



STUDIO CANEPA ASSOCIATI

STUDIO di ARCHITETTURA arch. Fabio NONIS

ESSELUNGA S.P.A.

VIA VITTOR PISANI 20 – 20124 MILANO -
C.F.: 01255720169 - P.I.: 04916380159

EDIFICIO EX COGNETEX

VIA HERMADA N° 8 – SESTRI PONENTE

PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO

- SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. –
CONFORME AL P.U.C. VEGENTE
PER LA REALIZZAZIONE

DI

**NUOVA GSV DI GENERI ALIMENTARI
CON AREE ACCESSORIE E PERTINENZIALI
OLTRE**

**AD OPERE DI SISTEMAZIONE IDRAULICA DEL
T. CHIARAVAGNA (NUOVO ARGINE DX.),
PARCHEGGIO E VERDE PUBBLICO**

RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE

Rev. 001 al 01.09.2022

GENNAIO 2022

ing. Giovanni Canepa - arch. Maurizio Canepa - ing. Giovanni G. Canepa
Via Domenico Fiasella 16/22 - 16121 Genova- Tel./Fax. 010.561.227 / 010.585.064
web: www.studiocanepa.com - e-mail: associati@studiocanepa.it –
Codice Fiscale e Partita IVA 03783800109

20143 MILANO – Via E. Schievano, 12 – tel. 02.89181311 (r.a.) – fax 02.89159211
e-mail: nonisarch@nonisarch.it - www.nonisarch.it



MAU C O I O 4 S C R E L D A R C O O I B



PREMESSA

E' fuor di dubbio che l'allegato progetto costituisca occasione unica per vedere completato il lento processo di riqualificazione "formale e funzionale" dell'area di Calcinara (verso mare) ovvero portare a compimento gli interventi edificatori in conformità alle previsioni urbanistiche vigenti.

Questo a conclusione della trasformazione urbanistico ed infrastrutturale iniziata nel 1980 e ferma al 2012 che vede proprio nel lotto EX CONGETEX l'ultimo "tassello" mancante. A completamento di questo *integrale restyling* si inserisce l'allegato progetto che muove da un lato, dalla precisa volontà della Società proponente di insediarsi con una nuova GSV oltre a spazi accessori-pertinenziali compreso esercizio di somministrazione (BAR) e dall'altro dare quindi attuazione alle previsioni di pianificazione urbanistica sancite dal P.U.C. vigente. Potrà essere questa l'occasione, inoltre per vedere realizzato un **nuovo parcheggio destinato o vincolato all'uso pubblico** e quindi a servizio degli abitanti di Sestri P. e completate - per quanto di competenza - **le opere di sistemazione idraulica** dell'asta terminale del T. Chiaravagna con il rifacimento dell'argine in sponda dx. compresa viabilità di servizio e rampa di accesso in alveo per i futuri interventi di manutenzione programmati.

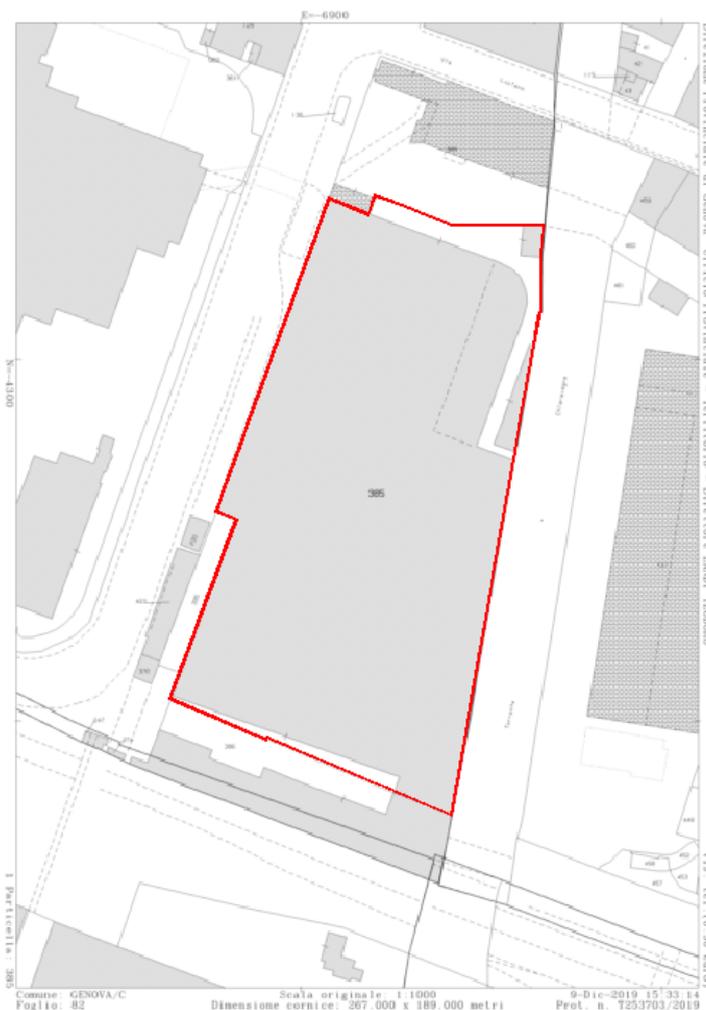
- FINALITÀ DEL P.U.O. -

Riprendendo quanto in premessa già evidenziato il P.U.O. in argomento si ritiene possa generare una pluralità di "*benefici*" diretti sia alla delegazione di Sestri Ponente che più in generale alla città.

- a) - completare la riqualificazione "formale e funzionale" di Calcinara procedendo alla sostituzione di un edificio dismesso che pur mantenuto in efficienza e decoro dalla proprietà, costituisce comunque un "buco" nel tessuto edificato circostante;
- b) - contribuire a rivitalizzare l'edilizia genovese - oggi stagnante - con un importante intervento per il quale è stato stimato un costo realizzativo pari a ~ 20 mil.€;
- c) - dotare il "cuore" di Sestri P., che oggi ne è sprovvisto, di un nuovo parcheggio di uso pubblico per ~ 145 p.a. ubicato a meno di 200 mt. dalla Via Sestri che può sicuramente agevolare/aumentare la frequentazione (non locale) del tessuto commerciale presente nella via medesima;
- e) - contribuire in modo significativo al completamento dei previsti interventi di messa in sicurezza idraulica del T. Chiaravagna grazie alla realizzazione del nuovo argine in sponda dx per un tratto di ~ 170 mt. nonchè della viabilità necessaria a garantire un agevole accesso in alveo per gli interventi di futura manutenzione;
- f) - contribuire allo sviluppo occupazionale della città generando nuovi posti di lavoro per ~ 120 unità oltre a tutto l'indotto che dall'attività deriva;

IDENTIFICAZIONE CATASTALE E PROPRIETA'

L'edificio oggetto di intervento (integrale demolizione) e sue aree pertinenziali esterne ovvero il lotto di intervento risulta essere il complesso immobiliare usualmente denominato *EX COGNETEX* (già ORLANDI S.P.A.) in Via Hermada 8 - Via Albareto a Sestri Ponente con passo carraio n° 25939/2019 su Via Marsiglia 4.



- STRALCIO CATASTALE -

Tale compendio risulta catastalmente identificato:

FABBRICATO ESISTENTE:

- *CATASTO TERRENI* di Genova Sez. 3 – Foglio n° 82 – Part. N° 385;
- *CATASTO FABBRICATI* di Genova Sez. SEP – Foglio n° 57 – part n° 691 sub. 1;

FABBRICATO DEMOLITO:

- *CATASTO FABBRICATI* di Genova Sez. SEP – Foglio n° 57 – part n° 692 sub. 1;

- **SUPERFICIE DEL LOTTO - CATASTALE**

MQ.: 11.314 ~

- **SUPERFICIE DEL LOTTO - A RILIEVO**

MQ.: 11.365 ~

ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -

- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -

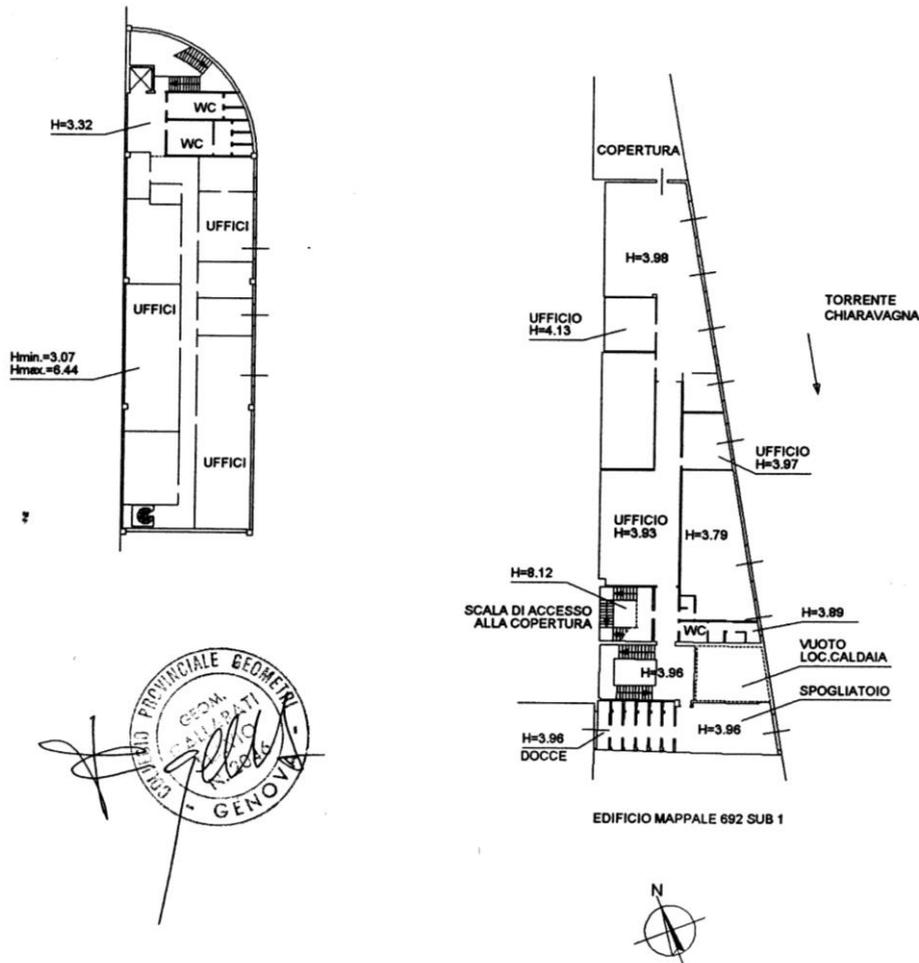


Agenzia del Territorio
CATASTO FABBRICATI
Ufficio Provinciale di
Genova

Dichiarazione protocollo n. _____ del _____	
Planimetria di u.i.u. in Comune di Genova - Pegli/voltri	
Via Hermada _____ civ. 8	
Identificativi Catastali:	Compilata da:
Sezione: SEP	Gallarati Flavio Alberto
Foglio: 57	Iscritto all'albo:
Particella: 691	Geometri
Subalterno: 1	Prov. Genova N. 2046

Scheda n. 2 Scala 1: 500

PIANO PRIMO



- STRALCIO CATASTO FABBRICATI - P. PRIMO -

ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -



STUDIO CANEPA ASSOCIATI

STUDIO di ARCHITETTURA

arch. Fabio NONIS

Area e manufatti sono stati acquistati da IMMOBILIARE DI LEVANTE S.R.L. con sede in 50132 Firenze, Viale Mazzini n° 40, con Atto Notaio P. Biglia di Saronno del 28.06.2010 – rep. n° 33324 – racc. n° 23444 registrato a Genova il 30.6.2010 al n° 1603/17. Successivamente con ATTO DI FUSIONE PER INCORPORAZIONE del 21 marzo 2019 repertorio numero 14952/7990 ai rogiti Notaio Carlo Marchetti di Milano la Società è stata incorporata in **ESSELUNGA S.P.A.** con sede legale in Milano, Via Vittor Pisani, n. 20, C.F. e numero di iscrizione al Registro delle Imprese di Milano 01255720169 - Numero iscrizione al R.E.A. presso la C.C.I.A.A. di Milano 1063068, partita IVA 04916380159.

STUDIO NOTARILE MARCHETTI
VIA AGNELLO, 18 - 20121 MILANO

PROF. PIERGAETANO MARCHETTI
DOTT. RENATA MARIELLA - NOTAIO
PROF. CARLO MARCHETTI - NOTAIO
DOTT. CARLOTTA MARCHETTI - NOTAIO
DOTT. ANDREA DE COSTA - NOTAIO

TELEFONO: 02.72.02.18.46 R.A.
TELEFAX: 02.86.46.32.74 - 02.72.02.26.19
e-mail: segreteria@marchettilex.it
C. F. / P. I. 04255350151

AVV. MATEO SANT'AMBROGIO
DOTT. MARTA DUZZI
DOTT. MARIA CHIARA LICENZIATO

Io sottoscritto **Carlo Marchetti**, notaio in Milano, iscritto al Collegio Notarile di Milano,

certifico

che in data 21 marzo 2019 con atto n. 14.952/7990 di mio rep. (in corso di registrazione), la società a responsabilità limitata con unico socio "Immobiliare di Levante S.r.l.", ("Immobiliare di Levante"), si è fusa per incorporazione nella società per azioni con unico socio "Esselunga S.p.A.", con sede legale in Milano, Via Vittor Pisani n. 20, capitale sociale euro 100.000.000,00, i.v., codice fiscale e numero di iscrizione presso il Registro delle Imprese della Camera di Commercio di Milano-Monza-Brianza-Lodi: 01255720169, iscritta al R.E.A. di Milano al n. 1063068 ("Esselunga"), con efficacia dalla data dell'ultima delle iscrizioni previste dall'art. 2504 del Codice Civile presso i competenti Registri delle Imprese.

In conseguenza della fusione Esselunga ha assunto di pieno diritto, ai sensi dell'art. 2504-bis del codice civile, tutti i beni immobili, mobili, materiali ed immateriali di Immobiliare di Levante, compreso il complesso immobiliare descritto nella scheda allegata sotto "C" al predetto atto di fusione e la partecipazione sociale, del valore nominale di Euro 10.000,00, nella società "Ganesa S.r.l.", con sede legale in Firenze, Viale Giuseppe Mazzini n. 40, codice fiscale e numero di iscrizione presso il Registro delle Imprese della Camera di Commercio di Firenze: 02431480355, iscritta al R.E.A. di Firenze al n. 650822.

Milano, 21 (ventuno) marzo 2019 (documenti annessi)

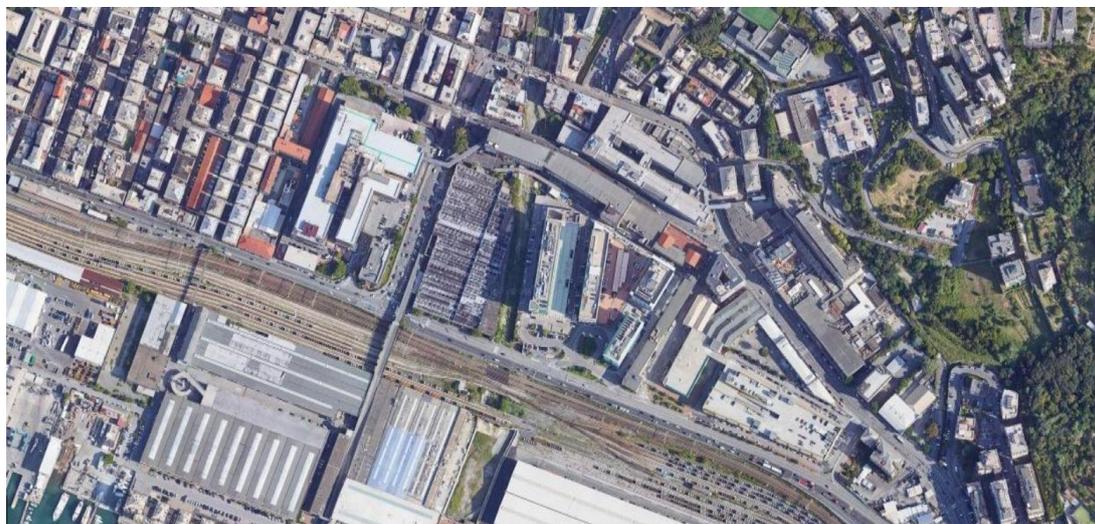


- CERTIFICAZIONE ATTO DI FUSIONE -

ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -

INQUADRAMENTO TERRITORIALE



- VISTA AEREA GENERALE -



- VISTA AEREA DI DETTAGLIO -



- VISTA AEREA DAL MARE -

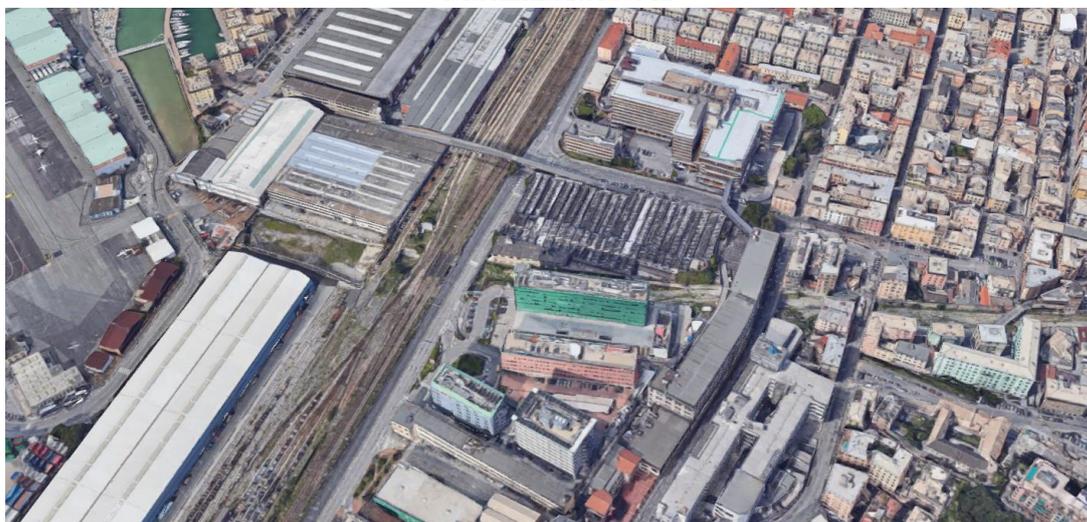
ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -

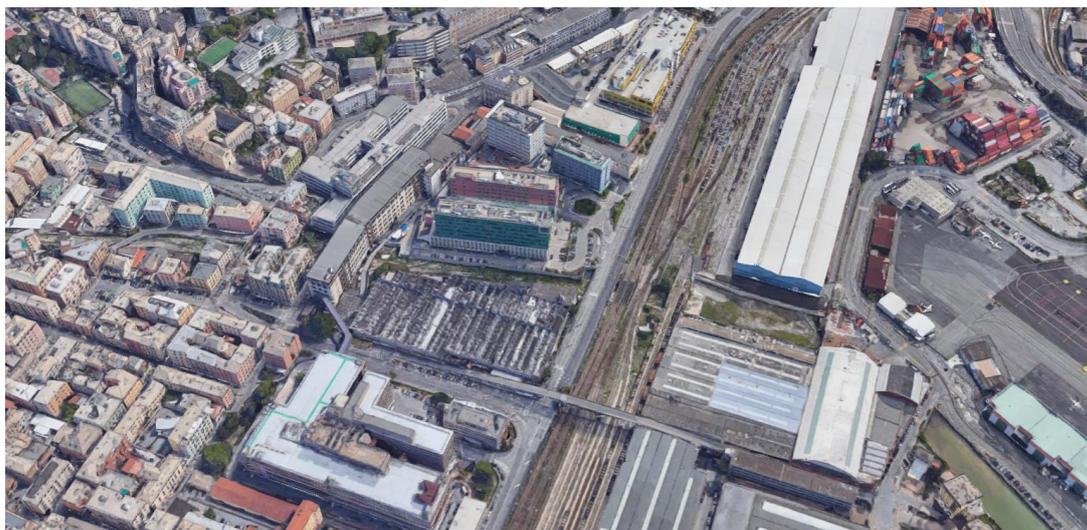
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -



- VISTA AEREA DA MONTE -



- VISTA AEREA DA LEVANTE -



- VISTA AEREA DA PONENTE -

ESSELUNGA S.P.A.

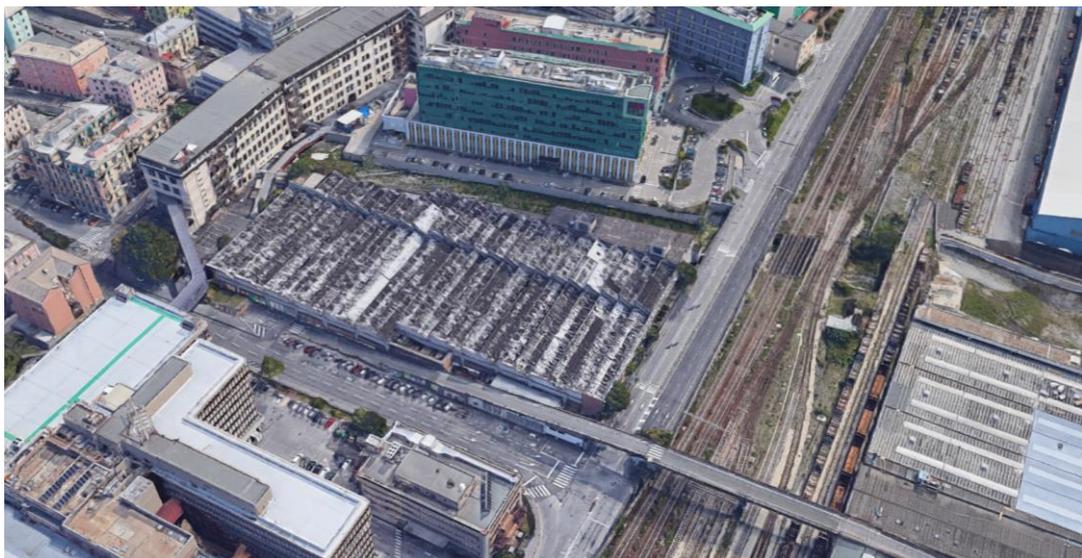
**- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -**



-VISTA DA VIA ALBARETO - IL MURO DI CONFINE VERSO LEVANTE COSTITUISCE ARGINE DEL T.CHIARAVAGNA



- VISTA DA VIA HERMADA -



- VISTA AEREA DA VIA PUCCINI -

ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -

- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -

CENNI STORICI SU "CALCINARA" ED "EX COGNETEX"

- **CALCINARA** - Il tessuto urbano nel quale il fabbricato si inserisce è quello della storica "circostrizione" dell'area urbana genovese, compresa nella fascia periferica del medio Ponente. *Sotto il profilo storico-urbanistico siamo ai margini orientali di Sestri P. in un'area - quella del bacino inferiore del Chiaravagna e del Ruscarolo - storicamente descritta sotto il toponimo di Calcinarà che riveste una particolare importanza nei rapporti con la struttura urbana del quartiere medesimo. La pianta di Sestri infatti è basata su uno schema lineare ad andamento litoraneo che ha potuto svilupparsi nella piana ricompresa tra il Cantarena (ad ovest) ed il Chiaravagna (ad est) per fronti successivi, corrispondenti al progressivo avanzamento della linea costiera. Tale fenomeno, che in origine si motiva dalla natura quaternaria della piattaforma pedemontana di Sestri, trova puntuale riscontro in sede storica: l'interramento dovuto agli apporti sia del Chiaravagna e del Ruscarolo da monte, sia delle correnti marine da ponente, è documentabile anche in epoche relativamente recenti attraverso la serie cartografica storica. Lo schema così definito e ben delimitato a levante, oltreché dalla confluenza dei rivi Chiaravagna e Ruscarolo, dalla propaggine montuosa di Castiglione, contrafforte occidentale della dorsale degli Erzelli che a sua volta termina a mare ben più ad Est con il capo di Sant'Andrea. Il colle di Castiglione, antico presidio fortificato a difesa della città (come rivela il toponimo) è sede dal XVII del complesso agostiniano di San Nicolò da Tolentino, oltre a segnare il limite orientale della piana, tradizionalmente rappresenta quello che in molti centri delle riviere è il varco o punto di accesso: (...) è questo il punto dove si arriva ad abbracciare con uno sguardo la città ormai a portata di mano; (...). Nella convulsa, disordinata trasformazione che ha segnato in pochi decenni il passaggio dall'antico all'attuale paesaggio, dunque, sopravvivono deboli e sporadiche le tracce cui può legarsi l'evocazione dello scenario pre-industriale di Sestri in questa sua estrema parte orientale.(...). La parte piana verso il mare - "calcinara" oggi come allora - deve il nome all'antica vocazione produttiva, legata a quelle attività estrattive e manifatturiere che erano relegate ai margini della città proprio perchè "sporche" ed inquinanti. Nel secondo Ottocento l'insediamento dei cantieri Odero, dello stabilimento Piaggio delle ferriere Reggio (poi ILVA) e Koerting, con i cantieri Ansaldo a ponente, segnano l'avvio dell'industrializzazione di Sestri. Ma è verso l'inizio del Secolo (scorso) che si registra un salto di qualità: Attilio Odero fonda la San Giorgio, società anonima per la costruzione di automobili terrestri e marittime (1905), che, forte anche dello stabilimento di Pistoia, verso il 1910 abbandona la produzione di automobili per indirizzarsi verso i settori nei quali consoliderà la propria prestigiosa tradizione produttiva: meccanica di precisione per impieghi civili e militari (dall'ottica ai servizi ausiliari di bordo, ai sistemi di puntamento per artiglieria, etc.). Il 1905 è l'anno di costruzione - ad opera di Gino Coppedè - della sede degli uffici ... comunemente nota come Palazzina Coppedè.*



- LA PALAZZINA COPPEDÈ COME SI PRESENTAVA NEL 1985-87 ANNI DELLA INTEGRALE RISTRUTTURAZIONE -

La guerra è l'occasione per un ulteriore sviluppo e per un rafforzamento delle posizioni di San Giorgio e Piaggio (quest'ultima, che nel 1901 ha aperto lo stabilimento di Finale (SV), è dedita alla produzione di scafi e velivoli bellici) e vede la nascita di un terzo protagonista di rilievo, ad opera di Ansaldo: lo stabilimento Aeronautico (1917). Con questo episodio si completa l'urbanizzazione di Calcinara: l'Aeronautico va a colmare il vuoto del "deserto" tra la San Giorgio (Via della Marina oggi Montecchi) e Via Calcinara (oggi Buccari). Senza entrare nei dettagli di una vicenda, invero assai intricata di riconversioni ed avvicendamenti, che vede nel 1937 il passaggio dell'Aeronautico alla San Giorgio e quindi, nel 1949 la fondazione dell' ASGEN (con la fusione dei settori elettronici di San Giorgio ed Ansaldo Campi) e che approda infine nel 1969 alla costituzione di ELSAG (mentre il "tessile" resta alla Savio), preme qui rilevare che le trasformazioni furono di ritmo tale, particolarmente nel periodo a cavallo della seconda guerra mondiale, da rendere veramente ardue seguirne nel dettaglio le varie fasi.

