0. DOCUMENTO DI SINTESI IN ACCOGLIMENTO DEI RILIEVI

In questa relazione espressamente, richiesta dalla Provincia di Genova nella nota N. 44852 del 12/04/2011,vengono trattate puntualmente le prescrizioni della Provincia. Per comodità di lettura sono riportate a stralci e discusse.

"…Agli effetti urbanistici la soluzione progettuale presentata non risulta conforme all'obiettivo della riqualificazione degli spazi pubblici dell'area dell'ex scalo ferroviario, considerato strategico per la definizione di una rinnovata, migliore immagine del centro urbano di Camogli.
Nel Comparto B viene concentrato un forte carico insediativo e di funzioni private con una utilizzazione intensiva della superficie disponibile per realizzare quattro nuovi edifici residenziali, con superfici accessorie interrate, un parcheggio privato di quattro piani interrati, con una percentuale a destinazione pertinenziale, resa possibile dalla variante al PRG che massimizza le previsioni per destinazioni d'uso private…"

La variante del PRG, oltre ad essere condizione necessaria per la sostenibilità finanziaria dell'opera di riqualificazione assegnata con bando di gara pubblico ed oltre a prevedere una sensibile diminuzione della superficie prevista edificabile, risulta essere meno invasiva che nel precedente progetto in quanto invece di sottrarre un'area pubblica adibendola a residenze e verde privato, rappresenta un contenimento, una quinta al nuovo sistema urbano in cui il verde, i camminamenti e le piazze assumono, per posizione, qualità e superficie di occupazione, rilevanza pressocchè totale.
Anche per quanto concerne gli interrati, a scapito dei costi di realizzazione, si sono gettate le basi come meglio oltre descritto, per realizzare un progetto del verde molto più attento.
Nella nuova proposta progettuale che ritraccia i confini del piano e non modifica il tracciato del Rio Durazzo, mantenendolo nell'attuale posizione, il carico insediativo sul comparto B viene, come richiesto, ridotto passando da 2.672 mq a 2022 mq.

"…E' inoltre previsto un riassetto delle percorrenze pedonali, degli spazi verdi, e delle zone riservate a pubbliche funzioni che, per effetto della prevista trasformazione, risulterebbero fortemente modificati:, producendo un peggioramento dell'aspetto paesaggistico dei luoghi tra l'altro senza un effettivo miglioramento delle condizioni di percorribilità pedonale; infatti, la tortuosità del tracciato pedonale, il suo restringimento in corrispondenza dei nuovi edifici con un percorso non particolarmente qualificato (in fregio ad un terrapieno), l'interferenza con l'accesso carrabile al parcheggio pubblico interrato di piazza Matteotti, ed inoltre la generale "artificializzazione" del verde, con una sua prevalente realizzazione sugli impalcati di strutture sottostanti, rendono negativa e di scarsa qualità la soluzione prospettata per gli spazi pubblici. Inoltre l'allineamento degli edifici residenziali su via Colombo disattende le finalità "prescrizioni particolari del PRG" in quanto tale allineamento ostruisce completamente le visuali prospettiche dell'edificio del Teatro Sociale ed in particolare da via XX Settembre…"

Nella nuova proposta progettuale, tenuto conto delle osservazioni ricevute, il riassetto delle percorrenze pedonali (Figura 2), degli spazi verdi (Figura 3) e delle zone riservate alle funzioni pubbliche, in virtù anche delle modifiche distributive e compositive al progetto di variante 2009, migliora complessivamente l'assetto paesaggistico dei luoghi.
Le aree verdi risultano potenziate e maggiormente fruibili, tutte posizionate a quota strada, migliorando nel contempo la percezione dello spazio complessivo.
I camminamenti pedonali che, assumono un andamento più fluido e lineare e che risultano di più facile percezione, sono di larghezza doppia rispetto a quelli presenti nel precedente progetto e sono per gran parte immersi nel verde.
Il riposizionamento dell'edificato in fregio alla ferrovia, come peraltro indicato dal PRG, dilata gli spazi e soprattutto non interferisce in alcun modo con le visuali prospettiche della piazza Matteotti e del Teatro Comunale conferendo nel contempo unitarietà all'intero intervento ed al suo intorno costruito.
La tematica legata "all'artificializzazione" del verde in virtù della realizzazioni di piantumazioni importanti su impalcati di strutture sottostanti (parcheggi), risulta ampiamente superata dalla nuova proposta progettuale che è in grado di garantire sempre, in ogni punto dell'intervento, la messa a dimora di "esemplari vegetali" che abbiano un apparato radicale (bulbo) di dimensioni minime pari a 2,50 x 2,50 x h. 2,00; tali dimensioni sono quelle normalmente prescritte dalle norme ed indicate dagli agronomi e dai vivaisti.
Risulta importante evidenziare che dal punto di vista vegetazionale la nuova proposta d'intervento non va in alcun modo ad interessare l'area V (verde pubblico attrezzato), indicata dal PRG e costituente appunto il nucleo storico dell'assetto paesaggistico della zona BR3.
Risulta eliminata ogni interferenza tra i camminamenti pedonali e quelli carrabili.

"…*Le norme tecniche siano modificate per quanto concerne: l'art 5 potendosi ammettere nei margini di flessibilità del piano modifiche contenute il +/- 0.50 m e lo stralcio del punto 2; l'art. 7 potendosi considerare tra gli elementi indicativi esclusivamente le modifiche progettuali interne di tutti i corpi di fabbrica (sia interrati che fuori terra)..."*

Sono state recepite le indicazione della Provincia ad esclusione nell'art 5 per quanto riguarda le quote di riferimento dei volumi fuori terra per cui è stata mantenuta una tolleranza di 1 mt per poter recepire eventuali indicazioni relative all'isolamento, all'esecuzione di tetti verdi o a necessità strutturali data la conformazione rocciosa del sottosuolo ad oggi non ancora dettagliatamente caratterizzata e nell'art 7 per quanto concerne la possibilità di indicare nel progetto definitivo quelle che saranno le essenze arboree piantumate. Pertanto le norme tecniche risultano modificate come da allegato.

"…Inoltre le soluzione progettuali del PP proposto non risultano avere tenuto conto delle modifiche alla disciplina urbanistica introdotta con l'approvazione del Piano Particolareggiato di piazza Matteotti disposta con il provvedimento della Provincia atto n: 32/2001, che prevedeva tra l'altro una sistemazione superficiale delle aree in contrasto con il plani volumetrico ora in esame…

La nuova proposta progettuale riperimetra i contorni della variante urbanistica andando ad interessare anche l'intera area di Piazza Matteotti e così facendo permette di redigere un piano particolareggiato unitario ed organico e di rivedere completamente l'accessibilità veicolare ai parcheggi pubblici interrati a rotazione, evitando di interessare la piazza stessa che diventerebbe completamente pedonale, fatto salva la possibilità di garantire una eventuale accessibilità regolamentata (manifestazioni pubbliche, concerti, mercato, ecc..) e nel contempo migliorando sensibilmente il traffico in entrata e in uscita delle autovetture che si andrebbero ad inserire nei normali flussi di traffico senza mai intersecarli.

