COMUNE DI GENOVA

118 0 0 - DIREZIONE URBANISTICA, SUE E GRANDI PROGETTI
Proposta di Deliberazione N. 2016-DL-334 del 31/10/2016

PROCEDIMENTO D'INTESA STATO-REGIONE AI SENSI DELL'ART. 81, COMMA 3, DEL D.P.R. 617/1977 COSÌ COME MODIFICATO DAL REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE APPROVATO CON SUCCESSIVO D.P.R. N. 383/1994 S.M. E I. – COSTRUZIONE DELLA NUOVA TORRE PILOTI DEL PORTO DI GENOVA. PARERE DEL COMUNE DI GENOVA

Il Presidente pone in discussione la proposta della Giunta al Consiglio Comunale n. 49 in data 3 novembre 2016;

Su proposta dell'Assessore all'Urbanistica Stefano Bernini;

Premesso:

- che con deliberazione del Consiglio Comunale n. 57 del 24 novembre 2015 "Accettazione, ai sensi dell'art. 79 comma 3, lettera b) punto 3), della l.r. 11/2015, delle prescrizioni della Regione Liguria e della Città Metropolitana di Genova comportanti adeguamento degli atti del PUC. Adeguamento della documentazione di piano in recepimento della variante sostanziale al Piano di Bacino del torrente Polcevera approvata con delibera di Consiglio della Città Metropolitana n. 26 del 25 giugno 2015 e rettifica di errori materiali", il Comune ha accettato tutte le indicazioni degli Enti sovraordinati inerenti il nuovo PUC, approvato con deliberazione consiliare n. 42 del 30 luglio 2015;

- che con Determinazione Dirigenziale n. 2015-118.0.0.-18 della Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti del Comune è stata formalizzata la determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi decisoria sul PUC di Genova e, a seguito di pubblicazione ai sensi dell'art. 79 , comma 3, lettera b, punto 3), della L.R. 11/2015, il PUC è entrato in vigore dal 3 dicembre 2015;

Premesso inoltre:

- che Autorità Portuale di Genova, con nota n. 14883/P del 20 luglio 2016, ha richiesto, al Provveditorato Interregionale OO.PP. Piemonte Valle D'Aosta Liguria, l'attivazione della procedura di perfezionamento dell'Intesa Stato/Regione (art. 81 del D.P.R. 616/77 e D.P.R. n. 383/1994), ai fini della realizzazione della nuova Torre Piloti, localizzata nella Nuova Darsena Nautica nel Comune di Genova;

- che Autorità Portuale, in riferimento alla realizzazione della nuova Torre Piloti, ha richiesto in particolare, ai sensi art. 2 D.P.R. 383/1994, l'accertamento della conformità alle previsioni ed alle prescrizioni del vigente PUC del Comune di Genova;

- che Regione Liguria, con nota prot. n. PG/2016/170134 del 29 luglio 2016 acquisita agli atti della Conferenza dei Servizi in sede referente presso il Provveditorato alle OO.PP., ha ritenuto l'intervento non compatibile con le previsioni e le prescrizioni dello S.U.G. vigente "*fatte salve le ulteriori e*

necessarie verifiche di competenza del Comune di Genova nell'ambito della gestione del proprio Piano Urbanistico";

- che, in data 4 agosto 2016, si è tenuta, presso il Provveditorato Interregionale OO.PP. – Sede Coordinata di Genova – la conferenza dei servizi, riunita in seduta referente, relativa al progetto per la nuova Torre Piloti;

- che, in quella sede, il Comune di Genova ha evidenziato che la nuova opera pubblica comporta l'inserimento di una funzione portuale all'interno di un ambito a prevalente funzione urbana, circostanza che rende il progetto non conforme alla disciplina urbanistica del Piano Urbanistico vigente;

Dato atto:

- che il sito individuato per la realizzazione dell'opera ricade all'interno dell'Ambito RFK 7 del Piano Regolatore Portuale (2001) il quale, definendo questa porzione di territorio come a prevalente funzione urbana, demanda allo strumento urbanistico comunale la disciplina e la regolazione del livello di modificabilità dell'area;

- che il vigente Piano Urbanistico Comunale di Genova inserisce l'area all'interno del Settore 1 del più ampio Distretto di Trasformazione n. 20 "Fiera-Kennedy" che, tra l'altro, prevede la realizzazione di un complesso di opere volte a destinare la Darsena Nautica a servizio dei grandi yacht ed alle attività diportistiche sportive, con mantenimento delle opere a mare e dei piazzali esistenti, rendendo disponibili gli specchi acquei, i piazzali e le aree riservate alla fruizione pubblica alle attività ed ai servizi speciali fieristici del salone nautico della Fiera Internazionale di Genova nei periodi dedicati;

- che, in particolare, per il settore 1, il PUC rinvia ai contenuti dell'Accordo di Programma sottoscritto il 7 maggio 2003, come specificati nel Progetto Unitario approvato con deliberazioni di Giunta Comunale n. 340/2010 e n. 386/2010;

Rilevato inoltre:

- che, come evidenziato nella Relazione Urbanistica Istruttoria, che richiama la Relazione Paesaggistica, allegata al progetto della nuova Torre Piloti, la "*scelta dell'area, in ragione delle necessità di urgenza e sicurezza sopraesposte è stata studiata in relazione all'apertura del campo visivo ed all'immediata disponibilità ed è stata definita attraverso un processo di condivisione fra Capitaneria di Porto e Corpo Piloti. Il sito prescelto è collocato di fronte alla Fiera di Genova, a tergo della diga di protezione verso il mare. Il progetto proposto, la cui la cui donazione da parte dell'Architetto Renzo Piano e delle Società collegate è stata esaminata ed approvata dal Comitato Portuale del 29 luglio 2015, rappresenta il connubio tra (*dal*)la riconosciuta eccellenza professionale dei progettisti e la loro propedeutica, approfondita verifica dei profili operativi con l'Autorità Marittima ed il Corpo dei Piloti*.";

- che la nuova Torre Piloti è collocata nel "gomito" sud/est della diga di protezione dal mare della Darsena Nautica, con i suddetti due lati protetti dalla diga, il lato nord confinante con il piazzale del comparto 1 del Progetto Unitario ed il lato ovest con lo specchio acqueo interno alla darsena;

- che, inoltre sono previsti pontili galleggianti per l'attracco delle pilotine a servizio dei piloti e la realizzazione di un parcheggio di servizio coperto, disposto su due piani nella porzione dell'edificio verso il muro della diga;

- che nello specchio acqueo della Nuova Darsena, antistante la sede del Corpo dei Piloti (base della torre), è prevista la collocazione di un pontile galleggiante riservato all'ormeggio di n. 5 imbarcazioni (pilotine) di lunghezza media prossima ai 12 mt e larghezza massima di circa 4 mt e che tale

previsione richiede, permanentemente, il mantenimento degli ormeggi a disposizione dei Piloti, anche durante il Salone Nautico, periodo nel quale, dovrà sempre essere garantito lo specchio acqueo libero da ostacoli, necessario per le manovre di ormeggio che per l'ingresso/uscita dalla Nuova Darsena;

Considerato:

- che in ragione di quanto espresso dalla Regione Liguria che, con nota prot. n. PG/2016/170134 del 29 luglio 2016, ai sensi art. 2 del citato D.P.R. 383/1994, ha accertato la non conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi comunali, è necessario verificare, sotto il profilo urbanistico, se l'opera proposta sia compatibile con gli obiettivi e gli indirizzi sottesi alla pianificazione urbanistica comunale, se l'attuazione della stessa possa in qualche modo alterare le previsioni infrastrutturali e strategiche del Comune, sia in riferimento al PUC vigente, sia con riferimento alla pianificazione di dettaglio vigente sull'area;

- che gli effetti di modifica al PUC sono ampiamente descritti ed esaminati nella "Relazione Urbanistica Istruttoria" datata 28 ottobre 2016, allegata quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

- che inoltre, trattandosi di procedimento la cui approvazione può produrre modifica del PUC, ai sensi dell'art. 3, comma 4, del D.P.R. n. 383/1994, ai fini dello svolgimento della fase di pubblicità-partecipazione, il Provveditorato Interregionale OO.PP. Piemonte Valle d'Aosta Liguria, sede coordinata di Genova, congiuntamente con il Comune di Genova, ai sensi degli artt. 61 e 58, comma 7, della legge Regione Liguria 4 settembre 1997, n. 36 e s.m.i., previo specifico avviso pubblicato sui rispettivi siti informatici e sul B.U.R.L. del 21 settembre 2016, hanno pubblicato sui propri siti informatici e depositato a libera visione del pubblico, per un periodo di trenta giorni consecutivi, cioè dal 22 settembre al 22 ottobre 2016, gli atti presentati, compresa la richiesta di modifica del PUC, unitamente al verbale della seduta della Conferenza referente del 4 agosto 2016;

- che nel periodo di pubblicità-partecipazione non sono pervenute osservazioni, ne memorie o altri documenti inerenti la proposta di modifica al PUC;

Considerato ancora:

- che Renzo Piano Building Workshop (RPBW), ha donato alla città e quindi alle Amministrazioni competenti per la pianificazione dell'area e firmatarie dell'Accordo del 2003 (Regione Liguria, Comune di Genova, Autorità Portuale di Genova), il disegno progettuale che interessa la zona compresa fra il Porto Antico e Punta Vagno, denominato "*Blueprint*";

- che la Civica Amministrazione con deliberazione della Giunta Comunale n. 185 del 30 luglio 2015 ha accettato la donazione dell'arch. Renzo Piano e del "R.P.B.W." del "*Blueprint per Genova*", un disegno d'assieme contenente un approfondimento paesaggistico, infrastrutturale ed urbanistico relativo alle aree di Levante del Porto di Genova, comprese tra Calata Gadda e Punta Vagno;

- che il progetto si sviluppa lungo un ampio canale che dalle aree del Porto Antico arriva sino alla Darsena Nuova, costeggiato da un percorso pedonale continuo tra il Porto Antico e Piazzale Kennedy, con l'intento di proseguire la riqualificazione attuata negli anni '90 nelle aree dell'Expo, e restituire alla città un'altra consistente porzione di affaccio al mare;

- che l'ipotesi progettuale, tra l'altro, si pone l'obiettivo di far coesistere le funzioni portuali con quelle urbane, ricercando risultati ottimali sfruttando le possibilità di razionalizzazione ottenibili attraverso la rimodulazione degli specchi acquei e degli spazi da destinare alle diverse funzioni urbane e portuali;

- che, successivamente, con deliberazione della Giunta Comunale n. 16/2016 "Indirizzi in ordine all'attuazione del Blueprint", la Civica Amministrazione, per quanto attiene le aree di proprietà comunale individuate dal Blueprint, evidenzia che il progetto può essere sviluppato indipendentemente dalla tempistica delle rimanenti porzioni ricadenti in area demaniale marittima;

- che, in attuazione della Deliberazione della Giunta Comunale del 29 gennaio 2016 n° 16, il Comune di Genova ha indetto un concorso d'idee (art. 156 D.Lgs. n. 50/2016), d'intesa con SPIM, finalizzato alla acquisizione di una proposta ideativa per la progettazione degli aspetti urbanistici, architettonici, tecnologici ed economici proposti nel disegno d'assieme "*Blueprint per Genova*";

Rilevato:

- che, come evidenziato nella Relazione Urbanistica Istruttoria datata 28 ottobre 2016, allegata quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, Autorità Portuale, con la proposta progettuale di che trattasi, prospetta un aggiornamento del Progetto Unitario, volto a individuare la nuova funzione "servizi alla nave" e a prevedere un suo inserimento tra quelle previste all'interno dei Comparti 2 e 3;

- che l'aggiornamento proposto, confermando l'impostazione del Progetto Unitario fondata su una articolazione di funzioni e usi ripartita sui differenti Comparti, opera le modifiche di seguito rappresentate:

- Inserimento della nuova funzione "servizi alla nave".
- Rettifica dei confini dei Comparti e dei limiti di edificabilità.
- Ridisegno della viabilità carrabile al servizio della darsena, il cui nuovo tracciato scorre in fregio al nuovo prospetto dell'edificio.
- Delimitazione di una porzione dello specchio acqueo dedicata all'ormeggio e alle manovre delle pilotine.
- Ridefinizione dei parcheggi pertinenziali in relazione al nuovo assetto funzionale, con collocazione di quelli pertinenziali alla funzione "servizi alla nave" all'interno dell'edifico Torre Piloti.
- Rimodulazione delle superfici destinate a Pubblici Servizi e Servizi privati accessori alla Darsena.
- Rimodulazione dei franchi di inedificabilità a fronte dell'innalzamento parziale del muro paraonde.
- Rettifica delle altezze massime edificabili così da poter realizzare l'elemento verticale della torre.
- Modifiche puntuali alle Norme del Progetto Unitario necessarie per dare coerenza con la nuova previsione.

- che, in considerazione della funzione urbana prevista dalla pianificazione comunale e portuale, Autorità Portuale precisa che la presenza della nuova Torre Piloti non comporta interdizioni alla pubblica fruibilità della nuova Darsena Nautica e della passeggiata, non essendo previsti "varchi" doganali/portuali o altre limitazioni connesse alla nuova funzione;

- che, come evidenziato nella Relazione Urbanistica Istruttoria, come sopra allegata, la proposta in esame funzione prevede, nella Nuova Darsena, uno specchio acqueo dedicato all'ormeggio di n. 5 imbarcazioni (pilotine) e necessario per le relative manovre di ormeggio, che produrrà una riduzione degli spazi in acqua disponibili per funzioni espositive della Darsena Nautica;

Rilevato ancora:

- che gli strumenti pianificatori di dettaglio sopra richiamati (S.A.U. del 2002, Accordo di Programma del 2003, Progetto Unitario della Darsena Nautica del 2010) sono stati sviluppati con riferimento alle istanze di rilancio e sviluppo previste in allora dall'Ente Fiera;

- che viceversa nel 2013, in conseguenza del difficile contesto, Fiera di Genova ha elaborato un'analisi circa gli scenari di un possibile riposizionamento, affrontando in particolare profili di *mission*, patrimoniali e societari in una logica di perseguimento di equilibrio economico dal quale era impossibile prescindere;

- che con deliberazione Consiglio Comunale n. 51 del 30 luglio 2013, i cui contenuti sono stati recepiti dal vigente PUC, è stato preso atto dell'esigenza, espressa da Fiera di Genova S.p.A., di ridurre gli spazi a disposizione dell'attività fieristica, eliminando nel contempo il vincolo fieristico sulle aree rientrate nella disponibilità del Comune e che tali indicazioni sono state recepite nel vigente PUC;

- che la centralità ed importanza dell'area in questione, ha fatto sì che Regione Liguria, Comune di Genova e Autorità Portuale abbiano manifestato la volontà di sviluppare ed armonizzare le funzioni industriali ed urbane presenti nelle aree di Levante del Porto di Genova ed abbiano accettato il contributo progettuale dell'arch. Renzo Piano denominato "*Blueprint per Genova*";

- che è peraltro obiettivo di questa Amministrazione mantenere la funzione fieristica come una delle leve strategiche per lo sviluppo del territorio e della Città, che è comunque altrettanto necessario dare attuazione al "*Blueprint per Genova*" e che è parimenti indispensabile per la Città lo sviluppo organico e il potenziamento del Porto;

- che pertanto è necessario trovare, con i giusti equilibri, soluzioni che permettano la ricucitura funzionale e fruitiva dello waterfront, il consolidamento delle attività fieristiche e lo sviluppo del Porto;

Considerato altresì:

- che, nella Relazione di ottemperanza al parere motivato DGR 1280 del 26 ottobre 2012 - Seduta del CTVAS del 26 ottobre 2015 (VAS del PUC di Genova), viene evidenziato che "….*si ritiene che in questa fase le criticità sopra rilevate e in generale gli aspetti non risolti del piano possano essere affrontati e gestiti nella fase di attuazione del PUC a condizione che:* omissis *l'attuazione dei distretti e degli ambiti con disciplina urbanistica speciale è soggetta ai disposti della LR 32/2012 e ssmmii*";

- che, come evidenziato nella Relazione Urbanistica Istruttoria allegata, in ragione della particolarità della modifica urbanistica proposta, considerata la prevalenza di opere di natura progettuale rispetto ai contenuti pianificatori e/o programmatici, si ritiene necessario che gli Enti competenti si esprimano in proposito;

Rilevato ancora:

- che la Relazione Urbanistica Istruttoria datata 28 ottobre 2016, allegata quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, qui interamente richiamata e condivisa, a fronte degli atti assunti dalla Civica Amministrazione ed al fine di garantire lo sviluppo delle attività portuali, valuta che la nuova Torre Piloti non contrasta con le scelte strategiche di pianificazione comunale ed è assentibile una modifica alla pianificazione vigente, pur sottolineando l'esigenza di un complessivo riordino e riallineamento delle previsioni dei diversi strumenti di pianificazione;

- che è comunque opportuno puntualizzare che la realizzazione dell'opera e la modifica proposta non potrà comportare interdizioni alla pubblica fruibilità della nuova Darsena Nautica e della passeggiata;

- che è altresì necessario precisare che lo spazio acqueo dedicato all'approdo e manovra delle "pilotine" dovrà essere contenuto allo stretto necessario, al fine di garantire al Salone Nautico più spazio possibile;

Ritenuto altresì che, per gli eventuali effetti di modifica al Piano Regolatore Portuale, connessi all'approvazione dell'intervento di che trattasi, è altrettanto opportuno esprimere da parte della Civica Amministrazione pare favorevole anche ai sensi della legge 28 gennaio 1994 n. 84, come modificata dal D.Lgs. n. 169 del 4 agosto 2016, per il raggiungimento della prescritta intesa;

Ritenuto inoltre di evidenziare la necessità, in considerazione delle prescrizioni regionali al PUC di Genova, in materia di VAS, vista la particolarità della modifica urbanistica proposta, considerata la prevalenza di opere di natura progettuale rispetto ai contenuti pianificatori e/o programmatici, ed anche per gli effetti indotti sul Piano Regolatore Portuale, che la Regione si esprima sull'applicazione, alla proposta in esame e ai correlati effetti di modifica agli atti di pianificazione territoriale, della Legge regionale 10 agosto 2012, n. 32 "*Disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica (VAS) e modifiche alla legge regionale 30 dicembre 1998, n. 38 (Disciplina della valutazione di impatto ambientale).*";

Considerato da ultimo che, pur essendo la Nuova Darsena Nautica, area su cui insiste la modifica del PUC, non ricompresa in ambito urbano, la stessa viene riservata a funzioni urbane, e quindi ricondotta alla disciplina del PUC, ai sensi del vigente PRP, pertanto si ritiene opportuno che la presente proposta e gli elaborati rappresentanti gli effetti di modifica al PUC, vengano trasmessi, ai sensi degli artt. 59 e 60 del vigente Regolamento per il Decentramento e la Partecipazione Municipale, ai due Municipi limitrofi – I Centro Est e VIII Medio Levante - per l'acquisizione di parere;

Viste altresì:

- deliberazione di Consiglio Comunale n. 52 del 2 aprile 2002 "Approvazione dello Schema di Assetto Urbanistico relativo al Distretto Aggregato 51c RIPARAZIONI NAVALI - FIERA - Fiera Internazionale";

- deliberazione della Giunta Comunale n. 153 del 25 luglio 2016 «Indirizzi in ordine alla convenzione da stipularsi fra Comune e SPIM al fine di bandire un concorso di idee per la ristrutturazione delle aree ex Fiera del Mare "Blueprint per Genova" ai sensi dell'art. 156 del d.lgs. n. 50/2016»;

Vista la proposta di modifica alla pianificazione comunale presentata da Autorità Portuale come da elenco elaborati parte integrante del presente atto;

Vista la Relazione Urbanistica Istruttoria datata 28 ottobre 2016;

Visto il Regolamento per il Decentramento e la Partecipazione Municipale;

Preso atto che la presente deliberazione non comporta alcuna assunzione di spesa o introito a carico del bilancio comunale, né alcun riscontro contabile, onde non viene richiesto parere di regolarità contabile ai sensi dell'articolo 49, I comma, D.Lgs. 267/2000 e s.m.i., né attestazione di copertura finanziaria, ex articolo 153, V comma, D.Lgs. 267/2000 e s.m.i;

Visto l'allegato parere in ordine alla regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Servizio competente ed il parere di legittimità espresso dal Segretario Generale;

La Giunta

PROPONE

al Consiglio Comunale

1) di esprimere parere favorevole alla modifica del Piano Urbanistico Comunale, come descritto nella Relazione Urbanistica Illustrativa e negli elaborati tecnici rappresentativi degli effetti di modifica alla vigente strumentazione urbanistica comunale, il tutto qui richiamato, integralmente condiviso ed allegato quale parte integrante e sostanziale del presente atto e alle condizioni sotto riportate:
   - la realizzazione dell'opera e la modifica proposta non potrà comportare interdizioni alla pubblica fruibilità della nuova Darsena Nautica e della passeggiata;
   - lo spazio acqueo dedicato all'approdo e manovra delle "pilotine" dovrà essere contenuto allo stretto necessario, al fine di garantire al Salone Nautico più spazio possibile;
2) di esprimere pare favorevole, alle condizioni sopra riportate, anche ai sensi della legge 28 gennaio 1994 n. 84, come modificata dal D.Lgs. n. 169 del 4 agosto 2016, per il raggiungimento della prescritta intesa;
3) di dare atto che non sono pervenute osservazioni a seguito della pubblicazione degli atti, nei modi indicati nelle premesse del presente provvedimento;
4) di dare atto che l'approvazione del progetto, da parte della Conferenza dei Servizi, produce gli effetti di cui all'art. 3 comma 4 del D.P.R. n. 383/1994;
5) di rappresentare l'esigenza di richiedere agli Enti competenti l'espressione del parere sull'applicazione della Legge regionale 10 agosto 2012, n. 32 con riferimento all'intervento, oggetto del presente provvedimento, e ai correlati effetti di modifica agli strumenti di pianificazione;
6) di dare mandato alla Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti per tutti gli adempimenti meglio specificati ai precedenti punti del dispositivo e conseguenti al presente provvedimento;
7) di dare atto che il presente provvedimento è stato redatto nel rispetto della normativa sulla tutela dei dati personali;
8) di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D. Lgs n. 267/2000 e s.m.i.;

COMUNE DI GENOVA

CODICE UFFICIO: 118 0 0	**Proposta di Deliberazione N. 2016-DL-334 DEL 31/10/2016**

OGGETTO: PROCEDIMENTO D'INTESA STATO-REGIONE AI SENSI DELL'ART. 81, COMMA 3, DEL D.P.R. 617/1977 COSÌ COME MODIFICATO DAL REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE APPROVATO CON SUCCESSIVO D.P.R. N. 383/1994 S.M. E I. – COSTRUZIONE DELLA NUOVA TORRE PILOTI DEL PORTO DI GENOVA. PARERE DEL COMUNE DI GENOVA

ELENCO ALLEGATI PARTE INTEGRANTE

NOTA AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA - Prot. n. 318397 in data 22.9.2016 e Note Revisione

PROGETTO UNITARIO DEL COMPARTO 3 B "DARSENA NAUTICA" – rev. settembre 2016

ALLEGATI MODIFICATI – rev. settembre 2016:

Tav. 1.4 Inquadramento (Estratti delle tavole dei Piani)

Tav. 2.1 Area di Progetto – Schema accessibilità

Tav. 2.2 Area di Progetto – Schema di distribuzione funzioni

Tav. 3.1 Comparti

Tav. 4.1 Comparto 1

Tav. 4.2 Comparto 1 - Vincoli preliminari

Tav. 4.3 Comparto 1 - Settore 1 piazzale

Tav. 4.5 Comparto 1 - Settore 2 banchina nord

Tav. 5.1 Comparto 2 – Settori

Tav. 5.2 Comparto 2 - Settore 1 – piazzale

Tav. 5.3 Comparto 2- Settore 2- banchina sud

Tav. 6.1 Comparto 3 – Settori

Tav. 6.2 Comparto 3 - Settore 1 - passeggiata banchina a sud

Tav. 7.1 Ipotesi progettuali

Tav. 7.2 Ipotesi progettuali - livello +5.50 m s.l.m.

Tav. 7.3 Ipotesi progettuali - Planivolumetrico opzione 0

Documento Firmato Digitalmente

Tav. 7.4 Ipotesi progettuali - Planivolumetrico opzione 1

Tav. 7.5 Ipotesi progettuali – Vista prospettiva

Tav. 8.1 Parametri ambientali - Energie rinnovabili – Prescrizioni

Tav. 8.2 Parametri ambientali – Materiali

Tav. 8.3 Parametri ambientali - Verde ed acqua

Relazione e Norme Progetto Unitario del Comparto 3 B "Darsena nautica" Revisione 2016- Confronto con evidenziazione delle parti modificate

RELAZIONE URBANISTICA – ottobre 2016

Il Direttore
Arch. Silvia Capurro

Documento Firmato Digitalmente

COMUNE DI GENOVA
DIREZIONE URBANISTICA
SUE E GRANDI PROGETTI
22 SET 2016
Prot. N° 318397

AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA
DIREZIONE PIANIFICAZIONE E SVILUPPO

PORTO ATTI

APG_010 Genova Uff.Competente: PSVIL
Prot.N. 0018252 /P del 20/09/2016

Comune di Genova
Direzione Urbanistica SUE e
Grandi Progetti - Settore Urbanistica

c.a. Direttore
Arch. Silvia Capurro
Via di Francia 1,
16149 Genova

Oggetto: trasmissione versione aggiornata del Progetto Unitario per conformità nuova Torre Piloti

Si trasmette copia cartacea e informatica (file PDF) del Progetto Unitario relativo alla nuova Darsena Nautica di Genova, nell'aggiornamento concordato al fine di garantire la compatibilità urbanistica della nuova Torre Piloti, in vista della chiusura del procedimento avviato in sede di Intesa Stato-Regione.
Cordiali saluti.

Il Direttore
Marco Sanguineri

Member of CSQ Federation
RINA
ISO 14001:2004
Sistema Ambientale Certificato

AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA
DIREZIONE PIANIFICAZIONE E SVILUPPO

NONTE REVISIONE

Progetto Unitario della Nuova Darsena Nautica

In relazione all'esigenza di dotare il porto di Genova di una nuova torre piloti, opera indispensabile per la gestione del traffico marittimo portuale secondo standard di sicurezza sempre crescenti, il Comitato Portuale ha deliberato all'unanimità l'accettazione del progetto donato dall'architetto Renzo Piano e ha inserito la realizzazione dell'intervento nei propri strumenti di programmazione delle opere e di previsione economico/finanziaria.

Autorità Portuale ha quindi avviato le procedure di verifica di conformità urbanistica per la localizzazione delle opere pubbliche (ex art. 2 D.P.R. 383/1994) interloquendo con Regione Liguria, così come previsto dalle vigenti norme di settore. Con parere (acquisito ns prot. n. 15529 del 01/08/2016) Regione Liguria ha qualificato l'intervento come non compatibile con le previsioni e le prescrizioni degli strumenti urbanistici.

In data 4 agosto u.s. si quindi è tenuta, presso il Provveditorato Interregionale OO.PP. – Sede Coordinata di Genova – la conferenza dei servizi, riunita in seduta referente, relativa al progetto per la nuova Torre Piloti. In quella sede il Comune di Genova ha richiamato l'attenzione sul fatto che la nuova opera pubblica comporta l'inserimento di una *funzione portuale* all'interno di un ambito a *prevalente funzione urbana*, circostanza che rende il progetto non conforme alla disciplina urbanistica delle norme dei Piani vigenti.

Nello specifico, il sito individuato ricade all'interno dell'Ambito RFK 7 del PRP (2001) che, definendo questa porzione di territorio come a prevalente funzione urbana, demanda allo strumento urbanistico comunale la disciplina e la regolazione del livello di modificabilità dell'area. L'attuale Piano Urbanistico Comunale di Genova (approvato con D.D. 2015.0.0/18 ed entrato in vigore il 3 dicembre 2015) inserisce l'area all'interno del Settore 1 del Distretto di Trasformazione n. 20 "Fiera-Kennedy". La scheda del distretto n. 20 rimanda ai contenuti dell'Accordo di Programma sottoscritto il 07/05/2003 e precisate nel Progetto Unitario (P.U.) approvato con D.G.C. n. 340/2010 e D.G.C. n. 386/2010.

Tra gli obiettivi principali del P.U. viene riportata, oltre alla realizzazione di un complesso di opere volte a destinare la Darsena Nautica a servizio dei grandi yacht ed alle attività diportistiche sportive, anche la fruizione pubblica delle opere a mare, tramite percorsi pedonali in quota e/o a raso, in continuità con la fruizione del fronte mare di Piazzale Kennedy ed integrazione con un più ampio sistema di percorsi pedonali e ciclopedonali volti a collegare Corso Italia con le aree del Porto Antico.

Member of CISQ Federation RINA ISO 14001:2004 Sistema Ambientale Certificato

Palazzo San Giorgio – Via della Mercanzia 2 – 16124 Genova - CF 00807480108 – Tel. 010 241.1 – Fax 010.2412382 - apgenova@porto.genova.it

Al fine di garantire la conformità urbanistica della nuova Torre Piloti, si rende quindi necessario procedere con un aggiornamento del Progetto Unitario, volto a qualificare la nuova funzione "servizi alla nave" e a prevedre un suo inserimento tra quelle previste all'interno dei Comparti 2 e 3.

Dal momento che l'impostazione del Progetto Unitario era fondata su una articolazione di funzioni e usi ripartita sui differenti Comparti, l'aggiornamento proposto riconferma tale assunto, descrivendo in maniera puntuale le singole modifiche che dovranno essere apportate. In particolare, ci si riferisce alla differenziazione che i due Comparti operano tra le funzioni insediabili, rispettivamente alla quota di banchina (+ 1 mt. slm.) e alla quota della passeggiata (a partire da 5,5 mt. slm.). In questo scenario la nuova funzione relativa al piano terra del corpo basso della nuova sede del Corpo dei Piloti è stata inserita all'interno del Comparto 2 - Settore 1, mentre per quanto riguarda il primo piano, la torre e la *control room*, la nuova funzione è stata inserita all'interno del Comparto 3 - Settore 1 (come individuato nelle planimetrie n. 5.2 e la n. 6.2).

Si segnala inoltre che, da una prima ricognizione effettuata, non si prevede che la presenza della nuova torre piloti debba comportare interdizioni alla pubblica fruibilità della nuova Darsena Nautica, non essendo previsti "varchi" doganali/portuali o altre limitazioni connesse alla nuova funzione.

Nel dettaglio, le modifiche che sono state apportate riguardano:

- Inserimento della nuova funzione "servizi alla nave"
- Rettifica dei confini dei Comparti e dei limiti di edificabilità
- Ridisegno della viabilità carrabile al servizio della darsena, il cui nuovo tracciato scorre in fregio al nuovo prospetto dell'edificio
- Delimitazione di una porzione dello specchio acqueo dedicata all'ormeggio e alle manovre delle pilotine
- Ridefinizione dei parcheggi pertinenziali in relazione al nuovo assetto funzionale, con collocazione di quelli pertinenziali alla funzione "servizi alla nave" all'interno dell'edifico Torre iloti.
- Rimodulazione delle superfici destinate a Pubblici Servizi e Servizi privati accessori alla Darsena
- Rimodulazione dei franchi di inedificabilità a fronte dell'innalzamento parziale del muro paraonde
- Rettifica delle altezze massime edificabili così da poter realizzare l'elemento verticale della torre
- Modifiche puntuali alle Norme del Progetto unitario necessarie per dare coerenza con la nuova previsione

Per una ricognizione sui singoli aggiornamenti si rimanda alle tavole e al testo allegati al presente documento.

PROGETTO UNITARIO DEL COMPARTO 3B “DARSENA NAUTICA”



IN ATTUAZIONE DELL’ACCORDO DI PROGRAMMA PER LE “RIPARAZIONI NAVALI - FIERA - PIAZZALE KENNEDY”

Progettisti:	**Arch. Laura Domenichini**
	Arch. Alessandra Gambaro
	Arch. Angela Imbesi
	Arch. Vittorio Lagomarsino
	Arch. Chiara Olivastri
	Arch. Ileana Romiti
Coordinatore del progetto:	**Arch. Nicoletta Artuso**
Il responsabile unico del procedimento:	**Ing. Andrea Pieracci**

INDICE

1. INQUADRAMENTO E CONTENUTI DEL PROGETTO UNITARIO 3

1.1 Descrizione dell' area di progetto _ Stato di fatto 3

1.2 Collegamenti con il contesto territoriale 3

1.3 Obiettivi del Progetto 4

1.3.1 Il settore della nautica da diporto e dei grandi yacht nel porto di Genova 4

1.3.2 Primo obiettivo: la valorizzazione urbanistica ed economica dell'area 5

1.3.3 Secondo obiettivo: creare un polo connesso con il tessuto urbano 5

Allegati 6

Tav.1.1 Ambito Territoriale e Area di Progetto 6

Tav.1.2 Connessioni e Previsioni Contesto Territoriale 6

Tav.1.3 Area di Progetto 6

1.4 Quadro di riferimento degli strumenti normativi 7

1.4.1 Piani di Bacino (Ambito 14 e Torrente Bisagno) 7

1.4.2 Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico 7

1.4.3 Piano Territoriale della Costa 7

1.4.4 Piano Regolatore Portuale 7

1.4.5 Piano Urbanistico Comunale 7

In particolare, la Nuova Darsena Nautica, ricadendo all'interno del Settore 1, relativamente alle Funzioni Ammesse, alle Modalità di Attuazione e ai Parametri Urbanistici, è disciplinata dalle norme del presente Progetto Unitario 8

1.4.6 Schema di Assetto Urbanistico 8

1.4.7 Accordo di Programma 8

1.4.8 Accordo Procedimentale per l'attuazione dell'Accordo di Programma per la Riorganizzazione dell'Area Territoriale "Riparazioni Navali, Fiera, Piazzale Kennedy" nella parte relativa al comparto 3B Darsena Nautica 8

Allegati 8

Tav.1.4 Estratti delle Tavole di Piano 8

2 LA STRUTTURA DEL PROGETTO UNITARIO 9

2.1 Il livello dell'accessibilità 9

2.2 La distribuzione funzionale 10

2.3 La suddivisione in comparti 10

Allegati 11

Tav.2.1 Schema Accessibilità 11

Tav.2.2 Schema distribuzione funzioni 11

Tav.3.1 Comparti 11

Tav.4.1 Comparto1 _ Settori 11

Tav.4.2 Comparto1 _ Vincoli Preliminari 11

Tav.4.3 Comparto1 _ Settore 1 11

Tav.4.4 Comparto1 _ Settore 1 Raddoppio Copertura 11

Tav.4.5 Comparto1 _ Settore 2 11

Tav.5.1 Comparto2 _ Settori 11

Tav.5.2 Comparto2 _ Settore 1 11

Tav.5.3 Comparto2 _ Settore 2 11

Tav.6.1 Comparto3 _ Settori 11

Tav.6.2 Comparto3 _ Settore 1 11

Tav.6.3 Comparto3 _ Settore 2 11

Tav.7.1 Ipotesi Progettuali _ Livello+1 11

Tav.7.2 Ipotesi Progettuali _ Livello+5 11

Tav.7.3 Ipotesi Progettuali _ Planivolumetrico Opzione 0 11

Tav.7.4 Ipotesi Progettuali _ Planivolumetrico Opzione 1 11

Tav.7.5 Ipotesi Progettuali _ Vista Prospettica 11

2.4 Criteri di sostenibilità 12

2.4.1 L'uso del fotovoltaico e dell'eolico 12

2.4.2 Sicurezza idraulica e riuso delle acque 12

2.4.3 Il sistema del verde e dell'acqua 12

2.5 La scelta dei materiali 12

Allegati 12

Tav.8.1 Parametri Ambientali _ Sostenibilità 12

Tav.8.2 Parametri Ambientali _ Materiali 12

Tav.8.3 Parametri Ambientali _ Verde e Acqua 12

3 NORMATIVA 13
Art. 1 - Campo di applicazione della normativa 13
Art. 2 - Obiettivi della trasformazione 13
Art. 3 – Prescrizioni particolari relative alle connessioni viabilistiche e pedonali con l'intorno 14
Art. 4 – Suddivisione del compendio in comparti e settori 14
Art. 5 - Articolazione delle funzioni 14
Art. 6 – Definizioni relative alle simbologie grafiche e quote 15
Art. 7 – Elaborati grafici 15
Art. 8 – Disciplina relativa ai singoli comparti 15
Art. 8.1 - Comparto1 15
Art. 8.2 - Comparto 2 16
Art. 8.3 - Comparto 3 17
Art. 9 – Parametri ambientali 18
Art. 9.1 – Energie rinnovabili 18
Art. 9.2 – Materiali, caratteri edilizi e dimensioni degli edifici 18
Art. 9.3 – Verde e acqua 18
Art. 9.4 – Impatto acustico 18
Art. 10 – Sottoservizi 18
Art. 11 – Atto Convenzionale 18
TABELLA RIASSUNTIVA DEI VOLUMI MASSIMI EMINIMI DA REALIZZARE NEI COMPARTI 19

1. INQUADRAMENTO E CONTENUTI DEL PROGETTO UNITARIO

1.1 Descrizione dell' area di progetto _ Stato di fatto

L'area in oggetto denominata "Nuova Darsena Nautica" ricade nel distretto RFK7 del PRP2001, che le attribuisce, quale funzione caratterizzante, quella urbana e di valorizzazione dell'attrattività portuale diportistica. Data la funzione strettamente urbana, il PRP prevede l'applicazione e l'operatività del vigente Piano Urbanistico Comunale. In tale piano l'area di progetto fa parte del Distretto di Trasformazione n. 20 "Fiera – Kennedy". Tale area rientra inoltre nell'Accordo di Programma per la riorganizzazione dell'area territoriale Riparazioni Navali-Fiera-Piazzale Kennedy del 7/5/2003.

Il successivo Accordo Procedimentale per la parte relativa al comparto 3B "Darsena Nautica" individua le funzioni e i vincoli da rispettare nell'organizzazione dello specchio acqueo e degli spazi a terra.

Quest'area rappresenta un'importante risorsa territoriale sia ai fini del potenziamento dell'attrattività portuale genovese, sia per la valorizzazione del rapporto tra la città e il mare.
Va sottolineato inoltre come lo sviluppo della nuova Darsena sia da considerare in stretto collegamento con il potenziamento dell'insediamento del polo fieristico adiacente.

L'area, di particolare pregio, confina con la zona urbana di Fiera (a monte), l'area delle riparazioni navali (a ponente) e l'area di piazzale Kennedy (zona retrostante di levante), in diretto collegamento con la stazione Brignole e Corso Italia.

I margini di levante e di meridione dell'area sono definiti dalla nuova diga. Il primo costituisce l'ideale prosecuzione della sponda destra del torrente Bisagno, che, soprattutto in prossimità della foce, vincola alle esigenze di carattere idraulico connesse alla sua sistemazione.

L'area si presenta composta da uno specchio acqueo di 67.425 mq con un fondale di profondità media di 10 ml e da una superficie a terra così suddivisa:

- grande piazzale posto in radice della diga;
- parte della Banchina Nord occupata dal sedime della vecchia diga, e comprensiva delle superfici libere che si affacciano sulla Darsena Nautica ;
- piccolo piazzale posto in testata alla banchina Sud;
- percorso lungo la banchina Sud di collegamento tra i due piazzali;
- diga di sopraflutto, ad esclusione della massicciata di protezione che ripara l'area a levante e a meridione. La quota massima raggiunta dalla diga è di 6.15 ml slm, e varia fino a 5.50 ml slm nei punti meno esposti.

1.2 Collegamenti con il contesto territoriale

L'area di progetto, è connessa al tessuto urbano tramite Piazzale Kennedy che è un punto strategico per la città. Costituisce l'accesso alla zona della Fiera e il punto di arrivo di due importanti assi viari. Uno, longitudinale, corrisponde alla sopraelevata, che connette il casello autostradale di Genova Ovest con il centro città proseguendo poi verso Corso Italia e la sua passeggiata a mare.

L'altro, trasversale, è costituito da Viale Brigate Partigiane, che collega la stazione Brignole al mare e su cui confluisce il traffico della Val Bisagno e del levante cittadino (Corso Europa).

Gli interventi sull'assetto viario che interessano l'accessibilità al sito oggetto di studio sono:

Progetti in atto

- *Sistemazione viabilità nodo Foce* (Comune di Genova): sono in corso i lavori di realizzazione di una rotatoria tra Viale Brigate Partigiane, Corso Italia e Corso Aurelio Saffi;
- *Progetto di tombamento Foce Bisagno* (Provincia di Genova).

Progetti in previsione

- *Passeggiata/pista ciclabile di collegamento Piazzale Kennedy-Corso Italia (Comune di Genova):* si prevede la sistemazione del Piazzale inserendo nella parte a mare la prosecuzione del percorso ciclo pedonale proveniente da Corso Italia;
- *Collegamento ciclabile e nuova viabilità Brignole – Foce (Comune di Genova/AMT):* viene ipotizzata la sistemazione della viabilità da Brignole alla Foce individuando un percorso dedicato per il trasporto pubblico e il sedime per una pista ciclabile;
- *Area Fiera*: sarà riorganizzata l'area di accesso a Fiera;
- *Piazzale Levante (Autorità Portuale di Genova)* è da prevedere il completamento degli interventi indicati dall'Accordo di Programma n°36506/2003 del 2003[1] soprattutto per quanto riguarda la possibilità di accesso da ponente dell'area Fiera.

Per quanto concerne la viabilità di accesso all'area portuale è da considerare l'eventuale realizzazione di:

- *Tunnel sub portuale* (Comune di Genova): l'infrastruttura dovrà collegare S.Benigno all'area del mercato del pesce. All'arrivo, previsto a Calata Gadda, si ipotizza la realizzazione di un parcheggio. In particolare nelle vicinanze dell'area di progetto è previsto l'arrivo in superficie e il conseguente smistamento delle diverse tipologie di corsie, da considerare nei due sensi di marcia.
- *Collegamento Fiera–Porto Antico* (Comune di Genova): al progetto del tunnel si collega l'eventuale realizzazione di una passeggiata/pista ciclabile, che potrebbe snodarsi lungo Corso Aurelio Saffi, e in parte affiancare la Sopraelevata.

1.3 Obiettivi del Progetto

La definizione degli obiettivi del Progetto Unitario è stata guidata da un'analisi urbanistico-economica del contesto territoriale in cui è inserita l'area oggetto d'intervento.

Sulla base dei risultati ottenuti è stato possibile definire, di concerto con gli Enti Pubblici coinvolti e in riferimento all'Accordo di Programma n°36506/2003, la vocazione dell'area della Nuova Darsena.

Pertanto obiettivo principale del P.U. è definire nelle aree della Nuova Darsena un *layout* che consenta la creazione e la gestione di un polo di servizi rivolti alla grande nautica al quale poter affiancare degli spazi a vocazione turistica e fruibili dal pubblico.

Costituisce un vincolo preposto allo sviluppo dell'intero progetto individuare soluzioni compatibili con la presenza del Salone Nautico, nel presupposto che nei periodi dedicati allo stesso debba essere garantita, in favore del soggetto organizzatore dell'evento la disponibilità degli specchi acquei, dei piazzali, degli spazi e delle aree riservate alla fruizione pubblica, fatti salvi quelli necessari a garantire l'accessibilità ai fabbricati.

Di seguito si riporta una sintesi dei risultati dell'analisi economica[2] che ha fornito i dati di base per scegliere la tipologia di imbarcazioni e servizi ai quali dedicare la Nuova Darsena.

1.3.1 Il settore della nautica da diporto e dei grandi yacht nel porto di Genova

Grandi Yacht: la produzione di megayacht vede ancora oggi il primato mondiale dell'Italia su paesi come Stati Uniti e Paesi Bassi con uno *share* di mercato del 54,5% sul numero complessivo di progetti di yacht di lunghezza complessiva superiore ai 24 metri. Gli operatori del settore definiscono grandi yacht le unità di lunghezza pari o superiore ai 30 metri, differentemente da quanto stabilito dalla maggior parte delle normative vigenti

Refit & Repair: il settore del *Refit & Repair* per i grandi yacht gode di buone prospettive di crescita per i prossimi dieci anni. Questo ottimismo è determinato soprattutto dalla manifesta tendenza degli armatori, conseguente alla crisi economica, ad aumentare gli interventi sull'unità di proprietà a fronte di una diminuzione della domanda di nuove costruzioni.

Appartengono a questo settore le attività di riparazione e trasformazione, la manutenzione ordinaria e straordinaria, le attività di *surveying* e i lavori dovuti nel periodo di garanzia post vendita dell'unità.

E' interessante rilevare l'importante ruolo svolto dall'Europa all'interno di questo mercato ed in particolare il primato che l'Italia riveste in esso, seguita da Francia e Turchia, con un valore della produzione nazionale stimato nel 2007 intorno ai 400 milioni di Euro.

Inoltre dall'analisi del mercato del bacino mediterraneo, emerge che la maggior parte dei cantieri dell'industria nautica sono attrezzati per ospitare yacht di misura non superiore ai 50 metri, che attualmente rappresentano l'85% del mercato, mentre la fascia alta del mercato è soggetta a lunghe liste di attesa.

[1] Il numero di protocollo a cui si fa riferimento è quello della Regione Liguria relativo alla deliberazione del 3 aprile 2003

[2] (nota tratta da studio Ing.Pollicardo per Autorità Portuale - 2009)

Mercato del charter: il 20-25% della flotta mondiale dei grandi yacht è attualmente costituito da unità adibite a *charter*, di cui il 60% è rappresentato dalla fascia dimensionale dei 30-50 metri di lunghezza, il 30% dalla fascia dimensionale dei 24-30 metri ed il 13% è rappresentato da unità superiori ai 50 metri. Il valore complessivo delle unità adibite a *charter* è sicuramente destinato a crescere in una situazione di crisi come quella attuale, perché attraverso il *charter* l'armatore può ridurre i costi e recuperare almeno una parte dell'investimento.

Altro elemento di interesse per l'analisi è rappresentato dalle destinazioni del *charter* dei grandi yacht, che interessa per il 75% il Mediterraneo, di cui il 56% è riferibile all'area ligure-tirrenica e alla Costa Azzurra, e il 17% all'area caraibica e subtropicale americana, che tuttavia risulta in diminuzione del 5% rispetto al dato del 2007.

Infine è da segnalare la nascita di nuove offerte di *charter* anche per le stagioni primaverili e autunnali con mete nelle città storiche e d'arte o mete associate a grandi eventi mondano/culturali quali il Festival del Cinema di Cannes ed il Gran Premio Automobilistico di Montecarlo.

Valutazioni economiche di indotto: la permanenza dei grandi yacht nel contesto del Mediterraneo risulta oggi particolarmente significativa, soprattutto se si considera che recenti studi indicano che il 76% dei grandi yacht permane nelle acque interne anche nei periodi invernali di inattività, presso l'*homeport* o presso un cantiere di *refit*. Nel 2007 *Bain & Company* ha presentato uno studio riguardante l'indotto economico generato in modo diretto dalle attività di *Refit & Repair* nello yachting. In tale studio è emerso che il 30% è costituito da *Service e Refitting*, il 25% dagli emolumenti degli equipaggi, il 15% dai costi di agenzia e degli Enti di classe, il 14% dalle spese degli ospiti e degli equipaggi ed il 9% dalle spese generali dello yacht. Lo studio fornisce un'interessante valutazione della spesa pro-capite che il diportista sostiene durante la presenza nelle strutture ricettive, nelle quali hanno un fortissimo peso le spese di ristorazione, shopping ed attrezzature per la barca.

Il traffico attuale di yacht e le prospettive per il porto di Genova: nel 2008 quasi 500 yacht oltre i 24 metri hanno operato all'interno del porto di Genova, con più di 700 approdi. La permanenza media è risultata pari a circa 40 giorni, la massima di sei mesi, escludendo da quest'analisi le unità stanziali non operative e quelle soggette a grandi lavori di riparazione/trasformazione. Inoltre il 30% degli yacht sosta nel capoluogo ligure nella stagione invernale con una sosta media di permanenza pari a circa tre mesi, a fronte di una sosta media di una settimana nella stagione estiva. Questo dato risulta ancora più interessante se si considera che il 75% degli yacht battono bandiera di paesi non appartenenti all'Unione Europea e che quelli immatricolati per attività di *charter* superano il 50%.

Altro aspetto di forte interesse è l'offerta di un mix vincente di qualità del territorio sotto il profilo turistico coniugato all'eccellenza del servizio e della tecnologia cantieristica, mix capace di motivare una maggiore permanenza dello yacht.

Allo stato attuale si ritiene tuttavia che esistano delle opportunità ancora non pienamente sfruttate, quali la possibilità di creare servizi di fornitura diretta di materiali compositi, di attrezzature per la nautica e di tecnologia velica. Infatti, sebbene essi siano prodotti in regioni limitrofe come Piemonte e Lombardia, Genova ne risulta ancora scoperta mostrando, quindi, una grave carenza rispetto ad altri porti *competitors* sia a livello nazionale che internazionale.

Un ulteriore elemento meritevole di attenzione è la possibilità di creare un polo della tecnologia d'eccellenza attraverso l'implementazione di rapporti sinergici tra realtà industriali di ricerca e universitarie che storicamente si trovano nel capoluogo ligure.

Infine si ritiene che dal punto di vista logistico sarebbe necessario ottimizzare gli specchi acquei portuali tradizionalmente legati alla piccola nautica, pensando alla realizzazione di strutture ricettive a secco al fine di beneficiare di maggiori spazi per unità di grandi dimensioni.

1.3.2 Primo obiettivo: la valorizzazione urbanistica ed economica dell'area

Sulla base dei dati riportati sopra è possibile pensare che Genova sia in una condizione di privilegio di fronte all'opportunità di sviluppare un'offerta turistica e di servizi rivolta alla grande nautica.

Alcune attività ed investimenti risultano essenziali, sia per valorizzare la capacità tecnica e la vocazione marittima della Nuova Darsena con un'offerta competitiva sul bacino mediterraneo, sia per creare una potenziale fruizione pubblico-turistica dell'area.

Pertanto sono state individuate come possibili attività e funzioni da inserire:

- funzione di interesse generale di pilotaggio delle navi in ingresso e uscita dal porto;
- investimenti nel settore dell'assistenza tecnica, ovvero attività di riparazione leggera e manutenzione ai grandi yacht che possano inserirsi nel contesto urbano ed essere di supporto alla cantieristica navale distribuita nell'intorno dell'area;
- funzioni di servizio alla nautica che possano collegarsi ad attività produttive implementabili nell'entroterra cittadino, favorendo la creazione di un polo tecnologico di eccellenza;
- iniziative per gli operatori del *charter* e per servizi turistici della grande nautica;
- servizi ricreativi e di ristorazione (*club house* ed altri) rivolti ai diportisti e agli equipaggi dei grandi yacht;
- attività collaterali quali istituti di ricerca nel settore della tecnologia nautica, associazioni del settore velico, Guardia Costiera, società nazionali ed internazionali del charter e della portualità turistica.

1.3.3 Secondo obiettivo: creare un polo connesso con il tessuto urbano

Il secondo obiettivo del P.U. punta a creare una rete di connessioni che permettano un adeguato inserimento nel tessuto urbano della Nuova Darsena sia dal punto di vista dell'accessibilità, sia dal punto di vista della fruibilità.