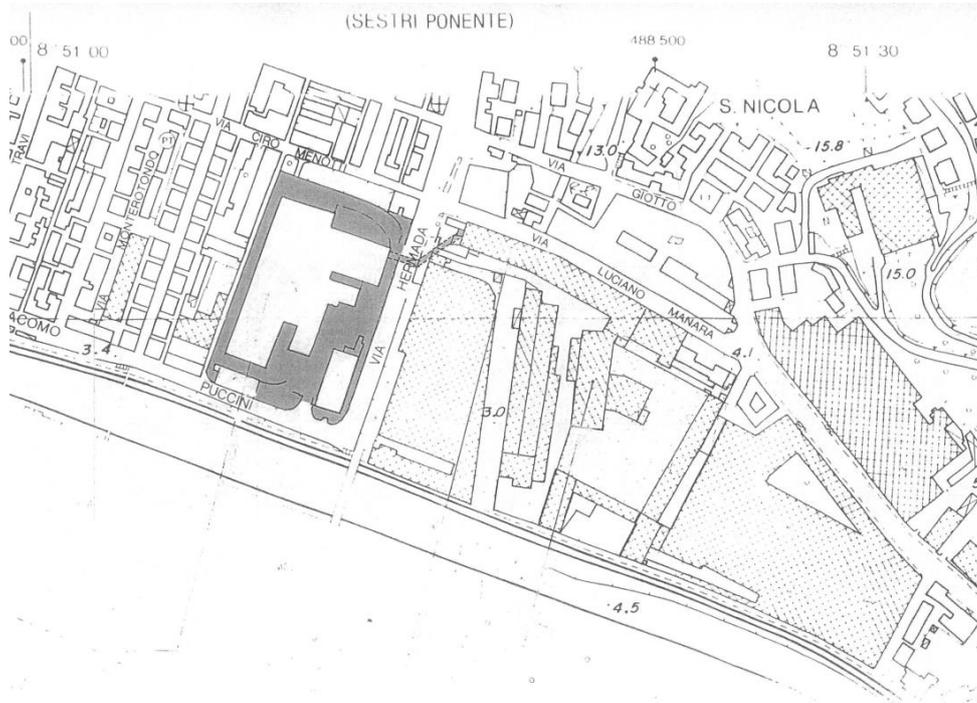
Informazioni estratte da "VALUTAZIONE PATRIMONIALE" redatta a cura del Prof. Arch. Paolo Cevini - Ing. Giovanni Canepa - Ingg. Andrea Mor e Angelo Sibilla anno 1990.

ESSELUNGA S.P.A.

**- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -**



La STORIA PIÙ RECENTE vede per l'area di "Calcinara" una radicale trasformazione non solo urbanistica ed infrastrutturale ma anche e soprattutto edilizia con la pressochè completa sostituzione degli edifici e delle funzioni ormai divenute obsolete che la caratterizzavano.



- L'AREA DI CALCINARA COSÌ COME SI PRESENTAVA ALL'INIZIO DEGLI ANNI '90 -



-VISTA AEREA "STORICA" DELL'AREA DI CALCINARA COSÌ COME SI PRESENTAVA ALL'INIZIO DEGLI ANNI '90

ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -

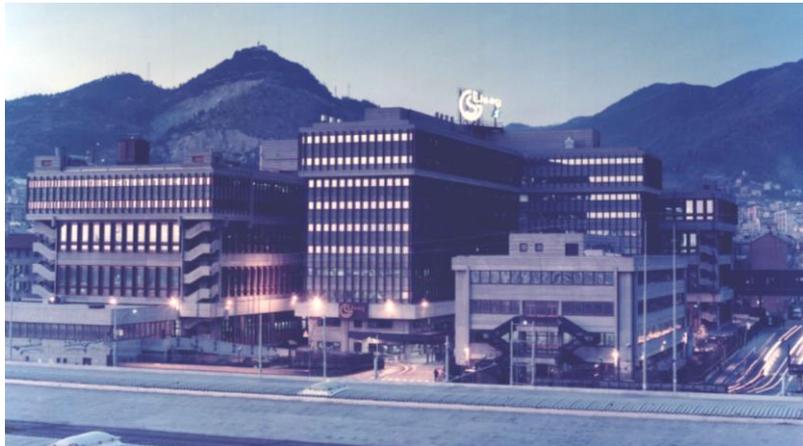
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -



- DETTAGLIO DELL'AREA DI CALCINARA - VISTA AEREA DA MARE - STORICA -

Com'è rilevabile dalle immagini precedenti all'inizio del **1990** l'unico "complesso" di considerevoli dimensioni grazie al quale è stato dato corso alla trasformazione dell'area risulta essere quello dell'ELSAG di Via Puccini. ●

Articolato su nove piani fuori terra (oltre ad uno interrato) ed in diversi fabbricati a destinazione direzionale, laboratori di produzione, tecnologica e servizi si sviluppa su una superficie utile di ~ 61.500 mq.. Edificato tra il 1974 ed il 1982 è oggi in perfetta efficienza.



- VISTA PANORAMICA DI ELSAG ALL'INIZIO DEGLI ANNI '90 -

Nel giugno del **1988** sempre da ELSAG (con ESACONTROL) viene completato un importante intervento di "*Ristrutturazione per Adeguamento Funzionale*" del fabbricato che ancora oggi esiste su Via Manara e che viene collegato proprio al "complesso" principale di Via Puccini grazie alla realizzazione di una passerella in carpenteria metallica che garantisce non solo il transito pedonale ma anche quello dei muletti per il trasferimento degli apparati.

ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -

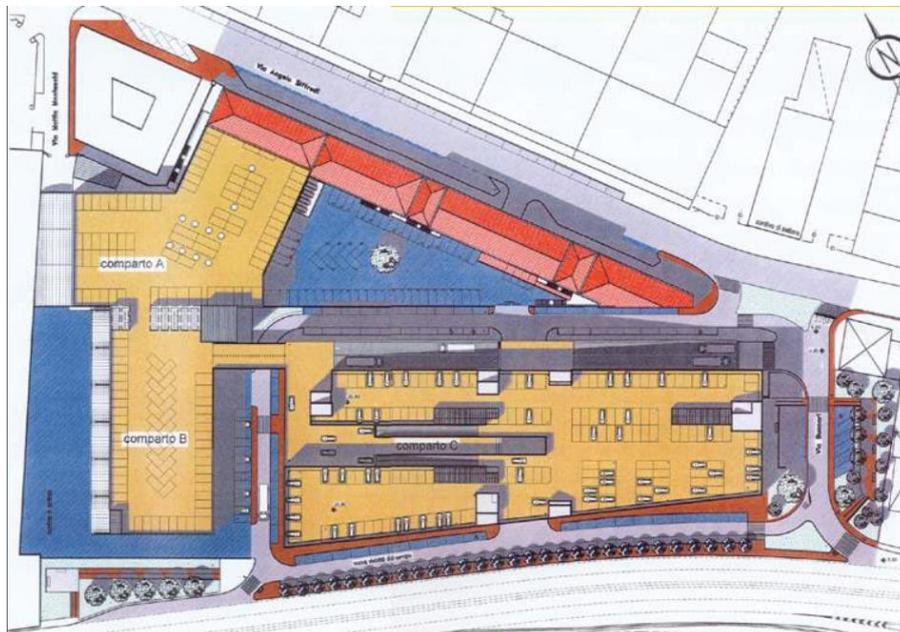
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -

Sviluppato lungo Via Manara per un fronte di ~ 150 mt. si articola su sei livelli fuori terra ● per una superficie utile stimata pari a ~ 17.500 mq.. Anche questo è ancora oggi in piena efficienza.



- VISTA PANORAMICA DEL FABBRICATO ELSAG SU VIA MANARA RISTRUTTURATO NEL 1988 -

Per la "trasformazione" più radicale dell'area bisognerà attendere il **1998** quando ESAOTE realizza, con parziale demolizione degli edifici esistenti, il "Centro di Tecnologie Avanzate" di Via Siffredi (verso levante). ●



- PLANIMETRIA GENERALE DELL'INTERVENTO ESAOTE - PROGETTO ORIGINALE -

ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -

- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -



- VISTA PANORAMICA DELL'INTERVENTO ESAOTE DA VIA ALBARETO -

Tutti gli importanti interventi descritti fino a questo punto "gravitano" ancora sulla storica viabilità costituita dall'asse di Via Siffredi, Via Giotto e Via Manara che collegando il casello autostradale con Via Hermada e Via Puccini sono purtroppo caratterizzate da un caotico e disordinato traffico. ■■■■■■■■■■

Per far fronte a tale disagio - a seguito di esproprio delle aree necessarie - (anche l'ex Cognitex ne è stata parzialmente interessata) nel **2006** il Comune inaugura la nuova viabilità a mare parallela alla ferrovia. Un tratto di strada a 4 corsie che si sviluppa per un tracciato di ~ 800 mt. e collega Via Puccini con la rotonda realizzata all'inizio di via Siffredi. Con questa anche le rampe di svincolo per autostrada ed aeroporto. La nuova strada viene intitolata al "*padre*" dell'ELSAG; l'ing. Enrico Albareto.

Nel **2009**, ABB ● inaugura la sua nuova sede produttiva e direzionale realizzata in sponda sx del Torrente Chiaravagna. Un edificio sviluppato su una superficie di ~ 15.000 mq. a pianta di geometria "rettangolare", costituita da uno zoccolo più ampio a terra destinato a magazzini e laboratori dal quale, ai piani superiori, emerge una lama più stretta destinata alle attinenti attività di ricerca, sviluppo ed uffici direzionali. Elemento caratterizzante e di riconoscimento è l' "*occhio*" rivolto al mare in aggetto rispetto al volume essenziale del fabbricato.



- VISTA NOTTURNA DELL'EDIFICIO ABB DA VIA ALBARETO -

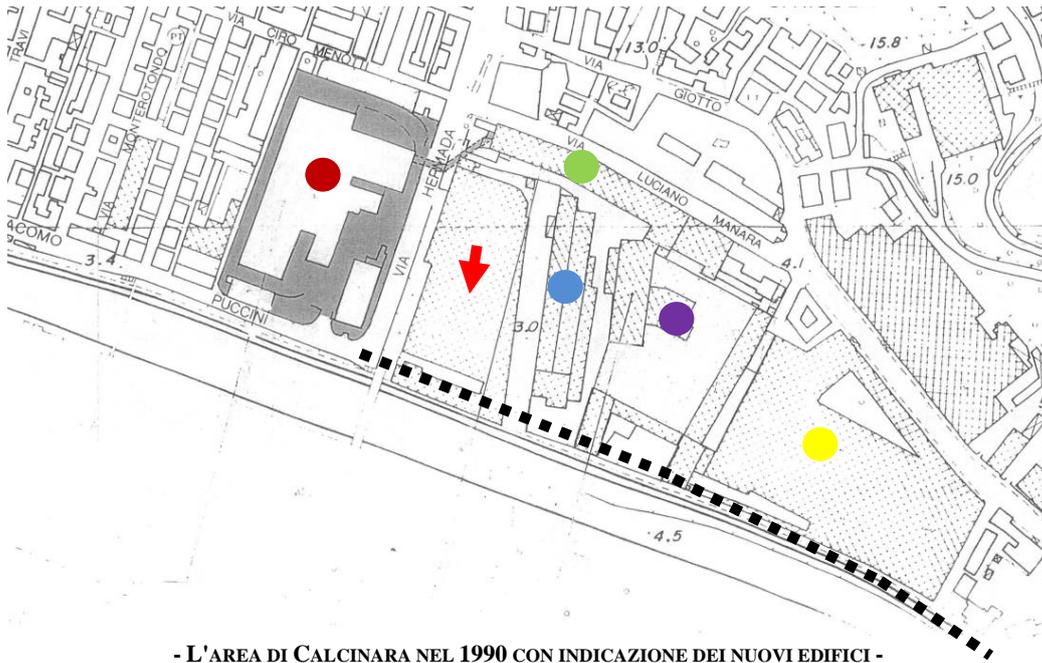
ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -

- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -



Tra il **2011** ed il **2012** viene reso invece operativo il nuovo complesso pluri-funzioni realizzato nelle aree residuali ricomprese tra ABB ed ESAOTE (Via Montecchi). TENOVA (Gruppo Techint) insedia i suoi uffici direzionali nel fabbricato parallelo ad ABB verso levante. Nella piastra "basamentale" comune, aprono UNIEURO e TOY'S, la TORRE SAN GIORGIO viene occupata da nuovi uffici (proprietà e/o locazioni diverse) e BEST WESTERN apre l'albergo. ● Al piano fondi tutti i parcheggi destinati alle diverse funzioni insediate.



- L'AREA DI CALCINARA NEL 1990 CON INDICAZIONE DEI NUOVI EDIFICI -



- VISTA AEREA ATTUALI CON NUOVI FABBRICATI E VIA ALBARETO -

ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -

- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -

In questo generale contesto "*rinnovato*" si inserisce il fabbricato oggetto di intervento che, com'è facilmente e possibile comprendere la sede della ex Cognetex risulta ormai l'ultima di una lunga operazione di trasformazione che dura ormai da trent'anni.

- **EX COGNETEX** già ORLANDI S.P.A. - L'edificio oggetto di intervento, ormai da decenni in stato di totale abbandono, era la sede produttiva genovese del noto "marchio", leader indiscusso del mercato meccanotessile mondiale.

Il fabbricato è stato realizzato in due fasi successive:

- *la prima edificazione (C.E. n° 1365 del 6.11.1959) – ovvero quella relativa alla parte allineata tra la ferrovia ed il Chiaravagna – si sviluppa su un corpo di fabbrica monopiano con una porzione di uffici realizzati al P. Primo e prospicienti il Torrente;*
- *la seconda edificazione (C.E. n° 0261 del 5.04.1961) – ovvero quella che rispecchia la configurazione attuale dei luoghi – si sviluppa sempre su un corpo di fabbrica monopiano ed anche in questo caso con una porzione di uffici realizzati al P. Primo e prospicienti il Torrente.*

Originariamente, si estendeva fino al limite della linea ferroviaria Genova-XX Miglia. A seguito della Convenzione Attuativa a suo tempo sottoscritta con il Comune di Genova (con cessione) detta porzione è stata demolita per consentire la realizzazione della nuova Via Albareto inaugurata nel 2006 e precisamente nel tratto di raccordo con Via Puccini e Via Hermada.



-L'EDIFICIO EX COGNETEX PRIMA E DOPO IL TAGLIO DI VIA ALBARETO -

Il fabbricato - che poi corrisponde al lotto di intervento - risulta oggi delimitato da limiti "fisici" ben delineati:

- A MONTE: dalla viabilità interna a servizio del fabbricato di Via Manara in proprietà a LEONARDO G.S. S.P.A.;
- A MARE: dalla Via Albareto;
- A LEVANTE: dal Torrente Chiaravagna considerando il fatto che l'argine in sponda dx altro non è se non il muro perimetrale dell'edificio medesimo;



- IL PROSPETTO DI LEVANTE DEL FABBRICATO CHE COSTITUISCE ARGINE DEL T. CHIARAVAGNA -

- A PONENTE: da Via Hermada e Via Marsiglia fatto salvo un modesto tratto (verso mare) ovvero il mapp. 395 che catastalmente viene definito come "relitto di strada" pubblica.

L'edificio nel suo complesso non presenta peculiari valenze di tipo architettonico se non quelle caratteristiche – *per tipologia e tecnica costruttiva* – degli anni in cui è stato edificato. L'ossatura portante risulta realizzata in c.a. eseguito in opera mentre per i tamponamenti perimetrali è stata utilizzata la muratura tradizionale con superfici intonacate e/o rivestite in "mattoncini" a vista.

Al Piano Terra erano installate tutte le attrezzature ed i macchinari necessari al processo produttivo (aghi e componentistica per telai impiegati nel campo tessile) oltre ad alcuni locali tecnologici ubicati in fregio al Chiaravagna.

Al Piano Primo erano invece concentrate le attività amministrative ed i servizi con spogliatoi per il personale.

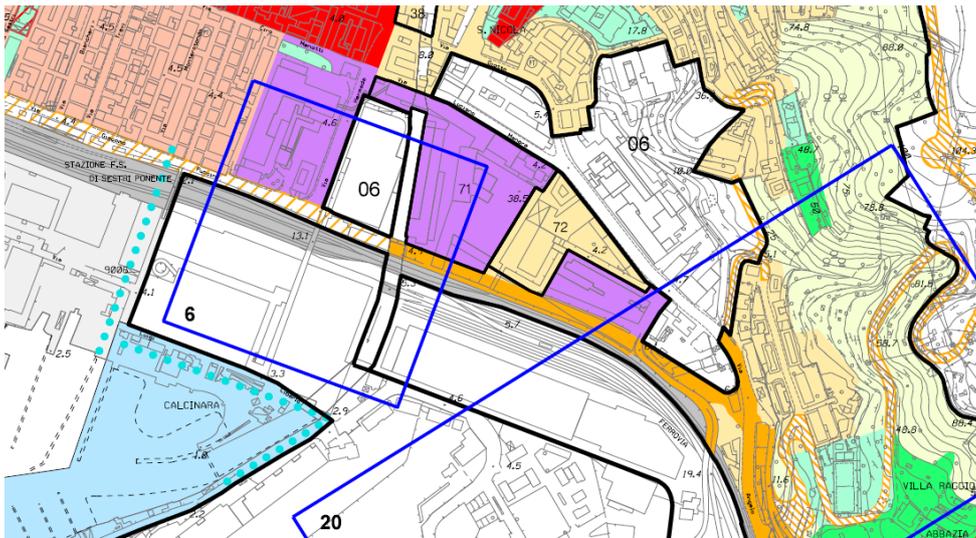
Come già evidenziato in precedenza, a seguito del "taglio" di Via Albareto il manufatto è stato "mutilato" della sua porzione verso la ferrovia.

La Superficie Agibile originale pari a mq. 12.550~ (ante 2006) è stata quindi ridotta all'attuale pari a mq. 11.250~ ovvero con un decremento pari a ~ 1.300 mq..

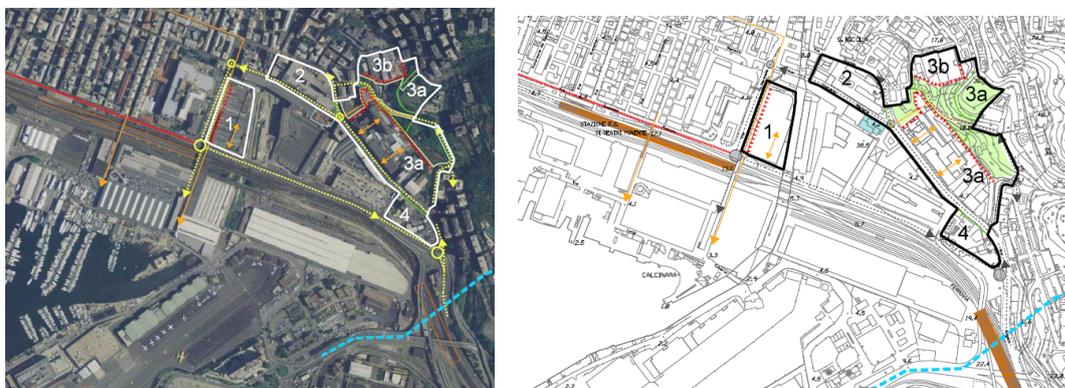
Trattandosi di un lotto di intervento unitario ed ultimo rimasto, perfettamente delimitato ove la superficie disponibile risulta essere completamente saturata dall'edificio, sotto il profilo paesaggistico non si rilevano peculiarità e/o emergenze architettoniche. Non si rileva inoltre la presenza di specie arboree di nessuna importanza: solo vegetazione spontanea ed infestante.

INQUADRAMENTO URBANISTICO E NORMATIVO

1) - Il **P.U.C.** della Città **vigente** dal 03.12.2015 - DD n° 2015/118.0.0/18 perimetra area e manufatto interessati dall'intervento proposto entro il SETTORE 1 del DISTRETTO DI TRASFORMAZIONE N° 06 - Nuova Sestri Ponente.



- STRALCIO PUC Tav. 36 - ASSETTO URBANISTICO -



- STRALCIO PUC TAVOLE DISTRETTO 06 -

Relativamente al SETTORE 1 le tavole allegate alla scheda del DISTRETTO 06 indicano alcune prestazioni di pianificazione che dovranno essere rispettate in fase di redazione del progetto e delle quali è data chiara evidenza. Detti requisiti prestazionali sono meglio dettagliati nell'immagine di seguito riportata.

ESSELUNGA S.P.A.

**- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -**



- PRESTAZIONI DA OSSERVARE NELLA PROGETTAZIONE -

Relativamente alla SCHEDA DEL DISTRETTO 06 e nello specifico per il SETTORE 1 le principali indicazioni :

DISCIPLINA URBANISTICA - PAESAGGISTICA - AMBIENTALE:

Realizzare il più elevato grado di integrazione con il contesto urbano, con l'insediamento di funzioni diversificate, privilegiando soluzioni organizzative che rafforzano sia il sistema della mobilità urbana e dei servizi, sia il consolidamento/ammodernamento delle aziende esistenti e/o il trasferimento delle aziende ad alta tecnologia nel Parco Tecnologico di Erzelli.

1) FUNZIONI AMMESSE PER IL SETTORE 1:

PRINCIPALI Uffici, Residenza, Connettivo urbano, Industria e artigianato limitatamente alle attività indicate all'art. 12, comma 7.2 lett. A) delle Norme Generali, Depositi e Commercio all'ingrosso, Servizi di uso pubblico e Parcheggi privati.

COMPLEMENTARI Servizi privati, Esercizi di vicinato.

2) MODALITÀ DI ATTUAZIONE:

PER OGNI SINGOLO SETTORE: **P.U.O.** - Progetto Urbanistico Operativo

3) PARAMETRI URBANISTICI SETTORE 1:

I.U.I.: Base = 1,00 mq/mq Massimo = 1,25 mq/mq

4) DOTAZIONE DI SERVIZI ED INFRASTRUTTURE:

AGGIUNTIVE - SETTORE 1: sarà ammessa una quantità di S.A. derivante dall'applicazione di valori superiori all'I.U.I. base, commisurata alla realizzazione di un parcheggio pubblico per 300 posti auto al servizio del centro storico di Sestri oltre che alla qualità e quantità degli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici esistenti nel quartiere e di quelli da realizzarsi e cedere al Comune, in misura superiore alle dotazioni minime di attrezzature e servizi pubblici indicate dal PUC (dotazioni obbligatorie) da determinarsi in sede di P.U.O. assumendo come riferimento quanto indicato nelle schede dei Sistemi territoriali di concertazione.

In riferimento a quanto sopra riportato ovvero ai principali contenuti della SCHEDA in argomento occorre evidenziare che:

- *punto 1)*: la FUNZIONE COMMERCIALE senza limitazioni di carattere merceologico e/o di superficie consegue direttamente agli effetti caducatori in *parte quo* delle previsioni limitative del P.U.C. disposti dalla Sentenza del CONSIGLIO DI STATO - Sezione IV passata in giudicato;
- *punto 3)*: il previsto I.U.I. di progetto pari a 0,566~ mq/mq risulta sensibilmente inferiore all' indice **Base** prescritto = 1,00 mq/mq. ed ovviamente a quello **Massimo** ammissibile = 1,25 mq/mq;
- *punto 4)*: non essendo previsto lo "sfruttamento" massimo della potenzialità edilizia concessa non occorrerebbe quindi assolvere alle eventualmente prescritte Dotazioni Aggiuntive per il settore in argomento;

Ancorchè nel prosieguo meglio argomentati i dati principali previsti a progetto e le principali dotazioni risultano essere le seguenti:

- A) SUPERFICIE LOTTO INTERVENTO:		MQ.: 11.365~
- B) S.A. ESISTENTE:		MQ.: 11.250~
- C) S.A. PREESISTENTE E DEMOLITA PER VIA ALBARETO:		<u>MQ.: 1.300~</u>
	TOTALE	MQ.: 12.550~
- D) I.U.I. MAX. APPLICABILE = 1,25 MQ/MQ		
- E) S.A. MAX. REALIZZABILE: 11.365 X 1,25	=	MQ.: 14.206~
- F) S.A. PREVISTA A PROGETTO:		MQ.: 6.434~
- G) I.U.I. DI PROGETTO = 0,566~		

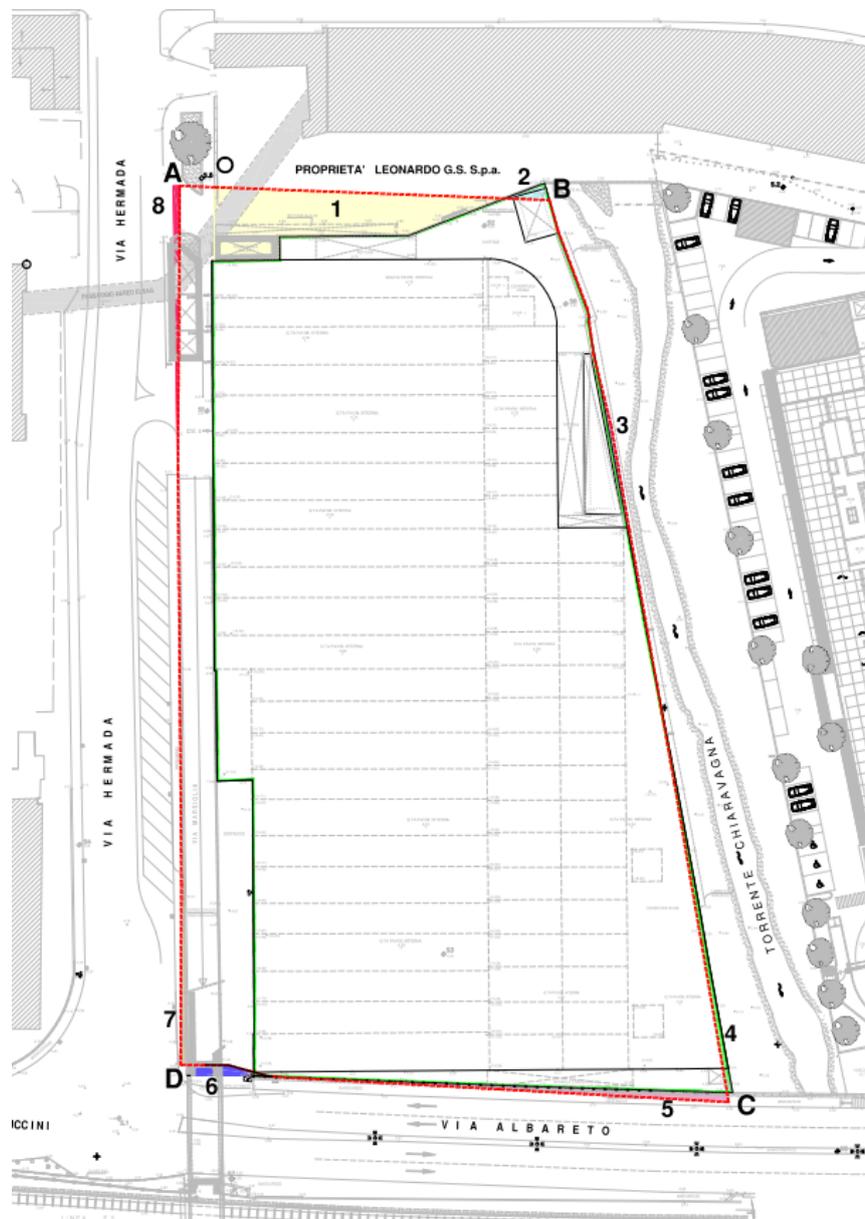
Oltre a quanto sopra le principali DOTAZIONI:

- H) realizzazione del nuovo muro d'argine in sponda dx del T. Chiaravagna per uno sviluppo lineari di ~ 170 mt. seguendo le indicazioni/prescrizioni del P. di Bacino;
- I) realizzazione di nuova viabilità interna (parallela all'argine) gravata da servitù d'uso pubblico per garantire accesso all'alveo del T. Chiaravagna mediante rampa dedicata all'uso;
- L) realizzazione in copertura dell'edificio di un'area a standard pubblico avente una superficie pari a Mq.: 6.020~ destinata a parcheggio e verde.

