

COMMITTENTE



COMUNE DI GENOVA

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
ALBERTO BITOSSO
IL DIRETTORE ESECUTORE DEL CONTRATTO
ANTONIO ROSSA

PROGETTAZIONE DEFINITIVA DEL SISTEMA DEGLI ASSI DI FORZA PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (RETE FILOVIARIA E STRUTTURE CONNESSE)

PROGETTAZIONE

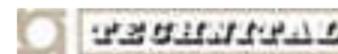
MANDATARIA



MANDANTE

MANDANTE

MANDANTE



ABDR Architetti Associati S.R.L.

ELABORATI GENERALI
RELAZIONE PAESAGGISTICA

IL PROGETTISTA RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE

Dott. Ing. Alessandro Peresso

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

E 2 1 D 0 0 D Z 3 R G I M 0 0 0 2 0 0 1 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione	ABDR	15/01/22	P. Desideri	15/01/2022	A. Peresso	15/01/22	
B	Var. Team di commessa	ABDR	05/2022	P. Desideri	05/2022	A. Peresso	05/2022	



COMUNE DI GENOVA

PROGETTAZIONE DEFINITIVA DEL SISTEMA DEGLI ASSI DI FORZA PER IL TRASPORTO PUBBLICO
LOCALE (RETE FILOVIARIA E STRUTTURE CONNESSE)

RELAZIONE PAESAGGISTICA
(ex dpcm 12/12/2005)

INDICE

Premessa

INDIVIDUAZIONE DELL'INTERVENTO

INDICAZIONE DELLA CONFORMITA' DELL'INTERVENTO RISPETTO ALLE NORMATIVE CHE INSISTONO NELL'AMBITO

(indicazione degli elementi e valori del paesaggio)

RELAZIONE PAESAGGISTICA EX DPCM 12/12/2005

ASSE DI FORZA PONENTE

RELAZIONE PAESAGGISTICA EX DPCM 12/12/2005

ASSE DI FORZA CENTRO

RELAZIONE PAESAGGISTICA EX DPCM 12/12/2005

ASSE DI FORZA LEVANTE

Premessa

La presente relazione descrive le caratteristiche del contesto paesaggistico nel quale è inserito l'intervento e analizza la significatività dei potenziali impatti.

Le caratteristiche del contesto urbano e paesaggistico della città di Genova sono mutate dalle analisi, studi e rappresentazioni cartografiche contenuti negli atti e strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica di livello regionale e comunale vigenti, coadiuvate da sopralluoghi e indagini sul campo.

- Per la lettura di ciascuno degli strumenti (PTCP della Regione Liguria - PTC del verde provinciale – PUC sia con riguardo al livello paesaggistico puntuale sia rispetto alle Norme d'Ambito), sono stati predisposti specifici atlanti tematici organizzati in 11 fogli, che coprono l'intero ambito di intervento, indicando le componenti di piano nonché i vincoli paesaggistici interessati dal progetto definitivo.

A questo proposito è stato utilizzato il software QGIS per l'analisi e la rappresentazione grafica dei risultati della ricognizione riportati, per ogni foglio, nella relativa tabella – legenda.

Per ciascuna componente sono state valutate le interazioni con il tracciato previsto che indica le caratteristiche planimetriche, altimetriche e trasversali del sistema filobus nelle sue diverse componenti.

Tale valutazione consente di indicare eventuali azioni da intraprendere, al fine di ottenere il migliore inserimento paesaggistico dell'opera nello specifico contesto urbano della città di Genova.

La relazione si articola in una prima parte grafica di ricognizione degli strumenti della pianificazione paesaggistica e dei vincoli operanti nell'ambito di intervento e in tre relazioni paesaggistiche ex DPCM 12/12/2005 che costituiscono specifiche analisi rispetto alle differenti normative paesaggistiche sui tre diversi assi, asse di forza Ponente, asse di forza Centro e asse di forza Levante.

Dei quattro assi che costituiscono il nuovo sistema filoviario non è stato preso in considerazione l'asse della Val Bisagno in quanto non interessato da vincoli paesaggistici della Soprintendenza.

INDIVIDUAZIONE DELL'INTERVENTO

INDICAZIONE DELLA CONFORMITA' DELL'INTERVENTO RISPETTO ALLE NORMATIVE CHE INSISTONO NELL'AMBITO

STATO ATTUALE DELL'AREA TUTELATA (indicazione degli elementi e Valori del paesaggio)

- La disciplina paesistica

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) della Regione Liguria

Atlante Ricognizione cartografica – Assetto Insediativo (Quadro di unione dei fogli, legenda e 11 Tav. formato A3)

- Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Città Metropolitana di Genova

Indicazioni con valore prescrittivo - organizzazione del sistema del verde

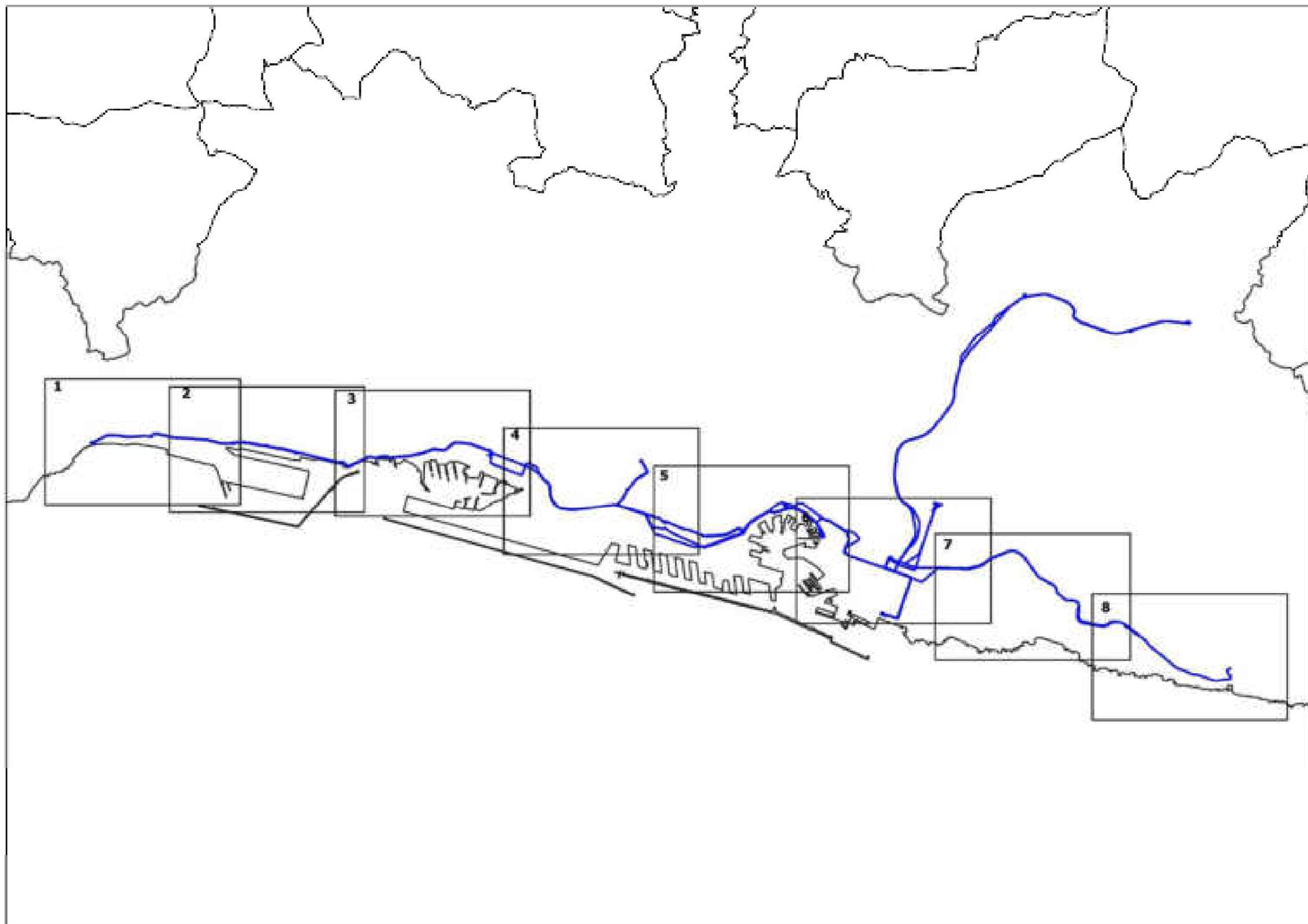
Atlante Ricognizione cartografica – (legenda e 11 Tav. formato A3)

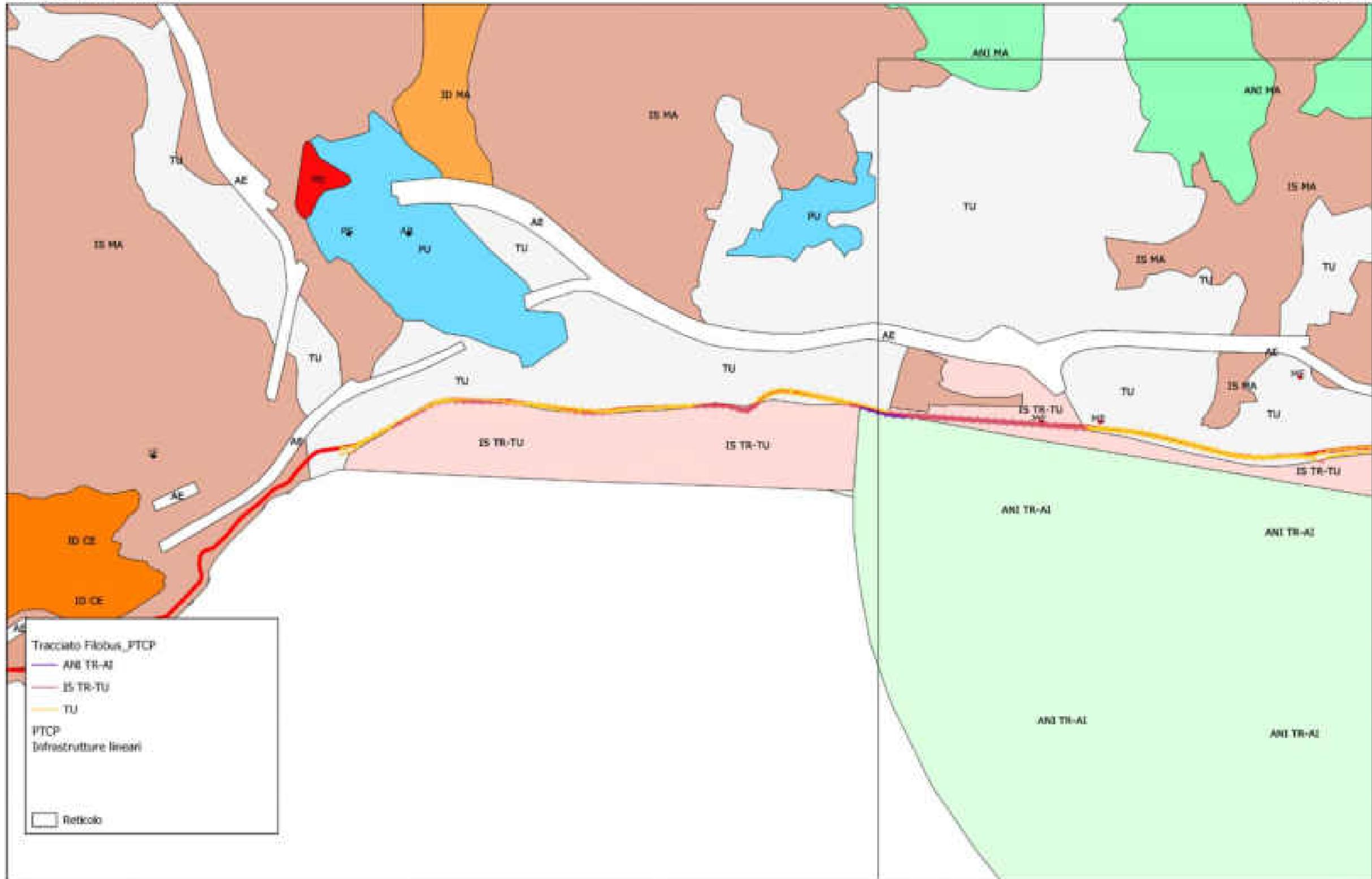
- Livello Paesaggistico Puntuale (PUC): Elementi puntuali, lineari, areali e uso suolo

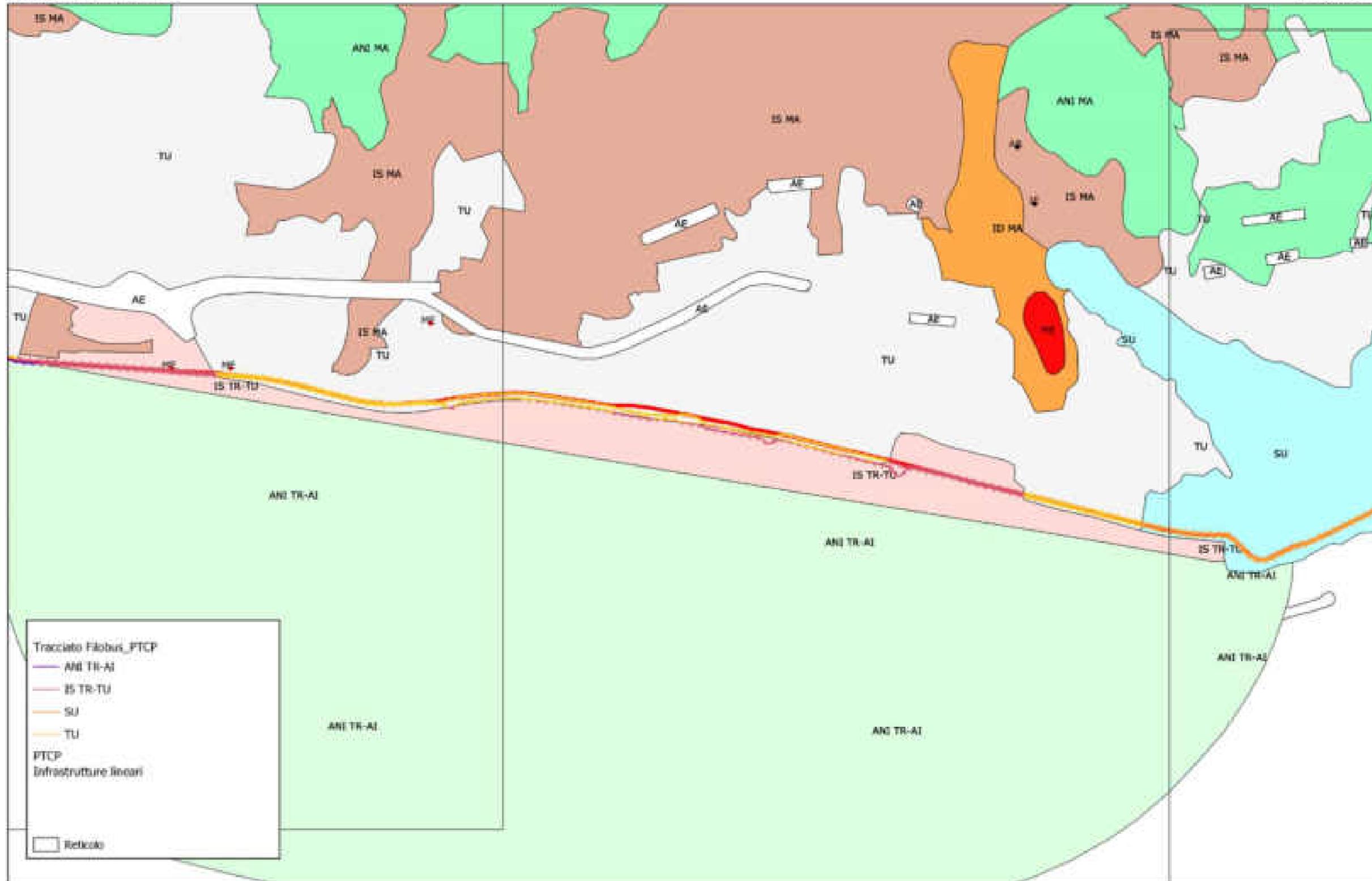
Atlante Ricognizione cartografica (Quadro di unione dei fogli, legenda e 33 Tav. formato A3)

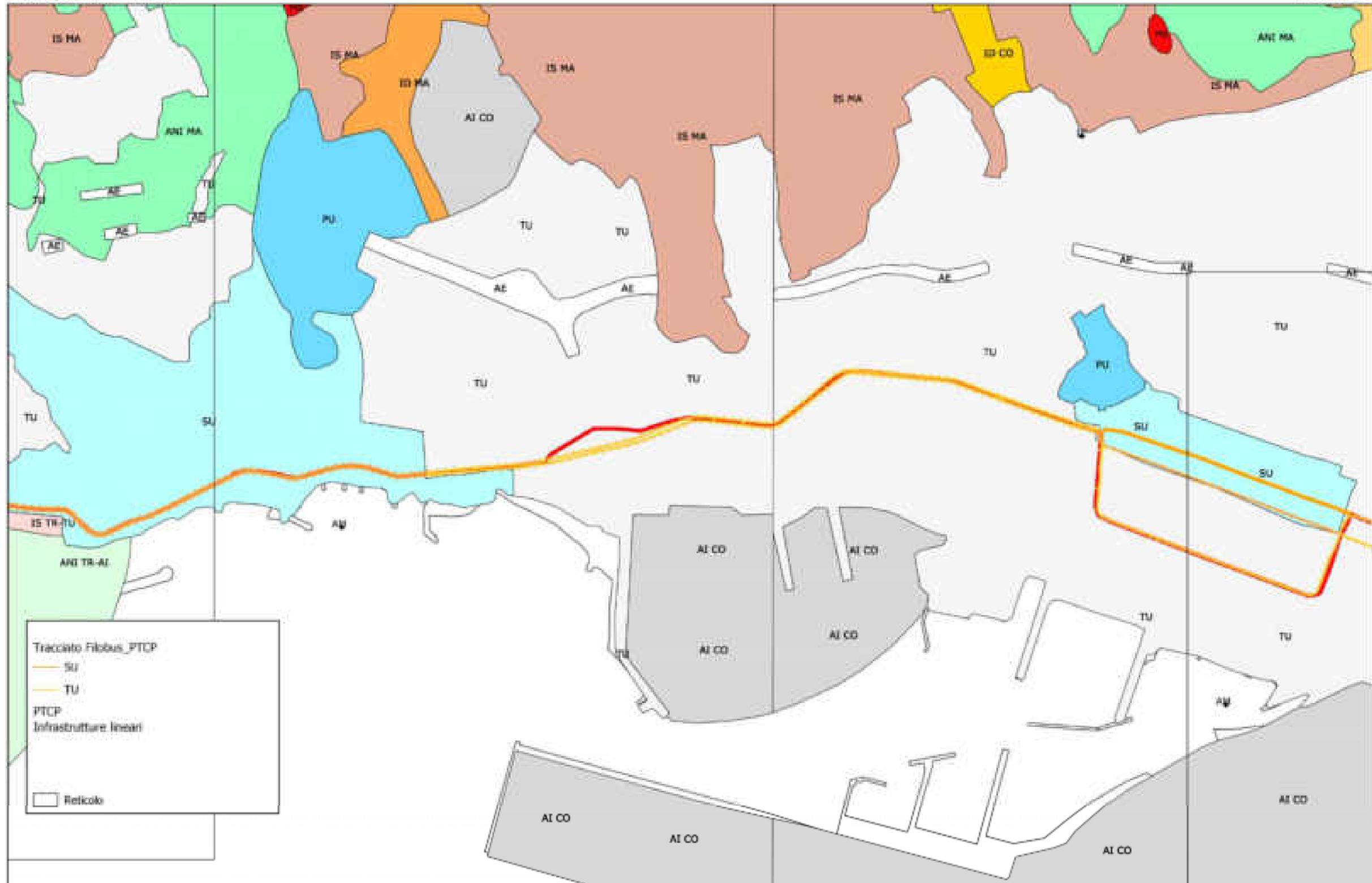
- Piano dei Beni soggetti a tutela del Comune di Genova
- Atlante Ricognizione cartografica – PUC (Quadro di unione dei fogli, legenda e 11 Tav. formato A3)
- Vincoli architettonici, archeologici e paesaggistici della Regione Liguria
- Atlante Ricognizione cartografica (Quadro di unione dei fogli, legenda e 11 Tav. formato A3)

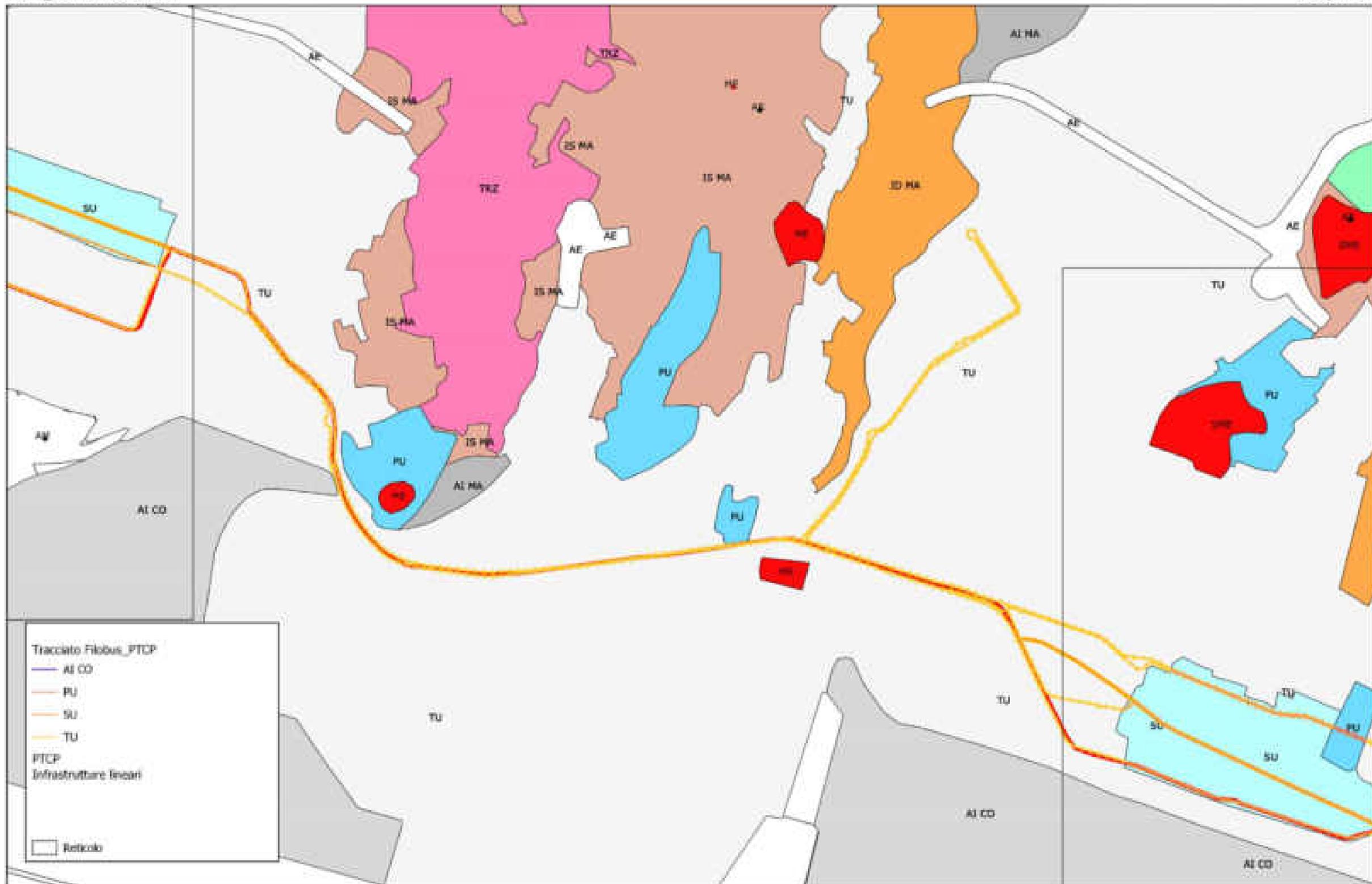
Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) della Regione Liguria
Atlante Ricognizione cartografica – Assetto Insediativo (Quadro di unione dei fogli, legenda e 8 Tav. formato A3)

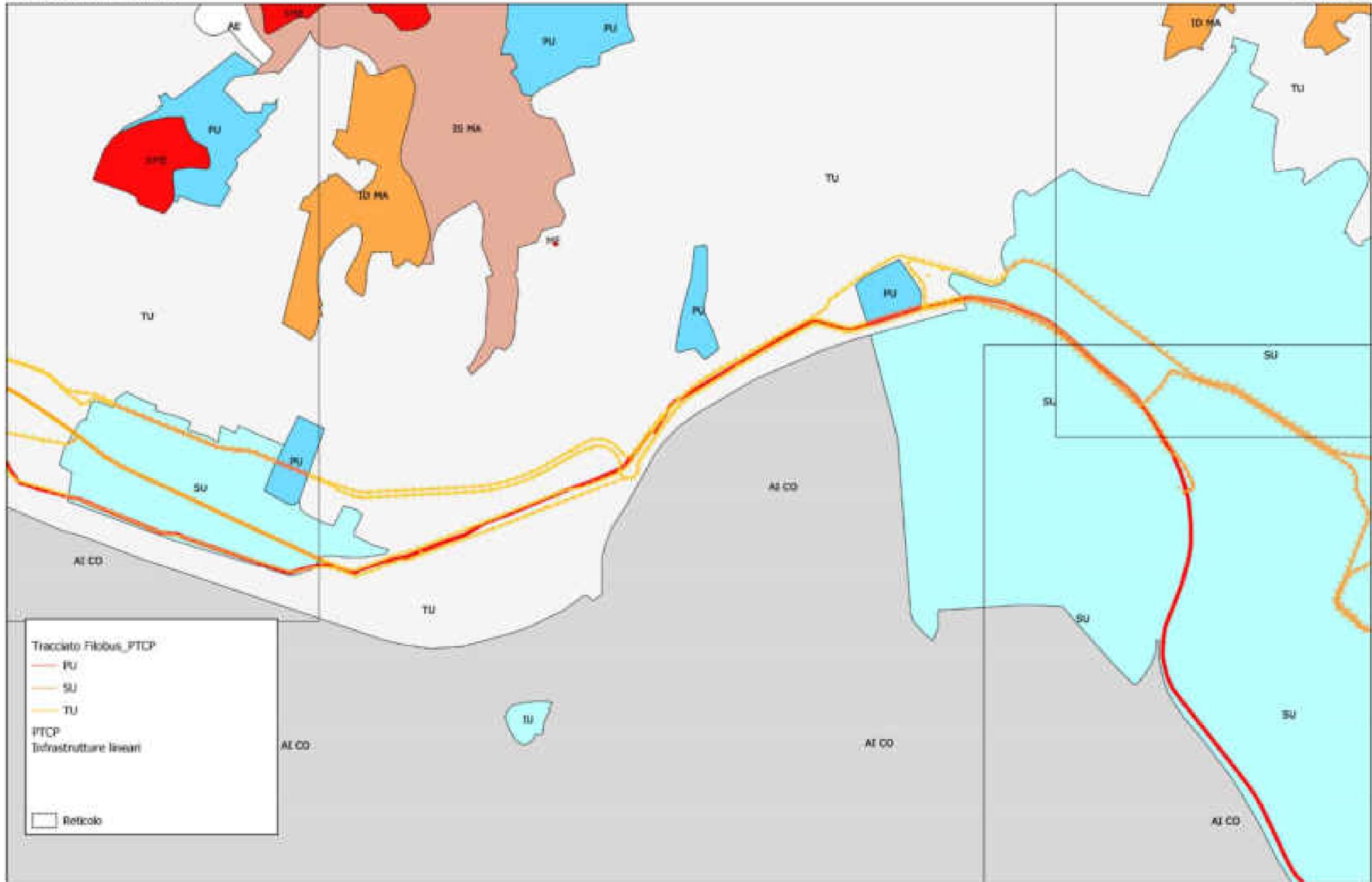


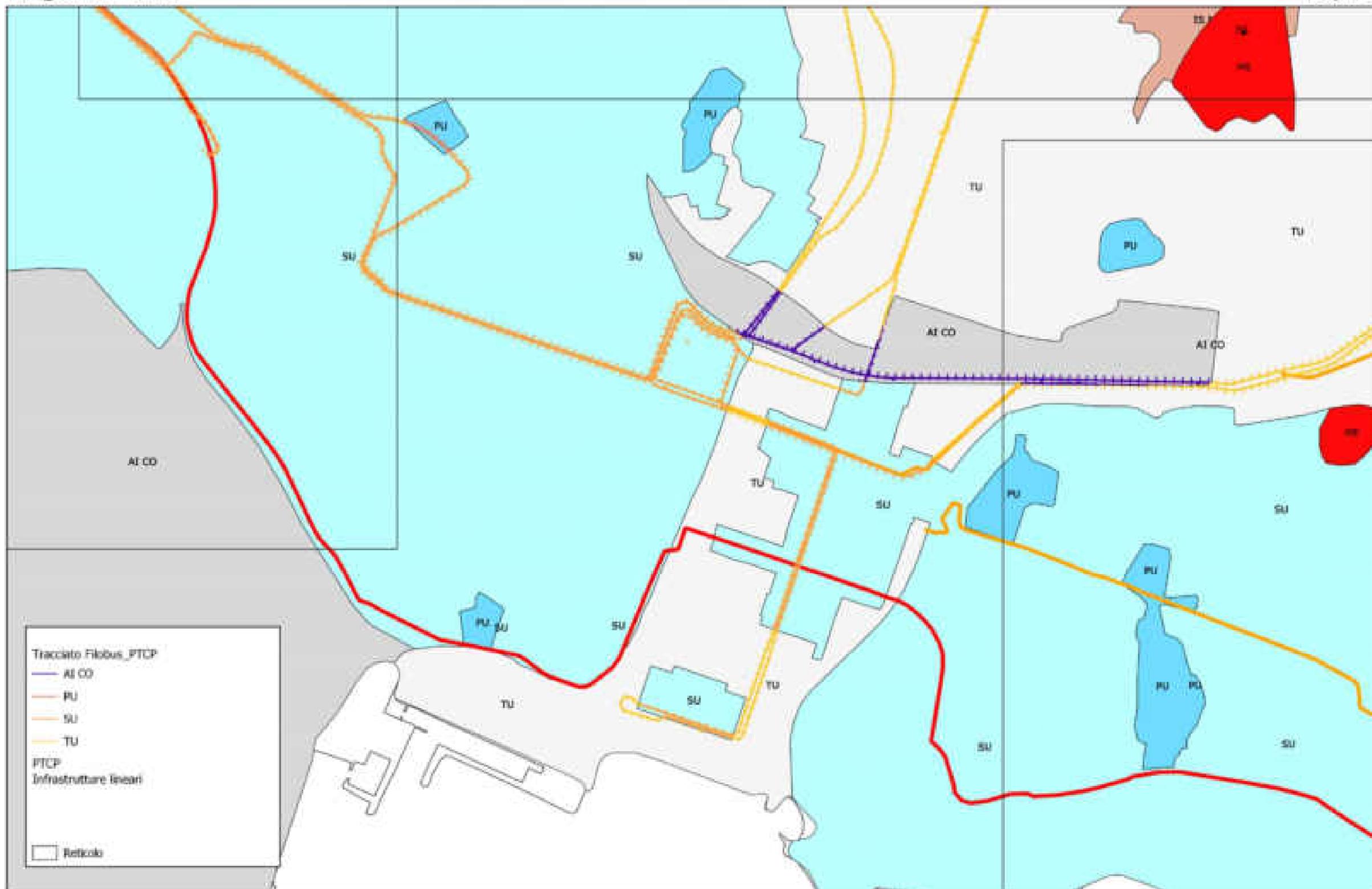






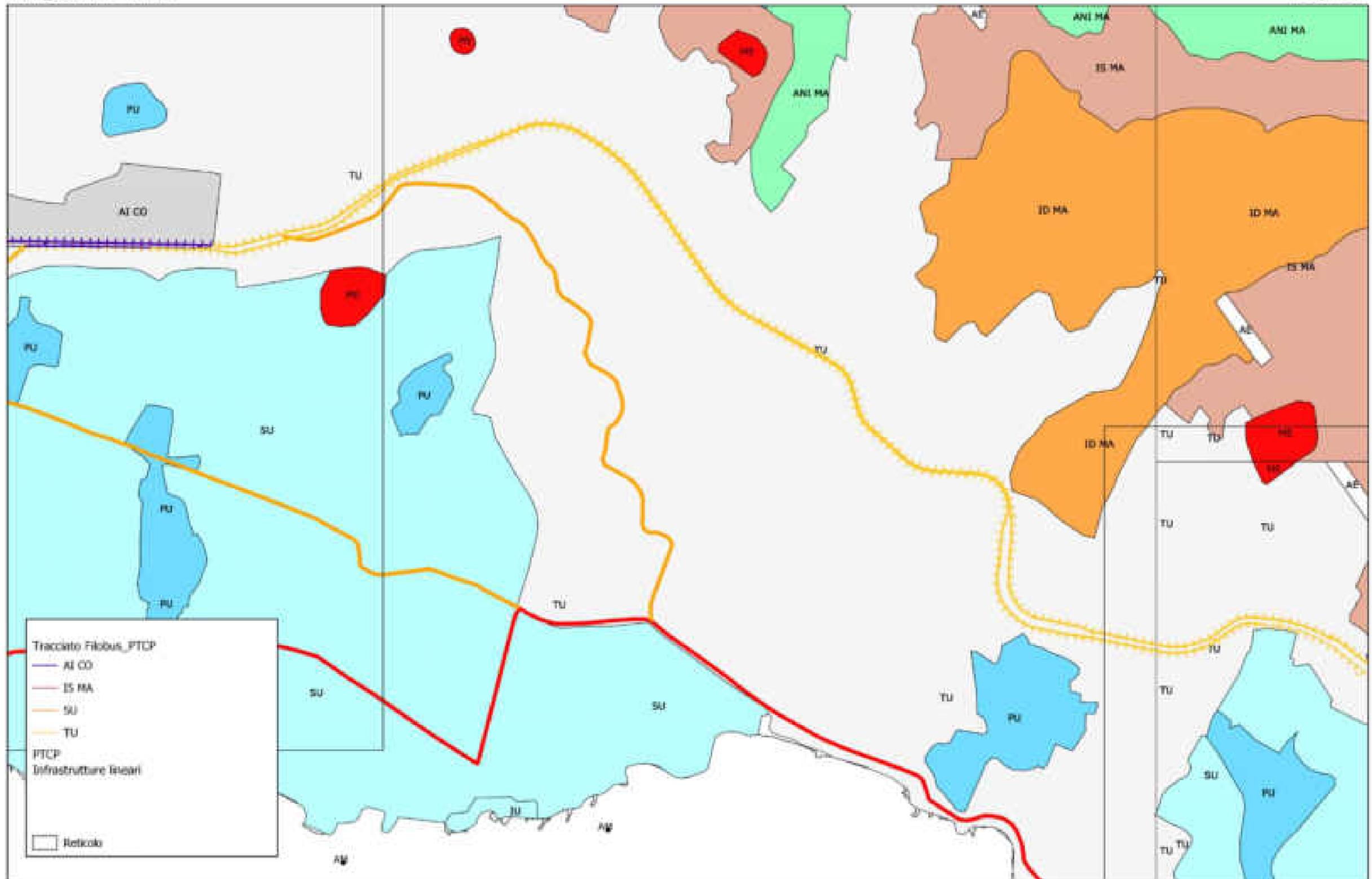






FILOBIS GENOVA

1:10.000

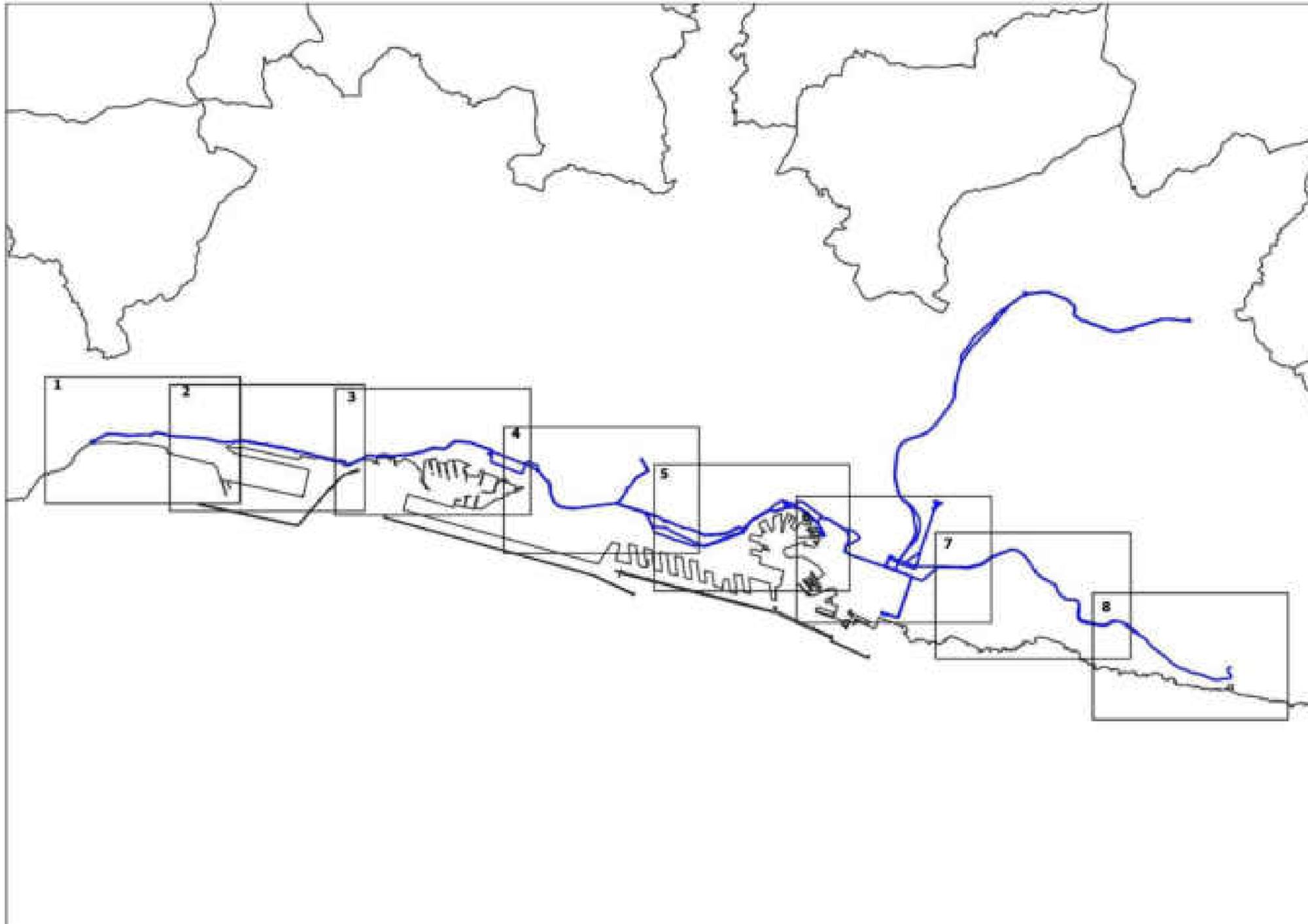




Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Città Metropolitana di Genova

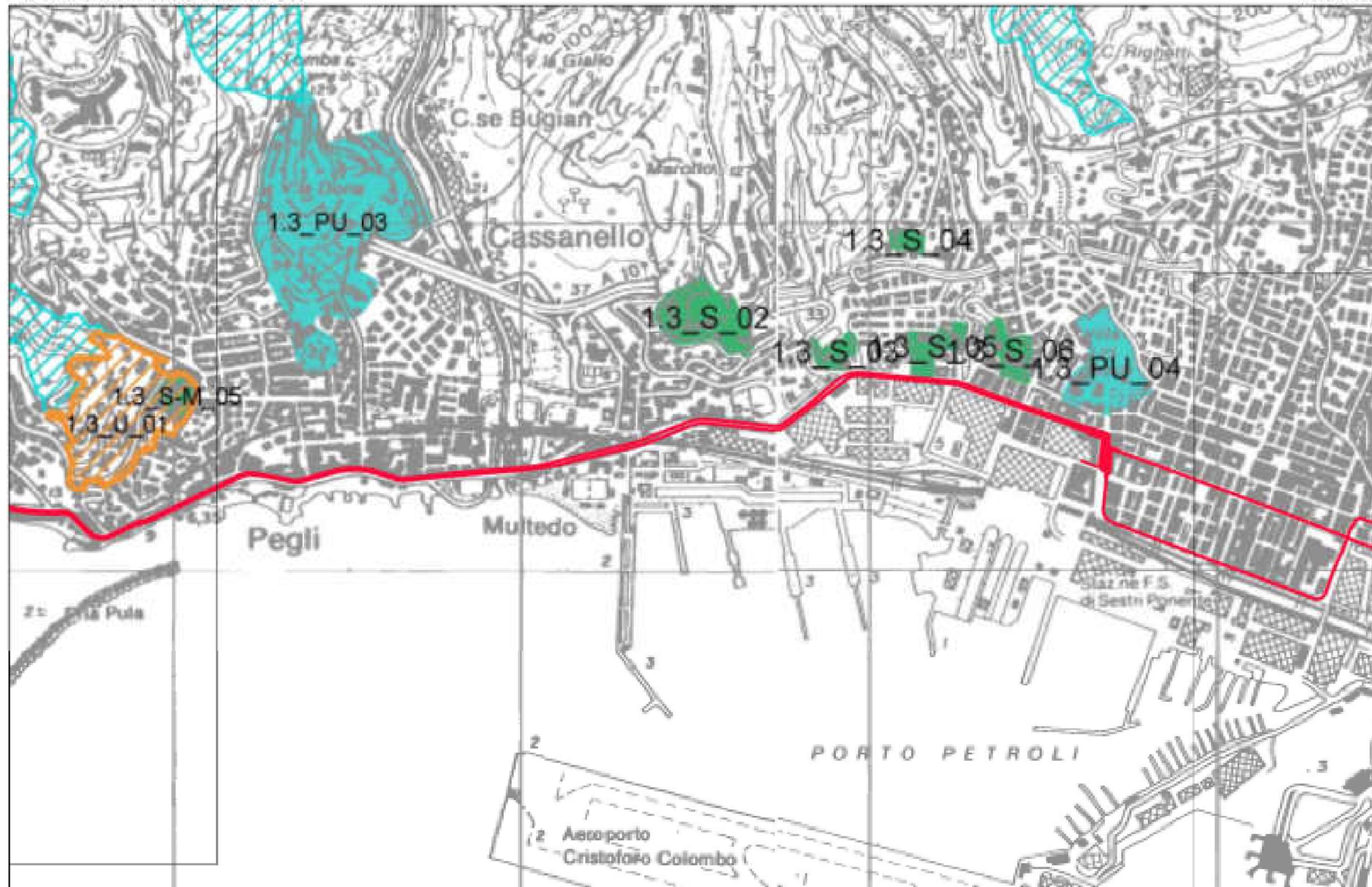
Indicazioni con valore prescrittivo - organizzazione del sistema del verde

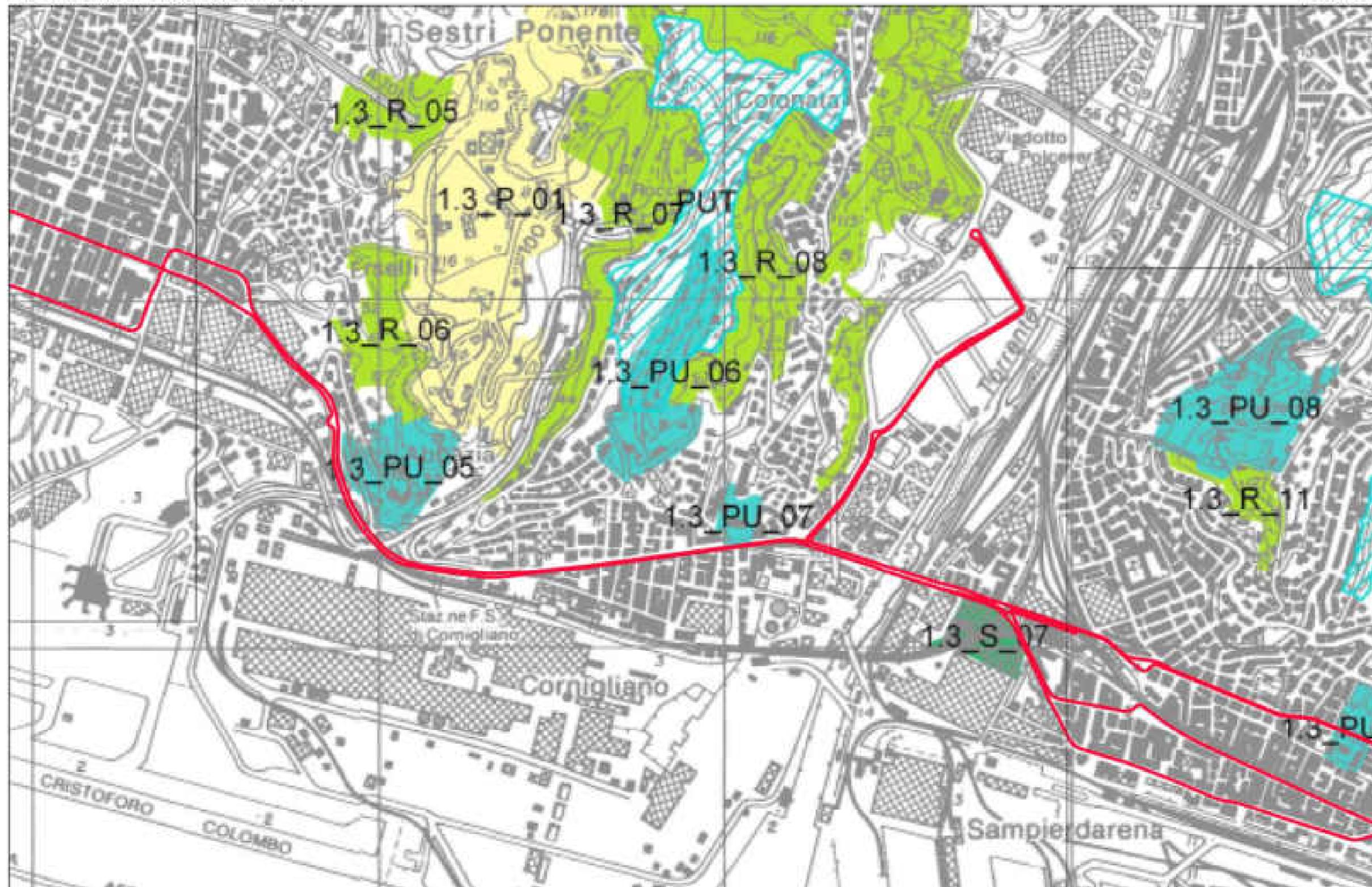
Atlante Ricognizione cartografica (Quadro di unione dei fogli, legenda e 8 Tav. 1:10:000 formato A3)

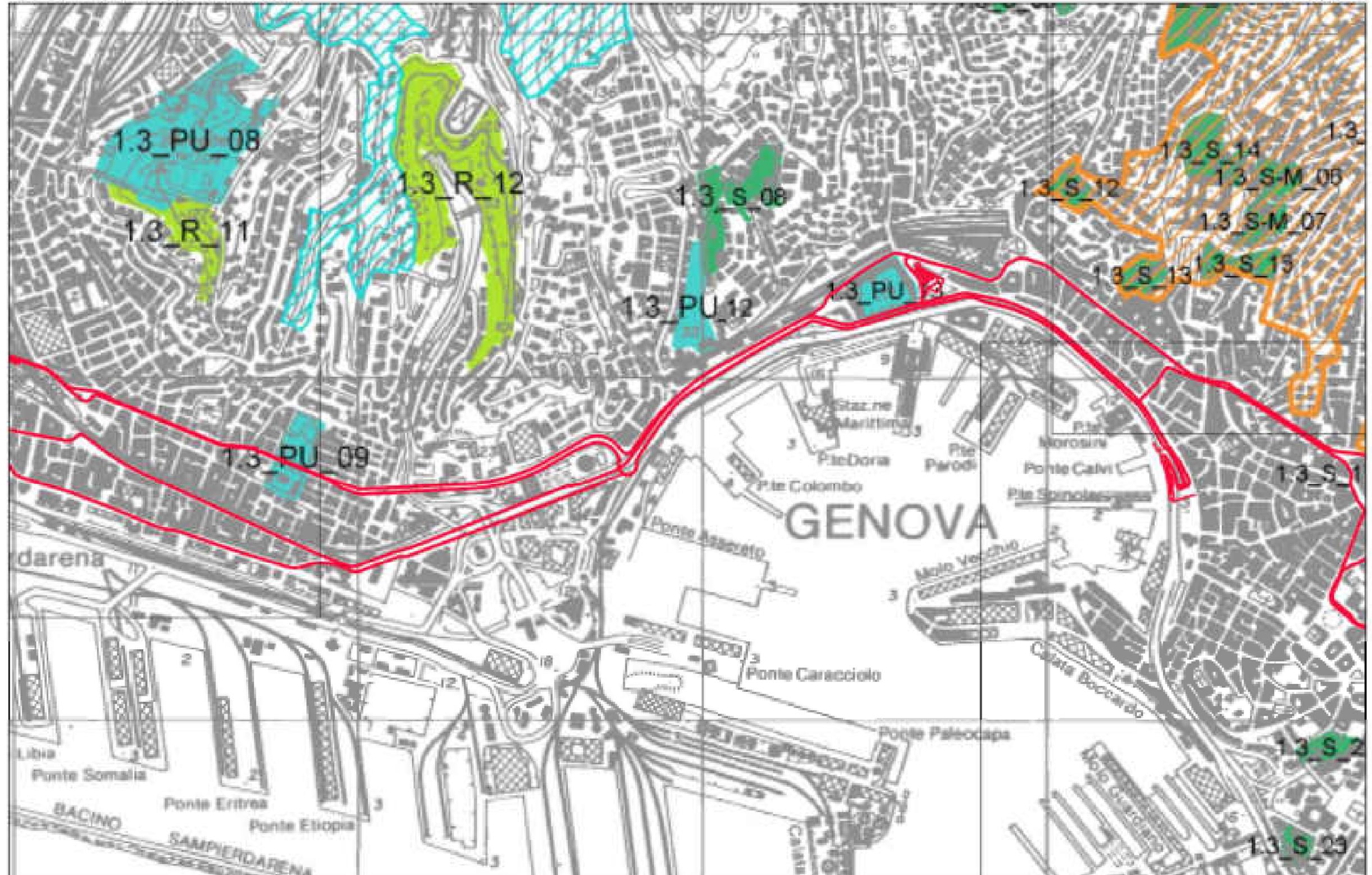


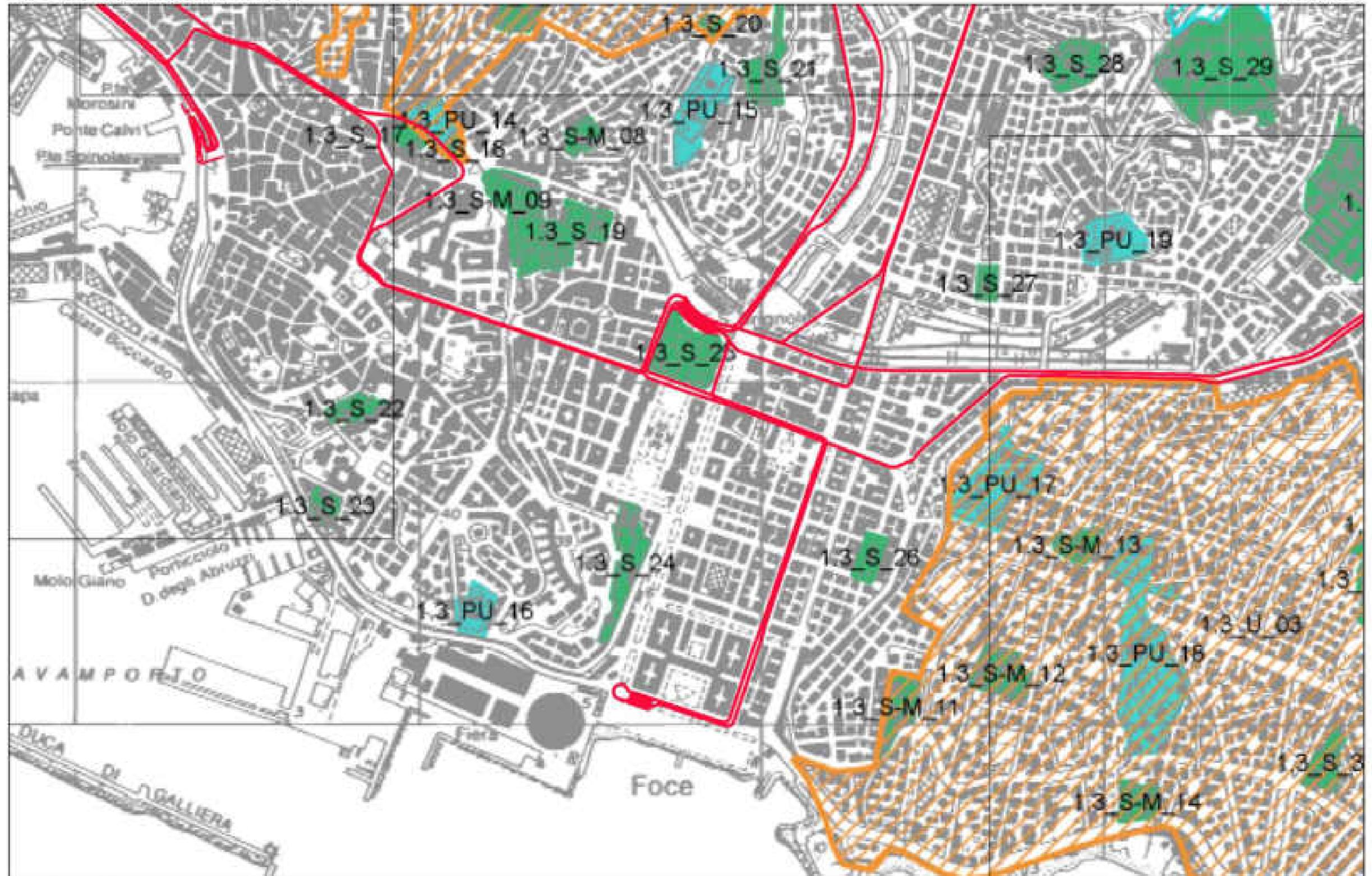
















SCHEDA	1.3_PU_09
Denominazione area	Villa Scassi
Ambito PTC	1.3 Genova
Comune	Genova
Categoria sistema del Verde Provinciale PTC	Parchi Urbani del PTCP compresi nei territori urbanizzati (PU)

ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI

Zona PTCP	
Assetto insediativo	PU
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000): FPa (servizi con controllo ambientale); AS (struttura urbana storica); XV (infrastrutture)
Assetto proprietario	pubblico
Morfologia	area su versante a media acclività organizzato a terrazze
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici/manufatti	Villa Scassi
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	sociale e ricreativo per la collettività, di filtro e di collegamento, estetico-architettonico, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	buona perceibilità visiva dall'esterno l'area è accessibile dai principali nodi del trasporto pubblico (fermata bus)

VALUTAZIONI DI SINTESI (Definizione dei contenuti di cui al comma 3 – art. 36 – del P.T.C.P.)