Pertanto si individuano come elementi fondamentali:

1. la realizzazione di un'adeguata connessione viaria fra la viabilità urbana, l'ingresso alla Fiera e alla Darsena Nautica, che possa garantire un'accessibilità carrabile indipendente ma interconnessa al nodo viario urbano sulla copertura del Bisagno;
2. la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali in continuità con Corso Italia e di interventi volti a perseguire la fruizione pubblica delle risorse connesse al mare.

Si suggerisce inoltre di prevedere approdi pubblici via mare ai fini di garantire un'intermodalità di trasporto.

Allegati

Tav.1.1 Ambito Territoriale e Area di Progetto

Tav.1.2 Connessioni e Previsioni Contesto Territoriale

Tav.1.3 Area di Progetto

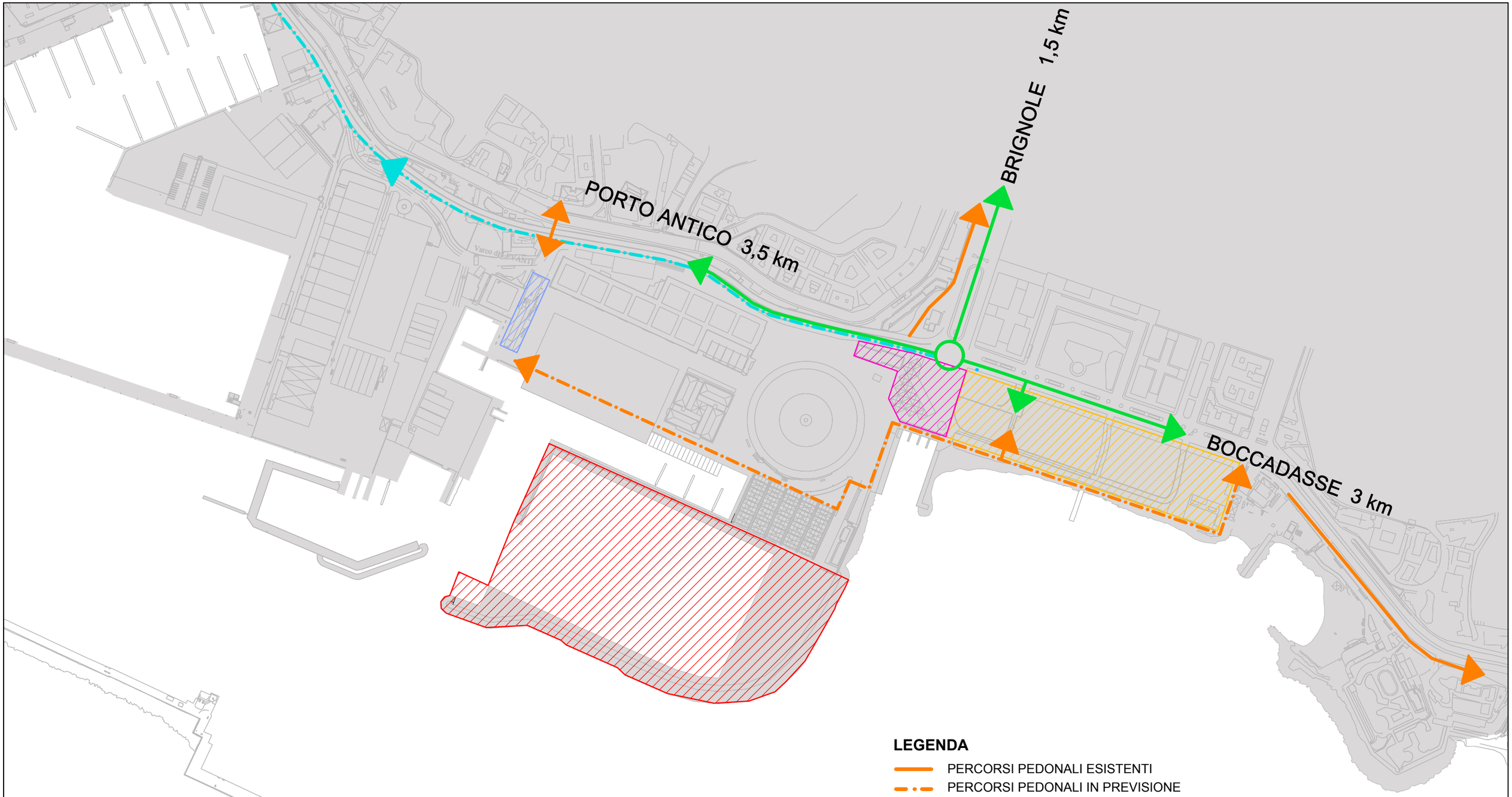
LEGENDA

- AMBITO RFK (RIPARZIONI NAVALI, FIERA, PIAZZALE KENNEDY)
- CONFINE DEMANIALE
- AREA DI PROGETTO

1.1 INQUADRAMENTO

1:10000

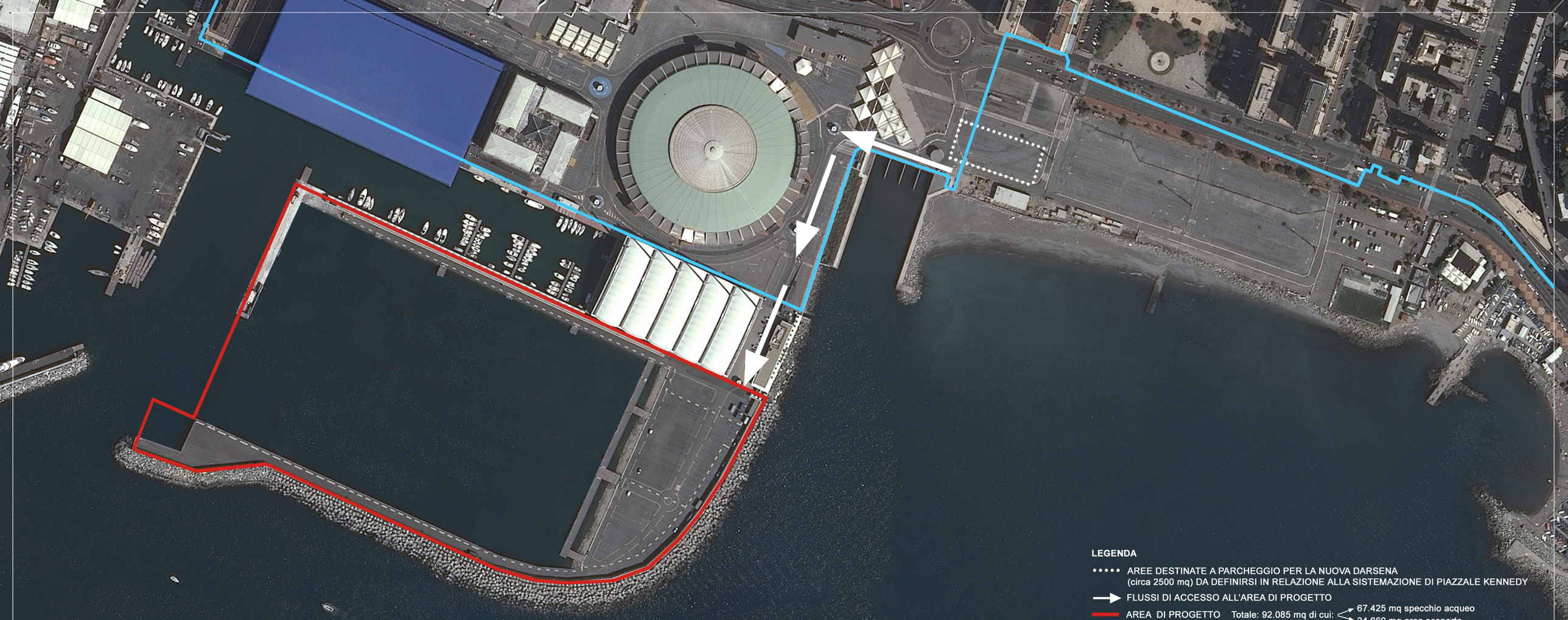
AMBITO TERRITORIALE E AREA DI PROGETTO



1.2 INQUADRAMENTO

1:5000

CONNESSIONI E PREVISIONI CONTESTO TERRITORIALE



1: 2000

1.3 INQUADRAMENTO
AREA DI PROGETTO

1.4 Quadro di riferimento degli strumenti normativi

Di seguito si riportano in maniera sintetica le principali indicazioni degli Strumenti Urbanistici incidenti sull'area di progetto, ai quali si rimanda per un esaustivo approfondimento.

1.4.1 Piani di Bacino (Ambito 14 e Torrente Bisagno)

Sull' area interessata dal Progetto Unitario insistono due Piani di Bacino:

- AMBITO REGIONALE DI BACINO 14 PIANO DI BACINO STRALCIO SUL RISCHIO IDROGEOLOGICO (ai sensi dell'art. 1, comma 1, del D.L. 180/1998 convertito in L. 267/1998)
  Norma l'area della Fiera e della Nuova Darsena Nautica.
  Queste aree vengono individuate come *"aree a suscettività al dissesto bassa (Pg1)"* Si demanda ai Comuni, nell'ambito della norma geologica di attuazione degli strumenti urbanistici o in occasione dell'approvazione sotto il profilo urbanistico-edilizio di nuovi interventi insediativi e infrastrutturali, la definizione della disciplina specifica, attraverso indagini, che tengano conto del relativo grado di suscettività al dissesto. Tali indagini devono essere volte a definire gli elementi che determinano il livello di pericolosità e ad individuare le modalità tecnico-esecutive dell'intervento.
- TORRENTE BISAGNO - PIANO STRALCIO PER LA DIFESA GEOMORFOLOGICA, IDROGEOLOGICA, PER LA SALVAGUARDIA DELLA RETE IDROGRAFICA E PER LA COMPATIBILITA' DELLE ATTIVITA' ESTRATTIVE
  Incide sull'area della Foce e comprende Piazzale Kennedy.
  Quest' area è individuata come *"FVU-ambiti di fondovalle e di versante urbano",* ovvero parti di territorio ormai definitivamente inglobate nella struttura urbana ove non esistono momenti di discontinuità nella struttura insediativa. Tale area inoltre ricade tra le AIN (aree inondabili) disciplinate dal regime normativo della trasformazione (TRZ art. 21) ed è compresa in fascia inondabile di categoria A.

1.4.2 Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico

Sotto il profilo paesistico l'area compresa nel PU è classificata dal PTCP come :

- Assetto insediativo: "*tessuti urbani (TU)"*, ovvero parti dei territorio nelle quali prevalgono, rispetto agli obiettivi propri dei Piano, le più generali problematiche di ordine urbanistico. Pertanto non sono assoggettate a specifica ed autonoma disciplina paesistica;
- Assetto geomorfologico: sottoposto a regime normativo di "*modificabilità di tipo B (MO-B)".* Gli interventi in tali zone, oltre a rispettare la specifica disciplina di settore, dovranno conformarsi a criteri di corretto inserimento ambientale delle opere;
- Assetto vegetazionale: "*impianti sparsi in serre-ISS*" assoggettate ad un regime normativo del "*mantenimento".* Si consente la realizzazione di impianti opportunamente ubicati e dimensionati in funzione delle caratteristiche morfologiche e vegetazionali dei suoli, ferma restando l'esigenza di non dare luogo a rilevanti concentrazioni.

1.4.3 Piano Territoriale della Costa

L'area interessata dal P.U. ricade nell'ambito "*AP25_Genova porto di Levante".*

L'ambito riguarda il settore del porto che va dal porticciolo Duca degli Abruzzi a Punta Vagno. Il piano precisa una serie di considerazioni di principio per la verifica delle priorità rispetto agli interessi pubblici. In particolare sottolinea come l'area da Piazzale Kennedy a Punta Vagno si possa prestare ad una progettazione di ampio respiro da organizzare in forma compatibile con l'esigenza di sicurezza idraulica del Bisagno, rimandando per questi aspetti alle definizioni del Piano di Bacino e alle caratteristiche di rifacimento della copertura del torrente.

1.4.4 Piano Regolatore Portuale

Il PRP (approvato con D.C. R. n.35 del 31/07 /2001 e rettificata con deliberazione n. 61 del 13/11/2001) inserisce l'area oggetto di P.U. nell'Area territoriale "Riparazioni Navali, Fiera, piazzale Kennedy", all'interno dell'ambito "RFK7".

Per tale ambito indica quale funzione caratterizzante quella urbana, prevedendo l'applicazione e l'operatività del vigente Piano Urbanistico Comunale.

1.4.5 Piano Urbanistico Comunale

Il PUC (approvato con D.D. 2015.0.0/18 entrato in vigore il 3 dicembre 2015) inserisce l'area oggetto del P.U. all'interno del Distretto di Trasformazione n. 20" Fiera-Kennedy". Il Distretto è suddiviso in 5 Settori, l'area della Nuova Darsena Nautica rientra all'interno del Settore 1.

Vengono individuati come obiettivi principali la realizzazione di un complesso di opere volte a destinare la Darsena Nautica a servizio dei grandi yacht ed alle attività diportistiche sportive, con mantenimento delle opere a mare e del piazzale esistenti, rendendo disponibili gli specchi acquei, i piazzali e le aree riservate alla fruizione pubblica alle attività ed ai servizi speciali fieristici del salone nautico della Fiera Internazionale di Genova nei periodi dedicati.

Fruizione pubblica delle opere a mare tramite percorsi pedonali in quota e/o a raso, in continuità con la fruizione del fronte mare di piazzale Kennedy ed integrazione con un più ampio sistema di percorsi pedonali e ciclopedonali volti a collegare corso Italia con le aree del Porto Antico a ponente dell'insediamento fieristico e con la Stazione Brignole, avuto riguardo del complesso monumentale di viale delle Brigate Partigiane, piazza della Vittoria e dei giardini antistanti alla stazione.

Riconversione a funzioni urbane delle aree e degli immobili derivanti dalla contrazione del

quartiere fieristico nei padiglioni prospicienti la darsena nautica (D.C.C. n. 51/2013).

In particolare, la Nuova Darsena Nautica, ricadendo all'interno del Settore 1, relativamente alle Funzioni Ammesse, alle Modalità di Attuazione e ai Parametri Urbanistici, è disciplinata dalle norme del presente Progetto Unitario.

1.4.6 Schema di Assetto Urbanistico

Per realizzare la tendostruttura nell'area della Fiera è stato presentato, come previsto da P.U.C. che include l'area nell'ex Distretto aggregato 51 C, uno Schema di Assetto Urbanistico esteso all'intera zona.

Nello schema viene confermato il consolidamento e il potenziamento dell'insediamento fieristico. Per quanto riguarda la riorganizzazione della viabilità vengono recepite le previsioni di Piano mentre si rimanda a futuri atti progettuali e urbanistici per quanto concerne l'ampliamento della Darsena e la realizzazione di nuove opere marine.

1.4.7 Accordo di Programma

L'Accordo di Programma per la riorganizzazione dell'area territoriale "Riparazioni Navali, Fiera, Piazzale Kennedy", siglato il 07/05/2003 da Regione Liguria, Provincia di Genova, Comune di Genova, Autorità Portuale e Fiera S.p.A., definisce i termini di intesa tra Comune e Autorità Portuale per la riorganizzazione dell'ambito compreso tra l'area delle riparazioni navali e Punta Vagno in considerazione delle esigenze della città, delle funzioni di riparazione e delle attività fieristiche, vincolando anche i possibili interventi di riqualificazione su Piazzale Kennedy.

L'Articolo 2 definisce le previsioni per ogni settore, in particole il settore 3b è relativo all'ampliamento della Darsena e dei piazzali esistenti in conformità al S.A.U. relativo all'area in concessione a Fiera S.p.A., attrezzabili con opportune strutture coperte ed infrastrutture necessarie alle funzioni espositive. In tale contesto deve essere prevista anche la realizzazione di un adeguato accesso pubblico.

1.4.8 Accordo Procedimentale per l'attuazione dell'Accordo di Programma per la Riorganizzazione dell'Area Territoriale "Riparazioni Navali, Fiera, Piazzale Kennedy" nella parte relativa al comparto 3B Darsena Nautica

L'Accordo Procedimentale relativo al comparto 3B Darsena Nautica del S.A.U., descrive la necessità di realizzare un complesso di opere tali da destinare il sito a servizio prevalente dei grandi yacht.

Tra le premesse si richiama il fatto che gli spazi in acqua e a terra ad uso pubblico devono essere resi disponibili per le attività fieristiche del Salone Nautico nei periodi ad esso dedicati.

Sullo specchio acqueo devono trovare collocazione prevalentemente gli yacht di lunghezza superiore ai 24 metri, e deve essere previsto un approdo per il trasporto pubblico via mare.

A terra devono trovare collocazione servizi pubblici e privati, pubblici esercizi ed esercizi di vicinato, esposizione di merci, connessioni viabilistiche e pedonali, parcheggi pubblici e pertinenziali.

Le nuove edificazioni devono tenersi ad una distanza minima di 10 mt rispetto al piede del paramento interno della diga e prevedere un cordolo, di altezza minima di almeno 50 cm, che consenta la canalizzazione dell'acqua di accumulo e ne permetta il deflusso.

Gli edifici devono rispettare il limite massimo di altezza interna di 3.50 mt e particolare cura dovrà essere dedicata al disegno dei volumi emergenti dalla quota del molo.

I percorsi pedonali devono porsi in continuità con la passeggiata proveniente da Piazzale Kennedy e Corso Italia. Devono essere previste idonee piantumazioni e sistemi di produzione di energia rinnovabile.

Il nodo viabilistico che si verrà a creare sulla foce del Bisagno dovrà connettersi con la rotatoria di Piazzale Kennedy e garantire l'interscambio tra viabilità urbana, viabilità legata alla Fiera e viabilità relativa alla Darsena Nautica.

Il progetto di tutte queste aree dovrà prevedere l'uso di idonei elementi verdi, volti a migliorare il microclima locale.

Allegati

Tav.1.4 Estratti delle Tavole di Piano

PdB_ AMBITO 14 _ SUSCETTIVITA' AL DISSESTO



Legenda

CLASSI DI SUSCETTIVITA' AL DISSESTO

FRANA ATTIVA	Pg4
FRANA QUIESCENTE	Pg3
SUSCETTIVITA' ALTA	Pg3a
SUSCETTIVITA' MEDIA	Pg2
SUSCETTIVITA' BASSA	Pg1
SUSCETTIVITA' MOLTO BASSA	Pg0

CLASSI SPECIALI

CAVE ATTIVE, MINIERE ATTIVE E DISCARICHE IN ESERCIZIO	
EX CAVE, EX MINIERE E DISCARICHE DISMESSE	Pg3
CRITICITA' PUNTUALE LESIONI AI MANUFATTI IDENTIFICATA DAL PUC DI GENOVA VIGENTE	

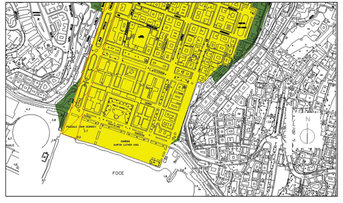
PdB _ TORRENTE BISAGNO_ REGIMI NORMATIVI



Legenda

- AIN Aree inondabili trasformazione
- FVU Fondovalle e Versante urbano mantenimento
- FI Fondovalle insediato mantenimento
- FI Fondovalle insediato modificabilita'
- FNI Fondovalle non insediato mantenimento
- VI Versante insediato mantenimento (di tipo A – di tipo B)
- VI Versante insediato modificabilita' (di tipo A – di tipo B)
- VNI Versante non insediato mantenimento (di tipo A – di tipo B)
- CV Area di cava
- area di rispetto di cava
- area in frana attiva
- possibili siti da destinarsi alla realizzazione di discariche di II categoria tipo A per rifiuti speciali inerti individuati nella Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 114/96
- possibile sito da destinarsi alla realizzazione di discarica di II categoria tipo A per rifiuti speciali inerti

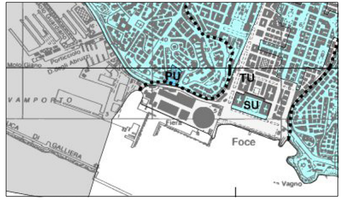
PdB _TORRENTE BISAGNO_ FASCE FLUVIALI



Legenda

- Fascia A
- Fascia B
- Fascia C
- Alveo di piena
- Fascia di Rissetto Fluviale

PTCP_ INSEDIATIVO



Legenda

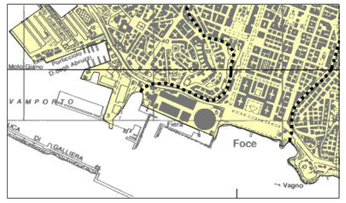
COMPONENTI / REGIMI NORMATIVI	ANI	IS	ID	NI	AU	AI	ME
CONSERVAZIONE	CE	AM CE	ID CE	NI CE	Pu		AR (MU)
MANTENIMENTO	MA	AM MA	ID MA	NI MA	SU SI	AI MA	
CONSOLIDAMENTO	CO		ID CO	NI CO		AI CO	
MODIFICABILITA' TIPO A	MO-A		ID MO-A	NI MO-A			
MODIFICABILITA' TIPO B	MO-B	AM MO-B	ID MO-B				
TRASFORMABILITA'	TR	AM TR-SU, NI TU-AI	ID TR-PU, TR-VI, AI, IC		TU		
ART. 38 - NORME DI ATTUAZIONE							
TRASFORMAZIONE	TRZ	TRZ					

PU - PARCO URBANO SU - IMMAGINE URBANA SU - STRUTTURA URBANA QUALIFICATA TU - TESSUTO URBANO
AE - AUTOSTRADE Indicazione simbolica dell'area di rispetto dei manufatti emergenti

INDICAZIONI PROPOSITIVE

AM	ACCESSIBILITA' AL MARE	CP	CAMPEGGIO CON ACCESSIBILITA' PEDONALE
AR	ATTIVITA' RICREATIVA	CV	CAMPEGGIO CON ACCESSIBILITA' VEICOLARE
AS	ATTIVITA' SPORTIVA	T	ITINERARIO ESCURSIONISTICO
FN	FERROVIA/RIE TURISTICHE/LUNGO I CORSI D'ACQUA		
PO	PARCO ORGANIZZATO		
IN	ITINERARIO STORICO/ETNOGRAFICO		

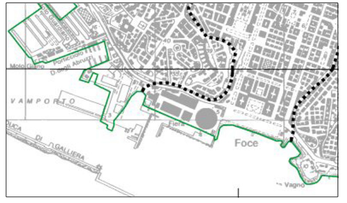
PTCP_ GEOMORFOLOGICO



Legenda

REGIMI NORMATIVI		CAVE
CONSERVAZIONE	CE	A CIELO APERTO Ca
MANTENIMENTO	MA	IN SOTTOSUOLO Cs
CONSOLIDAMENTO	CO	CORSI D'ACQUA
MODIFICABILITA' TIPO A	MO-A	INDICAZIONI DI RECEPIMENTO GRANDI INFRASTRUTTURE
MODIFICABILITA' TIPO B	MO-B	FERROVIARIE STRADALI E AUTOSTRADALI TECNOLOGICHE E SPECIALI PORTUALI AEROPORTUALI
TRASFORMAZIONE	TR	

PTCP_ VEGETAZIONALE



Legenda

COMPONENTI / REGIMI NORMATIVI		Colture		Bosco di angiosperme		Bosco di conifere			Zone miste
		Mantenimento colture esistenti	Ampliamento colture esistenti	Termofile	Mesofile	Termofile	Mesofile	Termofile	Mesofile	
		COL ISS	COL IDS	BAT	BAM	BCT	BCM	PRT	PRM	—
CONSERVAZIONE	CE	—	—	CE						
MANTENIMENTO	MA	COL ISS	—	—	—	BCT MA	BCM MA	—	PR-MA	PRM MA	BAT BCT MA
CONSOLIDAMENTO	CO	—	COL IDS	BA-CO BAM CO	BAT CO	BCT CO	BCM CO	—	—		BAT BCT CO BCM BAM CO
MODIFICABILITA'	MO	—	—			BCT MO-BAT	BCM MO-BAM	—	—	—	
TRASFORMAZIONE	TRZ					BCT TRZ BAT	BCM TRZ BAM	PR-TRZ-BA PRT TRZ PRM TRZ PRT TRZ PRM TRZ BAT BAM BCM		PR BG TRZ-BA PRT BCT TRZ-BAT	
								PRT-TRZ-BAM		PRT BC TRZ-BA	

BAT - BOSCO DI ANGIOSPERME TERMOFILE: lecci, roverella, orniello

BCT - BOSCO DI CONIFERE TERMOFILE: pinastro, pino d'Aleppo, pino domestico

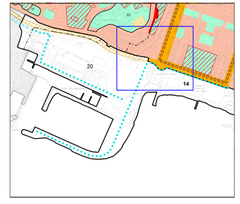
BAM - BOSCO DI ANGIOSPERME MESOFILE: carpino nero, orniello, ciliegio, noce, castagno, maggiocondolo, aceri, rovere, cerro, sorbo montano, frassino maggiore, sallcone, pioppo tremulo, maggiocondolo alpino, sorbo degli uccellatori, betulle, faggio

BCM - BOSCO DI CONIFERE MESOFILE: pino silvestre, tasso, abete bianco

VRI - VEGETAZIONE RIPARIA: ontano nero, salici, pioppo bianco

N.B. - La specie indicate nelle presente legenda individuano i boschi cui tendere, non le essenze da impiegare direttamente nei rimboschimenti L'impiego localizzato di esemplari di specie consociatesi (robinia, ontano napoletano) e di conifere a rapido accrescimento (pino strobo, abete di Douglas), nell'ambito dei piani di assestamento forestale, dove essere definito a livello non locale ma puntuale.

PUC_ DISTRETTO DI TRASFORMAZIONE



Legenda

AMBITI DEL TERRITORIO URBANIZZATO
- AC-NI ambito di conservazione del territorio non insediato
- AC-VP ambito di conservazione del territorio di valore paesaggistico e panoramico
- AR-PA ambito di riqualificazione delle aree di produzione agricola
- AR-PR (a) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale
- AR-PR (b) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale
- AC-CS ambito di conservazione del centro storico urbano
- AC-VU ambito di conservazione del verde urbano strutturato
- AC-US ambito di conservazione dell'impianto urbano storico
- AC-AR ambito di conservazione delle Ville Monumentali
- AC-SU ambito di conservazione dell'impianto urbanistico
- AR-UR ambito di riqualificazione urbanistica - residenziale
- AR-PU ambito di riqualificazione urbanistica produttivo - urbano
- AR-PI ambito di riqualificazione urbanistica produttivo - industriale
- ACOL ambito complesso per la valorizzazione del litorale

AMBITI SPECIALI
- SIS-S servizi pubblici territoriali e di quartiere a parchegi pubblici
- SIS-S servizi pubblici territoriali e di quartiere di valore storico paesaggistico
- CIM SIS-S servizi cimiteriali

INFRASTRUTTURE
- distretto di trasformazione
- rete ciclopedonale
- limiti amministrativi Municipi
- limiti amministrativi Comune
- perimi di interesse naturalistico e paesaggistico
- unità insediative di identità paesaggistica
- macro area paesaggistica
- ambito con disciplina urbanistica speciale
- fascia di protezione "A" stabilimenti a rischio rilevante
- fascia di protezione "B" stabilimenti a rischio rilevante area di osservazione stabilimenti a rischio di incidente rilevante (Variante PTC della Provincia - D.C.P. 36/2008)
- ambito portuale
- area di esproprio-cantiere relative a opere infrastrutturali
- autostrada esistente
- autostrada di previsione
- ferrovia e trasporto pubblico in sede propria esistente
- ferrovia di previsione
- trasporto pubblico in sede propria di previsione
- SIS-I viabilità principale esistente
- SIS-I viabilità principale di previsione
- SIS-I viabilità di previsione
- AT
- nodi infrastrutturali
- assi di relazione città-porto di previsione
- assi di relazione città-porto da concertare con Iniesa L.Bella

2 LA STRUTTURA DEL PROGETTO UNITARIO

Il Progetto Unitario si propone di perseguire gli obiettivi descritti attraverso il disegno combinato del sistema dell'accessibilità e della distribuzione funzionale, finalizzato a garantire la migliore valorizzazione economica e urbanistica dell'area, potenziandone contemporaneamente la connessione con il tessuto urbano.

2.1 Il livello dell'accessibilità

L'organizzazione del sistema di accesso pedonale e carrabile alla Nuova Darsena (vedi Tav 1.3 e Tav 2.1) è strettamente collegato al perseguimento degli obiettivi del Progetto Unitario dal momento che un'adeguata organizzazione della mobilità costituisce un requisito fondamentale per garantire la massima flessibilità e fruibilità dell'area.

Per quanto riguarda il livello dell'accessibilità di tipo pedonale (in conformità con l'Accordo di Programma n°36506/2003), per favorire la valorizzazione urbanistica dell'area, il progetto propone di favorire la prosecuzione e il completamento del percorso a mare di Corso Italia, introducendo nell'area della Darsena una passeggiata pubblica che si snodi a Sud lungo la nuova diga ed eventualmente possa a Nord proseguire verso la Facoltà di Ingegneria.

La Darsena Nautica costituisce un'area interclusa, localizzata a mare dell'insediamento fieristico. Per questo motivo occorre prevederne e garantirne l'accesso sia carrabile che pedonale.

I percorsi di accesso sono da realizzarsi nella parte terminale della copertura del Torrente Bisagno in connessione con la viabilità urbana (Corso Marconi).

In continuità con la viabilità pedonale urbana, devono essere previste specifiche connessioni con i nuovi percorsi pedonali ricadenti all' interno dell'area di competenza del progetto, elementi qualificanti sotto il profilo della fruizione e del rapporto con la città. Questi si svilupperanno a partire da una quota di circa 5.50 mt s.l.m. e si snoderanno, uno lungo la nuova diga e sulla copertura del corpo basso della nuova Torre Piloti e uno, opzionale, lungo la banchina Nord. Va sottolineato che per consentire una più agevole e continua fruizione andranno predisposte zone filtro ad uso pubblico, che potranno assumere la configurazione di aree di sosta, aree verdi e aree panoramiche.

Tali previsioni pongono inoltre le basi per la realizzazione di un futuro collegamento tra Piazzale Kennedy e l'area del Porto Antico, passando per la Facoltà di Ingegneria e l'edificio ex Nira.

In questo contesto progettuale risulta opportuno considerare la previsione del futuro ridisegno delle biglietterie di Fiera ed il collegamento pedonale proveniente da Viale Brigate Partigiane/Via dei Pescatori, tratto conclusivo del percorso ciclo-pedonale urbano.

L'area di progetto dovrà essere dotata di una sua idonea accessibilità carrabile, collegata con la viabilità pertinenziale che, dalla fine della rampa, raggiunga la punta estrema della banchina Sud con possibilità di manovra. Lungo la banchina Nord sarà permessa l'accessibilità carrabile a servizio delle attività di riparazione e manutenzione, ma non la sosta.

In una prospettiva di potenziamento di uso dell'area appare inoltre opportuno prevedere la possibilità di approdi pubblici via mare al fine di garantire un'intermodalità di trasporto. Tali approdi dovrebbero preferibilmente essere previsti in testata alla banchina Sud.

Per quanto concerne l'individuazione di aree da destinare a parcheggio, il progetto prevede di collocare all'interno della Darsena i parcheggi pertinenziali di servizio alle attività da insediare. Per quanto riguarda i parcheggi relativi ai posti barca e gli eventuali parcheggi pubblici, si prevede venga individuata, come indicato dall'Accordo Procedimentale, un'area di Piazzale Kennedy da asservire a tale uso.

2.2 La distribuzione funzionale

Il progetto propone una suddivisione dell'area basata sulle diverse esigenze che l'utenza dei grandi yacht richiede.

Infatti gli studi economici effettuati relativamente alla situazione della cantieristica e del mercato di tale tipologia di yacht, evidenziano le potenzialità di crescita del settore *Refit & Repair* e sottolineano le prospettive di attrattiva del porto di Genova per il traffico di grandi yacht.

In seguito a tali studi e di concerto con gli Enti Pubblici coinvolti (si veda l'accordo di Programma n°36506/2003) il Progetto Unitario si propone di garantire una valenza polifunzionale all'area della darsena.

L'articolazione del Progetto Unitario recepisce le indicazioni progettuali e funzionali indicate nell'Accordo Procedimentale elaborato per l'attuazione dell'Accordo di Programma. In particolare per l'articolazione spaziale dell'area l'Accordo stabilisce due vincoli che hanno guidato le scelte operate:

- l'obbligo di rendere gli specchi acquei, i piazzali, gli spazi e le aree riservate alla fruizione pubblica disponibili per le attività e i servizi fieristici inerenti il Salone Nautico;
- la necessità di mantenere un franco minimo di non edificabilità di 10 metri rispetto al paramento interno della diga, nelle parti non interessate dall'innalzamento del muro paraonde.

Per ottemperare contemporaneamente a questi due vincoli, dettati da esigenze differenti (funzionale la prima, di sicurezza la seconda), il progetto si sviluppa seguendo due criteri di organizzazione spaziale, che permettono di articolare una macro suddivisione funzionale delle aree coinvolte in alzato e in pianta.

Il primo criterio opera una distinzione funzionale su due livelli. Infatti il progetto, sfruttando le caratteristiche fisiche del sito, si articola su due quote principali operando una prima macro suddivisione .

Sulla diga, ad una quota idonea per consentire la percezione della visuale panoramica in condizione di sicurezza (circa 5.50 mt s.l.m.), si sviluppano i percorsi ciclo-pedonali e gli spazi pubblici che si prevede siano affiancati da una quota di pubblici esercizi, oltre che una parte del volume (il primo piano fuori terra) dedicato alla nuova torre piloti.

A quota piazzale (1 mt s.l.m.) si prevede che vengano sviluppate le attività di servizio alla nautica e alla marina della nuova darsena, per favorire uno sfruttamento sinergico degli spazi a terra e dello specchio acqueo, oltre a una parte del volume (piano terra e parcheggio pertinenziale) dedicato alla nuova torre piloti.

Il secondo criterio di organizzazione spaziale consiste nell'operare una suddivisione funzionale a quota piazzale (1 mt s.l.m). Per garantire il migliore sfruttamento degli spazi a terra il progetto prevede che la banchina Nord e circa metà del piazzale siano da dedicare alle attività di assistenza tecnica, ovvero di riparazione leggera e manutenzione che possono configurarsi come valido supporto alla cantieristica navale distribuita nell'intorno dell'area. A tali attività potranno affiancarsi esercizi commerciali e punti espositivi per le aziende che operano nel settore dell'avanguardia tecnologica del settore nautico.

La parte restante del Piazzale e la banchina Sud saranno dedicate all'insediamento della funzione assistenza alla navigazione, per la parte necessaria alla realizzazione della nuova Torre Piloti, oltre alle attività legate alla marina, riservando una percentuale degli spazi disponibili ad attività turistico ricettive e di pubblico esercizio che lavorino in sinergia con le attività previste a quota diga. Si potrà così favorire il collegamento tra i diversi settori funzionali per ottimizzarne la possibilità di fruizione. Un'articolazione come quella sopra descritta permette di mantenere un ampio livello di flessibilità nella gestione degli spazi, che potrà essere diversificata nei differenti periodi dell'anno per adeguarsi, come indicato nell'Accordo Procedimentale, alle attività previste (Salone Nautico) che pongono un vincolo per la complessiva organizzazione e sviluppo del progetto.

2.3 La suddivisione in comparti

Sulla base di questi criteri di organizzazione funzionale descritti, il Progetto Unitario individua tre comparti territoriali, nei quali vengono localizzate funzioni caratterizzanti e funzioni ammesse e vengono perimetrati i limiti delle superfici edificabili.

I tre comparti sono stati organizzati in settori per consentire l'individuazione delle diverse specificità proprie di ciascuno e la predisposizione della conseguente normativa.

L'organizzazione dello specchio acqueo viene lasciata alla gestione dell'operatore fermo restando la limitazione dello specchio acqueo antistante alla nuova Torre Piloti che sarà riservato alle imbarcazioni di servizio per la porzione evidenziata negli elaborati grafici. L'operatore dovrà adeguare la suddivisione del restante specchio acqueo alla suddivisione funzionale indicata per i comparti, garantendo comunque anche la quota di posti barca prevista per legge da destinare alla sosta temporanea del 10%.

I primi due comparti si articolano a quota piazzale (1 mt s.l.m.) e individuano la suddivisione funzionale da realizzare tra le attività di servizio alla nautica e le attività di servizio alla marina oltre a quelle di servizio alla nave, il tutto per garantire un uso polivalente della Darsena e ottimizzare la gestione degli spazi.

Il comparto 1 comprende la banchina Nord e una parte del piazzale. La funzione che lo caratterizza è quella di "*servizi privati accessori alla darsena",* prevalentemente rivolti all'assistenza tecnica. Vengono posti, sia sulla banchina Nord sia sul piazzale, i limiti delle superfici edificabili, individuando le demolizioni necessarie e le metrature minime e massime che possono essere realizzate all'interno del comparto. Viene inoltre indicata la superficie del piazzale che deve essere vincolata ad attività di supporto alla nautica. In questo primo comparto viene definito il perimetro sul quale è possibile realizzare la copertura. Tale copertura, se ritenuta necessaria per la migliore gestione del comparto, dovrà essere realizzata secondo le modalità indicate nella normativa allegata al Progetto Unitario.

Il comparto 2 comprende la restante parte del piazzale e la banchina Sud. La funzione caratterizzante sarà quella di "*servizi alla nave",* necessaria per garantire l'operatività del porto e la sicurezza della navigazione. Sarà possibile insediare i parcheggi pertinenziali, da collocare entro i limiti delle superfici edificabili individuate, rispettando, analogamente a quanto deve avvenire per gli altri due comparti, le variabili di metratura entro i quali si può sviluppare il progetto. In particolare si individuano le aree di piazzale edificabili per attività da dedicare alla nuova Torre Piloti e le parti che devono essere lasciate libere per la viabilità.

I servizi privati accessori alla darsena vengono invece collocati nel piccolo piazzale posto in testata alla banchina Sud. È inoltre consentita l'eventuale sistemazione di una unità galleggiante (della quale vengono definite le superfici massime ammesse) collocata sulla punta della banchina in modo tale da non occupare lo specchio acqueo dedicato ai servizi accessori alla darsena, e non precludere lo spazio dedicato all' approdo pubblico.

Per entrambi i comparti a quota 1 mt s.l.m. viene posto come vincolo la realizzazione dei collegamenti verticali con il comparto 3, che si svilupperà a quota superiore, da realizzare in corrispondenza dei volumi.

Va ricordato come i volumi realizzati a quota piazzale debbano mantenere una distanza di sicurezza in prossimità della diga (10 mt di franco), in corrispondenza dei tratti di muro che non saranno oggetto di sopraelevazione sino alla quota di mt. 8,30, da affiancare ad un sistema di raccolta delle acque marine eventualmente tracimanti sul piazzale mediante un cordolo di 50 cm posto al limite della distanza di sicurezza.

Il comparto 3 si sviluppa a partire dalla quota di circa 5,50 mt s.l.m. La funzione che lo caratterizza è quella di "*servizi pubblici"*. In questo comparto vengono collocati i sedimi delle passeggiate ciclo-pedonali che ricadono nell'area di progetto e sono state descritte nel sistema dell'accessibilità. I volumi da collocare al loro interno dovranno rispettare i valori minimi e massimi di superficie entro i quali può variare la configurazione del progetto.

Allegati

Tav.2.1 Schema Accessibilità

Tav.2.2 Schema distribuzione funzioni

Tav.3.1 Comparti

Tav.4.1 Comparto1 _ Settori

Tav.4.2 Comparto1 _ Vincoli Preliminari

Tav.4.3 Comparto1 _ Settore 1

Tav.4.4 Comparto1 _ Settore 1 Raddoppio Copertura

Tav.4.5 Comparto1 _ Settore 2

Tav.5.1 Comparto2 _ Settori

Tav.5.2 Comparto2 _ Settore 1

Tav.5.3 Comparto2 _ Settore 2

Tav.6.1 Comparto3 _ Settori

Tav.6.2 Comparto3 _ Settore 1

Tav.6.3 Comparto3 _ Settore 2

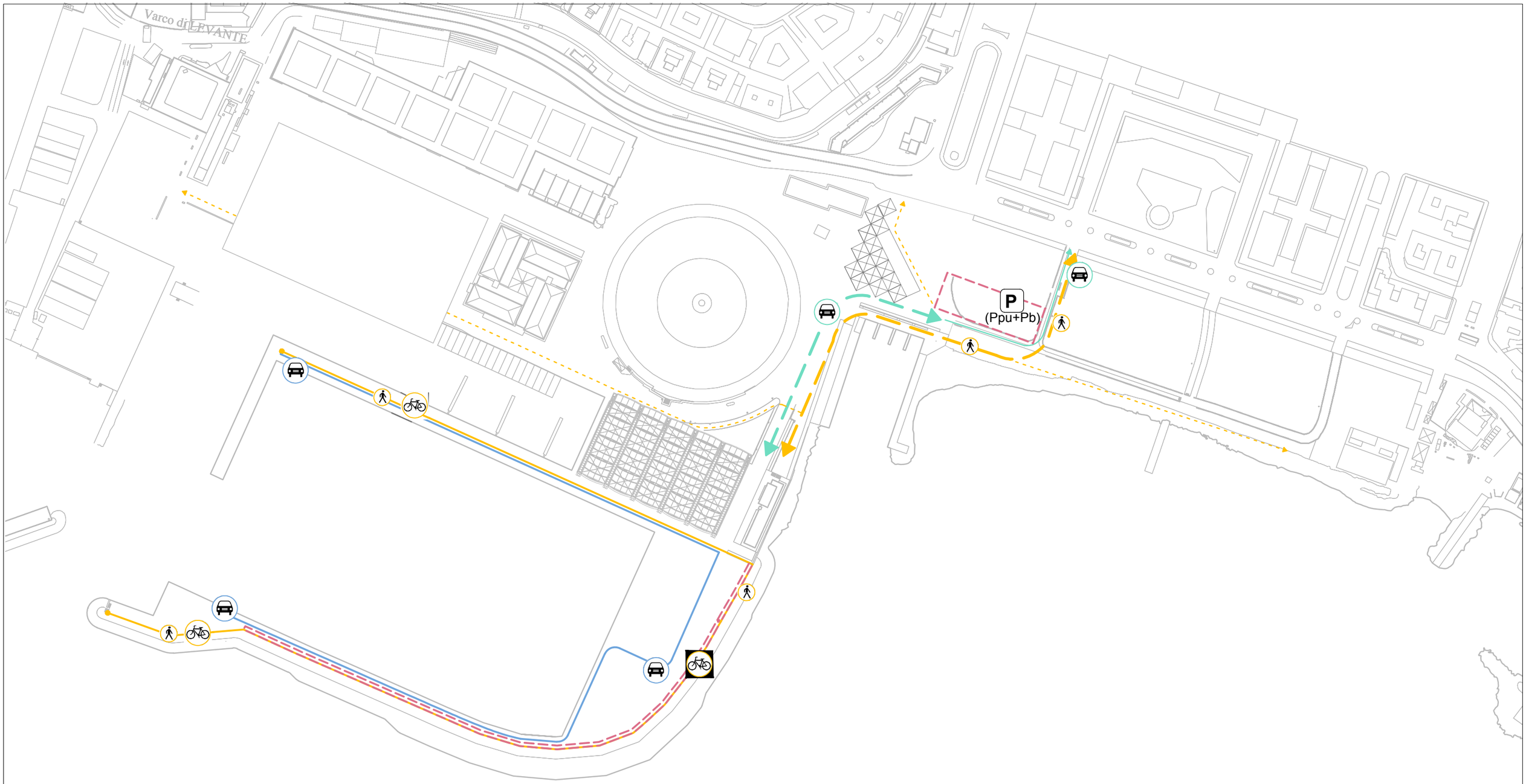
Tav.7.1 Ipotesi Progettuali _ Livello+1

Tav.7.2 Ipotesi Progettuali _ Livello+5

Tav.7.3 Ipotesi Progettuali _ Planivolumetrico Opzione 0

Tav.7.4 Ipotesi Progettuali _ Planivolumetrico Opzione 1

Tav.7.5 Ipotesi Progettuali _ Vista Prospettica



VIABILITA' CARRABILE PERTINENZIALE DI PROGETTO

LINEA DI FLUSSO ACCESSIBILITA' CARRABILE ALLA NUOVA DARSENA

VIABILITA' CARRABILE ESISTENTE

NUOVE AREE PARCHEGGIO IN PREVISIONE Parcheggi pertinenziali per barche --> **Pb** = 60% (posti barca equivalenti)
Parcheggi pertinenziali per attivita' --> **Pa** = 35% S.A.
Parcheggi pubblici --> **Ppu**bblici = 15% S.A. (posti auto consigliati)

VIABILITA' PEDONALE DI PROGETTO

CONNESSIONE CON VIABILITA' PEDONALE DI PROGETTO

PERCORSI PEDONALI IN PREVISIONE

2.1 AREA DI PROGETTO

1:3000

SCHEMA ACCESSIBILITA'



ESERCIZI DI VICINATO +1 m (quota banchina)

SERVIZI ACCESSORI ALLA DARSENA +1 m (quota banchina)

SERVIZI ALLA NAVE +1 m (quota banchina)

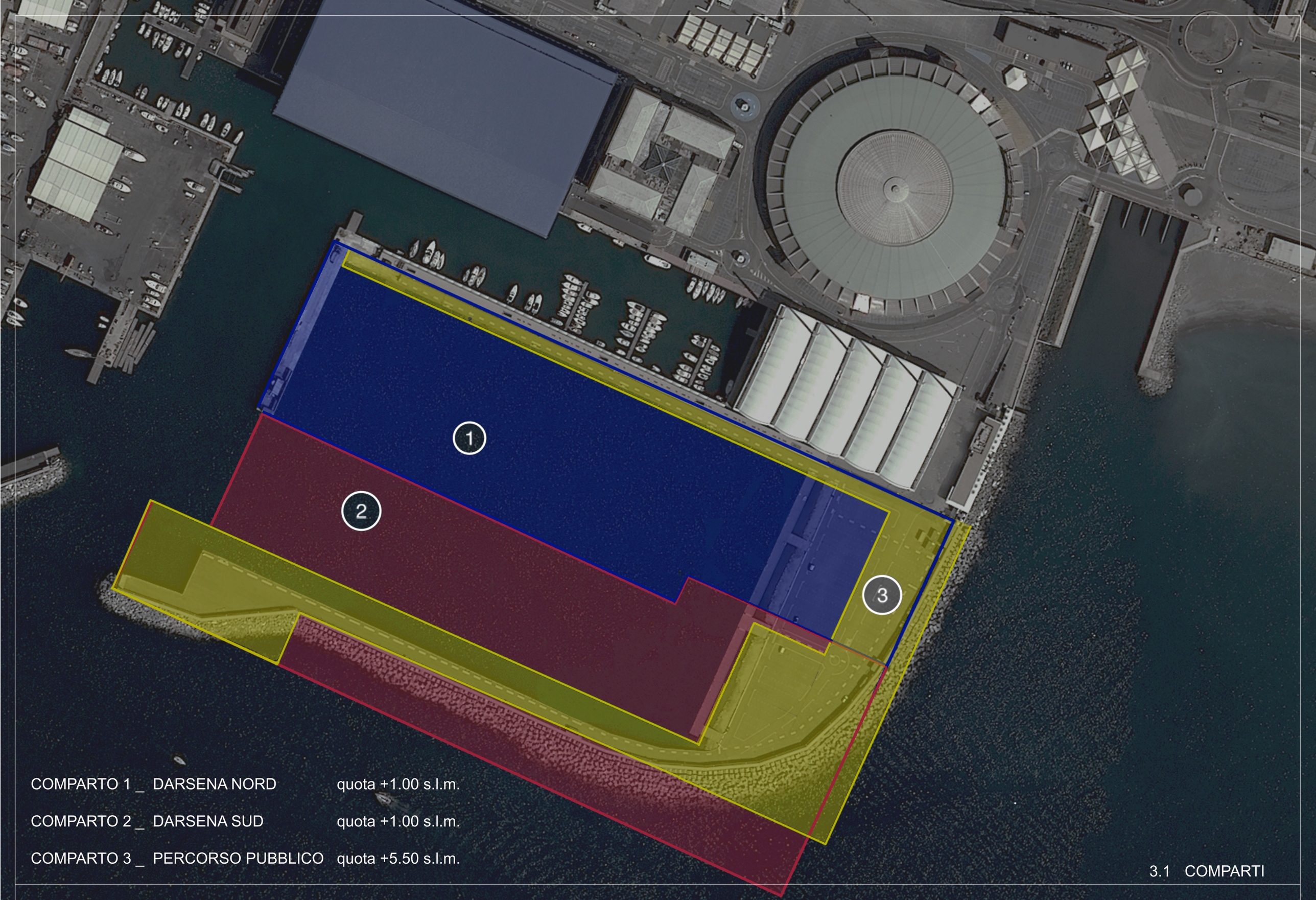
AREE DI SOSTA E RELAX +5 m (quota passeggiata)

PUBBLICO ESERCIZIO +5 m (quota passeggiata)

2.2 AREA DI PROGETTO

1:2000

SCHEMA DISTRIBUZIONE FUNZIONI

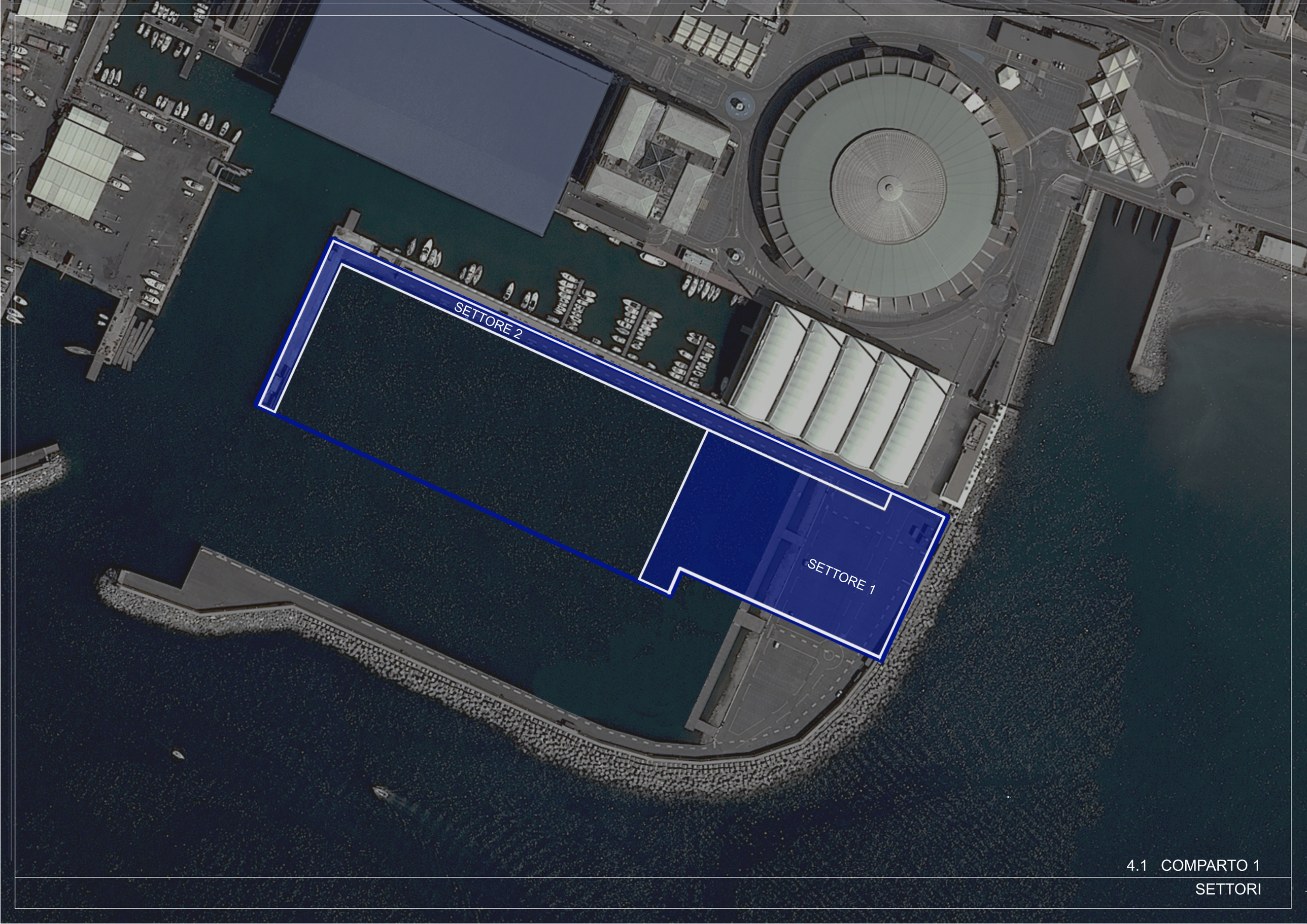


COMPARTO 1 _ DARSENA NORD quota +1.00 s.l.m.

