

COMMITTENTE



COMUNE DI GENOVA

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
ALBERTO BITOSSI
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

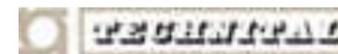
MANDATARIA



MANDANTE

MANDANTE

MANDANTE



ABDR Architetti Associati s.r.l.

ELABORATI GENERALI

STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO

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 S D I M 0 0 0 X 0 0 1 C

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	Emissione a seguito di commenti	ABDR	02/2022	P. Desideri	02/2022	A. Peresso	02/2022	
C	Var. Team di commessa	ABDR	05/2022	P. Desideri	05/2022	A. Peresso	05/2022	



File: E21D-00-D-Z3-SD-IM000X-001-C.pdf

INDICE

Premessa

1. TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO

2. IL CONTESTO URBANISTICO

3. II QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

- La disciplina paesistica
Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP)
 - 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 (11 Tav. formato A3)
- La disciplina urbanistica
Il Piano Urbanistico Comunale (PUC)
 - Piano Urbanistico Comunale - Atlante Ricognizione cartografica (Legenda e 11 Tav. formato A3)
 - Sistema servizi parchi urbani territoriali – Sistema dei servizi pubblici (Legenda e 11 Tav. formato A3)

4. QUADRO SINOTTICO DELLA CONFORMITA' URBANISTICA

5. SINTESI DELLA CONFORMITA' URBANISTICA

6. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

7. INSERIMENTO URBANISTICO

- I servizi pubblici
- I luoghi del turismo e del lavoro
- Il sistema del verde urbano
- I centri grandi centri commerciali
- La città' in trasformazione
- L'intermodalità

8. CONFORMITA' URBANISTICA DEI PRINCIPALI ELEMENTI DEL SISTEMA FILOBUS

- Scheda fermate
- Scheda capolinea
- Scheda Rimessa "Gavette"
- Scheda Rimessa "Staglieno"
- Scheda Rimessa "Sampierdarena"

9. CONCLUSIONI

Premessa

La presente relazione descrive le caratteristiche del contesto urbanistico nel quale è inserito l'intervento e analizza la sua conformità con gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica vigenti e le rispettive norme generali e di attuazione indicando le relative variazioni da valutare ed apportare agli stessi nel caso di eventuali difformità.

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 – PTCP - PUC e relativa disciplina paesistica), sono stati predisposti specifici atlanti tematici organizzati in 11 fogli, che coprono l'intero ambito di intervento, indicando le componenti di piano ed i vincoli che il tracciato del progetto definitivo intercetta.

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 nel progetto definitivo che indica le caratteristiche planimetriche, altimetriche e trasversali del sistema filobus nei suoi diversi elementi.

Particolare attenzione è rivolta anche all'analisi delle interazioni del sistema filobus nel contesto urbano genovese con riferimento ai principali servizi pubblici, ai luoghi del turismo (Centro Storico, Porto Antico, ville, parchi e musei) e del lavoro (sedi e uffici amministrativi e direzionali), all'integrazione con il trasporto pubblico ferroviario e metropolitano, all'accessibilità e ai parcheggi di interscambio, ai grandi interventi di trasformazione urbana in atto come il Waterfront di Levante, al sistema del verde urbano (parchi urbani, giardini, impianti sportivi), i grandi centri commerciali.

Il capitolo conclusivo riassume gli esiti delle analisi indicando eventuali specifiche valutazioni, obblighi normativi e azioni da intraprendere ai fini della migliore integrazione del sistema filobus nel contesto urbano genovese.

1. TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO

Il D.M. 4/08/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti “*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.

In applicazione della L. 56/2014, 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 già 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*”.

Il PUMS, recependo le Linee guida della Commissione europea – DG Mobilità e Trasporti “*Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*” (2014), si caratterizza quale strumento di pianificazione strategica di medio-lungo periodo, in grado di integrare strumenti di piano vigenti con una visione di multi-scalare ed intersettoriale che segue i principi di sostenibilità, partecipazione, monitoraggio e valutazione.”

L’adozione delle linee strategiche del PUMS da parte della Città metropolitana di Genova (provvedimento n.6/2019 del 10/04/2019), determina la necessità di configurare azioni progettuali con lo scopo di rispondere alle mutate e diversificate esigenze di mobilità, spostamento, vita e lavoro delle persone su tutto il territorio metropolitano genovese.

Lo schema di Piano, predisposto nel 2018 dal CIELI – *Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata* dell’Università degli Studi di Genova (UNIGE), mettendo a sistema il “*Quadro Strategico*” per la mobilità nell’area vasta metropolitana con i risultati del percorso di partecipazione (contributi, interviste ad attori economici e stakeholder del territorio, questionari online ai cittadini) articola la sua azione su 6 assi strategici:

1. rafforzare il trasporto pubblico locale e la qualità del servizio nel suo complesso;
2. integrare i sistemi di trasporto e dare coerenza al sistema della sosta e l’intercambio modale;
3. migliorare la circolazione privata, sviluppando la rete dello sharing, i sistemi di monitoraggio e gestione del traffico (*mobility management*) e le soluzioni smart (*infomobilità, e-cars*);
4. potenziare il sistema della mobilità dolce e la qualità dello spazio pubblico;
5. definire gerarchie ed ottimizzare il sistema della logistica per le merci urbana
6. diffondere la cultura della sicurezza per la mobilità ciclabile e la mobilità sostenibile.

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.

L’intervento consiste nello specifico 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 (officine, rimesse, parcheggi):** interventi di ammodernamento e/o rifunzionalizzazione delle rimesse di Staglieno e Gavette. Realizzazione di 2 nuovi parcheggi in struttura a Staglieno e via Campanule;
- **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 diventano 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:

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

A questo si deve aggiungere il completamento del nodo di Brignole per permettere una migliore gestione multimodale dell’area e l’interscambio delle nuove direttrici con le infrastrutture esistenti (metropolitana, linee bus, linea ferroviaria). L’area target della Val Polcevera è stata momentaneamente esclusa dallo studio di fattibilità tecnico-economica, a causa della situazione di criticità derivante dal crollo del ponte Morandi, della realizzazione del nuovo Viadotto Genova S. Giorgio e del complessivo riassetto della zona del Campasso, via Porro/via Fillak.

Su ciascuno degli itinerari individuati, le progettualità interessano la riorganizzazione funzionale dello spazio strada e di tratte elettrificate in sede propria. Il tracciato non elettrificato interesserà non più del 20% dello sviluppo totale della linea. La tecnologia scelta prevede l’impiego di filoveicoli dotati di un pacco batterie di

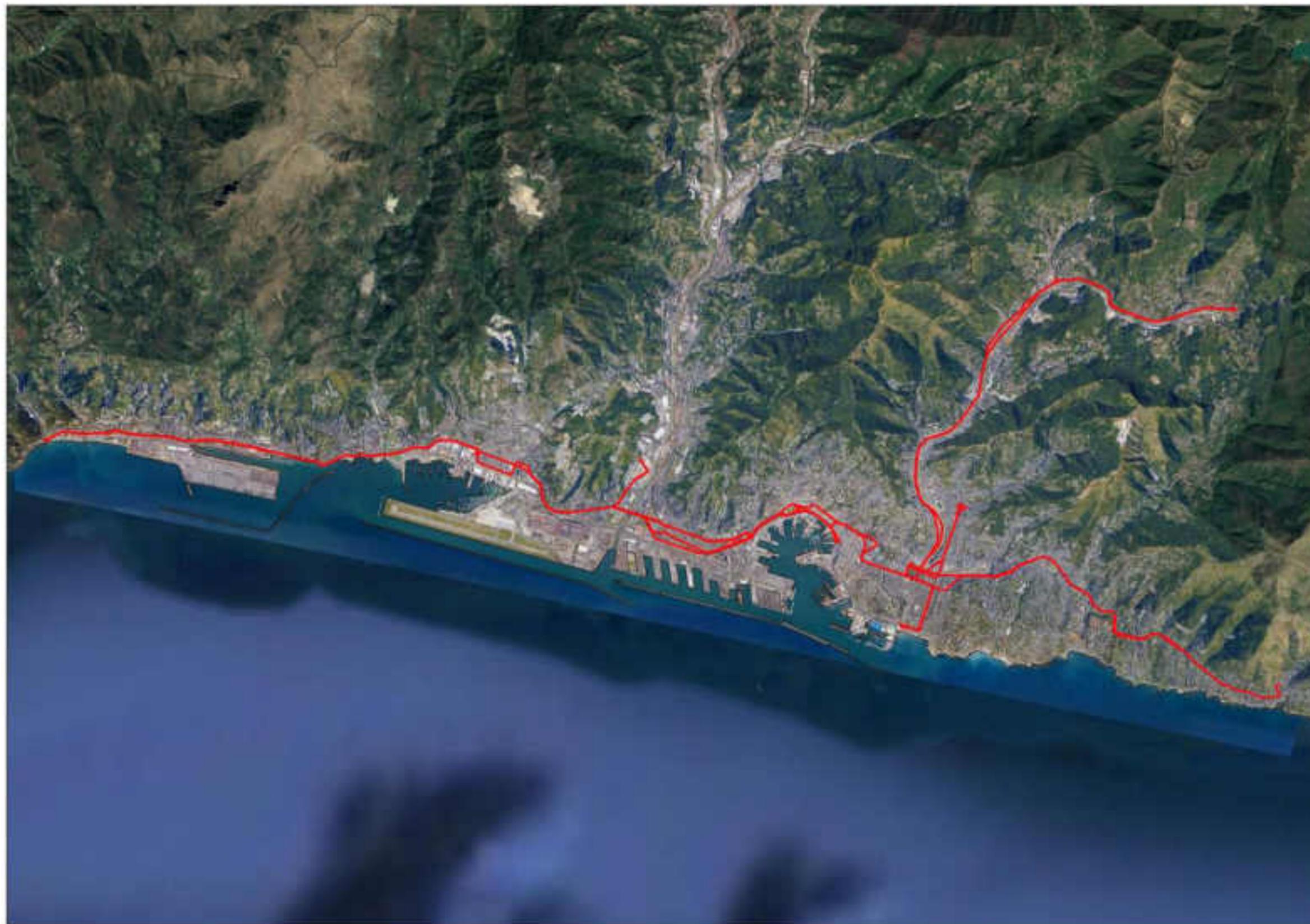
potenza limitata, che sfrutta l'opportunità della ricarica durante il moto del mezzo per brevi percorsi, superando le problematiche (tipiche dei sistemi *full-electric*) connesse alle difficoltà di reperire aree servite da potenze elettriche significative in ambito urbano (es: capolinea).

Nel particolare contesto morfologico della conurbazione metropolitana genovese, la tecnologia filoviaria è stata ritenuta quella che presenta i maggiori vantaggi, avendo rilevato in particolare:

- un **limitato impatto sul territorio** in fase di realizzazione dell'opera, sia per quanto concerne la viabilità esistente, sia per le ricadute sulle opere civili e l'ammodernamento dell'esistente;

- una **maggiore flessibilità in fase di esercizio** ed una migliore integrabilità con la rete di trasporto pubblico esistente, i nodi d'interscambio e i sistemi della mobilità privata carrabile;
- la **consistenza del finanziamento pubblico** necessario in fase di costruzione e di successiva gestione e manutenzione della rete filoviaria.

TAV. 1 COROGRAFIA (tracciato su CTR 1:50.000)



2. IL CONTESTO URBANISTICO

Estensione del sistema filoviario

Il sistema filoviario previsto si sviluppa quasi esclusivamente su sede stradale esistente con i suoi elementi funzionali quali fermate, capolinea, rimesse (depositi e officine) rifunzionalizzate. L'intervento si articola in quattro assi di forza disposti da nord a sud e da ovest verso est nella città di Genova e interessa il Ponente genovese, il Centro cittadino, la Val Bisagno e il Levante cittadino.

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 è caratterizzato 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. Nella fascia collinare sussistono ancora i

caratteri di un sistema territoriale diffuso a case sparse e un paesaggio agricolo strutturato in villeggiatura o un tessuto di ville aggregato lungo il percorso, quasi completamente inglobato nell'urbanizzazione (Torre Cambiaso, Virgo Potens, Villa La Serrara).



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 giustappongono 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.



Nella *Val Bisagno* l'urbanizzazione penetra all'interno ed occupa il fondovalle principale risalendo poi le pendici dei versanti con sviluppo più irregolare, caratterizzato dall'eterogeneità di forme e funzioni, soprattutto per la presenza di servizi di livello urbano. Dopo la strettoia di Staglieno, l'insediamento diminuisce progressivamente nei suoi caratteri di continuità urbana, pur rimanendo concentrato prevalentemente nel fondovalle, con sviluppo lineare ed eterogeneo, fino alla zona di Molassana-Prato, dove assume carattere diffuso. La *Val Bisagno* è ubicata nell'immediato levante del centro cittadino, storica via d'accesso vero l'entroterra e la Pianura padana (via del Sale) e caratterizza la parte mediana del bacino idrografico del torrente Bisagno e dei suoi affluenti. La direttrice veicolare principale è l'asse di fondovalle che caratterizza la struttura insediativa territoriale di riferimento. Su di essa si assesta la viabilità secondaria di risalita che ha determinato, a partire dal secondo dopoguerra, espansioni collinari discontinue rispetto ai nuclei storici di crinale, punteggiati dalle pievi, sorti per lo sfruttamento agricolo dei versanti terrazzamenti rivolti a sud. Le trasformazioni delle aree di fondovalle e delle attività di sbancamento, finalizzate allo sviluppo di volumi edilizi di grande estensione o insediamenti sparsi a carattere industriale (logistico, commerciale) costituiscono barriera visiva, separazione funzionale, disordine edilizio, contribuendo ad intensificare la domanda di mobilità da/per la valle.

L'asta fluviale presenta un andamento disomogeneo con bruschi cambiamenti dovuti alle diverse formazioni montuose che delimitano i versanti del bacino: dalla Foce a Staglieno l'ambito fluviale presenta caratteri prettamente urbani, con copertura arborea puntiforme o a filare lungo le sponde del torrente, da Staglieno a Molassana la naturalità dei versanti è maggiore con coltivazione ad oliveto in sponda destra, e boscati in sponda sinistra. Da Molassana a Prato aree boscate e terrazzamenti coltivati si frappongono ad un abitato sparso periferico di matrice rurale. L'edilizia economica popolare ha giocato un ruolo importante nell'urbanizzazione di Staglieno, Struppa, Molassana.

La struttura insediativa può essere sinteticamente descritta secondo tre fasce: 1) la fascia urbanizzata di fondovalle, con edifici e strutture destinati a servizi pubblici di livello urbano, nuova viabilità ed edifici per industria e artigianato dislocati in sponda sinistra; 2) la fascia collinare, che mantiene caratteristiche rurali, con aggregati e case sparse, terrazzamenti diffusi, strutturati su percorsi di crinale e di mezzacosta; 3) la fascia sommitale prevalentemente naturalistica, caratterizzata da aree boscate e praterie, rare case sparse e aggregati lungo i percorsi.



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 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. Nel il lungomare di Corso Italia, sono ubicati stabilimenti balneari, da un lato, e dall'altro una cortina edilizia di case, 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.



Sintesi

La prevalente connotazione dell'ambito è quella della 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 morfologia 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, e che si espande lungo le vallate dei maggiori corsi d'acqua presenti, i torrenti Polcevera, Bisagno e Sturla. 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.

3. II QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

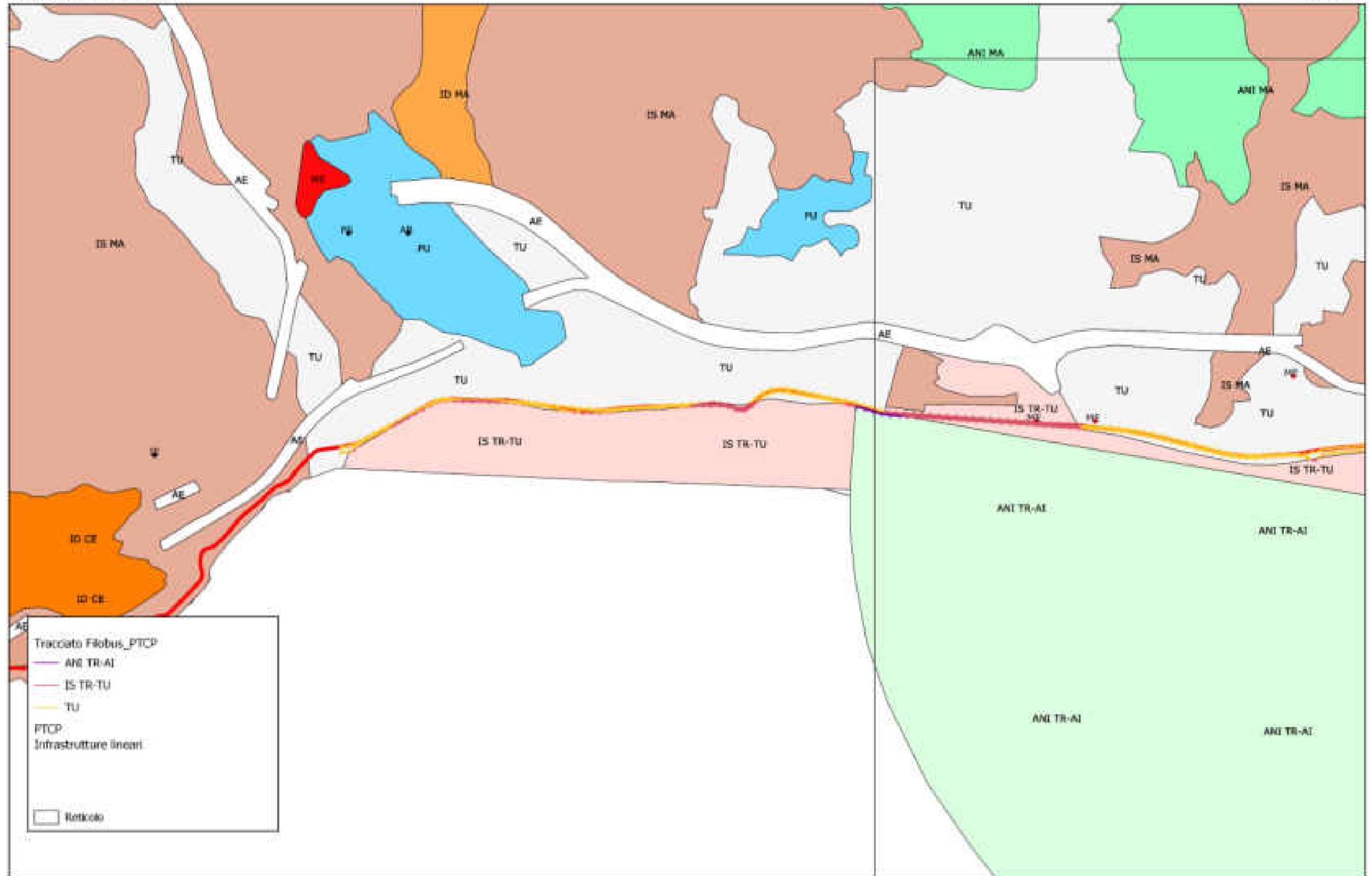
- **La disciplina paesistica**

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP)

Atlante Ricognizione cartografica – Assetto Insediativo (11 Tav. formato A3)

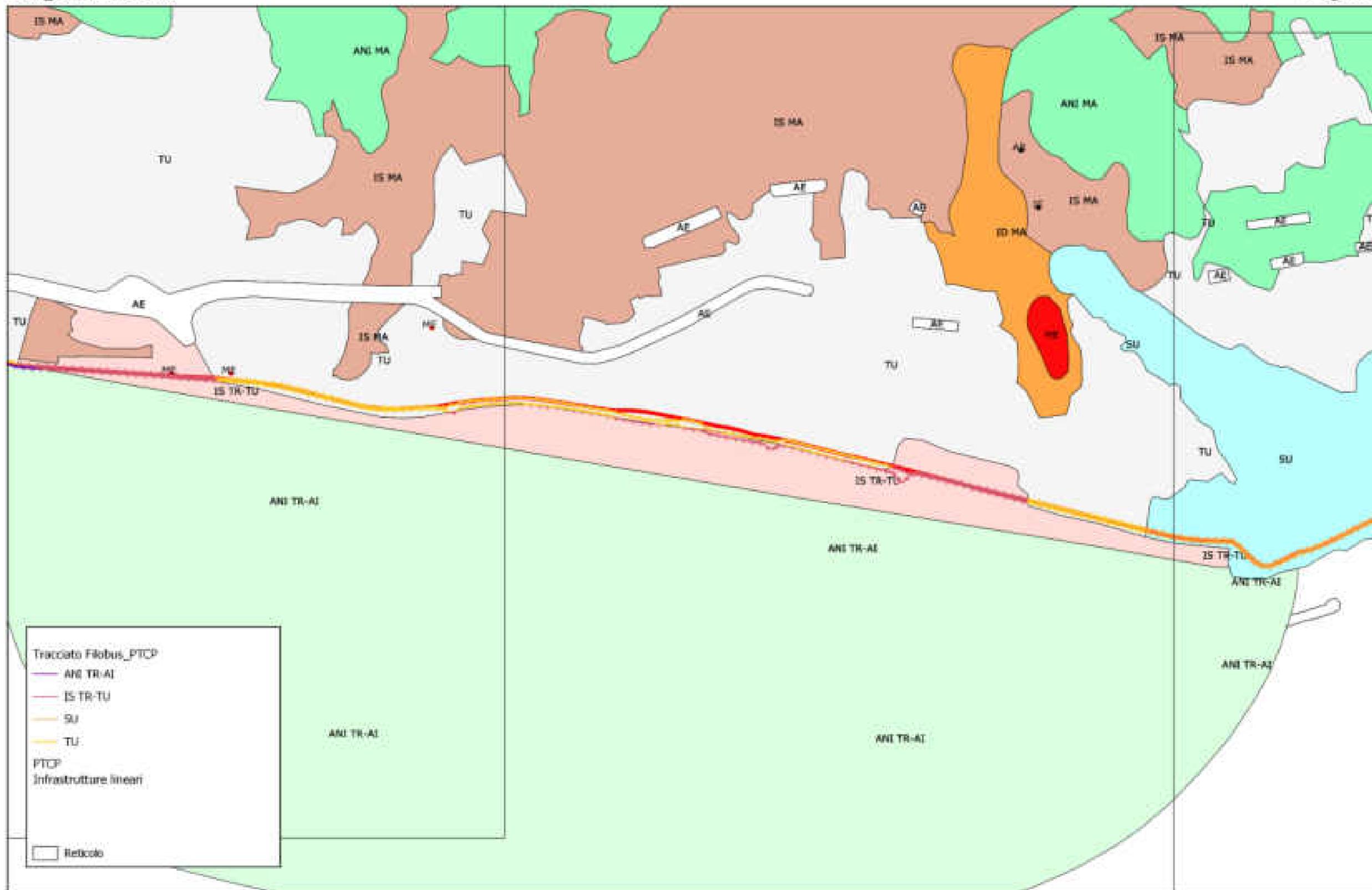
PTCP_Assetto Insediativo

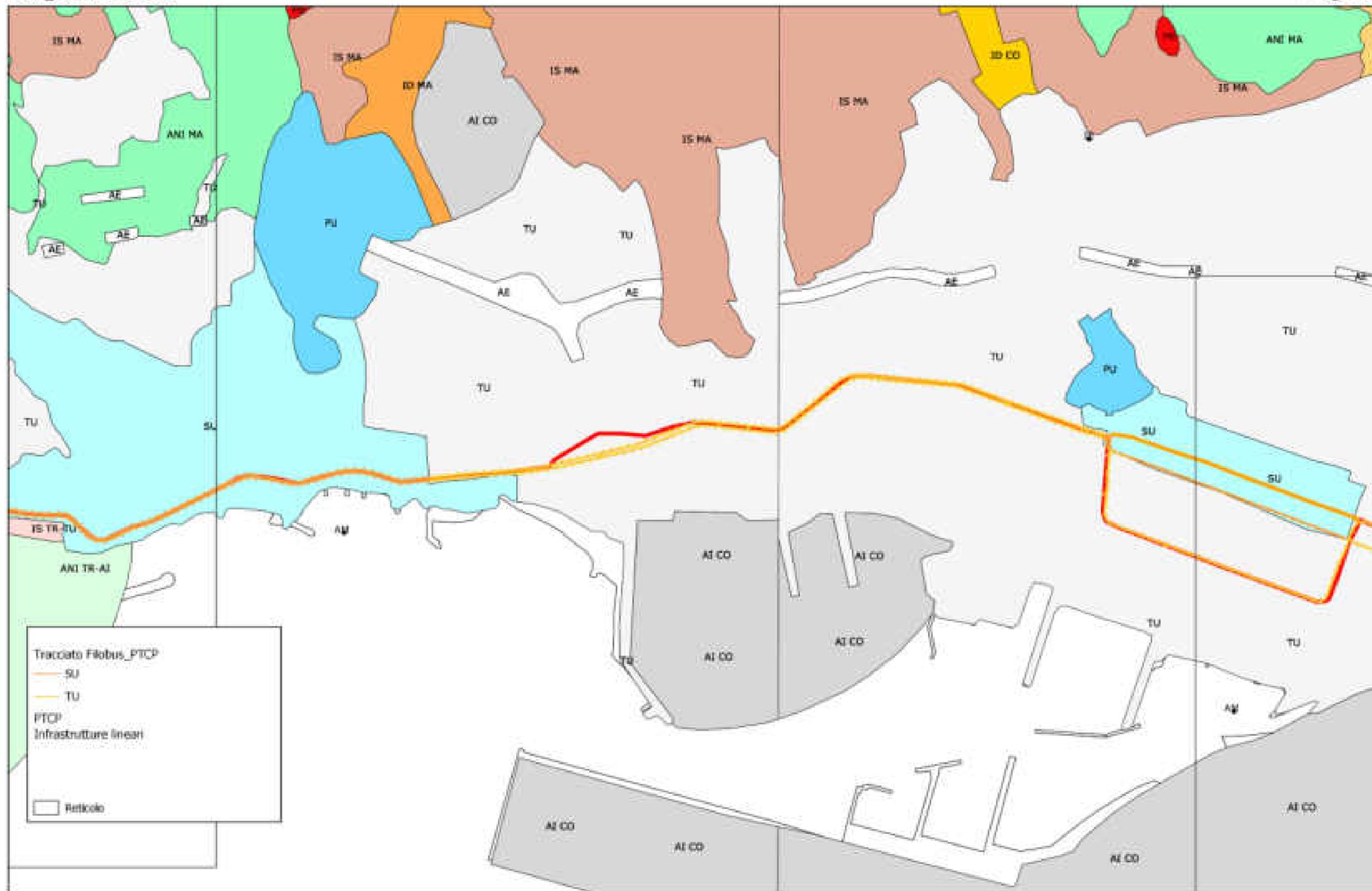
Foglio 1

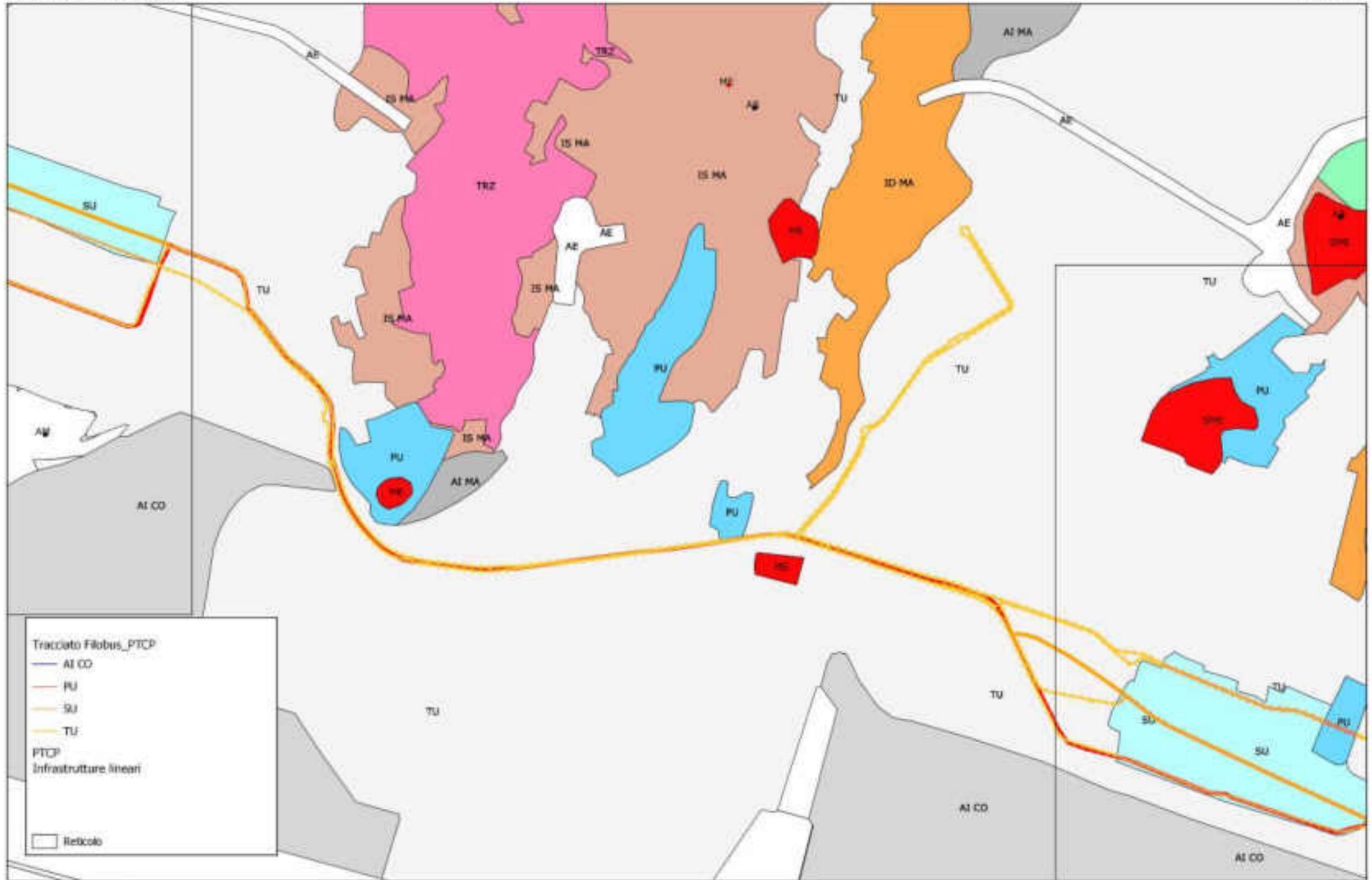


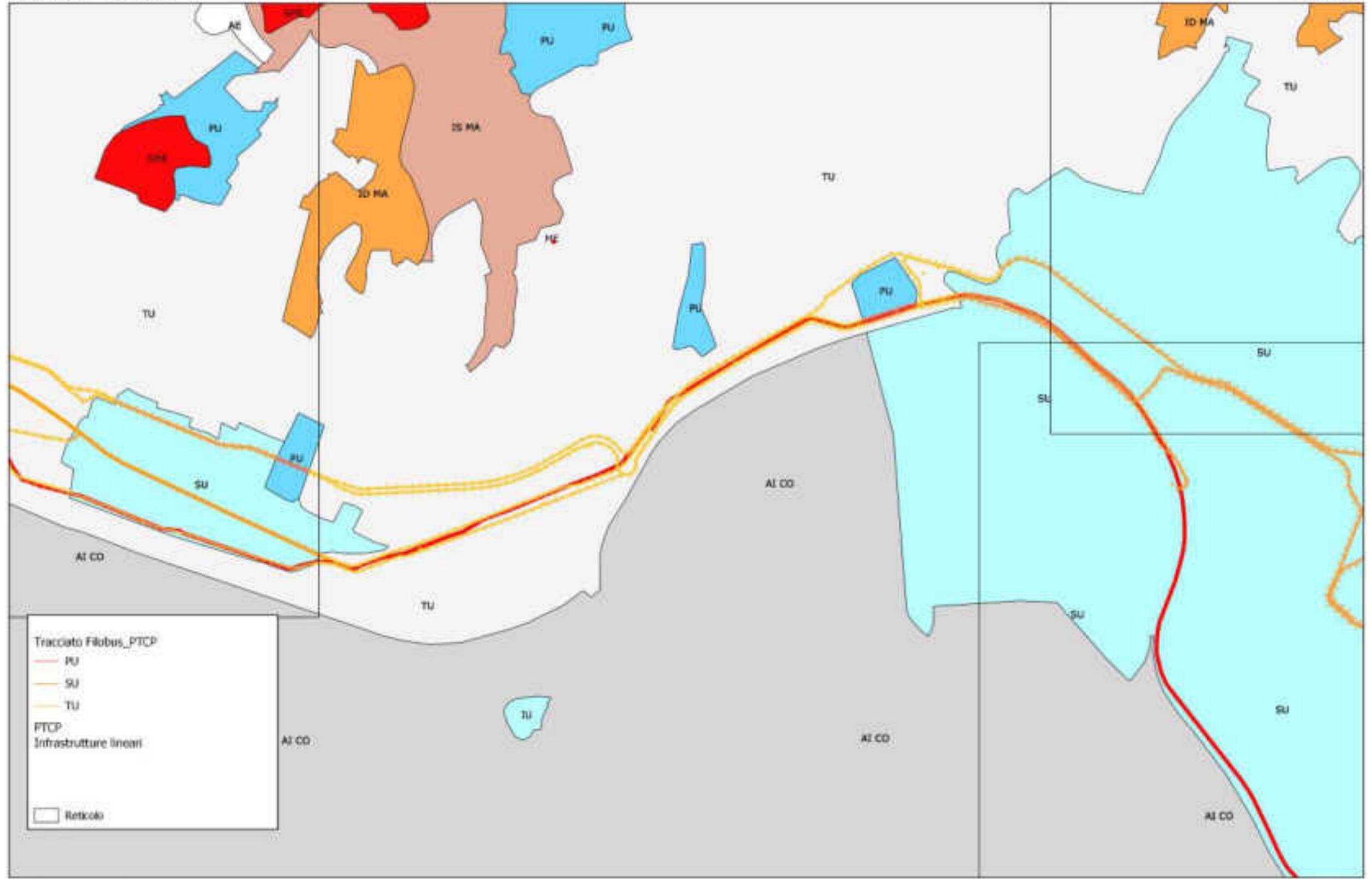
FILOBIS GENOVA

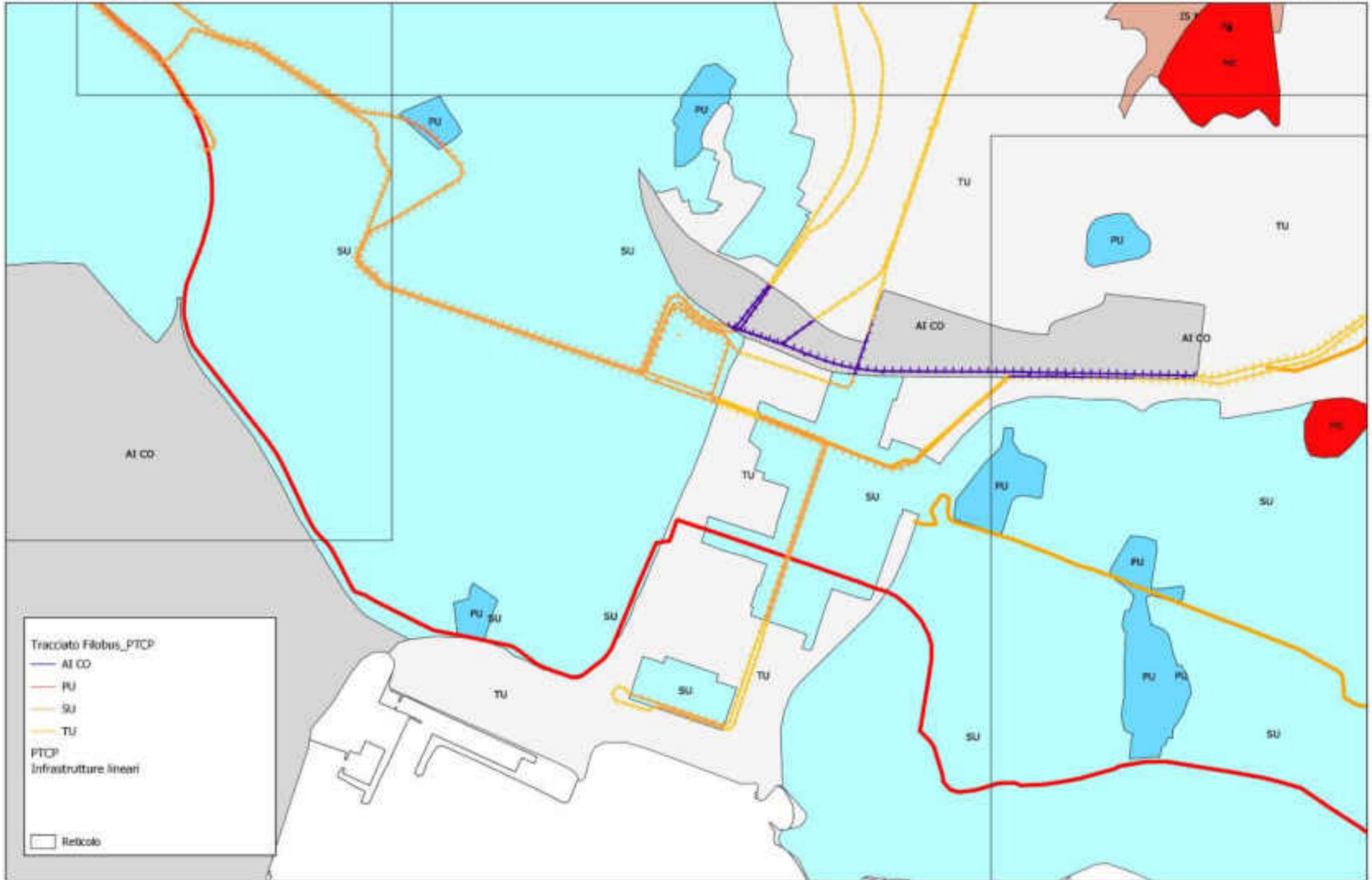
1:10.000

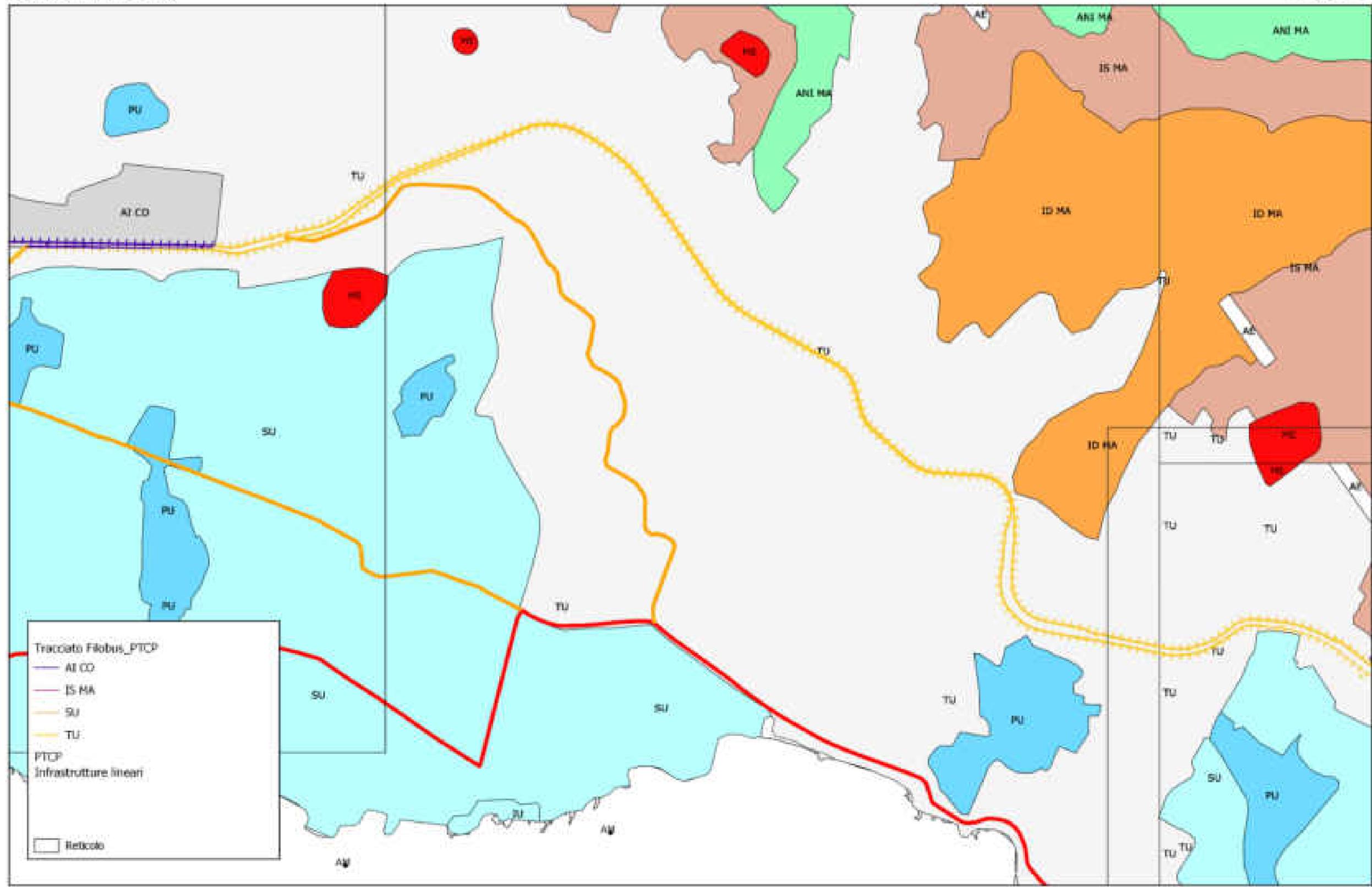




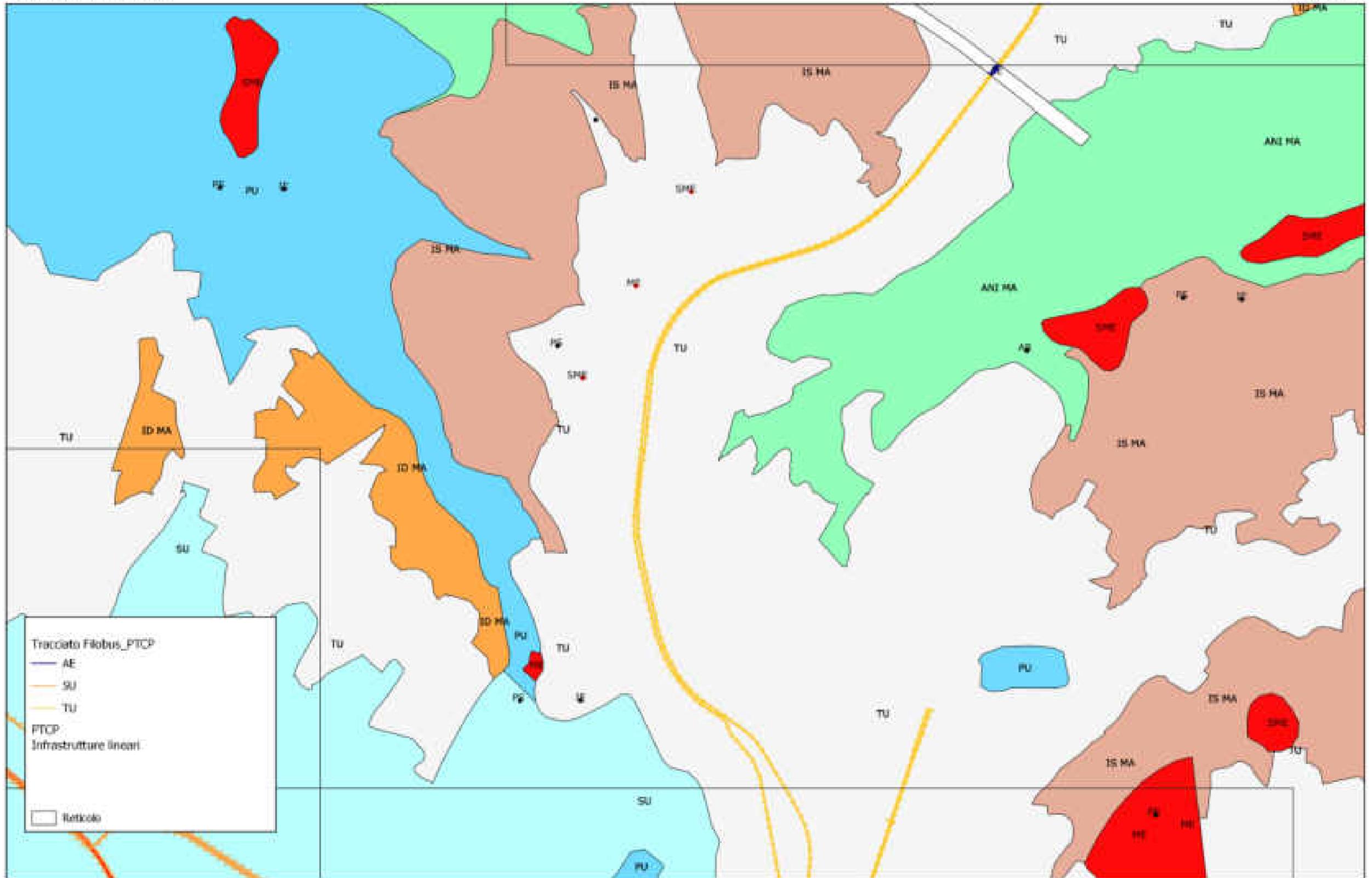


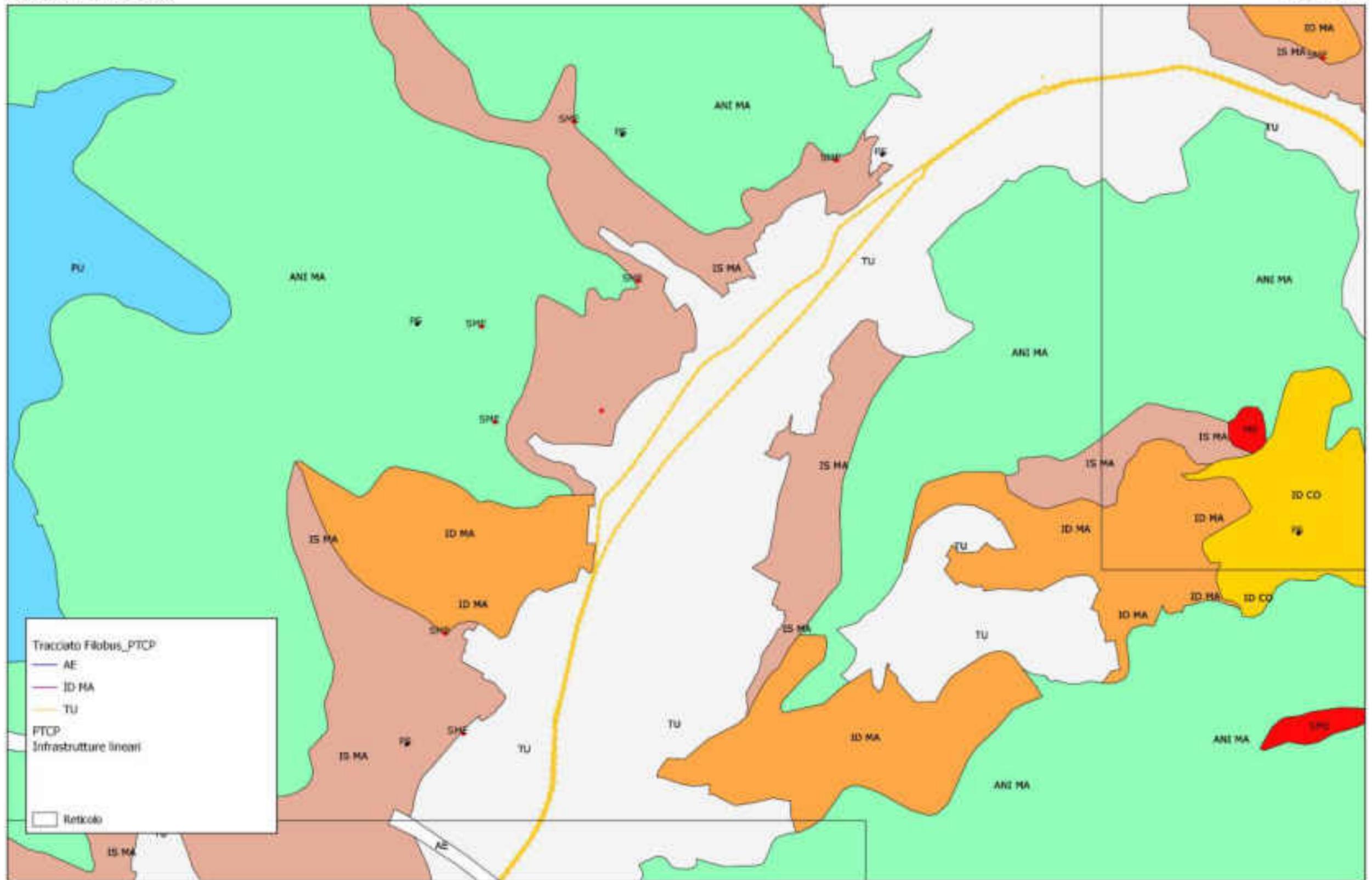


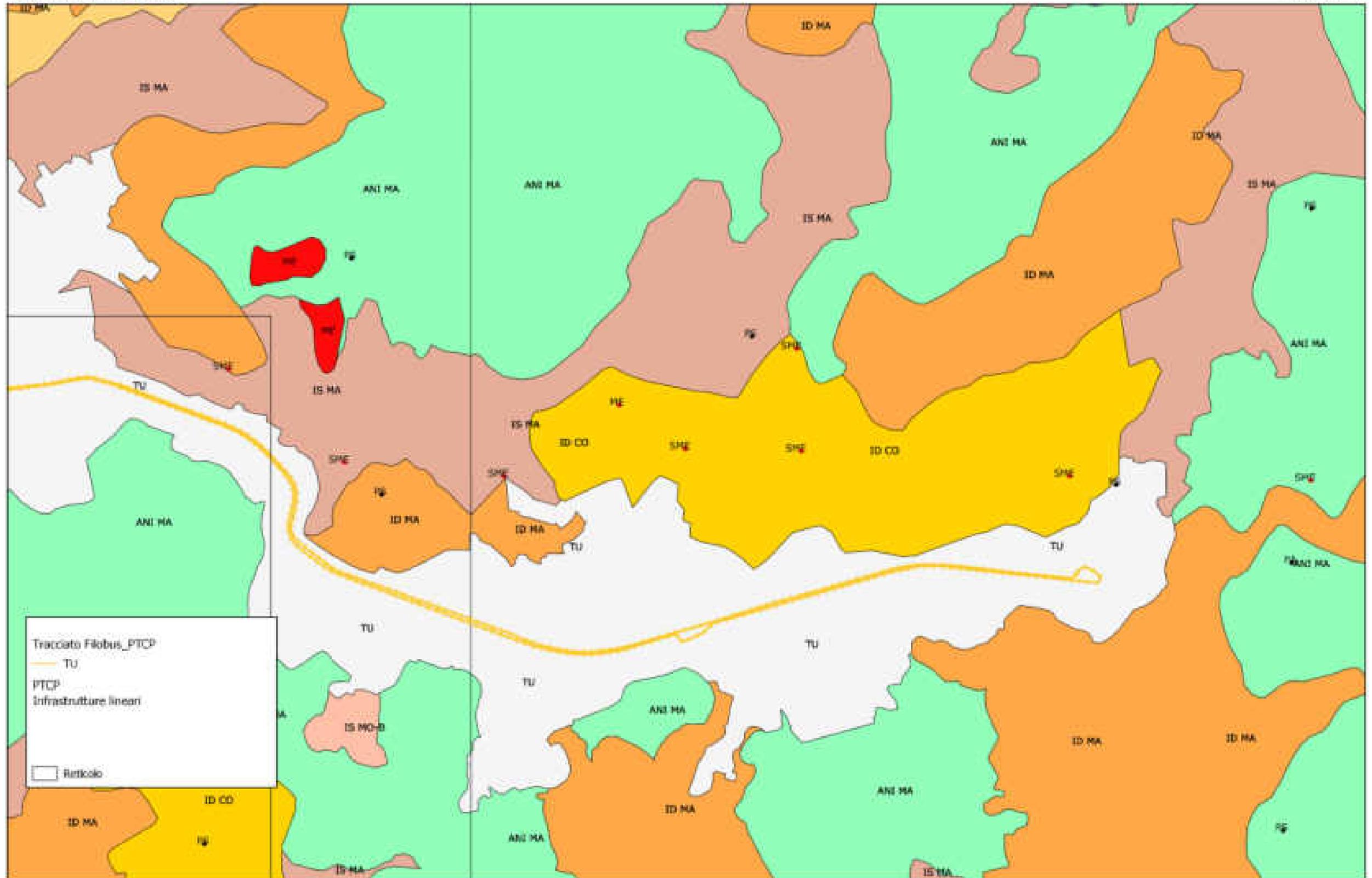












Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Città Metropolitana di Genova