CARATTERISTICHE PECULIARI:

Tipologia vegetazionale prevalente

parco pubblico organizzato ad aiole che si sviluppano su terrazze lungo un viale con esemplari arborei di platani (*Platanus platanoidea*), cedri del libano (*Cedrus libani*) e dell'atlante (*Cedrus atlantica*), palme, lecci (*Quercus ilex*), pini d'aleppo (*Pinus halepensis*) alcuni dei quali di rilevanti dimensioni. Le bordure delle aiole sono di bosso (*Buxus sempervirens* L.), pungitopo (*Ruscus hypoglossum*), rose palme nane sparse (*Chaemodrops humilis*). Al primo livello da via Cantore la copertura arborea è rappresentata esclusivamente da esemplari pregevoli di bagolaro (*Celtis australis*)

Strutturazione

Il parco è strutturato a terrazze degradanti per sfruttare i dislivelli del terreno a fini scenografici. Al primo livello da via Cantore è collocato un grande ninfeo con vasca e decorazioni scultoree, ai lati del ninfeo sono stati inseriti giochi per bambini; due rampe conducono al viale dei lecci un tempo ornato da una serie di statue di figure di animali delle quali restano solo alcuni esemplari. In prossimità della villa sono presenti dei campi da tennis e parte del giardino è stata annessa all'edificio scolastico interno alla villa.

Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale

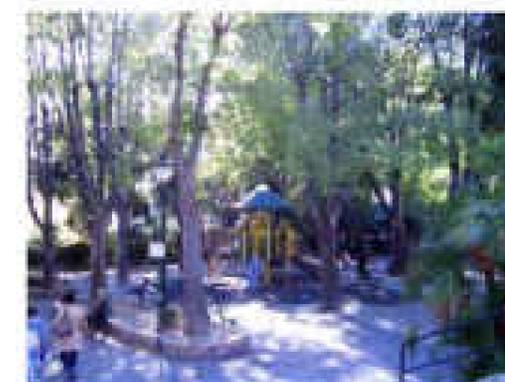
l'area necessita di puntuali interventi manutentivi sulla copertura vegetale e sugli elementi di arredo urbano. La vicinanza con strada a scorrimento veloce è causa di inquinamento di tipo visivo, sonoro e atmosferico.

DISCIPLINA DI AREA

(Valutazione in merito alle condizioni di fattibilità degli interventi stabiliti dal comma 4 art. 36 del PTCP)

In ragione delle caratteristiche peculiari sopra evidenziate la realizzazione di parcheggi è consentita alle seguenti condizioni:

- il progetto si ponga come obiettivo il miglioramento qualitativo e quantitativo della vegetazione presente
- la localizzazione dell'opera non comporti abbattimenti delle alterture che caratterizzano l'assetto vegetazionale
- non siano modificate le relazioni intercorrenti fra le singole componenti dell'area, specie per quanto attiene il rapporto con l'edificio ed il sistema dei percorsi



SCHEDA	1.3_PU_13
Denominazione area	Palazzo del Principe
Ambito PTC	1.3 Genova
Comune	Genova
Categoria sistema del Verde Provinciale PTC	Parchi Urbani del PTCP compresi nei territori urbanizzati (PU)

DISCIPLINA DI AREA

(Valutazione in merito alle condizioni di fattibilità degli interventi stabiliti dal comma 4 art. 36 del PTCP)

In ragione dei rilevanti valori vegetazionali presenti e dei caratteri complessivi dell'area nonché del compiuto grado di strutturazione, connotati da unità ed improducibilità, se non con sostanziale alterazione dei valori stessi e della loro immagine d'insieme, non sussistono i requisiti per sostenere l'introduzione di elementi e/o funzioni modificativi o innovativi; non è da ritenersi, pertanto, praticabile l'inserimento di parcheggi all'interno dell'area stessa.

ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI

Zona PTCP	
Assetto insediativo	PU
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000): AV (edifici, giardini o parchi di pregio storico); AS (struttura urbana storica)
Assetto proprietario	privato
Morfologia	terreno pianeggiante
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici/manufatti	Palazzo Doria del Principe
Ruole che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema storico-culturale/didattico, estetico-architettonico, ecologico-ambientale	
Relazioni con l'esterno	buona percezione visiva dalla viabilità storica l'area è accessibile dalla rete di trasporto pubblico (fermata bus e metropolitana, stazione FS)

VALUTAZIONI DI SINTESI (Definizione dei contenuti di cui al comma 3 - art. 36 - del P.T.C.P.)

CARATTERISTICHE PECULIARI:

Tipologia vegetazionale prevalente	giardino all'italiana con forme tipiche di ligustro (<i>Ligustrum forsterianum</i>) e mirto (<i>Myrtus communis</i>) e siepi di erbe aromatiche, quali lavanda (<i>Lavandula stoechas</i> , <i>Lavandula angustifolia</i>), rosmarino (<i>Rosmarinus officinalis</i>), elicriso (<i>Helicrisum officinale</i>), artemisia (<i>Artemisia absinthium</i>) e santolina (<i>Santolina rosmarinifolia</i>). Nei pergolati sono presenti rose rampicanti di specie antiche quali (<i>Rosa galica</i> , <i>Rosa damascena</i> , <i>Rosa centifolia</i> etc.) e la vite di Dolceaqua. Pregevoli essenze di melograni sono posti alle estremità di una delle due aiuole centrali. Al margine ovest del giardino all'italiana, in un'area mantenuta a prato, sono presenti esemplari arborei quali magnolie (<i>Magnolia grandiflora</i>) e lecci (<i>Quercus ilex</i>) di impianto ottocentesco. Una spalliera di agrumi si estende sul muro posto a nord del giardino.
Strutturazione	giardino all'italiana sottoposto ad un recente restauro che ha riproposto l'impianto tardo settecentesco arricchito da fontane sull'asse centrale parallelo al palazzo (est-ovest). Presenza di due pergolati a forma di galleria, sui due assi Nord-Sud, che idealmente sono il proseguimento dei curvili sottostanti le ali a porticato della terrazza superiore.
Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale	gli interventi di restauro non hanno interessato il giardino di levante, occupato da un vivaio specializzato le cui strutture non risultano, per tipologia e manutenzione, congrue al contesto monumentale dell'area.



SCHEDA	1.3_S_01
Denominazione area	fascia di rispetto di Prà
Ambito PTC	1.3 Genova
Comune	Genova
Categoria sistema del Verde Provinciale PTC	Aree verdi strutturate nell'ambito dei sistemi insediativi urbani (S)

ELEMENTI CONOSCIUTI ED INTERPRETATIVI

Zona PTCP	
Assetto insediativo	IS TR TU
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC: (2000): distretto di trasformazione (b verde pubblico e sport)
Assetto proprietario	pubblico
Morfologia	terreno pianeggiante
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici/manufatti	impianti sportivi (piccola)
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	ruolo sociale e ricreativo per la collettività, ruolo ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	buona percettibilità visiva dall'esterno presenza di nodi infrastrutturali del trasporto pubblico (stazioni ferroviarie, fermate bus) presenza di aree a parcheggio in aree limitole

VALUTAZIONI DI SINTESI

CARATTERISTICHE PECULIARI

Tipologia vegetazionale prevalente

L'area si connota per un sistema di percorsi pedonali ed aiole con diffusi oleandri (*Nerium oleander*), tigli (*Tilia sp.*), palma, robinie (*Robinia pseudacacia*), agavi (*Agave americana*), rose e numerose essenze mediterranee (corbezzolo, mirto, rosmarino, salvia). Si distingue un filare di palme e, in alcune aiole, sono presenti sparsi cipressi (*Cupressus sp.p.*), tamerici (*Tamarix africana*) e olivi (*Olea europaea*).

Strutturazione

area strutturata di recente realizzazione, con parco giochi attrezzati, arredo urbano, cartellonistica didattica dedicata alla flora e fauna mediterranea.

Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale

il parco, di recente realizzazione, non è ancora dotato di una copertura arborea sufficientemente sviluppata da favorire la fruizione dell'area nelle diverse stagioni, soprattutto per la insufficiente ombreggiatura nella stagione estiva.

DISCIPLINA DI AREA

L'area si connota per il valore dei caratteri peculiari in rapporto al contesto ed al ruolo che svolge nel Sistema. Riguardo alla componente vegetazionale gli interventi devono essere mirati al mantenimento ed alla integrazione delle specie arboree presenti, sia ai fini estetici che agli effetti climatici di frangivento ed ombreggiamento.

Riguardo alla strutturazione devono essere mantenuti gli elementi che configurano l'area



SCHEDA	1.3_5_07
Denominazione area	Giardini della Fiumara
Ambito PTC	1.3 Genova
Comune	Genova
Categoria sistema del Verde Provinciale PTC	Are verdi strutturate nell'ambito dei sistemi insediativi urbani (S)

ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI

Zona PTCP	TU
Assetto insediativo	COL ISS
Assetto vegetazionale	MO-B
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000)- decreto di trasformazione n. 38 a
Assetto proprietario	pubblico
Morfologia	terreno pianeggiante
Grado di copertura	copertura pre esistente
Presenza di edifici/manufatti	complesso della Fiumara
Ruolo che "Unità ambientale" svolge all'interno del sistema	spazio sociale e ricreativo per la collettività, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	permeabilità visiva dall'esterno presenza di aree a parcheggio in area limitrofe presenza di nodi infrastrutturali del trasporto pubblico (stazioni ferroviarie, fermate bus/metropolitana ecc.)

VALUTAZIONI DI SINTESI

CARATTERISTICHE PECULIARI

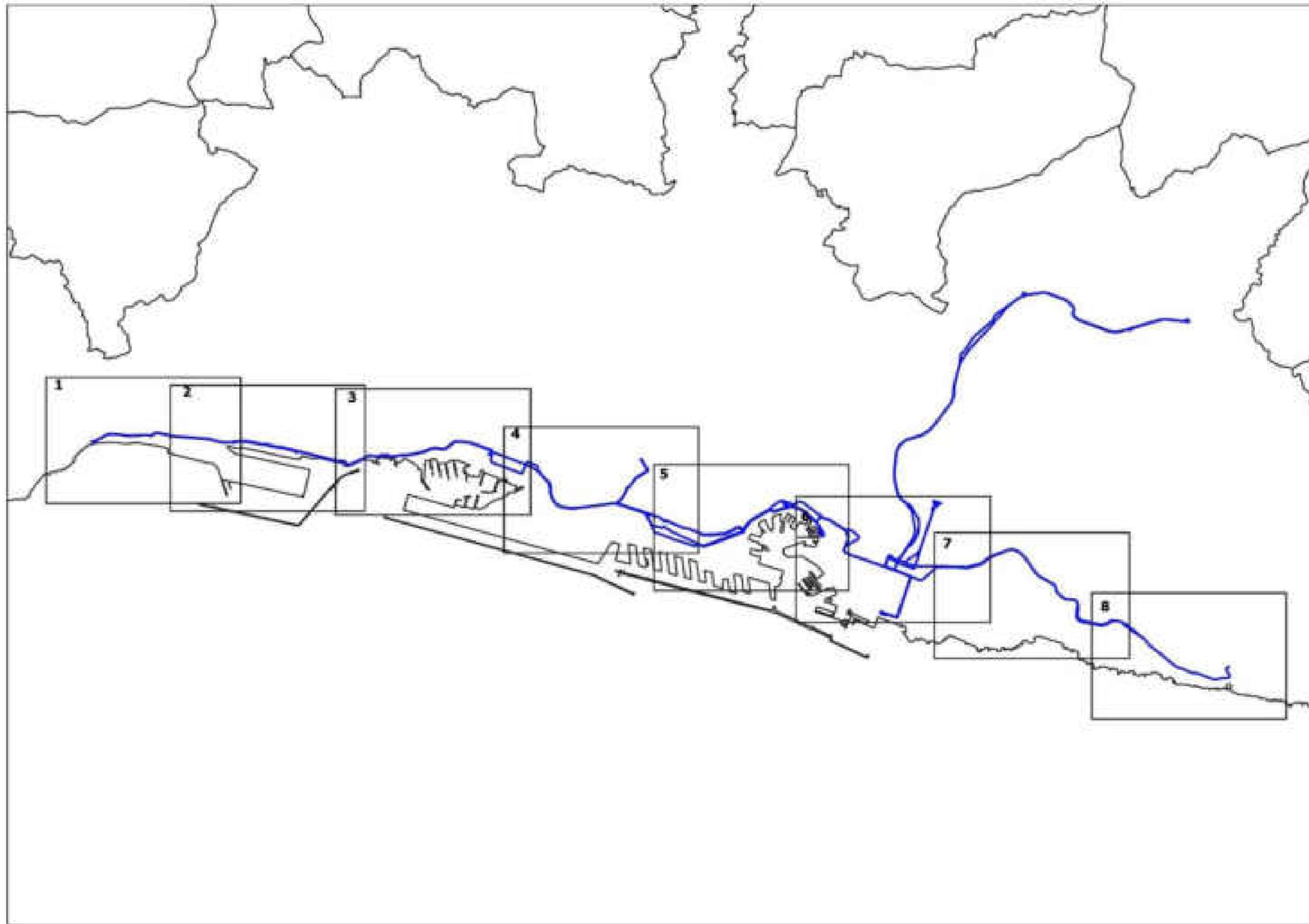
Tipologia vegetazionale prevalente	giardini caratterizzati dall'alternarsi di aiole mantenute a prato con palme, bordure di roso, siepi di melograno (<i>Punica granatum</i>), agrifoglio (<i>Ilex aquifolium</i>), tassi (<i>Taxus baccata</i>) e agavi (<i>Agave americana</i>). Sono state messe a dimora diverse specie di esemplari arborei tra cui carubi (<i>Ceratonia siliqua</i>), sofore (<i>Sophora japonica</i>), magnolie (<i>Magnolia grandiflora</i>) e numerosi arbusti della macchia mediterranea quali mirto (<i>Myrtus communis</i>), corbezzolo (<i>Arbutus unedo</i>), fillireo (<i>Phyllirea angustifolia</i>).
Strutturazione	giardini strutturati ad aiole con percorsi pedonali e aree di sosta con arredo urbano e giochi per bambini
Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale	si segnala che alcuni interventi di sistemazione dell'area risultano essere problematici per la presenza di esemplari in pessime condizioni vegetative.

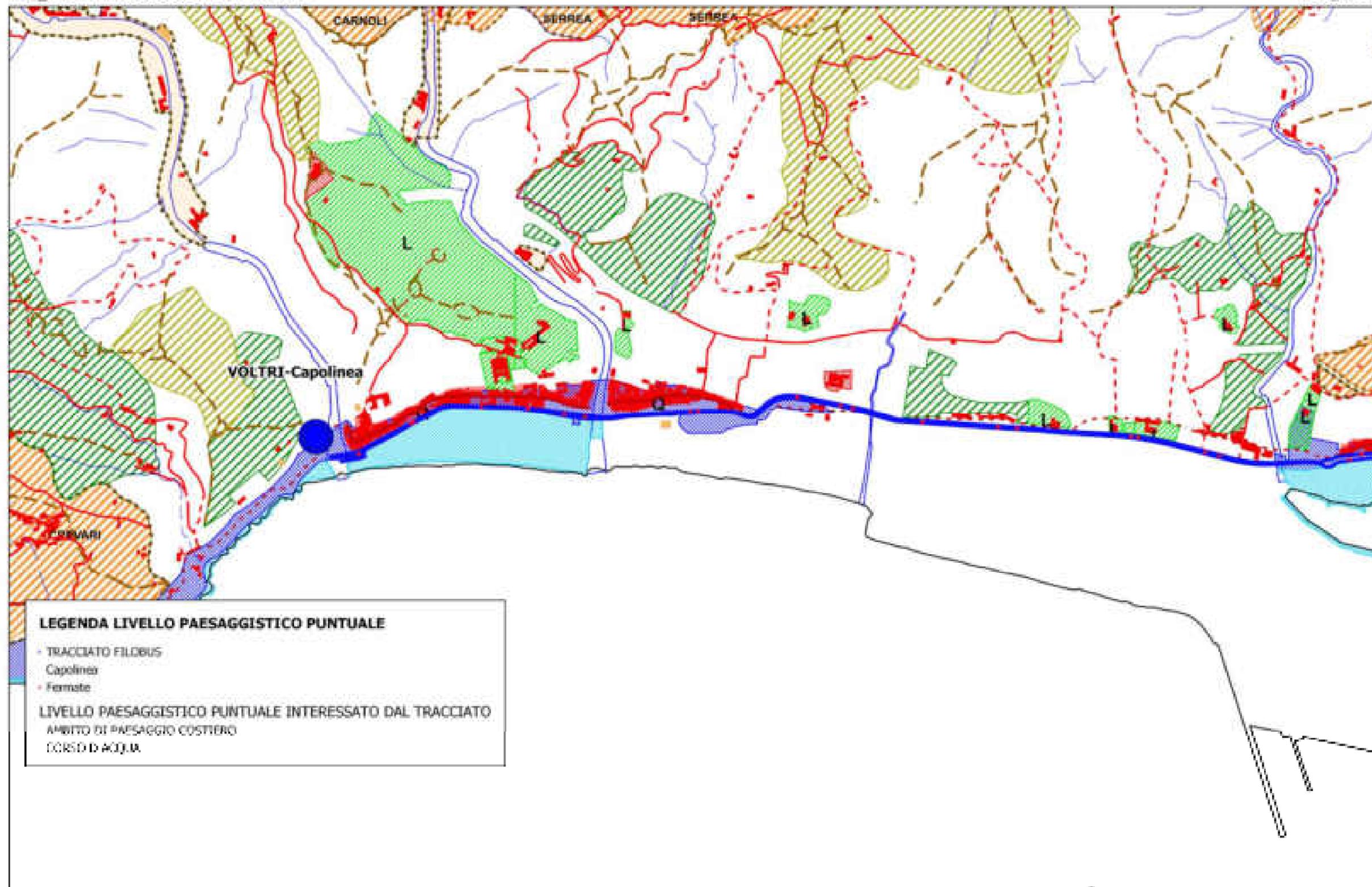
DISCIPLINA DI AREA

L'area si connota per il valore dei caratteri peculiari in rapporto al contesto ed al ruolo che svolge nel Sistema. Riguardo alla componente vegetazionale gli interventi devono essere mirati alla manutenzione ed integrazione delle specie arboree presenti, sia ai fini estetici che agli effetti climatici di frangivento ed ombreggiamento. Riguardo alla strutturazione possono essere introdotti elementi di completamento o di invecchiamento, fondati su un progetto di riorganizzazione di entrambe le componenti, finalizzato alla valorizzazione complessiva dell'area.



Livello Paesaggistico Puntuale: Elementi puntuali, lineari, areali e uso suolo
Atlante Ricognizione cartografica (Quadro di unione dei fogli, legenda e 8 Tav. 1:10:000 formato A3)
ELEMENTI PUNTUALI

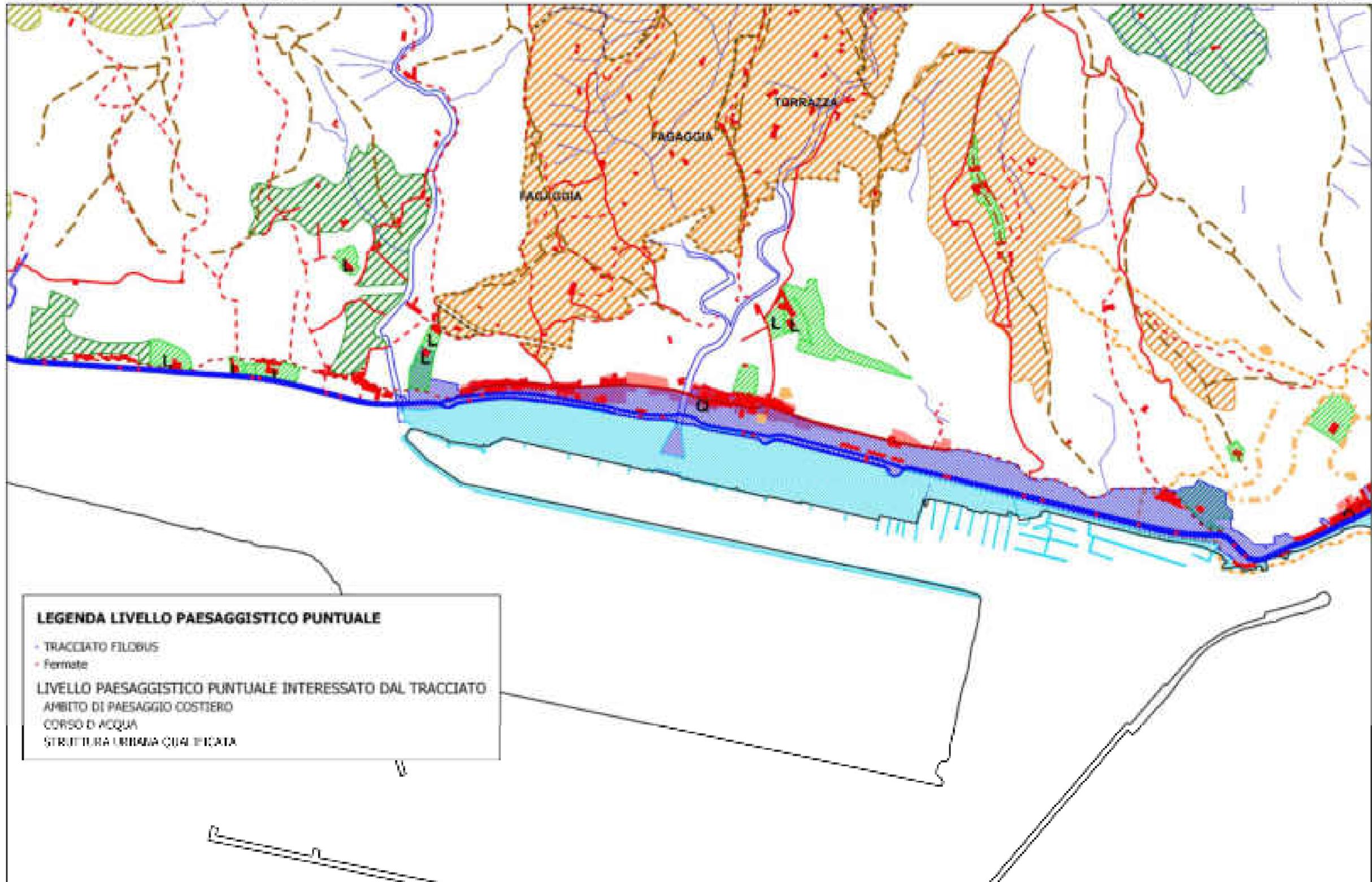


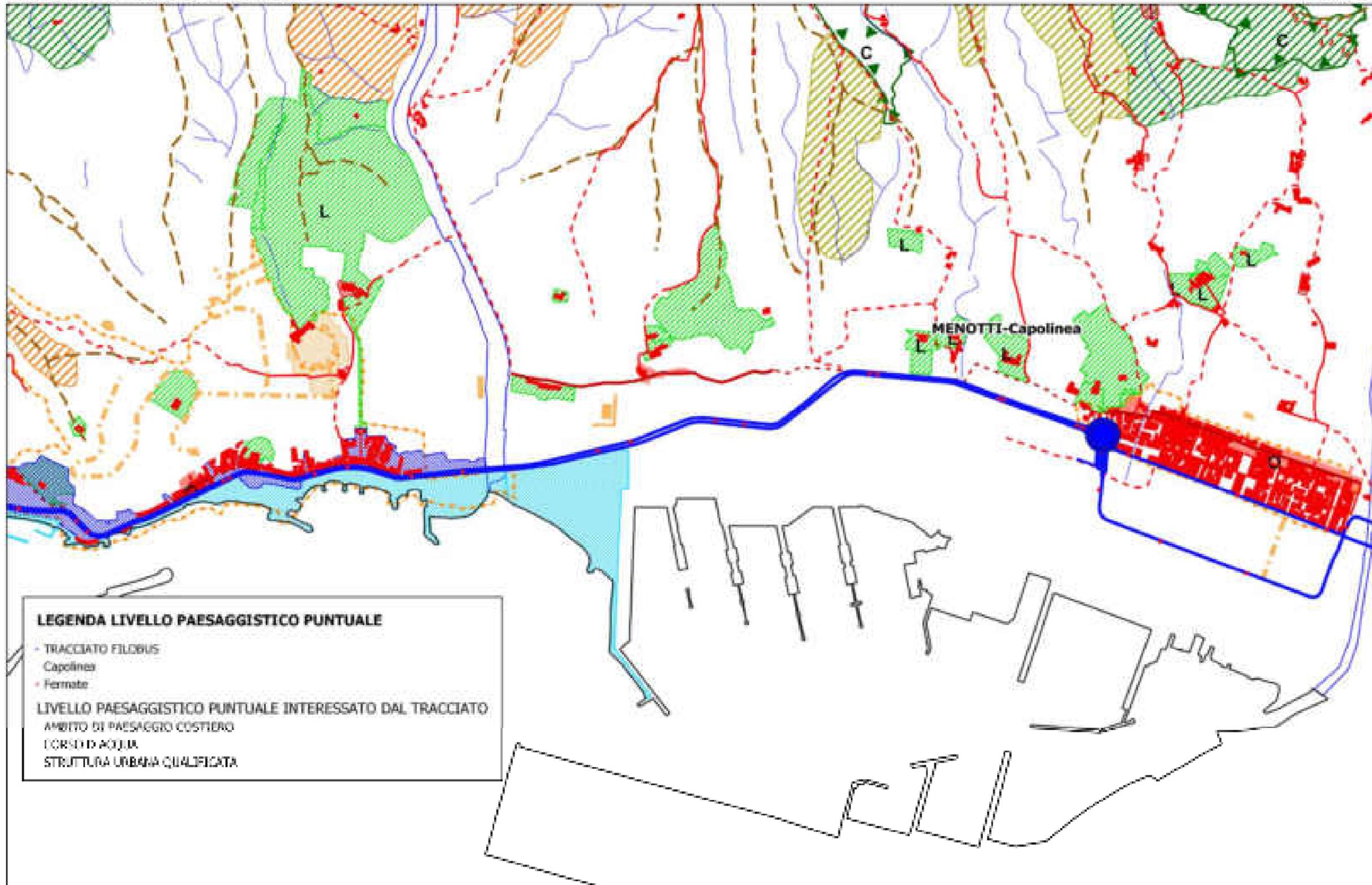


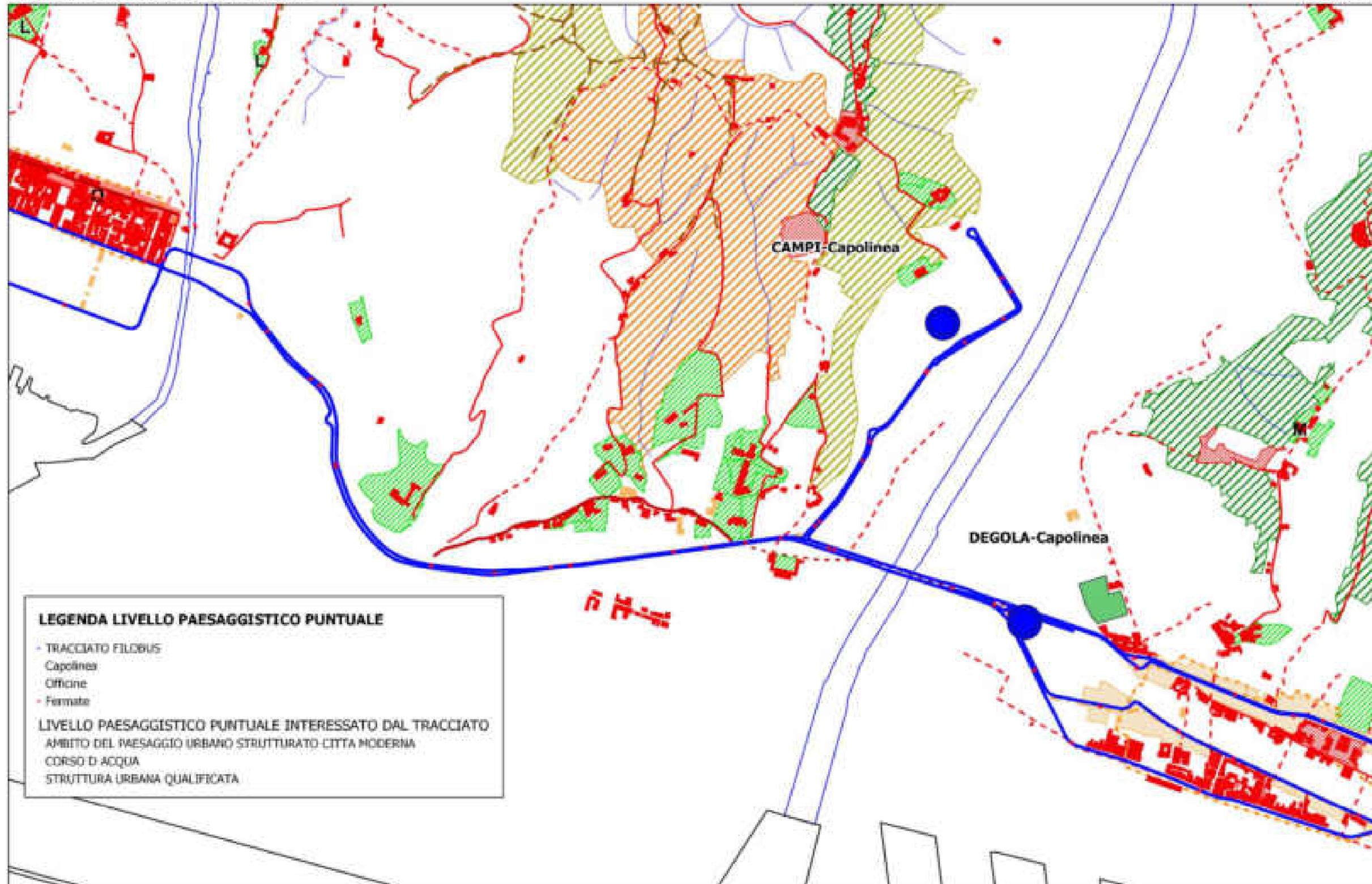
LEGENDA LIVELLO PAESAGGISTICO PUNTUALE

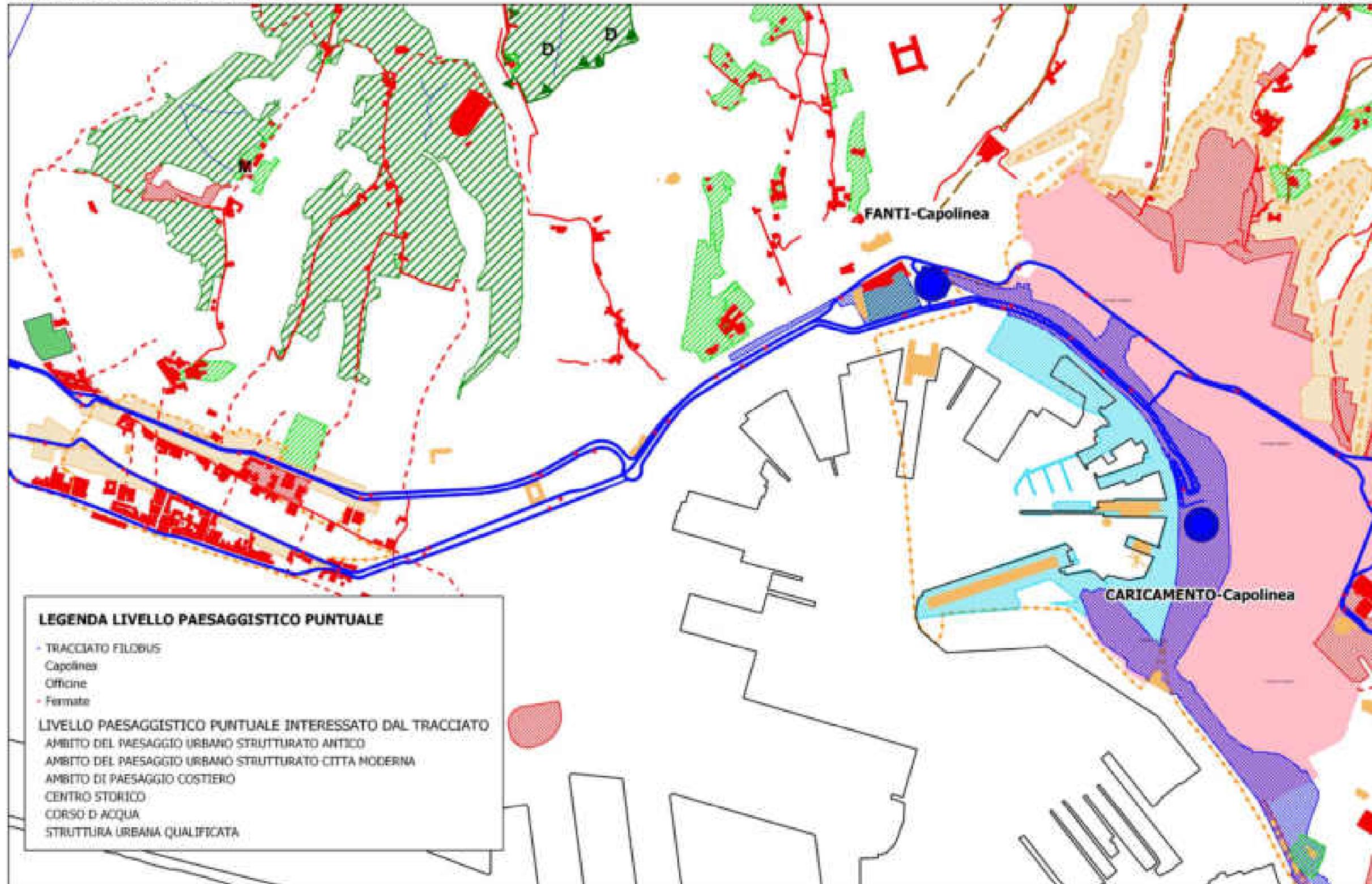
- TRACCIATO FILOBUS
- Capolinea
- Fermate

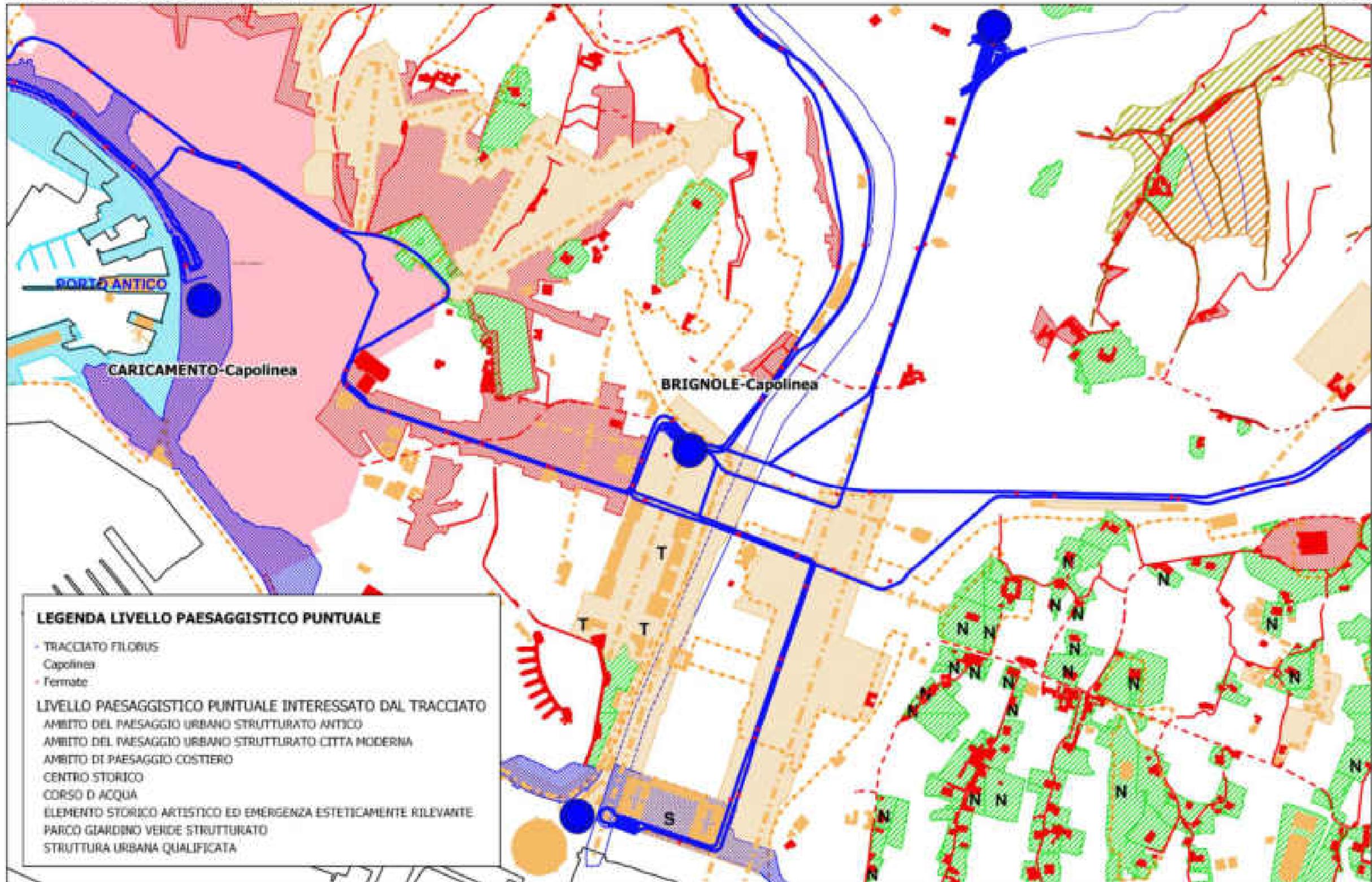
LIVELLO PAESAGGISTICO PUNTUALE INTERESSATO DAL TRACCIATO
AMBITO DI PAESAGGIO COSTIERO
CORSO D'ACQUA









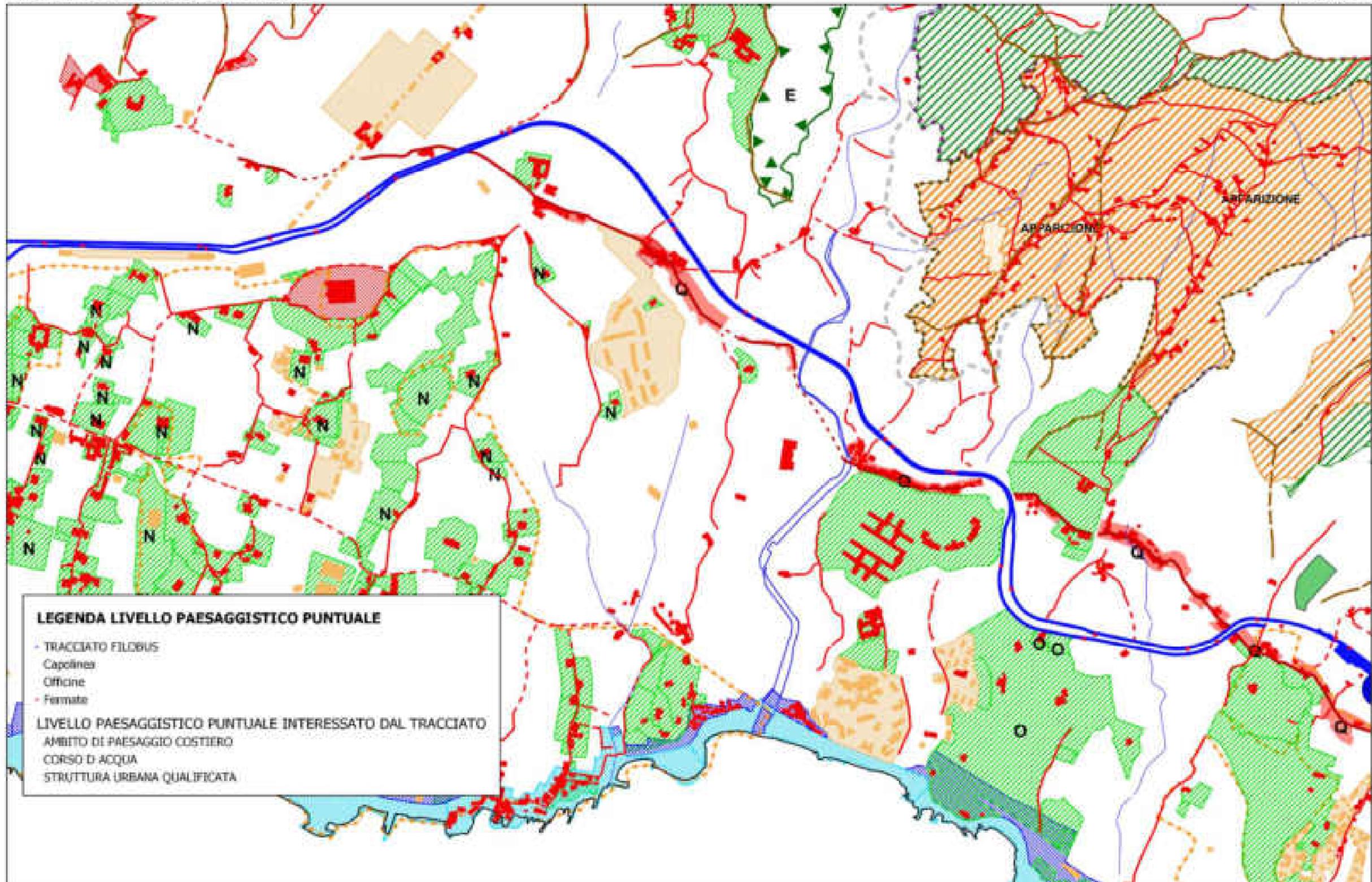


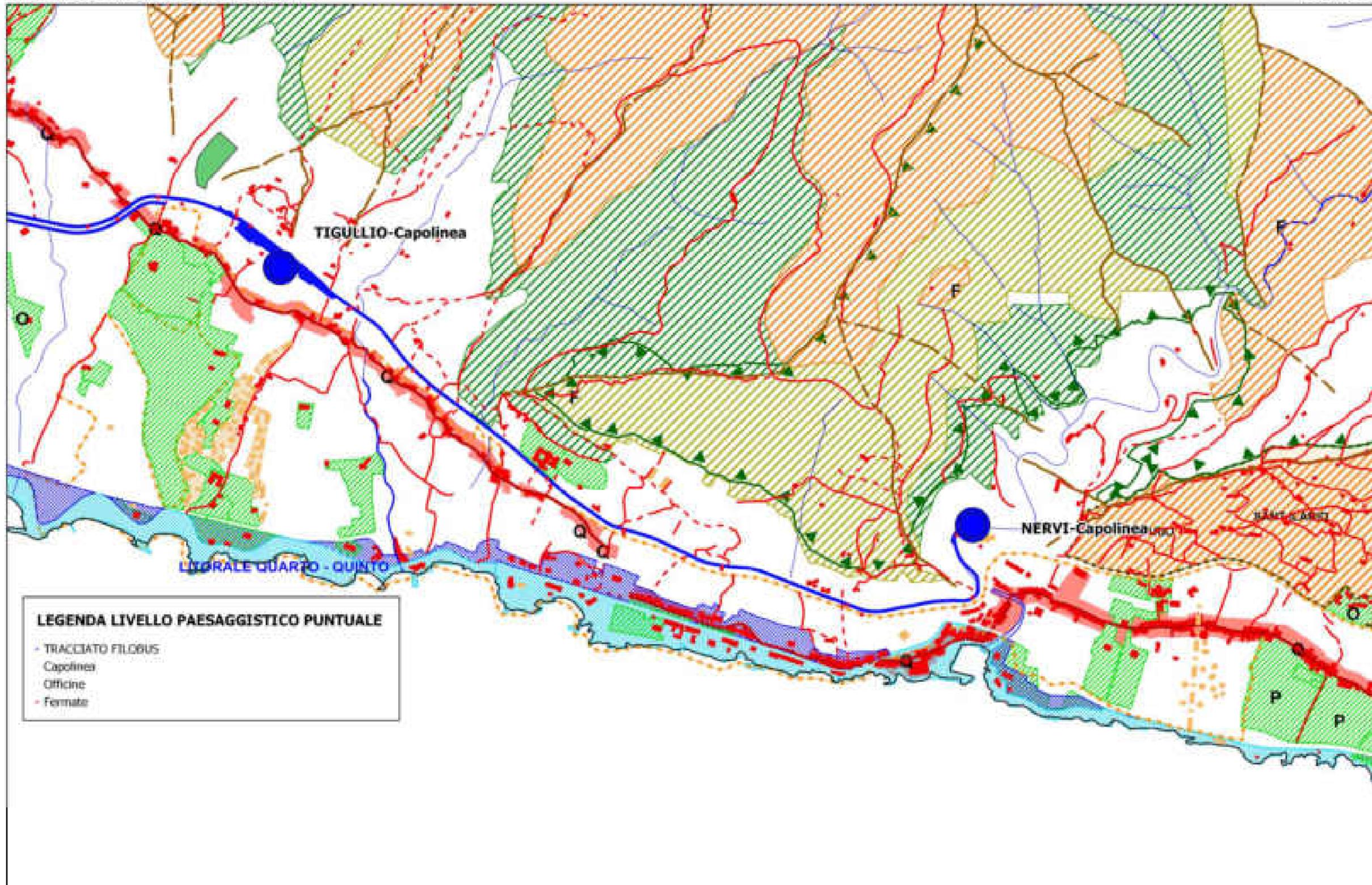
LEGENDA LIVELLO PAESAGGISTICO PUNTUALE

- TRACCIATO FILOBUS
- Capolinea
- Fermate

LIVELLO PAESAGGISTICO PUNTUALE INTERESSATO DAL TRACCIATO

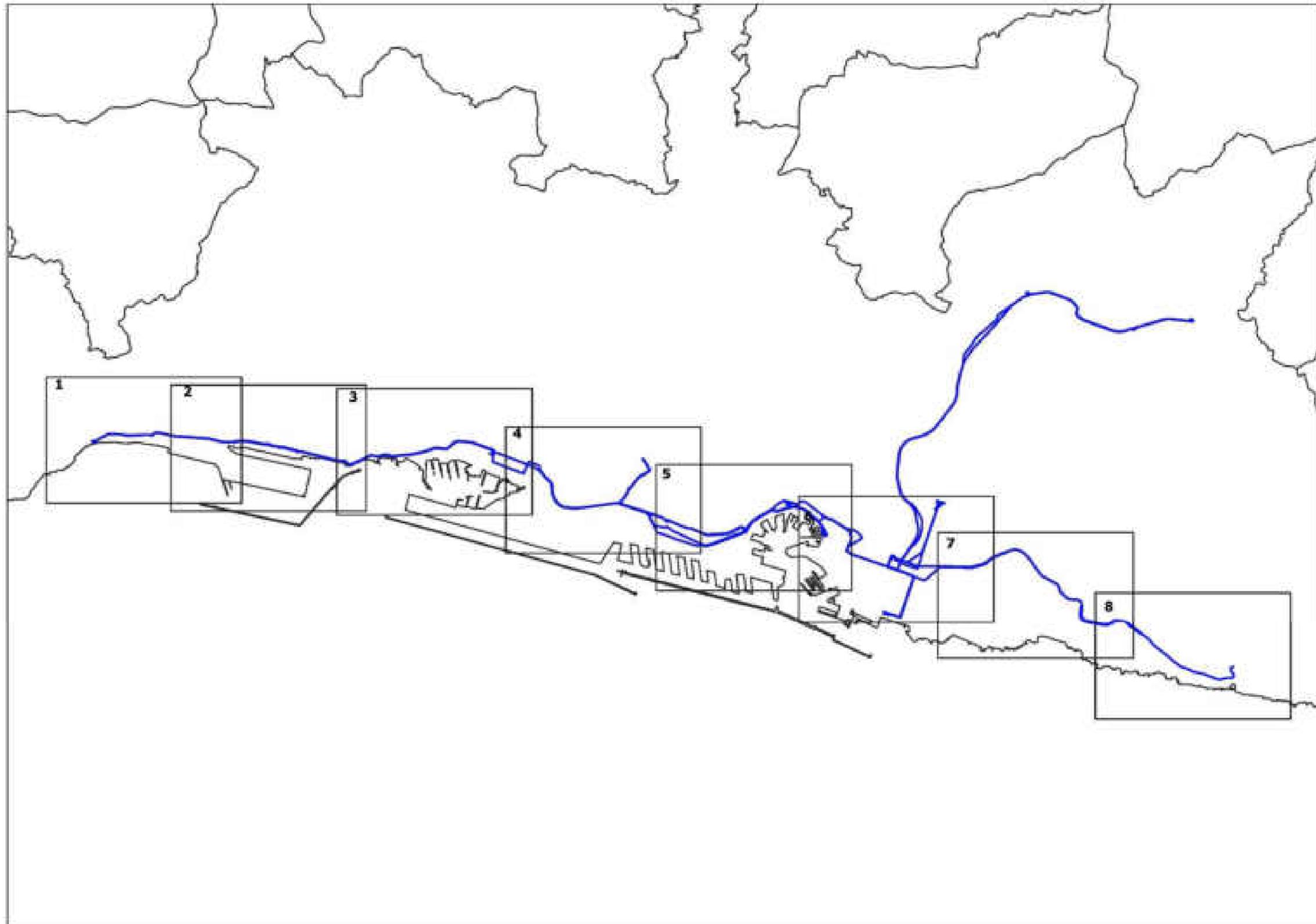
- AMBITO DEL PAESAGGIO URBANO STRUTTURATO ANTICO
- AMBITO DEL PAESAGGIO URBANO STRUTTURATO CITTA MODERNA
- AMBITO DI PAESAGGIO COSTIERO
- CENTRO STORICO
- CORSO D'ACQUA
- ELEMENTO STORICO ARTISTICO ED EMERGENZA ESTETICAMENTE RILEVANTE
- PARCO GIARDINO VERDE STRUTTURATO
- STRUTTURA URBANA QUALIFICATA