COMPARTO 2 _ DARSENA SUD quota +1.00 s.l.m.

COMPARTO 3 _ PERCORSO PUBBLICO quota +5.50 s.l.m.

3.1 COMPARTI



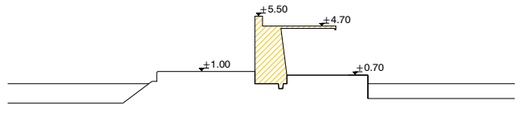
4.1 COMPARTO 1

SETTORI

A

B

VINCOLI PREPARAZIONE AREA

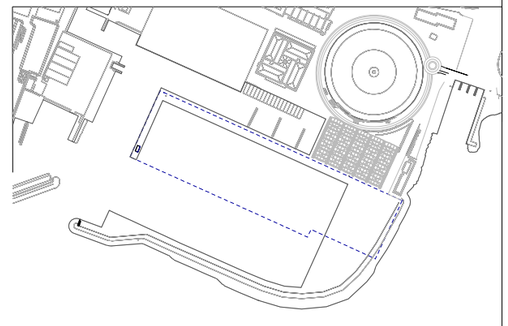


1:500

riqualificazione

demolizioni

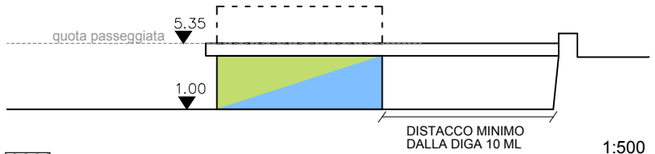
limite comparto



1:2000

4.2 COMPARTO 1
vincoli preliminari

VINCOLI



1:500

lotto edificabile

franco esondabilita'

limite edificabilita'
collegamento dislivello

superficie con opzione di copertura

—— 9100 mq

FUNZIONE CARATTERIZZANTE :

SERVIZI PRIVATI ACCESSORI ALLA DARSENA

ESERCIZIO DI VICINATO

Superficie edificabile: ——— massimo 700 mq

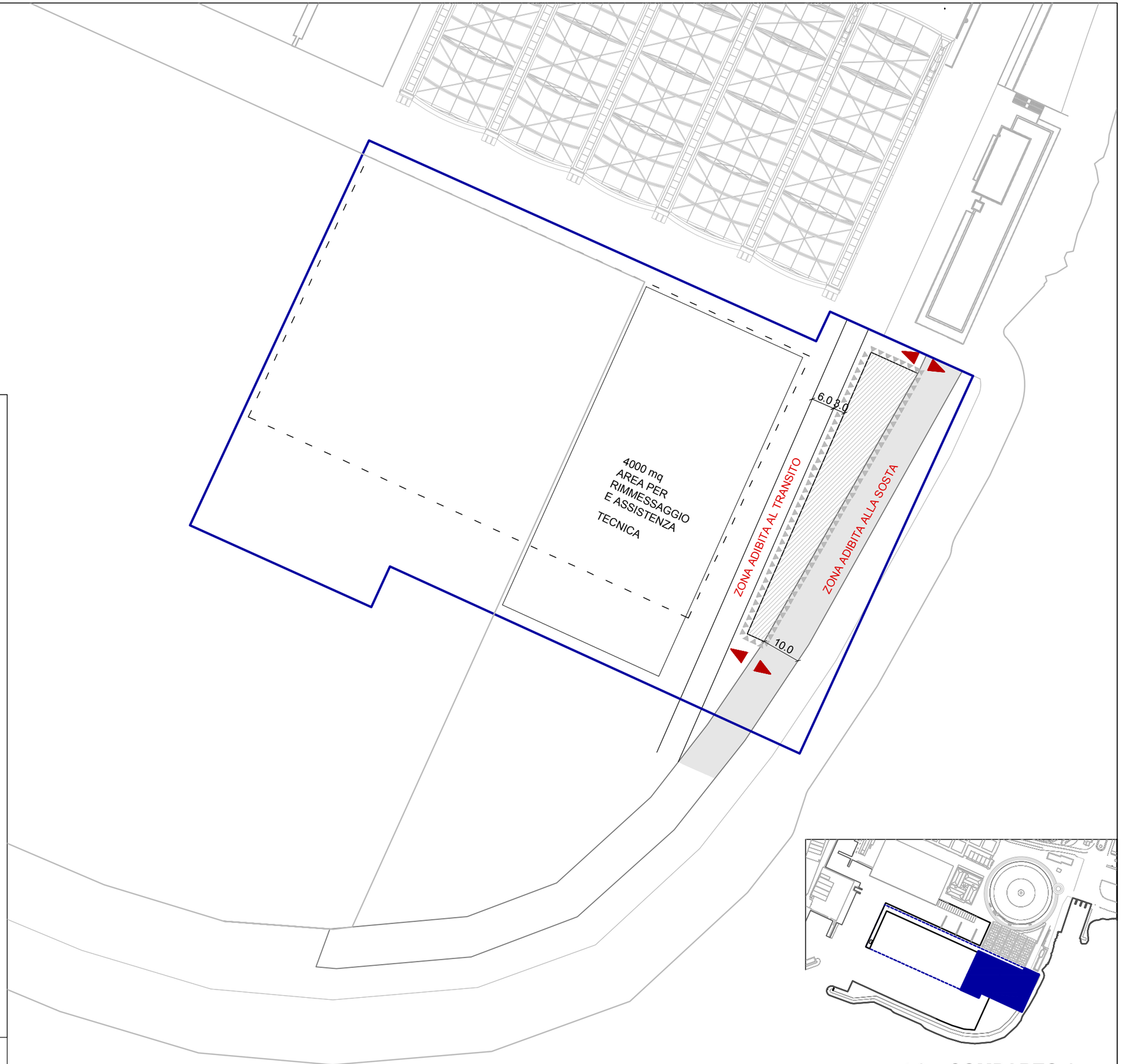
FUNZIONI AMMESSE :

SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO

ESPOSIZIONE DI MERCI

VIABILITA' — il sedime per il transito misura 6 ml distante 3 ml dal lotto edificabile

PARCHEGGI PERTINENZIALI ——— minimo 500 mq
massimo 720 mq



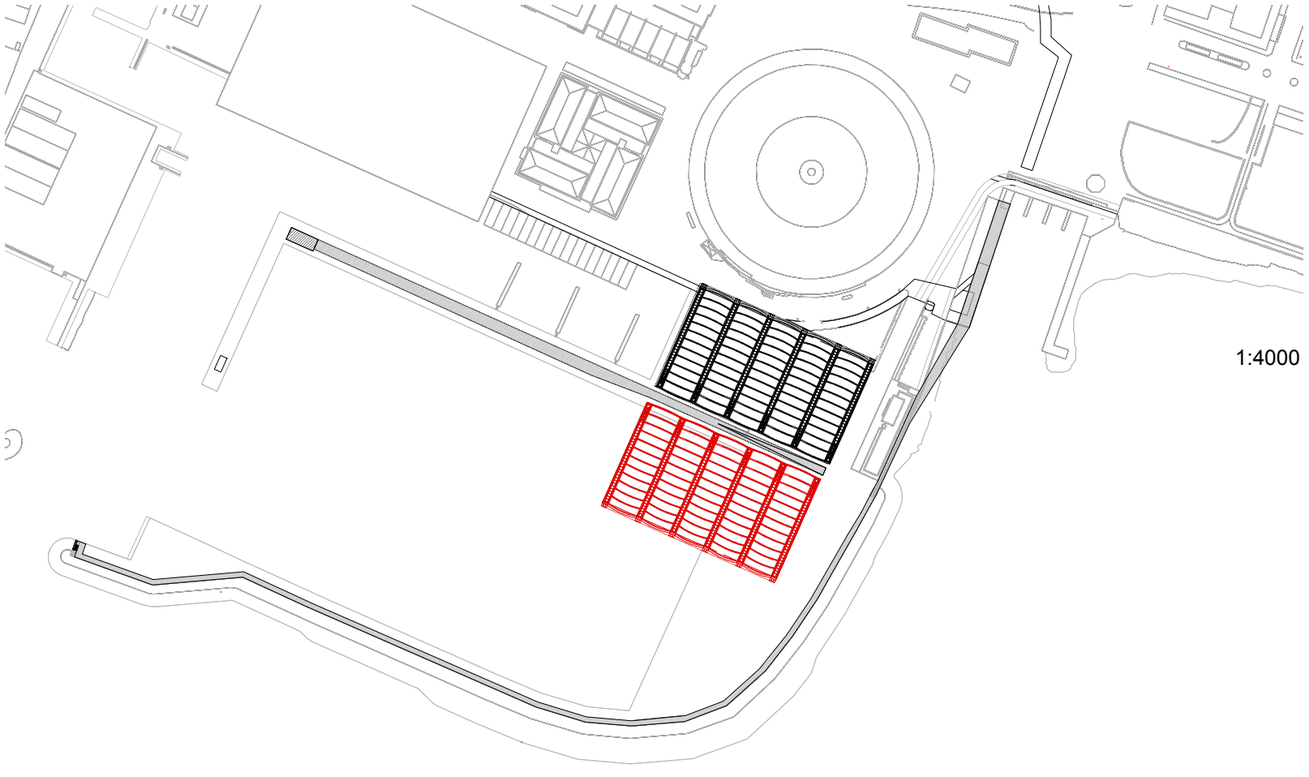
1:1000

4.3 COMPARTO 1
settore 1 - piazzale

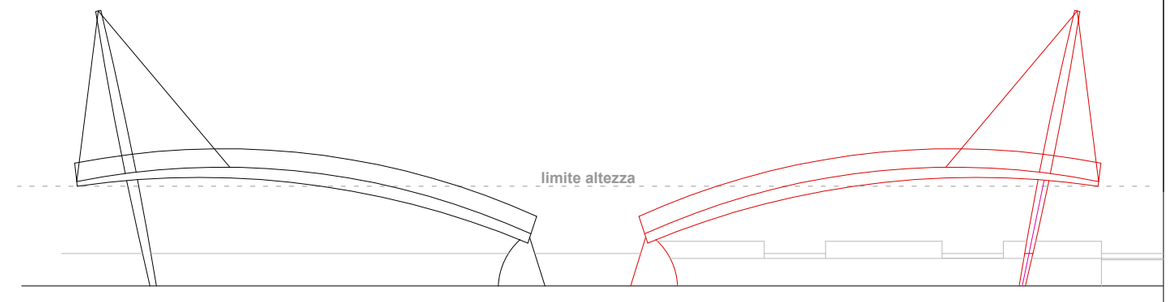






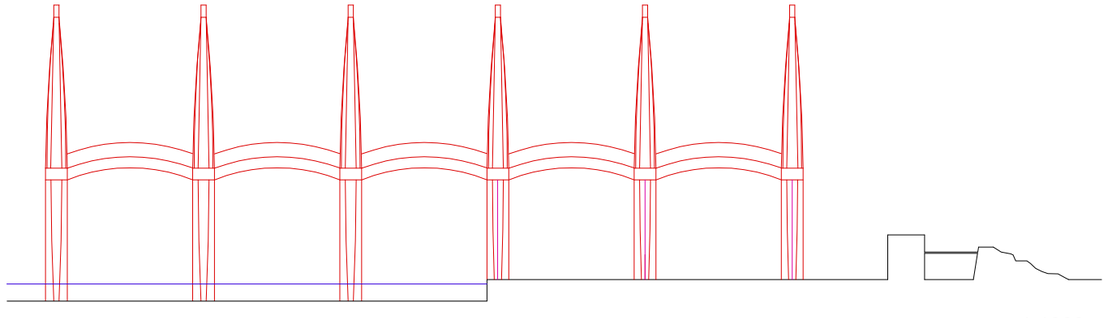


1:4000



SEZIONE TRASVERSALE

1:1000



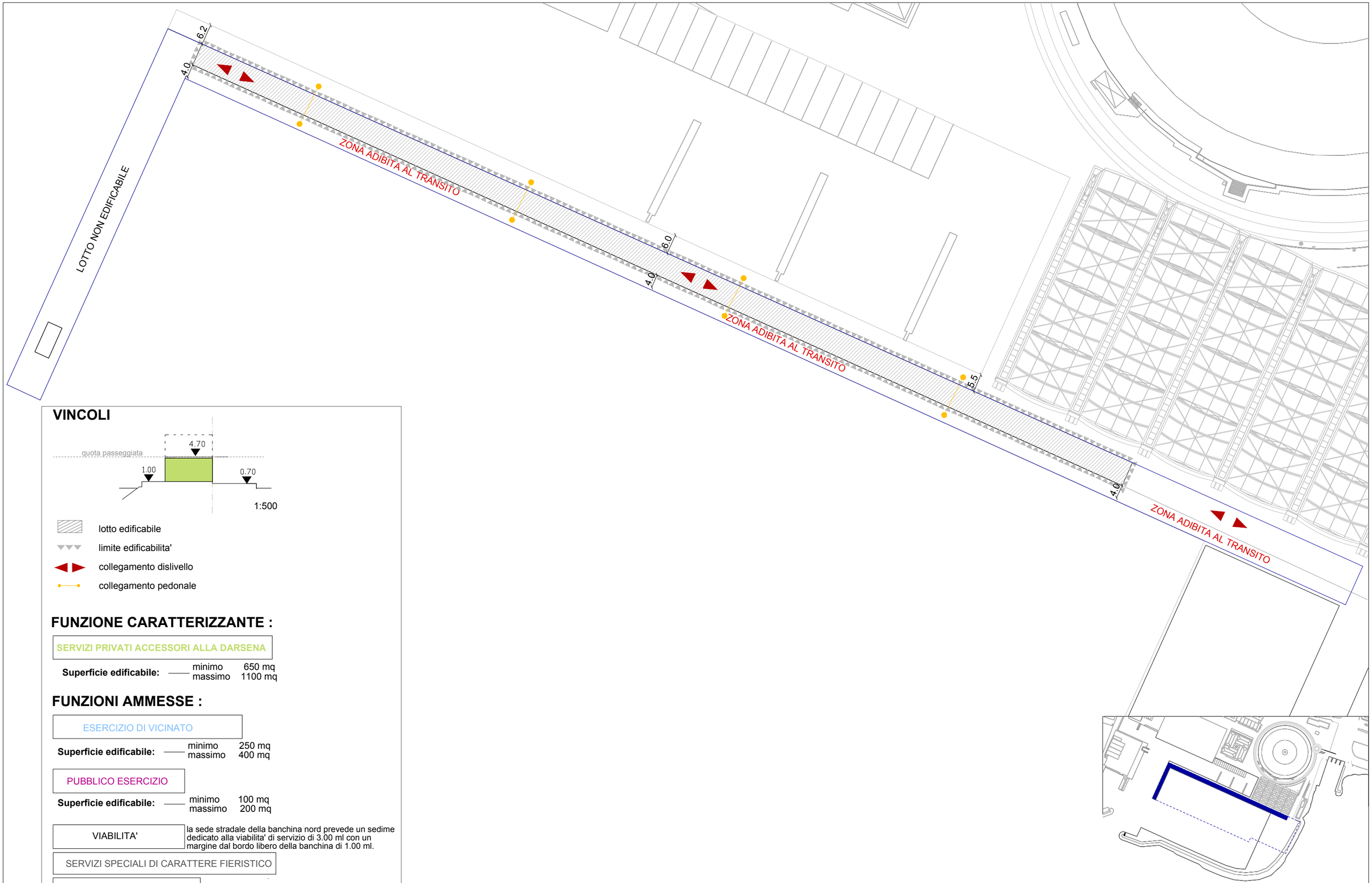
SEZIONE LONGITUDINALE

1:1000

DIMENSIONE MAX: 9100 mq secondo forma disegni.

4.4 COMPARTO 1

settore 1 - ipotesi raddoppio copertura



VINCOLI

1:500

- lotto edificabile
- limite edificabilita'
- collegamento dislivello
- collegamento pedonale

FUNZIONE CARATTERIZZANTE :

SERVIZI PRIVATI ACCESSORI ALLA DARSENA

Superficie edificabile: minimo 650 mq, massimo 1100 mq

FUNZIONI AMMESSE :

ESERCIZIO DI VICINATO

Superficie edificabile: minimo 250 mq, massimo 400 mq

PUBBLICO ESERCIZIO

Superficie edificabile: minimo 100 mq, massimo 200 mq

VIABILITA' — la sede stradale della banchina nord prevede un sedime dedicato alla viabilita' di servizio di 3.00 ml con un margine dal bordo libero della banchina di 1.00 ml.

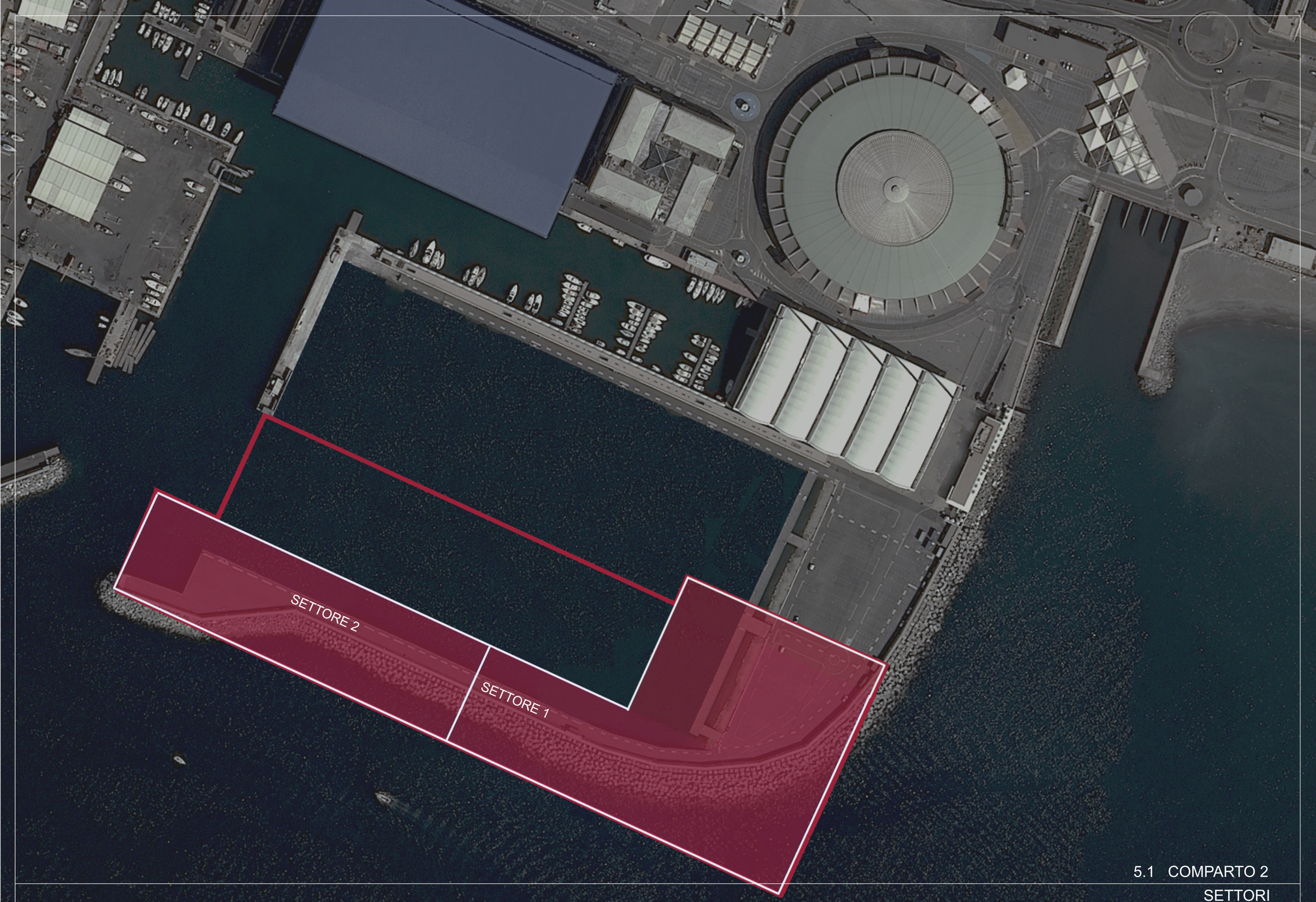
SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO

ESPOSIZIONE DI MERCI

1:1000

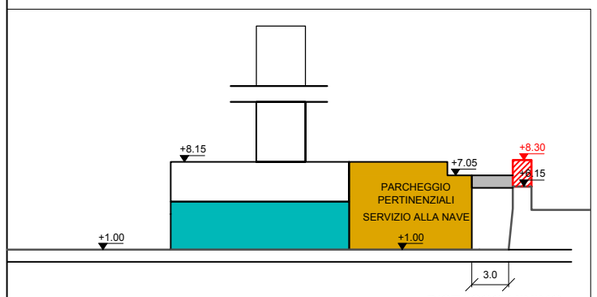
4.5 COMPARTO 1

settore 2 - banchina nord



5.1 COMPARTO 2

SETTORI



DISTACCO MINIMO
DALLA DIGA

VINCOLI

- innalzamento muro paraonde
- specchio acqueo vincolato
- lotto edificabile
- limite edificabilita'
- collegamento dislivelli
- franco esondabilita'

FUNZIONE CARATTERIZZANTE

SERVIZI ALLA NAVE

Superficie edificabile —— massimo 1.100 mq

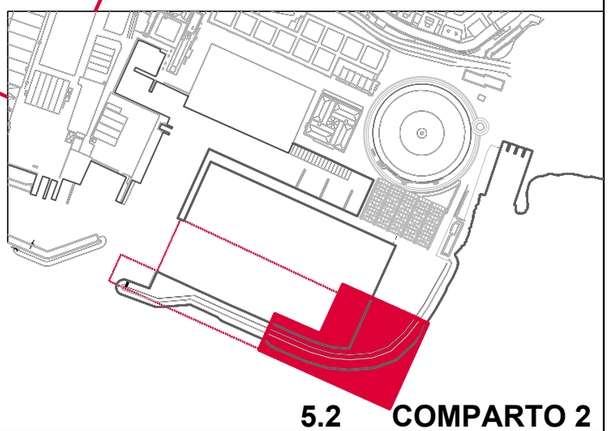
FUNZIONI AMMESSE

VIABILITA'

la sede stradale lungo la banchina si divide in un sedime per la viabilita' di 6 ml distante almeno 1 ml dal bordo libero, accompagnata lungo la banchina sudida una fascia di 2,5 ml adibita a parcheggi pertinenziali.

PARCHEGGI PERTINENZIALI — massimo 1.400 mq

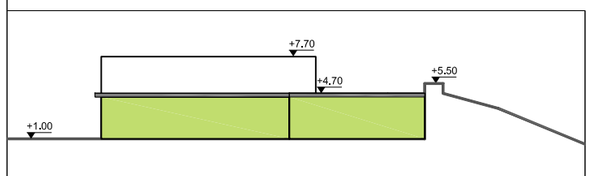
ZONA ADIBITA AL TRANSITO
ZONA ADIBITA ALLA SOSTA
9.5
6.0
2.5
1.0
ZONA ADIBITA AL TRANSITO
6.0
1.0



5.2 COMPARTO 2

1:1000

settore 1 _ piazzale



VINCOLI

- lotto edificabile
- limite edificabilita'
- collegamento dislivello
- collegamento pedonale
- opzione unita' galleggiante —— massimo 1000 mq

FUNZIONE CARATTERIZZANTE

SERVIZI ACCESSORI ALLA DARSENA —— minimo 150 mq, massimo 400 mq

FUNZIONI AMMESSE

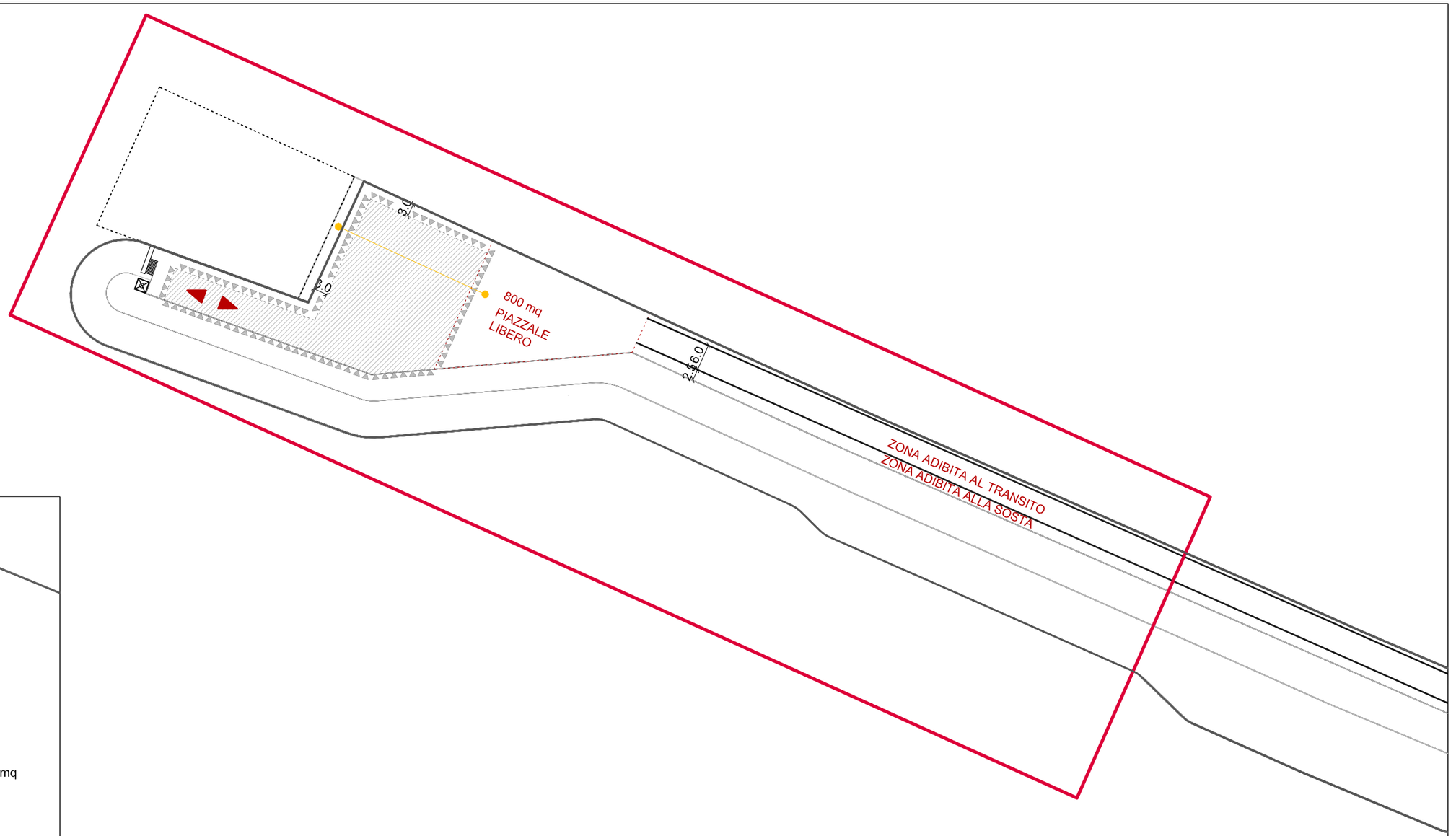
SERVIZI PUBBLICI

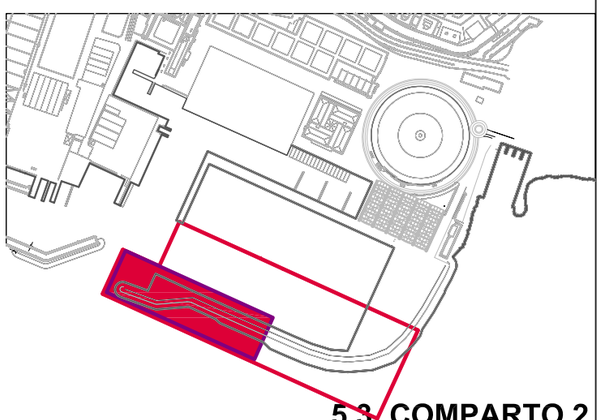
VIABILITA' — la sede stradale della banchine sud si divide in un sedime per la viabilita' di 5 ml distante 1,5 ml dal bordo libero della banchina e una fascia di 3 ml adibito a parcheggi pertinenziali

SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO

ESPOSIZIONE DI MERCI

PARCHEGGI PERTINENZIALI — minimo 100 mq, massimo 360 mq

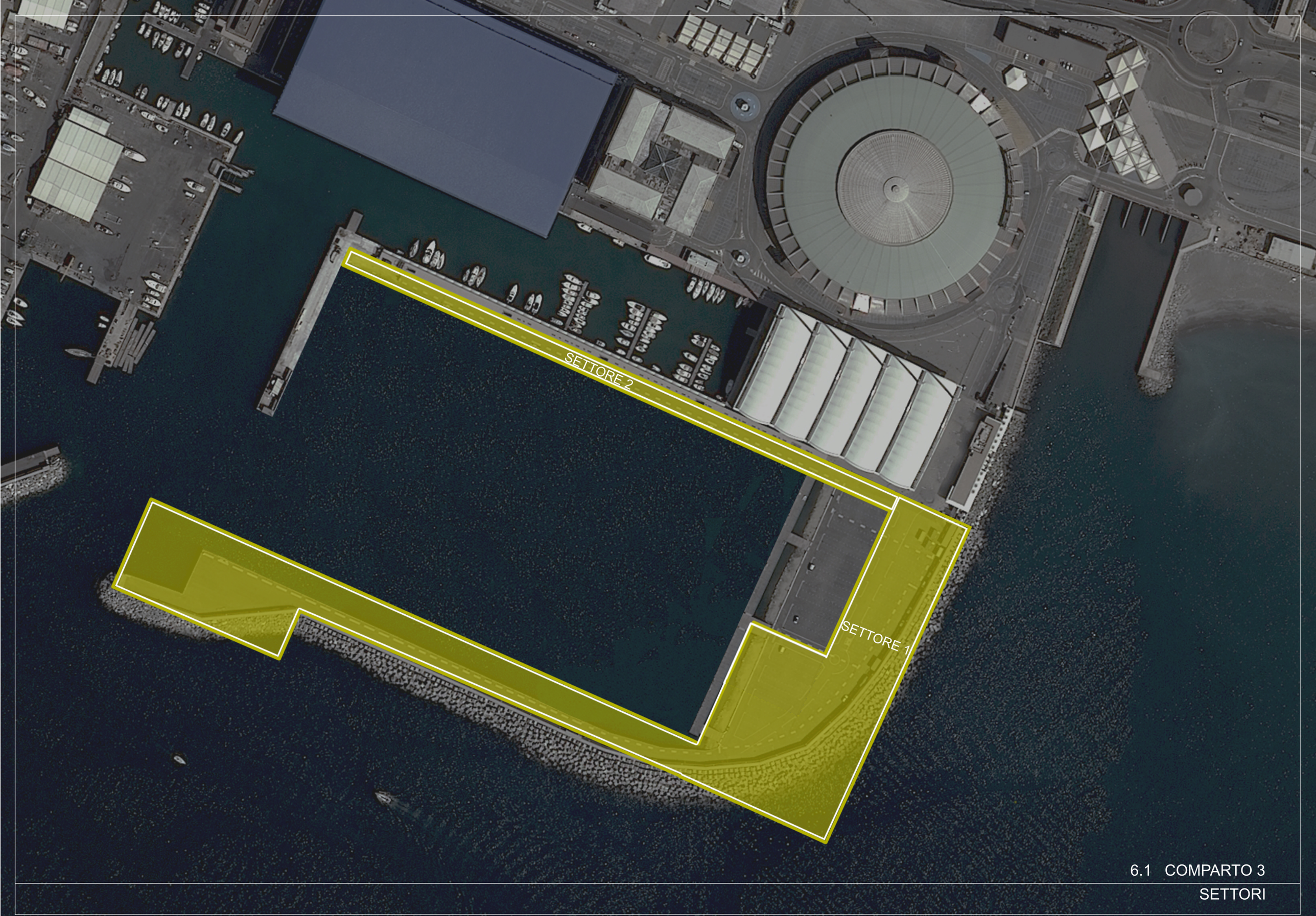




5.3 COMPARTO 2

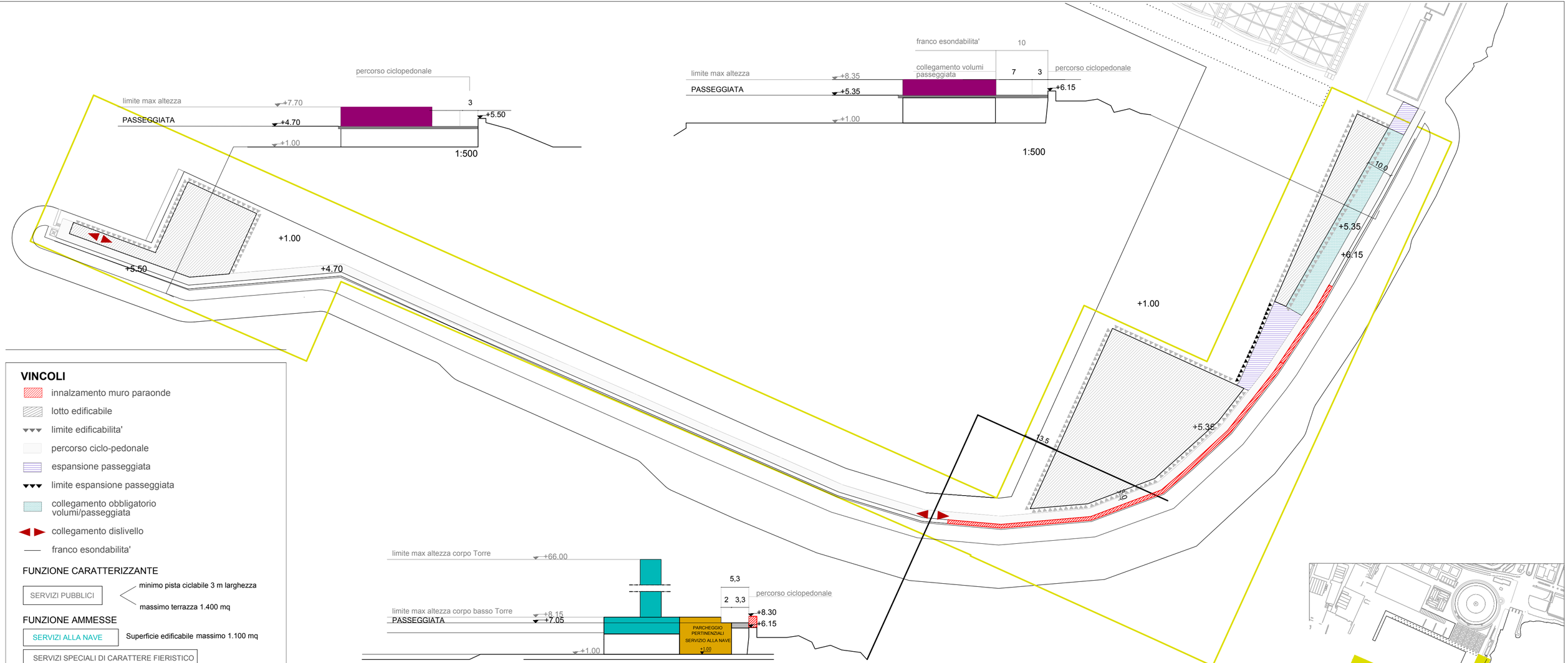
1:1000

settore 2 _ banchina sud



6.1 COMPARTO 3

SETTORI



VINCOLI

- innalzamento muro paraonde
- lotto edificabile
- limite edificabilita'
- percorso ciclo-pedonale
- espansione passeggiata
- limite espansione passeggiata
- collegamento obbligatorio volumi/passeggiata
- collegamento dislivello
- franco esondabilita'

FUNZIONE CARATTERIZZANTE

SERVIZI PUBBLICI — minimo pista ciclabile 3 m larghezza; massimo terrazza 1.400 mq

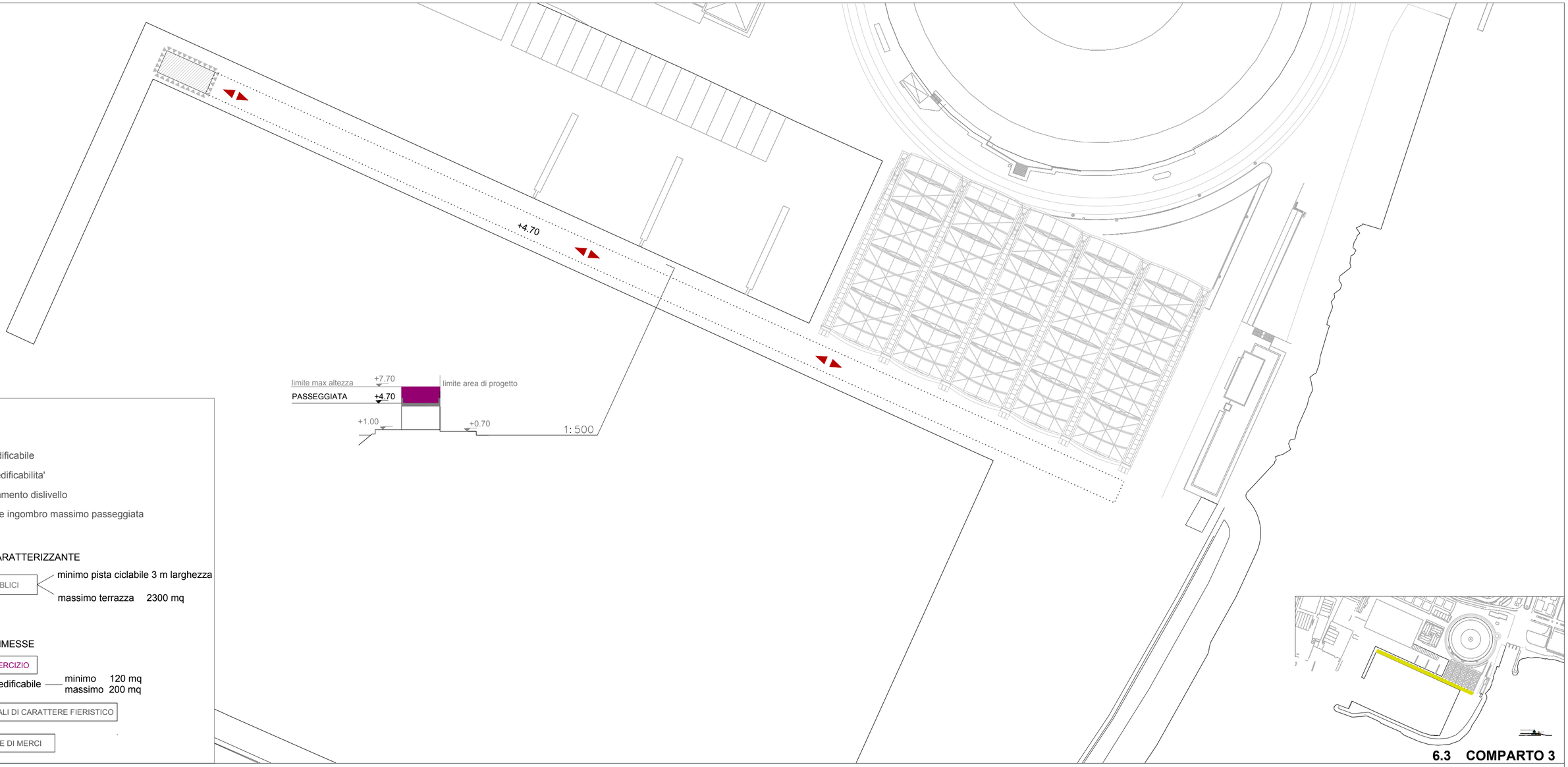
FUNZIONE AMMESSE

SERVIZI ALLA NAVE	Superficie edificabile massimo 1.100 mq
SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO	
ESPOSIZIONE DI MERCI	
PUBBLICO ESERCIZIO	Superficie edificabile massimo 850 mq

1:1000

6.2 COMPARTO 3

settore 1 _ passeggiata banchina a sud



VINCOLI

- lotto edificabile
- limite edificabilita'
- collegamento dislivello
- opzione ingombro massimo passeggiata

FUNZIONE CARATTERIZZANTE

SERVIZI PUBBLICI
- minimo pista ciclabile 3 m larghezza
- massimo terrazza 2300 mq

FUNZIONE AMMESSE

PUBBLICO ESERCIZIO

Superficie edificabile — minimo 120 mq, massimo 200 mq

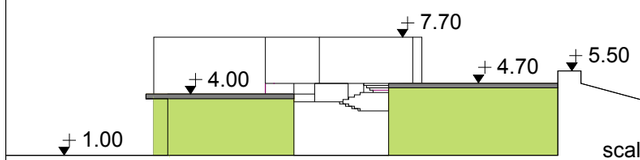
SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO

ESPOSIZIONE DI MERCI

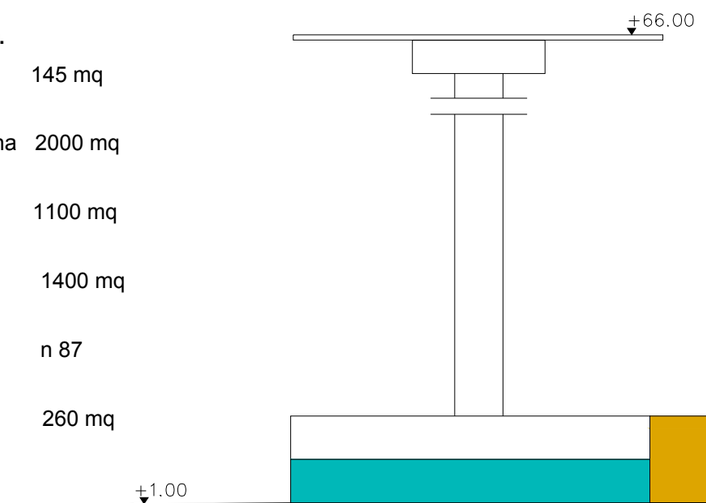
1:1000

6.3 COMPARTO 3

settore 2 _ passeggiata banchina a nord



scala 1:500



scala 1:500

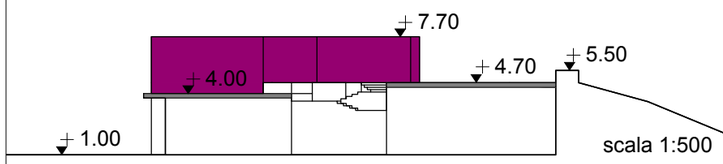
LIVELLO BANCHINA +1.00 s.l.m.

pubblici esercizi	145 mq
servizi accessori alla darsena	2000 mq
servizi alla nave	1100 mq
parcheggi pertinenziali servizi alla nave	1400 mq
parcheggi pertinenziali	n 87
esercizi di vicinato	260 mq
viabilita'	

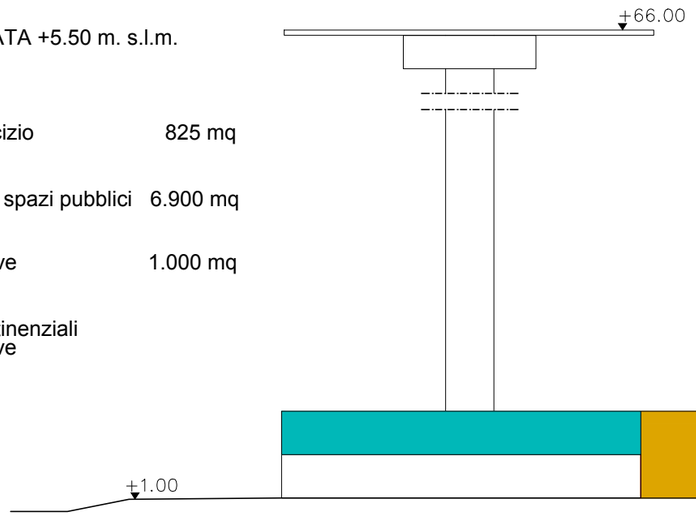
7.1 IPOTESI PROGETTUALI

1:2000

livello +1.00 s.l.m.



scala 1:500



scala 1:500

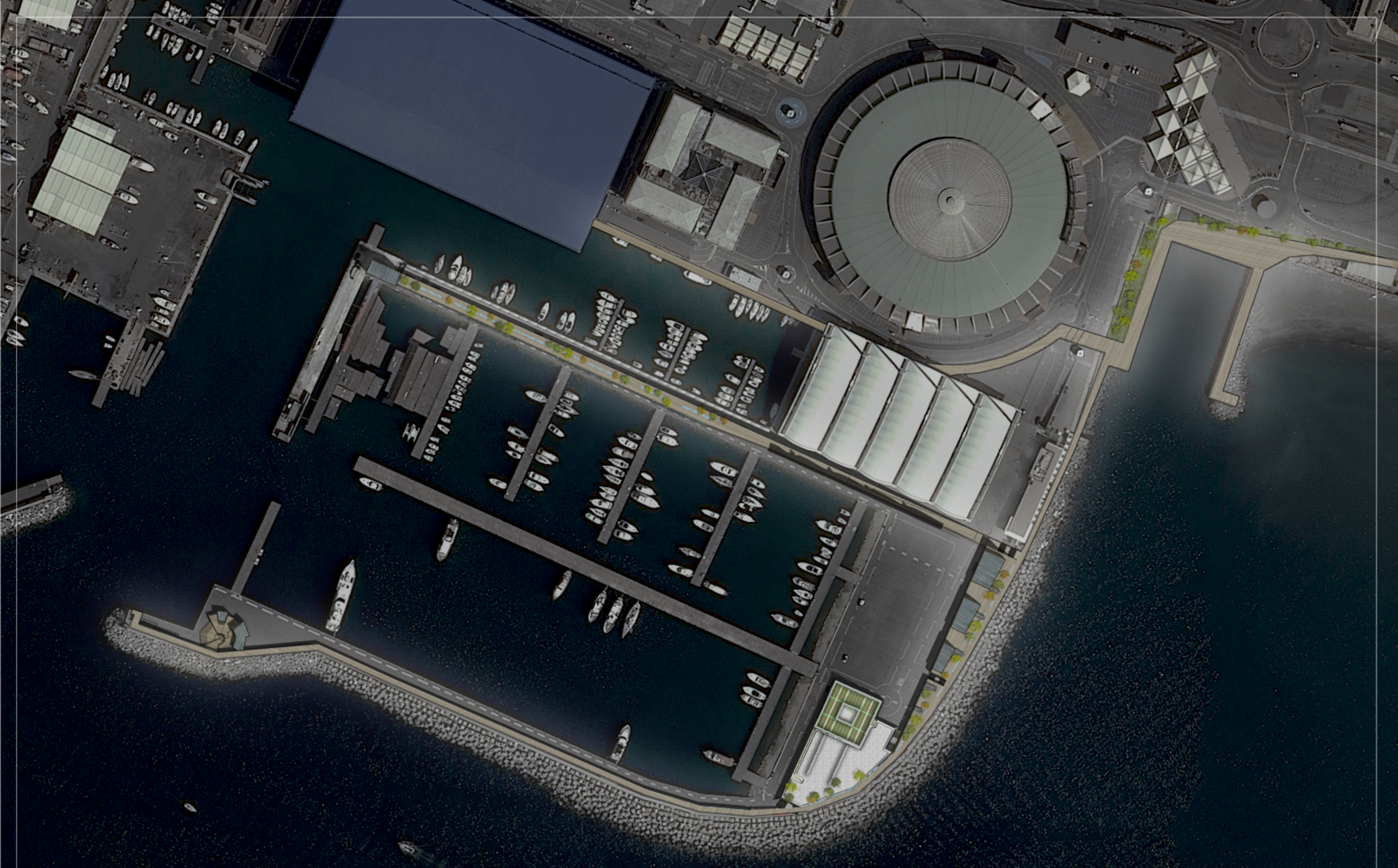
LIVELLO PASSEGGIATA +5.50 m. s.l.m.

pubblico esercizio	825 mq
passeggiata + spazi pubblici	6.900 mq
servizi alla nave	1.000 mq
parcheggi pertinenziali servizi alla nave	

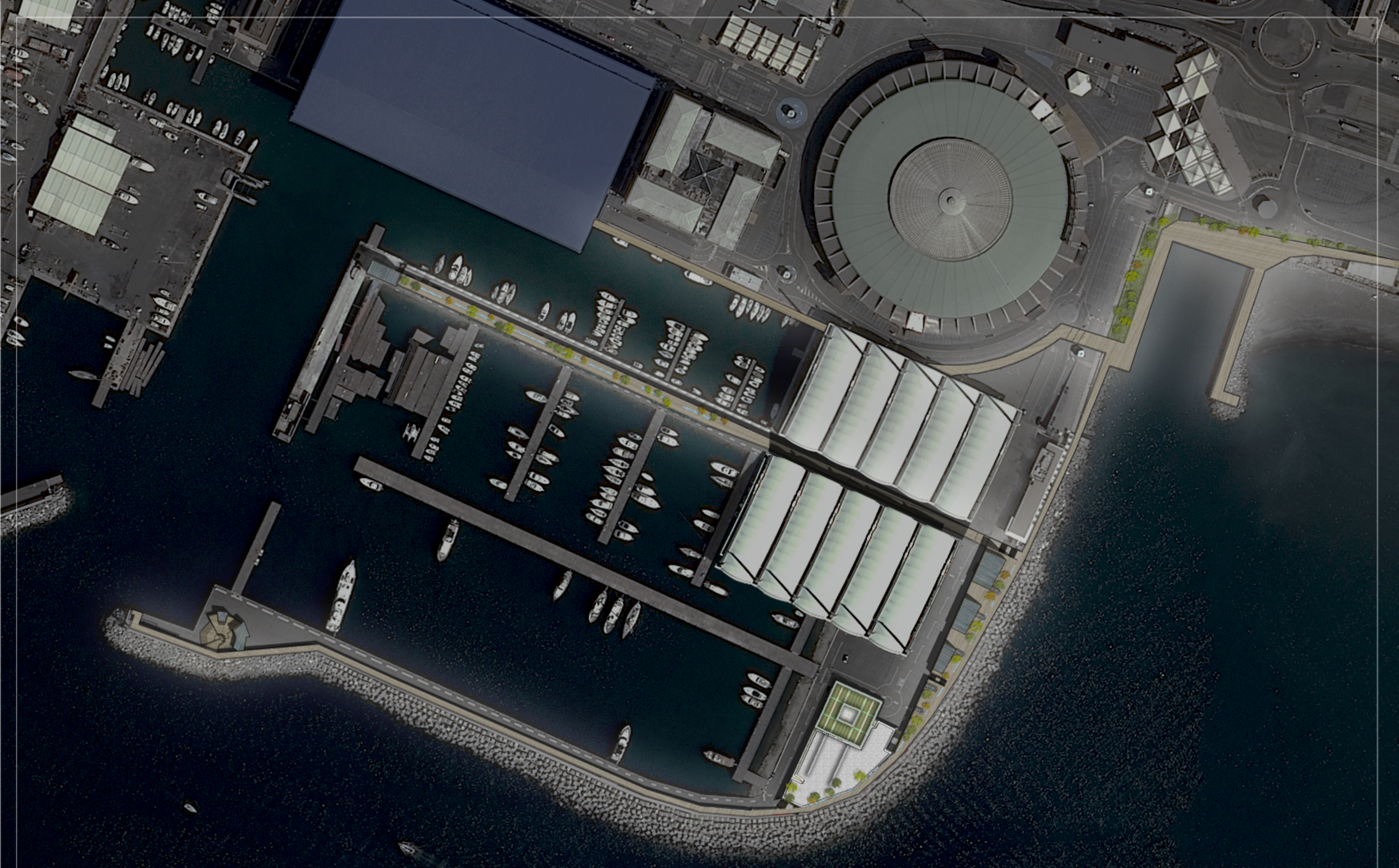
7.2 IPOTESI PROGETTUALI

1:2000

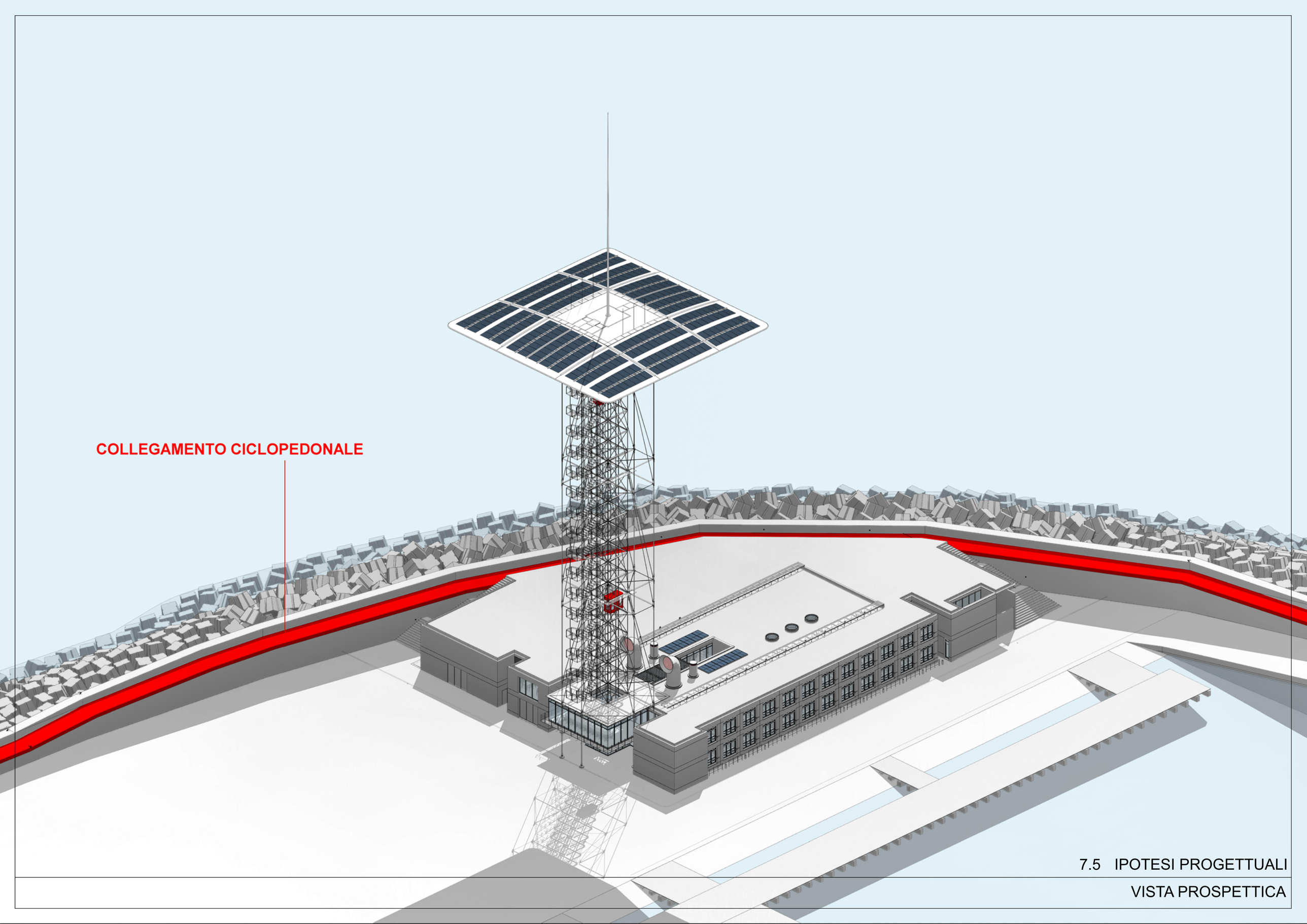
livello +5.50 m. s.l.m.



