi non alimentari, consegue il vincolo di realizzare supermercati e grandi negozi al dettaglio con S.N.V. compresa tra 250 mq e 2.500 mq (cfr. punto 4.6b dell'art. 43 delle N.d.A. del P.U.C.) escludendo a priori la possibilità di insediare la funzione relativa agli esercizi di vicinato.

Le proposte relative alla realizzazione degli spazi pubblici in relazione alle diverse funzioni previste nell'ambito dell'intero S.A.U. sono le seguenti:

- A) parcheggi P1 e P2, rispettivamente pari a 318 mq e a 580 mq, per un totale pari a 898 mq, localizzati in fregio a Via di Francia nell'ambito delle sistemazioni del relativo marciapiede;
- B) parcheggio P3, pari a 355 mq, localizzato, sotto la proiezione del futuro viadotto, tra Via di Francia e Via Albertazzi, con accesso da quest'ultima;
- C) parcheggi P4, P5 e P6, rispettivamente pari a 46 mq, 96 mq e 48 mq, per un totale pari a 190 mq, localizzati in fregio a Via S. Benigno;
- D) parcheggio P7, pari a 2.830 mq, posto al piano interrato del fabbricato produttivo previsto in fregio a Via Albertazzi, con accesso tramite rampa da quest'ultima;
- E) parcheggio P8, pari a 510 mq, ubicato in fregio alla caserma dei Vigili del Fuoco, con accesso diretto da Via Albertazzi;

F) parcheggi P9 e P10 (previsto per mezzi pesanti), rispettivamente pari a 401 mq e a 1.080 mq, per un totale pari a 1.481 mq, localizzati a monte di Via Milano ed accessibili attraverso la viabilità di servizio al capannone previsto nell'ambito n. 2 del sub-settore n. 2;

G) area a verde pubblico attrezzata, pari a 3.629 mq, costituita per la maggior parte dalla riqualificazione del promontorio e in parte minore da uno spazio pianeggiante, ad esso contiguo, che si protende verso Via di Francia;

H) piazza pedonale attrezzata, pari a 1.223 mq, compresa tra il marciapiede posto su Via di Francia e lo spazio a verde di cui alla precedente lettera G.

Oltre a quanto sopra è prevista la realizzazione di attrezzature di interesse comune, costituite da uffici pubblici (Agenzia Territoriale del Ministero delle Finanze) localizzati nel basamento dei due edifici residenziali, per una S.L.A. pari a 1.100 mq, che, correttamente, non sono stati conteggiati negli standard (vedi motivazioni esposte nel seguito).

Per quanto concerne i parcheggi P1 e P2, ancorchè gli stessi risultino localizzati all'esterno del perimetro di S.A.U., riconoscendo agli stessi valenza di opere con funzioni di standard, sia per la immediata fruibilità, sia in quanto strettamente connesse alla sistemazione del marciapiede e delle ulteriori opere di arredo che dovranno essere previste per riqualificare il fronte lungo Via di Francia, sono stati ritenuti accettabili ancorchè trattasi di aree di proprietà del civico demanio.

Per quanto concerne il parcheggio P3, pur tenendo conto che lo stesso potrebbe essere in futuro parzialmente interessato dalle strutture di sostegno del viadotto, trattandosi di uno spazio a raso posto tra due strade pubbliche, oltre ad essere potenzialmente idoneo per tale uso, è stato ritenuto utile anche per garantire eventuali modifiche dell'assetto viario.

Per quanto concerne i parcheggi P4, P5 e P6, la loro realizzazione è stata ritenuta auspicabile sia come supporto alla prevista attrezzatura a verde del promontorio sia per supplire, almeno parzialmente, alla carenza di posti auto pubblici a servizio dell'adiacente insediamento residenziale.

Per quanto concerne il parcheggio P7, in considerazione del fatto che la prevista realizzazione di strutture di vendita pari a circa 3.000 mq di S.N.V. e di connettivo urbano pari a 400 mq di S.A. nell'area a monte di tale autorimessa interrata, induce essenzialmente necessità di garantire spazi per parcheggio pubblico, ne è stata ritenuta giustificata la presenza nell'ottica del suo asservimento all'uso pubblico; considerazioni analoghe valgono anche per il parcheggio P8, tenuto conto che l'utilizzo dei parcheggi P7 e P8 è altresì connesso alle esigenze indotte dagli insediamenti produttivi e residenziali previsti.

Per quanto concerne i parcheggi P9 e P10, pur essendo necessari per le esigenze indotte dalla realizzazione dell'adiacente fabbricato produttivo e per espressa indicazione del P.U.C. (parcheggio per mezzi pesanti), evidenziano una limitata potenzialità di fruizione dall'esterno a causa del fatto che l'unica possibilità di accesso da Via Milano è offerta dalla strada di servizio a tale fabbricato, pertanto gli stessi, pur confermati quali spazi di standard, dovranno rimanere in proprietà privata, ma asserviti all'uso pubblico unitamente alla strada di accesso.

Per quanto concerne le aree verdi, posto che la sistemazione dell'area del promontorio costituisce un obiettivo di primaria importanza ai fini della riqualificazione del sito fortemente degradato e ai fini della ricomposizione ambientale ed urbanistica dei relativi spazi, è stata giudicato favorevolmente l'ampliamento di tale area con un'ulteriore zona verde che favorisce l'integrazione della parte impostata a quota più alta con gli spazi pedonali previsti a livello di Via di Francia, anche ai fini degli effetti visivi.

Per quanto concerne la piazza pedonale attrezzata è stato ritenuto che la stessa, oltre a dare continuità al complesso delle aree verdi ed ai percorsi pedonali che vi confluiscono,

contribuisce a valorizzare la fruibilità degli spazi posti al livello degli attacchi a terra degli edifici previsti, assumendo valenza di standard a tutti gli effetti.

In relazione a quanto sopra, in sede di progetto attuativo, dovrà essere posta particolare attenzione allo sviluppo progettuale di tale spazio, sia per quanto concerne la sua definizione formale, sia per quanto concerne il relativo arredo urbano.

Per quanto concerne gli uffici pubblici, essendo un tipo di servizio di interesse generale che rappresenta una risposta a manifestate esigenze da parte di un ente pubblico, lo stesso, pur risultando normativamente ammesso senza la necessità di computarlo nella S.L.A. a condizione che venga vincolato permanentemente a tale uso, non è stato riconosciuto come standard in quanto non costituisce un servizio a livello di quartiere.

A fronte di quanto sopra il S.A.U. garantisce una dotazione di spazi standard pari a un totale di 11.116 mq (parcheggi pari a 6.264 mq + verde pari a 3.629 mq + piazza pedonale attrezzata pari a 1.223 mq), che risulta superiore al fabbisogno computato in 10.119 mq sulla base dei seguenti parametri stabiliti dall'art. Dst6) delle N.d.A. del P.U.C.:

- a) residenza 11.000 mq S.A. x 0,40 = 4.400 mq;
- b) connettivo urbano 400 mq S.A. x 0,40 = 160 mq;
- c) media struttura di vendita di generi non alimentari 4.220 mq sup. lotto\* x 0,20 = 844 mq;
- d) assistenza alla mobilità veicolare 10.377 mq sup. lotto\* x 0,15 = 1.557 mq;
- e) produttivo 21.051 mq sup. lotto x 0,15 = 3.158 mq.

(Nota): la dimensione dei lotti (superficie asservita) contrassegnati dall'asterisco (\*) è stata determinata rapportando la quantità di S.L.A. relativa alla funzioni di cui alle lettere c) e d) all'I.U.I. 0.75 mq/mq.

Si precisa altresì che la scelta di orientare, verso parcheggi e verde, le dotazioni di spazi pubblici discende sia dal contesto in cui si inserisce l'intervento (prevalenza di funzioni direzionali e produttive) sia dal fatto che la dimensione dell'insediamento residenziale previsto ex novo è tale da non richiedere la previsione di attrezzature per istruzione e/o interesse comune poiché il relativo fabbisogno può essere assolto dalle strutture esistenti negli ambiti della zona a destinazione prevalentemente residenziale.

Va infine rammentato che con la realizzazione del nuovo nodo viario ed in particolare nel momento in cui verrà demolita l'elicoidale, si renderà disponibile un ampio lotto libero la cui prevista utilizzazione per funzioni di servizio, vista la relativa ubicazione nonché la carenza di spazi simili nell'ambito della zona densamente edificata che si affaccia sull'arco portuale, risulta di notevole interesse ai fini pubblici.

## 7) FASI ATTUATIVE E RELATIVI MARGINI DI VARIABILITÀ

La definizione delle fasi attuative di cui alla relazione allegata al S.A.U. ed alla Tav. A, che costituisce allegato fondamentale della convenzione quadro, è stata concordata con l'Ufficio al fine di giungere a criteri e modalità attuative che garantiscano, per ciascuna delle 4 fasi previste, la realizzazione di spazi o attrezzature per servizi pubblici tale da soddisfare, in termini quantitativi, le esigenze generate dagli interventi edificatori cui sono temporalmente connesse.

A questo proposito si precisa che, fermo restando tale principio, per gli standard in eccedenza, previsti in alcune fasi, è stata legittimamente ammessa la compensazione a supporto di quelle fasi in cui le quantità previste non risultano sufficienti.

Alla luce di quanto sopra le fasi attuative sono articolate come segue.

### 7.1 PRIMA FASE



Realizzazione dei servizi privati (bocciofila e circolo ricreativo) nell'ambito n. 1 del sub-settore n. 1 (lotto 1.1.4 di cui alla tav. A) e del fabbricato produttivo localizzato nell'ambito n. 2 del sub-settore n. 2 il quale, in base all'estensione della superficie asservita (12.506 mq), genera una necessità di standard pari a 1.876 mq.

Sistemazione a verde pubblico dell'area relativa al promontorio per una superficie pari a 3.000 mq e realizzazione dei parcheggi pubblici P4, P5 e P6, ad essa adiacenti, per una superficie pari a 190 mq (ambito n. 1, sub-settore n.1).

Realizzazione dei parcheggi pubblici P9 e P10, per una superficie pari a 1.481 mq (ambito n. 2, sub-settore n. 2).

Il totale degli standard previsti in questa fase ammonta a 4.671 mq e, rispetto a quelli necessari, genera un saldo attivo pari a 2.795 mq.

## 7.2 SECONDA FASE

Realizzazione di parte degli insediamenti destinati a commercio (medie strutture di vendita non alimentare), localizzati nella porzione di levante dell'ambito n. 1 del sub-settore n. 1 (lotto 1.1.3 di cui alla tav. A), per una S.L.A. pari a 1.034 mq che, rapportata all'I.U.I 0.75 mq/mq, genera un lotto (superficie asservita) pari a 1.379 mq ed una conseguente necessità di standard pari a 276 mq.

All'interno dell'edificio destinato ad ospitare la struttura commerciale di cui sopra è previsto altresì l'inserimento di funzioni per l'assistenza alla mobilità veicolare, per una S.L.A. pari a 2.240 mq che, rapportata all'I.U.I 0.75 mq/mq, genera un lotto (superficie asservita) pari a 2.987 mq ed una conseguente necessità di standard pari a 448 mq.

Il totale degli standard richiesti in questa fase ammonta pertanto a 724 mq.

Realizzazione del parcheggio pubblico P1, per una superficie pari a 318 mq (ambito n.1, sub-settore n. 1) che, sommata alla superficie degli standard in eccedenza nella prima fase (saldo attivo = 2.795 mq), genera un totale pari a 3.113 mq e, per differenza con quelli richiesti in questa fase (724 mq), un ulteriore saldo attivo pari a 2.389 mq.

## 7.3 TERZA FASE

Realizzazione, a completamento, degli ulteriori insediamenti destinati a commercio (medie strutture di vendita di generi non alimentari), localizzati nella porzione di ponente dell'ambito n. 1 del sub-settore n. 1 (lotto 1.1.1 di cui alla tav. A), per una S.L.A. pari a 2.131 mq che, rapportata all'I.U.I 0.75 mq/mq, genera un lotto (superficie asservita) pari a 2.841 mq ed una conseguente necessità di standard pari a 568 mq.

All'interno dell'edificio destinato ad ospitare la struttura commerciale di cui sopra è previsto altresì l'inserimento di funzioni per l'assistenza alla mobilità veicolare, per una S.L.A. pari a 5.543 mq che, rapportata all'I.U.I 0.75 mq/mq, genera un lotto (superficie asservita) pari a 7.391 mq ed una conseguente necessità di standard pari a 1.109 mq.

Il totale degli standard richiesti in questa fase ammonta pertanto a 1.677 mq.

Realizzazione dei parcheggi pubblici P2 e P3, per una superficie pari a 935 mq (ambito n.1, sub-settore n. 1) che, sommata a quella degli standard in eccedenza nella seconda fase (saldo attivo = 2.389 mq), genera un totale pari a 3.324 mq e, per differenza con quelli richiesti in questa fase (1.677 mq), un ulteriore saldo attivo pari a 1.647 mq.

## 7.4 QUARTA FASE

Realizzazione del fabbricato produttivo localizzato nell'ambito n. 1 del sub-settore n. 2, il quale, in base all'estensione della superficie asservita (8.545 mq), genera una necessità di standard pari a 1.282 mq.

Realizzazione dell'insediamento residenziale, localizzato nella porzione centrale dell'ambito n. 1 del sub-settore n. 1 (lotto 1.1.2 di cui alla tav. A), per una S.A. pari 11.000 mq, i cui edifici sono destinati ad ospitare anche i locali destinati a connettivo urbano, per una S.A. pari a 400 mq, generando la necessità di standard pari a 4.560 mq.

~~All'interno di tali edifici è altresì prevista la realizzazione degli uffici pubblici dell'Agenda Territoriale del Ministero delle Finanze.~~

Il totale degli standard richiesti in questa fase ammonta pertanto a 5.842 mq.

Realizzazione della piazza pedonale attrezzata, per una superficie pari a 1223 mq, e sistemazione a verde pubblico dell'area che residua tra quest'ultima e la zona del promontorio, per una superficie pari a 629 mq (ambito n. 1, sub-settore n.1).

Realizzazione dei parcheggi pubblici P7 e P8, per una superficie pari a 3.340 mq (ambito n. 1, sub-settore n. 2).

Il totale degli standard previsti in questa fase ammonta a 5.192 mq il quale, sommato a quello in eccedenza nella terza fase (saldo attivo = 1.647 mq), genera una quantità pari a 6.839 mq che risulta superiore a quella richiesta.

Si precisa infine che in questa fase è prevista la demolizione di tutti i locali abitabili o agibili che risultano attualmente ubicati sotto la struttura dell'elicoidale e dei volumi esistenti al suo interno (ambito n. 2, sub-settore n. 1), al fine di garantire il rispetto dell'I.U.I. 0,75 mq/mq ammesso dal P.U.C..

## 7.5 MARGINI DI VARIABILITA'

Nel corso della definizione della "Convenzione Quadro" è emersa la necessità di consentire, nell'ambito dell'attuazione delle fasi sopra descritte e nel rispetto delle funzioni da insediare nei rispettivi lotti, la modifica delle quantità di S.L.A. attribuite a ciascun lotto, ferma restando la quantità di S.L.A. massima ammissibile per ogni singolo sub-settore ed a condizione che la dotazione minima prescritta in termini di standard, da verificare in ogni progetto edilizio finalizzato al rilascio del titolo abilitativo in ragione della S.L.A. e, quando necessario della S.A., non risulti mai inferiore a quella stabilita dal S.A.U.

Fermi restando i criteri sopra enunciati in ordine ai margini di variabilità attribuiti alle fasi attuative del S.A.U. è stata altresì definita la possibilità, relativamente al sub-settore n. 1, di realizzare una S.L.A. residenziale massima pari a 13.500 mq ed una S.N.V. commerciale massima pari a 3.300 mq.

Resta inteso che le eventuali maggiori dotazioni di standard conseguenti allo sfruttamento di tali margini di variabilità, dovranno essere garantite, in termini di impegni urbanizzativi nelle relative convenzioni attuative, previa valutazione di congruità urbanistica sia in termini localizzativi che funzionali da effettuarsi nei relativi progetti per il rilascio dei titoli abilitativi.

## 8) SITUAZIONE PATRIMONIALE

Successivamente all'approvazione del S.A.U. da parte del Consiglio Comunale, ma precedentemente alla stipula della convenzione quadro, il soggetto attuatore, che avrà stipulato con l'Autorità Portuale di Genova la convenzione attuativa ai sensi dell'art. 2 della

Legge n. 67/82, dovrà presentare dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà per la dimostrazione della disponibilità degli immobili interessati dagli interventi.

## 9) CONCLUSIONI

Alla luce delle considerazioni svolte si esprime parere favorevole all'approvazione del presente Schema di Assetto Urbanistico.

In relazione agli aspetti convenzionali si precisa che è stato ritenuto opportuno procedere sulla base di una convenzione quadro, da approvare contestualmente al S.A.U., la quale contiene criteri e modalità per la definizione delle singole convenzioni connesse alle fasi attuative ed in particolare ai progetti per il rilascio dei titoli abilitativi.

A livello di progettazione per il rilascio dei titoli abilitativi, si ritiene inoltre necessario prescrivere che, qualora vi siano commistioni di funzioni entro i singoli piani, le stesse dovranno essere separate da elementi strutturali che ne differenzino nettamente i ruoli e, se possibile, con soluzioni di accessibilità distinte.

Per quanto concerne infine il Programma Attuativo (P.A.), a fronte del fatto che la citata convenzione quadro prevede l'assunzione, da parte del "soggetto attuatore" in qualità di futuro avente titolo, delle opere e, quindi, degli oneri relativi all'infrastrutturazione delle aree interessate dagli interventi previsti dal S.A.U., ancorchè tali interventi non sono inclusi nel P.A., posto che lo stesso non è ancora operante, la relativa attuazione risulta possibile in applicazione del disposto di cui al comma 15 dell'art. 55 della Legge Regionale n. 36/97.

FUNZIONARIO RESPONSABILE  
Geom. LUIGI SCARPA

*Luigi Scarpa*

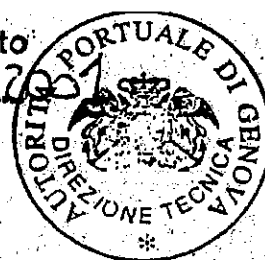
*Stefano Scarpa*



Allegato allo schema di provvedimento

Cod. 118.9 N. 63

21.12.2001



Responsabile Unico del Procedimento  
*Ing. Andrea Pieracci*

**AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA**

**SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO DELLE  
AREE DI SAN BENIGNO  
A COMPLETAMENTO DEL P.P. APPROVATO  
CON D.P.G.R. N° 263 DEL 28-2-1985  
DISTRETTO AGGREGATO N° 38 - SETTORE 38d**

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

Novembre 2001



SOGGETTO PROMOTORE:  
IL PROMONTORIO  
SOCIETA' COOPERATIVA A R.L.  
Via Brigata Liguria 105 R - Genova  
c.f. e p.IVA n. 03460980109



DIREZIONE TECNICA:  
ING. ARCH. MARCO MALASPINA

PROGETTAZIONE:  
MARIO VALLE ENGINEERING S.p.A.  
Via Verdi 6 Arenzano (Ge) tel.010/9127357  
c.f. e p. IVA n. 00855640108