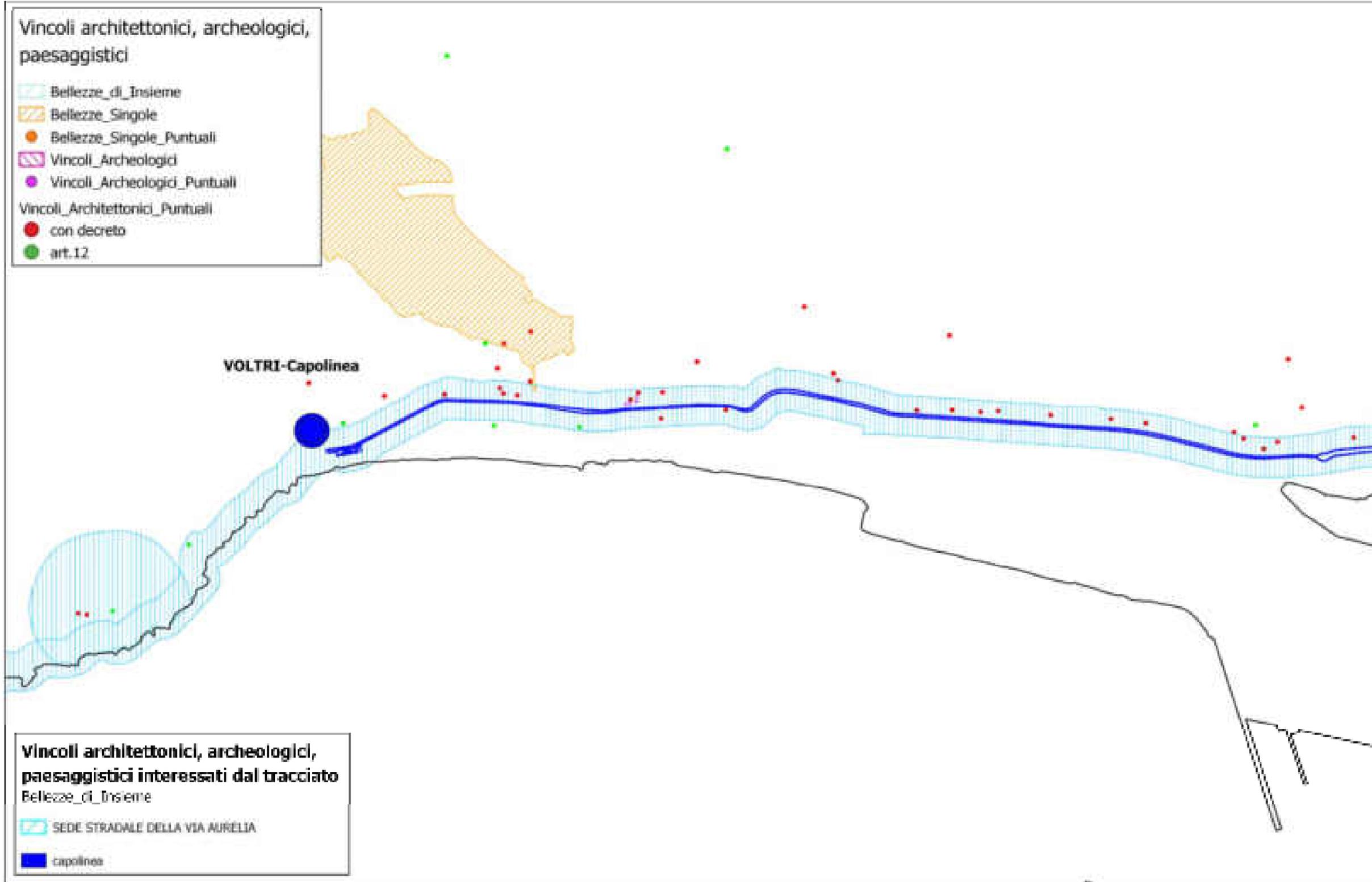


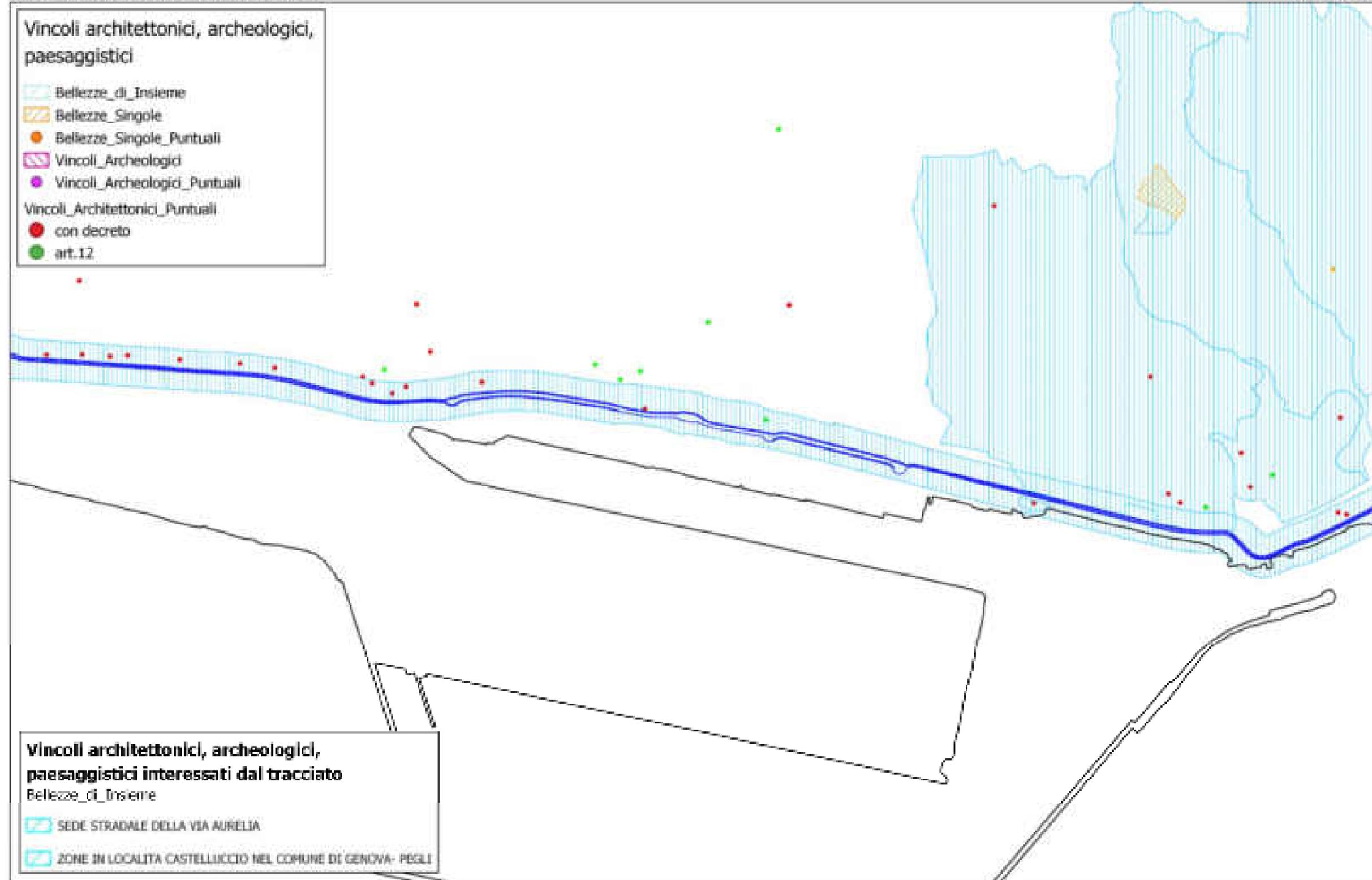


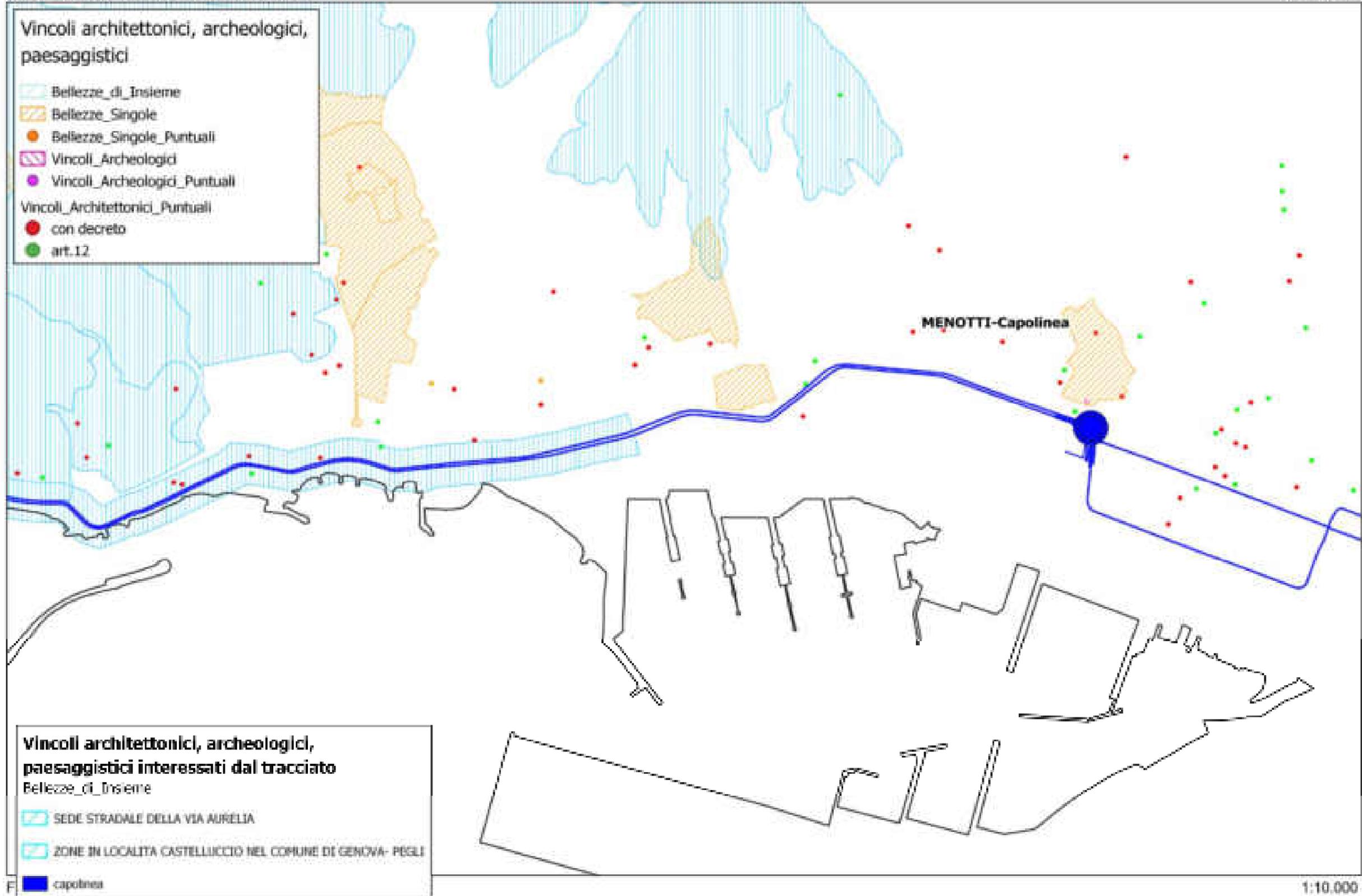
Vincoli architettonici, archeologici e paesaggistici (www.liguriavincoli.it/vincoli_cultura.asp)

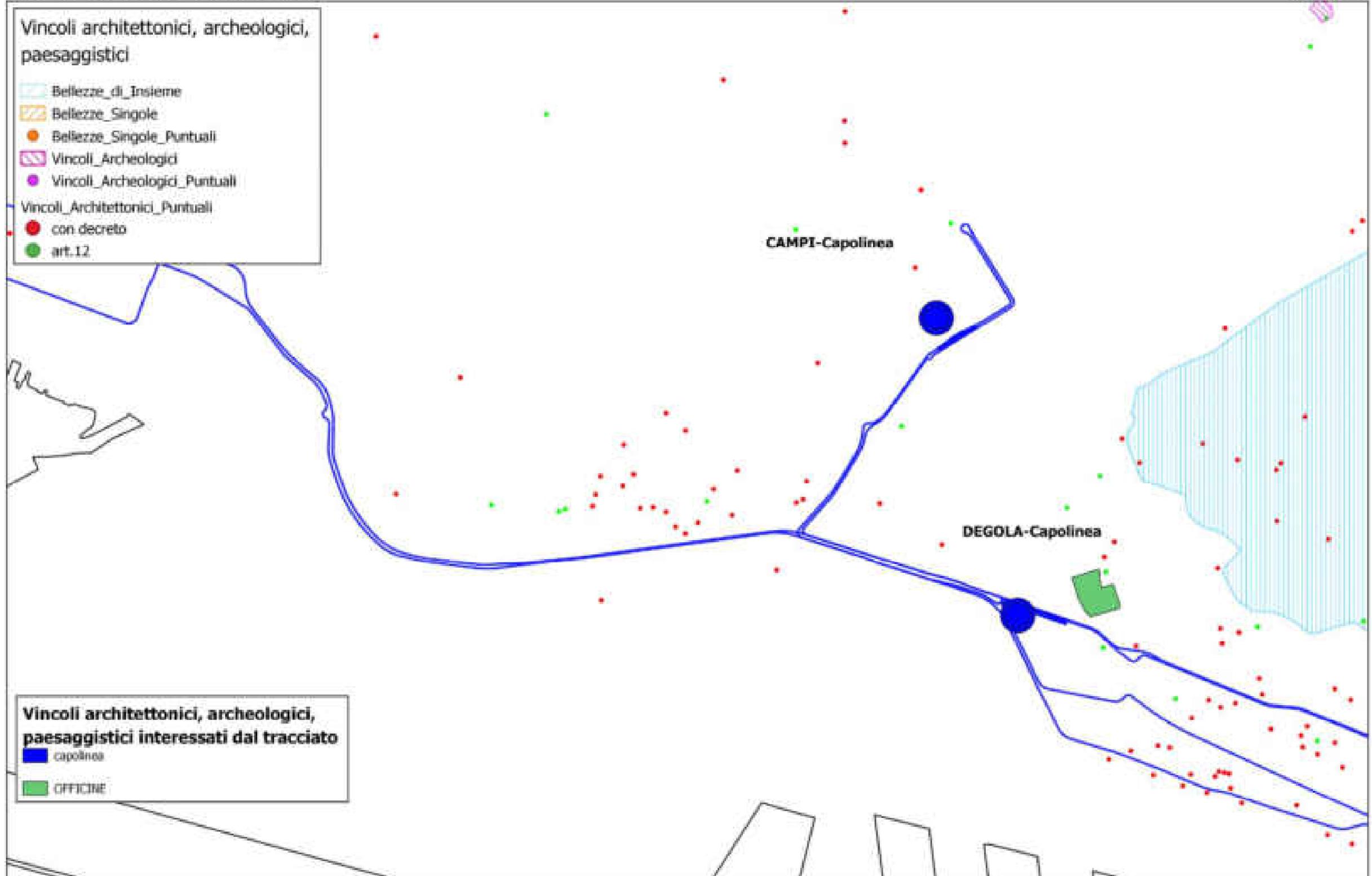
Atlante Ricognizione cartografica (Quadro di unione dei fogli, legenda e 8 Tav. 1:10:000 formato A3)





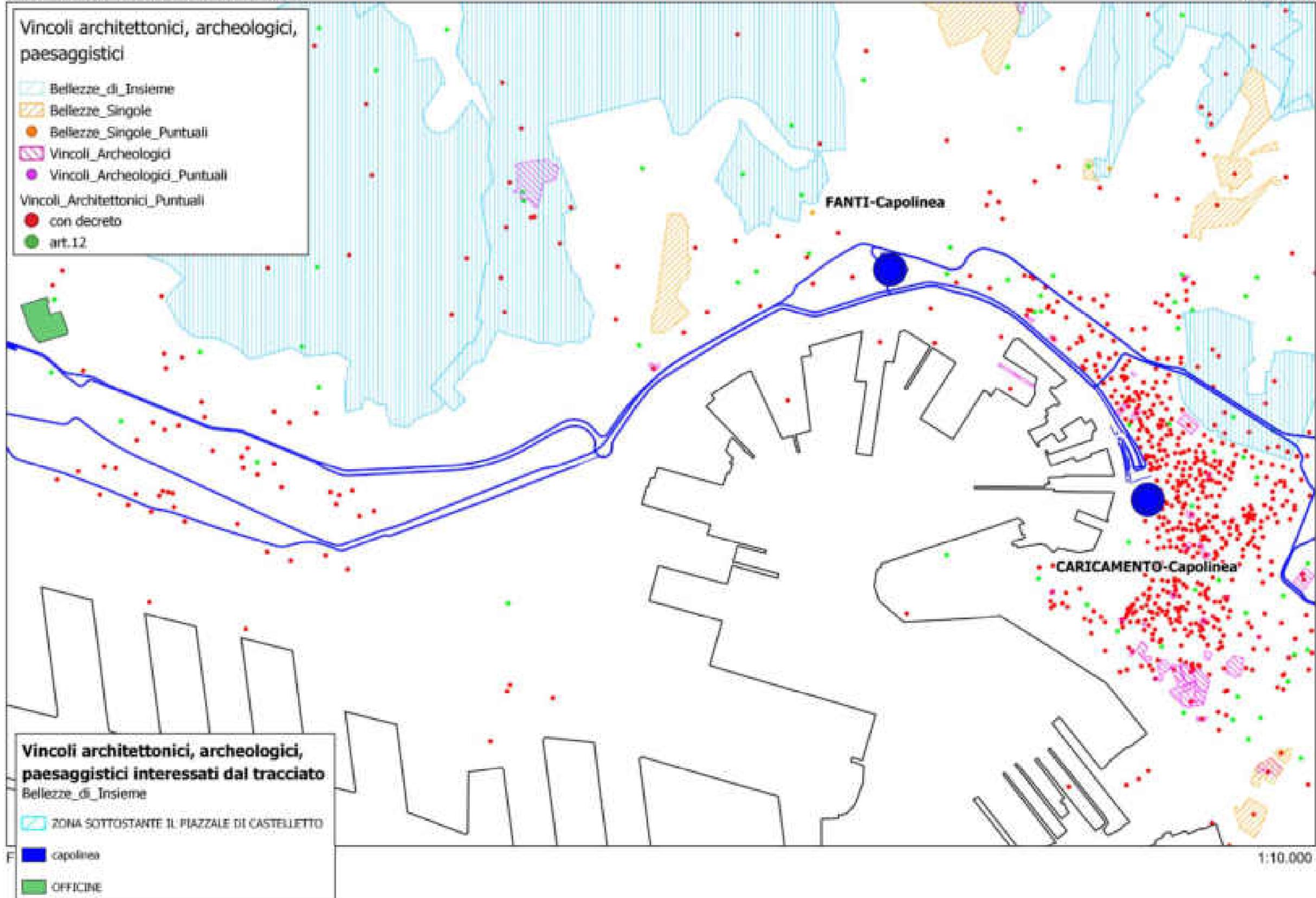


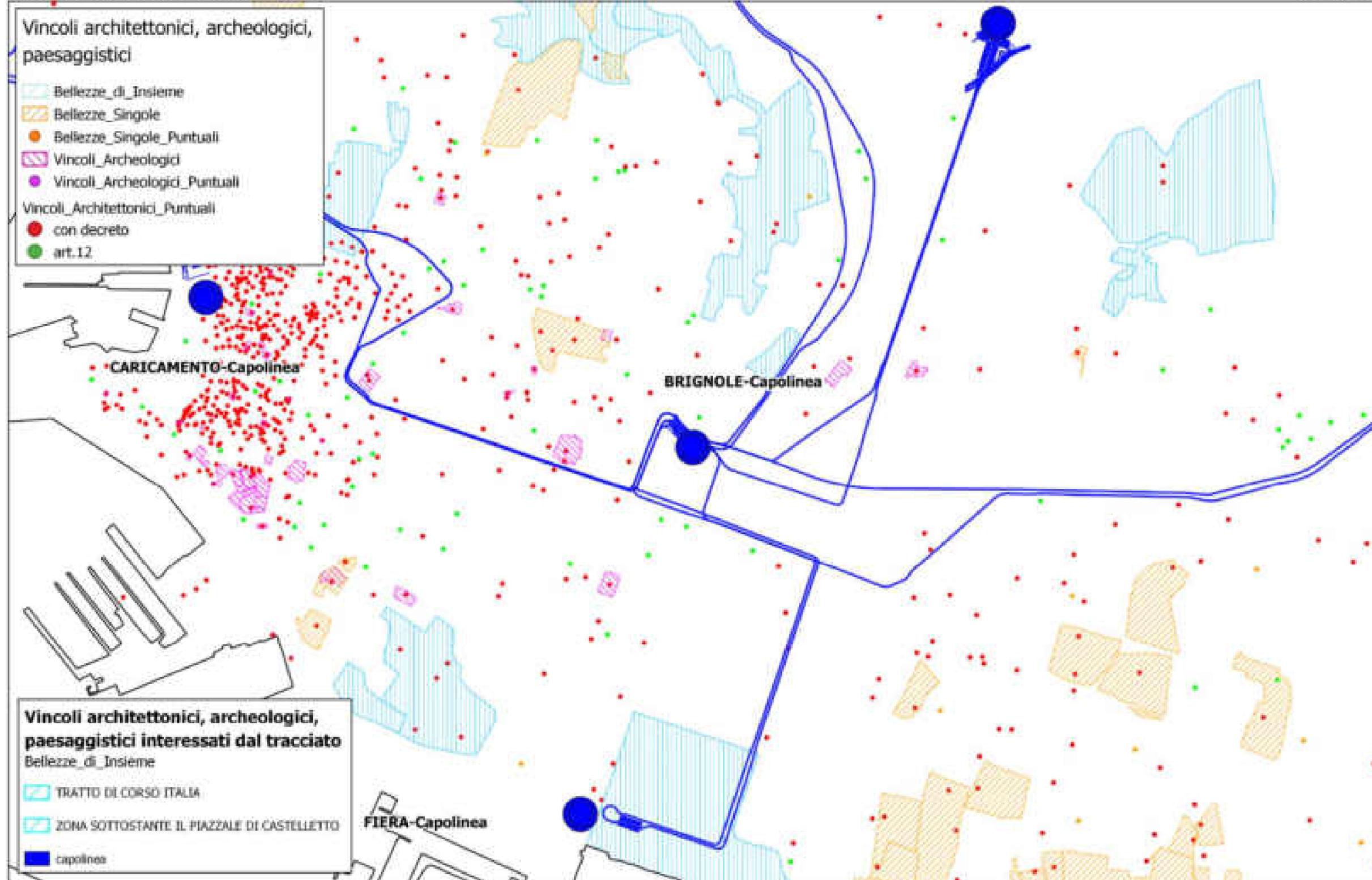


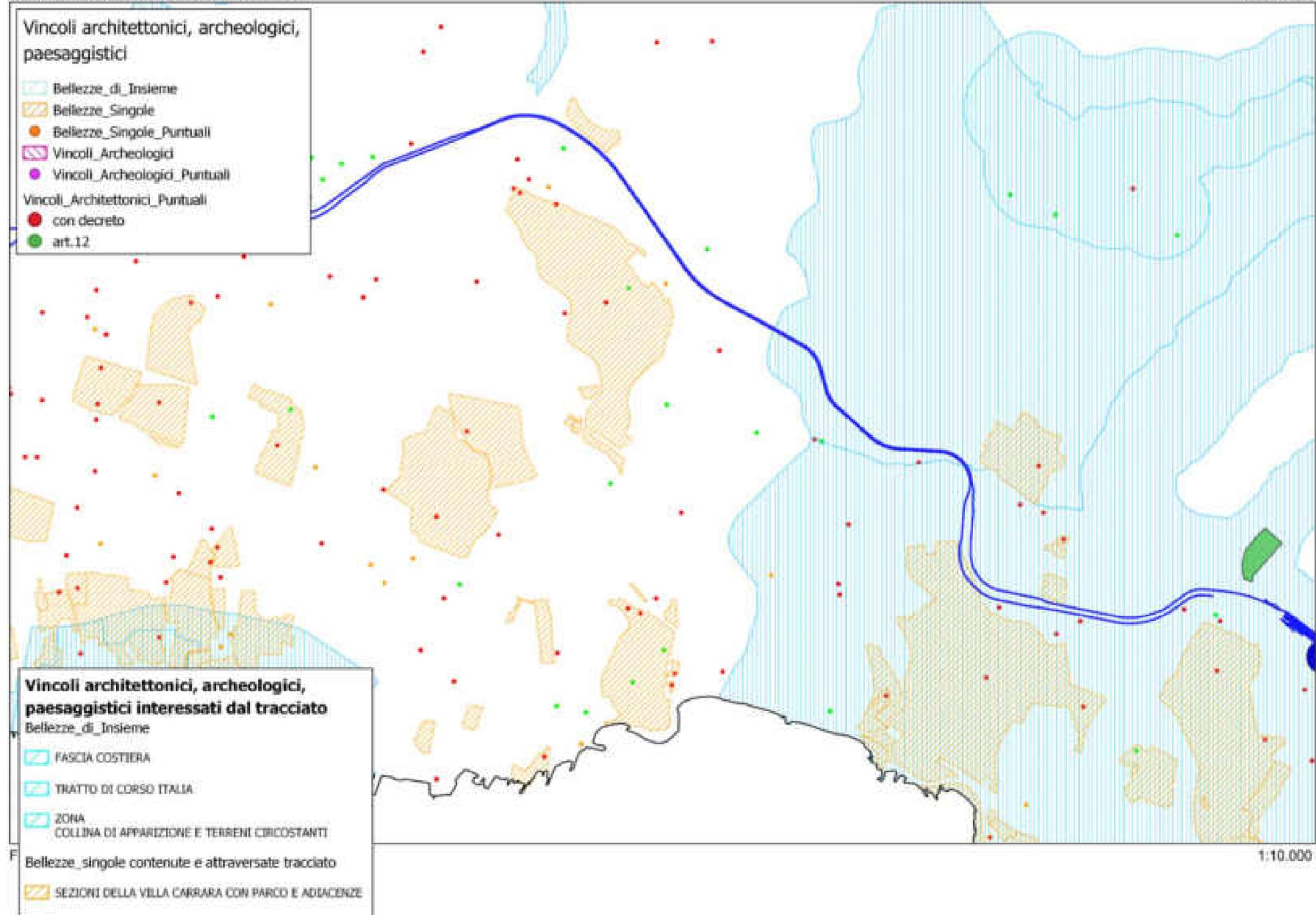


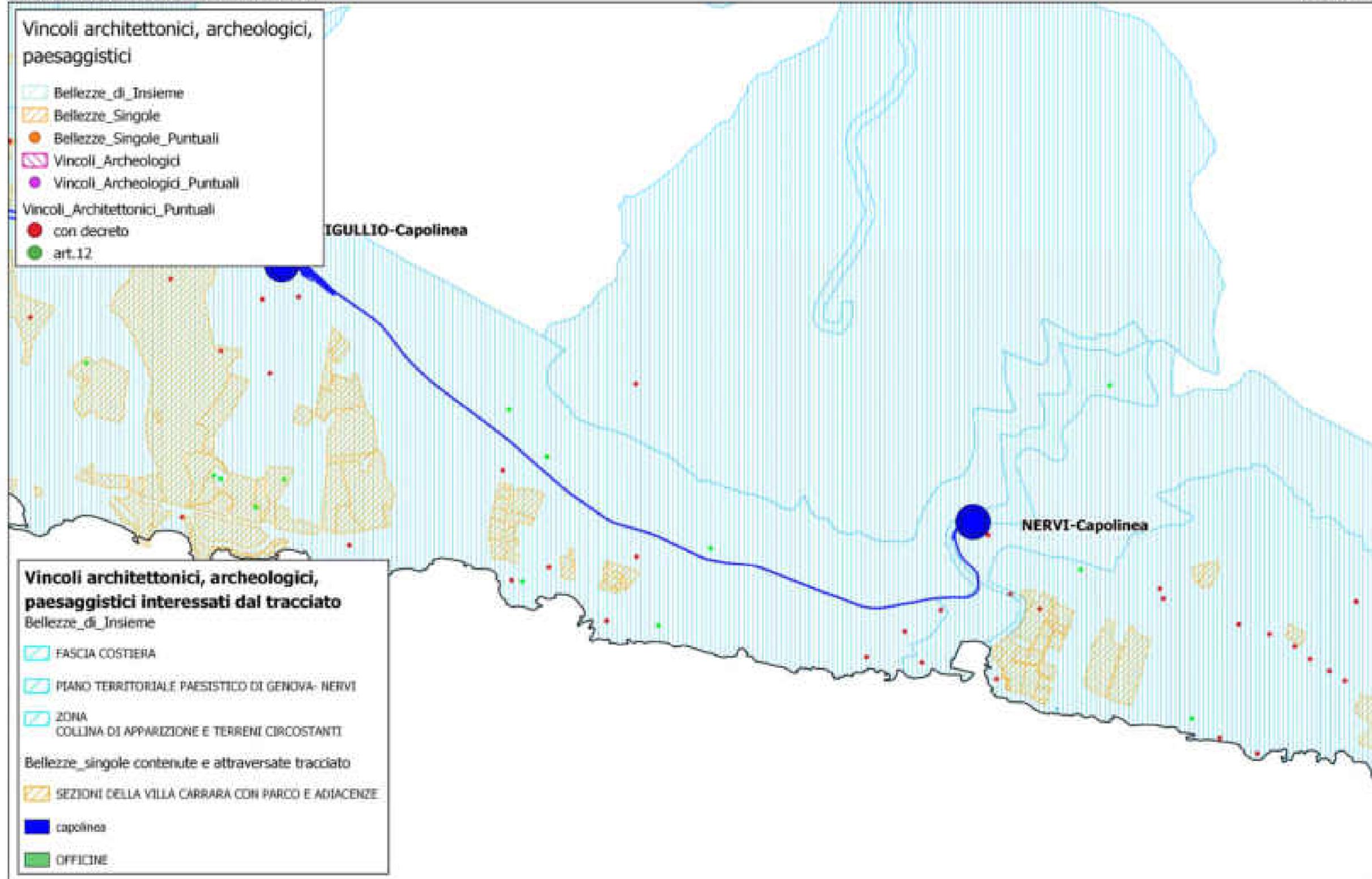
- Vincoli architettonici, archeologici, paesaggistici**
- Bellezze_di_Insieme
 - Bellezze_Singole
 - Bellezze_Singole_Puntuali
 - Vincoli_Archeologici
 - Vincoli_Archeologici_Puntuali
 - Vincoli_Architettonici_Puntuali
 - con decreto
 - art.12

- Vincoli architettonici, archeologici, paesaggistici interessati dal tracciato**
- capolinea
 - OFFICINE



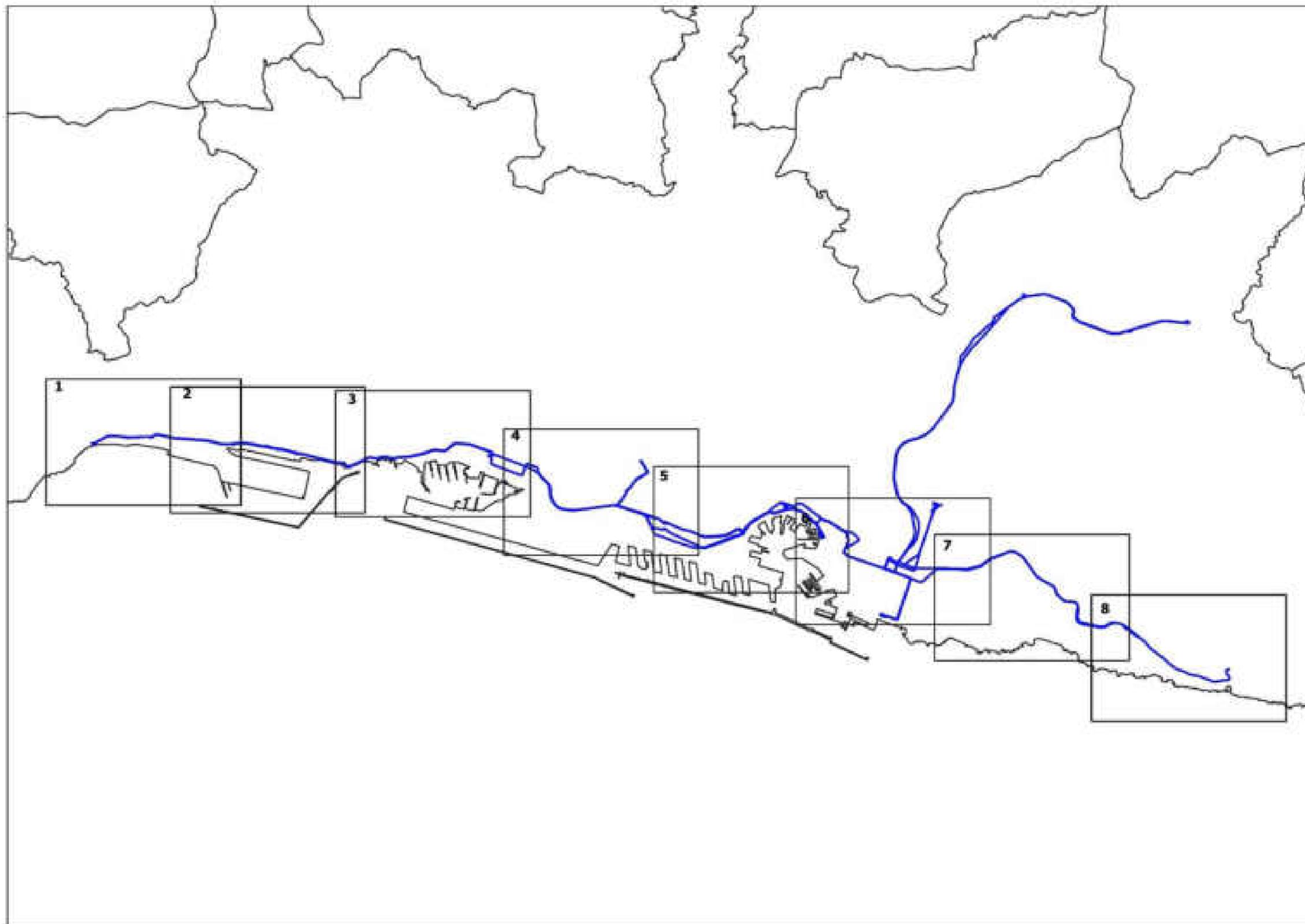


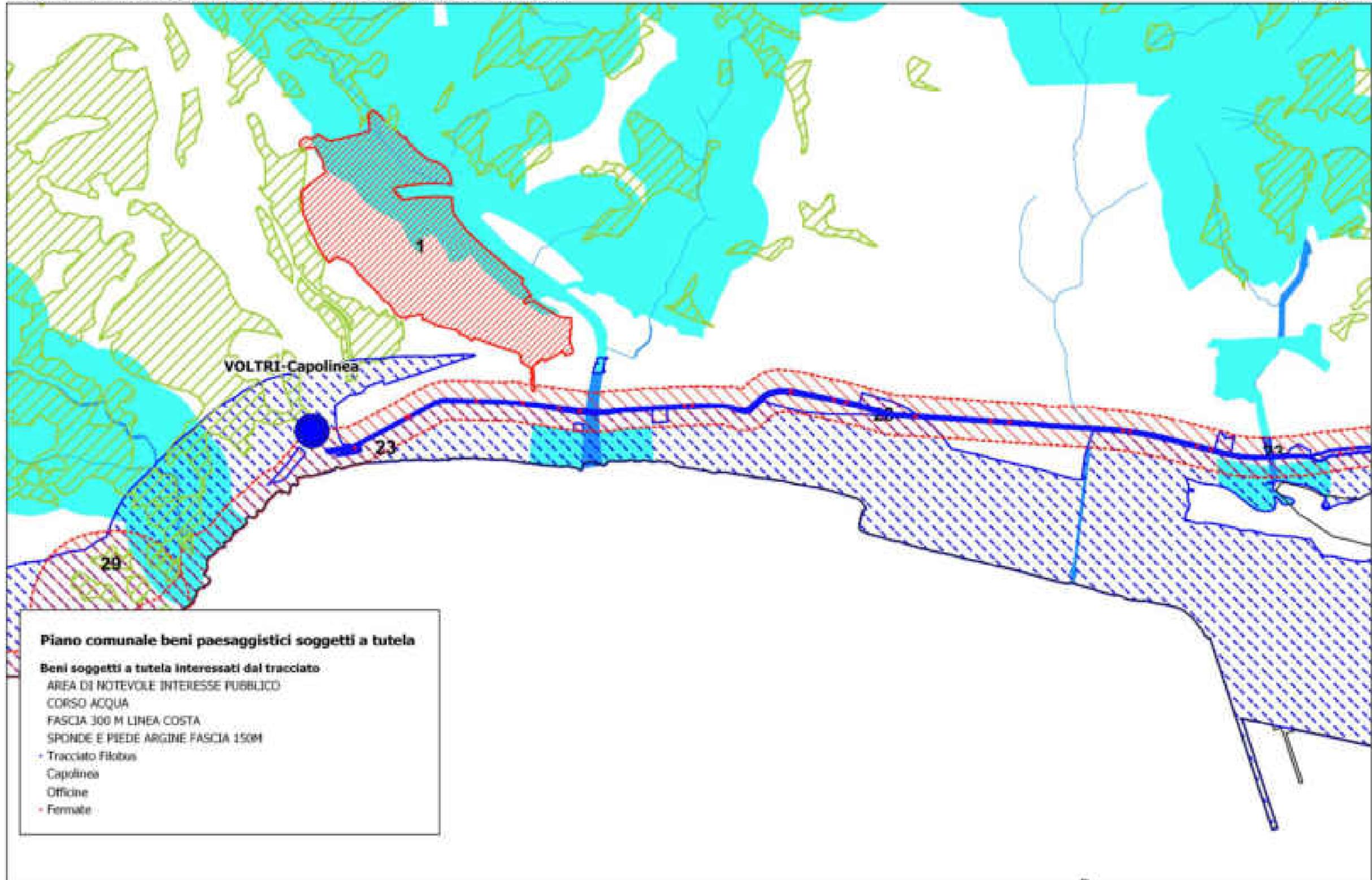


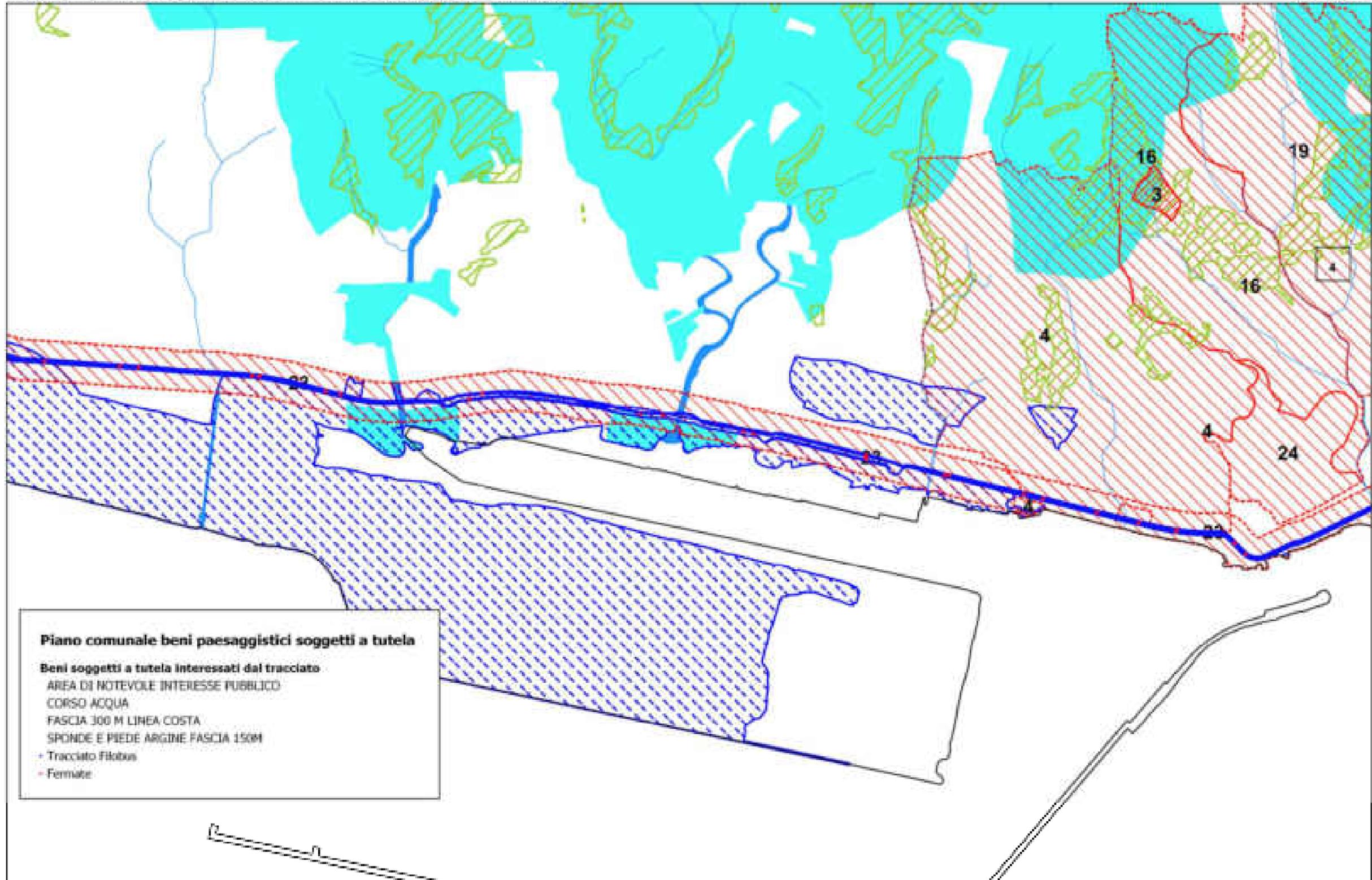


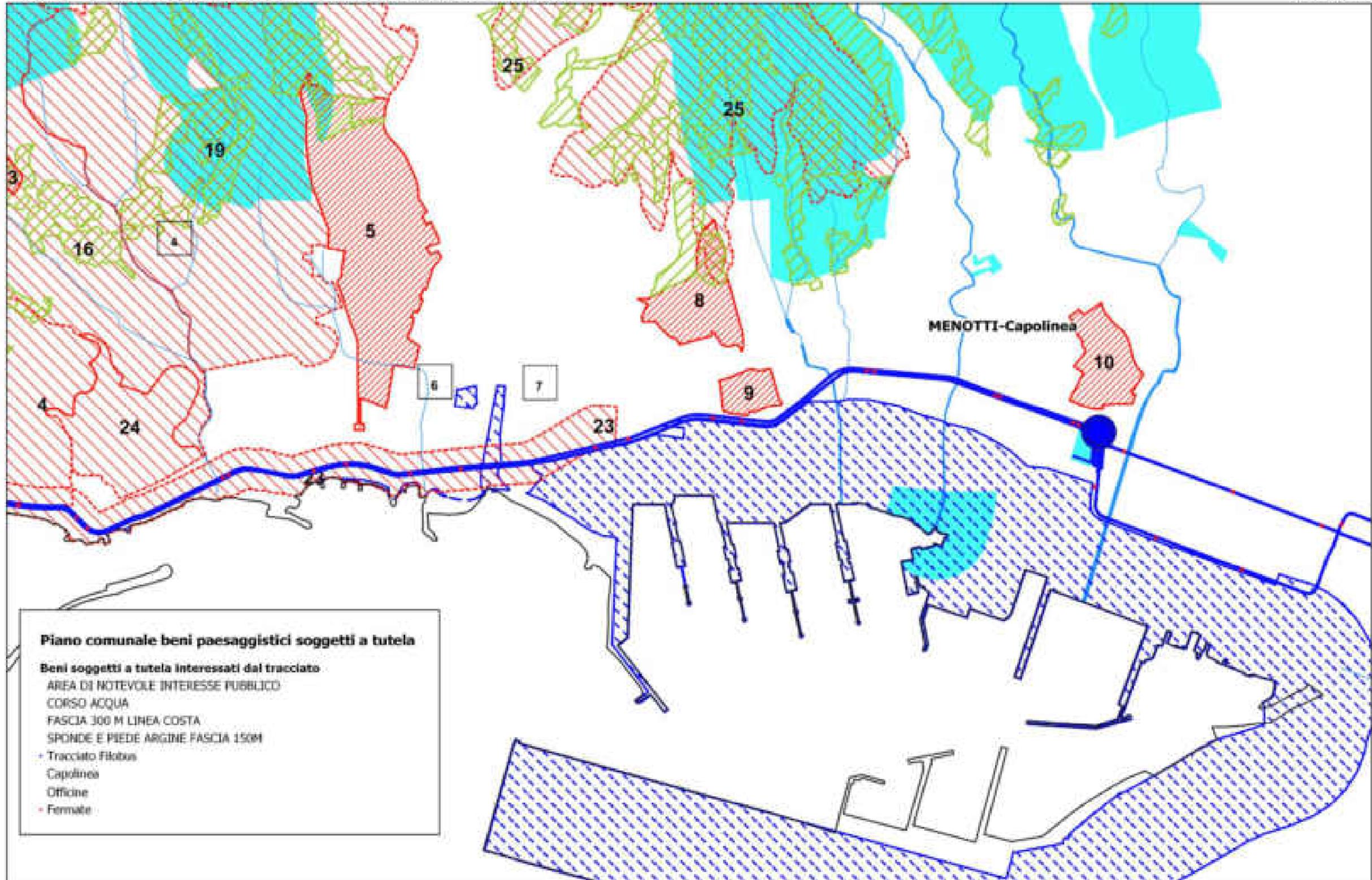
Piano dei Beni soggetti a tutela del Comune di Genova

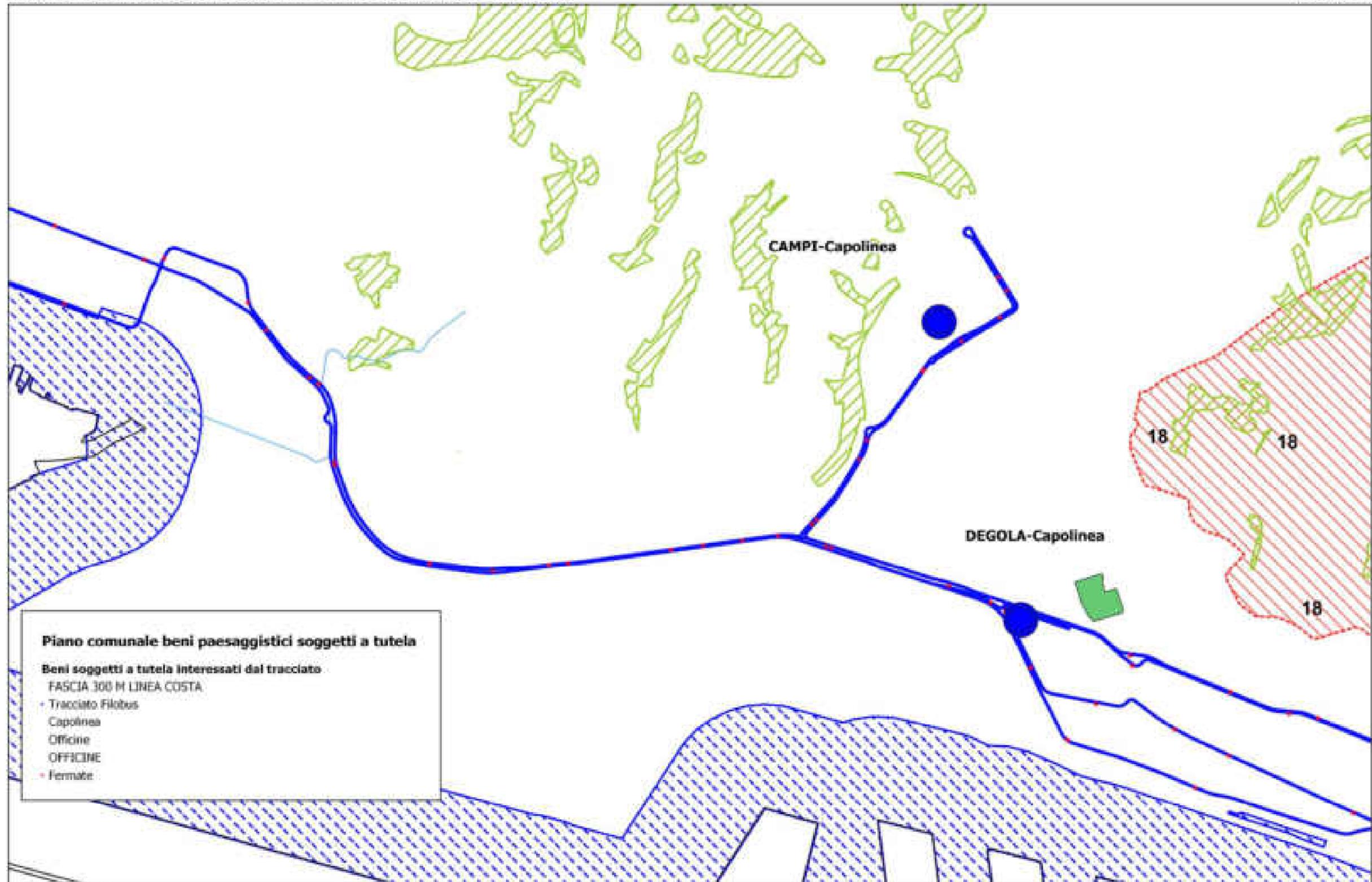
Atlante Ricognizione cartografica (Quadro di unione dei fogli, legenda e 8 Tav. 1:10:000 formato A3)