7.3 IPOTESI PROGETTUALI
PLANIVOLUMETRICO OPZIONE 0



7.4 IPOTESI PROGETTUALI
PLANIVOLUMETRICO OPZIONE 1



7.5 IPOTESI PROGETTUALI

VISTA PROSPETTICA

2.4 Criteri di sostenibilità

Per lo sviluppo di quanto previsto dal Progetto Unitario vengono indicati una serie di accorgimenti da attuare in una prospettiva di sostenibilità ambientale degli interventi.

2.4.1 L'uso del fotovoltaico e dell'eolico

Si prevede che l'illuminazione delle passeggiate e degli spazi pubblici possa essere alimentata studiando sistemi di fotovoltaico e di mini eolico che si integrino con le soluzioni architettoniche dei volumi e dell'arredo urbano. Per favorire la valorizzazione degli spazi potranno essere previsti due livelli di illuminazione, una verso il basso per segnare il percorso ciclabile e non infastidire la visuale, l'altra puntuale alta, possibilmente integrata all' eolico.

Si prevede l'uso di pannelli solari che integrino le esigenze di energia richieste dai volumi tecnici e dagli esercizi pubblici.

Si rimanda comunque per quanto concerne l'utilizzo di energie rinnovabili alle prescrizioni previste dal Regolamento Edilizio Comunale vigente.

2.4.2 Sicurezza idraulica e riuso delle acque

Vanno previsti sistemi di raccolta e conservazione delle acque meteoriche provenienti dalle coperture, possibilmente in vasche integrate nei volumi stessi. Le acque potranno essere riutilizzate per usi non pregiati come l'irrigazione delle aree verdi, il lavaggio delle imbarcazioni e per gli scarichi dei servizi igienici. Per le aree a verde è bene prevedere sistemi di laminazione delle acque che non aumentino l'apporto idrico in fognatura in caso di piogge eccezionali.

In riferimento agli scarichi di acque nere essi saranno convogliati mediante idonee opere di raccolta e conduzione e immessi nella fognatura nera comunale, chiedendo l'eventuale autorizzazione allo scarico al competente ufficio della Provincia di Genova nei casi previsti dalla legge.

2.4.3 Il sistema del verde e dell'acqua

All'interno della Darsena gli spazi pubblici con vocazione urbana, collegati da percorsi ciclo-pedonali, diventano luoghi di ritrovo e socializzazione. La fruizione degli spazi di sosta dovrà essere agevolata attraverso una integrata progettazione del verde e dell'uso dell'acqua.

In particolare per quanto riguarda il verde si prevede la realizzazione di una zona filtro, costituita da essenze piantumate a terra, nella zona di accesso alla Darsena per separare la viabilità carrabile dalla pedonale.

Per quanto concerne gli spazi pubblici realizzati a partire dalla quota di circa 5,5 mt s.l.m. si suggerisce di usare il verde come elemento di arredo disponendo lungo i percorsi elementi in vaso o fioriera, che possano anche essere integrati con sedute o strutture ombreggianti migliorando così il microclima delle aree.

Lungo i percorsi pedonali sarà utile prevedere la realizzazione di elementi d'acqua di diverso tipo (lineari, di approvvigionamento puntiforme, zone di vaporizzazione) che favoriscano il naturale raffrescamento dell'ambiente.

2.5 La scelta dei materiali

Nella scelta dei materiali da utilizzare per la realizzazione delle opere previste dal Progetto Unitario, si richiede di prestare una particolare attenzione all'arredo urbano, che dovrà essere il più possibile integrato con il sistema del verde, dell'acqua e dell'illuminazione.

Per la realizzazione dei percorsi ciclo-pedonali lungo la diga dovranno essere utilizzati materiali adeguati a consentire la fruizione pedonale e ciclabile e che contemporaneamente consentano il deflusso delle eventuali acque tracimanti le protezioni marittime. Si prediligano strutture in acciaio con pavimentazione in legno che dovranno essere articolate in modo tale da prevedere un'illuminazione naturale degli spazi sottostanti la passeggiata ciclo-pedonale (pozzi e tagli di luce).

I rivestimenti dei volumi da realizzare sul piazzale e lungo la diga potranno essere trattati in modo da favorire una graduata permeabilità alla luce, delineando superfici più trasparenti in basso, e più ombreggiate verso l'alto. Dovrà comunque essere garantita la trasparenza dei volumi in misura pari ad almeno due terzi del loro fronte.

Saranno inoltre da privilegiare tecniche costruttive che permettano di mantenere un buon livello di permeabilità del suolo. Andranno poi favoriti, nel progetto degli edifici, sistemi di ventilazione naturale, atti a garantire processi di ricambio dell'aria.

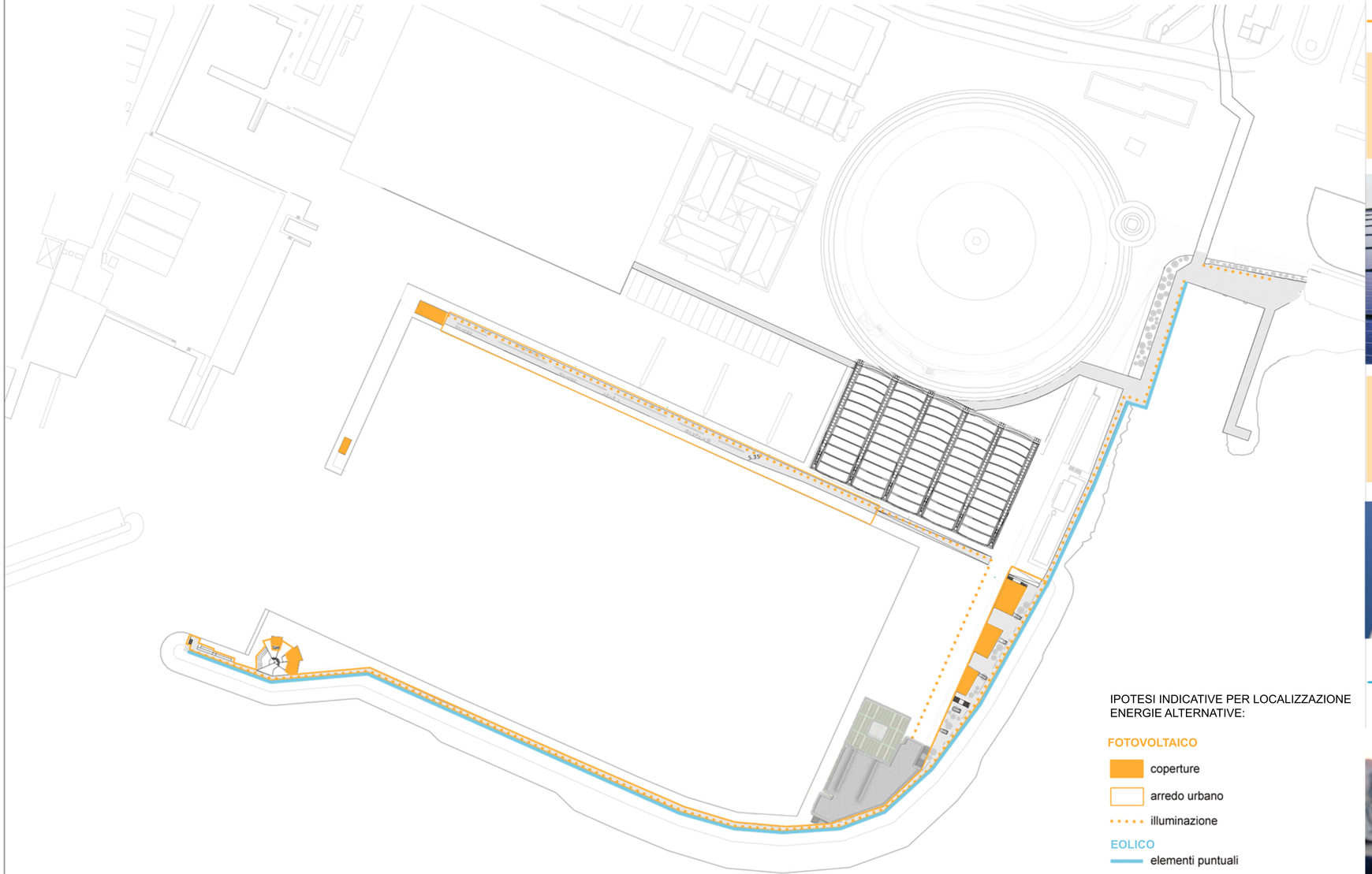
Gli edifici dovranno preferibilmente essere costruiti con materiali prevalentemente leggeri, come vetro, legno, per le finiture e acciaio per le strutture (si veda a questo proposito la tavola 8.2 allegata).

Allegati

Tav.8.1 Parametri Ambientali _ Sostenibilità

Tav.8.2 Parametri Ambientali _ Materiali

Tav.8.3 Parametri Ambientali _ Verde e Acqua



IPOTESI INDICATIVE PER LOCALIZZAZIONE ENERGIE ALTERNATIVE:

FOTOVOLTAICO

- coperture
- arredo urbano
- illuminazione

EOLICO

- elementi puntuali

FOTOVOLTAICO

PRODUZIONE ELETTRICA RICHIESTA: 40 KW

INTEGRAZIONE PARZIALE O TOTALE IN FACCIATE E/O COPERTURE:



ESEMPI:



INTEGRAZIONE NELL'ARREDO URBANO E/O NELL'ILLUMINAZIONE:



ESEMPI:



MINI EOLICO

PRODUZIONE ELETTRICA RICHIESTA: 60 KW

ESEMPI:



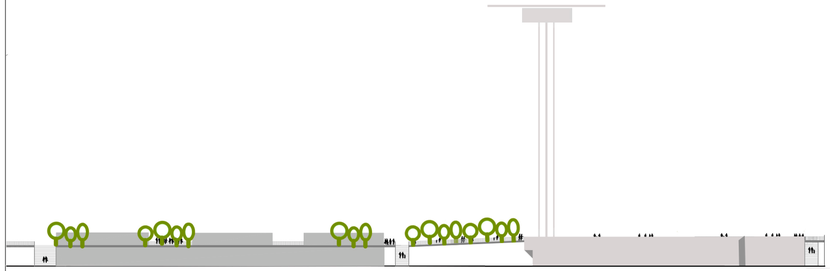
1:2000

8.1 PARAMETRI AMBIENTALI

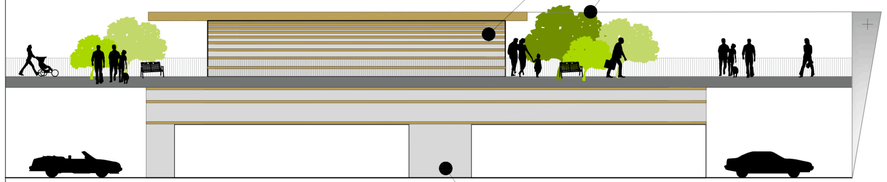
ENERGIE RINNOVABILI - PRESCRIZIONI



PROSPETTO SCHEMATICO BANCHINA NORD
1:1000



PROSPETTO SCHEMATICO PIAZZALE 1:1000



PROSPETTO INDICATIVO 1:200

particolare attenzione e' richiesta nell'uso dell'ARREDO URBANO al fine di armonizzare illuminazione, elementi di energia rinnovabile, acqua, verde e soste.



i RIVESTIMENTI dei volumi potrebbero essere trattati con brise soleil in modo da risultare gradatamente permeabili alla luce, da piu' trasparenti (in basso) a piu' ombreggianti (in alto).



deve essere garantita la TRASPARENZA dei volumi in misura pari ad almeno i due terzi del loro fronte



SERVIZI ACCESSORI ALLA DARSENA

PUBBLICI ESERCIZI

MATERIALE PREFERIBILE PER LE STRUTTURE:
acciaio

MATERIALI PREFERIBILE PER I RIVESTIMENTI:
legno
vetro

ESEMPI INDICATIVI

volumi





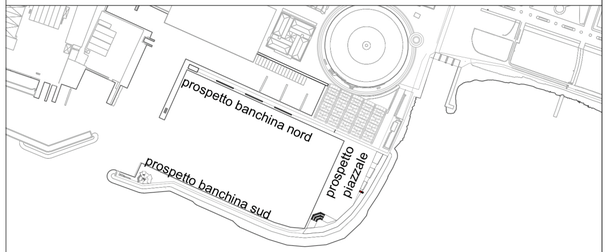


arredo urbano







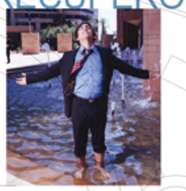


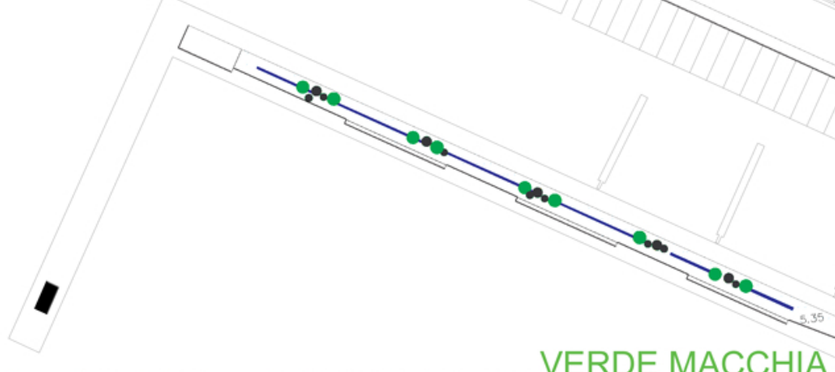
8.2 PARAMETRI AMBIENTALI
MATERIALI

ACQUA VAPORIZZAZIONE IRRIGAZIONE POTABILITA' RECUPERO ACQUE PIOVANE





ACQUA

approvigionamento puntuale, ed elementi lineari

vaporizzazione

VINCOLI:
dist. min. 150 ml.

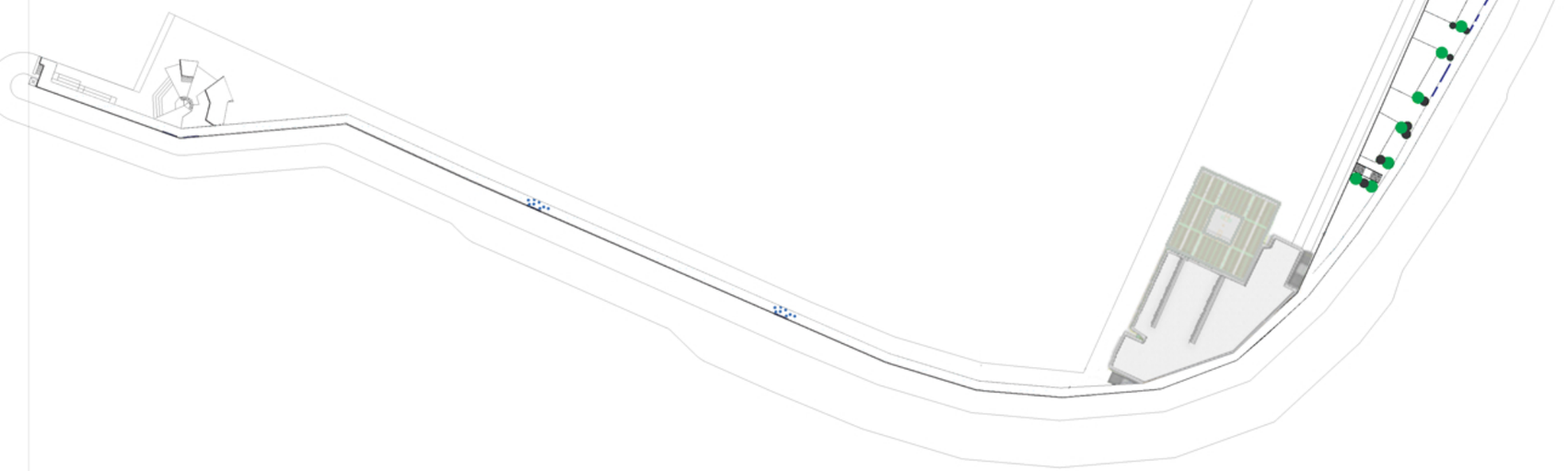
VERDE MACCHIA MEDITERRANEA AMBIENTE ARIDO RESISTENZA AL SALINO











VERDE

VERDE piantumato a terra

VINCOLI: min. 1000 mq.

VERDE in vaso/fioriera disposto sporadicamente lungo tutto il percorso
- in vaso
- in fioriera con sedute
- in fioriera con graticcio e gazebo ombreggiante

VINCOLI
N° 200 unità minimo
diametro min. vaso 100cm
altezza minima vaso 80 cm

1:5000

8.3 PARAMETRI AMBIENTALI
VERDE E ACQUA - PRESCRIZIONI

3 NORMATIVA

Art. 1 - Campo di applicazione della normativa

La presente normativa si applica alla porzione di territorio ricompresa nel perimetro del presente Progetto Unitario ed in particolare alle opere sia a terra sia a mare, delimitate a Nord dal confine demaniale e a Sud dalle opere marittime di protezione. La presente normativa si applica inoltre anche alle porzioni di territorio contermini, con particolare riferimento ai sistemi di collegamento viario e pedonale ed alle aree di parcheggio pertinenziale da reperire sul limitrofo Piazzale Kennedy.

Art. 2 - Obiettivi della trasformazione

Il presente Progetto Unitario (di seguito indicato con la sigla P.U.) ha l'obiettivo primario di fornire le linee guida per le trasformazioni relative alle opere a terra della Darsena Nautica, sia per quel che concerne le funzioni di tipo privato che quelle di tipo pubblico. L'obiettivo della trasformazione è la creazione di un polo catalizzatore di servizi rivolti alla nautica, prevalentemente dedicato al settore dei grandi yacht (con lunghezze a partire dai 24 metri), che coniughi la presenza di attività legate al turismo (base operativa per yacht in *charter* e rivolta ai transiti degli yacht privati) con tutti i servizi connessi alla marina, ivi compresa l'assistenza tecnica dedicata alla messa a punto delle unità nautiche. Lo specchio acqueo dedicato a tale attività dovrà essere disciplinato da un apposito regolamento di esercizio, che preveda una gestione unitaria dello stesso.

Ulteriore obiettivo è la realizzazione della nuova Torre Piloti necessaria per garantire l'operatività del porto e la sicurezza della navigazione. Al contempo obiettivo del P.U. è la creazione di spazi fruibili dal pubblico (in particolare i percorsi ciclo-pedonali) oltre che di attività di pubblici esercizi con funzione di servizio al percorso pedonale e di punti di attrazione per i cittadini ed i turisti.

Il perseguimento dei suddetti obiettivi dovrà essere reso compatibile con lo svolgimento del Salone Nautico Internazionale, tenendo conto che nei periodi dedicati allo stesso deve essere garantita, in favore del soggetto organizzatore dell'evento la disponibilità degli specchi acquei, fatti salvi quelli riservati alle imbarcazioni del Corpo dei Piloti e della Capitaneria di Porto, dei piazzali, degli spazi e delle aree riservate alla fruizione pubblica, fatti salvi quelli necessari a garantire l'accessibilità ai fabbricati.

Ferme restando le previsioni del P.U. relative ai limiti dell'edificazione, in sede di progettazione definitiva dovranno pertanto essere verificate con l'organizzazione del Salone Nautico, tutte le compatibilità delle soluzioni tecniche con il pieno ed ottimale utilizzo degli spazi espositivi di servizio.

Lo stesso Progetto Unitario sarà posto a base di procedura ad evidenza pubblica finalizzata all'assegnazione in concessione del compendio demaniale, così come delimitato nella cartografia allegata al bando di gara.

Art. 3 – Prescrizioni particolari relative alle connessioni viabilistiche e pedonali con l'intorno

Il presente P.U. si estende, in particolare per ciò che concerne le connessioni veicolari e pedonali, anche oltre le aree demaniali per le quali si prevede l'assegnazione in concessione. In particolare tale estensione riguarda il limitrofo ambito di Piazzale Kennedy.

Si fa riferimento alla sistemazione dell'accesso carrabile e pedonale alla Nuova Darsena, alla sistemazione delle aree da adibire a parcheggi (per una superficie di piazzale pari a circa 2500 mq) ed alla connessione fra i percorsi pedonali urbani e quelli interni all'area di progetto.

Questi temi dovranno essere oggetto di specifiche proposte progettuali da parte dei soggetti concorrenti.

In sede di progettazione definitiva dovrà essere sviluppato il progetto dell'accessibilità veicolare da Corso Marconi alla Darsena Nautica, studiando un nodo viabilistico che preveda un unico tratto da separare in due viabilità autonome verso la Darsena e verso la Fiera, nel punto in cui se ne verifichi la necessità, con la conseguenza di attivare i relativi controlli veicolari e mettere in opera appositi dispositivi di recinzione. Nell'ambito dello studio sopra indicato dovrà essere garantita la continuità della percorrenza fronte mare del sistema dei percorsi ciclo-pedonali previsti. La disciplina di dettaglio relativa all'accessibilità carrabile e pedonale sarà oggetto di apposita regolamentazione gestionale da concordare a cura dei soggetti interessati in sede di progetto definitivo.

Art. 4 – Suddivisione del compendio in comparti e settori

L'ambito oggetto del P.U. è stato suddiviso in tre Comparti principali, a loro volta suddivisi in Settori, come meglio illustrato negli elaborati grafici Tav. 3.1, 4.1, 5.1, 6.1.

In particolare è stato individuato un primo Comparto, alla quota banchina (denominato **COMPARTO 1**) che comprende:

- la Banchina Nord ed i volumi su di essa previsti;
- la porzione Nord del piazzale, comprensiva dei volumi su di esso previsti;
- la porzione Nord dello specchio acqueo.

Questo Comparto è stato, a sua volta, suddiviso in 2 Settori:

Settore 1 - costituito dalla porzione più a Nord del piazzale e dai volumi su di esso previsti;

Settore 2 - costituito dalla banchina Nord e dai volumi ad essa connessi.

Un secondo Comparto, sempre alla quota banchina, (denominato **COMPARTO 2**) che comprende:

- la banchina Sud ed i volumi su di essa previsti;
- la porzione Sud del piazzale;
- la porzione Sud dello specchio acqueo.

Questo Comparto è stato, a sua volta, suddiviso in 2 Settori:

Settore 1 - costituito dalla porzione più a Sud del piazzale e dai volumi su di esso previsti;

Settore 2 - costituito dalla parte di testata della banchina, dai volumi su di essa previsti e dalla restante parte della banchina Sud.

Un terzo Comparto, che si sviluppa a partire dalla quota indicativa di + 5.50 mt slm, (denominato **COMPARTO 3**) che comprende:

- i percorsi ciclo-pedonali e gli spazi pubblici;
- i volumi previsti in continuità con il Comparto 2 e quelli connessi con i percorsi ciclo-pedonali..

Questo Comparto è stato, a sua volta, suddiviso in 2 Settori:

Settore 1 - costituito dalla porzione del percorso pedonale che si sviluppa lungo la diga e dai volumi su di essa previsti.

Settore 2 (opzionale) - costituito dalla porzione del percorso pedonale che si sviluppa lungo la banchina Nord e dai volumi relativi a pubblici esercizi ad esso connessi.

Art. 5 - Articolazione delle funzioni

Le funzioni caratterizzanti ed ammesse sono definite secondo quanto previsto dall'Accordo Procedimentale, in piena conformità al Piano Urbanistico Comunale ed al Piano Regolatore Portuale vigenti e sono individuate a livello di settore.

DEFINIZIONI

SERVIZI ALLA NAVE

Prevede l'attività di pilotaggio destinata a garantire l'operatività del porto e la sicurezza della navigazione. Comprende sia una parte destinata ad ospitare le strutture operative del corpo dei piloti (uffici, residenze, *control room*, sala riunione, ecc.), sia una parte di servizio organizzata a terra (parcheggio e manutenzione imbarcazioni) e nello specchio acqueo dedicato (ormeggio imbarcazioni, varo e alaggio).

SERVIZI PRIVATI ACCESSORI ALLA DARSENA:

Comprende le funzioni turistiche destinate a servire la nautica da diporto ed il diportismo nautico, anche mediante l'approntamento dei relativi servizi complementari. Si intendono per servizi complementari tutte quelle attività che possano concorrere a qualificare e valorizzare le nuove strutture nautiche.

Sono quindi comprese tutte le funzioni di servizio alla Darsena quali ad esempio gli spazi di accoglienza per i diportisti (*club house*), i servizi agli armatori ed agli equipaggi (assistenza medica, interpreti, guida agli eventi cittadini, prenotazioni aeree, auto e trasporto, ecc.), sedi di società di *management* e *chartering* del grande yacht.

Sono altresì comprese le attività di assistenza tecnica finalizzate alla piccola manutenzione delle imbarcazioni, che siano compatibili con il tessuto urbano e con le funzioni pubbliche, da sviluppare in modo sinergico e complementare con la limitrofa area dedicata alle attività cantieristiche, con particolare riferimento anche alle imprese che operano nei settori ad elevato contenuto tecnologico.

PUBBLICI ESERCIZI:

Comprende le attività di ristorazione, di somministrazione, di intrattenimento ed i locali di pubblico spettacolo nonché le edicole, le rivendite

di generi di monopolio soggetti a norme commerciali specifiche.

ESERCIZI DI VICINATO:

Comprende gli esercizi commerciali con SNV non superiori a 250 mq per ogni singolo esercizio.

SERVIZI PUBBLICI:

Comprendono gli spazi pubblici o riservati alle attività collettive e a verde pubblico nonché gli spazi per le attrezzature pubbliche di interesse generale, da prevedersi nella quantità minima del 40% della S.A., compresi parcheggi pubblici, da prevedersi preferibilmente nella misura del 15% della S.A. Per quanto riguarda la realizzazione della nuova Torre Piloti, in quanto opera pubblica e di interesse generale, non è richiesta la previsione di una quantità minima di servizi pubblici.

ESPOSIZIONE DI MERCI:

Comprende spazi con finalità esclusivamente espositive, senza limitazione di superficie. All'interno dell'area espositiva deve essere precluso l'accesso al pubblico.

SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO:

Comprendono i servizi che richiedono particolare cautela sotto il profilo localizzativo, legati all'organizzazione e all'allestimento di eventi relativi in particolare ad iniziative di tipo fieristico.

PARCHEGGI PERTINENZIALI:

Comprendono le superfici da dedicare a posti auto a servizio delle attività previste nello specchio acqueo (corrispondenti al 60% dei posti barca equivalenti) ed a servizio delle attività previste, nella misura del 35% della S. A.

VIABILITA':

Comprende gli spazi dedicati al transito degli autoveicoli.

Art. 6 – Definizioni relative alle simbologie grafiche e quote

Lotto edificabile:

Corrisponde alla porzione di terreno all'interno della quale è consentita l'edificazione.

Franco esondabilità:

Superficie nell'ambito della quale non è consentita l'edificazione. Corrisponde ad una distanza pari a 10 m dal piede interno della diga di protezione, sia alla quota piazzale che alla quota del percorso pedonale. Tale prescrizione non ricorre in corrispondenza dei tratti nei quali il muro paraonde sarà innalzato alla quota di mt. 8,30 slm. In corrispondenza del limite interno del franco di esondabilità, ove non siano già presenti altri ostacoli verticali, sarà necessario prevedere un cordolo (di altezza non inferiore a 50 cm) che contermini l'accumulo di acqua sui piazzali e consenta la canalizzazione della stessa in apposita rete di smaltimento. Tale cordolo dovrà comunque permettere gli opportuni accessi veicolari previsti a quota piazzale e dovrà preferibilmente integrarsi con gli elementi del verde e dell'arredo urbano.

Limite edificabilità:

Costituisce il limite massimo di attestamento del fronte costruito.

Collegamento dislivello

Indica la necessità di realizzare un collegamento tra il piano piazzale e la quota del percorso pedonale.

Collegamento pedonale:

Indica la necessità di realizzare un collegamento pedonale tra zone alla medesima quota.

Quote

I riferimenti alle quote di progetto relative alla passeggiata e all'altezza del muro paraonde hanno valore indicativo e non prescrittivo. Si rimanda pertanto alla fase di progettazione esecutiva la definizione puntuale delle esatte quote di imposta dei due manufatti, che non potranno evidentemente eccedere da un margine di tolleranza massimo del +-10%.

Art. 7 – Elaborati grafici

Gli elaborati grafici allegati costituiscono parte integrante il P.U. Gli elementi contenuti nelle tavole grafiche relative a comparti e settori hanno carattere prescrittivo.

Hanno invece valore indicativo gli elementi contenuti nelle tavole grafiche relative alle ipotesi progettuali ed ai parametri ambientali (fatte salve le quantità minime indicate dalla presente normativa al successivo articolo 9).

Art. 8 – Disciplina relativa ai singoli comparti

Art. 8.1 - Comparto1

OBIETTIVI A LIVELLO DI COMPARTO:

VINCOLI PRELIMINARI (vedi tavola 4.2):

Per la realizzazione di quanto previsto dal P.U. per il presente comparto, sono prescritti alcuni interventi di carattere preliminare. In particolare si prevede la demolizione delle parti residuali del vecchio muro paraonde in cemento armato e di tutte le strutture annesse, insistente principalmente sulla banchina Nord.

Inoltre, per quel che concerne la realizzazione del collegamento verticale prossimo al fabbricato servizi (B), si richiede di verificare la possibilità di una contestuale riqualificazione del collegamento già esistente, preferibilmente attraverso la realizzazione di un'unica struttura.

Per mantenersi coerenti con le scelte stilistiche operate per i fabbricati di nuova edificazione, si suggerisce di studiare la riqualificazione del fabbricato destinato all'approvvigionamento del carburante (A), benché questo rimanga escluso dall'area posta a base di procedura ad evidenza pubblica finalizzata all'assegnazione in concessione del compendio demaniale.

SETTORE 1 - (vedi tavole 4.2, 4.3, 4.4, 4.5):

***FUNZIONE CARATTERIZZANTE* :**

SERVIZI PRIVATI ACCESSORI ALLA DARSENA, ESERCIZI DI VICINATO

FUNZIONI AMMESSE:

PARCHEGGI PERTINENZIALI, SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO, ESPOSIZIONE DI MERCI, VIABILITA'.

PRESTAZIONI E CARATTERI URBANISTICI ED EDILIZI A LIVELLO DI SETTORE:

Il Settore 1, costituito da una porzione di superficie non edificabile e da un lotto edificabile

(tav. 4.3), sarà dedicato alle attività di servizio alla Darsena, con particolare riferimento:

- per quel che riguarda il piazzale, al rimessaggio ed all'assistenza tecnica (circa 4.000 mq);
- per quel che riguarda il lotto edificabile all'assistenza tecnica ed agli esercizi di vicinato.

In particolare per quel che concerne il lotto edificabile è consentita l'edificazione di una superficie da dedicare alle funzioni caratterizzanti (servizi accessori alla darsena e esercizi di vicinato) per una superficie massima di 700 mq. Dovranno essere inoltre previste superfici da dedicare a parcheggi pertinenziali comprese tra 500 mq e 720 mq.

Per quel che concerne la parte del piazzale si prevede la possibilità di realizzare una copertura dello stesso (vedi Tav. 4.4). Tale realizzazione costituisce un'opzione non vincolante del presente P.U.; essa potrà tuttavia costituire un positivo elemento di valutazione nell'ambito della procedura ad evidenza pubblica.

Le caratteristiche architettoniche e strutturali di tale copertura dovranno obbligatoriamente ricalcare quelle della tendo-struttura già realizzata nella parte a monte, a meno dei necessari adeguamenti strutturali relativi alla parte da realizzare nello specchio acqueo nonché di quelli relativi alla rispondenza della nuova struttura alle normative vigenti.

Per quel che concerne le dimensioni di tale nuova copertura, essa dovrà corrispondere alla realizzazione speculare della copertura esistente, mantenendo le medesime dimensioni longitudinale e trasversale per una superficie coperta verso mare di 9.100 mq.

E' prescritta la realizzazione di un collegamento tra la quota della banchina e quella del percorso pubblico, conforme al D.M. 236 del 1989 e successive modificazioni ed integrazioni.

SETTORE 2 - (vedi tavola 4.5) :

FUNZIONE CARATTERIZZANTE :

SERVIZI PRIVATI ACCESSORI ALLA DARSENA

FUNZIONI AMMESSE:

ESERCIZI DI VICINATO, PUBBLICI ESERCIZI, SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO, ESPOSIZIONE DI MERCI, VIABILITA'.

PRESTAZIONI E CARATTERI URBANISTICI ED EDILIZI A LIVELLO DI SETTORE:

Il Settore 2, costituito dalla banchina Nord di confine tra la darsena in concessione a Marina Fiera e la nuova Darsena Nautica, sarà dedicato alle attività di servizio alla darsena con particolare riferimento, all'assistenza tecnica ed agli esercizi di vicinato principalmente dedicati al settore nautico.

E' prevista inoltre la realizzazione di un pubblico esercizio, da collocare preferibilmente nella parte terminale verso Ovest della banchina ed in collegamento con la parte soprastante dedicata al percorso pedonale pubblico (nell'ipotesi di realizzazione dello stesso).

Viene individuato un lotto edificabile ed un limite di edificabilità, all'interno dei quali è possibile realizzare una superficie da dedicare alla funzione caratterizzante (servizi accessori alla darsena) da un minimo di 650 mq ad un massimo di 1100 mq, e di una superficie da dedicare alla funzione ammessa (esercizi di vicinato) pari ad un minimo di 250 mq ad un massimo di 400 mq.

Per la parte da dedicare a pubblico esercizio si prevede una superficie edificabile pari ad un minimo di 100 mq ad un massimo di 200 mq.

In caso di realizzazione della passeggiata di cui al comparto 3 - settore 2, si prevede la realizzazione di un minimo di due collegamenti verticali tra i dislivelli attraverso scale, oltre che la realizzazione di un collegamento verticale tramite rampa, lato levante.

E' inoltre prescritta la realizzazione di almeno quattro collegamenti pedonali tra la banchina della darsena in concessione a Marina Fiera e quella della Darsena Nautica; tali collegamenti dovranno avere una larghezza pari ad almeno 5 mt.

Per quel che concerne lo specchio acqueo, l'organizzazione interna dovrà avvalersi esclusivamente di pontili galleggianti.

Dovrà inoltre complessivamente (unitamente al Comparto 2) essere garantita una quota di posti barca da destinare alla sosta temporanea, nella misura minima del 10%.

Art. 8.2 - Comparto 2

OBIETTIVI A LIVELLO DI COMPARTO:

Tale Comparto che, come il precedente, si sviluppa a livello della banchina, sarà dedicato alle attività di servizio alla nave, per quanto riguarda la realizzazione della nuova Torre Piloti e dei relativi parcheggi pertinenziali; sono previsti inoltre una quota di servizi alla darsena da collocarsi all'estremità di ponente del percorso pedonale pubblico, oltre che le funzioni di parcheggio e transito.

Il comparto è suddiviso in 2 settori (vedi Tav. 5.1)

SETTORE 1 – (vedi Tav. 5.2)

FUNZIONE CARATTERIZZANTE :

SERVIZI ALLA NAVE

FUNZIONI AMMESSE:

PARCHEGGI PERTINENZIALI E VIABILITA'.

PRESTAZIONI E CARATTERI URBANISTICI ED EDILIZI A LIVELLO DI SETTORE:

Nell'ambito del Settore 1 si prevede la localizzazione si prevede la localizzazione della nuova Torre Piloti. E' individuato un lotto edificabile ed un limite del fronte costruito nell'ambito del quale è possibile realizzare il nuovo edifico su una superficie di circa 2.500 mq.

A delimitare il confine tra il lotto edificabile e le aree destinate a rimessaggio/assistenza tecnica del Comparto 1 sarà collocata la viabilità carrabile al servizio del compendio.

Nel Settore 1 si prescrive di prevedere almeno un collegamento tra la quota del piazzale e quella del percorso pubblico.

Nel lotto edificabile dedicato a servizi alla nave deve essere reperita la quota dei relativi parcheggi pertinenziali.

In tavola 5.2 vengono indicate le aree che dovranno essere dedicate alla sosta e alla viabilità.

SETTORE 2 – (vedi Tav. 5.3)

FUNZIONE CARATTERIZZANTE :

SERVIZI PRIVATI ACCESSORI ALLA DARSENA

FUNZIONI AMMESSE:

SERVIZI PUBBLICI, PUBBLICI ESERCIZI PARCHEGGI, PERTINENZIALI, VIABILITA', , SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO, ESPOSIZIONE DI MERCI.

PRESTAZIONI E CARATTERI URBANISTICI ED EDILIZI A LIVELLO DI SETTORE:

Nell'ambito di questo Settore si prevede la realizzazione di una quota di servizi privati accessori alla darsena; viene individuato un lotto edificabile ed un limite del fronte costruito nell'ambito del quale è possibile realizzare una superficie compresa tra un minimo di 150 ed un massimo di 400 mq.

Dovranno essere inoltre previste superfici da dedicare a parcheggi pertinenziali comprese tra 100 mq e 360 mq.

E' prescritta la realizzazione di un collegamento tra la quota della banchina e quella del percorso pubblico, conforme al D.M. 236 del 1989 e successive modificazioni ed integrazioni.

E' prescritto l'inserimento di un collegamento pedonale a livello di banchina tra il piazzale libero ed il punto di attracco del servizio di trasporto pubblico.

Si prevede infatti la possibilità di localizzare in questo Settore un punto di attracco per il trasporto pubblico via mare, collegato alla presenza di servizi di informazione turistica.

A livello opzionale è data la possibilità, come indicato nella tavola 7.1, di inserire la funzione dedicata ai servizi privati accessori alla nautica attraverso l'inserimento di una unità galleggiante di dimensioni massime di 1000 mq.

Per quel che concerne lo specchio acqueo, l'organizzazione interna dovrà avvalersi esclusivamente di pontili galleggianti.

Dovrà inoltre complessivamente (unitamente al Comparto 1) essere garantita una quota di posti barca da destinare alla sosta temporanea, nella misura minima del 10%.

Art. 8.3 - Comparto 3

OBIETTIVI A LIVELLO DI COMPARTO:

Il Comparto 3 si sviluppa, a differenza dei precedenti, ad una quota indicativa di 5,50 mt slm. fatte salve le parti realizzate in corrispondenza del corpo basso della nuova Torre Piloti.

Esso è la sede prevalente degli spazi riservati all'accesso pubblico e, in particolare dei percorsi pedonali e ciclabili previsti dal presente P.U. e degli spazi coperti e scoperti ad essi connessi. Se ne prevede lo sviluppo secondo le due direttrici della diga di protezione e della banchina Nord.

Costituisce elemento vincolante del presente P.U. la realizzazione del percorso ciclopedonale che si sviluppa lungo la diga di protezione. La realizzazione della direttrice che si sviluppa lungo la banchina Nord è individuata quale scelta opzionale. Il comparto è suddiviso in due settori (Vedi Tav.6.1).

SETTORE 1 - (vedi Tav. 6.2)

FUNZIONE CARATTERIZZANTE :

SERVIZI PUBBLICI

FUNZIONI AMMESSE:

SERVIZI ALLA NAVE, PUBBLICI ESERCIZI, SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO, ESPOSIZIONE DI MERCI.

Si intende che le funzioni ammesse non debbano entrare in contrasto con le funzioni caratterizzanti.

PRESTAZIONI E CARATTERI URBANISTICI ED EDILIZI A LIVELLO DI SETTORE:

Il Comparto è costituito dalla parte di percorso ciclo-pedonale che si sviluppa lungo la diga di protezione della Darsena nautica, a partire da una quota di circa 5,5 mt slm e di larghezza minima pari a 3 mt. E' inoltre consentita l'estensione dell'impalcato in corrispondenza dei volumi di nuova realizzazione che si affacciano sul percorso pedonale.

Si prescrive che l'impalcato sia realizzato con modalità tali da permettere il passaggio dell'acqua alla quota inferiore, ciò allo scopo di permettere il deflusso delle eventuali acque tracimanti le opere di protezione. Si richiede inoltre di individuare soluzioni architettoniche volte a garantire un sufficiente grado di luminosità degli spazi sottostanti l'impalcato, limitatamente alle parti per le quali è previsto che al di sotto dello stesso siano presenti spazi dedicati alla viabilità e/o alla sosta; si prescrive in particolare di prevedere una percentuale minima pari al 10%.

Alla quota del percorso pedonale, in continuità con le volumetrie realizzate alla quota banchina nei comparti 1 e 2, si prevede la possibilità di creare nuovi volumi da destinare a pubblici esercizi e servizi alla nave.

Tali nuovi volumi non potranno superare la quota di 8,35 mt slm. fatta salva la quota massima raggiunta dalla struttura della torre e dalla relativa *control room*, fissata a circa 66 mt slm oltre al pennone posto sulla copertura della stessa; vengono individuati 3 lotti edificabili ed un limite del fronte costruito, nell'ambito dei quali è possibile realizzare una superficie massima di 850 mq. da dedicare esclusivamente a pubblici esercizi e di 1.100 mq. da dedicare esclusivamente a servizi alla nave, in continuità con il Comparto 2.

Si prescrive di prevedere tra la quota del percorso pubblico e il piazzale a quota banchina un collegamento che dovrà preferibilmente avere caratteristiche di luminosità ed ampiezza degli spazi in modo da divenire esso stesso spazio di sosta oltre che punto privilegiato per la connessione tra il percorso pubblico e la marina.

E' inoltre prescritta la realizzazione di ulteriori due collegamenti verticali, all'inizio e al termine del percorso pubblico, conformi al D.M. 236 del 1989 e successive modificazioni ed integrazioni.

SETTORE 2 – OPZIONALE (vedi Tav. 6.3)

FUNZIONE CARATTERIZZANTE :

SERVIZI PUBBLICI

FUNZIONI AMMESSE:

PUBBLICI ESERCIZI, SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO, ESPOSIZIONE DI MERCI.

PRESTAZIONI E CARATTERI URBANISTICI ED EDILIZI A LIVELLO DI SETTORE:

Il settore è' costituito dalla passeggiata ciclo-pedonale a quota 4,70 ml slm e di larghezza minima pari a 3 mt.

Si prevede la possibilità di utilizzare le coperture dei nuovi volumi realizzati nell'ambito del Comparto 1 Settore 2, quale sedime per la creazione di un percorso pedonale sopraelevato.

In caso di realizzazione del percorso pedonale, esso dovrà avere larghezza minima pari a 3 mt; è data la facoltà di estendere gli spazi in copertura secondo i limiti individuati nella Tav. 6.3, per un massimo di 2300 mq.

Viene inoltre individuato un lotto edificabile ed un limite del fronte costruito nell'ambito del quale è possibile edificare da un minimo di 120 mq ad un massimo di 200 mq da dedicare a pubblico esercizio funzionalmente legato al percorso ciclopedonale.

E' prescritta la realizzazione di un collegamento tra la quota della banchina e quella del percorso pubblico,conforme al D.M. 236 del 1989 e successive modificazioni ed integrazioni.

Art. 9 – Parametri ambientali

Per lo sviluppo di quanto previsto dal Progetto Unitario vengono indicati una serie di accorgimenti da attuare in una prospettiva di sostenibilità ambientale degli interventi.

Art. 9.1 – Energie rinnovabili

Si prevede che l'illuminazione delle passeggiate e degli spazi pubblici possa essere alimentata studiando sistemi di fotovoltaico e di mini eolico preferibilmente integrati rispettivamente, nelle coperture dei volumi e nell'arredo urbano il primo e, nel sistema di illuminazione, il secondo (vedi Tav. 8.1). In particolare si prescrive che, per quel che concerne la produzione di energia elettrica tramite il fotovoltaico, debba essere garantita l'installazione di un impianto con potenza minima di 40 kw; per quel che concerne la produzione tramite mini eolico, essa dovrà garantire un minimo di 60 kw. Peraltro, in sede di progetto definitivo, dovrà essere verificata la possibilità di perseguire gli obiettivi che seguono:

- 100% copertura dei consumi di illuminazione pubblica tramite energie rinnovabili (fotovoltaico + eolico);
- 35% copertura dei consumi dei volumi edificati tramite energie rinnovabili (fotovoltaico + eolico).

Si fanno salvi i requisiti in materia di energie rinnovabili del R.E.C. vigente.

Art. 9.2 – Materiali, caratteri edilizi e dimensioni degli edifici.

I rivestimenti dei volumi di progetto dovranno essere preferibilmente trattati in modo da risultare gradatamente permeabili alla luce, da più trasparenti, in basso, a più ombreggianti, in alto. Dovrà essere comunque garantita la trasparenza dei volumi in misura pari ad almeno i due terzi del fronte (vedi Tav 8.2)

Art. 9.3 – Verde e acqua

Si prescrive che venga prevista una quota minima di verde piantumato a terra pari a 1000 mq. Si prescrive inoltre che, per quel che concerne il verde in vaso o fioriera, esso venga previsto in un minimo di 200 "unità", con vasi di diametro minimo pari a 100 cm ed altezza minima pari a 80 cm (vedi Tav. 8.3). Sarà inoltre preferibile accorpare le diverse unità in un disegno organico così da formare aree verdi più rilevanti.

La scelta delle essenze dovrà tener conto delle condizioni ambientali prediligendo specie della macchia mediterranea e alofite.

Considerato il limitato inserimento del verde, è stato previsto un uso attento degli elementi idrici, intendendo per tali, punti di approvvigionamento, e aree di vaporizzazione, da prevedersi ad un intervallo massimo di 150 mt l'uno dall'altro.