"…Per quanto concerne la necessaria verifica circa il carattere sostanziale della variante urbanistica introdotta ai sensi del D. Lgs n.4 del 19 gennaio 2008, ai fini della relativa sottoposizione alle procedure di valutazione ambientale, non può non evidenziarsi come tale verifica debba effettuarsi anche con riferimento alla sostenibilità delle previsioni dell'intera zona Br3, comprensiva quindi delle previsioni già approvate con il PP di piazza Matteotti tutt'ora vigente ma non ancora effettuato, con preciso riferimento al n° totale di parcheggi interrarti che verrebbero ad essere realizzati complessivamente pari a circa 800 (327+473) oltre a quelli previsti in superficie pari a circa 247 (181+66): tale entità a progetto, da quanto indicato al punto 10b dell'allegato 3 della legge regionale 38/1998, risulta oggetto a procedura di screening / VIA, e richiede pertanto acquisizione del preventivo parere nel merito della Regione Liguria, Ente competente in tema di VAS /VIA ai sensi della citata normativa nazionale e regionale (L.R.NN. 38/1998 E 10/2008)…"

Prima della Conferenza Servizi verrà acquisito il parere dell'ufficio VIA della Regione.

"..Comparto B: al fine di conservare e qualificare le visuali prospettiche del teatro sociale, si deve pervenire ad un ridimensionamento dei volumi residenziali arretrando il fonte edificato su via Colombo verso la ferrovia, indicativamente entro il confine della zona compita con colore giallo nell'allegata tavola 3 della convenzione; gli stessi siano posizionati sul terreno senza la formazione di alcun terrapieno, con il piano terra abitabile posto alla quota di riferimento; di conseguenza il profilo sulla via Colombo avrà un andamento "a scaletta" dal teatro verso la stazione ferroviaria, con il duplice risultato dell'eliminazione del basamento murario cieco ora previsto e dell'abbassamento dell'altezza fuori terra degli edifici. I locali "cantine" (non espressamente indicati tali nelle planimetrie) di altezza non superiore ai m 2.40 dovranno essere ricavati esclusivamente al di sotto della quota di riferimento degli edifici. Analogamente il sedime del parcheggio privato interrato dovrà essere ridimensionato senza sconfinare oltre l'area privata interessata dagli edifici se non per la rampa di accesso da via N. Cuneo con lo scopo di garantire alle alberature ad alto fusto presenti e previste un libero sviluppo degli apparati radicali nel sottosuolo.
Siano previste gradevoli percorrenze pedonali integrate nel "verde" di dimensioni maggiori rispetto alla viabilità veicolare. Sia individuata una soluzione planimetrica dei parcheggi a raso lungo via Colombo che ne consenta un migliore inserimento ambientale, riducendone il numero, intervallando i posti auto con alberature e realizzando il marciapiede, con ciò riproponendo un assetto simile a quello

esistente. I posti auto pertinenziali all'edificio " ERP" siano ricavati nel sottosuolo interrato sotto il sedime dello stesso edificio.
Le norme tecniche siano modificate per quanto concerne l'art 5 potendosi ammettere nei margini di flessibilità del piano modifiche contenute in +/-0.50 m e lo stralcio del punto 2; l'art 7 potendosi considerare tra gli elementi indicativi esclusivamente le modifiche progettuali interne di tutti i corpi di fabbrica (sia interrati che fuori terra)…"

Al fine di conservare e qualificare le visuali prospettiche del Teatro Sociale, la nuova proposta progettuale prevede di spostare l'edificazione, nel rispetto del PRG vigente in fregio alla linea ferroviaria e all'interno del confine prescritto.
La nuova proposta progettuale è attenta allo stato dei luoghi ed al rispetto delle quote di livello attuali, dal lato della ferrovia modifica marginalmente l'andamento geometrico del muro di contenimento del terreno ma rispetta i livelli del terreno esistenti e pertanto non risulta necessario scalettare l'edificio, dal lato di via Cuneo, a seguito dell'intervento per la realizzazione dei parcheggi interrati ripristina lo stato dei luoghi attuali. Anche per quanto concerne le altezze degli edifici si è provveduto ad abbassarli portandoli ad una quota di colmo pari a quella dell'edificio esistente.

Le cantine, i locali tecnici ed gli accessi saranno ricavati nel basamento dell'edificio senza fuoriuscire dal perimetro dello stesso.
Il sedime del parcheggio privato, come del resto quello pubblico, per consentire di realizzare le aree di sosta , gli spazi di accesso, manovra e circolazione, e nel contempo rispettare le normative di sicurezza antincendio e le superfici di ventilazione necessariamente non può che sconfinare oltre le aree interessate dagli edifici sovrastanti; l'apparato radicale degli alberi, tuttavia grazie alla modalità di progettazione del parcheggio interrato, sarà comunque salvaguardato, in quanto sarà sempre garantita un'altezza minima utile per la messa a dimora della "zolla" di basamento delle diverse essenze vegetali di 2,50 mt.
La nuova proposta progettuale, in virtù delle differenti modifiche architettonico compositive, consente di avere dei percorsi pedonali ,di collegamento tra la via XX settembre e la piazza Matteotti, lineari ed organici, ed inoltre in virtù dell'arretramento dei fabbricati verso la linea ferroviaria verranno rispettate tutte la viste prospettiche relative alla p.zza Matteotti ed al Teatro Comunale.
Esigenze di parcamento irrinunciabili per l'Amministrazione Comunale non consentono la riduzione dei posti auto in superficie previsti per via Colombo. Tuttavia la riprogettazione delle superfici è attenta a soddisfare l'obiettivo riqualificatorio più volte ribadito dalla Provincia.

"…Comparto A: L'attuazione delle previsioni dovrà debitamente raccordarsi al plani volumetrico approvato con il PP di piazza Matteotti per quanto concerne: 1la previsione di un'unica rampa di accesso a servizio di entrambi i parcheggi interrati pubblici, con accesso da via Cuneo in modo tale da consentire la totale pedonalizzazione di piazza Matteotti; 2) un disegno unitario di sistemazione superficiale delle aree e della pavimentazione, sulla base di quanto già previsto nel PP di piazza Matteotti; 3) la disposizione in linea dei posti auto a raso lungo via Colombo con le stesse caratteristiche sopra indicate. Sia inoltre riadeguata la configurazione planimetrica dell'edificio pubblico polivalente in quanto completamente fuori scala rispetto all'ingombro dei fabbricati posti nel contesto,

tenuto altresì conto che ai fini funzionali presenta una soluzione distributiva interna che determina la formazione di locali che non soddisfano i requisiti minimi finalizzati a consentire l'adeguata illuminazione ed areazione degli ambienti, inoltre l'area verde posta in copertura non possiede i requisiti di verde pubblico attrezzato in quanto difficilmente accessibile se non attraverso un percorso a scale inaccessibile da carrozzine, e di rilevante impatto paesaggistico. Sia pertanto valutata, in luogo del quadrato, una composizione planimetrica ad L o C aperta verso piazza Matteotti ed integrata con lo spazio pedonale e le aree verdi; il giardino botanico previsto sulla copertura dell'edificio sia invece realizzato nello spazio antistante in contiguità al verde esistente; il parcheggio dei mezzi di servizio e di soccorso sia contenuto negli stalli oggi previsti come pertinenziali degli alloggi convenzionati, opportunamente modificati in rapporto alla nuova soluzione planimetrica dell'edificio a servizi…"