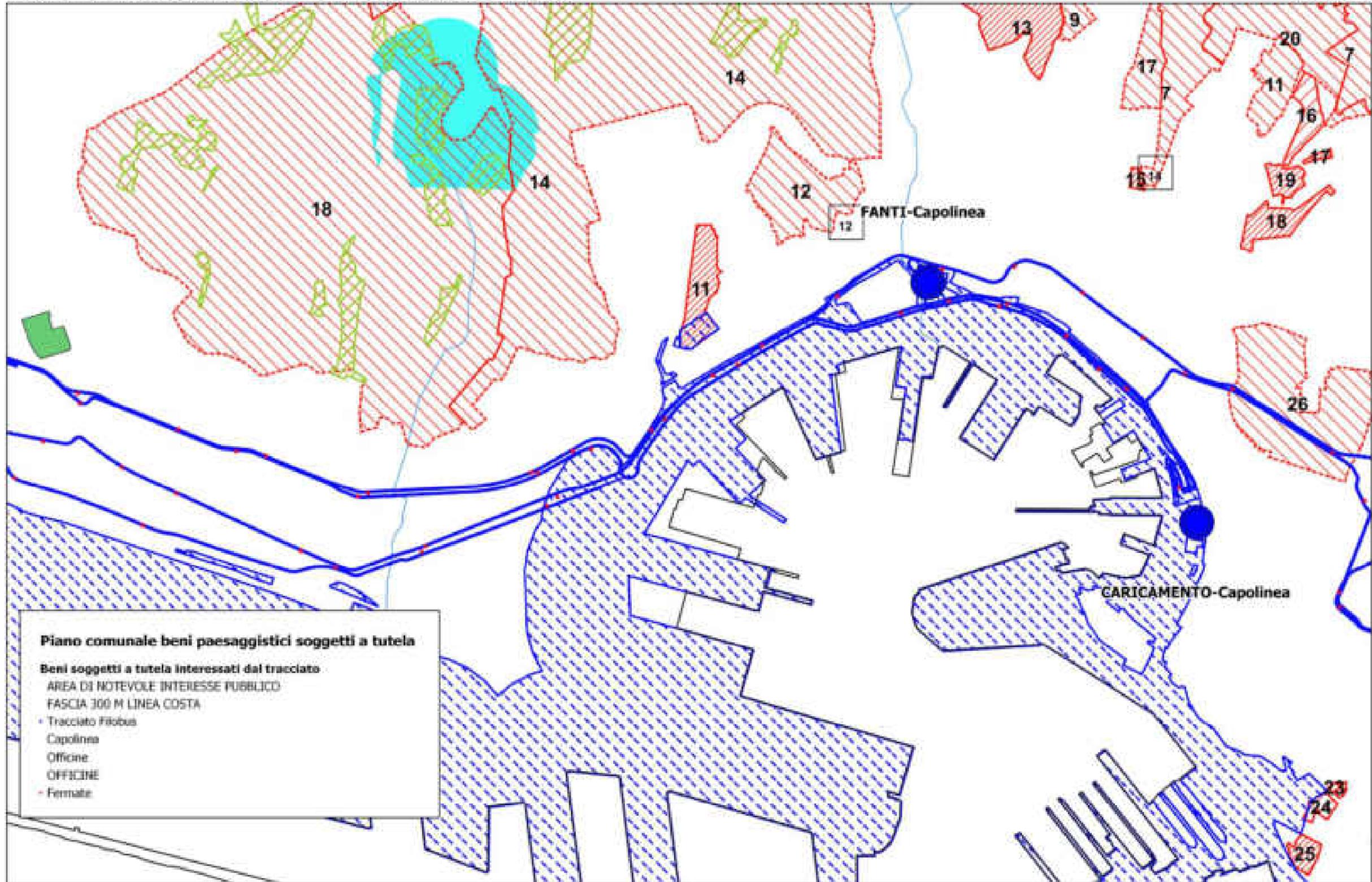


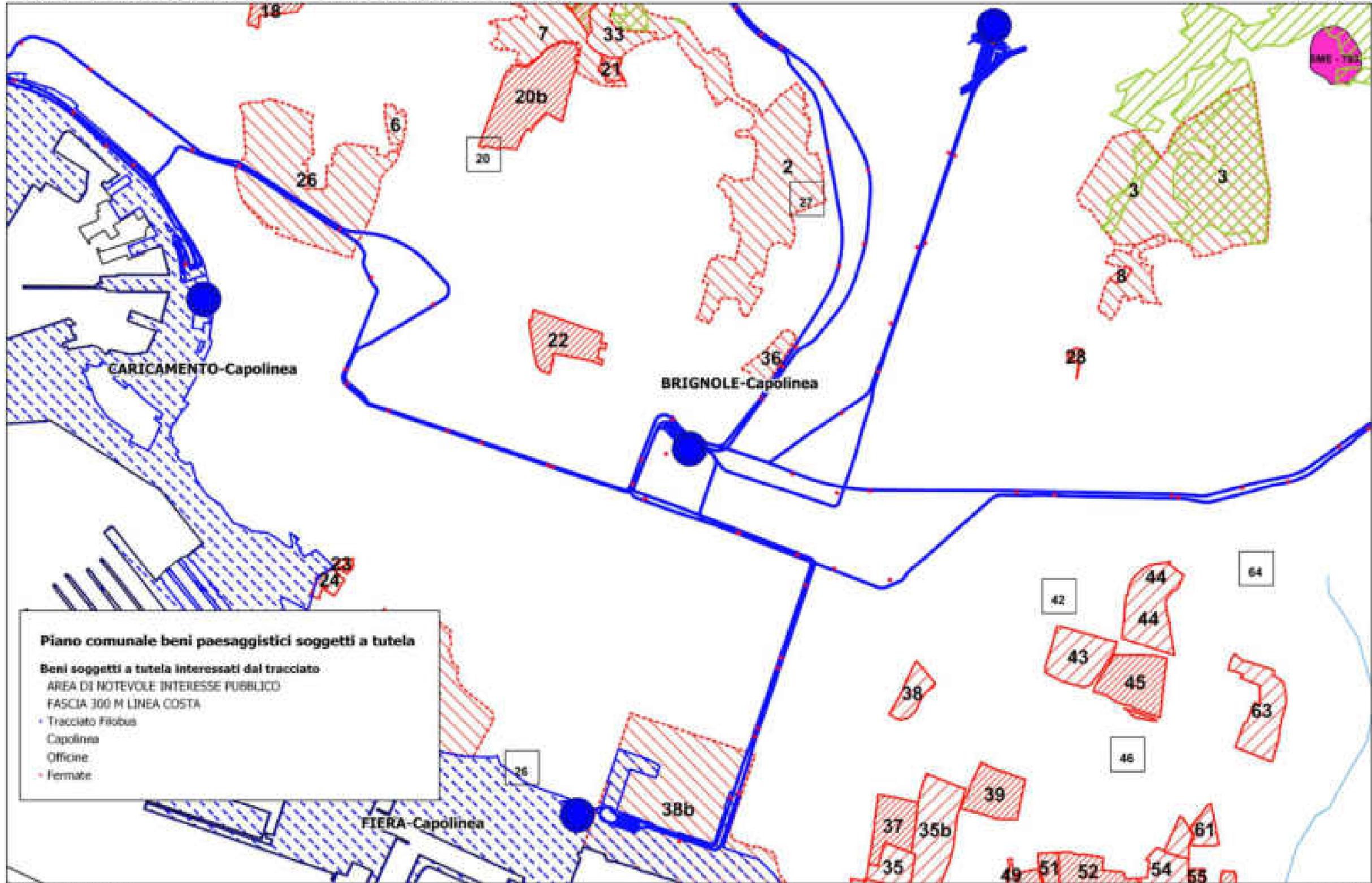


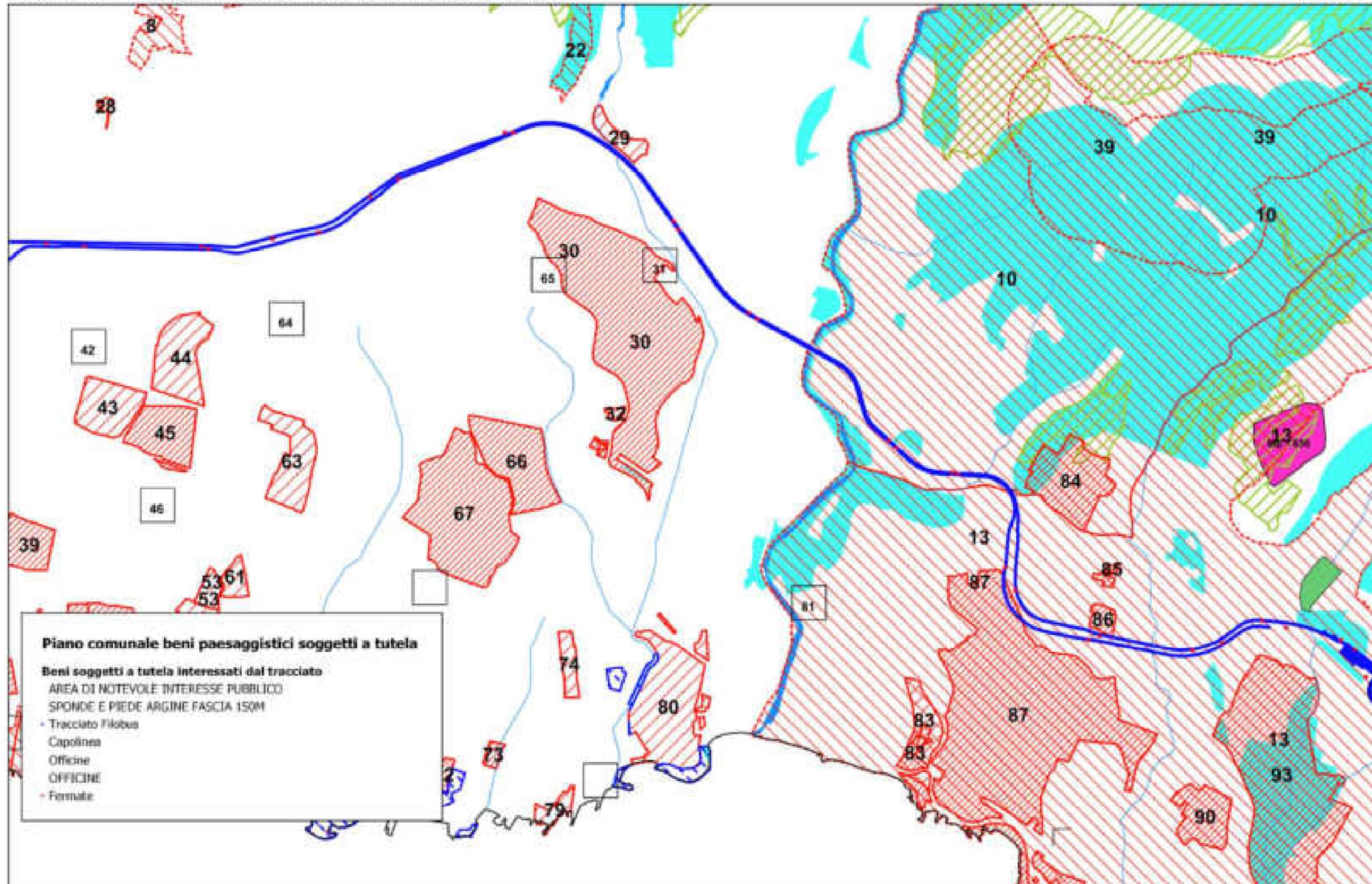


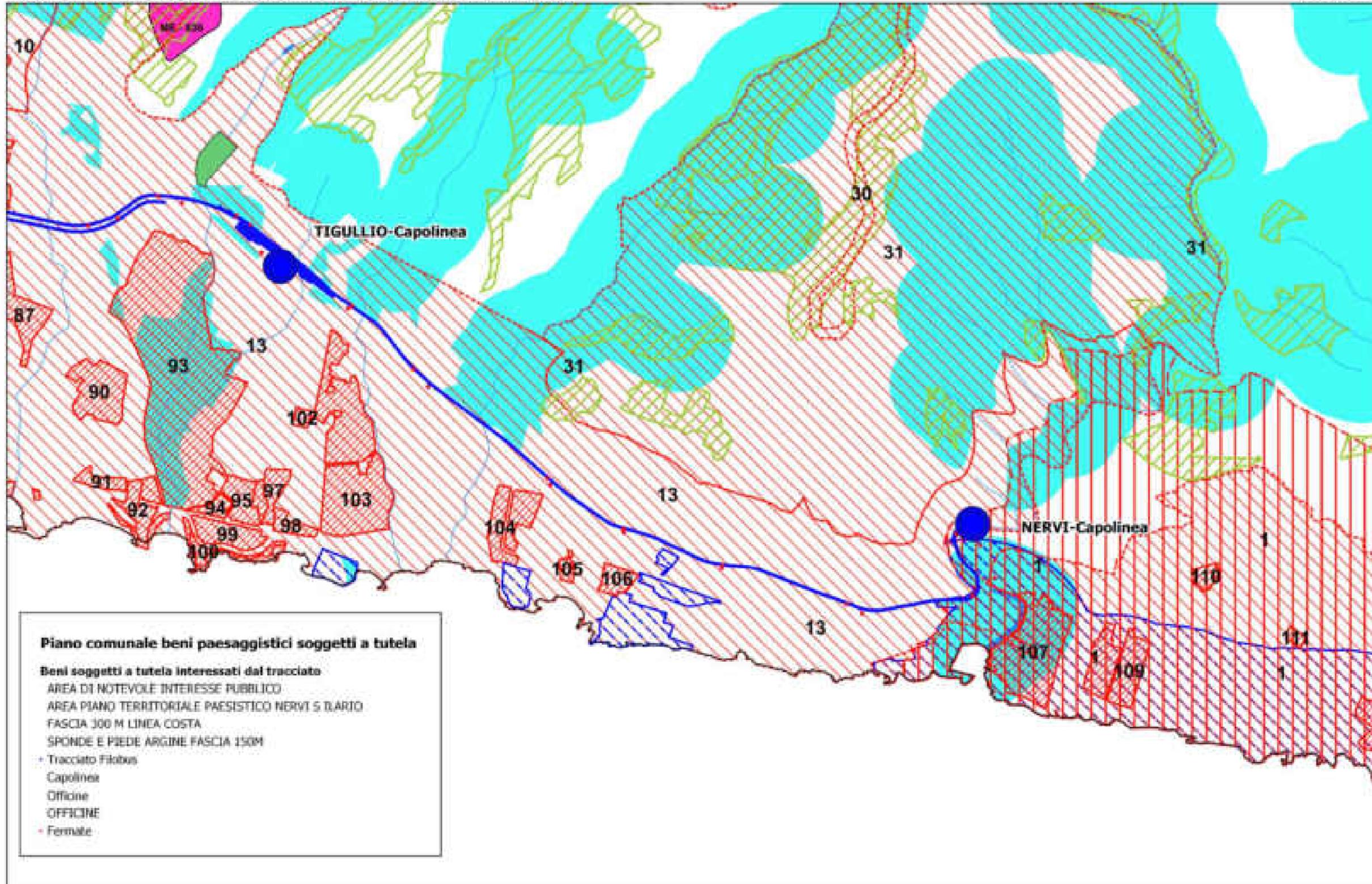












Piano comunale beni paesaggistici soggetti a tutela

Beni soggetti a tutela interessati dal tracciato
AREA DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO
AREA PIANO TERRITORIALE PAESISTICO NERVI S. BARTO
FASCIA 300 M LINEA COSTA
SPONDE E PIEDE ARGINE FASCIA 150M

- Tracciato Filibus
- Capolinea
- Officine
- OFFICINE
- Fermate

QUADRO SINOTTICO DELLA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

	TUTELE DI CARATTERE PAESAGGISTICO					DISCIPLINA PAESISTICA REGIONALE	DISCIPLINA PAESISTICA PROVINCIALE	DISCIPLINA PAESAGGISTICA LOCALE			COMPATIBILITA'/CONFORMITA'						
	Vincoli e Tutele Ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e smi.					PTCP	PTCp	PUC			RAPPORTO DI SINTESI						
FOGLIO N.	Beni culturali vincolati ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.	Aree dichiarate di notevole interesse pubblico vincolate ai sensi dell'Art. 136, 137 e 157 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.	Tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 - art. 142, comma 1, lett.a (territori costieri)	Tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 - art. 142, comma 1, lett.c (corsi d'acqua)	Tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 - art. 142, comma 1, lett.m (zone di interesse archeologico) (**)	Assetto Insediativo	Sistema del verde provinciale	Disciplina paesistica di livello puntuale/SOI	PUO	Norme progettuali di livello puntuale d'Ambito	RELAZIONE PAESAGGISTICA PONENTE RELAZIONE PAESAGGISTICA CENTRO RELAZIONE PAESAGGISTICA LEVANTE CAPITOLI 8 - 11						
1			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>													Capitoli 8 - 11 R P
2			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>								<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		Capitoli 8 - 11 R P
3			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				<input type="radio"/>				<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		Capitoli 8 - 11 R P		
4				<input type="radio"/>				<input type="radio"/>					<input type="radio"/>		Capitoli 8 - 11 R P		
5	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>				<input type="radio"/>					<input type="radio"/>		Capitoli 8 - 11 R P		
6	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				<input type="radio"/>				<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Capitoli 8 - 11 R P			
7	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>								<input type="radio"/>		Capitoli 8 - 11 R P			
8				<input type="radio"/>								<input type="radio"/>		Capitoli 8 - 11 R P			

SCHEDE PAESAGGISTICHE – SCHEDA ASSE PONENTE

RELAZIONE PAESAGGISTICA

(contenuti in coerenza con quanto stabilito dal DPCM 12/12/2005)

ASSE DI FORZA DI PONENTE

Tratto Marina di Pra' – Fronte mare di Pegli – Sestri ponente – Cornigliano

1	RICHIEDENTE
2-3-4-5	<p>-TIPOLOGIA dell'intervento e dell'opera -OPERA correlata a (edificio, strada, ecc.) -CARATTERE dell'intervento (es. temporaneo, stagionale, permanente: fisso/rimovibile) - DESTINAZIONE D'USO dell'intervento</p> <p>Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. 04/08/2017 "<i>Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile</i>" affida alle Città metropolitane la definizione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS), al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali Sistemi ferroviari metropolitani, filovie, metro e tram.</p> <p>La Città Metropolitana di Genova, con lo scopo di attuare le proprie funzioni in materia di gestione integrata dei servizi pubblici, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione, individua nel Documento Unico di Programmazione (DUP 2018-2020), il PUMS quale strumento attuativo della sua agenda istituzionale, in risposta all'obiettivo strategico n.8.01.01 "<i>Sostenere la Coerenza della pianificazione urbana per migliorare mobilità e trasporti</i>".</p> <p>Con provvedimento n.6/2019 del 10/04/2019 sono adottate le linee strategiche del PUMS da parte della Città metropolitana di Genova:</p> <ul style="list-style-type: none"> o rafforzare il trasporto pubblico locale e la qualità del servizio nel suo complesso; o integrare i sistemi di trasporto e dare coerenza al sistema della sosta e l'intercambio modale; o migliorare la circolazione privata, sviluppando la rete dello sharing, i sistemi di monitoraggio e gestione del traffico (<i>mobility management</i>) e le soluzioni smart (<i>infomobilità, e-cars</i>); o potenziare il sistema della mobilità dolce e la qualità dello spazio pubblico; o definire gerarchie ed ottimizzare il sistema della logistica per le merci urbana o diffondere la cultura della sicurezza per la mobilità ciclabile e la mobilità sostenibile. <p>Con riferimento a tale quadro normativo-strutturale, il progetto di fattibilità tecnico-economica denominato "<i>Assi di Forza per il Trasporto Pubblico Locale</i>" si pone l'obiettivo di dotare la città di Genova di un sistema di trasporto pubblico efficiente, ecologico e dalle tempistiche di realizzazione contenute, che si estenda sulle principali direttrici</p>

cittadine.

L'intervento consiste nella realizzazione di un **sistema filoviario**, sul quale opereranno n. 145 vetture "Tram Look" snodate (pianale da 18,75 m) su una rete complessiva di 48 km (di cui 40,5 km di nuova realizzazione) oggetto di progressivo adeguamento per quanto concerne sia la sede stradale che le dotazioni tecnologiche. I caratteri dell'intervento possono pertanto essere sintetizzate nelle seguenti categorie:

Logistica (depositi, officine e parcheggi): realizzazione in via Tigullio di un nuovo polo logistico per il trasporto pubblico locale, ed interventi di ammodernamento e/o rifunzionalizzazione delle rimesse di Staglieno, Gavette e Sampierdarena. Realizzazione di 2 nuovi parcheggi in struttura a Nervi e Staglieno;

Interventi sulla sede stradale: comprensive la posa in opere di nuovi pali, cavi di alimentazione della linea, impianti interrati e rifacimento dei manti stradali; realizzazione di pensiline interattive, piastre di fermata e marciapiedi; rifacimenti impianti illuminazione, preferenziamento semaforico, segnaletiche orizzontali e verticali, nonché interventi a compensazione degli spazi pubblici pedonali;

Aree di capolinea (12 aree) alcune di nuova realizzazione e altre oggetto di rinnovamento; particolare attenzione verrà data alla caratterizzazione visiva del sistema filoviario: dei suoi capolinea, prevedendo una riprogettazione di dei marciapiedi, delle pensiline e dell'impiantistica dedicata, rifacimento dalle fermate, le quali dovranno essere accessibili, sicure, attrezzate e identificabili;

Tecnologia sottostazioni elettriche (17 nuove sottostazioni) comprensivi di interventi di adeguamento delle esistenti, per una rete complessiva di 40,5 km di nuova linea aerea per la fornitura di tensione a supporto di 145 filobus da 18 m.

Le aree interessate da interventi di nuova infrastrutturazione, coerentemente con le azioni strategiche previste dal PUMS Genova, si concentrano lungo quattro assi di forza, disposti da nord a sud e da ovest verso est della città metropolitana, secondo le seguenti direttrici:

1. ASSE LEVANTE: tra Genova Brignole-Foce, S. Martino, e le delegazioni di Quarto, Quinto, Nervi

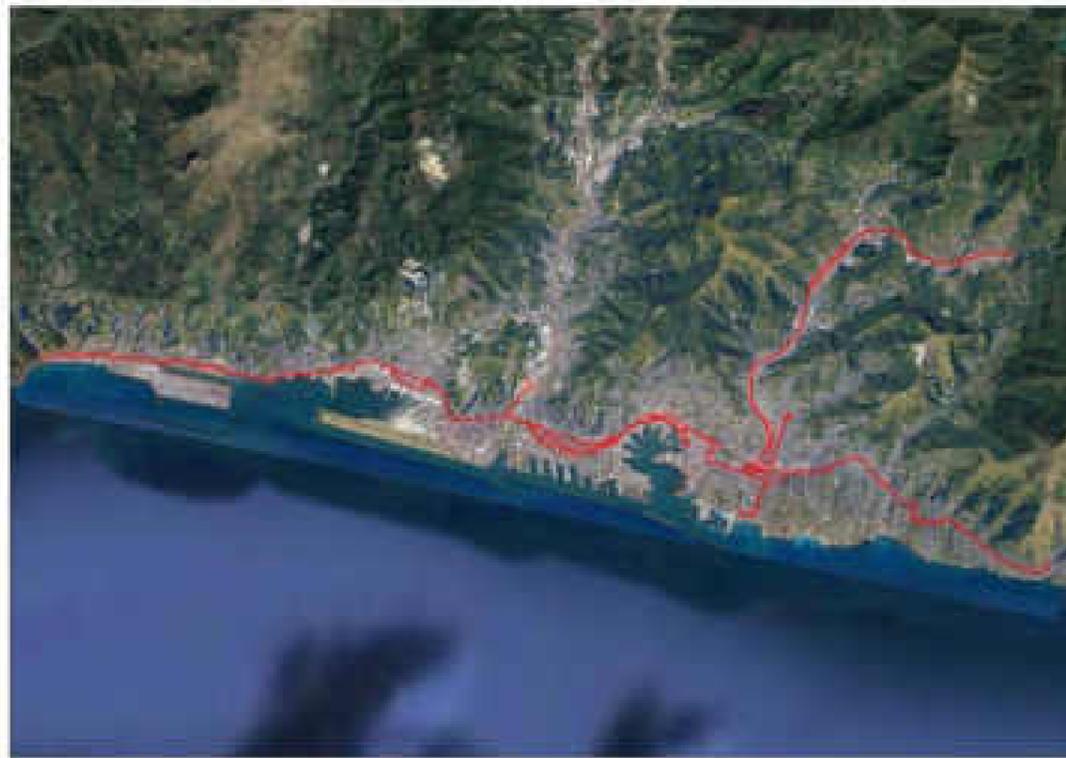
2. ASSE PONENTE: Sampierdarena, Sestri Ponente (aeroporto) fino alla zona commerciale Fiumara-Campi

3. ASSE BISAGNO: Genova-Brignole, Marassi, Staglieno, fino alle delegazioni di Molassana, Prato

4. ASSE CENTRO: Corso Sardegna, Marassi (stadio), Genova-Brignole e la zona della Fiera del Mare e tratto Principe – Carignano.

La presente Relazione paesaggistica riguarda l'asse di ponente per le aree che ricadono in tutela paesaggistica e comprende esclusivamente la realizzazione di fermate e capolinea.

Il percorso avviene in maniera promiscua con la viabilità ordinaria e, dove la larghezza della carreggiata lo consente, in corsia dedicata al filobus.



6a-6b-7

- **USO ATTUALE DEL SUOLO** (descrizione generale: area urbana, periurbana, ecc.)
- **CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO** (caratteri salienti)
- **MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO** (eventuale: coste, versante, ecc.)

Il contesto urbano e paesaggistico della Città di Genova

La prevalente connotazione dell'ambito è la continuità dell'insediamento urbano che si articola lungo la fascia costiera e nei tratti dei bacini vallivi principali con pesi, strutture e caratteri formali differenziati, dando luogo ad una successione di immagini urbane connesse alle caratteristiche specifiche dei tessuti insediativi ed alle peculiarità della struttura specifica del territorio. In questo senso si pone il problema della riqualificazione dell'immagine urbana, intesa come recupero delle specificità delle singole parti dell'insediamento, anche in relazione alle porzioni di territorio di diretta pertinenza, ovvero alla riprogettazione per ambiti organicamente definiti delle parti maggiormente degradate. In particolare acquista rilievo l'assetto della fascia costiera e del rapporto fra città e mare inteso come qualificazione di spazi urbani e produttivi. Il paesaggio urbano genovese si sviluppa in maniera praticamente costante lungo l'intero arco costiero compreso tra Voltri e Nervi, assumendo i caratteri di densità insediativa e funzionale di conurbazione lineare costiera, all'interno della quale si alternano destinazioni d'uso di tipo residenziale, produttivo e commerciale.

La struttura insediativa complessiva della città metropolitana riflette le complesse caratteristiche geo-morfologiche del territorio ed una concentrazione degli insediamenti sulla costa e nelle ridotte aree pianeggianti.

I caratteri insediativi, urbanistici e paesaggistici del contesto di riferimento

Nel *Ponente genovese* l'insediamento si sviluppa nelle piane alluvionali costiere di Sampierdarena e di Cornigliano con tessuti urbani a maglie ad alta densità, privati del

relativo affaccio al mare dall'utilizzo industriale e portuale delle aree antistanti, ottenute mediante la realizzazione di consistenti opere a mare. Gli abitati di Sestri Ponente e Pegli presentano aspetti analoghi per quanto concerne il mutato rapporto tra la struttura urbana ed il mare, determinato dalle trasformazioni connesse alle strutture portuali e aeroportuali, nonché alle relative opere infrastrutturali. Tuttavia permangono connotazioni diverse in relazione alla peculiarità della struttura urbana ed ai rapporti con il territorio di pertinenza. Emerge in questo senso la struttura urbana di Sestri Ponente, caratterizzata da un originario impianto regolare a maglie, si passa poi attraverso l'insediamento a minore densità e tessuto discontinuo ed eterogeneo di Multedo, all'aggregato di Pegli, che si sviluppa linearmente lungo la costa con un insediamento a tessuto discontinuo. Il contesto urbano-paesaggistico si caratterizza da una sequenza ininterrotta di insediamenti produttivi, aree portuali e logistiche, che trovano spazio tra le pieghe in una struttura insediativa di nuclei storici consolidati tuttora riconoscibili (Sesti, Pegli, Prà, Voltri) o di tessuti urbani continui (Sampierdarena, Cornigliano) che hanno visto un impoverimento della qualità delle componenti ambientali-paesaggistiche a partire dalla età dell'industrializzazione. Gli insediamenti industriali e di terziario, proprio in virtù della presenza dei pochi spazi idonei come ampiezza e giacitura in vicinanza alla città di Genova, sono localizzati prevalentemente tra Sampierdarena e Voltri, in quello che era il litorale pianeggiante e orticolo a ovest della città. Il paesaggio costiero del Ponente è stato oggetto di consistenti trasformazioni dovute, in particolare, alle opere portuali e di specializzazione delle funzioni industriali (porto petroli a Multedo-Pegli, cantieristica navale e aeroportuale a Sestri Ponente, terminal container VTE a Voltri) che ancora oggi espandono le proprie attività limitando il rapporto diretto che esisteva tra i centri abitati, aree coltivate e giardini dei sistemi di ville storiche suburbane ed il mare. Anche le aree di primo versante, alle spalle dell'impianto urbano longitudinale alla costa, risultano caratterizzate da edificazioni risalenti agli anni '60,'70,'80 (es: Pegli2, Pegli3, Voltri-Prà Ca' Nuova) spesso di bassa qualità strutturale e di forte impatto paesaggistico stante l'esposizione visiva. Nella fascia collinare sussistono ancora i caratteri di un sistema territoriale diffuso a case sparse e un paesaggio agricolo strutturato in ville-giardino o un tessuto di ville aggregato lungo il percorso quasi completamente inglobato nell'urbanizzazione (Torre Cambiaso, Virgo Potens, Villa La Serrara).



8 - 11

INDIVIDUAZIONE DELL'INTERVENTO
INDICAZIONE DELLA CONFORMITA' DELL'INTERVENTO RISPETTO ALLE NORMATIVE CHE
INSISTONO NELL'AMBITO
STATO ATTUALE DELL'AREA TUTELATA (indicazione degli elementi e Valori del
paesaggio)

Il PTCP della Regione Liguria – assetto insediativo ricomprende il tracciato all'interno della Disciplina per la salvaguardia e la valorizzazione del complesso viario di interesse paesistico regionale della Via Aurelia, art. 79bis delle relative Norme di Attuazione. L'obiettivo della disciplina è restituire alla Via Aurelia il rango di elemento costitutivo dell'identità e dell'immagine della Liguria attraverso la salvaguardia dei suoi valori storico-documentali e paesistici e la valorizzazione delle sue potenzialità in termini di fruizione del paesaggio e di promozione dell'immagine della Liguria.

Il tracciato attraversa, inoltre, aree identificate quali *Tessuti Urbani* (TU), che non sono assoggettate a specifica ed autonoma disciplina paesaggistica in quanto prevalgono problematiche di ordine urbanistico come regolato dall'art. 38 delle Norme di Attuazione e, nella porzione di levante *Aree urbane: strutture urbane qualificate* (SU), ovvero ambiti urbani di ampie dimensioni che si distinguono dal contesto per caratteri di particolare pregio paesistico-ambientale, tali da identificarli come componenti significative della morfologia urbana. L'obiettivo della norma è quello di evitare che vadano perdute quelle testimonianze dell'assetto preesistente che hanno resistito a trasformazioni urbanistiche radicali e che contribuiscono a determinare la qualità ambientale della struttura urbana attuale. Non sono pertanto consentiti interventi che compromettano l'identità e l'identificazione di tali testimonianze e la leggibilità dell'assetto territoriale preesistente a cui esse rinviano.

Il Livello paesaggistico puntuale del PUC 2015 indica che il tracciato è ricompreso all'interno dell'Ambito di paesaggio costiero, porzione retrostante Marina di Pra',

individuato dalla disciplina paesaggistica come Arco costiero di riqualificazione, e il Fronte mare di Pegli, individuato dalla disciplina paesaggistica come Arco costiero di Conservazione.

L'Arco costiero della Marina di Pra' è interessato dallo Studio organico di Insieme (SOI) per la riqualificazione dell'ambito litoraneo Marina di Pra' – Settore Consorzio Pegli mare approvato con Delibera del consiglio Comunale n. 15/2017 e dal Programma Operativo Regionale (POR) Liguria FESR 2007/2013 – PROGETTO INTEGRATO RELATIVO ALL'AMBITO DENOMINATO PRA' MARINA approvato D.G.C. 316/2009.

Il valore paesaggistico dei luoghi è costituito dall'antica palazzata sull'Aurelia che si affacciava sul mare e dalla recente realizzazione del canale di calma, con passeggiata e banchine per le imbarcazioni che rappresentano una realtà specifica della città, anche il Centro remiero nella fascia di rispetto costituisce elemento che connota la zona.

L'impianto storico del borgo è stato fortemente trasformato dal riempimento a mare; lo specchio di mare che un tempo fronteggiava Pra', è stato trasformato in una piattaforma costiera artificiale che altera l'originario rapporto tra la terra e il suo mare e le aree del litorale sono venute state separate dalle visuali dalla città dall'ottocentesca Aurelia e della ferrovia, di poco successiva. Tuttavia, dalla banchina e dalla passeggiata della fascia di rispetto si percepisce il canale di calma, come un insieme di opere che creano un ambiente artificiale di notevole gradevolezza, coronato a monte dalla sky-line della zona collinare, in parte ancora verde e in parte fortemente costruita.

Gli interventi di riqualificazione che si sono susseguiti nel tempo sono stati indirizzati alla riqualificazione dell'area a mare, attraverso

La realizzazione di un'area franca, una doppia fascia d'acqua e di terra, realizzata per il "rispetto" dell'abitato di Prà nei confronti delle attrezzature portuali sorte sul riempimento costiero antistante la delegazione. Il progetto di riqualificazione è stato inserito nel Progetto Integrato finanziato con il Programma Operativo Regionale (POR), al fine di attuare la riqualificazione urbana per il miglioramento della vivibilità, della sicurezza, dell'attrattività, dell'accessibilità e della coesione sociale. Tra questi, alcuni hanno riguardato proprio il miglioramento infrastrutturale e viario dell'area separando dall'abitato i flussi veicolari per abbattere l'inquinamento acustico e dell'aria.

Tutti gli interventi, pertanto, devono tralasciare criteri di sviluppo urbano sostenibile, azioni progettuali garanti della salvaguardia e della valorizzazione dei valori storico-sociali dell'abitato di Pra', in cui le istanze di rinnovamento ed ammodernamento delle funzioni e dei servizi devono farsi carico delle variabili connesse alla qualità della vita urbana indotte dall'interrelazione delle componenti quali il paesaggio, l'ambiente e la stratificazione dei significati storico-sociali sedimentati, da riconoscere e valorizzare per il consolidamento ed il potenziamento dell'identità collettiva.

Per quanto riguarda il Fronte mare di Pegli è interessato dallo Studio organico di Insieme – SOI esteso all'intero litorale di Pegli e approvato con Delibera di consiglio comunale n. 13/2016. Tratto di litorale, che si estende dal capo del Risveglio fino alla foce del torrente Varenna, è delimitato verso ovest dalla scogliera artificiale posta a rinforzo della linea ferroviaria, al termine di via Zaccaria, mentre ad est con-fina con la spiaggia di Multedo chiusa dal molo occidentale del Porto Petroli.

Il livello paesaggistico riconosce quale Valori più alto da conservare la palazzata lungo l'Aurelia; percorrendo la passeggiata a mare, in direzione levante, si può godere sia la

	<p>vista della palazzata storica sia il profilo del panorama montuoso che abbraccia tutta la città: dal Monte Gazzo al Monte Fasce fino a Portofino.</p> <p>Significative visuali pubbliche sono anche quelle che si hanno dai differenti moli o meglio ancora provenendo in battello si colgono vedute articolate e significative che testimoniano dello speciale rapporto che l'uomo ha sempre avuto con la ristrettezza delle risorse territoriali e con il mare. Lo spazio pubblico è caratterizzato dalla presenza di verde d'arredo (aiuole che separano la passeggiata dalla carreggiata veicolare dell'Aurelia e i filari del parcheggio del molo Archetti); Verde dei giardini pubblici dislocati lungo la passeggiata o poco discosti da essa, ancora prevalentemente caratterizzati da palme ma con la presenza di essenze arbustive e ombre più profonde, con siepi che consentono l'isolamento di questi spazi dalla più caotica fascia della viabilità, sono attrezzati con sedute e in qualche caso con giochi per bambini; verde privato, sporadico e localizzato, spesso posto in secondo piano oltre la palazzata a monte dell'Aurelia, ma in grado di connotare positivamente le vedute pubbliche; verde di sfondo, naturale o antropico, che emerge dal vicino profilo delle colline e fa identificare Pegli con un'immagine racchiusa da una cornice verde continua.</p> <p>La disciplina di salvaguardia dell'ambito riguarda in particolare i limiti di trasformazione degli edifici e la valorizzazione degli arenili attraverso la ricostruzione del rapporto della città con il mare che si esprime attraverso un legame diretto il mare per assicurarne la visibilità, la fruibilità e l'accessibilità.</p> <p>L'importanza del costruito storico è rilevata dal livello paesaggistico puntuale del PUC ricomprendendo l'abitato di Marina di Pra' e di Pegli all'interno del Sistema di valore paesaggistico "Q – Sistema Via Antica Romana" che si distingue per il valore storico, simbolico, panoramico e culturale della percorrenza, meritevole di grande attenzione sebbene l'immagine originaria sia condizionata dall'uso veicolare del tracciato e dalle trasformazioni intervenute sull'edificato. A questo si accompagna la segnalazione di numerose emergenze storico testimoniali che risultano tutelate dalla seconda parte del D.Lgs. 42/2004, la cui tutela è di esclusiva competenza della Soprintendenza. La disciplina paesaggistica stabilisce che il percorso dell'antica romana deve essere mantenuto nella sua attuale struttura sia per quanto riguarda il tracciato, sia in relazione alle murature che ne determinano l'assetto.</p> <p>L'intervento, inoltre, ricade per la parte di tracciato a levante all'interno della zona indicata dal Livello paesaggistico puntuale del PUC quale Struttura Urbana Qualificata, dove gli interventi che preservare l'immagine consolidata della struttura urbana.</p> <p>Nell'area urbana di Sestri ponente interessata dal tracciato e di Cornigliano non sono segnalati particolari valori sotto il profilo paesaggistico, se non quello relativo all'asse prospettici di Via Cornigliano, rispetto al quale il progetto contribuisce a riordinare la fruizione veicolare, creando nuovi spazi ciclopedonali e riqualificando l'asse urbano.</p> <p>Le Norme d'Ambito del Piano Urbanistico Comunale individuano il tracciato in parte lungo la viabilità esistente e in parte lungo la viabilità principale di previsione regolate secondo le seguenti disposizioni degli Ambiti SIS-I "infrastrutture", relativi alle infrastrutture pubbliche di interesse generale e locale, parcheggi pubblici. In questi ambiti "sono sempre consentiti interventi per la conservazione in efficienza delle infrastrutture esistenti, mediante opere di modifica o integrazione, finalizzati all'adeguamento normativo, sulla base di progettazione definitiva, approvata anche con effetto di pubblica</p>
--	---

	<p>utilità tenendo conto dei caratteri del paesaggio interessato. [...] La progettazione deve essere tesa al contenimento delle problematiche riguardanti la tutela dei caratteri del paesaggio interessato, gli aspetti ambientali ed archeologici [...]". Inoltre, le Norme progettuali di Livello puntuale del PUC per gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture, nonché quelli per l'adeguamento e modificazione di quelle esistenti dispone che "debbono essere progettati con l'obiettivo di coniugare i livelli di funzionalità ed efficienza necessari con il contenimento dell'impatto sull'ambiente e sul tessuto urbanizzato. Al tal fine, ove possibile, devono essere realizzate apposite zone filtro laterali, alberate e arredate con essenze vegetali, eventualmente integrate con barriere antirumore o altri dispositivi atti all'attenuazione dei fattori di scarsa compatibilità". La cartografia di Piano indica, infine, nella parte più a levante, il tracciato di "Trasporto pubblico in sede propria di previsione".</p> <p>Il PTC del verde di livello provinciale individua:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la "fascia di rispetto di Pra', scheda 1.3_S_01, quale "Aree verdi strutturate nell'ambito dei sistemi insediativi urbani (S)", dove la realizzazione del parco costituisce elemento di qualità per la fruizione pubblica dell'area; - i Giardini della Fiumara, scheda 1.3_S_07, quale "Aree verdi strutturate nell'ambito dei sistemi insediativi urbani (S)", in prossimità dei quali è individuato un capolinea del tracciato e dove la componente vegetazionale gioca un ruolo di qualificazione estetica e ambi natale dell'area che deve essere conservato ed integrato; - Villa Scassi a Sampiedarena, scheda 1.3_PU_09, quale parchi Urbani del PTCP compresi nei territori urbanizzati (PU), dove l'assetto vegetazionale deve essere conservato e dove non devono essere modificate le relazioni intercorrenti tra le componenti dell'area e l'edificato. <p>Si ritiene che l'intervento proposto sia un completamento delle funzioni urbane nell'ottica della sostenibilità volto ad implementare il collegamento levante-ponente, permettendo di alleggerire il traffico veicolare privato senza incidere sulla qualità attuale dell'ambiente urbano, in conformità con quanto previsto dalle norme paesaggistiche.</p>
9	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA con indicazione dei punti di ripresa
10a	<p>PROVVEDIMENTO MINISTERIALE DI TUTELA (estratto cartografica con ubicazione/estremi del provvedimento e motivazioni della tutela)</p> <p>L'intervento ricade in area tutelata da Provvedimento Ministeriale D.M. n. 23, come indicato dal Piano dei Beni tutelati soggetti a tutela del Comune di Genova, secondo quanto disposto dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 136, lett. c) e d) Bellezza d'insieme n.23. La tutela è individuata con D.M. 19/06/1958, e definita con "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della sede stradale della via Aurelia, nel territorio della provincia di Genova, sita nell'ambito dei comuni di Rapallo, Zoagli, Chiavari, Lavagna, Sestri Levante,</p>

	Moneglia, Genova, Arenzano e Cogoletto” per il riconoscimento “... che la sede stradale predetta ha notevole interesse pubblico perché oltre a formare dei quadri naturali di singolare bellezza paesistica, offre numerosi punti di vista accessibili al pubblico dai quali si può godere un vasto e profondo panorama”. La sede stradale della Via Aurelia nel percorso compreso nel territorio della provincia di Genova con una fascia marginale, sia a monte che a valle, per una profondità di metri 50 (cinquanta) [...] ha notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed è quindi sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa.
10b	PRESENZA AREE TUTELATA PER LEGGE (ex art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.) Risulta predominante la Tutela fascia costiera 300 metri ai sensi del D.Lg. 42/2004 e s.m.i., art. 142, lett. a) area tutelata per legge di interesse paesaggistico appartenente alla fattispecie dei “...territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare, mentre alcuni tratti ricadono all’interno della Tutela fascia 150 rii secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 142, lett. c) area tutelata per legge di interesse paesaggistico appartenente alla fattispecie dei “... fiumi, ... torrenti, ... corsi e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna...”.
12	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA SOTTO IL PROFILO PAESAGGISTICO <u>Considerazioni generali</u> Il sistema di trasporto filoviario migliora l'efficienza e la sostenibilità ambientale del sistema della mobilità, costituisce un fattore prioritario per la salute dei cittadini e migliora l'immagine e la qualità urbana della Città di Genova. Il progetto concorre, insieme ai diversi interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana in atto nella città, a ripristinare gli antichi equilibri compromessi dallo sviluppo industriale che ha isolato la città sul litorale e “periferizzato” il suo entroterra. Il paesaggio si pone come fonte di sapere storico e “materiale” di una nuova cultura del territorio, delle sue risorse, del loro ruolo nel processo di riqualificazione degli spazi abitati e dei modi di vita nel complesso della socialità. Spazi che informano e orientano il progetto e i suoi riferimenti, sia nella loro importanza che nel significato. L’integrazione del sistema filoviario in contesti urbani ancora irrisolti dal punto di vista funzionale e qualitativo rappresenta una rivisitazione di tali spazi; un fattore innovativo di miglioramento ambientale e di rigenerazione dell’immagine urbana, della riconoscibilità e dignità dei luoghi. Ciascuno degli ambiti urbani interessati dal sistema filoviario è di per sé uno spazio identitario, all’interno di questi, la filovia, alternativa al traffico di grande impatto, contribuisce alla differenziazione dello spazio, alla sua qualità urbana e ambientale e al miglioramento delle relazioni sociali. La filovia, con i suoi elementi omogenei e distinguibili (fermate, pensiline, capolinea), favorisce la riconoscibilità e l’orientamento degli utenti nel labirinto di segni dello spazio urbano.

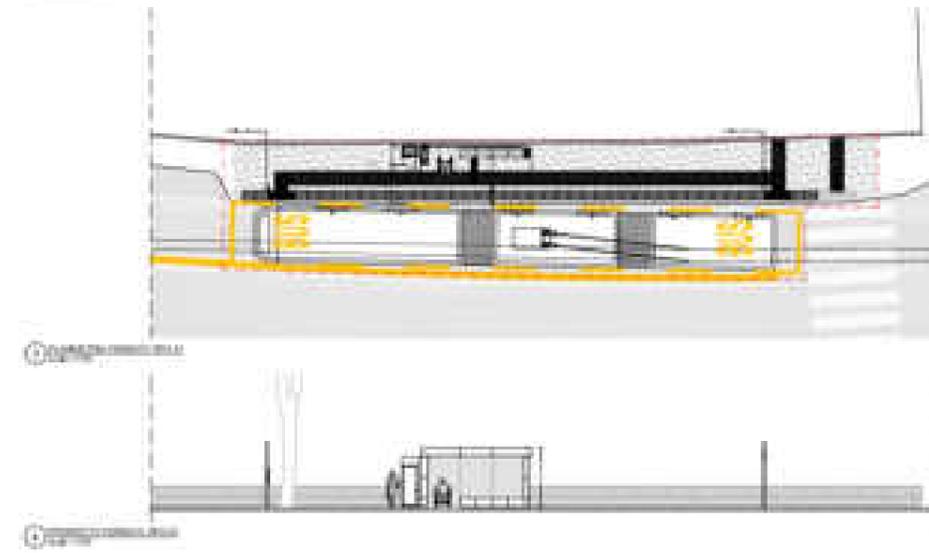
	<p>Il suolo urbano diventa luogo di addensamento di nuovi significati, nuove attività, in un processo di rinnovamento del territorio, in cui convivono attenzione ai fattori identitari, integrazione funzionale e qualità architettonica e costruttiva dei materiali.</p> <p>Il progetto prevede, in ambiti urbani sottoposti a tutela interventi su sede stradale (pensiline di fermata e sistemazione di alcuni tratti più “sensibili” dal punto di vista del pregio storico e urbano) e le zone adibite a capolinea</p> <p><u>Interventi sulla sede stradale - Pensiline di fermata</u></p> <p>Il progetto delle fermate risponde in modo articolato ed esaustivo ai due principali aspetti, apparentemente contraddittori, che la realizzazione delle strutture richiede: la standardizzazione della produzione e l’adattabilità ai diversi contesti. Da un canto c’è la necessità che gli elementi che compongono il “sistema fermata” siano prodotti realizzati in serie, dall’altro, che nel loro inserirsi nei diversi ambienti urbani di Genova siano anche flessibili e dialoganti. Sono state pertanto sviluppate due tipologie, definite “standard” e “slim”, morfologicamente affini ma dimensionalmente differenti. La pensilina tipo standard si sviluppa per una lunghezza complessiva di 505 cm e una profondità, a terra, di 90 cm. La pensilina tipo slim, dalle dimensioni più contenute, ha una lunghezza di 350 cm e una profondità, sempre misurata a livello del marciapiede, di 56 cm.</p> <p>Entrambe le pensiline di fermata sono composte da due elementi monolitici verticali, uno rivestito in alluminio riflettente e uno in pietra locale, che sostengono una copertura aggettante, realizzata con una struttura metallica rivestita in alluminio riflettente. Nel modello standard, l’elemento monolitico verticale in alluminio che sostiene la copertura risponde alla necessità di ospitare lo schermo interattivo a tecnologia touch-screen. Alla base è presente un volume rivestito in pietra locale con funzione di seduta. La pensilina si completa con dei pannelli in vetro stratificato a chiusura del fondo. Il micro ambiente così creato non appartiene alla categoria delle opere di design ma a quella dell’architettura e, pertanto, della città.</p> <p>A lato della pensilina è presente, inoltre, un elemento, anch’esso monolitico verticale e rivestito in alluminio riflettente, contenente le dotazioni tecnologiche a servizio della fermata, quali vano gruppo di misura, vano TLC e vano utente.</p>
--	--