Art. 9.4 – Impatto acustico

In sede di progettazione definitiva, dovranno essere redatte apposite valutazioni sul clima/impatto acustico a firma di un Tecnico competente in Acustica Ambientale. La suddetta documentazione dovrà contenere le misure del clima acustico dell'area e le previsioni dello scenario post operam in riferimento alle nuove sorgenti sonore previste, nonché la progettazione acustico architettonica in applicazione del DPCM 5/12/1997.

Art. 10 – Sottoservizi

Tutti i sottoservizi dovranno essere soggetti ad apposita autorizzazione da parte degli Enti preposti, nei casi previsti dalla legge.

Art. 11 – Atto Convenzionale

Il progetto definitivo dovrà essere corredato da apposito atto convenzionale che disciplini le modalità di accesso alla Darsena Nautica ed in particolare garantisca l'uso pubblico del percorso pedonale che si sviluppa lungo la diga. Con tale atto convenzionale verrà altresì attribuito al Soggetto Gestore in via prioritaria la gestione e manutenzione delle opere di uso pubblico previste dal P.U.

TABELLA RIASSUNTIVA DEI VOLUMI MASSIMI E MINIMI DA REALIZZARE NEI SINGOLI COMPARTI

COMPARTO 1		
Settore 1		
		Mq.
Funzione caratterizzante:		
Servizi privati accessori alla darsena/ Esercizi di vicinato	Max	700
Funzioni ammesse:		
Settore 2		
		Mq.
Funzione caratterizzante:		
Servizi privati accessori alla darsena	Min	650
	Max	1100
Funzioni ammesse:		
Esercizio di vicinato	Min	250
	Max	400
Pubblico esercizio	Min	100
	Max	200

COMPARTO 2		
Settore 1		
		Mq.
Funzione caratterizzante:		
Servizi alla nave	Max	1100
Funzioni ammesse:		
Settore 2		
		Mq.
Funzione caratterizzante:		
Servizi privati accessori alla darsena	Min	150
	Max	400
Funzioni ammesse:		

COMPARTO 3		
Settore 1		
		Mq.
Funzione caratterizzante:		
Servizi pubblici (non coperti)	Max	1400
Funzioni ammesse:		
Publico esercizio (piano superiore)	Max	850
Servizi alla nave	Max	1100
Settore 2		
		Mq.
Funzione caratterizzante:		
Servizi pubblici (non coperti)	Min	
	Max	2300
Funzioni ammesse:		
Pubblico esercizio (piano superiore)	Min	120
	Max	200

SUPERFICI EDIFICABILI _ IPOTESI 1 (MAX SERVIZI PRIVATI ACCESSORI ALLA DARSENA IN COMPARTO 1)

Totale comparto 1			
		Mq.	
Servizi privati accessori alla darsena	Min	650	
	Max	1800	
Esercizio di vicinato	Min	250	
	Max	400	
Pubblico esercizio	Min	100	
	Max	200	
Servizi alla nave	Min		
	Max		

Totale comparto 2			
		Mq.	
Servizi privati accessori alla darsena	Min	150	
	Max	400	
Esercizio di vicinato	Min		
	Max		
Pubblico esercizio	Min		
	Max		
Servizi alla nave	Min		
	Max	1100	

Totale comparto 3			
		Mq.	
Servizi privati accessori alla darsena	Min		
	Max		
Esercizio di vicinato	Min		
	Max		
Pubblico esercizio (piano superiore)	Min	970	
	Max	1050	
Servizi alla nave	Min		
	Max	1100	

Totale generale			
		Mq.	**Mq.**
Servizi privati accessori alla darsena	Min	**800**	
	Max	**2200**	**2200**
Esercizio di vicinato	Min	**250**	
	Max	**400**	**400**
Pubblico esercizio	Min	**1070**	
	Max	**1250**	**1250**
Servizi alla nave	Min		
	Max	2200	**2200**

IPOTESI 2 (MAX ESERCIZI DI VICINATO IN COMPARTO 1)

Totale comparto 1			
		Mq.	
Servizi privati accessori alla darsena	Min	650	
	Max	1100	
Esercizio di vicinato	Min	250	
	Max	1100	
Pubblico esercizio	Min	100	
	Max	200	
Servizi alla nave	Min		
	Max		

Totale comparto 2			
		Mq.	
Servizi privati accessori alla darsena	Min	150	
	Max	400	
Esercizio di vicinato	Min		
	Max		
Pubblico esercizio	Min		
	Max		
Servizi alla nave	Min		
	Max	1100	

Totale comparto 3			
		Mq.	
Servizi privati accessori alla darsena	Min		
	Max		
Esercizio di vicinato	Min		
	Max		
Pubblico esercizio (piano superiore)	Min	970	
	Max	1050	
Servizi alla nave	Min		
	Max	1100	

Totale generale			
		Mq.	**Mq.**
Servizi privati accessori alla darsena	Min	**800**	
	Max	**1500**	**1500**
Esercizio di vicinato	Min	**250**	
	Max	**1100**	**1100**
Pubblico esercizio	Min	**1070**	
	Max	**1250**	**1250**
Servizi alla nave	Min		
	Max	2200	**2200**

PdB_ AMBITO 14 _ SUSCETTIVITA' AL DISSESTO



Legenda

CLASSI DI SUSCETTIVITA' AL DISSESTO

FRANA ATTIVA	Pg4
FRANA QUIESCENTE	Pg3
SUSCETTIVITA' ALTA	Pg3a
SUSCETTIVITA' MEDIA	Pg2
SUSCETTIVITA' BASSA	Pg1
SUSCETTIVITA' MOLTO BASSA	Pg0

CLASSI SPECIALI

CAVE ATTIVE, MINIERE ATTIVE E DISCARICHE IN ESERCIZIO	
EX CAVE, EX MINIERE E DISCARICHE DISMESSE	Pg3
CRITICITA' PUNTUALE LESIONI AI MANUFATTI IDENTIFICATA DAL PUC DI GENOVA VIGENTE	

PdB _ TORRENTE BISAGNO_ REGIMI NORMATIVI



Legenda

AIN Aree inondabili trasformazione

FVU Fondovalle e Versante urbano mantenimento

FI Fondovalle insediato mantenimento

FI Fondovalle insediato modificabilita'

FNI Fondovalle non insediato mantenimento

VI Versante insediato mantenimento (di tipo A – di tipo B)

VI Versante insediato modificabilita' (di tipo A – di tipo B)

VNI Versante non insediato mantenimento (di tipo A – di tipo B)

CV Area di cava

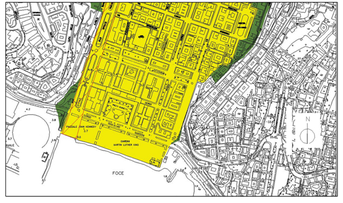
area di rispetto di cava

area in frana attiva

possibili siti da destinarsi alla realizzazione di discariche di II categoria tipo A per rifiuti speciali inerti individuati nella Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 114/96

possibile sito da destinarsi alla realizzazione di discarica di II categoria tipo A per rifiuti speciali inerti

PdB _TORRENTE BISAGNO_ FASCE FLUVIALI



Legenda

Fascia A

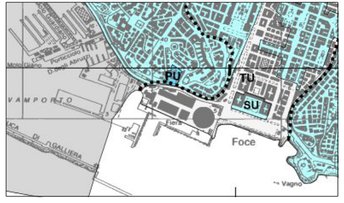
Fascia B

Fascia C

Alveo di piena

Fascia di Rissetto Fluviale

PTCP_ INSEDIATIVO



Legenda

COMPONENTI / REGIMI NORMATIVI	ANI	IS	ID	NI	AU	AI	ME
CONSERVAZIONE	CE	AM CE	ID CE	ID CE	PU		AR (MU)
MANTENIMENTO	MA	AM MA	ID MA	ID MA	SU TU	AI MA	
CONSOLIDAMENTO	CO		ID CO	ID CO		AI CO	
MODIFICABILITA' TIPO A	MO-A		ID MO-A	NI MO-A			
MODIFICABILITA' TIPO B	MO-B	AM MO-B	ID MO-B				
TRASFORMABILITA'	TR	AM TR-B2, M TU A	ID TR-PU, TR-A, M	ID TR-TU			
ART. 38 - NORME DI ATTUAZIONE					TU		
TRASFORMAZIONE	TRZ	TRZ					

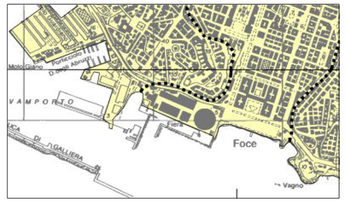
PU - PARCO URBANO SU - IMMAGINE URBANA SU - STRUTTURA URBANA QUALIFICATA TU - TESSUTO URBANO

AE - AUTOSTRADE Indicazione simbolica dell'area di rispetto dei manufatti emergenti

INDICAZIONI PROPOSITIVE

AM	ACCESSIBILITA' AL MARE	CP	CAMPEGGIO CON ACCESSIBILITA' PEDONALE
AR	ATTIVITA' RICREATIVA	CV	CAMPEGGIO CON ACCESSIBILITA' VEICOLARE
AS	ATTIVITA' SPORTIVA	E	ITINERARIO ESCURSIONISTICO
FN	FERROVIA/BUS TURISTICO	PA	PARCO ORGANIZZATO
		PI	ITINERARIO STORICO-ETNOGRAFICO

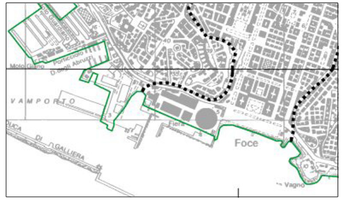
PTCP_ GEOMORFOLOGICO



Legenda

REGIMI NORMATIVI		CAVE	
CONSERVAZIONE	CE	A CIELO APERTO	Ce
MANTENIMENTO	MA	IN SOTTOSUOLO	Cs
CONSOLIDAMENTO	CO	CORSI D'ACQUA	
MODIFICABILITA' TIPO A	MO-A	INDICAZIONI DI RECEPIMENTO GRANDI INFRASTRUTTURE	
MODIFICABILITA' TIPO B	MO-B	FERROVIARIE	
TRASFORMAZIONE	TR	STRADALI E AUTOSTRADALI	
		TECNOLOGICHE E SPECIALI	
		PORTUALI	AEROPORTUALI

PTCP_ VEGETAZIONALE



Legenda

COMPONENTI / REGIMI NORMATIVI		Colture		Bosco di angiosperme		Bosco di conifere				Zone miste
		Inadatte a colture intensive	Inadatte a colture intensive	Termofile	Mesofile	Termofile	Mesofile	Termofile	Mesofile	
		COL ISS	COL IDS	BAT	BAM	BCT	BCM	PRT	PRM	—
CONSERVAZIONE	CE	—	—	CE						
MANTENIMENTO	MA	COL ISS	—	—	—	BCT MA	BCM MA	—	PR-MA PRM MA	BAT BCT MA
CONSOLIDAMENTO	CO	—	COL IDS	BA-CO BAM CO	BAT CO	BCT CO	BCM CO	—	—	BAT BCT CO BCM BAM CO
MODIFICABILITA'	MO	—	—			BCT MO-BAT	BCM MO-BAM	—	—	—
TRASFORMAZIONE	TRZ					BCT TRZ BAT	BCM TRZ BAM	PR-TRZ-BA PRM TRZ PRT TRZ BAT	PR BC TRZ-BA PRT BCT TRZ-BAT PRT BC TRZ-BA	

BA-VRI=CO

PRT TRZ BAM PRM TRZ BAT BAM BCM

PRT-TRZ-BAM

BAT - BOSCO DI ANGIOSPERME TERMOFILE: lecio, roverella, orniello

BCT - BOSCO DI CONIFERE TERMOFILE: pinastro, pino d'Aleppo, pino domestico

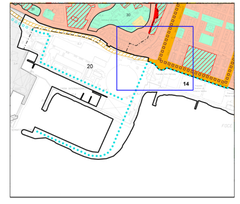
BAM - BOSCO DI ANGIOSPERME MESOFILE: carpino nero, orniello, ciliegio, noce, castagno, maggiocondolo, aceri, rovere, cerro, sorbo montano, frassino maggiore, salicone, pioppo tremulo, maggiocondolo alpino, sorbo degli uccellatori, betulle, faggio

BCM - BOSCO DI CONIFERE MESOFILE: pino silvestre, tasso, abete bianco

VRI - VEGETAZIONE RIPARIA: ontano nero, salici, pioppo bianco

N.B. - La specie indicate nelle presente legenda individuano i boschi cui tendere, non le essenze da impiegare direttamente nei rimboschimenti L'impiego localizzato di esemplari di specie consociatesi (ontano, ontano napoletano) e di conifere a rapido accrescimento (pino strobo, abete di Douglas), nell'ambito dei piani di assestamento forestale, deve essere definito a livello non locale ma puntuale.

PUC_ DISTRETTO DI TRASFORMAZIONE



Legenda

AMBITI DI CONSERVAZIONE DELL'IMPIANTO STORICO URBANO

AMBITI DI RIQUALIFICAZIONE DEL TERRITORIO URBANO

AMBITI SPECIALI

AC-NI ambito di conservazione del territorio non insediato

AC-VP ambito di conservazione del territorio di valore paesaggistico e panoramico

AR-PA ambito di riqualificazione delle aree di produzione agricola

AR-PR (a) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale

AR-PR (b) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale

AC-CS ambito di conservazione del centro storico urbano

AC-VU ambito di conservazione del verde urbano strutturato

AC-US ambito di conservazione dell'impianto urbano storico

AC-AR ambito di conservazione delle fasce fluviane

AC-IU ambito di conservazione dell'impianto urbanistico

AR-UR ambito di riqualificazione urbanistica - residenziale

AR-PU ambito di riqualificazione urbanistica produttivo - urbano

AR-PI ambito di riqualificazione urbanistica produttivo - industriale

ACN - ambito complesso per la valorizzazione del litorale

SIS-S servizi pubblici territoriali e di quartiere a perchegi pubblici

SIS-S servizi pubblici territoriali e di quartiere di valore storico paesaggistico

CM SIS-S servizi cimiteriali

INFRASTRUTTURE

distretto di trasformazione

rete ferroviaria

limiti amministrativi Municipi

limiti amministrativi Comune

parchi di interesse naturalistico e paesaggistico

unità insediative di identità paesaggistica

macro area paesaggistica

ambito con disciplina urbanistica speciale

fascia di protezione "A" stabilimenti a rischio rilevante

fascia di protezione "B" stabilimenti a rischio rilevante area di osservazione stabilimenti a rischio di incidente rilevante (Variante PTC della Provincia - D.C.P. 36/2008)

ambito portuale

area di ingresso-cantiere relative a opere infrastrutturali

autostrada esistente

autostrada di previsione

ferrovia e trasporto pubblico in sede propria esistente

ferrovia di previsione

trasporto pubblico in sede propria di previsione

SIS-I viabilità principale esistente

SIS-I viabilità principale di previsione

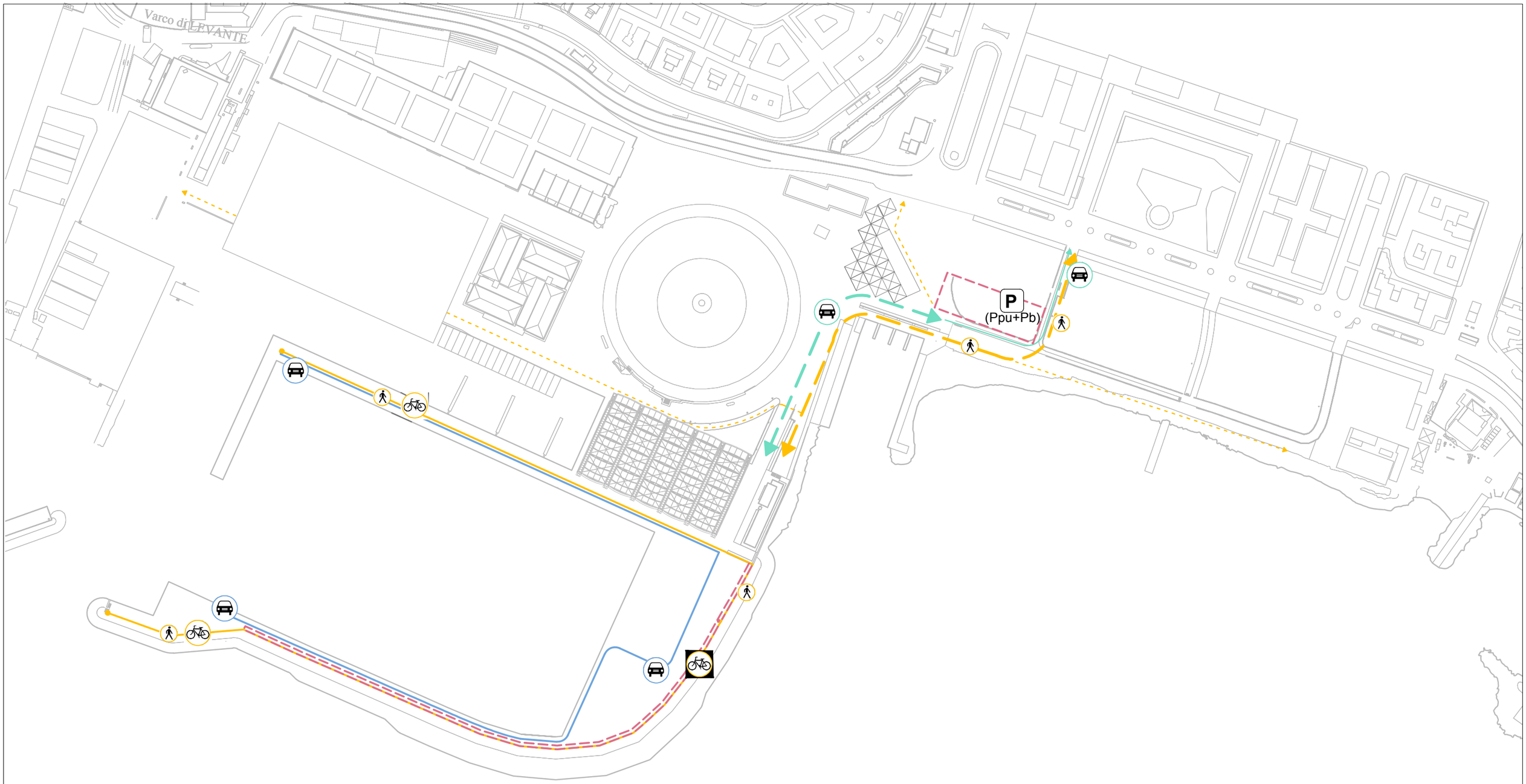
SIS-I viabilità di previsione

nodi infrastrutturali

assi di relazione città-porto di previsione

assi di relazione città-porto da concertare con Iniesa L.Bella

1.4 INQUADRAMENTO
ESTRATTI DELLE TAVOLE DI PIANO



VIABILITA' CARRABILE PERTINENZIALE DI PROGETTO

LINEA DI FLUSSO ACCESSIBILITA' CARRABILE ALLA NUOVA DARSENA

VIABILITA' CARRABILE ESISTENTE

NUOVE AREE PARCHEGGIO IN PREVISIONE

Parcheggi pertinenziali per barche --> **Pb** = 60% (posti barca equivalenti)
Parcheggi pertinenziali per attivita' --> **Pa** = 35% S.A.
Parcheggi pubblici --> **Ppu**bblici = 15% S.A. (posti auto consigliati)

VIABILITA' PEDONALE DI PROGETTO

CONNESSIONE CON VIABILITA' PEDONALE DI PROGETTO

PERCORSI PEDONALI IN PREVISIONE

2.1 AREA DI PROGETTO

1:3000

SCHEMA ACCESSIBILITA'



ESERCIZI DI VICINATO +1 m (quota banchina)

SERVIZI ACCESSORI ALLA DARSENA +1 m (quota banchina)

SERVIZI ALLA NAVE +1 m (quota banchina)

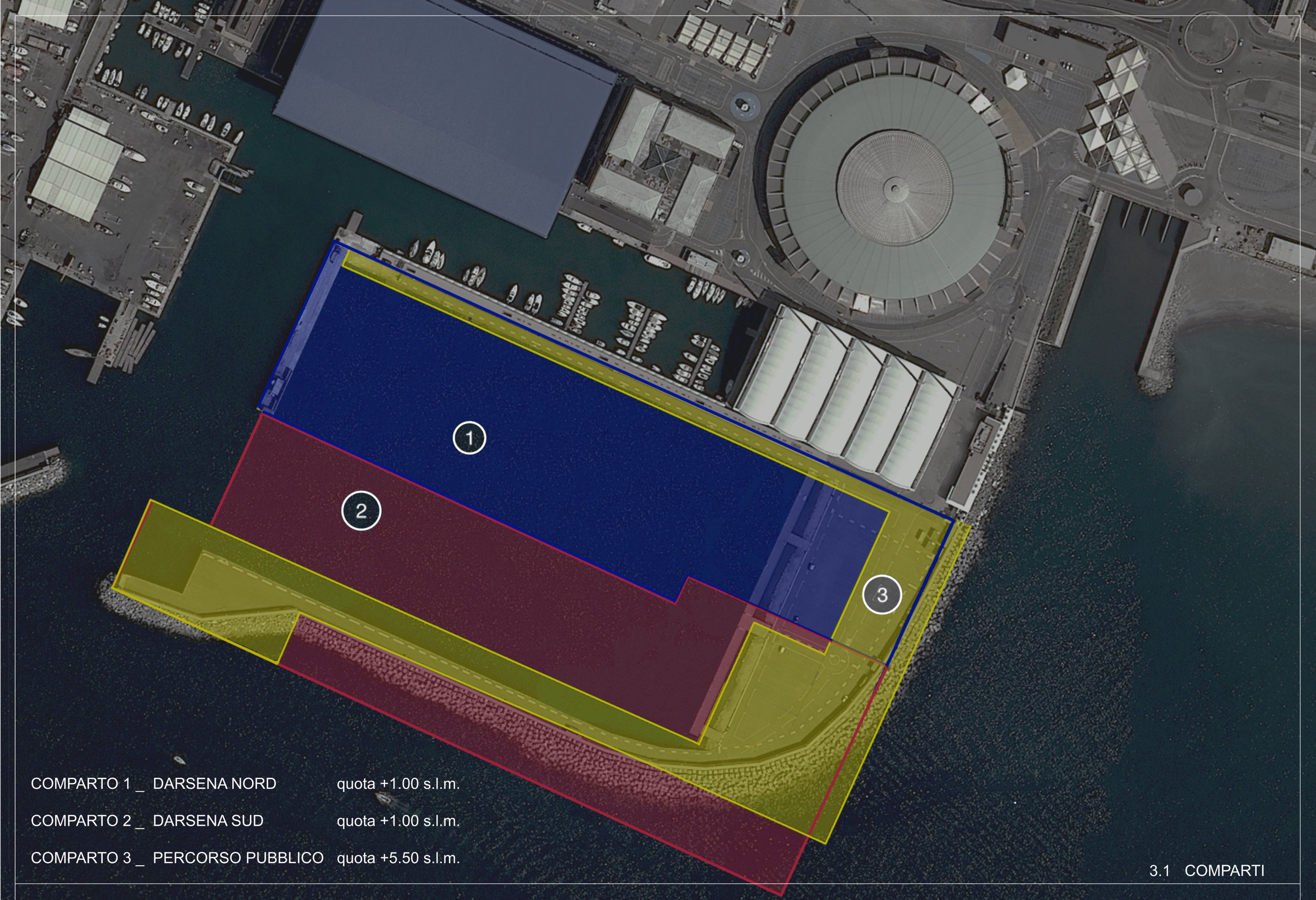
AREE DI SOSTA E RELAX +5 m (quota passeggiata)

PUBBLICO ESERCIZIO +5 m (quota passeggiata)

2.2 AREA DI PROGETTO

1:2000

SCHEMA DISTRIBUZIONE FUNZIONI

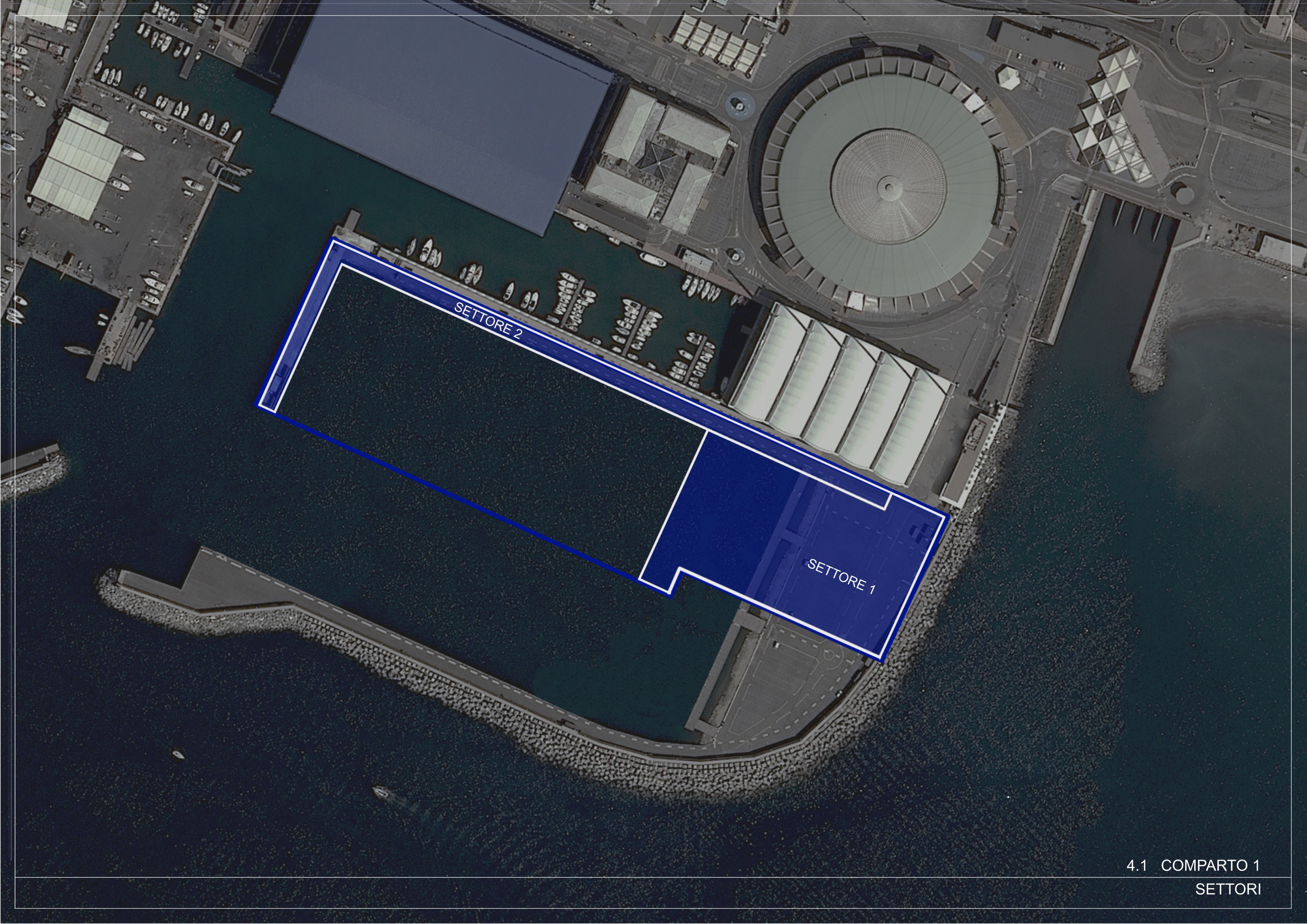


COMPARTO 1 _ DARSENA NORD quota +1.00 s.l.m.

COMPARTO 2 _ DARSENA SUD quota +1.00 s.l.m.

COMPARTO 3 _ PERCORSO PUBBLICO quota +5.50 s.l.m.

3.1 COMPARTI



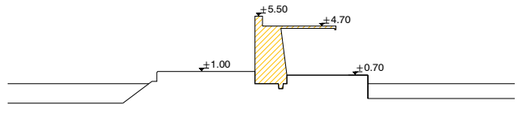
4.1 COMPARTO 1

SETTORI

A

B

VINCOLI PREPARAZIONE AREA

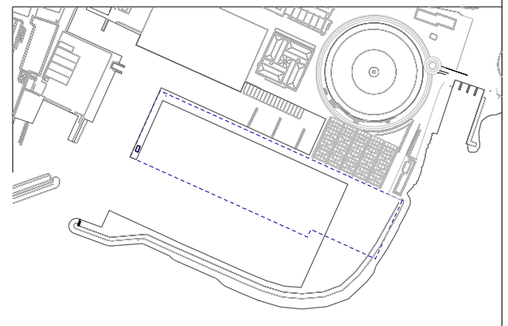


1:500

riqualificazione

demolizioni

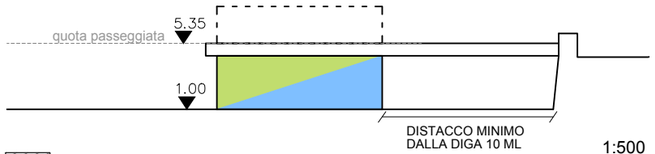
limite comparto



1:2000

4.2 COMPARTO 1
vincoli preliminari

VINCOLI



1:500

lotto edificabile

franco esondabilita'

limite edificabilita'
collegamento dislivello

superficie con opzione di copertura

—— 9100 mq

FUNZIONE CARATTERIZZANTE :

SERVIZI PRIVATI ACCESSORI ALLA DARSENA

ESERCIZIO DI VICINATO

Superficie edificabile: ——— massimo 700 mq

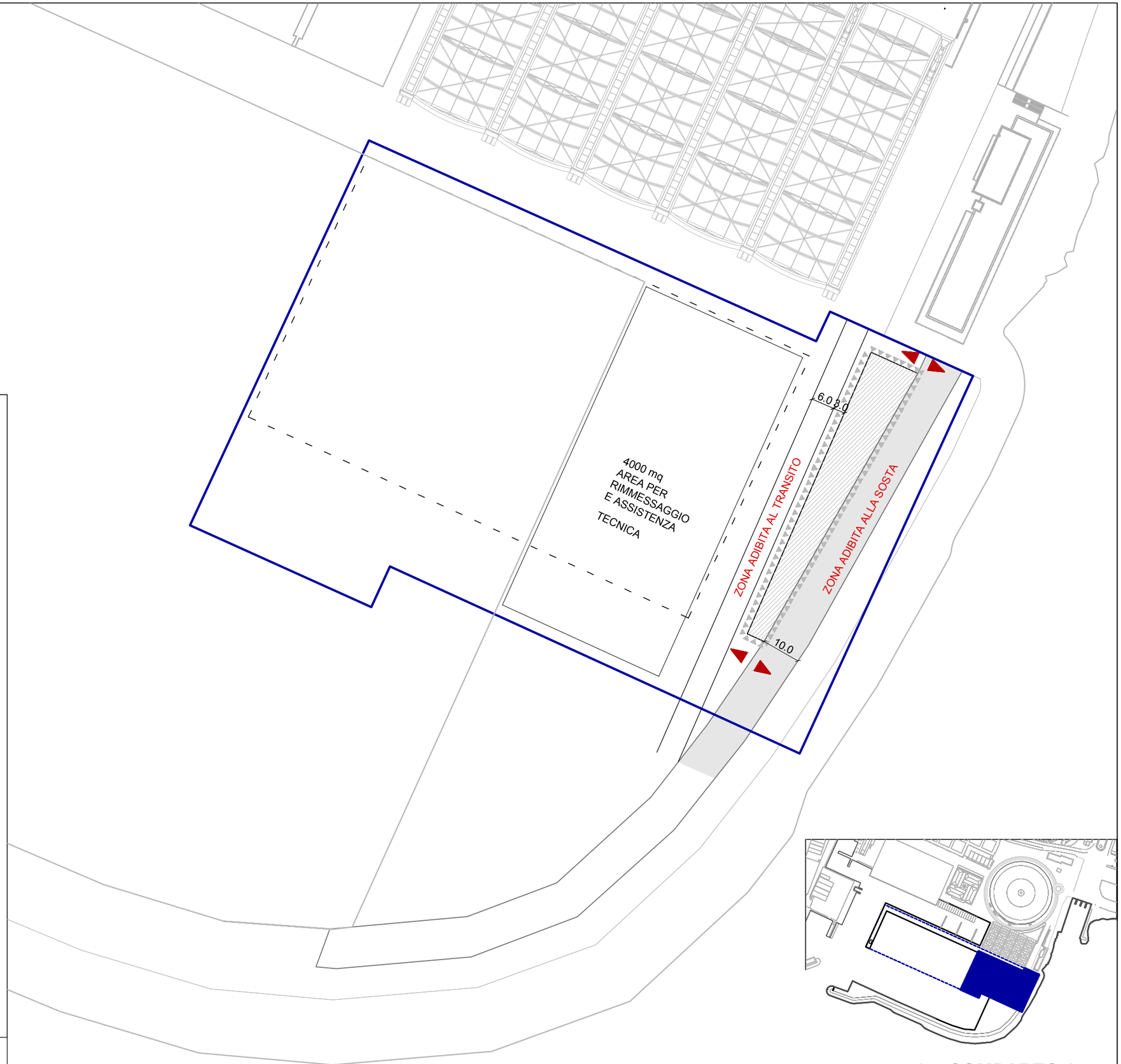
FUNZIONI AMMESSE :

SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO

ESPOSIZIONE DI MERCI

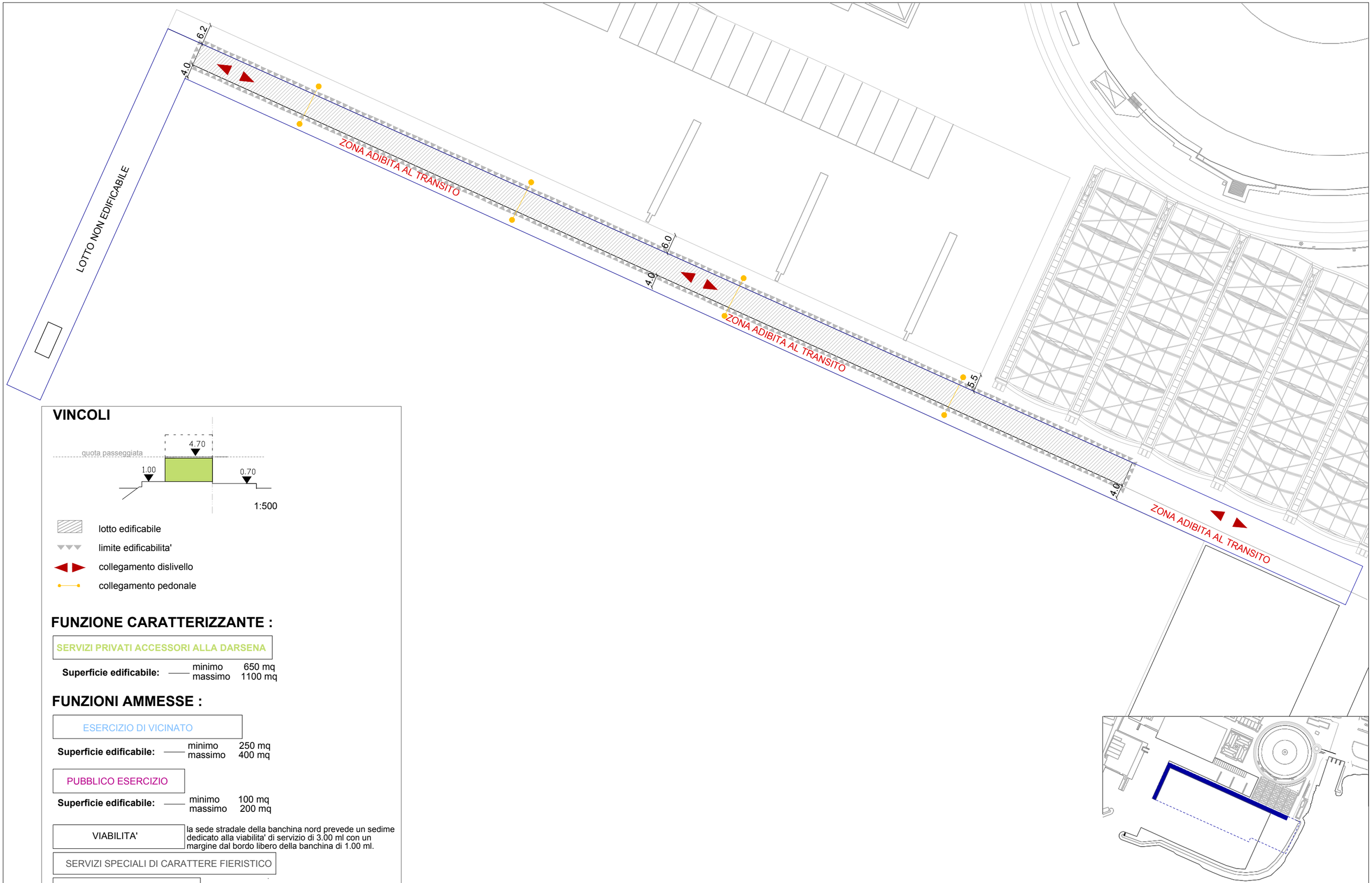
VIABILITA' — il sedime per il transito misura 6 ml distante 3 ml dal lotto edificabile

PARCHEGGI PERTINENZIALI ——— minimo 500 mq
massimo 720 mq



1:1000

4.3 COMPARTO 1
settore 1 - piazzale



VINCOLI

1:500

- lotto edificabile
- limite edificabilita'
- collegamento dislivello
- collegamento pedonale

FUNZIONE CARATTERIZZANTE :

SERVIZI PRIVATI ACCESSORI ALLA DARSENA

Superficie edificabile: minimo 650 mq, massimo 1100 mq

FUNZIONI AMMESSE :

ESERCIZIO DI VICINATO

Superficie edificabile: minimo 250 mq, massimo 400 mq

PUBBLICO ESERCIZIO

Superficie edificabile: minimo 100 mq, massimo 200 mq

VIABILITA' — la sede stradale della banchina nord prevede un sedime dedicato alla viabilita' di servizio di 3.00 ml con un margine dal bordo libero della banchina di 1.00 ml.

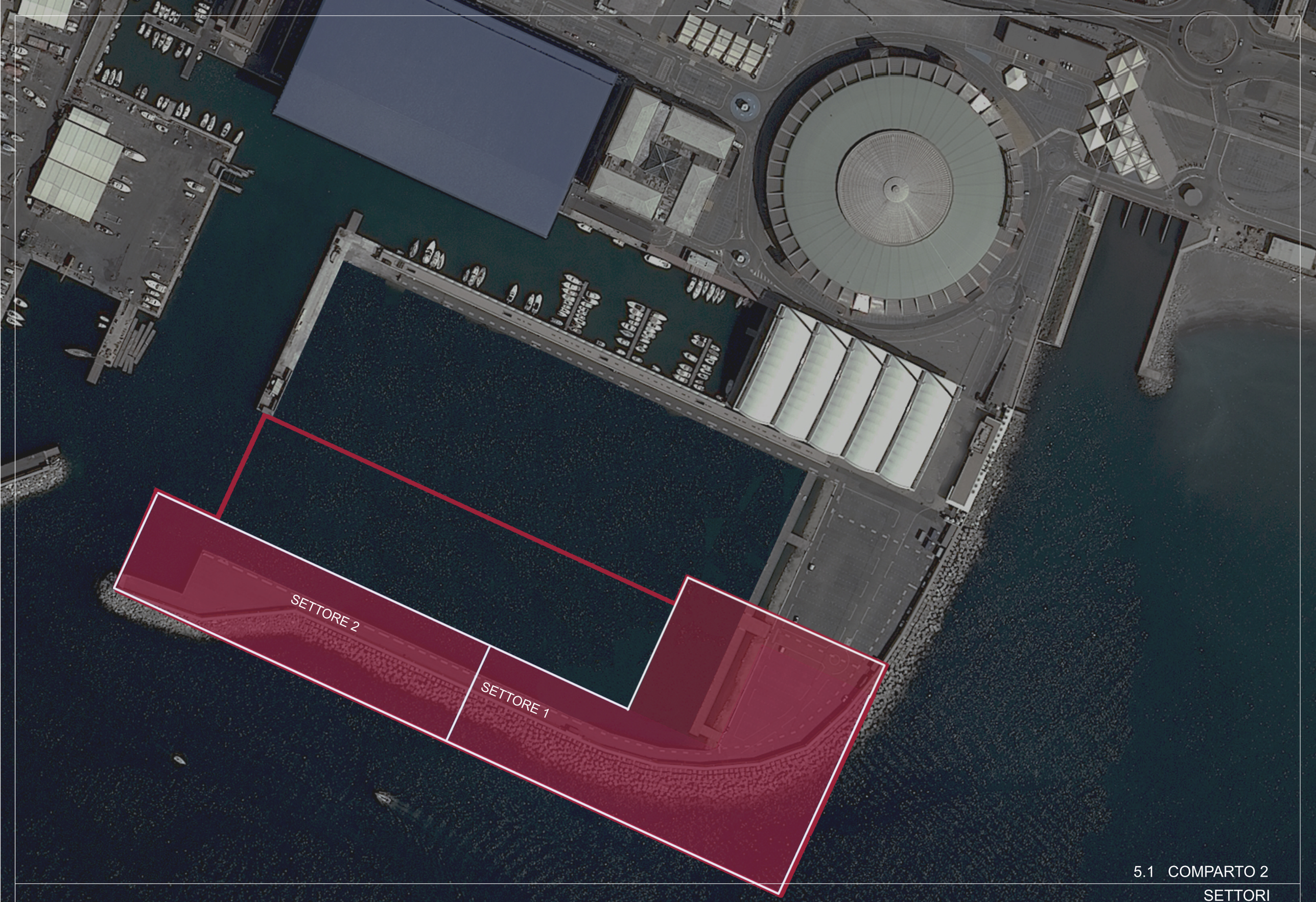
SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO

ESPOSIZIONE DI MERCI

1:1000

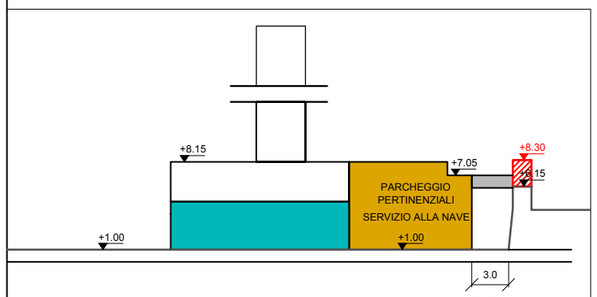
4.5 COMPARTO 1

settore 2 - banchina nord



5.1 COMPARTO 2

SETTORI



DISTACCO MINIMO
DALLA DIGA

VINCOLI

- innalzamento muro paraonde
- specchio acqueo vincolato
- lotto edificabile
- limite edificabilita'
- collegamento dislivelli
- franco esondabilita'

FUNZIONE CARATTERIZZANTE

SERVIZI ALLA NAVE

Superficie edificabile —— massimo 1.100 mq

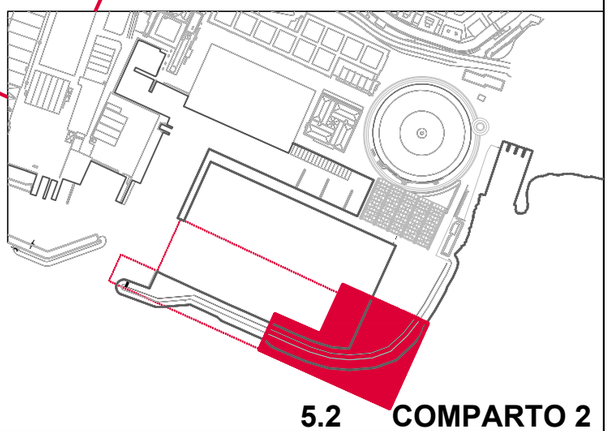
FUNZIONI AMMESSE

VIABILITA'

la sede stradale lungo la banchina si divide in un sedime per la viabilita' di 6 ml distante almeno 1 ml dal bordo libero, accompagnata lungo la banchina sudida una fascia di 2,5 ml adibita a parcheggi pertinenziali.