- AGGIORNAMENTO PERIMETRO - SETTORE -1 -

Com'è possibile verificare direttamente sull'elaborato specifico allegato al progetto, per la definizione del perimetro del SETTORE 1 in argomento occorre rilevare che lo stesso risulta pressoché integralmente riferito all'area di proprietà - ovvero di intervento.

L'immagine successiva rappresenta il perimetro del settore così come ricavato dal PUC vigente (sup. = mq. 13.080~) e pedissequamente riportato sul rilievo. Com'è possibile rilevare direttamente esistono alcune modeste "discrepanze" (in aumento o detrazione) che per correttezza si è voluto evidenziare e quantificare rappresentandole con colori e lettere.



-PERIMETRO DI PUC RIPORTATO SU RILIEVO CON INDIVIDUAZIONE NON COINCIDENZE-

ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -

In buona sostanza la rilevata "non coincidenza" più evidente (n° 1 in colore giallo) riguarda sostanzialmente il perimetro di monte che, rispetto al limite della proprietà Esselunga ricomprende anche una superficie pari a ~ 386 mq. in proprietà a Leonardo G.S. S.p.a. e della quale non si ravvisa la necessità di utilizzo.

Per il resto trattasi di semplici "aggiustamenti" localizzati e ricondotti a seguire i limiti fisici presenti sul posto soprattutto in corrispondenza dell'argine del T. Chiaravagna che come vedremo in seguito sarà peraltro oggetto di un rilevante intervento di messa in sicurezza idraulica. Alla luce di quanto sopra esposto è stato riperimetrato il settore di intervento su rilievo facendo coincidere i principali e più evidenti limiti.



- NUOVO PERIMETRO DEL SETTORE 1 CON ADEGUAMENTI -

ESSELUNGA S.p.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -

- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -

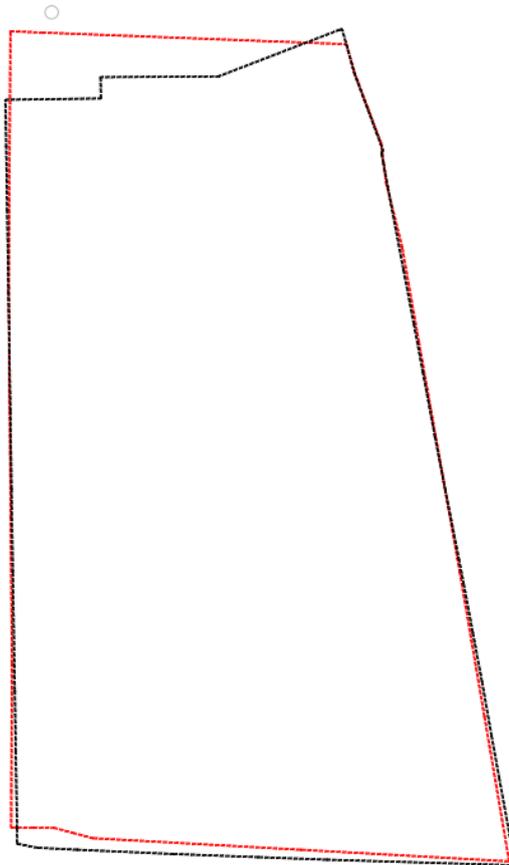
Nella "riperimetrazione" proposta è stato inserito anche il marciapiede di monte della Via Albareto - solo per la parte prospiciente il lotto di intervento - che necessariamente sarà interessata dall'intervento per accesso diretto al lotto.

- DATI RIASSUNTIVI DIMENSIONALI -

- SUPERFICIE SETTORE RILEVATA DA PUC: MQ.: 13.080~
- SUPERFICIE LOTTO DI PROPRIETÀ: MQ.: 11.365~
- SUPERFICIE SETTORE NUOVA PERIMETRAZIONE: MQ.: 12.818~
DI CUI MQ.: 234~ (MARCIAPIEDE VIA ALBARETO)

A seguito degli approfondimenti effettuati e di quanto sopra rappresentato si evince una riduzione della superficie del settore pari a ~ 262 mq. ovvero **contenuta entro il 2,1%** dell'intero e quindi ritenuta ammissibile alla luce di quanto disposto all'Art. 18 (punto 3.6) delle Norme Generali di PUC con riferimento all'art. 53 LR 36/1997.

L'immagine successiva rappresenta la "sovrapposizione" tra il perimetro del settore riportato sul PUC (**ROSSO**) e quello rideterminato (**NERO**). Questo per rendere immediatamente percepibile quanto argomentato in precedenza.



- SCHEMA DI CONFRONTO TRA I DUE PERIMETRI DEL SETTORE -

ESSELUNGA S.P.A.

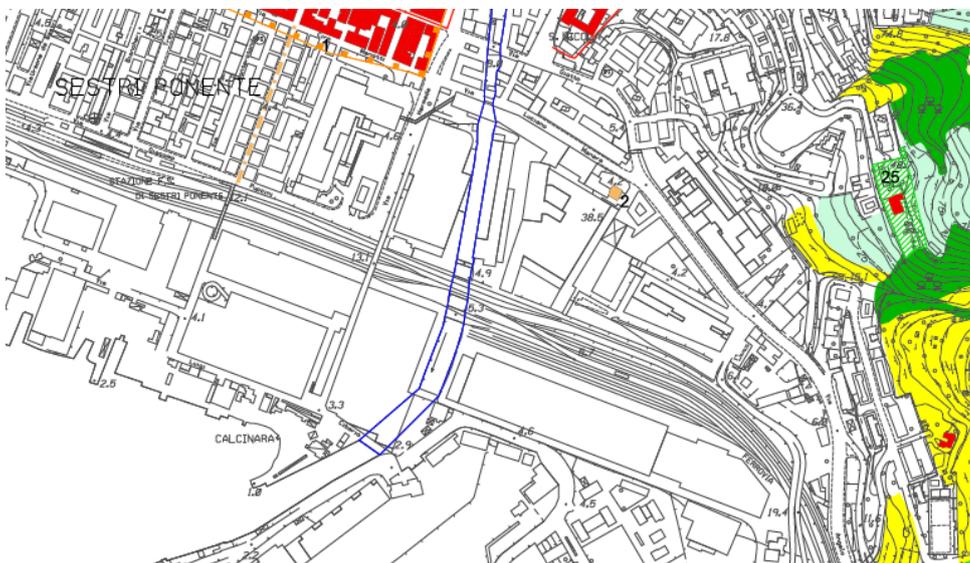
**- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -**

2) - Il **SISTEMA DEI SERVIZI (SIS)** del **P.U.C. della Città vigente** dal 03.12.2015 - DD n° 2015/118.0.0/18 evidenzia per l'area oggetto di intervento e solo per la porzione prospiciente la Via Albareto:  RETE DI COMPLETAMENTO DEI VIALI.



- STRALCIO TAV. 36 DI PUC - SISTEMA DEI SERVIZI (SIS-S) -

3) - Il **LIVELLO PAESAGGISTICO PUNTUALE** del **P.U.C. della Città vigente** dal 03.12.2015 - DD n° 2015/118.0.0/18 non evidenzia per l'area e manufatto oggetto di intervento vincoli e/o emergenze.



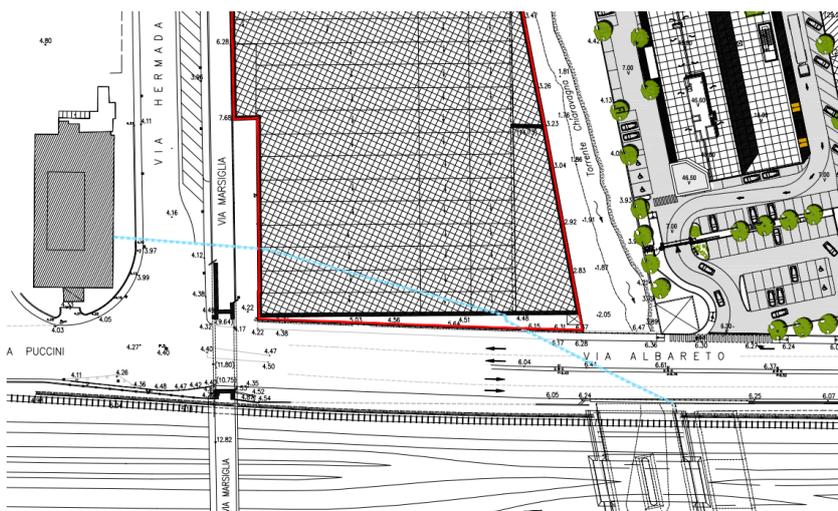
- STRALCIO TAV. 36 DI PUC - LIVELLO PAESAGGISTICO PUNTUALE -

4) - Il PIANO COMUNALE DEI BENI PAESAGGISTICI SOGGETTI A TUTELA D. Lgs. n° 42 del 22 Gennaio 2004 e s. m.i. indica per manufatto oggetto di intervento e sue aree pertinenziali esterne, **solo una porzione davvero marginale verso sud, soggetta al "regime vincolistico" così come di seguito illustrato: **AREE TUTELEATE PER LEGGE D.LGS. 42/2004 ART. 142 - FASCIA DI 300 METRI DALLA LINEA DI COSTA.****



- STRALCIO PIANO COMUNALE DEI BENI PAESAGGISTICI SOGGETTI A TUTELA -

Relativamente alla definita "marginalità del vincolo" di cui trattasi occorre evidenziare che la base cartografica di lavoro, non riporta infatti la Via Albareto inaugurata nel Gennaio del 2006 che a seguito della sua realizzazione aveva comportato la demolizione della porzione verso mare del fabbricato nella sua originaria conformazione. Riportando infatti il limite del vincolo (AZZURRO) su un rilievo più recente la porzione della proprietà interessata dal vincolo risulta davvero di modesta entità ovvero per mq. 710~ su un totale del lotto pari a ~ 11.365 mq..



- LIMITE DEL VINCOLO RIPORTATO SU RILIEVO AGGIORNATO -

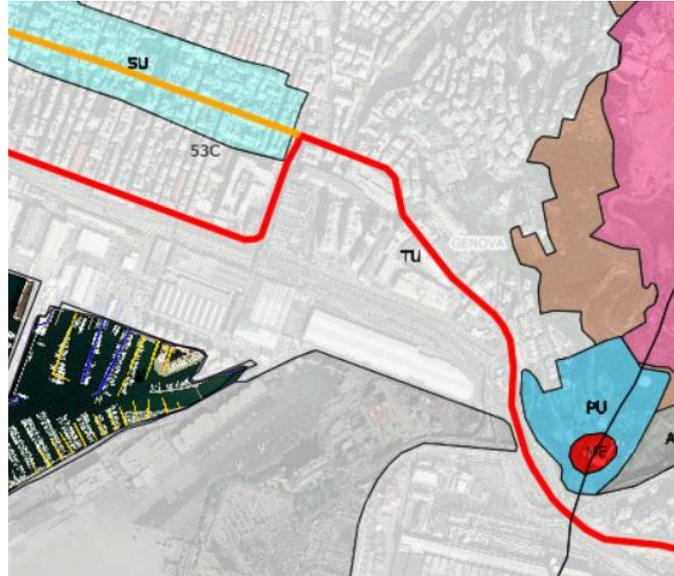
ESSELUNGA S.P.A.

**- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -**



Relativamente al Torrente Chiaravagna occorre evidenziare che lo stesso risulta essere inserito nell'elenco dei corsi d'acqua della Provincia di Genova ESCLUSI dal vincolo paesaggistico (Deliberazione n. 5900 del 06/12/1985).

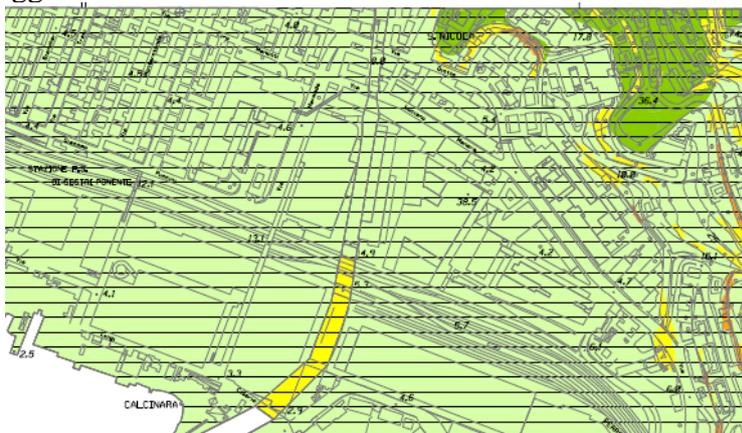
5) Il **P.T.C.P.** perimetra l'area di intervento entro l'AMBITO **53C**



- STRALCIO P.T.C.P. - ASSETTO INSEDIATIVO -

Assetto Insediativo	- ZONA TU ;
Assetto Vegetazionale	- ZONA COL-ISS-MA ;
Assetto Geomorfológico	- ZONA MO-B ;

6) - La **ZONIZZAZIONE GEOLOGICA E SUSETTIVITÀ D'USO DEL TERRITORIO** di **P.U.C.** della Città **vigente** dal 03.12.2015 - DD n° 2015/118.0.0/18 perimetra area e manufatto oggetto di intervento in ZONA -B - URBANIZZATA.



- STRALCIO TAV. 36 DI PUC - ZONIZZAZIONE GEOLOGICA E SUSETTIVITÀ -

ESSELUNGA S.P.A.

- **PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P.** -
- **RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE** -

7) - Il **PIANO DI BACINO STRALCIO - AMBITO 13 - T. CHIARAVAGNA** CARTA DELLA SUSCETTIVITÀ AL DISSESTO perimetria aree e manufatti oggetto di intervento in Classe Pg0 (molto bassa).



- STRALCIO TAV. UNICA DI P. DI B. - AMBITO 13 - CARTA SUSCET. DISSESTO -

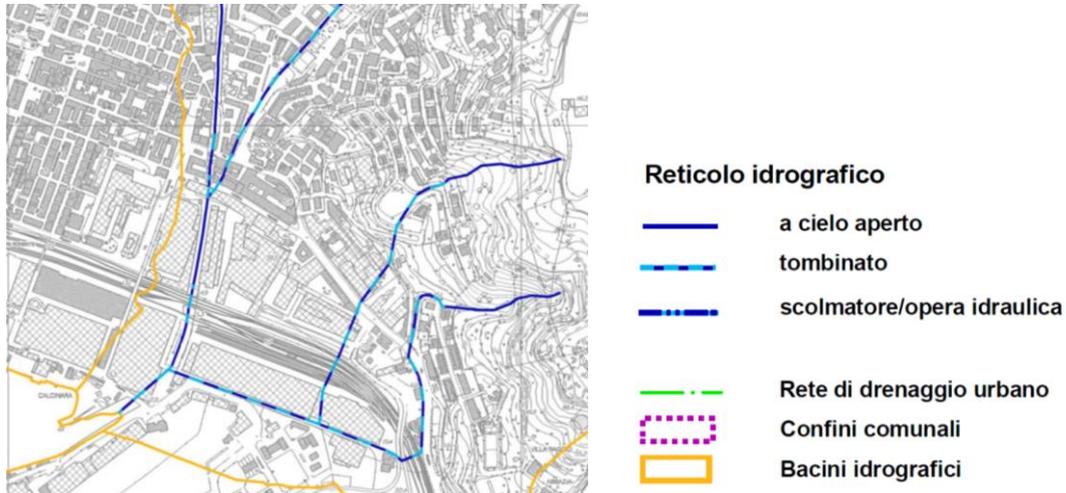
Sempre il Piano di Bacino del T. Chiaravagna alla luce della sua "VARIANTE AD EFFICACIA SOSPESA" approvata con DdDG n° 175 del 25/6/2018 perimetra aree e manufatti oggetto di intervento in **FASCIA C** di cui all' Art. 15, c.4 delle *N. di A.*



- STRALCIO PIANO DI BACINO T. CHIARAVAGNA -

N.B.: PER MAGGIORI APPROFONDIMENTI SI VEDA RELAZIONE SPECIALISTICA ALLEGATA AL PROGETTO REDATTA a cura di ITEC engineering S.r.l. di Genova.

8) - Il **RETICOLO IDROGRAFICO REGIONE LIGURIA** (DGR 507/2019) evidenzia la già **nota presenza** del T. Chiaravagna che corre a levante del manufatto oggetto di intervento per un tratto unicamente ... a cielo aperto .



- STRALCIO TAV. 213150 (SESTRI P.) -RETICOLO IDROGRAFICO REGIONALE -

9) - Relativamente alla **ZONIZZAZIONE ACUSTICA** del Comune di Genova (Legge Quadro 447/95 - L.R. n° 12/98) le aree di intervento ricadono in CLASSE V.



- STRALCIO "ZONIZZAZIONE ACUSTICA" DA GEOPORTALE -

Alla luce di quanto disposto con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14/11/1997 (G.U. n° 280/97) relativamente alla determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore la CLASSE V (aree prevalentemente industriali) risultano compatibili con la prevista destinazione d'uso, poichè per definizione, rientrano in questa classe *le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsita' di abitazioni* come quelle in fattispecie. A solo titolo esemplificativo si rileva infatti



che immediatamente a levante esistono già (*ricadenti nella medesima classe*) la sede ABB (produttivo/direzionale), UNIEURO e TOY'S (MSV- commerciale) e poi ancora uffici, un albergo, etc.

N.B.: PER MAGGIORI APPROFONDIMENTI SI VEDA RELAZIONE SPECIALISTICA ALLEGATA AL PROGETTO REDATTA *a cura dell' Ing. Simona Seravalli di Genova.*

10) - VINCOLO IDROGEOLOGICO dall'analisi della cartografia, le aree ed il manufatto interessato dagli interventi proposti risultano ricomprese all'interno della perimetrazione del Centro Edificato ai sensi art. 18 della L. 865/71 ed inoltre NON ricadono in area soggetta a Vincolo Idrogeologico ai sensi del R.D.L. n° 3267 del 30.12.1923.



VINCOLI ARCHEOLOGICI

Sull'area non risultano sussistere vincoli, puntuali o d'insieme, di tipo archeologico.

VINCOLI ARCHITETTONICI

Sull'area non risultano sussistere vincoli architettonici di tipo puntuale.

ASSETTO ATTUALE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

Il contesto paesaggistico nel quale l'intervento in progetto si inserisce risulta essere quello "moderno" ovvero "trasformato" a seguito dello sviluppo edilizio iniziato nel 1980 e fermo al 2012 in conformità agli strumenti di pianificazione che negli anni si sono succeduti.

L'IMPIANTO URBANISTICO

L'impianto urbanistico preso in esame risulta essere quello ormai trasformato a seguito degli interventi edilizi che hanno visto la pressoché totale "sostituzione" degli edifici (pre)esistenti con nuovi aventi caratteristiche formali eterogenee così come quelle legate alle destinazioni d'uso insediate. Da edifici che agli inizi del '900 denunciavano evidentemente la funzione prevalentemente industriale, articolati su un solo piano (di generose altezze) estendendosi a saturare i lotti di pertinenza, si è via, via passati agli attuali nuovi manufatti di differenti geometrie e caratteristiche costruttive, sviluppati su più livelli a ridurre l'impronta a terra per liberare spazi da destinare a viabilità, pertinenze e parcheggi. La funzione "produttiva" in senso stretto è stata sostituita da laboratori, uffici, ricettivo e commerciale nelle diverse tipologie ed estensioni concesse.



Fatti salvi alcuni edifici prospicienti Via Buccari, Via Montecchi e Via Siffredi che pur evidentemente ristrutturati hanno mantenuto le originarie giaciture ed allineamenti (fronte strada) tutti gli altri che costituivano lo storico "tessuto" sono stati ormai sostituiti sia per sedime che per funzioni.

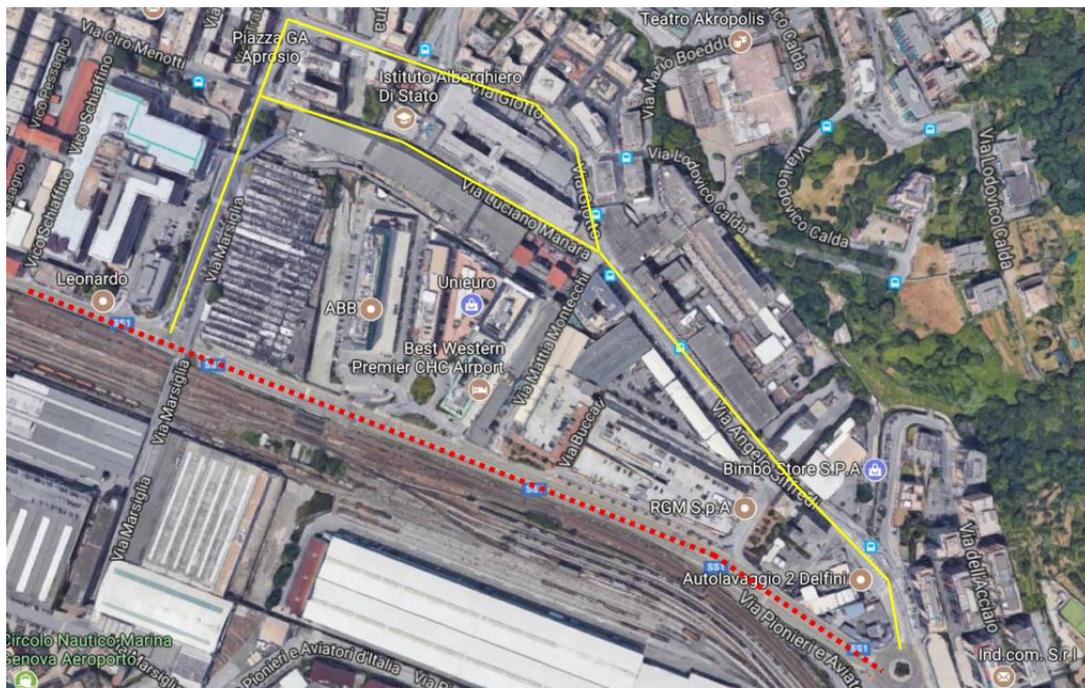
L'IMPIANTO VIARIO

Ante 1990 quando l'assetto urbanistico rispecchiava ancora l'originaria conformazione dei luoghi ovvero prima che venisse avviato il processo di trasformazione dell'area in esame, tutta la viabilità e gli accessi ai fabbricati avveniva attraverso il "sistema" di Via Siffredi, Via Giotto e Via Manara che era peraltro l'unico esistente vista la presenza della linea ferroviaria GENOVA - XXMIGLIA che delimitava l'area verso mare impedendone qualsivoglia accesso.

Il sistema viario in argomento era - ma ancora oggi è il più utilizzato - l'unico che garantiva l'accesso alla parte alta (residenziale) di Sestri P. attraverso P.zza Aprasio a Via Borzoli caratterizzata dalla presenza di un fitto tessuto residenziale e produttivo. Su Via Giotto - prosecuzione naturale di Via Siffredi - si innestavano Via Calda e Via Boeddu che anche in questo caso servivano il tessuto residenziale e produttivo (parzialmente) fino alle pendici degli Erzelli. Oltre a questi il sistema viario in argomento serviva - e serve tutt'ora - come unica via di accesso, tutte le aree e fabbricati a questo prospicienti: complesso ex Marconi, ex Esaote, ex Trrington, ex Ancifap, ex Postel, etc.. Tutti oggi dismessi ed alcuni in via di trasformazione.



Con l'apertura nel 2006 della Via Albareto viene attivato un nuovo "by pass" tra Via Puccini e via Siffredi oltre alle rampe di svincolo per autostrada ed aeroporto. Su tale nuovo asse graviteranno quindi i nuovi insediamenti dei quali si è già ampiamente argomentato in precedenza.