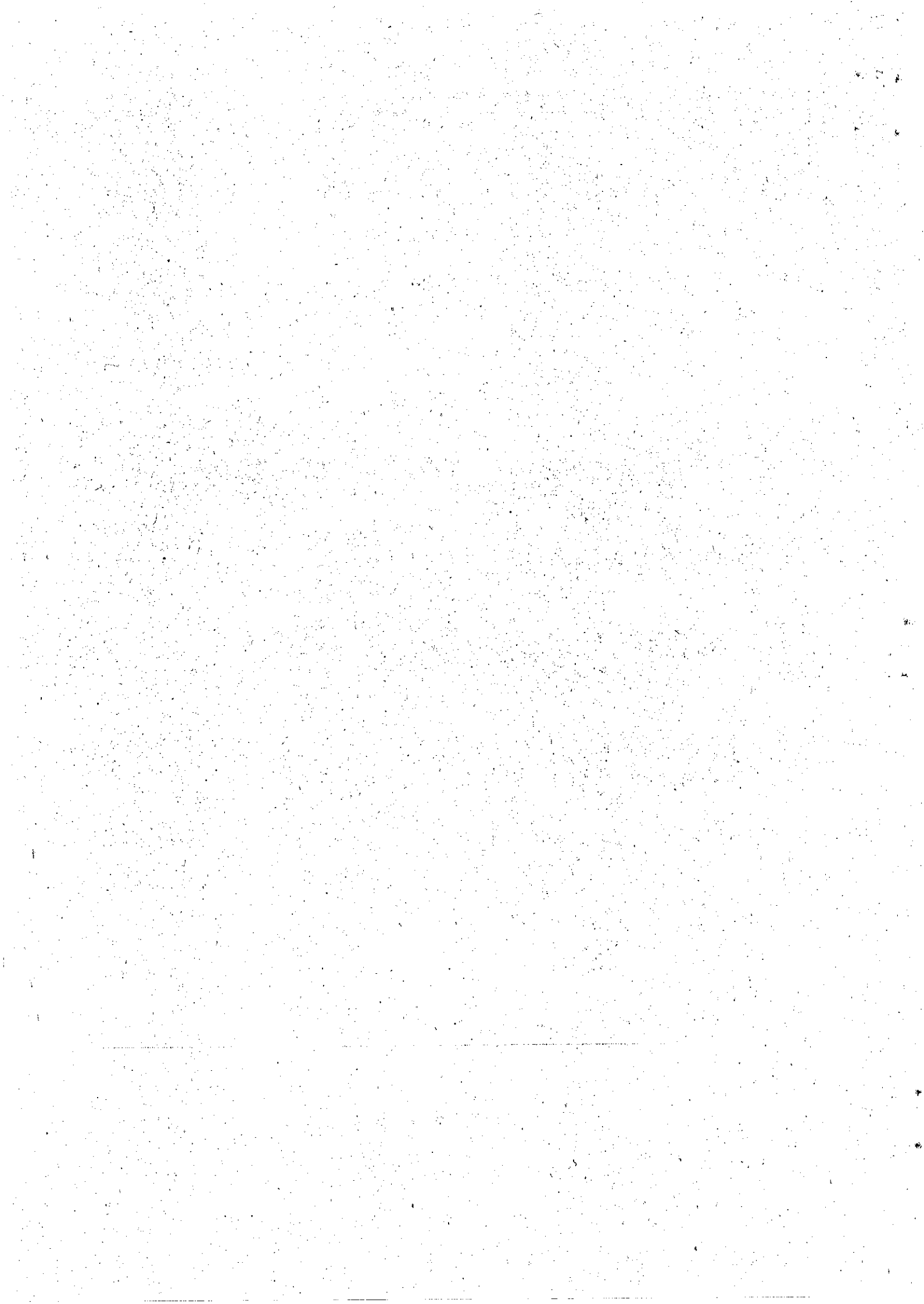
PROF. ARCH. GINO VALLE  
ARCH. EUGENIO LEONARDI VUGI  
ARCH. MICHELE PISANO

COLLABORAZIONE:  
ARCH. MAURIZIO BRUZZONE

CONSULENZA URBANISTICA:  
ING. CARLO VINELLI

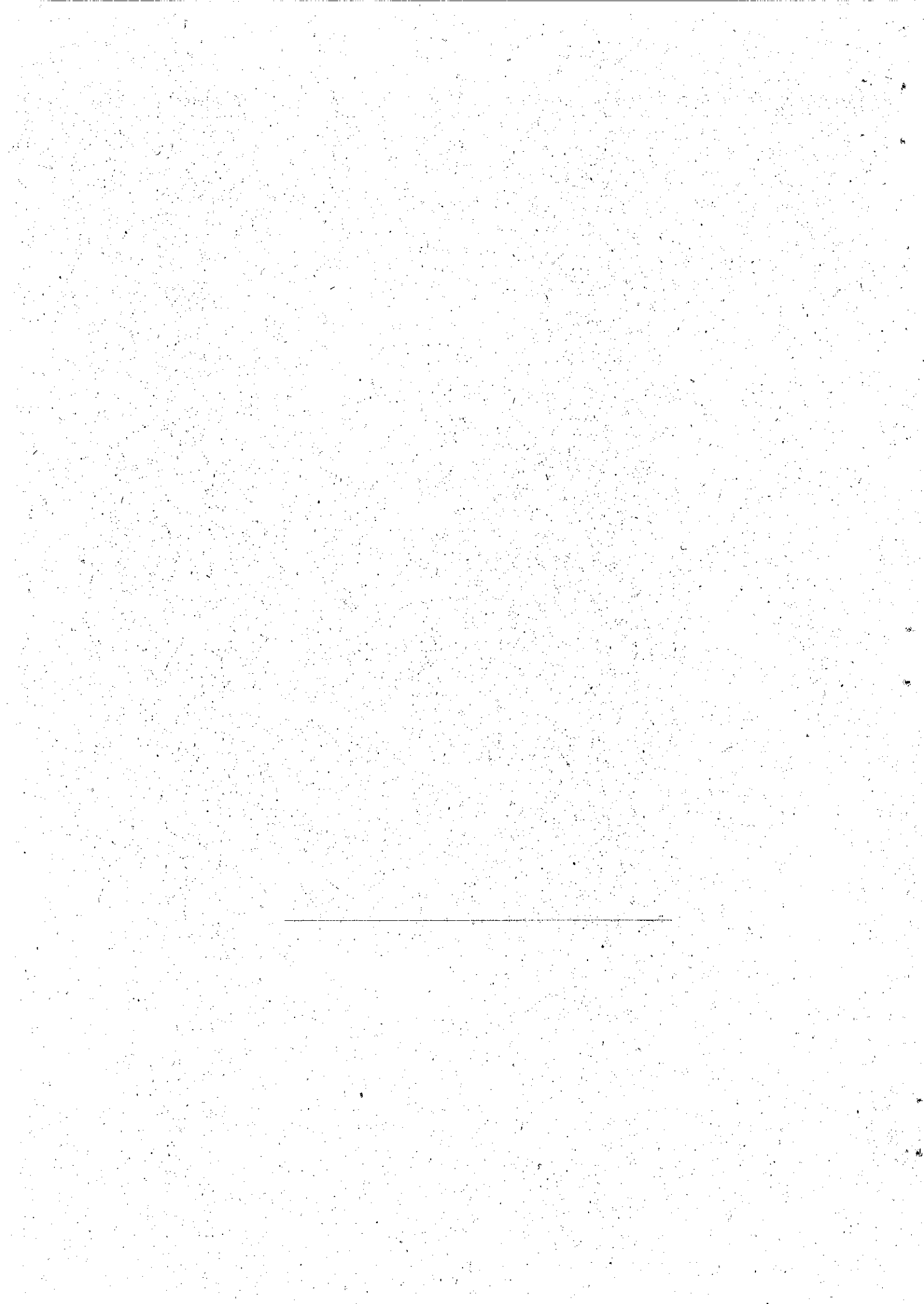
CONSULENZA GEOLOGICA:  
DOTT. GEOL. ENRICO PESENTI  
Piazza Luccoli 2/5 Genova

MANAGEMENT:  
SER.TE.CO. S.r.L.  
Viale Brigate Bisagno 14/4 - Genova



# INDICE

PREMESSA .....	Pag.	1
1. CARATTERI DELLA ZONA .....	Pag.	3
2. LE PRESENZE, LE FUNZIONI E GLI ULTERIORI SVILUPPI CONNESSI ALL'AREA .....	Pag.	5
3. I PROBLEMI .....	Pag.	7
4. LO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO .....	Pag.	9
4.1 Sub-Settori ed Ambiti di intervento .....	Pag.	10
4.1.1. <i>Sub-Settore 1</i> .....	Pag.	11
4.1.2. <i>Sub-Settore 2</i> .....	Pag.	14
4.1.3. <i>Sub-Settore 3</i> .....	Pag.	16
4.2 Viabilità .....	Pag.	16
4.3 Spazi per servizi pubblici (standard) .....	Pag.	17
4.4 Modalità attuative .....	Pag.	17
4.5 Fasi attuative .....	Pag.	18
1 <sup>a</sup> fase .....	Pag.	18
2 <sup>a</sup> fase .....	Pag.	18
3 <sup>a</sup> fase .....	Pag.	19
4 <sup>a</sup> fase .....	Pag.	19
4.6 Indagine geologica .....	Pag.	19
5. LE SCELTE PROGETTUALI .....	Pag.	20
5.1 Il contesto ambientale .....	Pag.	20
5.2 Le precedenti ipotesi .....	Pag.	23
5.3 Il progetto urbano .....	Pag.	24
<i>Tabella 1 – Previsioni insediative</i> .....	Pag.	28
<i>Tabella 2 – Numero addetti per attività</i> .....	Pag.	28
<i>Tabella 3 – Volumi esistenti da demolire o da conservare</i> .....	Pag.	29
6. ELENCO ELABORATI .....	Pag.	30



## PREMESSA

Le aree interessate dallo Schema di Assetto Urbanistico qui presentato sono sostanzialmente quelle residue del complesso di S. Benigno approvato con D.P.G.R. n° 263 del 28.02.1985 e sono delimitate a Nord dalla via di Francia, a Sud dalla via Milano ed a Ovest dal nodo viario costituito dalla cosiddetta "elicoidale" e dagli accessi al varco doganale di S. Benigno.

Nel vigente P.U.C., approvato con D.P.G.R. n° 44 del 10.03.2000, le aree in questione ricadono nel DISTRETTO AGGREGATO n° 38 del quale considerano per intero il SETTORE 38d e parzialmente il SETTORE 38c (area "elicoidale").

Lo schema di Assetto Urbanistico, oltre a conformarsi alle indicazioni contenute nel nuovo P.U.C. per quanto concerne densità edificatorie e modalità attuative, tiene altresì conto dell'esigenza di salvaguardare le superfici destinate alla realizzazione della nuova infrastruttura per il collegamento con la rete autostradale del sistema viario urbano e degli insediamenti portuali, così come previsto dalla specifica intesa sottoscritta dagli Enti interessati.

Le utilizzazioni dei suoli che vengono proposte con lo schema di Assetto Urbanistico (SAU) sono funzionali a diversi concomitanti obiettivi:

- 1) Completare l'assetto della zona, sia sotto il profilo formale che quello funzionale.
- 2) Consentire la riqualificazione dell'intera zona, attraverso la totale sostituzione degli ultimi residui paleo-industriali che deprimono attualmente i valori urbani del complesso direzionale di recente realizzazione.

- 3) Conferire all'intera zona un assetto organico tale da determinarne il cambiamento di ruolo: da Centro Direzionale ad area urbana con i caratteri della "nuova" città: discende da quanto sopra la necessità di interventi integrativi, per ottenere nell'insieme un uso "misto" dell'intera zona, oggi a carattere monofunzionale.
- 4) Corrispondere, mediante l'approntamento di adeguate strutture complementari e di appoggio, alle esigenze funzionali dell'impianto portuale, quali si sono manifestate a seguito della recente trasformazione del suo sistema operativo.
- 5) Garantire, sotto il profilo delle relazioni reciproche, la compatibilità degli insediamenti produttivi e di quelli di carattere urbano con la prevista infrastruttura viaria.  
A tal fine nelle tavole di progetto il canale infrastrutturale è considerato al limite esterno delle relative fasce di rispetto.
- 6) Assicurare gli spazi necessari alla programmata ricollocazione nella zona di attrezzature pubbliche di livello urbano.

Si tratta in altri termini di dare un assetto "definitivo" e soprattutto "finito" ad una parte della città segnata da quella grande ferita che è stata aperta agli inizi del Secolo con la decisione di demolire la collina di S. Benigno che costituisce la storica cesura tra Genova e Sampiedarena.



## 1. CARATTERI DELLA ZONA

L'attuale configurazione fisica dell'area interessata dal progetto deriva da scelte condotte senza alcun riguardo circa gli esiti estetici cui avrebbe dato luogo: in effetti, l'intera zona è sempre stata considerata un'appendice dell'area portuale, funzionale quindi ad usi non urbani e destinata soprattutto a plurimi sistemi delle comunicazioni, a magazzini e depositi paraportuali.

L'apertura dell'autostrada Genova-Serravalle nel 1937, e la conseguente realizzazione del grande manufatto che serve da rotatoria per l'innesto del traffico portuale sulla "camionale dei Giovi", determinò l'assetto della zona.

La lesione causata dalla asportazione della collina di S. Benigno non fu mai sanata, ed anzi fu sottolineata dalla sgangherata opera di sostegno della collina degli Angeli e dalle rovine, ancor oggi evidenti, dei residuali frammenti della collina stessa nella sua parte terminale.

E' dunque evidente che un'area siffatta è stata sempre considerata come territorio da manomettere e da utilizzare per le funzioni considerate di maggior disturbo per la città.

Essa è diventata un nodo di traffico, sia per le relazioni fra Genova e Sampierdarena, sia come terminale della autostrada: si sono accumulate nel tempo la ferrovia, la via di Francia e la via Cantore; e poi la grande rotatoria ed ancora la Sopraelevata.

La nascita del Centro Direzionale di S. Benigno innesca un nuovo assetto della zona, aumentandone la complessità dei sistemi di traffico con le nuove sistemazioni in sottovia, ma anche definendone un carattere di omologazione a tanti altri esempi sparsi nel mondo, con ammassi volumetrici, edifici vetrati a specchio e tutti gli ingredienti di quella che si è ritenuto essere la "città moderna".

Ma i caratteri del sito hanno vincolato fin dall'inizio questa operazione innovativa.

La classica ristrettezza dello spazio che caratterizza Genova, l'esaltazione della infrastrutturazione viaria con manufatti sopraelevati, la presenza di magazzini e di attività multiple entrano in qualche modo in contrasto con il nuovo assetto edilizio, e ne fanno tutto sommato un unicum non privo di suggestione.

Occorre dire che la presenza massiccia ed autorevole del cosiddetto "Matitone" ha determinato un effetto di stabilità, un primo punto fermo che in qualche misura sembra aver compensato la perdita della collina.

D'altra parte il Matitone è diventato una componente dello sky-line del fronte della città dal mare ormai non rinunciabile, quasi quanto la mitica Lanterna.

In questo panorama urbano, la presenza di aree residuali deprime quello che, nel bene e nel male, è il nuovo assetto della zona.

## 2. LE PRESENZE, LE FUNZIONI E GLI ULTERIORI SVILUPPI CONNESSI ALL'AREA

Il processo di infrastrutturazione avviato agli inizi secolo non è ancora com-  
piuto. Il sistema delle relazioni fra Genova e Sampierdarena presenta ancora delle strozzature che attendono una soluzione.

Vediamone partitamente le condizioni:

- a) In primo luogo la zona rappresenta quella che oggi è una delle "porte" della città. Senza alcun dubbio, la "porta" principale. La nuova configurazione del nodo infrastrutturale di S. Benigno definita nell'ambito dell'intesa tra Regione, Comune ed Autorità Portuale, risulta coerente a tale ruolo dell'area, garantendo adeguate connessioni tra viabilità urbana, rete autostradale e strutture portuali.  
A questa soluzione sono state conformate le previsioni insediative del presente S.A.U., che peraltro risultano compatibili anche con le analoghe "indicazioni contenute nella variante integrale del P.R.G. e del nuovo Piano Regolatore Portuale.
- b) La programmata riorganizzazione del Lungomare Canepa, quale asse portante del sistema di relazioni con il Ponente cittadino, rappresenta il necessario completamento delle opere infrastrutturali ed il previsto "aggancio" da via Milano dà compiutezza all'opera iniziata con la demolizione della collina di S. Benigno.
- c) Gli effetti positivi indotti nei confronti dell'assetto urbanistico della zona dalla recente realizzazione del Terminal Traghetti.

d) La presenza dei complessi direzionali, dotati di grande capacità di parcheggio, può trovare una più compiuta soluzione dei problemi di accessibilità con la realizzazione dell'ipotizzata stazione della ferrovia metropolitana.

In conclusione, questo rilevante nodo di traffici e di funzioni deve trovare compiutezza in una diversificazione funzionale che si avvalga anche di una confacente quota di insediamento residenziale.

I rischi della monofunzionalità sono del tutto evidenti e non è qui il caso di richiamarli, ma sta di fatto che esiste anche la necessità di completare l'assetto della zona sotto il profilo di un controllato innesto di volumi che ne definisca il disegno complessivo.

### 3. I PROBLEMI

I problemi di maggior rilievo che caratterizzano oggi la zona sono riconducibili alle seguenti esigenze:

---

a) Dare un assetto definitivo al sistema infrastrutturale sulla base della soluzione individuata dal confronto tra gli Enti territorialmente interessati: il Comune, la Regione Liguria e l'Autorità Portuale.

Al riguardo si deve rilevare la coerenza della soluzione proposta rispetto alle indicazioni emerse nella fase istruttoria e che avevano in comune l'obiettivo di rendere selettivi e quindi più funzionali i diversi flussi di traffico gravitanti sul nodo di San Benigno.

La nuova configurazione del sistema che viene proposta considera infatti le seguenti esigenze prioritarie:

- separare il traffico pesante di collegamento tra l'impianto portuale e la rete autostradale da quello di connessione con la viabilità urbana;
- dare continuità all'asse delle percorrenze urbane nella direttrice levante-ponente;
- predisporre i collegamenti con il previsto tunnel sub-portuale.

Si tratta di problematiche a livello territoriale la cui definitiva risoluzione non può in alcun modo essere demandata alla presente proposta, rientrando nelle specifiche competenze dei predetti soggetti istituzionali.

In questa sede ci si limita pertanto a recepire la nuova configurazione del nodo infrastrutturale, nella soluzione concordata tra tali Enti, al fine di consentire la valutazione della compatibilità dei nuovi insediamenti proposti.

b) Eliminare gli usi impropri che conferiscono ancor oggi alla zona un aspetto di degrado: in particolare la presenza di baracche e di magazzini paleo-industriali nel "triangolo" tra via di Francia, via Albertazzi ed il residuo del promontorio di S. Benigno.

---

c) Corrispondere, con l'approntamento di adeguate strutture, sia alle esigenze di ricollocazione di alcune attività produttive operanti in area portuale ed interessate da programmi di riqualificazione urbana (Vecchia Darsena), sia alle necessità di sviluppo di quelle già presenti nella zona in esame (Nuova Darsena) o comunque coinvolte nell'intervento di trasformazione.

d) Garantire la diversificazione funzionale dell'assetto insediativo nei termini sopra enunciati.



#### 4. LO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO

Ai fini del completamento e del riequilibrio funzionale del comprensorio di S. Benigno si propone il riassetto urbanistico dell'insieme delle aree

---

non considerate nel P.P. del 1985, e quindi, oltre a quelle classificate dal vigente P.U.C. come Settore 38d, anche delle aree attualmente interessate dalla presenza dell'"elicoidale" e ricomprese nel Settore 38c.

Quest'ultima superficie si renderà disponibile a seguito della ristrutturazione del nodo viario e l'Amministrazione Comunale intende utilizzarla per la localizzazione di un'attrezzatura di livello urbano.

D'altro canto la sua collocazione in fregio alla via di Francia avvalorà l'ipotesi di una sua destinazione a servizio pubblico di carattere generale.

Inoltre la nuova configurazione viaria rende di fatto inutilizzabile a fini edificatori la porzione del Sub Settore 2 del Settore 38d, attualmente impegnata dalle rampe di accesso al varco doganale (Vedi Tav. 3), giustificando quindi lo spostamento delle sue potenzialità edificatorie sull'area dell'"elicoidale" di pressochè analoghe dimensioni che viene aggregata al contiguo Sub-Settore 1, nell'ambito dello stesso Distretto.

La potenzialità edificatoria complessiva, come evidenziato nella tabella riportata nella tavola di confronto n° 1 e rimane pertanto sostanzialmente inalterata.

#### 4.1 Sub-Settori ed Ambiti di intervento

Per effetto delle trasposizioni sopra illustrate il Settore 38d del Distretto 38 risulta articolato nei seguenti Sub-Settori:

---

- SUB-SETTORE 1: Ambito di intervento n° 1 e n° 2
- SUB-SETTORE 2: Ambiti di intervento n° 1, n° 2 e n° 3
- SUB-SETTORE 3: Ambito unico.

La superficie complessiva del Settore 38d è di mq. 92.578, così suddivisa:

- SUB-SETTORE 1: mq. 35.349 di cui Ambito n° 1 mq. 21.141  
Ambito n° 2 mq. 14.208
- SUB-SETTORE 2: mq. 37.757 di cui Ambito n° 1 mq. 8.545  
Ambito n° 2 mq. 14.626  
Ambito n° 3 mq. 14.586
- SUB-SETTORE 3: mq. 19.472

La potenzialità insediativa del Settore per nuova edificazione, corrispondente ad un indice di utilizzazione pari a 0,75 mq./mq., attribuito al Sub-Settore 1 ed agli Ambiti n° 1 e n° 2 del Sub-Settore 2, è di complessivi mq. 42.300 di S.L.A. (alla superficie asservibile sono state sottratte le aree di mq. 95 e di mq. 2.025 ricadenti nell'Ambito 2 del Sub-Settore 2 e già asservite ad altro intervento).



#### 4.1.1 Sub-Settore 1

Il Sub-Settore 1 per la sua diretta contiguità con la struttura urbana, la relativa emarginazione rispetto alle attività portuali ed il limitato coinvolgimento nella riorganizzazione del nodo viario infrastrutturale, è certamente destinato ad assumere un ruolo determinante per la definizione ambientale dell'intero contesto.

Pertanto si è previsto l'insediamento al suo interno di un insieme di funzioni in grado di assicurarne l'integrazione nel tessuto urbano, sia sotto il profilo delle relazioni funzionali, quali l'accessibilità e l'utenza, che sotto quello dei rapporti formali, quali le visuali prevalenti ed i valori di immagine.

Il Sub-Settore è stato suddiviso in ragione delle differenti attitudini insediative in due distinti ambiti, anche al fine di diversificare i tempi per la realizzazione degli interventi.

La sua potenzialità edificatoria risulta pari a mq. 26.511 di S.L.A. di nuova edificazione.

##### Ambito n° 1 - Funzioni urbane

##### *Destinazioni d'uso*

In tale Ambito è stata prevista la concentrazione degli insediamenti destinati ad attività di deposito e commercio all'ingrosso, residenza, servizi privati e connettivo urbano, e pertanto saranno ammesse le seguenti funzioni:

- ◆ Residenza.
  - ◆ Grandi esercizi commerciali, con esclusione di generi alimentari e di largo o generale consumo.
  - ◆ Depositi e commercio all'ingrosso.
- 
- ◆ Pubblici esercizi.
  - ◆ Assistenza alla mobilità veicolare.
  - ◆ Viabilità secondaria.
  - ◆ Connettivo urbano.
  - ◆ Direzionale.
  - ◆ Terziario avanzato.
  - ◆ Parcheggi pubblici e privati.
  - ◆ Verde pubblico e/o di uso pubblico.
  - ◆ Servizi privati per attività collettive di carattere ricreativo, sportivo, culturale.
  - ◆ Servizi pubblici.

#### *Parametri urbanistici ed edilizi*

- ◆ La S.L.A. destinata a funzione residenziale non potrà essere superiore a mq. 13.500 (31% S.L.A. totale del Settore).
- ◆ La S.N.V. relativa alle funzioni commerciali non potrà essere superiore a mq. 3.000, corrispondente ad una S.L.A. di mq. 3.300 (8% S.L.A. totale del Settore).
- ◆ Il progetto di intervento dovrà prevedere la qualificazione urbana del fronte edificato lungo la Via di Francia, l'inserimento su tale fronte di una piazza attrezzata per la mobilità e la sosta pedonali, la sistemazione a parcheggio pubblico delle aree prospicienti detto fronte, la realizzazione di spazi verdi ad uso pubblico nella parte di levante dell'Ambito anche mediante la si-

stemazione dell'area degradata contigua alla residua edificazione del Promontorio.

- ◆ Le soluzioni progettuali dovranno essere orientate sia all'opportuno contenimento delle interferenze con le principali visuali da monte a mare sia ad una marcata qualificazione ambientale dell'insediamento per quanto concerne caratteri architettonici e impiego di materiali.
- ◆ La Tav. n° 4 fornisce una indicazione schematica dell'assetto dell'Ambito conformemente alle indicazioni sopra fornite.

#### Ambito n° 2 - Servizi urbani

Destinazioni d'uso

ELICOIDALE

Tale Ambito è esclusivamente destinato alla realizzazione di un'attrezzatura pubblica di livello urbano e pertanto la sua definitiva sistemazione è affidata al relativo progetto d'intervento.

Nel caso che l'iniziativa fosse assunta da parte di operatori privati l'intervento formerà oggetto di apposita convenzione con l'Amministrazione Comunale.

Entrambi gli ambiti sono marginalmente interessati dalla prevista infrastruttura viaria di collegamento alla quale vengono riservate le pertinenti porzioni di superficie.

#### 4.1.2 Sub-Settore 2

Si tratta di aree che per la loro contiguità e le dirette connessioni con il Porto Commerciale sono funzionalmente assimilabili ad ambiti portuali e pertanto sono state destinate esclusivamente alle pertinenti attività sia produttive che di movimentazione delle merci.