La nuova proposta progettuale che si prefigge un disegno unitario ed organico dell'intera area, a fronte anche della riperimetrazione del piano particolareggiato, prevede la pedonalizzazione della p.zza Matteotti, ha individuato nuovi accessi ai parcheggi pubblici interrati attraverso rampe poste direttamente sulla via C. Colombo in modo da non interessare la piazza stessa e soprattutto in modo che le autovetture in entrata ed uscita rispettino i flussi veicolari senza incrociarli; la quota parte di parcheggi destinati alla vendita, e collocati nell'ultimo livello interrato, risulteranno indipendenti e direttamente accessibili dalla sottostante via Cuneo.
Con la pedonalizzazione la piazza Matteotti si andrà a rivitalizzare, permettendo ai cittadini ed ai turisti di riappropriarsi di uno spazio che oltre alla sosta,al passeggio ed alle relazioni sociali potrebbe essere adibito a funzioni pubbliche come gli spettacoli all'aperto, i mercatini tematici ecc, andando ad implementare l'offerta turistica della cittadina.
Sotto la piazza nel parcheggio pubblico a rotazione, in un'area appositamente delimitata saranno localizzati anche gli stalli di sosta pertinenziali agli alloggi convenzionati
Il nuovo progetto ripristina dal punto di vista architettonico i marciapiedi, l'illuminazione e l'arredo urbano, mentre dal punto di vista paesaggistico ed ambientale prevede la riorganizzazione della vegetazione esistente attraverso la cura e/o la sostituzione delle piante malate.
Relativamente all'edificato del comparto pubblico, la nuova proposta tiene conto delle indicazioni ricevute prevedendo di collocare le funzioni pubbliche, poste al piano terra e quella adibite a magazzino nella parte interrata, disponendole in un basso fabbricato che si articola lungo il perimetro con la linea ferroviaria ed il piede del muro di contenimento della via Bettolo.

"…relativamente all'attuazione del Comparto B il piano risulta altresì carente di standard per servizi pubblici atteso che a fronte del nuovo carico insediativo introdotto, dichiarato pari a 110 nuovi abitanti, le uniche opere pubbliche poste a carico dello stesso comparto privato, realizzate e cedute al Comune dallo stesso soggetto attuatore sono 650 mq di superficie destinata ad edilizia convenzionata, a fronte di u fabbisogno minimo di standard di 990 mq…"

La separazione delle edificazioni in due differenti aree che per comodità di lettura sono stati definite comparti, e che possono essere attuate da differenti soggetti non deve essere vista come l'unione di due concessioni singole. Infatti è il PP nella sua globalità che fornisce gli standard indotti dal nuovo carico insediativo. Nella fattispecie gli standard per servizi pubblici prodotti dal PP possono essere sommariamente identificati nei quasi 4 piani di posti auto a rotazione (circa 11.000 mq) e nelle aree di proprietà privata che verranno cedute al Comune. Tuttavia, seguendo la traccia suggerita, si allega il prospetto (Figura A) delle aree di proprietà dello Scalo facenti parte del Comparto B e cedute gratuitamente al Comune per un totale di mq 1551 superiore al fabbisogno minimo di 990 mq indicato nelle prescrizioni.

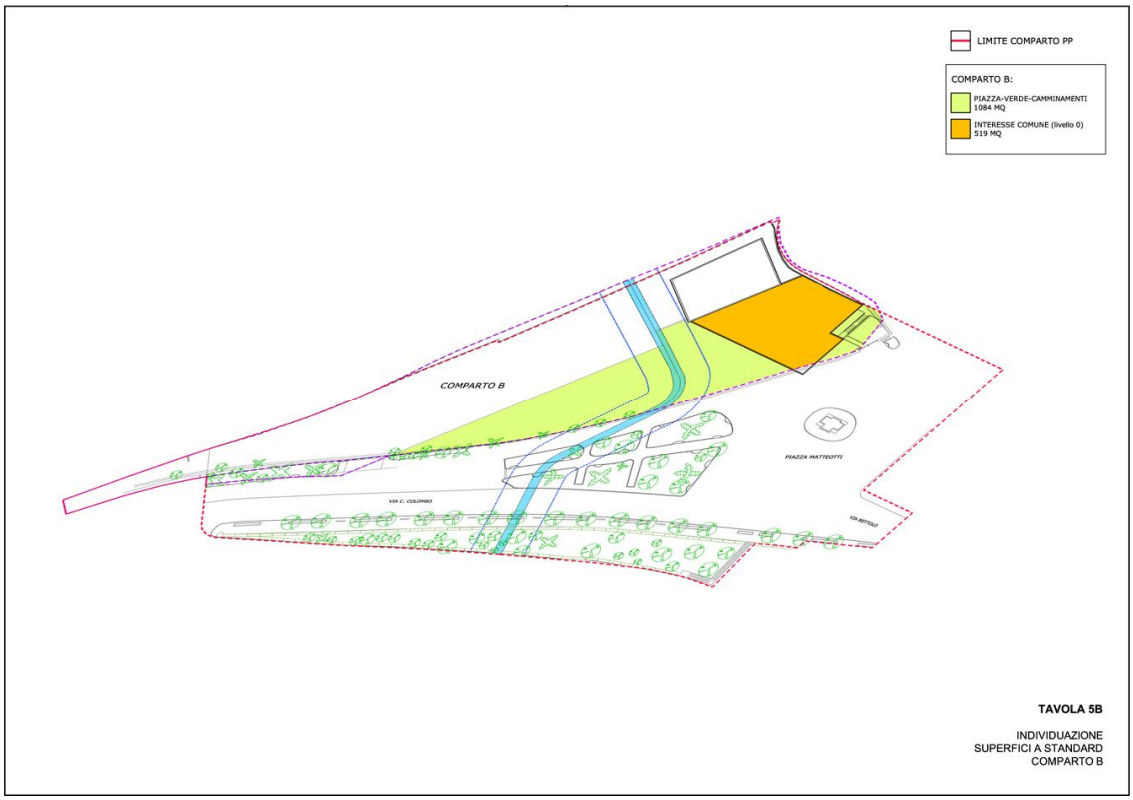


Figura A: aree a Standard prodotte dal soggetto attuatore del Comparto B

Di seguito si procede alla illustrazione della variante al PP in adeguamento all'accoglimento dei rilievi ed a quanto ulteriormente emerso dalle analisi socio-economiche effettuate.

1. PREMESSA

L'amministrazione comunale con atto notarile del 18 maggio 2005 acquisiva dalla Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. l'area ubicata all'interno dello scalo ferroviario ed adibita anticamente a scalo merci; tale area a forma di cuneo confina con: la linea ferroviaria, via Rosselli, piazza Matteotti e via Colombo.

A fronte di tale acquisizione l'amministrazione comunale decideva di attivare quanto previsto dal PRG vigente – approvato dalla regione Liguria, Settore Urbanistica con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 153 del 07.10.2002 - mediante la redazione di uno strumento urbanistico attuativo nella sottozona denominata "AREA PIAZZA MATTEOTTI (Br3)".

Il Piano Particolareggiato in oggetto era da intendersi ad integrazione e completamento del P.P. già approvato con provvedimento della Provincia 32/2001 che prevedeva la realizzazione di un parcheggio completamente interrato nell'area sottostante piazza Matteotti e specificatamente nella parte antistante il Teatro Comunale e nell'area sottostante una porzione di via Colombo con relativi accessi da via N. Cuneo.

In data 27/12/2007 il Consiglio comunale con deliberazione n. 119 ha espresso il proprio assenso al progetto di Piano Particolareggiato di cui sopra ed alla variante urbanistica ad esso correlata.