Indicazioni con valore prescrittivo - organizzazione del sistema del verde

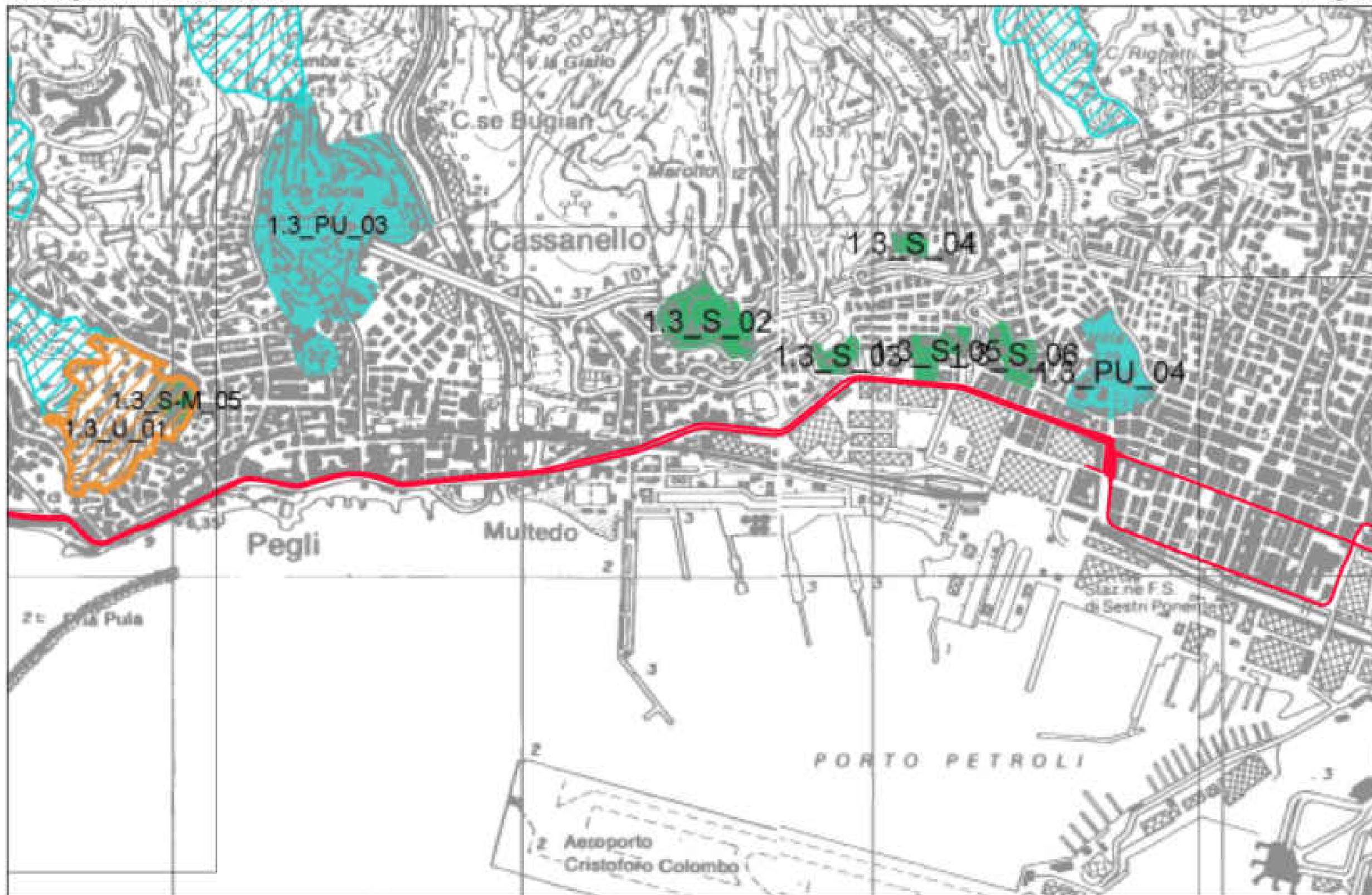
Atlante ricognizione cartografica (11 Tav. formato A3)

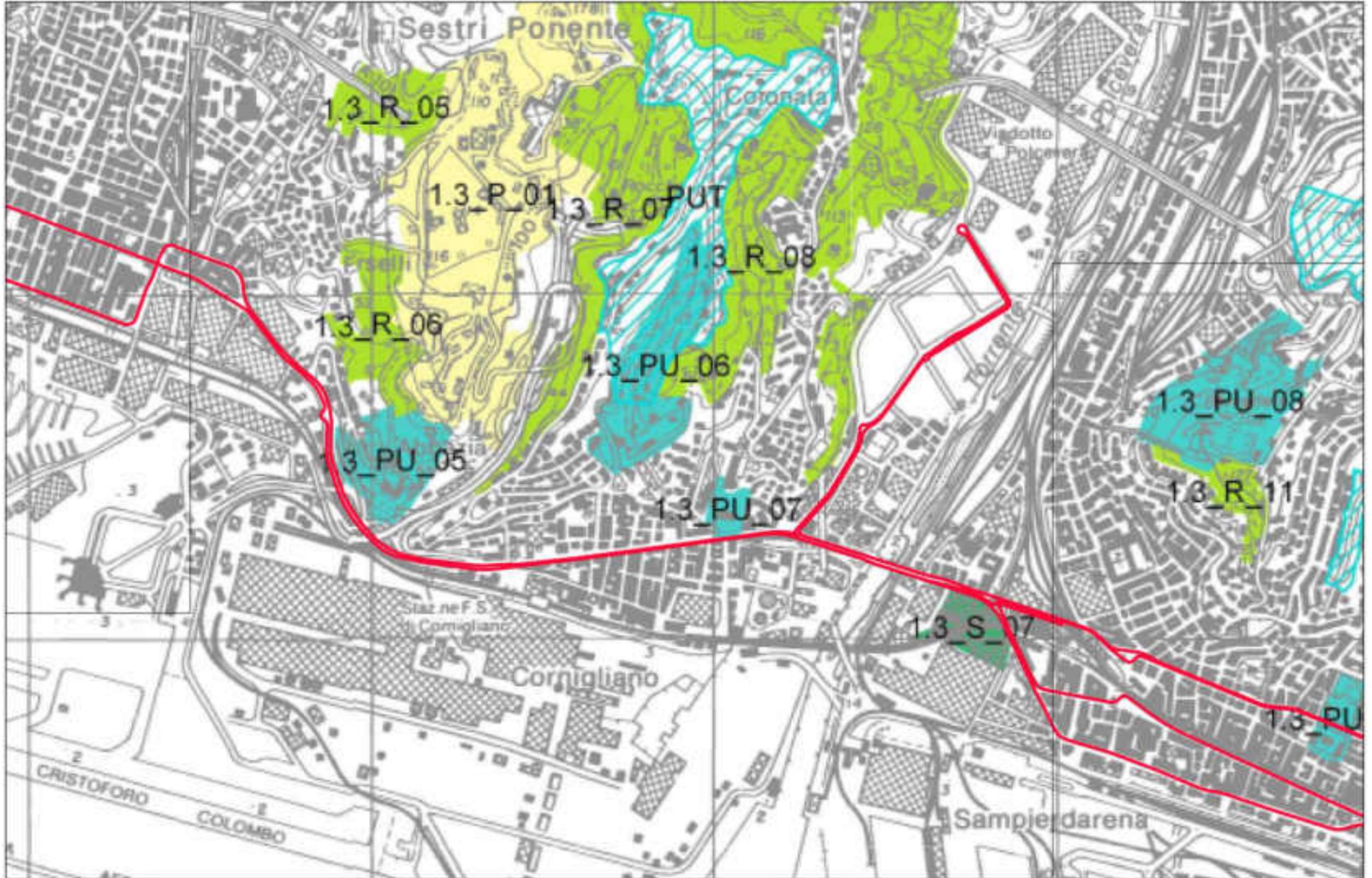
PTC – Organizzazione del Sistema del Verde.

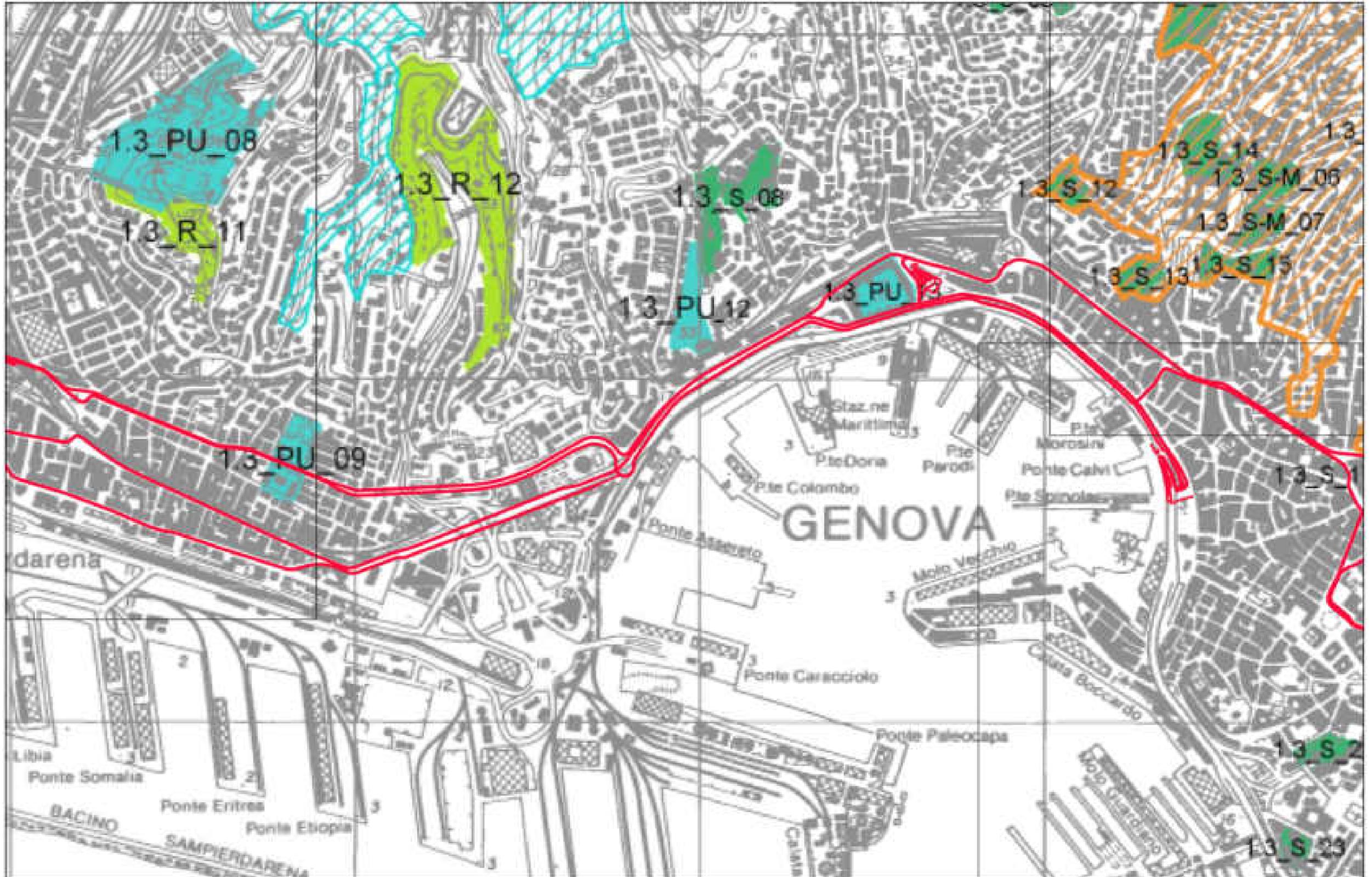
Foglio 1

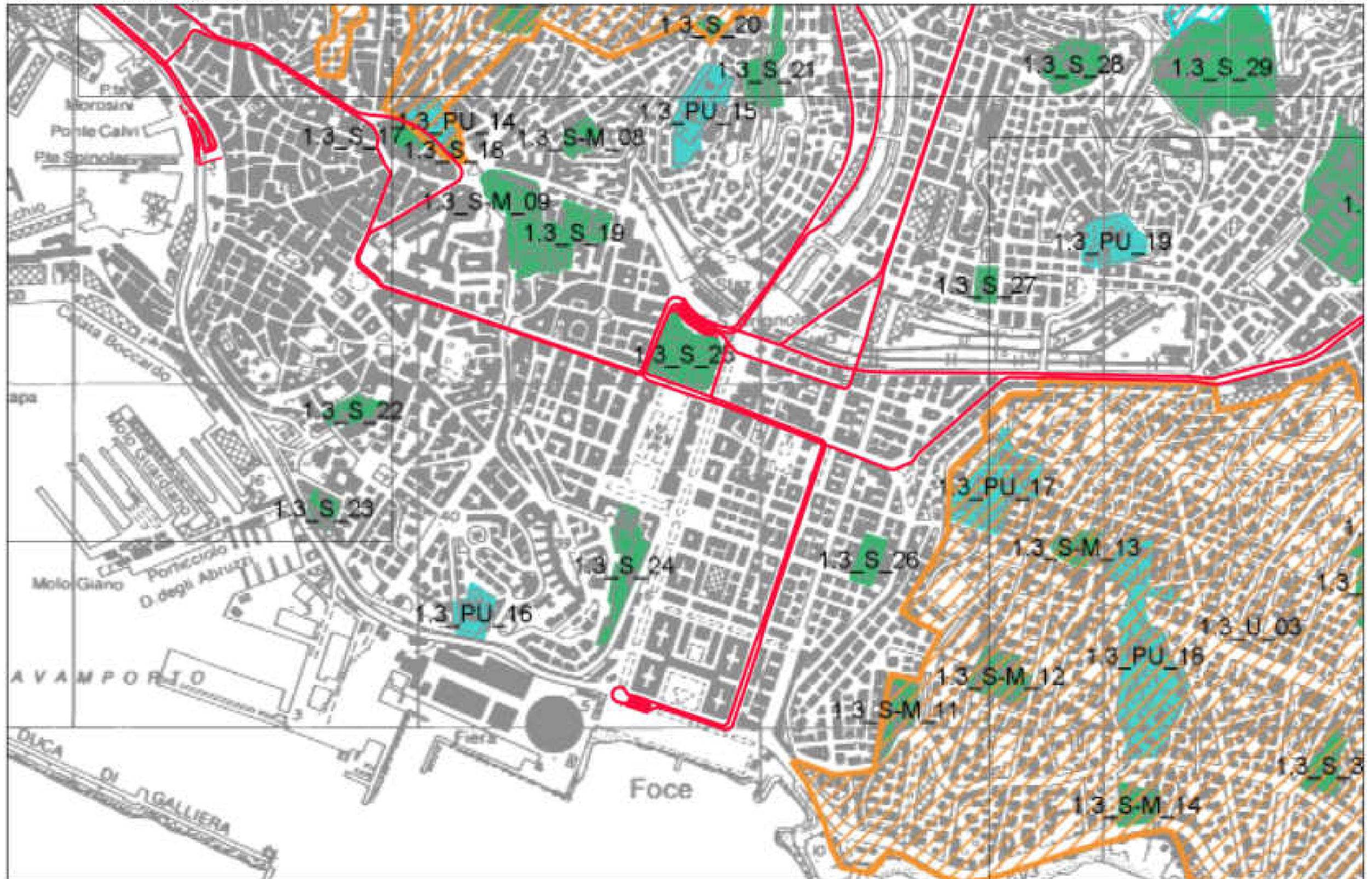




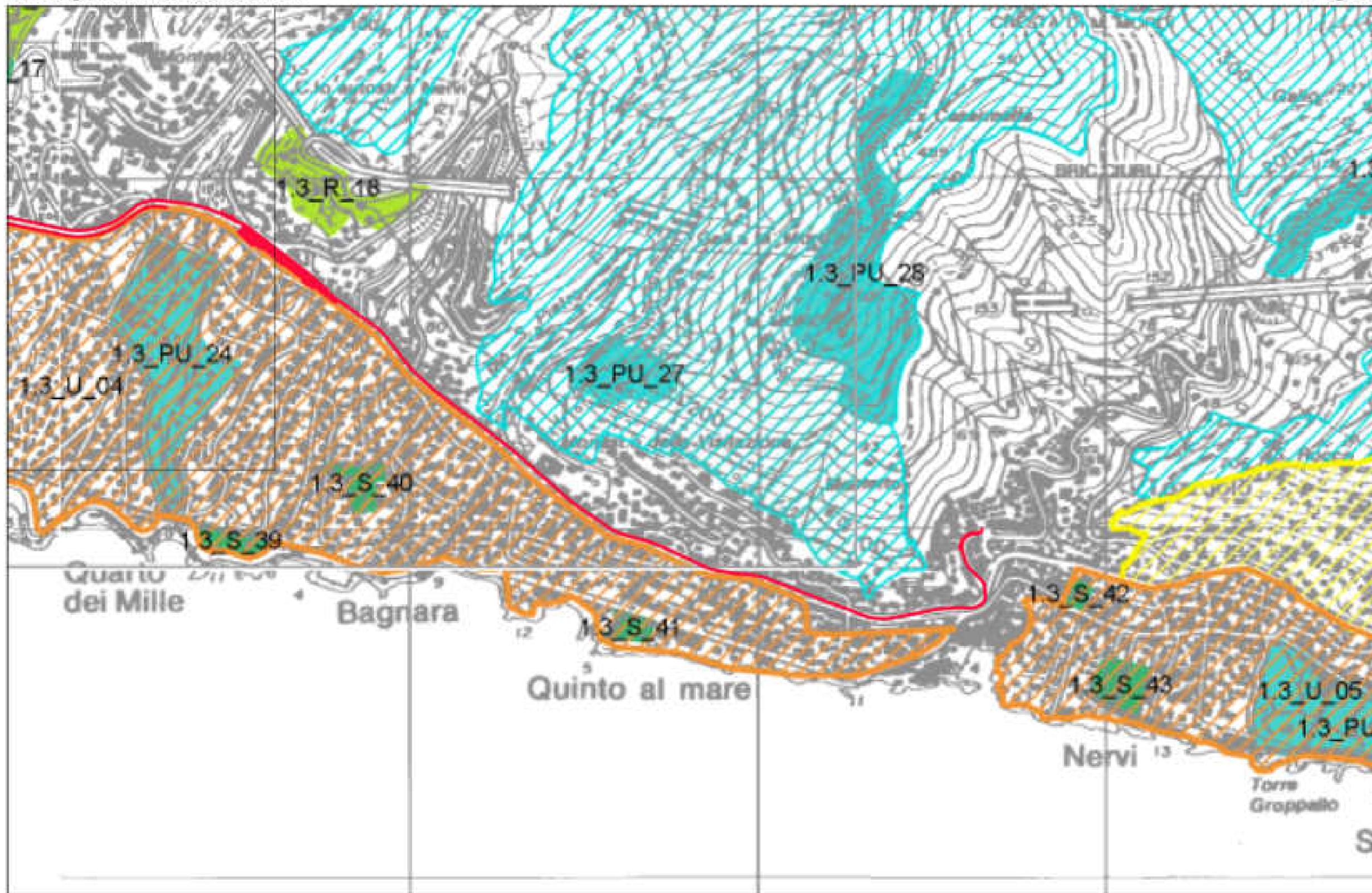


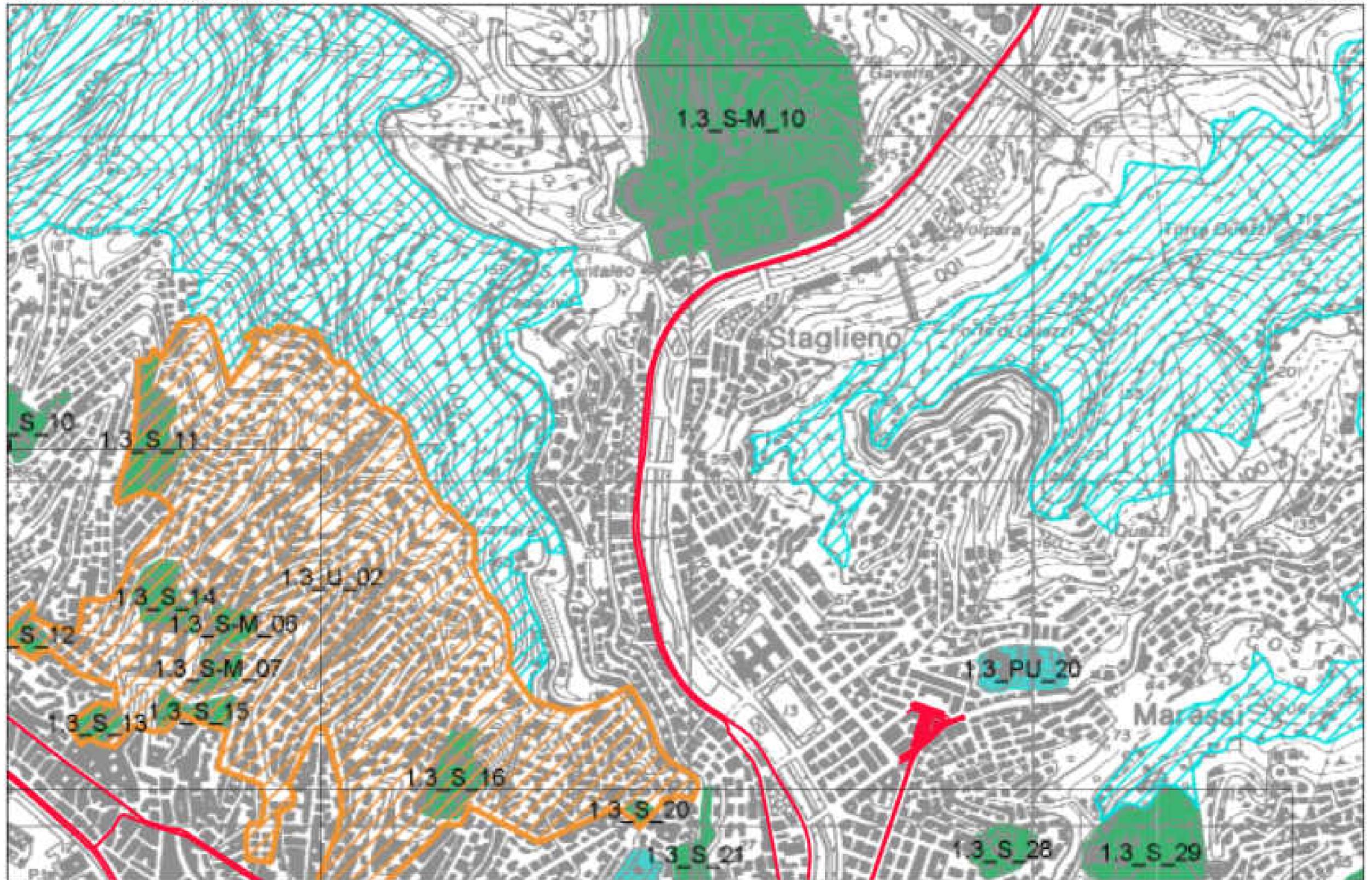


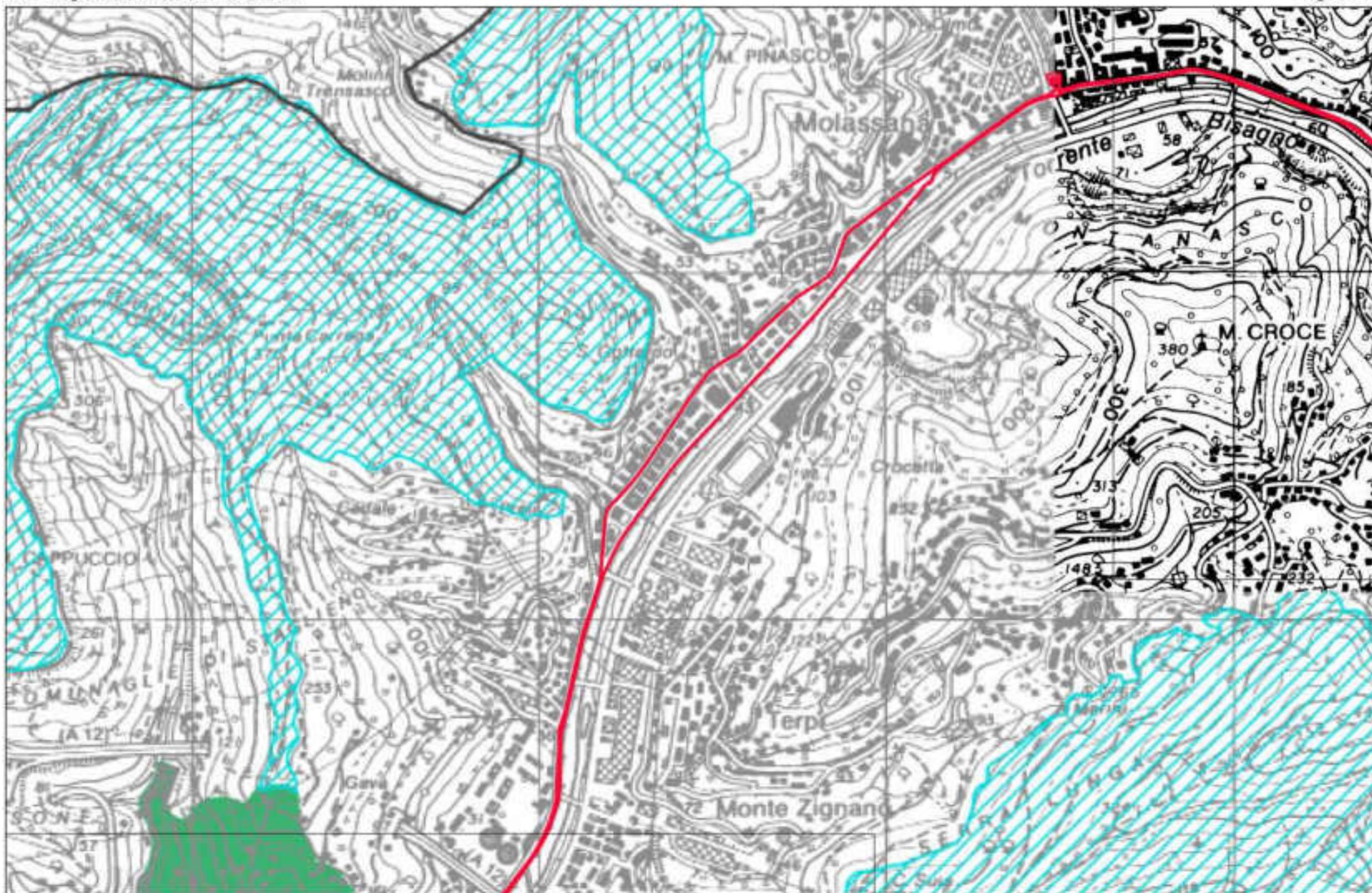


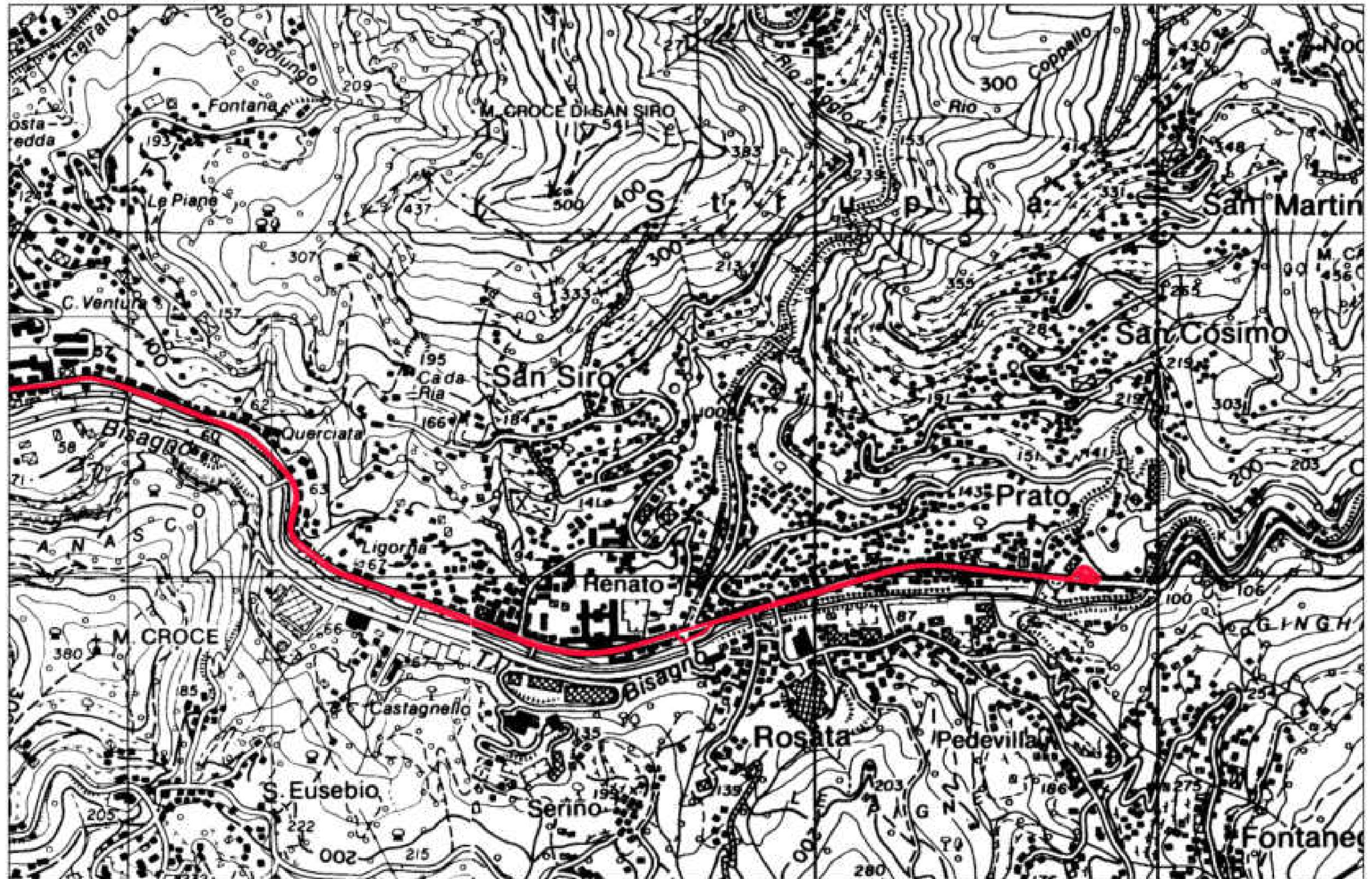












SCHEDA	1.3_PU_05
Denominazione area	Abbazia di S. Andrea
Ambito PTC	1.3 Genova
Comune	Genova
Categoria sistema del Verde Provinciale PTC	Parchi Urbani del PTCP compresi nei territori urbanizzati (PU)

ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI

Zona PTCP	
Assetto insediativo	PU
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000): AV (edifici, giardini o parchi di pregio storico), AS (struttura urbana storica)
Assetto proprietario	privato
Morfologia	versante poco acclive
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici/manufatti	villa Raggio e Abbazia di S. Andrea
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	estetico-architettonico, storico-culturale -didattico, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	limitata perceibilità visiva dall'esterno; buona visibilità dallo svincolo del casello di Genova-Sestri Ponente

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

CARATTERISTICHE PECULIARI:

Tipologia vegetazionale prevalente	giardino di villa con aiole tenute a prato con esemplari arborei di leccio (<i>Quercus ilex</i>), cedro del libano (<i>Cedrus libani</i>), palme, magnolie (<i>Magnolia grandiflora</i>), pini domestici (<i>Pinus pinea</i>). Una parte del giardino presenta caratteristiche rurali con alberi da frutto sparsi ed un ampio caneto (<i>Arundo donax</i>).
Strutturazione	giardino di villa, con percorsi pedonali; si segnala la presenza di percorsi carrabili e di un'area a parcheggio
Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale	In alcuni settori dell'area gli interventi di manutenzione risultano assenti

DISCIPLINA DI AREA

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

In ragione dei valori vegetazionali presenti e dei caratteri complessivi dell'area nonché del ruolo svolto nel sistema urbano in cui è inserita, non esistono i requisiti per sostenere l'introduzione di elementi o funzioni modificativi o innovativi; è consentito l'inserimento di parcheggi interrati, limitatamente alle aree già attualmente destinate a parcheggio di superficie ed aventi pavimentazione artificiale.



SCHEDA	1.3_PU_07
Denominazione area	Giardini Mellis Cornigliano
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	PU
Assetto insediativo	COL-SS
Assetto vegetazionale	MO-B
Assetto geomorfologico	FUC (2000): FFa (servizi soggetti a controllo ambientale)
Zona urbanistica	pubblico
Assetto proprietario	terreno pianeggiante/poco acclive
Morfologia	copertura prevalente
Grado di copertura	villa Serra
Presenza di edifici/manufatti	sono presenti parcheggi in aree limitrofe. L'area è accessibile dai principali nodi infrastrutturali del trasporto pubblico (fermata bus)
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	buona percezione visiva dall'esterno.
Relazioni con l'esterno	sociali e ricreative per la collettività, ecologico-ambientale

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

CARATTERISTICHE PECULIARI:

Tipologia vegetazionale prevalente

sistema di aiuole con magnolie (*Magnolia grandiflora*), palme, lecci (*Quercus ilex*), pini d'aleppo (*Pinus halepensis*), pini domestici (*Pinus pinea*), cedri del libano (*Cedrus libani*) con siepi di pittosporo (*Pittosporum tobira*) e bosso (*Buxus sempervirens*) e oleandri sparsi (*Nerium oleander*), agavi (*Agave americana*). La parte retrostante la villa è connotata da un bosco a dominanza di leccio.

Strutturazione

area verde sviluppata intorno ad una piazza centrale, con un monumento commemorativo posto al centro, e con percorsi che dalla piazza portano sul retro della villa dove sono presenti un parco giochi attrezzato e delle attrezzature sportive (campo da basket). Si segnala la presenza di elementi di arredo urbano.

Presenza di fattori pressione e di degrado

mancanza di manutenzione in alcuni settori del sottobosco della lecceta.

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 sufficiente grado di strutturazione, connotata da unità ed improducibilità, se non con sostanziale alterazione dei valori stessi e della loro immagine d'insieme, l'eventuale inserimento di parcheggi all'interno dell'area stessa può essere consentito solo a condizione che:

- sia totalmente interrato
- sia localizzato in corrispondenza della piazza Mellis.



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	PU
Assetto insediativo	COL ISS
Assetto vegetazionale	MO-SS
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000): FFa (servizi con controllo ambientale); AS (struttura urbana storica); XV (infrastrutture)
Assetto proprietario	pubblico
Morfologia	area su versante a media attività 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 airole che si sviluppano su terrazze lungo un viale con esemplari arborei di platani (*Platanus platanoides*), 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 airole sono di bosso (*Buxus sempervirens* L.), pungitopo (*Ruscus hypoglossum*), rose palme nane sparse (*Chaemolops humilis*). Al primo livello da via Cantore la copertura arborea è rappresentata esclusivamente da esemplari pregevoli di lagolaro (*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 alberature 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 irriducibilità, 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 CONOSCIUTI ED INTERPRETATIVI

Zona PTCP	
Assetto insediativo	PU
Assetto vegetazionale	COL 155
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
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	storico-culturale/didattico, estetico-architettonico, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	buona perceibilità visiva dalla viabilità litoranea 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 jovanianum</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>Hedichium 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 gallica</i> , <i>Rosa damascena</i> , <i>Rosa centifolia</i> etc) e la vite di Dolceacqua. Pregevoli essenze di melograni sono posti alle estremità di una delle due airole 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 a proseguimento dei curicoli 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, consone al contesto monumentale dell'area.



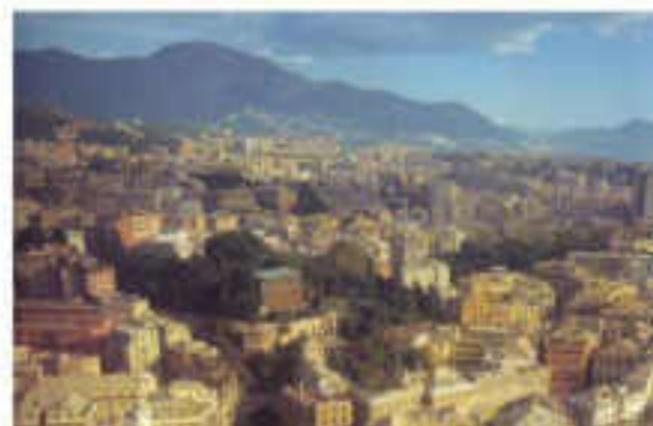
SCHEDA	1.3_PU_14
Denominazione area	Villetta Di Negro
Ambito PTC	1.3 Genova
Comune	Genova
Categoria sistema del Verde Provinciale PTC	Parchi Urbani del PTCP compresi nei territori urbanizzati (PU)

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 unicità ed irripetibilità, 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, tenuto anche conto della adeguata dotazione presente in aree limitrofe.

ELEMENTI CONOSCIUTI ED INTERPRETATIVI

Zona PTCP	
Assetto insediativo	PU
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000): FFa (servizi con controllo ambientale)
Assetto proprietario	pubblico
Morfologia	versante molto acclive
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici/manufatti	Museo di arte orientale Edoardo Chiassone, esempio di architettura razionalista risalente al 1956; altri manufatti minori
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	sociale e ricreativa per la collettività, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	buona percezione visiva dall'esterno. l'area è accessibile dalla rete di trasporto pubblico (autobus), ed è servita da parcheggi in aree limitrofe



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

CARATTERISTICHE PECULIARI:

Tipologia vegetazionale prevalente

giardino romantico con numerose piante esotiche tra cui maestosi esemplari di cedri del Libano (*Cedrus libani*) e canfore (*Cinnamomum camphora*). Copertura arborea prevalente a leccio (*Quercus ilex*) con arbusti di ligustro (*Ligustrum vulgare*) bosso (*Buxus sempervirens*), viburno (*Viburnum lantana*) alloro (*Laurus nobilis*) e tassi sparsi (*Taxus baccata*), nelle aiole estese coperture di pfittozero (*Pittosporum tobira*), pungitopo (*Ruscus aculeatus* e *Ruscus hypoglossum*) ed edera. In alcuni settori lungo i percorsi vi sono filari di cipressi (*Cupressus macrocarpa*) che si alternano ad arbusti di bosso e nuclei di pini domestici (*Pinus pinea*). È da segnalare la presenza di un magnifico esemplare di platano (*Platanus platanoidea*) in prossimità dell'ingresso del parco prospiciente piazzale Mazzoni e di un gruppo di tre faggi penduli (*Fagus sylvatica* var. *pendula*) situati sul retro del museo di arte orientale.

Strutturazione

giardino romantico restaurato da Giuseppe Ronda nel 1863, con elementi di valore estetico, storico ed ornamentale come le cascate, le grotte artificiali, la voliera e il gazebo in ferro. La forte pendenza del terreno è stata superata con scale e sentieri tortuosi. All'esterno del Parco è in corso di realizzazione un parcheggio interrato pluripiano.

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

In alcuni settori del parco il livello di manutenzione è inadeguato sia sulla copertura vegetale sia sugli elementi di arredo urbano e sui percorsi pedonali.



SCHEDA	1.3_R_01
Denominazione area	Piana Podestà Palmaro
Ambito PTC	1.3 Genova
Comune	Genova
Categoria sistema del Verde Provinciale PTC	Aree rurali libere nei sistemi inadiativi urbani (R)

ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI

Zona PTCP	
Assetto inadiativo	IS MA
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000): EE CO (tessuto agricolo consolidamento)
Assetto proprietario	pubblico (ASL) in concessione ai privati
Morfologia	terreno prevalentemente pianeggiante
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici manufatti	manufatti a servizio dell'attività agricola e serre
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	economico e di produzione; ecologico per il contesto urbano circostante, fortemente condizionato dalla presenza delle infrastrutture viarie, per il quale costituisce momento di pausa o di alleggerimento della pressione ambientale.
Relazioni con l'esterno	buona permeabilità visiva dall'autostrada A10

VALUTAZIONI DI SINTESI

CARATTERISTICHE PECULIARI

Tipologia vegetazionale prevalente	area rurale con colture orticole tradizionali, alberi da frutto e vigne. Sistema di serre con colture a basilico.
Strutturazione	in alcuni settori dell'area sono ancora visibili elementi della struttura agricola tradizionale quali pergolati su pilastri in muratura e legno, vasca per la raccolta dell'acqua ed antichi percorsi pedonali, la restante parte dell'area è occupata da serre.
Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale	manca una sistemazione omogenea dell'area; in alcuni settori sono presenti rottami, baracche e serre in abbandono. I pergolati su pilastri e la vasca di raccolta dell'acqua necessitano di interventi di restauro. Il sito è adiacente al tracciato autostradale e pertanto è soggetto a fenomeni di inquinamento (acustico, atmosferico ecc).

DISCIPLINA DI AREA

In ragione della presenza nell'area, comunque connotata dal valore dei caratteri peculiari delle colture presenti e degli elementi di strutturazione agraria, di situazioni di degrado e di elementi incongrui, gli interventi devono essere mirati da un lato al **mantenimento** dei caratteri peculiari, dell'organizzazione complessiva e dell'estensione del tessuto agrario, in quanto componenti essenziali del quadrante paesistico di pregio, di cui deve essere mantenuta la fruibilità visiva da percorrenze pubbliche, o dall'altro alla **riqualificazione** dei settori connotati da fenomeni di abbandono o degrado, anche attraverso l'eliminazione degli elementi incongrui e delle specie infestanti; sono, per contro, incompatibili con i caratteri dell'area, trasformazioni in senso urbano, che ne modificano la configurazione ed introducano destinazioni d'uso diverse da quelle agricole-produttive.



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	Area verdi strutturate nell'ambito dei sistemi insediativi urbani (S)

ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI

Zona PTCP	
Assetto insediativo	IS TR TU
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-E
Zona urbanistica	PUC: (2000): distretto di trasformazione Ed (verde pubblico e sport)
Assetto proprietario	pubblico
Morfologia	terreno pianeggiante
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici/manufatti	impianti sportivi (piscina)
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	ruolo sociale e ricreativa 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 limitrofe

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.*), palme, 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.pl.*), tamerici (*Tamarix africana*) e olivi (*Olea europaea*).

Strutturazione

area strutturata di recente realizzazione, con parco giochi attrezzato, 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_S_05
Denominazione area	Villa Maria e Villa del Sacro Cuore
Ambito PTC	1.3 - Genova
Comune	Genova
Categoria sistema del Verde Provinciale PTC	Aree 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): FFa (servizi con controllo ambientale), AV (edifici, giardini o parchi di pregio storico), AS (struttura urbana storica)
Assetto proprietario	prevalentemente privato
Morfologia	fascio terrazzate
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici manufatti	presenza di ville storiche: Villa Maria e Villa del Sacro Cuore
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	ecologico ambientale
Relazioni con l'esterno	limitata percettibilità dall'esterno

VALUTAZIONI DI SINTESI

CARATTERISTICHE PECULIARI

Tipologia vegetazionale prevalente

area disomogenea sviluppata in tre parti: la bocciafilia, area che un tempo apparteneva al giardino di villa Maria, connotata da filari di figli (*Ficus sp.*), il giardino residuale della villa dove si distinguono esemplari monumentali di leccio (*Quercus ilex*) e di cedro del libano (*Cedrus libani*) oltre ad un filare di cipressi (*Cupressus sempervirens*) che delimita la proprietà; il giardino del Sacro Cuore caratterizzato da un esemplare monumentale di pino domestico (*Pinus pinea*), sparsi eucalipti (*Eucalyptus globulus*), tassi (*Taxus baccata*), palme, magnolie (*Magnolia grandiflora*).

Strutturazione

nell'area della bocciafilia vi sono percorsi pedonali lungo i filari di figli e lungo il muro di cinta che sorregge il giardino di villa Maria vi è una piccola poschiera con una statua, elemento rimasto dall'antico giardino.

Presenza di fattori pressione e di degrado, elementi incongrui

si evidenzia una mancanza di manutenzione diffusa, in particolare il giardino di villa Maria si trova in uno stato di completo abbandono

DISCIPLINA DI AREA

L'area si connota per il non completo equilibrio dei caratteri peculiari della vegetazione e degli elementi di strutturazione.

Riguardo alla componente vegetazionale devono essere mantenute, salvo la necessità della loro sostituzione in conseguenza di fitopatie o per causa di tutela della pubblica incolumità, e integrate le specie arboree presenti.

Riguardo alla strutturazione devono essere mantenuti e ripristinati i caratteri peculiari, eliminando fattori di degrado ed abbandono presenti.



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 (SI)

ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI

Zona PTCP	
Assetto insediativo	TU
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000): distretto di trasformazione n. 38 a
Assetto proprietario	pubblico
Morfologia	terreno pianeggiante
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici/manufatti	complesso della Fiumara
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	spazio sociale e ricreativo per la collettività, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	perceibilità visiva dall'esterno presenza di aree a parcheggio in aree 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>), tasso (<i>Taxus baccata</i>) e agavi (<i>Agave americana</i>). Sono state messe a dimora diverse specie di esemplari arborei tra cui carubi (<i>Caratonia alliqua</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>), filiree (<i>Phillyrea 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 e di innovazione**, fondati su un progetto di riorganizzazione di entrambi le componenti, finalizzato alla valorizzazione complessiva dell'area.



SCHEDA	1.3_5_17
Denominazione area	Giardino del Palazzo Pallavicino e giardino in prossimità della "casetta rossa", sede degli uffici comunali
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	
Assetto insediativo	SU
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000): FFa (servizi con controllo ambientale), AS
Assetto proprietario	prevalentemente privato
Morfologia	l'area è organizzata su terrazzo
Grado di copertura	copertura totale
Presenza di edifici/manufatti	non insediata
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	estetico-architettonico, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	buona permeabilità visiva dall'esterno

VALUTAZIONI DI SINTESI

CARATTERISTICHE PECULIARI

Tipologia vegetazionale prevalente

L'area comprende il giardino del palazzo Pallavicino e quello localizzato in prossimità della "casetta rossa", sede degli uffici comunali. Il giardino del palazzo Pallavicino è composto da un sistema di terrazze di cui una adibita ad agrumeto con una peschiera nella parte centrale, circondata da rose e arbusti di mirto (*Myrtus communis*). Nelle terrazze sottostanti sono presenti aiole con ortensie oleandri (*Nerium oleander*), palme, magnolie (*Magnolia grandiflora*) e sparsi alberi da frutto. Il giardino adiacente agli uffici comunali è strutturato ad aiole con magnolio, oleandri e cipressi (*Cupressus sempervirens*) con siepi di bosso (*Buxus sempervirens*), pungitopo (*Ruscus aculeatus*, *Ruscus hypoglossum*) e pittosporo (*Pittosporum tobira*).

Strutturazione L'area è strutturata a terrazze degradanti per sfruttare a fini scenografici i dislivelli del terreno. Da segnalare la presenza di elementi di valore estetico, storico ed ornamentale

Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale manca una adeguata manutenzione della copertura vegetale nell'area in prossimità della "casetta rossa".

DISCIPLINA DI AREA

L'area si connota per il alto valore dei **caratteri peculiari** della vegetazione e degli elementi di strutturazione del verde, nonché per il raggiunto grado di equilibrio delle componenti, in rapporto al ruolo svolto nel Sistema.

Riguardo alla **componente vegetazionale** è esclusivamente ammessa la **manutenzione e/o integrazione** delle specie arboree presenti, salvo la necessità della loro sostituzione in conseguenza di fitopatia o per causa di tutela della pubblica incolumità.

Riguardo alla **strutturazione** deve essere sostanzialmente **mantenuto e valorizzato** l'equilibrio con gli elementi vegetazionali.



SCHEDA	1.3_S_18
Denominazione area	Piazzale Mazzini
Ambito PTC	1.3 Genova
Comune	Genova
Categoria sistema del Verde Provinciale PTC	Aree verdi strutturate nell'ambito dei sistemi insediativi urbani (S)

ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI

Zona PTCP	
Assetto insediativo	SU
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000): FFa (servizi soggetti a controllo ambientale)
Assetto proprietario	pubblico
Morfologia	versante poco acclive
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici manufatti	non insediata
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	filo e di collegamento, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	area visivamente esposta, con forte caratterizzazione del contesto urbano di cui fa parte; presenza di nodi infrastrutturali del trasporto pubblico (fermate bus); presenza di aree a parcheggio in aree limitrofe

VALUTAZIONI DI SINTESI

CARATTERISTICHE PECULIARI

Tipologia vegetazionale prevalente

L'area si connota per la presenza di aiole tenute a prato con esemplari arborei di notevoli dimensioni di cedri del libano (*Cedrus libani*) e dell'atlante (*Cedrus atlantica*), palme e lecci (*Quercus ilex*).

Strutturazione

area strutturata ad aiole, che costituiscono anello urbano a completamento del complesso dei monumenti presenti ed al contorno (statue, scalinate, palazzi storici, ecc.).

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

Il sito è soggetto a fenomeni di inquinamento (acustico, atmosferico ecc.).

DISCIPLINA DI AREA

L'area si connota per il valore dei caratteri peculiari della vegetazione in rapporto al ruolo svolto nel sistema. Riguardo alla componente vegetazionale devono essere mantenute le specie arboree presenti.