Il Sub-Settore è stato suddiviso in ragione delle possibilità insediative in tre distinti Ambiti, anche al fine di diversificare i tempi per la realizzazione degli interventi.

La sua potenzialità edificatoria risulta pari a mq. 15.789 di S.L.A. di nuova edificazione.

#### Ambiti n° 1 e n° 2 – Funzioni produttive para-portuali

##### *Destinazioni d'uso*

Negli Ambiti è stata prevista la concentrazione degli insediamenti destinati alle attività produttive e di deposito connesse alla funzione portuale e pertanto saranno ammesse le seguenti funzioni:

- ◆ Industria e artigianato.
- ◆ Depositi e commercio all'ingrosso.
- ◆ Attività trasportistiche di carattere portuale.
- ◆ Parcheggi pubblici e privati.
- ◆ Assistenza alla mobilità veicolare.
- ◆ Viabilità secondaria.
- ◆ Servizi privati.



### *Parametri urbanistici ed edilizi*

- ◆ La S.L.A. destinata agli uffici di pertinenza degli insediamenti non potrà eccedere il 15% di quella totale del Sub-Settore.
- ◆ I nuovi edifici previsti nel Sub-Settore dovranno avere altezze limitate (non oltre i m. 35.00) e comunque inferiori a quella dell'edificio denominato "Nuova Darsena" (m. 41.18) adiacente al varco doganale di S. Benigno, al fine di non compromettere l'attuale percettibilità visiva della "Lanterna".
- ◆ La copertura degli edifici nell'Ambito n° 2 dovrà essere ribassata nella porzione di levante in adeguamento ai parametri di sicurezza richiesti dal cono di atterraggio degli elicotteri sulla piazzola posta sulla sommità della Caserma VV.FF.
- ◆ Le edificazioni nei due Ambiti di intervento dovranno risultare omogenee per quanto concerne tecnologie costruttive, materiali e cromatismi.
- ◆ Entrambi gli Ambiti sono parzialmente interessati dalla prevista infrastruttura viaria di collegamento alla quale vengono riservate le pertinenti porzioni di superficie.
- ◆ La Tav. 4 fornisce una indicazione schematica dell'assetto degli Ambiti n° 1 e n° 2 conformemente alle indicazioni sopra fornite.

### Ambito n° 3 – Infrastruttura viaria

#### *Destinazioni d'uso*

Tale Ambito in considerazione del suo coinvolgimento pressochè totale nella realizzazione della nuova infrastruttura viaria è interamente destinato a tale previsione.

Prima della realizzazione delle opere infrastrutturali le superfici del-

l'Ambito che si renderanno disponibili potranno essere utilizzate per funzioni pubbliche di parcheggio e deposito automezzi: la sistemazione finale per tale uso di tutte le superfici disponibili nell'Ambito potrà essere definita con uno specifico progetto ed avvenuta ultimazione dei lavori di costruzione della nuova infrastruttura viaria.

#### 4.1.3 Sub-Settore 3

Sono da intendersi confermate per questo Sub-Settore le indicazioni normative del vigente P.U.C., ancorchè la recente realizzazione della "Nuovo Darsena" ne abbia di fatto esaurito le potenzialità insediative definendone nel contempo l'assetto formale e funzionale.

#### 4.2 Viabilità

Le indicazioni dello Schema di Assetto Urbanistico attengono esclusivamente alle parti della viabilità urbana esistente che viene interessata dalle nuove realizzazioni in termini di adeguamento delle sedi viarie, dei marciapiedi, delle utenze in sottosuolo e delle segnaletiche (Tav. 8).

Gli interventi al riguardo dovranno pertanto essere definiti sulla base delle necessarie intese con i competenti Uffici Comunali e con gli Enti erogatori dei singoli servizi.

Le indicazioni relative alla grande viabilità di collegamento non riportano le soluzioni viabilistiche, in quanto competenza dei diversi Enti territorialmente preposti alla redazione di tale progetto, e si limitano alla previsione dell'ingombro massimo del canale infrastrutturale come

definito nelle più avanzate intese tra i suddetti Enti, esclusivamente al fine di consentire il necessario riscontro della compatibilità delle nuove previsioni insediative (Tav. 3).

#### **4.3 Spazi per servizi pubblici (Standard)**

Il fabbisogno totale di spazi computato in base alla superficie agibile (S.A.) risulta di mq. 10.119.

A fronte di tali esigenze il S.A.U. propone una dotazione complessiva di mq. 25.324, di cui mq. 11.116 per servizi di pertinenza dei nuovi insediamenti (mq. 3.629 di verde, mq. 6.264 di parcheggi, mq. 1.223 di piazza pedonale attrezzata) e mq. 14.208 destinati ad un servizio di livello urbano (intero Ambito n° 2 del Sub-Settore 1).

Si osserva al riguardo che il fabbisogno risulta soddisfatto già dai soli spazi dei servizi pertinenziali.

Va inoltre tenuto presente che all'equilibrio complessivo del nuovo assetto urbanistico concorre in misura significativa l'insediamento di un servizio privato di carattere ricreativo e culturale che per la sua natura associativa è destinato a svolgere una importante funzione sociale.

#### **4.4 Modalità attuative**

Gli interventi previsti dal S.A.U. sono soggetti, sulla base di una apposita convenzione-quadro, al rilascio di concessioni edilizie convenzionate a norma dell'art. 49 della legge 36/97.

La progettazione edilizia preordinata all'ottenimento delle singole con-

cessioni dovrà essere organicamente ed unitariamente riferita all'intero ambito di intervento.

#### 4.5 Fasi attuative

La successione delle varie fasi in cui si prevede che possano svilupparsi gli interventi previsti dal S.A.U. è in larga misura dettata dalla necessità di garantire la continuità delle attività commerciali e produttive presenti sull'area, limitando le interferenze alla sola esigenza di ricollocazione all'interno del comprensorio.

Quanto sopra comporta che nell'attuazione degli interventi sia rispettata la seguente progressione:

##### **1ª fase**

Realizzazione degli edifici industriali previsti nell'Ambito n° 2 del Sub-Settore 2 in modo da attivare la ricollocazione delle attività insediate nell'Ambito n°1 dello stesso Sub-Settore e di parte di quelle insediate nel Sub-Settore 1.

Realizzazione dei Servizi Privati nell'Ambito 1 del Sub-Settore 1, Sistemazione dell'area a Verde Pubblico e realizzazione dei parcheggi pubblici P4, P5 e P6 nel Sub-Settore 1.

Realizzazione dei parcheggi pubblici P9 e P10 nel Sub-Settore 2.

##### **2ª fase**

Demolizione dei fabbricati esistenti e realizzazione degli insediamenti commerciali previsti nella porzione di levante del Sub-Settore 1.

Realizzazione del parcheggio pubblico P1.

##### **3ª fase**

Demolizione dei fabbricati esistenti e realizzazione degli insediamenti



commerciali previsti nella porzione di ponente del Sub-Settore 1.  
Realizzazione dei parcheggi pubblici P1 e P2.  
Sistemazioni viarie.

---

#### **4ª fase**

Realizzazione degli edifici industriali previsti nell'Ambito 1 del Sub-Settore 2.

Realizzazione degli edifici residenziali nel Sub-Settore 1.

Ampliamento e sistemazioni della via Albertazzi.

Realizzazione dei parcheggi pubblici P7 e P8.

Realizzazione della piazza pedonale attrezzata e dei relativi collegamenti pedonali nell'Ambito 1 del Sub-Settore 1.

#### **4.6 Indagine geologica**

Lo studio del nuovo assetto urbanistico della zona si è avvalso anche di una specifica indagine geologica per le cui risultanze si fa espresso rinvio alla relativa relazione tecnica.

## 5. LE SCELTE PROGETTUALI

### 5.1 Il contesto ambientale

L'area destinata agli insediamenti urbani è ubicata in fregio alla via di Francia ed è costituita da un triangolo con base di 280 metri a Nord, un'altezza di 90 metri e due lati di 140 a Sud-Est e 210 a Sud-Ovest, su via Albertazzi: sostanzialmente intorno alla quota media di 10 metri sul livello del mare.

La sopraelevata al di sopra di via di Francia va da un minimo di +17.14 e risale fino a +18.56, per poi ridiscendere a +17.72 ad Ovest verso gli svincoli.

Se consideriamo la sezione da Nord a Sud sull'asse della Lanterna, appare chiaro il profilo scomparso del Promontorio, con la pendenza naturale del 5% circa, dal taglio brutale dietro il Matitone alla punta della Lanterna, sul mare, alla distanza di circa 900 metri.



Su questa piana artificiale si è riversato tutto il traffico portato dall'autostrada con un ventaglio di nastri e snodi stradali, in continua evoluzione e trasformazione, a servire la zona dei magazzini del porto, la città ad Est con la sopraelevata e la grande zona portuale sul sedime del Promontorio e che si estende verso Sampiedarena.

L'area in questione si trova alla radice del Promontorio scomparso, sotto il taglio della montagna alto 42 metri. A monte un insediamento di poco posteriore al taglio, l'edificio ex Lancia, alto 11 piani.

In pianta è un parallelepipedo di metri 60 x 45 definito da un corpo di fabbrica profondo 12 metri con tipologia a cortè ed alloggi con due affacci, indifferente all'ambiente precedente e scomparso, blocco urbano isolato ma di dimensioni tali da costituire una perentoria presenza, affacciato a Sud su via di Francia, con la sopraelevata che qui si allarga e distrugge ogni speranza di ambiente urbano. Questo affaccio è naturalmente favorito nei piani alti che vedono la distesa del porto ed i bacini, anche se la caserma dei pompieri, posta circa 30 metri più a Sud, raggiunge con un suo corpo la stessa altezza.

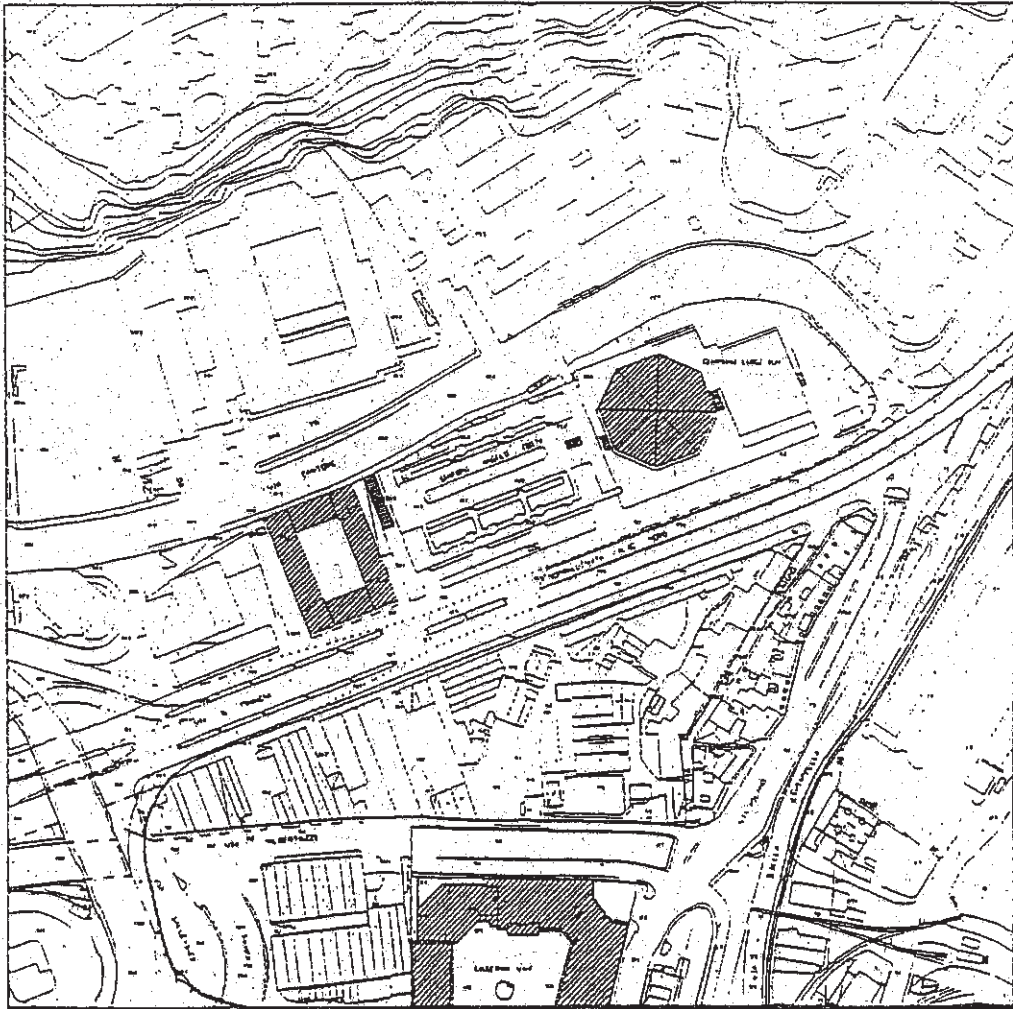
Il lato Est ha un'ottima vista verso il bacino di San Benigno e la calata della Chiappella ed il lato Ovest verso Sampierdarena, malgrado le torri di San Benigno, alte circa 100 metri, alla distanza di 200 metri.

Il lato Est vede il resto della radice del Promontorio con edilizia di insediamento tradizionale, 6 piani sulla riva e circa 3 sul resto, salvo la testata Sud che si alza ancora di due piani.

Il lato Nord, che dista circa 300 metri dalla roccia più o meno puntellata con un brutale telaio di cemento armato, si affaccia su un fronte stradale di misura adeguata e con molto meno traffico rispetto alla sopraelevata.

In questo ambiente ancora indefinito è calato il Matitone, con sapienza urbana. Questo elemento verticale sia pure un po' tozzo, che

raggiunge l'altezza di 110 metri con 27 piani, viene collocato all'estremità Est dell'area e fa perno con via Cantore ad una distanza di 120 metri dal blocco parallelepipedo ad Ovest. Queste due masse edilizie, la prima di m.60x45 per un'altezza di m. 42 circa, cui si aggiunge il Matitone, un ottagono di 50 metri di diametro, definiscono e bloccano perfettamente l'isolato.



L'area di progetto si trova di fronte, separata da via di Francia ma soprattutto dalla sopraelevata. Sul lato Sud-Est del triangolo si sovrappongono le vestigia del Promontorio, lungo via Milano.

Oggi l'area è coperta da magazzini che superano, sia pur di poco, il livello della sopraelevata e comunque bloccano la vista. Per chi arriva da Ovest dopo via Cantore, dopo la punta del Promontorio ed al di sopra della stazione traghetti, solo a questo punto si apre la vista sull'acqua e l'arco della città.

## 5.2 Le precedenti ipotesi

Sull'area era stato impostato il progetto cosiddetto delle "Vele": due edifici triangolari, uno parallelo ed uno perpendicolare a via Di Francia, impostato con una minima sovrapposizione sul blocco dell'edificio ex Lancia. Corpo di fabbrica a doppio affaccio; altezza, della punta, un poco superiore alla linea di gronda del Matitone.

Era evidente che le volumetrie intendevano mettersi in rapporto competitivo con il Matitone: oggetto contro oggetto, ambedue fuori scala. Questo concetto di progetto urbano ha suscitato parecchie perplessità, se il Matitone resta unico è un elemento ordinatore all'ingresso di San Benigno fino all'intrico di nodi stradali che lo separano dal gruppo del WCT, con vicino un oggetto completamente diverso, con una concezione morfologica addirittura opposta, due edifici a lastra triangolare che non si toccano e finiscono a punta, alti quanto il tozzo esagono del Matitone. Questo però è un volume polare, uguale da tutti i punti di vista, punto fermo nello skyline.

L'esame della impostazione degli alloggi, il cui numero diminuisce verso l'alto generando una gerarchia di posizione e l'impostazione delle piante, ha dimostrato l'impossibilità di proseguire su quella strada.



### 5.3 Il progetto urbano

La ricerca che ha portato ad una possibile risposta parte da considerazioni logiche oggettive sulle tipologie e sulle dimensioni degli alloggi richiesti dalla Committenza ed ha avuto come risultato una prima scelta di alloggi che si possono sostanzialmente considerare monoaffaccio. Il primo sondaggio è stato fatto con l'ipotesi di mettere in relazione con il Matitone un corpo lineare capace di contenere tutti i 23.000 mq. di S.L.A. residenziali richiesti. Questa prima misurazione portava ad una stecca lunga 200 metri, alta dieci piani e parallela a Via di Francia, con alloggi monoaffaccio verso Sud-Est. Naturalmente i dieci piani abitati dovevano cominciare almeno un piano al di sopra del basamento posto quasi all'altezza della sopraelevata, come del resto avveniva anche nel progetto delle Vele.

Questo diagramma planivolumetrico ha prefigurato una strada orizzontale/verticale percorribile, che ha portato alla soluzione. La prima mossa è stata quella di spezzare la lunga barriera continua per far passare la luce proveniente da Sud ed Est tra le parti corrispondenti ai lati minori del triangolo: Via Albertazzi a Est ed il lato dietro il Promontorio parallelo a Via Milano. Questo ha definito le due viste possibili dagli alloggi: calata Chiappella e la Lanterna.

La successiva richiesta della Committenza di ridurre l'insediamento residenziale dai previsti 23.000 mq. di S.L.A. a 13.500 mq. di S.L.A. per circa n° 80 alloggi, ha indotto l'opportunità, ferma restando la validità dell'impostazione metodologica adottata, di operare una scelta nell'ambito degli schemi organizzativi come sopra definiti.

Rispetto ai due affacci originariamente previsti si è inteso privilegiare la vista verso la calata Chiappella e quindi i due residui edifici sono stati collocati su questo lato.

Lo studio degli alloggi, nella pezzatura e quantità richieste dalla Committenza, ha prodotto sette tipi di alloggi simplex da due, tre, quattro, cinque e sei letti, su tre affacci, variamente ruotati, raggruppati in due torri, con scale ed ascensori a Nord, accostate con i lati paralleli, nella direzione Sud-Est di Baia Chiappella, slittati tra loro in modo da permettere le viste anche verso la Lanterna.

La composizione di queste tipologie è risultata costante per tutte le combinazioni di alloggi, configurando due figure a scheggia, tra loro speculari e slittate, separate di tre metri in modo da lasciare uno spazio luce.

Il basamento è stato spezzato in due, in modo da formare una piazza quadrata ruotata sul lato Sud di via di Francia in direzione di Baia Chiappella, un luogo riconoscibile, posto poco al di sopra del livello naturale del terreno e che diventerà certamente più importante nel caso dell'auspicata eliminazione della sopraelevata, prevista in questo tratto. Convenuti questi componenti fisici oggettivi del progetto, sono state riconsiderate tutte le relazioni dei volumi con l'ambiente, le ombre proiettate, le viste dagli alloggi, tenendo presente la relazione stretta da stabilire con la presenza urbana dell'isolato Matitone, con il blocco dell'edificio ex Lancia e con la fila di case tradizionali superstiti, che ora malamente sopravvivono lungo la riva di calata Chiappella, difese alle spalle dai resti del Promontorio dalla pressione dei servizi portuali.

Il gioco degli equilibri planimetrici e volumetrici tra le due parti preesistenti sui lati Est e Nord del progetto, ha portato alla definizione dell'altezza costante tra i corpi di fabbrica attestata su 70 m. (circa m. 81 s.l.m.).

Il particolare ruolo che l'area prospiciente via di Francia è deputata a svolgere nei confronti della città implica che il fronte edificato lungo tale via presenti valenze di tipo urbano.

Per corrispondere a questa esigenza si sono previste sia l'articolazione plano-altimetrica degli edifici commerciali, in modo da consentire la realizzazione di uno spazio aperto ad esclusivo uso pedonale ("piazzetta") di circa mq. 1.000 ed ottenere varchi visuali verso le aree verdi, sia una idonea sistemazione del fronte strada con un ampio marciapiede (larghezza m. 3.00), parcheggi pubblici ed adeguate forme di arredo urbano.

Nel basamento dei due edifici residenziali è stata prevista la collocazione di un servizio pubblico di interesse generale (Agenzia Territoriale del Ministero delle Finanze) che per la sua specifica funzione non richiede una significativa affluenza pubblica.

L'accessibilità e la frequentazione pedonali sono garantite dalla trama delle percorrenze che connettono tra di loro la via di Francia, la via S. Benigno e la via Albertazzi e queste con l'area sistemata a verde e la zona del centro ricreativo.

Gli insediamenti previsti in quest'Ambito sono destinati alle seguenti funzioni:

- *commercio ed attività connesse*: mq. 10.948, di cui mq. 3.165 circa superfici di vendita e mq. 7.783 circa officine, assistenza e ricambi, distribuiti su 2, 3 e 4 piani;



- *residenza:* mq. 13.407 distribuiti in due edifici di n° 16 piani;
- *connettivo urbano:* mq. 450 a piano terreno prospicienti la "piazzetta" pedonale;
- *servizi pubblici:* mq. 1.100 su due piani nel basamento degli edifici residenziali;
- *servizi privati:* mq. 1.682 in due corpi di fabbrica su uno e tre piani con fronte principale su via Albertazzi;
- *parcheggi pertinenziali in superficie:* in superficie, in struttura e in sottosuolo.

Resta ovviamente impregiudicata la possibilità di proporre l'insediamento di altre funzioni (direzionale, terziario avanzato, ecc.) comprese tra quelle consentite dalla normativa del P.U.C. ed elencate al precedente punto 4.1.1.; in tale eventualità le relative superfici saranno sottratte ai valori sopra riportati per le altre funzioni.

Per quanto concerne gli insediamenti industriali nel Sub-Settore 2 si è previsto rispettivamente:

- ◆ nell'Ambito 1 un edificio di mq. 5.190 articolato su tre piani collegati mediante rampe carrabili, un parcheggio pubblico di mq. 2.830 al piano interrato dell'edificio ed un parcheggio pubblico in superficie di mq. 510;
- ◆ nell'Ambito 2 un edificio di mq. 10.591 articolato su tre piani collegati da rampe carrabili, un'area di parcheggio pubblico destinato in parte (mq. 1.080) a mezzi pesanti ed in parte (mq. 401) ad autovetture.