In data 06/02/2008 aveva avuto luogo la Conferenza dei rappresentanti delle Amministrazioni, degli Enti Pubblici e privati per l'approvazione del Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica relativo all'area "piazza Matteotti" – zona Br3 – in variante contestuale al vigente P.R.G. da approvarsi con procedura di Conferenza di Servizi ex art. 14 e seguenti L. 241/90 e art. 59 L.R. 37/97.

A seguito della Conferenza di Servizi pervenivano all'Amministrazione Comunale di Camogli alcune richieste da parte dell'Area 05 e dell'Area 06 della provincia di Genova al fine di integrare la documentazione agli atti in riferimento agli aspetti paesaggistici (relazione DPCM 12.12.2005) ed agli aspetti idraulici che interessano il fossato Durazzo che attraversa ortogonalmente il comparto oggetto di SUA. Pervenivano inoltre numero tre osservazioni.

L'amministrazione comunale, a seguito di ulteriori analisi a carattere urbanistico e socio-economico svolte per rimodulare le esigenze attuali di pubblico interesse e non ed alla luce anche di quanto è emerso sulla scorta degli elementi successivamente analizzati ed osservati ha deciso nel 2009 di procedere ad una variante del Piano Particolareggiato assentito con deliberazione n° 145 del 10/12/2009 con contestuale variante urbanistica ad esso correlata, per poi successivamente ulteriormente modificarla sulla base delle prescrizioni pervenute nell'agosto 2010 dalla Provincia di Genova e degli studi ed approfondimenti da esse derivanti. L'attuale perimetro del PP include quindi sia l'area oggetto del PP assentito nel 2009 sia l'area del PP approvato nel 2001 fornendo una lettura integrata e pressoché integrale del comparto Br3 (tabella1 e tavole 1-2-3).

L'area oggetto del Piano Particolareggiato, secondo le Norme Tecniche di Attuazione del PRG vigente, è compresa tra le Zone per Insediamenti a Prevalente Carattere Residenziale e, nello specifico, con dicitura **Zona Br3 – Area Piazza Matteotti**, è regolamentata dall'art. 34.3 delle citate N.T.A..

L' ipotesi progettuale della presente variante, pur mantenendo l'assetto originale del Piano Particolareggiato assentito e di quello approvato, ne modifica gli indirizzi in termini di utilizzo e di destinazione d'uso.

Comparto Br3

Destinazione d'uso	**PRG [mq]**	**PP 2007 [mq]**	**Var PP 2009 [mq]**	**Adeguamento 201 [mq]**
Servizi	4.800	2.955	2.252	1.400
Residenz. / Direz.	600	2.071	2.022	2.022
Commerciale	600	481	-	-
		[n°]	**[n°]**	**[n°]**
Posti auto a rotazione		213	220	> 280
Box		166	200	300
Posti auto privati		16	-	-
	PP APPROV. (p.zza Matteotti) **[n°]**			
Box e Posti auto	327	327	327	0