- VISTA GENERALE DEL SISTEMA VIARIO IN ARGOMENTO -

Fatta salva qualunque altra considerazione di merito, è del tutto evidente che l'impianto viario preesistente Siffredi, Giotto, Manara, esteso fino ad Hermada, oltre a mantenere/garantire la imprescindibile e necessaria accessibilità a tutte le aree e fabbricati dismessi (in parziale via di trasformazione e riutilizzo) che su

ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -

- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -

questo gravitano, garantirà - grazie anche alla nuova viabilità a mare - una accessibilità veicolare e merci al nuovo previsto intervento di trasformazione della Ex Cognetex permettendo di sfruttare al meglio la rete stradale esistente e minimizzando le percorrenze.

L'ASSETTO DEL VERDE

Com'è possibile rilevare direttamente dalla documentazione fotografica "storica" (ante 1990) in precedenza allegata, proprio per le caratteristiche dell'area presa in esame e sua destinazione d'uso non esisteva all'epoca alcuna dotazione di spazi verdi di qualsivoglia estensione ne pubblici ne privati.

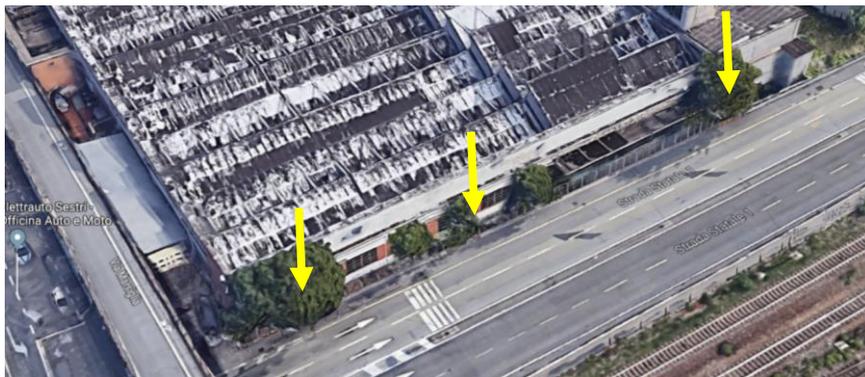
Solo con il più recente processo di trasformazione del sito sono state realizzate alcune aiuole di arredo prevalentemente lungo la Via Albareto aventi principalmente la funzione di generare un "diaframma" di separazione tra la nuova viabilità e l'edificato.

Oltre a queste solo semplici sistemazioni sempre a verde di arredo interne agli spazi pertinenziali ai nuovi edifici.

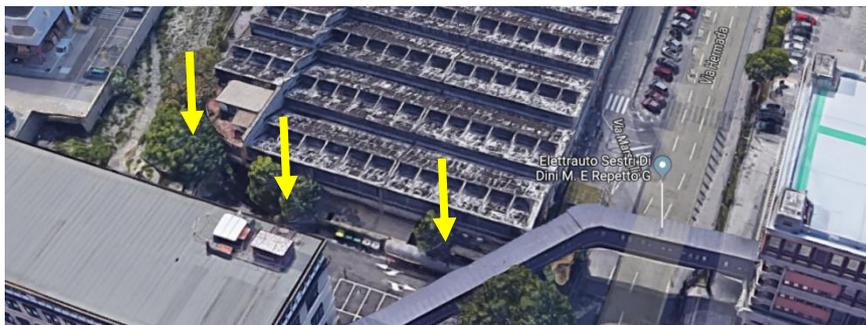
Anche nell'area specifica di intervento la presenza di vegetazione è limitatissima e corrisponde ad alcune specie arboree spontanee (prive di valore ornamentale ed a carattere infestante) e limitate macchie di erbacee colonizzatrici di aree residuali abbandonate (inula viscosa, rovi, ecc.).

*Gli esemplari arborei sono localizzati prevalentemente lungo il prospetto a mare, verso via Albareto, e nel distacco a monte verso Leonardo G.S. S.p.A. ; dal sopralluogo effettuato si è constatato che si tratta di 7-8 esemplari di ailanto (*Ailanthus glandulosa* Desf.) ed un esemplare isolato di paulownia (*Paulownia tomentosa* Steud.).*

Si tratta di esemplari giovani ed adulti, cresciuti spontaneamente in aree residuali ed abbandonate, appartenenti a specie infestanti; gli esemplari in oggetto non presentano alcun valore paesaggistico e non possono certamente essere definiti alberature di pregio.



- VISTA ED UBICAZIONE INDICATIVA ALBERATURE LATO VIA ALBARETO -



- VISTA ED UBICAZIONE INDICATIVA ALBERATURE LATO VIA ALBARETO -

Stadio di sviluppo, dimensioni e caratteristiche delle specie non rendono assolutamente necessario un esame approfondito di tali alberature, né valutazioni con metodo VTA.

IL PROGETTO

I PRINCIPI INFORMATIVI DEL PROGETTO

La “volumetria” dell’edificio scaturisce da un lato dai limiti posti dai vincoli di distanza rispetto alle infrastrutture adiacenti (via Albareto, il T. Chiaravagna, la Ferrovia, etc.), dall’altro dalle esigenze commerciali della proponente: l’edificio sfrutta la necessità di arretramento dalla via Albareto per creare un ampio *dehor* di accesso al negozio e una circolarità della viabilità interna, organizzando le funzioni interne più propriamente legate alla logistica (magazzini, area merci, carico/scarico) sul fronte opposto rivolto verso monte.

Il progetto prevede una volumetria compatta che al suo interno si articola in due funzioni ben distinte (negozio e parcheggi privati/pubblici) secondo un principio di “stratificazione” orizzontale che i rivestimenti cercano di raccontare mediante l’uso differente di materiali, con diversi gradi di trasparenza ed opacità: il negozio si annuncia sulla facciata principale mediante la trasparenza di grandi vetrate e sui fianchi si richiude dietro murature piene; il parcheggio collocato sopra il negozio e suddiviso su tre livelli si identifica con un cambio di materiale - pannelli grigliati metallici- che alleggeriscono il volume, quasi smaterializzandolo.

CARATTERISTICHE PLANIVOLUMETRICHE E COMPOSITIVE

La geometria trapezoidale dell’area di intervento risulta rigidamente definita dai vincoli al contorno esistenti e non modificabili. Il nuovo edificio pluripiano uniformato alle geometrie compositive dettate dalle diverse funzioni cui è destinato, si svilupperà parallelamente al Chiaravagna e sarà costituito da tre piani fuori terra oltre ad un ammezzato (parziale) del P. Terra ed una “intercapedine” tecnologica interrata. Un generoso arretramento del fronte rivolto verso Via Albertazzi – da ~ 15 a ~ 28 mt. – garantirà la realizzazione di un diaframma verde di schermatura verso la ferrovia, intervallato alla viabilità interna di servizio.

Il complesso sarà dotato di un sistema di infrastrutture sia veicolari che pedonali funzionali soprattutto alla gestione degli accessi siano essi pubblici e/o privati.

Grazie infatti alla realizzazione di un tratto di viabilità pubblica in sponda dx del torrente – *ovvero ricompresa tra il nuovo argine e l’edificio* – sarà possibile garantire attraverso due varchi carrai tra loro indipendenti:

- 1) accesso diretto ai parcheggi pertinenziali all’attività ed al parcheggio e verde pubblico e/o d’uso pubblico previsto in copertura;
- 2) accesso ai mezzi pesanti per approvvigionamento delle merci ed ai mezzi d’opera da impiegarsi per gli interventi di manutenzione/pulizia dell’alveo del torrente medesimo.

Una rampa elicoidale – *nascosta alla vista* – prevista in corrispondenza del vertice nord verso levante del *rettangolo di pianta* servirà i piani di parcheggio superiori.

I primi due saranno pertinenziali, privati e destinati al negozio mentre il terzo (copertura) sarà destinato all’uso pubblico.

Al Piano Terra è stata prevista la realizzazione della *grande superficie di vendita* corredata di tutti gli spazi destinati alla movimentazione, preparazione e conservazione dei prodotti alimentari. Oltre a questo sul fronte prospiciente Via Albareto (principale) è stata inserita un’area di somministrazione (BAR) completa

di tutte le aree di servizio ed accessorie con accesso diretto anche dall'esterno della struttura. Sempre a questo piano e con accessibilità diretta è prevista la realizzazione di uno spazio destinato ai "clienti" e ricreativo/gioco destinato ai bimbi. Tutti i collegamenti verticali saranno interni. Un corpo ascensori principale posto sul fronte di via Albareto collegherà l'area di vendita ai parcheggi siano essi privati che pubblici ed al "belvedere" in copertura. Un secondo corpo ascensori sarà invece previsto su Via Hermada al fine di garantire agli utenti del parcheggio pubblico la possibilità di raggiungere il tessuto urbano e commerciale di Via Sestri a meno di 200 metri.

Anche i prospetti saranno uniformati ad una generale linearità della composizione architettonica reinterpretando il messaggio e l'immagine, che la Società vuole trasmettere. Caratteristica la predominanza dei vuoti sui pieni; alternanze e fratture dell'involucro genereranno nel volume edificato interessanti giochi di luci ed ombre sottolineati da una tipologia costruttiva che, pur restando omogenea, sarà accentuata dalla ricercatezza dei materiali di finitura ed accostamenti cromatici.

Con la finalità di agevolare la lettura del progetto, verranno nel prosieguo sommariamente descritte le diverse funzioni e loro caratteristiche peculiari suddivise per piani.

- PIANO SEMINTERRATO – INTERCAPEDINE TECNOLOGICA - A QT. 2,50 ~

Per il livello in argomento la definizione di "*piano*" forse non è perfettamente calzante. Definizione corretta è invece quella di "*intercapedine*" in quanto proprio questa è la funzione cui verrà destinata. Una struttura commerciale come quella in argomento, per vivere, ha necessità di una fittissima e delicatissima rete di impianti. Alimentazioni elettriche, posta pneumatica, linea casse, piping per i liquidi refrigeranti delle celle, scarichi civili e di lavorazione, antincendio, etc.. Tutto correrà a soffitto dell'intercapedine. La prevista altezza minima interna di ~ 2.30 m. consentirà non solo una più rapida e flessibile installazione ma anche e soprattutto l'ispezione e manutenzione delle reti stesse. Oltre a quanto sopra sempre a questo livello è prevista la realizzazione di alcuni "locali tecnologici" a qt. ribassata di ~ 30 m. rispetto al piano generale destinati a funzioni specialistiche ed ubicati ove necessario. Non ultima – sempre a questo livello è prevista la realizzazione della vasca di laminazione e della centrale antincendio con annessa riserva idrica.

- PIANO TERRA – VENDITA – MAGAZZINI – LAVORAZIONE – ETC. - A QT. 6,00 ~

Al piano in argomento troveranno giusta sede la **grande superficie di vendita** completa di magazzini, depositi, aree di lavorazione e servizio oltre ad un **bar** posto sull'estremo vertice di levante dotato anche di accesso indipendente e diretto da Via Albareto. Sempre a questo piano è prevista inoltre un'area interna e dedicata all'assistenza clienti con annesso spazio di sosta "clienti" e ricreativo/giochi per i più piccoli. Il tutto attraversando un'area sistemata a verde che digradando dolcemente verso la viabilità pubblica garantirà da una parte il superamento del dislivello tra le quote esistenti e di progetto e dall'altro la realizzazione di un "filtro" di separazione tra infrastrutture (stradali-ferroviarie) e fabbricato.

Dalla Via Albareto sarà previsto anche l'accesso carraio che utilizzando la nuova viabilità prevista in sponda dx del Chiaravagna consentirà di raggiungere



separatamente sia i parcheggi pubblici e privati in struttura (elicoidale) che l'area di carico/scarico merci e la rampa di accesso all'alveo del torrente per manutenzione.

Su Via Hermada sarà invece prevista la sola uscita carraia sia dei mezzi pesanti destinati alle merci che di quota parte delle auto provenienti dal parcheggio. Solo per queste ultime è infatti prevista una nuova viabilità interna al lotto di proprietà che raccordandosi in quota a Via Marsiglia permetterà di "scendere" verso la Via Hermada medesima. Sostanzialmente l'intento progettuale è stato quello di generare il minor numero possibile di "intersezioni" con la viabilità esistente, creare generose corsie di accumulo interne per le autovetture e mantenere sempre la possibilità di procedere sia verso levante che verso ponente.

Nella parte di monte del fabbricato – sfruttando il salto di quota esistente a formazione delle "baie" di carico/scarico merci – è prevista la realizzazione di un ampio piazzale coperto di manovra e sosta dei mezzi dal quale si accederà quindi ai magazzini ed alle aree di stoccaggio dei prodotti. L'area interessata da questa attività resterà comunque nascosta alla vista in quanto ricompresa nell'impronta dei piani superiori dell'edificio. In adiacenza a tale area è prevista inoltre l'istallazione delle "attrezzature" necessarie alla gestione dei rifiuti: cassonetti per raccolta differenziata, compattatore, cella scarti, etc..

Il collegamento con i piani di parcheggio (privati e pubblici) sarà garantito da due blocchi scale - ascensori ubicati all'interno della struttura stessa.

Su questo argomento occorre dedicare un breve approfondimento stante il fatto che i previsti piani di parcheggio soddisfano due condizioni.

La **prima** è relativa alle dotazioni di posti auto necessari alla clientela ed al personale addetto; la **seconda** invece è relativa al parcheggio pubblico e/o d'uso pubblico, quale dotazione di standard. Per rendere funzionali e tra loro compatibili le due diverse utenze (ingresso ed uscita pedonale) soprattutto nel collegamento con il centro di Sestri è stata prevista quindi la realizzazione di 8 impianti dei quali 6 in corrispondenza dell'accesso su Via Albareto e 2 su Via Hermada. Ogni ascensore e/o gruppo di ascensori, con la finalità di non interrompere i flussi servirà un solo piano. Avremo quindi flussi di utenti diversificati che garantiranno rapidità di accesso ed uscita senza sovrapposizioni ed attese. E' pacifico che detta condizione porterà analogo beneficio anche sul traffico veicolare.

- BLOCCO 1 – VIA ABARETO **N° 6 IMPIANTI** **DI CUI:**

N° 3 – SERVIZIO PARK CLIENTI

PIANO PRIMO

N° 3 – SERVIZIO PARK CLIENTI

PIANO SECONDO

N.B.: *IN QUESTO CASO SOLO UNO DEGLI ASCENSORI PREVISTI SERVIRÀ DA P. TERRA IL PARCHEGGIO E VERDE PUBBLICO PREVISTO IN COPERTURA.*

- BLOCCO 2 – VIA HERMADA **N° 2 IMPIANTI**

N° 2 – SERVIZIO PARK PUBBLICO

PIANO COPERTURA

N.B.: *IN QUESTO CASO ENTRAMBI GLI ASCENSORI PREVISTI SERVIRANNO DA P. TERRA ESCLUSIVAMENTE IL PARCHEGGIO E VERDE PUBBLICO PREVISTO IN COPERTURA.*

E' di tutta evidenza che le previste scale serviranno invece tutti i piani avendo queste ultime anche funzione di via di esodo.

- PIANO AMMEZZATO – SERVIZI – SPOGLIATOI – TECNOLOGICI A QT. 10,30 ~

Come è facilmente comprensibile l'interpiano funzionale ad un'attività commerciale come quella in progetto deve essere dimensionato in modo tale da garantire la realizzazione ed al transito di tutti gli impianti necessari alla "vita" dell'attività.

Questo però prevalentemente in corrispondenza delle aree di vendita e del bar. Dove invece è prevista la realizzazione delle attività complementari (magazzini, depositi, celle frigo, lavorazione, etc.) ovvero nella porzione di edificio verso monte detta altezza non è più necessaria. Per tale ragione in corrispondenza delle aree di carico/scarico già precedentemente menzionate, sempre *entro l'impronta* dell'edificio, verrà realizzato un piano ammezzato destinato ad ospitare in parte i servizi e spogliatoi del personale addetto (~ 120 persone) ed in parte i locali tecnologici e gli impianti fissi. Questa soluzione consentirà inoltre di contenere entro il nuovo volume – nascondendole – gran parte delle attrezzature e centrali che normalmente vengono poste in esterno. L'area destinata a servizi e spogliatoi sarà accessibile attraverso un corpo scala/ascensore dedicato che garantirà accesso di servizio anche ai locali tecnologici. L'area destinata agli impianti tecnologici avrà anche un accesso diretto dalla rampa carraia in struttura (accesso ai parcheggi) per l'eventuale movimentazione/manutenzione degli apparati.

- PIANO 1° - PARCHEGGIO CLIENTI –

A QT. 14,20 ~

Tutte le dotazioni di parcheggio – come già evidenziato – saranno realizzate in elevazione ovvero "sopra" all'edificio commerciale e servite carrabilmente dalla prevista rampa elicoidale di accesso già menzionata. Pedonalmente saranno invece collegati con il negozio e con Via Hermada dai due corpi scala-ascensori precedentemente descritti. Tutte le necessarie ventilazioni verranno realizzate a perimetro del piano utilizzando un rivestimento in grigliato metallico che per sua tipologia ben si presta alla funzione. Ove previsti e necessari i corpi scale destinate a vie d'esodo. Al piano verranno di massima realizzati n° 184~ posti auto e n° 71~ posti moto.

N.B.: CONFORMITÀ ART. 86 DEL REC VIGENTE: come prescritto al citato articolo i parcheggi verranno dotati di punti di predisposizione all'allaccio per la possibile installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica delle auto elettriche in ragione di n° 24 stalli di sosta. Infatti $184/8 = 23$.

- PIANO 2° - PARCHEGGIO CLIENTI + PRODUTTIVO–

A QT. 18,10 ~

Per il piano in oggetto valgono le stesse considerazioni fatte per il precedente. A differenza del precedente, quest'ultimo sarà destinato in parte ai **CLIENTI** ed in parte asservito all'attività **PRODUTTIVA**. Destinati alla clientela sono prevista n° 112 posti auto e n° 71~ posti moto. Destinati invece alla funzione produttiva ovvero legata all'attività commerciale è prevista una superficie a parcheggio pari a ~ 2.230 metri quadrati.

N.B.: CONFORMITÀ ART. 86 DEL REC VIGENTE: come prescritto al citato articolo i parcheggi verranno dotati di punti di predisposizione all'allaccio per la possibile

installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica delle auto elettriche in ragione di n° 15 stalli di sosta. Infatti $112/8 = 14$.

- PIANO COPERTURA – PARCHEGGIO E VERDE PUBBLICO – A QT. 22,00 ~

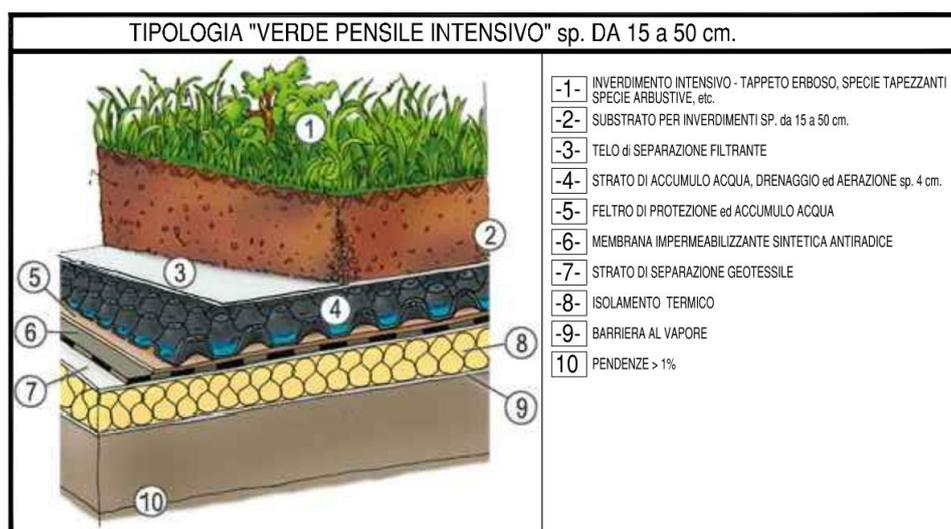
Il piano in argomento sarà destinato a standard pubblico. Come già nelle premesse evidenziato, al fine di dotare il tessuto urbano e commerciale di Sestri Ponente di un'area a parcheggio facilmente fruibile, il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio pubblico (e/o gravato dall'uso pubblico) contenuto entro generose aree perimetrali sistemate a verde d'arredo. Oltre a queste un'area destinata a gioco bimbi attrezzato ed un "belvedere" che consente di traguardare la Marina di Sestri e l'Aeroporto. Come già premesso dette aree saranno rese accessibili carrabilmente dalla prevista rampa elicoidale e pedonalmente sia da Via Albareto che da Via Hermada grazie alla predisposizione di n° 3 (1+2) ascensori dedicati. Solo in un'area residuale posta nella porzione di monte del piano è prevista la realizzazione di un'area destinata ad impianti tecnologici (a servizio della struttura commerciale) che proprio per loro caratteristica di funzionamento non possono essere collocati in spazi interni. Di massima è prevista la realizzazione di n° 146 posti auto, n° 16 posti moto, completati da circa 1.100 metri quadrati di verde pensile d'arredo, un gioco bimbi attrezzato per mq. 158,00~, percorsi pedonali e "belvedere".

Com'è possibile rilevare direttamente dagli elaborati grafici allegati, al piano in argomento è prevista la realizzazione di verde pensile con due finalità principali:

- *la prima*: migliorare l'estetica complessiva dell'intervento contribuendo quindi ad un migliore inserimento nel contesto urbanizzato;
- *la seconda*: incrementare l'efficienza idraulica del complesso ovvero aumentare l'estensione delle aree permeabili.

Le previste stratigrafie risultano conformi ai dettami della norma UNI 11235:2007, con substrato variabile a seconda delle condizioni d'uso.

Per le aiuole di "bordo" è previsto l'impiego di un substrato variabile tra 35 e 50 cm.. Per tutte le altre (a maggiore estensione) un substrato compreso tra 15 e 25 cm.. Il tutto così come dettagliato sugli elaborati specifici.



- TIPOLOGIA DEL VERDE PENSILE PREVISTO -

ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -

- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -



STUDIO CANEPA ASSOCIATI

STUDIO di ARCHITETTURA

arch. Fabio NONIS

Anche in questo caso in conformità art. 86 del REC vigente, come prescritto al citato articolo i parcheggi verranno dotati di punti di predisposizione all'allaccio per la possibile installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica delle auto elettriche in ragione di n° 19 stalli di sosta. Infatti $146/8 = 18,25$.

Come evidenziato sugli elaborati grafici di progetto gli stalli di sosta saranno "protetti" da pensiline realizzate in carpenteria metallica estese ai 5 previsti settori aventi ciascuna una superficie pari a ~ 325 mq. e quindi per complessivi ~ 1.625 mq.. Di queste tre saranno inverdite con piante rampicanti e due invece destinate all'installazione di pannelli fotovoltaici per la produzione di energia da fonti rinnovabili.

La pavimentazione sarà finita o in cls. o in conglomerato bituminoso pigmentato nella "gamma delle sabbie" e comunque di colore chiaro.

ESSELUNGA S.P.A.

**- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -**

- I PROSPETTI -

I prospetti del nuovo edificio sono stati sviluppati seguendo i principi di sobrietà, linearità e predominanza dei vuoti sui pieni.

Il fronte sud (via Albareto) è concepito come una “facciata verde”, laddove l’elemento naturale completa la trama disegnata dalla maglia strutturale prevista con profili scatolari in ferro, dal vetro (porzione inferiore) e dai grigliati metallici (porzione superiore).

La trasparenza della facciata principale la cui altezza coincide con quella interna del negozio vuole comunicare un senso di accoglienza, unitamente alla pensilina metallica che sfila su tutto il fronte legando i due accessi al negozio.

Questo sistema risvolta parzialmente sul lato rivolto al Chiaravagna per sfruttare al meglio la visibilità del volume rispetto alla via Albareto, per poi declinarsi su tutti i fronti restanti in modo più semplice, con i pannelli grigliati che ritmano tutta la lunghezza dei parcheggi ed al di sotto il negozio che diventa una sorta di grande basamento “muto”.

Il verde pensile (verticale) è dunque utilizzato alla stregua di un materiale di rivestimento: per impreziosire il fronte principale dell’edificio, per ingentilirne i lati lunghi con apposite “nicchie” scavate nel volume, per costruire infine il coronamento, laddove l’ampia fioriera che cinge perimetralmente il parcheggio pubblico posto in copertura prevede la messa a dimora di arbusti che sverteranno oltre la sommità dei pannelli grigliati generando quindi un equilibrato rapporto tra l’elemento di richiamo naturale e gli elementi architettonici.



L’utilizzo di materiali “diversi” ma sapientemente dosati, conferisce all’edificio un carattere di autonoma modernità, pur consapevole del suo rapporto con la storia. In tal senso l’architettura si inserisce con attenzione al contesto urbano, senza ricorrere a mimetismi stilistici o a stravaganze formali.

ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -

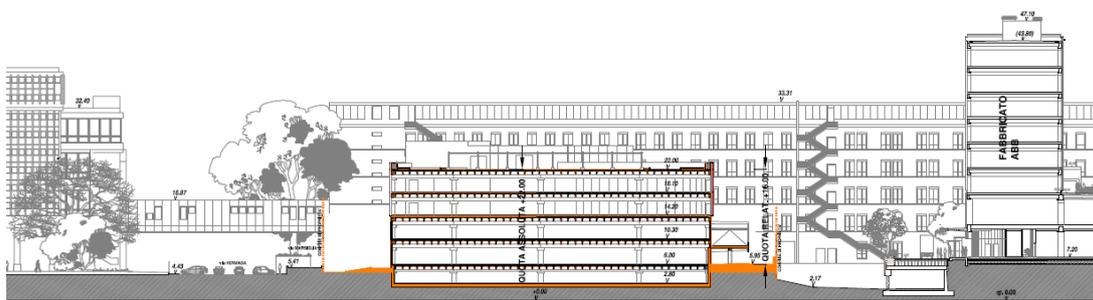
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -



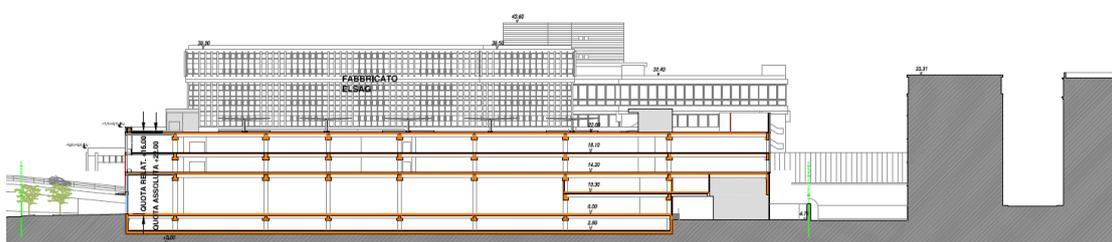
- ALTEZZA DEL FABBRICATO -

Come si evince dagli schemi grafici di seguito riportati l'altezza netta dell'edificio, assumendo come quota di riferimento quella indicata per le nuove sistemazioni esterne necessarie a consentire l'ingresso principale su Via Albareto viene di massima determinata in ~ 16,00 m. (*relativa*) fatta eccezione per i vani corsa degli ascensori che si eleveranno rispetto a detta quota di ~ 4,70 m. ma solo in ben identificata posizione e delle pensiline in carpenteria metallica inverdite e destinate alla installazione dei previsti pannelli fotovoltaici che si elevano di ~ 3,00 m..