I dati complessivi degli interventi previsti dal S.A.U. sono sinteticamente riportati nelle seguenti Tabelle:

**TABELLA N° 1 – PREVISIONI INSEDIATIVE**

FUNZIONI	SUPERFICIE S.A.U. MQ. 58.326		I.U.I.	
	SUB-SETTORE 1	SUB-SETTORE 2	SS.1	SS.2
	Ambiti n° 1 e n° 2 mq. 35.349	Ambiti n° 1 e n° 2 mq. 23.171 (-2.120)		
RESIDENZA	13.407		0,75	0,75
COMMERCIO	3.165			
ARTIGIANATO (Offic. Assist.)	7.783			
CONNETTIVO URBANO	450			
SERVIZI PRIVATI	1.682			
SERVIZI URBANI	(1.100)			
ATTIVITA' PARAPORTUALI	-	15.781		
<b>TOTALI</b>	<b>26.487</b>	<b>15.781</b>	<b>0,75</b>	

**TABELLA N° 2 – ADDETTI – ABITANTI**

UFFICI	Addetti	N°	20
COMMERCIO	Addetti	N°	45
INDUSTRIA – ARTIGIANATO	Addetti	N°	100
DEPOSITI	Addetti	N°	40
<b>TOTALE</b>	Addetti	N°	<b>205</b>
<b>RESIDENZA</b>	Abitanti	N°	<b>447</b>

**TABELLA N° 3 – VOLUMI ESISTENTI DA DEMOLIRE**

<b>VOLUMI DA DEMOLIRE</b>  (Mq.)	<b>SUB-SETTORE 2</b>		<b>SUB-SETTORE 2</b>		<b>TOTALE</b>
	<b>Ambito 1</b>	<b>Ambito 2</b>	<b>Ambito 1</b>	<b>Ambito 2</b>	
	53.000	42.000	23.500	2.700	

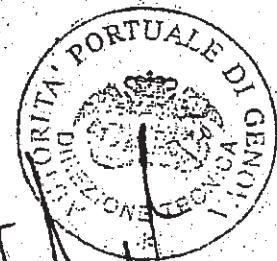
## 6. ELENCO ELABORATI

Tav. 1	Confronto Piano Urbanistico Comunale in vigore - Proposta di modifica Data: aprile 2001	Scala 1:2000
Tav. 2	- Planimetria generale di rilievo e perimetro dello Schema di Assetto Urbanistico Data: aprile 2001	Scala 1:1000
Tav. 3	- Divisione in subsettori ed ambiti di intervento, in- dicazione delle superfici asservite, degli indici, della S.L.A. ammissibile e prevista e del sistema infrastrutturale Data: aprile 2001	Scala 1:1000
Tav. 4	- Assetto insediativo proposto: planimetria generale Data: aprile 2001	Scala 1:1000
Tav. 5	- Profilo con vista da Nord - Via di Francia Profilo con vista da Ovest - Via della Camionale Data: aprile 2001	Scala 1:1000
Tav. 6	- Profilo con vista da Sud - Varco San Benigno Data: aprile 2001	Scala 1:1000
Tav. 7	- Profilo con vista da Est - Porto Antico Data: aprile 2001	Scala 1:2000
Tav. 8	- Assetto insediativo proposto: localizzazione del- le principali destinazioni d'uso e relative superfi- ci, dei servizi pubblici e verifica dotazione com- plessiva standard urbanistici Data: aprile 2001	Scala 1:1000

- ◆ Relazione illustrativa - Data: aprile 2001;
- ◆ Relazione Geologica - Data: aprile 2001.

Allegato alla delibera di provvedimento

Ord. n. 63 del 21/12/01



Responsabile Unità del Procedimento  
Ing. Andrea Pieracci

AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA

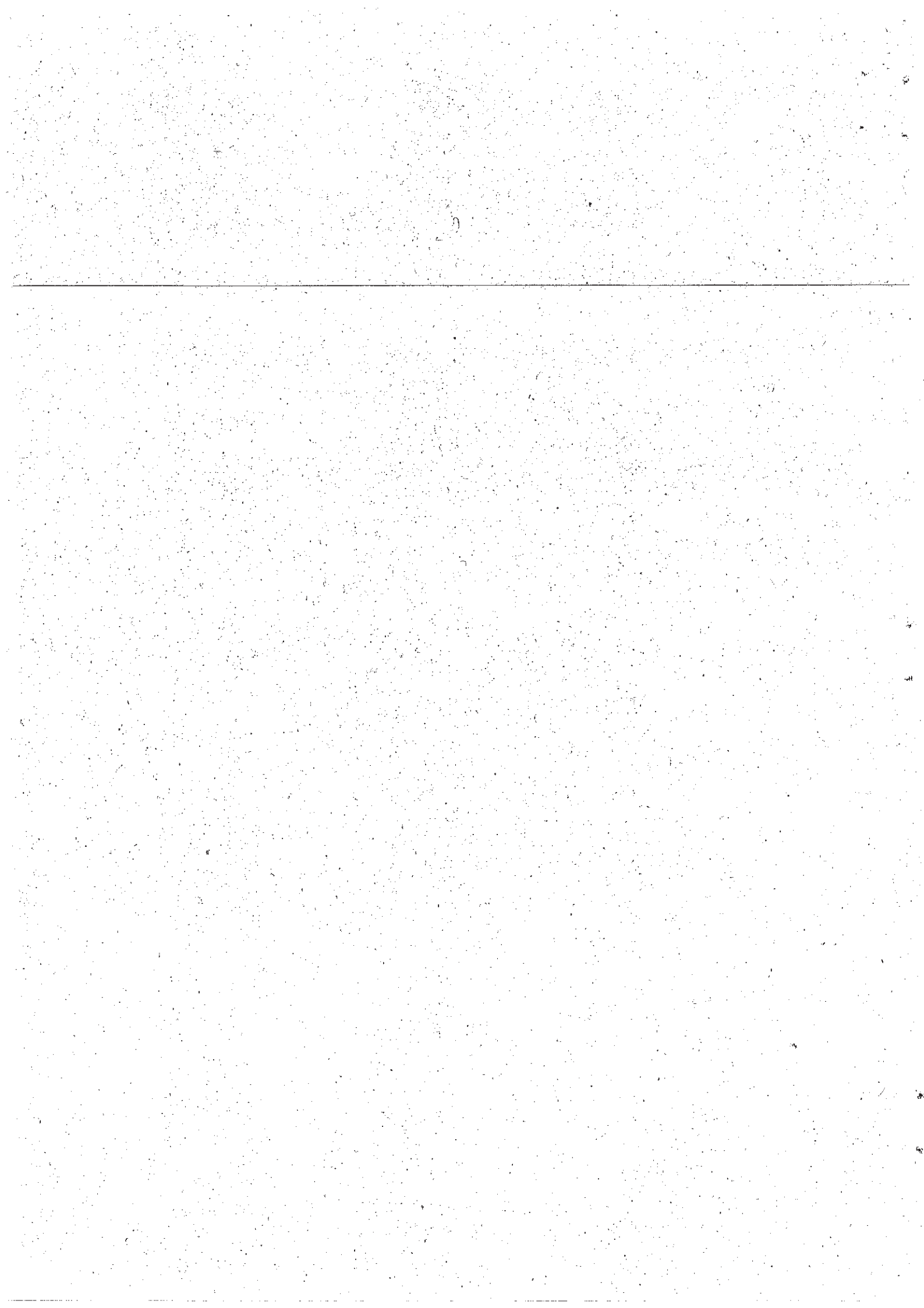
SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO DELLE  
AREE DI SAN BENIGNO  
A COMPLETAMENTO DEL P.P. APPROVATO  
CON D.P.G.R. N° 263 DEL 28-2-1985  
DISTRETTO AGGREGATO N° 38 - SETTORE 38d

RELAZIONE GEOLOGICA



Ing. Andrea Pieracci

Aprile 2001



SOGGETTO PROMOTORE:  
IL PROMONTORIO  
SOCIETA' COOPERATIVA A R.L.  
Via Brigata Liguria 105 R - Genova  
c.f. e p.IVA n. 03460980109



DIREZIONE TECNICA:  
ING. ARCH. MARCO MALASPINA

PROGETTAZIONE:  
MARIO VALLE ENGINEERING S.p.A  
Via Verdi 6 Arenzano (Ge) tel.010/9127357  
c.f. e p. IVA n. 00855640108

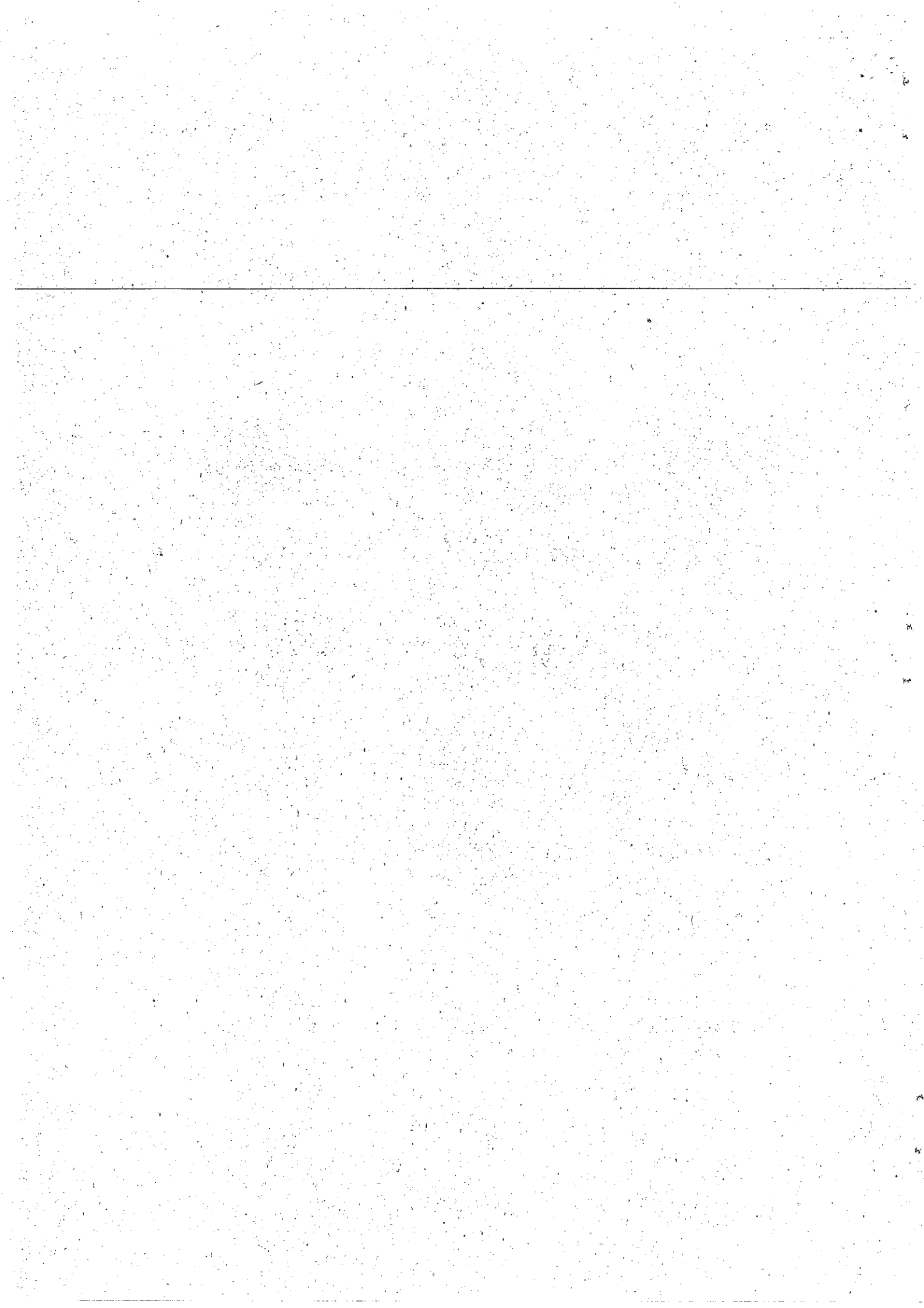


PROF. ARCH. GINO VALLE  
ARCH. EUGENIO LEONARDI VUGI  
ARCH. MICHELE PISANO  
COLLABORAZIONE:  
ARCH. MAURIZIO BRUZZONE

CONSULENZA URBANISTICA:  
ING. CARLO VINELLI

CONSULENZA GEOLOGICA:  
DOTT. GEOL. ENRICO PESENTI  
Piazza Luccoli 2/5 Genova

MANAGEMENT:  
SER.TE.CO. S.r.L.  
Viale Brigate Bisagno 14/4 - Genova



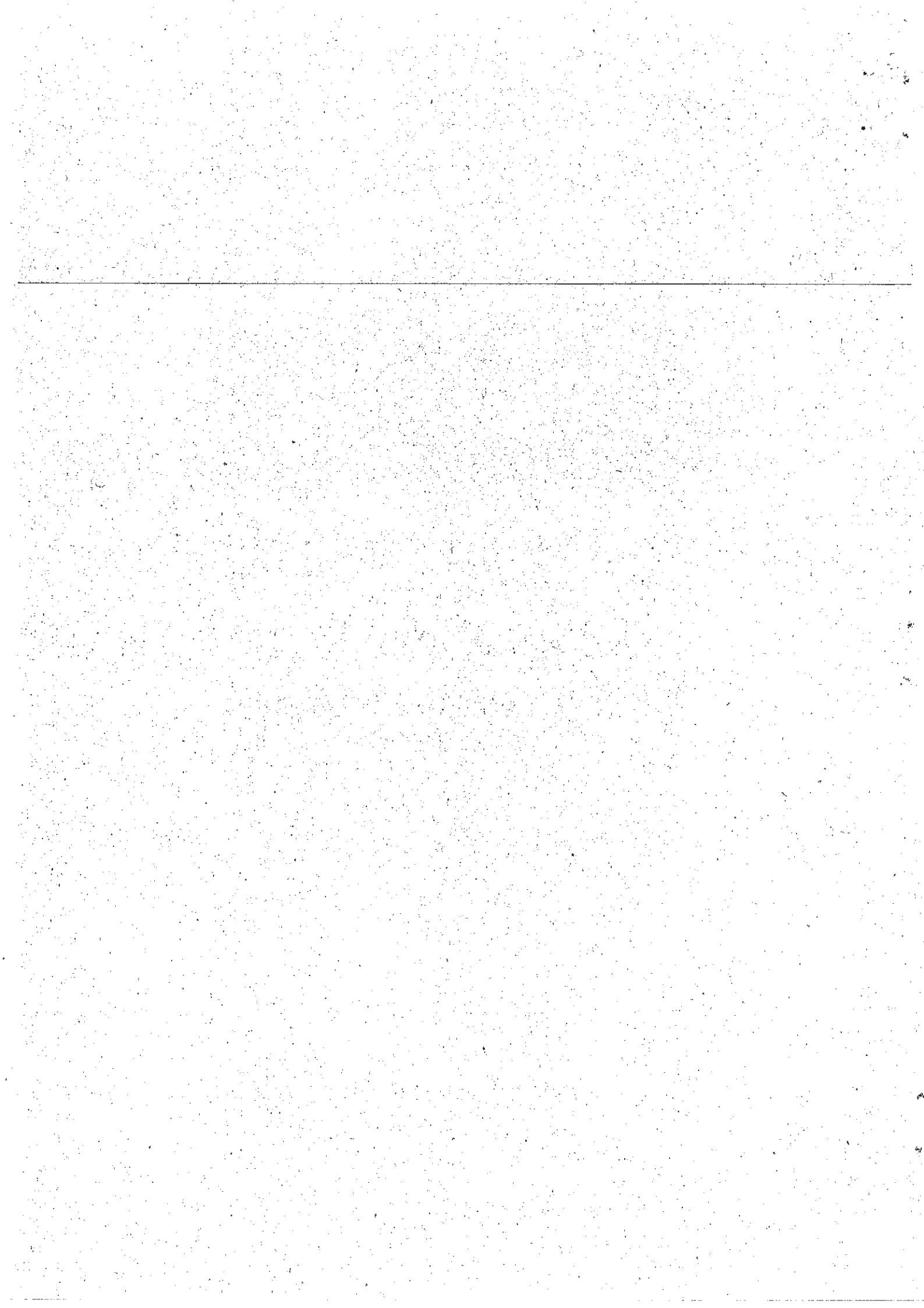


Schema di assetto urbanistico delle aree di San Benigno a  
completamento del P.P. approvato con D.P.G.R. n.263 del  
28.2.1985. Distretto Aggregato n° 38 - Settore 38 D.  
*Indagini geognostiche ai sensi D.M.11.3.88 e Norme  
geologiche di attuazione P.R.G. comunale.*

## **RELAZIONE GEOLOGICA E GEOTECNICA SULLE INDAGINI**

Genova, Aprile 2001

Dr.Geol. Enrico Pesenti, Piazza Luccoli 2/5, 16123, Genova, tel. 010/2474198  
Studio di geologia tecnica e geologia applicata alla pianificazione territoriale



## SOMMARIO

### 1. PREMESSE

---

### 2. INDAGINI GEOGNOSTICHE

#### 2.1. Sondaggi meccanici a rotazione: commento alle stratigrafie

#### 2.2. Livelli piezometrici

### 3. CARATTERIZZAZIONE GEOTECNICA DEI TERRENI DI FONDAZIONE

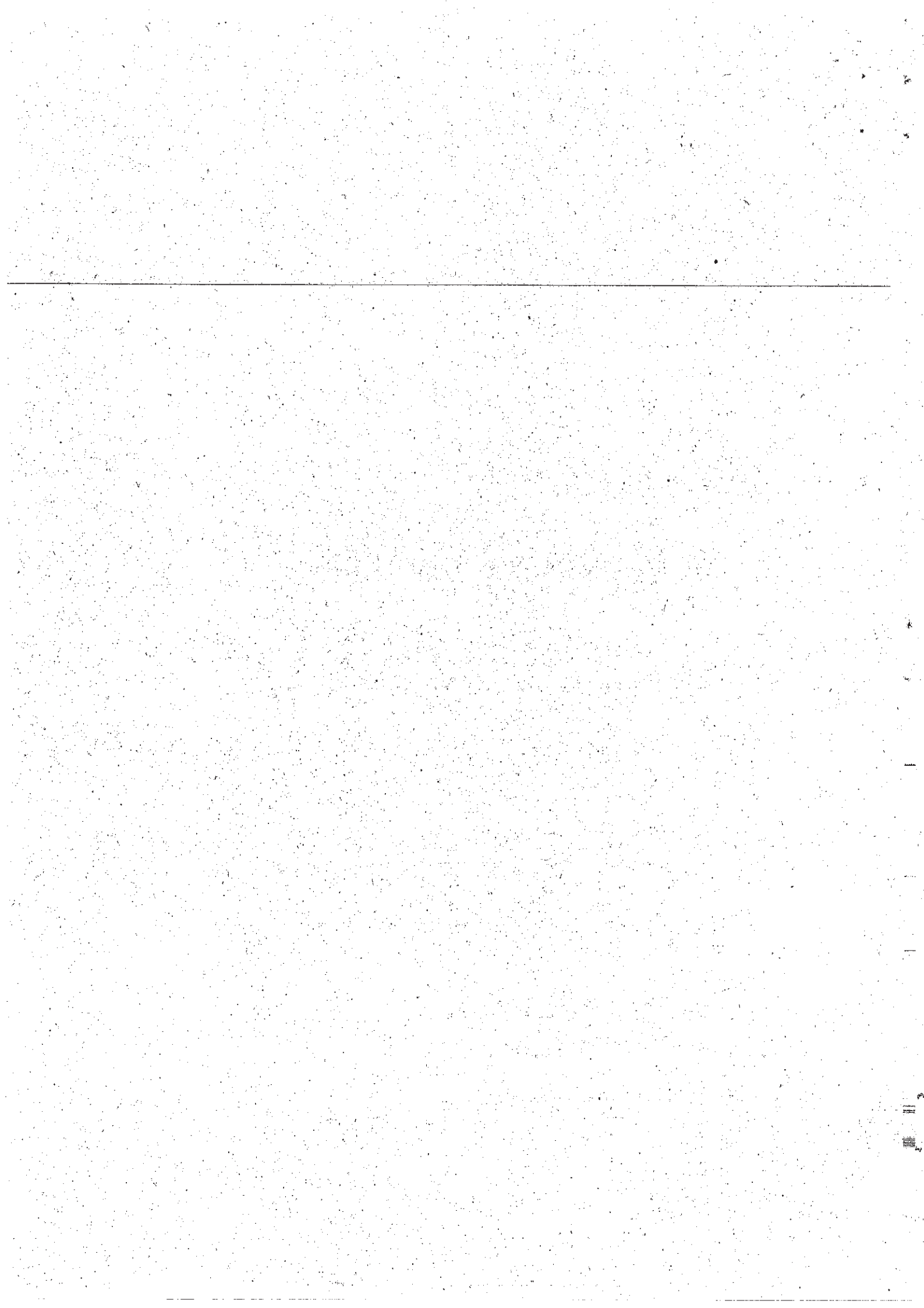
### 4. CRITERI DI INTERVENTO E DI SISTEMAZIONE DELL'AREA

## ALLEGATI

TAV. 1 – Ubicazione delle indagini geognostiche                      scala 1: 2000

TAV. 2 - Stratigrafie dei sondaggi meccanici.

TAV. 3 – Documentazione fotografica



## 1: PREMESSE

Lo scrivente ha redatto in data 04.12.99 relazione geologica di fattibilità relativamente al settore n.2, ambiti n.1 - 2 - 3 del Piano Particolareggiato di S.Benigno ad integrazione del P.P. approvato con D.P.G.R. n.263 del 28.2.1985.

Nel gennaio 2000 si è eseguito un programma di indagini geognostiche finalizzato alla ricostruzione litostratigrafica definitiva dell'area ed alla caratterizzazione geotecnica dei terreni di fondazione, ad integrazione di quanto esposto nella relazione precedente, in cui si sono commentati i dati geognostici già disponibili a seguito di indagini eseguite dallo scrivente o comunque presenti nella propria banca dati.

A conclusione di dette indagini, in data 18.01.2000, si è redatta la relazione geologica e geotecnica sulle indagini di cui al comma 4 del punto B5 del D.M.11.3.88, contenente la caratterizzazione geotecnica dei terreni di fondazione ed i criteri definitivi di intervento e di sistemazione dell'area, e congruente, alla luce dei risultati ottenuti, con la relazione geologica già presentata, a cui si è rimandato per i dati di inquadramento geologico-geomorfologico ed idrogeologico.

*La presente relazione riprende e commenta i dati geognostici acquisiti in funzione del S.A.U. -Schema di Assetto Urbanistico - delle aree di S.Benigno a completamento del P.P. approvato con D.P.G.R. n.263 del 28.2.85 con riferimento alle previsioni urbanistiche relative al Distretto Aggregato n.38 - Settore 38 D.*

Detto S.A.U. prevede, nell'area tra Via di Francia e Via Albertazzi, da

levante a ponente, un edificio costituito da un piano interrato, da un pianterreno per esposizione ed uffici e da due-tre piani superiori per officina auto, con a tetto un parcheggio scoperto, due edifici a torre, con 17 piani residenziali, un altro edificio di analoghe caratteristiche, salvo un maggiore approfondimento della parte interrata, fino a 5,40 m dal p.c., ed un edificio da adibire a circolo dopolavoristico, oltre a parcheggi di superficie.