Tabella 1: Schematizzazione superfici

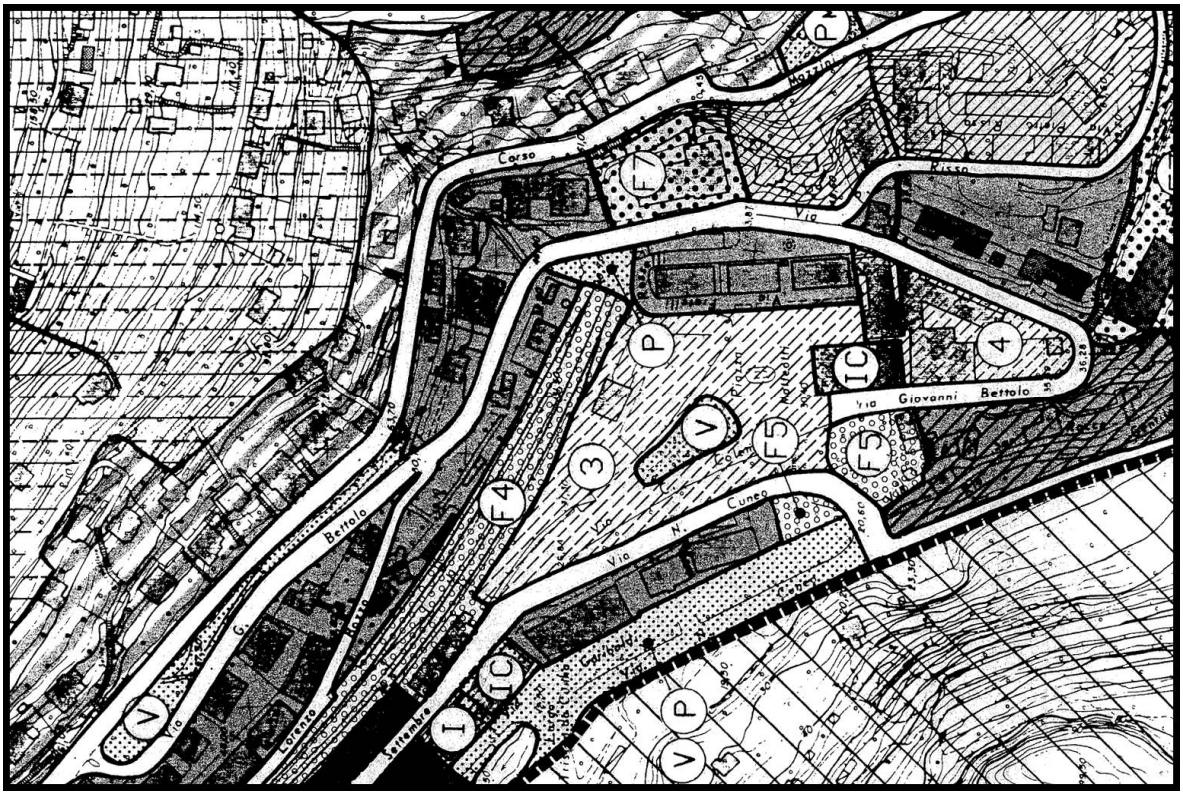


Tavola 1: PRG

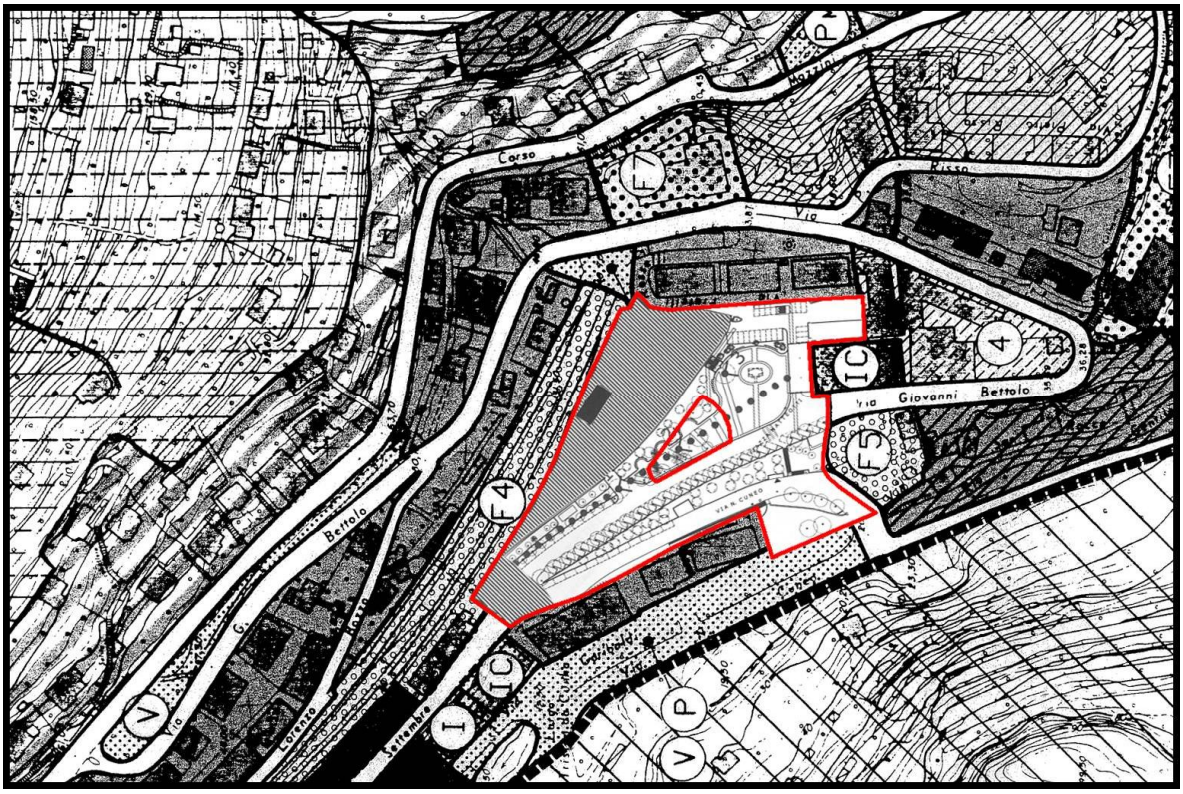


Tavola 2: PP approvato (p.zza Matteotti)

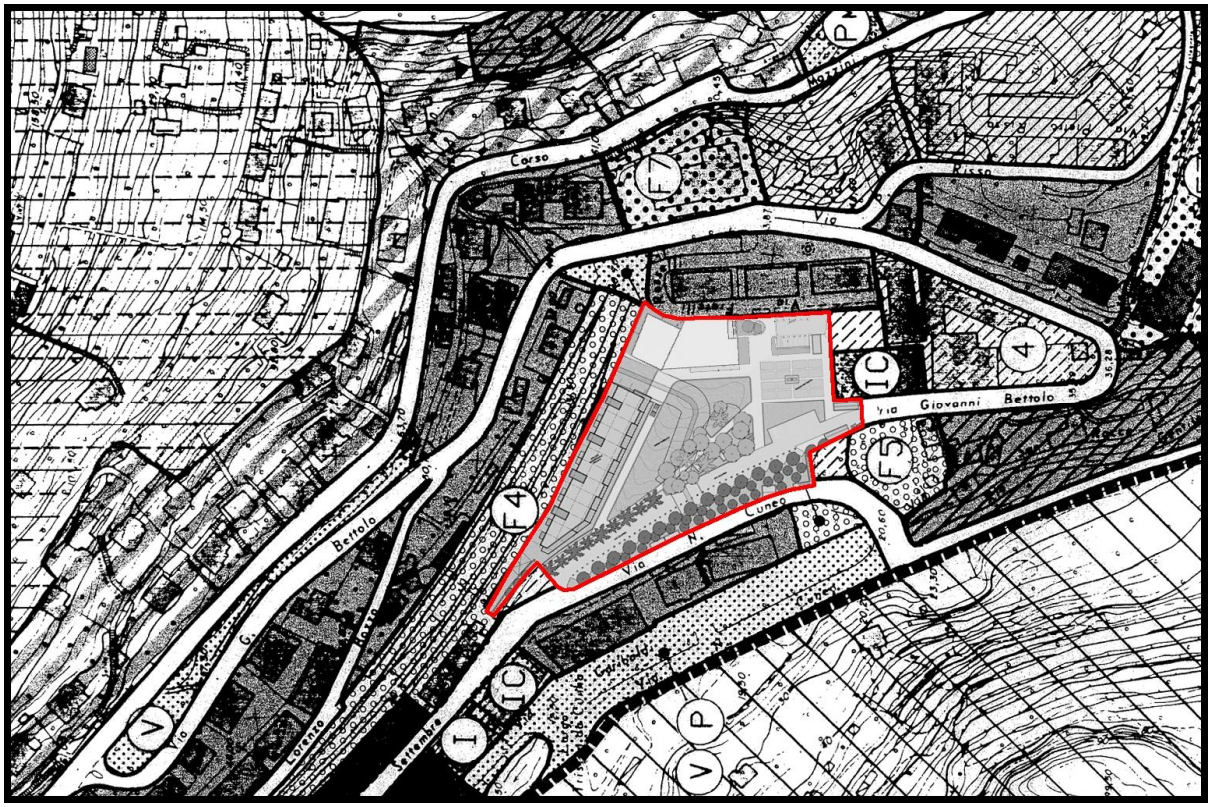


Tavola 3: PP attuale

2. CARATTERISTICHE GENERALI DELL'AREA

Il Piano Particolareggiato oggetto della presente relazione considera ed analizza la quasi totalità delle aree facenti parte del comparto Br3.

L'area interessata dal presente Piano Particolareggiato coinvolge in modo specifico i seguenti spazi fisici:

- ex scalo ferroviario acquisito da parte dell'Amministrazione Comunale;
- Piazza Matteotti;
- parte delle aiuole o giardini antistanti piazza Matteotti;
- parte di via Colombo comprese le aiuole a monte e a valle della stessa, il piccolo manufatto di proprietà pubblica e le alberature poste a valle;
- parte di via Cuneo.

Ex scalo ferroviario: piazzale sterrato adibito attualmente a parcheggio a pagamento per la parte con accesso da piazza Matteotti mentre per la parte con accesso da via Cristoforo Colombo risulta parzialmente occupato da mezzi pubblici e parzialmente a servizi di attività alberghiere.

Piazza Matteotti: adibita completamente a parcheggio libero a raso regolamentato.

Aiuole o giardini antistanti piazza Matteotti: individuano un percorso di collegamento pedonale della stazione ferroviaria con il parcheggio privo di elementi fisici che né configurino un identità specifica; nelle parti delimitate ad aiuola hanno a dimora essenze di notevole pregio seppur non autoctone di cui se ne prevede il quasi totale mantenimento.

Via Cristoforo Colombo: strada di accesso al cuore della città adibita oltreché alla viabilità a parcheggio su entrambi i lati; sul lato a valle esiste un marciapiede ed un'alberatura cadenzata a lecci configurando al tutta la caratteristica di viale.

Via Nicolò Cuneo: strada adibita oltreché alla viabilità a parcheggio su entrambi i lati.

La sensazione che gli elementi sopra descritti offrono (fotografie 1-2-3) riconduce ad un pezzo di città non correttamente organizzato ed usufruito dai cittadini, ma – soprattutto – i cui spazi a verde distolgono dall'essere utilizzati coerentemente e concretamente stante la mancanza di una loro precisa identità.

L'attuazione del piano particolareggiato determinerà la fruizione concreta nonchè il potenziamento di spazi per parcamenti privati ed a rotazione e, mediante l'interramento degli stessi, lascerà il posto a camminamenti ed a spazi a verde che ne consentiranno la fisica percezione e la effettiva utilizzazione oltre a restituire alla città piazza Matteotti liberata dalle auto.