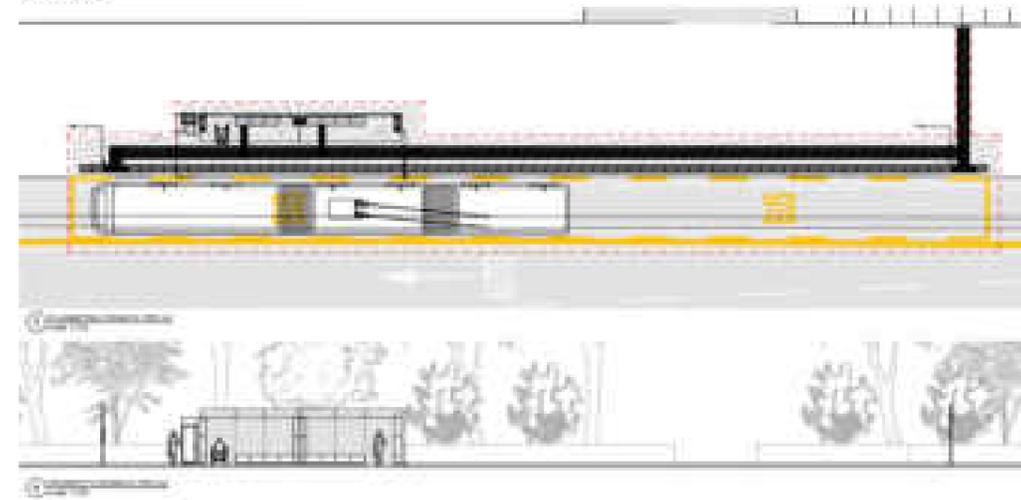
TIPOLOGIA A1111



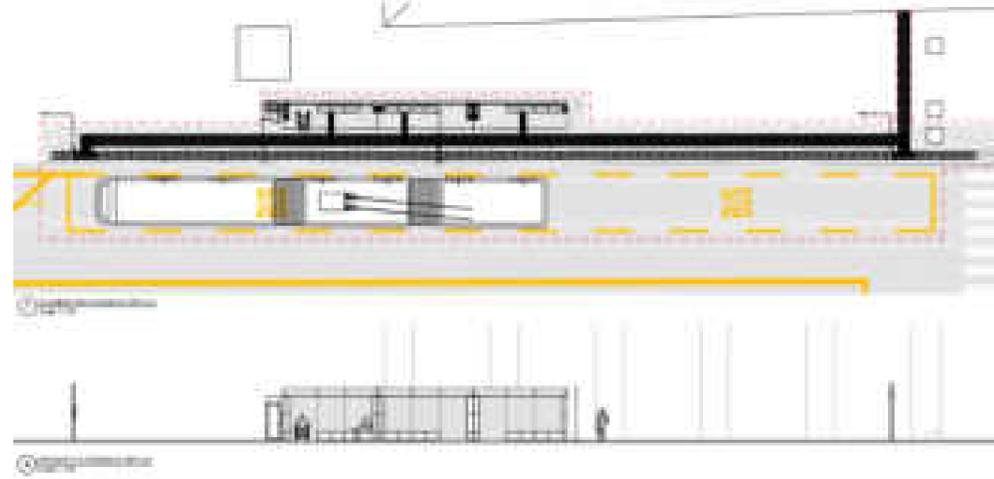
TIPOLOGIA A1



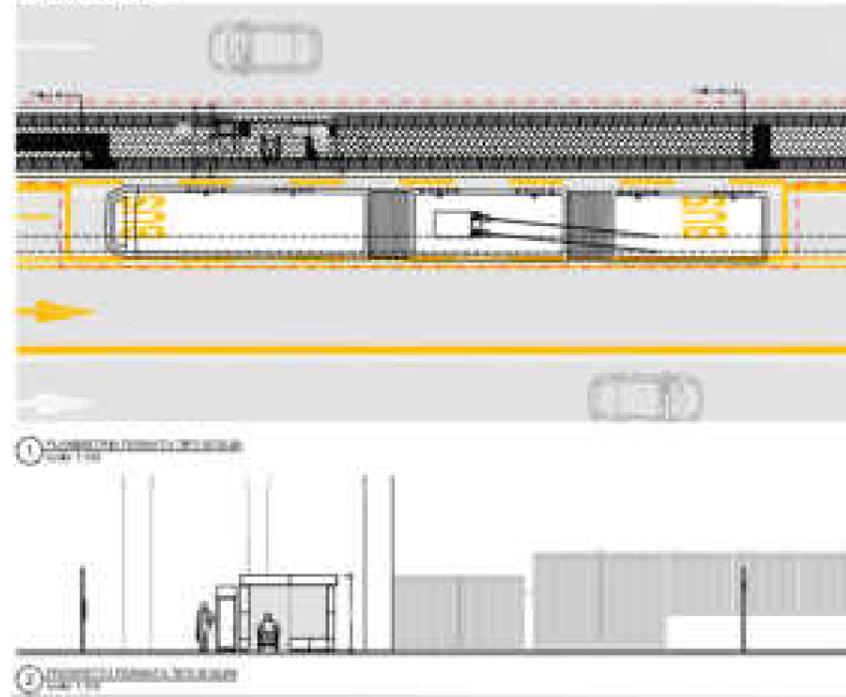
TIPOLOGIA A1



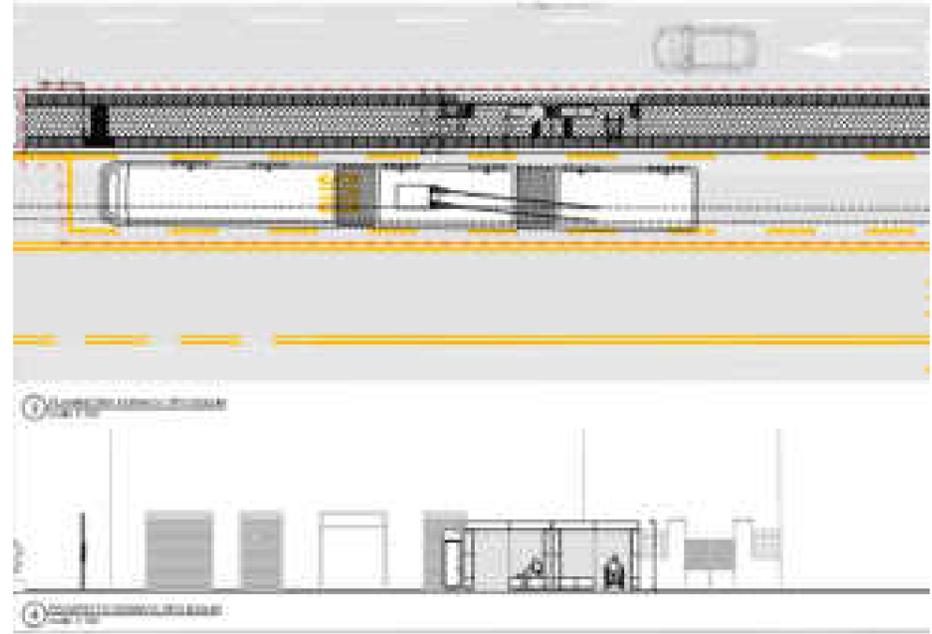
TIPOLOGIA A



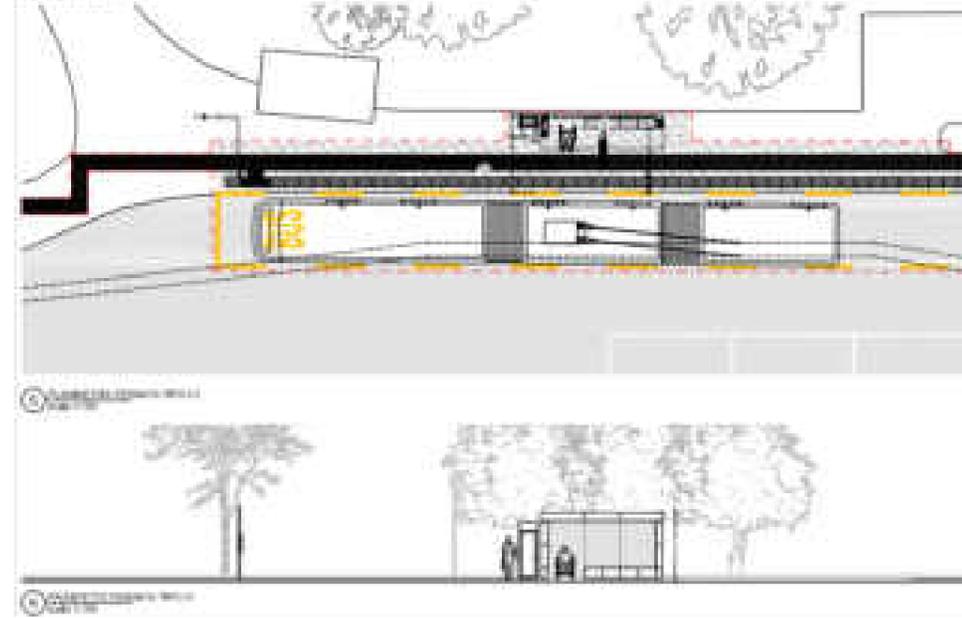
TIPOLOGIA B15LM



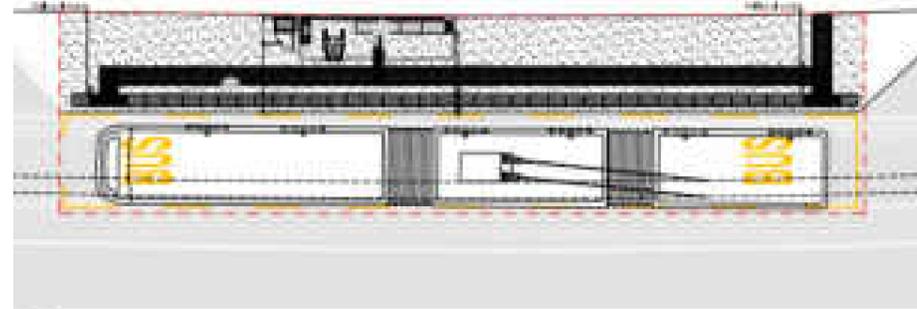
TIPOLOGIA B15RM



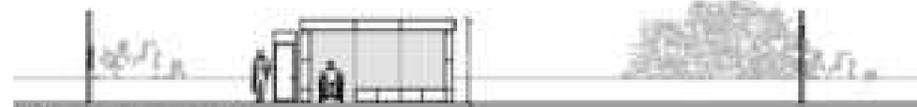
TIPOLOGIA C1



TIPOLOGIA D1

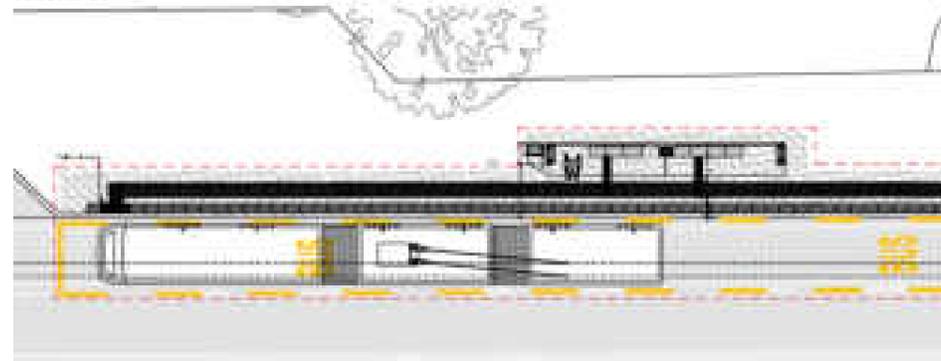


1. CLASSEMENT FONDAZIONE (PUBBLICITÀ)
PUBBLICITÀ

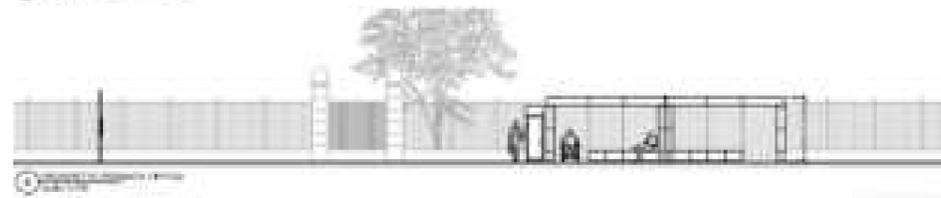


2. ARRETRAMENTO FONDAZIONE (PUBBLICITÀ)
PUBBLICITÀ

TIPOLOGIA D2

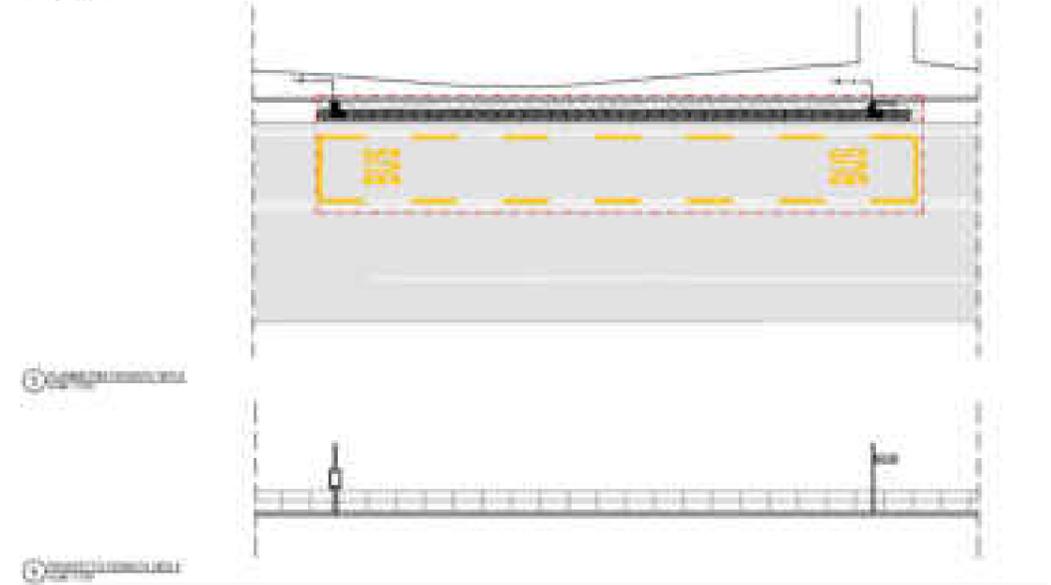


3. CLASSEMENT FONDAZIONE (PUBBLICITÀ)
PUBBLICITÀ



4. ARRETRAMENTO FONDAZIONE (PUBBLICITÀ)
PUBBLICITÀ

TIPOLOGIA E



5. CLASSEMENT FONDAZIONE (PUBBLICITÀ)
PUBBLICITÀ

6. ARRETRAMENTO FONDAZIONE (PUBBLICITÀ)
PUBBLICITÀ

Are di capolinea

Elementi tipologici

Il progetto dei capolinea del sistema filo-tramviario genovese si basa su un elemento tipologico-guida che potrà essere adattato e modificato in relazione ai singoli contesti in cui verrà realizzato. Una sorta di prototipo operativo che si modificherà a seconda delle caratteristiche dimensionali e topografiche dei diversi siti.

A tale proposito, questo elemento "tipologico" è caratterizzato dall'estrema semplicità delle sue componenti tecnico-formali e ciò favorisce una accentuata adattabilità e ripetitività ai diversi contesti. Un altro elemento caratterizzante è la discontinuità dei singoli elementi costitutivi, discontinuità che conferisce al progetto una grande flessibilità e integrabilità, cosa che sarebbe stata difficoltosa con un unico elemento unitario e immutabile; l'elemento di servizio può essere integrato e modificato, aggiungendo e spostando i moduli della sua composizione, raddoppiandoli se del caso, a seconda delle esigenze funzionali dei capolinea, della specifica natura del sito, della quantità degli addetti che lo frequentano, delle linee che vi confluiscono.

Il progetto si fonda su pochi elementi di tipo semplice. Una piattaforma pavimentata, dove coronogli impianti di adduzione e scarico delle reti e dei sottoservizi, una serie di quattro elementi baseche assolvono le principali funzioni specifiche dei capolinea, una copertura unitaria che raccorda gli elementi e li copre sotto un tetto comune. Dal punto di vista compositivo, come può essere agevolmente osservato nell'esplosione assonometrica riportata in tavola "Studio architettonico, capolinea", il prototipo è organizzato su una icastica semplicità: quattro volumi, due a pianta quadrata, e due a pianta rettangolare, sono allineati lungo l'asse mediano della piattaforma, intervallati da spazi liberi che permettono la circolazione, l'attraversamento e l'accesso alle funzioni ospitate. I quattro volumi (ma che alla bisogna potranno essere sei, o tre o in altra combinazione) sono coperti e raccordati da un elemento planare rettilineo di copertura.

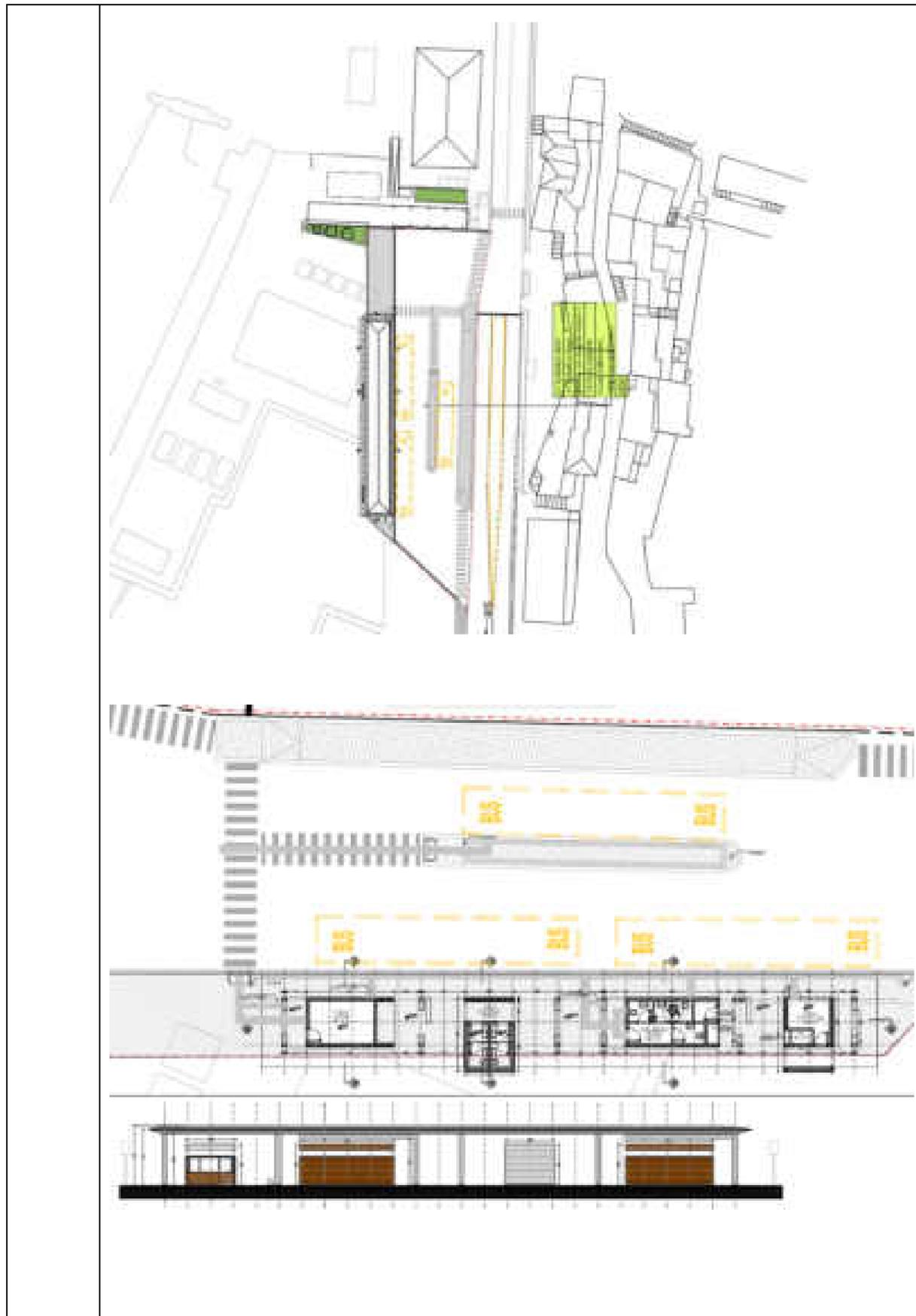
Questo apparentemente semplice “gioco” compositivo è però complicato e reso interessante dal sistema strutturale delle volumetrie di servizio: i quattro elementi scatolari sono infatti integrati con altrettanti piani metallici conformati a “L”, piani che sorreggono e raccordano le quattro volumetrie, tenendosene distaccati, e quindi formano delle piccole spazialità raccolte, che fungono da atrio, da elemento strutturante, da alloggio per macchinari di servizio. Tali “L” rigirandosi sull’estradosso delle volumetrie racchiuse, si interpongono tra le volumetrie stesse e la copertura, arricchendo il gioco formale e compositivo dell’insieme. Inoltre, gli elementi metallici sono disposti in pianta in modo alternato e specchiato rispetto ai quattro volumi, in due casi fuoriuscendo dalla sagoma di involucro della copertura - si tratta in particolare dei piani metallici abbinati alle volumetrie quadrate - e creando quindi una inedita spazialità complessa attraverso la semplice manipolazione della giacitura degli elementi di base. Questo gioco può essere agevolmente osservato nei render tridimensionali riportati nella tavola apposita. L’elemento di copertura racchiude tutto in una forma unitaria.

Materiali e rivestimenti

A partire dall’elemento di copertura, questa è realizzata con sottostruttura metallica e copertura in lamiera grecata con pendenza verso le canaline metalliche perimetrali. Il manto di copertura è realizzato con pannelli di lamiera distanziati per permettere il deflusso dell’acqua verso le pendenze. L’intradosso della copertura, leggermente svasato verso l’esterno, è rivestito in pannelli di lamiera di alluminio scura 12/10 preverniciata.

I volumi che ospitano i servizi e i locali di riposo sono trattati in modo da avere un aspetto volumetrico unitario, come un blocco di un unico materiale. Le pareti sono rivestite con lamiera preossidata con effetto Corten, e traforata con diversi tipi di foratura, ben distinta dai piani a “L”. Gli infissi a nastro che corrono lungo la fascia alta delle volumetrie sono in alluminio a taglio termico, così come la vetrata. Gli infissi sono scuri e corrono a filo esterno delle pareti, in modo da risultare complanari ai rivestimenti. I grandi portali strutturali che accompagnano le volumetrie rosse sono rivestiti in lamiera di alluminio con effetto acciaio spazzolato. Tutte le pavimentazioni esterne che corrono attorno ai volumi della piattaforma sono in pietra locale chiara, mentre le pavimentazioni interne ai volumi sono in gres color scuro. I pacchetti delle murature, visibili nelle tavole di dettaglio, sono composti da lastre di cemento fibrorinforzato da 12 mm, lastre di coibentazione e cartongesso nelle finiture interne e nei controsoffitti, mentre all’esterno sono finite coi materiali di rivestimento citati.





13	<p>EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA (pubblici accessi, skyline, intrusione/ostruzione)</p> <p>Il sistema Filobus rafforza le relazioni tra le polarità presenti lungo la conurbazione costiera di Genova, tra le aree centrali del Centro storico e del Porto Antico e quelle a ponente di Voltri, Pegli, Sestri Ponente, Sampierdarena e a levante fino a Nervi e si integra con i diversi caratteri identitari urbani e paesaggistici degli ambiti interessati dall'intervento.</p> <p>Gli elaborati hanno curato e tenuto conto delle analisi relative al contesto paesaggistico in cui si colloca l'infrastruttura lineare, le relative fermate e capolinea, opere che benché si inseriscano come elementi nuovi all'interno del contesto urbano consolidato mostrano sia coerenza delle soluzioni sia rispetto dello stesso.</p> <p>In particolare le fermate sostituiscono prevalentemente quelle esistenti e sono comunque posizionate in modo da realizzare un più ampio spazio pedonale e garantire maggiore visibilità verso gli spazi aperti e il mare.</p> <p>I capolinea sono stati progettati e collocati in modo da non costituire una barriera artificiale fruitiva e visiva dello spazio e riorganizzare situazioni di disordine nel rispetto dell'importante contesto urbano e paesaggistico attraverso l'inserimento delle nuove strutture con l'utilizzo di forme, materiali e colori coerenti e integrate nel contesto.</p> <p>Il capolinea di Principe rappresenta un progetto di integrazione rispettoso del contesto consolidato fra diverse modalità di trasporto in un punto nevralgico della città (metropolitana, parcheggi pubblici, ferrovia).</p> <p>Il progetto del Capolinea Caricamento – Porto Antico migliora l'accessibilità ad un'area di intensa fruizione urbana e turistica, dialoga e si integra nel contesto di riferimento anche come elemento di riordino degli spazi dedicati al TPL di Caricamento.</p> <p>Non si rilevano interferenze fra le componenti edificate dei tessuti attraversati in quanto l'intervento interessa prevalentemente le sedi stradali esistenti.</p> <p>La linea aerea non si attesta sulle facciate degli edifici storici presenti lungo il tracciato dove peraltro è già presente l'attuale linea aerea del filobus in servizio che verrà ammodernata e mantenuta.</p>
14	

GRANDE GENOVA TBN 1

La Commissione... ha ricevuto in sede del presidente, si è svolta una...

La Commissione... ha ricevuto in sede del presidente, si è svolta una...

La Commissione... ha ricevuto in sede del presidente, si è svolta una...

La Commissione... ha ricevuto in sede del presidente, si è svolta una...

La Commissione... ha ricevuto in sede del presidente, si è svolta una...

La Commissione... ha ricevuto in sede del presidente, si è svolta una...

La Commissione... ha ricevuto in sede del presidente, si è svolta una...

La Commissione... ha ricevuto in sede del presidente, si è svolta una...

Considerato che la Commissione provinciale di Genova per la protezione delle bellezze naturali...

Considerato che il verbale della suddetta Commissione è stato pubblicato nei modi prescritti dall'art. 2 della predetta legge...

Considerato che il ricorso non significa divieto assoluto di costrutibilità...

Riconosciuto che la sede stradale predetta ha notevole interesse pubblico...

La sede stradale della via Aurelia nel percorso compreso nel territorio della provincia di Genova...

Il presente decreto sarà pubblicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del regolamento 2 giugno 1940, n. 1327...

La Soprintendenza al patrimonio di Genova curerà che i comuni di Rapallo, Zoagli, Chiavari, Lavagna, Sestri Levante, Moneglia, Genova, Arenzano e Capolite...

La Soprintendenza consiglierà al Ministero la data della effettiva affiliazione della Giarretta Ufficiale stessa...

Demo, addì 19 giugno 1958

p. Il Ministro per le pubbliche istruzioni Ferruccio

p. Il Ministro per i lavori pubblici Ciano

p. La Presidente del Consiglio dei Ministri Il Commissario per il Turismo Demio

Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali della provincia di Genova

Espresso dal verbale n. 26

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

vietati complessi di valore estetico e tradizionale, offre numerosi punti di vista panoramici al pubblico dai quali si può godere lo spettacolo di quelle bellezze;

Decreto:

L'intera territorio del comune di Barzana d'Ischia, ha notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1949, n. 1487, ed è quindi sottoposto a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa.

Il presente decreto sarà pubblicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del regolamento 2 giugno 1940, n. 1327, nella Gazzetta Ufficiale insieme con il verbale della Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Napoli.

La Soprintendenza al patrimonio di Napoli curerà che il comune di Barzana d'Ischia provveda all'affiliazione della Giarretta Ufficiale contenente il presente decreto all'atto costitutivo entro un mese dalla data della sua pubblicazione, e che il Comune stesso venga a disporre degli interessati altra copia della Giarretta Ufficiale con la planimetria della zona rinviata, giusta l'art. 4 della legge sopracitata.

La Soprintendenza consiglierà al Ministero la data della effettiva affiliazione della Giarretta Ufficiale stessa.

Demo, addì 19 giugno 1958

p. Il Ministro per le pubbliche istruzioni Ferruccio

p. Il Ministro per le Finanze Aniasi

p. Il Ministro per le marine mercantili Casaroli

DECRETO MINISTERIALE 19 giugno 1958

Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'intero territorio del comune di Rapallo, provincia di Genova.

IL MINISTRO PER LA PUBBLICA ISTRUZIONE

IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI

IL MINISTRO PER LE MARINE MERCANTILI

IL MINISTRO PER LE FINANZE

IL MINISTRO PER LE PUBBLICHE ISTRUZIONI

IL MINISTRO PER LE MARINE MERCANTILI

IL MINISTRO PER LE FINANZE

IL MINISTRO PER LE PUBBLICHE ISTRUZIONI

IL MINISTRO PER LE MARINE MERCANTILI

Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali della provincia di Napoli

Stato civile della zona estiva

L'area sottostante-ventisettequattrocento, addì divisa del territorio del comune di Casamarcita, Barzana d'Ischia, Fian d'Ischia, Lacco Ameno, Sestri Levante.

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

Il giorno 17 luglio 1958 alle ore 16, si è svolta la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali...

SCHEDE PAESAGGISTICHE – SCHEDA ASSE CENTRO

RELAZIONE PAESAGGISTICA

(contenuti in coerenza con quanto stabilito dal DPCM 12/12/2005)

ASSE DI FORZA CENTRO

Piazza Fanti d'Italia – Piazza Caricamento e Centro storico – Foce del Bisagno

1	RICHIEDENTE
2-3-4-5	<p>-TIPOLOGIA dell'intervento e dell'opera -OPERA correlata a (edificio, strada, ecc.) -CARATTERE dell'intervento (es. temporaneo, stagionale, permanente: fisso/rimovibile) - DESTINAZIONE D'USO dell'intervento</p> <p>Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. 04/08/2017 "<i>Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile</i>" affida alle Città metropolitane la definizione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS), al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali Sistemi ferroviari metropolitani, filovie, metro e tram.</p> <p>La Città Metropolitana di Genova, con lo scopo di attuare le proprie funzioni in materia di gestione integrata dei servizi pubblici, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione, individua nel Documento Unico di Programmazione (DUP 2018-2020), il PUMS quale strumento attuativo della sua agenda istituzionale, in risposta all'obiettivo strategico n.8.01.01 "<i>Sostenere la Coerenza della pianificazione urbana per migliorare mobilità e trasporti</i>".</p> <p>Con provvedimento n.6/2019 del 10/04/2019 sono adottate le linee strategiche del PUMS da parte della Città metropolitana di Genova:</p> <ul style="list-style-type: none"> o rafforzare il trasporto pubblico locale e la qualità del servizio nel suo complesso; o integrare i sistemi di trasporto e dare coerenza al sistema della sosta e l'intercambio modale; o migliorare la circolazione privata, sviluppando la rete dello sharing, i sistemi di monitoraggio e gestione del traffico (<i>mobility management</i>) e le soluzioni smart (<i>infomobilità, e-cars</i>); o potenziare il sistema della mobilità dolce e la qualità dello spazio pubblico; o definire gerarchie ed ottimizzare il sistema della logistica per le merci urbana o diffondere la cultura della sicurezza per la mobilità ciclabile e la mobilità sostenibile. <p>Con riferimento a tale quadro normativo-strutturale, il progetto di fattibilità tecnico-economica denominato "<i>Assi di Forza per il Trasporto Pubblico Locale</i>" si pone l'obiettivo di dotare la città di Genova di un sistema di trasporto pubblico efficiente, ecologico e dalle tempistiche di realizzazione contenute, che si estenda sulle principali direttrici cittadine.</p> <p>L'intervento consiste nella realizzazione di un sistema filoviario, sul quale opereranno n.</p>

145 vetture "Tram Look" snodate (pianale da 18,75 m) su una rete complessiva di 48 km (di cui 40,5 km di nuova realizzazione) oggetto di progressivo adeguamento per quanto concerne sia la sede stradale che le dotazioni tecnologiche. I caratteri dell'intervento possono pertanto essere sintetizzate nelle seguenti categorie:

Logistica (depositi, officine e parcheggi): realizzazione in via Tigullio di un nuovo polo logistico per il trasporto pubblico locale, ed interventi di ammodernamento e/o rifunzionalizzazione delle rimesse di Staglieno, Gavette e Sampierdarena. Realizzazione di 2 nuovi parcheggi in struttura a Nervi e Staglieno;

Interventi sulla sede stradale: comprensive la posa in opere di nuovi pali, cavi di alimentazione della linea, impianti interrati e rifacimento dei manti stradali; realizzazione di pensiline interattive, piastre di fermata e marciapiedi; rifacimenti impianti illuminazione, preferenziamento semaforico, segnaletiche orizzontali e verticali, nonché interventi a compensazione degli spazi pubblici pedonali;

Aree di capolinea (12 aree) alcune di nuova realizzazione e altre oggetto di rinnovamento; particolare attenzione verrà data alla caratterizzazione visiva del sistema filoviario: dei suoi capolinea, prevedendo una riprogettazione di dei marciapiedi, delle pensiline e dell'impiantistica dedicata, rifacimento dalle fermate, le quali dovranno essere accessibili, sicure, attrezzate ed identificabili;

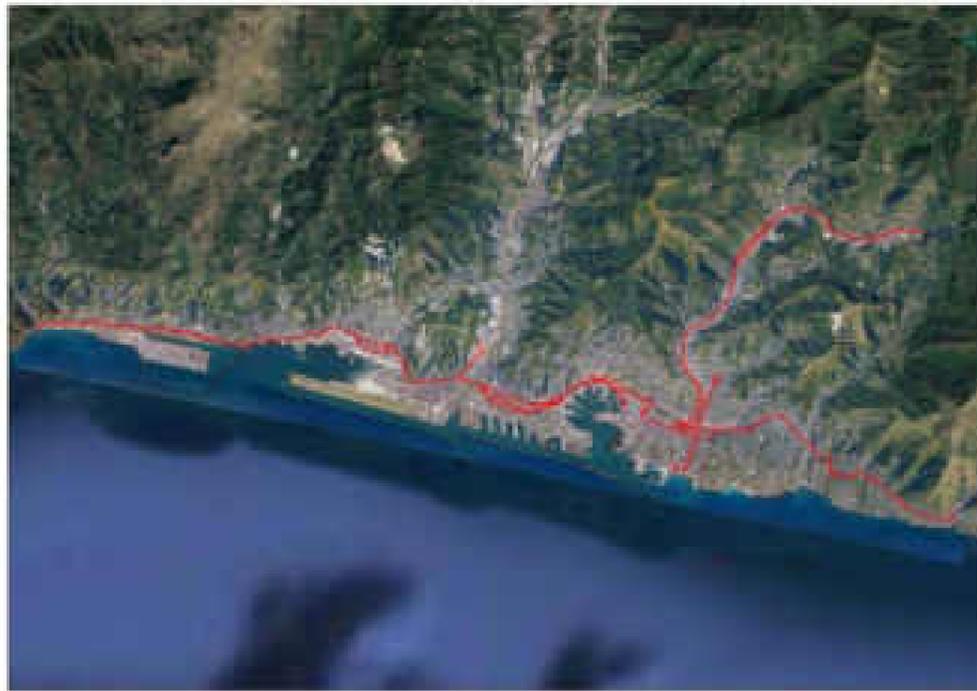
Tecnologia sottostazioni elettriche (17 nuove sottostazioni) comprensivi di interventi di adeguamento delle esistenti, per una rete complessiva di 40,5 km di nuova linea aerea per la fornitura di tensione a supporto di 145 filobus da 18 m.

Le aree interessate da interventi di nuova infrastrutturazione, coerentemente con le azioni strategiche previste dal PUMS Genova, si concentrano lungo quattro assi di forza, disposti da nord a sud e da ovest verso est della città metropolitana, secondo le seguenti direttrici:

1. **ASSE LEVANTE:** tra Genova Brignole-Foce, S. Martino, e le delegazioni di Quarto, Quinto, Nervi
2. **ASSE PONENTE:** Sampierdarena, Sestri Ponente (aeroporto) fino alla zona commerciale Fiumara-Campi
3. **ASSE BISAGNO:** Genova-Brignole, Marassi, Staglieno, fino alle delegazioni di Molassana, Prato
4. **ASSE CENTRO:** Corso Sardegna, Marassi (stadio), Genova-Brignole e la zona della Fiera del Mare e tratto Principe – Carignano.

La presente Relazione paesaggistica riguarda l'asse centro per le aree che ricadono in tutela paesaggistica e comprende la realizzazione di fermate e capolinea di Principe e Caricamento

Il percorso avviene in maniera promiscua con la viabilità ordinaria e, dove la larghezza della carreggiata lo consente, in corsia dedicata al filobus.



- 6a-6b-7
- **USO ATTUALE DEL SUOLO** (descrizione generale: area urbana, periurbana, ecc.)
 - **CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO** (caratteri salienti)
 - **MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO** (eventuale: coste, versante, ecc.)

Il contesto urbano e paesaggistico della Città di Genova

La prevalente connotazione dell'ambito è la continuità dell'insediamento urbano che si articola lungo la fascia costiera e nei tratti dei bacini vallivi principali con pesi, strutture e caratteri formali differenziati, dando luogo ad una successione di immagini urbane connesse alle caratteristiche specifiche dei tessuti insediativi ed alle peculiarità della struttura specifica del territorio. In questo senso si pone il problema della riqualificazione dell'immagine urbana, intesa come recupero delle specificità delle singole parti dell'insediamento, anche in relazione alle porzioni di territorio di diretta pertinenza, ovvero alla riprogettazione per ambiti organicamente definiti delle parti maggiormente degradate. In particolare acquista rilievo l'assetto della fascia costiera e del rapporto fra città e mare inteso come qualificazione di spazi urbani e produttivi. Il paesaggio urbano genovese si sviluppa in maniera praticamente costante lungo l'intero arco costiero compreso tra Voltri e Nervi, assumendo i caratteri di densità insediativa e funzionale di conurbazione lineare costiera, all'interno della quale si alternano destinazioni d'uso di tipo residenziale, produttivo e commerciale.

La struttura insediativa complessiva della città metropolitana riflette le complesse caratteristiche geo-morfologiche del territorio ed una concentrazione degli insediamenti sulla costa e nelle ridotte aree pianeggianti.

I caratteri insediativi, urbanistici e paesaggistici del contesto di riferimento

Il *Centro cittadino* è caratterizzato dall'elevato livello di urbanizzazione concentrata prevalentemente lungo l'asse costiero e nel tratto vallivo del torrente Bisagno. L'aggregazione urbana presenta un aspetto continuo che deriva dalle saldature delle diverse parti che la compongono e che peraltro mantengono proprie peculiarità e

connotati d'immagine urbana, derivanti dalle specifiche situazioni morfologiche dalle diverse fasi dello sviluppo urbano a cui si collegano. Il Centro cittadino comprende la piana alluvionale del torrente Bisagno, caratterizzata nella zona della foce da un insediamento a maglie e ad alta densità. Il centro storico trova continuità e nuovo rapporto con il mare nel Porto Antico, una vasta area affacciata sul mare dove le calate si susseguono senza soluzione di continuità. Il *Centro cittadino* è interessato da una complessa stratificazione di sistemi insediativo-paesaggistici che si giustappungono a partire dal nucleo medievale verso gli assi ottocenteschi e risalgono i versanti collinari fino ai quartieri residenziali di Castelletto, Manin, Circonvallazione a monte. L'ambito include la porzione centrale del territorio urbano, caratterizzata da un paesaggio edificato spesso di alta qualità e valenza storica, delimitato dall'anfiteatro collinare che chiude prospetticamente il centro storico, il porto e la collina di Carignano, fino alla zona d'espansione di Brignole-Foce. Il territorio intensamente abitato è caratterizzato da una geografia fisica complessa che ha determinato nei secoli necessarie opere di ingegnerizzazione e trasformazione del territorio atte a realizzare il reticolo viario e delle infrastrutture di attraversamento (ferrovia) di superamento del nodo centrale di Genova. Tale assetto si è spesso scontrato con il reticolo idrografico preesistente, costituito da rivi con sviluppo limitato, perlopiù canalizzati per dar seguito alle opere di urbanizzazione verso le pendici collinari. L'ambito, di considerevole estensione, è interessato inoltre dal vincolo paesistico ambientale di tipo specifico in corrispondenza ad aree a grande valenza storica e di pregio ed in particolare, ai sensi dell'originaria L.1497/1939, sono stati apposti sul territorio vincoli di "bellezze d'insieme" e vincoli relativi a "bellezze singole", rivolti per lo più a edifici di villa e relativi giardini e parchi.



8 - 11	<p>INDIVIDUAZIONE DELL'INTERVENTO INDICAZIONE DELLA CONFORMITA' DELL'INTERVENTO RISPETTO ALLE NORMATIVE CHE INSISTONO NELL'AMBITO STATO ATTUALE DELL'AREA TUTELATA (indicazione degli elementi e Valori del paesaggio)</p> <p>Il percorso del filobus nelle aree centrali si caratterizza per interessare diversi poli della città di particolare Valore paesaggistico e che attraverso una loro lettura delle caratteristiche identitarie nonché delle conseguenti normative paesaggistiche che insistono nei diversi ambiti di intervento possiamo distinguere in tre parti: Piazza Fanti d'Italia – Piazza Caricamento e Centro storico – Foce del Bisagno.</p> <p>A) Per quanto riguarda il tracciato che converge su Via Fanti d'Italia, che ospita a realizzazione di un capolinea, si evidenziano i seguenti tratti identitari.</p> <p>L'area rappresenta oggi un nodo di connessione estremamente importante che collega, tramite trasporto su ferro e gomma, in direzione ponente, il Terminal Traghetto e Sampierdarena e, in direzione levante, la zona del Porto Antico e lo storico quartiere di Prè. La parte storica della città è raggiungibile anche a piedi, passando attraverso una piazzetta con alberature e sedute.</p> <p>L'area è collegata pedonalmente tramite scale e percorsi in tunnel alla stazione ferroviaria di Porta Principe e alla omonima stazione metropolitana, in servizio dal 1992, anno delle celebrazioni colombiane, capolinea fino 2003, quando il tracciato fu completato verso levante.</p> <p>E' capolinea di interscambio anche del trasporto su gomma, locale ed extraurbano.</p> <p>L'area è stata oggetto in occasione della realizzazione della metropolitana di trasformazioni che hanno predisposto gli accessi in sotterraneo della Metro e i suoi collegamenti con la Stazione Principe e nel tempo sé stata organizzata come crocevia di interscambio del trasporto pubblico locale ed extraurbano con il trasporto su rotaia (metro e ferrovia), in modo complementare e via via sempre più potenziato rispetto a quello storicamente consolidato frontistante all'accesso principale della Stazione su Piazza Acquaverde.</p> <p>L'area è adiacente alla zona parcheggi FS che costituiscono un'ulteriore connessione pedonale alla stazione ferroviaria.</p> <p>La viabilità principale si attesta lungo Via Alpini d'Italia e Via Adua, mentre Via San Benedetto si configura come stradale secondaria, seppure trafficata.</p> <p>Nonostante la centralità che ha assunto e i diversi progetti di trasformazione, l'area si caratterizza per avere un disegno poco organizzato e ordinato, soprattutto per la presenza di manufatti a servizio del trasporto pubblico e chiosco bar. Il contesto e la posizione strategica in cui si trova il capolinea Fanti d'Italia conferiscono all'area le potenzialità per essere trasformato e riorganizzato; i diversi interventi che si sono succeduti nel tempo e le diverse funzioni presenti nel sito non sono riusciti ad affermare per questo spazio urbano una significativa identità.</p> <p>Oltre alla localizzazione strategica sotto il profilo delle infrastrutture e della mobilità, la zona è di particolare interesse per le emergenze storico-culturali che si trovano in sua</p>
--------	--

	<p>prossimità.</p> <p>Via Fanti d'Italia è localizzata immediatamente a levante del cinquecentesco Palazzo Doria Pamphilj, noto come Palazzo del Principe, che fu fatto costruire da Andrea Doria nella zona di Fassolo e che è una delle principali ville storiche suburbane della Città. Costruito fuori dalle mura cittadine, il Palazzo disponeva di un insieme di giardini rinascimentali che si estendevano verso l'intera collina retrostante e, a sud, verso il mare consentendo un approdo diretto alla villa.</p> <p>Nell'Ottocento, l'assetto dei giardini venne modificato pesantemente: a monte, attraverso la costruzione della ferrovia e, a mare, con l'edificazione della Stazione Marittima e l'ampliamento del porto separando la villa dalla costa.</p> <p>Nel Novecento la costruzione dell'albergo Miramare a nord insieme all'espansione della città sulla collina di San Teodoro e la nuova ed ampliata Stazione Marittima, a sud, modificarono ulteriormente l'assetto urbanistico dell'area; anche l'apertura di via Adua nel 1935 contribuì ad eliminare il collegamento della villa con il porto. La cesura venne ulteriormente rafforzata dalla costruzione della Sopraelevata negli anni Sessanta, che si sviluppa in questo tratto parallelamente a Via Adua, ad una quota più elevata.</p> <p>La villa con i suoi giardini e la Stazione Marittima sono soggetti a tutela quale bene culturale secondo quanto stabilito dalla seconda parte del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.</p> <p>Nell'immediato intorno a Fanti d'Italia si collocano, oltre al Palazzo del Principe e la Stazione Marittima, <i>landmark</i> urbani quali l'edificio in Via Amba Alagi per abitazioni e Uffici di Robaldo Morozzo della Rocca, esempio di architettura moderna, l'ex Silos Hennebique, considerato una delle opere in cemento tra le più complesse del XX secolo e il Palazzo della Dogana a Santa Limbania.</p> <p>Hennebique e il Palazzo della Dogana sono soggetti anch'essi a tutela quale bene culturale secondo quanto stabilito dalla seconda parte del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.</p> <p>Verso mare, dalla Stazione Marittima a ponte Doria, si snoda la passeggiata in legno, che era destinata a collegare l'arco del Porto Antico con la Lanterna. La passeggiata di circa 300 metri, costruita come struttura a servizio dei croceristi nel 2007, è stata chiusa nel 2013 per adempiere alle norme antiterrorismo.</p> <p>Sempre verso mare, a levante della Stazione marittima, si impone con la sua presenza l'ex silos granaio Hennebique; in disuso dal 1970 e di proprietà dell'Autorità portuale, è stato recentemente oggetto di un Accordo di programma tra Regione Liguria, Soprintendenza, Comune di Genova ed Autorità portuale per il suo recupero e la sua rifunzionalizzazione. Il progetto è destinato a trasformare l'edificio in un centro di interesse generale, a servizio dell'attività crocieristica, del turismo oltre che di eventi urbani. L'edificio sarà aggiudicato tramite gara pubblica dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale.</p> <p>La rifunzionalizzazione dell'Hennebique verrà a costituire una fase importante del completamento del recupero del Porto Antico nella sua porzione più a ponente dell'arco costiero.</p>
--	---

B) Per quanto riguarda il tracciato che converge su Piazza Caricamento e Centro storico mette in evidenza quanto segue.

L'area è delimitata tra la palazzata del Centro storico della Città a Nord e la zona del fronte mare, detta comunemente anche "Expo" avendo ospitato l'esposizione internazionale Expo '92; è costeggiata, nel lato a monte, dalla strada sopraelevata; corrisponde al Porto Antico di Genova, che prima della rigenerazione all'uso urbano è stato per lunghi anni in sottoutilizzo ed abbandono, essendo i traffici portuali gradualmente spostati a ponente verso il moderno porto commerciale di Voltri.

Il recupero e la riqualificazione del Porto Antico, realizzate in occasione delle celebrazioni colombiane nel 1992 su progetto dell'Arch. Renzo Piano, ha ricollegato fisicamente l'antico porto alla città, restituendogli il ruolo centrale e trainante per Genova che nello stesso tempo recuperava il rapporto con il mare in primo luogo eliminando la barriera doganale presente al di sotto della sopraelevata.

La grande operazione di trasformazione è successivamente proseguita con il Vertice G8 tenutosi a Genova nel luglio 2001 e con Genova capitale europea della cultura nel 2004. I grandi eventi hanno contribuito, in modo decisivo, a innescare processi e a invertire le tendenze al declino fisico, economico e sociale che investivano molte parti dell'area centrale della città, consentendo, attraverso la creazione di un nuovo spazio aperto sul lungomare, la connessione tra il bacino storico e la città. Il binomio waterfront-centro storico ha caratterizzato tutte le più rilevanti scelte di politiche urbane degli anni Novanta e dei primi anni Duemila catalizzando le maggiori attenzioni in termini di finanziamenti, di conseguenza, l'interesse di quest'area è cresciuto progressivamente come elemento di valore rappresentativo di tutta la città.

Oggi l'area del Porto Antico si presenta come un'ampia insenatura naturale affacciata sul mare in cui hanno sede oltre all'acquario, numerosi punti di interesse artistico, museale, turistico, fieristico e di divertimento dai magazzini del Cotone alla Darsena, dove sono presenti il Museo del mare e della navigazione, la sede della Facoltà di economia e Commercio, gli edifici Cembalo, Metelino e Tabarca. L'ambito è servito dalle fermate della stazione metropolitana, di cui la più vicina a Piazza Caricamento è la stazione di San Giorgio, realizzata su progetto architettonico dello Studio Renzo Piano Building Workshop. L'ampio spazio a cielo libero con scalinata di accesso alla stazione è stato inserito in corrispondenza dello specchio acqueo portuale compreso tra il Ponte della Mercanzia, Calata Raibetta e il Ponte dei Chiavari. Parte dei poderosi paramenti murari di queste banchine sono visibili nella sistemazione degli spazi della stazione. Gli spazi esterni sono definiti da setti murari emergenti rivestiti in lastre di pietra artificiale con caratteristiche cromatiche simili alla pietra calcarea di Verezzi.

In posizione adiacente alla stazione, si erge Palazzo San Giorgio, attualmente sede dell'Autorità portuale di Genova. Il palazzo si compone di due parti distinte, la parte più antica, esempio di architettura medioevale, del prospetto rivolto verso il porticato di Sottoripa, e la parte rinascimentale, rivolta verso il mare, affacciata su via della Mercanzia che collega Piazza Caricamento a Piazza Cavour posta a levante dell'arco costiero.

X) Per quanto riguarda il tracciato che converge su Foce del Bisagno si espone quanto segue.

Il tracciato si attesta sull'asse prospettico di Viale Brigate Partigiane con le sue rinnovate aiuole, tratto stradale di grande traffico che collega l'area della stazione ferroviaria di Genova Brignole al mare e si colloca nel punto di snodo tra l'edificio ex Palasport, che

costituiva ingresso alla Fiera del mare, la passeggiata a mare di Corso Marconi e la sopraelevata, strada a scorrimento veloce, che congiunge la Foce con il casello autostradale di Genova ovest.

Il tracciato, sia in direzione levante sia in direzione ponente, si colloca in posizione limitrofa agli edifici Piazza Rossetti, progetto del Daneri, che costituiscono testimonianza dell'opera progettuale appartenente al valore culturale riconosciuto della Città. L'arch. Daneri nel 1934 partecipò e giunse secondo al concorso per la sistemazione della zona alla Foce del Bisagno, con il progetto il cui motto era "Città Nuova".

Le elaborazioni progettuali successive portarono alla realizzazione del progetto firmato da Daneri e Bagnasco ispirato a nuovi concetti architettonici e di qualità urbana.

La copertura del Bisagno e il prolungamento degli assi viari definirono il nuovo spazio per l'intervento dove fu realizzato il progetto urbano della Piazza a mare. Gli alti edifici con visuali dirette e oblique del mare furono eretti con un preciso rapporto con la natura che doveva

Essere ottenuto con giardini pensili agli ultimi piani, con ampie balconate e terrazze sugli ammezzati. La verticalità degli otto edifici trovò giusta compensazione nello sviluppo orizzontale del corpo di chiusura, mentre gli spazi a terra pensati come giardini e aree pedonali verdi furono realizzati solo parzialmente.

L'area della Foce è attualmente interessata dal progetto di riqualificazione del PUO denominato "Waterfront di Levante" che, su disegno dell'Arch. Renzo Piano donato alla Città, prevede l'alienazione e la valorizzazione degli immobili dell'ex quartiere fieristico. I lavori di cantierizzazione sono già iniziati; per il lotto riguardante l'ex edificio del Palasport sono state demolite le biglietterie.

L'obiettivo del progetto è quello di realizzare un canale-urbano o darsena navigabile a ridosso delle mura antiche della città, connettendo le aree dell'ex Fiera al Porto Antico, di realizzare una nuova strada urbana con le stesse caratteristiche di Corso Italia accompagnata dalla costituzione di un parco lineare, ciclopedonale, che unisca Punta Vagno a Porta Siberia al Porto antico; in corrispondenza di Piazzale Kennedy è prevista la realizzazione di un parco urbano.

I recenti lavori di rifacimento della copertura del Torrente Bisagno, in parte ancora in corso, hanno comportato il ridisegno delle aiuole storiche presenti lungo l'asse stradale mantenendo il più possibile il progetto originale degli anni Sessanta dell'Arch. Daneri.

Il verde orizzontale è costituito da piante arbustive sempreverdi piantate in gruppi omogenei e massivi, a garanzia di una presenza di arredo verde costante lungo l'arco dell'anno, e da piante con fioriture stagionali.

Le normative paesaggistiche che interessano queste tre polarità sono le seguenti.

Il PTCP della Regione Liguria – assetto insediativo ricomprende il tracciato lungo la direttrice di Via Buozzi fino a Piazza Caricamento, dove si attesta il capolinea, all'interno della Disciplina per la salvaguardia e la valorizzazione del complesso viario di interesse paesistico regionale della Via Aurelia, art. 79bis delle relative Norme di Attuazione.

L'obiettivo della disciplina è restituire alla Via Aurelia il rango di elemento costitutivo dell'identità e dell'immagine della Liguria attraverso la salvaguardia dei suoi valori storico-documentali e paesistici e la valorizzazione delle sue potenzialità in termini di fruizione del paesaggio e di promozione dell'immagine della Liguria.

Nell'area centrale del Porto antico con alle spalle il Centro storico il tracciato attraversa, inoltre, ambiti identificati quali *aree urbane: strutture urbane qualificate* (SU), ovvero ambiti urbani di ampie dimensioni che si distinguono dal contesto per caratteri di particolare pregio paesistico-ambientale, tali da identificarli come componenti significative della morfologia urbana. L'obiettivo della norma è quello di evitare che vadano perdute quelle testimonianze dell'assetto preesistente che hanno resistito a trasformazioni urbanistiche radicali e che contribuiscono a determinare la qualità ambientale della struttura urbana attuale. Non sono pertanto consentiti interventi che compromettano l'identità e l'identificazione di tali testimonianze e la leggibilità dell'assetto territoriale preesistente a cui esse rinviano.

L'area alla Foce del Bisagno è invece, identificata come *Tessuti Urbani* (TU) e pertanto non assoggettata a specifica ed autonoma disciplina paesaggistica in quanto prevalgono problematiche di ordine urbanistico come regolato dall'art. 38 delle Norme di Attuazione, ad eccezione del perimetro che interclude il complesso di Piazza Rossetti, che ricade *aree urbane: strutture urbane qualificate* (SU), ovvero ambiti urbani di ampie dimensioni che si distinguono dal contesto per caratteri di particolare pregio paesistico-ambientale, tali da identificarli come componenti significative della morfologia urbana. L'obiettivo della norma è quello di evitare che vadano perdute quelle testimonianze dell'assetto preesistente che hanno resistito a trasformazioni urbanistiche radicali e che contribuiscono a determinare la qualità ambientale della struttura urbana attuale. Non sono pertanto consentiti interventi che compromettano l'identità e l'identificazione di tali testimonianze e la leggibilità dell'assetto territoriale preesistente a cui esse rinviano.

Il Livello paesaggistico puntuale del PUC 2015 riconosce alla parte di tracciato lungo Via Buozi in prossimità di Via Fanti d'Italia Valore del paesaggio in quanto "Ambito di paesaggio costiero", dove l'obiettivo della pianificazione è quello di ottenere una riqualificazione secondo previsioni di sviluppo sostenibile per un nuovo modello urbano che tenga conto dei caratteri paesaggistici propri della zona. Individua, pertanto, gli elementi che contribuiscono al *Valore di paesaggio* dell'ambito: l'"Elemento storico artistico ed emergenza esteticamente rilevante" di Palazzo del Principe; il "Parco, giardino, verde strutturato" del giardino antistante al Palazzo del Principe; l'Elemento storico artistico testimoniale della città moderna" di Palazzo Morozzo della Rocca Via Amba Alagi; l'"Elemento storico artistico testimoniale della città moderna" costituito dalla Stazione marittima.

L'area di Caricamento immediatamente alle spalle del Porto antico e il Centro storico sono, invece, ricomprese all'interno dell'area indicata quale *Struttura Urbana Qualificata* del Livello paesaggistico puntuale del PUC, in coerenza con quanto indicato dall'assetto insediativo del PTCP della Regione Liguria e dove gli interventi che preservare l'immagine consolidata della struttura urbana.