PARCHEGGI PERTINENZIALI — massimo 1.400 mq

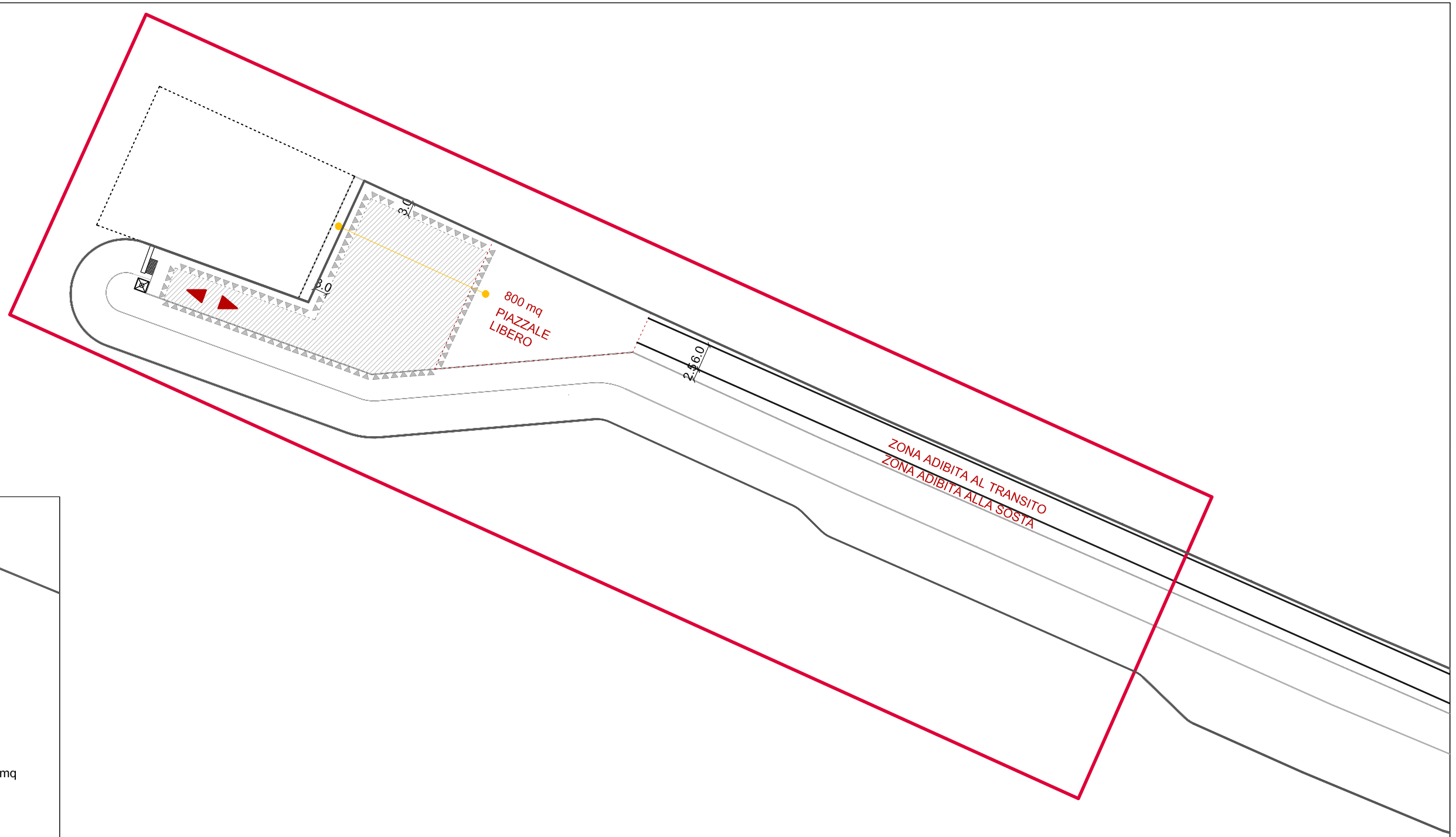
ZONA ADIBITA AL TRANSITO
ZONA ADIBITA ALLA SOSTA
9.5
6.0
2.5
1.0
ZONA ADIBITA AL TRANSITO
6.0
1.0

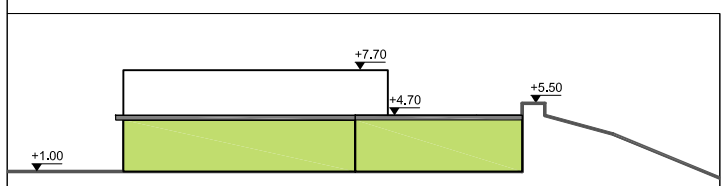


5.2 COMPARTO 2

1:1000

settore 1 _ piazzale





VINCOLI

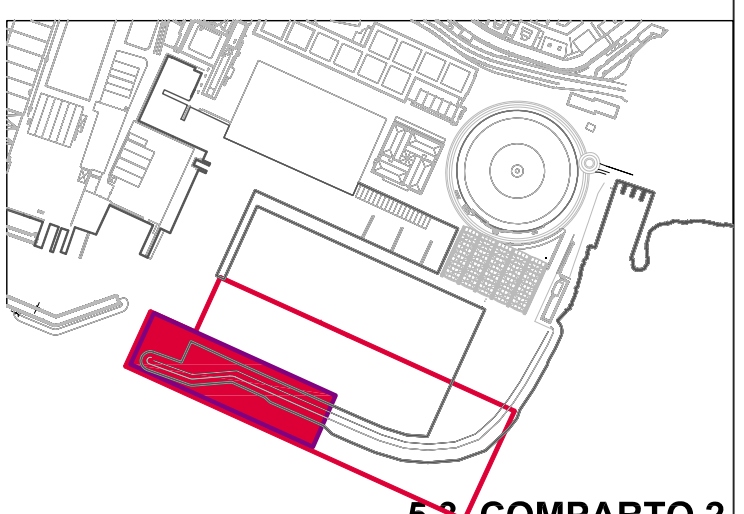
- lotto edificabile
- limite edificabilita'
- collegamento dislivello
- collegamento pedonale
- opzione unita' galleggiante — massimo 1000 mq

FUNZIONE CARATTERIZZANTE

SERVIZI ACCESSORI ALLA DARSENA — minimo 150 mq, massimo 400 mq

FUNZIONI AMMESSE

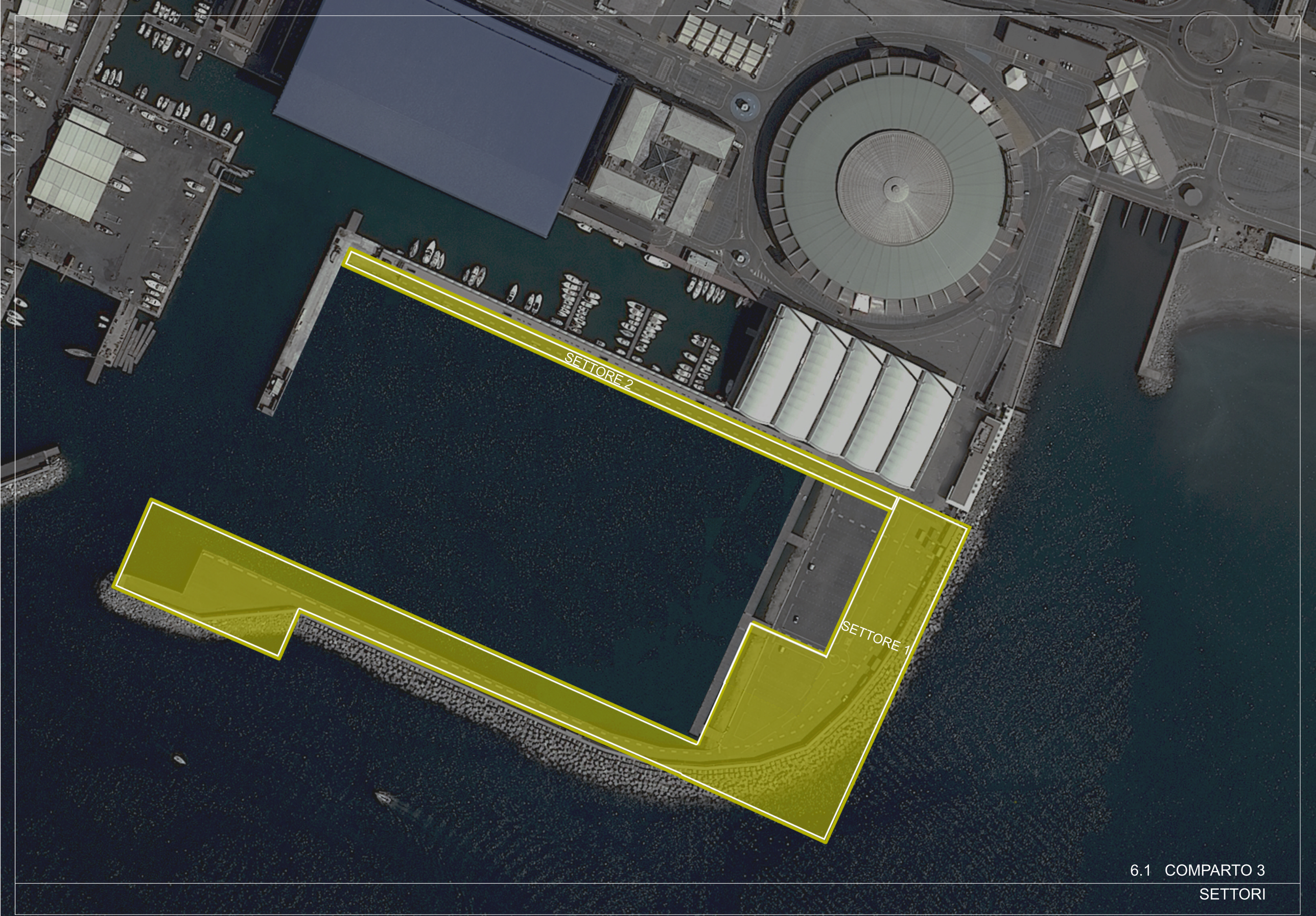
- SERVIZI PUBBLICI
- VIABILITA' — la sede stradale della banchine sud si divide in un sedime per la viabilita' di 5 ml distante 1,5 ml dal bordo libero della banchina e una fascia di 3 ml adibito a parcheggi pertinenziali
- SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO
- ESPOSIZIONE DI MERCI
- PARCHEGGI PERTINENZIALI — minimo 100 mq, massimo 360 mq



5.3 COMPARTO 2

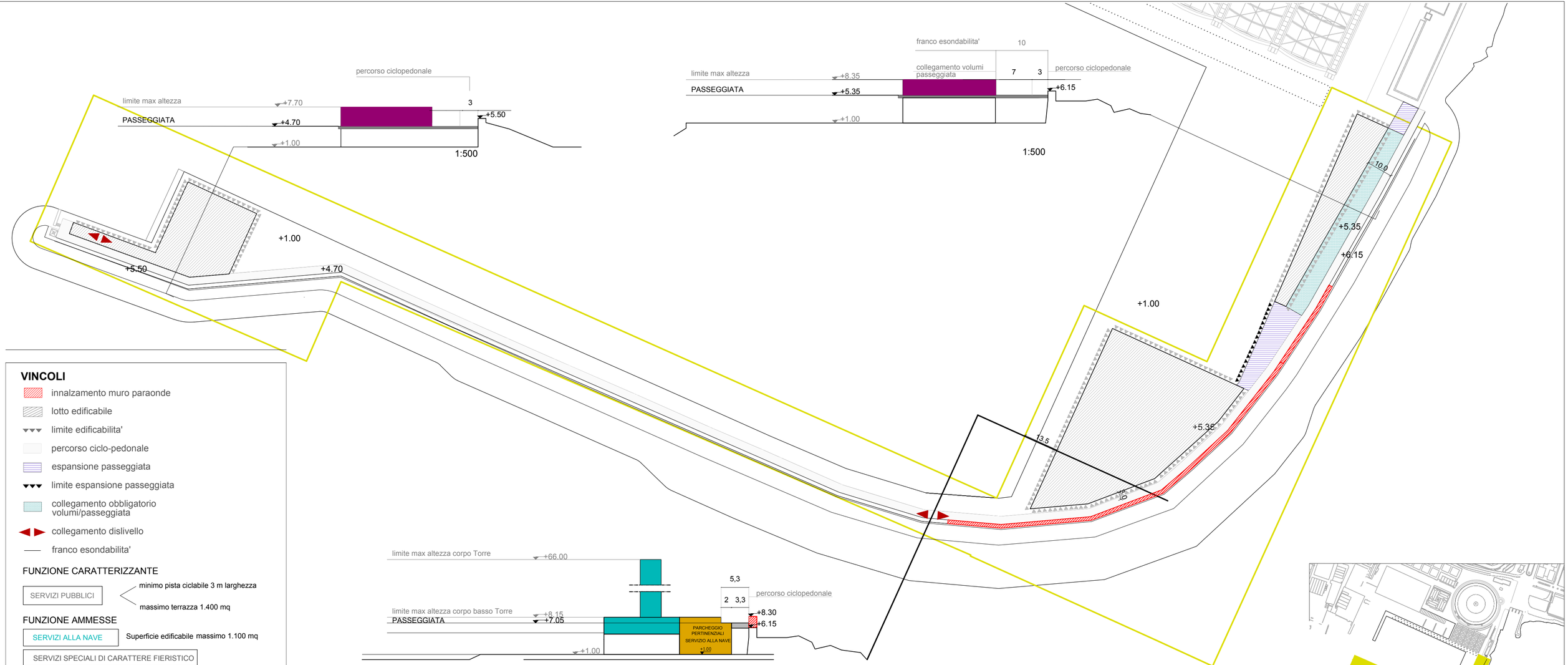
1:1000

settore 2 _ banchina sud



6.1 COMPARTO 3

SETTORI



VINCOLI

- innalzamento muro paraonde
- lotto edificabile
- limite edificabilita'
- percorso ciclo-pedonale
- espansione passeggiata
- limite espansione passeggiata
- collegamento obbligatorio volumi/passeggiata
- collegamento dislivello
- franco esondabilita'

FUNZIONE CARATTERIZZANTE

SERVIZI PUBBLICI — minimo pista ciclabile 3 m larghezza; massimo terrazza 1.400 mq

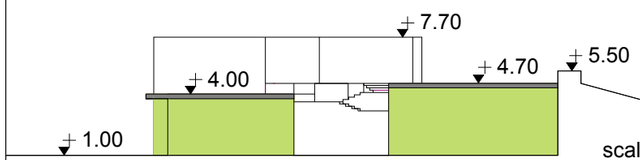
FUNZIONE AMMESSE

- SERVIZI ALLA NAVE — Superficie edificabile massimo 1.100 mq
- SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO
- ESPOSIZIONE DI MERCI
- PUBBLICO ESERCIZIO — Superficie edificabile massimo 850 mq

1:1000

6.2 COMPARTO 3

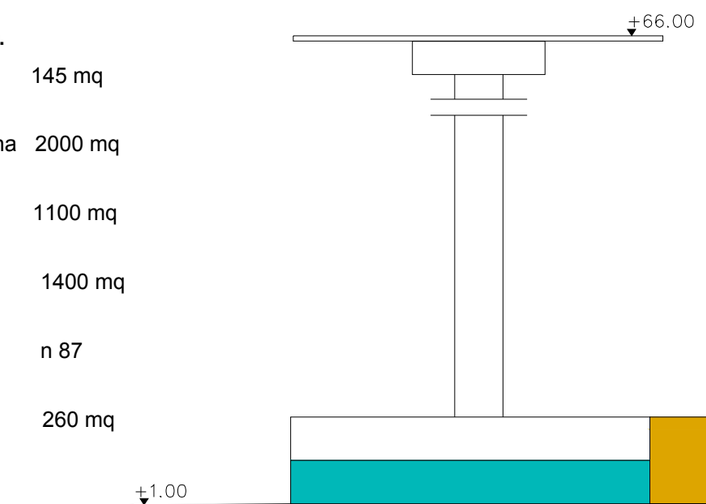
settore 1 _ passeggiata banchina a sud



scala 1:500

LIVELLO BANCHINA +1.00 s.l.m.

pubblici esercizi	145 mq
servizi accessori alla darsena	2000 mq
servizi alla nave	1100 mq
parcheggi pertinenziali servizi alla nave	1400 mq
parcheggi pertinenziali	n 87
esercizi di vicinato	260 mq
viabilita'	

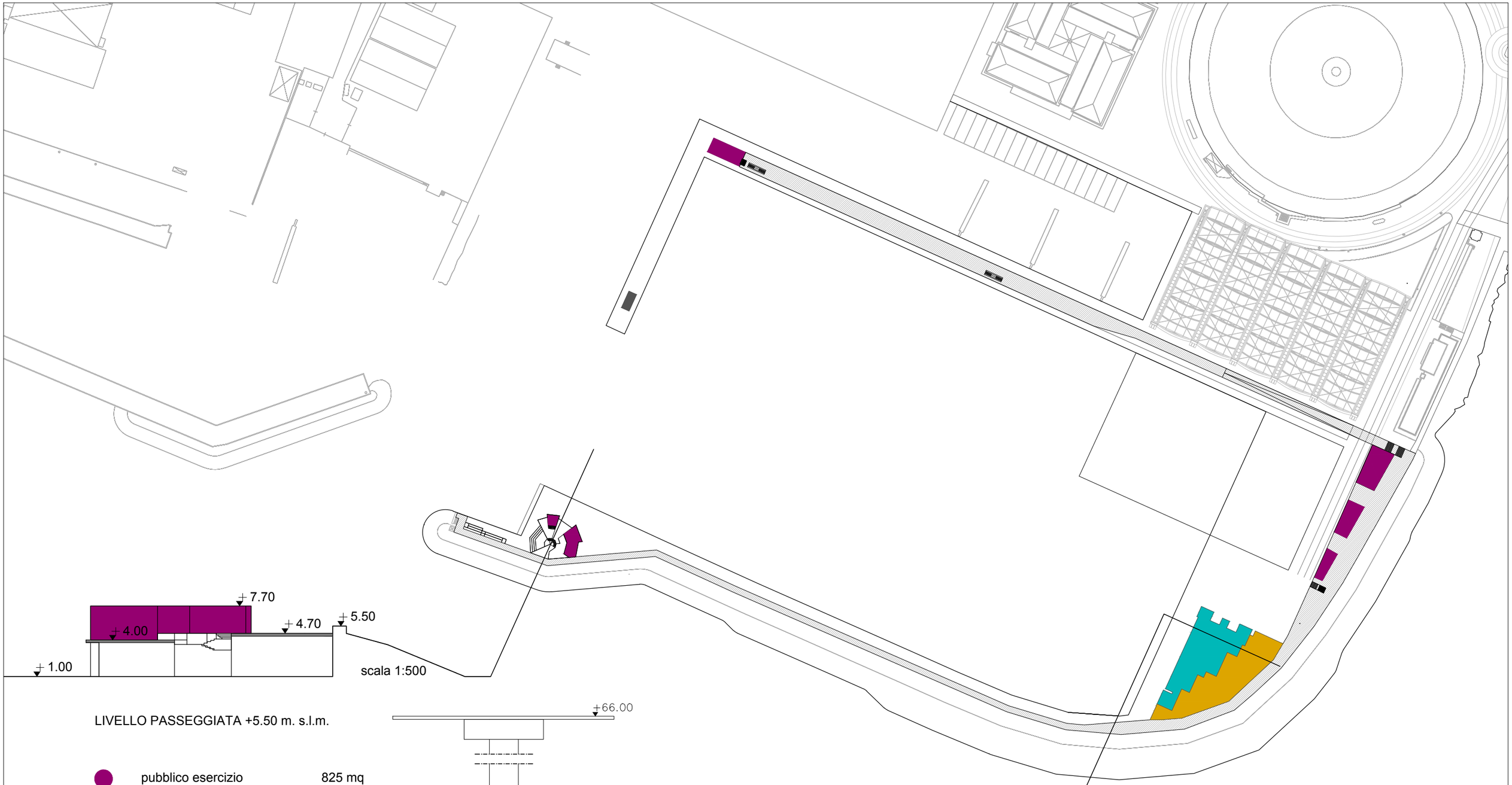


scala 1:500

7.1 IPOTESI PROGETTUALI

1:2000

livello +1.00 s.l.m.



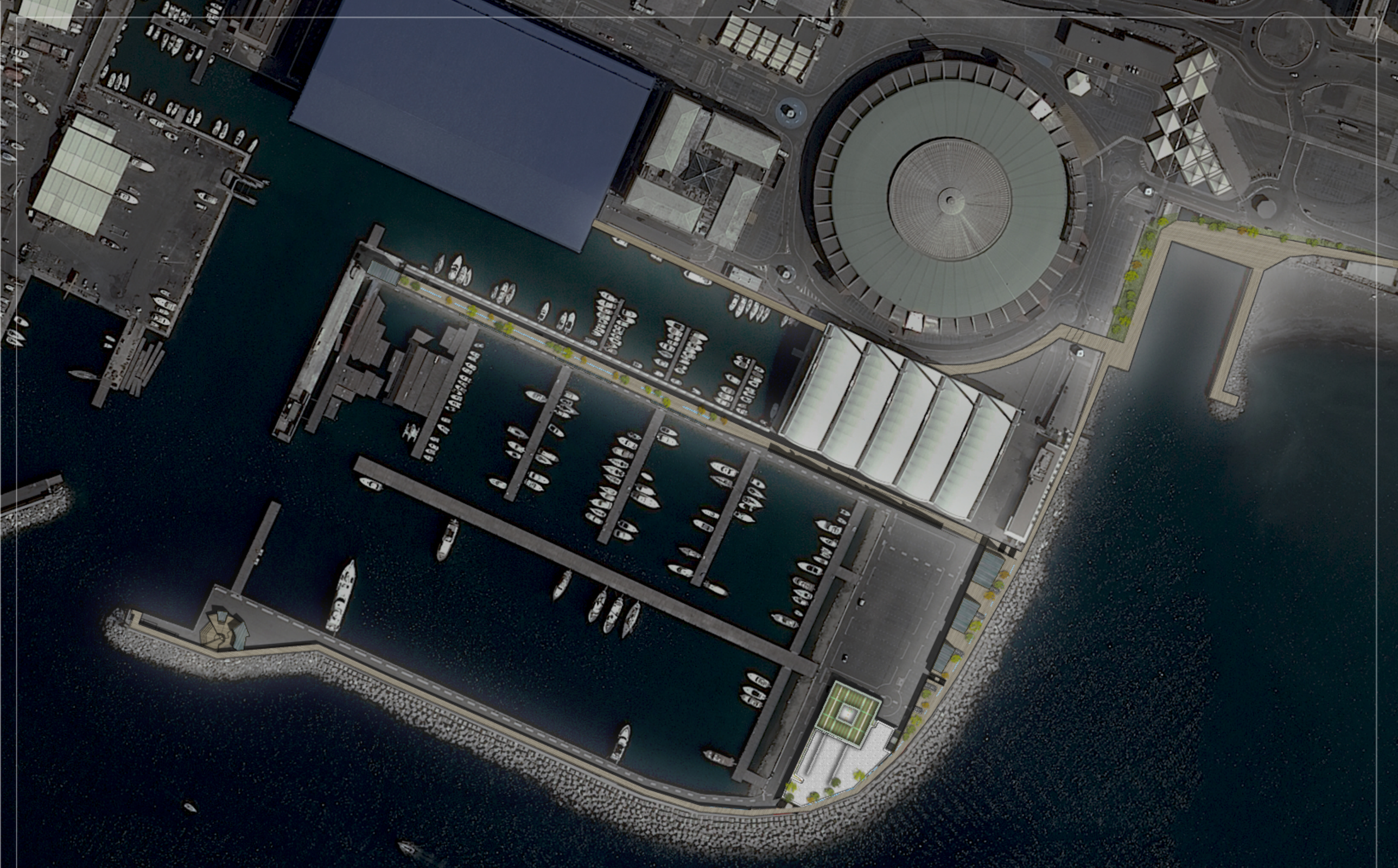
LIVELLO PASSEGGIATA +5.50 m. s.l.m.

pubblico esercizio	825 mq
passeggiata + spazi pubblici	6.900 mq
servizi alla nave	1.000 mq
parcheggi pertinenziali servizi alla nave	

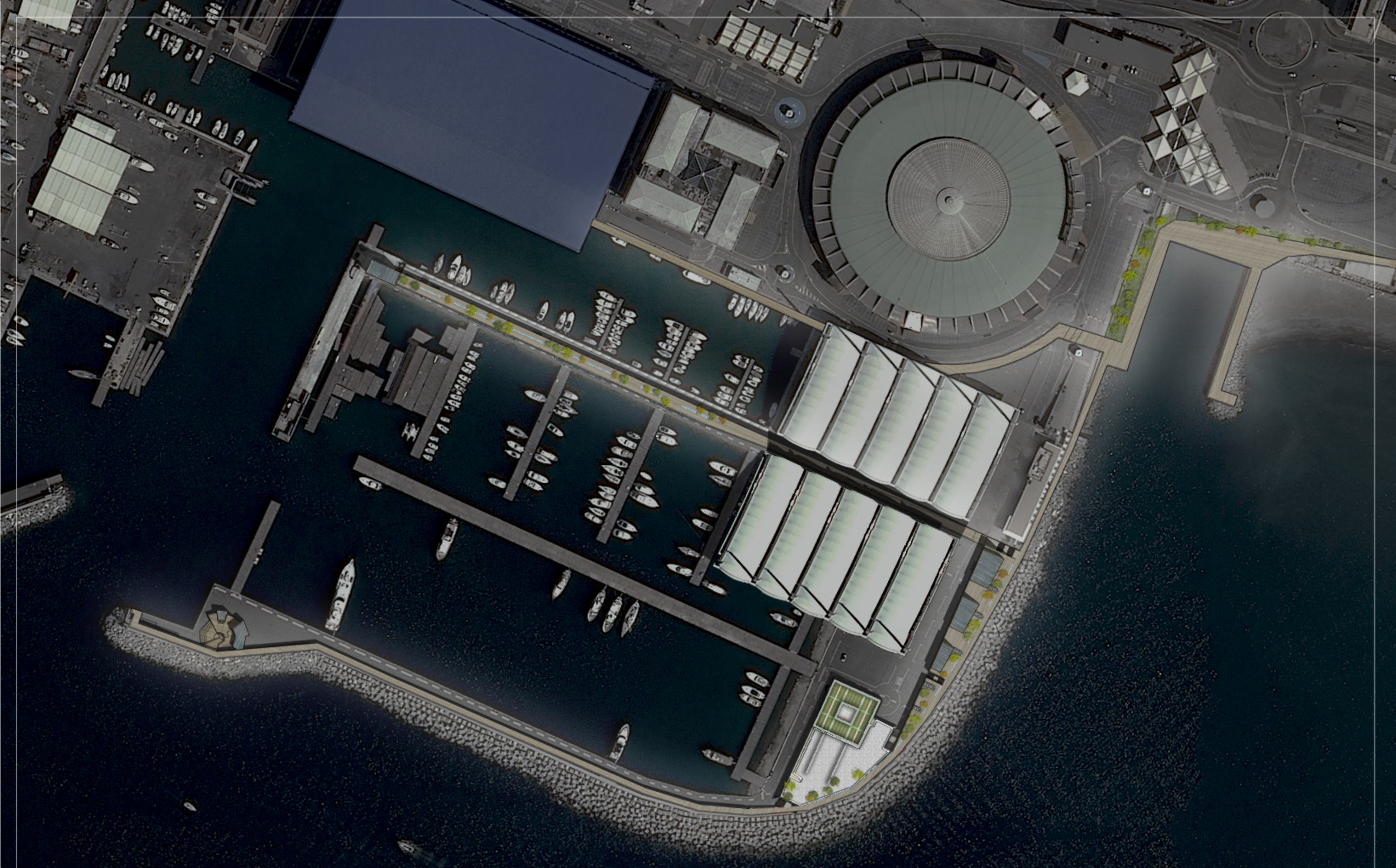
7.2 IPOTESI PROGETTUALI

1:2000

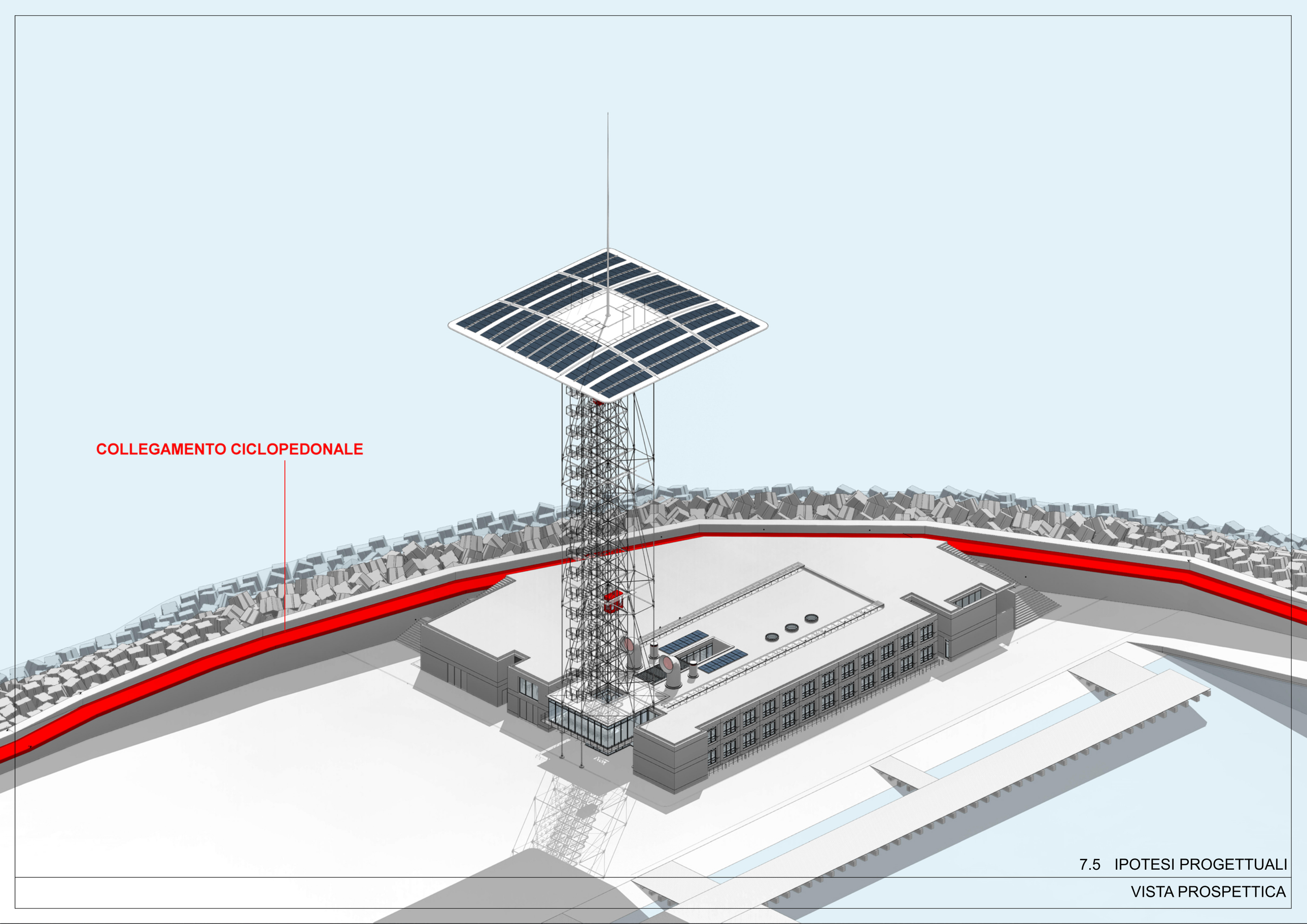
livello +5.50 m. s.l.m.



7.3 IPOTESI PROGETTUALI
PLANIVOLUMETRICO OPZIONE 0

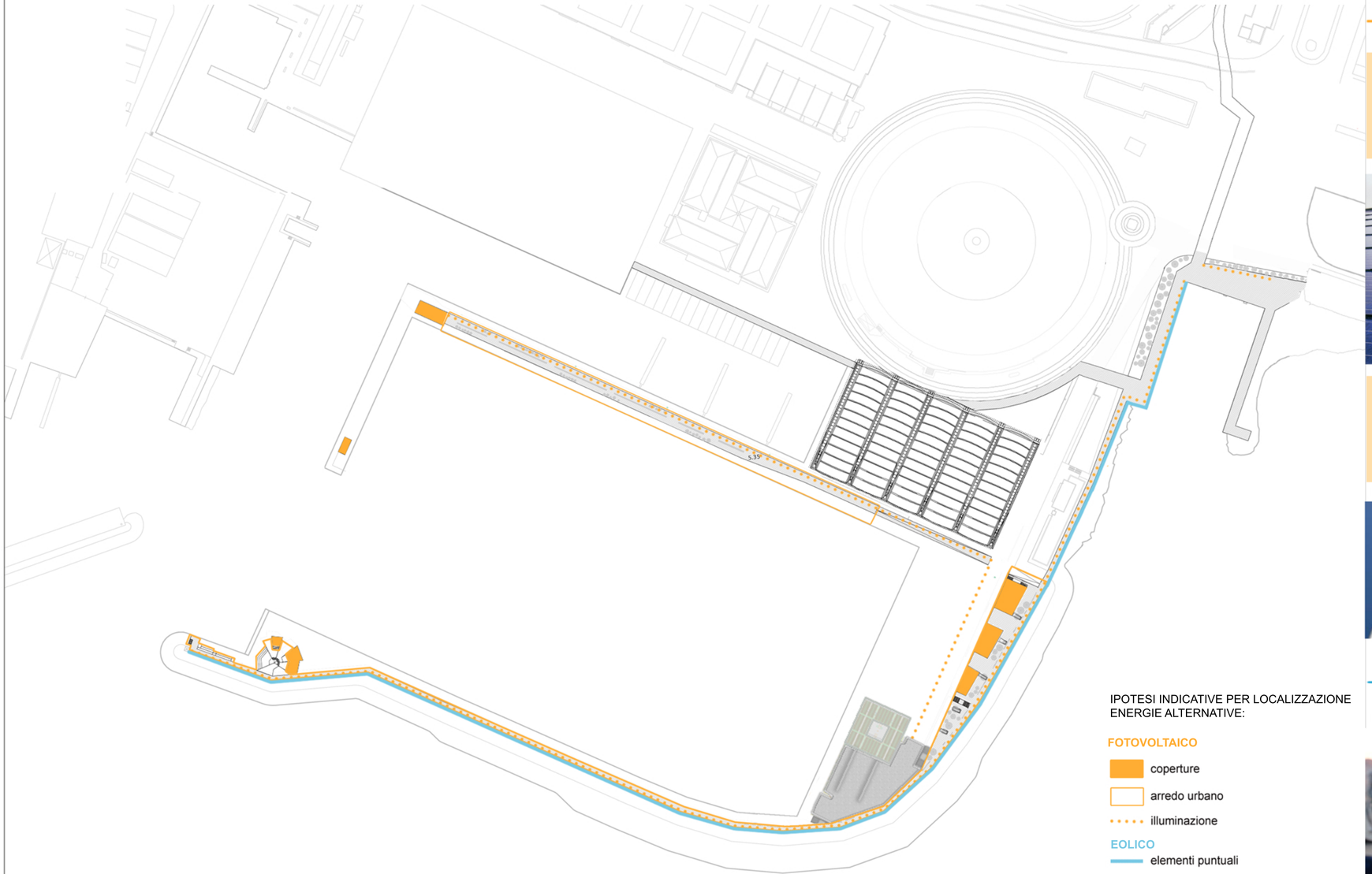


7.4 IPOTESI PROGETTUALI
PLANIVOLUMETRICO OPZIONE 1



7.5 IPOTESI PROGETTUALI

VISTA PROSPETTICA



IPOTESI INDICATIVE PER LOCALIZZAZIONE ENERGIE ALTERNATIVE:

FOTOVOLTAICO

- coperture
- arredo urbano
- illuminazione

EOLICO

- elementi puntuali

FOTOVOLTAICO

PRODUZIONE ELETTRICA RICHIESTA: 40 KW

INTEGRAZIONE PARZIALE O TOTALE IN FACCIATE E/O COPERTURE:



ESEMPI:



INTEGRAZIONE NELL'ARREDO URBANO E/O NELL'ILLUMINAZIONE:



ESEMPI:



MINI EOLICO

PRODUZIONE ELETTRICA RICHIESTA: 60 KW

ESEMPI:



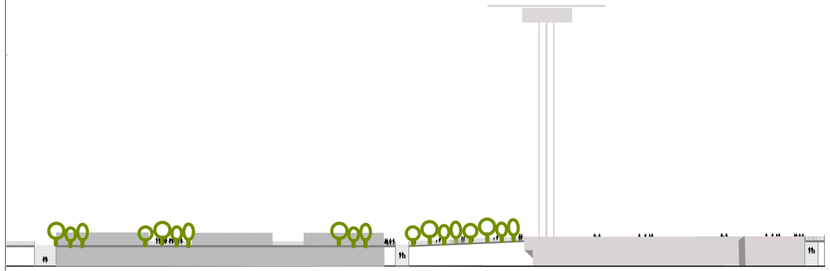
1:2000

8.1 PARAMETRI AMBIENTALI

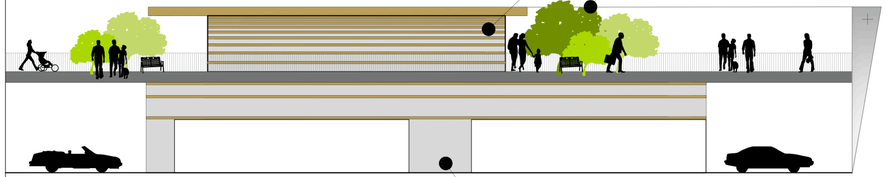
ENERGIE RINNOVABILI - PRESCRIZIONI



PROSPETTO SCHEMATICO BANCHINA NORD
1:1000



PROSPETTO SCHEMATICO PIAZZALE 1:1000



PROSPETTO INDICATIVO 1:200

particolare attenzione e' richiesta nell'uso dell'ARREDO URBANO al fine di armonizzare illuminazione, elementi di energia rinnovabile, acqua, verde e soste.



i RIVESTIMENTI dei volumi potrebbero essere trattati con brise soleil in modo da risultare gradatamente permeabili alla luce, da piu' trasparenti (in basso) a piu' ombreggianti (in alto).



deve essere garantita la TRASPARENZA dei volumi in misura pari ad almeno i due terzi del loro fronte



SERVIZI ACCESSORI ALLA DARSENA

PUBBLICI ESERCIZI

MATERIALE PREFERIBILE PER LE STRUTTURE:
acciaio

MATERIALI PREFERIBILE PER I RIVESTIMENTI:
legno
vetro

ESEMPI INDICATIVI

volumi





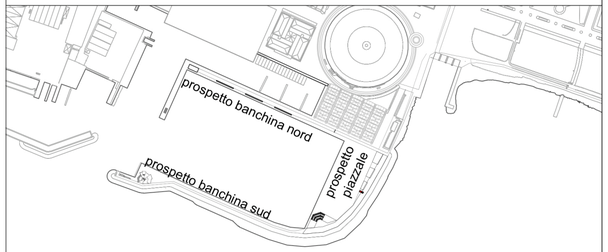


arredo urbano



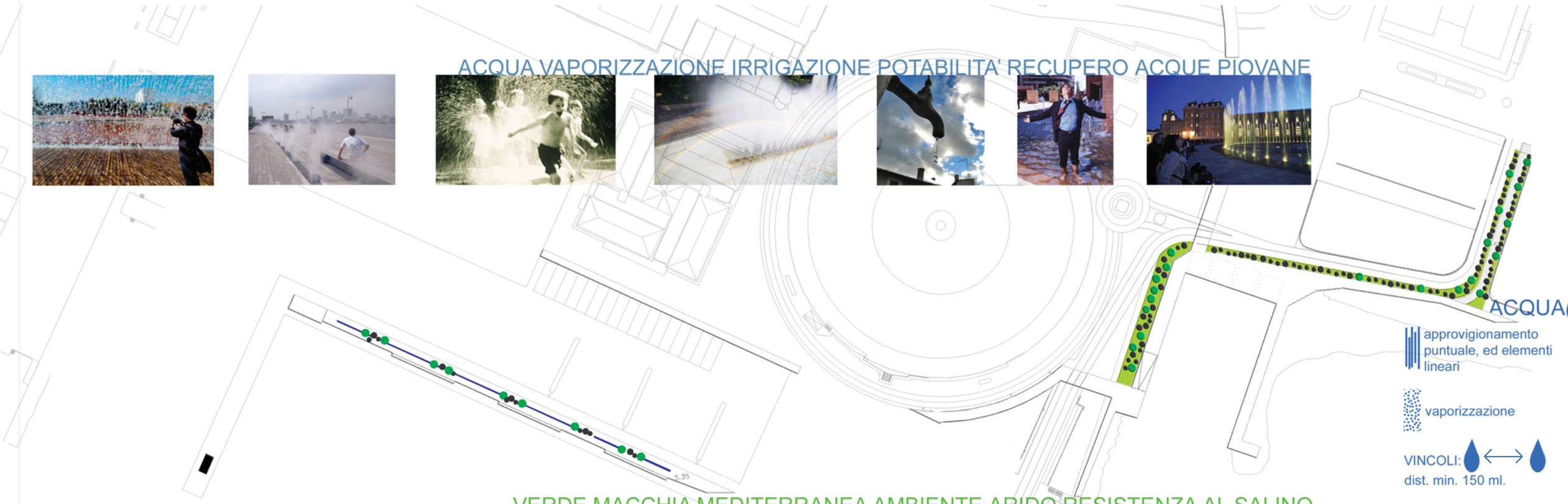






8.2 PARAMETRI AMBIENTALI
MATERIALI

ACQUA VAPORIZZAZIONE IRRIGAZIONE POTABILITA' RECUPERO ACQUE PIOVANE



ACQUA

approvigionamento puntuale, ed elementi lineari

vaporizzazione

VINCOLI:
dist. min. 150 ml.

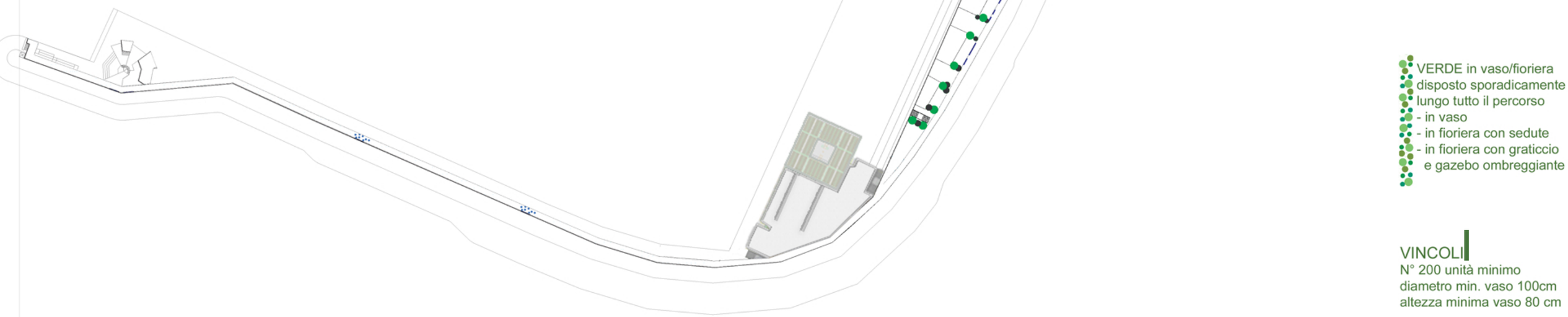
VERDE MACCHIA MEDITERRANEA AMBIENTE ARIDO RESISTENZA AL SALINO











VERDE

VERDE piantumato a terra

VINCOLI: min. 1000 mq.

VERDE in vaso/fioriera disposto sporadicamente lungo tutto il percorso
- in vaso
- in fioriera con sedute
- in fioriera con graticcio e gazebo ombreggiante

VINCOLI
N° 200 unità minimo
diametro min. vaso 100cm
altezza minima vaso 80 cm

1:5000

8.3 PARAMETRI AMBIENTALI
VERDE E ACQUA - PRESCRIZIONI

Autorità Portuale di Genova



PROGETTO UNITARIO DEL COMPARTO 3B
"DARSENA NAUTICA"

Settembre 2016

1.3.2 Primo obiettivo: la valorizzazione urbanistica ed economica dell'area

Sulla base dei dati riportati sopra è possibile pensare che Genova sia in una condizione di privilegio di fronte all'opportunità di sviluppare un'offerta turistica e di servizi rivolta alla grande nautica.

Alcune attività ed investimenti risultano essenziali, sia per valorizzare la capacità tecnica e la vocazione marittima della Nuova Darsena con un'offerta competitiva sul bacino mediterraneo, sia per creare una potenziale fruizione pubblico-turistica dell'area.

Pertanto sono state individuate come possibili attività e funzioni da inserire:

investimenti nel settore dell'assistenza tecnica, ovvero attività di riparazione leggera e manutenzione ai grandi yacht che possano inserirsi nel contesto urbano ed essere di supporto alla cantieristica navale distribuita nell'intorno dell'area;

funzioni di servizio alla nautica che possano collegarsi ad attività produttive implementabili nell'entroterra cittadino, favorendo la creazione di un Polo Tecnologico di eccellenza;

iniziative per gli operatori del *charter* e per servizi turistici della grande nautica;

servizi ricreativi e di ristorazione (*club house* ed altri) rivolti ai diportisti e agli equipaggi dei grandi yacht;

attività collaterali quali istituti di ricerca nel settore della tecnologia nautica, associazioni del settore velico, Guardia Costiera, società nazionali ed internazionali del charter e della portualità turistica.

MODIFICATO IN:

1.3.2 Primo obiettivo: la valorizzazione urbanistica ed economica dell'area

Sulla base dei dati riportati sopra è possibile pensare che Genova sia in una condizione di privilegio di fronte all'opportunità di sviluppare un'offerta turistica e di servizi rivolta alla grande nautica.

Alcune attività ed investimenti risultano essenziali, sia per valorizzare la capacità tecnica e la vocazione marittima della Nuova Darsena con un'offerta competitiva sul bacino mediterraneo, sia per creare una potenziale fruizione pubblico-turistica dell'area.

Pertanto sono state individuate come possibili attività e funzioni da inserire:

- funzione di interesse generale di pilotaggio delle navi in ingresso e uscita dal porto.
- investimenti nel settore dell'assistenza tecnica, ovvero attività di riparazione leggera e manutenzione ai grandi yacht che possano inserirsi nel contesto urbano ed essere di supporto alla cantieristica navale distribuita nell'intorno dell'area;
- funzioni di servizio alla nautica che possano
- collegarsi ad attività produttive implementabili nell'entroterra cittadino, favorendo la creazione di un Polo Tecnologico di eccellenza;
- iniziative per gli operatori del *charter* e per servizi turistici della grande nautica;
- servizi ricreativi e di ristorazione (*club house* ed altri) rivolti ai diportisti e agli equipaggi dei grandi yacht;
- attività collaterali quali istituti di ricerca nel settore della tecnologia nautica, associazioni del settore velico, Guardia Costiera, società nazionali ed internazionali del charter e della portualità turistica.

1.4.5 Piano Urbanistico Comunale

Il PUC (approvato con D.P.G.R. n.44 del 10/03/2000) inserisce l'area oggetto di P.U. nel *"Distretto Aggregato di trasformazione Riparazioni Navali Fiera".*

In particolare l'area del progetto coinvolge i sub settori 51 C e 51 D. Il sub settore 51 C riguarda l'area della Fiera e della Darsena. Vengono individuati come obiettivi di trasformazione il consolidamento e potenziamento della sede fieristica (miglioramento delle dotazioni di servizi accessori e della viabilità- collegamento integrazione con il porto antico, e ampliamento della Darsena (realizzato).

Il sub settore 51 D riguarda l'area di Piazzale Kennedy. Vengono individuati come obiettivi di trasformazione la riqualificazione e la riorganizzazione del fronte mare e del piazzale, comprendente la prosecuzione della passeggiata e la realizzazione di uno specchio acqueo protetto funzionale all'istituzione di un servizio di trasporto pubblico via mare a servizio del centro città e del porto antico.

MODIFICATO IN

1.4.5 Piano Urbanistico Comunale

Il PUC (approvato con D.D. 2015.0.0/18 entrato in vigore il 3 dicembre 2015) inserisce l'area oggetto del P.U. all'interno del Distretto di Trasformazione n. 20" Fiera-Kennedy".

Il Distretto è suddiviso in 5 Settori, l'area della Nuova Darsena Nautica rientra all'interno del Settore 1.

Vengono individuati come obiettivi principali la realizzazione di un complesso di opere volte a destinare la Darsena Nautica a servizio dei grandi yacht ed alle attività diportistiche sportive, con mantenimento delle opere a mare e del piazzale esistenti, rendendo disponibili gli specchi acquei, i piazzali e le aree riservate alla fruizione pubblica alle attività ed ai servizi speciali fieristici del salone nautico della Fiera Internazionale di Genova nei periodi dedicati.

Fruizione pubblica delle opere a mare tramite percorsi pedonali in quota e/o a raso, in continuità con la fruizione del fronte mare di piazzale Kennedy ed integrazione con un più ampio sistema di percorsi pedonali e ciclopedonali volti a collegare corso Italia con le aree del Porto Antico a ponente dell'insediamento fieristico e con la Stazione Brignole, avuto riguardo del complesso monumentale di viale delle Brigate Partigiane, piazza della Vittoria e dei giardini antistanti alla stazione.

Riconversione a funzioni urbane delle aree e degli immobili derivanti dalla contrazione del quartiere fieristico nei padiglioni prospicienti la darsena nautica (D.C.C. n. 51/2013).

In particolare, la Nuova Darsena Nautica, ricadendo all'interno del Settore 1, relativamente alle Funzioni Ammesse, alle Modalità di Attuazione e ai Parametri Urbanistici, è disciplinata dalle norme del presente Progetto Unitario.

2.1 Il livello dell’accessibilità

L’organizzazione del sistema di accesso pedonale e carrabile alla Nuova Darsena (vedi Tav 1.3 e Tav 2.1) è strettamente collegato al perseguimento degli obiettivi del Progetto Unitario dal momento che un’adeguata organizzazione della mobilità costituisce un requisito fondamentale per garantire la massima flessibilità e fruibilità dell’area.

Per quanto riguarda il livello ell’accessibilità di tipo pedonale (in conformità con l’Accordo di Programma n°36506/2003), per favorire la valorizzazione urbanistica dell’area, il progetto propone di favorire la prosecuzione e il completamento del percorso a mare di Corso Italia, introducendo nell’area della Darsena una passeggiata pubblica che si snodi a Sud lungo la nuova diga ed eventualmente possa a Nord proseguire verso la Facoltà di Ingegneria.

La Darsena Nautica costituisce un’area interclusa, localizzata a mare dell’insediamento fieristico. Per questo motivo occorre prevederne e garantirne l’accesso sia carrabile che pedonale. I percorsi di accesso sono da realizzarsi nella parte terminale della copertura del Torrente Bisagno in connessione con la viabilità urbana (Corso Marconi).

In continuità con la viabilità pedonale urbana, devono essere previste specifiche connessioni con i nuovi percorsi pedonali ricadenti all’ interno dell’area di competenza del progetto, elementi qualificanti sotto il profilo della fruizione e del rapporto con la città. Questi si svilupperanno a quota di circa 5.50 mt s.l.m. e si snoderanno uno lungo la nuova diga e uno, opzionale, lungo la banchina Nord. Va sottolineato che per consentire una più agevole e continua fruizione andranno predisposte zone filtro ad uso pubblico, che potranno assumere la configurazione di aree di sosta, aree verdi e aree panoramiche.

Tali previsioni pongono inoltre le basi per la realizzazione di un futuro collegamento tra Piazzale Kennedy e l’area del Porto Antico, passando per la Facoltà di Ingegneria e l’edificio ex Nira. In questo contesto progettuale risulta opportuno considerare la previsione del futuro ridisegno delle biglietterie di Fiera ed il collegamento pedonale proveniente da Via Brigate Partigiane/Via dei Pescatori, tratto conclusivo del percorso ciclo-pedonale urbano.

MODIFICATO IN

2.1 Il livello dell’accessibilità

L’organizzazione del sistema di accesso pedonale e carrabile alla Nuova Darsena (vedi Tav 1.3 e Tav 2.1) è strettamente collegato al perseguimento degli obiettivi del Progetto Unitario dal momento che un’adeguata organizzazione della mobilità costituisce un requisito fondamentale per garantire la massima flessibilità e fruibilità dell’area.

Per quanto riguarda il livello ell’accessibilità di tipo pedonale (in conformità con l’Accordo di Programma n°36506/2003), per favorire la valorizzazione urbanistica dell’area, il progetto propone di favorire la prosecuzione e il completamento del percorso a mare di Corso Italia, introducendo nell’area della Darsena una passeggiata pubblica che si snodi a Sud lungo la nuova diga ed eventualmente possa a Nord proseguire verso la Facoltà di Ingegneria.

La Darsena Nautica costituisce un’area interclusa, localizzata a mare dell’insediamento fieristico. Per questo motivo occorre prevederne e garantirne l’accesso sia carrabile che pedonale. I percorsi di accesso sono da realizzarsi nella parte terminale della copertura del

Torrente Bisagno in connessione con la viabilità urbana (Corso Marconi).

In continuità con la viabilità pedonale urbana, devono essere previste specifiche connessioni con i nuovi percorsi pedonali ricadenti all' interno dell'area di competenza del progetto, elementi qualificanti sotto il profilo della fruizione e del rapporto con la città. Questi si svilupperanno a partire da una quota di circa 5.50 mt s.l.m. e si snoderanno, uno lungo la nuova diga e sulla copertura del corpo basso della nuova Torre Piloti e uno, opzionale, lungo la banchina Nord. Va sottolineato che per consentire una più agevole e continua fruizione andranno predisposte zone filtro ad uso pubblico, che potranno assumere la configurazione di aree di sosta, aree verdi e aree panoramiche.

Tali previsioni pongono inoltre le basi per la realizzazione di un futuro collegamento tra Piazzale Kennedy e l'area del Porto Antico, passando per la Facoltà di Ingegneria e l'edificio ex Nira. In questo contesto progettuale risulta opportuno considerare la previsione del futuro ridisegno delle biglietterie di Fiera ed il collegamento pedonale proveniente da Via Brigate Partigiane/Via dei Pescatori, tratto conclusivo del percorso ciclo-pedonale urbano.

2.2 La distribuzione funzionale

Il progetto propone una suddivisione dell'area basata sulle diverse esigenze che l'utenza dei grandi yacht richiede.

Infatti gli studi economici effettuati relativamente alla situazione della cantieristica e del mercato di tale tipologia di yacht, evidenziano le potenzialità di crescita del settore *Refit & Repair* e sottolineano le prospettive di attrattiva del porto di Genova per il traffico di grandi yacht. In seguito a tali studi e di concerto con gli Enti Pubblici coinvolti (si veda l'accordo di Programma n°36506/2003) il Progetto Unitario si propone di garantire una valenza polifunzionale all'area della darsena.

L'articolazione del Progetto Unitario recepisce le indicazioni progettuali e funzionali indicate nell'Accordo Procedimentale elaborato per l'attuazione dell'Accordo di Programma.

In particolare per l'articolazione spaziale dell'area l'Accordo stabilisce due vincoli che hanno guidato le scelte operate:

- l'obbligo di rendere gli specchi acquei, i piazzali, gli spazi e le aree riservate alla fruizione pubblica disponibili per le attività e i servizi fieristici inerenti il Salone Nautico;
- la necessità di mantenere un franco minimo di non edificabilità di 10 metri rispetto al paramento interno della diga.

Per ottemperare contemporaneamente a questi due vincoli, dettati da esigenze differenti (funzionale la prima, di sicurezza la seconda), il progetto si sviluppa seguendo due criteri di organizzazione spaziale, che permettono di articolare una macro suddivisione funzionale delle aree coinvolte in alzato e in pianta.

Il primo criterio opera una distinzione funzionale su due livelli. Infatti il progetto, sfruttando le caratteristiche fisiche del sito, si articola su due quote principali operando una prima macro suddivisione .
Sulla diga, ad una quota idonea per consentire la percezione della visuale panoramica in condizione di sicurezza (circa 5.50 mt s.l.m.), si sviluppano i percorsi ciclo-pedonali e gli spazi pubblici che si prevede siano affiancati da una quota di pubblici esercizi.
A quota piazzale (1 mt s.l.m.) si prevede che vengano sviluppate le attività di servizio alla nautica e alla marina della nuova darsena, per favorire uno sfruttamento sinergico degli spazi a terra e dello specchio acqueo.

Il secondo criterio di organizzazione spaziale consiste nell'operare una suddivisione funzionale a quota piazzale (1 mt s.l.m). Per garantire il migliore sfruttamento degli spazi a terra il progetto prevede che la banchina Nord e circa metà del piazzale siano da dedicare alle attività

di assistenza tecnica, ovvero di riparazione leggera e manutenzione che possono configurarsi come valido supporto alla cantieristica navale distribuita nell'intorno dell'area. A tali attività potranno affiancarsi esercizi commerciali e punti espositivi per le aziende che operano nel settore dell'avanguardia tecnologica del settore nautico.
La parte restante del Piazzale e la banchina Sud saranno dedicate all'insediamento di attività legate alla marina, riservando una percentuale degli spazi disponibili ad attività turistico ricettive e di pubblico esercizio che lavorino in sinergia con le attività previste a quota diga. Si potrà così favorire il collegamento tra i diversi settori funzionali per ottimizzarne la possibilità di fruizione.
Un'articolazione come quella sopra descritta permette di mantenere un ampio livello di flessibilità nella gestione degli spazi, che potrà essere diversificata nei differenti periodi dell'anno e adeguarsi, come indicato nell'Accordo Procedimentale, alle attività previste (Salone Nautico) che pongono un vincolo per la complessiva organizzazione e sviluppo del progetto.

MODIFICATO IN

Il progetto propone una suddivisione dell'area basata sulle diverse esigenze che l'utenza dei grandi yacht richiede.