In senso *assoluto* detta quota risulta invece pari a ~ 22,00 se riferita appunto al LIVELLO MEDIO DEL MARE e di conseguenza ~ 26,70 (ascensori) e ~ 25,00 (pensiline). **Detti valori potranno subire qualche variazione + o - 3,00 mt. sulla base degli approfondimenti legati alla fase progettuale definitiva/esecutiva.**



- SEZIONE TIPOL. TRASVERSALE "NUOVO EDIFICIO" -



- SEZIONE TIPOL. LONGITUDINALE "NUOVO EDIFICIO" -

- DISTANZE DI P.U.C. E DAI CONFINI -

Il progetto allegato è stato elaborato osservando le seguenti distanze minime:

- > di **Mt. 30,00** dalla linea ferroviaria Genova – Ventimiglia;
- > di **Mt. 12,00** dal ciglio stradale di Via Albareto;
- > di **Mt. 10,00** dall'argine destro del T. Chiaravagna con riduzione a mt.4,50~ solo in corrispondenza della rampa esterna di accesso ai parcheggi privati e pubblici in copertura;
- > di **Mt. 5,00** dai confini di proprietà compresa Via Marsiglia (secondaria);

ESSELUNGA S.P.A.

DATI DIMENSIONALI DEL PROGETTO

Il presente capitolo ha la finalità di riepilogare i principali dati di progetto ovvero le caratteristiche dimensionali dello stesso raccolte per le differenti categorie e meglio rappresentate sulla tav. 4.18 – COMPUTO GENERALE DELLE SUPERFICIE.

- LOTTO DI INTERVENTO

Trattasi nella fattispecie del "lotto" di proprietà oggetto di intervento. L'estensione superficiale di tale lotto è stata valutata con le due seguenti modalità:

- SUPERFICIE DEL LOTTO - CATASTALE	MQ.: 11.314 ~
- SUPERFICIE DEL LOTTO - A RILIEVO	MQ.: 11.365 ~

N.B.: Ai fini del progetto verrà assunta la superficie determinata a rilievo.

- COMPUTO S.A. - SUPERFICIE AGIBILE ATTUALE

Come verificabile dalla tav. 4.6 "EDIFICIO ESISTENTE E DEMOLITO – COMPUTO DELLA S.A." trattasi nella fattispecie della S.A. complessiva suddivisa per esistente e demolita a seguito della realizzazione di Via Albareto.

Per la S.A. esistente è stato fatto riferimento al rilievo eseguito da STEGEO *Professionisti Associati di Genova*; per la S.A. demolita è stato fatto riferimento agli elaborati catastali.

- PIANO TERRA (PRODUTTIVO + MAGAZZINI)	MQ.: 10.185,00
- PIANO PRIMO (UFFICI + SPOGLIATOI: A+B)	MQ.: 1.065,00
	<u>MQ.: 11.250,00</u>

- PIANO TERRA (PORTINERIA + MAGAZZINO)	MQ.: 990,00
- PIANO PRIMO (UFFICI + SPOGLIATOI)	MQ.: 310,00
	<u>MQ.: 12.550,00</u>

- COMPUTO S.A. - SUPERFICIE AGIBILE PROGETTO

Trattasi nella fattispecie della nuova S.A. di progetto a destinazione commerciale suddivisa per piani:

- PIANO TERRA A QT. 6.00~	MQ.: 5.960,00
- PIANO AMMEZZATO A QT. 10.30	MQ.: 474,00
TOTALE	MQ.: 6.434,00

S.A. MAX REALIZZABILE PREVISTA DA P.U.O. MQ.: 7.150,00

- COMPUTO S.N.V. - SUPERFICIE NETTA DI VENDITA

PROGETTO

Trattasi nella fattispecie della nuova S.N.V. di progetto prevista al P. Terra:

- PIANO TERRA A QT. 6.00~	Mq.: 3.400,00
TOTALE	Mq.: 3.400,00

Di tale S.N.V. ne è previsto un utilizzo pari a circa:

- GENERI NON ALIMENTARI (~35%)	= 3.400 x ~35% =	<i>Mq.:</i> 1.200
- GENERI ALIMENTARI (~65%)	= 3.400 x ~65% =	<i>Mq.:</i> 2.200

- COMPUTO SUPERFICIE A PARCHEGGIO PERTINENZIALE

PROGETTO

Per la "verifica" delle dotazioni di parcheggio pertinenziale alla G.S.V. sono stati applicati i seguenti parametri e rapporti così come individuati dalla L.R. sul commercio e s.m.i. nonché all'Art. 17 punto 2.4) Parcheggi Pertinenziali di PUC ed in ultimo anche alla luce di quanto prescritto dalla DCC - 2019 - 22 del 18.04.2019 avente per oggetto "ADOZIONE DI AGGIORNAMENTO, AI SENSI DELL'ART. 43 DELLA L.R. 36/1997 E S.M. E I., DELLE NORME GENERALI DEL PUC RELATIVE ALLA DISCIPLINA URBANISTICO-COMMERCIALE". Vediamo in dettaglio:

- S.A.	di progetto:	Mq.: 6.434,00
- S.N.V.	di progetto:	Mq.: 3.400,00 (1.200+2.200)

1) PARAMETRO DI CUI AL COMMA d) PUNTO 2.4 PARCHEGGI DI PERTINENZA:

Le dotazioni di park risultano soddisfatte anche per le eventuali quantità dovute per la S.A. complessiva dell'attività commerciale a condizione che il rapporto tra SNV/SA non sia < a 0,60. Quindi, $Mq.: 3.400 / 6.434 = 0,528\sim$ e pertanto tale verifica non risulta essere soddisfatta. Si dovrà pertanto reperire oltre alle quantità prescritte per la SNV anche quelle relative alla SA commerciale eccedente.

2) PARAMETRI DI CUI AI COMMI a) e c) PUNTO 2.4 PARCHEGGI DI PERTINENZA:

- PARK RELATIVI AD SNV:

- Sup. Park (Auto) Richiesta:	Mq.: 7.800,00
- S.N.V. non Alimentare	= $Mq.: 1.200 \times 1 = Mq.: 1.200$
- S.N.V. Alimentare	= $Mq.: 2.200 \times 3 = Mq.: 6.600$

- Sup. Park (Moto+Bici) Richiesta: **Mq.: 200,00**

- 10% del park auto fino a 2.000 mq.

- Numero Posti Auto Richiesti: **N° 279**

- Sup. Park $Mq.: 7.800 / 28 \text{ mq.} = n^\circ 279$

- PARK RELATIVI AD SA COMMERCIALE RESIDUA:

- Sup. Park Richiesta: **Mq.: 1.062,00**

- SA-SNV = $Mq.: 3.034 \times 35\% = Mq.: 1.061,90$

ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -

- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -

**- SUPERFICIE A PARK IN PROGETTO -****PER S.N.V.**

Trattasi nella fattispecie delle "superfici" a parcheggio previste a progetto e suddivise per piani:

- PARK PIANO **P + 1** (PRIVATO - CLIENTI)*PER AUTO MQ.: 5.274,00*

PER MOTO MQ.: 615,00

- PARK PIANO **P + 2** (PRIVATO - CLIENTI)*PER AUTO MQ.: 3.024,00*

PER MOTO MQ.: 615,00

TOTALE PER AUTO MQ.: 8.298,00**TOTALE PER MOTO MQ.: 1.230,00**

SUP. PARK CLIENTI PROGETTO >

MQ.: 8.298,00 >

SUP. PARK CLIENTI RICHIESTA

MQ.: 7.800,00

- PARK PIANO **P + 2** (PRIVATO - DIPENDENTI)*PER AUTO MQ.: 2.230,00***PER S.A. RESIDUA****TOTALE PER AUTO MQ.: 2.230,00**

SUP. PARK DIPEND. PROGETTO >

MQ.: 2.237,00 >

SUP. PARK DIPEND. RICHIESTA

MQ.: 1.062,00

- POSTI AUTO IN PROGETTO -

Complessivamente i posti auto previsti a progetto ammontano a:

- PARK PIANO **P + 1** (PRIVATI - CLIENTI) : p.a. n° 184 p.m. n° 71- PARK PIANO **P + 2** (PRIVATI - CLIENTI): p.a. n° 112 p.m. n° 71**TOTALE P.A. N° 296 P.M. N° 142**

POSTI AUTO A PROGETTO >

N° 296 >

POSTI AUTO RICHIESTI

N° 279

Oltre a quanto sopra a solo titolo "informativo" si evidenzia che:

- la prevista area di parcheggio derivante dalla S.A. residua avrà una capacità di parcheggio pari a ~ 72 auto.

- il nuovo negozio sarà dotato di area "porticata" destinata alle attività di carico/scarico delle merci pari a Mq.: 490 ~.

**- COMPUTO S.ACC. - SUPERFICIE ACCESSORIA****PROGETTO**

Trattasi nella fattispecie della nuova S.Acc. di progetto.

- SUPERFICIE ACCESSORIA MAX. REALIZZABILE:	Mq.: 1.947,40
ovvero: 40% di 160 mq. = Mq.: 64,00	
30% di 6.274 mq. = Mq.: 1.882,20	
- SUPERFICIE ACCESSORIA DI PROGETTO:	Mq.: 490,00
ovvero: <i>area carico/scarico merci</i> = Mq.: 490,00	

S.ACC. MAX CONSENTITA	>	S.ACC. IN PROGETTO
Mq.: 1.946,20	>	Mq.: 490,00

Residua pertanto una S.Acc. pari a: $(1.946,20 - 490) = \text{Mq.: } 1.456,20$

- COMPUTO S.T. - SUPERFICIE LOC. TECNOLOGICI**PROGETTO**

Trattasi nella fattispecie delle nuove superfici destinate a Locali Tecnologici necessari alla "vita" ed esercizio delle attività. Il tutto suddiviso per piani:

- PIANO SEMINTERRATO A QT. 2.50-2.20 ~	MQ.: 204,00~
Oltre a questi al piano in argomento è prevista inoltre la realizzazione di:	
- <i>vasca di laminazione per ~ 350 mc.;</i>	
- <i>vasca di riserva idrica antincendio per ~ 230 mc.;</i>	
- PIANO TERRA A QT. 6.00 ~	MQ.: 43,00~
- PIANO AMMEZZATO A QT. 10.30 ~	MQ.: 946,00~
- PIANO PRIMO A QT. 14.20 ~	MQ.: 13,00~
- PIANO SECONDO A QT. 18.10 ~	MQ.: 13,00~
- PIANO COPERTURA A QT. 22.00~	MQ.: 214,00~
	<hr/>
TOTALE	Mq.: 1.433,00~

- COMPUTO S.C. - SUPERFICIE COPERTA

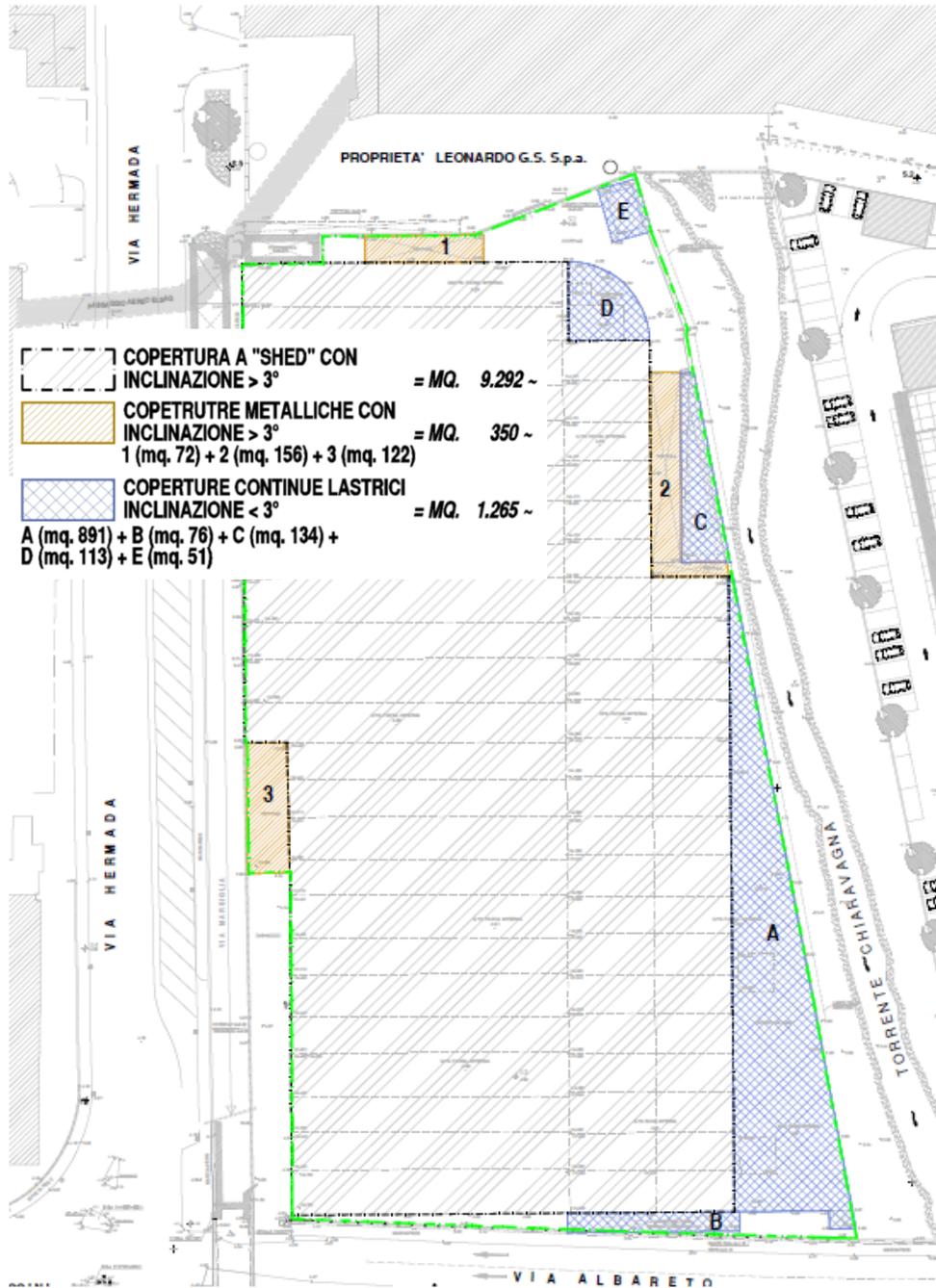
ATTUALE

Trattasi nella fattispecie della S.C. esistente riferita alle coperture esistenti ai diversi livelli e ricavata dagli elaborati di rilievo dello stato di fatto redatti a cura di STEGEO Professionisti Associati di Genova;

- SUP. COPERTA EDIFICIO ESISTENTE

TOTALE Mq.: 10.907 ~

Se si considera che il lotto di proprietà ha una superficie pari a Mq.: 11.365 si ottiene che il **rapporto di copertura** risulta pari a ~ **96%**.



- COMPUTO SUPERFICIE COPERTA - STATO ATTUALE -

ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -

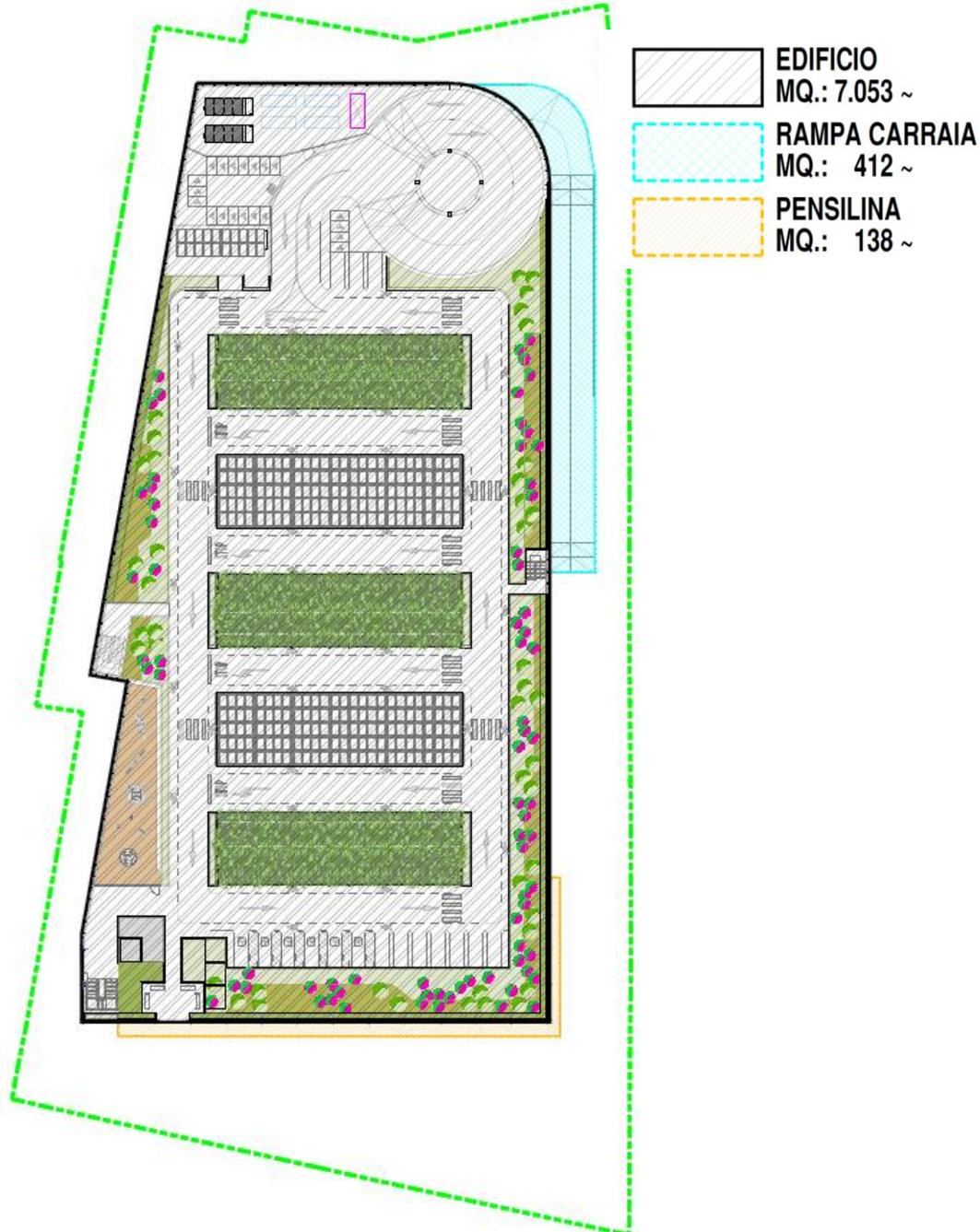
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -

- COMPUTO S.C. - SUPERFICIE COPERTA

PROGETTO

Trattasi nella fattispecie della S.C. riferita al nuovo assetto delle coperture ovvero al nuovo fabbricato. Sostanzialmente, come rilevabile dallo schema di seguito allegato il progetto prevede una SUP. COPERTA NUOVO EDIFICIO pari a **Mq.: 7.603 ~** e quindi con una riduzione di **~ 3.304 mq.** rispetto alle preesistenze.

Analogamente il **rapporto di copertura** passa dal **~ 96%** (attuale) al **~ 67%** previsto a progetto e pertanto con un conseguente miglioramento del RAPPORTO DI PERMEABILITÀ del quale si argomenterà in seguito.



- COMPUTO SUPERFICIE COPERTA – STATO DI PROGETTO -

ESSELUNGA S.P.A.

- **PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P.** -

- **RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE** -

RAPPORTO DI PERMEABILITA'

Il presente capitolo ha la finalità di fornire adeguato riscontro all'efficientamento della permeabilità dei suoli che a seguito dell'intervento proposto consentirà di raggiungere il necessario e richiesto rapporto di permeabilità (R_p).

Questo grazie all'utilizzo di accorgimenti tecnico-costruttivi, materiali permeabili/drenanti certificati, aiuole su terreno naturale al P. Terra e verde pensile in copertura realizzate secondo norma UNI 11235:2007, ma anche e soprattutto per il minore sedime in pianta dell'edificio previsto a progetto. In buona sostanza è stato preso a riferimento tutto il lotto di intervento ovvero contraddistinto al CATASTO TERRENI: Sez. 3 – Foglio n° 82 – Part. N° 385. Su tale area che complessivamente si sviluppa su una superficie di Mq.: 11.314 ~ ed è oggi pressoché interamente edificata, è stata valutata la PERMEABILITÀ DEL SUOLO che allo STATO ATTUALE si attesta intorno al : 10%.

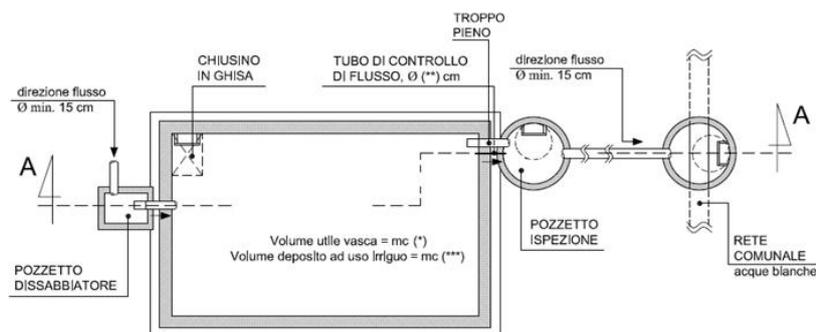
PERMEABILITA' DEI SUOLI E SISTEMI DI RITENZIONE TEMPORANEA ACQUE METEORICHE					
VALUTAZIONE DELLA PERMEABILITA' DEL SUOLO					
STATO ATTUALE					
TIPOLOGIA DI SUPERFICIE (STATO ATTUALE)		RAPPORTO PERMEABILITA' ATTUALE $R_p = 10\%$			
				SUPERFICIE PERMEABILE EQUIVALENTE	
		Cd RIF.	Cd CALC.		
Pavimento in asfalto o cls	407,0 m ²	$\Psi = 0,90$	$\Psi' =$	Spe = 40,7 m ²	
Coperture continue con finiture in materiali sigillanti (terrazze, lastici solari, superfici poste sopra a volumi interrati) con inclinazione < 3°	1265,0 m ²	$\Psi = 0,85$	$\Psi' =$	Spe = 189,8 m ²	
Coperture metalliche con inclinazione > 3°	350,0 m ²	$\Psi = 0,95$	$\Psi' =$	Spe = 17,5 m ²	
Coperture continue con finiture in materiali sigillanti (terrazze, lastici solari, superfici poste sopra a volumi interrati) con inclinazione > 3°	9292,0 m ²	$\Psi = 0,90$	$\Psi' =$	Spe = 929,2 m ²	
Pavimentazioni in cubetti o pietre a lastre a fuga sigillata	m ²	$\Psi = 0,80$	$\Psi' =$	Spe = 0,0 m ²	
Superfici a verde su suolo profondo: prati, orti, superfici boscate e agricole	m ²	$\Psi = 0,10$	$\Psi' =$	Spe = 0,0 m ²	
Superfici a verde su suolo profondo: prati, orti, superfici boscate e agricole	m ²	$\Psi = 0,10$	$\Psi' =$	Spe = 0,0 m ²	
SUPERFICIE RIFERIMENTO S_r Stato Attuale	11314,0 m ²			TOTALE Spe	1177,2 m ²

Come meglio dettagliato sull'allegata tavola riferita alla "verifica permeabilità" dei suoli - tutta l'area di intervento a seguito di demolizione delle preesistenze e nuova edificazione, verrà trattata secondo le modalità e tipologie di materiali di utilizzo tali da raggiungere un R_p equivalente pari al 70%.

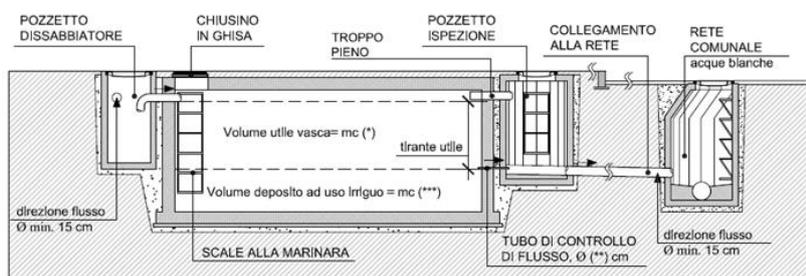
Dal RAPPORTO DI PERMEABILITÀ DI PROGETTO appare evidente la necessità di "laminare" una quantità di acqua meteorica pari a ~ 290 mc.. La capacità di detta vasca verrà incrementata della quantità necessaria a garantirne anche la funzionalità ad uso irriguo e/o ad altro uso in conformità a quanto disposto all'art. 53 del REC vigente. Il progetto infatti prevede la realizzazione di una vasca di laminazione + riserva pari a ~ 350 mc. e quindi ben superiore alle quantità richieste.

Per la sua realizzazione e tipologia verranno rispettate le prescrizioni di cui al "MANUALE PER LA VERIFICA DELLA PERMEABILITÀ DEI SUOLI E IL DIMENSIONAMENTO DEI SISTEMI DI RITENZIONE TEMPORANEA DELLE ACQUE METEORICHE" redatto dall'Ufficio Geologico del Comune di Genova.