Nell'area di Caricamento, inoltre, vengono identificati quali *Valori del paesaggio* il configurarsi quale Ambito retrostante all'Arco costiero di Conservazione "Porto antico" e l'appartenere al Centro storico con la palazzata della Ripa maris che delimita la piazza. Gli interventi sul patrimonio esistente devono essere improntati alla conservazione non solo degli edifici, ma di tutti gli elementi che conformano lo spazio urbano di eccezionale valore, nell'ottica della valorizzazione dell'insieme; pertanto le modalità di intervento sono disciplinate da quelle dell'Ambito di Conservazione dell'Impianto Urbano Storico -

AC-CS del PUC.

Alla porzione di area soggetta a tutela paesaggistica che ricade all'interno del Centro storico è riconosciuto *Valore del paesaggio* in quanto Centro storico della Città antica e, per la parte di tracciato che passa da Piazza Portello, l'essere Ambito strutturato della città moderna.

A quanto rilevato dal Livello paesaggistico puntuale del PUC si accompagna la segnalazione di numerose emergenze storico testimoniali che risultano tutelate dalla seconda parte del D.Lgs. 42/2004, la cui tutela è di esclusiva competenza della Soprintendenza.

All'area alla Foce del Bisagno è riconosciuto dal livello paesaggistico puntuale *Valore del Paesaggio* in quanto "Ambito costiero" e Ambito del paesaggio urbano strutturato della Città moderna" in quanto testimonianza riconoscibile dell'evoluzione della società e della sua cultura attraverso il costruito architettonico. Sono, inoltre, individuati gli assi prospettici di Viale Brigate Partigiane e di Corso Torino. Piazza Rossetti contornata dai suoi edifici appartiene, invece, al Sistema di valore paesaggistico "S- Sistema Piazza Rossetti". Gli interventi devono mantenere l'impianto urbanistico sia per quanto riguarda il tracciato viario, sia in relazione alla conformazione del giardino, dei porticati e dei viali laterali che costituiscono il complesso. Il verde ad alto fusto dei giardini che si percepisce dalla percorrenza della strada, deve essere mantenuto.

Le Norme d'Ambito del PUC individuano le seguenti disposizioni.

- L'area di Via Fanti d'Italia è segnalata come zona SIS-S "servizi pubblici", dove si richiama che "Sono sempre consentiti interventi di sostanziale modifica o integrazione dei servizi pubblici esistenti, con le limitazioni sopra indicate per i giardini, parchi ed aree verdi strutturate pubbliche, finalizzati al loro potenziamento, sulla base di progettazione definitiva approvata anche con effetto di pubblica utilità tenendo conto dei caratteri del paesaggio interessato";

- L'arco portuale del Porto Antico ricade in zona Ambito di Conservazione dell'Impianto urbano storico" dove "non è consentito costruire nuovi edifici né alterare quelli esistenti se non per adeguarli ai caratteri delle zona" [...] "Sono sempre consentiti interventi di modifica o integrazione della viabilità pubblica e di uso pubblico, finalizzati alla regolarizzazione della sezione stradale e dell'andamento dell'asse viario con l'eventuale inserimento di parcheggi di piccole dimensioni, in fregio alla strada, sulla base di progettazione definitiva approvata anche con effetto di pubblica utilità tenendo conto dei caratteri del paesaggio urbano di appartenenza". E' inoltre individuata all'altezza del capolinea di caricamento la zona SIS-S "servizi pubblici", per cui "Sono sempre consentiti interventi di sostanziale modifica o integrazione dei servizi pubblici esistenti, con le limitazioni sopra indicate per i giardini, parchi ed aree verdi strutturate pubbliche, finalizzati al loro potenziamento, sulla base di progettazione definitiva approvata anche con effetto di pubblica utilità tenendo conto dei caratteri del paesaggio interessato".

- L'area della Foce del Bisagno ricade invece all'interno del "Nodo infrastrutturale di progetto" n. 14 "Foce: Foce: nuova rotatoria e miglioramento delle connessioni tra la viabilità urbana, la sopraelevata A. Moro e l'area della Fiera. Distretto n. 20 "Fiera - Kennedy" e per il quali la Normativa del PUC indica che "nodi infrastrutturali, nell'ambito dei quali sono previsti interventi per la rifunzionalizzazione o il potenziamento delle infrastrutture viarie che vi convergono" [...] hanno "efficacia direttiva come tale suscettibile di modificazioni in sede di approvazione del progetto definitivo delle opere".

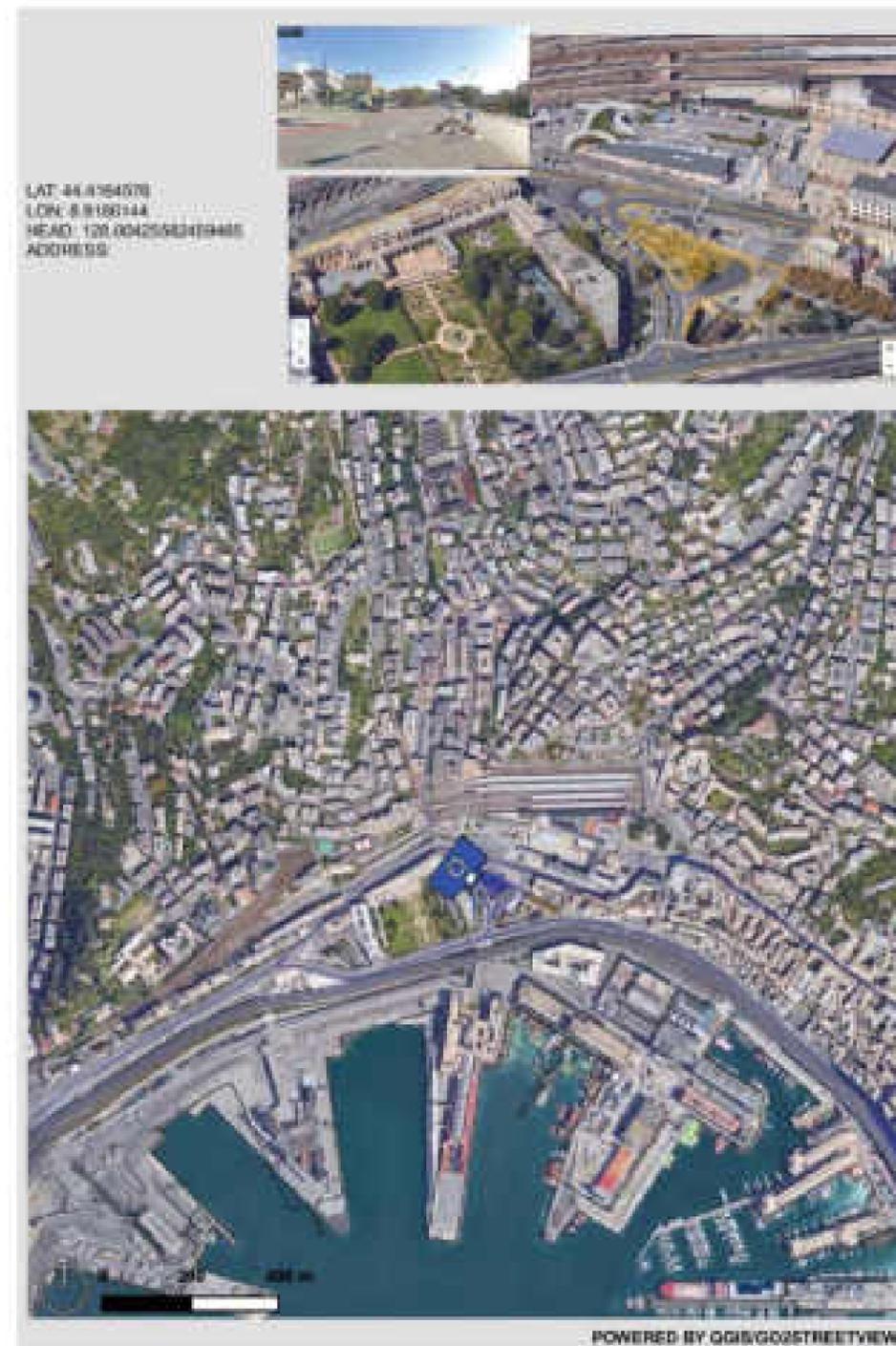
Inoltre, il tracciato insiste lungo la viabilità esistente regolata secondo le seguenti disposizioni degli Ambiti SIS-I "infrastrutture", relativi alle infrastrutture pubbliche di interesse generale e locale, parcheggi pubblici. In questi ambiti "sono sempre consentiti interventi per la conservazione in efficienza delle infrastrutture esistenti, mediante opere di modifica o integrazione, finalizzati all'adeguamento normativo, sulla base di progettazione definitiva, approvata anche con effetto di pubblica utilità tenendo conto dei caratteri del paesaggio interessato. [...] La progettazione deve essere tesa al contenimento delle problematiche riguardanti la tutela dei caratteri del paesaggio interessato, gli aspetti ambientali ed archeologici [...]". Inoltre, le Norme progettuali di Livello puntuale del PUC per gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture, nonché quelli per l'adeguamento e modificazione di quelle esistenti dispone che "debbono essere progettati con l'obiettivo di coniugare i livelli di funzionalità ed efficienza necessari con il contenimento dell'impatto sull'ambiente e sul tessuto urbanizzato. Al tal fine, ove possibile, devono essere realizzate apposite zone filtro laterali, alberate e arredate con essenze vegetali, eventualmente integrate con barriere antirumore o altri dispositivi atti all'attenuazione dei fattori di scarsa compatibilità". La cartografia di Piano indica, infine, nella parte più a levante, il tracciato di "Trasporto pubblico in sede propria di previsione".

Il PTC del verde di livello provinciale individua il giardino del Palazzo del Principe, scheda 1.3_PU_13, quale "Parchi urbani del PTCP compresi nei territori urbanizzati (PU)", dove in ragione dei rilevanti valori vegetazionali e dei caratteri complessivi dell'area nonché del compiuto grado di strutturazione si applica una disciplina di conservazione dei valori riconosciuti e della loro immagine di insieme. Il giardino svolge all'interno del sistema urbano un ruolo storico-culturale, estetico-architettonico, ecologico-ambientale di rilievo; ha una buona percettibilità visiva dalla viabilità litoranea e l'area è accessibile dalle reti di trasporto pubblico.

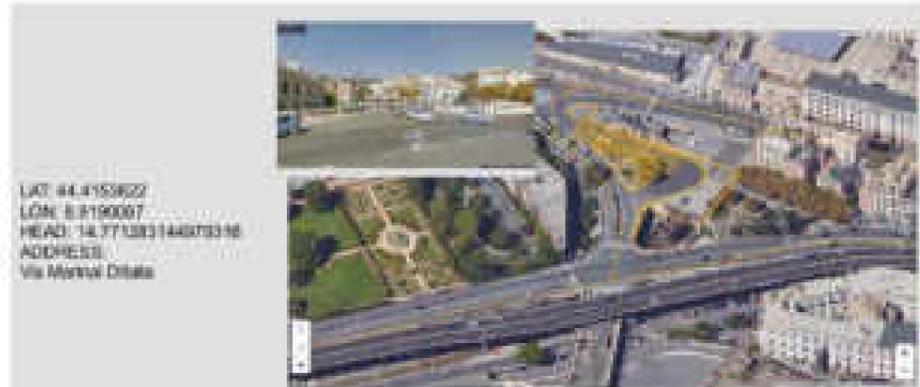
Si ritiene che l'intervento proposto sia coerente con le discipline regionale e comunale in quanto il progetto si è fatto carico di rispondere ai valori riconosciuti ricchi di aspetti localmente rilevanti che caratterizzano il tessuto urbano delle aree centrali della Città, integrando l'alto valore del contesto urbano tra la città e il mare, la grande qualità architettonica, costruttiva e dei materiali, attraverso le seguenti scelte.

9

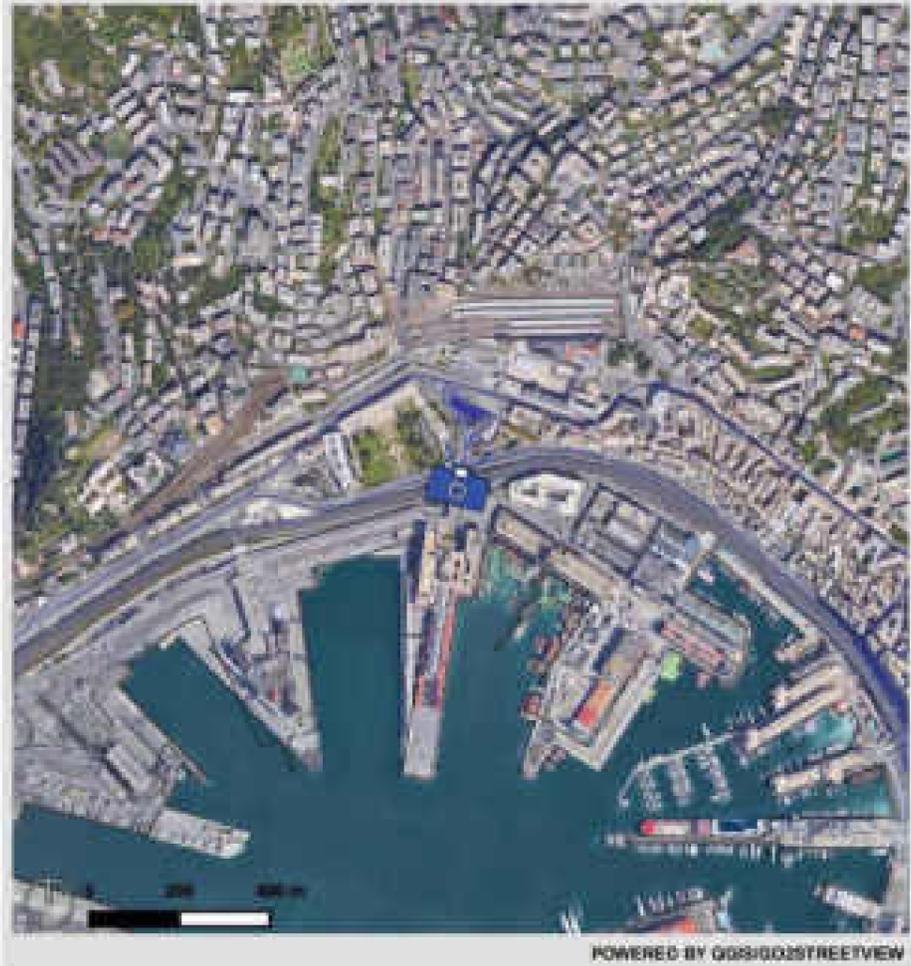
DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA con indicazione dei punti di ripresa
(foto di insieme da google + FOTO DEDICATE di dettaglio + render intervento di inserimento paesaggistico)



FANTI



LAT: 44.4150622
LON: 8.9190007
HEAD: 14.771323144870316
ADDRESS:
Via Marina D'Amico

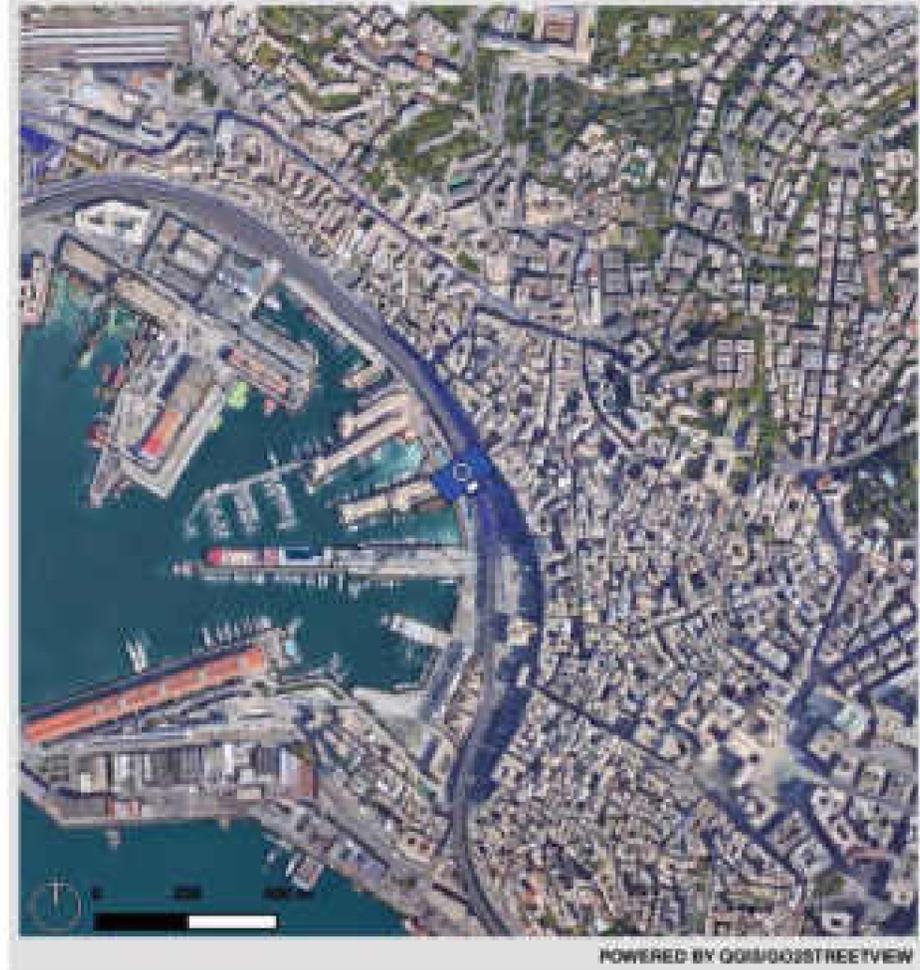


POWERED BY GOM000STREETVIEW

FANTI



LAT: 44.4114835
LON: 8.9277517
HEAD: 142.93532307103274
ADDRESS:



POWERED BY GOM000STREETVIEW

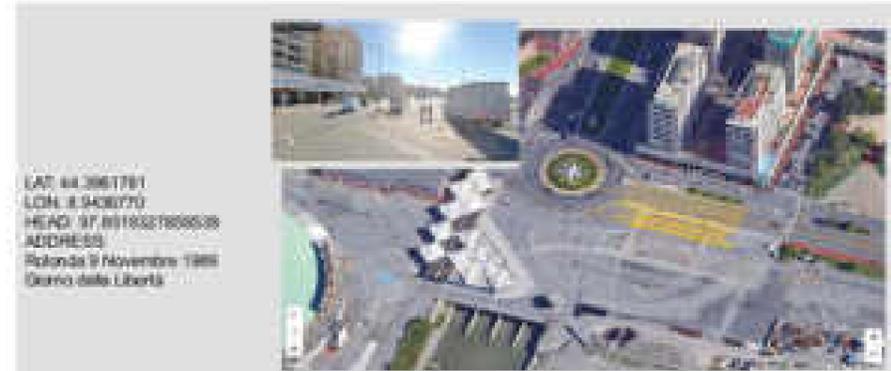
CARICAMENTO



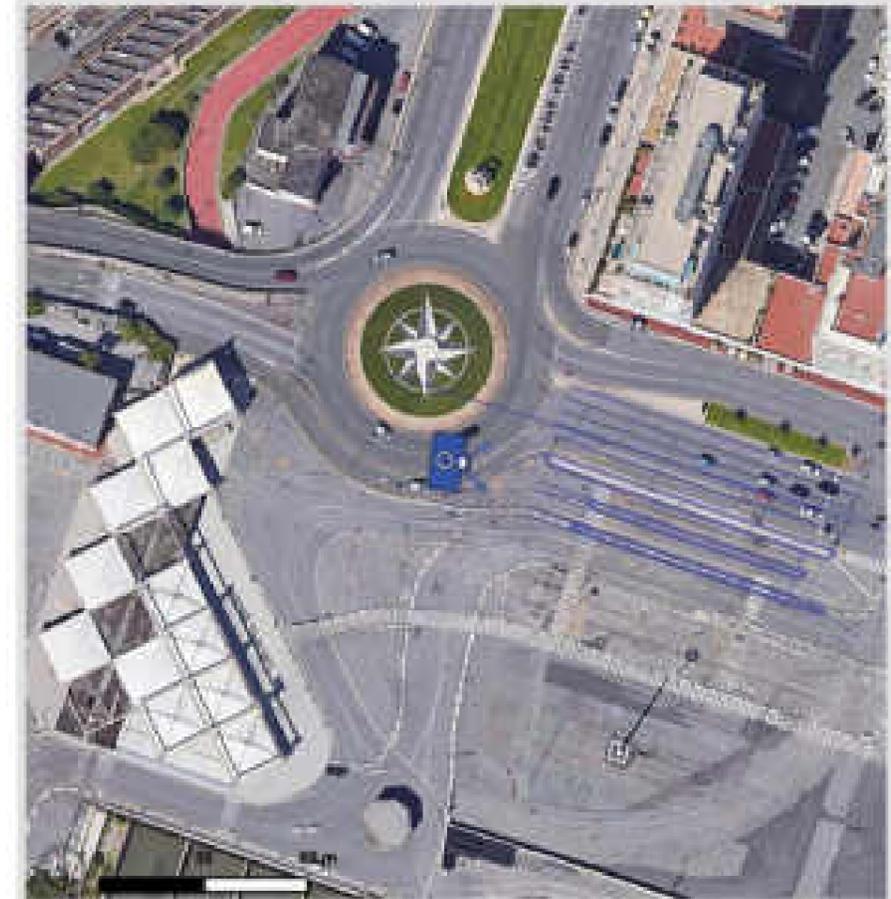
LAT: 44.411179
LON: 8.920289
HEAD: 174.981721861183
ADDRESS:
Sottopasso di Concarano



FIERA



LAT: 44.3961791
LON: 8.9408770
HEAD: 97.8919327800539
ADDRESS:
Ronda 9 Novembre 1989
Corno della Libertà



FIERA

10a	<p>PROVVEDIMENTO MINISTERIALE DI TUTELA (estratto cartografica con ubicazione/estremi del provvedimento e motivazioni della tutela)</p> <p>Il tracciato del filobus, attraversando il Centro storico della Città, intercetta la tutela del D.M. n. 26 come indicato dal Piano dei Beni tutelati soggetti a tutela del Comune di Genova, secondo quanto disposto dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 136, lett. c) <i>Bellezza d'insieme</i> n. 26, individuata con D.M. 07/10/1959, e definita con <i>“Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona sottostante il piazzale di Castelletto, sita nell’ambito del comune di Genova”</i>. La tutela è stata imposta con la seguente motivazione: <i>“la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché oltre a formare un quadro naturale di non comune bellezza, offre dei punti di vista accessibili al pubblico dai quali si può godere l’ampia visuale della sottostante città e del porto di Genova”</i>. Pertanto, il decreto di tutela riconosce alla zona sottostante il piazzale di Castelletto notevole interesse pubblico.</p> <p>Il tracciato del filobus interessa nell’area alla foce del Bisagno la tutela del D.M. n. 38bis del Piano dei Beni tutelati soggetti a tutela del Comune di Genova, secondo quanto disposto dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 136, lett. c) e d) <i>Bellezza d'insieme</i> n.38 bis, riguardante il <i>“...tratto di corso Italia tra via Brigate Partigiane e via S. Giuliano, compreso palazzata monte e zona costiera, sito nel comune di Genova”</i> riconosciuta di notevole interesse pubblico dal D.M. 21/12/1999. Il vincolo è stato imposto con la seguente motivazione <i>“in quanto si intende con esso tutelare il contesto ambientale di particolare pregio ed il corso Italia qualificato a monte dalla presenza di edifici di notevole interesse tipologico e da ville con parchi e a valle da inquadrature panoramiche del mare e della costa...considerato che il tratto di costa di notevole pregio rientra nelle visuali panoramiche dal mare costituendo quadri panoramici di particolare bellezza...”</i> e inoltre in quanto <i>“...presenta numerosi esempi di architettura pregevole perfettamente inseriti nel contesto ambientale quali piazza Rossetti e il quartiere Daneri, il Forte di San Giuliano, l’Abbazia di San Giuliano e la Villa Gaslini che determinano una forte caratterizzazione delle inquadrature panoramiche e dell’ambiente litoraneo circostante”</i>. Il notevole interesse pubblico è stato riconosciuto in quanto il tratto di costa di notevole pregio rientra nelle visuali panoramiche dal mare costituendo quadri panoramici di particolare bellezza.</p> <p>Il progetto proposto risulta coerente le tutele esistenti in quanto non interferisce con l’ampia visuale che si gode da Castelletto e in zona Foce non intralcia le visuali dagli assi prospettici di Via Brigate Partigiane e di Via Torino e non ostruisce le visuali panoramiche dal mare essendo collocato lateralmente.</p>
10b	<p>PRESENZA AREE TUTELE PER LEGGE (ex art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.)</p> <p>Il tracciato ricompreso nella porzione più a levante delle aree centrali, all’altezza di Via Buozi – Via Fanti d’Italia fino al capolinea che si attesta nell’area di Caricamento e nell’area alla foce del Bisagno, ricade all’interno della fascia costiera 300 metri del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 142, lett. a) area tutelata per legge di interesse paesaggistico appartenente alla fattispecie dei <i>“...territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare.</i></p>

12	<p>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA SOTTO IL PROFILO PAESAGGISTICO</p> <p><u>Considerazioni generali</u></p> <p>Il sistema di trasporto filoviario migliora l'efficienza e la sostenibilità ambientale del sistema della mobilità, costituisce un fattore prioritario per la salute dei cittadini e migliora l'immagine e la qualità urbana della Città di Genova.</p> <p>Il progetto concorre, insieme ai diversi interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana in atto nella città, a ripristinare gli antichi equilibri compromessi dallo sviluppo industriale che ha isolato la città sul litorale e “periferizzato” il suo entroterra.</p> <p>Il paesaggio si pone come fonte di sapere storico e “materiale” di una nuova cultura del territorio, delle sue risorse, del loro ruolo nel processo di riqualificazione degli spazi abitati e dei modi di vita nel complesso della socialità. Spazi che informano e orientano il progetto e i suoi riferimenti, sia nella loro importanza che nel significato.</p> <p>L’integrazione del sistema filoviario in contesti urbani ancora irrisolti dal punto di vista funzionale e qualitativo rappresenta una rivisitazione di tali spazi; un fattore innovativo di miglioramento ambientale e di rigenerazione dell’immagine urbana, della riconoscibilità e dignità dei luoghi.</p> <p>Ciascuno degli ambiti urbani interessati dal sistema filoviario è di per sé uno spazio identitario, all’interno di questi, la filovia, alternativa al traffico di grande impatto, contribuisce alla differenziazione dello spazio, alla sua qualità urbana e ambientale e al miglioramento delle relazioni sociali. La filovia, con i suoi elementi omogenei e distinguibili (fermate, pensiline, capolinea), favorisce la riconoscibilità e l’orientamento degli utenti nel labirinto di segni dello spazio urbano.</p> <p>Il suolo urbano diventa luogo di addensamento di nuovi significati, nuove attività, in un processo di rinnovamento del territorio, in cui convivono attenzione ai fattori identitari, integrazione funzionale e qualità architettonica e costruttiva dei materiali.</p> <p>Il progetto prevede, in ambiti urbani sottoposti a tutela interventi su sede stradale (pensiline di fermata e sistemazione di alcuni tratti più “sensibili” dal punto di vista del pregio storico e urbano) e le zone adibite a capolinea</p> <p><u>Interventi sulla sede stradale - Pensiline di fermata</u></p> <p>Il progetto delle fermate risponde in modo articolato ed esaustivo ai due principali aspetti, apparentemente contraddittori, che la realizzazione delle strutture richiede: la standardizzazione della produzione e l’adattabilità ai diversi contesti. Da un canto c’è la necessità che gli elementi che compongono il “sistema fermata” siano prodotti realizzati in serie, dall’altro, che nel loro inserirsi nei diversi ambienti urbani di Genova siano anche flessibili e dialoganti.</p>

La fermata è composta da due elementi monolitici verticali che sostengono una copertura realizzata con una struttura metallica. Alla base è presente un volume rivestito in pietra locale con funzione di seduta. Il micro ambiente così creato non appartiene alla categoria delle opere di design ma a quella dell'architettura e, pertanto, della città. Se questo sistema base si ripete senza variazioni in tutte le fermate, l'adattabilità delle strutture alle diverse condizioni ambientali è affidata invece alle pareti di fondo. Queste, infatti, possono essere in vetro, nei contesti dove occorre quanti più *smaterializzare* la pensilina, in lamiera metallica forata, effetto corten, per i contesti storico-industriali consolidati, e in elementi in laterizio montati su una maglia metallica, per i contesti in cui è necessario garantire migliore resistenza dei materiali agli agenti atmosferici (in prossimità della costa). L'immagine delle fermate è improntata a criteri di trasparenza e leggerezza.

L'elemento monolitico verticale in acciaio che sostiene la copertura è inoltre in grado di rispondere a diverse necessità di carattere funzionale, quali ospitare gli schermi informativi su arrivi e partenze, pannelli pubblicitari, sistemi di sorveglianza e illuminazione. La copertura integra i pannelli fotovoltaici e in affianco alla struttura principale è stato inserito un totem verticale (elemento di riconoscibilità presente su tutta la linea).



3 FERMATA S. MARTINO

TIPOLOGIA AVULUM



1 COPERTURA

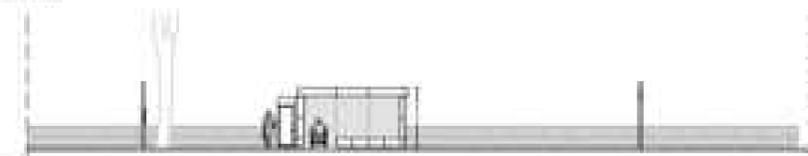


2 COPERTURA

TIPOLOGIA A1

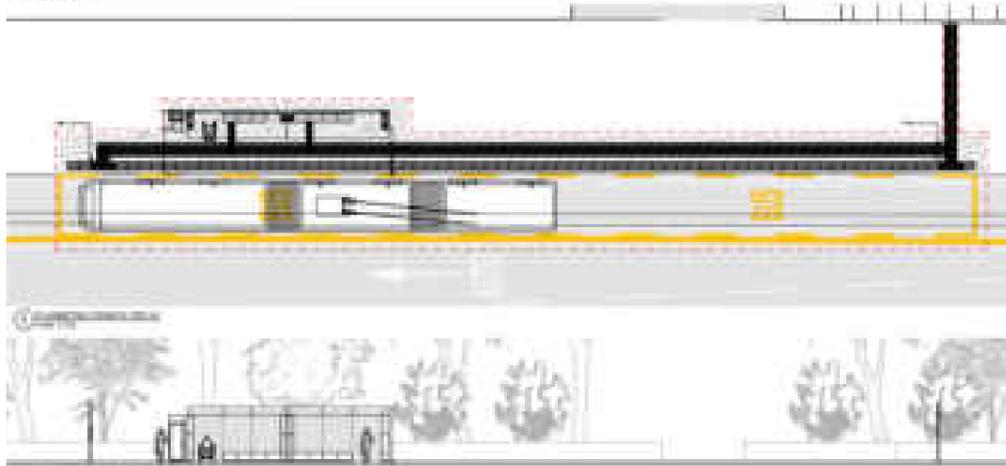


1 COPERTURA



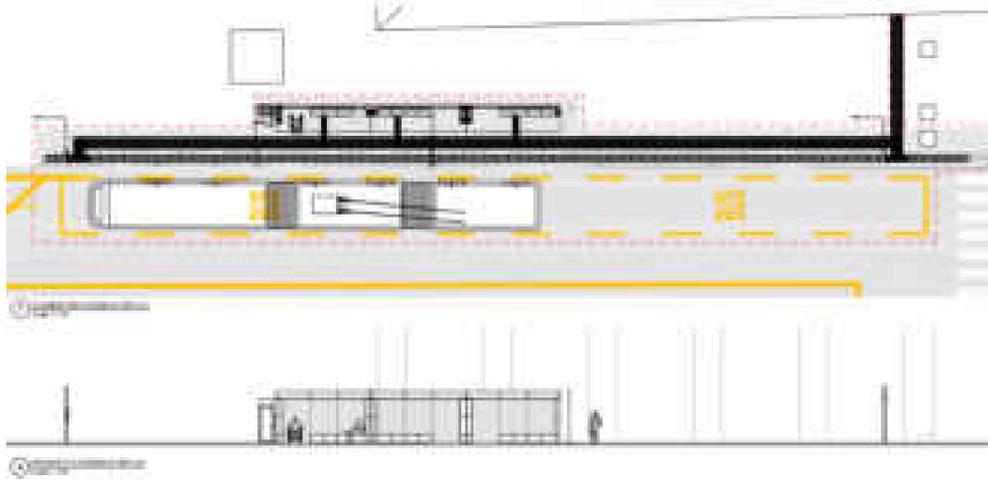
2 COPERTURA

TIPOLOGIA A1



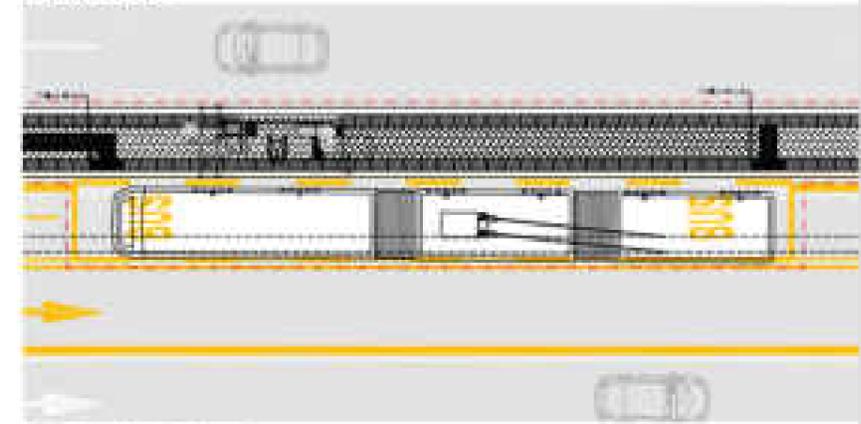
① COPERTURA PERICOLOSO PERICOLOSO

TIPOLOGIA A2

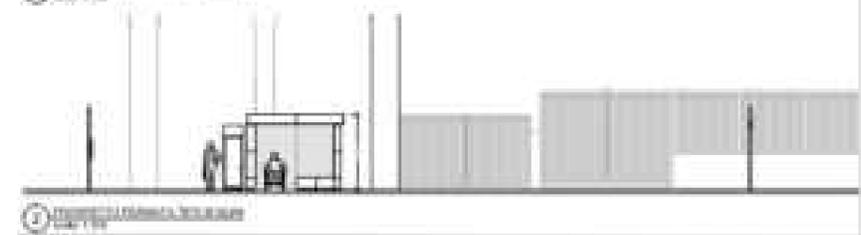


① COPERTURA PERICOLOSO PERICOLOSO

TIPOLOGIA B15LM



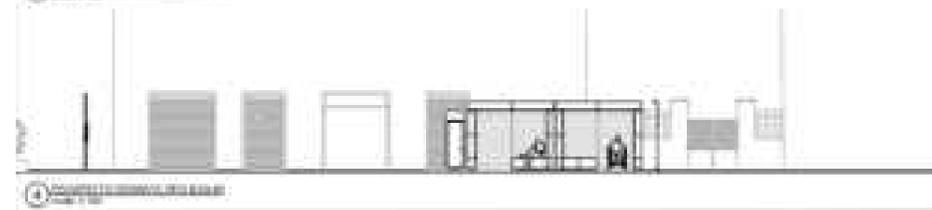
① COPERTURA PERICOLOSO PERICOLOSO



TIPOLOGIA B16LM

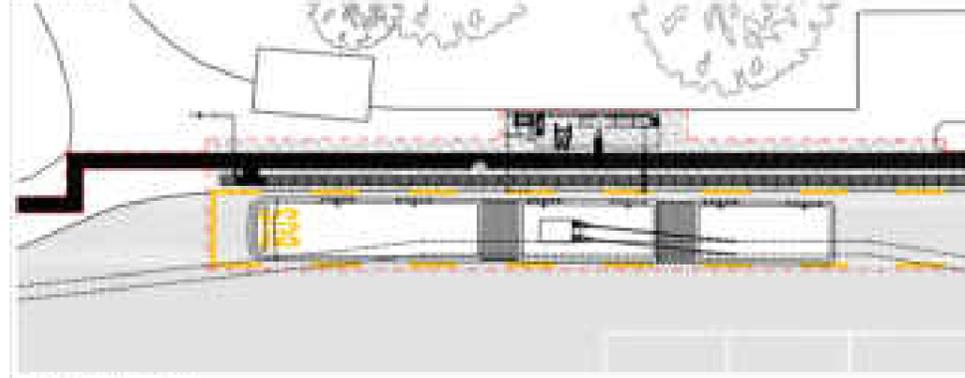


① COPERTURA PERICOLOSO PERICOLOSO



① COPERTURA PERICOLOSO PERICOLOSO

TIPOLOGIA C1

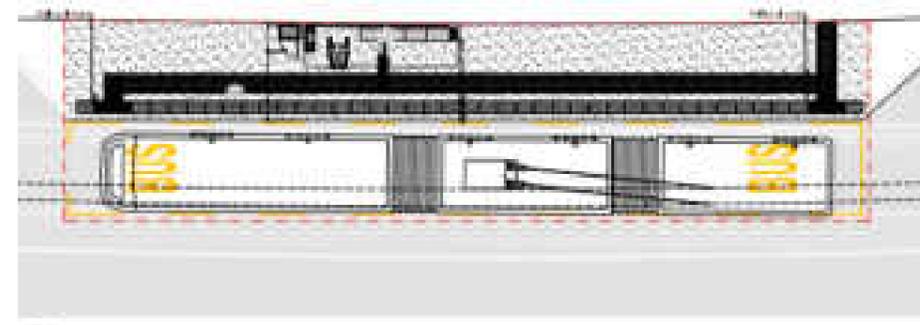


1. PAVIMENTO PERMANENTE (P2) 100% T200

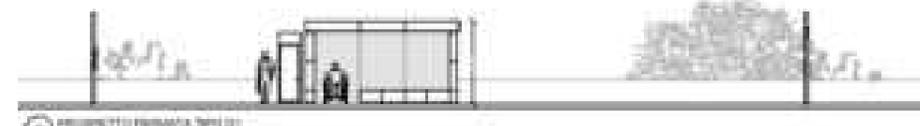


2. ARREDAMENTO PERMANENTE (P2) 100% T200

TIPOLOGIA D1

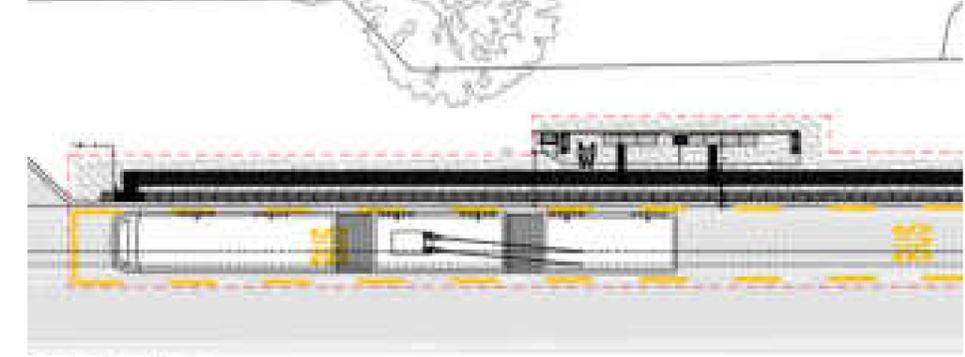


1. PAVIMENTO PERMANENTE (P2) 100% T200

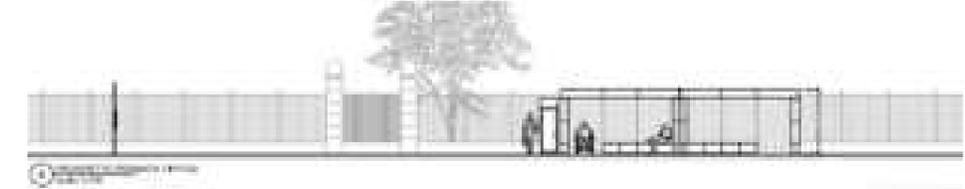


2. ARREDAMENTO PERMANENTE (P2) 100% T200

TIPOLOGIA D2

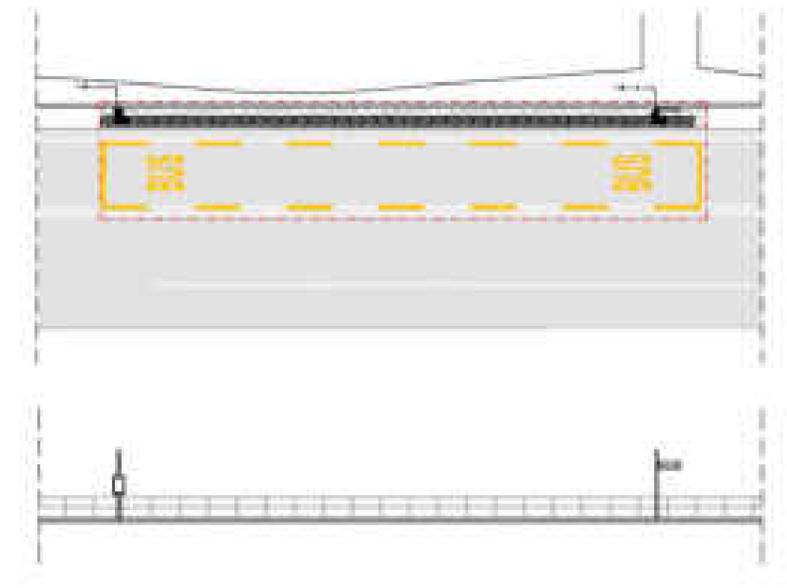


1. PAVIMENTO PERMANENTE (P2) 100% T200



2. ARREDAMENTO PERMANENTE (P2) 100% T200

TIPOLOGIA E



1. PAVIMENTO PERMANENTE (P2) 100% T200

2. ARREDAMENTO PERMANENTE (P2) 100% T200

Aree di capolinea

Elementi tipologici

Il progetto dei capolinea del sistema filo-tramviario genovese si basa su un elemento tipologico-guida che potrà essere adattato e modificato in relazione ai singoli contesti in cui verrà realizzato. Una sorta di prototipo operativo che si modificherà a seconda delle caratteristiche dimensionali e topografiche dei diversi siti.

A tale proposito, questo elemento "tipologico" è caratterizzato dall'estrema semplicità delle sue componenti tecnico-formali e ciò favorisce una accentuata adattabilità e ripetitività ai diversi contesti. Un altro elemento caratterizzante è la discontinuità dei singoli elementi costitutivi, discontinuità che conferisce al progetto una grande flessibilità e integrabilità, cosa che sarebbe stata difficoltosa con un unico elemento unitario e imm modificabile; l'elemento di servizio può essere integrato e modificato, aggiungendo e spostando i moduli della sua composizione, raddoppiandoli se del caso, a seconda delle esigenze funzionali dei capolinea, della specifica natura del sito, della quantità degli addetti che lo frequentano, delle linee che vi confluiscono.

Il progetto si fonda su pochi elementi di tipo semplice. Una piattaforma pavimentata, dove corrono gli impianti di adduzione e scarico delle reti e dei sottoservizi, una serie di quattro elementi base che assolvono le principali funzioni specifiche dei capolinea, una copertura unitaria che raccorda gli elementi e li copre sotto un tetto comune. Dal punto di vista compositivo, come può essere agevolmente osservato nell'esplosivo assometrico riportato in tavola "Studio architettonico, capolinea", il prototipo è organizzato su una icastica semplicità: quattro volumi, due a pianta quadrata, e due a pianta rettangolare, sono allineati lungo l'asse mediano della piattaforma, intervallati da spazi liberi che permettono la circolazione, l'attraversamento e l'accesso alle funzioni ospitate. I quattro volumi (ma che alla bisogna potranno essere sei, o tre o in altra combinazione) sono coperti e raccordati da un elemento planare rettilineo di copertura.

Questo apparentemente semplice "gioco" compositivo è però complicato e reso interessante dal sistema strutturale delle volumetrie di servizio: i quattro elementi scatolari sono infatti integrati con altrettanti piani metallici conformati a "L", piani che sorreggono e raccordano le quattro volumetrie, tenendosene distaccati, e quindi formano delle piccole spazialità raccolte, che fungono da atrio, da elemento strutturante, da alloggio per macchinari di servizio. Tali "L" rigirandosi sull'estradosso delle volumetrie racchiuse, si interpongono tra le volumetrie stesse e la copertura, arricchendo il gioco formale e compositivo dell'insieme. Inoltre, gli elementi metallici sono disposti in pianta in modo alternato e specchiato rispetto ai quattro volumi, in due casi fuoriuscendo dalla sagoma di inviluppo della copertura - si tratta in particolare dei piani metallici abbinati alle volumetrie quadrate - e creando quindi una inedita spazialità complessa attraverso la semplice manipolazione della giacitura degli elementi di base. Questo gioco può essere agevolmente osservato nei render tridimensionali riportati nella tavola apposita. L'elemento di copertura racchiude tutto in una forma unitaria.

Materiali e rivestimenti

A partire dall'elemento di copertura, questa è realizzata con sottostruttura metallica e copertura in lamiera grecata con pendenza verso le canaline metalliche perimetrali. Il

manto di copertura è realizzato con pannelli di lamiera distanziati per permettere il deflusso dell'acqua verso le pendenze. L'intradosso della copertura, leggermente svasato verso l'esterno, è rivestito in pannelli di lamiera di alluminio scura 12/10 preverniciata.

I volumi che ospitano i servizi e i locali di riposo sono trattati in modo da avere un aspetto volumetrico unitario, come un blocco di un unico materiale. Le pareti sono rivestite con lamiera preossidata con effetto Corten, e traforata con diversi tipi di foratura, ben distinta dai piani a "L". Gli infissi a nastro che corrono lungo la fascia alta delle volumetrie sono in alluminio a taglio termico, così come la vetrata. Gli infissi sono scuri e corrono a filo esterno delle pareti, in modo da risultare complanari ai rivestimenti. I grandi portali strutturali che accompagnano le volumetrie rosse sono rivestiti in lamiera di alluminio con effetto acciaio spazzolato. Tutte le pavimentazioni esterne che corrono attorno ai volumi della piattaforma sono in pietra locale chiara, mentre le pavimentazioni interne ai volumi sono in gres color scuro. I pacchetti delle murature, visibili nelle tavole di dettaglio, sono composti da lastre di cemento fibrorinforzato da 12 mm, lastre di coibentazione e cartongesso nelle finiture interne e nei controsoffitti, mentre all'esterno sono finiti con i materiali di rivestimento citati.





13	<p>EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA (pubblici accessi, skyline, intrusione/ostruzione) Il sistema Filobus rafforza le relazioni tra le polarità presenti lungo la conurbazione costiera di Genova, tra le aree centrali del Centro storico e del Porto Antico e quelle a ponente di Voltri, Pegli, Sestri Ponente, Sampierdarena e a levante fino a Nervi e si integra con i diversi caratteri identitari urbani e paesaggistici degli ambiti interessati dall'intervento.</p> <p>Gli elaborati hanno curato e tenuto conto delle analisi relative al contesto paesaggistico in cui si colloca l'infrastruttura lineare, le relative fermate e capolinea, opere che benché si inseriscano come elementi nuovi all'interno del contesto urbano consolidato mostrano sia coerenza delle soluzioni sia rispetto dello stesso.</p> <p>In particolare le fermate sostituiscono prevalentemente quelle esistenti e sono comunque posizionate in modo da realizzare un più ampio spazio pedonale e garantire maggiore visibilità verso gli spazi aperti e il mare.</p> <p>I capolinea sono stati progettati e collocati in modo da non costituire una barriera artificiale fruitiva e visiva dello spazio e riorganizzare situazioni di disordine nel rispetto dell'importante contesto urbano e paesaggistico attraverso l'inserimento delle nuove strutture con l'utilizzo di forme, materiali e colori coerenti e integrate nel contesto.</p> <p>Il capolinea di Principe rappresenta un progetto di integrazione rispettoso del contesto consolidato fra diverse modalità di trasporto in un punto nevralgico della città (metropolitana, parcheggi pubblici, ferrovia).</p> <p>Il progetto del Capolinea Caricamento – Porto Antico migliora l'accessibilità ad un'area di intensa fruizione urbana e turistica, dialoga e si integra nel contesto di riferimento anche come elemento di riordino degli spazi dedicati al TPL di Caricamento.</p> <p>Il capolinea alla Foce rappresenta un ulteriore fattore di supporto al processo di rigenerazione urbana previsto che riguarda le aree dell'ex Fiera-Piazzale Kennedy interessate dalla realizzazione del PUO "Waterfont di Levante" finalizzato ad aprire l'accesso alla costa alle aree "liberate" dalle grandi dismissioni industriali.</p> <p>Non si rilevano interferenze fra le componenti edificate dei tessuti attraversati in quanto l'intervento interessa prevalentemente le sedi stradali esistenti.</p> <p>La linea aerea non si attesta sulle facciate degli edifici storici presenti lungo il tracciato dove peraltro è già presente l'attuale linea aerea del filobus in servizio che verrà ammodernata e mantenuta.</p>
14	<p>MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO (eventuale).</p>

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 3 febbraio 1950, n. 213.

Raccomandato agli effetti della creazione della personalità di San Benedetto, in frazione Rogar del comune di L'Aquila.

N. 213. Decreto del Presidente della Repubblica 3 febbraio 1950, col quale, sulla proposta del Ministro per l'Interno, viene riconosciuto, agli effetti civili, il decreto dell'Ordinamento Giuridico di L'Aquila in data 27 gennaio 1938, integrato con due disposizioni del 2 maggio e 24 settembre 1940, relative alla creazione della personalità di San Benedetto, in frazione Rogar del comune di L'Aquila.

Visto, a deliberazione: Roma, addì 10 marzo 1950. Segretario del Capo del Consiglio dei Ministri: G. De Michelis. Roma, addì 10 marzo 1950.

DECRETI DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 3 febbraio 1950, n. 218.

Raccomandato alla personalità giuridica della Casa S. Gerardo, in Roma, dell'istituto del Fratelli Maristi della Scuola.

N. 218. Decreto del Presidente della Repubblica 3 febbraio 1950, col quale, sulla proposta del Ministro per l'Interno, viene riconosciuta la personalità giuridica della Casa S. Gerardo, in Roma, dell'istituto del Fratelli Maristi della Scuola.

Visto, a deliberazione: Roma, addì 10 marzo 1950. Segretario del Capo del Consiglio dei Ministri: G. De Michelis. Roma, addì 10 marzo 1950.

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 29 febbraio 1950.

Paragrafo della gestione amministrativa dell'istituto sperimentale di meccanica agraria di Milano e sottosegretario del commissario.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto il Decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1948, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 224 del 29 settembre dello stesso anno, con il quale venne istituito il Consiglio di amministrazione dell'istituto sperimentale di meccanica agraria di Milano e l'ing. Luigi Guasconi venne nominato commissario per l'amministrazione straordinaria del detto istituto per la durata di tre anni.

Visti i decreti del Presidente della Repubblica 16 ottobre 1947 e 14 ottobre 1948, con i quali vennero approvati, rispettivamente, al 12 ottobre 1948 e 12 ottobre 1949, i poteri conferiti all'ing. Luigi Guasconi quale commissario straordinario del detto istituto.

Riconosciuta la necessità di proseguire in un altro anno la gestione amministrativa del detto istituto il quale deve ora compiere le proprie attività in attività tecniche e scientifiche, nonché eseguire programmi sperimentali adoperati ai compiti istituzionali dell'Istituto.

Considerato che per l'espletamento di tale incarico può essere ottenuto il prof. Antonio Fabris, docente di Ingegneria agraria nella Facoltà di Agraria dell'Università di Milano, alla quale è annesso l'Istituto sperimentale di meccanica agraria di Milano.

Nella proposta del Ministro per l'Interno e per le Giustizie.

Disegno:

La gestione amministrativa dell'istituto sperimentale di meccanica agraria di Milano è perseguita sino al 31 ottobre 1950 e amministrata per l'amministrazione straordinaria del detto istituto viene nominato il prof. Antonio Fabris, in sostituzione dell'ing. Luigi Guasconi.