Foto 1: inserimento dell’area nel contesto cittadino, fotografia dall’ altura



Foto 2: inserimento dell’area nel contesto cittadino, fotografia dall’ altura



Foto 3: destinazione della piazza Matteotti

3. IPOTESI PROGETTUALE

In riferimento alle indicazioni-prescrizioni ricevute dai tecnici della Provincia di Genova e dal Comune di Camogli ed a seguito dei tavoli tecnici indetti dalla Regione Liguria con la presenza della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria, il progetto ha subito un'evoluzione che ha modificato l'assetto complessivo dell'intervento pur confermando le scelte e le assunzioni in termini di tipologia edilizia poste alla base del progetto di variante 2009.
Il progetto, seppur in variante al PRG, non ha in alcun modo modificato lo spirito e le indicazioni del piano ma al contrario, grazie alla diminuzione delle superfici edificate, alla pedonalizzazione di una vasta area e alla previsione di ampi spazi verdi connessi ed integrati nel tessuto urbano nonchè schermati dalla ferrovia ed alla previsione di un'ampia disponibilità di parcamento interrato, ha permesso di interpretare quelle che sono le attuali esigenze dell'amministrazione comunale che si è fatta – nel frattempo – anche carico delle problematiche avanzate dalla cittadinanza.
In particolare la revisione progettuale ha consentito, con la lettura congiunta e del PP "lo scalo" e del PP "piazza Matteotti", quest'ultimo inattuato e prossimo alla scadenza, un potenziamento dei camminamenti che risultano allargati, agevoli ed immersi nel verde e ad un inserimento degli edificati che, grazie agli allineamenti, alla forma e alla ridotta altezza dei manufatti, risulta essere una delimitazione di uno spazio pubblico che viene trasformato da parcheggio a piazza / spazio verde. Infatti l'area pubblica oggi prevalentemente destinata a parcheggio lascia spazio a circa 2.000 mq di piazza pubblica - antistante al teatro sociale - e di camminamenti e circa 2.000 mq di verde pubblico, superfici queste armonizzate con il territorio, integrate con la vegetazione di pregio presente e soprattutto fruibili dalla cittadinanza.
La riprogettazione dell'intera area ha consentito il potenziamento e la razionalizzazione del parcamento cittadino grazie all'interramento degli spazi ad esso dedicati: infatti la nuova posizione delle rampe di accesso permette ai flussi di auto in ingresso ed uscita dai parcheggi di non intersecare quelli pedonali con benefici effetti per la sicurezza dei pedoni e per quella delle auto stesse che si trovano già naturalmente incanalate nel senso di marcia del flusso principale viario.

3.1 Inquadramento urbanistico

Nel recepimento delle indicazioni di cui alla premessa è stato modificato il perimetro del PP, andando a comprendere la parte restante di p.zza Matteotti sino al limiti delle vie Rosselli, Cuneo e l'inizio della via G. Bettolo, inglobando anche l'area del vecchio P.P. di p.zza Matteotti di fatto ormai decaduto.
E' opportuno ed importante evidenziare che a fronte del nuovo assetto urbanistico previsto dal PP, che prevede sempre la divisione in due comparti (Figura 1) per contenuti di lettura distinti in – **A** e **B** – dove sono previsti interventi edilizi a carattere pubblico e privato, si è convenuto di non modificare in alcun modo l'andamento del Fossato Durazzo e di mantenere il nuovo edificato, sopra e sotto il piano di campagna, all'esterno della relativa fascia di rispetto e all'interno delle aree private di proprietà della società Lo Scalo.

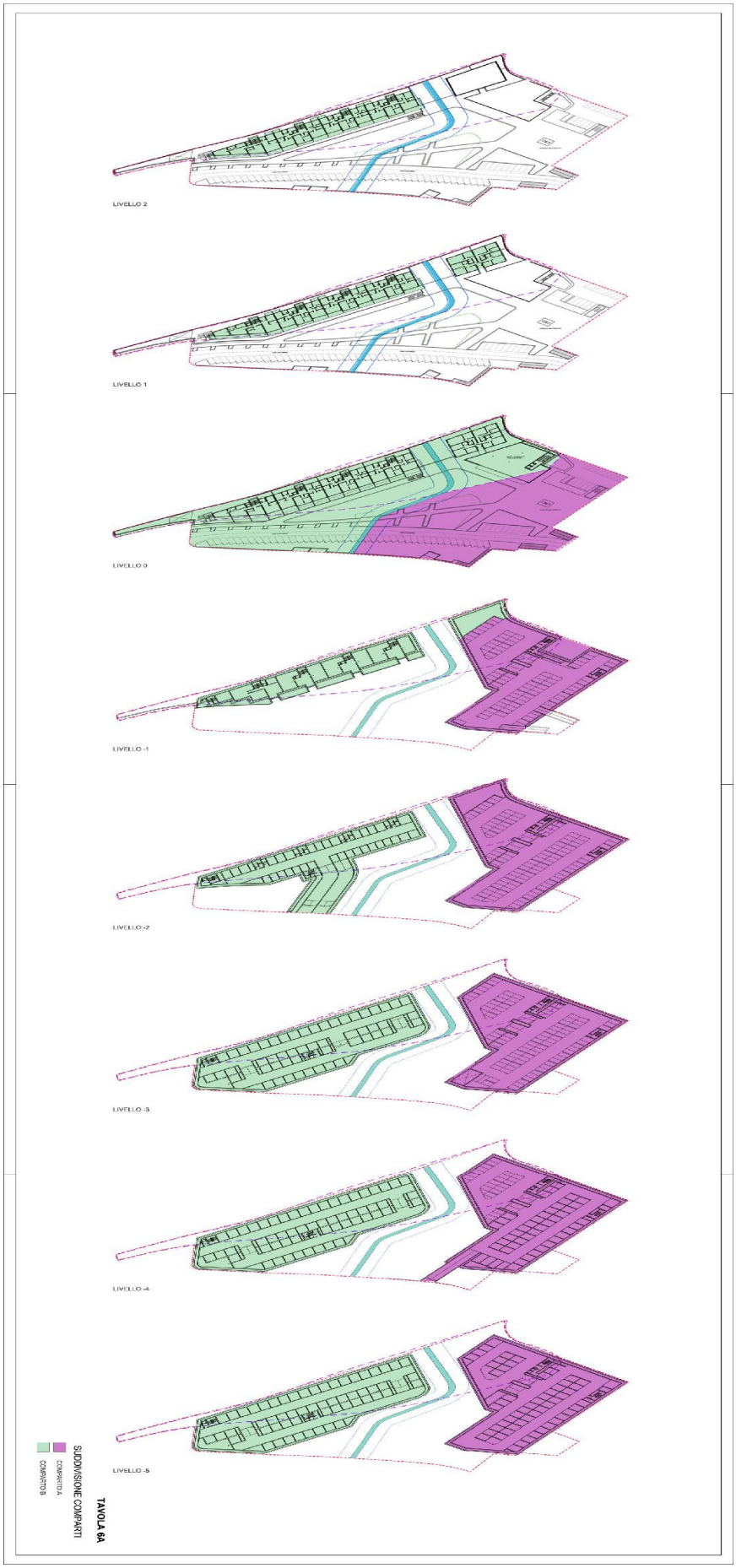


Figura 1: Tavola 6A

3.2 Progetto

La nuova proposta tiene conto delle indicazioni del PRG, confermate e ribadite dalle prescrizioni della Provincia di Genova, prevedendo di realizzare, nel comparto **B** la nuova edificazione residenziale, posta parallelamente al tracciato ferroviario e sul prolungamento dell'edificato che insiste sulla via XX settembre; inoltre la stessa insisterà solo sull'area di proprietà della Soc. Lo Scalo senza interessare l'area pubblica che viceversa risulterà potenziata e valorizzata.
Sul fronte posteriore, prospiciente la linea ferroviaria, separati da un muro che si allineerà con il primo piano fuori terra e atto a mitigare l'inquinamento acustico creato dal passaggio dei treni, saranno realizzati giardini pertinenziali.
A fronte del nuovo allineamento si viene a creare un percorso pedonale (Figura 2) ed un allineamento visivo tra il centro storico e la piazza del teatro; questo collegamento "ricuce" e rivitalizza i rapporti tra il cento cittadino e la piazza pubblica dando nuova energia e carattere al verde esistente - poco più che un'aiuola - contribuendo a creare un piccolo parco urbano attrezzato, fruibile dalla cittadinanza residente e turistica.