Infatti gli studi economici effettuati relativamente alla situazione della cantieristica e del mercato di tale tipologia di yacht, evidenziano le potenzialità di crescita del settore *Refit & Repair* e sottolineano le prospettive di attrattiva del porto di Genova per il traffico di grandi yacht. In seguito a tali studi e di concerto con gli Enti Pubblici coinvolti (si veda l'accordo di Programma n°36506/2003) il Progetto Unitario si propone di garantire una valenza polifunzionale all'area della darsena.

L'articolazione del Progetto Unitario recepisce le indicazioni progettuali e funzionali indicate nell'Accordo Procedimentale elaborato per l'attuazione dell'Accordo di Programma.

In particolare per l'articolazione spaziale dell'area l'Accordo stabilisce due vincoli che hanno guidato le scelte operate:

- l'obbligo di rendere gli specchi acquei, i piazzali, gli spazi e le aree riservate alla fruizione pubblica disponibili per le attività e i servizi fieristici inerenti il Salone Nautico;
- la necessità di mantenere un franco minimo di non edificabilità di 10 metri rispetto al paramento interno della diga, nelle parti non interessate all'innalzamento del muro paraonde.

Per ottemperare contemporaneamente a questi due vincoli, dettati da esigenze differenti (funzionale la prima, di sicurezza la seconda), il progetto si sviluppa seguendo due criteri di organizzazione spaziale, che permettono di articolare una macro suddivisione funzionale delle aree coinvolte in alzato e in pianta.

Il primo criterio opera una distinzione funzionale su due livelli. Infatti il progetto, sfruttando le caratteristiche fisiche del sito, si articola su due quote principali operando una prima macro suddivisione.

Sulla diga, ad una quota idonea per consentire la percezione della visuale panoramica in condizione di sicurezza (circa 5.50 mt s.l.m.), si sviluppano i percorsi ciclo-pedonali, gli spazi pubblici che si prevede siano affiancati da una quota di pubblici esercizi, oltre che una parte del volume (il primo piano fuori terra) dedicato alla nuova torre piloti.
A quota piazzale (1 mt s.l.m.) si prevede che vengano sviluppate le attività di servizio alla nautica e alla marina della nuova darsena, per favorire uno sfruttamento sinergico degli spazi a terra e dello specchio acqueo oltre a una parte del volume (piano terra e parcheggio pertinenziale) dedicato alla nuova torre piloti.

Il secondo criterio di organizzazione spaziale consiste nell'operare una suddivisione funzionale a quota piazzale (1 mt s.l.m). Per garantire il migliore sfruttamento degli spazi a terra il progetto prevede che la banchina Nord e circa metà del piazzale siano da dedicare alle attività di assistenza tecnica, ovvero di riparazione leggera e manutenzione che possono configurarsi come valido supporto alla

cantieristica navale distribuita nell'intorno dell'area. A tali attività potranno affiancarsi esercizi commerciali e punti espositivi per le aziende che operano nel settore dell'avanguardia tecnologica del settore nautico.
La parte restante del Piazzale e la banchina Sud saranno dedicate all'insediamento della funzione di assistenza alla navigazione, per la parte necessaria alla realizzazione della nuova torre piloti, oltre alle attività legate alla marina, riservando una percentuale degli spazi disponibili ad attività turistico ricettive e di pubblico esercizio che lavorino in sinergia con le attività previste a quota diga. Si potrà così favorire il collegamento tra i diversi settori funzionali per ottimizzarne la possibilità di fruizione.
Un'articolazione come quella sopra descritta permette di mantenere un ampio livello di flessibilità nella gestione degli spazi, che potrà essere diversificata nei differenti periodi dell'anno e adeguarsi, come indicato nell'Accordo Procedimentale, alle attività previste (Salone Nautico) che pongono un vincolo per la complessiva organizzazione e sviluppo del progetto.

2.3 La suddivisione in comparti

Sulla base di questi criteri di organizzazione funzionale descritti, il Progetto Unitario individua tre comparti territoriali, nei quali vengono localizzate funzioni caratterizzanti e funzioni ammesse e vengono perimetrati i limiti delle superfici edificabili.

I tre comparti sono stati organizzati in settori per consentire l'individuazione delle diverse specificità proprie di ciascuno e la predisposizione della conseguente normativa.

L'organizzazione dello specchio acqueo viene lasciata alla gestione dell'operatore, che la dovrà adeguare alla suddivisione funzionale indicata per i comparti, garantendo comunque anche la quota di posti barca prevista per legge da destinare alla sosta temporanea del 10%.

I primi due comparti si articolano a quota piazzale (1 mt s.l.m.) e individuano la suddivisione funzionale da realizzare tra le attività di servizio alla nautica e le attività di servizio alla marina per garantire un uso polivalente della Darsena e ottimizzare la gestione degli spazi.

Il comparto 1 comprende la banchina Nord e una parte del piazzale. La funzione che lo caratterizza è quella di "*servizi privati accessori alla darsena",*prevalentemente rivolti all'assistenza tecnica.
Vengono posti, sia sulla banchina Nord sia sul piazzale, i limiti delle superfici edificabili, individuando le demolizioni necessarie e le metrature minime e massime che possono essere realizzate all'interno del comparto.
Viene inoltre indicata la superficie del piazzale che deve essere vincolata ad attività di supporto alla nautica. In questo primo comparto viene definito il perimetro sul quale è possibile realizzare la copertura. Tale copertura, se ritenuta necessaria per la migliore gestione del comparto, dovrà essere realizzata secondo le modalità indicate nella normativa allegata al Progetto Unitario.

Il comparto 2 comprende la restante parte del piazzale e la banchina Sud. La funzione caratterizzante sarà quella di "*servizi privati accessori alla darsena",* prevalentemente legata alla marina.
Sarà possibile insediare attività per il diporto e pubblici esercizi, da collocare entro i limiti delle superfici edificabili individuate, rispettando, analogamente a quanto deve avvenire per gli altri due comparti, le variabili di metratura (massimi e minimi) entro i quali si può sviluppare il progetto. In particolare si individuano le aree di piazzale edificabili per attività da dedicare al diporto e le parti che devono essere lasciate libere. I pubblici esercizi vengono invece collocati nel piccolo piazzale posto in testata alla banchina Sud.
È inoltre consentita l'eventuale sistemazione di una unità galleggiante (della quale vengono definite le superfici massime ammesse) collocata sulla punta della banchina in modo tale da non occupare lo specchio acqueo dedicato ai servizi accessori alla darsena, e non precludere lo spazio dedicato all' approdo pubblico.

Per entrambi i comparti a quota 1 mt s.l.m. viene posto come vincolo la realizzazione dei collegamenti verticali con il comparto 3,

che si svilupperà a quota superiore, da realizzare in corrispondenza dei volumi. Va ricordato come i volumi realizzati a quota piazzale debbano mantenere una distanza di sicurezza in prossimità della diga (10 mt di franco) da affiancare ad un sistema di raccolta delle acque marine eventualmente tracimanti sul piazzale mediante un cordolo di 50 cm posto al limite della distanza di sicurezza.

Il comparto 3 si sviluppa alla quota di circa 5,50 mt s.l.m. La funzione che lo caratterizza è quella di "*servizi pubblici"*. In questo comparto vengono collocati i sedimi delle passeggiate ciclo-pedonali che ricadono nell'area di progetto e sono state descritte nel sistema dell'accessibilità.
I volumi da collocare al loro interno dovranno rispettare i valori minimi e massimi di superficie entro i quali può variare la configurazione del progetto.

MODIFICATO IN

2.3 La suddivisione in comparti

Sulla base di questi criteri di organizzazione funzionale descritti, il Progetto Unitario individua tre comparti territoriali, nei quali vengono localizzate funzioni caratterizzanti e funzioni ammesse e vengono perimetrati i limiti delle superfici edificabili.

I tre comparti sono stati organizzati in settori per consentire l'individuazione delle diverse specificità proprie di ciascuno e la predisposizione della conseguente normativa.

L'organizzazione dello specchio acqueo viene lasciata alla gestione dell'operatore, fermo restando la limitazione dello specchio acqueo antistante alla nuova Torre Piloti che sarà riservato alle imbarcazioni di servizio per la porzione evidenziata negli elaborati grafici. L'operatore dovrà adeguare la suddivisione del restante specchio acqueo alla suddivisione funzionale indicata per i comparti, garantendo comunque anche la quota di posti barca prevista per legge da destinare alla sosta temporanea del 10%.

I primi due comparti si articolano a quota piazzale (1 mt s.l.m.) e individuano la suddivisione funzionale da realizzare tra le attività di servizio alla nautica e le attività di servizio alla marina, oltre a quelle di servizio alla nave, il tutto per garantire un uso polivalente della Darsena e ottimizzare la gestione degli spazi.

Il comparto 1 comprende la banchina Nord e una parte del piazzale. La funzione che lo caratterizza è quella di "*servizi privati accessori alla darsena",* prevalentemente rivolti all'assistenza tecnica.
Vengono posti, sia sulla banchina Nord sia sul piazzale, i limiti delle superfici edificabili, individuando le demolizioni necessarie e le metrature minime e massime che possono essere realizzate all'interno del comparto.
Viene inoltre indicata la superficie del piazzale che deve essere vincolata ad attività di supporto alla nautica. In questo primo comparto viene definito il perimetro sul quale è possibile realizzare la copertura. Tale copertura, se ritenuta necessaria per la migliore gestione del comparto, dovrà essere realizzata secondo le modalità indicate nella normativa allegata al Progetto Unitario.

Il comparto 2 comprende la restante parte del piazzale e la banchina Sud. La funzione caratterizzante sarà quella di "*servizi alla nave",* necessaria per garantire l'operatività del porto e la sicurezza della navigazione. Sarà possibile insediare i parcheggi pertinenziali, da collocare entro i limiti delle superfici edificabili individuate, rispettando, analogamente a quanto deve avvenire per gli altri due comparti, le variabili di metratura entro i quali si può sviluppare il progetto. In particolare si individuano le aree di piazzale edificabili per attività da dedicare alla nuova Torre Piloti e le parti che devono essere lasciate libere per la viabilità. I pubblici esercizi vengono invece collocati nel piccolo piazzale posto in testata alla banchina Sud. È inoltre consentita l'eventuale sistemazione di una unità galleggiante (della quale vengono definite le superfici massime ammesse) collocata sulla punta della banchina in modo tale da non occupare lo specchio acqueo dedicato ai servizi accessori alla darsena, e non precludere lo spazio dedicato all' approdo pubblico.

Per entrambi i comparti a quota 1 mt s.l.m. viene posto come vincolo la realizzazione

dei collegamenti verticali con il comparto 3, che si svilupperà a quota superiore, da realizzare in corrispondenza dei volumi. Va ricordato come i volumi realizzati a quota piazzale debbano mantenere una distanza di sicurezza in prossimità della diga (10 mt di franco) in corrispondenza dei tratti di muro che non saranno oggetto di sopraelevazione sino alla quota di mt. 8,30 da affiancare ad un sistema di raccolta delle acque marine eventualmente tracimanti sul piazzale mediante un cordolo di 50 cm posto al limite della distanza di sicurezza.

Il comparto 3 si sviluppa a partire dalla quota di circa 5,50 mt s.l.m. La funzione che lo caratterizza è quella di "*servizi pubblici*". In questo comparto vengono collocati i sedimi delle passeggiate ciclo-pedonali che ricadono nell'area di progetto e sono state descritte nel sistema dell'accessibilità. I volumi da collocare al loro interno dovranno rispettare i valori minimi e massimi di superficie entro i quali può variare la configurazione del progetto.

2.4.3 Il sistema del verde e dell'acqua

All'interno della Darsena gli spazi pubblici con vocazione urbana, collegati da percorsi ciclopedonali, diventano luoghi di ritrovo e socializzazione. La fruizione degli spazi di sosta dovrà essere agevolata attraverso una integrata progettazione del verde e dell'uso dell'acqua.

In particolare per quanto riguarda il verde si prevede la realizzazione di una zona filtro, costituita da essenze piantumate a terra, nella zona di accesso alla Darsena per separare la viabilità carrabile dalla pedonale.

Per quanto concerne gli spazi pubblici invece a quota 5 mt s.l.m. si suggerisce di usare il verde come elemento di arredo disponendo lungo i percorsi elementi in vaso o fioriera, che possano anche essere integrati con sedute o strutture ombreggianti migliorando così il microclima delle aree. Lungo i percorsi pedonali sarà utile prevedere la realizzazione di elementi d'acqua di diverso tipo (lineari, di approvvigionamento puntiforme, zone di vaporizzazione) che favoriscano il naturale raffrescamento dell'ambiente.

MODIFICATO IN

2.4.3 Il sistema del verde e dell'acqua

All'interno della Darsena gli spazi pubblici con vocazione urbana, collegati da percorsi ciclopedonali, diventano luoghi di ritrovo e socializzazione. La fruizione degli spazi di sosta dovrà essere agevolata attraverso una integrata progettazione del verde e dell'uso dell'acqua.

In particolare per quanto riguarda il verde si prevede la realizzazione di una zona filtro, costituita da essenze piantumate a terra, nella zona di accesso alla Darsena per separare la viabilità carrabile dalla pedonale.

Per quanto concerne gli spazi pubblici realizzati a partire dalla quota 5,50 mt s.l.m. si suggerisce di usare il verde come elemento di arredo disponendo lungo i percorsi elementi in vaso o fioriera, che possano anche essere integrati con sedute o strutture ombreggianti migliorando così il microclima delle aree. Lungo i percorsi pedonali sarà utile prevedere la realizzazione di elementi d'acqua di diverso tipo (lineari, di approvvigionamento puntiforme, zone di vaporizzazione) che favoriscano il naturale raffrescamento dell'ambiente

Art. 2 - Obiettivi della trasformazione

Il presente Progetto Unitario (di seguito indicato con la sigla P.U.) ha l'obiettivo primario di fornire le linee guida per le trasformazioni relative alle opere a terra della Darsena Nautica, sia per quel che concerne le funzioni di tipo privato che quelle di tipo pubblico.

L'obiettivo della trasformazione è la creazione di un polo catalizzatore di servizi rivolti alla nautica, prevalentemente dedicato al settore dei grandi yacht (con lunghezze a partire dai 24 metri), che coniughi la presenza di attività legate al turismo (base operativa per yacht in *charter* e rivolta ai transiti degli yacht privati) con tutti i servizi connessi alla marina, ivi compresa l'assistenza tecnica dedicata alla messa a punto delle unità nautiche. Lo specchio acqueo dedicato a tale attività dovrà essere disciplinato da un apposito regolamento di esercizio, che preveda una gestione unitaria dello stesso. Al contempo obiettivo del P.U. è la creazione di spazi fruibili dal pubblico (in particolare i percorsi ciclo-pedonali) oltre che di attività di pubblici esercizi con funzione di servizio al percorso pedonale e di punti di attrazione per i cittadini ed i
turisti.

Il perseguimento dei suddetti obiettivi dovrà essere reso compatibile con lo svolgimento del Salone Nautico Internazionale, tenendo conto che nei periodi dedicati allo stesso deve essere garantita, in favore del soggetto organizzatore dell'evento la disponibilità degli specchi acquei, dei piazzali, degli spazi e delle aree riservate alla fruizione pubblica, fatti salvi quelli necessari a garantire l'accessibilità ai fabbricati.

Ferme restando le previsioni del P.U. relative ai limiti dell'edificazione, in sede di progettazione definitiva dovranno pertanto essere verificate con l'organizzazione del Salone Nautico, tutte le compatibilità delle soluzioni tecniche con il pieno ed ottimale utilizzo degli spazi espositivi di servizio.
Lo stesso Progetto Unitario sarà posto a base di procedura ad evidenza pubblica finalizzata all'assegnazione in concessione del compendio demaniale, così come delimitato nella cartografia allegata al bando di gara.

MODIFICATO IN

Art. 2 - Obiettivi della trasformazione

Il presente Progetto Unitario (di seguito indicato con la sigla P.U.) ha l'obiettivo primario di fornire le linee guida per le trasformazioni relative alle opere a terra della Darsena Nautica, sia per quel che concerne le funzioni di tipo privato che quelle di tipo pubblico.

L'obiettivo della trasformazione è la creazione di un polo catalizzatore di servizi rivolti alla nautica, prevalentemente dedicato al settore dei grandi yacht (con lunghezze a partire dai 24 metri), che coniughi la presenza di attività legate al turismo (base operativa per yacht in *charter* e rivolta ai transiti degli yacht privati) con tutti i servizi connessi alla marina, ivi compresa l'assistenza tecnica dedicata alla messa a punto delle unità nautiche. Lo specchio acqueo dedicato a tale attività dovrà essere disciplinato da un apposito regolamento di esercizio, che preveda una gestione unitaria dello stesso.
Ulteriore obiettivo è la realizzazione della nuova Torre Piloti necessaria per garantire l'operatività del porto e la sicurezza della navigazione.
Al contempo obiettivo del P.U. è la creazione di spazi fruibili dal pubblico (in particolare i percorsi ciclo-pedonali) oltre che di attività di pubblici esercizi con funzione di servizio al percorso pedonale e di punti di attrazione per i cittadini ed i turisti.

Il perseguimento dei suddetti obiettivi dovrà essere reso compatibile con lo svolgimento del Salone Nautico Internazionale, tenendo conto che nei periodi dedicati allo stesso deve essere garantita, in favore del soggetto organizzatore dell'evento la disponibilità degli specchi acquei, fatti salvi quelli riservati alle imbarcazioni del Corpo dei Piloti e della Capitaneria di Porto, dei piazzali, degli spazi e delle aree riservate alla fruizione pubblica, fatti salvi quelli

necessari a garantire l'accessibilità ai fabbricati.

Ferme restando le previsioni del P.U. relative ai limiti dell'edificazione, in sede di progettazione definitiva dovranno pertanto essere verificate con l'organizzazione del Salone Nautico, tutte le compatibilità delle soluzioni tecniche con il pieno ed ottimale utilizzo degli spazi espositivi di servizio.
Lo stesso Progetto Unitario sarà posto a base di procedura ad evidenza pubblica finalizzata all'assegnazione in concessione del compendio demaniale, così come delimitato nella cartografia allegata al bando di gara.

Art. 4 – Suddivisione del compendio in comparti e settori

L'ambito oggetto del P.U. è stato suddiviso in tre Comparti principali, a loro volta suddivisi in Settori, come meglio illustrato negli elaborati grafici Tav. 3.1, 4.1, 5.1, 6.1.

In particolare è stato individuato un primo Comparto, alla quota banchina (denominato **COMPARTO 1**) che comprende:

- la Banchina Nord ed i volumi su di essa previsti;
- la porzione Nord del piazzale, comprensiva dei volumi su di esso previsti;
- la porzione Nord dello specchio acqueo.

Questo Comparto è stato, a sua volta, suddiviso in 2 Settori:
Settore 1 - costituito dalla porzione più a Nord del piazzale e dai volumi su di esso previsti;
Settore 2 - costituito dalla banchina Nord e dai volumi ad essa connessi.

Un secondo Comparto, sempre alla quota banchina, (denominato **COMPARTO 2**) che comprende:

- la banchina Sud ed i volumi su di essa previsti;
- la porzione Sud del piazzale;
- la porzione Sud dello specchio acqueo.

Questo Comparto è stato, a sua volta, suddiviso in 2 Settori:
Settore 1 - costituito dalla porzione più a Sud del piazzale e dai volumi su di esso previsti;
Settore 2 - costituito dalla parte di testata della banchina, dai volumi su di essa previsti e dalla restante parte della banchina Sud.

Un terzo Comparto, alla quota. indicativa di + 5.50 mt slm, (denominato **COMPARTO 3**) che comprende:

- i percorsi ciclo-pedonali e gli spazi pubblici;
- gli spazi coperti, ad essi connessi, da destinare a pubblici esercizi.

Questo Comparto è stato, a sua volta, suddiviso in 2 Settori:
Settore 1 - costituito dalla porzione del percorso pedonale che si sviluppa lungo la diga, dai volumi relativi a pubblici esercizi ad esso connessi e dagli
spazi pubblici di collegamento
Settore 2 (opzionale) - costituito dalla porzione del percorso pedonale che si sviluppa lungo la banchina Nord e dai volumi relativi a pubblici esercizi ad esso connessi.

MODIFICATO IN

Art. 4 – Suddivisione del compendio in comparti e settori

L'ambito oggetto del P.U. è stato suddiviso in tre Comparti principali, a loro volta suddivisi in Settori, come meglio illustrato negli elaborati grafici Tav. 3.1, 4.1, 5.1, 6.1.

In particolare è stato individuato un primo Comparto, alla quota banchina (denominato **COMPARTO 1**) che comprende:

- la Banchina Nord ed i volumi su di essa previsti;
- la porzione Nord del piazzale, comprensiva dei volumi su di esso previsti;
- la porzione Nord dello specchio acqueo.

Questo Comparto è stato, a sua volta, suddiviso in 2 Settori:
Settore 1 - costituito dalla porzione più a Nord del piazzale e dai volumi su di esso previsti;

Settore 2 - costituito dalla banchina Nord e dai volumi ad essa connessi.

Un secondo Comparto, sempre alla quota banchina, (denominato **COMPARTO 2**) che comprende:

- la banchina Sud ed i volumi su di essa previsti;
- la porzione Sud del piazzale;
- la porzione Sud dello specchio acqueo.

Questo Comparto è stato, a sua volta, suddiviso in 2 Settori:
Settore 1 - costituito dalla porzione più a Sud del piazzale e dai volumi su di esso previsti;
Settore 2 - costituito dalla parte di testata della banchina, dai volumi su di essa previsti e dalla restante parte della banchina Sud.

Un terzo Comparto, che si sviluppa a partire dalla quota indicativa di + 5.50 mt slm, (denominato **COMPARTO 3**) che comprende:

- i percorsi ciclo-pedonali e gli spazi pubblici;
- i volumi previsti in continuità con il Comparto 2 e quelli connessi con i percorsi ciclo-peonali.

Questo Comparto è stato, a sua volta, suddiviso in 2 Settori:
Settore 1 - costituito dalla porzione del percorso pedonale che si sviluppa lungo la diga e dai volumi su di essa previsti

Settore 2 (opzionale) - costituito dalla porzione del percorso pedonale che si sviluppa lungo la banchina Nord e dai volumi relativi a pubblici esercizi ad esso connessi.

Art. 5 - Articolazione delle funzioni

Le funzioni caratterizzanti ed ammesse sono definite secondo quanto previsto dall'Accordo Procedimentale, in piena conformità al Piano Urbanistico Comunale ed al Piano Regolatore Portuale vigenti e sono individuate a livello di settore.

DEFINIZIONI:

SERVIZI PRIVATI ACCESSORI ALLA DARSENA:
Comprende le funzioni turistiche destinate a servire la nautica da diporto ed il diportismo nautico, anche mediante l'approntamento dei relativi servizi complementari.
Si intendono per servizi complementari tutte quelle attività che possano concorrere a qualificare e valorizzare le nuove strutture nautiche.
Sono quindi comprese tutte le funzioni di servizio alla Darsena quali ad esempio gli spazi di accoglienza per i diportisti (*club house*), i servizi agli armatori ed agli equipaggi (assistenza medica, interpreti, guida agli eventi cittadini, prenotazioni aeree, auto e trasporto, ecc.), sedi di società di *management* e *chartering* del grande yacht. Sono altresì comprese le attività di assistenza tecnica finalizzate alla piccola manutenzione delle imbarcazioni, che siano compatibili con il tessuto urbano e con le funzioni pubbliche, da sviluppare in modo sinergico e complementare con la limitrofa area dedicata alle attività cantieristiche, con particolare riferimento anche alle imprese che operano nei settori ad elevato contenuto tecnologico.

PUBBLICI ESERCIZI:
Comprende le attività di ristorazione, di somministrazione, di intrattenimento ed i locali di pubblico spettacolo nonché le edicole, le rivendite di generi di monopolio soggetti a norme commerciali specifiche.

ESERCIZI DI VICINATO:
Comprende gli esercizi commerciali con SNV non superiori a 250 mq per ogni singolo esercizio.

SERVIZI PUBBLICI:
Comprendono gli spazi pubblici o riservati alle attività collettive e a verde pubblico nonché gli spazi per le attrezzature pubbliche di interesse generale, da prevedersi nella quantità minima del 40% della S.A., compresi parcheggi pubblici, da prevedersi preferibilmente nella misura del 15% della S.A.

ESPOSIZIONE DI MERCI:
Comprende spazi con finalità esclusivamente espositive, senza limitazione di superficie. All'interno dell'area espositiva deve essere precluso l'accesso al pubblico.

SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO:
Comprendono i servizi che richiedono particolare cautela sotto il profilo localizzativo, legati all'organizzazione e all'allestimento di eventi relativi in particolare ad iniziative di tipo fieristico.

PARCHEGGI PERTINENZIALI:
Comprendono le superfici da dedicare a posti auto a servizio delle attività previste nello specchio acqueo (corrispondenti al 60% dei posti barca equivalenti) ed a servizio delle attività previste, nella misura del 35% della S. A.

VIABILITA':
Comprende gli spazi dedicati al transito degli autoveicoli.

MODIFICATO IN

Art. 5 - Articolazione delle funzioni

Le funzioni caratterizzanti ed ammesse sono definite secondo quanto previsto dall'Accordo Procedimentale, in piena conformità al Piano Urbanistico Comunale ed al Piano Regolatore Portuale vigenti e sono individuate a livello di settore.

DEFINIZIONI:

SERVIZI ALLA NAVE
Prevede l'attività di pilotaggio destinata a garantire l'operatività del porto e la sicurezza della navigazione. Comprende sia una parte destinata ad ospitare le strutture operative del corpo dei piloti (uffici, residenze, *control room*, sala riunione, ecc.), sia una parte di servizio organizzata a terra (parcheggio e manutenzione imbarcazioni) e nello specchio acqueo dedicato (ormeggio imbarcazioni, varo e alaggio).

SERVIZI PRIVATI ACCESSORI ALLA DARSENA:
Comprende le funzioni turistiche destinate a servire la nautica da diporto ed il diportismo nautico, anche mediante l'approntamento dei relativi servizi complementari.
Si intendono per servizi complementari tutte quelle attività che possano concorrere a qualificare e valorizzare le nuove strutture nautiche.
Sono quindi comprese tutte le funzioni di servizio alla Darsena quali ad esempio gli spazi di accoglienza per i diportisti (*club house*), i servizi agli armatori ed agli equipaggi (assistenza medica, interpreti, guida agli eventi cittadini, prenotazioni aeree, auto e trasporto, ecc.), sedi di società di *management* e *chartering* del grande yacht. Sono altresì comprese le attività di assistenza tecnica finalizzate alla piccola manutenzione delle imbarcazioni, che siano compatibili con il tessuto urbano e con le funzioni pubbliche, da sviluppare in modo sinergico e complementare con la limitrofa area dedicata alle attività cantieristiche, con particolare riferimento anche alle imprese che operano nei settori ad elevato contenuto tecnologico.

PUBBLICI ESERCIZI:
Comprende le attività di ristorazione, di somministrazione, di intrattenimento ed i locali di pubblico spettacolo nonché le edicole, le rivendite di generi di monopolio soggetti a norme commerciali specifiche.

ESERCIZI DI VICINATO:
Comprende gli esercizi commerciali con SNV non superiori a 250 mq per ogni singolo esercizio.

SERVIZI PUBBLICI:
Comprendono gli spazi pubblici o riservati alle attività collettive e a verde pubblico nonché gli spazi per le attrezzature pubbliche di interesse generale, da prevedersi nella quantità minima del 40% della S.A., compresi parcheggi pubblici, da prevedersi preferibilmente nella misura del 15% della S.A.
Per quanto riguarda la realizzazione della nuova Torre Piloti, in quanto opera pubblica e di interesse generale, non è richiesta la previsione di una quantità minima di servizi pubblici.

ESPOSIZIONE DI MERCI:
Comprende spazi con finalità esclusivamente espositive, senza limitazione di superficie. All'interno dell'area espositiva deve essere precluso l'accesso al pubblico.

SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO:

Comprendono i servizi che richiedono particolare cautela sotto il profilo localizzativo, legati all'organizzazione e all'allestimento di eventi relativi in particolare ad iniziative di tipo fieristico.

PARCHEGGI PERTINENZIALI:
Comprendono le superfici da dedicare a posti auto a servizio delle attività previste nello specchio acqueo (corrispondenti al 60% dei posti barca equivalenti) ed a servizio delle attività previste, nella misura del 35% della S. A.

VIABILITA':
Comprende gli spazi dedicati al transito degli autoveicoli.

Art. 6 – Definizioni relative alle simbologie grafiche

Lotto edificabile:
Corrisponde alla porzione di terreno all'interno della quale è consentita l'edificazione.

Franco esondabilità:
Superficie nell'ambito della quale non è consentita l'edificazione. Corrisponde ad una distanza pari a 10 m dal piede interno della diga di protezione, sia alla quota piazzale che alla quota del percorso pedonale. In corrispondenza del limite interno del franco di esondabilità, ove non siano già presenti altri ostacoli verticali, sarà necessario prevedere un cordolo (di altezza non inferiore a 50 cm) che contermini l'accumulo di acqua sui piazzali e consenta la canalizzazione della stessa in apposita rete di smaltimento. Tale cordolo dovrà comunque permettere gli opportuni accessi veicolari previsti a quota piazzale e dovrà preferibilmente integrarsi con gli elementi del verde e dell'arredo urbano.

Limite edificabilità:
Costituisce il limite massimo di attestamento del fronte costruito.

Collegamento dislivello
Indica la necessità di realizzare un collegamento tra il piano piazzale e la quota del percorso pedonale.

Collegamento pedonale:
Indica la necessità di realizzare un collegamento pedonale tra zone alla medesima quota.

MODIFICATO IN

Art. 6 – Definizioni relative alle simbologie grafiche

Lotto edificabile:
Corrisponde alla porzione di terreno all'interno della quale è consentita l'edificazione.

Franco esondabilità:
Superficie nell'ambito della quale non è consentita l'edificazione. Corrisponde ad una distanza pari a 10 m dal piede interno della diga di protezione, sia alla quota piazzale che alla quota del percorso pedonale. Tale prescrizione non ricorre in corrispondenza dei tratti nei quali sarà innalzato alla quota di mt. 8,30 slm il muro paraonde. In corrispondenza del limite interno del franco di esondabilità, ove non siano già presenti altri ostacoli verticali, sarà necessario prevedere un cordolo (di altezza non inferiore a 50 cm) che contermini l'accumulo di acqua sui piazzali e consenta la canalizzazione della stessa in apposita rete di smaltimento. Tale cordolo dovrà comunque permettere gli opportuni accessi veicolari previsti a quota piazzale e dovrà preferibilmente integrarsi con gli elementi del verde e dell'arredo urbano.

Limite edificabilità:
Costituisce il limite massimo di attestamento del fronte costruito.

Collegamento dislivello
Indica la necessità di realizzare un collegamento tra il piano piazzale e la quota del percorso pedonale.

Collegamento pedonale:
Indica la necessità di realizzare un collegamento pedonale tra zone alla medesima quota.

Art. 8.1 - Comparto1

SETTORE 1 - (vedi tavole 4.2, 4.3, 4.4, 4.5):

FUNZIONE CARATTERIZZANTE **:**
SERVIZI PRIVATI ACCESSORI ALLA DARSENA

FUNZIONI AMMESSE:
ESERCIZI DI VICINATO, PARCHEGGI PERTINENZIALI, SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO, ESPOSIZIONE DI MERCI, VIABILITA'.

PRESTAZIONI E CARATTERI URBANISTICI ED EDILIZI A LIVELLO DI SETTORE:

Il Settore 1, costituito da una porzione di superficie non edificabile e da un lotto edificabile (tav. 4.3), sarà dedicato alle attività di servizio alla Darsena, con particolare riferimento:
- per quel che riguarda il piazzale, al rimessaggio ed all'assistenza tecnica (circa 5000 mq);
- per quel che riguarda il lotto edificabile all'assistenza tecnica ed agli esercizi di vicinato.

In particolare per quel che concerne il lotto edificabile è consentita l'edificazione di una superficie da dedicare alla funzione caratterizzante (servizi accessori alla darsena) pari a un minimo di 280 mq ad un massimo di 450 mq e di una superficie da dedicare alla funzione ammessa (esercizi di vicinato) pari ad un minimo di 120 mq ad un massimo di 250 mq.
Dovranno essere inoltre previste superfici da dedicare a parcheggi pertinenziali comprese tra 500 mq e 720 mq.
Per quel che concerne la parte del piazzale si prevede la possibilità di realizzare una copertura dello stesso (vedi Tav. 4.4 e 4.5). Tale realizzazione costituisce un'opzione non vincolante del presente P.U.; essa potrà tuttavia costituire un positivo elemento di valutazione nell'ambito della procedura ad evidenza pubblica.
Le caratteristiche architettoniche e strutturali di tale copertura dovranno obbligatoriamente ricalcare quelle della tendo-struttura già realizzata nella parte a monte, a meno dei necessari adeguamenti strutturali relativi alla parte da realizzare nello specchio acqueo nonché di quelli relativi alla rispondenza della nuova struttura alle normative vigenti.
Per quel che concerne le dimensioni di tale nuova copertura, essa dovrà corrispondere alla realizzazione speculare della copertura esistente, mantenendo le medesime dimensioni longitudinale e trasversale per una superficie coperta verso mare di 9.100 mq. E' prescritta la realizzazione di un collegamento tra la quota della banchina e quella del percorso pubblico, conforme al D.M. 236 del 1989 e successive modificazioni ed integrazioni.

MODIFICATO IN

Art. 8.1 - Comparto1

SETTORE 1 - (vedi tavole 4.2, 4.3, 4.4, 4.5):

FUNZIONE CARATTERIZZANTE **:**
SERVIZI PRIVATI ACCESSORI ALLA DARSENA, ESERCIZI DI VICINATO.

FUNZIONI AMMESSE:
PARCHEGGI
PERTINENZIALI, SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO, ESPOSIZIONE DI MERCI, VIABILITA'.

PRESTAZIONI E CARATTERI URBANISTICI ED EDILIZI A LIVELLO DI SETTORE:

Il Settore 1, costituito da una porzione di superficie non edificabile e da un lotto edificabile (tav. 4.3), sarà dedicato alle attività di servizio alla Darsena, con particolare riferimento:
- per quel che riguarda il piazzale, al rimessaggio ed all'assistenza tecnica (circa 4000 mq);
- per quel che riguarda il lotto edificabile all'assistenza tecnica ed agli esercizi di vicinato.

In particolare per quel che concerne il lotto edificabile è consentita l'edificazione di una superficie da dedicare alla funzione caratterizzante (servizi accessori alla darsena) pari a un minimo di 280 mq ad un massimo di 450 mq e di una superficie da

dedicare alla funzione ammessa (esercizi di vicinato) pari ad un minimo di 120 mq ad un massimo di 250 mq. Dovranno essere inoltre previste superfici da dedicare a parcheggi pertinenziali comprese tra 500 mq e 720 mq.

Per quel che concerne la parte del piazzale si prevede la possibilità di realizzare una copertura dello stesso (vedi Tav. 4.4 e 4.5). Tale realizzazione costituisce un'opzione non vincolante del presente P.U.; essa potrà tuttavia costituire un positivo elemento di valutazione nell'ambito della procedura ad evidenza pubblica. Le caratteristiche architettoniche e strutturali di tale copertura dovranno bbligatoriamente ricalcare quelle della tendo-struttura già realizzata nella parte a monte, a meno dei necessari adeguamenti strutturali relativi alla parte da realizzare nello specchio acqueo nonché di quelli relativi alla rispondenza della nuova struttura alle normative vigenti.
Per quel che concerne le dimensioni di tale nuova copertura, essa dovrà corrispondere alla realizzazione speculare della copertura esistente, mantenendo le medesime dimensioni longitudinale e trasversale per una superficie coperta verso mare di 9.100 mq.

E' prescritta la realizzazione di un collegamento tra la quota della banchina e quella del percorso pubblico, conforme al D.M. 236 del 1989 e successive modificazioni ed integrazioni.

Art. 8.2 - Comparto 2

OBIETTIVI A LIVELLO DI COMPARTO:
Tale Comparto che, come il precedente, si sviluppa a livello della banchina, sarà dedicato alle attività di servizio alla Darsena, con particolare riferimento ai servizi agli armatori e agli equipaggi;
sono previsti inoltre una quota di pubblici esercizi da collocarsi all'estremità di levante del percorso pedonale pubblico, oltre che le funzioni di parcheggio e transito.

Il comparto è suddiviso in 2 settori (vedi Tav. 5.1)

SETTORE 1 – (vedi Tav. 5.2)

FUNZIONE CARATTERIZZANTE :
SERVIZI PRIVATI ACCESSORI ALLA DARSENA

FUNZIONI AMMESSE:
PARCHEGGI PERTINENZIALI SERVIZI SPECIALI DI CARATTERE FIERISTICO, ESPOSIZIONE DI MERCI, VIABILITA'.

PRESTAZIONI E CARATTERI URBANISTICI ED EDILIZI A LIVELLO DI SETTORE:
Nell'ambito del Settore 1 si prevede la localizzazione di una struttura di servizio alla marina (*club house*). E' individuato un lotto edificabile ed un limite del fronte costruito nell'ambito del quale è possibile realizzare una superficie che va da un minimo di 550 mq ad un massimo di 850 mq.
Nell'ambito di tale nuova edificazione si prescrive di prevedere un collegamento tra la quota del piazzale e quella del percorso pubblico. Tale collegamento dovrà preferibilmente avere caratteristiche di luminosità ed ampiezza degli spazi in modo da divenire esso stesso spazio di sosta oltre che punto privilegiato per la connessione tra il percorso pubblico e la marina.
E' inoltre compresa nel settore la porzione Sud del piazzale, nell'ambito della quale dovranno essere reperiti una quota di parcheggi pertinenziali che va da un minimo di 500 mq ad un massimo di 1000 mq.
La restante parte del piazzale potrà essere dedicata a funzioni di pertinenza Dell'edificio (es. *dehors*).
A delimitare il confine tra il parcheggio e le aree destinate a rimessaggio/assistenza tecnica del Comparto 1 e tra il parcheggio e lo spazio di pertinenza dell'edificio, si potranno prevedere sistemi di filtro, preferibilmente realizzati con sistemazioni a verde (vedi Tav. 8.3).
Parte del Settore, lungo lo sviluppo della diga verso ponente, sarà dedicato al transito ed alla sosta con le dimensioni riportate nella Tav. 5.2.

MODIFICATO IN

OBIETTIVI A LIVELLO DI COMPARTO:
Tale Comparto che, come il precedente, si

sviluppa a livello della banchina, sarà dedicato, sia alle attività di servizio alla nave, per quanto riguarda la realizzazione della nuova Torre Piloti e dei relativi parcheggi pertinenziali; sono previsti inoltre una quota di servizi alla darsena da collocarsi all'estremità di ponente del percorso pedonale pubblico, oltre che le funzioni di parcheggio e transito.

Il comparto è suddiviso in 2 settori (vedi Tav. 5.1)

SETTORE 1 – (vedi Tav. 5.2)

FUNZIONE CARATTERIZZANTE :
SERVIZI ALLA NAVE

FUNZIONI AMMESSE:
PARCHEGGI PERTINENZIALI E VIABILITA'.

PRESTAZIONI E CARATTERI URBANISTICI ED EDILIZI A LIVELLO DI SETTORE:
Nell'ambito del Settore 1 si prevede la localizzazione della nuova Torre Piloti. E' individuato un lotto edificabile ed un limite del fronte costruito nell'ambito del quale è possibile realizzare il nuovo edifico su una superficie di circa 2.500 mq.

A delimitare il confine tra il lotto edificabile e le aree destinate a rimessaggio/assistenza tecnica del Comparto 1 sarà collocata la viabilità carrabile al servizio del compendio.

Nel Settore si prescrive di prevedere almeno un collegamento tra la quota del piazzale e quella del percorso pubblico.
Nel lotto edificabile dedicato a servizi alla nave deve essere reperita la quota dei relativi parcheggi pertinenziali.
In tavola 5.2 vengono indicate le aree che dovranno essere dedicate alla sosta e alla viabilità.

Art. 8.3 - Comparto 3

OBIETTIVI A LIVELLO DI COMPARTO:

Il Comparto 3 si sviluppa, a differenza dei precedenti ad una quota indicativa di 5,50 mt slm.
Esso è la sede prevalente degli spazi riservati all'accesso pubblico e, in particolare dei percorsi pedonali e ciclabili previsti dal presente P.U. e degli spazi coperti e scoperti ad essi connessi.
Se ne prevede lo sviluppo secondo le due direttrici della diga di protezione e della banchina Nord.
Costituisce elemento vincolante del presente P.U. la realizzazione del percorso ciclopedonale che si sviluppa lungo la diga di protezione.
La realizzazione della direttrice che si sviluppa lungo la banchina Nord è individuata quale scelta opzionale.
Il comparto è suddiviso in due settori (Vedi Tav.6.1).

SETTORE 1 - (vedi Tav. 6.2)

FUNZIONE CARATTERIZZANTE :
SERVIZI PUBBLICI

FUNZIONI AMMESSE:
PUBBLICI ESERCIZI, SERVIZI SPECIALI DICARATTERE FIERISTICO, ESPOSIZIONE DI MERCI.
Si intende che le funzioni ammesse non debbano entrare in contrasto con le funzioni caratterizzanti.

PRESTAZIONI E CARATTERI URBANISTICI ED EDILIZI A LIVELLO DI SETTORE:

E' costituito dalla parte di percorso ciclo-pedonale che si sviluppa lungo la diga di protezione della Darsena, ad una altezza media pari a 5 mt slm e di larghezza minima pari a 3 mt.
E' inoltre prescritta l'estensione dell'impalcato in corrispondenza dei volumi di nuova realizzazione che si affacciano sul percorso pedonale (da un minimo di 1200 mq ad un massimo di 2800 mq).
Si prevede inoltre la possibilità di estendere l'impalcato anche nelle aree non interessate dalla presenza dei nuovi volumi, secondo quanto indicato nella tavola 6.2.
Si prescrive che l'impalcato, per la parte interessata dal franco di esondabilità (10 mt da paramento diga), sia realizzato con modalità tali da permettere il passaggio dell'acqua alla quota inferiore (piazzale), ciò allo scopo di permettere il deflusso delle eventuali acque tracimanti le opere di

protezione. Si richiede inoltre di individuare soluzioni architettoniche volte a garantire un sufficiente grado di luminosità degli spazi sottostanti l'impalcato; si prescrive in particolare di prevedere una percentuale minima pari al 10%. Alla quota del percorso pedonale, in continuità con le volumetrie realizzate alla quota. Banchina nei comparti 1 e 2, si prevede la possibilità di creare nuovi volumi da destinare a pubblici esercizi.
Tali nuovi volumi non potranno superare la quota di 8,35 mt slm.; vengono individuati 3 lotti edificabili ed un limite del fronte costruito, nell'ambito dei quali è possibile realizzare una superficie compresa tra un minimo di 800 mq ed un massimo di 1200 mq., da dedicare esclusivamente a pubblici esercizi.
Si prescrive di prevedere tra la quota del percorso pubblico e il piazzale a quota banchina un collegamento che dovrà preferibilmente avere caratteristiche di luminosità ed ampiezza degli spazi in modo da divenire esso stesso spazio di sosta oltre che punto privilegiato per la connessione tra il percorso pubblico e la marina. E' inoltre prescritta la realizzazione di ulteriori due collegamenti verticali, all'inizio e al termine del percorso pubblico, conformi al D.M. 236 del 1989 e successive modificazioni ed integrazioni.

MODIFICATO IN

OBIETTIVI A LIVELLO DI COMPARTO:

Il Comparto 3 si sviluppa, a differenza dei precedenti ad una quota indicativa di 5,50 mt slm. fatte salve le parti realizzate in corrispondenza del corpo basso della nuova Torre Piloti. Esso è la sede prevalente degli spazi riservati all'accesso pubblico e, in particolare dei percorsi pedonali e ciclabili previsti dal presente P.U. e degli spazi coperti e scoperti ad essi connessi. Se ne prevede lo sviluppo secondo le due direttrici della diga di protezione e della banchina Nord.
Costituisce elemento vincolante del presente P.U. la realizzazione del percorso ciclopedonale che si sviluppa lungo la diga di protezione.
La realizzazione della direttrice che si sviluppa lungo la banchina Nord è individuata quale scelta opzionale.
Il comparto è suddiviso in due settori (Vedi Tav.6.1).

SETTORE 1 - (vedi Tav. 6.2)

FUNZIONE CARATTERIZZANTE :
SERVIZI PUBBLICI

FUNZIONI AMMESSE:
PUBBLICI ESERCIZI, SERVIZI ALLA NAVE, SERVIZI SPECIALI DICARATTERE FIERISTICO, ESPOSIZIONE DI MERCI.

Si intende che le funzioni ammesse non debbano entrare in contrasto con le funzioni caratterizzanti.

PRESTAZIONI E CARATTERI URBANISTICI ED EDILIZI A LIVELLO DI SETTORE:

Il comparto è costituito dalla parte di percorso ciclo-pedonale che si sviluppa lungo la diga di protezione della Darsena, a partire da una quota di 5,50 mt slm e di larghezza minima pari a 3 mt.
E' inoltre consentita l'estensione dell'impalcato in corrispondenza dei volumi di nuova realizzazione che si affacciano sul percorso pedonale.
Si prescrive che l'impalcato sia realizzato con modalità tali da permettere il passaggio dell'acqua alla quota inferiore, ciò allo scopo di permettere il deflusso delle eventuali acque tracimanti le opere di protezione. Si richiede inoltre di individuare soluzioni architettoniche volte a garantire un sufficiente grado di luminosità degli spazi sottostanti l'impalcato, limitatamente alle parti per le quali è previsto che al di sotto dello stesso siano presenti spazi dedicati alla viabilità e/o alla sosta; si prescrive in particolare di prevedere una percentuale minima pari al 10%. Alla quota del percorso pedonale, in continuità con le volumetrie realizzate alla quota banchina nei comparti 1 e 2, si prevede la possibilità di creare nuovi volumi da destinare a pubblici esercizi e servizi alla nave.
Tali nuovi volumi non potranno superare la quota di 8,35 mt slm, fatta salva la quota massima raggiunta dalla struttura della torre e dalla relativa *control room*, fissata a circa 66 mt slm oltre al pennone posto sulla

copertura della stessa; vengono individuati 3 lotti edificabili ed un limite del fronte costruito, nell'ambito dei quali è possibile realizzare una superficie massima di 850 mq. da dedicare esclusivamente a pubblici esercizi e di 1100 mq. da dedicare esclusivamente a servizi alla nave, in continuità con il Comparto 2.
Si prescrive di prevedere tra la quota del percorso pubblico e il piazzale a quota banchina un collegamento per la connessione tra il percorso pubblico e la marina. E' inoltre prescritta la realizzazione di ulteriori due collegamenti verticali, all'inizio e al termine del percorso pubblico, conformi al D.M. 236 del 1989 e successive modificazioni ed integrazioni.

COMUNE DI GENOVA

Procedura d'Intesa Stato-Regione ai sensi dell'art. 81, comma 3, del D.P.R. 617/1977 così come modificato dal regolamento di attuazione approvato con successivo D.P.R. n. 383/1994 s.m. e i. – Costruzione della nuova Torre Piloti del Porto di Genova.

Relazione Urbanistica Istruttoria

Premesse

Autorità Portuale di Genova con nota n. 14883/P del 20 luglio 2016 ha richiesto, al Provveditorato Interregionale OO.PP. Piemonte Valle D'Aosta Liguria, l'attivazione della procedura di perfezionamento dell'Intesa Stato/Regione (ex art. 81 del DPR 616/77), ai fini della realizzazione della nuova Torre Piloti localizzata nella Nuova Darsena Nautica nel Comune di Genova.

Preliminarmente all'avvio della Conferenza dei Servizi, Autorità Portuale di Genova ha richiesto (nota n°15336 del 28/07/2016) a Regione Liguria, ai sensi art. 2 D.P.R. 383/1994, l'accertamento della conformità urbanistica dell'opera di cui trattasi, con particolare riferimento alle previsioni ed alle prescrizioni del vigente PUC del Comune di Genova.

Regione Liguria con nota prot. n. PG/2016/170134 del 29 luglio 2016 acquisita agli atti della Conferenza dei Servizi svoltasi il 4 agosto 2016 in sede referente presso il Provveditorato alle OO.PP., ha ritenuto l'intervento non compatibile con le previsioni e le prescrizioni dello S.U.G. vigente "*fatte salve le ulteriori e necessarie verifiche di competenza del Comune di Genova nell'ambito della gestione del proprio Piano Urbanistico*".

In data 4 agosto 2016 si è quindi tenuta, presso il Provveditorato Interregionale OO.PP. – Sede Coordinata di Genova –, la conferenza dei servizi riunita in seduta referente, relativa al progetto per la nuova Torre Piloti. In quella sede il Comune di Genova ha evidenziato che la nuova opera pubblica comporta l'inserimento di una funzione portuale all'interno di un ambito a prevalente funzione urbana, circostanza che rende il progetto non conforme alla disciplina del Piano Urbanistico vigente.

Nello specifico, il sito individuato per la realizzazione dell'opera, ricade all'interno dell'Ambito RFK 7 del Piano Regolatore Portuale (2001) che, definendo questa porzione di territorio come a prevalente funzione urbana, demanda allo strumento urbanistico comunale la disciplina e la regolazione del livello di modificabilità dell'area.

Coerentemente il vigente Piano Urbanistico Comunale di Genova inserisce l'area all'interno del Settore 1 del più ampio Distretto di Trasformazione n. 20 "Fiera-Kennedy" che, tra l'altro, prevede la realizzazione di un complesso di opere volte a destinare la Darsena Nautica a servizio dei grandi yacht ed alle attività diportistiche sportive, con mantenimento delle opere a mare e dei piazzali esistenti, rendendo disponibili gli specchi acquei, i piazzali e le aree riservate alla fruizione pubblica alle attività ed ai servizi speciali fieristici del salone nautico della Fiera Internazionale di Genova nei periodi dedicati. In particolare, nelle more della definizione di più aggiornati Accordi tra Autorità Portuale di Genova e Comune, ai fini del coordinamento tra gli strumenti di pianificazione urbanistico comunali e di pianificazione portuale come più innanzi riportato, per il settore 1, il PUC rinvia ai contenuti dell'Accordo di Programma sottoscritto il 7 maggio 2003 e specificati nel Progetto Unitario approvato con deliberazioni di Giunta Comunale n. 340/2010 e n. 386/2010.

GENOVA MORE THAN THIS

Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti |
Via di Francia 1- Matitone 14^piano | 16149 Genova |
Tel. 01055 77139 - 73201 - Fax 0105577144 direzioneurbanisticasue@comune.genova.it

La qualificazione dell'opera ed il relativo iter amministrativo

La Torre Piloti rientra tra le fattispecie di cui al D.P.R. 18/04/1994 n. 383, trattandosi di localizzazione di opera di interesse statale da eseguirsi da amministrazioni statali o comunque insistenti su aree del demanio statale da realizzarsi dagli enti istituzionalmente competenti (rif. art.1).

Avendo Regione Liguria, con nota prot. n. PG/2016/170134 del 29 luglio 2016 ai sensi art. 2 del citato D.P.R. 383/1994, accertato la non conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi comunali, è necessario che il Comune si esprima con apposito parere Consigliare verificando se l'opera proposta sia compatibile con le scelte pianificatorie di competenza comunale o se tale prospettiva possa in qualche modo alterare le previsioni infrastrutturali e strategiche del Comune, affinché l'approvazione dell'opera di pubblica utilità produca i necessari effetti di modifica urbanistica.