Nel triangolo tra Via Albertazzi, Via Milano e Via Balleydier sono previsti, nell'ambito 2.1., un edificio composto da piano terra e due piani, e nell'ambito 2.2. un edificio di analoga composizione ma di maggiore lunghezza, entrambi per funzioni produttive portuali.

## 2. INDAGINI GEOGNOSTICHE

Lo scrivente ha redatto un Capitolato d'Appalto per l'esecuzione delle Indagini Geognostiche che sono state affidate alla migliore offerta della Ditta RADAELLI E CASTELLOTTI S.r.l. di Liscate (MI).

Sono stati eseguiti n. 4 sondaggi a rotazione per un totale di 48 ml di perforazione, ubicati in Tav. 1 degli allegati.

### 2.1 Sondaggi meccanici a rotazione: stratigrafie e commento

I sondaggi a rotazione, eseguiti fino alla profondità di 12 m ciascuno su indicazione dello scrivente, hanno consentito di individuare i seguenti livelli con riferimento alle stratigrafie in allegato, cui si rimanda per ogni dettagliata descrizione:

**1 – Riporto prevalentemente lapideo grossolano, in matrice sabbiosa, debolmente argillosa**

E' presente in tutti i sondaggi , rispettivamente fino a -1,50 m dal piano di campagna (S1 ed S3), a -0,60 m dal p.c. (S2) ed a -2,15 m dal p.c. (S4); la prevalenza del materiale grossolano non ha consentito l'esecuzione delle prove SPT programmate.

**2 – Calcarea marnoso fratturato, localmente con intercalazioni scistose fratturate (S3) e/o passante a cappellaccio dei calcari (S4)**

E' stato rinvenuto in S1 ed in S3 da -1,50 m a -3,00 m ed in S4 da -2,15 m a -3,00 m ; l'indice RQD (cfr. tabella pag. seguente ) è scadente o molto scadente.

**3 - Calcarea marnoso compatto, con vene calcitiche, solo localmente fratturato**

E' presente in S2, direttamente al di sotto del livello 1, da 1,30 m a 12 m (fondo foro) ed in S1, S3 ed S4 a partire da -3,00 m fino a -12 m (fondo foro), con livelli compatti, caratterizzati da un RQD sempre buono ; nei sondaggi S1 ed S2, sul lato di Via Albertazzi, l'aumento progressivo delle vene di calcite introduce, a partire da 8 - 9 m ca. dal p.c., livelli , pur sempre compatti e con RQD buono, "brecciati", con aumento della componente marnosa-scistosa, di regola indizio di zone di piega o comunque di sollecitazione tettonica.



### 3.2. Livelli piezometrici

Nel corso dell'esecuzione dei sondaggi ed al termine degli stessi si sono eseguite le misure di livello piezometrico evidenziate nella seguente tabella:

LIVELLI PIEZOMETRICI (in metri dal p.c.)		
	14.01.2000	17.01.2000
S1	/	-1,20
S2	-1,35	-1,10
S3	-0,90	-0,80
S4	-05	0,00 (°)

(°) - falda al piano di campagna

### 3. CARATTERIZZAZIONE GEOLOGICA E GEOTECNICA DEI TERRENI DI FONDAZIONE

Ai fini applicativi e per la parametrizzazione del livello 3 fondazionale si è eseguita la classificazione mediante l'indice RMR, da Bieniawski, 1973 (cfr. Tabella pag. seguente), con utilizzo dei dati derivanti da rilevamenti geomeccanici eseguiti sui calcari marnosi in aree con analoghe caratteristiche (compressione uniassiale), dei dati dei rilevamenti geostrutturali (spaziatura e condizione giunti) eseguiti nell'area in esame (Via di Francia), e



In ragione di quanto sopra e tenendo conto dei dati di indagini precedenti, commentati nella precedente relazione, oltre che dell'esperienza relativa a tali materiali, molto diffusi nell'anfiteatro genovese, i livelli 1, 2 e 3 possono essere così parametrizzati:

---

**1 – Riporto prevalentemente lapideo grossolano, in matrice sabbiosa, debolmente argillosa**

Y = peso di volume = 2,2 t/m<sup>3</sup> (valore medio);

$\phi = 30^\circ$ ;

c = 0

**2 – Calcere marnoso fratturato, localmente con intercalazioni scistose fratturate (S3) e/o passante a cappellaccio dei calcari (S4)**

Y = peso di volume = 2,4 - 2,5 t/m<sup>3</sup>;

$\phi = 35^\circ$ ; (valori minimi della classe III)

c = 10 t/m<sup>2</sup> (idem c.s.)

---

**3 - Calcere marnoso compatto, con vene calcitiche, solo localmente fratturato**

Y = peso di volume = 2,6 t/m<sup>3</sup>;

$\phi = 38^\circ - 40^\circ$ ;

c = 18 t/m<sup>2</sup>.

dei dati desunti dai sondaggi (RQD e condizioni idrauliche).

Si e' pervenuti alla stesura della seguente tabella, in cui compaiono gli indici di giudizio relativi ai sondaggi S1-S2-S3-S4:

	S1	S2	S3	S4
Resistenza Roccia Intatta	10	10	10	10
RQD	17	16	16	16
Spaziatura Giunti	15	15	15	15
Condizione Giunti	15	14	14	15
Condizioni Idrauliche	4	4	4	4
TOTALE	61	59	59	60

I parametri geomeccanici, vista la loro sostanziale omogeneità, sono stati valutati come tali in tutti i sondaggi, mentre per le condizioni idrauliche, che risultano sicuramente penalizzate dalla presenza di scarichi superficiali (acque di lavaggio delle numerose officine e dei capannoni industriali esistenti) non controllati da una idonea rete di tombature si è comunque adottata una parametrizzazione "conservativa" attribuendo un punteggio basso.

Ne risulta per il livello 3 presente nei sondaggi S1, S2, S3 ed S4 una classificazione nella classe III di Bieniawski, con qualità dell'ammasso discreta, cui corrispondono i valori di  $c$  (coesione) da 1,5 a 2 Kg/cm<sup>2</sup> e di  $\phi$  (angolo d'attrito interno) da 35° a 40°.

A titolo del tutto indicativo si sono raccolti e riportati nelle tabelle della pagina seguente i valori delle pressioni ammissibili consigliati da varie norme statunitensi in uso (Peck, Hanson e Thornburn, 1974) , dal British Standard e dagli Standards Cecoslovacchi .

L'esame complessivo delle tabelle evidenzia che nel caso di calcari compatti (norme statunitensi e britanniche) o comunque per rocce sedimentarie inalterate o debolmente alterate sono indicati i seguenti valori :

Norma statunitense più restrittiva (D)	1,07 Mpa = 10,7 Kg/cm <sup>2</sup>
British Practice GP 2004	39,2 Kg/cm <sup>2</sup>
Standards Cecoslovacchi	da 20 a 60 Kg/cm <sup>2</sup>

Se si utilizza la correlazione in funzione dell'RQD tratta da GIODA, Meccanica delle Rocce, 1981, di cui alla seguente tabella si ottiene, in funzione di un RQD medio attorno all'80 % risultante dai sondaggi, una pressione ammissibile di circa 16 Mpa ossia di 160 Kg/cm<sup>2</sup> da cui, con un coefficiente di sicurezza = 10 non inusuale per le rocce, si ottiene un valore ammissibile di 16 Kg/cm<sup>2</sup>.

Quanto sopra giustifica l' indicazione, tratta dall'esperienza in condizioni analoghe, di pressioni ammissibili, sul livello 3 fondazionale, pari a 8-10 Kg/cm<sup>2</sup>.

### 3. CRITERI DI INTERVENTO E DI SISTEMAZIONE DELL'AREA

I più recenti dati geognostici acquisiti consentono di confermare l'idoneità dell'area di piano particolareggiato sotto il profilo geologico e geotecnico agli interventi di progetto, descritti sommariamente nelle premesse, confermando altresì i criteri di intervento già indicati, qui integrati ed ottimizzati, suddivisi in criteri fondazionali e criteri di sistemazione idrogeologica; a proposito di questi ultimi *occorre sottolineare che è indispensabile contestualmente all'attuazione del piano una radicale revisione e sistemazione degli scarichi delle acque bianche e nere della zona, evidentemente carenti allo stato attuale.*

#### criteri fondazionali

- riferimento con fondazioni dirette e continue, opportunamente collegate e dimensionate in relazione ai carichi di progetto ed alla loro distribuzione, al substrato dei calcari marnosi dell'Antola, presente con livelli compatti ed omogenei a partire da 3 m dal p.c. nei sondaggi S1, S3 ed S4, mentre in S2 è già presente a partire da -1,30 m dal p.c.;
- nell'area dei due edifici a maggiore incidenza sul terreno, corrispondente a quella del sondaggio S1, gli scavi di sbancamento, che richiederanno l'impiego di escavatore con martellone, dovranno accertare, sotto controllo del geologo, la massima continuità laterale e verticale su tutta l'area di imposta delle fondazioni, compreso un intorno significativo, delle buone condizioni di conservazione del substrato calcareo riscontrate nel

sondaggio; quanto sopra è richiesto dalla presenza, sia pure alla profondità di 8 - 9 m dal p.c., di livelli, sempre compatti e con RQD buono, ma "brecciati", indizio di contiguità con zone di sollecitazione tettonica (pieghe) che possono modificare localmente assetto e condizioni di conservazione;

- adozione di provvedimenti di allargamento e di approfondimento delle fondazioni, previa asportazione dei livelli alterati, nel caso in cui si riscontrino zone di alterazione diffusa, non escludibili a priori per le motivazioni sopraesposte, all'interno dei calcari, sia nella zona di cui sopra che in tutta la restante area interessata dallo S.A.U.;

#### criteri di sistemazione idrogeologica

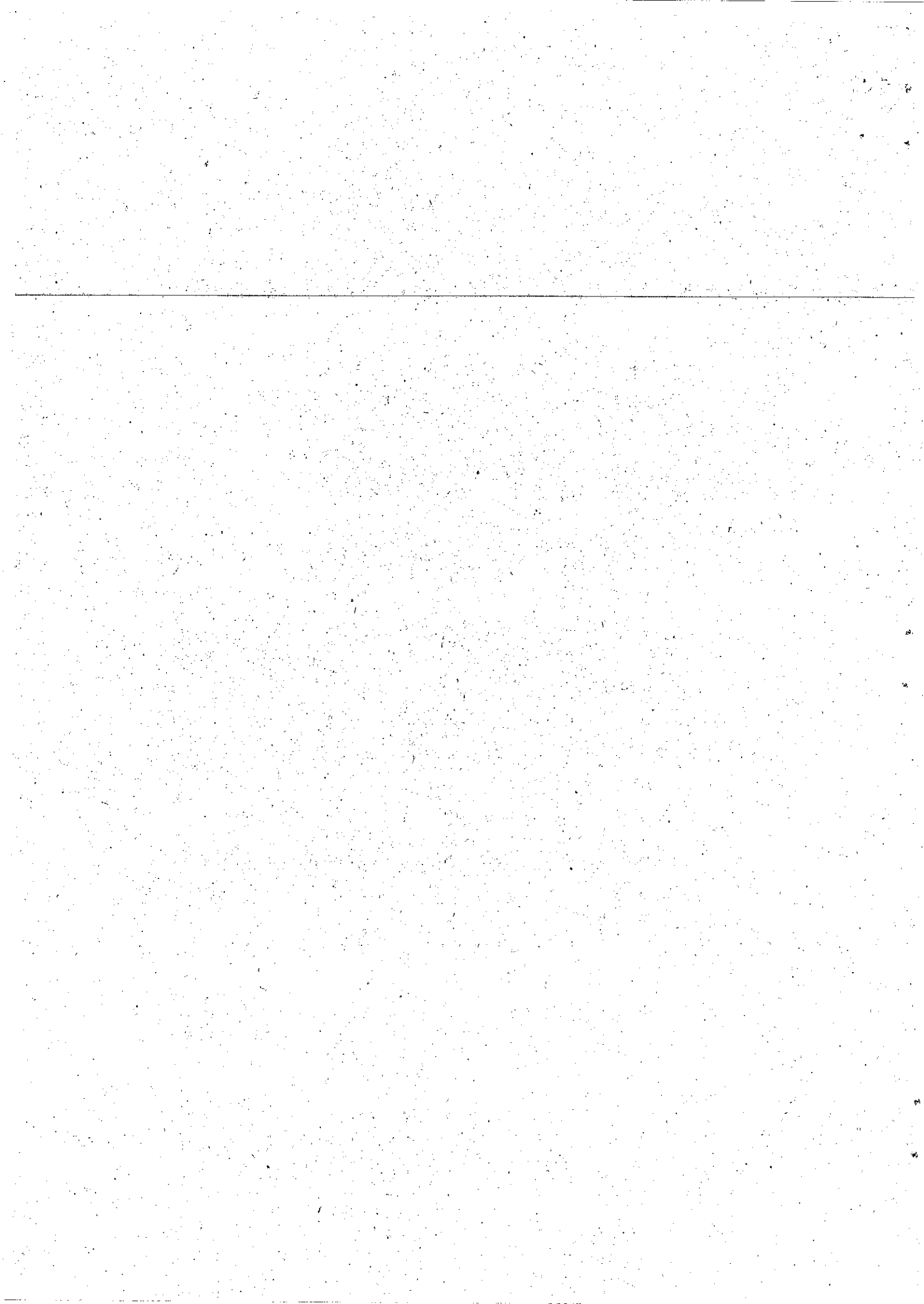
- messa in opera di intercapedini adeguate a protezione di tutti gli scavi di fondazione, opportunamente approfondite almeno 20 - 30 cm al di sotto del piano delle fondazioni, vista la presenza di circolazione idrica superficiale; se del caso potranno essere eseguite perforazioni da attrezzare con aste drenanti a partire da dette intercapedini, in modo da intercettare livelli idrici subcorticali;
- approfondimento degli scavi per le fondazioni di 0,50 m a monte e di 1 m a mare, in modo da fare assumere al fondo di ogni scavo un andamento inclinato che eviti locali ristagni idrici;
- ritombamento fino alla quota di progetto con materiale drenante, arido di cava, delle granulometrie da 15 - 25 fino a 40 mm, leggermente costipato.

Genova, 04.2000



Geol. Enrico Pesenti

*Enrico Pesenti*



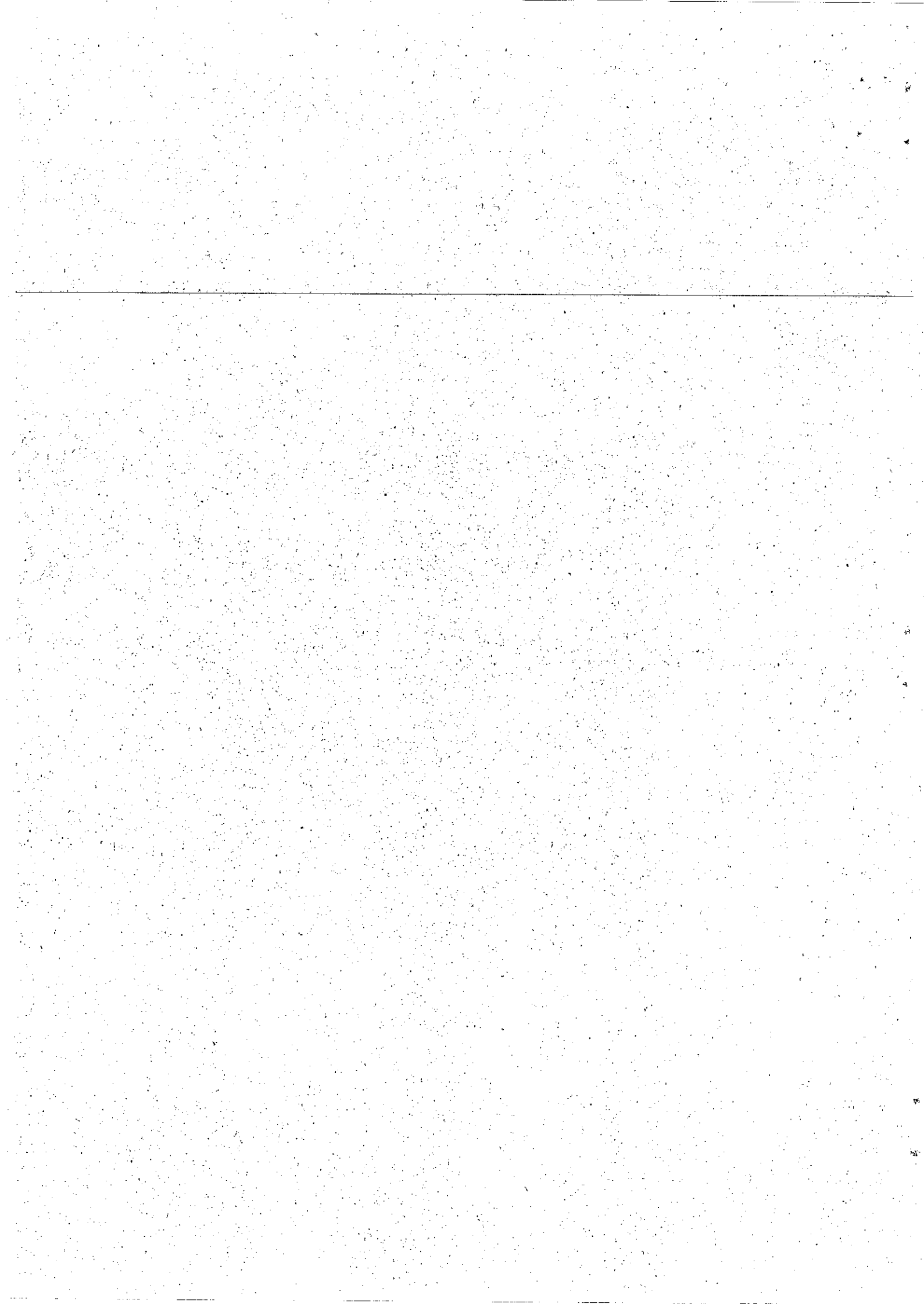
---

ALLEGATI





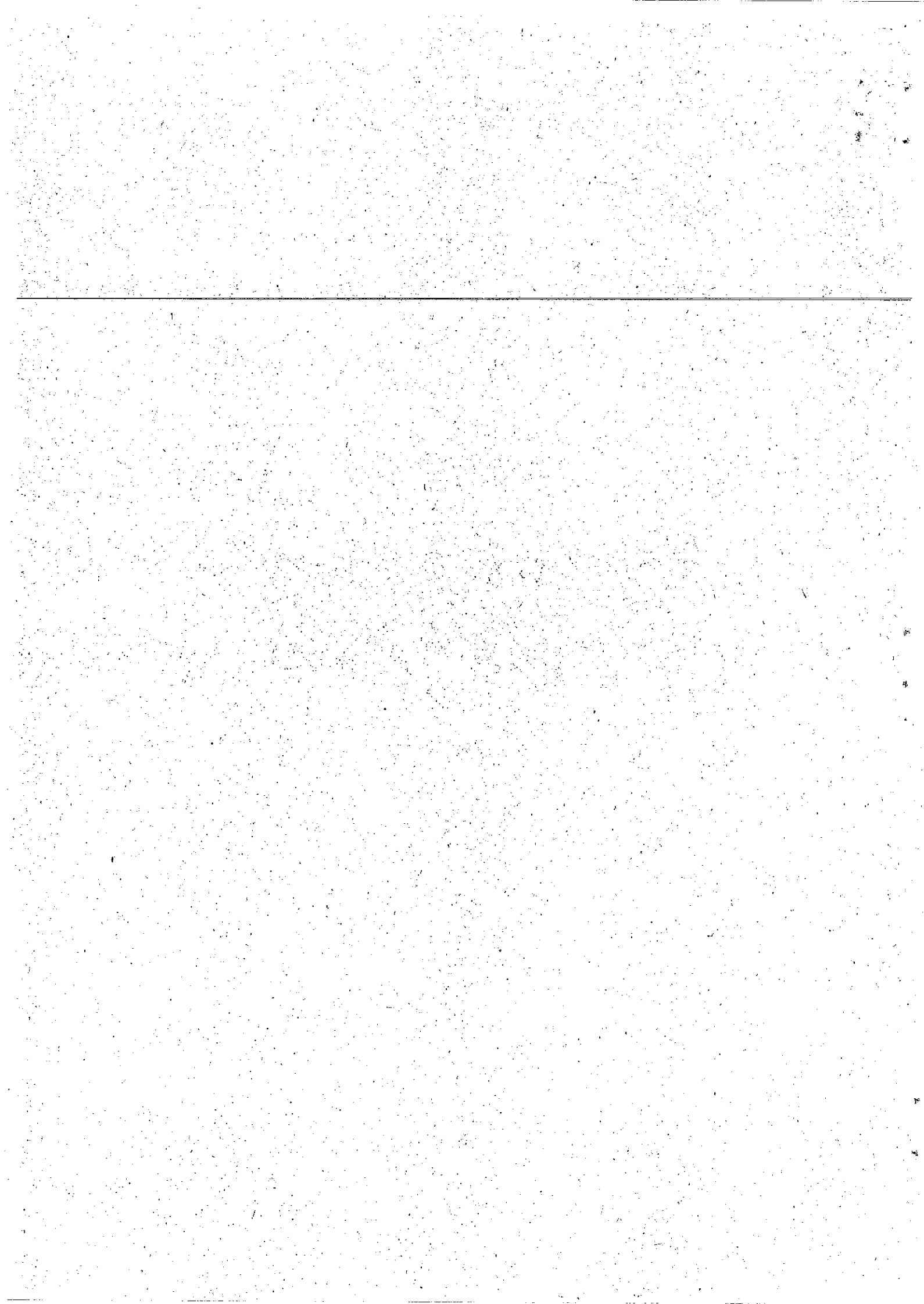




---

TAV. 2

STRATIGRAFIE DEI SONDAGGI MECCANICI

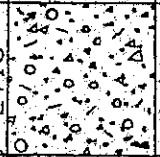




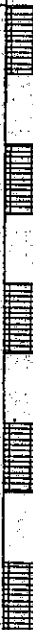



Sondaggio N°	S1	Quota assoluta	
Data	GENNAIO 2000	Metodo di perforazione	A ROTAZIONE
Ubicazione	S. BENIGNO	Perforatore	Redaelli e Castellotti