Pianta, scala a vista



Sezione A-A, scala a vista



- TIPOLOGIA VASCA DI LAMINAZIONE -

- LE SUPERFICI DRENANTI -

Previo ripristino della capacità drenante ovvero asportazione dei materiali impermeabilizzanti oggi esistenti (fabbricati e pavimentazioni) si provvederà alla realizzazione delle dotazioni rappresentate sull'elaborato all'uopo predisposto dal quale è possibile evincere anche lo schema delle defluenze che adducono alla prevista vasca. In sostanza verranno adottate in vasca le acque di provenienza meteorica raccolte dalla copertura destinata a parcheggio pubblico.

STATO DI PROGETTO		RAPPORTO PERMEABILITA' PROGETTO Rp = 25%		Rp Equiv. x ritenzione 70%	
TIPOLOGIA DI SUPERFICIE (STATO DI PROGETTO)		SUPERFICI ADDOTTE IN VASCA		SUPERFICIE PERMEABILE EQUIVALENTE	
		Cd RIF.	Cd CALC.		PORTATE ADDOTTE IN VASCA
Aree di impianti sportivi con sistemi drenanti e con fondo in materiale sintetico, tappeto verde sintetico	156,5 m ²	156,0 m ²	ψ = 0,60	ψ' =	Spe = 63,4 m ² Q = 3,16 l/s
Asfalto drenante	2539,0 m ²		ψ = 0,85	ψ' =	Spe = 380,9 m ² Q = 0,00 l/s
Copertura a verde pensile con spessore totale del substrato medio 15 < s < 25 cm con inclinazione max 12° (Sistema a tre strati - UNI 11235/2007)	1006,1 m ²		ψ = 0,35	ψ' =	Spe = 654,0 m ² Q = 0,00 l/s
Copertura a verde pensile con spessore totale del substrato medio 35 < s < 50 cm con inclinazione max 12° (Sistema a tre strati - UNI 11235/2007)	159,6 m ²		ψ = 0,20	ψ' =	Spe = 127,7 m ² Q = 0,00 l/s
Coperture continue con finiture in materiali sigillanti (terrazze, lastre solari, superfici poste sopra a volumi interrati) con inclinazione < 3°	233,4 m ²		ψ = 0,85	ψ' =	Spe = 35,0 m ² Q = 0,00 l/s
Superfici di manufatti diversi in c/c o altri materiali impermeabili o impermeabilizzati esposti alla pioggia, e non attribuiti alle altre categorie, come muretti, pilastri, gradinate, scale, ecc	5600,8 m ²	5290,0 m ²	ψ = 0,95	ψ' =	Spe = 280,0 m ² Q = 167,52 l/s
Altro	450,0 m ²		ψ = N/D	ψ' = 0,10	Spe = 405,0 m ² Q = 0,00 l/s
Superfici a verde su suolo profondo: prati, orti, superfici boscate e agricolo	859,8 m ²		ψ = 0,10	ψ' =	Spe = 773,8 m ² Q = 0,00 l/s
Pavimentazioni in lastre di pietra di grande taglio, senza sigillatura dei giunti, su sabbia	306,8 m ²		ψ = 0,70	ψ' =	Spe = 92,0 m ² Q = 0,00 l/s
Altro			ψ = N/D	ψ' =	Spe = Valore Cd m ² Q = Valore Cd l/s
SUPERFICIE RIFERIMENTO Sr Progetto	11314,0 m²	5448 m²			TOTALE Spe 2811,8 m² Qp = 170,68 l/s
VERIFICA Sr Attuale = Progetto	OK!				
VERIFICHE STANDARD RICHIESTI :	Rp o Rp Equivalente Minimo da Garantire 70%	VERIFICA Rp e MIGLIORAMENTO OK!	VASCA COMPENSAZIONE RICHIESTA S1		
DIMENSIONAMENTO DELLA VASCA DI LAMINAZIONE					
ALTEZZA E DURATA DELLA PIOGGIA CRITICA					
Altezza di precipitazione critica	60 mm	Deflusso istantaneo per ettaro		333,33 l/s/ha	
Durata pioggia critica	30 min.				
SCARICO CONCESSO E PORTATA DA LAMINARE			CALCOLO DEL VOLUME DELLA VASCA DI LAMINAZIONE		
Qscarico	10,90 l/s	Ritardo da conseguire		30 min.	V vasca = 287605 litri
Portata da laminare	159,78 l/s				287,6 m³
DIMENSIONAMENTO DEL TUBO DI CONTROLLO DI FLUSSO (scarico della vasca di laminazione)					
Asez tubo =	$\frac{Q}{0,6 \cdot \sqrt{(2 \cdot 9,81 \cdot h)}}$	0,6	parametro idraulico fisso (adimensionale)		
		h	- trante utile nella vasca di laminazione espresso in m. (vedi Istruzioni, punto 3.5) - oppure, nel caso di vasca di laminazione dotata di pompa di sollevamento, trante utile nel pozzetto con scarico di fondo tarato, espresso in m. (vedi Istruzioni, punto 3.5.ter)		
		Q	Qscarico calcolata al punto 6)		
		h =	1,00 m		
		Asez tubo =	0,0041 m ²		
		Diametro = $2 \cdot \sqrt{(Asez \cdot tubo / \pi)}$	72,2 mm		
					VASCA COMPENSAZIONE CORRETTAMENTE DIMENSIONATA S1

- VALUTAZIONE DELLA PERMEABILITÀ DEL SUOLO - PROGETTO -

LE SISTEMAZIONI A VERDE

a cura Dott. Agr. G. Arcari

Come rilevabile dagli elaborati grafici allegati, il progetto prevede una generale sistemazione a verde su terreno naturale del P.Terra caratterizzata soprattutto dalla realizzazione di un “diaframma verde” che costituisce un filtro – non solo visivo – tra le infrastrutture (stradali e ferroviarie) esistenti ed il nuovo edificio.

N.B.: per maggiori approfondimenti si veda RELAZIONE SPECIALISTICA allegata al progetto redatta a cura dell' Dott. Agr. G. Arcari.

LE DOTAZIONI IGIENICO - SANITARIE

Durante l'elaborazione dell'allegato progetto sono state osservate le seguenti “norme” igienico-sanitarie che di seguito verranno sommariamente riassunte e che comunque risultano conformi a quanto contenuto nel R.E.C. vigente:

- 1) I PAVIMENTI INTERNI DELLE AREE DESTINATE A PRODUZIONE/MAGAZZINO E VENDITA saranno realizzati su struttura in c.a. idoneamente coibentati ed impermeabilizzati finiti superficialmente con materiali antisdrucchiolo (con "R" adeguata alla tipologia del locale) di facile manutenzione e pulizia;
- 2) ALTEZZA DEI LOCALI: tutti i locali avranno altezza interna adeguata alla loro funzione e/o destinazione d'uso;
- 3) VENTILAZIONE ED ILLUMINAZIONE DEGLI AMBIENTI:

Trattandosi di edificio a destinazione "produttivo/commerciale" per tutti gli ambienti sono stati rispettati i valori di ventilazione richiesta dalla normativa VV.F. (D.M. 03.08.2015 - D.M. 23.11.2018) nonchè dalla norma UNI 10339 per tipologia dei locali. Gli ambienti di lavoro, ove possibile, saranno di massima dotati di serramenti e/o lucernari aperti direttamente verso l'esterno ed in grado di rispettare il R.A.I. = 1/8 della sup. in pianta del pavimento ove invece non possibile saranno dotati di impianto meccanizzato di ventilazione con rinnovo dell'aria primaria;

Anche per l'illuminazione sono stati applicati parametri e coefficienti derivati dalla norme vigenti per tipologia dei locali di seguito riassunti: CEI EN 62305; CEI 81-30; D.lgs 9 aprile 2008; Legge n°186 del 01.03.1968; D.M. 08.03.85; D.M. 01.02.86; D.M. 37 del 2008; UNI 9795 .

Nei "servizi igienici e spogliatoi" se privi di finestra verrà installato un sistema di ventilazione/estrazione meccanizzato in grado di garantire un ricambio medio orario pari a 5 volte la cubatura del locale.

In generale comunque il nuovo edificio sarà dotato di impianto di climatizzazione estiva/invernale degli ambienti (vendita e produttivo) con rinnovo dell'aria primaria dimensionato in conformità alle norme UNI di riferimento.

- 4) LE ACQUE METEORICHE (*rete bianca pluviali coperture e piazzali*): lo smaltimento delle acque meteoriche raccolte da coperture, piazzali, viabilità a raso, etc. avverrà mediante l'utilizzo di pluviali e caditoie dedicate raccordate da nuova “rete” idoneamente dimensionata ed a servizio dell'edificio. Lo smaltimento delle acque meteoriche raccolte dalle coperture (parte) verrà avviato alla prevista vasca di laminazione incrementata da riserva idrica ad uso irriguo. Lo scarico della vasca in laminazione (Ø 72 mm. come richiesto) così



come il troppo pieno verrà collegato alla nuova rete e quindi convogliato al limitrofo corso d'acqua. Sostanzialmente lo scarico di tutte le acque meteoriche raccolte verrà effettuato direttamente nel vicino T. Chiaravagna in uno o più punti – a seconda delle qt. altimetriche – di immissione, previa richiesta della(e) necessaria(e) Autorizzazioni Idrauliche. In caso di necessità lo/gli scarichi verranno dotati di valvola a clapet.

- 5) LE ACQUE REFLUE (*rete nera*): le acque reflue provenienti da servizi igienici, spogliatoi, etc. verranno convogliate nel collettore cittadino;
- 6) LE ACQUE DI PROCESSO (*rete gialla*): le acque provenienti dai reparti di preparazione verranno convogliate all'interno di una sgrassatrice che tratterà tutta la componente oleosa e grassa. Verrà adottata una tipologia di vasca che potrà essere prefabbricata o realizzata in opera in c.a.. In corrispondenza della tubazione in ingresso e in uscita della vasca di trattamento delle acque dei reparti saranno installati n°2 pozzetti prelievo campione (ingresso/uscita) per la verifica del funzionamento della vasca. Infine le acque verranno convogliate nel collettore cittadino.

Per tutti gli allacci occorrerà provvedere alla rottura di suolo pubblico.

LE DOTAZIONI A STANDARD AGGIUNTIVO

Come già in premessa evidenziato il progetto allegato muove dalla volontà di dare attuazione alla “previsione” di realizzare un parcheggio pubblico ... *al servizio del centro storico di Sestri P.* ... facilmente fruibile dai futuri utenti.

A questo si aggiunga la necessità di ottemperare a quanto prescritto al punto b) dell'Art. 7 – Urbanizzazioni - delle NORME GENERALI del PUC che nello specifico recita:

b) *Nei Distretti di trasformazione e nei relativi Settori:*

- *strutture ricettive alberghiere: 40% della S.A.;*
- *uffici, esercizi di vicinato e connettivo urbano: 40% della S.A.;*
- *Distribuzione al dettaglio con esclusione degli esercizi di vicinato: 80% della S.A.;*

Per il caso in fattispecie le dotazioni di “standard” da destinare o vincolare all’uso pubblico ammonterebbero a:

- S.A. COMMERCIALE di P.U.O.:	Mq.: 7.150,00 ~
- SUP. A STANDARD RICHIESTA PER S.A. DI P.U.O.:	
mq. 7.150 x 80% =	Mq.: 5.720,00 ~
- S.A. COMMERCIALE prevista a progetto:	Mq.: 6.434,00 ~
- SUP. A STANDARD RICHIESTA PER S.A. DI PROGETTO:	
mq. 6.434 x 80% =	Mq.: 5.147,20 ~

Come meglio evidenziato sugli elaborati grafici dedicati, il progetto prevede la realizzazione in copertura del nuovo edificio di una superficie a “standard” complessivamente stimata in Mq.: 6.020,00 e così ripartita:

- <u>PARCHEGGIO PUBBLICO</u>	Mq.: 4.427,00~
- Posti auto n° 146 di cui 19 predisposti per ricarica elettrica	
- Posti moto n° 16	
- <u>VERDE PENSILE DI ARREDO</u>	Mq.: 1.167,00~
- <u>GIOCO BIMBI ATTREZZATO</u>	Mq.: 180,00~
- <u>PERCORSI E BELVEDERE</u>	Mq.: 246,00~
TOTALE	Mq.: 6.020,00~

SUP. STANDARD IN PROGETTO	>	SUP. STANDARD MAX. RICHIESTA
Mq.: 6.020	>	Mq.: 5.147,20

Come già premesso dette aree saranno rese accessibili carrabilmente dalla prevista rampa elicoidale e pedonalmente sia da Via Albareto che da Via Hermada grazie alla predisposizione di n° 3 (1+2) ascensori dedicati.

In buona sostanza gli utenti del parcheggio potranno raggiungere il centro di Sestri Ponente con una percorrenza di ~ 200 mt. a piedi, utilizzando i due ascensori posti a monte dell’edificio che portano direttamente su Via Hermada.

SISTEMAZIONE IDRAULICA DEL T. CHIARAVAGNA

Per le informazioni in possesso, la P.A. ha avviato il procedimento di cui alla CDS 20/2020 così come pubblicata sul BURL n° 50 parte IV del 09.12.2020.

COMUNE DI GENOVA

Patto per la Città di Genova - CDS 20/2020 Conferenza di Servizi decisoria in forma semplificata modalità asincrona di cui all'articoli 14 – comma 2 - della legge 241/90 e s. m. e i. e 10 del D.P.R. 327/2010, per l'approvazione dei progetti definitivi/esecutivi degli stralci funzionali denominati "Cantiere A" e "Cantieri B (completamento) + C + intervento civ. 1 Via Sestri" dell'Ultimo Lotto delle Opere di adeguamento idraulico del Torrente Chiaravagna, con contestuale avvio delle procedure comportanti apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sul P.U.C. vigente, nonché dichiarazione di pubblica utilità ed urgenza delle opere ai sensi del D.P.R. 327/2001 e s. m. e i..

Sostanzialmente il Comune di Genova intende - con il progetto di cui trattasi "cantiere A" - portare a compimento gli ultimi interventi necessari alla messa in sicurezza del tratto terminale del T. Chiaravagna che interessano ovviamente anche la proprietà "Ex Cognetex" stante il fatto che il muro dell'edificio rivolto a levante costituisce non solo il confine di proprietà ma anche argine in sponda dx. del citato torrente come si evince dalle immagini di seguito riportate.



- VISTA DEL FABBRICATO E DEL T. CHIARAVAGNA -

Sull'esecuzione di tali interventi che in qualche modo avrebbero potuto interferire e come ancora oggi interferiscono con le potenzialità di sviluppo della proprietà erano stati intrapresi contatti con la P.A. (URBANISTICA e DIFESA DEL SUOLO) al fine di verificare congiuntamente l'opportunità che detto tratto d'argine venisse realizzato direttamente dalla Soc. Proponente a seguito di redazione/approvazione del PUO in argomento e da considerarsi quali opere di urbanizzazione e quindi da portare a scomputo oneri.

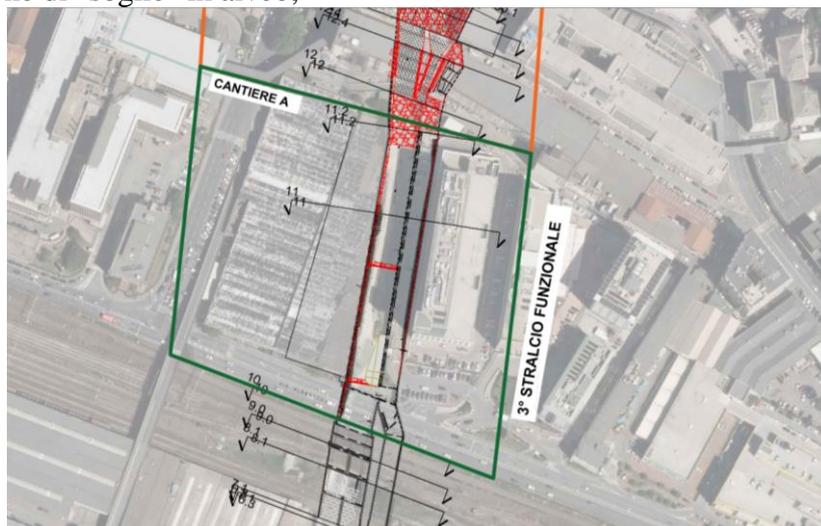
ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -

- CANTIERE "A" -

Nel progetto visionato di cui trattasi (CDS 20/2020) gli interventi che "interferiscono" con il fabbricato EX COGNETEX risultano ricompresi nel CANTIERE A - 3° STRALCIO FUNZIONALE così come meglio evidenziati nelle immagini di seguito allegate e che sostanzialmente possono essere ricondotti a :

- interventi di "sottomurazione" del muro perimetrale lato levante che costituisce anche argine, in modo tale da garantirne stabilità e possibilità di abbassamento alveo;
- interventi di regolarizzazione ed abbassamento dell'alveo;
- esecuzione di "soglie" in alveo;



- STRALCIO TAV. GEN - 000 - PLAN. GEN. CON SUDDIVISIONE LOTTI -

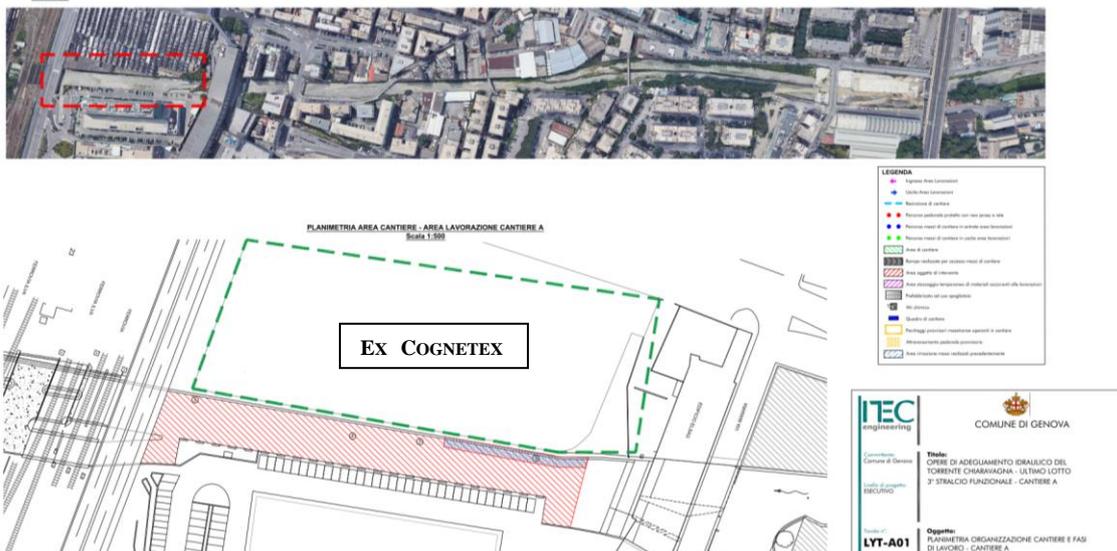


- STRALCIO TAV. GEN - 002 - PLAN. GEN. CON INDICAZIONE INTERVENTI -

ESSELUNGA S.P.A.

**- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -**

Oltre a quanto sopra il progetto in argomento individua alcune fasi di "cantierizzazione" che per l'area EX COGNETEX interferiscono secondo quanto di seguito evidenziato.



CANTIERE A:

1. Demolizione scogliera in massi in sponda dx
2. Scavo fino a q.ta di imposta cordoli delle sottomurazioni in sponda dx e delle soglie, esecuzione delle stesse procedendo da valle verso monte
3. Completamento dell'abbassamento del fondo alveo e plateazione in massi cementati come da progetto.
4. Ripristino dello stato dei luoghi.

AREA CANTIERE

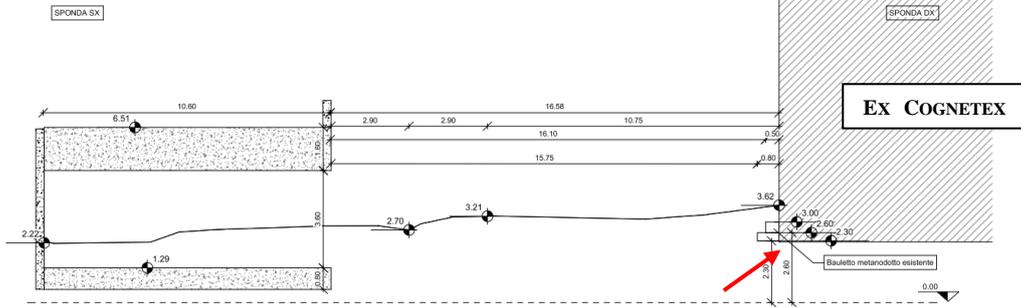
Le aree destinate alla logistica di cantiere, e l'accesso in alveo saranno subordinate all'esecuzione delle lavorazioni in sponda destra, ossia alla demolizione dell'ex edificio Cognetex per la realizzazione di un'attività commerciale, area delimitata dal tratteggio verde. A seguito di tali operazioni, in corrispondenza della sponda destra verrà realizzata una rampa permanente che consenta l'accesso in alveo per le operazioni di manutenzione ordinaria. L'accesso in alveo per l'esecuzione delle lavorazioni previste avverrà pertanto da tale rampa, mentre le aree destinate alla logistica di cantiere, saranno ricavate occupando temporaneamente un'area del futuro parcheggio di pertinenza dell'attività commerciale.

- STRALCIO TAV. LYT - A01 - PLAN. ORGANIZZAZ. CANTIERE E FASI CANTIERE A -

Proseguendo nell'analisi della documentazione pare che a confine, ovvero al piede del muro perimetrale lato levante del fabbricato sia stata rilevata la presunta presenza di un "bauletto" del quale occorrerà ovviamente tenere conto in fase di progettazione esecutiva sia che l'intervento sia eseguito dal Comune sia da ESSELUNGA.



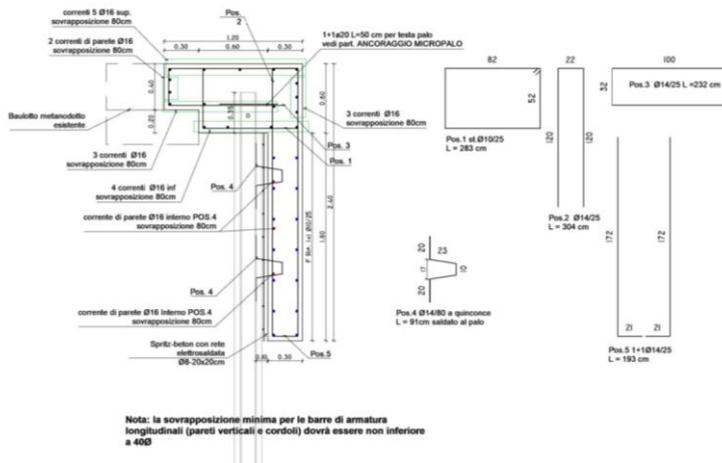
Sezione Stato Attuale 11
Scala 1 : 100



- STRALCIO TAV. SOS-008 - ATTUALE CON SOTTOSERVIZI -

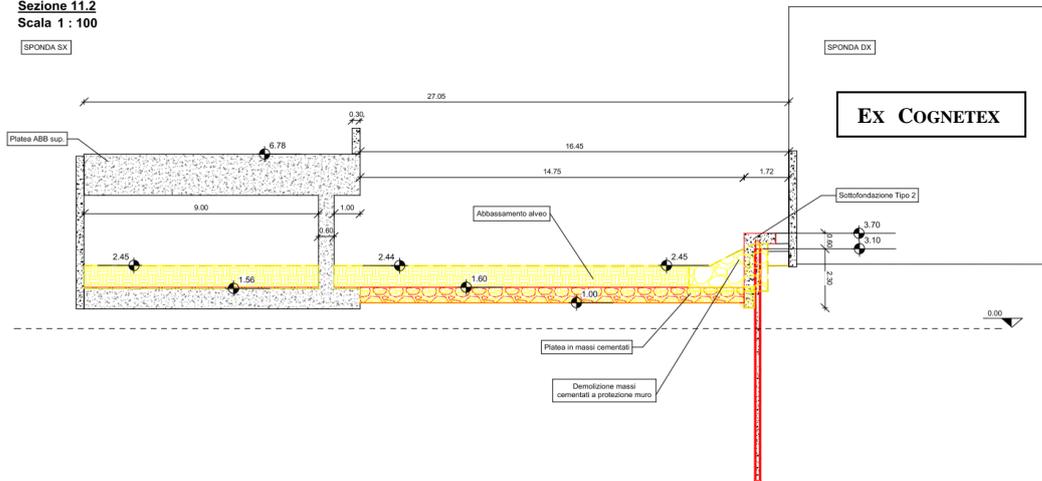
Per quanto riguarda gli aspetti strutturali il progetto di cui trattasi prevede sostanzialmente di intervenire in "sottomurazione" eseguendo micropali aventi una lunghezza di ~ 9 mt. collegati da un cordolo sommitale.

Carpenteria e armatura cordolo sottofondazione Tipo 2
H cartella 1.80m
Scala 1:20

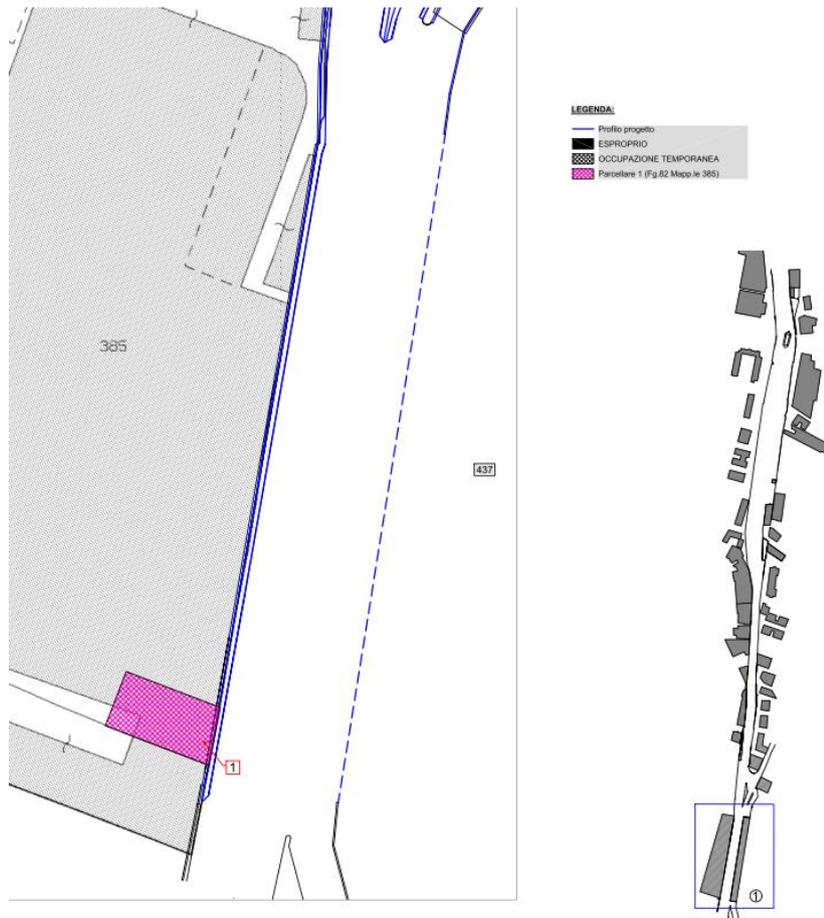


ESSELUNGA S.p.A.