Trattandosi di procedura avente effetto di modifica del PUC, il Provveditorato Interregionale OO.PP. Piemonte Valle d'Aosta Liguria, sede coordinata di Genova, congiuntamente con il Comune di Genova, hanno svolto la dovuta fase di pubblicità–partecipazione, ai sensi degli artt. 61 e 58, comma 7, della legge Regione Liguria 4 settembre 1997, n. 36 e s.m.i.. Nello specifico gli atti presentati nel corso della seduta della Conferenza referente del 4 agosto 2016, unitamente al relativo verbale, sono stati depositati a libera visione del pubblico per un periodo di trenta giorni consecutivi, cioè dal 22 settembre al 22 ottobre 2016, con specifico avviso pubblicato sui rispettivi siti informatici e sul B.U.R.L. del 21 settembre 2016

Il progetto della nuova Torre Piloti

Come si legge nella "Relazione Paesaggistica" (A1_9.002 REL PAESAGGISTICA), allegata al progetto, la "*scelta dell'area, in ragione delle necessità di urgenza e sicurezza sopraesposte è stata studiata in relazione all'apertura del campo visivo ed all'immediata disponibilità ed è stata definita attraverso un processo di condivisione fra Capitaneria di Porto e Corpo Piloti. Il sito prescelto è collocato di fronte alla Fiera di Genova, a tergo della diga di protezione verso il mare. Il progetto proposto, la cui la cui donazione da parte dell'Architetto Renzo Piano e delle Società collegate è stata esaminata ed approvata dal Comitato Portuale del 29 luglio 2015, rappresenta il connubio tra (dal)la riconosciuta eccellenza professionale dei progettisti e la loro propedeutica, approfondita verifica dei profili operativi con l'Autorità Marittima ed il Corpo dei Piloti.*"

L'edificio è collocato nel "gomito" sud/est della diga di protezione dal mare della Darsena Nautica, con due lati protetti dalla diga, il lato nord confinante con il piazzale del comparto 1 del Progetto Unitario ed il lato ovest con lo specchio acqueo interno alla darsena. L'opera si articola in un corpo basso di due piani fuori terra (quota max indicata nelle sezioni di P.U. 8.15 m) costruito a ridosso della diga, su cui è impostata la Torre di controllo vera e propria (quota max indicata nelle sezioni di P.U. 66.00 m), inoltre sono previsti pontili galleggianti per l'attracco delle pilotine a servizio dei piloti e la realizzazione di un parcheggio di servizio coperto disposto su due piani nella porzione dell'edificio verso il muro della diga.

Le camere dei piloti, gli uffici, la sala riunioni, i locali amministrativi, i locali destinati alle varie attività di servizio ed i parcheggi sono distribuiti sui due piani del corpo basso, rispettivamente

GENOVA MORE THAN THIS
Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti |
Via di Francia 1- Matitone 14^piano | 16149 Genova |
Tel. 01055 77139 - 73201 - Fax 0105577144 direzioneurbanisticasue@comune.genova.it

con affacci verso la darsena, sul patio interno e verso la diga. La copertura piana, ospita le vie di fuga di servizio in continuità con gli arrivi dalla Torre.

Nello specchio acqueo della Nuova Darsena, antistante la sede del Corpo dei Piloti (base della torre), è prevista la collocazione di un pontile galleggiante riservato all'ormeggio di n. 5 imbarcazioni (pilotine) di lunghezza media prossima ai 12 mt e larghezza max di circa 4 mt. Tale previsione richiede, permanentemente, il mantenimento degli ormeggi a disposizione dei Piloti, anche durante il Salone Nautico, periodo nel quale, dovrà sempre essere garantito l'assenza di ostacoli nello specchio acqueo necessario per le manovre di ormeggio e per l'ingresso/uscita dalla Nuova Darsena.

La Pianificazione Comunale

L'area interessata dalla realizzazione della nuova Torre Piloti, come innanzi accennato, è inserita dal PUC nel più ampio Distretto di Trasformazione n. 20 "Fiera-Kennedy" che ha come obiettivo della trasformazione la realizzazione di un complesso di opere "*volte a destinare la Darsena Nautica a servizio dei grandi yacht ed alle attività diportistiche sportive, con mantenimento delle opere a mare e del piazzale esistenti, rendendo disponibili gli specchi acquei, i piazzali e le aree riservate alla fruizione pubblica alle attività ed ai servizi speciali fieristici del salone nautico della Fiera Internazionale di Genova nei periodi dedicati. Fruizione pubblica delle opere a mare tramite percorsi pedonali in quota e/o a raso, in continuità con la fruizione del fronte mare di piazzale Kennedy ed integrazione con un più ampio sistema di percorsi pedonali e ciclopedonali volti a collegare corso Italia c n le aree del Porto Antico a ponente dell'insediamento fieristico e con la Stazione Brignole, avuto riguardo del complesso monumentale di viale delle Brigate Partigiane, piazza della Vittoria e dei giardini antistanti alla stazione. Riconversione a funzioni urbane delle aree e degli immobili derivanti dalla contrazione del quartiere fieristico nei padiglioni prospicienti la darsena nautica (D.C.C. n. 51/2013). Riqualificazione di piazzale Kennedy e riassetto del suo fronte, al fine di consentire l'accessibilità e la fruizione del mare, con riguardo ad integrare la sistemazione del piazzale col tessuto urbano, valorizzare gli assi visuali e la percezione del mare e ad inserire verde e sistemi di ombreggiatura. Riqualificazione dell'arco litoraneo fra piazzale Kennedy e Punta Vagno con opere funzionali alla sua fruizione ed alla riorganizzazione degli spazi di rimessaggio delle imbarcazioni e delle attrezzature balneari e ricettive; integrazione con l'utilizzo della superficie del depuratore e la ristrutturazione dei relativi spazi ed attrezzature ad uso pubblico e collettivo, in connessione con il succitato sistema di passeggiate.*" Nello specifico, per il settore 1, il PUC rinvia ai contenuti dell'Accordo di Programma sottoscritto il 7 maggio 2003 e precisati nel Progetto Unitario approvato con deliberazioni di Giunta Comunale n. 340/2010 e n. 386/2010".

Prima di entrare nel merito dei contenuti dell'Accordo di Programma del 2003, è opportuno ricordare che con la deliberazione n. 52 del 2 aprile 2002 "Approvazione dello Schema di Assetto Urbanistico relativo al Distretto Aggregato 51c RIPARAZIONI NAVALI - FIERA - Fiera Internazionale" (SAU) il Consiglio Comunale disponeva che il progetto dello Schema di Assetto Urbanistico venisse volto al consolidamento e al potenziamento degli impianti fieristici genovesi per la migliore organizzazione delle manifestazioni, in particolare il Salone Nautico, con miglioramento delle dotazioni di servizi accessori e della viabilità prevista dal Piano, e delineava in gran parte le premesse per la realizzazione della Nuova Darsena.

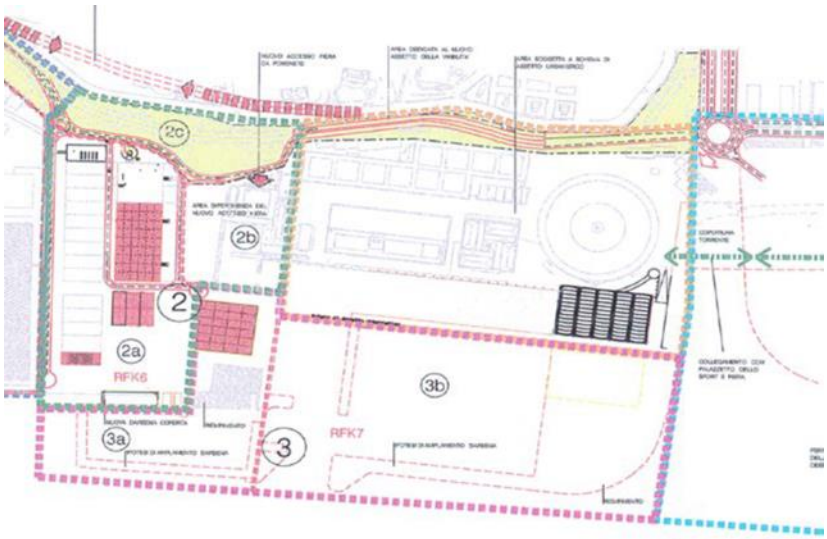
Va inoltre a tal proposito ricordato che all'epoca dei citati Accordi interistituzionali, la Nuova Darsena, qualificabile come uno dei principali "servizi accessori" del Salone Nautico, era in fase

GENOVA MORE THAN THIS
Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti |
Via di Francia 1- Matitone 14^piano | 16149 Genova |
Tel. 01055 77139 - 73201 - Fax 0105577144 direzioneurbanisticasue@comune.genova.it

di progettazione, e la sua realizzazione, coerentemente alle suddette intese, è intervenuta fra l'inizio del 2005 e la fine del 2006.

L'Accordo di Programma "*Riparazioni Navali - Fiera - Piazzale Kennedy*" (RFK), sottoscritto fra Regione Liguria, Comune di Genova, Autorità Portuale di Genova e Fiera di Genova in data 7 maggio 2003,: […] *ha lo scopo di corrispondere alla disposizione normativa avente la finalità di delineare un organico ed integrato disegno di insieme per il riassetto dell'area territoriale "Riparazioni navali, Fiera, p.le Kennedy'', stabilendo le specifiche prestazioni e le particolari modalità attuative di ciascun settore in cui l'area è suddivisa in conformità con le previsioni del PUC e del PRP citati*". L'Accordo, in relazione alle proprie finalità di coordinamento complessivo degli interventi previsti dagli strumenti urbanistici comunale e portuale, individua 4 settori in cui sono riaccorpati i singoli settori previsti dai ridetti strumenti urbanistici. […]

I settori 1 e 2 localizzati a ponente dell'ambito individuato dall'Accordo, sono prevalentemente destinati al potenziamento delle attività produttive, della cantieristica (1) e a costituire una zona filtro con i vicini settori espositivi della Fiera (2), mentre il Settore 3 (suddiviso nei Comparti 3a e 3b) "*comprende le nuove opere di difesa a mare, a servizio sia delle attività cantieristiche che di quelle espositive; l'ampliamento dei piazzali di lavoro da realizzarsi interrando parte dello specchio acqueo della darsena esistente, fino all'allineamento con il profilo della banchina; la costruzione delle infrastrutture di supporto e di un nuovo capannone*". In particolare l'Accordo, richiamato nel settore 1 del Distretto n. 20 del PUC, per il comparto 3b, su cui è prevista la nuova Torre Piloti, indica: "*l'ampliamento della darsena e dei piazzali a disposizione del quartiere fieristico, in grado di ospitare dai 400 ai 500 nuovi posti barca e una superficie di riempimento di circa 35.000 mq, attrezzabile con opportune strutture coperte ed altre idonee infrastrutture per gli usi fieristici e quelli ad essi complementari. In tale contesto deve essere prevista la realizzazione di un adeguato accesso pubblico alla banchina […] in conformità allo SAU relativo all'area della Fiera di Genova S.p.A.*".



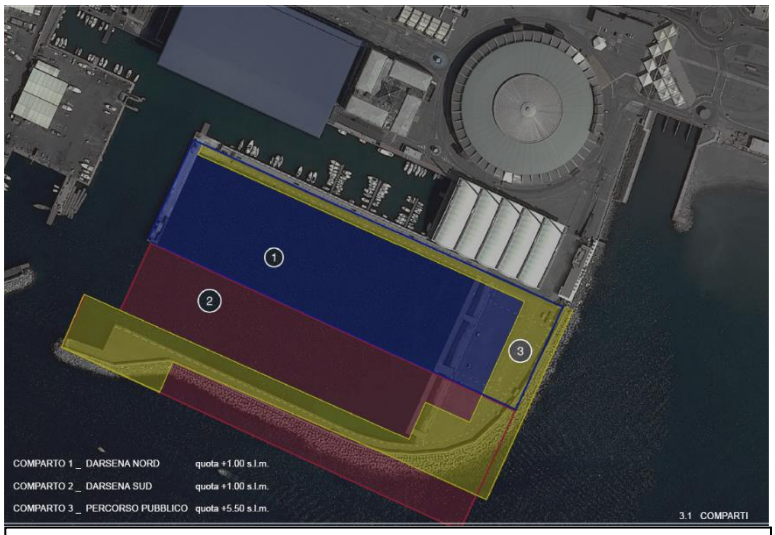
Stralcio planimetria allegata all'Accordo di Programma RFK 2003

La torre ricade negli spazi a terra del Comparto 2/Settore 1(C2/S1) e in parte del Comparto 3/Settore 1 (C3/S1) del Progetto Unitario della Darsena Nautica, cosi come definito nella deliberazione di Giunta Comunale n. 386/2010 e compreso lo specchio acqueo antistante (C2/S1), per lo stazionamento delle pilotine di servizio ai piloti per le operazioni delle navi in porto.

GENOVA
MORE THAN THIS

Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti |
Via di Francia 1- Matitone 14^piano | 16149 Genova |
Tel. 01055 77139 - 73201 - Fax 0105577144 direzioneurbanisticasue@comune.genova.it

Il **Progetto Unitario** della Darsena Nautica, definitivamente approvato con deliberazione della Giunta Comunale n° 386 del 4 novembre 2010, suddivide l'area in 3 comparti (1 - Darsena Nord, 2 - Darsena Sud, 3 - Percorso Pubblico), a loro volta ripartiti in sub settori che si sviluppano alle quote differenziate del piazzale di banchina (attività per la nautica) e della passeggiata a quota idonea per consentire la visuale panoramica (5.5 mslm) (passeggiata, spazi pubblici e pubblici esercizi), in modo da permettere un miglior sfruttamento degli spazi: Comparto 1 - settori 1-2, Comparto 2 settori 1-2, Comparto 3 settore 1.



Progetto Unitario – Suddivisione in comparti

All'interno dei comparti e sub settori le funzioni dei servizi privati accessori alla Darsena e degli esercizi di vicinato sono concentrate principalmente nei comparti 1 e 2, mentre il comparto 3 che copre quasi interamente il perimetro della Darsena articolandosi su livelli diversi, è prevalentemente destinato alla passeggiata, a servizi pubblici ed alle quote più consistenti di pubblici esercizi. L'organizzazione dello specchio acqueo della nuova Darsena […] viene lasciata alla gestione dell'operatore, che la dovrà adeguare alla suddivisione funzionale indicata per i comparti, garantendo *comunque anche la quota di posti barca prevista per legge da destinare alla sosta temporanea del 10%*. […] ed è inoltre consentita […] *l'eventuale sistemazione di una unità galleggiante (della quale vengono definite le superfici massime ammesse) collocata sulla punta della banchina in modo tale da non occupare lo specchio acqueo dedicato ai servizi accessori alla darsena, e non precludere lo spazio dedicato all' approdo pubblico* […].

La Darsena, definita ambito urbano, come ribadito nel Progetto Unitario approvato con intesa tra Comune e Autorità Portuale, è destinata alla [..]*creazione e gestione di polo di servizi rivolti alla grande nautica al quale poter affiancare spazi a vocazione turistica e fruibili dal pubblico*[..] quindi all'attracco dei grandi yacht, ai servizi accessori connessi, con quote di esercizi di vicinato e pubblici esercizi (assistenza tecnica, operatori charter, servizi ricreativi e di ristorazione, istituti di ricerca nella tecnologia velica, associazioni veliche, Guardia Costiera, ecc).

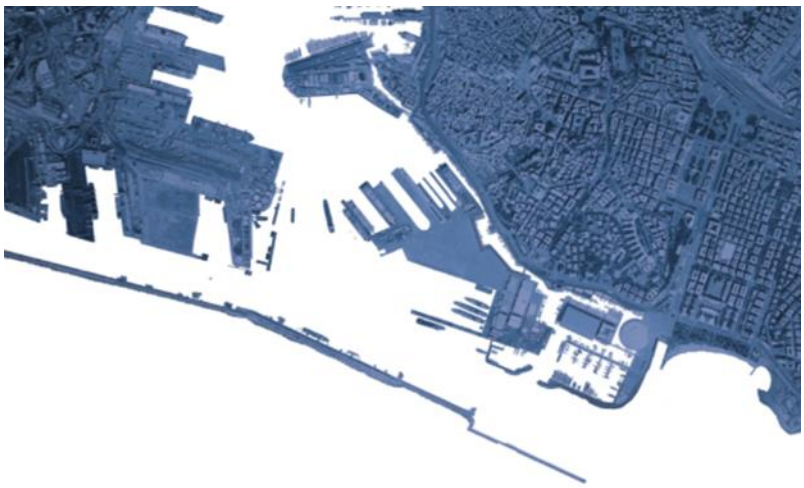
Elemento conduttore ed imprescindibile per l'attuazione del **PU è assicurare una buona accessibilità, mobilità sostenibile con la passeggiata pedonale e ciclabile** che, partendo a nord dal comparto 1, passando per il 3 e il 2 costeggia il muro di sottoflutto arrivando a raggiungere la punta del molo sud dove potrà essere in futuro attraccato il trasporto pubblico via mare, che dovrà essere accessibile anche carrabilmente. Il PU, inoltre, richiede soluzioni [..]*compatibili con la presenza del Salone Nautico, nel presupposto che nei periodi dedicati allo stesso debba essere garantita, in favore del soggetto organizzatore dell'evento la disponibilità degli specchi acquei, dei piazzali, degli spazi e delle aree riservate alla fruizione pubblica, fatti salvi quelli necessari a garantire l'accessibilità ai fabbricati.* [..]

GENOVA MORE THAN THIS
Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti |
Via di Francia 1- Matitone 14^piano | 16149 Genova |
Tel. 01055 77139 - 73201 - Fax 0105577144 direzioneurbanisticasue@comune.genova.it

Blueprint per Genova

Come noto nelle more dell'approvazione del progetto definitivo di PUC, previa definizione della necessaria intesa, ai sensi dell'art. 38 della l.r. 36/1997 e s.m.i, tra Comune ed Autorità Portuale (Delibera di Comitato Portuale n. 4/2014 e Deliberazione di Consiglio Comunale n. 8/2015), Renzo Piano Building Workshop (RPBW), ha donato alla città e quindi alle Amministrazioni competenti per la pianificazione dell'area e firmatarie dell'Accordo del 2003 (Regione, Comune, Autorità Portuale), il disegno progettuale che interessa la zona compresa fra il Porto Antico e Punta Vagno, denominato "*Blueprint*".

La Civica Amministrazione con deliberazione della Giunta Comunale n°185 del 30 luglio 2015 ha accettato la donazione dell'arch. Renzo Piano e del "R.P.B.W." del "*Blueprint per Genova*", un disegno d'assieme contenente un approfondimento paesaggistico, infrastrutturale ed urbanistico relativo alle aree di Levante del Porto di Genova, comprese tra Calata Gadda e Punta Vagno.



Il progetto, in estrema sintesi, si articola lungo un ampio canale che dalle aree del Porto Antico arriva sino alla Darsena Nuova, costeggiato da un percorso pedonale continuo tra il Porto Antico e Piazzale Kennedy, con l'intento di proseguire la riqualificazione attuata negli anni '90 nelle aree dell'Expo, e restituire alla città un'altra consistente porzione di affaccio al mare. Nelle aree a funzione urbana, liberate a seguito della contrazione del quartiere fieristico (cfr. DCC 51/2013 i cui contenuti sono stati recepiti dal vigente PUC), vengono ampliati gli specchi acquei esistenti, ricreando nuovi spazi da dedicare alle attività diportistiche e al tempo libero, compensando al contempo con una valorizzazione tramite l'inserimento di funzioni residenziali, commerciali. Mentre le aree dedicate al distretto delle costruzioni e riparazioni navali vengono riorganizzate ed ampliate, creando un'apposita isola collegata a terra nei punti idonei a renderla adeguatamente accessibile agli operatori, integrata con i nuovi spazi per le attività dei bacini ricavati dal parziale riempimento dello specchio acqueo antistante lo scalo Duca degli Abruzzi.

L'ipotesi progettuale, tra l'altro, si pone l'obiettivo di mantenere pressoché inalterato il bilancio delle superfici esistenti, e di ottenere risultati ottimali sfruttando le possibilità di razionalizzazione ottenibili attraverso la rimodulazione degli specchi acquei e degli spazi da destinare alle diverse funzioni urbane e portuali.

Successivamente la Giunta Comunale, nell'approvare gli "*Indirizzi in ordine all'attuazione del Blueprint*" con deliberazione n. 16/2016, tra l'altro da atto che "*per quanto attiene, in particolare, le aree di proprietà comunale individuate dal Blueprint il progetto può essere sviluppato indipendentemente dalla tempistica delle rimanenti porzioni ricadenti in area demaniale marittima*", richiedendo nel contempo la predisposizione all'Area Tecnica, in collaborazione con S.P.Im., di un programma

GENOVA
MORE THAN THIS

Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti |
Via di Francia 1- Matitone 14^piano | 16149 Genova |
Tel. 01055 77139 - 73201 - Fax 0105577144 direzioneurbanisticasue@comune.genova.it

operativo delle attività da sviluppare – amministrative e tecniche – finalizzate alla concretizzazione del progetto e la predisposizione di un bando di concorso per le aree di proprietà comunale.

Inoltre, con deliberazione della Giunta Comunale n. 153 del 25 luglio 2016, è stata approvata la specifica convenzione tra il Comune di Genova e la SPIM S.p.A., per la reciproca ripartizione delle attività connesse all'espletamento del concorso.

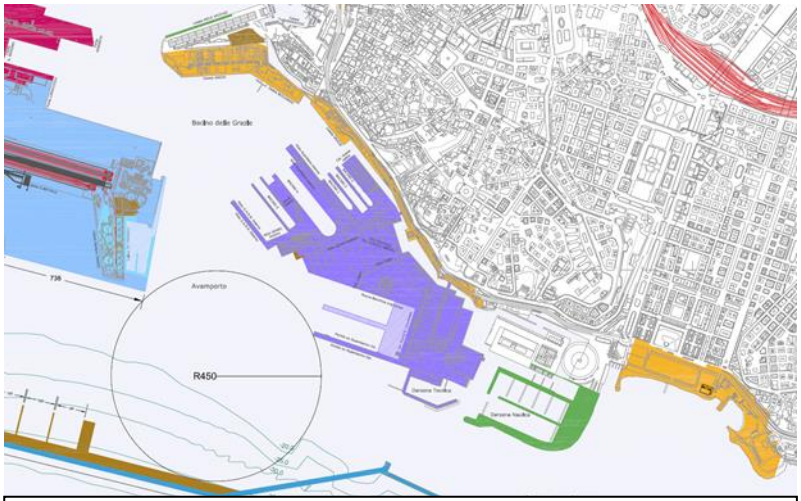
In attuazione della Deliberazione della Giunta Comunale del 29 gennaio 2016 n° 16, il Comune di Genova ha indetto un concorso d'idee (art. 156 D.Lgs. n. 50/2016), d'intesa con SPIM, finalizzato alla acquisizione di una proposta ideativa per la progettazione degli aspetti urbanistici, architettonici, tecnologici ed economici proposti nel disegno d'assieme "*Blueprint per Genova*" donato alla città di Genova da Renzo Piano Building Workshop con riferimento alle aree non più necessarie all'attività fieristica, di proprietà del Comune.

Ulteriormente, in data 7 giugno 2016, SPIM Genova S.p.A., Comune di Genova e Autorità Portuale di Genova hanno sottoscritto una convenzione il cui scopo principale è quello di eseguire in maniera coordinata gli approfondimenti tecnico-urbanistici relativi alle aree comprese tra Calata Gadda e Piazzale Kennedy al fine di condividere soluzioni coerenti con gli obiettivi strategici del PUC e del nuovo PRP.

La proposta di Autorità Portuale di modifica alla pianificazione comunale

A completamento di tale articolata situazione, va evidenziato che Autorità Portuale, ha avviato nel 2011, alla scadenza decennale, la progettazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP).

Nell'agosto 2012, a conclusione degli studi propedeutici, sono state presentate al Comitato Portuale le "Linee guida per il nuovo PRP". Il 30/07/2013, esaurita la fase di condivisione delle "Linee guida" con gli operatori portuali, il Comitato Portuale ha approvato la Delibera (DCP n°64/2013) "*Nuovo Piano Regolatore Portuale: aggiornamento stato di avanzam.to lavori e proposta di anticipazione delle opere per l'ampliamento degli accessi marittimi al bacino di Sampierdarena*".



Nuovo Piano Regolatore Portuale Schema di Piano Assetto e ambiti funzionali Tavola 2

Allo stato, la Regione Liguria ha chiuso (06/08/2015), la fase di consultazione/scoping VAS, sullo "Schema di Piano Regolatore Portuale" approvato da APGE (DCP n°20 del 26/3/2015 "*Nuovo Piano Regolatore Portuale: avvio della procedura di VAS*").

Il Comune di Genova in tale sede, rispetto alla pianificazione urbanistica, si è espresso richiamando l"Intesa" sottoscritta in sede di approvazione del PUC (2015) che "*sviluppa gli obiettivi (strategici) di compatibilizzazione ed integrazione tra città e porto, conseguenti anche agli accordi di collaborazione tra Comune ed Autorità*

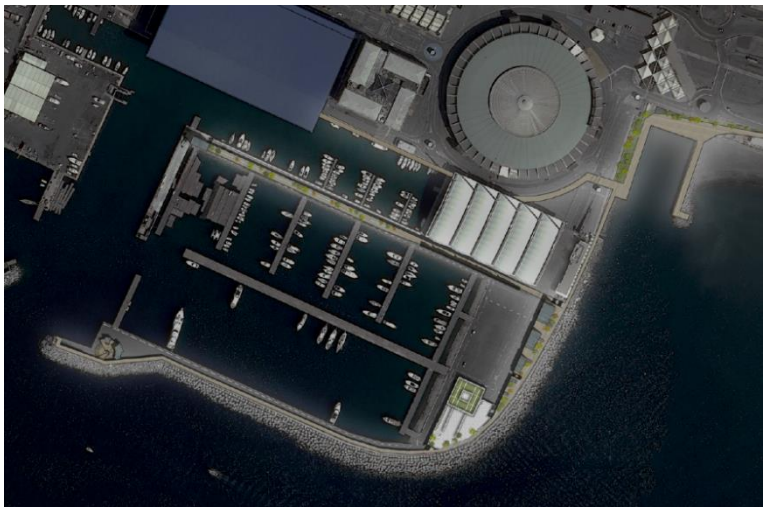
GENOVA MORE THAN THIS
Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti |
Via di Francia 1- Matitone 14^piano | 16149 Genova |
Tel. 01055 77139 - 73201 - Fax 0105577144 direzioneurbanisticasue@comune.genova.it

Portuale per […]favorire una pianificazione complessiva condivisa, e, quindi accelerare i processi decisionali e cogliere fino in fondo le opportunità di sviluppo del porto in armonia con quello della città che ne conseguono[…] (Accordo approvato con DGC 285/2008) successivamente condivisi da AP con Regione Liguria (delibera n° 6 del 24.04.2009 del Comitato Portuale).” E nello specifico, per l'area fra il Porto Antico e Punta Vagno, analizzando il rapporto fra lo schema di PRP che include già il Blueprint e il PUC, il parere rileva una sostanziale coerenza della proposta. (nota Dir Urbanistica SUE n. 237011 del 22/07/2015).

Tuttavia ad oggi, il nuovo PRP che, come sopra accennato ha recepito il Blueprint, è di fatto sospeso, stante il persistente commissariamento dell'Ente, cui si è sovrapposta anche la riforma delle Autorità Portuali con il D.L. n. 169 del 04/08/2016 *“Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorita' portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124.”)* che modifica l*a* storica Legge 84/*1994 “Riordino della legislazione in materia portuale”*.

Tali situazioni evidentemente stanno inibendo i processi decisionali: il Piano Regolatore Portuale, in quindici anni di vigenza, è invecchiato, per cui da un lato l'instabilità di alcuni equilibri e dall'altro nuove opzioni di sviluppo del porto e della sua relazione con la città – interpretate dal Blueprint di Renzo Piano alle previsioni di nuovi riempimenti ed opere marittime – rendono indifferibile una rivisitazione del principale strumento di pianificazione del porto, in stretta aderenza con la programmazione infrastrutturale – dal terzo valico al riassetto del nodo ferroviario, dalla gronda autostradale al sistema viario di scorrimento urbano – e logistica – urbana ma soprattutto padana ed europea.

Ciò premesso, al fine di garantire la conformità urbanistica della nuova Torre Piloti, Autorità



Portuale prospetta un aggiornamento del Progetto Unitario di portata strettamente ricognitoria, volto a qualificare la nuova funzione “servizi alla nave” e a prevedere un suo inserimento tra quelle previste all'interno dei Comparti 2 e 3. Dal momento che l'impostazione del Progetto Unitario era fondata su una articolazione di funzioni e usi ripartita sui differenti Comparti, la modifica proposta riconferma tale assunto, descrivendo in maniera puntuale le singole modifiche.

In particolare in riferimento alla differenziazione che i due Comparti operano tra le funzioni insediabili, rispettivamente alla quota di banchina (+ 1 mt. slm.) e alla quota della passeggiata (a partire da 5,5 mt. slm.). In questo scenario la nuova funzione relativa al piano terra del corpo basso della nuova sede del Corpo dei Piloti viene inserita all'interno del Comparto 2 - Settore 1, mentre per quanto riguarda il primo piano, la torre e la *control room*, la nuova funzione viene inserita all'interno del Comparto 3 - Settore 1 (come individuato rispettivamente nelle planimetrie n. 5.2 e n. 6.2 della proposta di Progetto Unitario). Inoltre Autorità Portuale segnala che la presenza della

GENOVA MORE THAN THIS
Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti |
Via di Francia 1- Matitone 14^piano | 16149 Genova |
Tel. 01055 77139 - 73201 - Fax 0105577144 direzioneurbanisticasue@comune.genova.it

nuova torre piloti non comporta interdizioni alla pubblica fruibilità della nuova Darsena Nautica, non essendo previsti "varchi" doganali/portuali o altre limitazioni connesse alla nuova funzione.

In estrema sintesi le modifiche proposte riguardano:

- Inserimento della nuova funzione "servizi alla nave"
- Rettifica dei confini dei Comparti e dei limiti di edificabilità
- Ridisegno della viabilità carrabile al servizio della darsena, il cui nuovo tracciato scorre in fregio al nuovo prospetto dell'edificio
- Delimitazione di una porzione dello specchio acqueo dedicata all'ormeggio e alle manovre delle pilotine
- Ridefinizione dei parcheggi pertinenziali in relazione al nuovo assetto funzionale, con collocazione di quelli pertinenziali alla funzione "servizi alla nave" all'interno dell'edifico Torre Piloti.
- Rimodulazione delle superfici destinate a Pubblici Servizi e Servizi privati accessori alla Darsena
- Rimodulazione dei franchi di inedificabilità a fronte dell'innalzamento parziale del muro paraonde
- Rettifica delle altezze massime edificabili così da poter realizzare l'elemento verticale della torre
- Modifiche puntuali alle Norme del Progetto Unitario necessarie per dare coerenza con la nuova previsione

Modifica proposta degli elaborati della pianificazione comunale

Progetto Unitario:

Elaborati descrittivi normativi

1. INQUADRAMENTO E CONTENUTI DEL PROGETTO UNITARIO, **1.3.2 Primo obiettivo**: la valorizzazione urbanistica ed economica dell'area, viene inserita la "funzione di interesse generale di pilotaggio delle navi in ingresso e uscita dal porto", **1.4.5 Piano Urbanistico Comunale** vengono eliminati i riferimenti al PUC 2000 (approvato con D.P.G.R. n.44 del 10/03/2000) e inseriti i riferimenti al PUC vigente (2015).

2. LA STRUTTURA DEL PROGETTO UNITARIO, **2.1 Il livello dell'accessibilità**, viene inserito il riferimento, per quanto concerne la viabilità pedonale urbana, alla copertura del corpo basso della nuova Torre Piloti; **2.2 La distribuzione funzionale**, vengono introdotti, in riferimento alle quote, i riferimenti alla torre Piloti; **2.3 La suddivisione in comparti** vengono inseriti riferimenti alla limitazione dello specchio acqueo antistante alla nuova Torre Piloti che sarà riservato alle imbarcazioni di servizio e alla funzione caratterizzante "servizi alla nave", necessaria per garantire l'operatività del porto e la sicurezza della navigazione, oltre a quote riferite al progetto della torre piloti; **2.4.3 Il sistema del verde e dell'acqua**, viene inserita una nuovo quota di riferimento per gli spazi pubblici.

GENOVA MORE THAN THIS

Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti |
Via di Francia 1- Matitone 14^piano | 16149 Genova |
Tel. 01055 77139 - 73201 - Fax 0105577144 direzioneurbanisticasue@comune.genova.it

3. NORMATIVA

Art. 2 - Obiettivi della trasformazione, tra gli obiettivi della trasformazione viene inserito un ulteriore obiettivo, ovvero la realizzazione della nuova Torre Piloti necessaria per garantire l'operatività del porto e la sicurezza della navigazione e la riserva di specchi acquei da assegnare alle imbarcazioni del Corpo dei Piloti e della Capitaneria di Porto.

Art. 4 – Suddivisione del compendio in comparti e settori: Comparto 3, vengono inseriti riferimenti a quote e settori inerenti la torre piloti.

Art. 5 - Articolazione delle funzioni, nelle definizioni viene inserita la nuova "SERVIZI ALLA NAVE" che Prevede l'attività di pilotaggio destinata a garantire l'operatività del porto e la sicurezza della navigazione. Comprende sia una parte destinata ad ospitare le strutture operative del corpo dei piloti (uffici, residenze, control room, sala riunione, ecc.), sia una parte di servizio organizzata a terra (parcheggio e manutenzione imbarcazioni) e nello specchio acqueo dedicato (ormeggio imbarcazioni, varo e alaggio), viene inoltre specificato che "Per quanto riguarda la realizzazione della nuova Torre Piloti, in quanto opera pubblica e di interesse generale, non è richiesta la previsione di una quantità minima di servizi pubblici."

Art. 6 – Definizioni relative alle simbologie grafiche, nel capoverso dedicato al Franco esondabilità, viene precisato che "Tale prescrizione non ricorre in corrispondenza dei tratti nei quali sarà innalzato alla quota di mt. 8,30 slm il muro paraonde."

Art. 8.1 - Comparto1 – Settore 1, viene inserita la nuova funzione Esercizi di Vicinato e, per quel che riguarda il piazzale, al rimessaggio ed all'assistenza tecnica viene indicata una superficie di circa 4000 mq;

Art. 8.2 - Comparto 2 per quanto concerne gli OBIETTIVI A LIVELLO DI COMPARTO viene specificato che sarà dedicato, sia alle attività di servizio alla nave, per quanto riguarda la realizzazione della nuova Torre Piloti e dei relativi parcheggi pertinenziali; sono previsti inoltre una quota di servizi alla darsena da collocarsi all'estremità di ponente del percorso pedonale pubblico, oltre che le funzioni di parcheggio e transito. SETTORE 1 – (vedi Tav. 5.2) la FUNZIONE CARATTERIZZANTE è stata inserita Servizi alla Nave, mentre nelle FUNZIONI AMMESSE: Parcheggi Pertinenziali e Viabilità. Per le PRESTAZIONI E CARATTERI URBANISTICI ED EDILIZI A LIVELLO DI SETTORE: sono stati riportati i nuovi parametri della nuova Torre Piloti.

Art. 8.3 - Comparto 3, sono stati inseriti i riferimenti alla nuova Torre Piloti.

Elaborati cartografici

- Tav. 1.4 Inquadramento – estratti delle tavole di piano: sostituito lo stralcio del Distretto di Trasformazione del PUC 2011 con quello del PUC 2015 Vigente. Seppur non influente riguardo a quanto in oggetto, si segnala che sono rimasti invariati gli stralci del Piano di Bacino del Bisagno - Regimi Normativi e Fasce fluviali (DCM n°11 del 11/032015) ancorché sia stata approvata una più recente Variante al Piano di Bacino del Bisagno (DGRn°712 del 29/07/2016) già in vigore.
- Tav. 2.1 "Area di progetto schema accessibilità" e Tav. 5.2 Comparto 2/Settore 1): la viabilità carrabile adiacente alla diga di sottoflutto, in corrispondenza della nuova localizzazione della

GENOVA MORE THAN THIS
Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti |
Via di Francia 1- Matitone 14^piano | 16149 Genova |
Tel. 01055 77139 - 73201 - Fax 0105577144 direzioneurbanisticasue@comune.genova.it

Torre Piloti, è stata deviata lungo la banchina in fregio al corpo basso e sono stati eliminati i posti auto barca "pb" coerentemente con la nuova destinazione che localizza i parcheggi pertinenziali dei "servizi alla nave" all'interno del corpo base della Torre Piloti.

- Tav. 2.2 "Area di progetto – schema distribuzione funzioni": inserite la funzione "servizi alla nave" in legenda e la funzione "servizi privati accessori alla Darsena" in testata del Molo sud.
- Tav. 3.1 Comparti e tavv sgg (4.1, 4.2, 4.3, 4.5, 5.1, 6.1) : modificati i perimetri dei comparti 1,2,3 e dei relativi settori.
- Tav. 4.3 Comparto 1/settore 1 – piazzale (liv. 1 mt slm): la funzione ammessa "esercizi di vicinato" diventa funzione caratterizzante insieme a quella già prevista dei "servizi privati accessori alla darsena" di entrambe sono modificati i parametri minimi e massimi, l'area per rimessaggio e assistenza tecnica è ridotta da 5000 a 4000 mq.
- Tav. 5.2 Comparto 2/settore 1 – piazzale - pianta, sezione e legenda (liv. 1 mt slm): sostituita la funzione caratterizzante "servizi privati accessori alla darsena" con la funzione "servizi alla nave", modificati i parametri edilizi delle funzioni caratterizzante e ammesse, eliminate le aree di piazzale libero in favore di un aumento del lotto edificabile, inserite le voci in legenda "innalzamento del muro paraonde" e "specchio acqueo vincolato", modificate in corrispondenza del corpo basso della Torre Piloti, la larghezza del distacco minimo dalla diga e la quota della passeggiata panoramica da 5.35 a 7.05 mt slm.
- Tav. 5.3 Comparto 2/settore 2 – banchina sud (liv. 1 mt slm): sostituita funzione caratterizzante "pubblico esercizio" localizzata al piano banchina, con "servizi accessori alla darsena"
- Tav. 6.2 Comparto 3 – settore 1 - passeggiata banchina sud (liv. + 5,5 mt slm): inserita la funzione ammessa "servizi alla nave" e la voce in legenda "innalzamento del muro paraonde", modificati i parametri delle funzioni caratterizzante ed ammesse. Inserita una nuova sezione trasversale esplicativa delle funzioni del corpo basso, della Torre Piloti e delle modifiche al muro paraonde relativamente al C3/S1. Modificata area del lotto edificabile in aumento, indicata la porzione di muro paraonde oggetto dell'innalzamento.
- Tav. 7.1 ipotesi progettuali - (liv. 1 mt slm): inserita la funzione "servizi alla nave" e la relativa "parcheggi pertinenziali servizi alla nave", modificata la distribuzione (evidenziata nelle piante e sezioni a corredo) ed i parametri edilizi delle funzioni (legenda) e la viabilità interna: in riduzione pubblici esercizi, parcheggi pertinenziali, esercizi di vicinato, in aumento servizi accessori alla darsena e la nuova funzione servizi alla nave ed i parcheggi pertinenziali servizi alla nave.
- Tav. 7.2 ipotesi progettuali - (liv. + 5,5 mslm): inserita la funzione "servizi alla nave" e la relativa "parcheggi pertinenziali servizi alla nave", modificata la distribuzione (evidenziata nelle piante e sezioni a corredo) ed i parametri edilizi delle funzioni (legenda): in riduzione pubblici esercizi, passeggiata e spazi pubblici, in aumento la nuova funzione servizi alla nave con i parcheggi pertinenziali dei servizi alla nave.
- Tav. 7.3 ipotesi progettuali – planivolumetrico opzione 0: inserimento della nuova Torre Piloti, di una nuova banchina intermedia parallela alla linea di terra ed al molo sud e di nuovi pennelli per i posti barca all'interno della darsena
- Tav. 7.4 ipotesi progettuali – planivolumetrico opzione 1: inserimento della nuova Torre Piloti, di una nuova banchina intermedia parallela alla linea di terra ed al molo sud e di nuovi pennelli per i posti barca all'interno della darsena
- Tav 7.5 ipotesi progettuali – vista prospettica: nuova tavola con vista prospettica della nuova Torre da nord-ovest

GENOVA MORE THAN THIS
Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti |
Via di Francia 1- Matitone 14^piano | 16149 Genova |
Tel. 01055 77139 - 73201 - Fax 0105577144 direzioneurbanisticasue@comune.genova.it

- Tav 8.1 Parametri ambientali – Energie rinnovabili prescrizioni: i parametri sono invariati, le modifiche apportate relativamente all'area di localizzazione della Torre Piloti
- Tav 8.2 Parametri ambientali – materiali: i parametri sono invariati, le modifiche apportate relativamente alla localizzazione della Torre
- Tav 8.3 Parametri ambientali – verde e acqua prescrizioni: i parametri sono invariati, le modifiche apportate relativamente all'area di localizzazione della Torre Piloti

Compatibilità delle modifiche proposte alla pianificazione strategica comunale

Tutto ciò premesso e considerato, con particolare riferimento alla portata ricognitoria degli atti programmatori, nello specifico Accordo di Programma e Progetto Unitario, nelle more della definizione di adeguati atti pianificatori da parte di Autorità Portuale e/o di Intesa interistituzionale tra gli Enti interessati, si rappresenta quanto segue.

Sotto l'aspetto urbanistico la localizzazione della Torre Piloti è prevista in ambito portuale a "prevalente funzione urbana" cosi come definito nel Piano Regolatore Portuale vigente (2001) ove operano "*esclusivamente le previsioni dello strumento urbanistico comunale*". La modifica di Autorità Portuale alla pianificazione comunale propone, in estrema sintesi, l'inserimento nel Progetto Unitario della Darsena Nautica, della funzione portuale di "servizio alla nave" strategica per lo sviluppo e la sicurezza del porto di Genova, ma anche a forte valenza simbolica, dopo la tragedia del crollo della precedente Torre sita in allora, sul Molo Giano, all'estremità sud dei bacini delle Riparazioni Navali.

L'inserimento di tale funzione e la realizzazione della Torre, secondo la proposta, è autosufficiente dal punto di vista delle necessarie dotazioni urbanistico-edilizie, e determina, con parziali redistribuzioni delle funzioni negli altri comparti, la diminuzione delle superfici di alcune funzioni e di conseguenza dei servizi necessari.

E' previsto infatti la diminuzione della quota di posti auto privati a servizio dei posti barca, in quanto questi ultimi sono in contrazione in ragione del previsto specchio acqueo dedicato alle "pilotine".

Secondo quanto delineato da Autorità Portuale le modifiche proposte **non pregiudicano la funzione urbana** all'intero ambito, che rimane come destinazione prevalente all'interno del Progetto Unitario e, anche se non prevista, e sono in linea con gli obiettivi strategici del PUC vigente, esplicitati nel Documento degli Obiettivi al Tema A dello "Sviluppo economico e delle infrastrutture" al punto 3 "Incremento della competitività del porto di Genova a livello Europeo".

Nondimeno pare opportuno che alcuni parametri edilizi prescritti nel Progetto Unitario, quali distanze, continuità dei percorsi interni, ricerca di risorse che possano produrre energia rinnovabile ed un microclima adeguato, parcheggi ed accessibilità, vengano ancora richiamati e confermati.

Pertanto l'inserimento della Torre e la conseguente introduzione della funzione "servizio portuale alle navi", pur non essendo conforme allo strumento urbanistico comunale, non contrasta con le scelte strategiche poste alla base della pianificazione comunale.

GENOVA MORE THAN THIS
Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti |
Via di Francia 1- Matitone 14^piano | 16149 Genova |
Tel. 01055 77139 - 73201 - Fax 0105577144 direzioneurbanisticasue@comune.genova.it

Considerazioni finali

Con riferimento a quanto sopra descritto ed in particolare rilevato che la presenza della nuova torre piloti non comporta interdizioni alla pubblica fruibilità della nuova Darsena Nautica, non essendo previsti "varchi" doganali/portuali o altre limitazioni connesse alla nuova funzione e che le modifiche proposte non pregiudicano la funzione urbana all'intero settore, anche se non previste dal Piano, è compatibile con gli obiettivi strategici del PUC e con gli atti di pianificazione vigenti sull'area.

Infatti secondo il PUC vigente, il porto resta il principale motore economico della città e tuttora rappresenta il fattore determinante di valorizzazione della situazione geografica di Genova, al tempo stesso strategica per la posizione rispetto al Mediterraneo e all'Europa. Inoltre la nuova funzione "servizio portuale alle navi" inserita in ambito urbano dedicato alla diportistica e, periodicamente, ad esposizioni nautiche, è compatibile con le funzioni attualmente previste.

Inoltre la nuova Torri Piloti già inserita nel progetto "Blueprint per Genova" *[…] …… in corrispondenza dell'estremità del molo di sottoflutto all'ingresso del porto. […] La nuova Torre dei Piloti – su progetto di Piano – sarà collocata nell'area della Fiera. […] Inoltre questo nuovo grande disegno avrà un importante simbolo, la nuova Torre Piloti che come una ideale vedetta vigilerà, salutando quanti entreranno o usciranno dal nostro porto […]*[1], in via anticipata rispetto al suo recepimento nell'ambito del PRP e negli atti di pianificazione attuativa del Comune, conferma l'accertata autonomia dello sviluppo del progetto Blueprint sulla aree comunali rispetto alla tempistica delle rimanenti porzioni ricadenti in area demaniale marittima, di cui alla richiamata DGC 16/2016.

A fronte di ciò non si può che auspicare un prossimo sviluppo, sotto il profilo tecnico ed amministrativo, del PRP al fine di addivenire ad un complessivo e coerente coordinamento delle strategie della programmazione territoriale ed urbanistica di città e porto, anche individuando un corretto e conveniente uso urbano, o promiscuo urbano e portuale, di alcune aree del demanio portuale. A tal fine è necessario che Piano Urbanistico Comunale ed al Piano Regolatore Portuale ritrovino ambiti di coerenza reciproca, pur mantenendo salda l'autonomia degli Enti competenti di riferimento. Per dare concreta attuazione a questo obiettivo gli strumenti generali possono individuare ambiti ed obiettivi di comuni, demandando a determinate intese o accordi programmatici le soluzioni operative maggiormente confacenti alle varie situazioni. Così si è operato nel caso di specie, seppur in un quadro di parziale disallineamento tra PRP e PUC.

Ciò premesso, è utile evidenziare che solo l'approvazione dell'opera di pubblica utilità, attraverso l'intesa Stato-Regione, produrrà i necessari effetti di variante urbanistica. Nondimeno potrebbe essere altrettanto utile che, a monte dell'approvazione dell'opera pubblica, la Civica Amministrazione si esprimesse positivamente anche ai sensi della legge 28 gennaio 1994 n. 84, come modificata dal Dlgs n. 169 del 4 agosto 2016, per il raggiungimento della prescritta intesa.

Inoltre pare opportuno rilevare che, con riferimento alla Relazione di ottemperanza al parere motivato DGR 1280 del 26/10/2012 - Seduta del CTVAS del 26/10/2015 (VAS del PUC di Genova), in cui viene evidenziato che "*si ritiene che in questa fase le criticità sopra rilevate e in generale gli aspetti non risolti del piano possano essere affrontati e gestiti nella fase di attuazione del PUC a condizione che: omissis l'attuazione dei distretti e degli ambiti con disciplina urbanistica speciale è soggetta*

[1] Renzo Piano Building Workshop - Renzo Piano Foundation "Un Blueprint per Genova: da Porta Siberia a Punta Vagno" Settembre 2015 (pagg. 6, 8, 9).

GENOVA MORE THAN THIS
Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti |
Via di Francia 1- Matitone 14^piano | 16149 Genova |
Tel. 01055 77139 - 73201 - Fax 0105577144 direzioneurbanisticasue@comune.genova.it

ai disposti della LR 32/2012 e ssmmii" e vista la particolarità della modifica urbanistica proposta, considerata la prevalenza di opere di natura progettuale per finalità ed in ambito portuale rispetto ai contenuti pianificatori e/o programmatici, è necessario che gli Enti competenti si esprimano sull'applicazione, o sull'esclusione, del caso in esame dalla Legge regionale 10 agosto 2012, n. 32 "*Disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica (VAS) e modifiche alla legge regionale 30 dicembre 1998, n. 38 (Disciplina della valutazione di impatto ambientale)*."

Infine si evidenzia che, al fine del recepimento nella pianificazione comunale del procedimento di Intesa Stato Regione per l'approvazione della nuova Torre Piloti del Porto di Genova, è necessario variare alcuni elaborati del Progetto Unitario, come sopra descritto e inserire nelle Norme di Congruenza, relativamente al Distretto N. 20 "Fiera – Kennedy" Funzioni ammesse Principali e Complementari il riferimento al PU come modificato dall'Intesa Stato Regione.

Genova, 28 Ottobre 2016

Il Funzionario Tecnico
arch. Maurizio Sinigaglia

COMUNE DI GENOVA · DIREZIONE URBANISTICA, SUE e GRANDI PROGETTI

Il Funzionario Tecnico
arch. Nicoletta Poleggi

GENOVA
MORE THAN THIS

Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti |
Via di Francia 1- Matitone 14^piano | 16149 Genova |
Tel. 01055 77139 - 73201 - Fax 0105577144 direzioneurbanisticasue@comune.genova.it

COMUNE DI GENOVA

E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE 118 0 0 N. 2016-DL-334 DEL 31/10/2016 AD OGGETTO: PROCEDIMENTO D'INTESA STATO-REGIONE AI SENSI DELL'ART. 81, COMMA 3, DEL D.P.R. 617/1977 COSÌ COME MODIFICATO DAL REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE APPROVATO CON SUCCESSIVO D.P.R. N. 383/1994 S.M. E I. – COSTRUZIONE DELLA NUOVA TORRE PILOTI DEL PORTO DI GENOVA. PARERE DEL COMUNE DI GENOVA

PARERE TECNICO (Art 49 c. 1 D.Lgs. 267/2000)
Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento

31/10/2016

Il Direttore
Arch. Silvia Capurro

Documento Firmato Digitalmente

COMUNE DI GENOVA

E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE 118 0 0 N. 2016-DL-334 DEL 31/10/2016 AD OGGETTO: PROCEDIMENTO D'INTESA STATO-REGIONE AI SENSI DELL'ART. 81, COMMA 3, DEL D.P.R. 617/1977 COSÌ COME MODIFICATO DAL REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE APPROVATO CON SUCCESSIVO D.P.R. N. 383/1994 S.M. E I. – COSTRUZIONE DELLA NUOVA TORRE PILOTI DEL PORTO DI GENOVA. PARERE DEL COMUNE DI GENOVA

PARERE DI LEGITTIMITA' DEL SEGRETARIO GENERALE **(Ordinanza Sindaco n. 368 del 2.12.2013)**
Si esprime parere favorevole in ordine alla legittimità del presente provvedimento

02/11/2016

Il Segretario Generale
[Dott. Pietro Paolo Mileti]

Documento Firmato Digitalmente