Profondità dal p.c. In metri	Quote parz. In metri	Stratigrafia	Descrizione della Stratigrafia	Scala	FOD %	S.P.T. N° Colpi	Pock. Pen. (Kg/cm2)	Campioni		H2O	Vene Test (Kg/cm2)
								D	I		
0.00											
1.50	1.50		RIPORTO GROSSOLANO CON SABBIA E POCA ARGILLA								
3.00	1.50		CALCARI FRATTURATI								
9.80	6.80		CALCARI COMPATTI CON VENE DI CALCITE SOLO LOCALMENTE FRATTURATI		72						
					85						
					93						
					85						
					99						
					78						
					78						
12.0	2.20		CALCARI FRATTURATI LOCALMENTE BRECCIATI E CON COMPONENTE MARNOSO-SCISTOSA		87						
					87						

Sondaggio N° S2		Quota assoluta									
Data GENNAIO 2000		Metodo di perforazione A ROTAZIONE									
Ubicazione S. BENIGNO		Perforatore Redaelli e Costellotti									
Profondità dal p.c. In metri	Quote perz. In metri	Stratigrafia	Descrizione della Stratigrafia	Scala	RQD %	S.P.T. N° Colpi	Pock. Pen. (Kg/cm2)	Campioni		H2O	Vane Test (Kg/cm2)
								D	II		
0.00	0.6										
0.60	0.70		MATERIALE DI RIPORTO								
1.30	0.70		CALCARE FRATTURATO		70						
2.80	1.50		CALCARE COMPATTO CON RARE FRATTURE A 45		80						
	4.70		CALCARE C.S. CON FREQUENTI VENE CALCITICHE E RARE ZONE DI RIEMPIMENTO MARNOSO-ARGILLOSO IN CORRISPONDENZA DI FRATTURE A 45		90						
					80						
					70						
					89						
7.50			CALCARE FRATTURATO E BRECCIATO CON VENE CALCITICHE E CON LOCALE COMPONENTE MARNOSO SCISTOSA		97						
	4.50				71						
					76						
					94						
12.0					90						

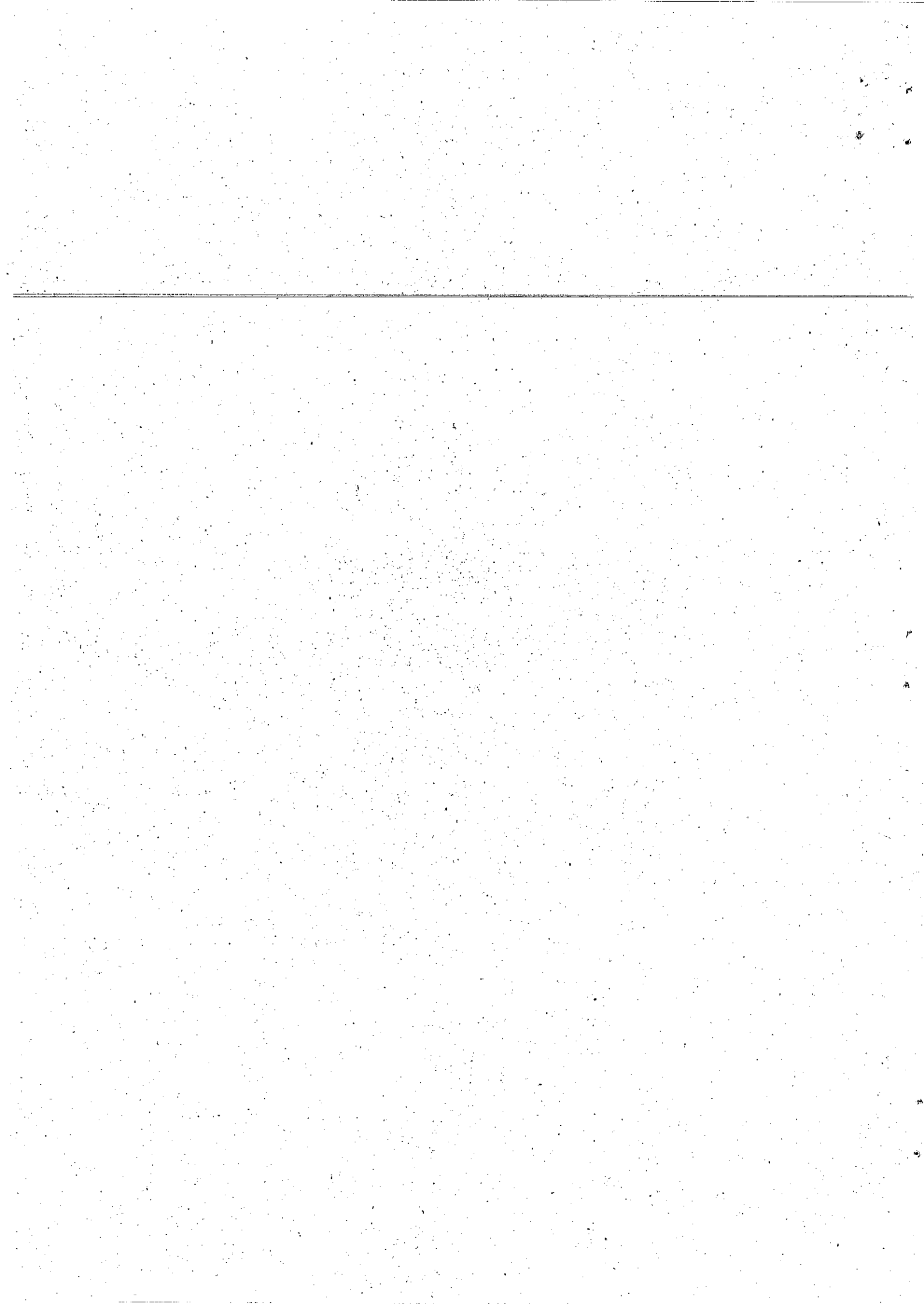
Sondaggio N° S3		Quota assoluta									
Data GENNAIO 2000		Metodo di perforazione A ROTAZIONE									
Ubicazione S. BENIGNO		Perforatore Redaelli e Castellotti									
Profondità dal p.c. in metri	Quote parz. in metri	Stratigrafia	Descrizione della Stratigrafia	Scala	RQD %	S.P.T. N° Colpi	Pock. Pen. (Kg/cm <sup>2</sup> )	Campioni		H <sub>2</sub> O	Vane Test (Kg/cm <sup>2</sup> )
								D	I		
0.00											
1.50	1.50		MATERIALE DI RIPORTO								
3.00	1.50		CALCARE COMPATTO CON INTERCALAZ. SCISTOSE FRATTURATE A 45 E RARE VENE DI CALCITE		38						
9.00	6.00		CALCARE COMPATTO CON RARE FRATTURE A 45 E/O ORIZZONTALI SPESSO IN CORRISPONDENZA DI INTERCALAZIONI SCISTOSE; VENE DI CALCITE PIU' FREQUENTI FINO A -8.60 M		59 94 84 85 92 93 96 82 95						
12.0											

Sondaggio N° S4		Quota assoluta									
Data GENNAIO 2000		Metodo di perforazione A ROTAZIONE									
Ubicazione S. BENIGNO		Perforatore Redelli e Costellotti									
Profondità dal p.c. in metri	Quote parz. in metri	Stratigrafia	Descrizione della Stratigrafia	Scala	RQD %	S.P.T. N° Colpi	Rock Pen. (Kg/cm2)	Campioni		H2O	Vene Test (Kg/cm2)
								D	I		
0.00											
	2.15		RIPORTO LAPIDEO GROSSOLANO SABBIOSO DEBOLMENTE ARGILLOSO			R*					
	3.00		TETTO FRATTURATO DEI CALCARI								
	9.00		CALCARI MARNOSI GRIGI COMPATTI CON VENE DI CALCITE, POCO FRATTURATI		94 74 89 75 73 70 95 61 84						
	12.0		* RIFIUTO A 50 COLPI								



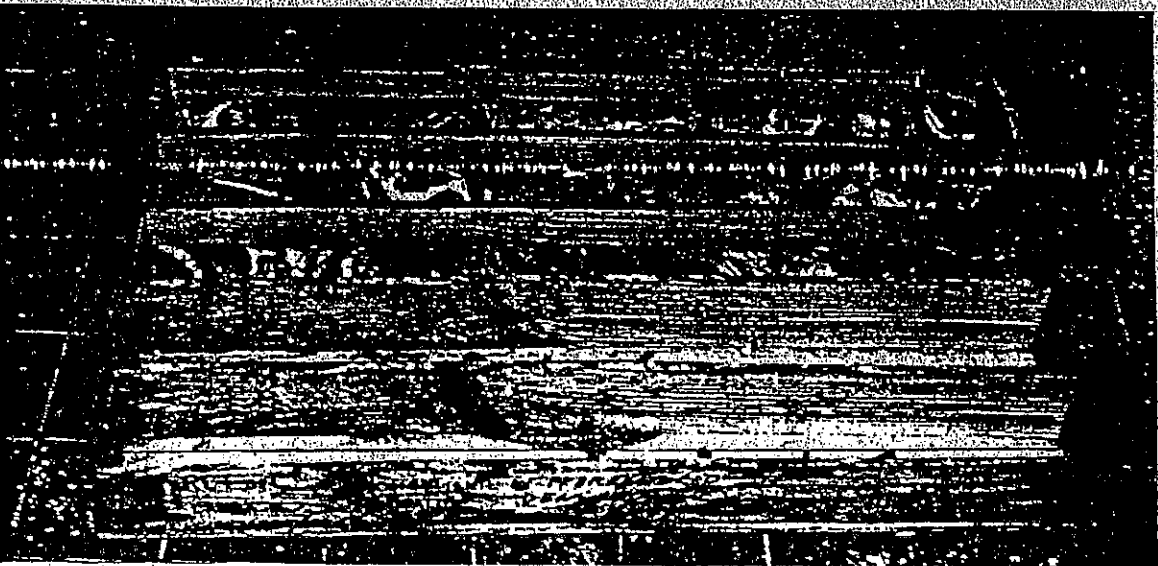
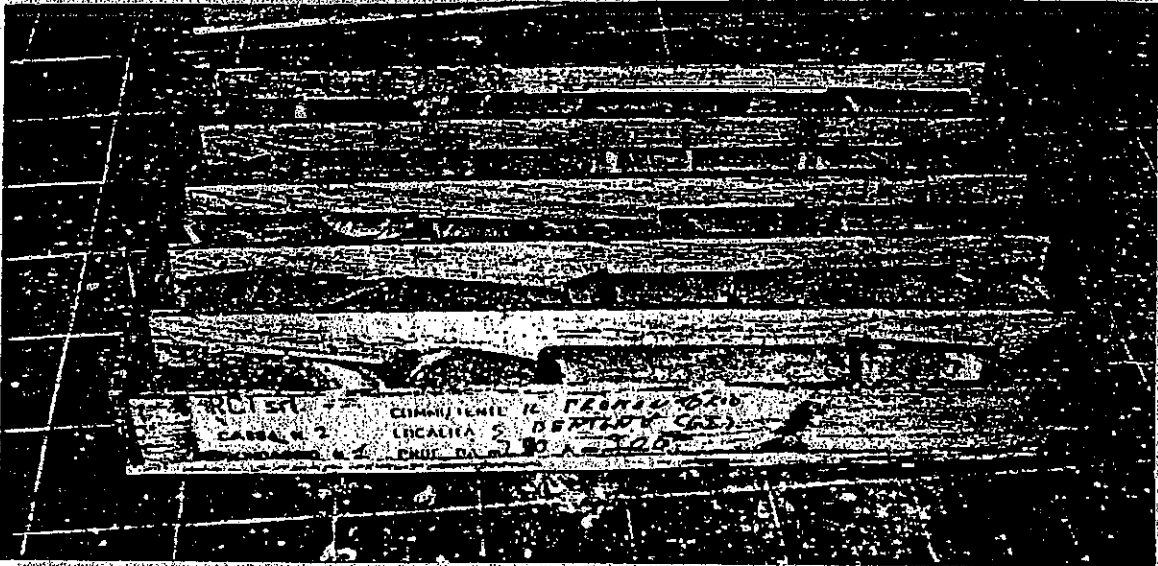
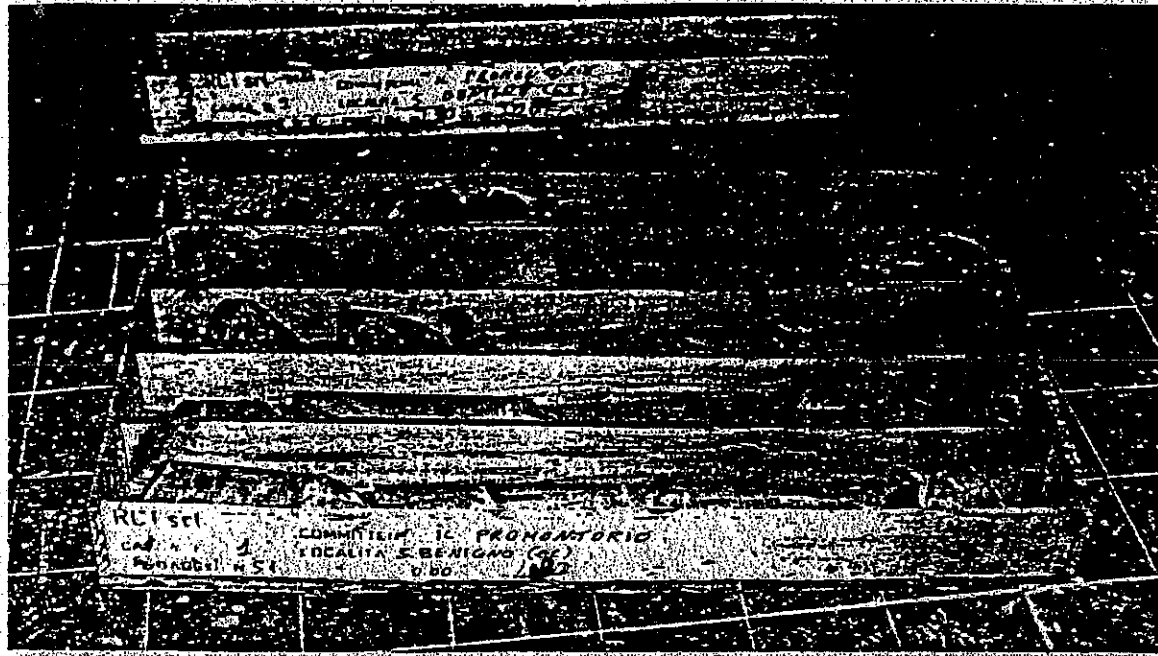
---

**TAV. 3**  
**DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA**



# SONDAGGIO S1

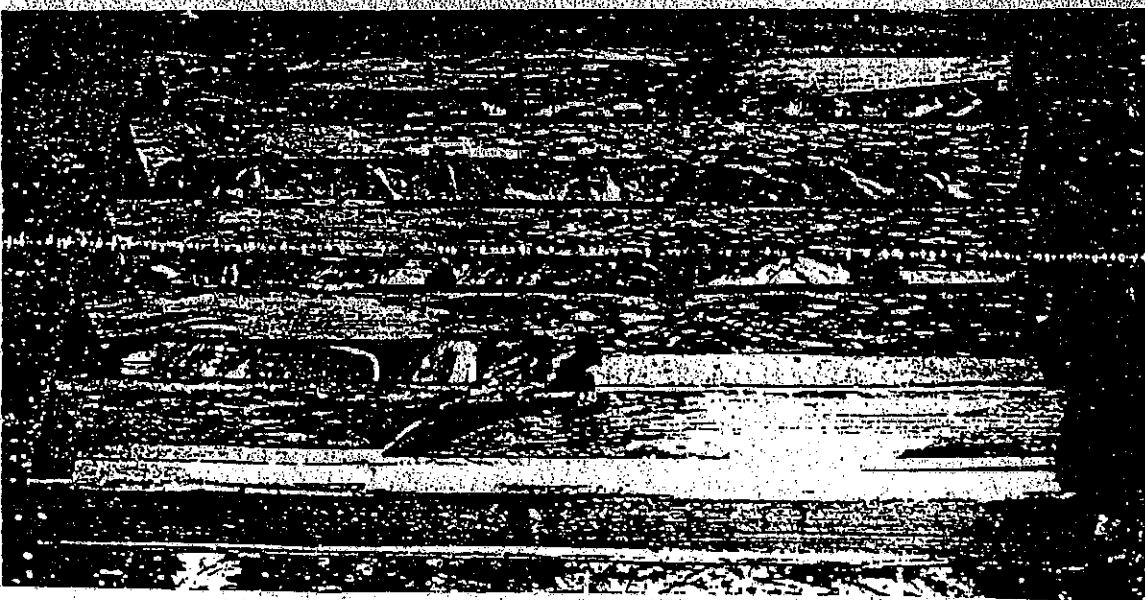
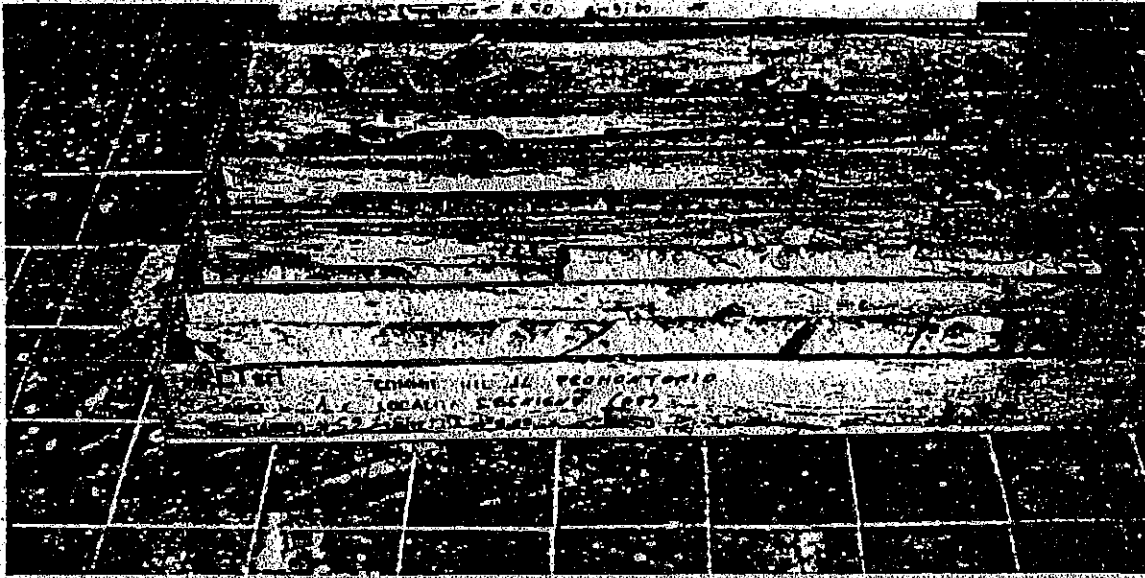
0.00 mt



12.00 mt

# SONDAGGIO S2

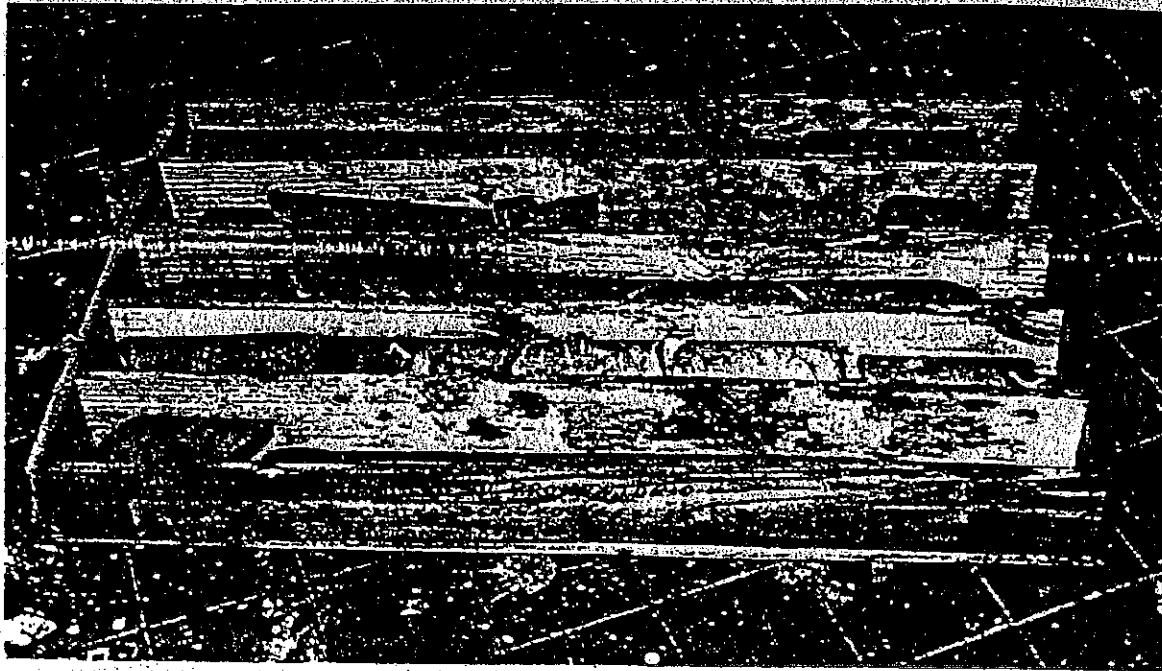
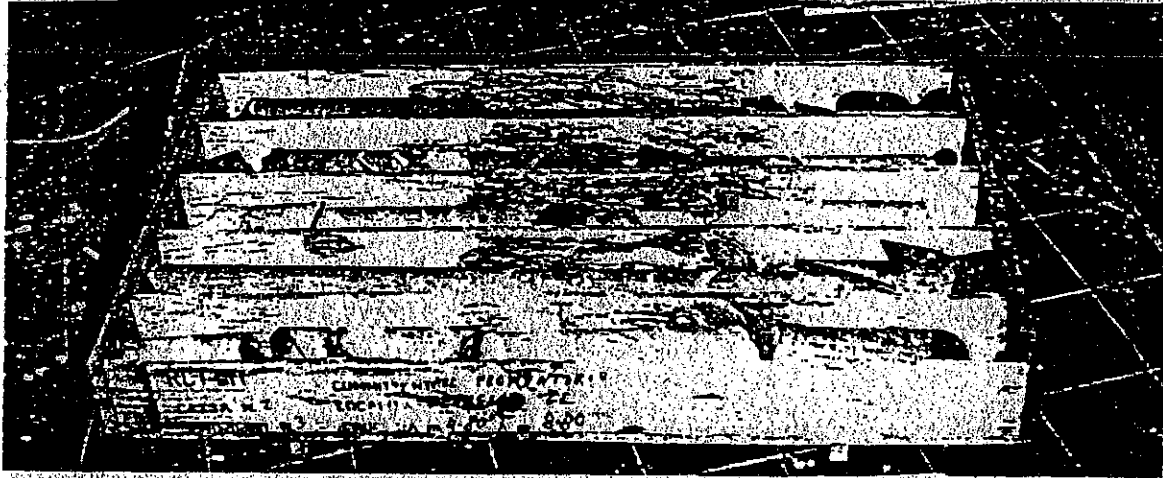
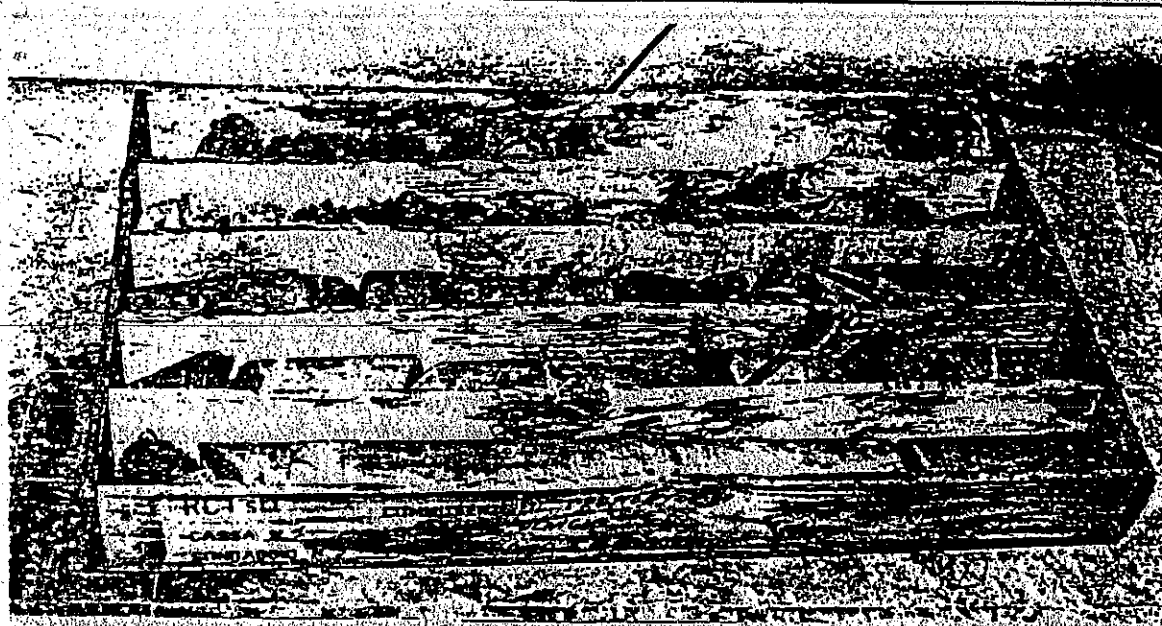
0.00 mt