La disciplina urbanistica

Il Piano Urbanistico Comunale (PUC)

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

LEGENDA

AMBITI

- AC-NI - ambito di conservazione del territorio non insediato
- AC-VP - ambito di conservazione del territorio di valore paesag. e panoramico
- AR-PA - ambito di riqualificazione delle aree di produzione agricola
- AR-PR-A - (a) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale
- AR-PR-B - (b) ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale
- AC-CS - ambito di conservazione del centro storico urbano
- AC-VU - ambito di conservazione del verde urbano strutturato
- AC-US - ambito di conservazione dell'impianto urbano storico
- AC-AR - ambito di conservazione Antica Romana
- AC-IU - ambito di conservazione dell'impianto urbanistico
- AR-UR - ambito di riqualificazione urbanistica - residenziale
- AR-PU - ambito di riqualificazione urbanistica produttivo-urbano
- AR-PI - ambito di riqualificazione urbanistica produttivo-industriale
- ACO-L - ambito complesso per la valorizzazione del litorale
- SIS-S servizi pubblici
- SIS-S Servizi cimiteriali
- SIS-S Valore storico paesaggistico dei Servizi Pubblici
- rete idrografica

ELEMENTI LINEARI

- Asse di relazione città-porto da concertare con Intesa I.B4/94
- Asse di relazione città - porto di previsione
- Trasporto pubblico in sede propria di previsione

AMBITO PORTUALE

- AMBITO PORTUALE

BASE CARTOGRAFICA

- MUNICIPI
 - Limiti Amministrativi
- UNITA URBANISTICHE
 - Limiti Amministrativi

AREA BAGNATA

- Polygon

RETI COLO IDROGRAFICO

- FIUME

ELEMENTO STRADALE

- ELEMENTO STRADALE

ELEMENTO STRADALE

EDIFICI

- EDIFICI
- EDIFICI MINORI
- MANUFATTI INDUSTRIALI

AMBITI SPECIALI

- PARCO DI INTERESSE NATURALISTICO E PAESAGGISTICO
- UNITA INSEDIATIVA DI IDENTITA PAESAGGISTICA
- MACROAREA PAESAGGISTICA
- AMBITO CON DISCIPLINA URBANISTICA SPECIALE
- Fascia Protezione A - RIR
- Fascia Protezione B - RIR
- Aree di osservazione RIR - Variante PTC della Provincia D.C.P. 39/2008
- AREE DI ESPROPRIO-CANTIERE RELATIVE A OPERE INFRASTRUTTURALI
- CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

INFRASTRUTTURE

- SIS-1 autostrada esistente
- SIS-1 ferrovia esistente
- SIS-1 Viabilità principale esistente
- SIS-1 Viabilità principale previsione
- SIS-1 Viabilità previsione
- Nodi Infrastrutturali di Progetto
- SIS-1 autostrada di previsione
- SIS-1 ferrovia di previsione

DISTRETTI

- Distretto di trasformazione

PUC - CENTRO STORICO

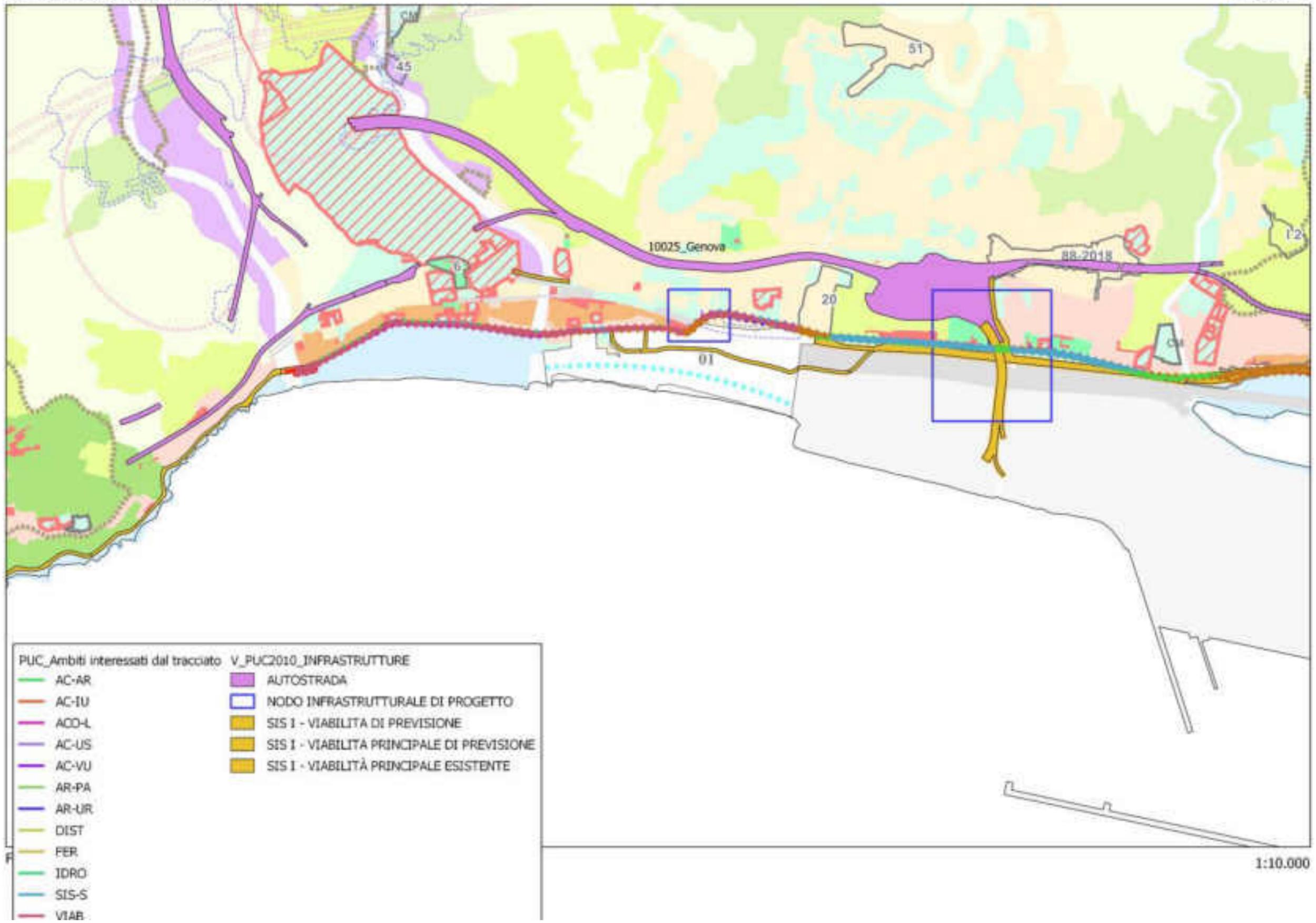
- CENTRO STORICO URBANO

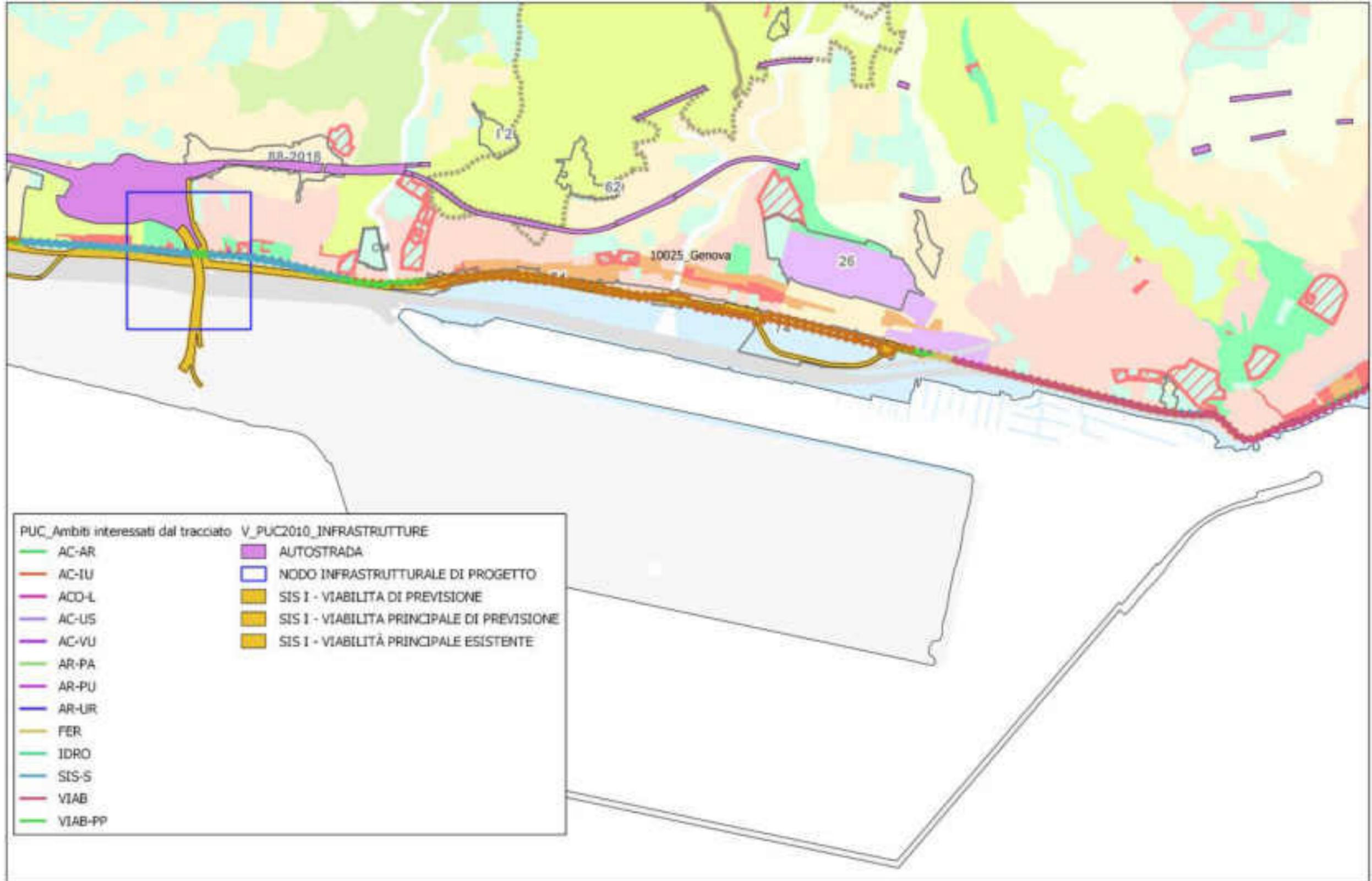
PUC - ATTUAZIONE - Atti che hanno terminato il loro iter

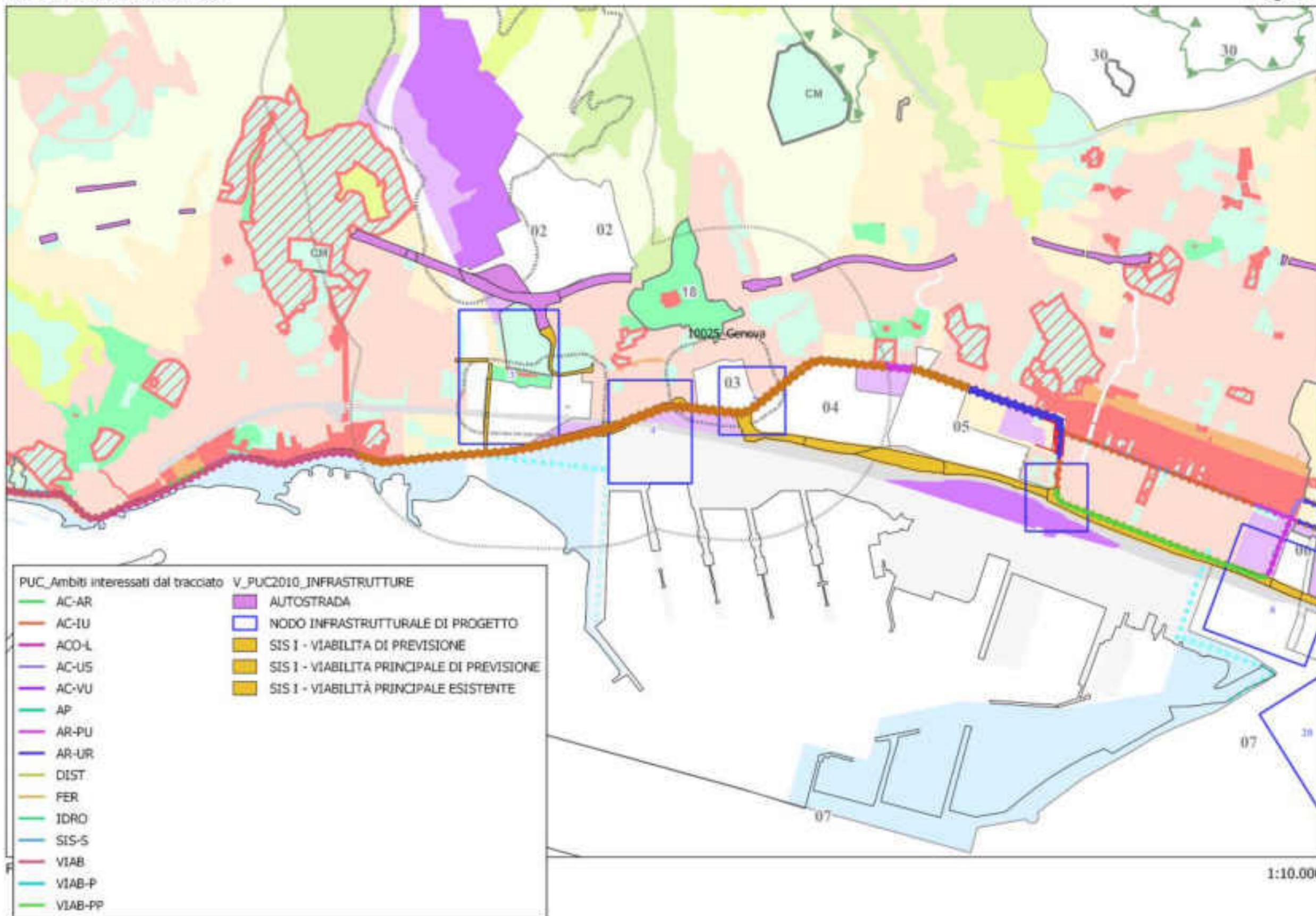


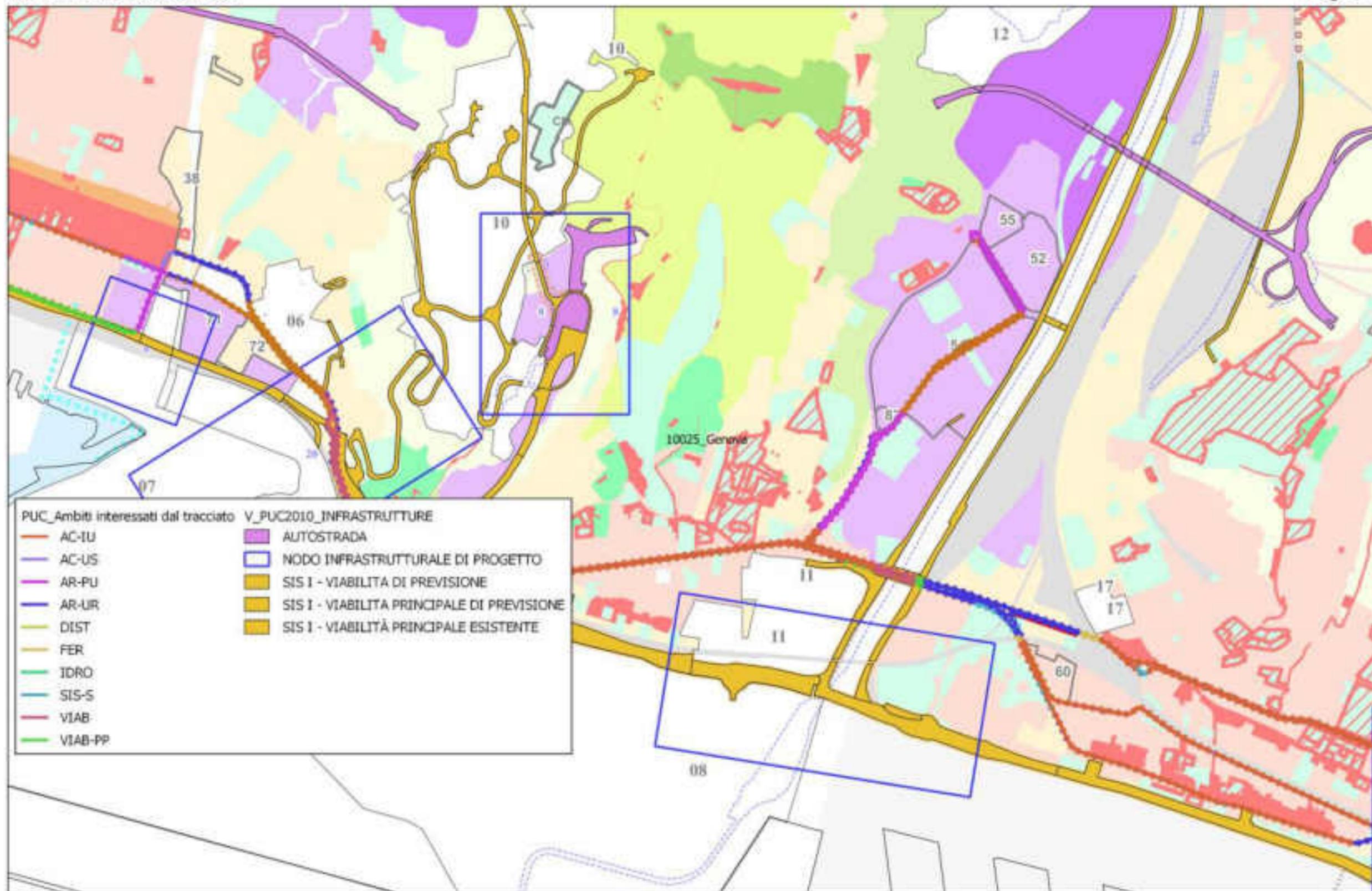
PUC - SALVAGUARDIA - Atti adottati che non hanno concluso il loro iter

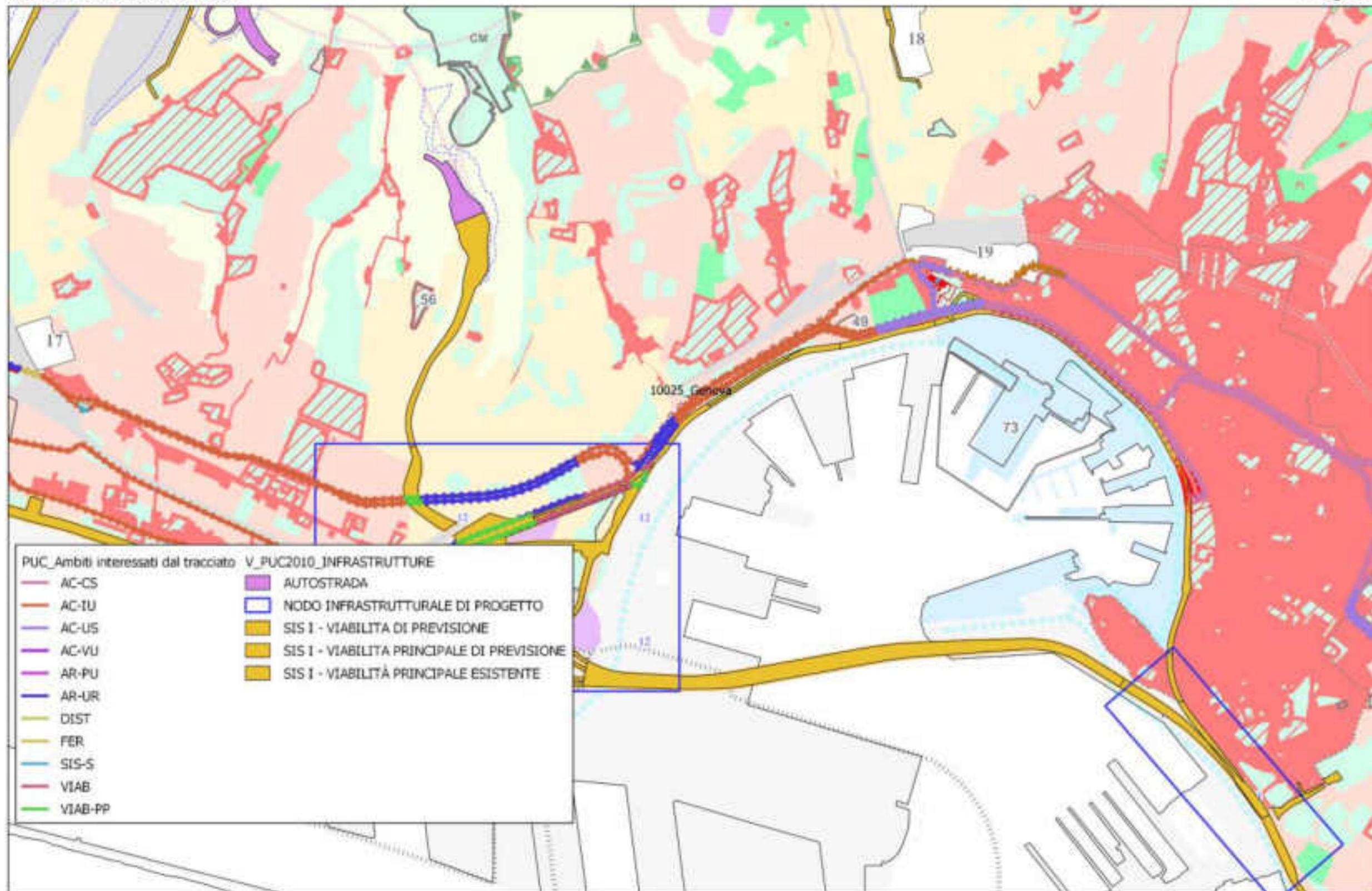


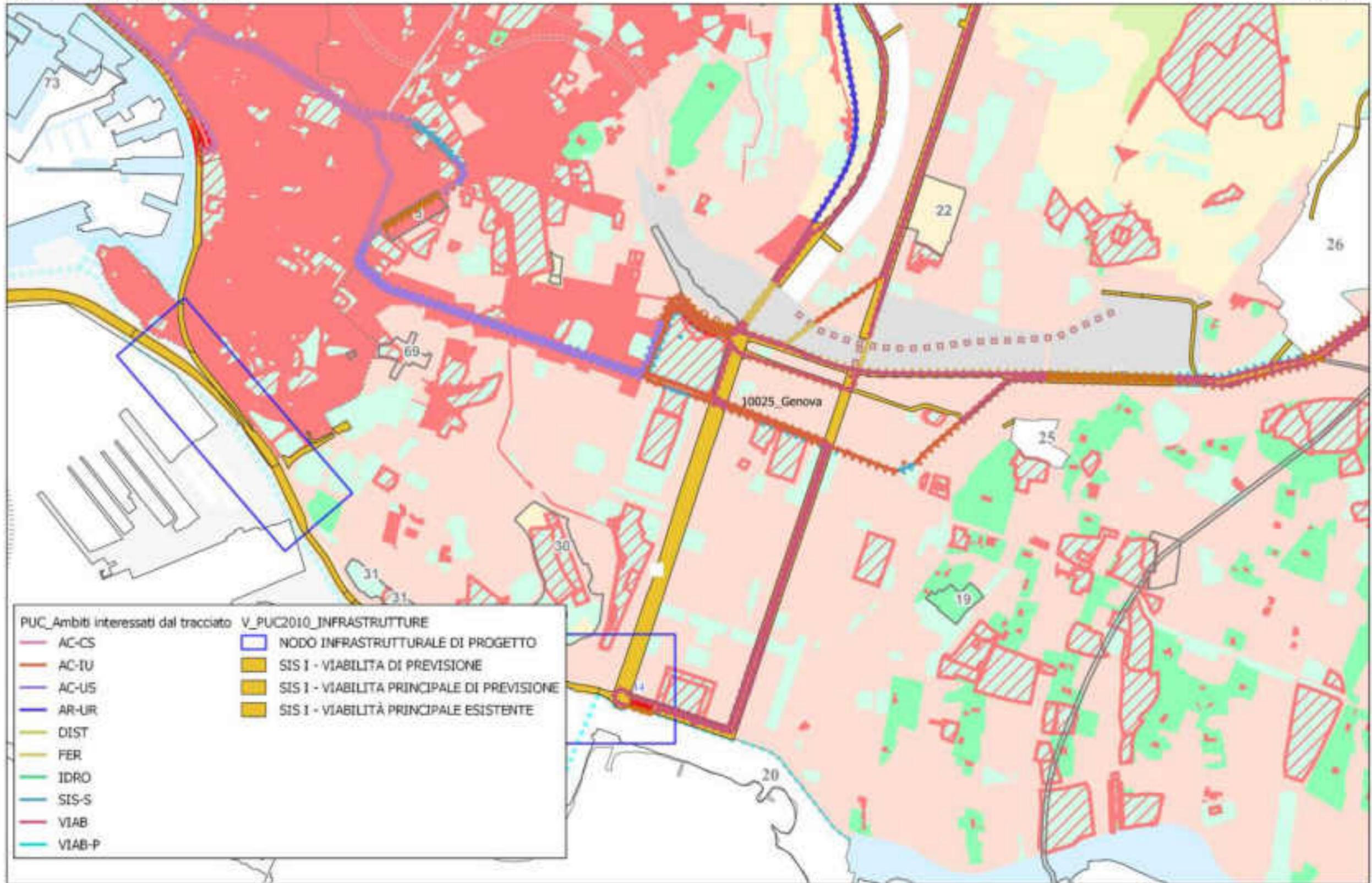


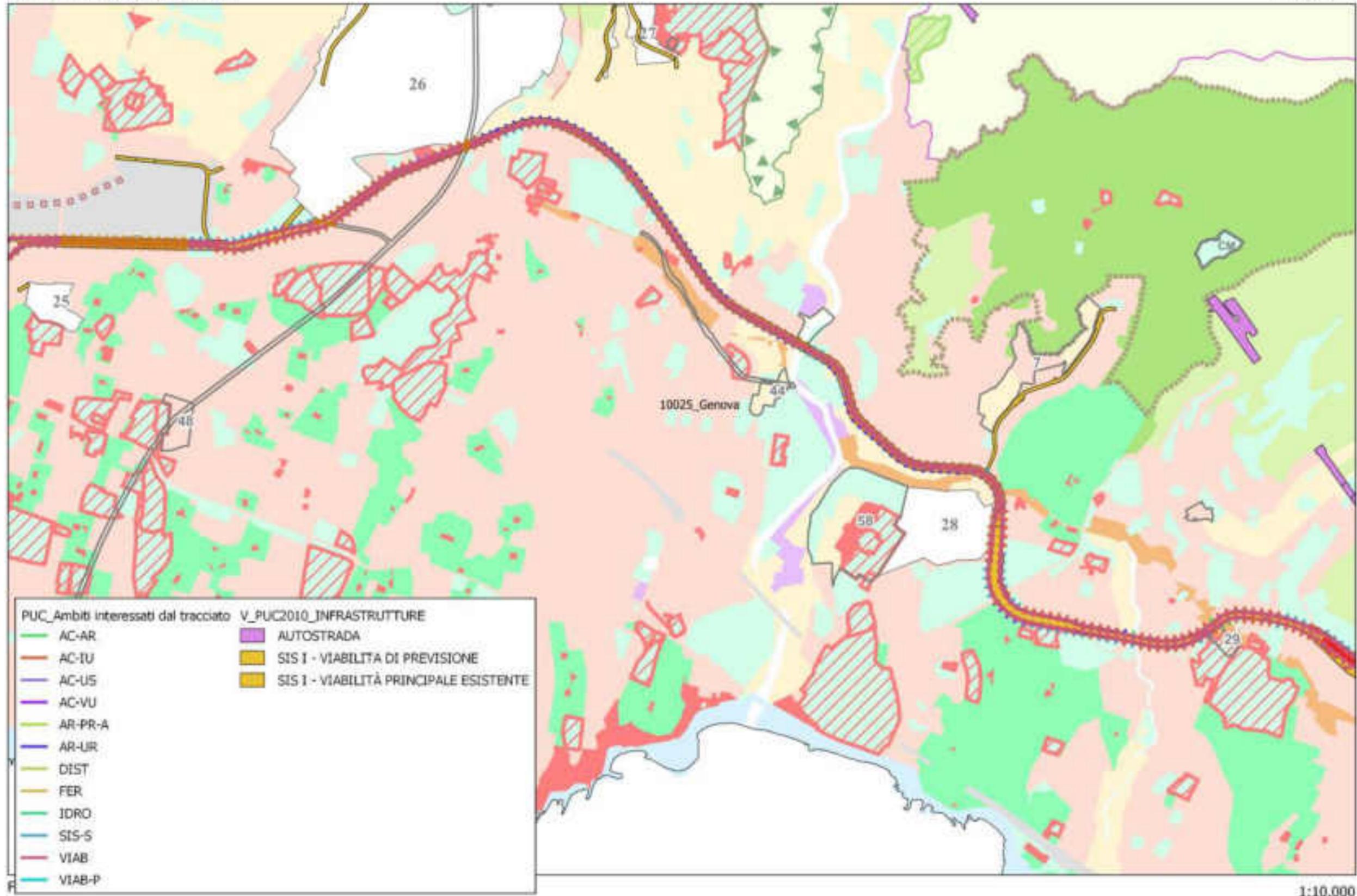


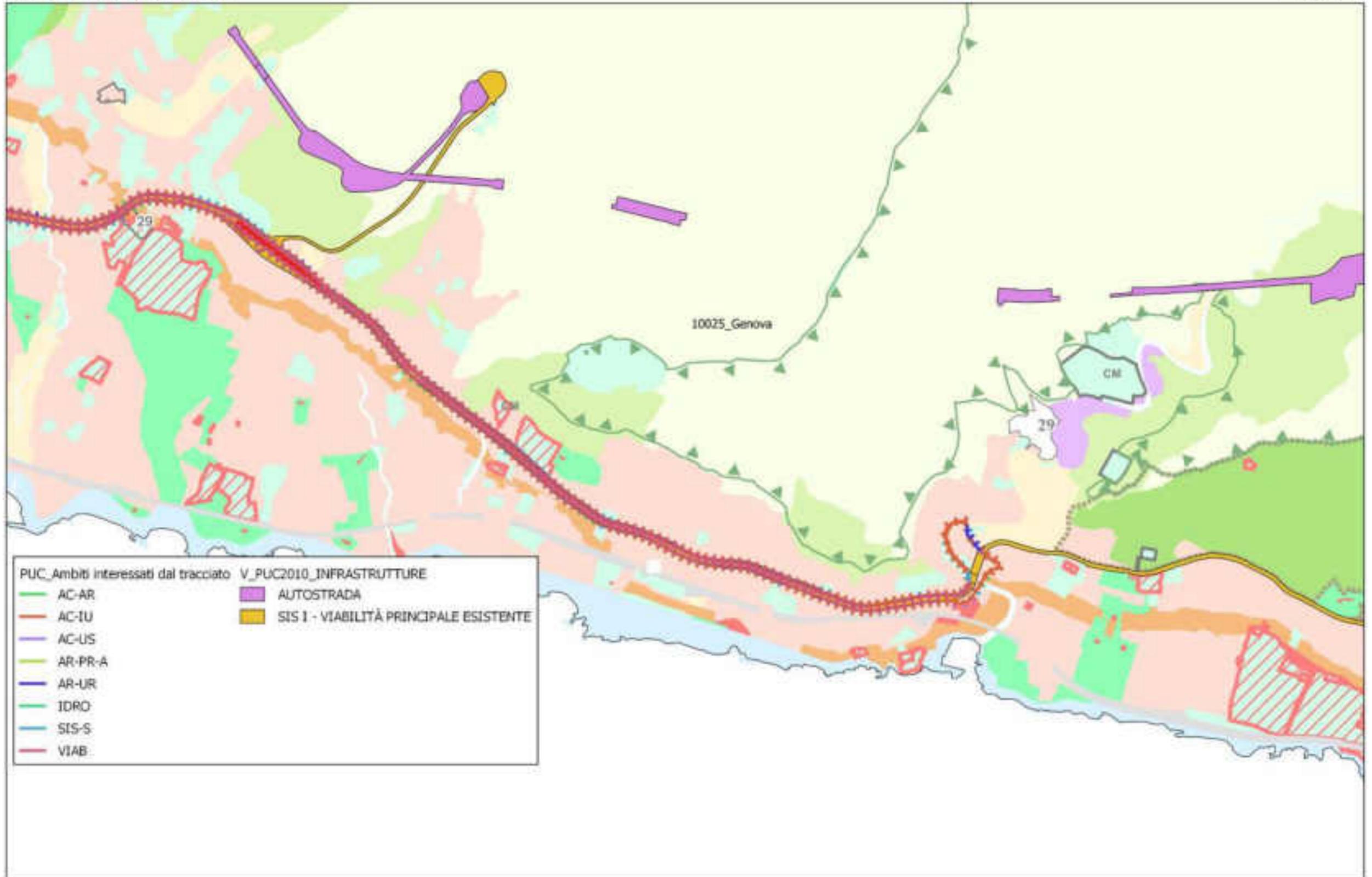




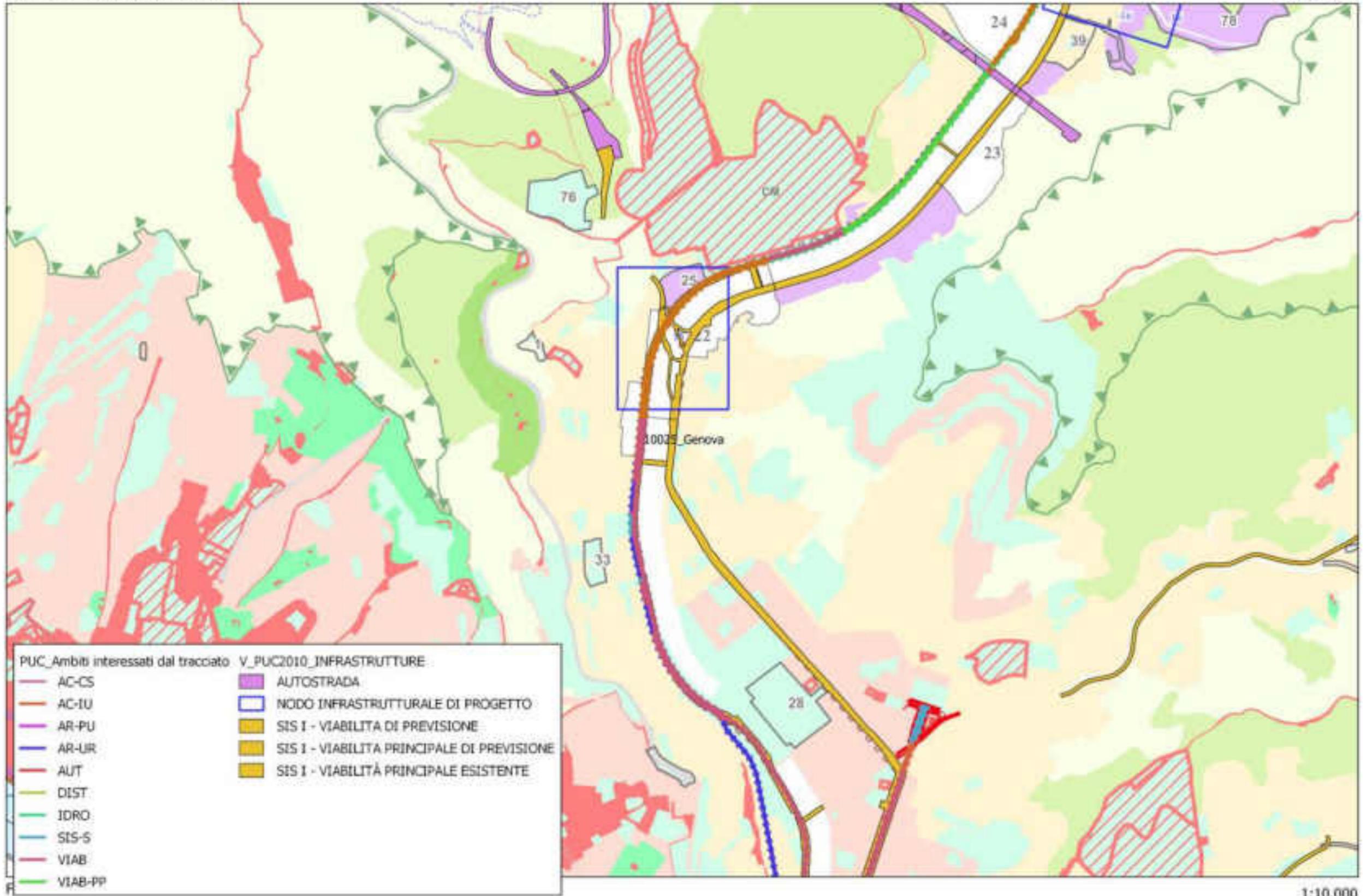


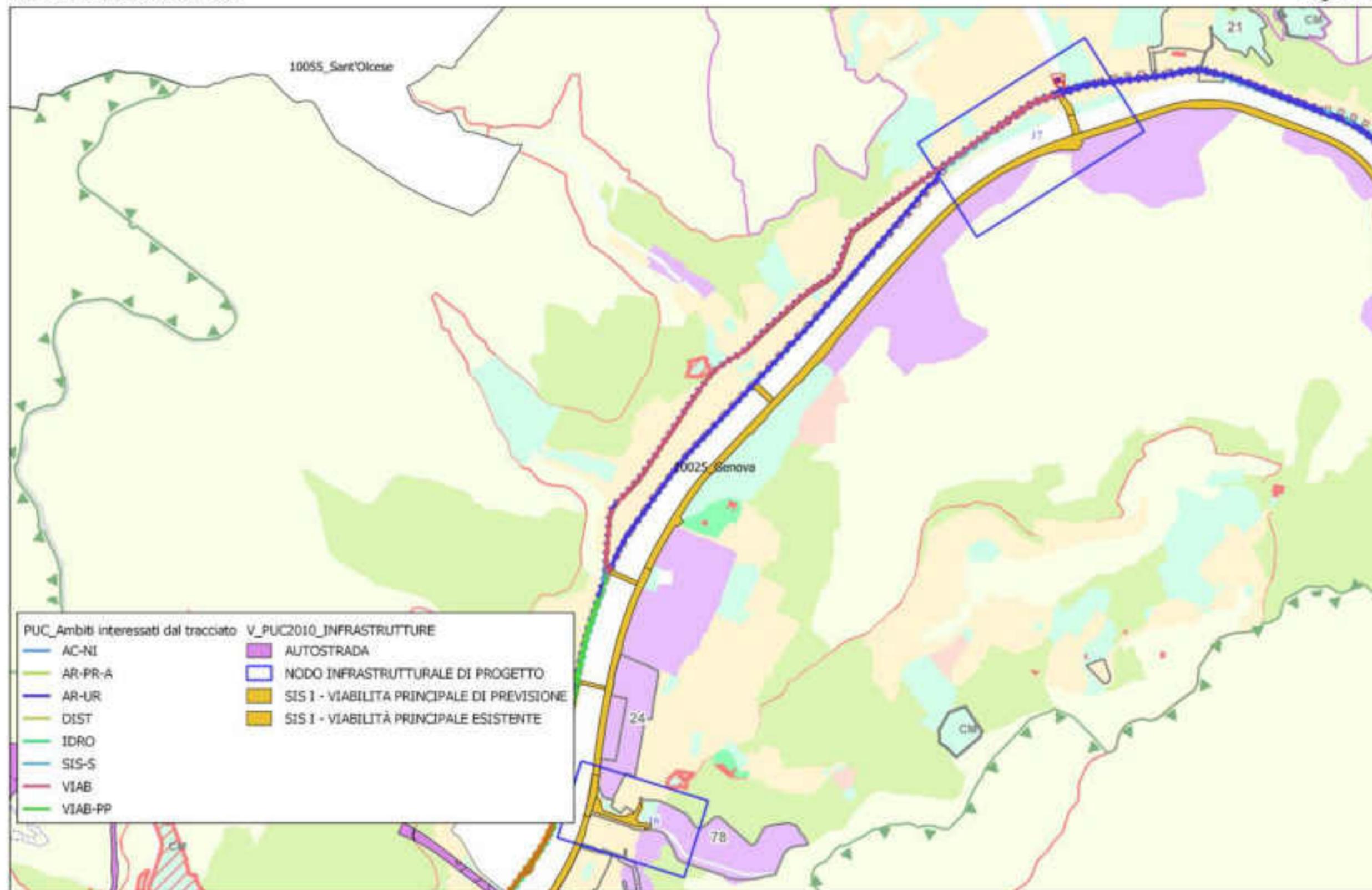


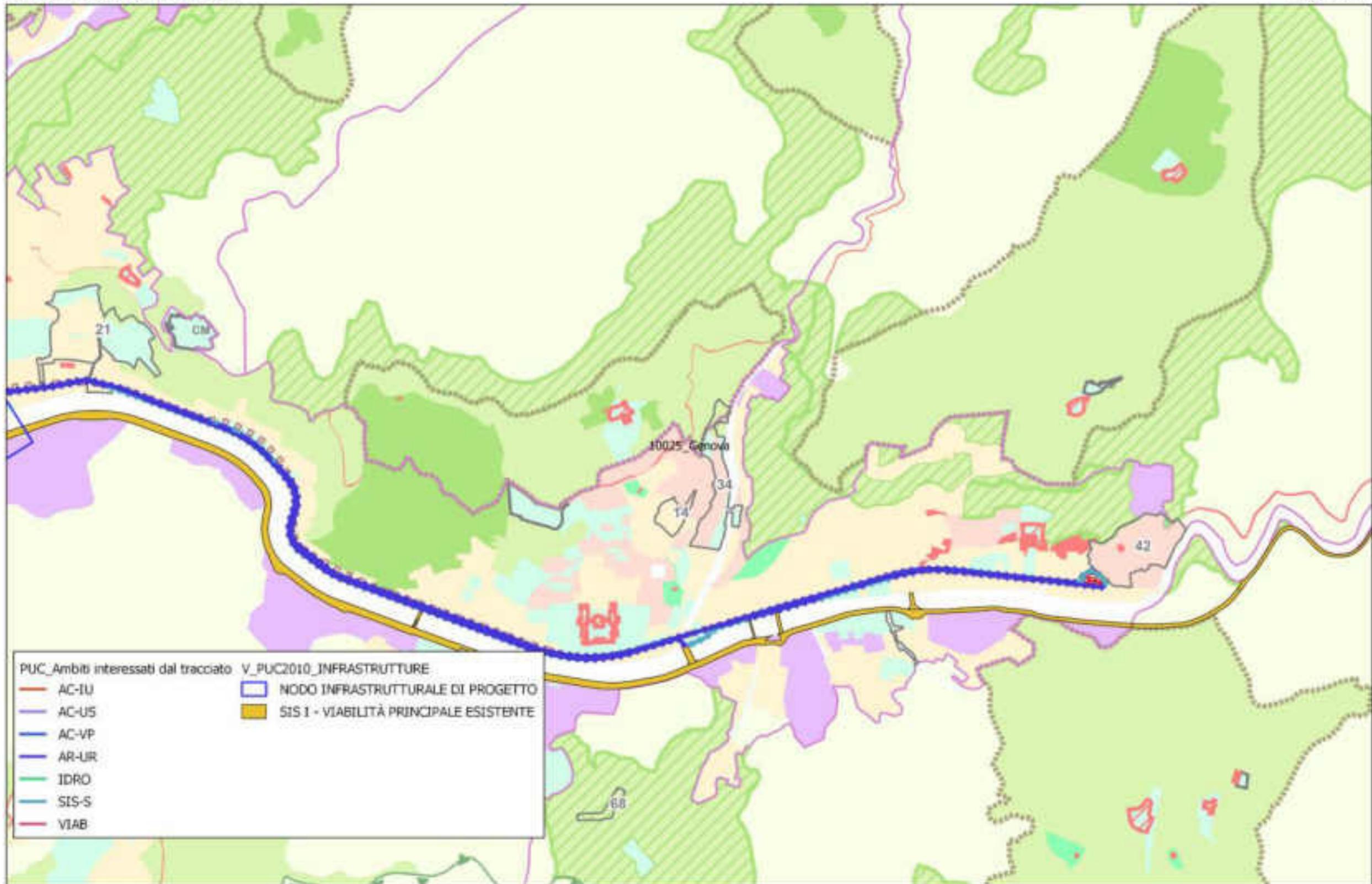




PUC_Ambiti interessati dal tracciato		V_PUC2010_INFRASTRUTTURE	
AC-AR	AC-IU	AC-US	AR-PR-A
AR-UR	IDRO	SIS-S	VIAB
AUTOSTRADA	SIS I - VIABILITÀ PRINCIPALE ESISTENTE		



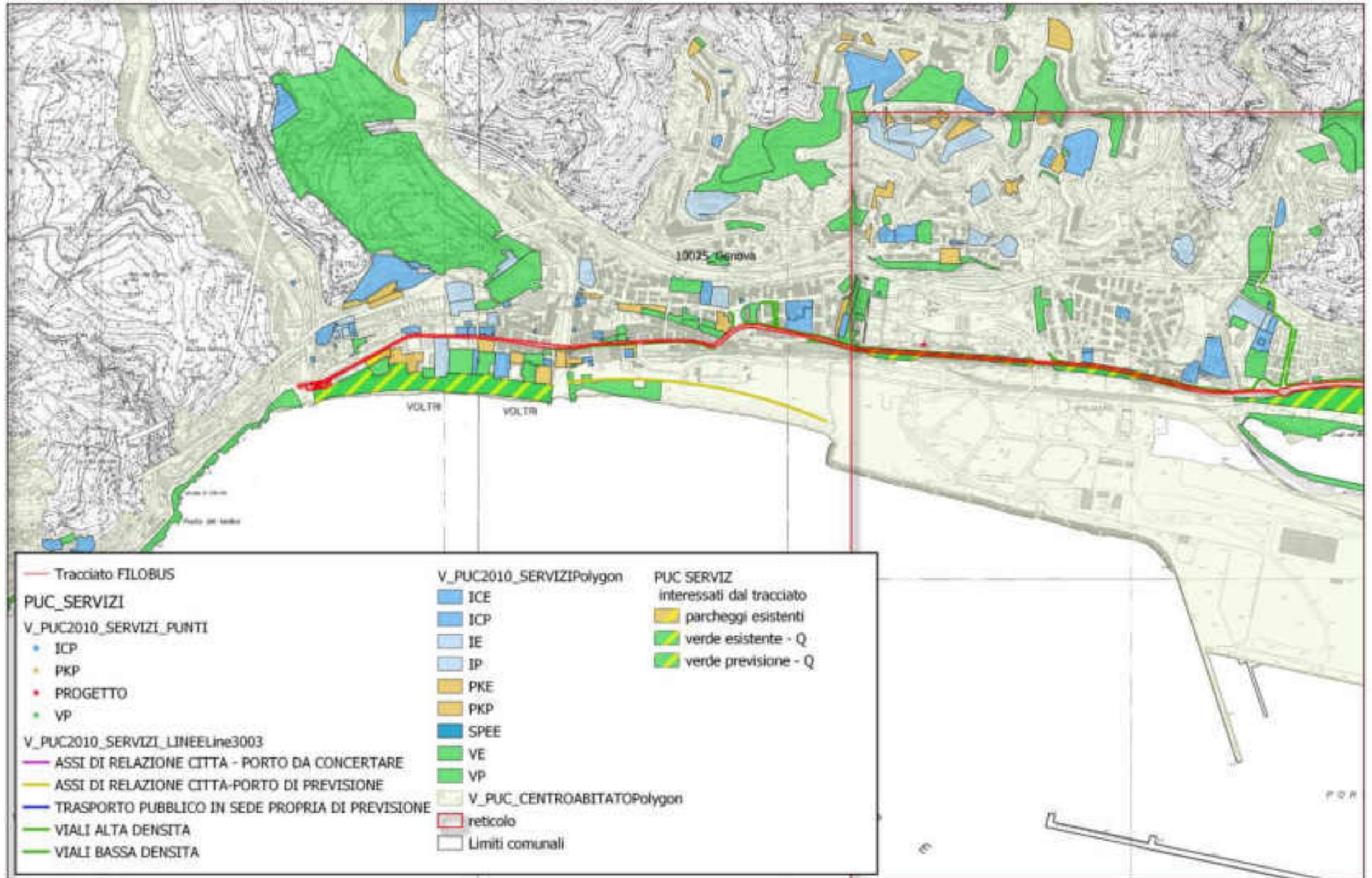




PUC – PUT SISTEMA SERVIZI PARCHI URBANI TERRITORIALI – SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI

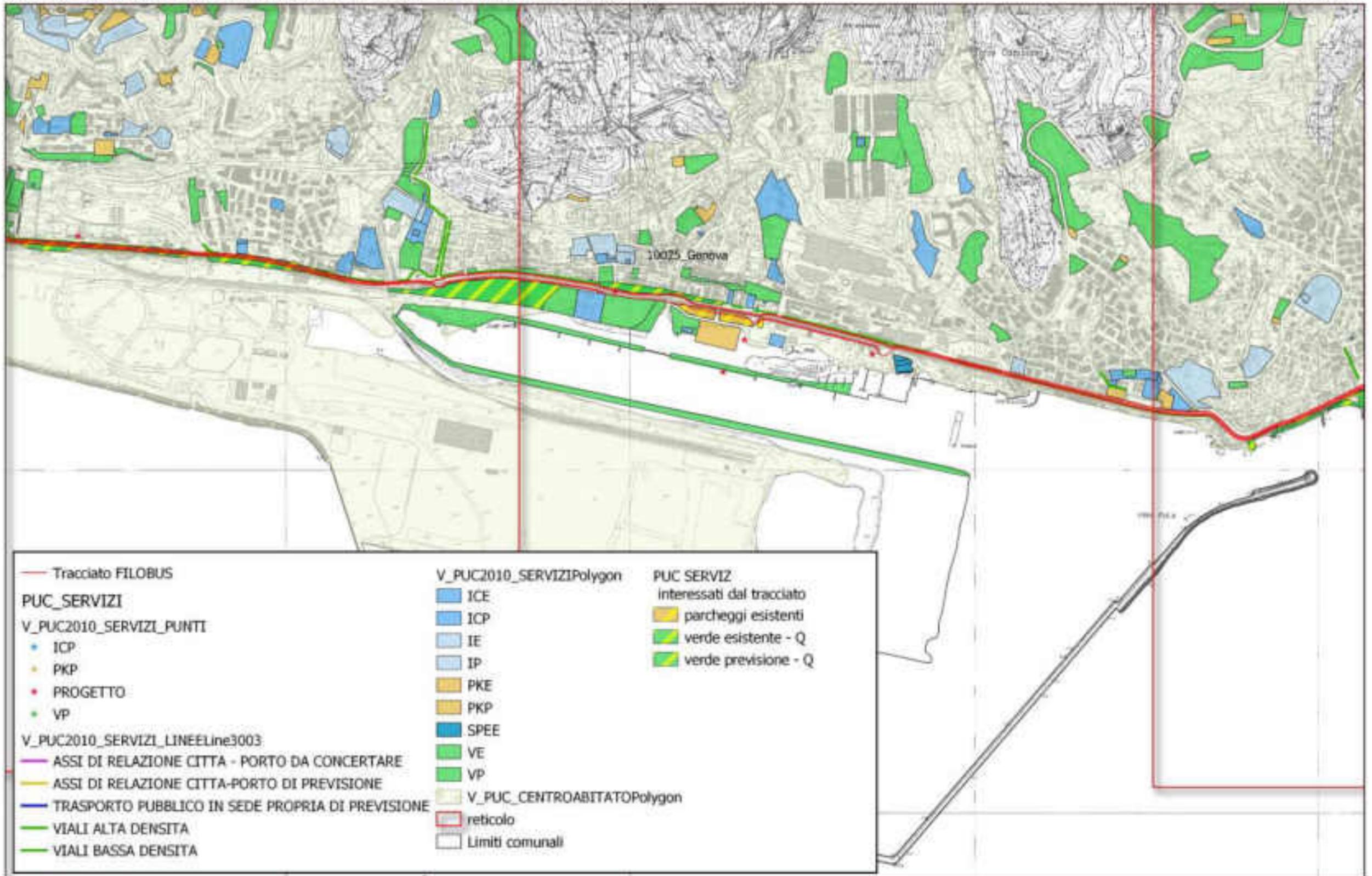
PUC - PUT SISTEMA SERVIZI PARCHI URBANI TERRITORIALI - SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI

Foglio 1



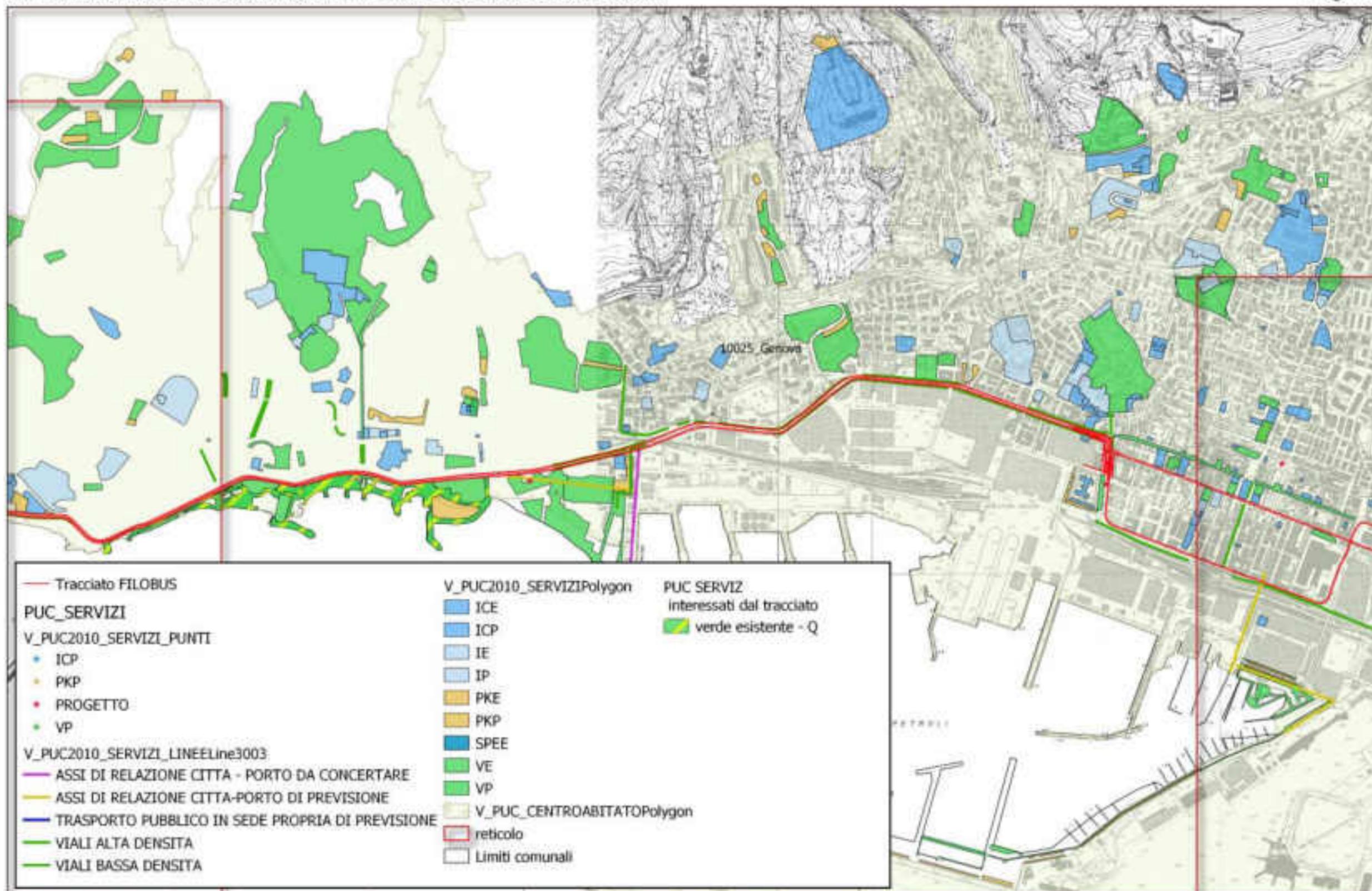
FILOBUS GENOVA

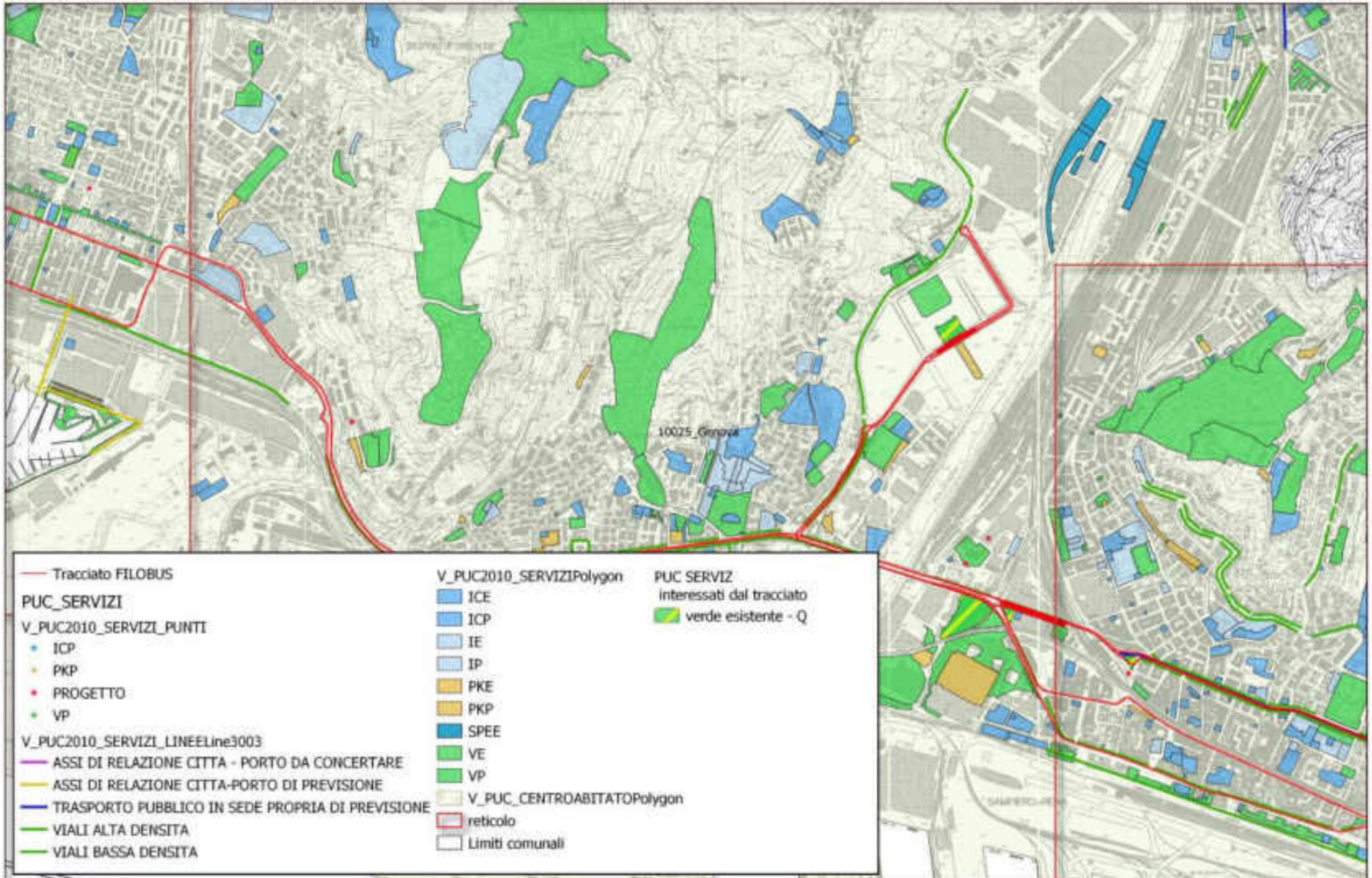
1:10.000

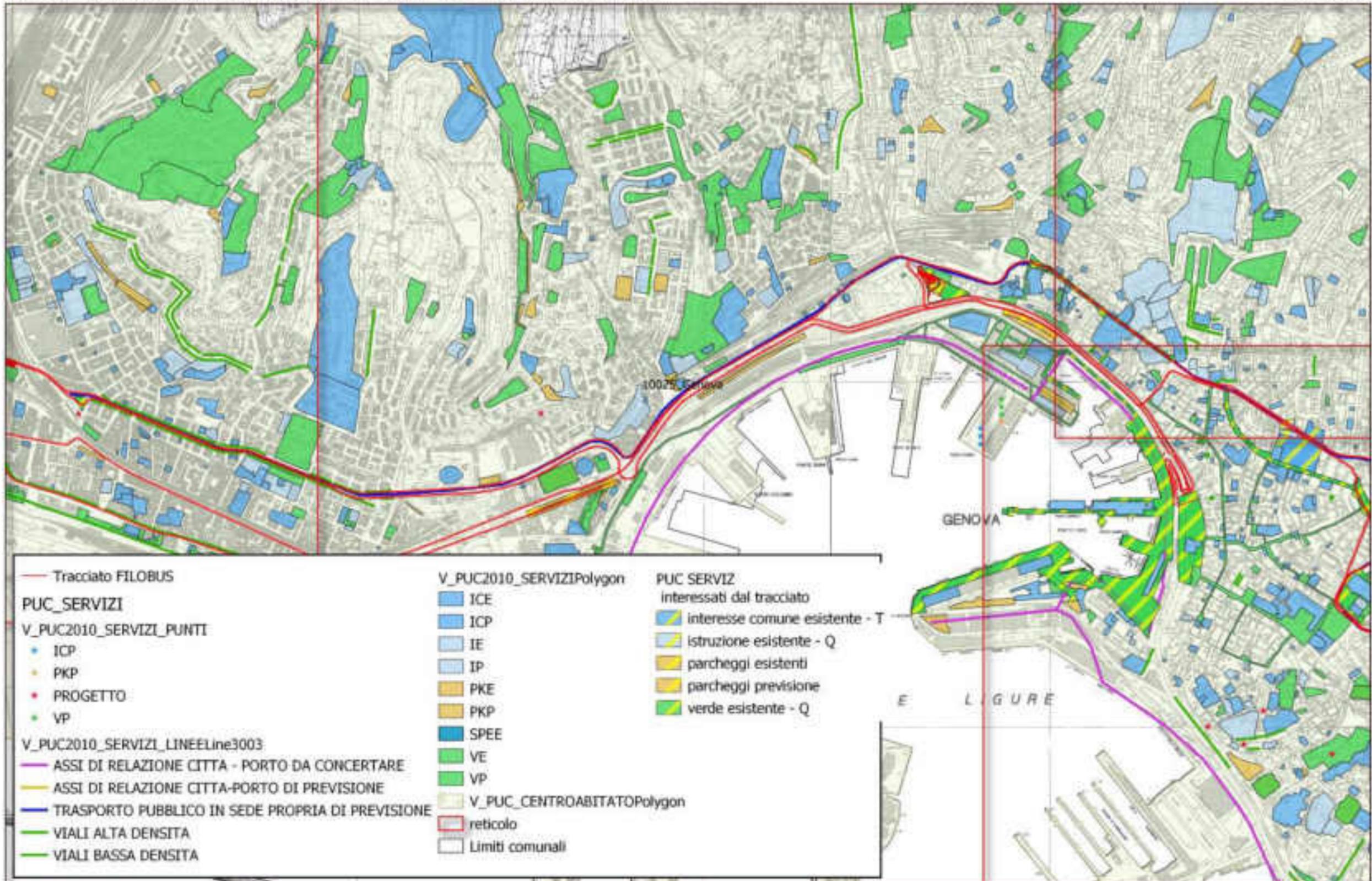


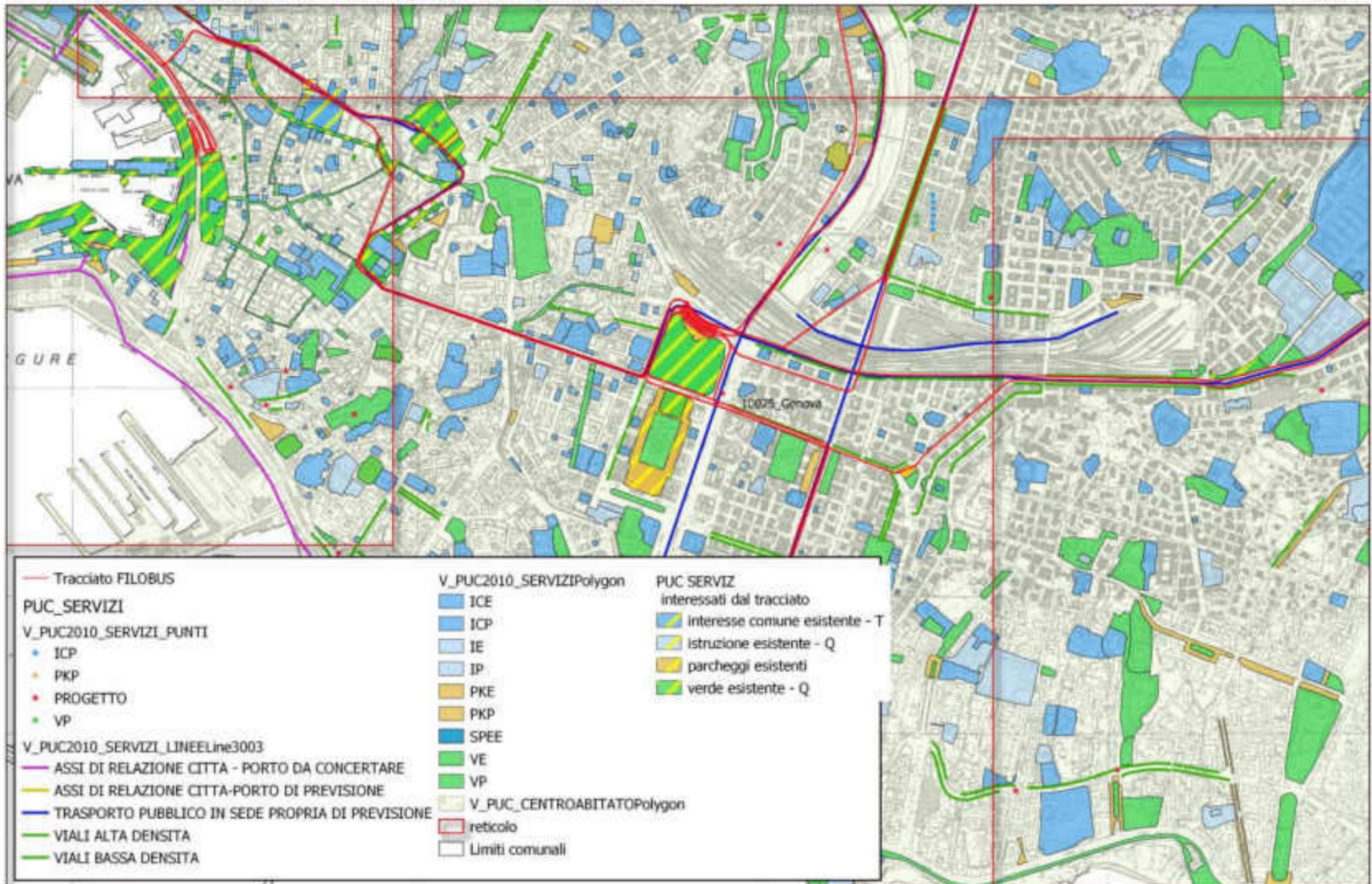
FILOBUS GENOVA

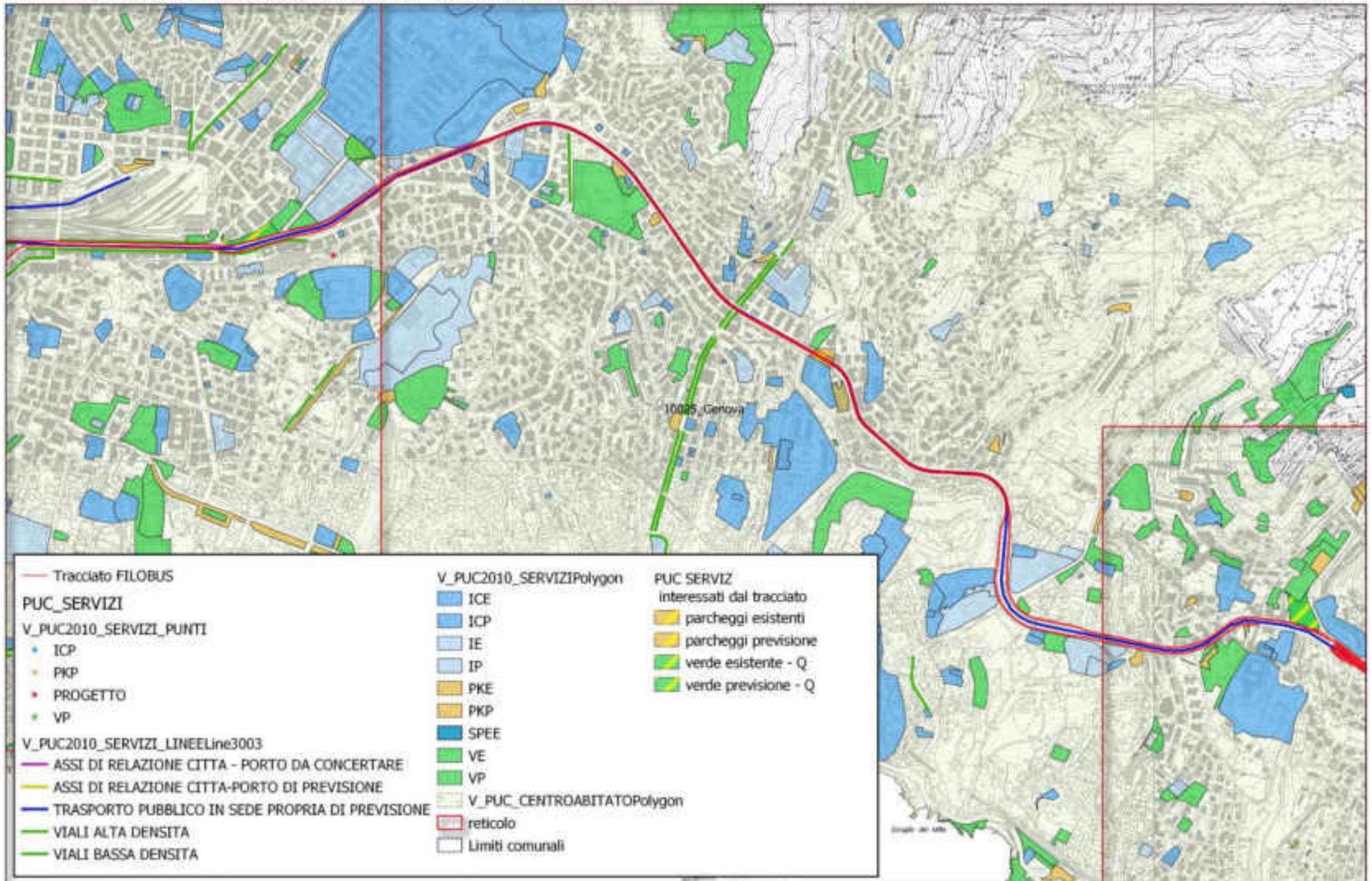
1:10.000

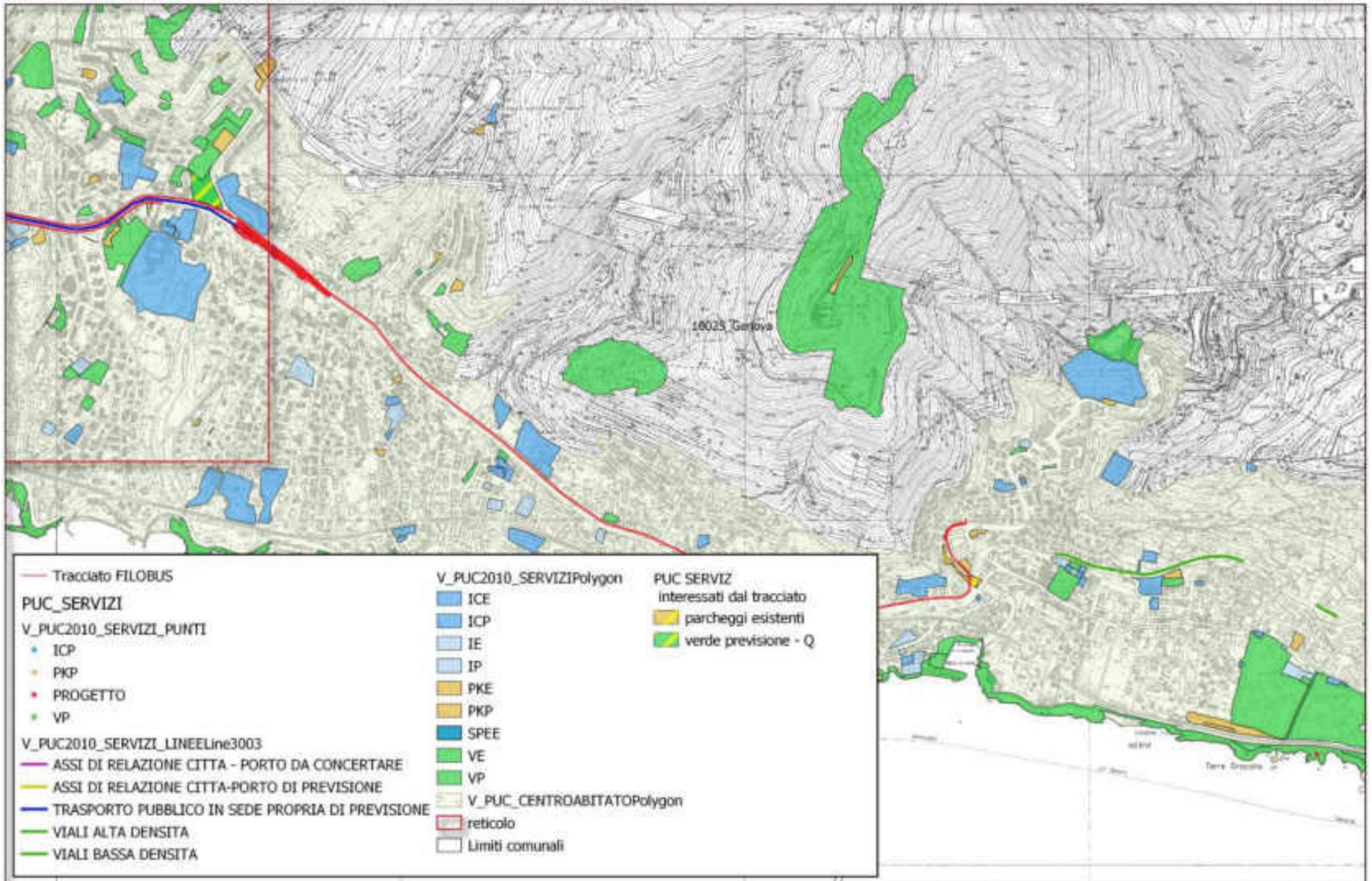


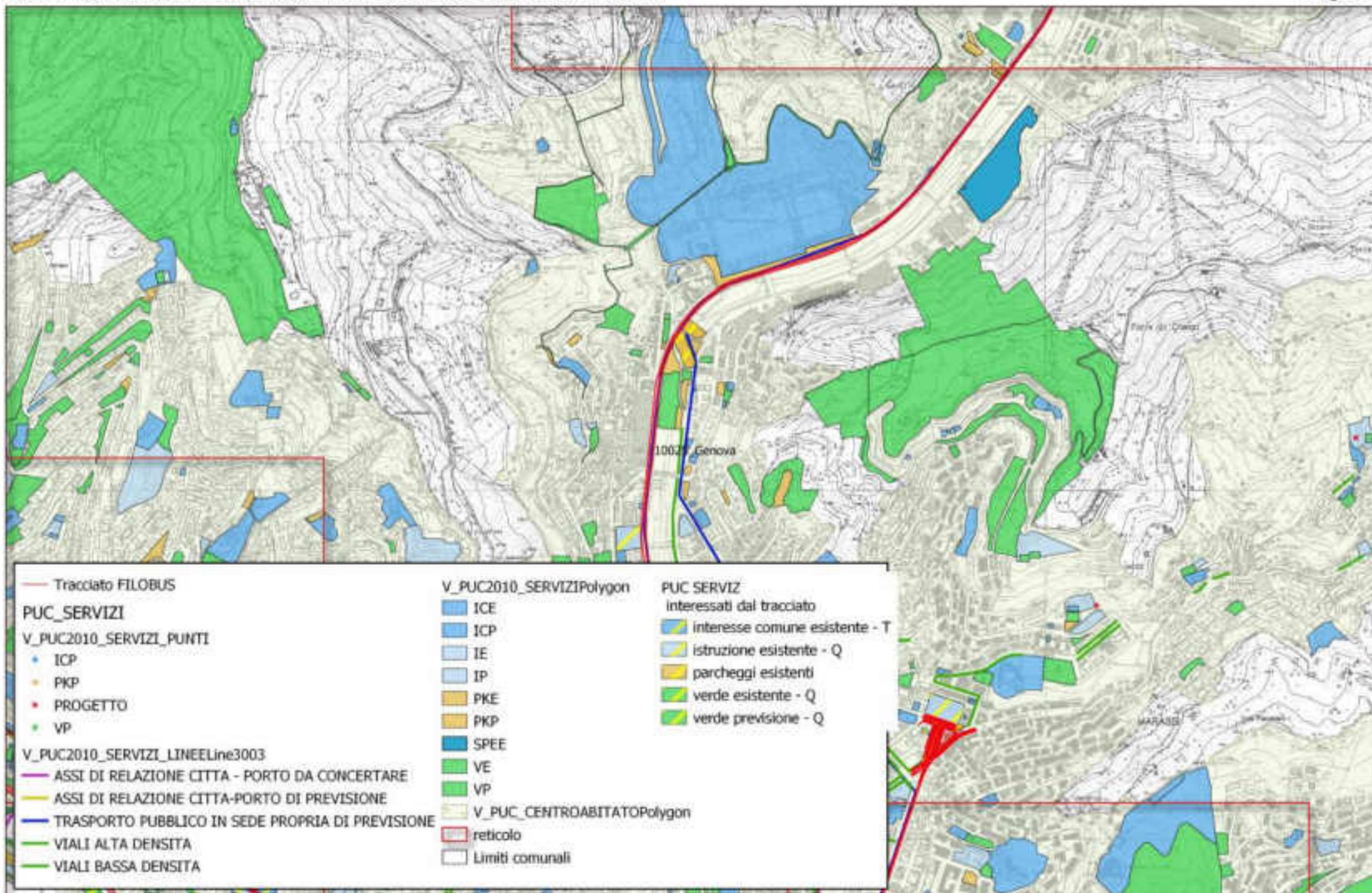


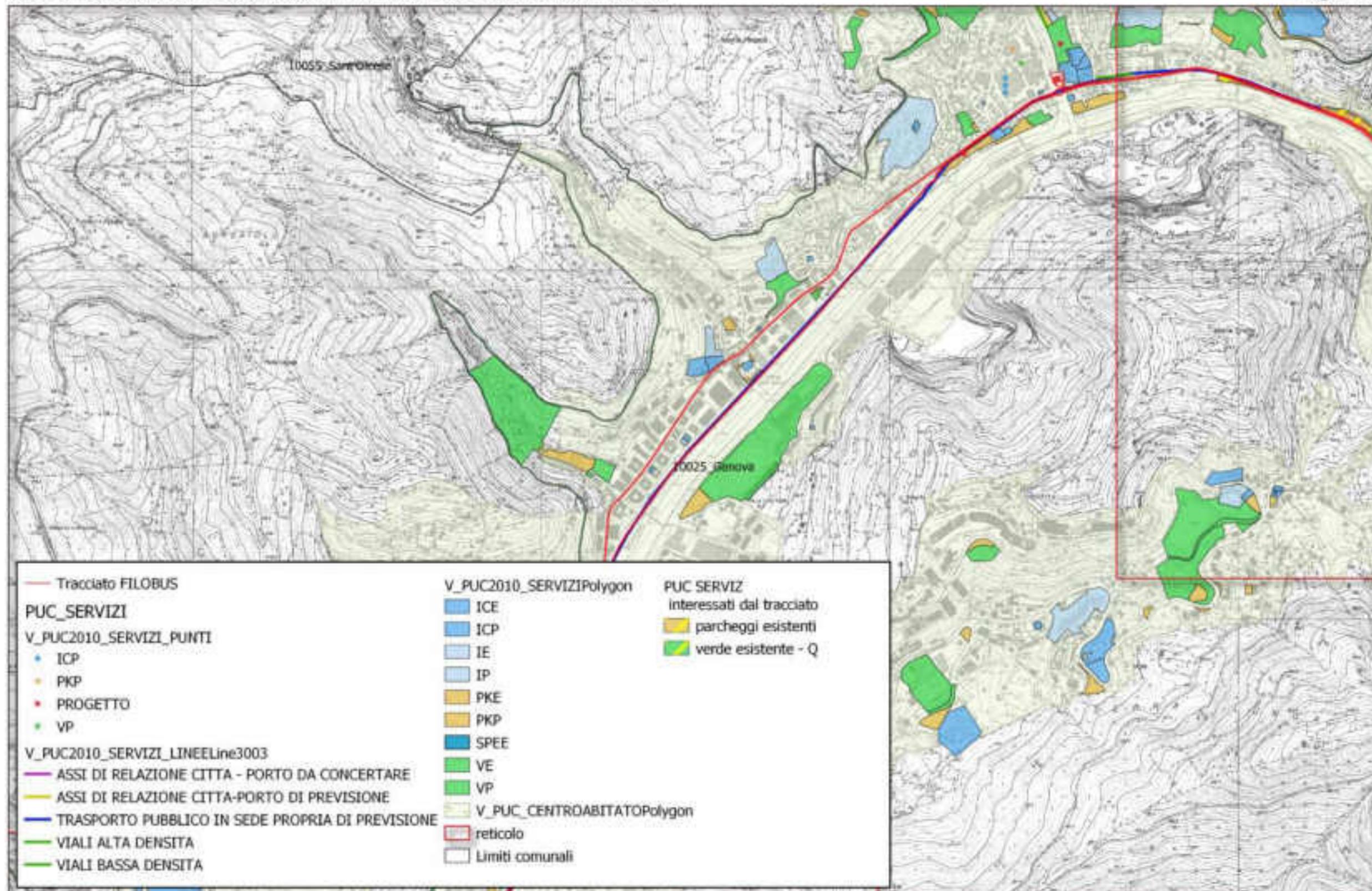


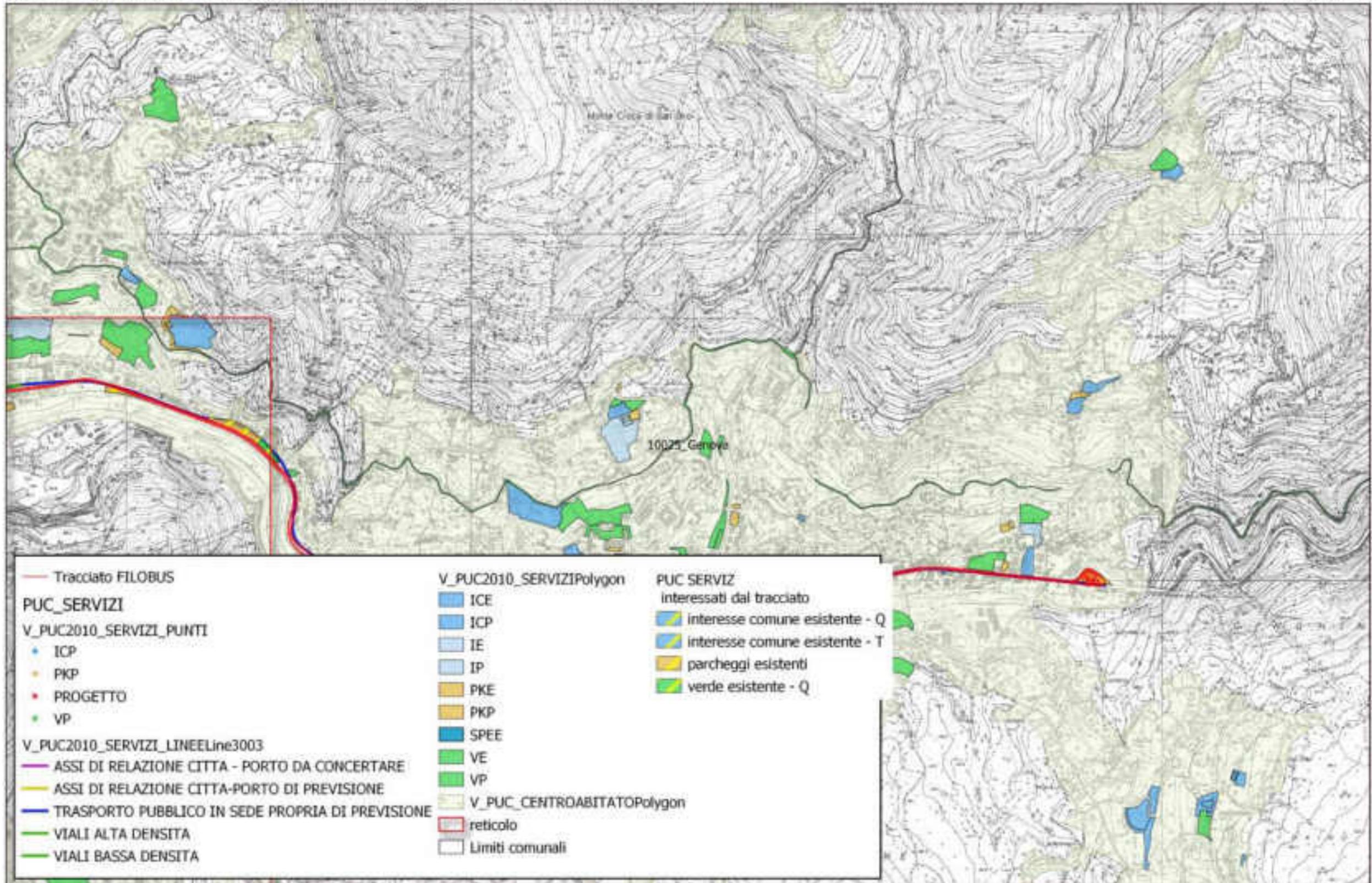












4. QUADRO SINOTTICO DELLA CONFORMITA' URBANISTICA

STUDIO PRELIMINARE DI INTERVENTO URBANISTICO E VINCOLI - GENOVA

QUADRO SINOTTICO

Pagina n°	VINCOLI E TUTELA DI CARATTERI PAESAGGISTICI					VINCOLI A TUTELA DI CARATTERE AMBIENTALE		DISCIPLINA PAESISTICA REGIONALE		DISCIPLINA PAESISTICA PROVINCIALE		DISCIPLINA PAESISTICA LOCALE				ALTRE FORME DI PROTEZIONE TUTELA DERIVATE DA NORMATIVI SOVRASTATALI				CONFORMITA' / COMPATIBILITA' CON LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA DI CITTADINA COMUNALE				PDR (azione urbanistica e di ordine vincoli e condizionamenti imposti dalla pianificazione urbanistica e paesaggistica) - Elementi di sintesi	
	Vincoli a Tutela di Caratteri Paesaggistici di cui art. 15 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.					Vincoli a Tutela di Carattere Ambientale di cui art. 15 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.		PDR		PDR		Vincoli a Tutela di Caratteri Paesaggistici di cui art. 15 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.								Pianificazione urbanistica e di ordine vincoli e condizionamenti imposti dalla pianificazione comunale - Elementi di sintesi				Rapporto di sintesi	
	Art. 15 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.					Art. 15 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.		Art. 15 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.		Art. 15 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.		Art. 15 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.				Art. 15 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.				Art. 15 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.				Art. 15 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.	
1																									
2																									
3																									
4																									
5																									
6																									
7																									
8																									
9																									
10																									
11																									

5. SINTESI DELLA CONFORMITA' URBANISTICA

La disciplina paesistica

Il Piano Territoriale di Cordinamento Paesistico (PTCP)

ASSE PONENTE

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. 79 bis 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 mare e le aree del litorale sono 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 gradevole, 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 Pra' 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 trarre 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.

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 confina con la spiaggia di Maltedò chiusa dal molo occidentale del Porto Petroli.

Il livello paesaggistico riconosce quale valore da conservare la palazzata lungo l'Aurelia; percorrendo la passeggiata a mare, in direzione levante, si può godere sia la vista della palazzata storica sia il profilo del panorama montuoso che abbraccia tutta la città: dal Monte Gazzo al Monte Fasce fino a Portofino.

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.

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.

L'importanza del costruito storico si rileva dalla 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.

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.

Nell'area urbana di Sestri ponente e di Cornigliano non sono segnalati particolari valori sotto il profilo paesaggistico, se non quello relativo all'asse prospetti di Via Cornigliano, rispetto al quale il progetto contribuisce a riordinare la fruizione veicolare armonizzandosi con il contesto, anche frutto di interventi di riqualificazione in atto.

Il PTC del verde di livello provinciale individua:

- 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.

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.

PROVVEDIMENTO MINISTERIALE DI TUTELA (estratto cartografica con ubicazione/estremi del provvedimento e motivazioni della tutela)

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, Moneglia, Genova, Arenzano e Cogoleto" 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

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...".

In considerazione della strategicità della rimessa nell'ambito del progetto "Assi di Forza", nelle

successive fasi progettuali dovranno essere effettuate le necessarie valutazioni in merito alla conferma — o meno — delle previsioni contenute nel Piano Urbanistico Comunale.

La disciplina urbanistica

Il Piano Urbanistico Comunale (PUC)

GLI ASSI

Gli interventi previsti sulla sede stradale sono stati suddivisi in quattro linee principali e nello specifico: il *ponente genovese, il centro cittadino, la Val Bisagno e il Levante cittadino.*

ASSE PONENTE

L'asse di forza relativo al ponente genovese va dal capolinea di Piazza Caduti Partigiani Voltresi fino alla rotonda posta all'incrocio tra Via Luigi Perini e Corso Maria Perrone, nell'area di Campi.

Tale tracciato è stato suddiviso in 8 tratte che vengono di seguito analizzate nel dettaglio con riguardo alla disciplina urbanistica.

- Piazza Caduti Partigiani Voltresi (capolinea) — Via Arma di Taggia (rotonda)

Il tratto parte dal capolinea posto in corrispondenza di Piazza Caduti Partigiani Voltresi e segue la costa su Via di Prà, arrivando così fino alla rotonda posta in corrispondenza di Via Arma di Taggia.

Relativamente a questo tratto il percorso del filobus inizialmente previsto con le corsie per i due sensi di marcia promiscue alla viabilità esistente, prosegue su Via di Prà, dove la larghezza della carreggiata permette di realizzare una corsia, in direzione levante, riservata ai filobus, mentre la corsia in direzione ponente rimane promiscua con la viabilità ordinaria.

Il percorso procede in tale modo fino ad arrivare alla rotonda posta in corrispondenza di Via Arma di Taggia, dove entrambi i sensi di marcia diventano promiscui alla viabilità ordinaria, in quanto la larghezza della carreggiata non consente la realizzazione di corsie riservate.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede, d) protesa ed e) esistente per cui non sono necessari interventi.

Il tracciato ad esclusione del tratto compreso tra il capolinea e l'innesto con Via di Prà risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004 (Fascia di 300 m. dalla linea di costa ed aree di notevole interesse pubblico).

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Viabilità principale di previsione VIAB-PP - SIS-I
- Ambito speciale Nodo Infrastrutturale di progetto - Palmaro
- Ambito di Riqualificazione Urbanistica Residenziale AR-UR

Il Piano di Bacino individua, in particolar modo nel tratto di intersezione con il torrente Branega, aree d'inondabilità poste in fascia B, B* e C (aree storicamente inondate)

-Via Arma di Taggia (rotonda) — Stazione Fs di Genova-Prà (rotonda)

Il tratto parte dalla rotonda in corrispondenza di Via Arma di Taggia ed arriva in corrispondenza della rotonda della Stazione FS di Genova Prà.

In questo tratto la larghezza della sede stradale consente di realizzare due corsie preferenziali per i filobus, una per ciascun senso di marcia; sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede.

L'intero tracciato risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004 (Aree di notevole interesse pubblico).

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Viabilità principale di previsione VIAB-PP — SIS-I
- Servizi pubblici SIS-S1
- Ambito speciale Progetto integrato "Prà Marina".
- Ambito di Conservazione del territorio urbano — AC-IU

Il Piano di Bacino individua, in particolar modo nel tratto di intersezione con il fiume San Pietro, aree di inondabilità poste in fascia B. Nello stesso punto, a lato della carreggiata stradale è presente un edificio individuato in zona A.

- **Stazione Fs di Genova-Prà (rotonda) — Piazza Lido di Pegli**

Il tratto parte dalla rotonda in corrispondenza della Stazione FS di Genova-Prà fino arrivare in corrispondenza di Piazza Lido di Pegli.

Nel tratto compreso tra la rotonda posta in corrispondenza della Stazione FS di Genova-Prà e la rotonda posta in corrispondenza di Via Ferhere di Prà, la larghezza della carreggiata consente di mantenere ancora le due corsie dedicate ai filobus, una per ogni senso di marcia. Dopo la rotonda posta in corrispondenza di Via Ferriere di Prà e fino a Piazza Lido di Pegli, la larghezza della sede stradale consente di riservare ai filobus una sola corsia, quella in direzione levante, mentre quella in direzione ponente rimane promiscua con la viabilità ordinaria.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede, d) protesa ed e) esistente per le quali non sono necessari interventi.

L'intero tracciato risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004 (Aree di notevole interesse pubblico).

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Viabilità principale di previsione VIAB-PP — SIS-I
- Ambito speciale Progetto integrato "Prà Marina".
- Ambito di Riqualificazione Urbanistica Residenziale AR-UR

Il Piano di Bacino individua, in particolar modo nel tratto di intersezione con un rio minore, fasce di inondabilità B e C.

- **Piazza Lido di Pegli — Piazza Porticciolo**

Il tratto va da Piazza Lido di Pegli a poco oltre Piazza Porticciolo.

In questo tratto la larghezza della carreggiata stradale consente di realizzare una corsia riservata ai filobus in direzione levante, mentre la corsia direzione ponente rimane promiscua con la viabilità ordinaria.

Per un breve tratto di circa 250 m. compreso tra Piazza Porticciolo e Via de Nicolay, la larghezza della carreggiata non consente la realizzazione di corsie dedicate, pertanto entrambi i sensi di marcia sono promiscui con la viabilità ordinaria.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede, b) ad isola, d) protesa ed e) esistente per cui non sono necessari interventi.

L'intero tracciato risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004 (Aree di notevole interesse pubblico).

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Viabilità principale esistente VIAB- SIS-I
-

Il Piano di Bacino individua, in particolar modo nel tratto di intersezione con un Rio Rexello aree di

inondabilità poste in fascia B ed in un punto in fascia A.

- **Via De Nicolay — Via Pacoret de Saint Bon**

Il tratto parte da Via De Nicolay fino ad arrivare in corrispondenza di Via Pacoret de Saint Bon.

In tale tratto, fino all'attraversamento in corrispondenza del torrente Varenna, la larghezza della carreggiata stradale consente di realizzare una corsia riservata ai filobus in direzione levante mentre la corsia direzione ponente rimane promiscua con la viabilità ordinaria.

Superato l'attraversamento in corrispondenza del torrente Varenna e fino ad arrivare in corrispondenza di Via Pacoret de Saint Bon la larghezza della carreggiata consente di realizzare entrambe le corsie per senso di marcia riservate ai filobus.

Successivamente il percorso innestandosi su Via Muledo ritorna con una corsia riservata ai filobus ed una promiscua alla viabilità ordinaria.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede ed e) esistente per cui non sono necessari interventi.

Il tracciato fino all'innesto su Via Muledo risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004 (Fascia di 300 m. dalla linea di costa ed aree di notevole interesse pubblico).

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Viabilità principale esistente VIAB- SIS-I
- Fascia di Protezione A — Stabilimenti a rischio rilevante — RIR
- Fascia di Protezione B — Stabilimenti a rischio rilevante — RIR
- Ferrovia — FER
- Nodo Infrastrutturale di Progetto Muledo Nuova Stazione Marittima - NODO INFRA

Il Piano di Bacino individua aree di inondabilità poste in fascia B e C.

- **Via De Nicolay — Via Pacoret de Saint Bon**

Il tratto è compreso tra Via Muledo di Pegli e Via Merano fino all'inizio dell'abitato di Sestri Ponente.

La larghezza della carreggiata stradale per quasi tutta la totalità del tracciato consente la realizzazione delle due corsie, una per ogni senso di marcia, riservate ai filobus.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede.

Il tracciato non risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004.

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Viabilità principale esistente VIAB- SIS-I
- Fascia di Protezione A — Stabilimenti a rischio rilevante — RIR
- Fascia di Protezione B — Stabilimenti a rischio rilevante — RIR
- Distretto di Trasformazione n. 04 — settore 02 — DIST
- Distretto di Trasformazione 05 — Fincantieri — DIST
- Ambito di riqualificazione del territorio urbano AR-PU
- Ambito di Riqualificazione Urbanistica Residenziale AR-UR
- Nodo Infrastrutturale di Progetto Via Merano - NODO INFRA

Il Piano di Bacino individua fasce di inondabilità B e BO, mentre in corrispondenza dell'attraversamento del Rio Molinassi individua una fascia A di inondabilità.

- **Attraversamento dell'abitato di Sestri Ponente**

Il tratto è relativo all'attraversamento dell'abitato di Sestri Ponente.

Vista la particolarità dell'abitato dove le sedi stradali non consentono la permanenza contemporanea

delle due corsie, da Piazza Poch il tracciato si divide in due direzioni.

In direzione levante, lungo via Menotti, il percorso procede in promiscuo con la viabilità ordinaria, proseguendo poi su Via Manara, mentre in direzione ponente il tracciato si sviluppa su Via Soliman, Via Puccini e Via Hermada, per metà tracciato con una corsia riservata ai filobus e per metà tracciato in promiscuo con la viabilità ordinaria. Da Via Hermada il tracciato prosegue su Via Sestri e poi su Via Giotto dove la larghezza della carreggiata stradale consente di riservare una corsia dedicata ai filobus. In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede, b) ad isola, c) con golfo ed e) esistente per cui non sono necessari interventi.

Il tracciato non risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004, tranne l'ultimo tratto di Via Puccini incrocio con Via Hermada. (Fascia di 300 m. dalla linea di costa)

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Viabilità principale di previsione VIAB- PP — SIS-I
- Ambito di riqualificazione urbana produttivo urbano AR-PU
- Ambito di Riqualificazione Urbanistica Residenziale AR-UR
- Ambito di conservazione dell'impianto urbanistico AC-IU
- Ambito di conservazione dell'impianto urbano storico AC-US
- Nodo Infrastrutturale di Progetto Sestri Ponente - NODO INFRA
- Nodo Infrastrutturale di Progetto Marina di Sestri Ponente - NODO INFRA

Il Piano di Bacino individua il tracciato per la quasi totalità in fascia di inondabilità A, ad esclusione di alcuni piccoli tratti che ricadono in fascia BB.

- Sestri Ponente — Stazione FS Genova Cornigliano

Tale tratto prosegue da Sestri Ponente prima su Via Giotto direzione ponente e Via Manara direzione levante per proseguire poi su Via Siffredi fino al nodo Aeroporto-Erzelli e la stazione FS di Genova Cornigliano. Per la quasi totalità del tracciato la carreggiata stradale consente di riservare ai filobus due corsie, una per ogni senso di marcia.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede ed e) esistente per cui non sono necessari interventi.

Il tracciato non risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004.

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Viabilità principale di previsione VIAB- PP — SIS-I
- Viabilità principale esistente VIAB- SIS-I
- Ambito di Riqualificazione Urbanistica Residenziale AR-UR
- Distretto di Trasformazione n. 06 — settore 02 — DIST
- Distretto di Trasformazione 06 — settore 3a — DIST
- Nodo Infrastrutturale di Progetto Aeroporto-FS-Erzelli - NODO INFRA

Il Piano di Bacino individua, in corrispondenza dell'incrocio tra Via Manara, Via Giotto e Via Siffredi, fasce di inondabilità A e BB. Il nodo Aeroporto-Erzelli-FS invece ricade in fascia B.

- Stazione FS Genova Cornigliano — Piazza Massena

Il tratto parte dall'incrocio nodo Aeroporto-Erzelli e la stazione FS di Genova Cornigliano, per proseguire per tutta Via Cornigliano fino a Piazza Massena, incrociando la diramazione che raggiunge l'area commerciale di Campi.

In corrispondenza del nodo Aeroporto-Erzelli-FS, le corsie procedono in maniera promiscua con la viabilità ordinaria, mentre lungo Via Cornigliano la larghezza della carreggiata stradale consente di riservare ai filobus due corsie, una per ogni senso di marcia.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia b) ad isola ed e) esistente per cui non sono necessari interventi.

Il tracciato non risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004.

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Viabilità principale di previsione VIAB- PP — SIS-I
- Ambito di conservazione dell'impianto urbanistico AC-IU

Il Piano di Bacino individua in corrispondenza di Via Cervetto una fascia A* di inondabilità.

- Piazza Massena-Via Renata Bianchi (capolinea)-Via Luigi Perini (Campi)

Il tratto è relativo alla diramazione che raggiunge la zona di Campi polo di grande distribuzione.

Da piazza Massena il percorso procede su Corso Perrone, dove la larghezza della carreggiata fino alla rotonda con Via Renata Bianchi consente di riservare ai filobus la corsia a salire, mentre la corsia a scendere viene realizzata in promiscuo con la viabilità ordinaria. La restante parte del tracciato fino alla rotonda tra Corso Perrone e Via Luigi Perini, dove avviene l'inversione di marcia, ha una larghezza che non consente di realizzare corsie dedicate, per cui il percorso avviene in maniera promiscua con la viabilità ordinaria.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede ed e) esistente per cui non sono necessari interventi.

In corrispondenza dei centri di vendita di Via Renata Bianchi (Leroy Marlin) è prevista la realizzazione di una fermata dedicata di tipologia c) con golfo che avrà funzione di capolinea.

Il tracciato non risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004.

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Ambito di riqualificazione urbana produttivo urbano AR-PU
- Ambito speciale Campi

Il Piano di Bacino non riporta particolari criticità.

ASSE CENTRO

Il tratto degli assi di forza relativo al centro cittadino è compreso tra la delegazione di Sampierdarena, nello specifico Piazza Massena, da cui parte la diramazione per l'area di Campi, fino al nodo della Stazione FS di Genova-Brignole, da cui partono le diramazioni per il Levante e l'area della Foce e per la direttrice della Val Bisagno.

L'attraversamento del centro cittadino si rileva alquanto difficoltoso a causa del tessuto urbano relativo al centro storico che trova dei passaggi più agevoli negli assi viari ottocenteschi che presentano larghezze di carreggiata più ampie.

Per quanto riguarda il percorso dei filobus dove possibile sfrutta la linea esistente realizzata negli anni 90' e che dovrà essere adeguata.

Tale tracciato è stato suddiviso in 8 tratte che vengono di seguito analizzate nel dettaglio con riguardo alla disciplina urbanistica.

- Da piazza Massena a piazza Montano

Il tratto in oggetto, parte da Piazza Massena (incrocio con la direttrice di Campi) per proseguire su Via Giovanni Ansaldo e sul ponte di Cornigliano, dove la larghezza della carreggiata consente la realizzazione di due corsie riservate ai filobus, una per ogni senso di marcia.

Il tracciato prosegue quindi su Via Pieragostini fino all'incrocio con Via Degola e Via Pacinotti, dove il tracciato si divide in due assi viari.

Nel tratto di Via Pieragostini la carreggiata stradale non consente la realizzazione di corsie riservate ai filobus e pertanto la viabilità avviene in maniera promiscua con la viabilità ordinaria.

L'asse viario che prosegue invece su Via Degola, mantiene le due corsie riservate, e passando al di sotto del cavalcavia ferroviario, giunge fino a Piazza Montano, dove in Via Paolo Reti, alle spalle della Stazione FS di Sampierdarena, ritorna ad avere un percorso promiscuo con la viabilità ordinaria.

La corsia che scendendo verso Via Sampierdarena, attraverso Via Pacinotti, presenta un percorso promiscuo alla viabilità ordinaria, mentre la corsia che sale lungo Via Pacinotti viene prevista di nuova realizzazione e riservata ai filobus.

Da Via Pacinotti, passando per Via Federico D'Avio, il tracciato prosegue quindi per Piazza Vittorio Veneto e Via Giacomo Buranello.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede, b) ad isola, c) con golfo ed e) esistente per cui non sono necessari interventi.

Il tracciato non risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004.

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Viabilità principale esistente VIAB- SIS-I
- Ambito di conservazione dell'impianto urbanistico AC-IU
- Ambito di Riqualificazione Urbanistica Residenziale AR-UR Ferrovia — FER

Il Piano di Bacino individua, il tracciato in fasce di inondabilità, B* e C (aree storicamente inondate)

- **Piazza Montano — Autostrada A10 (svincolo di uscita)**

Il tratto in oggetto, nella direttrice "a monte", parte da Piazza Montano, alle spalle della Stazione FS di Genova-Sampierdarena, per proseguire, seguendo Via Cantore, fino al Casello Autostradale di Genova-Ovest. L'assetto viario di Piazza Montano dovrà essere interamente ridisegnato in modo da coniugare la viabilità ordinaria alla viabilità dei filobus che in questo tratto procedono in maniera promiscua.

Lungo l'asse di Via Cantore la larghezza della carreggiata stradale permette la realizzazione di due corsie, una per ciascun senso di marcia, riservate ai filobus. Solamente in alcuni punti di innesto su piazza Montano ed in corrispondenza dello svincolo Autostradale di Genova-Ovest, la larghezza della carreggiata non consente la realizzazione di corsie dedicate e pertanto la viabilità avviene in maniera promiscua.

Per quanto riguarda la direttrice "a mare", la corsia in direzione levante prosegue con una corsia dedicata ai filobus su Via Sampierdarena, mentre la corsia in direzione ponente prosegue su Via Buranello sfruttando una corsia riservata ai mezzi pubblici della linea esistente, fino a ricongiungersi in corrispondenza di piazza Nicolò Barabino, per proseguire quindi lungo Via Di Francia.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede, b) ad isola, d) protesa ed e) esistente per cui non sono necessari interventi.

Il tracciato non risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004.