Figura 2: Camminamenti

In fregio al muro di contenimento delle residenze è prevista la realizzazione di un percorso pedonale secondario che consente l'accesso alle stesse e mette in comunicazione diretta la via Colombo con la struttura pubblica polifunzionale; tale struttura, appartenente al comparto **B**, insisterà sull'area dell'ex scalo ferroviario, e sarà destinata ad accogliere servizi di interesse pubblico e comunale, quali la sede della Croce Verde, un deposito del comune, l'ambulatorio comunale e sedi di associazioni locali; sulla copertura è prevista la realizzazione di una terrazza attrezzata praticabile direttamente accessibile dalla via Rosselli
Nell'area compresa tra questo nuovo fabbricato pubblico e il tracciato ferroviario, sempre nel comparto **B** sarà localizzato un edificio residenziale bipiano, destinato all'edilizia residenziale pubblica, il cui fronte risulterà allineato con quello dell'edilizia privata adiacente, accessibile dalla piazza Matteotti e dalla via Rosselli.
Piazza Matteotti, da anni utilizzata come semplice parcheggio, a seguito di questo intervento di riqualificazione verrà ad assumere finalmente un ruolo preciso e nuovamente proprio di spazio di aggregazione e scambio utilizzabile per

manifestazioni pubbliche, interagendo significativamente con il teatro comunale di cui è prevista una prossima riapertura.
La pavimentazione della piazza in materiale lapideo, in sostituzione del bitume presente contribuirà ad attenuare gli effetti dell'irraggiamento solare diretto e contribuirà a ridurre l'impatto di calore sugli degli edifici circostanti, sulle alberature poste sul suo perimetro e sugli utenti; l'intervento sull' arredo urbano e sull'illuminazione ne contribuirà a migliorarne il decoro e la rinnovata identità.

Nella parte interrata del comparto **B**, al di sotto delle residenze private sarà ricavato un parcheggio di quattro livelli costituito da 200 box, compreso tra il confine con le ferrovie e il limite della via Cuneo.
La struttura del suddetto parcheggio sarà realizzata con piani sfalsati al fine di ridurre gli scavi ed avere rampe di raccordo più contenute; questo sistema realizzativo consentirà di mantenere una zollatura per le palme, che costituiscono il viale, non inferiore a mt 2,50.
La struttura interrata sarà accessibile dalla via Cuneo, attraverso due ingressi carrabili indipendenti che daranno accesso rispettivamente ai box pertinenziali alla residenza sovrastante ed a quelli commercializzabili.
Gli accessi saranno ricavati nel nuovo muro di contenimento della via Colombo realizzato in pietra faccia vista, che non modificherà l'immagine e le quote altimetriche dell'attuale; il suddetto muro conterrà inoltre le necessarie bucature per la ventilazione.
La scarpata compresa tra la via Colombo ed il muro che limita la via Cuneo, a lavori ultimati, riprenderà la funzione attuale di spazio verde. Quest'ultimo sarà costituito da due tipologie di vegetazione: una di media altezza, che contribuirà a schermare la via Colombo nei confronti delle abitazioni che insistono sulla via Cuneo ed una tappezzante a protezione della scarpata.
Sotto la piazza Matteotti, nel comparto **A,** verrà previsto un altro parcheggio interrato di cinque livelli, di cui i primi tre, accessibili in entrata ed uscita dalla via Bettolo saranno pubblici a rotazione, dove saranno ubicati anche i parcheggi pertinenziali dell'edificio residenziale pubblico soprastante ; i due livelli più bassi, accessibili direttamente dalla via Cuneo, saranno costituiti da ulteriori box da commercializzare.
La differenziazione degli accessi delle due strutture interrate di parcamento permetterà alle auto dei non residenti di non gravare ulteriormente sul traffico cittadino e di mantenersi ai margini senza in alcun modo intersecare, in entrata ed uscita, la viabilità di via Colombo.
L'accesso defilato ai box privati dalla via Cuneo consentirà invece al traffico locale, concentrato su fasce orarie preordinate di non interferire con quello meno programmabile dei turisti giornalieri.
A seguito dell'intervento la via Colombo riprenderà il suo assetto attuale ma con una immagine nuova legata alla riorganizzazione del sistema vegetale, dell'illuminazione pubblica, dell'arredo urbano e della riorganizzazione delle aree di sosta.
Il progetto portato al suo totale compimento porterà alla completa rivitalizzazione dell'intera area e le aree pubbliche subiranno un incremento ed una positiva trasformazione assumendo un ruolo nuovo ed importante per la Città di Camogli.
Saranno recuperati e rivitalizzati spazi che da molti anni gradualmente si erano progressivamente disgregati dal tessuto urbano del centro storico; inoltre si porterà

ad un completo recupero e potenziamento del sistema vegetazionale esistente ridotto ormai a pochi esemplari importanti trascurati ed isolati.
Il cantiere porterà inevitabilmente ad espiantare alcune piante, come ad esempio le palme, che verranno curate e mantenute sino alla loro finale ricollocazione lungo alla via Colombo al bordo del percorso pedonale di collegamento con il teatro comunale, ed a tagliarne altre malate o comunque di minor pregio che verranno preventivamente valutate in modo da poter essere poi sostituite alla fine dell'intervento con esemplari di pari pregio e portamento.
Anche l'architettura dell'edificato sarà rispettosa dei luoghi inserendosi tra l'esistenze senza protagonismi assoluti, ma anzi contribuendo a riconnotare un'area anonima costituita da edifici di poca rilevanza edificati tra la fine degli anni 50 ed i primi degli anni 60.
La tipologia edilizia, costituita soprattutto all'interno del comparto B da edifici in linea, dettata sia da scelte architettoniche legate al contesto circostante che dalla scarsa profondità del lotto, comporta l'impiego di numerosi sistemi di risalita verticali (scale ed ascensori) i quali, progettati "agevoli", nel rispetto della legge 13/89 ed in linea con le attuali esigenze, hanno portato ad analizzare urbanisticamente il progetto riferendosi alla superfici "vivibili" ovvero nette, peraltro in conformità alla modalità operativa della provincia di Genova, tenendosi fin d'ora assentito che tale unità di analisi non potrà subire aumenti in dipendenza delle applicazioni delle normative finalizzate al risparmio energetico.

La variante urbanistica richiesta si prefigge di riqualificare e di ridisegnare sotto il profilo architettonico e urbanistico un'evidente anomalia nel contesto di pregio paesistico rappresentato dal territorio del comune di Camogli, nonché di soddisfare, per la posizione baricentrica e strategica in cui si trova, le esigenze pregresse di servizi colmando, tra l'altro, un vuoto urbano senza modificare l'equilibrio urbanistico di altre zone congestionate e densamente edificate.