Il presente decreto sarà trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

Dato a Roma, addì 16 febbraio 1950.

GIUSEPPE

Segretario del Capo del Consiglio dei Ministri: G. De Michelis. Roma, addì 10 marzo 1950. Segretario del Capo del Consiglio dei Ministri: G. De Michelis. Roma, addì 10 marzo 1950.

DECRETI MINISTERIALI 1 ottobre 1950. Dichiarazione di interesse pubblico della zona sottostante il piazzale di Casale, frazione del comune di Genova.

IL MINISTRO PER LA PUBBLICA ISTRUZIONE e incaricato con IL MINISTRO PER IL TURISMO E LO SPETTACOLO

Visto la legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali;

Visto il regolamento approvato con regio decreto 3 giugno 1940, n. 1287, per l'applicazione della legge predetta;

Considerato che la Commissione provinciale di Genova per la protezione delle bellezze naturali, nella seduta del 9 dicembre 1947 e 24 marzo 1949 ha concluso nell'interesse della zona in questione alla tutela necessaria compilate al sensi dell'art. 2 della legge suddetta la zona sottostante il piazzale di Casale, frazione del comune di Genova;

Considerato che il verbale della seduta suddetta viene è stato pubblicato nel modo prescritto dall'art. 2 della predetta legge all'atto del comune di Genova;

Riconosciuto che la zona predetta ha interesse pubblico perché oltre a formare un quadro naturale di non comune bellezza, offre dal punto di vista scenografico al pubblico dal quale si può godere l'ampia visuale della sottostante città e del porto di Genova.

Decreti:

La zona sottostante il piazzale di Casale, frazione del comune di Genova, circoscrivibile a partire dal largo della Zecca e salendo la via Balile Reggia, segue la salita S. Annunziata, fino al tratto sud di corso Carbonara e quindi a piazza S. Villa, si estende lungo la via Rondivella e il margine della spiaggia di Castelletto comprendendo la via Calceola, il balcone Marzullo, via C. Grossi di Vergani, proseguendo lungo la salita della Torretta fino all'edificio segnato al civico n. 21 A, risalendo sul lato orientale l'edificio segnato al civico numero 21 e 18, lungo marciapiede in via S. Gerolamo, all'edificio segnato al civico numero 18 e verso il centro sottostante, percorrendo in lungo la via...

linea che, in quest'area, scende in via Calceola, traversando questa all'altezza di via Medea (civico 10), salendo la via Balile Reggia, segue la salita S. Annunziata, fino al tratto sud di corso Carbonara e quindi a piazza S. Villa, si estende lungo la via Rondivella e il margine della spiaggia di Castelletto comprendendo la via Calceola, il balcone Marzullo, via C. Grossi di Vergani, proseguendo lungo la salita della Torretta fino all'edificio segnato al civico n. 21 A, risalendo sul lato orientale l'edificio segnato al civico numero 21 e 18, lungo marciapiede in via S. Gerolamo, all'edificio segnato al civico numero 18 e verso il centro sottostante, percorrendo in lungo la via...

però con il primo oggetto al n. 14 della via Medea (civico 10), salendo la via Balile Reggia, segue la salita S. Annunziata, fino al tratto sud di corso Carbonara e quindi a piazza S. Villa, si estende lungo la via Rondivella e il margine della spiaggia di Castelletto comprendendo la via Calceola, il balcone Marzullo, via C. Grossi di Vergani, proseguendo lungo la salita della Torretta fino all'edificio segnato al civico n. 21 A, risalendo sul lato orientale l'edificio segnato al civico numero 21 e 18, lungo marciapiede in via S. Gerolamo, all'edificio segnato al civico numero 18 e verso il centro sottostante, percorrendo in lungo la via...

Il Ministro: dott. Giuseppe Comi.

DECRETO MINISTERIALE 11 dicembre 1949.

Dichiarazione di interesse pubblico della zona sottostante il piazzale di Casale, frazione del comune di Genova (Napoli).

IL MINISTRO PER LA PUBBLICA ISTRUZIONE e incaricato con IL MINISTRO PER LA MATERIA MINORANTILE

IL MINISTRO PER IL TURISMO E LO SPETTACOLO

Visto il Decreto del Presidente della Repubblica 29 febbraio 1950, n. 218, con il quale viene riconosciuta la personalità giuridica della Casa S. Gerardo, in Roma, dell'istituto del Fratelli Maristi della Scuola.

Considerato che il verbale della seduta suddetta viene è stato pubblicato nel modo prescritto dall'art. 2 della predetta legge all'atto del comune di Genova.

Riconosciuto che la zona predetta ha interesse pubblico perché oltre a formare un quadro naturale di non comune bellezza paesaggistica, culturale, ed artistica, offre dal punto di vista scenografico al pubblico dal quale si può godere l'ampia visuale della sottostante città e del porto di Genova.

Il Ministro per la pubblica Istruzione e incaricato con il Ministro per la Materia Minorantile.

Il Ministro per il Turismo e lo Spettacolo.

Considerato che la zona predetta ha interesse pubblico perché oltre a formare un quadro naturale di non comune bellezza paesaggistica, culturale, ed artistica, offre dal punto di vista scenografico al pubblico dal quale si può godere l'ampia visuale della sottostante città e del porto di Genova.

Decreti:

La zona sottostante il piazzale di Casale, frazione del comune di Genova, circoscrivibile a partire dal largo della Zecca e salendo la via Balile Reggia, segue la salita S. Annunziata, fino al tratto sud di corso Carbonara e quindi a piazza S. Villa, si estende lungo la via Rondivella e il margine della spiaggia di Castelletto comprendendo la via Calceola, il balcone Marzullo, via C. Grossi di Vergani, proseguendo lungo la salita della Torretta fino all'edificio segnato al civico n. 21 A, risalendo sul lato orientale l'edificio segnato al civico numero 21 e 18, lungo marciapiede in via S. Gerolamo, all'edificio segnato al civico numero 18 e verso il centro sottostante, percorrendo in lungo la via...

Il presente decreto sarà pubblicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del regolamento 3 giugno 1949, n. 1497.

fino all'intersezione col mappale 363 del foglio 90; confine nord dei mappali 363, 323, 471, 224 del foglio 90 fino all'intersezione con via Nazario Sauro, attraversamento in senso diagonale della via Nazario Sauro fino allo spigolo nord-ovest del mappale 243 del foglio 90; confine nord dei mappali 243, 249 del foglio 90 fino al congiungimento con via Renato Martorelli; attraversamento della via Renato Martorelli fino allo spigolo nord-ovest del mappale 174 del foglio 91; confine nord dei mappali 174, 203, 503, 428, 429 del foglio 91. Fat. confine est del mappale 429 del foglio 91, fino al congiungimento con via S. Giuliano, tratto di via S. Giuliano in direzione sud attraversamento di corso Italia, fino all'imboccatura della via Lungomare Lombardo; via Lungomare Lombardo; fino al congiungimento con il confine est del mappale 112 del foglio 91; confine est del mappale 312 e il mare. Sud: il mare del mappale 312 del foglio 91 fino alla foce del torrente Bioglio; Ovest: limite ovest di piazza Kennedy dal mare fino all'incrocio con via Brigate Partigiane; oltre il mare fino all'incrocio con via Casale.

Considerato che il tratto di costa di notevole pregio rientra nelle visuali panoramiche del mare costituendo quadri panoramici di particolare bellezza;

Considerato che la Soprintendenza presidia nella relazione adotta alla nota n. 16613 del 7° giugno 1998 evidenzia come il Corso Italia costituisca una strada di grande interesse panoramico e ambientale, determinata a monte dalla presenza di palazzate di notevole interesse tipologico e da ville che partecipa dal lato a valle da inquadrature panoramiche del mare e della costa di notevole pregio secondo le specifiche indicazioni del paragrafo 3 e 4 dell'art. 1 della legge n. 1497/1939 e come nel tratto della strada medesima a partire dall'incrocio con via Brigate Partigiane, in corrispondenza del complesso edilizio di piazza Rossetti, tipologicamente pregevole che delimita la palazzata verso ponente; fino all'incrocio con via Casareggi, non sussista alcuna tutela ambientale neanche attraverso le generiche indicazioni del P.T.C.P., essendo il sito classificato strettamente urbano senza specifiche normative;

Considerato che l'Ufficio periferico ha rilevato che nel tratto successivo da via Casareggi fino all'incrocio con via Zola, seppure sussista un riconoscimento nel P.T.C.P. della presenza di strutture urbane qualificate, non è possibile attuare una reale tutela né delle dette strutture né dei valori panoramici della importante area litorea, in mancanza di decreti di vincolo ai sensi della legge n. 1497/1939 chiari e completi, mentre il tratto successivo del Corso Italia è già sottoposto a vincolo con decreto ministeriale del 6 febbraio 1929 ai sensi della legge n. 778/1932.

Espresso gli atti e verificato che la zona in questione presenta numerosi esempi di architettura pregevole particolarmente inseriti nel contesto ambientale quali piazza Rossetti e il quartiere Doneri, il Forte di San Giuliano, l'Abbazia di San Giuliano e la Villa Gaslini che determinano una forte caratterizzazione delle inquadrature panoramiche e dell'ambiente urbano circostante.

Considerato che l'inclusione in parte di tale area nel P.T.C.P. con la classificazione strettamente urbano è

comunque atto di tutela diversa dall'imposizione di un vincolo ex lege n. 1497/1939 che subordina l'esecuzione di qualsiasi intervento di modifica dello stato dei luoghi alla procedura prevista dalla legge n. 431/1985 per il rilascio dell'autorizzazione ex art. 7 della legge n. 1497/1939;

Rilevata pertanto la necessità e l'urgenza di sottoporre l'area soprindicata ad un idoneo provvedimento di tutela;

Considerato che il vincolo comporta in particolare l'obbligo da parte del proprietario, possessore o detentore e qualsiasi titolo dell'immobile residente nella località vincolata di presentare alla regione o all'ente dalla stessa subdelegato la richiesta di autorizzazione ai sensi dell'art. 7 della citata legge n. 1497/1939 per qualsiasi intervento che modifica lo stato dei luoghi, secondo la procedura prevista dal comma 1 dell'art. 82 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616/1977 così come introdotto dall'art. 4 della legge 8 agosto 1986, n. 831 di conversione in legge con modificazioni del decreto legge 29 giugno 1985, n. 312 e che questo Ministero può allegare, caso ammesso (alla autorizzazione entro i successivi giorni successivi alla finalizzazione di detto provvedimento, condata della documentazione idonea a consentire la dovuta valutazione ambientale;

Considerato che il Comitato di settore per i beni ambientali e architettonici del Consiglio nazionale per i beni culturali e ambientali nella seduta del 12 aprile 1999 esprimeva parere favorevole all'approvazione del vincolo ex lege n. 1497/1939 del tratto di Corso Italia tra via Brigate Partigiane e via S. Giuliano, complesso palazzate a monte e zona costiera, sito nel comune di Genova, cui questo Ministero ha espresso tuttora il massimo interesse di particolare pregio ed il Corso Italia costituisce a monte della presenza di edifici di notevole interesse tipologico e da ville con parchi e a valle da inquadrature panoramiche del mare e della costa;

Disposta:

Il tratto di Corso Italia tra via Brigate Partigiane e via S. Giuliano, compreso palazzate a monte e zona costiera, sito nel comune di Genova, così come sopra perimetrato è dichiarato di notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed in applicazione dell'art. 82 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, ed è pertanto soggetta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa ed a quelle previste nel citato decreto del Presidente della Repubblica. La Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici della Liguria provvederà a che copia della Gazzetta Ufficiale contenente il presente decreto venga affissa ai sensi e per gli effetti dell'art. 4 della legge 29 giugno 1939, n. 1497, e dell'art. 12 del relativo regolamento d'esecuzione 1 giugno 1940, n. 1157, all'albo del comune interessato e che copia della Gazzetta Ufficiale stessa, con relativa planimetria da allegare, venga depositata presso i competenti uffici del comune suddetto.

Avverso il presente atto è ammesso proposizione di ricorso giurisdizionale avanti al tribunale amministrativo regionale competente per territorio o, a scelta dell'interessato, avanti al tribunale amministrativo regionale del Lazio, secondo le modalità di cui alla legge 6 dicembre 1971, n. 1034, ovvero è ammesso ricorso straordinario al Capo dello Stato, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, rispettivamente entro sessanta e centoventi giorni dalla data di avvenuta notificazione del presente atto.

Roma, addì 21 dicembre 1999

Il Segretario di Stato D'AMOREA

Registrazione alla Camera del Senato il 16 febbraio 2000
Regio n. 2/2000 e altro ministeriale, luglio n. 17

UNACURS

MINISTERO DELL'UNIVERSITÀ E DELLA RICERCA SCIENTIFICA E TECNOLOGICA

DECRETO 4 aprile 2000

Disciplina del funzionamento del Comitato nazionale per la valutazione del sistema universitario.

IL MINISTRO DELL'UNIVERSITÀ E DELLA RICERCA SCIENTIFICA E TECNOLOGICA

Vista la legge 9 maggio 1985, n. 168, concernente l'istituzione del Ministero dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica;

Vista la legge 24 dicembre 1983, n. 537, art. 5, comma 23, che prevede l'istituzione dell'osservatorio per la valutazione del sistema universitario;

Vista la legge 23 dicembre 1996, n. 662, art. 1, comma 85;

Visti i decreti del Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica in data 22 febbraio 1996, 5 maggio 1999, e 24 maggio 1999 con i quali è stato istituito l'osservatorio per la valutazione del sistema universitario e sono stati definiti i relativi compiti;

Vista la legge 19 ottobre 1999, n. 370, art. 2, comma 1, che prevede l'istituzione del comitato nazionale per la valutazione del sistema universitario e la soppressione dell'osservatorio nazionale per la valutazione del sistema universitario, e rimette ad un decreto del Ministro la determinazione delle modalità di funzionamento del comitato e la durata del mandato dei suoi componenti;

Sentite le competenti commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Decreta:

Art. 1.

Insediamento del Comitato e durata del mandato dei componenti

1. Il Comitato nazionale per la valutazione del sistema universitario, istituito ai sensi dell'art. 2,

comma 1, della legge 19 ottobre 1999, n. 370, è insediato dal Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica entro trenta giorni dalla data del decreto di costituzione.

3. Con il decreto di costituzione del comitato, il Ministro nomina il presidente. Nella prima riunione il comitato definisce le modalità per l'elezione del vice presidente e procede all'elezione del medesimo.

3. I componenti restano in carica quattro anni e possono essere riconfermati una sola volta.

4. I componenti del Comitato non possono ricoprire contemporaneamente o l'adempimento del mandato in cariche di rettore, preside di facoltà, direttore di dipartimento o di Istituto, di direttore amministrativo, presidente o componente dei nuclei di valutazione preordinazioni universitarie statali e non statali né l'incarico di presidente o componente del Consiglio universitario quinquennale.

5. I componenti che passano prima della conclusione del mandato sono sostituiti limitatamente al periodo necessario al completamento del quadriennio.

Art. 2.

Prerogative degli incarichi e compiti del presidente e vice presidente

1. Con riferimento ai compiti previsti dall'art. 2 della legge 19 ottobre 1999, n. 370, l'attività del Comitato è definita da un programma annuale proposto entro il 31 ottobre e approvato dal Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.

2. Il presidente rappresenta il Comitato e cura i rapporti con il Ministero dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica. Definisce l'ordine del giorno delle riunioni collegiali del comitato e ne dirige i lavori. Vigila sull'attuazione delle direttive del collegio ed esercita tutte le altre attribuzioni connesse con i compiti istituzionali del comitato.

3. Il vice presidente sostituisce il presidente in caso di impedimento o assenza del medesimo, nonché svolge ogni altra funzione su delega del presidente.

4. Ciascuno dei componenti ha facoltà di:

a) proporre al presidente la convocazione del comitato medesimo, specificandone le ragioni ed indicando gli argomenti da inserire all'ordine del giorno;

b) proporre l'effettuazione di studi e ricerche, inerenti alle attività del Comitato, anche ai fini di quanto previsto dall'art. 8, comma 2;

c) effettuare missioni presso il Ministero dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica o in altra sede in relazione alla specifica attività del comitato su incarico dello stesso Comitato.

5. Il Comitato può affidare a uno o più componenti compiti di studio e l'analisi di specifici argomenti o temi, strumentali per l'attività del comitato.

SCHEDE PAESAGGISTICHE – SCHEDA ASSE LEVANTE

RELAZIONE PAESAGGISTICA

(contenuti in coerenza con quanto stabilito dal DPCM 12/12/2005)

ASSE DI FORZA LEVANTE CORSO EUROPA - NERVI

1	RICHIEDENTE
2-3-4-5	<p>- TIPOLOGIA dell'intervento e dell'opera - OPERA correlata a ... (edificio, strada, ecc.) - CARATTERE dell'intervento (es. temporaneo, stagionale, permanente: fisso/rimovibile) - DESTINAZIONE D'USO dell'intervento</p> <p>Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. 04/08/2017 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile" affida alle Città metropolitane la definizione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS), al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali Sistemi ferroviari metropolitani, filovie, metro e tram.</p> <p>La Città Metropolitana di Genova, con lo scopo di attuare le proprie funzioni in materia di gestione integrata dei servizi pubblici, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione, individua nel Documento Unico di Programmazione (DUP 2018-2020), il PUMS quale strumento attuativo della sua agenda istituzionale, in risposta all'obiettivo strategico n.8.01.01 "Sostenere la Coerenza della pianificazione urbana per migliorare mobilità e trasporti".</p> <p>Con provvedimento n.6/2019 del 10/04/2019 sono adottate le linee strategiche del PUMS da parte della Città metropolitana di Genova:</p> <ul style="list-style-type: none"> o rafforzare il trasporto pubblico locale e la qualità del servizio nel suo complesso; o integrare i sistemi di trasporto e dare coerenza al sistema della sosta e l'intercambio modale; o migliorare la circolazione privata, sviluppando la rete dello sharing, i sistemi di monitoraggio e gestione del traffico (<i>mobility management</i>) e le soluzioni smart (<i>infomobilità, e-cars</i>); o potenziare il sistema della mobilità dolce e la qualità dello spazio pubblico; o definire gerarchie ed ottimizzare il sistema della logistica per le merci urbana o diffondere la cultura della sicurezza per la mobilità ciclabile e la mobilità sostenibile. <p>Con riferimento a tale quadro normativo-strutturale, il progetto di fattibilità tecnico-economica denominato "Assi di Forza per il Trasporto Pubblico Locale" si pone l'obiettivo di dotare la città di Genova di un sistema di trasporto pubblico efficiente, ecologico e dalle tempistiche di realizzazione contenute, che si estenda sulle principali direttrici cittadine.</p> <p>L'intervento consiste nella realizzazione di un sistema filoviario, sul quale opereranno n. 145 vetture "Tram Look" snodate (pianale da 18,75 m) su una rete complessiva di 48 km (di cui 40,5 km di nuova realizzazione) oggetto di progressivo adeguamento per quanto concerne sia la sede stradale che le dotazioni tecnologiche. I caratteri dell'intervento</p>

possono pertanto essere sintetizzate nelle seguenti categorie:

Logistica (depositi, officine e parcheggi): realizzazione in via Tigullio di un nuovo polo logistico per il trasporto pubblico locale, ed interventi di ammodernamento e/o rifunzionalizzazione delle rimesse di Staglieno, Gavette e Sampierdarena. Realizzazione di 2 nuovi parcheggi in struttura a Nervi e Staglieno;

Interventi sulla sede stradale: comprensive la posa in opere di nuovi pali, cavi di alimentazione della linea, impianti interrati e rifacimento dei manti stradali; realizzazione di pensiline interattive, piastre di fermata e marciapiedi; rifacimenti impianti illuminazione, preferenziamento semaforico, segnaletiche orizzontali e verticali, nonché interventi a compensazione degli spazi pubblici pedonali;

Aree di capolinea (12 aree) alcune di nuova realizzazione e altre oggetto di rinnovamento; particolare attenzione verrà data alla caratterizzazione visiva del sistema filoviario: dei suoi capolinea, prevedendo una riprogettazione di dei marciapiedi, delle pensiline e dell'impiantistica dedicata, rifacimento dalle fermate, le quali dovranno essere accessibili, sicure, attrezzate ed identificabili;

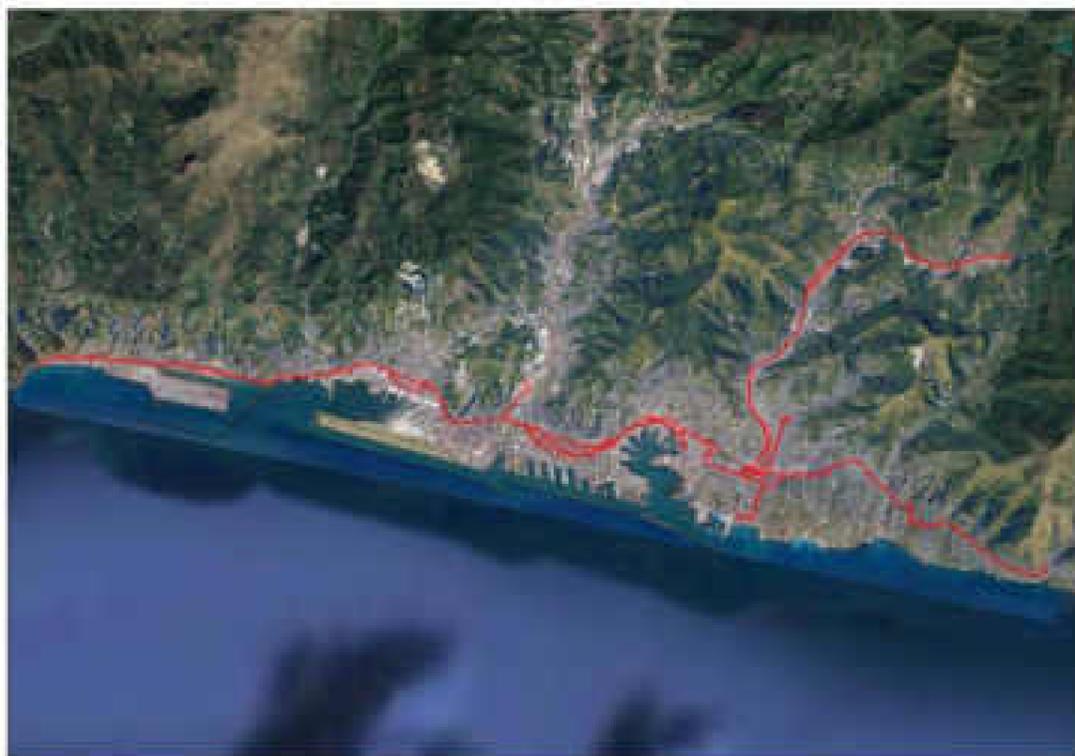
Tecnologia sottostazioni elettriche (17 nuove sottostazioni) comprensivi di interventi di adeguamento delle esistenti, per una rete complessiva di 40,5 km di nuova linea aerea per la fornitura di tensione a supporto di 145 filobus da 18 m.

Le aree interessate da interventi di nuova infrastrutturazione, coerentemente con le azioni strategiche previste dal PUMS Genova, si concentrano lungo quattro assi di forza, disposti da nord a sud e da ovest verso est della città metropolitana, secondo le seguenti direttrici:

1. **ASSE LEVANTE:** tra Genova Brignole-Foce, S. Martino, e le delegazioni di Quarto, Quinto, Nervi
2. **ASSE PONENTE:** Sampierdarena, Sestri Ponente (aeroporto) fino alla zona commerciale Fiumara-Campi
3. **ASSE BISAGNO:** Genova-Brignole, Marassi, Staglieno, fino alle delegazioni di Molassana, Prato
4. **ASSE CENTRO:** Corso Sardegna, Marassi (stadio), Genova-Brignole e la zona della Fiera del Mare e tratto Principe – Carignano.

La presente Relazione paesaggistica riguarda l'asse levante per le aree che ricadono in tutela paesaggistica e comprende la realizzazione di fermate e capolinea

Il percorso avviene in maniera promiscua con la viabilità ordinaria e, dove la larghezza della carreggiata lo consente, in corsia dedicata al filobus.



- 6a-6b-7
- USO ATTUALE DEL SUOLO (descrizione generale: area urbana, periurbana, ecc.)
 - CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO (caratteri salienti)
 - MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO (eventuale: coste, versante, ecc.)

Il contesto urbano e paesaggistico della Città di Genova

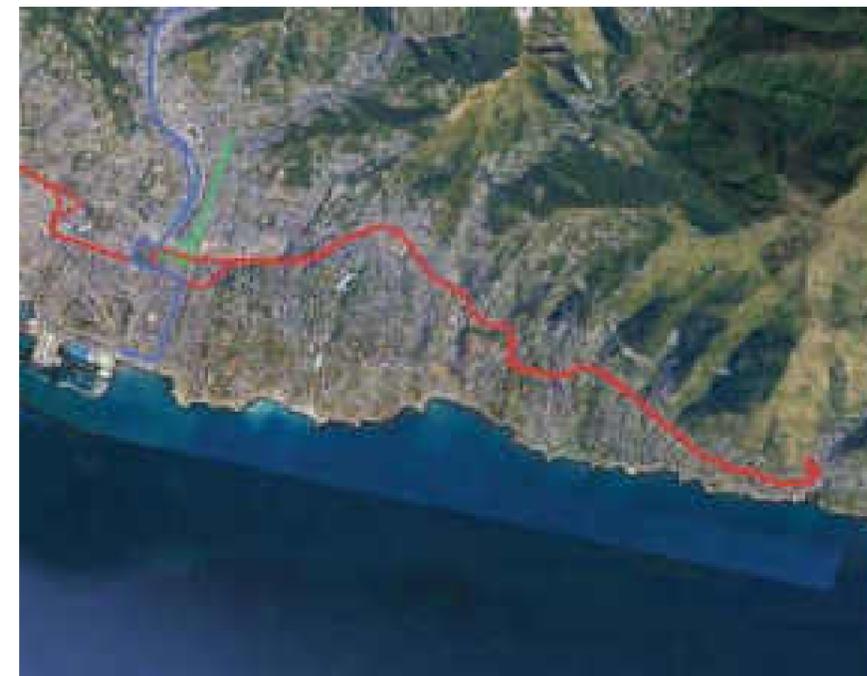
La prevalente connotazione dell'ambito è la continuità dell'insediamento urbano che si articola lungo la fascia costiera e nei tratti dei bacini vallivi principali con pesi, strutture e caratteri formali differenziati, dando luogo ad una successione di immagini urbane connesse alle caratteristiche specifiche dei tessuti insediativi ed alle peculiarità della struttura specifica del territorio. In questo senso si pone il problema della riqualificazione dell'immagine urbana, intesa come recupero delle specificità delle singole parti dell'insediamento, anche in relazione alle porzioni di territorio di diretta pertinenza, ovvero alla riprogettazione per ambiti organicamente definiti delle parti maggiormente degradate. In particolare acquista rilievo l'assetto della fascia costiera e del rapporto fra città e mare inteso come qualificazione di spazi urbani e produttivi. Il paesaggio urbano genovese si sviluppa in maniera praticamente costante lungo l'intero arco costiero compreso tra Voltri e Nervi, assumendo i caratteri di densità insediativa e funzionale di conurbazione lineare costiera, all'interno della quale si alternano destinazioni d'uso di tipo residenziale, produttivo e commerciale.

La struttura insediativa complessiva della città metropolitana riflette le complesse caratteristiche geo-morfologiche del territorio ed una concentrazione degli insediamenti sulla costa e nelle ridotte aree pianeggianti.

I caratteri insediativi, urbanistici e paesaggistici del contesto di riferimento

Nel *Levante cittadino* l'insediamento si sviluppa lungo la costa oltre la foce del torrente

Bisagno, ai terrazzi di Carignano e del centro si contrappongono simmetricamente quelli di Albaro, Quarto e Quinto, caratterizzati da insediamenti a minore densità, ottenuti per successive lottizzazioni di precedenti tessuti a ville, di cui permangono esempi isolati. Il *Levante cittadino* include la porzione posta di urbanizzazione posta più a est del territorio comunale, ed è costituito dall'espansione dei quartieri collinari di Albaro, S. Martino, S. Fruttuoso, e nella conurbazione costiera che arriva fino a Nervi. L'ambito è caratterizzato da un paesaggio insediativo a forte componente residenziale che, nonostante l'intensità edificatoria sviluppata nel secondo dopoguerra, ha però mantenuto un livello qualitativo più elevato rispetto al Ponente e dove lungo costa esiste ancora l'affaccio diretto al mare, con alternanza di zone rocciose e presenza di piccole spiagge anche nei nuclei più addensati (Sturla, Quarto). In corrispondenza della zona residenziale di Albaro, l'estrema frangia del sistema urbano consolidato prima del 1930, è di particolare pregio ambientale e paesaggistico il lungomare di Corso Italia, dove sono ubicati stabilimenti balneari, da un lato, e una cortina edilizia di case e palazzi e ville d'epoca compressive di giardini e aree a verde soggette a vincolo paesaggistico. Anche nell'estremo levante, da Quinto a Nervi, il paesaggio è caratterizzato da un positivo equilibrio tra l'edificazione e la componente naturalistica dove permane una vegetazione mediterranea ancora ben sviluppata quale lascito di sistemi di villa storica divenuti parchi urbani di pregio. Il versante di Sant'Ilario presenta terrazzamenti estesi coltivati ad oliveto e determina un paesaggio omogeneo agricolo-strutturato.



- 8-11
- INDIVIDUAZIONE DELL'INTERVENTO**
INDICAZIONE DELLA CONFORMITA' DELL'INTERVENTO RISPETTO ALLE NORMATIVE CHE INSISTONO NELL'AMBITO
STATO ATTUALE DELL'AREA TUTELATA (indicazione degli elementi e Valori del paesaggio)

Il tracciato del filobus si snoda a levante lungo l'infrastruttura viaria di Corso Europa, la cui costruzione inizia negli anni Cinquanta del suo progetto di massima redatto dal Comune che

voleva realizzare una strada detta “pedemontana” che consentisse di facilitare i collegamenti con il levante della città in alternativa alla strada costiera, la via Aurelia, in considerazione dell’aumento del traffico veicolare. La strada doveva passare accanto all’Ospedale di San Martino, facilitando quindi l’accesso allo stesso, e attraversare i quartieri di Sturla, Quarto, Quinto e terminare in vicinanza dell’ingresso di Nervi. Nel 1966 la Pedemontana fu connessa attraverso la realizzazione dello svincolo al casello di Genova Nervi dell’autostrada A12.

L’importanza di tale collegamento è ancora attuale in quanto la strada costituisce il principale collegamento urbano a scorrimento veloce tra il centro Città con il levante metropolitano. Pertanto, il potenziamento del servizio di trasporto pubblico attraverso la realizzazione della linea del filobus risponde alle esigenze di supportare il notevole traffico veicolare attraverso un sistema di maggiore sostenibilità ambientale che permetta di contribuire a migliorare la vivibilità dei quartieri che la strada attraversa.

Il PTCP della Regione Liguria – assetto insediativo ricomprende il tracciato all’interno delle aree identificate quali *Tessuti Urbani (TU)*, che non sono assoggettate a specifica ed autonoma disciplina paesaggistica in quanto prevalgono problematiche di ordine urbanistico come regolato dall’art. 38 delle Norme di Attuazione.

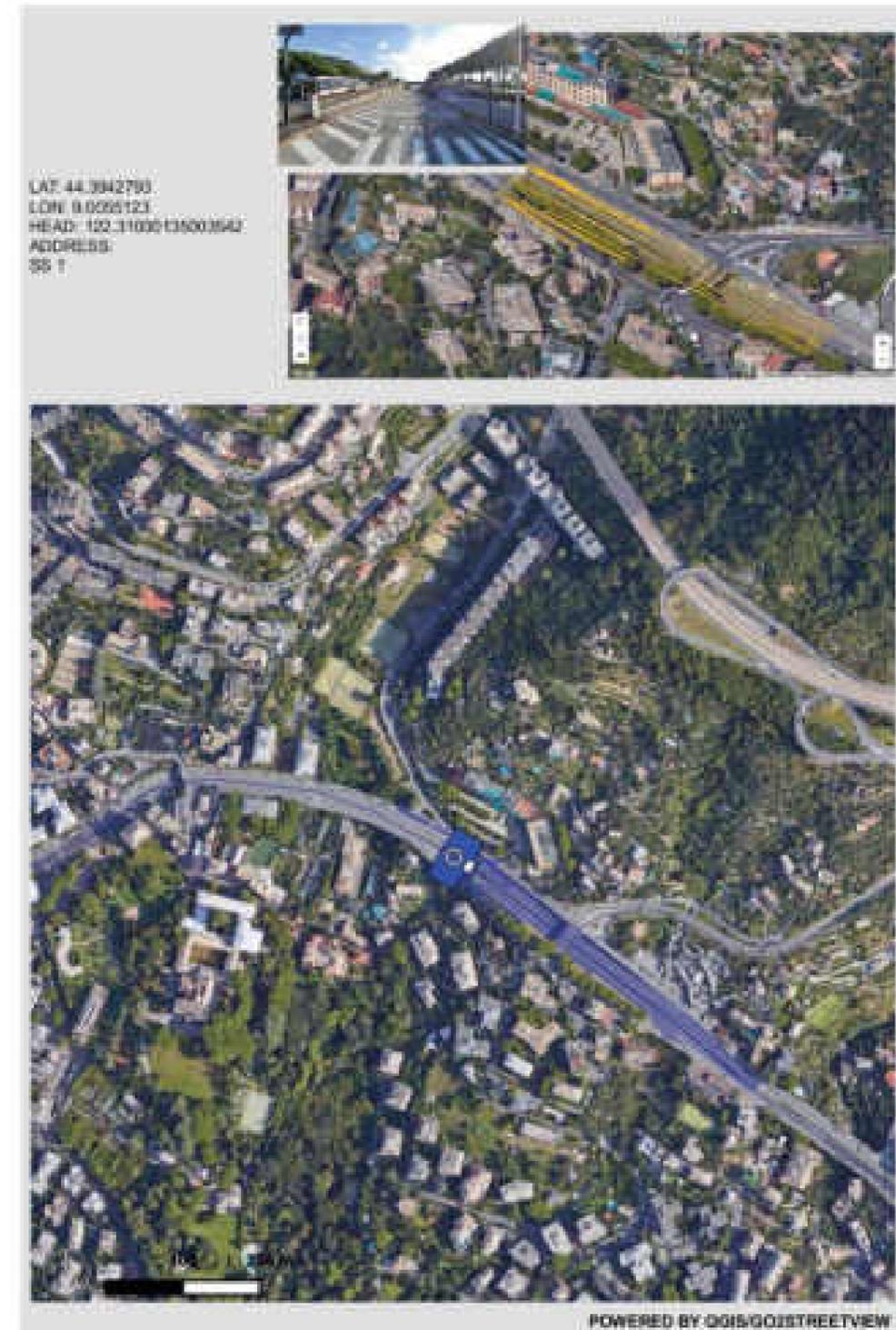
Nello stesso modo, **il Livello paesaggistico puntuale del PUC 2015** non indica per le aree interessate dagli interventi nessuna disciplina specifica. Segnala, tuttavia:

- nell’area incuneata all’interno del tracciato di Via delle Campanule a nord di Corso Europa, in posizione limitrofa all’intervento di realizzazione del deposito per la logistica, la presenza del percorso storico certo di Via Inferiore dei Bossari;
- nella zona antistante il capolinea di Genova Nervi la presenza del manufatto “Sottostazione elettrica di via del Commercio” quale Elemento storico architettonico ed emergenza esteticamente rilevante. Al riguardo la cartografia dei vincoli puntuali della Regione Liguria indica il manufatto sottoposto alla seconda Parte del D.Lgs. 42/2004 di esclusiva competenza della Soprintendenza.

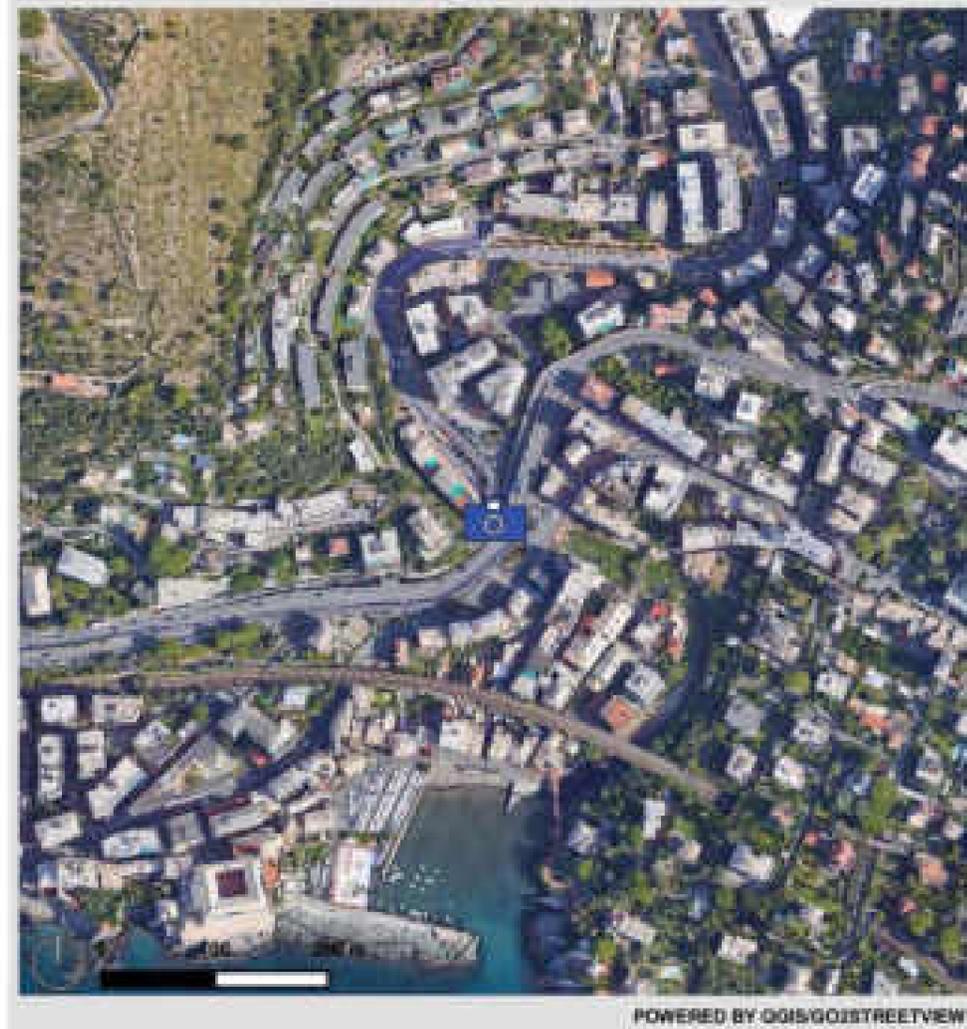
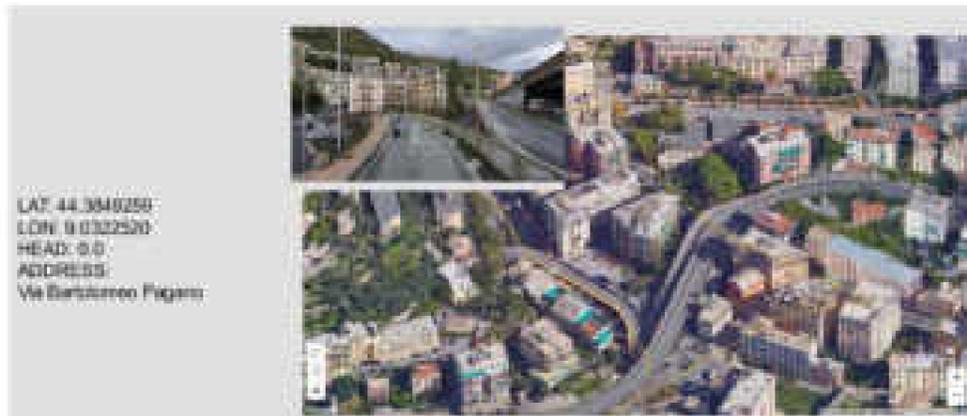
Le Norme d’Ambito del Piano Urbanistico Comunale individuano il tracciato lungo la viabilità esistente, che si attesta su Corso Europa, e che è regolata secondo le seguenti disposizioni degli Ambiti SIS-I “infrastrutture”, relativi alle infrastrutture pubbliche di interesse generale e locale, parcheggi pubblici. In questi ambiti “sono sempre consentiti interventi per la conservazione in efficienza delle infrastrutture esistenti, mediante opere di modifica o integrazione, finalizzati all’adeguamento normativo, sulla base di progettazione definitiva, approvata anche con effetto di pubblica utilità tenendo conto dei caratteri del paesaggio interessato. [...] La progettazione deve essere tesa al contenimento delle problematiche riguardanti la tutela dei caratteri del paesaggio interessato, gli aspetti ambientali ed archeologici [...]”. Inoltre, le Norme progettuali di Livello puntuale del PUC per gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture, nonché quelli per l’adeguamento e modificazione di quelle esistenti dispone che “debbono essere progettati con l’obiettivo di coniugare i livelli di funzionalità ed efficienza necessari con il contenimento dell’impatto sull’ambiente e sul tessuto urbanizzato. Al tal fine, ove possibile, devono essere realizzate apposite zone filtro laterali, alberate e arredate con essenze vegetali, eventualmente integrate con barriere antirumore o altri dispositivi atti all’attenuazione dei fattori di scarsa compatibilità”. La cartografia di Piano indica, inoltre, lungo Corso Europa il tracciato di “Trasporto pubblico in sede propria di previsione” fino all’altezza di Via delle Campanule.

9

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA con indicazione dei punti di ripresa
(foto di insieme da google + FOTO DEDICATE di dettaglio + render intervento di inserimento paesaggistico)



TIGULLIO



NERVI

<p>10a</p>	<p>PROVVEDIMENTO MINISTERIALE DI TUTELA (estratto cartografica con ubicazione/estremi del provvedimento e motivazioni della tutela)</p> <p>Superato il Torrente Sturla, lungo corso Europa, il vincolo paesaggistico a cui è sottoposto l'ambito urbano è la Tutela del D.M. n. 10 del Piano dei Beni tutelati soggetti a tutela del Comune di Genova, secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.: art. 136, lett. d) <i>Bellezza d'insieme n.10</i>, quale area di notevole interesse pubblico riguardante la "...collina di Apparizione e terreni circostanti, sita nell'ambito del comune di Genova-Apparizione" di cui al D.M. 15/05/54, in quanto di elevato valore paesaggistico; tale valore è da ricondursi alla peculiarità dell'area che "...oltre a costituire un quadro naturale di notevole interesse panoramico che rispecchia un aspetto caratteristico delle colline dei dintorni di Genova offre dei punti di belvedere accessibili al pubblico dai quali si godono importanti vedute della città".</p> <p>Procedendo verso levante, superato l'ex ospedale psichiatrico di Quarto il vincolo paesaggistico a cui è sottoposto l'ambito urbano è la Tutela del D.M. n. 13 del Piano dei Beni tutelati soggetti a tutela del Comune di Genova, secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.: art. 136, lett d) <i>Bellezza d'insieme n.13</i>, riguardante "...la fascia costiera fino a quota 100, che dal torrente Nervi va al torrente Sturla, sita nel comune di Genova Quarto e Quinto", di cui al D.M. 11/12/1954; la sussistenza del pubblico interesse è da ricondursi al riconoscimento dell' "...armoniosa combinazione della vegetazione con il vario andamento del terreno, che dà luogo ad un complesso di quadri naturali visibili dal mare, dalla via Aurelia e dalle altre strade che attraversano la zona".</p> <p>L'area di intervento presso Genova Nervi, oltre che all'interno della Bellezza di insieme n. 13 ricade in Tutela del D.M. n. 43 del Piano dei Beni soggetti a tutela del Comune di Genova, secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.: art. 136, lett. c) e d), tutela istituita con Decreto Ministeriale del 04/07/1953 di "Approvazione del piano territoriale paesistico di Genova-Nervi – Sant'Ilario".</p>
<p>10b</p>	<p>PRESENZA AREE TUTELATA PER LEGGE (ex art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.)</p> <p>All'incrocio tra Corso Europa, Via Donato Somma e Via del Commercio, nell'abitato di Genova Nervi, è presente la Tutela fascia 150 rii D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 142, lett. c) area tutelata per legge di interesse paesaggistico appartenente alla fattispecie dei "... fiumi, ... torrenti, ... corsi e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.</p>

12	<p>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA SOTTO IL PROFILO PAESAGGISTICO</p> <p><u>Considerazioni generali</u></p> <p>Il sistema di trasporto filoviario migliora l'efficienza e la sostenibilità ambientale del sistema della mobilità, costituisce un fattore prioritario per la salute dei cittadini e migliora l'immagine e la qualità urbana della Città di Genova.</p> <p>Il progetto concorre, insieme ai diversi interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana in atto nella città, a ripristinare gli antichi equilibri compromessi dallo sviluppo industriale che ha isolato la città sul litorale e "periferizzato" il suo entroterra.</p> <p>Il paesaggio si pone come fonte di sapere storico e "materiale" di una nuova cultura del territorio, delle sue risorse, del loro ruolo nel processo di riqualificazione degli spazi abitati e dei modi di vita nel complesso della socialità. Spazi che informano e orientano il progetto e i suoi riferimenti, sia nella loro importanza che nel significato.</p> <p>L'integrazione del sistema filoviario in contesti urbani ancora irrisolti dal punto di vista funzionale e qualitativo rappresenta una rivisitazione di tali spazi; un fattore innovativo di miglioramento ambientale e di rigenerazione dell'immagine urbana, della riconoscibilità e dignità dei luoghi.</p> <p>Ciascuno degli ambiti urbani interessati dal sistema filoviario è di per sé uno spazio identitario, all'interno di questi, la filovia, alternativa al traffico di grande impatto, contribuisce alla differenziazione dello spazio, alla sua qualità urbana e ambientale e al miglioramento delle relazioni sociali. La filovia, con i suoi elementi omogenei e distinguibili (fermate, pensiline, capolinea), favorisce la riconoscibilità e l'orientamento degli utenti nel labirinto di segni dello spazio urbano.</p> <p>Il suolo urbano diventa luogo di addensamento di nuovi significati, nuove attività, in un processo di rinnovamento del territorio, in cui convivono attenzione ai fattori identitari, integrazione funzionale e qualità architettonica e costruttiva dei materiali.</p> <p>Il progetto prevede, in ambiti urbani sottoposti a tutela interventi su sede stradale (pensiline di fermata e sistemazione di alcuni tratti più "sensibili" dal punto di vista del pregio storico e urbano) e le zone adibite a capolinea</p> <p><u>Interventi sulla sede stradale - Pensiline di fermata</u></p> <p>Il progetto delle fermate risponde in modo articolato ed esaustivo ai due principali aspetti, apparentemente contraddittori, che la realizzazione delle strutture richiede: la standardizzazione della produzione e l'adattabilità ai diversi contesti. Da un canto c'è la necessità che gli elementi che compongono il "sistema fermata" siano prodotti realizzati in serie, dall'altro, che nel loro inserirsi nei diversi ambienti urbani di Genova siano anche flessibili e dialoganti.</p> <p>La fermata è composta da due elementi monolitici verticali che sostengono una copertura realizzate con una struttura metallica. Alla base è presente un volume rivestito in pietra</p>

locale con funzione di seduta. Il micro ambiente così creato non appartiene alla categoria delle opere di design ma a quella dell'architettura e, pertanto, della città. Se questo sistema base si ripete senza variazioni in tutte le fermate, l'adattabilità delle strutture alle diverse condizioni ambientali è affidata invece alle pareti di fondo. Queste, infatti, possono essere in vetro, nei contesti dove occorre quanti più *smaterializzare* la pensilina, in lamiera metallica forata, effetto corten, per i contesti storico-industriali consolidati, e in elementi in laterizio montati su una maglia metallica, per i contesti in cui è necessario garantire migliore resistenza dei materiali agli agenti atmosferici (in prossimità della costa). L'immagine delle fermate è improntata a criteri di trasparenza e leggerezza.

L'elemento monolitico verticale in acciaio che sostiene la copertura è inoltre in grado di rispondere a diverse necessità di carattere funzionale, quali ospitare gli schermi informativi su arrivi e partenze, pannelli pubblicitari, sistemi di sorveglianza e illuminazione. La copertura integra i pannelli fotovoltaici e in affianco alla struttura principale è stato inserito un totem verticale (elemento di riconoscibilità presente su tutta la linea).