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Nodo Infrastrutturale di Progetto San Benigno - NODO INFRA
- Ambito di conservazione dell'impianto urbanistico AC-IU
- Ambito di Riqualificazione Urbanistica Residenziale AR-UR
- Infrastrutture Trasporto pubblico in sede propria di previsione TP-SP

-
Il Piano di Bacino individua, il tracciato in fasce di inondabilità, B* e C (aree storicamente inondate)

- **Autostrada A10 (svincolo di uscita) — Piazza Di Negro**

Il tratto in oggetto, va dall'area del Casello Autostradale di Genova-Ovest e dalla zona del WTC fino 2E2 rotonda del nodo di San Benigno che immette su Via Milano ed arriva a Piazza Di Negro.

La direttrice "a monte", proseguendo dal Casello Autostradale di Genova-Ovest, lungo Via Cantore, si ricongiunge, nella rotatoria nei pressi dell'edificio "Matitone", alla direttrice "a mare" che proviene da Via Di Francia. Il percorso prosegue quindi con solo due corsie, una in direzione levante ed una in direzione ponente, lungo Via Milano fino a Piazza Di Negro.

Per quanto riguarda Via Cantore e Via Di Francia il tracciato segue generalmente tratti in corsie riservate, alcune già facenti parte dell'attuale linea dei filobus ed altre di nuova realizzazione.

Per quanto riguarda Via Milano e Piazza Di Negro la corsia in direzione ponente sarà su un tracciato esistente ed in promiscuo con la viabilità ordinaria, mentre la corsia in direzione levante utilizzerà una corsia riservata ai mezzi pubblici esistente.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede, b) ad isola, d) protesa ed e) esistente.

Il tracciato non risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004, tranne l'ultimo tratto di Via Di Francia ed i tratti di Via Milano e Piazza di Negro (Fascia di 300 m. dalla linea di costa).

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Nodo Infrastrutturale di Progetto San Benigno - NODO INFRA
- Ambito di conservazione dell'impianto urbanistico AC-IU
- Ambito di Riqualificazione Urbanistica Residenziale AR-UR
- Viabilità principale esistente VIAB- SIS-I
- Viabilità principale di previsione VIAB- PP — SIS-I
-

Il Piano di Bacino non individua fasce di inondabilità e criticità significative.

- **Piazza Di Negro — Stazione FS Genova Principe**

Il tratto in oggetto, va da Piazza Di Negro all'area della Stazione FS di Genova-Principe.

Il tracciato che lungo Via Bruno Buozzi procede con solo due corsie riservate ai filobus, una per ogni senso di marcia, sfruttando la linea esistente, in corrispondenza della Chiesa di San Benedetto, si divide in due direttrici.

Una direttrice costituita da una sola corsia, direzione ponente, seguendo Via San Benedetto e poi Via Andrea Doria raggiunge la Stazione FS di Genova Piazza Principe, l'altra che proseguendo lungo Via Adua e Via Alpini d'Italia in direzione di Piazza Caricamento raggiunge il Porto Antico.

Le corsie, una per ogni senso di marcia, relative a quest'ultima direttrice proseguono per quanto riguarda la direzione levante su di un tratto riservato esistente, mentre per quanto riguarda la direzione ponente su di un tratto di nuova realizzazione.

Le due direttrici hanno un punto di contatto nel capolinea esistente, collocato in corrispondenza dell'uscita delle Metropolitane in Piazza Fanti D'Italia, dove la viabilità non permette la realizzazione di corsie dedicate e pertanto risulta essere promiscua alla viabilità ordinaria.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede, ed e) esistente.

Il tracciato risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004, (Fascia di 300 m. dalla linea di costa).

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Infrastrutture Trasporto pubblico in sede propria di previsione TP-SP

- Ambito di conservazione dell'impianto urbanistico AC-IU
- Ambito di conservazione dell'impianto urbano storico AC-US
- Servizi pubblici territoriali e di quartiere e di parcheggi pubblici SIS – S

Il Piano di Bacino individua il tracciato in fasce di inondabilità, B* ed A*, quest'ultima in corrispondenza del Palazzo del Principe, in Via Adua.

- **Stazione FS Genova Principe — Piazza Della Nunziata/Piazza Caricamento**

Il tratto in oggetto, per quanto riguarda la direttrice "a mare", va dall'area della Stazione FS di Genova-Principe a Piazza della Nunziata, fino a Piazza Caricamento, dove è posto il capolinea.

La direttrice "a monte" procede, in direzione ponente, lungo Via Balbi in un'unica corsia riservata ai filobus che utilizza la linea esistente, fino ad arrivare in Piazza della Nunziata dove il tracciato segue la linea esistente in promiscuità con la viabilità ordinaria.

Per quanto riguarda la direttrice "a mare" seguendo Via Antonio Gramsci con la corsia in direzione levante riservata ai filobus che utilizza la linea esistente, e la corsia direzione ponente riservata ai filobus ma di nuova realizzazione, giunge in Piazza Caricamento dove è posto il capolinea. Nell'ultimo tratto da Via delle Fontane a Piazza Caricamento il tracciato prosegue con entrambi i sensi di marcia in corsie di nuova realizzazione ma promiscue alla viabilità ordinaria, tranne il tratto relativo al capolinea dove viene realizzata una nuova corsia riservata ai filobus.

In corrispondenza di Via Delle Fontane si dirama una corsia in direzione levante che si congiunge in Piazza Della Nunziata alla direttrice proveniente da Via Balbi, per proseguire verso Largo della Zecca. In questo tratto la circolazione dei filobus avviene su linee esistenti in promiscuità con la viabilità ordinaria. In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede, ed e) esistente.

Il tracciato, relativamente a Via Gramsci, risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004, (Fascia di 300 m. dalla linea di costa).

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Infrastrutture Trasporto pubblico in sede propria di previsione TP-SP
- Ambito di conservazione del centro storico urbano AC-CS
- Distretto di Trasformazione n. 19 (Stazione Principe) — settore 01 — DIST

Il Piano di Bacino vigente non individua fasce di inondabilità e criticità significative.

- **Piazza Della Nunziata — Piazza Fontane Marose**

Il tratto in oggetto, va da Piazza della Nunziata fino a Piazza Fontane Marose, per proseguire quindi verso Piazza De Ferrari.

Da Piazza della Nunziata entrambe le corsie, in direzione ponente ed in direzione levante procedono prima lungo largo della Zecca utilizzando corsie della linea esistente con un percorso promiscuo alla viabilità ordinaria, poi proseguendo attraverso Galleria Garibaldi su corsie esistenti ma riservate ai filobus, fino ad arrivare in Piazza Portello.

Qui le due direttrici si dividono: la direttrice in direzione levante prosegue attraverso Via Interiano fino a Piazza delle Fontane Marose in corsia esistente riservata ai filobus, per immettersi in Via XXV Aprile utilizzando sempre una corsia riservata della linea esistente.

La direttrice in direzione ponente invece prosegue lungo Galleria Nino Bixio e Piazza Corvetto per immettersi in Via Roma, rimanendo sempre su di una corsia dedicata dell'attuale linea dei filobus.

In un breve tratto in Piazza Portello, prima della Galleria Nino Bixio, il percorso è promiscuo alla viabilità ordinaria.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede.

Il tracciato, in corrispondenza di Via Garibaldi, risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004. (Aree di notevole interesse pubblico).

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Infrastrutture Trasporto pubblico in sede propria di previsione TP-SP
- Ambito di conservazione del centro storico urbano AC-CS
- Servizi pubblici SIS-SI

Il Piano di Bacino vigente non individua fasce di inondabilità e criticità significative.

- **Piazza Fontane Marose/Piazza De Ferrari — Stazione Fs Genova Brignole**

Il tratto in oggetto, va da Piazza Fontane Marose, passando Per Piazza De Ferrari, fino alla Stazione FS di Genova Brignole. Da Piazza Fontane Marose, seguendo Via XXV Aprile, la direttrice in direzione levante raggiunge Piazza De Ferrari per immettersi quindi lungo l'asse viario di Via XX Settembre.

Il primo tratto avviene utilizzando una corsia dedicata esistente, mentre il tratto lungo Via XX Settembre, vista anche la larghezza della carreggiata, procede in nuova corsia riservata.

La direttrice in direzione levante, procedendo da Via Roma raggiunge Piazza De Ferrari per immettersi poi nell'asse viario di Via XX Settembre. Nel primo tratto, lungo Via Roma e Piazza De Ferrari, il tracciato procede utilizzando corsie dedicate della linea esistente, mentre lungo l'asse viario di Via XX Settembre avviene in corsia riservata di nuova realizzazione.

Il tracciato, in corrispondenza dell'incrocio con Via Fiume e Via Cadorna, si divide in due direttrici: una che seguendo Via Fiume, raggiunge la Stazione FS di Genova-Brignole per proseguire poi verso la Val Bisagno, l'altra proseguendo da Via XX Settembre lungo Via Luigi Cadorna si dirige verso levante.

La direttrice lungo Via Fiume, per quanto riguarda la direzione a scendere, procede in una nuova corsia riservata, mentre la direzione a salire, fino all'incrocio con Via Tahon di Revel, procede utilizzando una corsia della linea esistente promiscua con la viabilità ordinaria, dopo andando verso la stazione FS di Genova Brignole, procede in una nuova corsia riservata.

La direttrice lungo Via Cadorna prosegue, in direzione levante, utilizzando una corsia della linea esistente promiscua alla viabilità ordinaria, mentre, in direzione ponente utilizza una corsia dedicata della linea esistente.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede e b) ad isola.

Il tracciato non risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004.

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Infrastrutture Trasporto pubblico in sede propria di previsione TP-SP
- Ambito di conservazione dell'impianto urbanistico AC-IU
- Ambito di conservazione dell'impianto urbano storico AC-US Servizi pubblici SIS-S1
-

Il Piano di Bacino vigente individua fasce di inondabilità BO ed A in corrispondenza dell'ultimo tratto di Via XX Settembre e di tutta l'area della Stazione FS di Genova-Brignole.

- **Stazione Fs Genova Brignole — Piazza Tommaseo**

Il tratto in oggetto, l'ultimo relativo al centro cittadino, riguarda il nodo della Stazione FS di Genova Brignole ed è compreso indicativamente tra l'area della Stazione FS di Genova-Brignole e Piazza Tommaseo, proseguendo poi verso il levante cittadino.

La direttrice che prosegue lungo Via Luigi Cadorna è caratterizzata da due corsie, una in direzione ponente ed una in direzione levante, riservate ai filobus appartenenti alla linea esistente, con esclusione di un tratto in Via Luigi Cadorna, in direzione levante, che risulta promiscuo alla viabilità ordinaria.

Tale direttrice passando per Corso Buenos Aires, raggiunge l'incrocio con Corso Torino, dove entrambe le corsie procedono verso il mare lungo Corso Torino utilizzando corsie riservate della linea esistente dei filobus. Da tale incrocio, una corsia dedicata di nuova realizzazione, prosegue in direzione levante lungo Corso Buenos Aires per giungere in Piazza Tommaseo, proseguendo lungo Via Montevideo verso levante. Piazza Tommaseo sarà oggetto di una nuova ridistribuzione planimetrica, per un migliore flusso dei mezzi pubblici ed una migliore interazione con i posti auto e moto presenti.

Dall'area della Stazione FS di Genova-Brignole le direttrici si diramano verso levante, verso la Valbisagno e verso il mare utilizzando corsie di nuova realizzazione che per la maggior parte sono riservate ai filobus, solamente in alcuni tratti, a causa della larghezza ridotta della carreggiata e della tipologia di viabilità esistente, il tracciato sarà promiscuo con la viabilità ordinaria, come ad esempio in corrispondenza della copertura del Bisagno all'incrocio con Via Canevari.

La direttrice, che dalla Stazione FS di Genova Brignole, si dirige verso il mare, percorre Viale Brigate Partigiane, Corso Buenos Aires e Corso Torino, mentre la direttrice che si dirige verso il levante cittadino percorre Via Tommaso Ivrea e via Tolemaide, quest'ultima utilizzando tratti di nuova realizzazione in parte riservati ai filobus ed in parte promiscui alla viabilità ordinaria.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede, b) ad isola ed e) esistente.

Il tracciato non risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004.

Il PUC vigente comprende le aree interessate dal percorso in:

- Infrastrutture Trasporto pubblico in sede propria di previsione TP-SP
- Ambito di conservazione dell'impianto urbanistico AC-IU
- Viabilità principale esistente VIAB- SIS-I
- Servizi pubblici SIS-S1

Il Piano di Bacino vigente individua fasce di inondabilità B, BO, C ed A in corrispondenza di tutta l'area della Stazione FS di Genova-Brignole e dei tratti di viabilità interessati fino a Piazza Tommaseo compresa.

ASSE BISAGNO

Dal punto di vista delle infrastrutture di trasporto, l'area è attraversata da due assi principali di trasporto, su cui insistono la quasi totalità degli spostamenti urbani pubblici e privati, siti rispettivamente sulla sponda destra e sulla sponda sinistra del Torrente Bisagno.

Non esistono alternative di percorso per gli spostamenti lungo l'asse della Valbisagno come invece ci sono per le porzioni costiere (Ferrovia ed Autostrada).

L'infrastrutturazione filoviaria della Valbisagno comprende due percorsi differenti: il primo, più corto e sito in sponda sinistra del Torrente Bisagno, comprende il tratto di Corso Sardegna fino al nodo di Brignole, il secondo tratto, maggiormente consistente, riguarda la sponda destra del Torrente Bisagno, dal nodo di Brignole fino al capolinea di Prato.

- Corso Sardegna

L'infrastrutturazione filoviaria del tratto di Asse che riguarda corso Sardegna, parte da Piazza Galileo Ferraris, su cui verrà realizzato un nuovo capolinea, attraversa Corso Sardegna, Piazza Giusti Via Archimede, attraversa il sottopasso veicolare ferroviario interessando via Tolemaide, fino a Piazza delle Americhe ed al nodo di Brignole.

La lunghezza di tale tratto di infrastruttura risulta pari a circa ml 1550.

L'asse di Corso Sardegna sarà realizzato interamente in corsia dedicata a centro strada, da Piazza G. Ferraris fino a Piazza Giusti e due corsie per veicoli privati, per entrambi i versi di percorrenza.

Per questo tratto l'infrastrutturazione dell'asse viario comprende la realizzazione di nuove banchine di

fermate ad "isola", nuove stazioni semaforiche ed una nuova sistemazione del verde e dell'arredo urbano nonché nuove corsie di accumulo per i mezzi privati per poter consentire le svolte a sinistra.

In prossimità dell'area dell'ex mercato ortofrutticolo di Corso Sardegna è prevista la realizzazione di un parcheggio pubblico ad esso adiacente.

La porzione di asse in Via Archimede sarà anch'essa in corsia riservata, a destra, in modo da sfruttare le banchine laterali esistenti, mentre per il tratto compreso dal sottopasso fino a Piazza delle Americhe sarà utilizzabile in promiscuo.

La porzione di Corso Sardegna posizionata a sud di Piazza Giusti, sarà realizzata in parte in corsia riservata, in prossimità dell'incrocio Giusti, ed in parte in promiscuo.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia b) ad isola.

Il tracciato non risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi del D. Lgs. 42/2004.

Il PUC vigente comprende le aree interessate dagli interventi in:

- trasporto pubblico in sede propria di previsione Val Bisagno codice TP-SP ad esclusione di via Archimede ed il tratto tra piazza Galileo Ferraris e l'incrocio fra corso Sardegna e via Fereggiano;
- SIS-S servizi pubblici territoriali e di quartiere e parcheggi pubblici
- Ambito di conservazione dell'impianto urbano AC-IU
- Viabilità principale di esistente SIS-I (VIAB)
- Infrastrutture ferrovia (FER)

Il Piano di Bacino individua il tracciato in fasce di inondabilità A, BB, B e C.

Per quanto concerne il presente tracciato si richiamano i contenuti del parere rilasciato dalla Direzione Attuazione Opere Pubbliche con nota prot. n. 278713 in data 22 settembre 2020.

- Da Brignole a Staglieno

L'infrastrutturazione del sistema maggiormente consistente per la Valbisagno riguarda la porzione che parte dal nodo di Brignole fino al capolinea di Prato, per una lunghezza pari circa a km 3,00, interessando il tratto che da Brignole attraversa Via Canevari, Via Moresco, Via Monnet, Via Bobbio, fino all'inizio di Via Piacenza, in corrispondenza del casello autostradale A7 — A12 di Genova Est.

Per la totalità di questo percorso è prevista la realizzazione di corsie dedicate al traffico del TPL per entrambi i versi di percorrenza, consentendo la realizzazione di almeno una corsia da adibire al traffico privato ed alcune zone da dedicare alla sosta, ad eccezione di alcuni tratti in promiscuo necessari a consentire accessi e immissioni nella rete viaria da parte dei veicoli privati.

I tratti in promiscuo sono individuabili all'inizio di via Canevari, (nel senso di marcia verso Staglieno), in via Canevari in prossimità dell'incrocio con Corso Montegrappa, in via Bobbio, in prossimità dell'incrocio di Via Montaldo, della rimessa AMT e dell'immissione del casello dell'autostrada.

Superato il cimitero monumentale di Staglieno, la sede stradale si restringe notevolmente, per cui risulta necessario realizzare almeno una corsia ad uso promiscuo in direzione verso Prato.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede, b) ad isola, d) protesa ed e) esistente. Il tracciato non risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi del D. Lgs. 42/2004.

Il PUC vigente comprende le aree interessate dagli interventi in:

- trasporto pubblico in sede propria di previsione _Val Bisagno codice TP-SP
- Ambito di conservazione dell'impianto urbano AC-IU
- Viabilità principale di esistente SIS-I
- Ambito di riqualificazione urbanistica residenziale AR-UR SIS-S servizi pubblici territoriali e di quartiere e parcheggi pubblici

Il Piano di Bacino individua il tracciato in fasce di inondabilità A, BB, B e C.

- **Da Staglieno a Molassana**

Il tratto di strada compreso fra i quartieri di Staglieno e Molassana comprende Via Piacenza, Via Emilia e Via Molassana, per una lunghezza pari a circa 3,70 km ed è caratterizzato da un'elevata densità dell'edificato, a fronte di spazi esigui. Questo tratto stradale

E' previsto l'inserimento di un'unica corsia dedicata, nel verso di percorrenza che va da Molassana a Staglieno, ad eccezione dei tratti compresi fra il ponte Guglielmetti fino allo svincolo di Via Lodi, ed in prossimità di Rimesse delle Gavette. Le corsie promiscue sono previste per consentire gli accessi agli abitati posti nelle alture.

Per quanto riguarda il percorso da Staglieno fino a Molassana, il tracciato dell'asse sarà completamente ad uso promiscuo, ad eccezione del tratto compreso fra la rotatoria di via Emilia / via Molassana e la rotatoria di via Geirato, che sarà destinato a Traffico per il TPL.

Per realizzare la ZTL in Via Piacenza è previsto il doppio senso di marcia in Via Emilia, unitamente alla ridistribuzione dei parcheggi nel senso longitudinale alla carreggiata.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede, d) protesa ed e) esistente.

Il tracciato non risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi del D. Lgs. 42/2004.

Il PUC vigente comprende le aree interessate dagli interventi in:

- Trasporto pubblico in sede propria di previsione _Val Bisagno codice TP-SP ad esclusione di via Molassana e via Piacenza in direzione centro, nel tratto tra la rotonda di via Molassana-via Emilia e il ponte Feritore;
- Viabilità principale esistente SIS-I (VIAB)
- Viabilità principale di previsione SIS-I (VIAB -PP)
- Ambito di riqualificazione urbanistica residenziale AR-UR nodo infrastrutturale di progetto num 17-Molassana (rotonda via Geirato) Ambito speciale Rio Denega SP num. 94-2019 Rio Denega Distretto di trasformazione num 24 DIST – Gavette

Il Piano di Bacino individua il tracciato in fasce di inondabilità A, A*, BB, BO, B e C.

- **Da Molassana a Prato**

Il tratto terminale dell'asse fino a Prato (capolinea) si sviluppa per una lunghezza pari a circa 3,70 km e comprende la seconda parte di via Molassana, Via Struppa e Via Cardinale.

In entrambe i sensi di marcia sono previsti tratti ad uso promiscuo alternati a tratti in cui è previsto l'inserimento di almeno una corsia dedicata al TPL in funzione della dimensione della sede stradale.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede ed e) esistente.

Il tracciato non risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi del D. Lgs. 42/2004.

Il PUC vigente comprende le aree interessate dagli interventi in:

- Trasporto pubblico in sede propria di previsione _Val Bisagno codice TP-SP
- Ambito di riqualificazione urbanistica residenziale AR-UR per quasi tutto il tratto
- SIS-S servizi pubblici territoriali e di quartiere e parcheggi pubblici (capolinea di Prato)

Il Piano di Bacino individua il tracciato in fasce di inondabilità A*, B e C.

ASSE LEVANTE

L'area del levante cittadino genovese, interessata dall'intervento in oggetto, è la porzione di territorio comunale compreso tra la zona della Foce e il confine con il Comune di Bogliasco.

Dal punto di vista delle infrastrutture di trasporto, l'area è caratterizzata da due asse di trasporto principali: Via Aurelia, lungo la linea di costa, e l'asse pedemontano di Corso Europa.

- **La zona della Foce e della Fiera**

Il nodo di Brignole rappresenta il punto di convergenza di più assi ovvero le direttrici della Val Bisagno, del centro cittadino e del levante (quest'ultima suddivisa in una direttrice principale Corso Gastaldi — Corso Europa ed una verso la zona Foce fino ad arrivare in zona Fiera).

E' prevista la modifica della linea filoviaria esistente attraverso la realizzazione di una sede riservata per il trasporto pubblico sull'intero sviluppo di Corso Torino e Via Rimassa, l'eliminazione dell'area di capolinea di Via Rimassa e la prosecuzione dell'asse filoviario in Corso Marconi (in sede propria in entrambi i sensi di marcia ad eccezione di un breve tratto all'imbocco della rotatoria Marconi/Brigate Partigiane/Sopraelevata Aldo Moro, per poi attestarsi con una nuova area di capolinea in Piazzale Kennedy (ingresso della Fiera del Mare).

La zona nord del quartiere della Foce sarà interessata dalla realizzazione di nuove porzioni di filovia e dall'adeguamento di quelle attuali in entrambe le direttrici da e verso il levante cittadino attraverso s tratti prevalentemente in sede dedicata, a meno delle principali intersezioni ove sono previsti tratti a traffico promiscuo.

La tratta verso il levante cittadino si sviluppa in due direttrici principali: una da Brignole attraverso via delle Americhe, via T. Invrea verso Corso Torino ove svolta verso la Valbisagno ed una che da Corso Torino prosegue verso corso Buenos Aires - Corso Gastaldi ed il Levante cittadino, prevedendo in questo tratto una sostanziale modifica viabilistica della piazza Tommaseo.

In senso contrario il tracciato, si sviluppa prevalentemente lungo Corso Gasltaldi — via Tolemaide verso Piazza delle Americhe ed il nodo di Brignole.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede, b) ad isola ed e) esistente.

In tutti gli archi descritti nel presente paragrafo è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea (oggi presente unicamente su parte di Corso Buenos Aires e Corso Torino) sul 100% del tracciato.

Il tracciato risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi degli art. 136 e 142 del D. Lgs. 42/2004 nel tratto compreso tra corso Torino (all'altezza dell'incrocio con via A. Cecchi e via Morin) e la zona della Foce. Corso Marconi e dell'area ingresso Fiera del Mare (capolinea).

Il PUC vigente comprende le aree interessate dagli interventi in:

- Trasporto pubblico in sede propria di previsione _Val Bisagno codice TP-SP (da corso Torino verso la Foce-area fiera)
- Ambito di conservazione dell'impianto urbano AC-IU
- Viabilità principale esistente SIS-I (VIAB)

Il Piano di Bacino individua il tracciato in fasce di inondabilità A.

- **dalla Foce a San Martino**

Sia in direzione levante che in direzione centro, la sezione stradale mantiene prevalentemente l'assetto attuale, con una corsia dedicata al TPL e fino a due corsie al traffico privato ad eccezione dei tratti interessati dalle intersezioni ove è previsto il traffico promiscuo.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede, b) ad isola ed e) esistente.

In tutti gli archi descritti nel presente paragrafo è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea (oggi non presente) sul 100% del tracciato.

Il tracciato non risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi del D. Lgs. 42/2004.

Il PUC vigente comprende le aree interessate dagli interventi in:

- Trasporto pubblico in sede propria di previsione _Val Bisagno codice TP-SP (nel tratto in cui percorre corso Torino e nel tratto in cui percorre Corso Gastaldi in entrambe le direzioni)
- Ambito di conservazione dell'impianto urbano AC-IU
- Viabilità principale esistente SIS-I (VIAB)
SIS-S servizi pubblici territoriali e di quartiere e parcheggi pubblici
- Ambito speciale SP num. 12 - via Dassori 171-corso Gastaldi 123r
- Ambito speciale SP num. 70 — scolmatore Fereggiano

Il Piano di Bacino individua il tracciato in fasce di inondabilità A e, per pochi tratti, BBe BO.

- **da San Martino a Quarto**

Per tutto il primo tratto di Corso Europa compreso tra l'intersezione Mosso / Scribanti e Via Shelley, di lunghezza pari a circa 1.900 m viene confermato l'assetto stradale attuale caratterizzato da 1 corsia riservata sul lato sinistro e 2 corsie per il traffico privato per ogni senso di marcia.

Successivamente, il progetto prevede la conferma del transito in entrambe le direzioni di marcia sulle rampe di accesso al cavalcavia di Via Carrara, con fermata all'altezza dell'intersezione, con percorso promiscuo con il traffico privato.

Nel tratto successivo (circa 1,1 km) tra il cavalcavia di via Carrara ed il cavalcavia di accesso al casello autostradale A12 di Genova Nervi, il progetto prevede l'istituzione di una nuova sede protetta sul lato destro della carreggiata per entrambi i sensi di marcia.

In prossimità del casello autostradale (area di Via Tigullio) è prevista la realizzazione di un nuovo polo per la logistica (deposito), di un parcheggio di interscambio per intercettare i flussi in uscita dalla autostrada e di un'area di capolinea.

In tutti gli archi descritti nel presente paragrafo è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea (oggi non presente) sul 100% del tracciato.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede ed e) esistente.

Il tracciato risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi degli art. 136 (ed in alcuni piccoli tratti anche all'art. 142) del D. Lgs. 42/2004 nella porzione di tracciato che interessa corso Europa a partire dall'attraversamento del torrente Sturla verso levante.

Il PUC vigente comprende le aree interessate dagli interventi in:

- Trasporto pubblico in sede propria di previsione _Centro-Levante codice TP-SP (nell'intero tratto in cui percorre corso Europa in entrambe le direzioni)
- Ambiti esclusivamente Viabilità principale esistente SIS-I (VIAB)
- Ambito speciale SP num. 92-2019 — Sturla via dell'Arena

Il Piano di Bacino individua il tracciato in fasce di inondabilità A e A* nonché la fascia di rispetto dello scolmatore.

- **Da Quarto a Nervi**

Per il tratto terminale dell'asse di levante, pari a circa 2,0 km, il progetto presenta la realizzazione di una nuova sede riservata per il trasporto pubblico sul lato destro della carreggiata in entrambi i sensi di marcia.

Giunta in prossimità dell'abitato di Nervi, la linea filoviaria lascia Corso Europa per scendere in Via Oberdan e successivamente imboccare Via del Commercio ove è previsto lo spazio terminale di capolinea.

Quest'ultimo breve tratto viene svolto in promiscuo con il traffico privato.

In questo tratto sono previste fermate di tipologia a) su marciapiede, d) protesa ed e) esistente.

In tutti gli archi descritti nel presente paragrafo è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea (oggi non presente) sul 100% del tracciato.

Le tipologie di fermate individuate a progetto, siano esse di nuova realizzazione o di adeguamento di quelle esistenti, sono previste in diverse tipologie: su marciapiede con pensilina, ad isola con pensilina, con golfo con pensilina e protesa con pensilina.

Il tracciato risulta assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi degli art. 136 (ed in corrispondenza del quartiere di Nervi anche all'art. 142) del D. Lgs. 42/2004 in tutta la porzione di tracciato che interessa corso Europa.

Il PUC vigente comprende le aree interessate dagli interventi in:

- Trasporto pubblico in sede propria di previsione _Centro-Levante codice TP-SP (nell'intero tratto in cui percorre corso Europa in entrambe le direzioni)
- Viabilità principale esistente SIS-I (VIAB)
- Ambito di conservazione dell'impianto urbano AC-IU
- SIS-S servizi pubblici territoriali e di quartiere e parcheggi pubblici

Il Piano di Bacino individua il tracciato in fasce di inondabilità C.

I capolinea

Tra gli interventi proposti, lungo i tracciati delle infrastrutture, sono previsti 12 capolinea individuati non solo come terminali di linee ma anche in termini di nodi strategici di raccordo tra sistemi di linee collinari o con nodi di interscambio per le linee "barrate", ovvero percorsi ridotti rispetto alla linea principale come riportato nello studio trasportistico.

In corrispondenza dei capilinea sono previsti interventi di riqualificazione delle aree di attesa per gli utenti, la creazione di percorsi loges, la possibilità di avere posti auto per interscambio, colonnine di ricarica per mezzi dedicati alla mobilità dolce, adeguamento dei percorsi pedonali per l'abbattimento delle barriere architettoniche, l'attrezzatura con servizi per la distribuzione di ticket e l'istallazione di totem informativi ma anche distributori automatici e, ove possibile, servizi igienici con box per la sosta e il riposo degli autisti.

Complessivamente sono individuati i seguenti n. 12 capilinea aventi funzione di interscambio: Nervi, Tigullio, Brignole, Foce, Ferraris, Caricamento, Fanti d'Italia, Degola, Campi, Voltri, Molassana, Prato.

Una ulteriore area, via Hermada, viene definita quale "nodo di servizio" per l'assistenza dei mezzi e per consentire eventualmente il rientro verso l'area di deposito o l'officina ai mezzi in caso di guasto.

Conclusioni

Gli interventi da eseguirsi sulla sede stradale comprendono sia la realizzazione di nuove infrastrutture sia l'adeguamento tecnologico delle linee esistenti e necessiteranno di opere inerenti demolizioni, scavi e smaltimenti a discarica, posa in opera di polifora interrata per cavi di alimentazione linea e di corrugati per impianti; riprofilatura dei marciapiedi, realizzazione di piastre di fermata e rifacimento di manto bituminoso, segnaletica orizzontale e verticale, rifacimento di impiantistica semaforica e pubblica illuminazione, installazione di pensiline interattive.

Analoghi interventi risulteranno necessari in corrispondenza delle aree di capolinea.

Si renderà necessaria, inoltre, la realizzazione di 17 nuove sottostazioni elettriche e l'esecuzione di interventi di revamping su quelle esistenti

Come già in precedenza argomentato l'intervento in trattazione, sotto il profilo urbanistico, è da configurarsi quale realizzazione di un Servizio Pubblico di interesse generale da parte di soggetto istituzionalmente competente, così come indicato dall'art. 12 comma 1.1 (Servizi Pubblici) delle Norme Generali del PUC.

L'art. 13 delle Norme Generali del PUC — Interventi ammessi in tutti gli Ambiti e Distretti — tra gli interventi consentiti anche in assenza di specifica indicazione cartografica, nel rispetto delle relative norme progettuali di livello puntuale, comprende sia interventi di modifica della viabilità pubblica, finalizzati alla regolarizzazione della sezione stradale e dell'andamento dell'asse viario con l'eventuale inserimento di aree pedonali e ciclabili o di parcheggi pubblici in fregio, alla strada, sia interventi di nuova realizzazione della viabilità pubblica e infrastrutture per il trasporto pubblico, fatte salve le eventuali specifiche limitazioni e/o condizioni d'ambito o di distretto, attivando le pertinenti procedure urbanistiche ed espropriative ove necessario.

Il nuovo sistema di trasporto pubblico sopra descritto, pertanto, non si pone in contrasto con le indicazioni del Piano Urbanistico Comunale.

Avuto riguardo alla disciplina di livello puntuale si richiama la necessità che vengano effettuate, in sede di sviluppo delle successive fasi progettuali, le opportune valutazioni in merito alla tipologia delle pensiline e relativi materiali di finitura (pavimentazioni ecc.) da porre in opera sia sulle fermate sia in corrispondenza dei capolinea.

È fatta salva, inoltre, ogni ulteriore valutazione in merito al rispetto della normativa sovraordinata e di settore, nonché in materia idrogeologica, edilizia, ambientale, di tutela dei beni culturali e delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità.

Valutazioni conclusive

L'intervento in trattazione, come già in precedenza argomentato, è da configurarsi quale realizzazione di un Servizio Pubblico di interesse generale da parte di soggetto istituzionalmente competente e pertanto la sua esecuzione non si pone in contrasto con le indicazioni del Piano Urbanistico Comunale.

Per quanto concerne le aree non in disponibilità dell'Amministrazione si ribadisce la necessità che con le successive fasi progettuali vengano attivate le procedure previste dal Testo Unico sulle Espropriazioni per pubblica utilità (D.P.R. 327/2001).

L'approvazione da parte del consiglio comunale del progetto dell'opera pubblica equivarrà a dichiarazione di pubblica utilità, urgenza e indifferibilità dell'intervento e costituirà la variante al piano urbanistico necessaria per il perfezionamento delle suddette procedure espropriative.

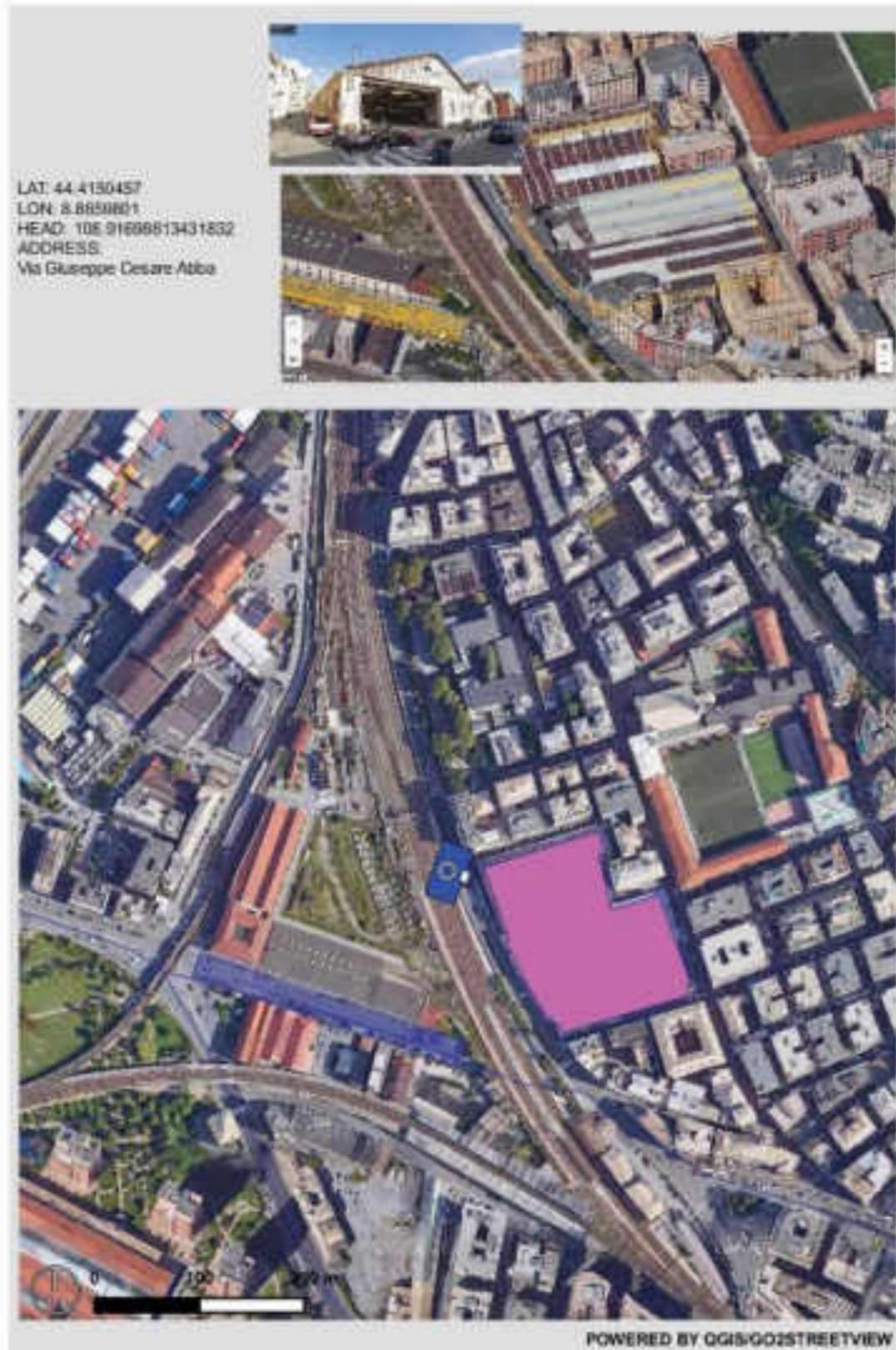
Si ribadisce ancora che la presente relazione non esaurisce ogni ulteriore valutazione in merito al rispetto della normativa sovraordinata e di settore, nonché in materia idrogeologica, edilizia, ambientale, di superamento delle barriere architettoniche e sicurezza in materia antincendio nonché di tutela dei beni culturali e delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità.

In ultimo, ai fini dell'osservanza delle disposizioni di cui all'art. 6-bis della Legge n. 241/1990 e dell'art. 7 del Codice di comportamento dei dipendenti pubblici, emanato con DPR n. 62/2013; consapevoli delle sanzioni penali conseguenti a dichiarazioni non veritiere e/o a falsità in atti, quali competenti ad esprimere il parere o valutazione tecnica del provvedimento in argomento, i sottoscritti dichiarano di non trovarsi in situazioni di incompatibilità né in condizioni di conflitto di interessi anche potenziale.

6. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA



OFFICINA SAMPIERDARENA



7. INSERIMENTO URBANISTICO

OFFICINA STAGLIENO



Il presente capitolo descrive l'interazione del Progetto Filobus con le maggiori componenti del sistema

urbano genovese quali i principali servizi pubblici, i luoghi del turismo e del lavoro, il verde cittadino, i parchi urbani e i giardini, i grandi centri commerciali, gli ambiti in trasformazione oggetto di progetti e interventi di rigenerazione urbana e le sue caratteristiche di intermodalità e di integrazione con il sistema del trasporto pubblico ferroviario-metropolitano e i parcheggi di interscambio auto-filobus.

I servizi pubblici

La ricognizione cartografica dei servizi pubblici presenti e in previsione nella città di Genova in prossimità del tracciato del sistema filobus è stata condotta sulla carta dei servizi del Piano Urbanistico Comunale (PUC) così come riportato nella presente relazione nel rispettivo Atlante (cap. 3 della presente relazione). I principali servizi pubblici sono ubicati prevalentemente nel centro città e lungo la conurbazione costiera e collegati dal nuovo sistema filobus, saranno resi più accessibili e fruibili dagli utenti.

Il sistema urbano genovese è di fatto un sistema policentrico organizzato da levante a ponente lungo la città lineare dove il Centro cittadino con il suo Centro Storico non costituiscono l'unica polarità e attrattiva.

In questo senso il sistema filobus contribuisce a garantire il collegamento tra le parti della città lineare policentrica favorendo la fruizione e lo sviluppo dei servizi.

Da levante a ponente e lungo la valle Bisagno la crescita urbana degli anni sessanta e settanta segnava lo sviluppo della città che riguardava i settecentomila abitanti, in assenza di un disegno complessivo del tessuto urbano e di un'organizzazione e della rete infrastrutturale e del sistema della mobilità.

Il Ponente è luogo dei centri commerciali, delle grandi aziende, delle attività portuali e dello scalo aeroportuale.

Molte funzioni urbane si concentrano a Genova Ovest con la sede di gran parte degli uffici comunali (Matitone) e nel Centro cittadino con le principali Università, le sedi della Pubblica amministrazione come la Prefettura, la Regione Liguria, l'Amministrazione comunale (Palazzo Tursi), l'Autorità di Sistema Portuale (Palazzo San Giorgio) l'Ospedale Galliera e le altre sedi direzionali e amministrative di aziende pubbliche e private.

La città storica ha assunto una sempre maggiore vocazione turistica e culturale oltre che residenziale diventando luogo di forte attrazione e polo di interesse.

La città si sviluppa anche all'interno sull'asse della val Bisagno dove è presente lo stadio cittadino Luigi Ferraris, il cimitero monumentale di Staglieno, insieme ad attività commerciali, servizi pubblici e una forte componente residenziale.

A Levante sono presenti i grandi complessi ospedalieri dell'Ospedale S. Martino e del Gaslini mentre il lungomare fino a Nervi mantiene la sua vocazione residenziale.

La forma così articolata della città di Genova indica quindi l'importanza del sistema filobus per il collegamento delle sue polarità e dei principali servizi lungo le sue quattro linee di forza: Ponente, Centro, Val Bisagno e Levante.

I luoghi del turismo e del lavoro

L'intero centro storico di Genova, di impianto medievale, il più esteso d'Europa, con le sue stradine, piazzette e gli stretti vicoli è di fatto una grande isola pedonale così come tutta la vasta area del Porto Antico con l'Acquario e alcune importanti vie centrali come Via S. Lorenzo con la Cattedrale di Genova e il Palazzo Ducale e la Via Garibaldi, la cinquecentesca Strada Nuova affiancata da splendidi palazzi rinascimentali sedi dei più importanti musei.

In un contesto così ampio di luoghi del turismo, pedonalizzati e fruibili anche attraverso la rete ciclabile e i percorsi ciclopedonali turistici come la Ciclovía Tirrenica in fase di progettazione che va dal confine di Stato di Ventimiglia a Roma, attraverso l'intero arco ligure, il filobus attesta le sue fermate e capolinea nei punti nevralgici di accesso al Centro Storico e al Porto antico, come i capolinea di Principe, Caricamento, le fermate in Piazza De Ferrari, Caricamento, Via XX Settembre.

Il capolinea Kennedy-Fiera assume grande importanza per l'accessibilità al Waterfront di Levante in fase di realizzazione. I cardini del progetto del nuovo waterfront sono l'attività cantieristica, le aree della Fiera

del Mare, rinnovate e competitive a livello europeo, la nautica da diporto, il Palasport, sede di sport indoor di alto livello e una passeggiata a mare dal Porto Antico a Boccadasse.

Il sistema delle fermate e dei capolinea, così come previsto, migliora l'accessibilità e la fruibilità dei luoghi turistici e centrali già in gran parte pedonalizzati.

Si tratta di parti di città che sono anche sedi di uffici e luoghi di lavoro che generano pendolarismo ed una forte domanda di mobilità, sia dalle polarità della città di Genova che dai comuni della Città Metropolitana e dalle città contemine. La ferrovia è di fatto il principale sistema di trasporto pubblico utilizzato dai flussi pendolari e il filobus potrà rendere più capillare il sistema di trasporto pubblico attraverso una migliore integrazione con le stazioni ferroviarie.

Il sistema del verde urbano

Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Città Metropolitana di Genova individua il sistema del verde con indicazioni di valore prescrittivo così come riportato nella presente relazione nel rispettivo Atlante (cap. 3 della presente relazione) che rappresenta la ricognizione delle aree verdi prossime al tracciato del sistema filobus.

Si tratta perlopiù di spazi verdi di grande valore storico-culturale che svolgono una funzione ricreativa e turistica in una città come Genova dove la crescita industriale e portuale del secolo scorso non ha lasciato spazio al verde.

La città ha di fatto ereditato ciò che è rimasto del magnifico sistema delle ville storiche del Genovesato con i loro parchi e giardini.

In questo paragrafo vengono richiamate le aree verdi più importanti che saranno rese maggiormente accessibili e fruibili dal nuovo sistema di trasporto pubblico all'interno della città di Genova generalmente appartenenti al sistema delle ville storiche:

1. il Parco della Villa Brignole - Sale o della "Duchessa di Galliera", ubicato in Voltri, che si estende su un territorio di 25 ettari con numerose specie tra alberi e fiori e che presenta diversi itinerari con la presenza di fabbricati storici tra cui la villa seicentesca, ex Palazzo Brignole Sale e alla sommità il Santuario delle Grazie;
2. il Parco della Villa Doria Pallavicini, alla spalle dell'abitato di Pegli, che presenta particolari caratteristiche e cura nella sistemazione dei percorsi e nelle molte specie di alberi e fiori presenti, richiamandosi al giardino romantico all'inglese;
3. i giardini di Villa Rossi a Sestri Ponente, i giardini dell'Abbazia di S. Andrea, i complessi di Villa Raggio e di Villa Cenasco in Cornigliano;
4. la Villa Durazzo Bombrini a Cornigliano, inglobata nel XX secolo nel complesso siderurgico Italsider,
5. il Parco della Villa Imperiale Scassi, Genova-Sampierdarena che conserva tuttora parte dei maestosi giardini per i quali venne soprannominato "La Bellezza";
6. il Giardino del Principe, bellissimo "Giardino all'italiana" del Palazzo di Andrea Doria, caratterizzato dalla fontana di Nettuno, ripartito in quattro grandi aiuole e comprende piante ed essenze mediterranee, medio-orientali e d'oltreoceano;
7. il Giardino di Palazzo Reale, suggestivo balcone sul porto e osservatorio privilegiato sulla scenografica architettura barocca del Palazzo;
8. i giardini dei palazzi di Via Garibaldi (antica strada Nuova) come il Giardino di Palazzo Nicolosio Lomellino, di Palazzo Bianco e Palazzo Tursi con splendidi giardini pensili all'italiana, palazzi che ospitano i più importanti musei d'arte di Genova;
9. l'oasi verde di Villetta Di Negro, in pieno centro, panoramica e scenografica, sede Museo d'Arte Orientale Chiossone realizzato sul sito della perduta villa neoclassica del Marchese Giancarlo Di Negro (XIX secolo);
10. la Spianata dell'Acquasola, dell'architetto Carlo Barbino, sull'area di un bastione medievale (2 ettari e mezzo), meta tradizionale di passeggio e di giochi;
11. il Parco della Villa Bombrini (circa un ettaro) con giardini all'inglese nel cuore del quartiere di

Albaro sede del Conservatorio di Musica Niccolò Paganini;

12. la villa Giustiniani Cambiaso con il suo Parco, realizzata alla metà del '500 ad Albaro, antica località di villeggiatura a levante della città;

13. le ville Serra e Groppallo di Nervi, con i loro parchi storici, ricchi di tante rarità botaniche e d'imponenti piante d'alto fusto, dotati di una situazione paesaggistica di particolare valore.

La disposizione delle fermate e dei capolinea, così come prevista dal progetto definitivo del sistema filobus, migliora l'accessibilità e la fruibilità degli spazi verdi, dei parchi e delle ville storiche e li connette ai rispettivi ambiti urbani e ai luoghi del turismo come il Centro Storico e il Porto Antico.

I grandi centri commerciali

Il progetto definitivo del sistema filobus prevede un capolinea attestato in via Degola a Sampierdarena, all'ingresso della Fiumara, il più grande centro commerciale di Genova dove sono presenti negozi, bar, ristoranti, cinema, sale giochi, area bambini, e dove si tengono numerosi eventi e festival.

Il capolinea di Campi nel tratto terminale della Val Polcevera è al centro di una grande zona ex industriale oggi sede di supermercati, centri commerciali e grandi magazzini molto frequentata.

La città' in trasformazione

Il nuovo sistema filobus garantisce, attraverso le sue fermate e capolinea, la connessione delle aree urbane in trasformazione migliorandone l'accessibilità, la funzionalità e la qualità urbana.

A Cornigliano è in fase di realizzazione la riqualificazione urbana della centrale Via Cornigliano liberata dal traffico pesante e di attraversamento che insiste attualmente sulla nuova sopraelevata Guido Rossa.

Questo importante asse urbano dove sono previste le fermate del sistema filobus diventa zona 30, sono previsti percorsi pedonali e ciclabili, spazi verdi.

L'opera più rilevante è certamente il cosiddetto Waterfront di Levante in fase di realizzazione, un'intervento di rigenerazione urbana che ricompone il rapporto della città con il mare e sposta il suo asse baricentrico verso levante. I cardini del progetto sono l'attività cantieristica, le aree della Fiera del Mare, rinnovate e competitive a livello europeo, la nautica da diporto, il Palasport, sede di sport indoor di alto livello e una passeggiata a mare dal Porto Antico a Boccadasse.

I due capolinea di Caricamento e di P.le Kennedy-Fiera garantiscono la connessione della città alle due estremità del Waterfront di levante, a ponente attraverso il Porto Antico e a levante direttamente da P.le Kennedy.

Il sistema filobus, con le fermate di Corso Sardegna e il Capolinea di P.zza Galileo Ferraris entra nel popoloso quartiere di San Fruttuoso che si estende a monte della ferrovia - stazione Brignole e lo collega con il centro di Genova e al quartiere della Foce.

I processi di trasformazione che riguardano il quartiere di San Fruttuoso e interessano in particolare Corso Sardegna sono quello del recupero e rigenerazione dell'ex mercato ormai in fase di ultimazione, il previsto recupero di un'ampia porzione dello scalo ferroviario di Brignole i cui edifici, ormai testimonianze di archeologia industriale, dismessi da molti anni affacciano proprio su Corso Sardegna e per quanto riguarda la mobilità il prolungamento della metropolitana di Genova dall'attuale capolinea di Brignole a P.zza Martinez.

Nell'area dell'ex mercato di Corso Sardegna, un'area centrale di 23 mila metri quadrati sta sorgendo un parco pubblico di oltre ottomila metri quadrati, impianti sportivi e giochi per i bambini. Nel progetto c'è anche un parcheggio a due livelli fuori terra, localizzato nei due edifici più recenti esterni al perimetro del mercato storico. Per ottimizzare la fruizione delle diverse parti del complesso è stata infine studiata una nuova viabilità di collegamento tra Corso Sardegna e Piazza Martinez, oltre alla riqualificazione del tratto di corso Sardegna in corrispondenza dell'ex mercato.

L'intermodalità

Vedere relazione trasportistica

Il sistema filobus contribuisce a ridurre l'impatto del traffico nel centro città incentivando l'uso del mezzo pubblico rispetto all'automobile in un'ottica di efficienza e sostenibilità del sistema della mobilità urbana.

Il nuovo sistema filobus può assolvere in modo ottimale a tale funzione attraverso l'integrazione con gli altri sistemi di trasporto pubblico, ferrovia, metropolitana e autobus.

Le stazioni FS:

- Pra
- Pegli
- Sestri Ponente
- Cornigliano
- Sampierdarena
- Principe – Metropolitana
- Brignole – Metropolitana
- Quarto
- Quinto
- Nervi

Appare evidente come il sistema filobus, in simbiosi con la ferrovia, la metropolitana e il bus, possa costituire un sistema di TPL integrato e capillare.

Inoltre l'interscambio auto-filobus, attraverso i parcheggi di cornice, potrà migliorare l'accessibilità al sistema urbano, ridurre i livelli di congestione del traffico cittadino, migliorare la sicurezza e ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico.

Metropolitana:

- Dinegro
- Principe – Stazione FS
- Darsena
- De Ferrari
- Brignole – Stazione FS

Uno dei principali obiettivi dell'intervento è quello di migliorare le condizioni del traffico urbano attraverso l'implementazione e l'efficientamento del TPL in alternativa al trasporto privato.

Il sistema filobus sarà realizzato per la maggior parte dei tratti in sede propria migliorando l'efficienza del TPL con una maggiore frequenza dei mezzi, la riduzione dei tempi di percorrenza e quindi una maggiore competitività rispetto all'uso dell'automobile.

In corrispondenza dei nodi di interscambio tra il sistema filobus, le stazioni ferroviarie e le fermate della Metropolitana le aree di interconnessione sono collegate da una adeguata rete di percorsi pedonali e marciapiedi, aree pedonali, attraversamenti aree attrezzate per la sosta adeguate e realizzate con materiali di qualità urbana.

Si tratta di un intervento di riconnessione, unione e rigenerazione che, insieme alla città e alle sue trasformazioni, ne determina la spina dorsale, quasi un sistema vascolare primario. E ogni luogo di interscambio, un luogo di conoscenza e valore.

8 CONFORMITA' URBANISTICA DEI PRINCIPALI ELEMENTI DEL SISTEMA FILOBUS

Considerazioni generali

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.

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.

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.

SCHEDA FERMATE

Interventi sulla sede stradale - Pensiline di fermata

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. 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 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).