Sezione 11.2
Scala 1 : 100



In ultimo vengono trattati gli aspetti "patrimoniali" necessari ad identificare le aree oggetto di occupazione temporanea e/o esproprio come rilevabile direttamente dall'immagine di seguito riportata.



- STRALCIO TAV. PPE-A01 - PIANO PARCELLARE DI ESPROPRIO -

ESSELUNGA S.P.A.

**- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -**

A conclusione di tutto quanto sopra argomentato la Soc. Proponente si rende disponibile (a scomputo oneri) alla realizzazione delle opere di sistemazione idraulica che nel prosieguo verranno sommariamente riassunte:

- 1) realizzazione di nuovo muro d'argine in c.a. per uno sviluppo pari a ~ 170 mt., finito nelle parti in vista con intonaco "strollato" fino e tinteggiato;
- 2) realizzazione di nuova rampa in c.a. per accesso in alveo comprensiva di portone sommitale a tenuta idraulica;
- 3) realizzazione, nello spazio ricompreso tra nuovo muro d'argine e nuovo edificio, di una viabilità da gravare di servitù d'uso pubblico a favore del Comune di Genova affinché possa essere garantito il raggiungimento della rampa di accesso in alveo con piazzale per manovra dei mezzi d'opera impiegati per interventi di manutenzione e pulizia dell'alveo;

Com'è possibile accertare direttamente dal C.M.E. di progetto esecutivo l'importo dei lavori per la realizzazione dell'intervento di cui trattasi **ammonta complessivamente a circa 1,3 mil. di Euro.** Il tutto così come meglio rappresentato sugli elaborati grafici e descrittivi dedicati a tale intervento che si allegano al più generale progetto di P.U.O..

CENNI SULL' IMPATTO ACUSTICO

a cura Ing. S. Seravalli

L'area di intervento, allo stato attuale, possiede connotazione produttiva/direzionale (sede ABB) e commerciale (UNIEURO e TOY'S), oltre alla presenza della linea ferroviaria e della viabilità di zona, il cui traffico veicolare è considerevole in quanto si tratta della principale arteria di comunicazione tra il Ponente ed il centro urbano di Genova e le infrastrutture autostradali e aeroportuali.

Nello specifico sono state condotte campagne di rilievi fonometrici del clima acustico "stato zero" e previsioni di calcolo sulle emissioni generate dal futuro insediamento, allo scopo di verificare il rispetto dei limiti di emissione ed immissione delle sorgenti a servizio della nuova attività commerciale, destinazione compatibile con il contesto che la circonda e la classificazione acustica di zona.

Inoltre sono state verificate analiticamente le caratteristiche acustiche dell'involucro, dovendo garantire un potere fonoisolante $R_w \geq 42$ dB(A), valore minimo previsto da normativa.

N.B.: per maggiori approfondimenti si veda RELAZIONE SPECIALISTICA allegata al progetto redatta a cura dell' Ing. Simona Seravalli di Genova.

LA PREVENZIONE INCENDI

a cura Ing. T. Celadin

La GSV di generi alimentari – comprese le relative aree accessorie e pertinenziali – possiederà caratteristiche tali da garantire i primari obiettivi di sicurezza relativi alla salvaguardia delle persone e alla tutela dei beni contro i rischi di incendio.

Quanto sopra verrà garantito – in ottemperanza a quanto disposto dal D.P.R. n. 151 del 01.08.11 “*Regolamento recante semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione degli incendi, a norma dell’articolo 49, comma 4 - quater, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122*” – attraverso:

- la richiesta al Comando VV.F. di Genova, ai sensi dell’art. 3 del D.P.R. 151/11, di esame progetto con apposita istanza a cui sarà allegata la documentazione – relazione tecnica e elaborati grafici a firma di tecnico abilitato – prevista dall’Allegato I al D.M. 07.08.2012 “*Disposizioni relative alle modalità di presentazione delle istanze concernenti i procedimenti di prevenzione incendi e alla documentazione da allegare, ai sensi dell’articolo 2, comma 7, del decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151*”;
- la successiva presentazione al Comando VV.F. di Genova, ai sensi dell’art. 4 del D.P.R. 151/11, della Segnalazione Certificata di Inizio Attività, costituente titolo autorizzatorio ai fini antincendio, corredata dalla documentazione (certificazioni e dichiarazioni) specificata nell’Allegato II al D.M. 07.08.2012 attestante la conformità alla normativa in materia di sicurezza antincendio.

Si evidenzia che il Comando VV.F. di Genova si era già positivamente pronunciato, con nota prot. n. 35016 del 13.12.2010, sulla conformità alla normativa e ai criteri di prevenzione incendi delle seguenti attività:

- *Locali adibiti ad esposizione e/o vendita all’ingrosso o al dettaglio, fiere e quartieri fieristici, con superficie lorda, comprensiva dei servizi e depositi, superiore a 400 m², di cui al punto 69 dell’Allegato I al D.P.R. 151/11.*
- *Gruppi per la produzione di energia elettrica sussidiaria con motori endotermici ed impianti di cogenerazione di potenza complessiva superiore a 25 kW, di cui al punto 49 dell’Allegato I al D.P.R. 151/11.*
- *Autorimesse pubbliche e private, parcheggi pluriplano e meccanizzati, con superficie superiore a 300 m², di cui al punto 75 dell’Allegato I al D.P.R. 151/11.*

Sulla base di tale progetto già approvato, si potrà pertanto prevedere la presentazione di una variante per formalizzare il nuovo progetto che non si discosterà, per quanto riguarda le attività soggette al controllo dei VV.F., da quello già oggetto di favorevoli valutazioni.

CENNI SULLA COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO CON IL PIANO DI BACINO T. CHIARAVAGNA

a cura Ing. P. Misurale

L'analisi della compatibilità idraulica dell'intervento è stata fatta con riferimento alla vigente normativa idraulica e tenendo conto dei lavori di sistemazione idraulica del tratto terminale del torrente Chiaravagna eseguiti, in corso di realizzazione e previsti.

In tale contesto nel PUO è prevista la realizzazione di un nuovo muro d'argine in sponda destra lungo il tratto compreso tra l'edificio Leonardo e il ponte di Via Albareto, in sostituzione della sottomurazione di quello esistente, prevista nel progetto dell'ultimo lotto funzionale in fase di esecuzione, e la realizzazione di una rampa di accesso all'alveo.

Il nuovo muro d'argine sarà compatibile con l'abbassamento del fondo alveo che verrà effettuato successivamente dal Comune di Genova nell'ambito del completamento dei lavori di sistemazione idraulica del torrente Chiaravagna e le sue quote di sommità saranno compatibili con le grandezze idrauliche di cui allo scenario "*di breve termine*", riportate nel Piano di Bacino del torrente Chiaravagna

L'analisi condotta ha confermato che gli interventi previsti nel PUO risultano compatibili con la nuova perimetrazione delle fasce di inondabilità del tratto terminale del torrente Chiaravagna che è stata approvata dalla Regione Liguria con [DdDG n. 175 del 25/06/2018](#) come "*variante ad efficacia sospesa*" la cui entrata in vigore è condizionata dalla completa realizzazione, collaudo e verifica degli interventi idraulici previsti nello scenario a breve termine.

Gli interventi sono altresì conformi ai dettami di cui all'art. 5 del Regolamento Regionale 3/2011 relativo alla fascia di inedificabilità assoluta dei corsi d'acqua.

Inoltre gli stessi risultano già oggi assentibili e cantierabili in quanto rientrano nella casistica di cui all'art. 110bis della LR n°18 del 21/06/1999.

N.B.: per maggiori approfondimenti si veda RELAZIONE SPECIALISTICA allegata al progetto redatta a cura dell' Ing. Pietro Misurale di Genova.

CENNI SULL' IMPATTO TRASPORTISTICO

a cura Ing. M. Mastretta

Sempre in ottemperanza alle vigenti normative in materia di commercio nonchè delle disposizioni intervenute con l'adozione della DCC - 2019 - 22 del 18.04.2019 è stato attuato e predisposto il necessario "studio" di impatto trasportistico, esteso ad un significativo ambito territoriale e finalizzato a valutare le prestazioni delle rete infrastrutturale viaria in presenza dei carichi di traffico aggiuntivo indotti dal nuovo insediamento commerciale.

Lo studio è stato svolto conformemente ai disposti della normativa vigente:

- Linee Guida del Comune di Genova - DGC n° 35/2015;
- DCR Liguria n° 31/2012;
- DPR n° 495/92;

Tale normativa prevede in sintesi due tipi di verifiche:

- l'esecuzione di prove simulative condotte tramite microsimulazione dello stato del traffico in una vasta area di 1.000 mt. di raggio dal luogo ove nascerà il nuovo manufatto;
- la verifica della conformità degli accessi (ingresso/uscita) dei previsti parcheggi destinati alla clientela e di quello invece destinato all'area carico/scarico merci.

INQUADRAMENTO TRASPORTISTICO

Dal punto di vista trasportistico, l'area su cui sorgerà il nuovo punto vendita alimentare è situata nel quartiere di Sestri Ponente, in una zona al margine tra il vecchio nucleo industriale a sud dell'asse via Siffredi – Manara, e delimitata a ponente da via Hermada, che vede tuttora una presenza industriale significativa, e l'ampia zona residenziale di Sestri Ponente, che si apre a ponente di via Hermada.

Verso mare, oltre via Albareto – via Puccini e oltre la ferrovia che le costeggia, si situano ampie aree industriali e aeroportuali, ma anche il porto turistico di Sestri Ponente. L'area residenziale di Sestri Ponente è densamente popolata e caratterizzata da numerosi esercizi commerciali, soprattutto lungo la via Sestri e alcune delle sue traverse e costituisce un polo di attrazione considerevole. L'edilizia che caratterizza il quartiere è perlopiù popolare, anche se esistono alcuni punti di pregio architettonico e ambientale. Sulla rotatoria da cui si diparte da levante via Albareto converge la bretella autostradale proveniente dal casello di Genova Aeroporto, mentre la bretella verso il casello si diparte da via Albareto stessa. L'area è quindi caratterizzata da una buona accessibilità e dalla vicinanza dell'aeroporto. La rete stradale primaria dell'area è costituita dall'asse via Albareto – Puccini – Soliman – Merano che oggi costituisce l'asse di scorrimento per tutto il traffico in direzione levante – ponente e viceversa. Si tratta di un asse caratterizzato da strade di buona capacità, almeno a due corsie per senso di marcia, se si eccettua la via Puccini, che rappresenta il tratto più critico, perché ha una sede stradale più ridotta e in taluni tratti con una sola corsia per senso di marcia. Va ricordata, tra la viabilità importante, anche l'asse via Siffredi – Giotto, regolato a senso unico verso ponente, che prima della realizzazione di via Albareto assorbiva il traffico di transito verso ponente e che ora funge soprattutto da percorso di penetrazione verso

il quartiere di Borzoli e la parte più collinare di Sestri Ponente e ha visto ridursi di molto la pressione veicolare. Lo stesso è accaduto per l'asse via Menotti – via Manara, regolato a senso unico verso levante, che costituiva il percorso da ponente a levante. Infine va ricordata via Hermada, che corre a senso unico in direzione monte – mare tra via piazza Aprosio (al termine di via Giotto) e l'intersezione Albareto – Puccini. Anch'essa prima faceva parte del percorso di attraversamento est – ovest e viceversa. Ora raccoglie soprattutto il traffico che da Sestri Ponente si dirige verso via Albareto o Puccini per istradarsi poi rispettivamente verso levante o ponente.

Il resto del sistema viario è costituito da strade di quartiere di capacità limitata, a maglia ortogonale nella parte più storica del quartiere, verso mare e più tortuose e irregolari nelle zone più collinari. Occorre segnalare via Sestri, importante arteria che scorre da levante a ponente nel cuore della parte vecchia del quartiere, che da lungo tempo è stata pedonalizzata ed è quindi interdetta la traffico.

Dato il suo carattere spiccatamente urbano, la rete vede la presenza di numerosi impianti semaforici e di parcheggi.

Infine, dal punto di vista del trasporto pubblico, l'area su cui sorgerà il nuovo punto vendita è servita sia dal servizio bus urbano sia da quello ferroviario. Per via Hermada – Puccini transitano le linee di forza che collegano Sampierdarena e il centro con il ponente cittadino, mentre in direzione inversa le stesse linee transitano per via Menotti – Manara. A breve distanza inoltre è situata la stazione ferroviaria di Sestri Ponente.

Dal punto di vista della scala più locale, come visto, l'area oggetto dell'intervento si situa all'incrocio tra via Albareto e via Hermada; il vertice a mare di ponente del lotto di fatto coincide con l'impianto semaforico che regola l'intersezione Albareto – Puccini – Hermada. Via Albareto è una strada di scorrimento urbana, con due carreggiate separate e due corsie per senso di marcia, senza presenza di sosta sulla sede stradale. Via Hermada è un'ampia strada con tre corsie e sosta ai lati, regolata in senso unico da monte a mare. Infine via Puccini, nel primo tratto ha un'ampia corsia per senso di marcia che premette anche l'affiancamento dei veicoli (senza mezzera tracciata però); la sede stradale poco più avanti si restringe con una sola corsia per senso di marcia.

LE PROVE SIMULATIVE

Le tecniche di simulazione computerizzate permettono di costruire un modello matematico di una rete viaria e di valutarne il comportamento, quando sottoposta a un certo carico di traffico, attraverso l'analisi di indici prestazionali. E' così possibile confrontare il comportamento della rete in presenza del traffico indotto dal nuovo punto vendita in maniera comparativa rispetto allo stato di fatto. Il lavoro è stato condotto utilizzando il microsimulatore AIMSUN, che fornisce anche rappresentazioni grafiche del fenomeno.

Sinteticamente il processo metodologico che permette l'esecuzione delle simulazioni può essere così riassunto.

1. *Definizione del piano dei rilievi di traffico: la simulazione richiede infatti una conoscenza dettagliata dello stato attuale del traffico. A tal fine occorre eseguire rilievi su strada del traffico tramite apparecchi specializzati in grado di contare e classificare i veicoli, e calcolare le velocità dei flussi di traffico. Sono quindi stati*



eseguiti i rilievi per una settimana, in periodo scolastico, su un'ampia area, sulle sezioni riportate in figura.



- PIANO DEI RILIEVI DI TRAFFICO -

2. *Verifica e omogeneizzazione dei dati di traffico acquisiti e definizione delle fasce orarie di riferimento per l'analisi simulativa. Infatti le prove si eseguono facendo riferimento alle fasce orarie di maggior carico della rete, che si determinano attraverso apposite tecniche di analisi dei dati rilevati.*
3. *Costruzione dello scenario di riferimento per lo stato di fatto, attraverso acquisizione di dati, informazioni e documentazione relative all'area di studio e ad altri elementi che potrebbero modificare lo stato attuale della viabilità e del traffico nel periodo temporale a cui si fa riferimento (nuovi progetti, modifiche della rete, ecc.).*
4. *Costruzione del modello della rete attraverso il disegno della topografia della rete stessa e il rilievo e la modellazione dei parametri di rete (cicli semaforici, capacità degli archi, attraversamenti pedonali, assetto della sosta, ecc.)*
5. *Costruzione della matrice OD per lo stato di fatto e calibrazione del modello. A partire dai dati di flusso rilevati, attraverso uno specifico procedimento, si costruisce la matrice OD del traffico nella sua configurazione attuale. Si tratta in sostanza della definizione delle provenienze e delle destinazioni di tutti i veicoli che entrano ed escono dalla rete studiata. Su questa base il simulatore riesce a calcolare i percorsi che i veicoli compiono per attraversare la rete. Essi comprenderanno tutti i principali percorsi di accesso e di deflusso dall'area (processo detto di "assegnazione"). Questo processo, applicato allo stato di fatto, permette di calibrare il modello, confrontando i flussi assegnati dal simulatore con quelli rilevati su campo. Occorre ottenere una buona coincidenza statistica, per garantire la significatività del modello.*
6. *Determinazione degli afflussi veicolari alla struttura, calcolati sulla base di dati mutabili da situazioni reali in ambito genovese e nazionale e di letteratura.*

ESSELUNGA S.P.A.



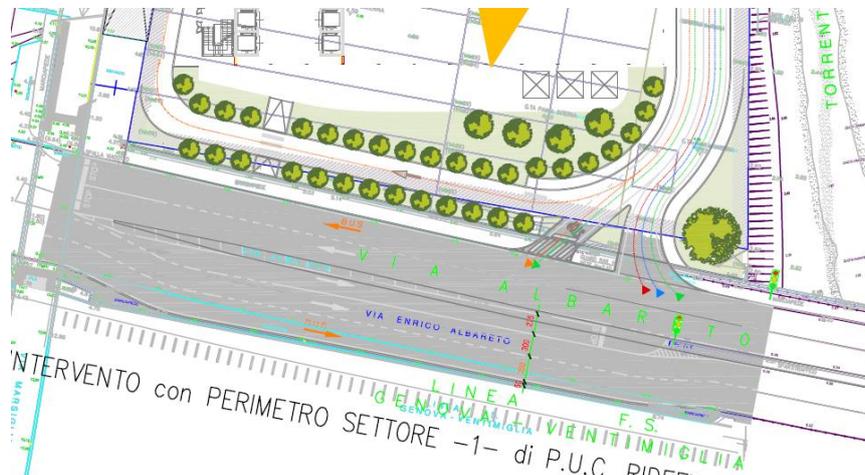
7. *Con procedimento analogo a quello descritto per lo stato di fatto, si sintetizza la nuova matrice OD che include anche il traffico indotto dal nuovo punto vendita e si esegue il processo di assegnazione dei flussi sul grafo stradale.*
8. *Attraverso l'analisi comparativa dei risultati ottenuti per lo stato di fatto e per lo scenario di progetto, sintetizzati attraverso appositi indicatori, si determina l'impatto del traffico generato dalla nuova struttura commerciale. Si possono inoltre evidenziare anche situazioni puntuali di criticità legate a specifici aspetti della rete (assetto della circolazione, cicli semaforici, topologia di particolari assi, ecc.)*
9. *In funzione dei risultati ottenuti, vengono formulati eventuali suggerimenti progettuali, qualora emergessero situazioni di criticità.*

La quantificazione della domanda indotta è stata eseguita secondo i dettami della delibera di Consiglio regionale 31/2021, prendendo come riferimento il massimo affollamento consentito dalle norme antincendio; le prove simulative sono quindi state condotte in situazioni che si possono considerare limite come afflusso veicolare.

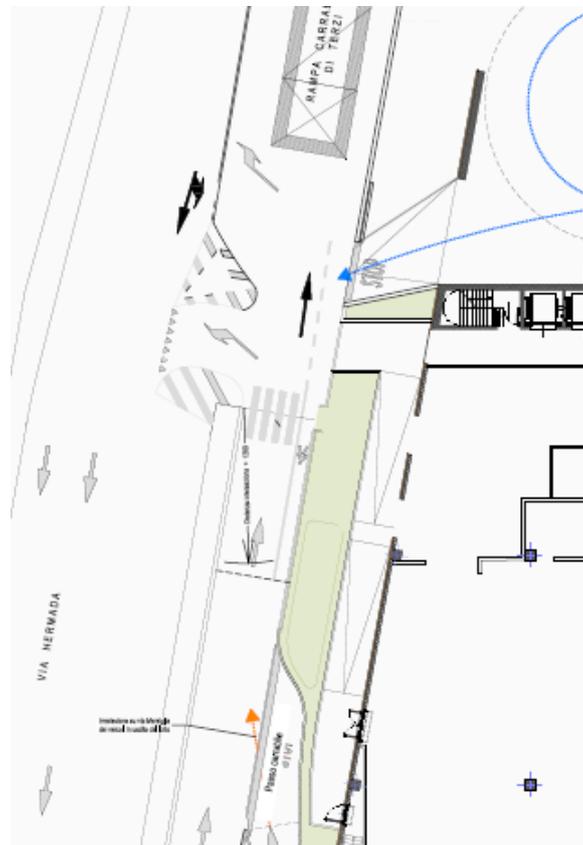
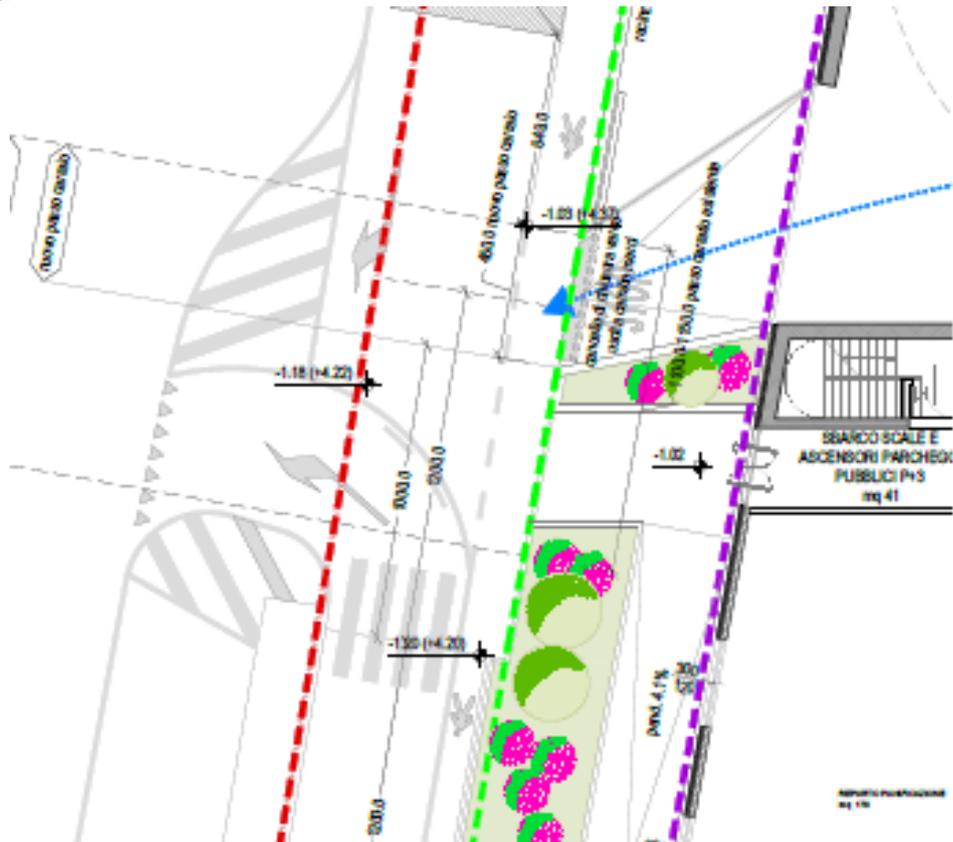
L'analisi simulativa ha permesso di individuare un punto di debolezza nella rete, consistente nella rotatoria Albareto – Siffredi – Pionieri e Aviatori d'Italia, da cui, data la conformazione degli accessi alla struttura, avrebbero transitato tutti i veicoli destinati al punto vendita e una parte di quelli da essa provenienti, con un peggioramento delle prestazioni, che già allo stato attuale risultano critiche nelle ore di massimo carico veicolare della rete.

Sono quindi state identificate alcune modifiche al regime della circolazione che hanno permesso di migliorare decisamente la situazione:

- la creazione di una corsia specializzata di svolta a sinistra su via Albareto, sfruttando gli spazi esistenti e senza necessità di interventi strutturali, regolato da un semaforo distante circa 60 mt, all'altezza dell'adiacente palazzo ABB e del punto vendita Unieuro, che permette l'uscita dai parcheggi dell'area in entrambe le direzioni di marcia e l'attraversamento pedonale. Il nuovo semaforo replicherà l'attestamento di questo semaforo, più a ponente per fermare su di esso il traffico in direzione levante → ponente e permettere la svolta a sinistra dalla corsia specializzata (si vedano figure seguenti)



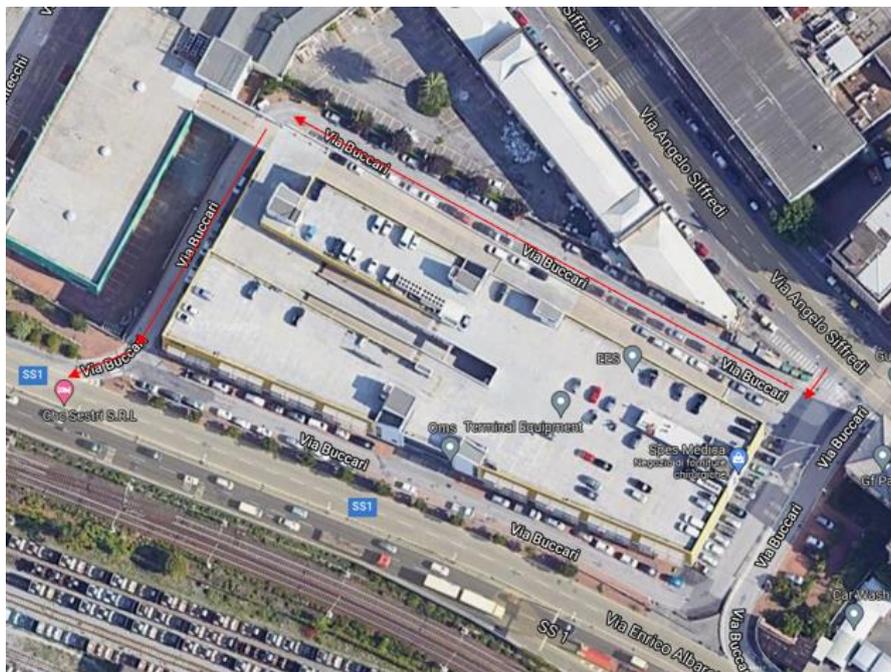
- la realizzazione di nuova corsia su via Hermada. Con l'attuale assetto le vetture provenienti da via Marsiglia, e quindi anche dall'uscita del punto vendita su via Marsiglia stessa, possono svoltare solo su via Hermada, a senso unico, verso l'intersezione con via Puccini e Albareto. Quindi sia i veicoli diretti a ponente sia quelli diretti a levante si trovano ad impegnare questa intersezione. Lo stesso avviene per i veicoli in uscita dal parcheggio interrato di Leonardo, la cui uscita è proprio in corrispondenza con lo sbocco di via Marsiglia. L'istituzione di una corsia in direzione sud – nord sul tratto di via Hermada che dall'incrocio con via Marsiglia va all'incrocio con via Menotti / Manara, dà la possibilità ai veicoli diretti verso levante di utilizzare il percorso Hermada – Manara – Siffredi. Le vetture provenienti da questa corsia dovranno obbligatoriamente svoltare a destra su via Manara. Le figure seguenti mostrano l'assetto attuale dell'intersezione Marsiglia – Hermada e la sistemazione suggerita.



ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -

- La valorizzazione di via Buccari, attraverso apposita segnaletica, come percorso alternativo di avvicinamento per i veicoli provenienti da ponente su via Siffredi, che evitano così di impegnare la suddetta rotonda. La figura mostra il percorso in questione.



L'adozione di questi accorgimenti ha bilanciato i flussi incrementali riconducendo il comportamento della rete negli ambiti della normalità.

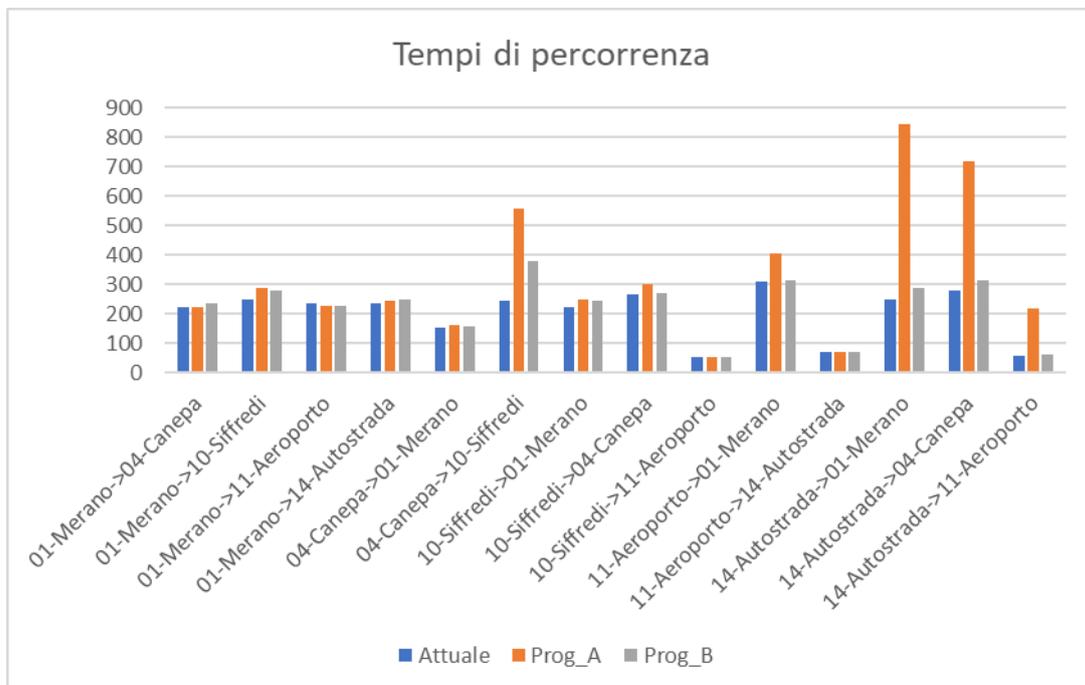
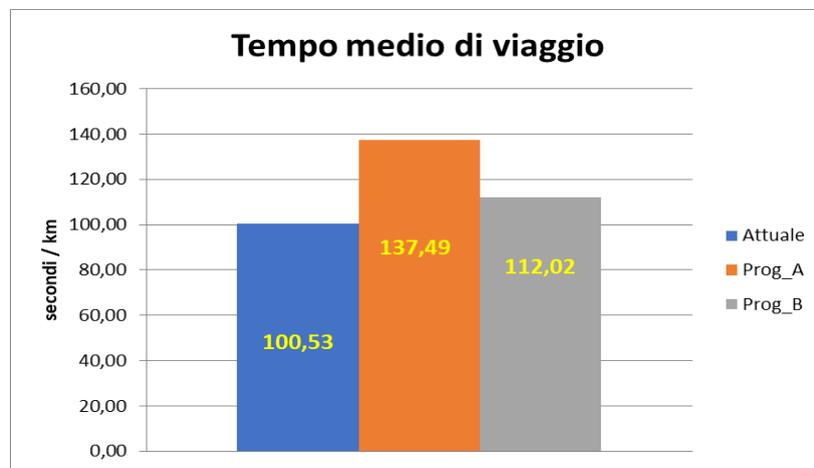
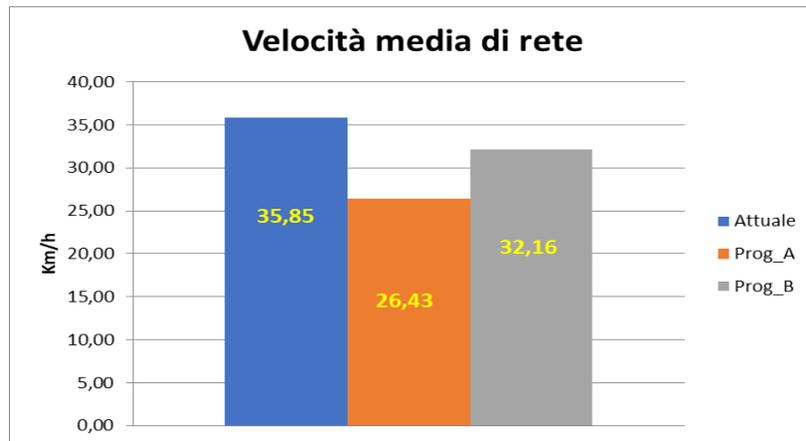
Di seguito si riportano alcuni dati desunti dalle prove simulative da cui si evince come le misure individuate garantiscano un buon assetto del traffico nell'area.

La legenda dei successivi grafici è la seguente:

Attuale = Stato di Fatto (blu)

Prog_A = scenario di progetto con la viabilità ad assetto invariato (cioè con il traffico indotto dal punto vendita ma senza l'introduzione delle modifiche illustrate) (arancio)

Prog_B = scenario di progetto con la modifiche alla circolazione sopra descritte (grigio)





STUDIO CANEPA ASSOCIATI

STUDIO di ARCHITETTURA

arch. Fabio NONIS

Come si vede sia la velocità media sia i tempi medi di attraversamento della rete, con le modifiche alla circolazione introdotta migliorano significativamente la situazione rispetto alla situazione di progetto ad assetto invariato della circolazione e mostrano limitati peggioramenti rispetto allo stato di fatto.

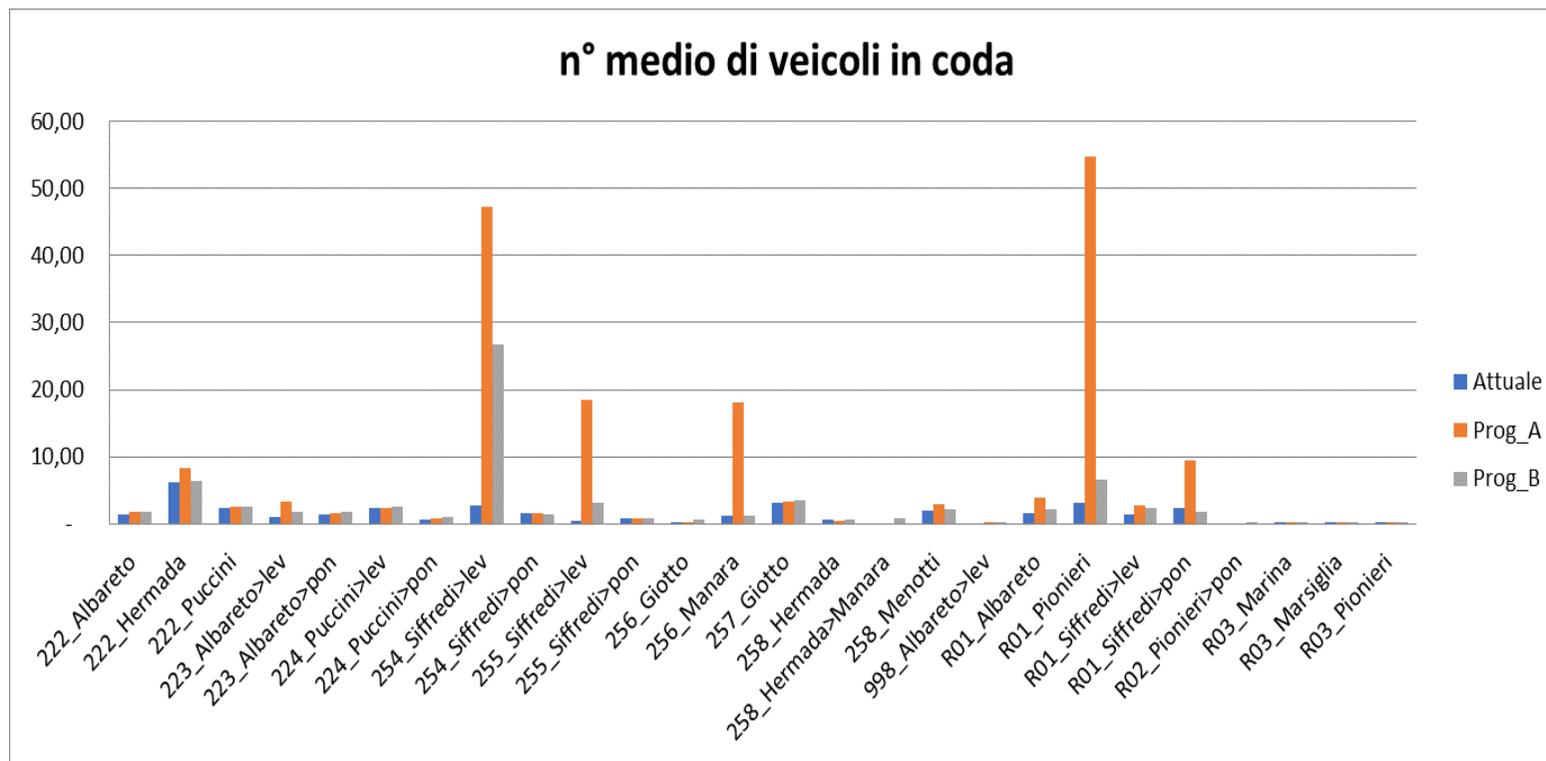
La stessa cosa si può riscontrare se si guardano i tempi di percorrenza sulle principali relazioni della rete e le code medie ai principali attestamenti della rete.

L'esito delle prove simulate ha quindi mostrato la fattibilità dell'intervento ed un impatto limitato rispetto all'attuale stato del traffico.

ESSELUNGA S.P.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -

- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -



ESSELUNGA S.p.A.

- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -

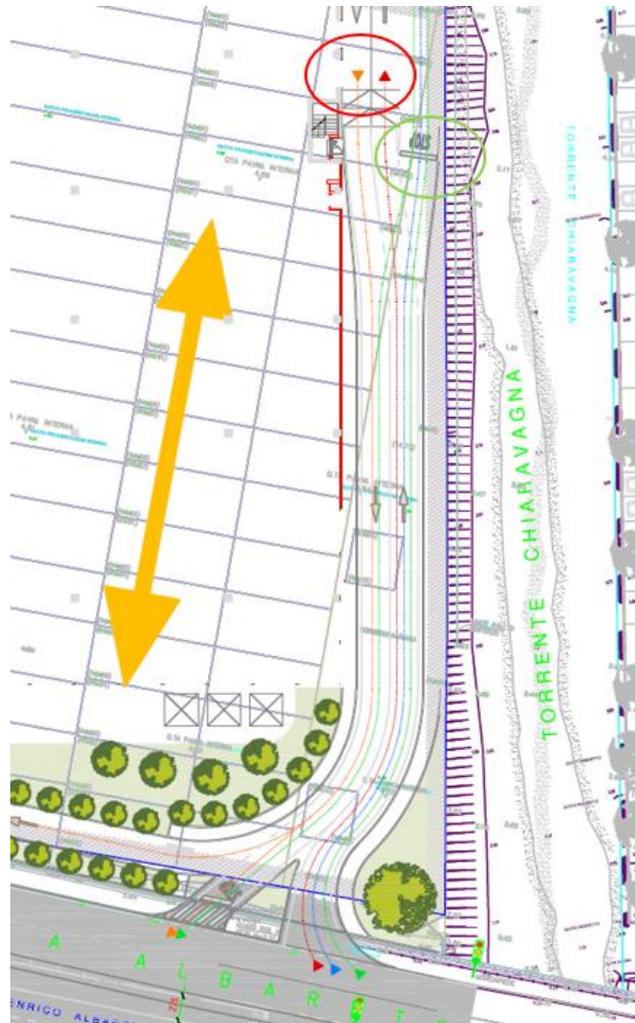
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -

GLI ACCESSI E L'INTERFACCIA CON LA VIABILITÀ CITTADINA

L'analisi degli accessi ai parcheggi ha un duplice scopo:

- verificare la rispondenza alle norme del Codice della Strada;
- verificare che ingresso e uscita dei veicoli avvengano in condizioni di sicurezza;

Il punto vendita avrà un accesso solo carrabile destinato alla clientela, collegato a via Albareto da un tratto di strada pubblica e/o gravata da servitù. Al termine di essa si aprono due varchi: il primo, destinato alle vetture della clientela, dà accesso alla rampa che si collega con i piani superiori dove sono collocati i parcheggi pertinenziali e quelli destinati ad uso pubblico; il secondo destinato ai veicoli merci, che si collega con un ampio piazzale sul retro destinato proprio alle operazioni logistiche. Nella figura che segue il varco merci è contrassegnato in verde, e quello veicolare in rosso.



In uscita sono disponibili due varchi. Il primo coincide con l'accesso veicolare per la clientela sopra illustrato e si collega attraverso il ramo di strada pubblica ancora su via Albareto, con immissione ammessa solo verso ponente.

ESSELUNGA S.P.A.

**- PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO SETTORE 1 DEL DISTRETTO 06 "NUOVA SESTRI P. -
- RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA GENERALE -**

Dal ramo di strada pubblica si diparte però anche un collegamento interno all'area pertinenziale che sbocca su via Marsiglia e quindi su via Hermada. Da qui, grazie alla modifica alla circolazione apportata, i veicoli in uscita potranno dirigersi a ponente attraverso via Puccini, ma soprattutto verso levante attraverso via Manara e via Siffredi. La seguente figura mostra l'uscita su via Marsiglia ed il collegamento con la viabilità principale e il collegamento della viabilità in uscita su via Albareto.



Entrambi i varchi soddisfano le condizioni di posizionamento e di visibilità previsti dall'art. 46 D.P.R. n. 495/92.

Come visto l'accesso merci è separato da quello destinato alla clientela. Al piazzale destinato alla movimentazione merci, posto sul retro del fabbricato, si accede come visto da via Albareto (attraverso il menzionato tratto di strada pubblica). L'uscita è invece su via Hermada, attraverso un varco già esistente e concesso con autorizzazione numero 25939/2019; il varco esistente, molto ampio, sarà ridotto per ridurre le interferenze sul nodo. L'uscita dei veicoli merci sarà permessa solo con svolta a sinistra su via Hermada. La figura seguente mostra l'uscita merci.



N.B.: per maggiori approfondimenti dovrà essere fatto riferimento alla TRATTAZIONE SPECIALISTICA redatta dal Dott. Ing. Marco Mastretta di Genova

CENNI DI GEOLOGIA-GEOMORFOLOGIA-IDROGEOLOGIA

a cura Dott.^{ssa} E. Barboro

In fase di redazione dell'allegato progetto è stata eseguita la necessaria campagna di sondaggi necessari ad approfondire le caratteristiche geologiche, geotecniche e stratigrafie delle aree oggetto di intervento.

La zona d'intervento è ubicata in sponda idrografica di destra del T. Chiaravagna, nella parte di fondovalle urbanizzata.

L'elemento morfologico dominante è determinato dalle due piane fluviali del T. Chiaravagna caratterizzate da depositi alluvionali. I depositi sono costituiti da ghiaie e sabbie grossolane e fini, con frazioni limose, costituenti l'apporto solido del bacino del torrente in oggetto. Le due piane si raccordano con i versanti con una falda detritica, debolmente inclinata ed a volta quasi inesistente, costituente una frangia pedemontana di detrito colluviale frammista a matrice alluvionale.

L'ossatura litologica del dosso soprastante alla zona in oggetto è costituita dai litotipi appartenenti all'unità litostratigrafia e tettonica Timone-Tejolo che costituisce la parte più occidentale del substrato roccioso della Valle Polcevera.

Buona parte dell'abitato di Sestri Ponente risulta localizzata, come l'area di interesse, nell'ambito di una fossa del substrato che ha ospitato, in età pliocenica, un'ingressione da parte del mare, con conseguente formazione di depositi marini che l'hanno colmata.

I depositi sopracitati appartengono alla Formazione delle Argille di Ortovero, la quale è costituita da marne argillose con livelli sabbiosi e ghiaiosi.

Da indagini geognostiche effettuate nel lotto di interesse le argille plioceniche risultano essere composte da marne limoso-argillose, grigio cinerine, screziate con livelletti sabbiosi fine e medi e clasti ofiolitici arrotondati ed in altri aumenta la frazione siltosa grigio scuro, con frequenti livelli francamente sabbiosi e ghiaiosi. In tutti i sondaggi, al di sotto di un sottile strato di riporti e terreni rimaneggiati e/o frammisti a riporti, di spessore variabile tra 2,6-4 mt., è stata riscontrata la presenza di depositi alluvionali a granulometria prevalentemente ghiaioso-sabbiosa, di spessore variabile tra 6,0 mt (S4) e 8,15 mt (S2), seguiti da depositi marini sabbiosi fini e sabbioso-limosi e da argille limose plioceniche da mediamente consistenti a consistenti (Formazione delle Argille di Ortovero).

L'idrografia di superficie della zona è rappresentata dalle defluenze superficiali antropiche che vengono essenzialmente regolate dalla complessa rete di smaltimento urbana, attraverso tombinature e canalizzazioni, più che dalle caratteristiche granulometriche dei depositi superficiali e dal grado di permeabilità dei terreni costituenti il sottosuolo, nella quasi totalità ricoperti da un'urbanizzazione compatta sostanzialmente impermeabile.

Dal punto di vista idrogeologico l'aspetto fondamentale è rappresentato ovviamente dalla permeabilità delle formazioni considerate, dalla quale dipendono i meccanismi di infiltrazione, circolazione e distribuzione delle acque in sottterraneo.

I materiali sciolti, comunque essi siano disposti, sono permeabili per porosità; la permeabilità per porosità è infatti dovuta alla presenza nella formazione di pori,

spazi di dimensioni idonee, che formano una rete continua per cui l'acqua può passare filtrando da un poro all'altro.

Il deposito alluvionale, al di sotto dei riporti, presenti sull'area dell'intervento, in base alle risultanze delle prove di permeabilità in foro eseguite nelle varie campagne geognostiche, sono state stimate a permeabilità alta, nei livelli più ghiaiosi, e media nei livelli sabbiosi con intercalazioni limoso.

Nonostante una certa variabilità nella composizione granulometria dei depositi alluvionali, la sequenza che costituisce il sottosuolo del sedime del comparto in esame può essere considerata una struttura idrogeologica sostanzialmente unitaria, che appartiene all'acquifero poroso a falda libera dei depositi alluvionali del T. Chiaravagna. Le prove di permeabilità sono state realizzate all'interno dei depositi alluvionali ghiaioso-sabbiosi e sabbiosi in matrice limosa. I valori di permeabilità ottenuti variano da $1,27 \times 10^{-6}$ mt/sec a $4,80 \times 10^{-7}$ mt/sec all'interno dei depositi alluvionali ghiaioso-sabbiosi; si tratta di valori bassi per terreni di quel tipo, tipici di terreni a granulometria sabbioso-limosa.

All'interno dei depositi alluvionali costituiti da sabbie fini in matrice limosa il valore di permeabilità ottenuto è di $3,14 \times 10^{-7}$ mt/sec; si tratta di un valore basso ma tipico di terreni a granulometria sabbioso-limosa.

Sull'area in esame è presente una falda freatica, il cui deflusso sotterraneo avviene essenzialmente entro il deposito alluvionale esteso e potente in spessore; l'alimentazione né deriva dal bacino della piana alluvionale del T. Chiaravagna e risente in modo non significativo degli apporti meteorici, in considerazione dell'intesa urbanizzazione dell'area. Livello medio falda misurato si attesta sui 3 mt.

Dalla lettura sommaria della carta delle isofreatiche, in allegato, si evince che al disotto del comparto in esame, la circolazione sotterranea tende ad avere due orientazioni, uno verso sud ed uno verso est.

La direzione sud, con gradiente inferiore, corrisponde verosimilmente al deflusso della falda verso mare, La direzione est indica un deflusso con gradiente più elevato verso il T. Chiaravagna, continuando oltre la sponda sinistra del Chiaravagna.

Sull'area interessata dall'intervento in progetto, per la determinazione della stratigrafia e delle caratteristiche geotecniche dei terreni, è stata realizzata campagna geognostica di dettaglio, comprendente 5 sondaggi a carotaggio continuo, prove in sito SPT, prove di permeabilità Lefranc, sondaggi sismici verticali, indagine sismica down-hole e prove di laboratorio.

Sulla base della classificazione sismica del territorio della Regione Liguria, approvata con D.G.R. n°216 del 17/03/2017, il Comune di Genova ricade in Zona 3 (bassa pericolosità).

In corrispondenza dell'area in esame, all'interno del sondaggio S1 è stata realizzata 1 prova sismica downhole per la determinazione delle Vs. La Vs₃₀ è risultata di 283 mt/sec. Anche i sondaggi sismici verticali tramite misure di microtremori ambientali eseguiti hanno permesso di ricavare la velocità delle onde di taglio (Vs,30) all'interno dei terreni indagati; la Vs,30 media è risultata variabile tra a 271-446 mt/sec.

N.B.: per maggiori approfondimenti dovrà essere fatto riferimento alla TRATTAZIONE SPECIALISTICA redatta dal Dott. Geol. E. Barboro di Genova.

CENNI SULLE PRESTAZIONI ENERGETICHE ED IMPIANTI

a cura Dott. Ing. G. Marazzi

In merito alla classificazione dell'intervento nel suo complesso per quanto riguarda l'assoggettabilità alle specifiche prescrizioni inerenti il contenimento energetico negli edifici si considera quanto indicato nel DM Allegato 1 "Criteri Generali e Requisiti delle Prestazioni Energetiche degli Edifici":

Il metodo di calcolo dei fabbisogni energetici del sistema edificio-impianto risponde alla normativa UNI 11300.

Da un punto di vista impiantistico, l'impiego di gruppi frigoriferi a pompa di calore ad alta efficienza consentirà, insieme all'intervento di isolamento dell'involucro, al raggiungimento della classe energetica A1.

Tali gruppi produrranno contemporaneamente acqua refrigerata ed acqua calda tramite due circuiti idronici indipendenti. L'acqua calda per il riscaldamento sarà integrata anche dal recupero del calore dei condensatori dei gruppi frigoriferi di produzione del freddo alimentare. La climatizzazione delle diverse aree dell'edificio sarà realizzata mediante Unità di trattamento aria che si occuperanno di miscela, filtrazione, trattamento, e immissione aria in ambiente e da recuperatori di calore a flussi incrociati completi di filtri elettrostatici sulla presa aria esterna e di filtri piani a protezione dei recuperatori di calore sull'espulsione dell'aria esausta.

L'acqua potabile sarà erogata dalla locale società di servizi locale.

Per la realizzazione degli impianti di scarico dell'intero complesso sono state rispettate le norme dettate dalla legislazione vigente e dal regolamento tecnico Regionale e Comunale che gestisce il servizio fognatura ed idrico della zona.

Verrà previsto un impianto antincendio sprinkler e idranti UNI45-UNI70 a servizio di tutto l'edificio compresa centrale di pompaggio e vasca di riserva idrica dedicata.

Gli impianti di nuova realizzazione non provocheranno l'emissione in atmosfera o in ambiente ne di gas pericolosi, ne di CO₂, non essendoci una centrale termica, ma come già detto solo gruppi frigoriferi in pompa di calore.

Verranno utilizzati moduli fotovoltaici per la produzione di energia rinnovabile, che soddisferà la copertura del fabbisogno energetico non rinnovabile dell'edificio per una quota maggiore del 50 %.

Gli impianti elettrici avranno origine da una cabina di ricezione alimentata da una nuova cabina ENEL a disposizione del nuovo insediamento commerciale e realizzata al piano terra in manufatto in opera inserito nell'edificio e progettato con gli spazi secondo DG2092, avrà un ingresso diretto dall'esterno e sarà ad uso esclusivo dell'ente distributore. L'impianto di illuminazione normale e di sicurezza sarà costituito da corpi illuminanti a LED composti da filari luminosi.



STUDIO CANEPA ASSOCIATI

STUDIO di ARCHITETTURA

arch. Fabio NONIS

L'illuminazione delle aree esterne a parcheggio sarà progettata in conformità alla L.R. Liguria n°22/2007 DEL 29 Maggio 2007 e del regolamento attuativo del 15 settembre 2009, n°5.

N.B.: per maggiori approfondimenti dovrà essere fatto riferimento alla TRATTAZIONE SPECIALISTICA redatta dal Dott. Ing. G. Marazzi – STUDIO PLANNING di Monza.