TIPOLOGIA A1/1



① Copertura



② Copertura

TIPOLOGIA A1

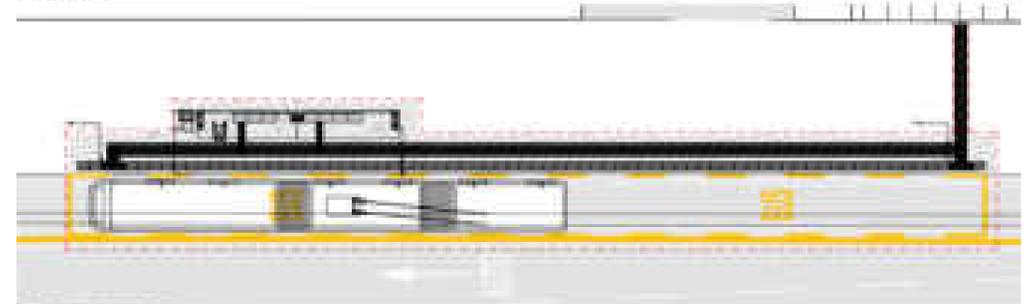


① Copertura



② Copertura

TIPOLOGIA A2

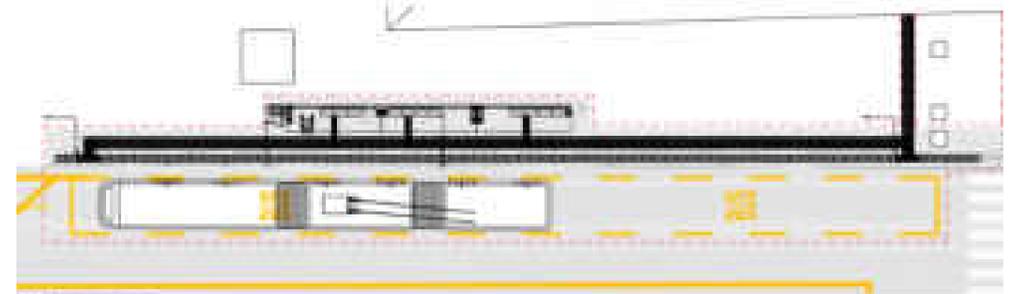


① Copertura



② Copertura

TIPOLOGIA A2

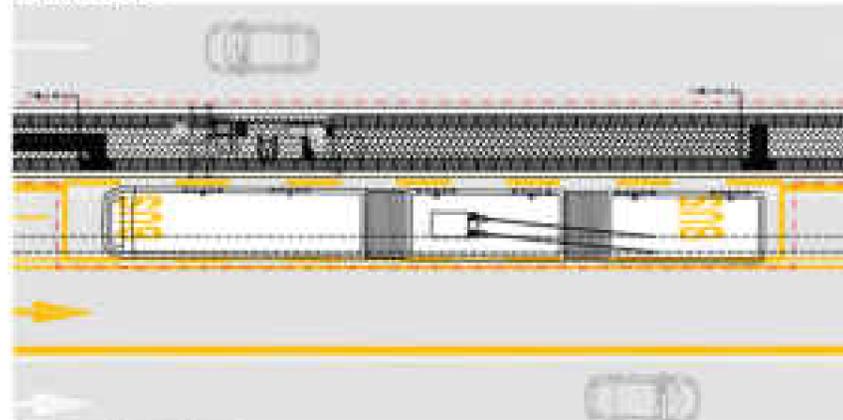


① Copertura

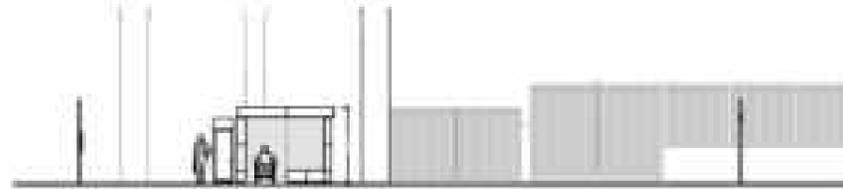


② Copertura

TIPOLOGIA B1SLM



1. COPERTURA INTEGRATA ALLA STRADA

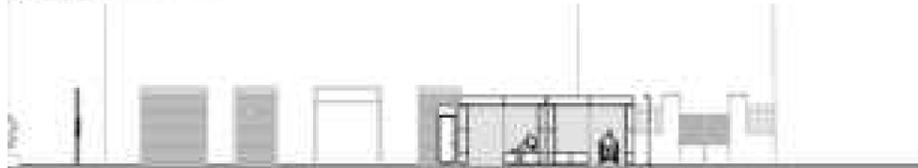


2. COPERTURA INTEGRATA ALLA STRADA

TIPOLOGIA B1SLM

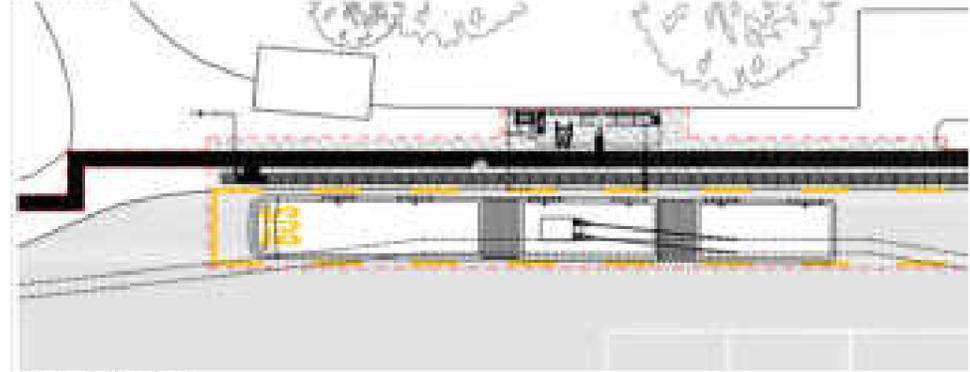


1. COPERTURA INTEGRATA ALLA STRADA

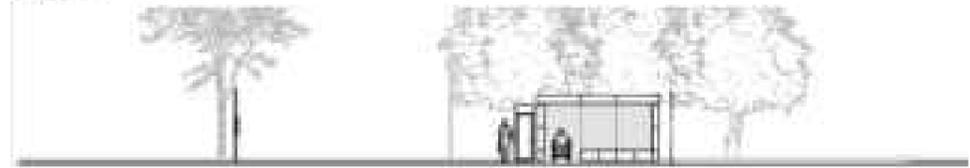


2. COPERTURA INTEGRATA ALLA STRADA

TIPOLOGIA C1

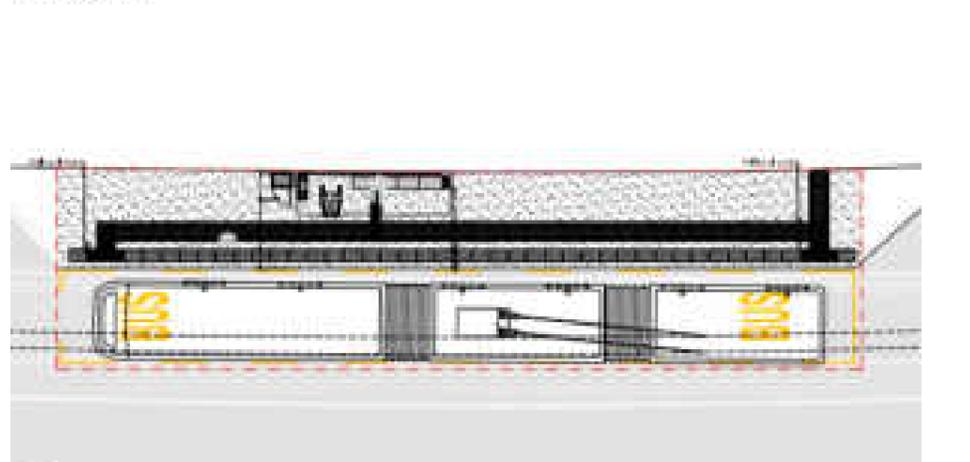


1. COPERTURA INTEGRATA ALLA STRADA



2. COPERTURA INTEGRATA ALLA STRADA

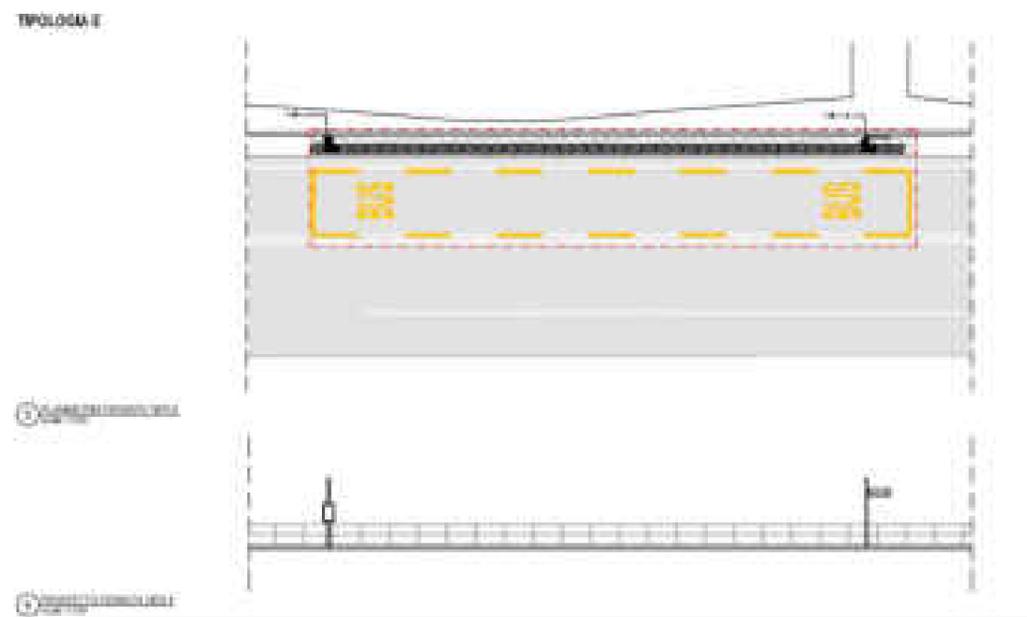
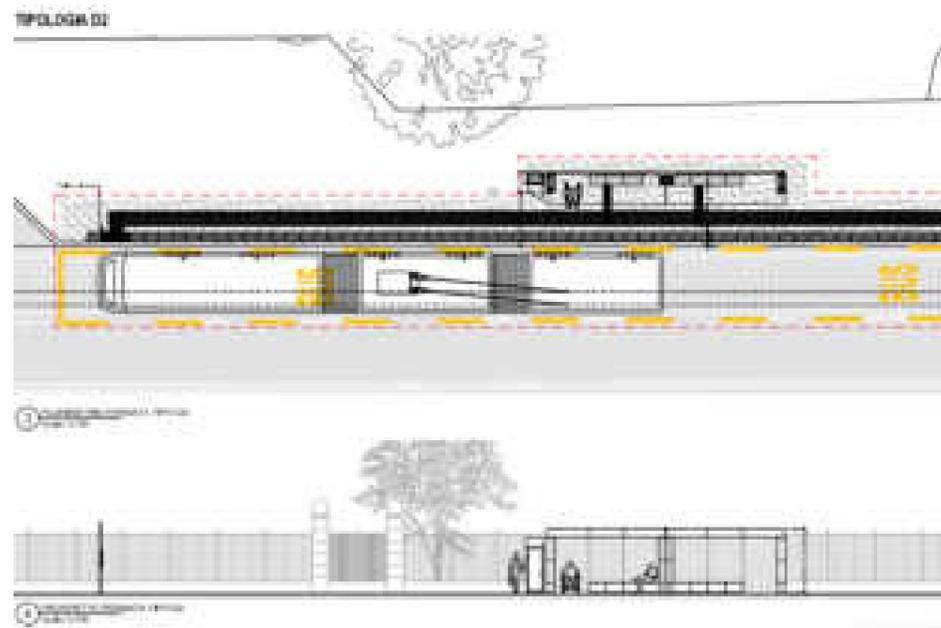
TIPOLOGIA D1



1. COPERTURA INTEGRATA ALLA STRADA



2. COPERTURA INTEGRATA ALLA STRADA



Aree di capolinea

Elementi tipologici

Il progetto dei capolinea del sistema filo-tramviario genovese si basa su un elemento tipologico- guida che potrà essere adattato e modificato in relazione ai singoli contesti in cui verrà realizzato. Una sorta di prototipo operativo che si modificherà a seconda delle caratteristiche dimensionali e topografiche dei diversi siti.

A tale proposito, questo elemento "tipologico" è caratterizzato dall'estrema semplicità delle sue componenti tecnico-formali e ciò favorisce una accentuata adattabilità e

ripetibilità ai diversi contesti. Un altro elemento caratterizzante è la discontinuità dei singoli elementi costitutivi, discontinuità che conferisce al progetto una grande flessibilità e integrabilità, cosa che sarebbe stata difficoltosa con un unico elemento unitario e immutabile; l'elemento di servizio può essere integrato e modificato, aggiungendo e spostando i moduli della sua composizione, raddoppiandoli se del caso, a seconda delle esigenze funzionali dei capolinea, della specifica natura del sito, della quantità degli addetti che lo frequentano, delle linee che vi confluiscono.

Il progetto si fonda su pochi elementi di tipo semplice. Una piattaforma pavimentata, dove coronogli impianti di adduzione e scarico delle reti e dei sottoservizi, una serie di quattro elementi baseche assolvono le principali funzioni specifiche dei capolinea, una copertura unitaria che raccordagli elementi e li copre sotto un tetto comune. Dal punto di vista compositivo, come può essere agevolmente osservato nell'esploso assonometrico riportato in tavola "Studio architettonico, capolinea", il prototipo è organizzato su una icastica semplicità: quattro volumi, due a pianta quadrata, e due a pianta rettangolare, sono allineati lungo l'asse mediano della piattaforma, intervallati da spazi liberi che permettono la circolazione, l'attraversamento e l'accesso alle funzioni ospitate. I quattro volumi (ma che alla bisogna potranno essere sei, o tre o in altra combinazione) sono coperti e raccordati da un elemento planare rettilineo di copertura.

Questo apparentemente semplice "gioco" compositivo è però complicato e reso interessante dal sistema strutturale delle volumetrie di servizio: i quattro elementi scatolari sono infatti integrati con altrettanti piani metallici conformati a "L", piani che sorreggono e raccordano le quattro volumetrie, tenendosene distaccati, e quindi formano delle piccole spazialità raccolte, che fungono da atrio, da elemento strutturante, da alloggio per macchinari di servizio. Tali "L" rigirandosull'estradosso delle volumetrie racchiuse, si interpongono tra le volumetrie stesse e la copertura, arricchendo il gioco formale e compositivo dell'insieme. Inoltre, gli elementi metallici sono disposti in pianta in modo alternato e specchiato rispetto ai quattro volumi, in due casi fuoriuscendo dalla sagoma di involucro della copertura - si tratta in particolare dei piani metallici abbinati alle volumetrie quadrate - e creando quindi una inedita spazialità complessa attraverso la semplice manipolazione della giacitura degli elementi di base. Questo gioco può essere agevolmente osservato nei render tridimensionali riportati nella tavola apposita. L'elemento di copertura racchiude tutto in una forma unitaria.

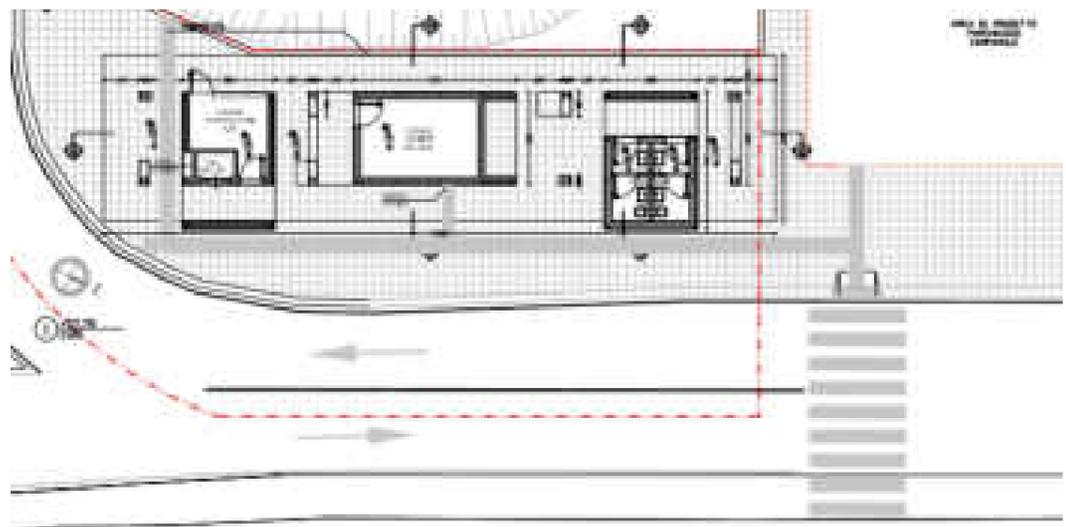
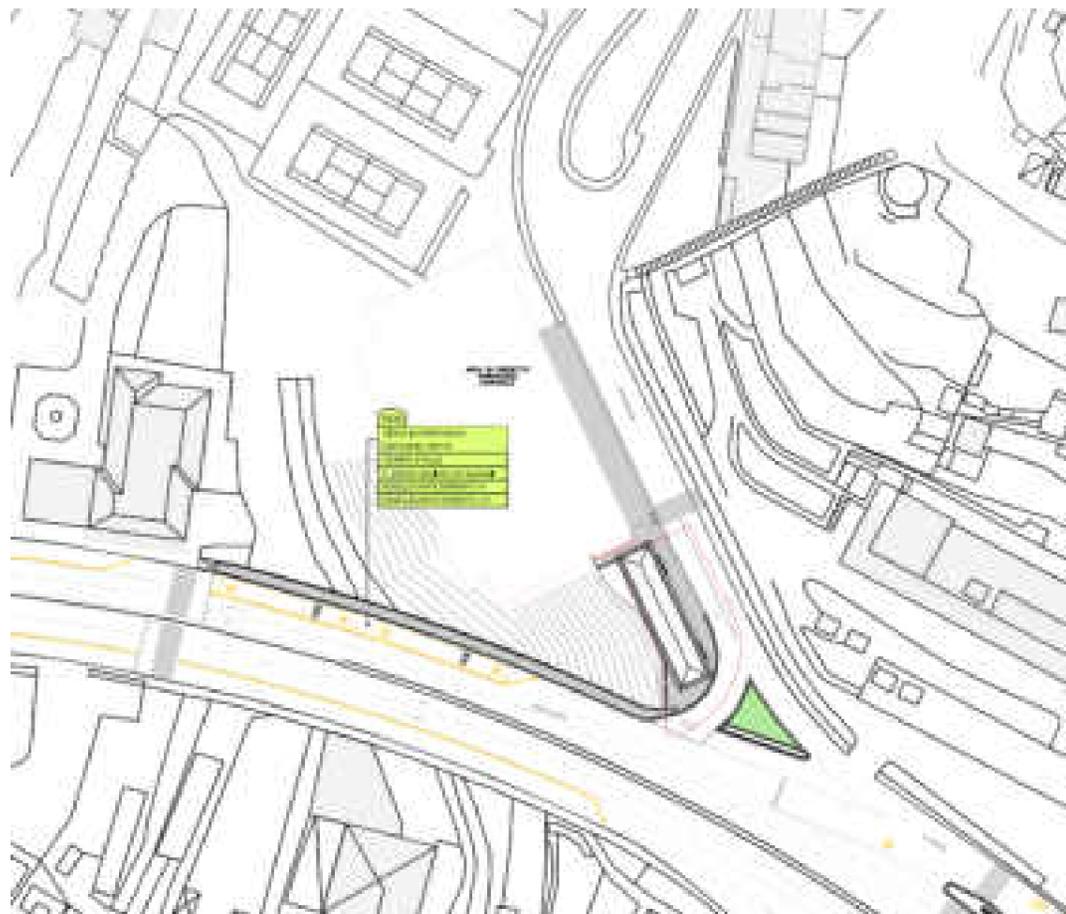
Materiali e rivestimenti

A partire dall'elemento di copertura, questa è realizzata con sottostruttura metallica e copertura in lamiera grecata con pendenza verso le canaline metalliche perimetrali. Il manto di copertura è realizzato con pannelli di lamiera distanziati per permettere il deflusso dell'acqua verso le pendenze. L'intradosso della copertura, leggermente svasato verso l'esterno, è rivestito in pannelli di lamiera di alluminio scura 12/10 preverniciata.

I volumi che ospitano i servizi e i locali di riposo sono trattati in modo da avere un aspetto volumetrico unitario, come un blocco di un unico materiale. Le pareti sono rivestite con lamiera preossidata con effetto Corten, e traforata con diversi tipi di foratura, ben distinta dai piani a "L". Gli infissi a nastro che corrono lungo la fascia alta delle volumetrie sono in alluminio a taglio termico, così come la vetrata. Gli infissi sono scuri e corrono a filo esterno delle pareti, in modo da risultare complanari ai rivestimenti. I grandi portali

strutturali che accompagnano le volumetrie rosse sono rivestiti in lamiera di alluminio con effetto acciaio spazzolato. Tutte le pavimentazioni esterne che corrono attorno ai volumi della piattaforma sono in pietra locale chiara, mentre le pavimentazioni interne ai volumi sono in gres color scuro. I pacchetti delle murature, visibili nelle tavole di dettaglio, sono composti da lastre di cemento fibrorinforzato da 12 mm, lastre di coibentazione e cartongesso nelle finiture interne e nei controsoffitti, mentre all'esterno sono finiti con i materiali di rivestimento citati.





PARCHEGGIO VIA DELLE CAMPANULE

Il concept architettonico

Il parcheggio pubblico di Via delle Campanule si trova nella parte a Levante della città, nella zona Genova Nervi, in un ambito fortemente infrastrutturato, compreso tra via delle Campanule e il viadotto di Corso Europa. L'organismo si sviluppa su un livello fuori terra, praticamente complanare alla strada, e 2 livelli semi-interrati a piani sfalsati, e insiste sul sedime individuato da Via delle Campanule a nord-est, il distacco dal Rio Castagna a ovest, e il viadotto di Corso Europa a sud, e si trova in adiacenza all'area destinata a servizio del capolinea "Tigullio" degli Assi di Forza.

L'edificio si colloca su un terreno fortemente acclive: questa condizione naturale del terreno è stata ottimizzata sfruttando la sua naturale inclinazione come modalità di accesso e relazione con la quota del piano di campagna. È stato così possibile garantire al nuovo edificio un lungo fronte aperto per tutti i piani del parcheggio, contribuendo alla sua naturale aerazione. Si tratta di un'operazione che permette non solo un adeguato inserimento dell'opera nel contesto urbano, ma la caratterizza fortemente dal punto di vista della riconoscibilità urbana, della relazione con il paesaggio del contesto costruito con il quale si relaziona. A tale proposito, si è ritenuto opportuno adottare un trattamento delle facciate adeguato e caratterizzante, attraverso l'applicazione di un sistema "a tendaggio", un involucro di elementi in cotto montati su rete metallica che mascherano la retrostante struttura in c.a. e involucrano in modo unitario l'insieme architettonico. Questa soluzione di involucro attenua l'aspetto monolitico dell'edificio –condizione ineliminabile - introducendo un interessante effetto di trasparenza che, oltre a risolvere in modo razionale l'aerazione del

parcheggio, sarà anche valorizzato da un opportuno sistema di illuminazione artificiale. La parte basamentale dell'edificio sarà realizzata con tecnologie del calcestruzzo a facciavista con stampa a matrice impressiva sulla faccia superficiale esterna di motivi adeguatamente studiati.

Se la facciata dell'edificio è quella che caratterizza fortemente l'affaccio "a valle" da Corso Europa, si è ritenuto di adottare altrettanta attenzione anche al trattamento della copertura, elemento particolarmente sensibile, perché chiaramente percepibile dagli edifici "a monte" su Via delle Campanule e Via Perasso. La copertura è stata suddivisa in due porzioni distinte, corrispondenti alle due parti longitudinali dell'edificio, ed è stata trattata con un sistema a "tetto verde" di tipo estensivo – con ridotta necessità manutentiva - che permette di mitigare l'impatto visivo rispetto all'intorno urbano, e al tempo stesso permette di ripristinare la superficie naturale vegetale che l'intervento ha sottratto allo stato di fatto.

Layout funzionale

L'organismo architettonico è caratterizzato da una chiara impostazione tipologica: due blocchi di rampe e risalite alle estremità, e livelli di parcheggio lineari distribuiti da due strade parallele. Il blocco è disposto parallelamente alla strada di accesso, via delle Campanule, e si protende poi verso il pendio, acquistando quota su questo. L'accesso carrabile avviene dunque lungo Via delle Campanule, lato nord, alla quota di +59.50 m, coincidente e complanare con il livello 0 del parcheggio. L'accesso pedonale è situato più a sud lungo Via delle Campanule, alla quota di +57.90 m, coincidente con la quota del livello sfalsato -1.

Il piano tipo è organizzato secondo un tradizionale sistema "a pettine" a lato del percorso veicolare interno che, per mezzo di due coppie di rampe rettilinee contrapposte, collega verticalmente i vari livelli sfalsati, assicurando così una razionale circolazione interna. Il numero complessivo dei posti-auto è 156, di cui 6 riservati a portatori di handicap, insistenti su una superficie complessiva di circa 4.500 mq, da cui risultano approssimativamente 29 mq/posto-auto.

I corpi-scala sono contrapposti, all'estremità del blocco, e posizionati in modo tale da fungere da nuclei strutturali di irrigidimento e da vie di fuga distribuite in maniera adeguata alla normativa all'interno del parcheggio. Due ascensori, muniti di aperture sui 2 lati contrapposti, collegano tutti i piani della rimessa e sono situati sul lato sud, in corrispondenza dell'accesso pedonale al parcheggio.

Il manufatto presenta una profonda intercapedine aerata di profondità 3,50 m, disposta lungo tutta Via delle Campanule, al fine di assicurare in modo ottimale la ventilazione di tutti i piani interrati, lato monte. Adiacenti all'intercapedine, ai piani interrati -2 e -4, si collocano i vari locali tecnici quali "control room", locale delle centrali impiantistiche, centrale idrica antincendio e vasca della riserva idrica antincendio.

Materiali impiegati

Il parcheggio pubblico multipiano in Via delle Campanule, distribuito su sei livelli sfalsati, più la copertura sistemata a tetto verde, è stato trattato nelle sue finiture e caratterizzazioni

architettoniche come un edificio "civile", cercando di attenuare nel modo più efficace possibile l'aspetto di infrastruttura tecnica, cioè quell'aspetto da edificio industriale che spesso è associato a questo tipo di attrezzature. La struttura portante è una gabbia in c.a. e pareti portanti delle strutture di risalita e ascensori in c.a.

Le finiture interne, di elevata qualità, rispondono alle esigenze funzionali e tecnologiche di resistenza adeguate alla destinazione d'uso delle varie porzioni dell'edificio; Per le superfici orizzontali è stato adottato un pavimento industriale, materiale che interessa le parti carrabili e le zone del parcheggio. Per quanto riguarda le zone di servizio, i filtri, le scale e le aree dedicate agli impianti, si è adottato il gres porcellanato come soluzione ottimale per praticità, durevolezza e manutenibilità. I rivestimenti verticali delle strutture sono trattati ad intonaco a base di calce naturale.

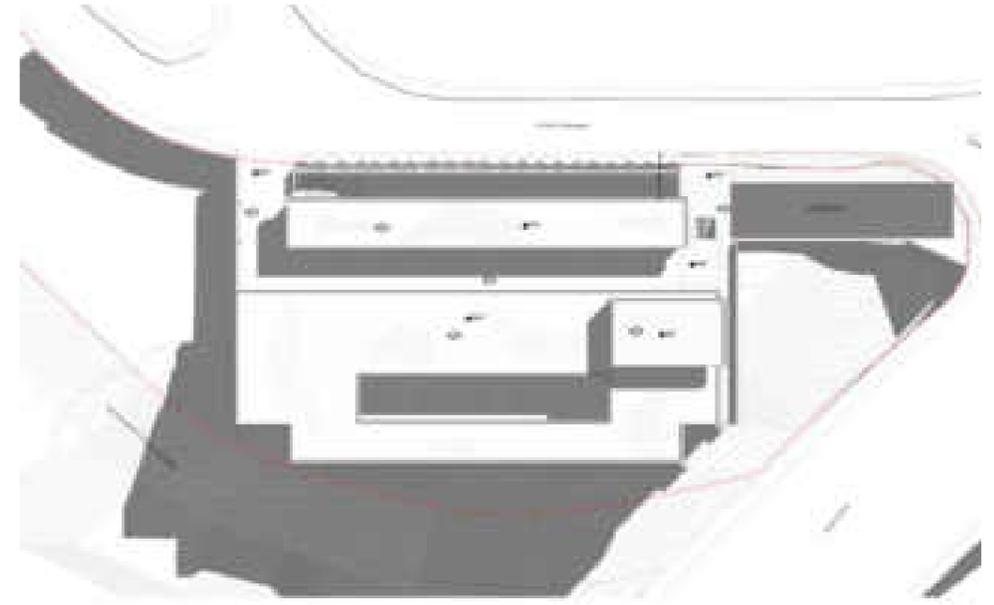
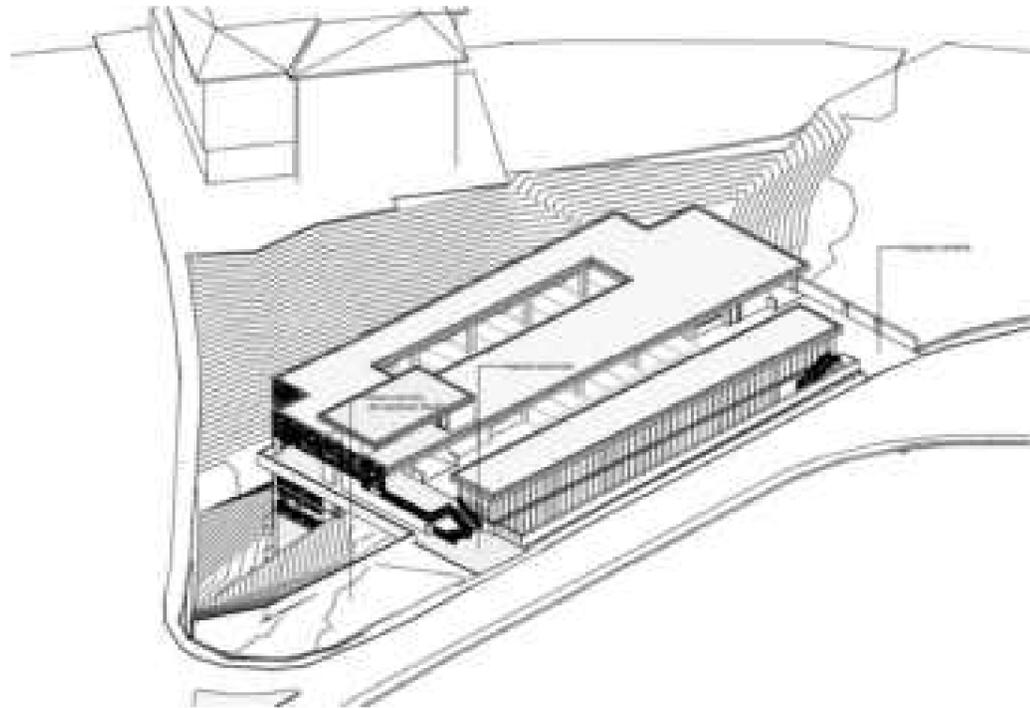
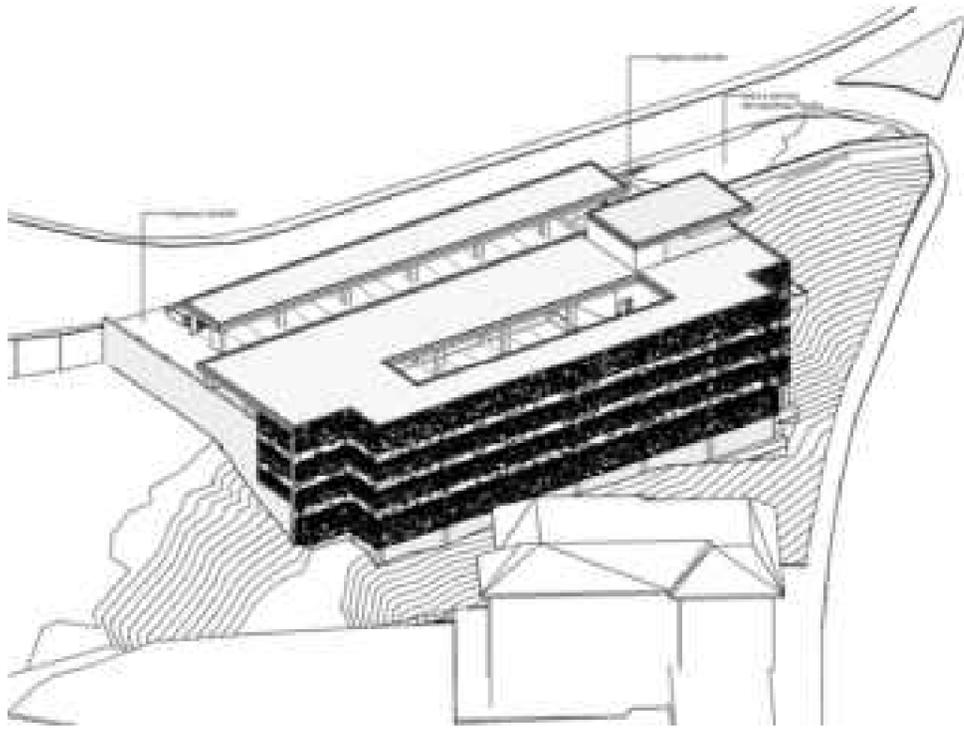
Particolare caratterizzazione architettonica è data all'utilizzo dei materiali per l'involucro e alla copertura dell'edificio. L'involucro generale dell'edificio è composto da due tipi di rivestimento architettonico. Per la parte basamentale, parzialmente interrata, è stato utilizzato un sistema di rivestimento in calcestruzzo "facciavista" realizzato a disegno, a cura dei progettisti, con matrice elastomerica che conferisce un aspetto solido e compatto al rivestimento, garantendo continuità. Per i livelli superiori il trattamento superficiale della "pelle architettonica" dell'edificio si alleggerisce, conferendo trasparenza e leggerezza alla massa architettonica del manufatto. Un sistema a maglia di cavi d'acciaio ed elementi prefabbricati in terracotta disegnano un'alternanza di pieni e vuoti – una sorta di "*tendaggio architettonico*" sospeso – conferendo una leggerezza visuale e materica, ed una accentuata interazione con l'esterno, definita nelle porzioni completamente fuori terra dell'edificio. Tale continuità visiva tra interno ed esterno migliora le qualità d'uso dell'edificio, sia per gli utenti del parcheggio, che così non sopportano la condizione di trovarsi in uno spazio angusto ed opprimente, sia per i cittadini, che vedono l'apparire di una nuova infrastruttura per la mobilità non come un oggetto estraneo e ostile, ma come un edificio civile, fortemente integrato con il contesto urbano. Molto interessante anche la condizione di inversione luminosa tra interno ed esterno e tra notte e giorno: nella condizione notturna – sebbene debolmente illuminato – il nuovo parcheggio si trasforma in una sorta di "*lanterna urbana*", chiaramente riconoscibile e individuabile nel contesto urbano.

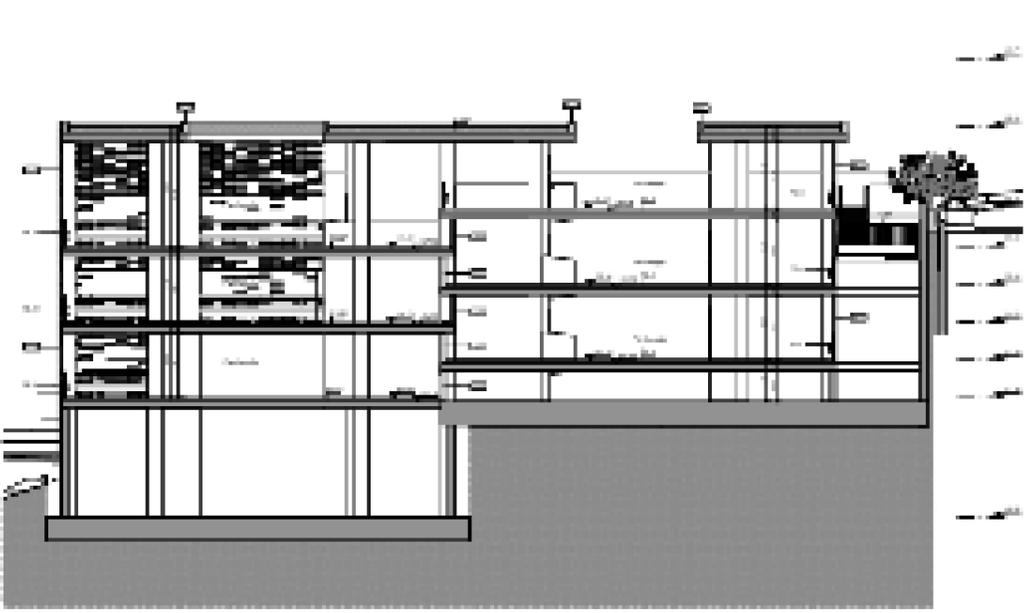
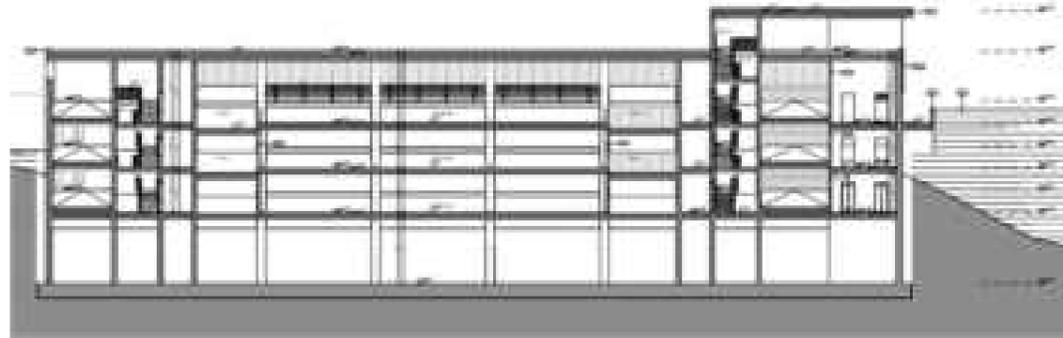
La copertura è caratterizzata da un sistema di "tetto verde", reso necessario dalle necessità di reintegrare la porzione di verde sottratta all'ambiente naturale dalla costruzione del nuovo edificio. Un tetto verde con substrato estensivo, che richiede scarsissimi interventi di manutenzione. Un tetto verde è una vera e propria oasi di biodiversità, che può contribuire al miglioramento della qualità dell'aria attraverso la riduzione della CO₂ e dei gas di scarico, attraverso la produzione di ossigeno e la cattura delle polveri sottili. La soluzione del tetto verde, inoltre, determina un utile filtro per l'acqua piovana contribuendo a ridurre il rischio di ristagni ed infiltrazioni aiutando l'acqua a defluire con minore intensità verso il sistema fognario.

Naturalmente, tale soluzione ottimizza anche l'impatto visivo della struttura da parte della comunità residente nell'intorno urbano. Aniché percepire un piano di calcestruzzo o un lastrico solare, isole di calore, dai fabbricati adiacenti si percepisce un piano verde che va in continuità con l'ambiente naturale, un piccolo risarcimento ambientale sicuramente a

bilancio positivo.







13 **EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA (pubblici accessi, skyline, intrusione/ostruzione)**

Il sistema Filobus rafforza le relazioni tra le polarità presenti lungo la conurbazione costiera di Genova, tra le aree centrali del Centro storico e del Porto Antico e quelle a ponente di Voltri, Pegli, Sestri Ponente, Sampierdarena e a levante fino a Nervi, e si integra con i diversi caratteri identitari urbani e paesaggistici degli ambiti interessati dall'intervento.

Gli elaborati hanno curato e tenuto conto delle analisi relative al contesto paesaggistico in cui si colloca l'infrastruttura lineare, le relative fermate e capolinea, opere che benché si inseriscano come elementi nuovi all'interno del contesto urbano consolidato mostrano sia coerenza delle soluzioni sia rispetto dello stesso.

In particolare le fermate sostituiscono prevalentemente quelle esistenti e sono comunque posizionate in modo da realizzare un più ampio spazio pedonale e garantire maggiore visibilità verso gli spazi aperti e il mare.

I capolinea sono stati progettati e collocati in modo da non costituire una barriera artificiale fruitiva e visiva dello spazio e riorganizzare situazioni di disordine nel rispetto

dell'importante contesto urbano e paesaggistico attraverso l'inserimento delle nuove strutture con l'utilizzo di forme, materiali e colori coerenti e integrate nel contesto.

Il capolinea di Principe rappresenta un progetto di integrazione rispettoso del contesto consolidato fra diverse modalità di trasporto in un punto nevralgico della città (metropolitana, parcheggi pubblici, ferrovia).

Il progetto del Capolinea Caricamento – Porto Antico migliora l'accessibilità ad un'area di intensa fruizione urbana e turistica, dialoga e si integra nel contesto di riferimento anche come elemento di riordino degli spazi dedicati al TPL di Caricamento.

Non si rilevano interferenze fra le componenti edificate dei tessuti attraversati in quanto l'intervento interessa prevalentemente le sedi stradali esistenti.

La linea aerea non si attesta sulle facciate degli edifici storici presenti lungo il tracciato dove peraltro è già presente l'attuale linea aerea del filobus in servizio che verrà ammodernata e mantenuta.

14

MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO (eventuale).

Il sig. Bonardi Federico, rappresentante dei lavoratori, su richiesta dell'associazione sindacale Inesata (Unione sindacale provinciale - C.I.S.L.), in tanto dismissionario da detto incarico, con il signor Giulio Erlo, della medesima organizzazione sindacale; ritenuta portata l'opportunità di provvedere alla attuazione dei predetti;

Decreto:

Articolo unico.

Il dott. Venanzio Gastone è sostituito con il dottor Attilio Adù, quale rappresentante dei dattori di lavoro, seno alla Commissione provinciale per il collocamento di lavoro.

Il sig. Bonardi Federico è sostituito con il sig. Giulio Erlo, quale rappresentante dei lavoratori, in seno la Commissione provinciale per il collocamento di lavoro.

Il presente decreto sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

Roma, addì 6 maggio 1934

Il Ministro: Visconti

SPESA

In aumento:

Capitolo 1. — Spese per la istituzione ed il funzionamento dei corsi per lavoratori disoccupati L. 250.000.000

Totale aumenti L. 250.000.000

In diminuzioni:

Capitolo 4. — Spese relative alla correposizione della integrazione mensile agli operai partecipanti ai corsi aziendali di riqualificazione L. 100.000.000

Capitolo 5. — Fondo riserva per nuove o maggiori spese impreviste L. 200.000.000

Totale diminuzioni L. 300.000.000

Roma, addì 10 maggio 1934

Il Ministro: Visconti

DECRETO MINISTERIALE 10 maggio 1934

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona comprendente la collina di Apparizione e terreni circostanti, sita nell'ambito del comune di Genova-Apparizione.

DECRETO MINISTERIALE 10 maggio 1934

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona comprendente la collina di Apparizione e terreni circostanti, sita nell'ambito del comune di Genova-Apparizione.

IL MINISTRO PER LA PUBBLICA ISTRUZIONE

Vista la legge 29 giugno 1929, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali;

Visto il regolamento approvato con regio decreto 4 giugno 1930, n. 1287, per l'applicazione della legge predetta;

Considerato che la Commissione provinciale di Genova per la protezione delle bellezze naturali, nelle adunanze del 28 maggio 1933 e 28 luglio 1933 insediata nell'ambito delle case da sottoporre alla tutela paesistica, compilato ai sensi dell'art. 2 della legge sopracitata, ha cono comprendente la collina di Apparizione e terreni circostanti, sita nell'ambito del comune di Genova-Apparizione;

Considerato che l'elenco di tali immobili è stato pubblicato ai sensi del citato art. 2 della legge sulle bellezze naturali, per un periodo di tre mesi all'alba del comune di Genova senza che sia stata prodotta alcuna opposizione;

Riconosciuto che la zona predetta oltre a costituire un quadro naturale di notevole interesse panoramico che rispecchia un aspetto caratteristico delle colline del distretto di Genova offre dei punti di balneazione accessibili al pubblico dai quali si godono importanti vedute della città;

Decreto:

La zona sita nel territorio del comune di Genova-Apparizione, delimitata: ad est, da via Romana al Quarto; via Priaruggia, Fiume d'Oro; a nord, da via Fiume d'Oro, sentiero che raggiunge la strada rotabile Monte Fosse, nuova strada rotabile Monte Fosse, via Foggio di Apparizione, allineamento ponte sul torrente Sturla di via Orignoli; ad ovest, torrente Sturla, linea al ponte della via Romana di Quarto; a sud, dal piano di via Romana di Quarto sul torrente Sturla, via Romana di Quarto, ponticello via Romana di Quarto sul torrente Priaruggia, ha notevole interesse pubblico al

DECRETO MINISTERIALE 10 maggio 1934

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona comprendente la collina di Apparizione e terreni circostanti, sita nell'ambito del comune di Genova-Apparizione.

IL MINISTRO

IL LAVORO E LA PREVIDENZA SOCIALE

Vista la legge 29 aprile 1929, n. 264, che reca provvedimenti in materia di avviamento al lavoro e di qualifica dei lavoratori involontariamente disoccupati;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 1 gennaio 1928, n. 17, che stabilisce le norme per l'amministrazione del « Fondo per l'addestramento professionale dei lavoratori »;

Vista la legge 6 maggio 1931, n. 406, recante alcune disposizioni in materia di avviamento al lavoro e di qualifica dei lavoratori involontariamente disoccupati;

Visto il proprio decreto 21 marzo 1933, n. 2123, con il quale è stato approvato lo stato di previsione della spesa del « Fondo per l'addestramento professionale dei lavoratori » per l'esercizio 1933-34;

Visto il proprio decreto 17 gennaio 1934, n. 3222, con il quale sono state approvate alcune variazioni allo stato di previsione dell'entrata e della spesa del « Fondo per l'addestramento professionale dei lavoratori » per l'esercizio 1933-34;

Considerato che la necessità di apportare alcune variazioni allo stato di previsione prodotta in relazione all'andamento delle spese dei corsi per disoccupati e dei corsi di avviamento durante l'esercizio;

Decreto:

Lo stato di previsione della spesa per l'esercizio 1934 del « Fondo per l'addestramento professionale dei lavoratori » sono approvate le seguenti variazioni:

DECRETO MINISTERIALE 11 dicembre 1952

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della fascia costiera tra le quote 100, che dal torrente Nervi va al torrente Storta, sita nell'ambito del comune di Genova-Quarto e Quinto.

IL MINISTRO PER LA PUBBLICA ISTRUZIONE
in comunione con

IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI

IL MINISTRO PER LA MARINA MERCANTILE

LA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
confermando con il seguente

Vista la legge 29 giugno 1950, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali;

Vista il regolamento approvato con regio decreto 8 giugno 1950, n. 1357, per l'approvazione delle leggi provinciali;

Considerato che la Commissione provinciale di Genova per la protezione delle bellezze naturali, nella seduta del 28 maggio 1951 e 14 luglio 1952 ha concluso nell'ambito della zona da sottoporre alla tutela paesistica, contemplata al comma dell'art. 2 della legge sopracitata, la fascia costiera tra le quote 100, che dal torrente Nervi va al torrente Storta, sita nell'ambito del comune di Genova-Quarto e Quinto;

Considerato che l'elenco di tali immobili è stato pubblicato al stato del citato art. 2 della legge sulle bellezze naturali, per un periodo di tre mesi all'indomani del comune di Genova;

Vista la opposizione prodotta dalla Società «Immobiliare Ato», dal sig. marchese Giuseppe Carbono Della Volta, dalla signora Maria Colosaco Della Volta, dalla signora Maria Dal Varone e sorelle Bertinetti, Maria Gabriella e Rosa Cossato, dai fratelli Nerone, dal sig. Vincenzo Vittorini per la Società «Edilizia Firenze» e della signora Emilia Mammi in Genova, contro la suddetta proposta di elenco;

Considerato che le opposizioni prodotte, tranne quelle prodotte dal sig. Varramona, e quella della signora Emilia Mammi, sono state pervenute fuori termine e quindi da non prendersi in considerazione;

Considerato comunque che il vincolo non significa diritto assoluto di inalienabilità ma impone soltanto l'obbligo di presentare, per la preventiva approvazione della Commissione Soprintendente, qualsiasi progetto di costruzione, e che pertanto le opposizioni prodotte sono infondate;

Riconosciuto che la fascia costiera suddetta è stata approssimativamente, in notevole interesse pubblico per l'armoniosa combinazione della vegetazione con il vario andamento del terreno, che dà luogo ad un complesso di quadri naturali visibili dal mare, dalla via Aurelia e dalle altre strade che attraversano la zona;

Disposta:

La fascia costiera sita sul territorio del comune di Genova-Quarto e Quinto, contenente: ad est, sul peripetolo di Nervi, torrente Nervi sino al punto di via del Commercio sul torrente Nervi; a nord, sul punto suddetto, vallata in direzione nord, quota 100 del torrente di Monte Nero, intersezione Iscrizione 100 con via Cavaggi, allineamento rettilineo dal punto intersezione Iscrizione 100 con via Reola, al punto via Fontana Topoli, via Fontana Topoli, via Infantesse Dos-

sati, Iscrizione 100, intersezione Iscrizione 100 con via Costa d'Orsanella Superiore, via Costa di Orsanella Superiore, via Infantesse, via Annaraggia; ad ovest, dal via Annaraggia, via Romana di Quarto, torrente Storta, Iscrizione 100; a sud, con il limite marino; la notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1950, n. 1497, ed è quindi sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa.

Il presente decreto sarà pubblicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del regolamento 8 giugno 1950, n. 1357, nella Gazzetta Ufficiale insieme con i verbali della Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Genova.

La Soprintendenza ai monumenti di Genova curerà che il comune di Genova proceda all'affissione della Gazzetta Ufficiale contenente il presente decreto all'Albo comunale entro un mese dalla data della sua pubblicazione, e che il Comune stesso tenga a disposizione degli interessati oltre copia della Gazzetta Ufficiale con la planimetria della zona vincolata, giusta l'art. 4 della legge sopracitata.

La Soprintendenza comunicherà al Ministero la data della affissione affissione della Gazzetta Ufficiale stessa.

Roma, addì 11 dicembre 1952

p. Il Ministro per la pubblica Istruzione

Innocenzi

p. Il Ministro per i lavori pubblici

Cotroneo

p. Il Ministro per la marina mercantile

Tassinova

p. La Presidenza del Consiglio dei Ministri

Il Guardasigilli per il governo

Manzoni

Commissione provinciale per la bellezze naturali della provincia di Genova

Entrato elenco vincolato zona costiera dal 28 maggio 1952 Genova-Quarto e Quinto - fascia costiera tra le quote 100

La Commissione provinciale ha esaminato la planimetria che attiene la zona proposta per il vincolo fatta dalla Soprintendenza, per il Comune di Genova e quella della Soprintendenza per il territorio del Comune, concordando anche la protezione a tutto intorno come al resto della località. Il vincolo, la zona vincolata compresa tra Nervi e Storta, per avvicinare lo sfruttamento edilizio nell'interesse comune, in sede, a parità di condizioni, approssimativa la proposta del Comune di Genova, l'11 giugno 1952 di vincolare la fascia costiera e la vegetazione della collina sino a quota 100, oltre la più comune delimitazione dei confini da stabilirsi presso la Soprintendenza.

La costituzione dell'importante insieme paesistico viene così fissata:

a) l'area vincolata della vegetazione con il vario andamento del terreno, che dà luogo ad un complesso di quadri naturali visibili dal mare, dalla via Aurelia e dalle altre strade che attraversano la zona (art. 4, comma quarto).

Entrato elenco completo nella riunione del 28 luglio 1952 Firenze n. 22

Genova-Quarto e Quinto - fascia costiera tra le quote 100

Entrato al vincolo anche dalla Commissione, il Soprintendente all'Industria ed all'Artigianato, in sede di approvazione del piano di zona di Quarto e Quinto, compresa tra quota 100 ed il mare.

Decreto Ministeriale 4 Luglio 1953.

Approvazione del piano territoriale paesistico di Genova-Nervi-Sant'Ilario.

IL MINISTERO PER LA PUBBLICA ISTRUZIONE

Visto l'art. 5 della legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali e panoramiche;

Visto l'art. 21 del regolamento approvato con regio decreto 5 agosto 1943, n. 1327, per l'applicazione della legge precedente;

Visto il piano territoriale paesistico di Genova-Nervi-Sant'Ilario, predisposto dalla Soprintendenza ai monumenti di Genova con la collaborazione del comune di Genova;

Considerato che il piano territoriale paesistico è stato sottoposto, ai sensi dell'art. 21 del citato regolamento, al potere della Commissione provinciale dell'acqua del piano stesso;

Considerato che il detto piano è stato affisso dal 18 gennaio al 18 aprile 1951, all'atto del rinnovo di Genova, e che copia del piano stesso è stata depositata nella segreteria di detto Comune, ai sensi della disposizione amministrativa;

Considerato inoltre che l'Amministrazione ha ascoltato, anche la Commissione provinciale dell'acqua del piano territoriale paesistico di Genova-Nervi-Sant'Ilario, le opposizioni contro il piano stesso e che per ciascuna di esse ha adottato le soluzioni ritenute più opportune per la salvaguardia della bellezza panoramica delle località di cui ha competenza amministrativa agli interessati;

DECRETATA

1. Il predetto piano territoriale paesistico di Genova-Nervi-Sant'Ilario predisposto dalla Soprintendenza ai monumenti di Genova con la collaborazione del comune di Genova, sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

2. L'Ufficio dovrà essere affisso, insieme alla planimetria dello stesso e al regolamento del piano, di Genova, e si riterrà affisso per il prescritto periodo di tre mesi.

Roma, add. 4 luglio 1953.

Il Ministro
Gino Sestini

Regolamento per l'applicazione del piano territoriale paesistico di Nervi-Sant'Ilario, approvato con D. M. del 4 Luglio 1953 G. U. n. 184 del 13 Agosto 1953.

Art. 1

Nel territorio di Nervi e S. Ilario delimitato ad est dal confine tra il Comune di Genova ed il Comune di Bagliasco Fiesse, a nord della linea che scende dalla cima del Monte Giove (quota 457), fino a quota 400 all'incrocio della carreggiata di Cantalupa, e prosegue fino alla casa di Calera all'incrocio sul Territorio Nervi, e esce da detto confine fino al mare, a sud del mare, è obbligata l'esecuzione del Piano Territoriale Paesistico disposto dall'articolo 5 della legge 29 giugno 1939, n. 1497 nonché delle disposizioni contenute nel presente regolamento.

Art. 2

Tutte le costruzioni di qualsiasi tipo e destinazione, devono essere approvate dalla Soprintendenza

ai Monumenti per la Liguria oltre che dalla Azienda di Soggetti di Nervi e dal Comune di Genova, a cui scopo e per disciplinare le costruzioni stesse sono stabilite le seguenti condizioni in senso che sono delimitate sulle mappe del Piano Territoriale Paesistico.

Art. 3

Zone 1^a Inhabita

In questa zona sono consentite costruzioni contenute nei seguenti limiti: massima altezza coperta ed area coperta (in altezza m. 10,50 con un volume di cubatura pari).

Quando la costruzione venga a fine strada l'altezza sarà massima in corrispondenza del punto medio del prospetto, dal marciapiede stradale al piano di