2 FERMATA LINDOMARE PISOLI



3 FERMATA MATTEOCCO



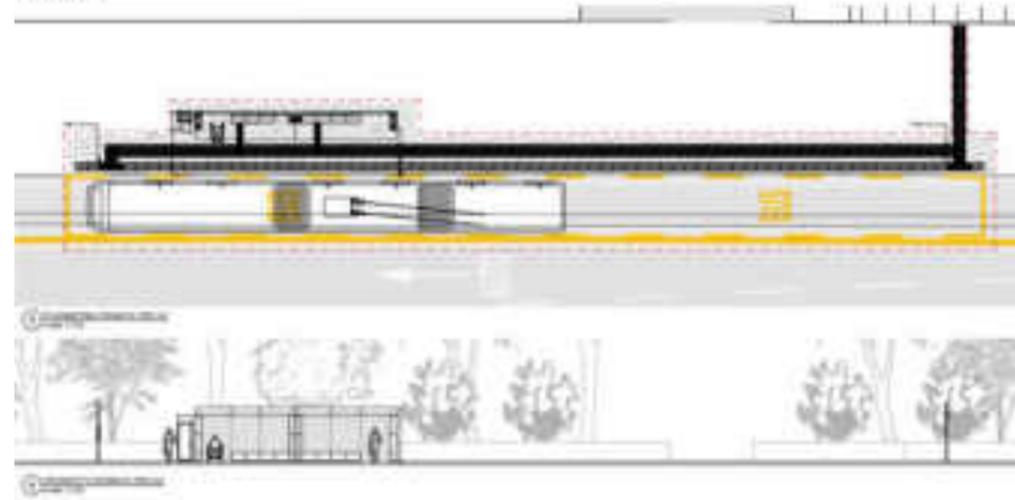
1 FERMATA BIGNOLE



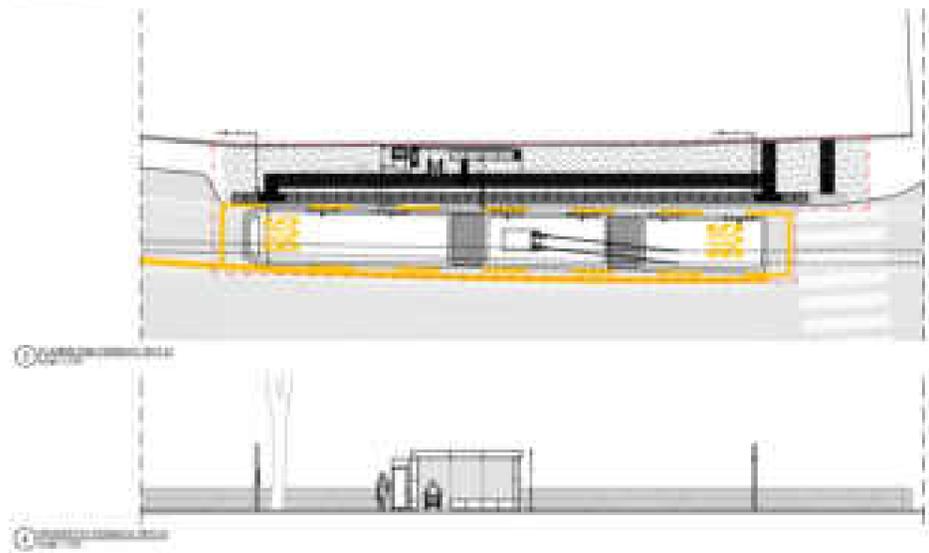
TIPOLOGIA AVULUM



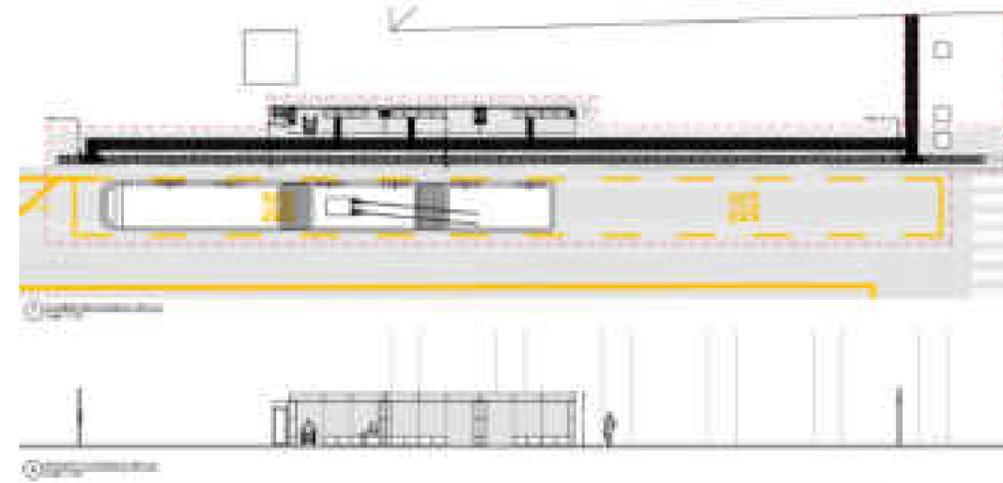
TIPOLOGIA A2



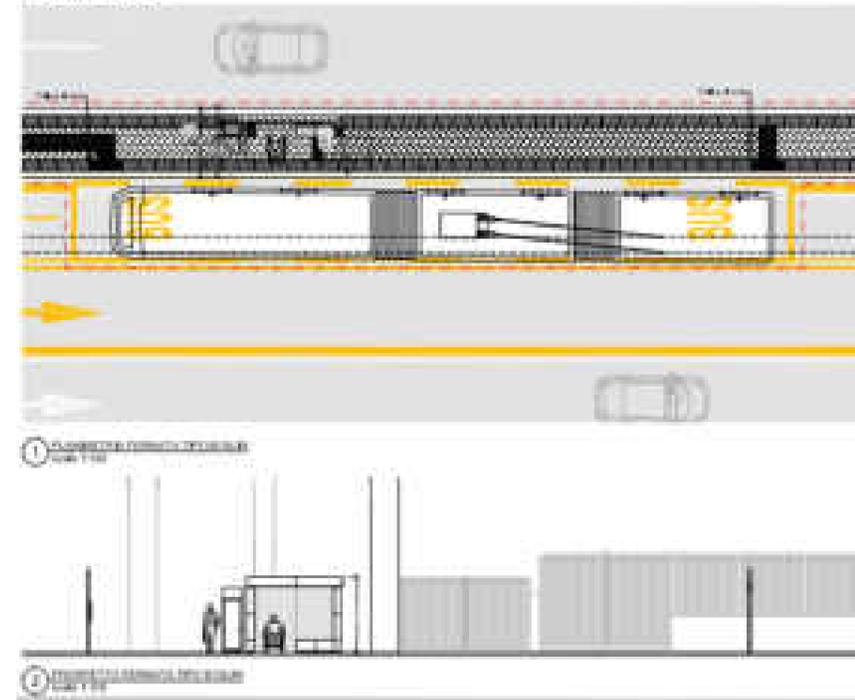
TIPOLOGIA A1



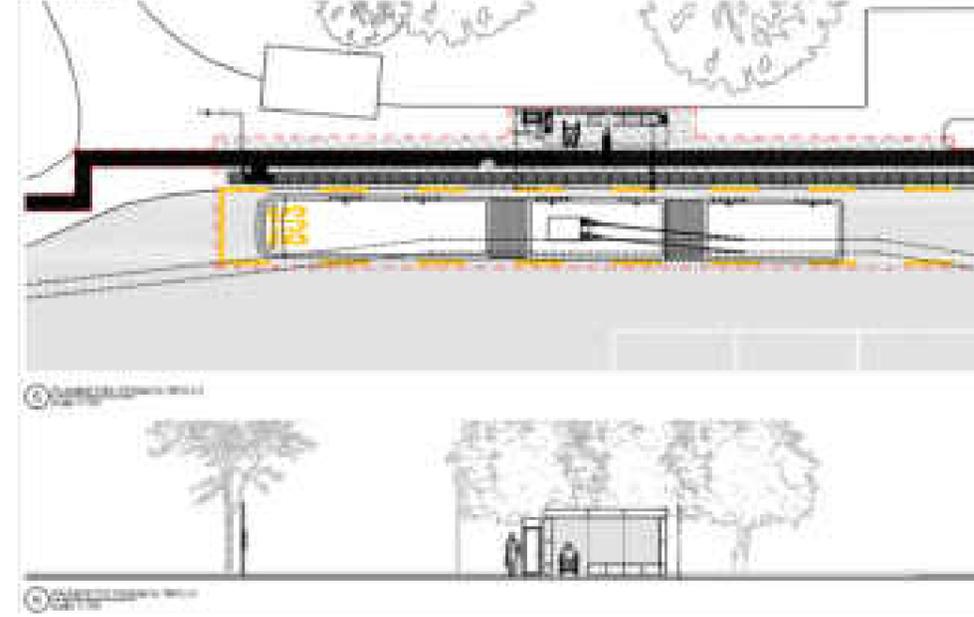
TIPOLOGIA A1



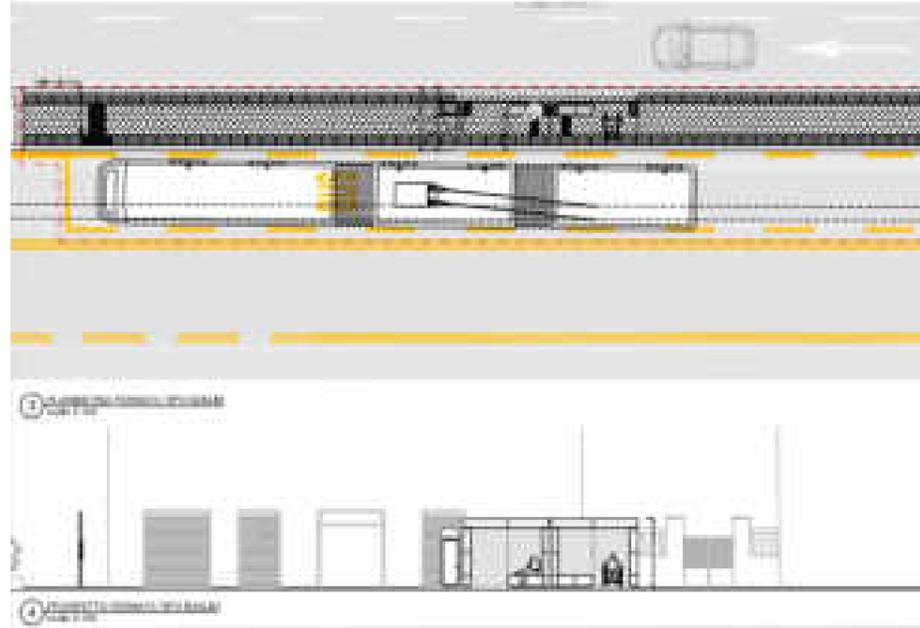
TIPOLOGIA B1SLM



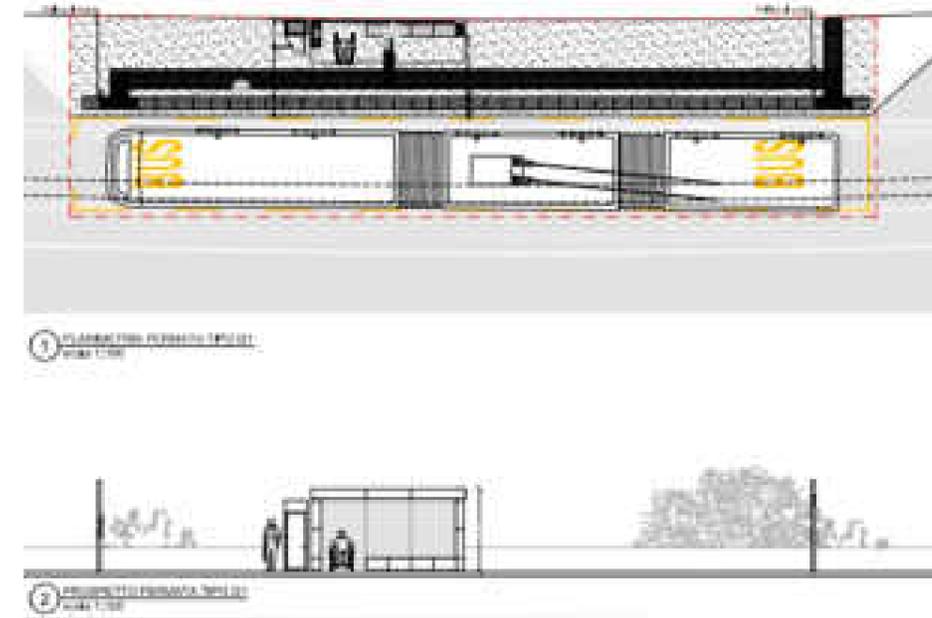
TIPOLOGIA C1



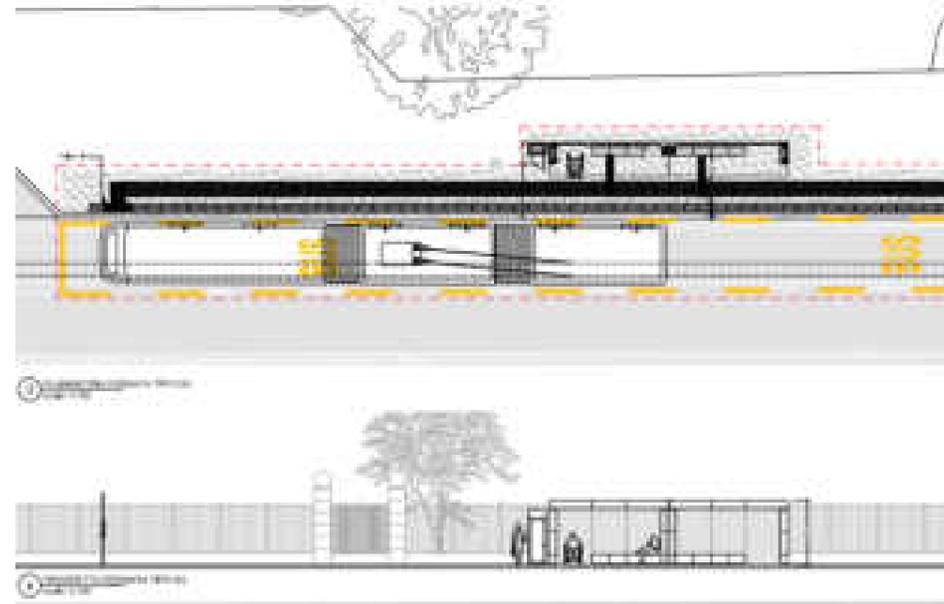
TIPOLOGIA B2SLM



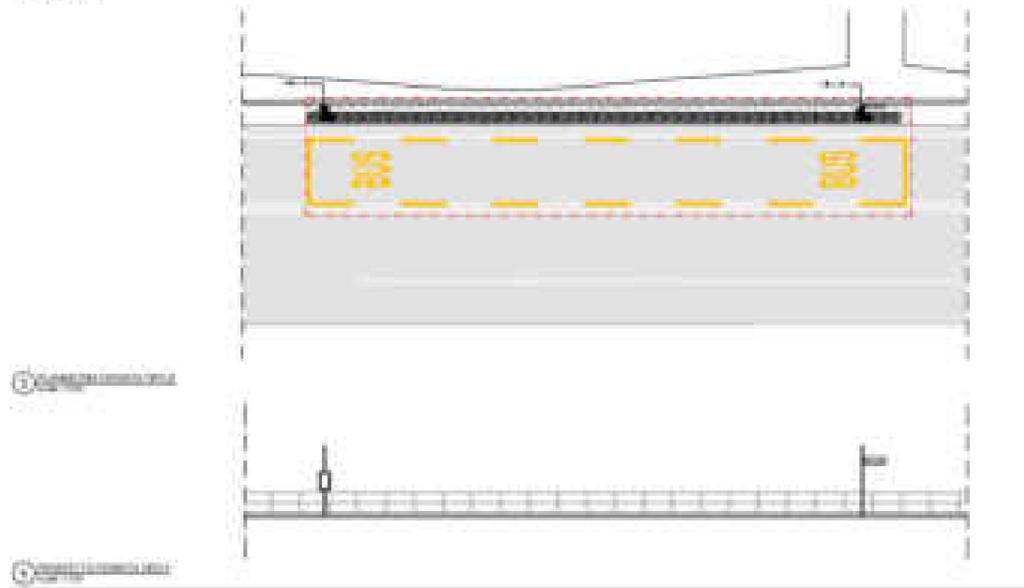
TIPOLOGIA D1



TIPOLOGIA D1



TIPOLOGIA E



SCHEDA CAPOLINEA

Elementi tipologici

Il progetto dei capolinea del sistema filotramviario 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 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” 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 sviluppo 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.

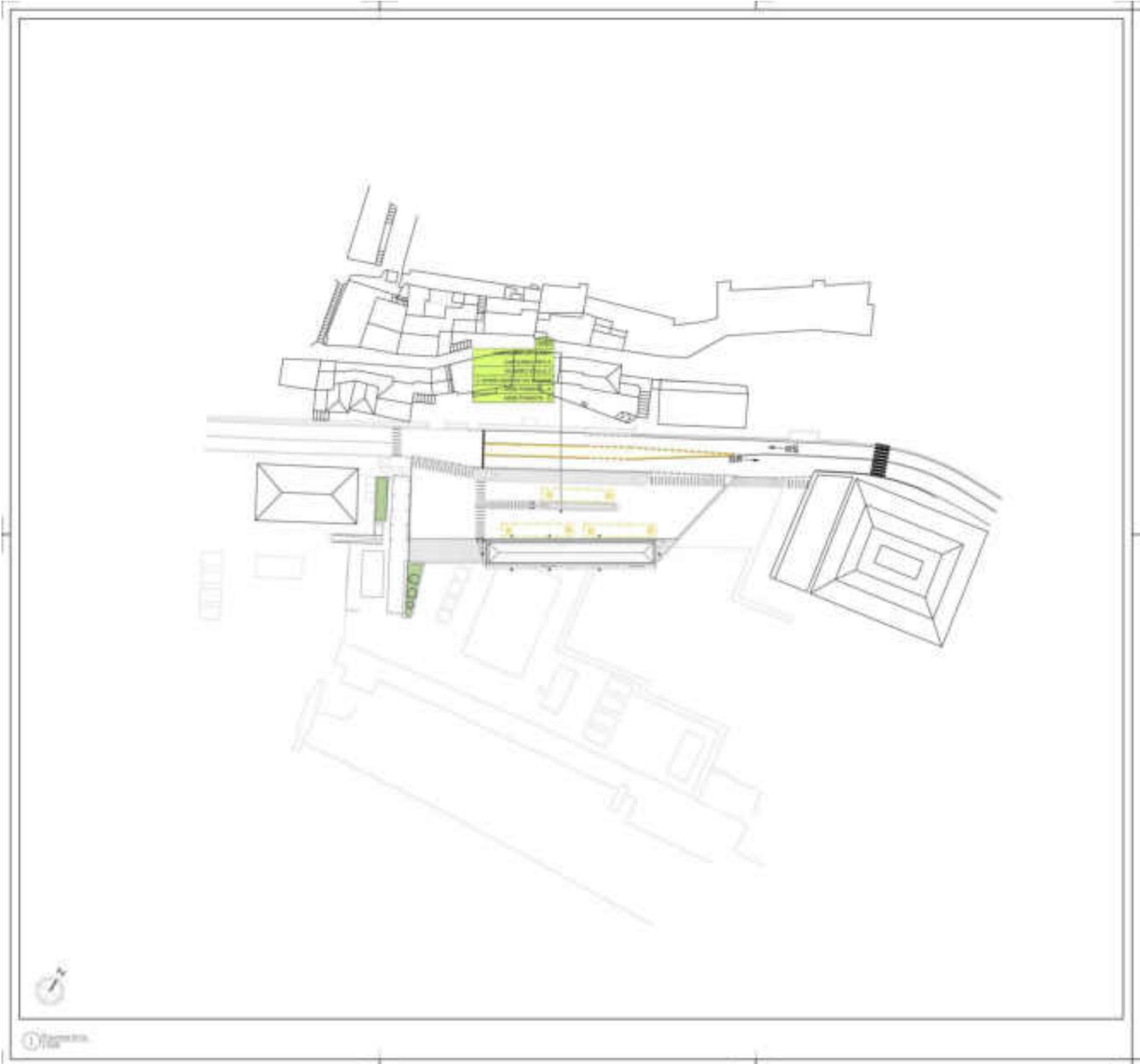
I volumi che ospitano i servizi e i locali di riposo sono trattati in modo da avere un aspetto volumetrico unitario, come un blocco di un unico materiale. Le pareti sono rivestite con lamiera preossidata con effetto Corten, e traforata con diversi tipi di foratura, ben distinta dai piani a “L”. Gli infissi 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.

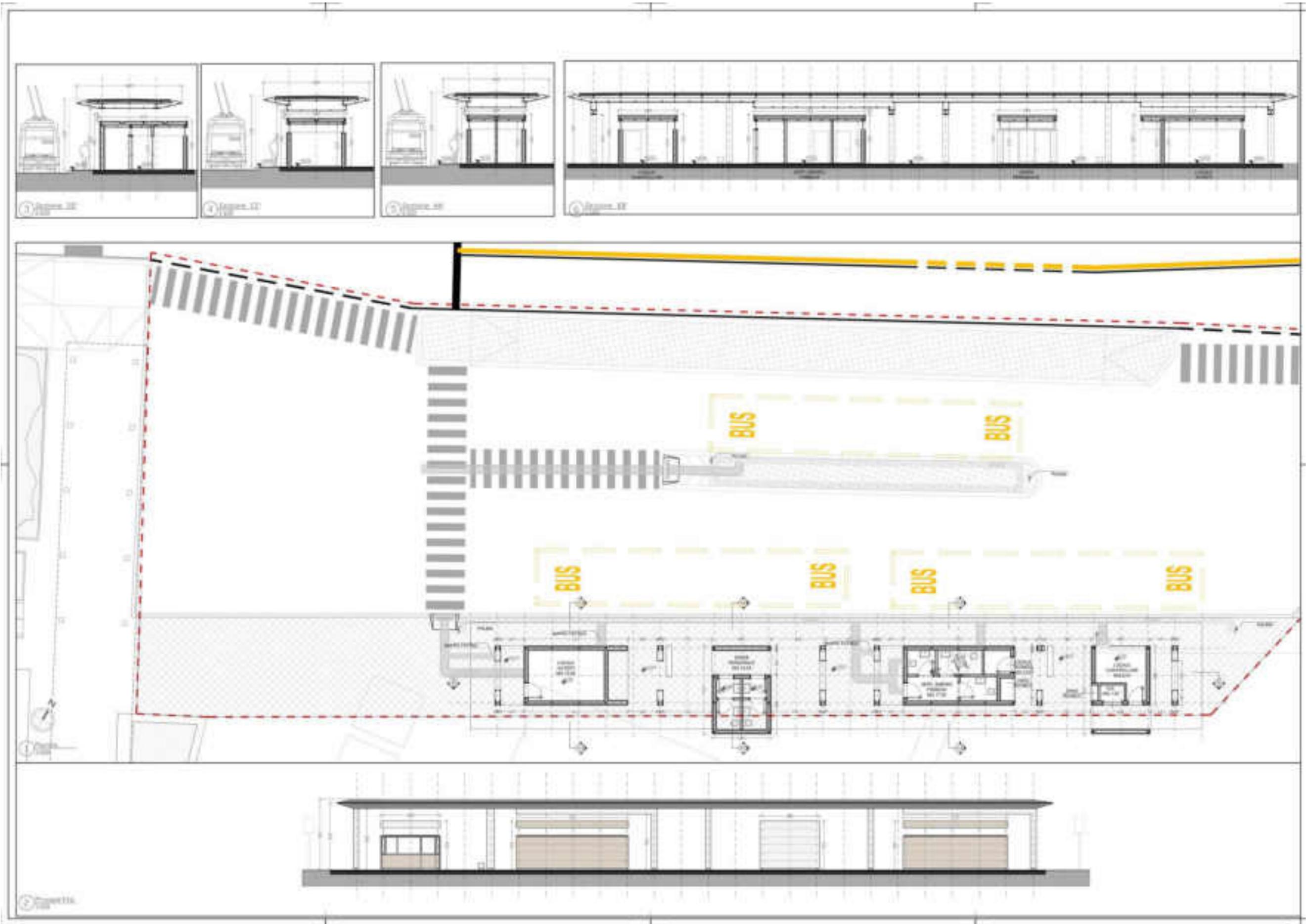
VOLTRI



POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW





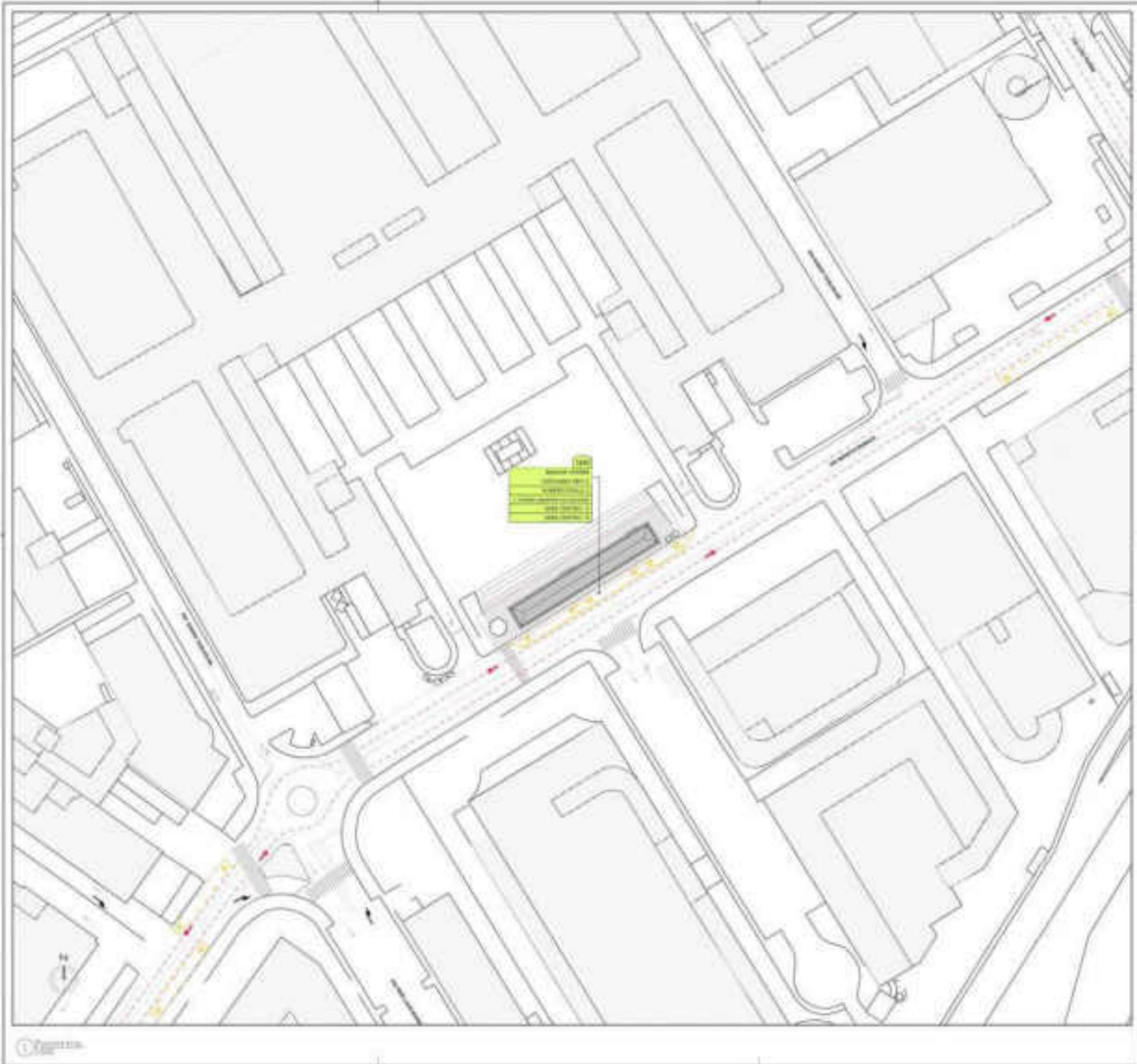


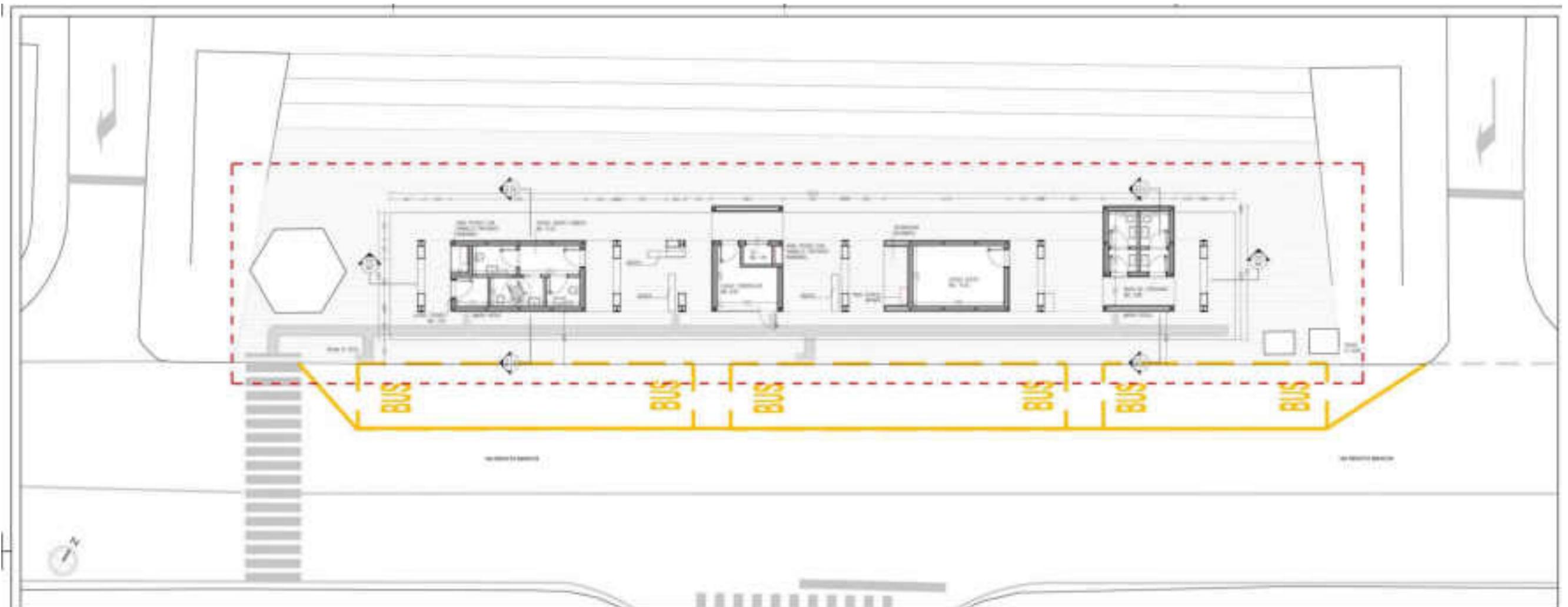
CAMPI

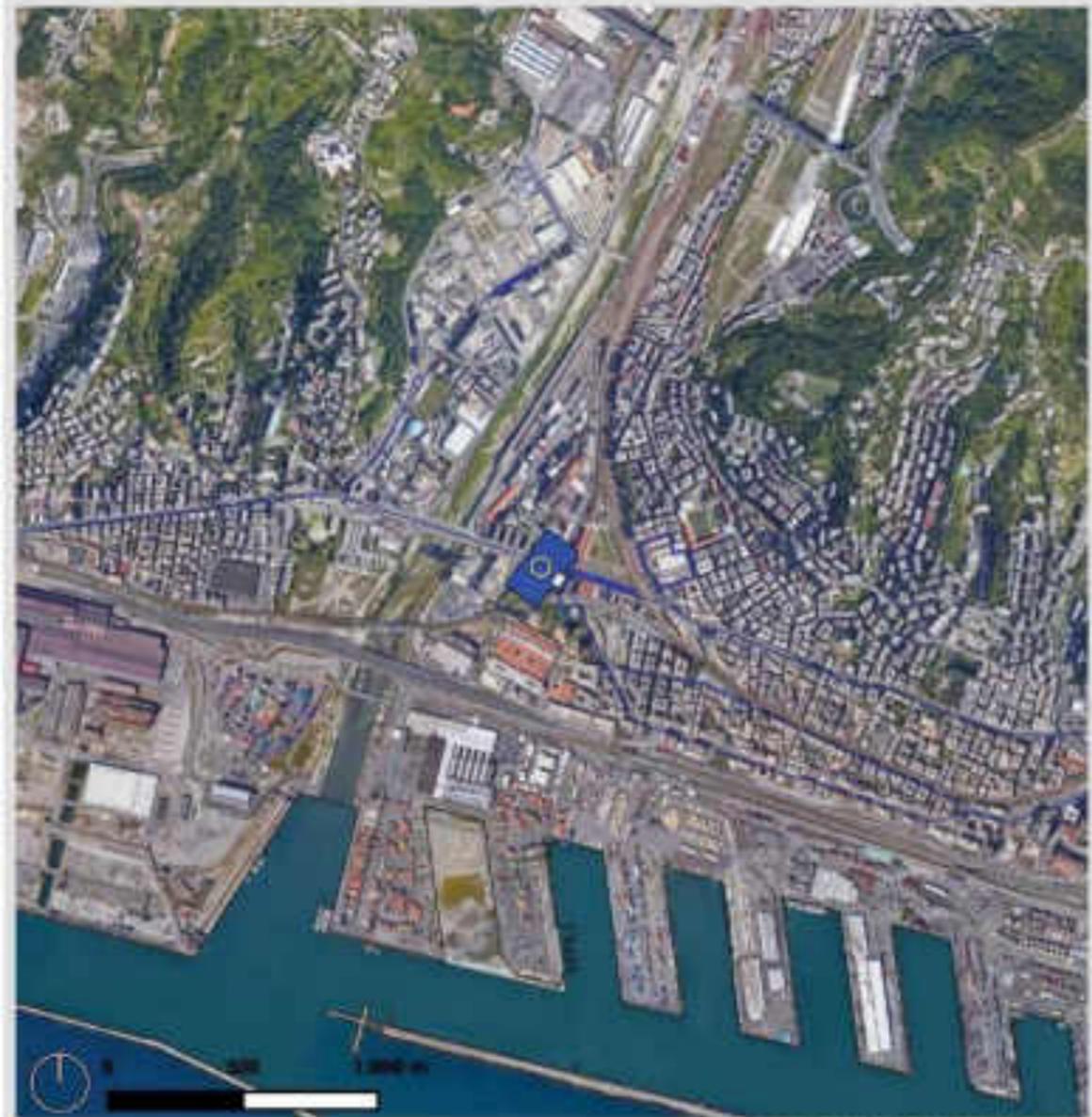
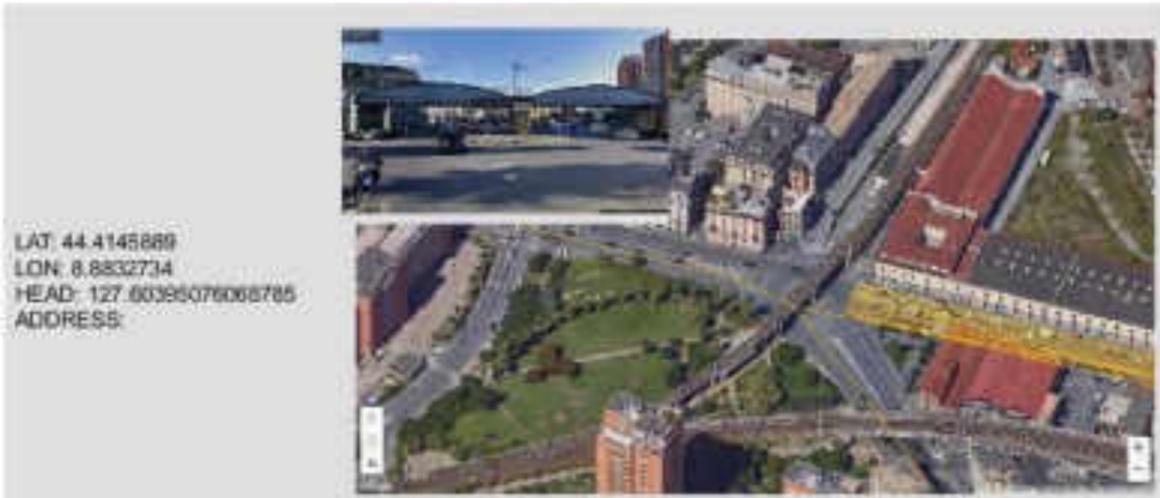


POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW



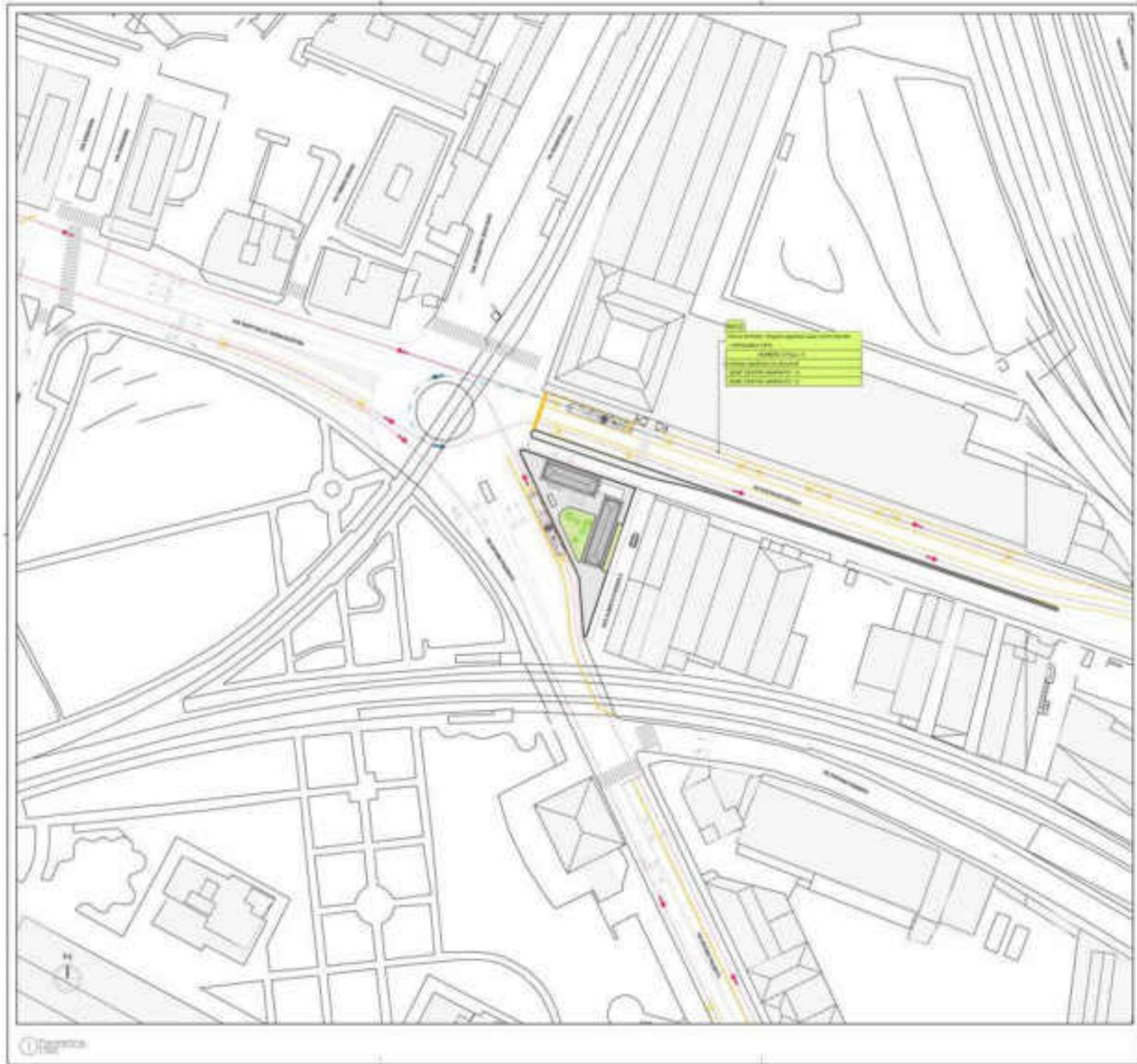






POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

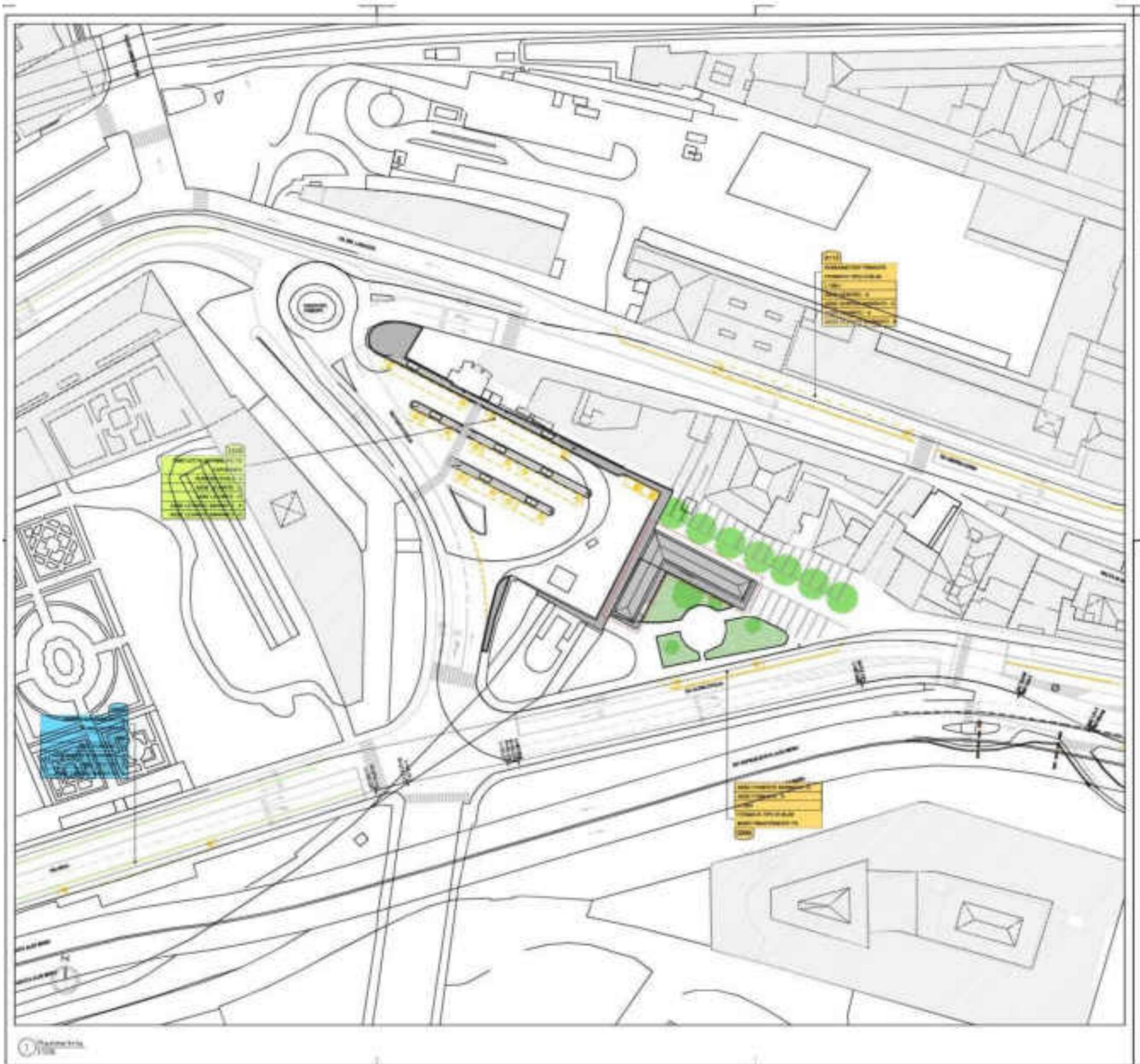






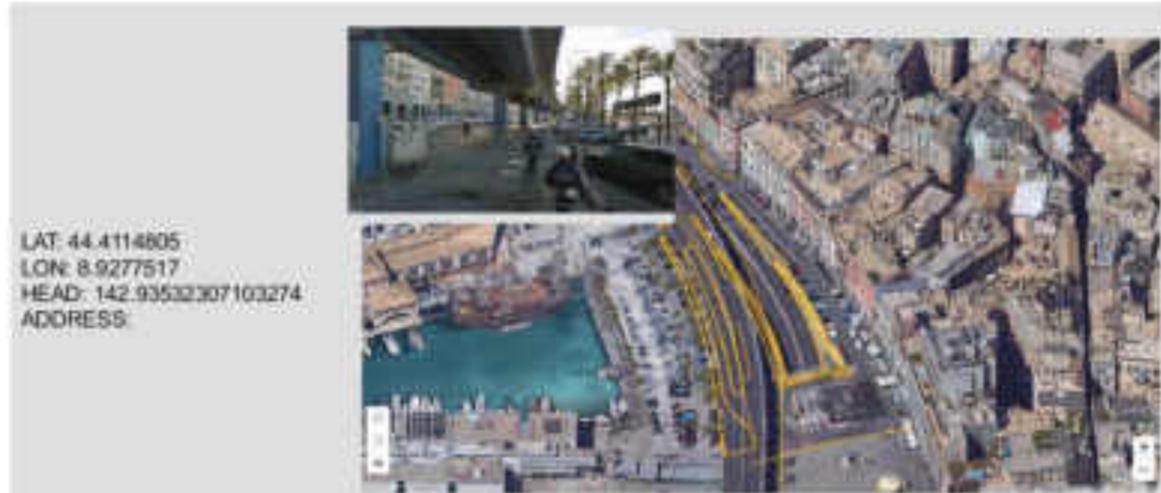
FANTI







CARICAMENTO



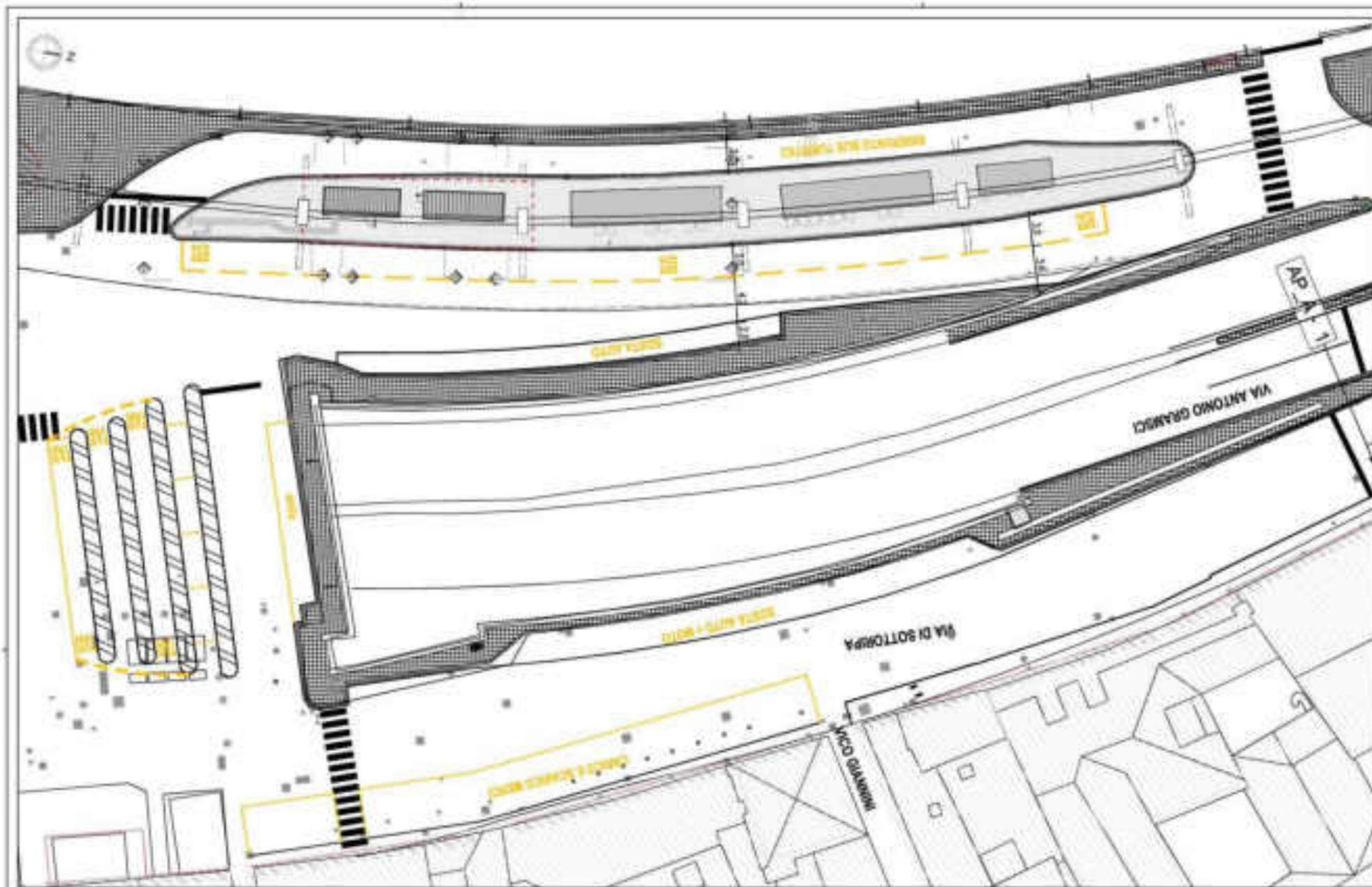
POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW



POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW



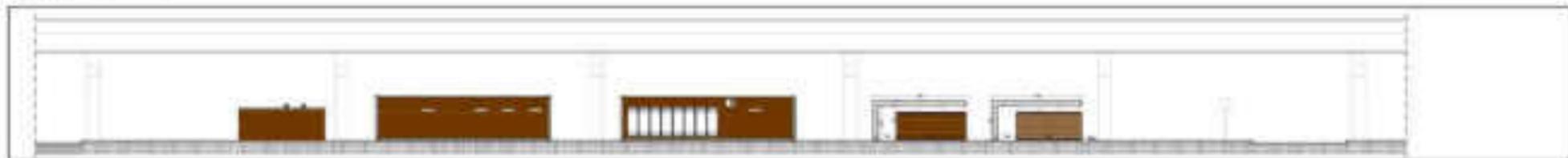




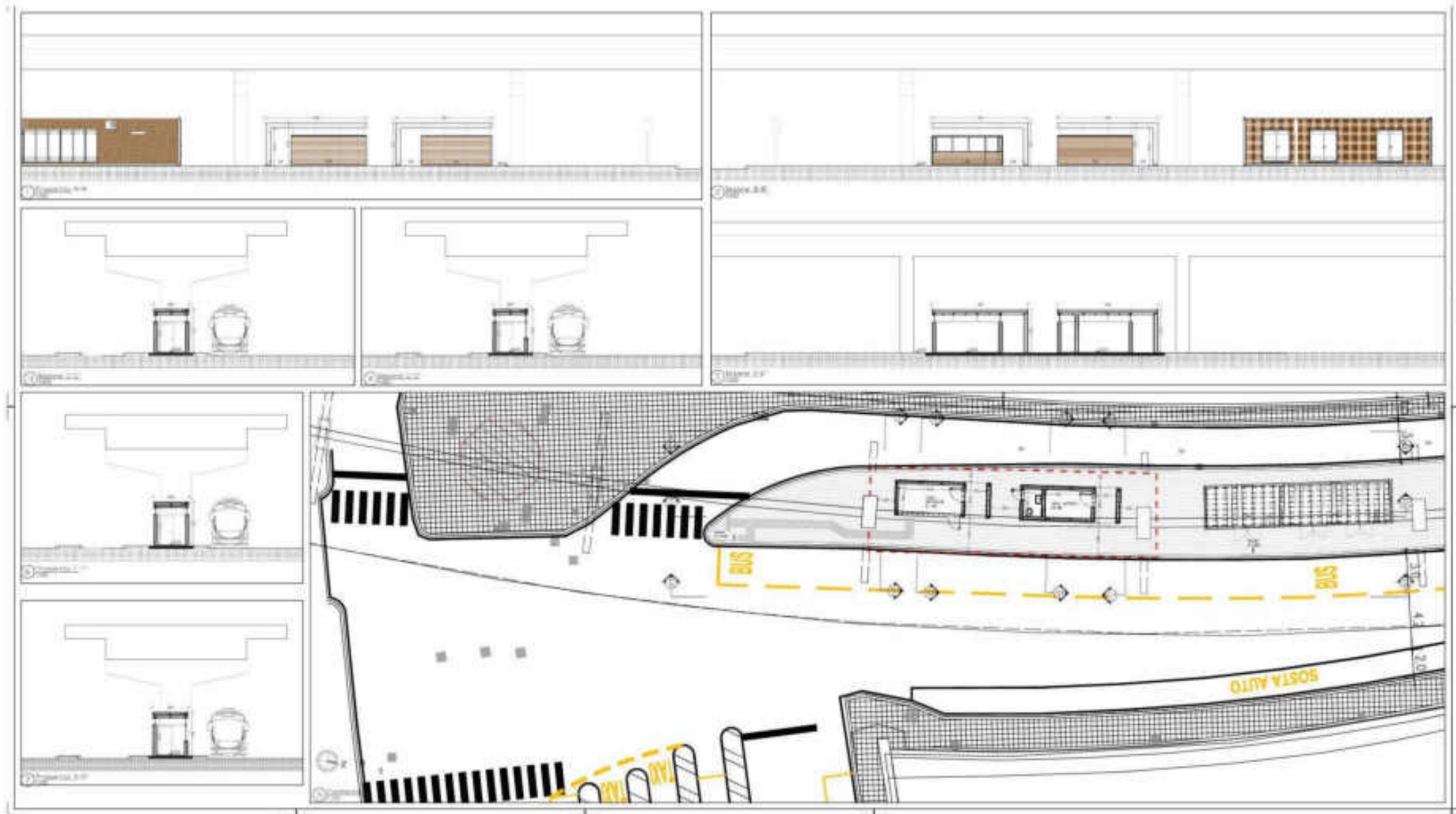
1) Prospetto



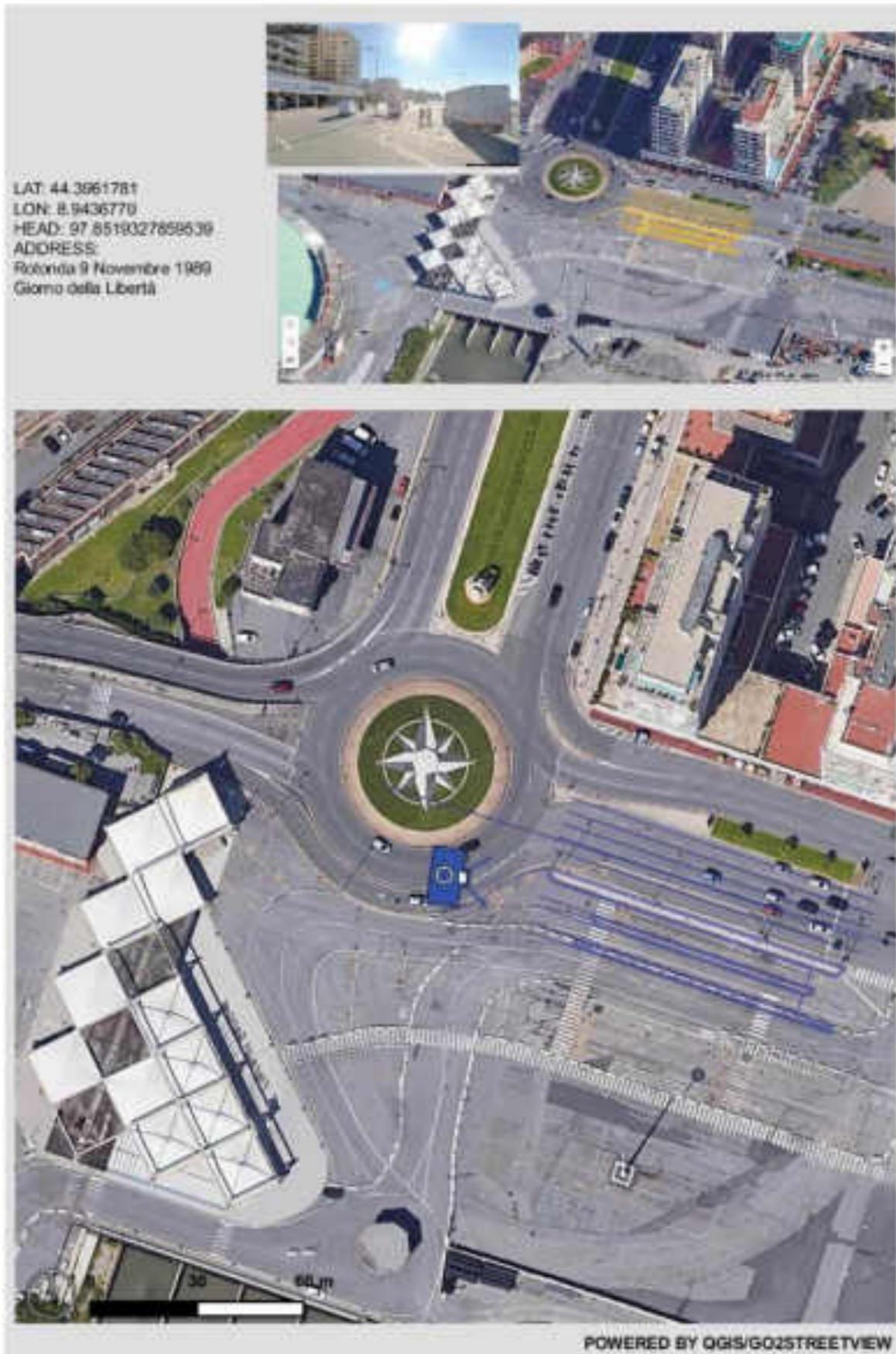
2) Prospetto posteriore



3) Prospetto posteriore



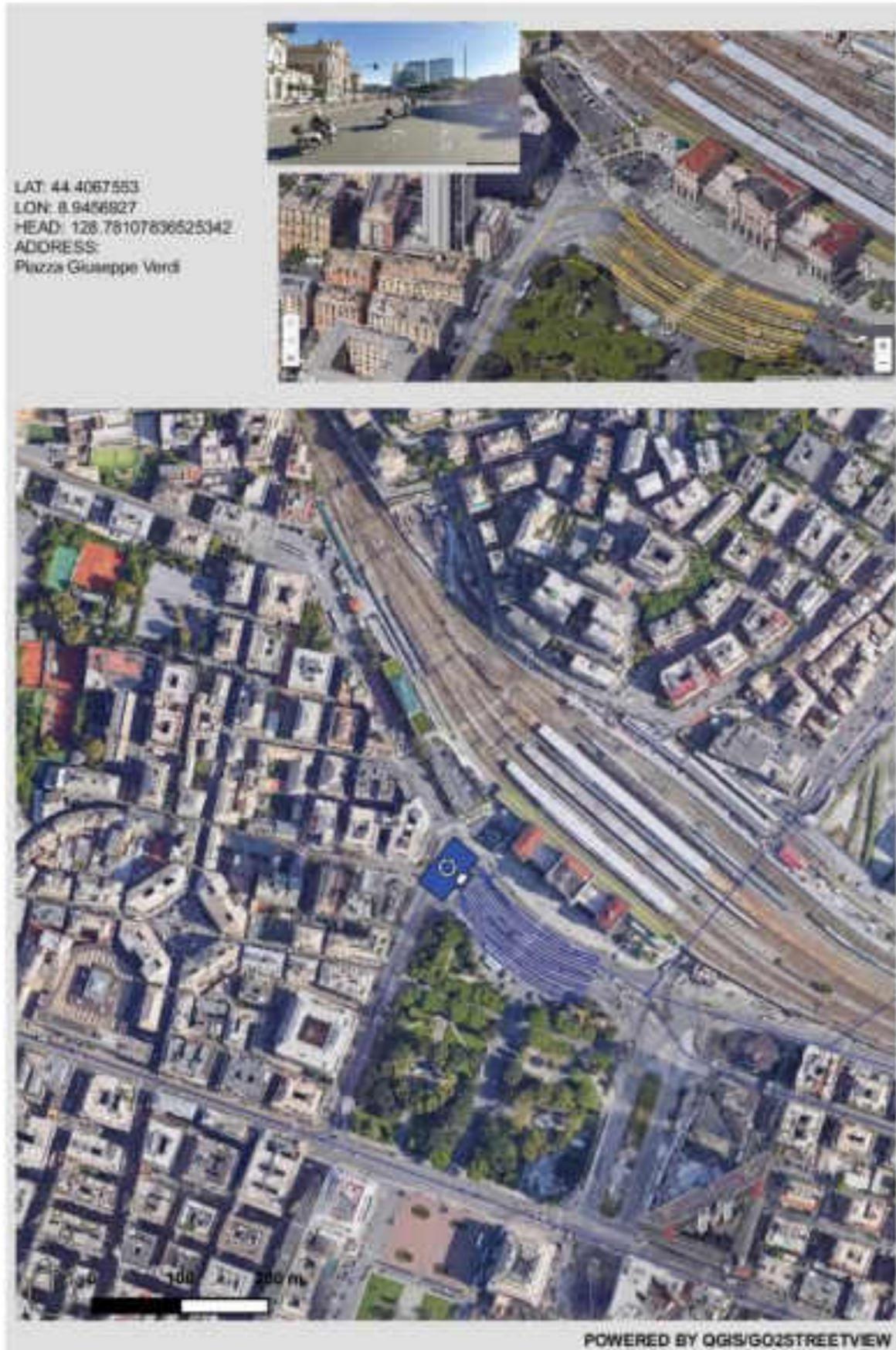
FIERA



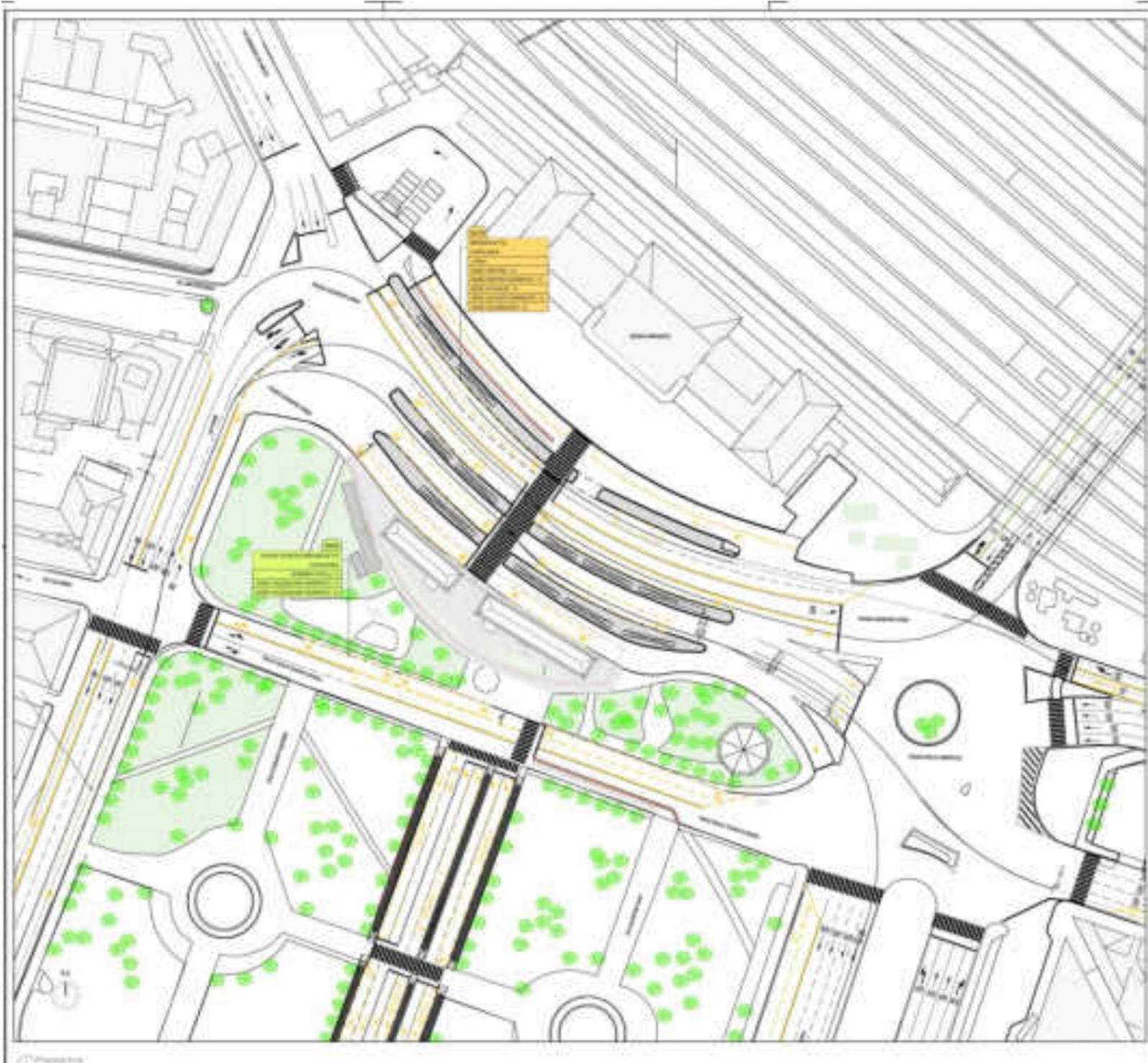




BRIGNOLE









FERRARIS



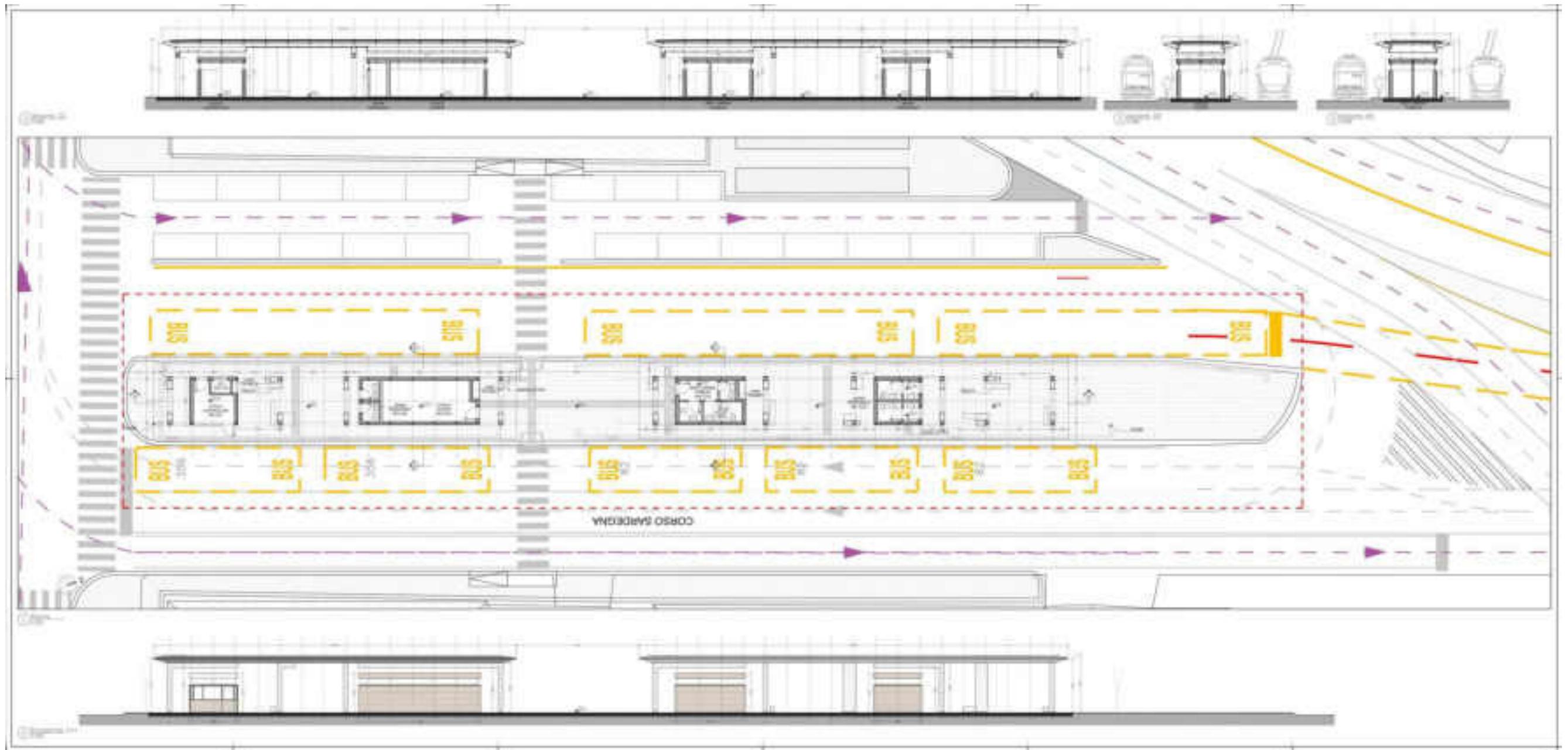
POWERED BY QGIS/G02STREETVIEW



POWERED BY QGIS/G02STREETVIEW



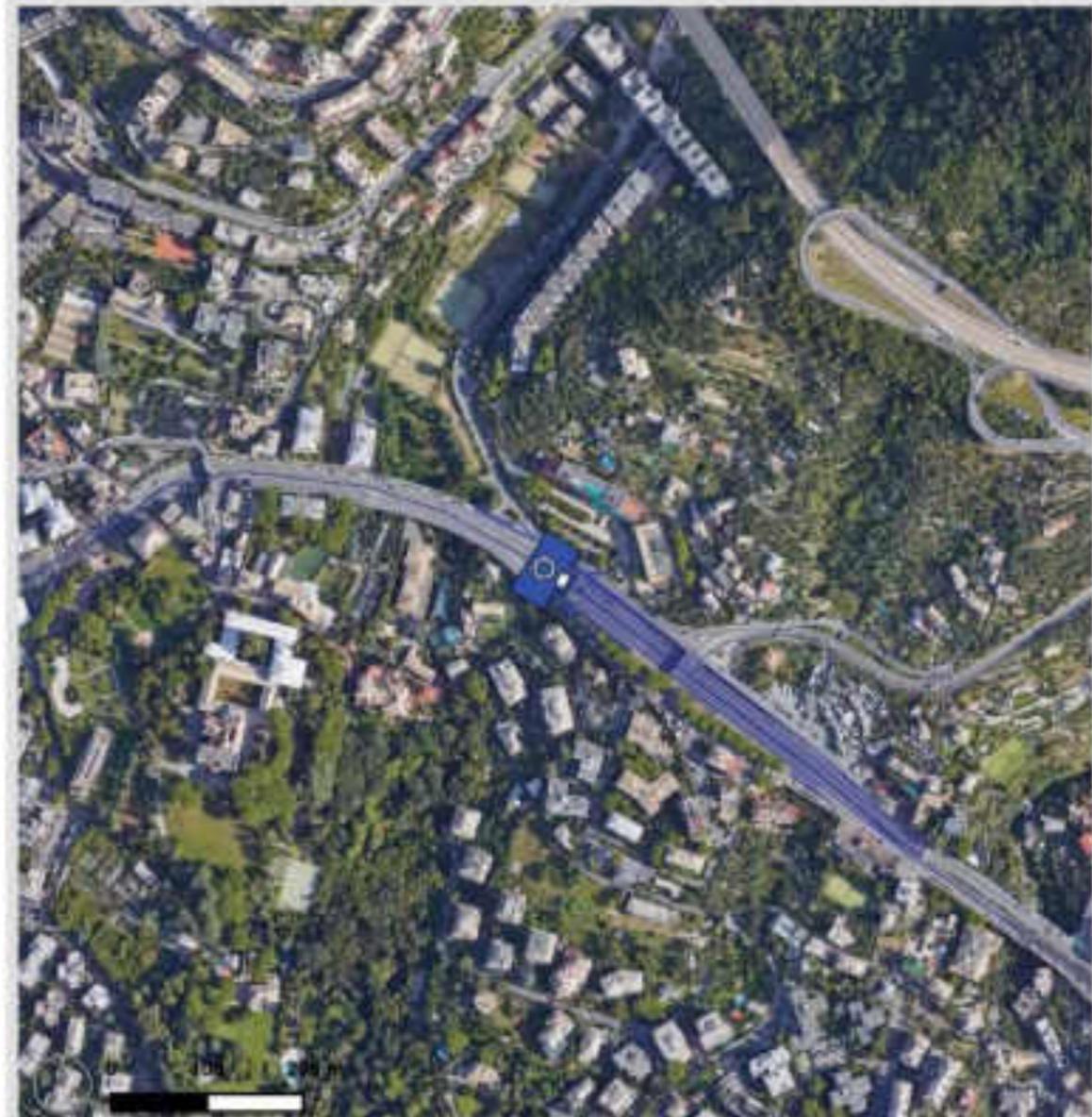




PRATO



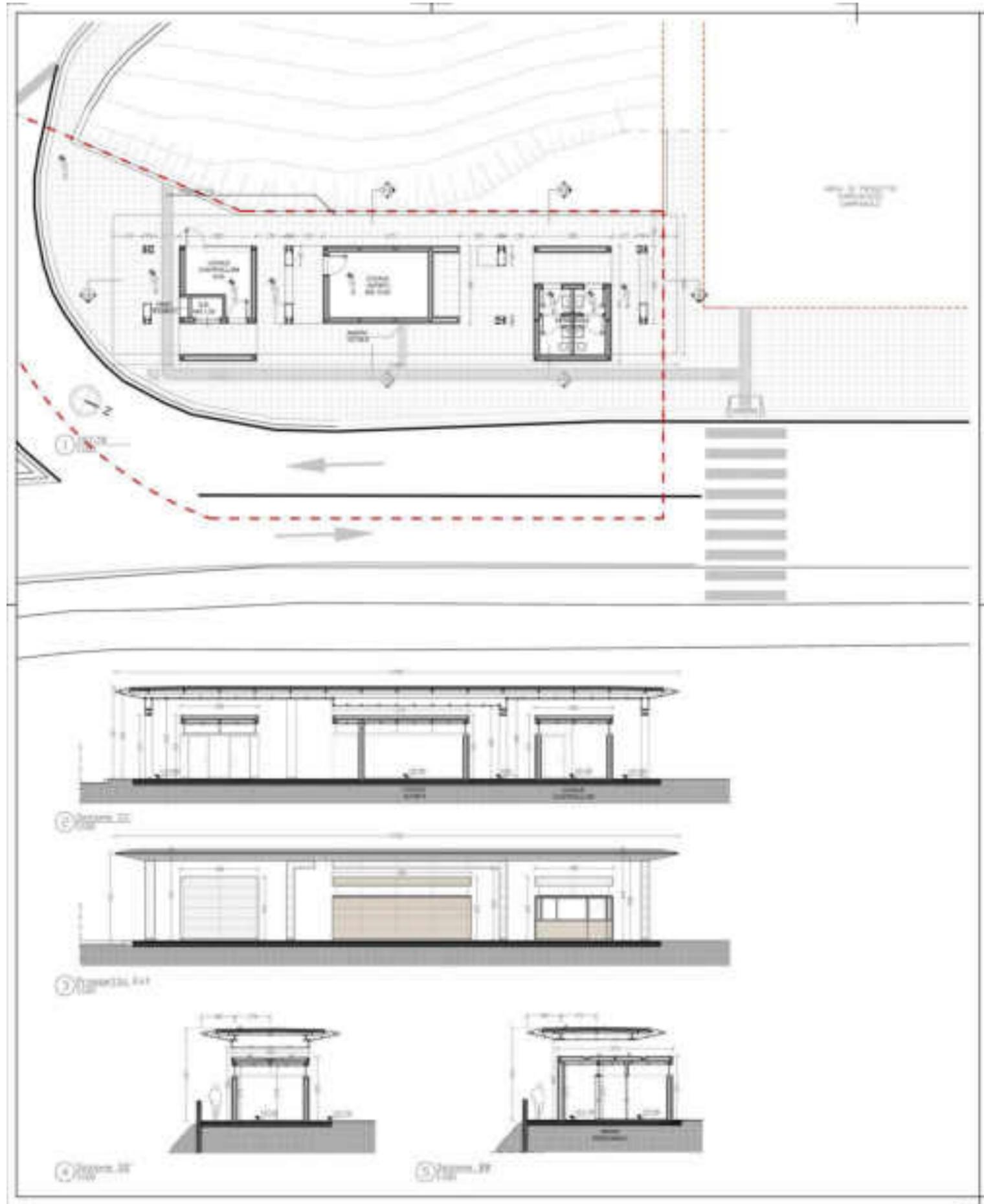
TIGULLIO



POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

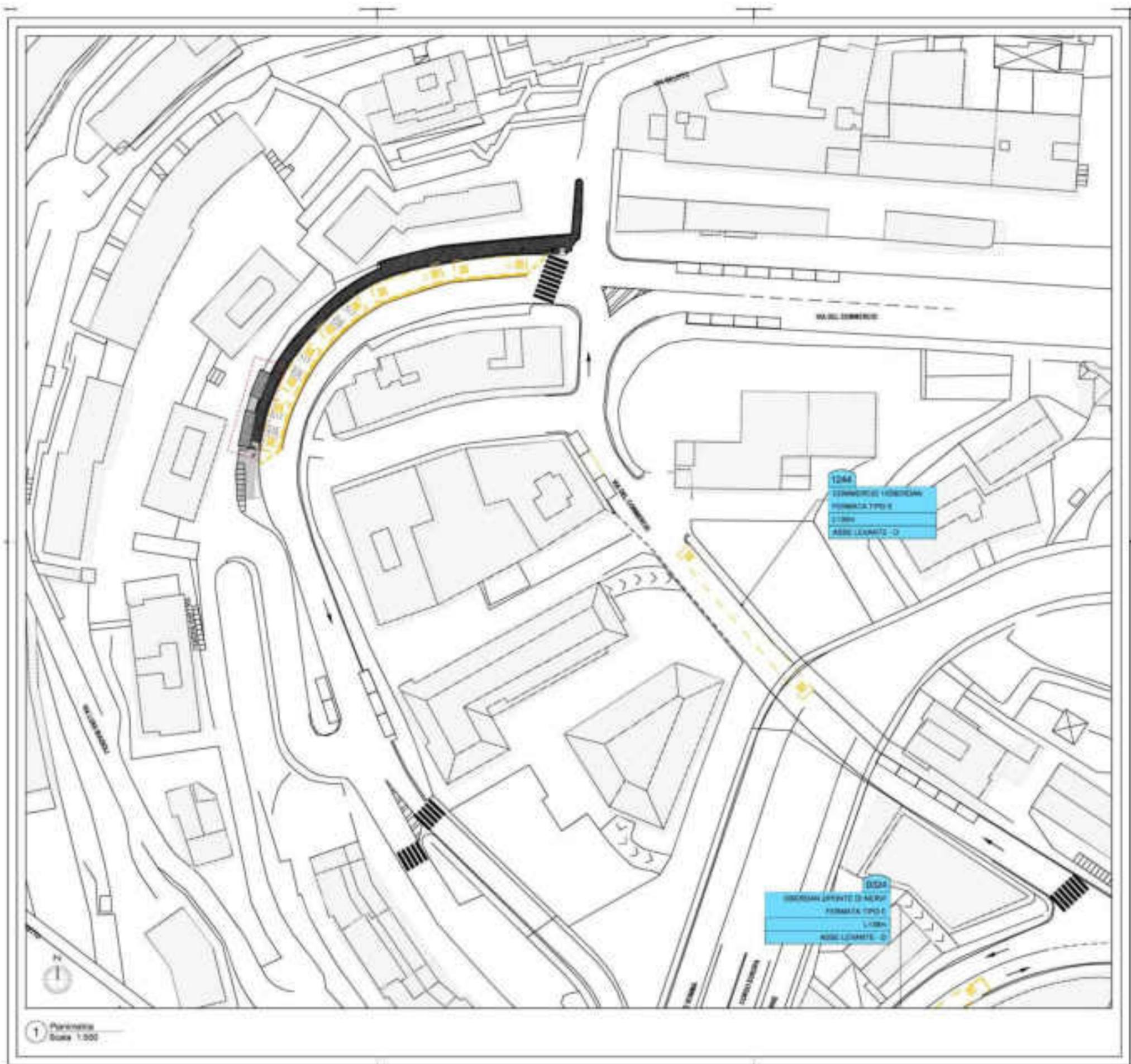


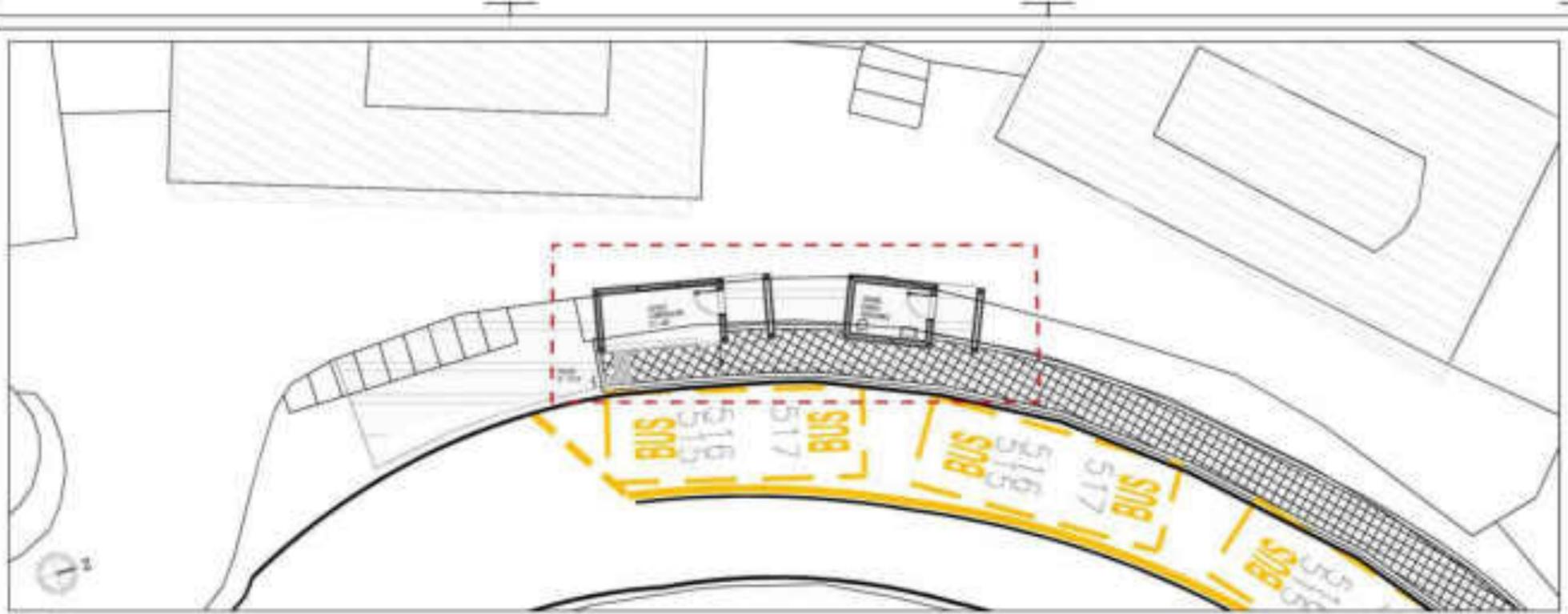




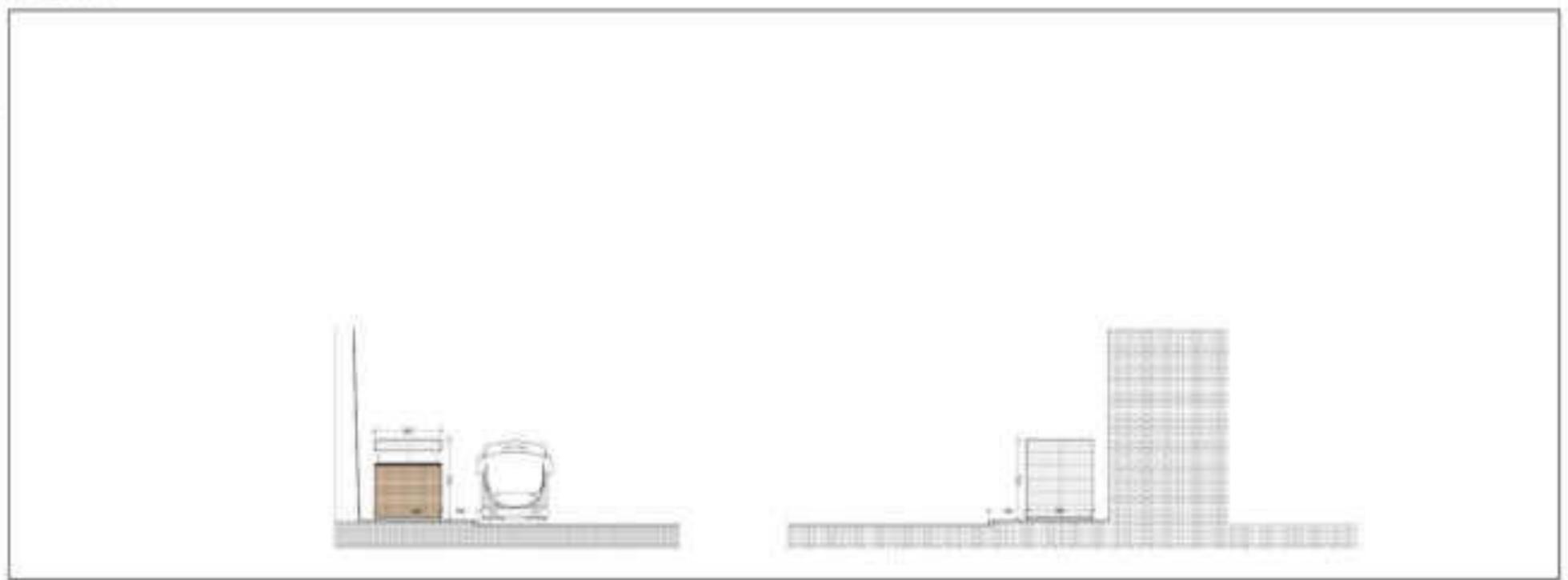
NERVI







1 Plan
Scale 1:100



1 Section
Scale 1:100

1. 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.

2. 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.

3. 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. Anziché 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.

4. Superamento barriere architettoniche

4.1. Normativa di riferimento

DPR 24/7/1996 – Regolamento recante norme per eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici

DM 236 del 14/6/1989 - Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche.

L'edificio ha il requisito di accessibilità per degli spazi interni tale da consentire la fruizione dell'edificio sia al pubblico che al personale di servizio secondo le disposizioni di cui art. 3 del DM 14/6/1989. Inoltre occorre prevedere l'accesso da esterno almeno attraverso un percorso accessibile negli spazi esterni dell'edificio.

Nello specifico sono resi accessibili, attraverso gli interventi del progetto, tutti gli spazi aperti al pubblico, tutte le parti comuni e gli spazi di lavoro del personale.

4.2. Accessibilità per disabili motori

4.2.1. Generalità

Nella progettazione dell'intervento in oggetto sono state osservate tutte le disposizioni tese a consentire l'accessibilità alle parti essenziali e comuni della costruzione da parte di persone con ridotte capacità di movimento o sensoriali.

In fase di progettazione sono tenuti presenti i criteri generali sotto esposti, curando in linea generale di avere:

- superfici di utilizzo privi di gradini, dislivelli o altri ostacoli al rotolamento di sedie a ruote;
- adeguati sistemi di collegamento verticale in grado di rendere completamente accessibile l'intera struttura.

Di seguito viene riportato un confronto sistematico tra le prescrizioni di legge (Circ.Min.4809/68, DPR 384/78 e L.13/89 D.M. 236/89 e D.P.R. 503/96) e le previsioni di progetto cui si darà attuazione nel corso dei lavori.

4.2.2. Accessi

Tutti gli ambienti nei diversi punti di accesso posti lungo il sistema dei percorsi esterni saranno resi praticabili attraverso porte o varchi della larghezza superiore a m.1,50 che consentono la libera visuale fra interno ed esterno. In ogni zona antistante o retrostante l'accesso sarà reso complanare a questo, e le porte non presenteranno soglie sporgenti rispetto ai piani delle pavimentazioni. Le caratteristiche degli infissi e delle soglie saranno conformi alle relative prescrizioni.

4.2.3. Porte

Tutte le porte di accesso ai diversi locali di servizio presenteranno caratteristiche di facile manovrabilità tali da consentire un agevole transito anche da parte di persone su sedia a ruote ed avranno una luce netta uguale o superiore a m.0,80. Il vano della porta e gli spazi antistanti e retrostanti saranno resi complanari e saranno dimensionati con riferimento alle manovre da effettuare con la sedia a ruote in rapporto al tipo di apertura. L'altezza delle maniglie, tutte a leva, è prevista a cm.90 dal pavimento. Per le porte di accesso ai servizi igienici per disabili sono previste anche le maniglie ausiliarie. Le porte dei filtri, munite di dispositivo di auto chiusura, sono provviste di elettromagneti in modo di tenerli aperti nella situazione normale.

4.2.4. Rampe

La larghezza minima delle rampe sarà:

- di 0,90 m. per consentire il transito di una persona su sedia a ruote;
- di 1,50 m per consentire l'incrocio di due persone.

Per ogni 10 m di lunghezza si prevede un ripiano orizzontale di dimensioni minime pari a 1,50 x 1,50 m, ovvero 1,40 x 1,70 m in senso trasversale e 1,70 m in senso longitudinale al verso di marcia, oltre l'ingombro di apertura di eventuali porte.

La pendenza delle rampe non mai superiore all'8%.

4.2.5. Corridoi e passaggi

I corridoi di fruizione degli ambienti e i passaggi di distribuzione dei servizi presenteranno un andamento continuo, con variazioni di direzione ben evidenziate, prive di variazioni di livello e pavimentato con materiale antisdrucciolo.

La loro larghezza è prevista sempre uguale o maggiore a m.1,50 al fine di garantire tanto il facile accesso alle diverse unità spaziali servite, quanto l'inversione di direzione a persone su sedia a ruote.

4.2.6. Infissi esterni

Gli infissi esterni risultano conformi a consentire l'apertura da parte di persone con ridotte o impedito capacità motorie e sensoriali, con altezza standard.

4.2.7. Pavimenti

Tutti i pavimenti previsti sono del tipo antisdrucciolevole e presenteranno nelle parti comuni della struttura un'adeguata variazione nel colore al fine di rendere chiara l'individuazione dei percorsi e la loro variazione. Saranno complanari e nella loro posa in opera verrà prestata una particolare attenzione a che essi non presentino variazioni o deformazioni del piano.

4.2.8. Apparecchi elettrici, di comando e segnalazione

Gli apparecchi elettrici, i campanelli, i pulsanti di comando ed i citofoni, manovrabili dal pubblico saranno, per tipo e posizione planimetrica ed altimetrica, tali da permettere un uso agevole anche da parte della persona su sedia a ruota. Sono previsti, inoltre, del tipo facilmente individuabile anche in condizioni di scarsa visibilità e protetti dal danneggiamento per urto.

4.3. Accessibilità per disabili sensoriali

4.3.1. Premessa

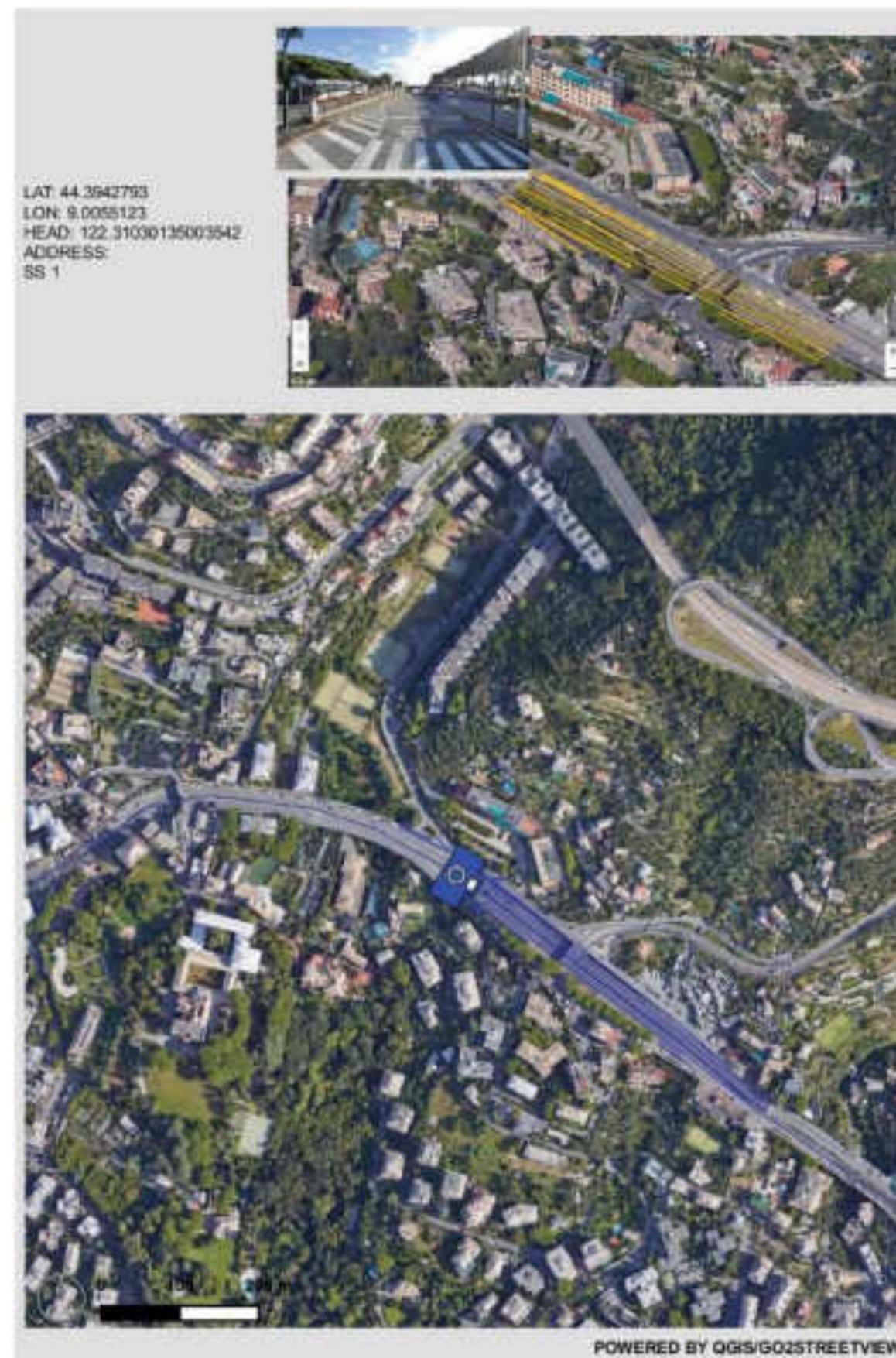
L'abbattimento delle barriere architettoniche prende in considerazione le esigenze di tutti coloro che si trovano ad avere una forma di disabilità; nello specifico sono affrontate le problematiche relative alle disabilità sensoriali.

4.3.2. Criteri progettuali

Il progetto ha come obiettivo quello di garantire l'accessibilità e la fruibilità, in piena autonomia, della stazione, alle persone con disabilità sensoriale di qualsiasi tipo (non vedenti, ipovedenti e non udenti).

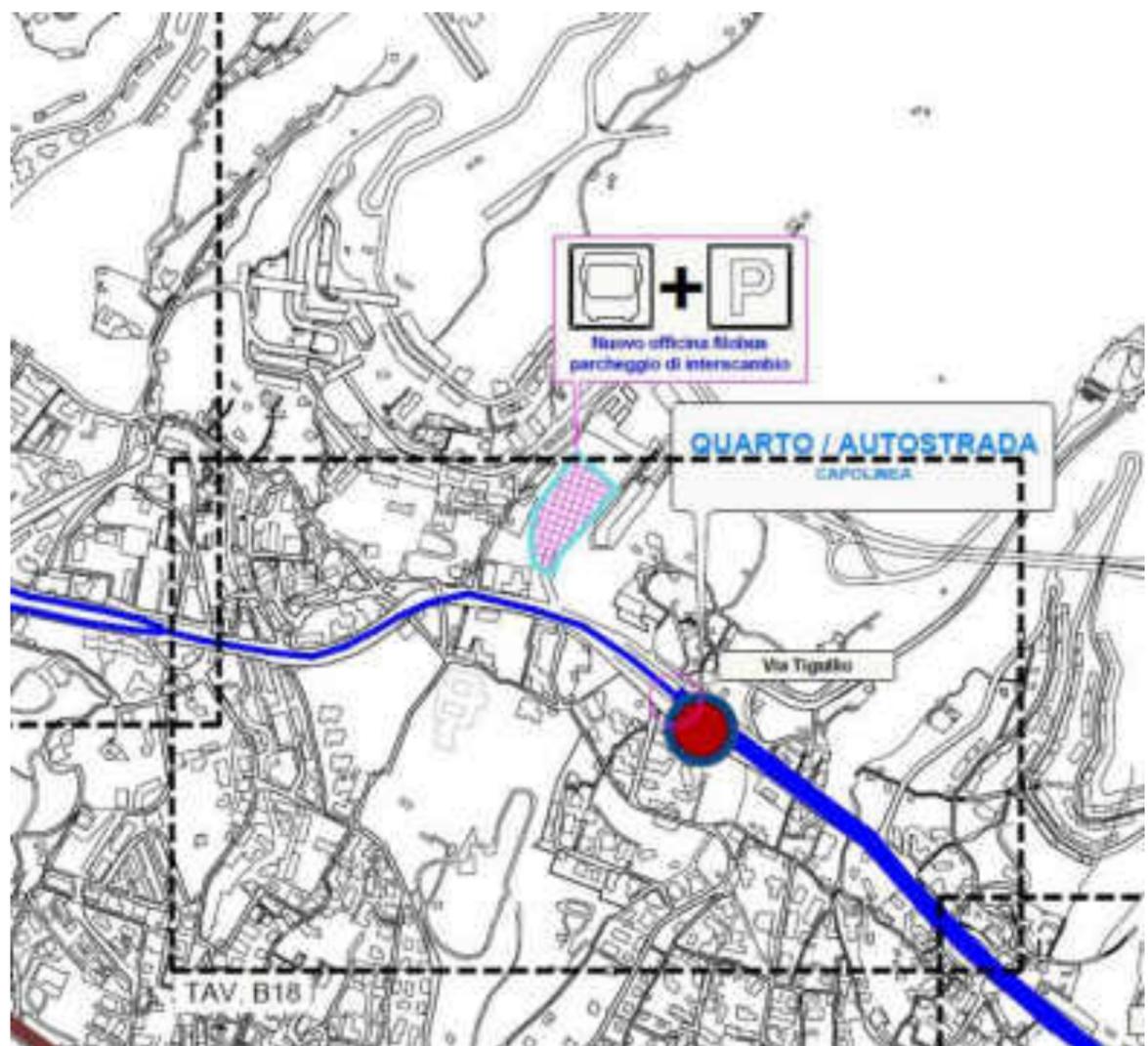
Nella progettazione dei sistemi previsti si è posta particolare attenzione nel:

- prevedere le porte di ingresso della stazione dotate dei requisiti previsti per le porte di accesso di edifici pubblici;
- prevedere almeno un servizio igienico, per ogni nucleo installato, con tutti i requisiti di cui al punto 8.1.6 del D.M.LL.PP.236/89;
- prevedere un sistema di avvisatore visivo ed acustico di segnalazione della via di esodo in caso di emergenza;
- prevedere gli ascensori con tutti i requisiti di cui al punto 8.1.12 del D.M.LL.PP.236/89, e dotati in particolare, di sintesi vocale per la segnalazione del piano e del verso che l'ascensore sta prendendo.





ESTRATTO PIANO URBANISTICO COMUNALE
LIVELLO 3 LOCALE DI MUNICIPIO



SIS-S	SERVIZI PUBBLICI
SIS-S-1 Disciplina delle destinazioni d'uso	
Funzioni ammesse	
Principali: Servizi pubblici, parcheggi pubblici.	
Complementari: Servizi di uso pubblico, servizi privati, connettivo urbano, esercizi di vicinato funzionali al servizio o compatibili con lo stesso.	
Parcheggi privati: Parcheggi pertinenziali e parcheggi liberi da asservimento.	
SIS-S-2 Disciplina degli interventi edilizi	
Prescrizioni generali	
Negli immobili esistenti, o loro porzioni, funzionalmente indipendenti o che possono essere rese indipendenti dal servizio pubblico senza determinarne la riduzione, le funzioni principali e complementari ammesse corrispondono a quelle dell'ambito di conservazione o di riqualificazione prevalente al contorno; in caso di servizi pubblici individuati con valore storico paesaggistico dalla cartografia del PUC le funzioni principali e complementari ammesse corrispondono a quelle dell'ambito di conservazione AC-US, o dell'ambito AC-CS se compresi all'interno del Centro storico urbano.	
Laddove sia dimostrata la dismissione alla data di adozione del progetto definitivo di PUC del servizio pubblico o si configuri la reiterazione di previsioni a servizio pubblico su aree o edifici privati, a seguito di aggiornamento al PUC ai sensi dell'art. 43 della L.R. 36/97 e s.m. e i., le funzioni principali e complementari ammesse e la relativa disciplina corrispondono a quelle dell'ambito di conservazione o di riqualificazione prevalente al contorno.	
Nel caso di ricollocazione o cessazione di Servizi Territoriali qualsiasi altro assetto sostitutivo, previa verifica di sostenibilità ambientale ed urbanistica estesa al contesto territoriale in cui l'area è collocata, è da definirsi in sede di formazione di apposito Accordo di Programma.	
I servizi pubblici che occupano porzioni di edifici aventi altre destinazioni sono individuati esclusivamente nella cartografia del Sistema dei Servizi	

Pubblici con apposita simbologia e sono soggetti alla presente disciplina ancorchè non individuati nella cartografia dell'assetto urbanistico.

Con i progetti delle opere pubbliche è definito il dimensionamento delle funzioni complementari, per quantità anche eccedenti i limiti massimi fissati dall'art. 12) punto 11, delle Norme generali, tra le quali possono essere previste funzioni diverse da quelle ammesse purchè compatibili con la natura del servizio.

Sugli edifici esistenti che interferiscono con i servizi di previsione, sono consentiti tutti gli interventi per la loro conservazione fino al risanamento conservativo.

I giardini, i parchi e gli spazi verdi strutturati esistenti, devono essere conservati per le loro caratteristiche morfologiche, vegetazionali e di effettiva fruibilità, non essendo ammessa la loro sostituzione con altri tipi di servizi, ancorchè pubblici.

Per le attività agricole esistenti e in atto nelle aree dei parchi urbani è consentito il mantenimento applicando la disciplina dell'ambito AC-NI.

Per le parti d'ambito soggette a regimi di conservazione nel livello locale del PTCP:

- Gli interventi di sostituzione edilizia sono da limitare agli edifici esistenti incompatibili con il contesto d'ambito per inadeguatezza della tipologia e per lo stato di degrado e semprechè non si tratti di fabbricati significativi sotto il profilo monumentale, architettonico, paesaggistico o documentario;
- Non è consentito costruire nuovi edifici né alterare quelli esistenti se non per adeguarli ai caratteri della zona.

Gli interventi di costruzione di nuovi edifici destinati a servizi di uso pubblico devono assicurare la dotazione di spazi verdi a libero accesso in misura minima del 30% del lotto di intervento.

La dimensione dei nuovi edifici o dell'ampliamento volumetrico di servizi pubblici esistenti è definita, in sede di progetto dell'opera pubblica, in ragione delle esigenze funzionali e dell'attenuazione dell'impatto sull'ambiente, da valutarsi con i relativi studi prescritti dalla vigente legislazione in materia.

Interventi consentiti

Ristrutturazione edilizia consentita, senza obbligo di reperire i parcheggi pertinenziali.