12.00 mt

SONDAGGIO S3

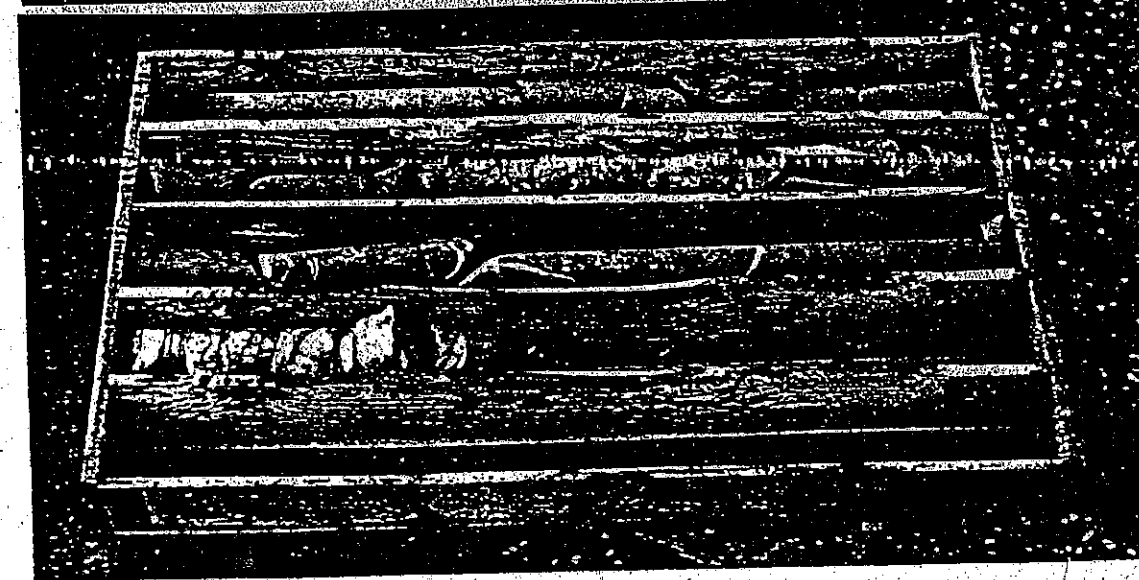
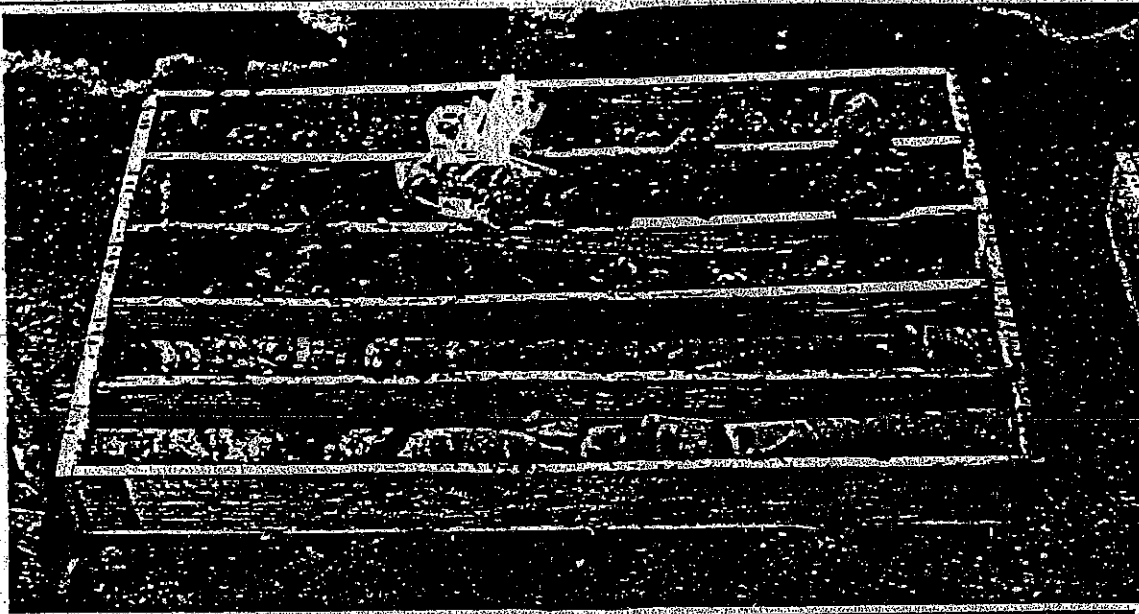
0.00 mt



12.00 mt

SONDAGGIO S4

0.00 mt



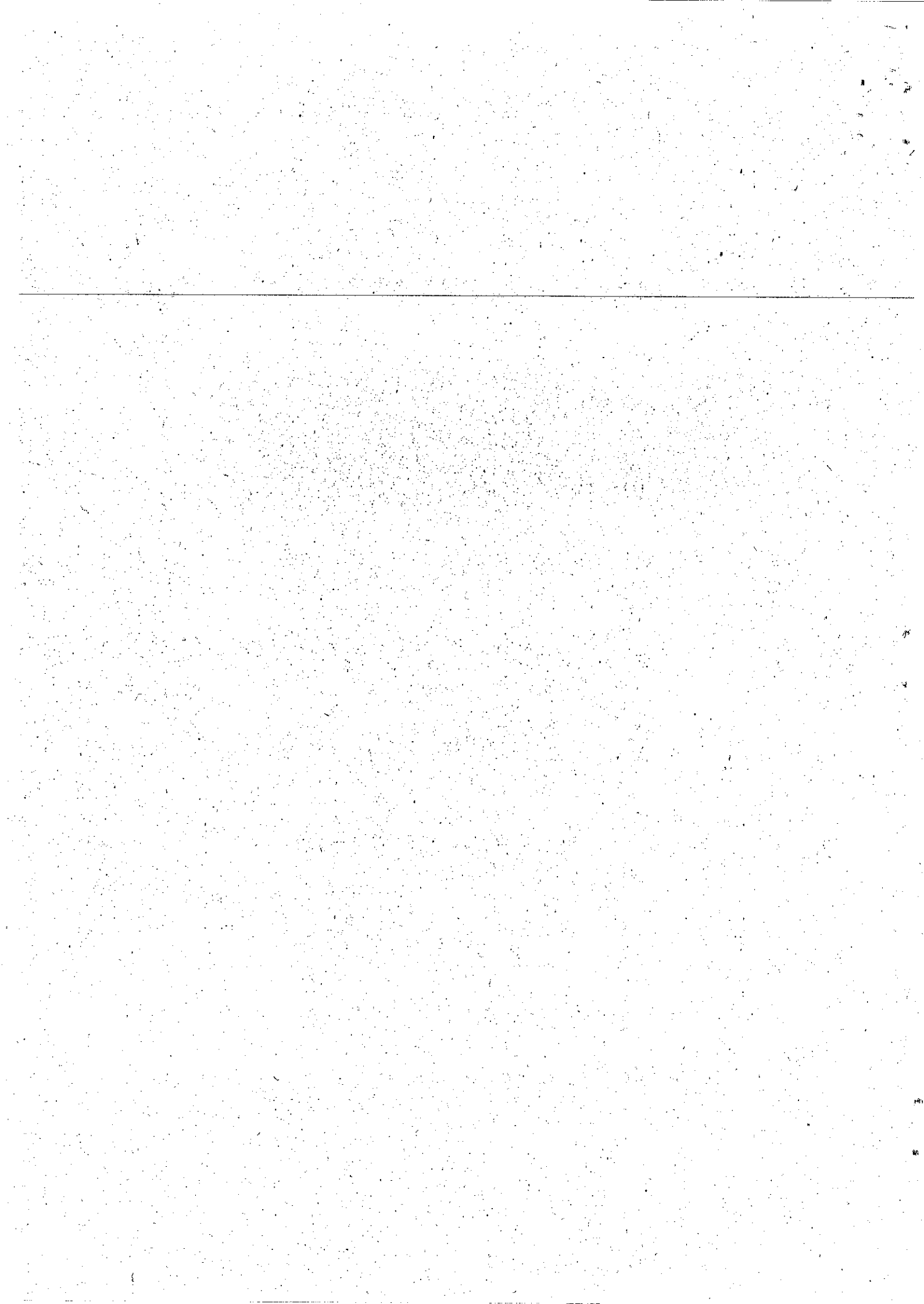
12.00 mt

Piano particolareggiato di San Benigno ad integrazione del P.P. approvato con D.P.G.R. n. 263 del 28.2.1985. Settori n. 1 - 2. Indagini geologiche e geotecniche di fattibilità ex D.M. 13.88 e Norme geologiche di attuazione P.R.G. Comune di Genova.

## RELAZIONE

Genova, 04.12.99

Studio di geologia tecnica e geologia applicata alla pianificazione territoriale  
dr. Geol. Enrico Pesenti, Piazza Luccoli 2/5, 16123, Genova, tel. 010/2474198





## **SOMMARIO**

### **1    PREMESSE**

1.1.   Incarico ed ubicazione

1.2.   Obiettivi e modalità di svolgimento delle indagini

### **2.    GEOLOGIA, GEOMORFOLOGIA ED IDROGEOLOGIA DELL'AREA**

### **3.    DATI DI INDAGINI GEOGNOSTICHE E/O RILEVAMENTI PRECEDENTI**

3.1.   Sondaggi meccanici per la costruzione della Sopraelevata di Genova

3.2.   Sondaggi meccanici per i Comparti 1-3-5 di San Benigno

3.3.   Esito dei sopralluoghi e rilevamenti

### **4.    CONCLUSIONI**

4.1    Ricostruzione geologica e caratterizzazione geotecnica di massima

4.2    Criteri di intervento e di sistemazione dell'area

4.3    Progetto esecutivo delle prospezioni geognostiche



## ALLEGATI

---

**TAV. 1 - Stralcio di "Carta delle più significative modificazioni  
di assetto geomorfologico ed idrogeologico  
(da E. Pesenti, Primo Stralcio del Piano Comunale  
di Protezione Civile, Genova 1990) scala 1: 5000**

**TAV. 2 - Carta delle indagini precedenti scala 1: 2000**

**TAV. 3 - Carta delle indagini geognostiche  
(da eseguire) scala 1: 2000**



## 1. PREMESSE

### 1.1. Incarico ed ubicazione

Lo scrivente ha ricevuto l'incarico delle indagini dalla Cooperativa a r.l. "Il Promontorio", Via B.Liguria 105 r, Genova, tramite la Mario Valle Engineering S.p.A. di Arenzano, relativamente ai settori n.1 e n.2 del Piano Particolareggiato di S.Benigno ad integrazione del P.P. approvato con D.P.G.R. n.263 del 28.2.1985.

Sono previste nel settore n.1 la realizzazione di tre edifici residenziali pluripiano, oltre a spazi commerciali e parcheggi, e nel settore n.2 la realizzazione di due edifici con funzione produttiva portuale.

### 1.2. Obiettivi e modalità di svolgimento delle indagini

Gli obiettivi assegnati alle indagini erano i seguenti:

- A) Verifica di fattibilità delle aree di progetto, fortemente urbanizzate, sotto il profilo geologico e geotecnico, tenendo conto di studi e ricerche eseguiti in precedenza dallo scrivente e dei dati di precedenti indagini geognostiche, eseguite in aree vicine, sicuramente utilizzabili per la caratterizzazione geologica dell'area e per una caratterizzazione geologica e geotecnica preliminare dei terreni di fondazione;
- B) Stesura di una relazione finale, a descrizione e commento degli studi ed indagini eseguiti, in conformità a quanto richiesto dal D.M.11.3.88 punto B e dalle Norme geologiche di attuazione del P.R.G. comunale, contenente criteri preliminari di intervento e di sistemazione idrogeologica dell'area ed il progetto esecutivo delle prospezioni geognostiche necessarie per la caratterizzazione geologica e geotecnica definitiva.

In relazione a quanto sopra lo scrivente ha utilizzato, per le indagini, dati geognostici a sua disposizione, provenienti dai sondaggi eseguiti per la costruzione della Sopraelevata di Genova (cfr. paragrafo 3.1.) e dai sondaggi relativi ai Comparti 1-3-5 di San Benigno recentemente urbanizzati, messi a disposizione dalla SEICOM S.p.A.

Sono inoltre stati utilizzati i dati geologici storici raccolti ed elaborati dallo scrivente nel corso dello studio eseguito per l'Assessorato alla Protezione Civile del Comune di Genova, concluso nell'Aprile 90, nell'ambito del "Piano Comunale di Protezione Civile, Attività Finalizzate alla Previsione ed alla Prevenzione del Rischio Geologico".

In particolare ci si è avvalsi dei dati geologici di cui alla "Carta delle più significative modificazioni di Assetto Geomorfologico ed Idrogeologico" a scala 1:5000, relativa all'Anfiteatro di Genova, allegata a stralcio in Tav. 1, integrati e verificati in sede di sopralluoghi diretti alle aree.

## 2. GEOLOGIA, GEOMORFOLOGIA ED IDROGEOLOGIA DELL'AREA

L'area in esame, che fa parte dell'ampio settore pianeggiante proveniente dallo sbancamento del colle di San Benigno, realizzato gradualmente a partire dal 1929 (apertura di Via di Francia), è interessata, sulla base dei dati geologici-storici a disposizione (cfr. Tavv. 1-2 degli allegati), dall'affioramento della formazione dei *calcari marnosi dell'Antola*, che venivano coltivati nell'antica Cava della Chiappella.

La formazione, tipicamente costituita da alternanze di calcari marnosi, marne calcaree, arenarie e calcareniti, con subordinate intercalazioni di argilloscisti e marnoscisti, si presentava in cava, come risulta da numerose rappresentazioni storiche, con banchi compatti subverticali, a franapoggio "favorevole" ossia con inclinazione maggiore del pendio, ed era denominata localmente pietra di Promontorio.

L'attività di cava, documentata a partire dal Medioevo fino ai giorni nostri, ha avuto l'effetto di cancellare il reticolo idrografico locale, ancora accennato nell'800 come risultava dall'esame della Carta del Porro (1938), per cui oggi l'andamento delle acque superficiali è guidato soltanto dalle pendenze collegate alla viabilità ed ai piazzali impermeabilizzanti esistenti.

L'assetto dei calcari "in cava" quale risultava dalle fotografie e dalle rappresentazioni "storiche" ha trovato conferma sostanzialmente nei residui affioramenti, pur limitati data l'urbanizzazione dell'area, rinvenuti nel settore 1 ed in particolare nel settore 2, in aree oggetto di precedenti indagini (cfr. par. 3.3), da attribuire alla formazione dei calcari marnosi dell'Antola - subaffiorante o affiorante, salvo modesti riporti di origine antropica.

A ponente del settore 2 è ubicato il contatto tra i calcari marnosi dell'Antola e le argilliti con livelletti calcarei del Flysch di Busalla descritte da L. CORTESOGNO e D.HACCARD in "Note illustrative alla carta geologica della zona Sestri-Voltaggio", Mem.Soc.Geol. It., Vol.28, 1984, che pertanto non interessa le aree progettuali.

### 3. DATI DI INDAGINI GEOGNOSTICHE E/O RILEVAMENTI PRECEDENTI

#### 3.1. Sondaggi meccanici per la costruzione della Sopraelevata

Con riferimento ai Sondaggi indicati in Tav. 2 con le sigle SA, SB, SC, relativi al raccordo tra la Sopraelevata, Via Cantore e l'Autostrada - i sondaggi sono stati eseguiti a rotazione - si osserva che:

- il sondaggio SA ha attraversato, al di sotto di una vecchia massicciata e di materiale di riporto fino a - 2m dal p.c., "scisti calcarei fratturati" alternati con altri disfatti e con intercalazioni limose fino a - 8m dal p.c., seguiti da scisti calcarei prevalentemente compatti con intercalazioni molto alterate fino a - 15 m (fine sondaggio);
- i sondaggi SB-SC hanno evidenziato, sotto riporti da 1,60 m a 3,00 m, livelli di argilloscisti calcarei grigio-nerastri molto alterati, mediamente, o disfatti, con intercalazioni falcose e/o limose, fino a -16 m ca.

I sondaggi S1, S11, S16, eseguiti lungo il tracciato della Sopraelevata (cfr. Tav.2) hanno evidenziato:

- nei sondaggi S1 ed S11 la presenza di calcare marnoso piuttosto compatto, con vene di quarzo; a partire da meno di 1 metro dal p.c.;
- in S16 calcare marnoso più fratturato e scistoso a partire da -2,25 m dal p.c. fino a - 9,15 m (fine sondaggio).

L'esame complessivo dei dati geognostici, con particolare riferimento ai sondaggi SA, SB, SC, evidenzia una *zona di fratturazione ed alterazione collegata al contatto* tra calcari marnosi, ad Ovest, ed argilloscisti, ad Est, indicata in Tav. 2, che non interferisce con i Settori 1 e 2 come già evidenziato

nel par.2.

### 3.2. Sondaggi meccanici per i Comparti 1-3-5 di San Benigno

La documentazione di carattere geognostico messa a disposizione dalla SEICOM S.p.A. ed a firma del Prof. Geol. A. BELLINI di Genova si riferisce a due aree distinte, delimitate indicativamente in Tav.2 con le sigle 5A, 5B, 1, 3A e 3B:

- l'area tra Via di Francia e Via Cantore, (5A e 5B) - al di sotto dei riporti di sistemazione si sono rinvenuti calcari marnosi e marnoso-arenacei abbastanza sani, "con rare e sottili intercalazioni argillitiche"; l'esame degli affioramenti ancora presenti (a lato del Palazzo Lancia) evidenzia condizioni di avanzata fratturazione;
- l'area attorno a Via De Marini (1, 3A e 3B) - ha evidenziato la presenza prevalente di argilliti con soletti calcarei, ricoperte da depositi marini recenti, con passaggio "nel settore orientale", ossia a confine con il Settore 2 in esame, a calcari marnosi sani a giacitura subverticale; *lo spessore dei depositi recenti, da sabbioso-limosi a sabbioso-ghiaiosi, varia da 12-13 a 20 m ed oltre;*

*I livelli di falda misurati nel corso dei sondaggi variano da - 5-6 m fino a - 7-8 m dal p.c., nell'ambito dei depositi incoerenti.*

### 3.3 Esito dei sopralluoghi e rilevamenti.

I sopralluoghi eseguiti nell'area a Sud della Caserma VV.FF., all'atto dei lavori di sbancamento per la esecuzione della strada di accesso e collegamento con l'area portuale, hanno evidenziato al disotto del piano di sbancamento attuale, a meno di 1 mt dal p.c. la presenza di affioramenti di calcare marnoso a giacitura subverticale (cfr. Tav. 2 degli allegati) aventi direzioni N10W, con immersione subverticale.

Gli affioramenti rilevati ad Est di Via Ballaydier, oggetto di un'altra relazione da parte dello scrivente (cfr. area con sigla B1 in Tav.2) presentavano invece, pur con immersione subverticale, direzione attorno a N30E, collegata probabilmente ad un assetto anticlinalico, con variazioni locali di direzione, su cui si inseriva la cava della Chiappella.



Le condizioni di conservazione degli affioramenti, limitatamente a quanto osservabili, sono buone, in banchetti di spessore decimetrico abbastanza sani.

Il dosso roccioso tra Via di Francia e Via Milano, ultimo relitto del promontorio di San Benigno, è impostato su banchi calcarenitici in discrete condizioni di conservazione, con direzione NS ed immersione verso Est di circa 60°, a conferma delle variazioni locali sopraindicate; in ogni caso non si possono escludere zone di fratturazione ed alterazione, collegate alla tettonica "rigida" dei calcari marnosi ed alle variazioni di direzione riscontrate.

## 4 CONCLUSIONI

### 4.1 Ricostruzione geologica e caratterizzazione geotecnica di massima.

Gli affioramenti rilevati nel corso dei sopralluoghi e rilevamenti diretti e/o rinvenuti nel corso delle indagini geognostiche commentate consentono di attribuire l'area in esame alla formazione dei calcari marnosi dell'Antola, con condizioni di assetto e conservazione nella media discrete.