<ul style="list-style-type: none"> - per gli edifici esistenti già adibiti a servizi pubblici o contestualmente al cambio d'uso per l'introduzione di servizi pubblici; - per gli edifici destinati a servizi di uso pubblico e servizi privati esistenti finalizzata al mantenimento dell'attività svolta o alla realizzazione di servizi pubblici. <p><u>Sostituzione edilizia</u> consentita, salvo che per gli edifici significativi sotto il profilo monumentale, architettonico, paesaggistico o documentario, anche in relazione al contesto, limitatamente alla realizzazione di edifici destinati a servizi pubblici; nei giardini, parchi e aree verdi strutturate pubbliche; la sostituzione edilizia di edifici esistenti deve essere effettuata soltanto sul relativo sedime e non deve comportare la riduzione delle aree verdi e l'abbattimento di alberature esistenti.</p> <p>Consentita inoltre, nell'ambito del lotto contiguo disponibile, per gli edifici destinati a servizi di uso pubblico e servizi privati esistenti finalizzata al mantenimento dell'attività svolta o alla realizzazione di servizi pubblici.</p> <p><u>Nuova costruzione</u></p> <p>Non consentita nei giardini, parchi e aree verdi strutturate, laddove determini la riduzione degli spazi verdi e l'abbattimento di alberature esistenti, e nei servizi individuati con valore storico paesaggistico dalla cartografia del PUC.</p> <p>Consentita per realizzare servizi pubblici, dimensionati in relazione alle esigenze di corretta localizzazione ed organizzazione logistica e funzionale delle attività;</p> <p>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.</p> <p>Consentita inoltre per realizzare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - servizi di uso pubblico con I.U.I. massimo 0,50 mq/mq. - ampliamento volumetrico di edifici destinati a servizi di uso pubblico e servizi privati esistenti, eccedente il 20% del volume geometrico esistente, comportante l'incremento della S.A esistente nel limite del 30%.
<p>Parcheggi privati</p> <p>I parcheggi prescritti possono essere realizzati interrati o a raso. [Norme</p>

<p>Generali art. 16) 1. B) 1 e 2]</p> <p>I parcheggi privati [Norme Generali art. 16) 1. B) 3] possono essere realizzati solo interrati e contestualmente all'attuazione del servizio pubblico o di uso pubblico soprastante; qualora il servizio pubblico o di uso pubblico sia già esistente, è consentita la realizzazione di parcheggi privati interrati a condizione che sia previsto, in alternativa: il potenziamento del servizio esistente; la demolizione e ricostruzione del servizio esistente; la realizzazione di un nuovo e diverso servizio.</p> <p>Laddove il servizio esistente risulti carente della propria dotazione di parcheggi pertinenziali di norma stabilita dal Piano, nel contesto della realizzazione di parcheggi privati interrati, deve essere assicurata anche tale dotazione.</p>
<p>Flessibilità</p> <p>La progettazione esecutiva dei servizi pubblici e l'adeguamento tecnico funzionale di quelli esistenti possono discostarsi dal perimetro indicato, entro un margine massimo di m. 15, al fine di un migliore adattamento allo stato dei luoghi, dell'attenuazione dell'impatto ambientale e della corrispondenza a specifiche esigenze riscontrate all'atto della progettazione.</p> <p>In sede di realizzazione delle opere pubbliche, sono ammesse modificazioni a carattere non sostanziale dei perimetri, delle superfici individuate, nonché dei parametri dimensionali del progetto, motivate esclusivamente da esigenze tecniche o di miglior inserimento ambientale delle opere stesse.</p> <p>La realizzazione di nuovi servizi o la ristrutturazione integrale di quelli esistenti, laddove determini la costituzione di grandi poli urbani per le funzioni sportive e culturali di massa, può prevedere anche l'inserimento di medie strutture di vendita, con esclusione dei generi alimentari, funzionalmente compatibili con la tipologia del servizio, integrate nello stesso e dotate dei necessari spazi per i parcheggi di pertinenza.</p>
<p>Modalità di attuazione</p> <p>Si applicano le vigenti disposizioni in materia di esecuzione di opere pubbliche. Progetto convenzionato per i servizi di uso pubblico.</p>
<p>Interventi di sistemazione degli spazi liberi</p>

<p>Consentiti con le seguenti limitazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le pertinenze sono consentite limitatamente a ripostigli e impianti tecnologici, centrali termiche, cabine idriche ovvero spazi destinati ad accogliere impianti strumentali per l'utilizzo dell'immobile principale e che non possono essere ubicati al suo interno, opere di sistemazione e arredo tra cui piccole serre domestiche con superficie coperta massima di 6 mq, a condizione che non comportino la riduzione delle aree verdi e l'abbattimento di alberature esistenti. - E' vietata la realizzazione di piscine, serre e tettoie per attività produttive. - Nelle aree dei parchi urbani è consentita la realizzazione di viabilità interna di servizio, piccole serre di servizio e parcheggi a raso funzionali al parco di piccole dimensioni e compatibili sotto il profilo ambientale, a condizione che non comportino la riduzione delle aree verdi e l'abbattimento di alberature esistenti. 	<p>e caratterizzare la funzione collettiva svolta.</p> <p>Agli interventi deve essere correlata la riqualificazione degli spazi di pertinenza nell'obiettivo di una progettazione organica degli spazi verdi e del drenaggio superficiale dei suoli; le essenze ad alto fusto di pregio devono essere conservate in sito.</p> <p>L'incremento superficario deve essere realizzato mediante una progettazione estesa all'intero edificio che ne garantisca il corretto inserimento architettonico e ambientale.</p>
<p>SIS-S-3 Disciplina delle distanze</p>	<p><u>Gli interventi di ricostruzione e nuova costruzione</u> devono contribuire alla qualificazione ambientale dell'intorno perseguendo la realizzazione di edifici architettonicamente qualificanti ed essere realizzati secondo le seguenti indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli edifici devono essere realizzati con caratteristiche architettoniche, tipologiche e formali congruenti con il contesto circostante, fatta salva la possibilità di impiegare materiali e tecnologie innovative, finalizzate al risparmio energetico ed alla produzione di energia da fonti rinnovabili, ovvero alla qualificazione dell'immagine urbana ed architettonica della città; - particolare attenzione deve essere posta in presenza di immobili, percorsi o contesti di valore storico; - agli interventi deve essere correlata la riqualificazione delle aree di pertinenza, nell'obiettivo di una progettazione organica del verde, nel rispetto delle norme per gli interventi di sistemazione degli spazi liberi.
<p>Gli interventi di ricostruzione e nuova costruzione devono rispettare le seguenti distanze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - m. 1,50 dai confini di proprietà; - m. 5,00 da strade veicolari pubbliche oppure devono seguire l'allineamento degli edifici esistenti. 	<p><u>Negli interventi di sistemazione degli spazi liberi</u> tra edifici o derivanti da interventi di demolizione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli spazi liberi destinati a giardini e a spazi gioco devono essere realizzati con pavimentazioni permeabili e arredati con verde naturale piantumato; - gli interventi devono prevedere la conservazione degli spazi liberi esistenti adibiti a parchi o giardini e delle sistemazioni strutturate, come eventuali terrazzamenti, realizzati con tecniche tradizionali; - gli impianti sportivi scoperti e i parcheggi a raso devono essere progettati con riguardo ai valori ambientali dell'intorno, muniti di pavimentazione drenante e le strutture accessorie devono garantire la massima fruibilità pubblica del servizio e rispettare le distanze minime prescritte per i nuovi edifici; - la realizzazione di impianti sportivi scoperti deve assicurare la dotazione di spazi verdi a libero accesso in misura, ove possibile equivalente e, nel caso vadano ad insistere in aree precedentemente verdi, nella misura minima del 30% della zona;
<p>SIS-S-4 Norme progettuali di Livello puntuale del PUC</p>	
<p>La Disciplina degli interventi edilizi contenuta nelle presenti Norme di conformità trova applicazione alle condizioni e nei limiti delle correlate norme progettuali di livello puntuale del PUC, integrate e modificate dalle ulteriori indicazioni, laddove ne sia puntualmente esplicitato il carattere prevalente, contenute nel testo delle Norme di Conformità – disciplina paesaggistica di livello puntuale.</p>	
<p>I servizi pubblici individuati con valore storico paesaggistico dalla cartografia del PUC devono conformarsi alle norme progettuali di livello puntuale dell'ambito di conservazione AC-US, o dell'ambito AC-CS se compresi all'interno del Centro storico urbano.</p>	
<p><u>Gli interventi sul patrimonio edilizio esistente</u> devono perseguire il miglioramento delle caratteristiche architettoniche dell'edificio stesso e contribuire alla qualificazione ambientale dell'intorno e degli spazi liberi, favorendo la sistemazione delle aree circostanti allo scopo di identificare</p>	

- le essenze ad alto fusto di pregio e le sistemazioni vegetali strutturate, devono essere mantenute o migliorate, fatta salva la possibilità di sostituzione in caso di accertato stato di esaurimento del ciclo vitale delle piante e di conseguente deperimento ed instabilità statica;
- nella sistemazione delle aree per servizi o parcheggi deve essere privilegiato l'andamento naturale del terreno; tuttavia, ove si rendano necessari, i muri di sostegno devono essere di altezza limitata, con superficie adeguatamente trattata, modellata o rivestita in pietra o con essenze vegetali volte a limitarne l'impatto;
- le aree già attrezzate a giardino o nelle quali sia presente una sistemazione vegetale strutturata, quali uliveti o boschi, devono essere mantenute allo stato attuale, gli eventuali interventi devono tendere ad una rinaturalizzazione del luogo, con inserimento di alberature e aree a prato limitando le superfici impermeabili;
- eventuali interventi di modifica o integrazione della viabilità pubblica e di uso pubblico carrabile devono essere finalizzati al miglioramento delle geometrie stradali con l'eventuale inserimento di marciapiedi (anche piantumati e diaframmati con essenze vegetali laddove le dimensioni lo consentano) e di parcheggi;
- le volumetrie degli impianti tecnologici a rete devono, di preferenza, essere collocate all'interno degli edifici o interrati.

Le Norme urbanistiche Generali del PUC

L'intervento previsto è soggetto all'art. 14 Prestazioni di sostenibilità ambientale delle Norme Generali del PUC.

Art. 14) - Prestazioni di sostenibilità ambientale

5. Permeabilità e efficienza idraulica dei suoli

Nella realizzazione di tutti i tipi di intervento si deve minimizzare l'impermeabilizzazione attraverso l'uso più esteso possibile di materiali che permettano la percolazione e la ritenzione temporanea delle acque nel terreno. Gli interventi edilizi di nuova costruzione o di sistemazione superficiale delle aree, devono garantire il miglioramento dell'efficienza idraulica, nel rispetto delle disposizioni di seguito definite. L'efficienza idraulica delle aree è garantita dal rispetto del Rapporto di permeabilità e attraverso l'impiego di sistemi di ritenzione temporanea delle acque meteoriche, con le caratteristiche di cui al successivo punto 5.1, nelle modalità e nei limiti di seguito indicati.....

f) **negli Ambiti AR-UP, SIS-S e nei Distretti:** gli interventi devono garantire un Rapporto di permeabilità del 30%; ove sussistano oggettivi impedimenti al soddisfacimento del Rapporto di permeabilità richiesto, fatto salvo il rispetto di un Rapporto di permeabilità minimo del 20%, dovranno essere garantiti sistemi di ritenzione temporanea proporzionati al contenimento delle captazioni delle acque meteoriche per le Superfici permeabili non corrisposte.

5.1 Sistemi per la ritenzione temporanea delle acque meteoriche.

La ritenzione temporanea delle acque meteoriche è attuabile mediante la predisposizione e l'impiego di una vasca di compensazione, con le caratteristiche di seguito definite o attraverso altri sistemi di ritenzione conseguibili mediante la sistemazione delle superfici e dei rispettivi coefficienti di deflusso delle acque. La vasca di compensazione delle acque, nella quale le stesse dovranno essere addotte tramite opportune opere di captazione, dovrà essere dimensionata in ragione di un contenimento di 0,06 mc per ogni mq di superficie permeabile non corrisposta. Le acque meteoriche, trattenute temporaneamente con le modalità suddette, dovranno essere immesse nel reticolo idrografico superficiale o in pubblica fognatura o nel terreno tramite uno scarico di fondo, da mantenersi sempre aperto, a bocca tarata, dimensionata in maniera tale che la massima portata che da esso possa defluire non sia superiore a 0,002 l/sec per mq di superficie scolante.

Pertanto occorrerà effettuare il relativo studio atto a dimostrare la conformità con i suddetti parametri oppure richiedere, esplicitare e motivare una eventuale deroga.

Le Norme geologiche del PUC

L'intervento previsto è soggetto all'art. 15 Attestazione sulla compatibilità dell'intervento con i manufatti circostanti e all'art. 18 Attestazione di conformità alla normativa di Piano di bacino delle Norme Geologiche del PUC.

art. 15 Attestazione sulla compatibilità dell'intervento con i manufatti circostanti

Alla presentazione di ogni pratica Urbanistico-Edilizia (Fase 1) relativa a interventi ricadenti in zone urbanizzate di cui all'art. 6 delle presenti Norme geologiche, tra le relazioni di corredo al progetto dovrà essere inclusa una attestazione tecnica sulla compatibilità dell'intervento con i manufatti circostanti. Tale attestazione dovrà essere finalizzata ad escludere ripercussioni dell'intervento, in corso d'opera e successivamente alla fine dei lavori, sul comportamento statico e sulla funzionalità dei manufatti adiacenti. Essa inoltre dovrà essere congruente con i contenuti delle relazione geologica, contenere una analisi dettagliata delle preesistenze al contorno (es. tipologia di manufatti, quote fondazionali, distanze rispetto all'area di intervento e ai limiti di proprietà), una descrizione delle opere strutturali previste, specificando l'eventuale adozione di opere speciali provvisoriale o definitive (quali pali, tiranti, ecc.), esplicitando le modalità operative e le fasi realizzative degli interventi previsti nella distinta progettazione

strutturale. Dovrà infine contenere elaborati grafici (planimetrie e sezioni a scala adeguata) indicanti quanto sopra specificato. Per opere di particolare rilevanza dovrà essere predisposto anche un piano di monitoraggio, corredato di planimetria con ubicazione della strumentazione di misura prevista, al fine di verificare in corso d'opera e per un congruo tempo alla fine dei lavori, le ipotesi assunte in fase progettuale e l'efficacia dei provvedimenti adottati in fase esecutiva.

art. 18 Attestazione di conformità alla normativa di Piano di bacino

Con riferimento agli artt. 10 e 11 delle presenti Norme, alla presentazione di ogni pratica urbanistico-edilizia (Fase 1), dovrà essere presentata una Attestazione di conformità alla normativa di Piano di Bacino corredata di stralci cartografici del Piano stesso (carta dei regimi normativi, di suscettività d'uso, del reticolo idrografico, delle fasce esondabili, della franosità, del vincolo idrogeologico, ecc.) relativi all'area in esame. Per quanto concerne la verifica delle eventuali interferenze con zone in frana attiva o quiescente individuate nella cartografia dei Piani dovrà essere allegata planimetria a scala adeguata con ubicazione dell'intervento e dell'area in dissesto, nonché certificata la compatibilità dell'intervento con i divieti e le limitazioni edificatorie poste dai Piani stessi. In merito alla verifica delle eventuali interferenze con i corsi d'acqua, dovrà essere allegata una planimetria a scala adeguata, indicante le distanze minime dell'intervento dai limiti dell'alveo e dal limite catastale, se esistente. In merito alla verifica delle eventuali interferenze con aree esondabili individuate nei Piani di bacino dovrà essere allegata una planimetria a scala adeguata con ubicazione dell'intervento e dell'area esondabile nonché certificata la compatibilità dell'intervento con i divieti e le limitazioni edificatorie connesse alle diverse fasce di esondazione poste dai Piani stessi.

Conformità urbanistica

L'intervento ricade in Zona SIS-S servizi - Disciplina degli interventi edilizi.

"I giardini, i parchi e gli spazi verdi strutturati esistenti, devono essere conservati per le loro caratteristiche morfologiche, vegetazionali e di effettiva fruibilità, non essendo ammessa la loro sostituzione con altri tipi di servizi, ancorchè pubblici."

In queste zone sono consentiti interventi di sostituzione edilizia, *"limitatamente alla realizzazione di edifici destinati a servizi pubblici, nei giardini, parchi e aree verdi strutturate pubbliche, la sostituzione edilizia di edifici esistenti deve essere effettuata soltanto sul relativo sedime e non deve comportare la riduzione delle aree verdi e l'abbattimento di alberature esistenti"*

Per quanto riguarda la realizzazione del parcheggio in Via Campanule si rileva un contrasto con tale norma dovuto alla conseguente riduzione di alcuni spazi a verde pubblico.

Il superamento di tale contrasto rientra nella fattispecie dell'Aggiornamento al PUC relativo ai servizi ai sensi dell'art. 43, comma 3, lettera a) della L.R. 36/1997 applicabile alla *"modifica della tipologia dei servizi pubblici o di interesse pubblico localizzati nel PUC.....nonchè la localizzazione di nuovi servizi pubblici o di interesse pubblico di livello comunale."*

Tale Aggiornamento per la rimodulazione della normativa relativa alle specifiche zone a servizi in oggetto va esplicitato e motivato in sede di Conferenza dei Servizi con considerazioni di tipo urbanistico, trasportistico e funzionale e sarà oggetto di apposita Deliberazione di CC.

In relazione all'art. 14.5 delle Norme Generali del PUC, **Permeabilità e efficienza idraulica dei suoli** si rimanda all'elaborato progettuale "E21D02DZ2ROIT0000001B".

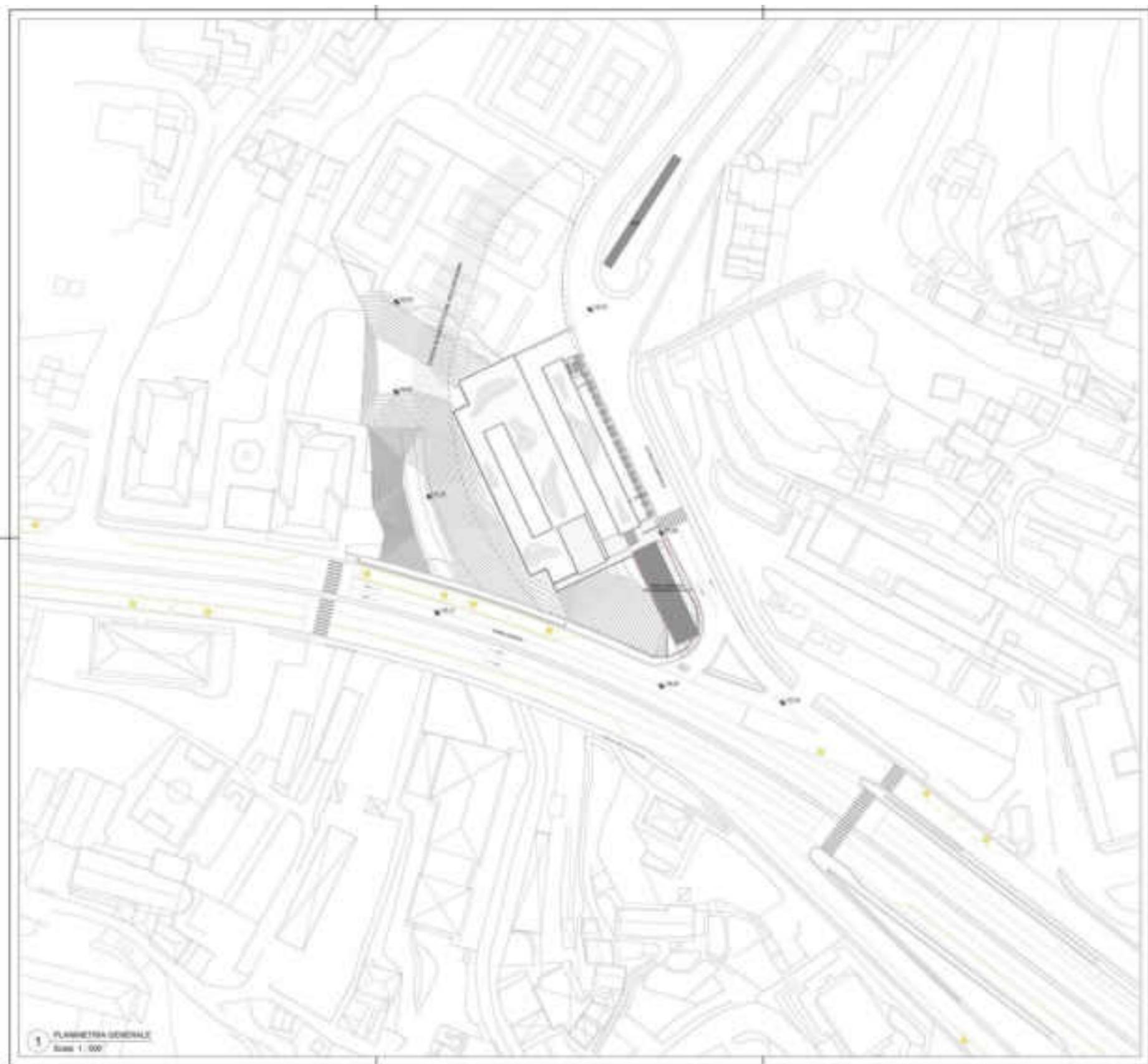
La rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche è stata dimensionata tenendo in considerazione l'invarianza idraulica prevista dall'art. 14.5

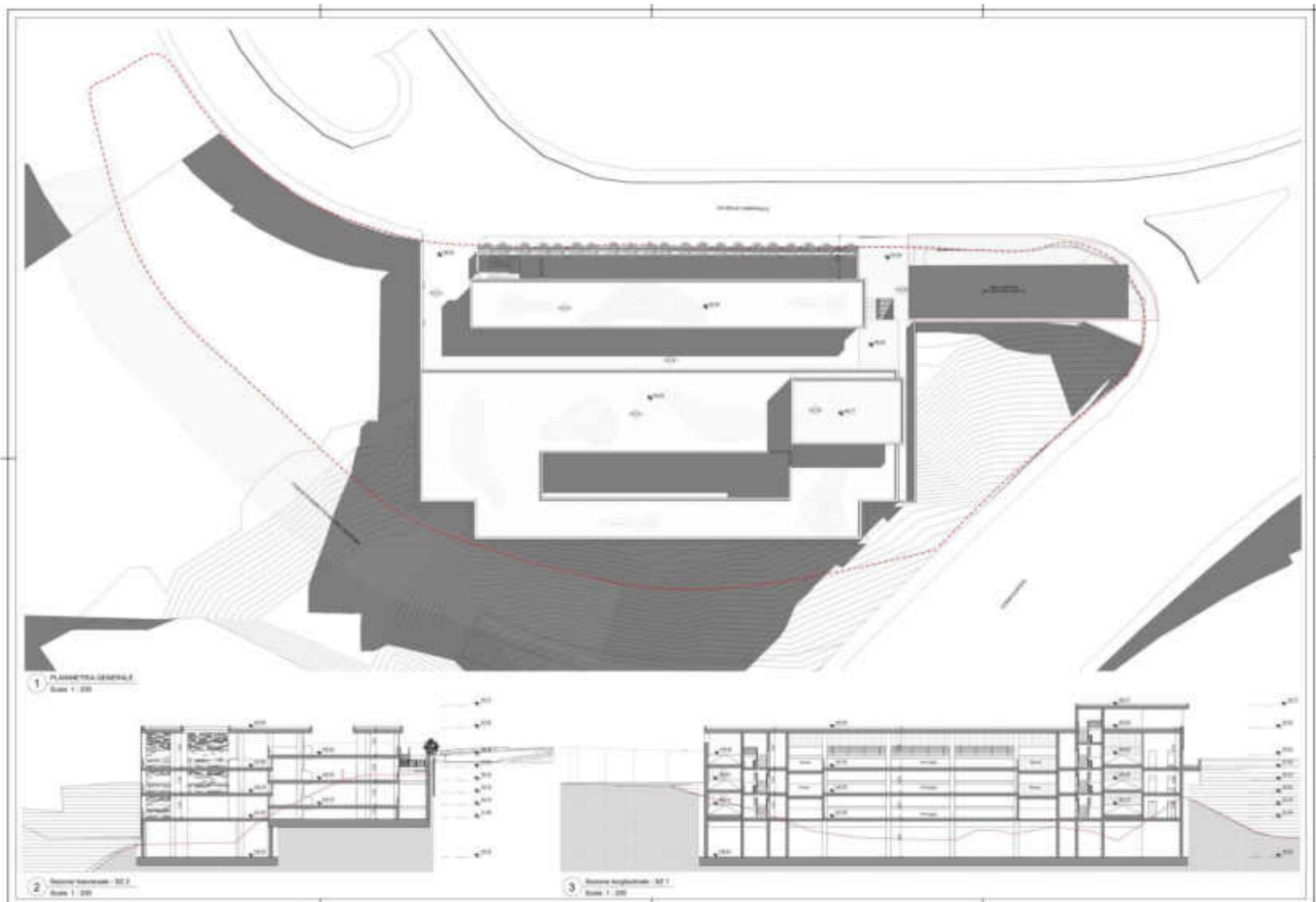
In relazione all'art. 15 **Attestazione sulla compatibilità dell'intervento con i manufatti circostanti**

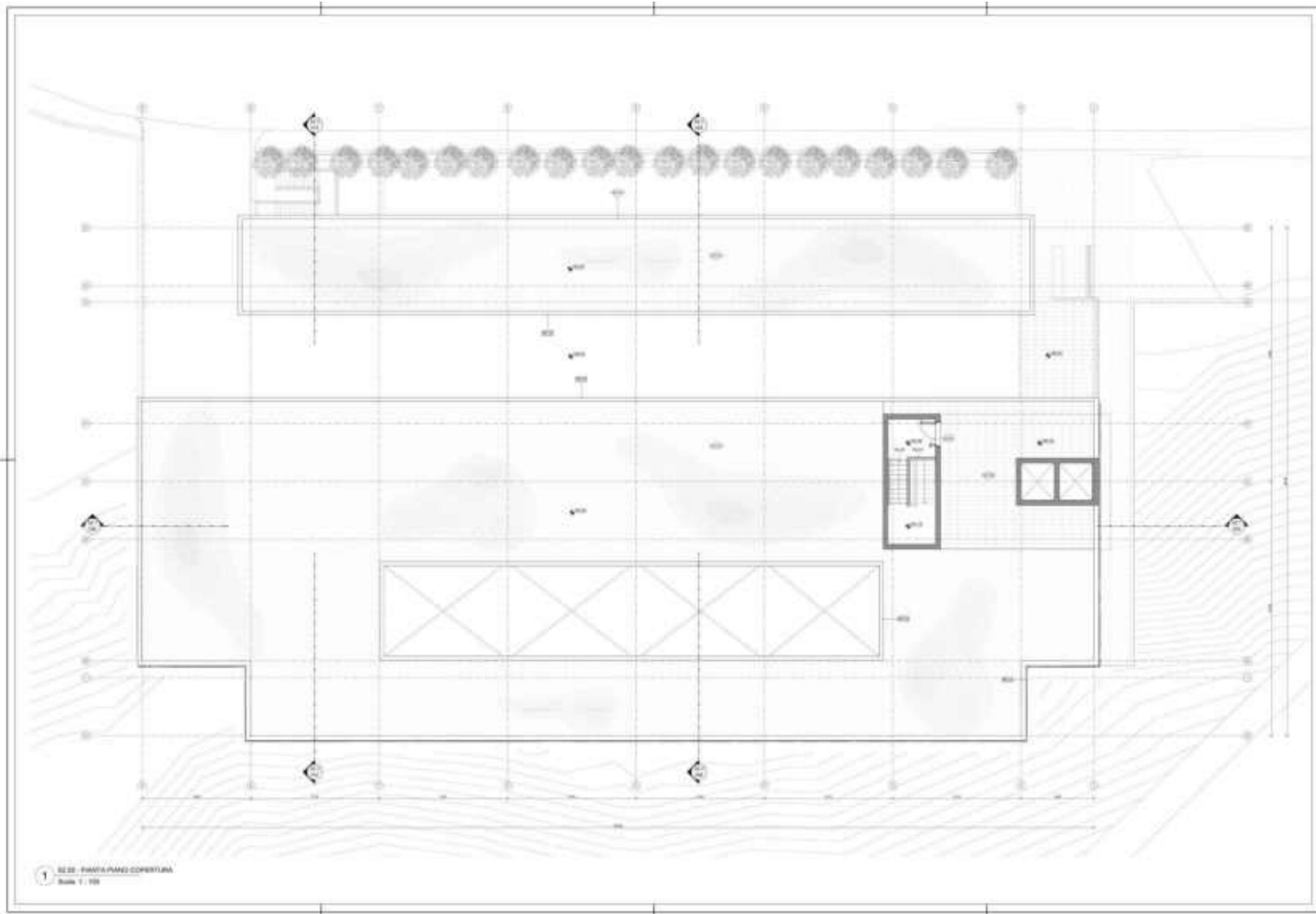
(omissis...)

In relazione all'art. 18 **Attestazione di conformità alla normativa di Piano di bacino**

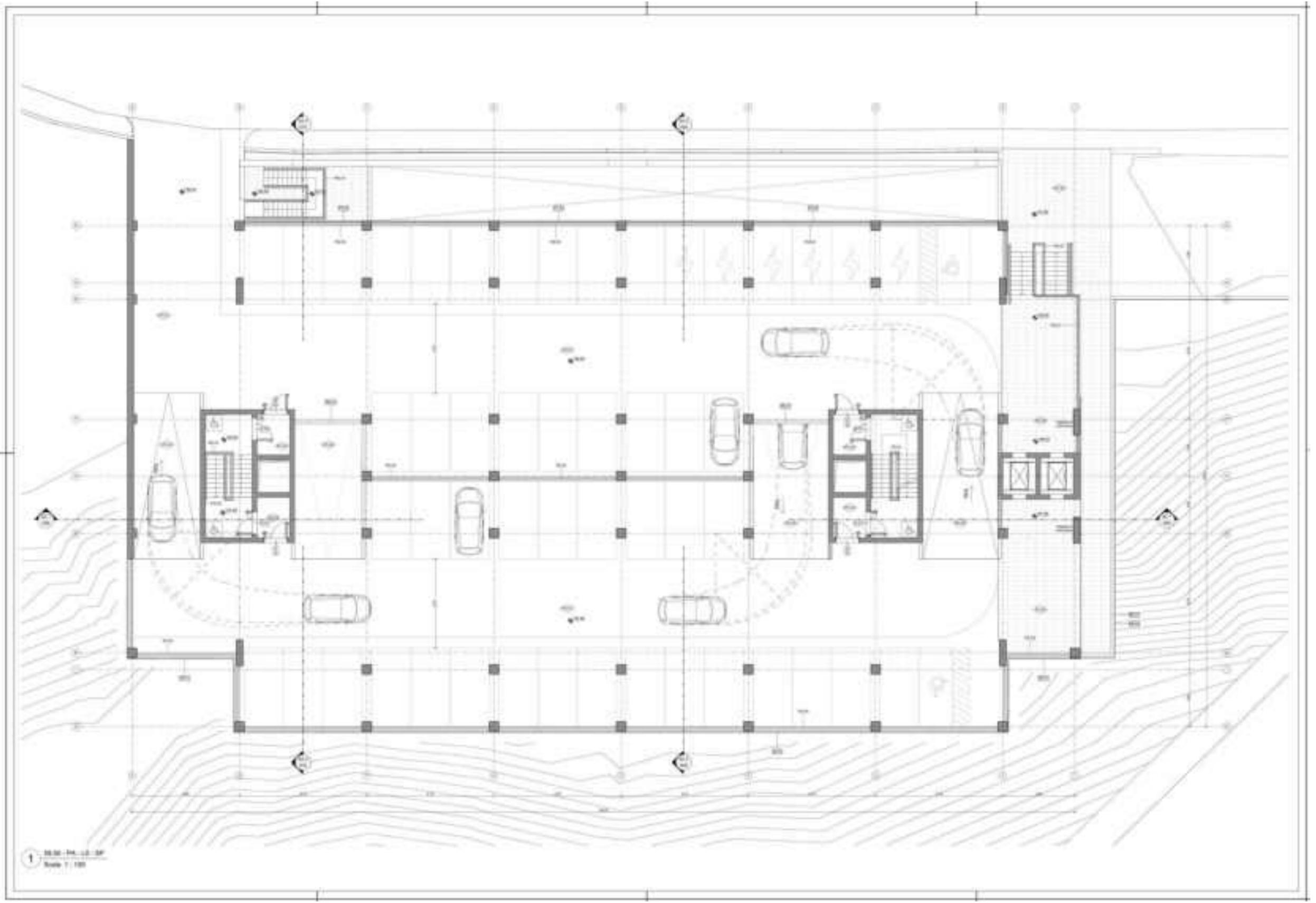
(omissis...)



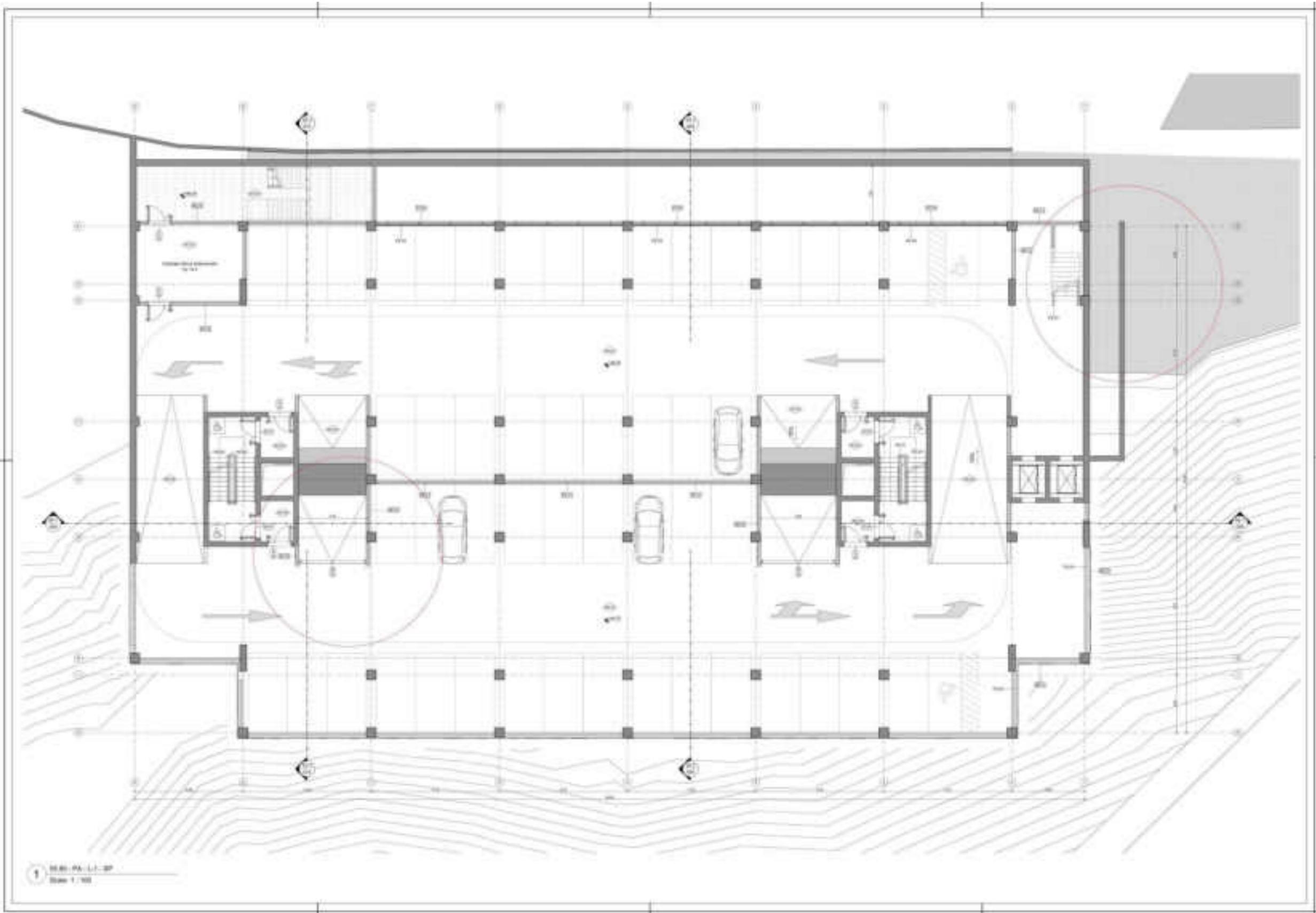


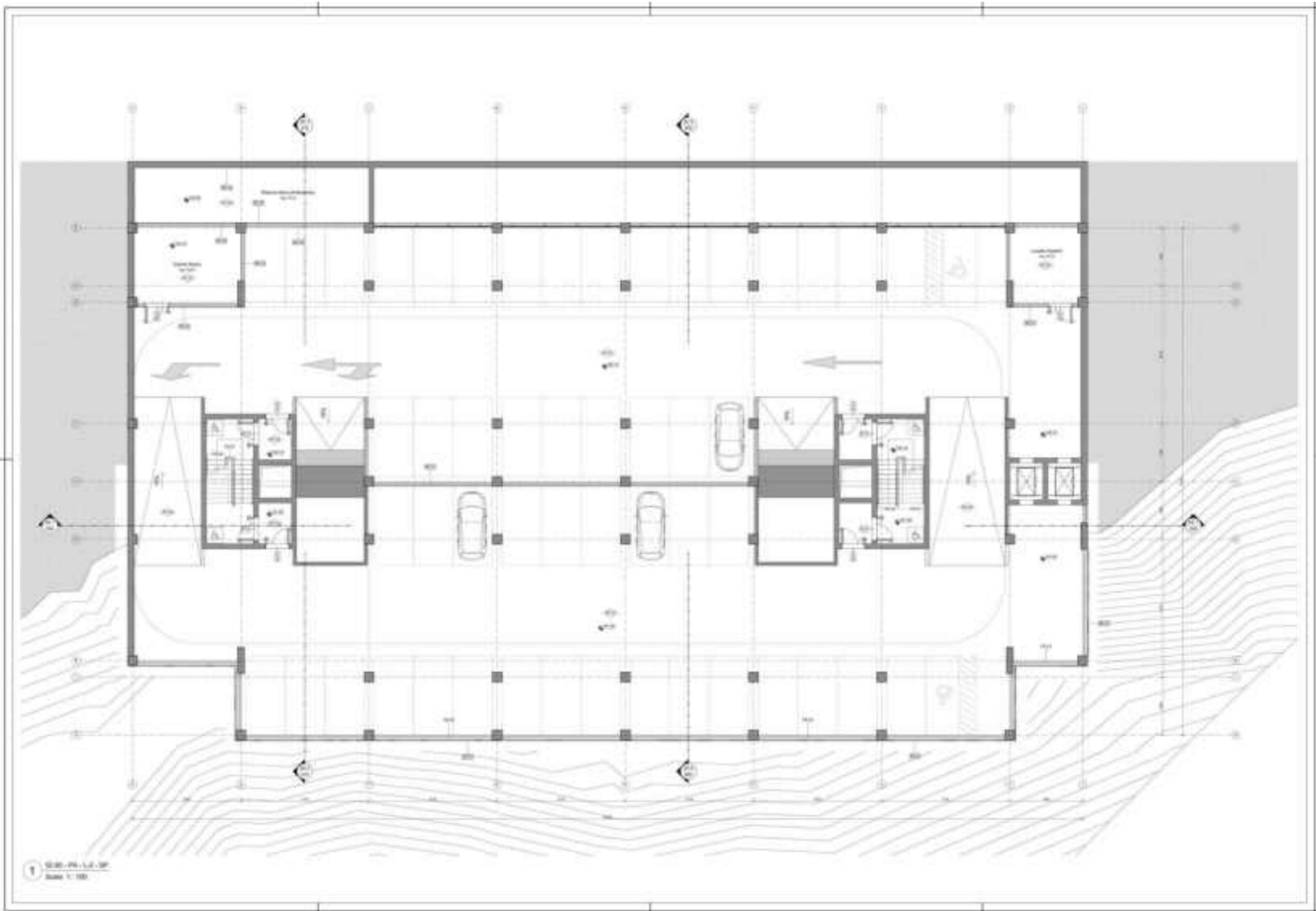


1 022 - PARTI PLANI COBERTURA
Scale 1 : 100

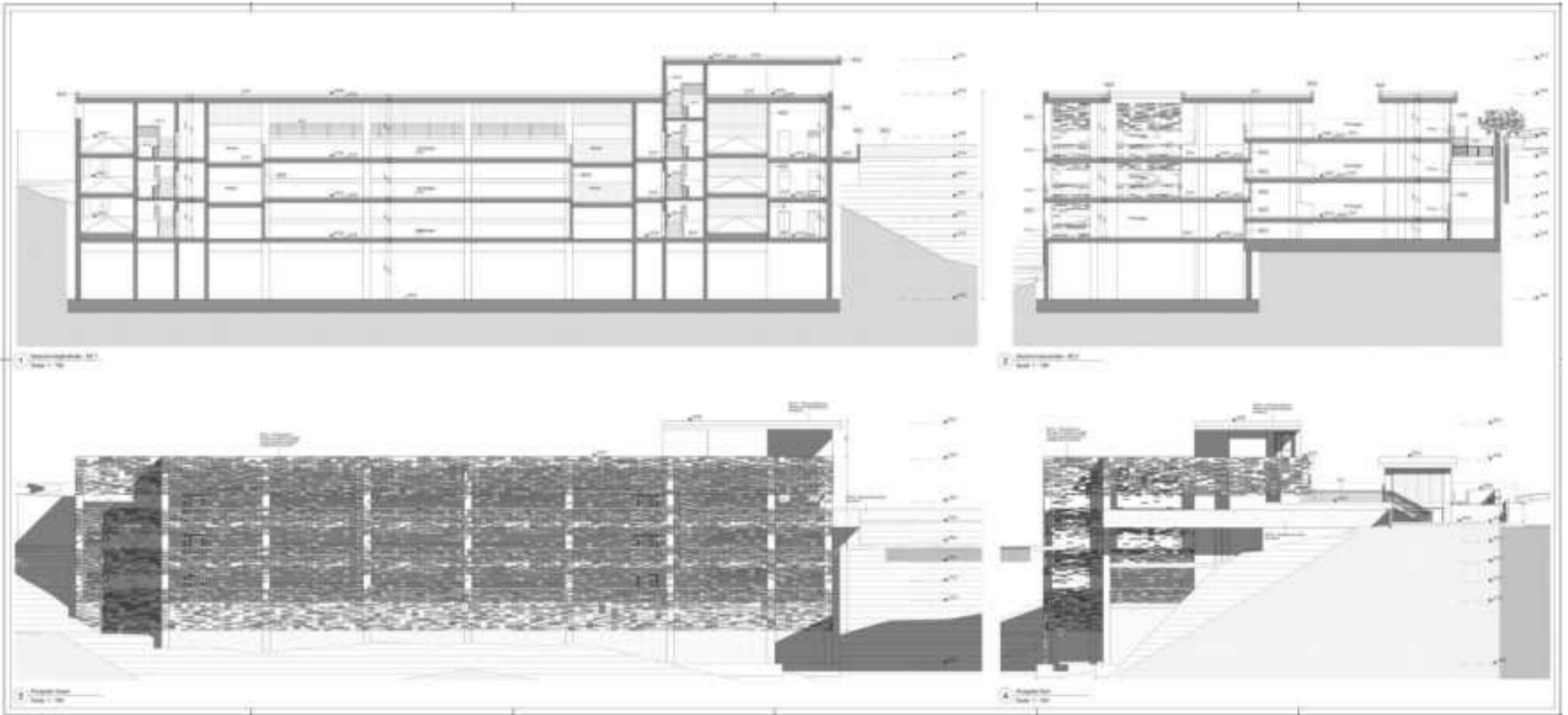


1 1000-14-10-01
Scale 1:100



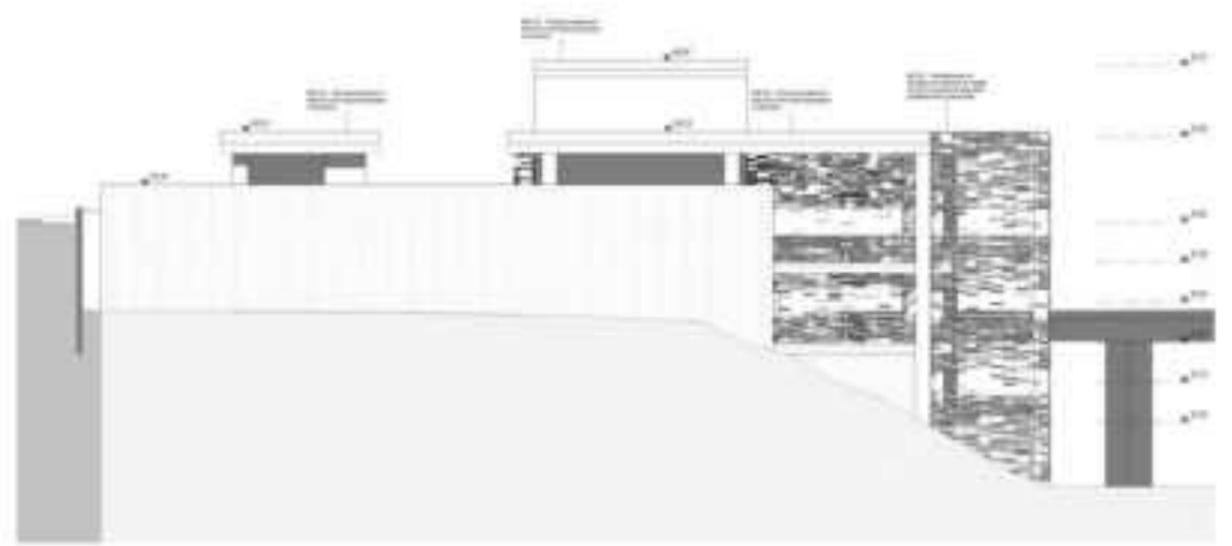


1 000-PA-1.2.20
Scale 1:100





1 Schnittansicht 02.2
Maßstab 1:100



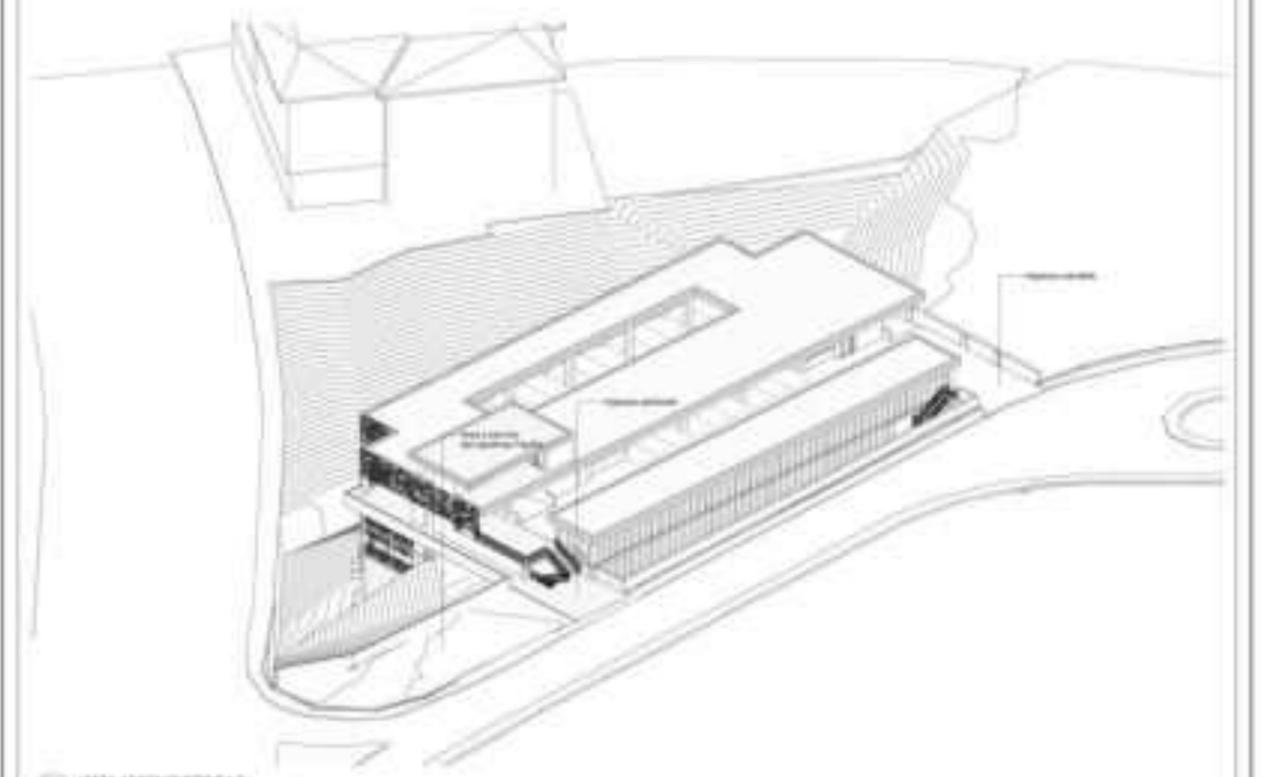
2 Schnittansicht
Maßstab 1:100



3 Schnittansicht
Maßstab 1:100



1 VISTA ASSIMETRICA 1
Scale



2 VISTA ASSIMETRICA 2
Scale

9. CONCLUSIONI

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 urbanistico 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.

Con riferimento alla disciplina urbanistica vigente, esaminata nei precedenti capitoli, non emergono elementi di contrasto dell'intervento con gli strumenti urbanistici vigenti tali da comportare specifiche varianti.

In particolare, l'intervento previsto si configura sotto il profilo urbanistico quale realizzazione di un Servizio Pubblico di interesse generale da parte di soggetto istituzionalmente competente, così come indicato all'art. 12, comma 1.1 (Servizi Pubblici) delle Norme Generali del PUC.

L'art. 13 delle Norme Generali del PUC – Interventi ammessi in tutti gli Ambiti e Distretti – tra gli interventi ammessi senza specifica indicazione cartografica, nel rispetto delle relative norme progettuali di Livello Puntuale. Comprende sia gli interventi di modifica della viabilità pubblica, finalizzati alla regolarizzazione della sezione stradale e dell'andamento dell'asse viario con l'eventuale inserimento di aree pedonali e ciclabili o di parcheggi pubblici in fregio alla strada, sia interventi di nuova realizzazione della viabilità pubblica e infrastrutture per il trasporto pubblico, fatte salvo le eventuali specifiche limitazioni e/o condizioni dell'Ambito o di Distretto, attivando le pertinenti procedure urbanistiche ed espropriative ove necessario.

In effetti il tracciato segue quasi interamente la rete viaria principale della città classificata dal PUC come Viabilità Principale Esistente e come Viabilità Principale di Previsione.

Inoltre, il nuovo sistema filoviario percorre in gran parte il tracciato della linea filoviaria in esercizio presente nel Centro di Sampierdarena - Centro Città – Darsena - Via XX Settembre – Brignole - Foce e costituisce intervento di adeguamento e ammodernamento tecnologico della linea aerea in esercizio e dei rispettivi capolinea e fermate.

Il nuovo sistema di trasporto pubblico descritto nei precedenti capitoli non si pone pertanto in contrasto con le indicazioni del Piano Urbanistico Comunale.

Con riferimento alla disciplina paesistica di livello puntuale contenuta nel Piano Urbanistico Comunale, gli elementi del nuovo sistema filoviario quali fermate, capolinea, rimesse, sottostazioni, così come descritti nei precedenti capitoli risultano compatibili per la loro tipologia, caratteristiche costruttive e materiali di finitura.

Peraltro la fase di approvazione del PFTE ha già visto esprimere agli enti preposti alla gestione urbanistica, alla tutela degli aspetti paesaggistici, alla difesa del suolo e assetto idrogeologico, pareri articolati e dettagliati in proposito, accompagnati da valutazioni di carattere generale, valutazioni puntuali, criticità e proposte migliorative.

I diversi pareri hanno rilevato una sostanziale compatibilità e coerenza del progetto Filobus, evidenziando sia alcuni aspetti di criticità rispetto alla necessità di tutelare ambiti e aspetti specifici ma anche proposte migliorative, sia di carattere generale che puntuale. In alcuni ambiti sono stati già declinati pareri di conformità, anche prescrittivi, e ambiti di progetto che sono stati approfonditi anche rivalutando parametri dimensionali, soluzioni architettoniche, tipologiche e materiche.

L'approvazione da parte del Consiglio Comunale del progetto dell'opera pubblica equivarrà a dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza dell'intervento quale presupposto per il perfezionamento di eventuali procedure espropriative.