La conoscenza storica della zona indica l'esistenza al di sotto dell'edificio più a Sud tra quelli in progetto (cfr. Tav.1 degli allegati) nel punto di quota 11.9 nelle Tavv.1 -2, di due gallerie rifugio, che potranno essere investigate, ove necessario, all'atto delle indagini geognostiche da eseguire.

I livelli calcarei rilevati possono essere compresi, in base a quanto osservato, nella classificazione dell'ammasso roccioso secondo la proposta di Muller (Bieniawski, 1973) di cui alla pagina seguente, tra gli ammassi rocciosi resistenti, ossia con angolo di attrito interno superiore a 40° e coesione inferiore a 2 Kg/cm<sup>2</sup>, mentre il peso di volume è noto, dall'esperienza, come attorno a 2,4 t/m<sup>3</sup>.

### 4.2 Criteri di intervento e di sistemazione dell'area

In relazione ai dati a disposizione entrambi i settori 1 e 2 si presentano idonei ai previsti interventi sotto il profilo geologico e geotecnico, con gli approfondimenti di indagine di cui al successivo par. 4.3 e con l'utilizzo dei seguenti criteri, ottimizzabili col progredire della progettazione:

- riferimento con fondazioni dirette e continue, opportunamente collegate e dimensionate in relazione ai carichi di progetto ed alla loro distribuzione, al substrato dei calcari marnosi dell'Antola che può consentire dall'esperienza, in caso di continuità su tutta l'area di fondazione di buone condizioni di conservazione e di assetto, pressioni ammissibili di almeno 5-6 kg/cm<sup>2</sup> in condizioni di sicurezza;
- all'eventuale presenza di zone di alterazione all'interno dei calcari si potrà ovviare invece con approfondimento delle fondazioni, previa asportazione dei livelli alterati, e/o con bonifiche in fondazione mediante cls. magro, riducendo inoltre i carichi;

Ulteriori e definitivi criteri saranno forniti al completamento delle indagini geognostiche "esecutive".

#### 4.3 Progetto esecutivo delle prospezioni geognostiche

Con riferimento alla carta di ubicazione dei sondaggi in Tav. 3 si sono indicate le indagini geognostiche necessarie per le finalità di cui al punto B) del par.1.2., consistenti in n. 4- 5 sondaggi meccanici a rotazione, spinti fino alla profondità di 12 -15 m dal p.c. secondo le esigenze di progettazione ed a supporto della stessa.

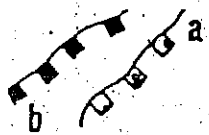



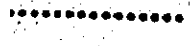

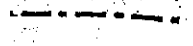


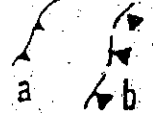




L'esecuzione dei sondaggi indicati dovrà consentire di definire in dettaglio la stratigrafia dei terreni di fondazione al fine di valutare l'indice di qualità della roccia (RQD) e consentirne la parametrizzazione geotecnica, oltre a rilevare la eventuale presenza di circolazione idrica in zone calcaree fratturate.

Genova, 04.12.99

dr.Geol. Enrico Pesenti

L E G G E N D A

ASSETTO GEOLOGICO e GEOMORFOLOGICO

-  Limite di ciglio di cava (a) dal rilievo del Porro (1838)  
(b) stato attuale.-
-  Cave attive.-
-  Cave inattive.-
-  Gallerie di accesso ad ascensori e funicolari.-
-  Gallerie ferroviarie e metropolitane.-
-  Gallerie - ricovero.-
-  Gallerie stradali.-
-  Discariche.-
-  Limite indicativo di rilevati/riporti di notevole (a) o  
media (b) estensione areale.-
-  Limite superiore di sbancamento significativo (a) e  
limite inferiore (b).-
-  Versanti instabili in materiali rocciosi.-
-  Versanti instabili in materiali sciolti.-
-  Dissesti storici sistemati.-
-  Dissesti recenti sistemati.-

Assetto idrogeologico ed idrologico

a  
b  
c  
Corsi d'acqua: tratti liberi (a), tratti tombinati o in  
sotterraneo (b), antichi alvei (c)

/// Erosione dell'alveo eventualmente associata a lesioni  
dei manufatti.-

☼ Antiche cisterne tutt'ora esistenti.-

☼ Sorgenti attuali.-

\* Sorgenti storiche.-

○ Pozzi attuali.-

● Pozzi storici.-

1 Riferimento n° di scheda di ricerca.-

Base geologica di riferimento

MA MP DF  
Limiti tra le formazioni geologiche:

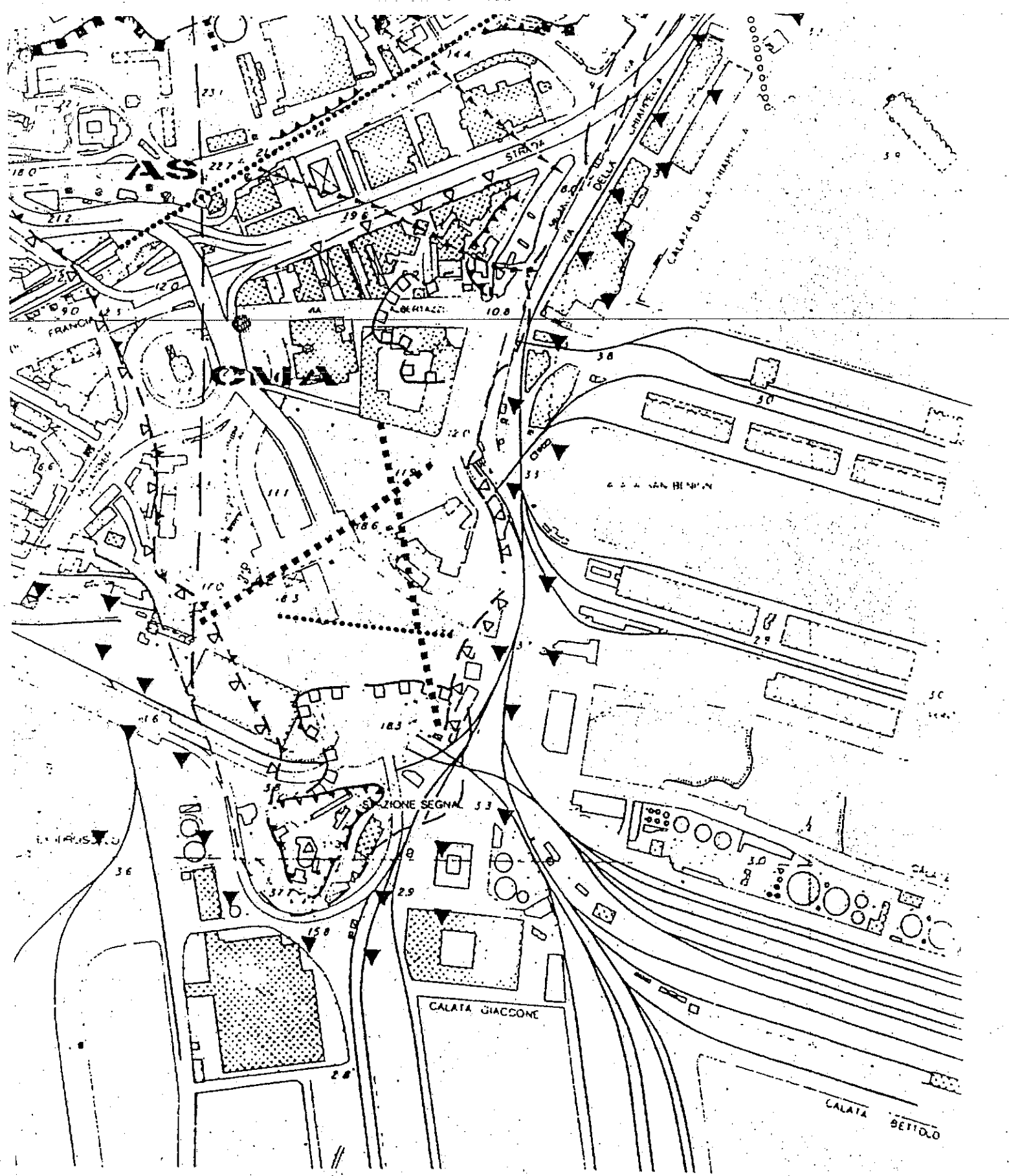
CMA= calcari di M.te Antola;

MP = M.te di Piccapietra;

AS = argilloscisti della V. Polcevera;

DF = detrito di falda, eluvio, colluvio.-

—  
Faglie e loro probabile prosecuzione.-



TAV.1

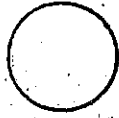
Stralcio di "Carta delle più significative modificazioni di assetto geomorfologico ed idrogeologico (da E. Pesenti, Primo stralcio del Piano Comunale di Protezione Civile, Genova, 1990) scala 1:5000



## LEGENDA

S<sub>1</sub>.....S<sub>16</sub>  
SA.....SC

Sondaggi eseguiti per la costruzione della Sopraelevata di Genova (rif.to sigle originali stratigrafie di progetto)



Aree interessate da indagini geognostiche per il progetto di San Benigno nel periodo 1979-1982

AS ◀ ▶ CMA

Limite tra gli argilloscisti della Val Polcevera (AS) ed i calcari marnosi dell'Antola (CMA), tratto da studi ed indagini precedenti

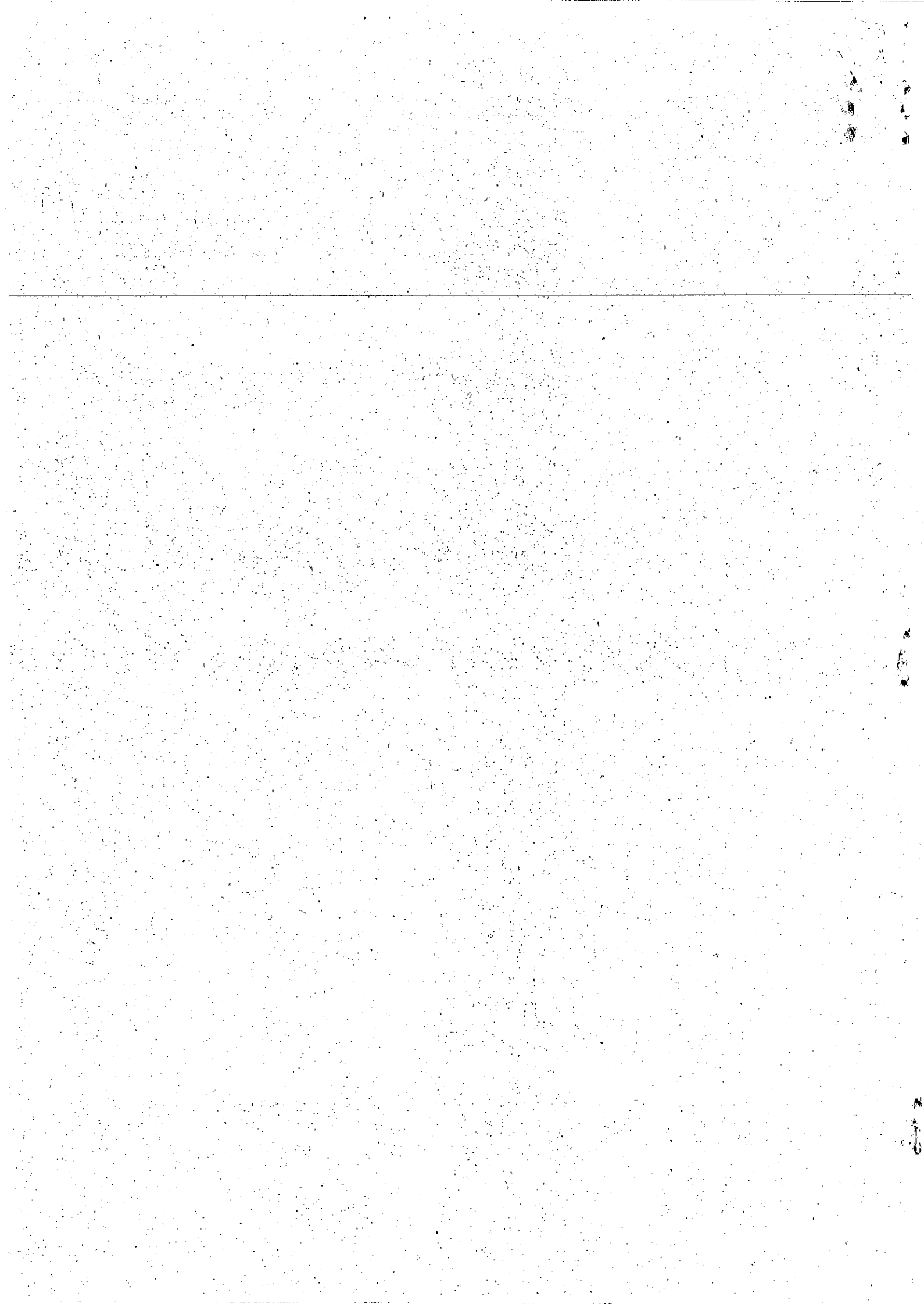


Calcari marnosi affioranti e/o subaffioranti

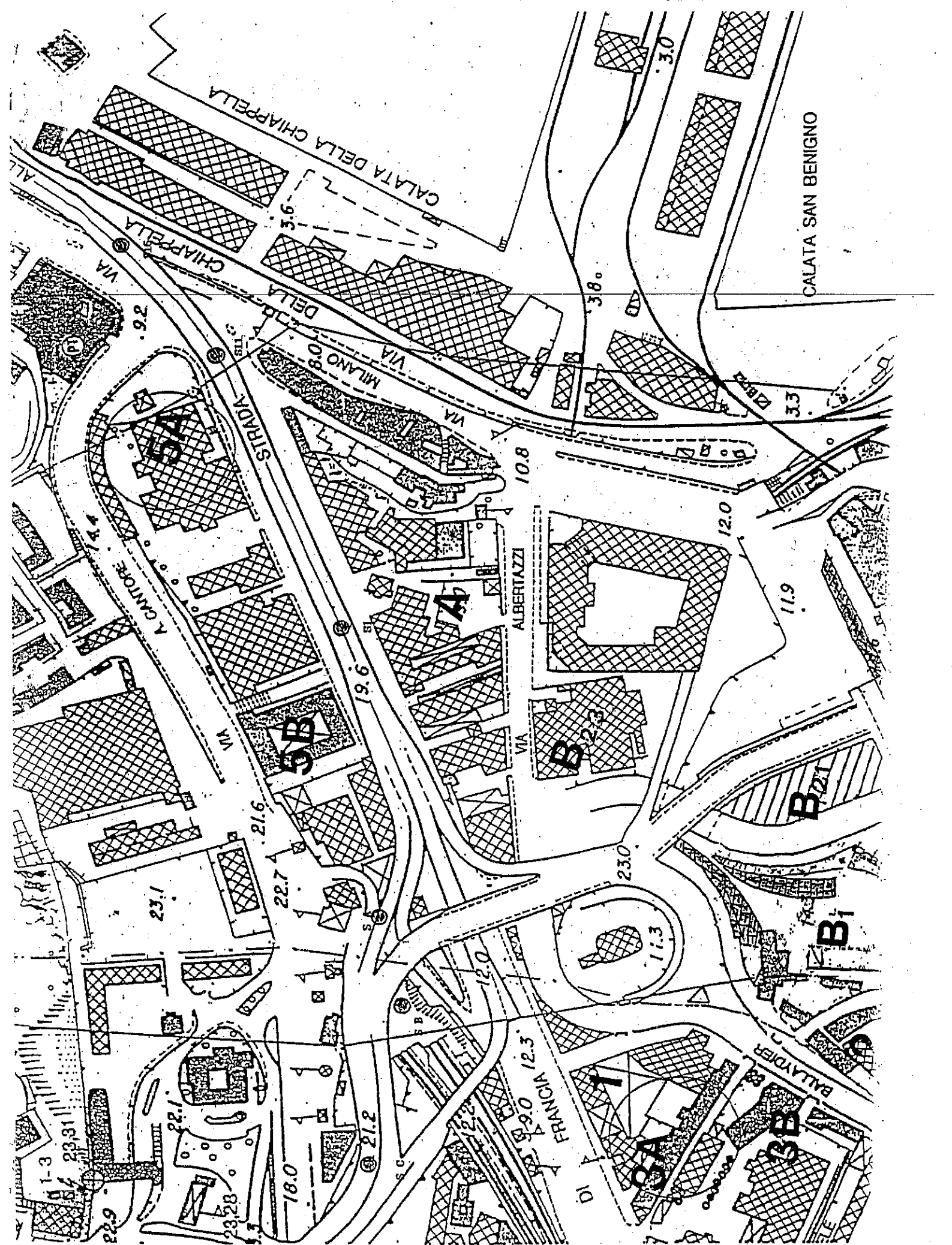


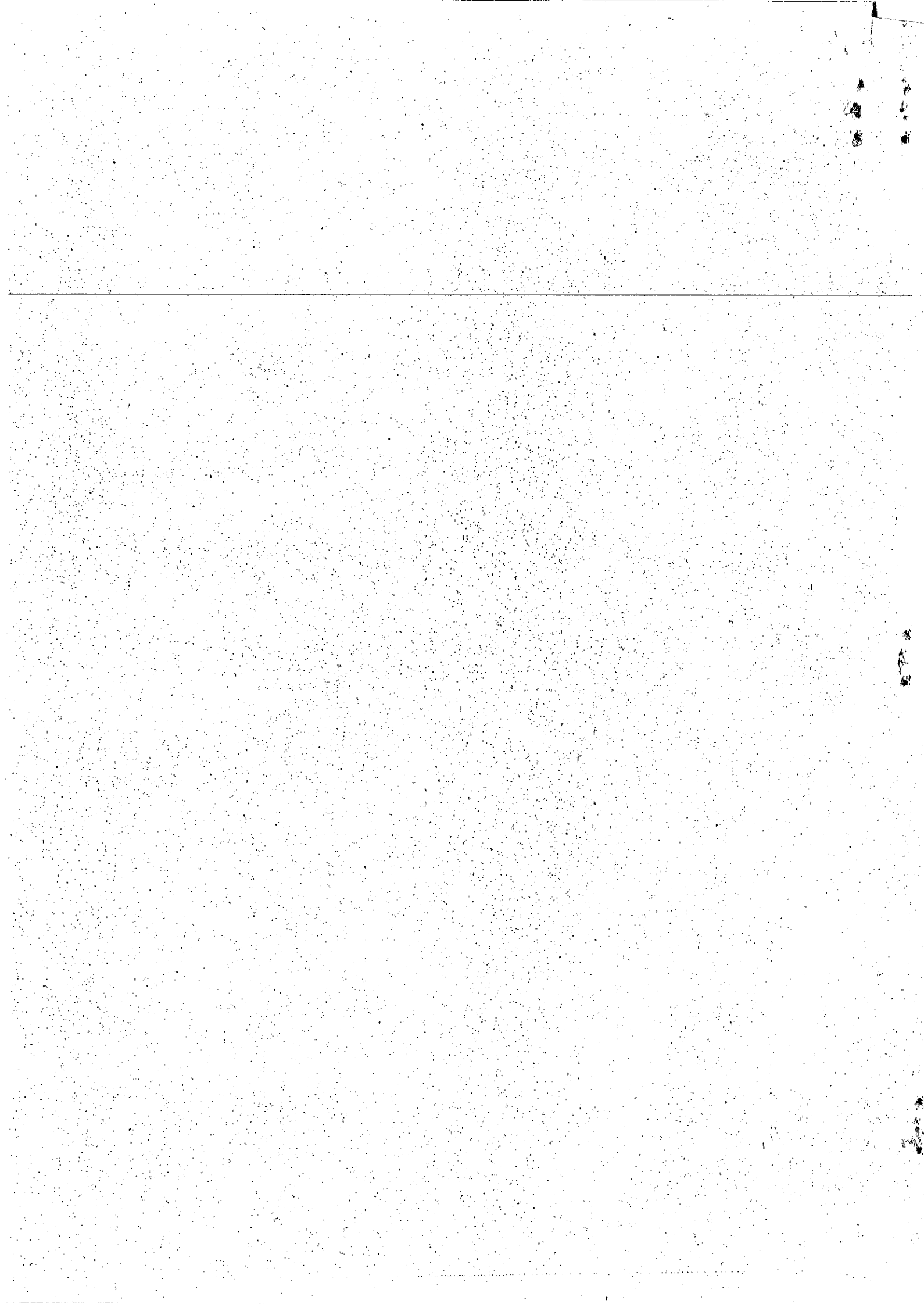
Strati verticali

TAV. 2 - Carta delle indagini precedenti  
scala 1:2000











**DIREZIONE TERRITORIO, MOBILITA',  
SVILUPPO ECONOMICO ED AMBIENTE  
SETTORE PIANIFICAZIONE URBANISTICA**

È integrante della proposta di deliberazione n. 63/2001 del 2  
 con 118.9  
 APPROVAZIONE DELLO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO RELATIVO  
 ALLA ZONA DEL PROMONTORIO DI SAN BENIGNO CIRCOSCRIZIONE II  
 CENTRO OVEST NELL'AMBITO DEL DISTRETTO AGGREGATO N. 38 FRONTE  
 PORTA SAMPIERDARENA.  
 APPROVAZIONE DELLO SCHEMA DI CONVENZIONE QUADRO RELATIVO  
 ALLA DEFINIZIONE DEGLI ASPETTI URBANISTICI E DEI RAPPORTI  
 ECONOMICI-PATRIMONIALI AFFERENTI L'ATTUAZIONE DEL SUCCITATO  
 SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO.

**PARERE TECNICO (Art. 49 c.1 D.Lgs n. 267/2000)**

Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento.

Il Dirigente Responsabile  
 Arch. Paola Petacchi

**ATESTAZIONE COPERTURA FINANZIARIA (Art. 153 C.5 D.Lgs. N.267/2000)**

Il punto 5) del dispositivo è stato visto di  
 copertura finanziaria.

27/12/2001

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO  
 (Dott. Guido Barberis)

**PARERE REGOLARITA' CONTABILE (Art. 49 c.1 D.Lgs.n.267/2000)**

Favorevole

27/12/2001

IL DIRIGENTE DI SETTORE  
 Dr. STEFANIA VILLA

**PARERE DI LEGITTIMITA' DEL SEGRETARIO GENERALE  
 (Ordinanza Sindacale n. 247/97 confermata con Ordinanza Sindacale n.185/98)**

Parere favorevole sulla legittimità, per  
 quanto riguarda alla mancata copertura finanziaria,  
 oggi, della somma costituente l'esecutivo ex art. 18  
 legge quadro sui lavori pubblici.

IL SEGRETARIO GENERALE SUPPLENTE  
 (Dott. Giuseppe Pellegrini)

27.12.2001