In dettaglio il progetto consente di:
a) realizzare servizi e rinnovare aree per un totale di 37.201 mq, rispondendo alle necessità di parcheggi pubblici – privati, potenziando tutte le superfici pubbliche del comparto Br3 con un incremento delle aree a verde e pedonalizzate di oltre 3000 mq nonché dei servizi (dove per servizi si intendono in senso allargato anche i parcheggi privati) di circa 25.000 mq;
b) realizzare 500 mq destinati all'edilizia Convenzionata (ERP) di proprietà del Comune di Camogli e senza alcun esborso per la costruzione in carico a quest'ultimo;
c) realizzare interventi sull'area, anche esterni al perimetro del PP, finalizzati al ripristino ed alla riqualificazione complessiva della zona, come nuove asfaltature, sostituzione di piante malate e riprogettazione del verde pubblico.

3.3 Sistema verde - vegetazionale

Il Piano Particolareggiato affronta le problematiche del verde richiamando le prescrizioni dettate dal PRG confermando quindi l'obbligo di mantenimento delle alberature di alto fusto, che "*qualora non sia possibile mantenere per necessità*

tecniche proprie degli interventi, dovranno essere sostituite con alberature equivalenti" (art. 34.3 del NTA del PRG).

Sono stati all'uopo redatti appositi elaborati descrittivi e tavole progettuali che riportano tutte le alberature esistenti (figura 3) e dettano specifiche istruzioni per il loro mantenimento e/o per la loro eventuale ripiantumazione per il caso di sostituzione.



figura 3

A fronte di successive sovrapposizioni tra il progetto urbanistico - architettonico previsto e lo stato vegetazionale rilevato si sono riscontrate inevitabili interferenze e le stesse sono state analizzate caso per caso e si è così giunti all'applicazione di un "modus operandi" che ha portato ad un complesso processo di prescrizioni riferite all'apparato radicale, agli spostamenti, alle ricollocazioni ed alienazioni di piante, finalizzate sia alla salvaguardia del sistema vegetazionale storico presente sia all'implementazione complessiva dello stesso

In particolare ricollocando ed integrando le palme canariensis attualmente presenti sul sito si andrà a creare una "promenade" che porta dalla piazza Matteotti direttamente alla stazione ferroviaria conseguendo nel contempo due importanti risultati (figura 4):



figura 4

1) sistemazione urbanistico - ambientale dell'ultimo tratto della via Colombo,
2) creazione di un percorso pedonale sicuro e protetto che collega via XX Settembre a piazza Matteotti e quindi al Teatro Comunale.

La posizione dell'area induce a considerare la stessa come di notevole pregio sotto il profilo strategico per cui risulta di rilevante interesse pubblico sottrarla dall' attuale situazione di degrado in cui versa, determinata anche da un'impropria commistione tra spazi verdi, parcheggi e viabilità. A tale proposito si evidenzia l'uso improprio della Piazza Matteotti come parcheggio di autovetture, che enfatizza la carenza di un'ottimale dotazione di parcheggi a rotazione soprattutto in prossimità della Stazione ferroviaria e in zona centrale.
La parte vegetazionale riveste, in quest'ambito, particolare rilevanza anche per la presenta di esemplari di pregio che il progetto prevede di conservare, preservare ed integrare (vedi relazione fitosanitaria).
Inoltre riveste particolare attenzione l'impegno ad analizzare singolarmente tutte le piante interessate dai lavori di realizzazione dell'intervento, andando a creare un attento e competente dossier sul loro stato di salute e sul loro valore economico ornamentale, propedeutico alle successive attività di tutela-conservazione o di alienazione.
Riassumendo il progetto prevede pertanto:

- la cura e conservazione degli esemplari di pregio non interessati dalle attività di cantiere, anche attraverso la realizzazione di tutori provvisori e/o definitivi, di barriere di protezione e di impianti di irrigazione pulizia (eliminazione periodica delle polveri generate dal cantiere);
- l'espianto e la cura degli esemplari di pregio ed in buona salute e la loro conservazione in sito attraverso la creazione di uno spazio attrezzato e protetto "clinica delle piante" ricavato sull'area o la loro eventuale immediata ricollocazione in un'altra area del territorio comunale;
- il taglio delle piante malate e/o la sostituzione di quelle sane qualora non espiantabili;
- l'integrazione del verde esistente e/o ricollocato con nuovi esemplari uguali o compatibili e la sostituzione di quelli tagliati con l'introduzione di nuove piante di pari valore e dimensione.

Nella fase legata al progetto definitivo – permesso a costruire, verranno individuate clausole e garanzie legate alla conservazione degli esemplari di pregio e di quelli interessati dall'intervento di espianto, in modo che si tuteli l'interesse pubblico garantendo sia l'introduzione di nuove piante di pari valore e dimensione a sostituzione di quelle eventualmente rimosse, sia la sostituzione qualora si verificassero problemi di attecchimento durante la fase di reimpianto.

Dal punto di vista paesaggistico l'area oggetto dell'intervento ricade amministrativamente in una zona soggetta e tutela.
Va però precisato che di fatto è un'area per la quale si prevede la riqualificazione in quanto rappresenta un "vuoto urbano" derivante dai dismessi spazi legati alla ferrovia, collocata a margine del centro storico, con manufatti edilizi di scarso pregio che risalgono alla fine degli anni 50 ed ai primi anni 60 e dal punto di vista architettonico risultano di nessun pregio.

Pertanto l'intervento oggetto della variante rappresenta l'inizio di un progetto di riqualificazione architettonico ambientale che ha come naturale completamento il totale recupero dei luoghi, attuabile attraverso un intervento di "ricucitura" del tessuto urbano del centro storico con il teatro comunale, la sua piazza antistante e la parte a monte (Tavola I – Relazione di approfondimento).
Anche sotto questo profilo si evidenzia perciò l'importanza dell'intervento dal punto di vista dell'interesse pubblico, attraverso:

- il miglioramento qualitativo e quantitativo complessivo (Figura 5);
- la riqualificazione, la cura e la valorizzazione ed implementazione del verde esistente;
- la realizzazione di un viale pedonale di palme che collega e "ricuce" il centro storico con il teatro comunale e la sua Piazza;

Tali interventi risultano in termini puramente quantitativi superiori agli standard a verde richiesti dalle NTA del PRG vigente.



Figura 5

3.4 Sistema viabilità e parcheggi

Quanto alla viabilità ed ai parcheggi risulta disegnato un quadro progettuale (tav. 7 – 8 - 9) atto a rimuovere sia l'attuale situazione di disordine e di sovrapposizione esistente e sia la disponibilità di parcheggi per il fabbisogno anche pregresso della popolazione residente e non, peraltro tale argomento è oggetto di obiettivo tra le azioni inerenti il sistema infrastrutturale del PTC della provincia di Genova in riferimento al comune di Camogli.

E’ infatti nota la finalità di parcheggi interrati multipiano per:

- fronteggiare un fabbisogno per la popolazione residente e non, oltre alla necessità di creare le strutture idonee ad ospitare flussi turistici;
- togliere le macchine dalla strada, restituendo il suolo pubblico ai pedoni;
- minimizzare il tempo di permanenza dell’auto accesa, ferma o in moto, da quando entra nel centro abitato a quando trova parcheggio e quindi spegne il motore.

Si ritiene che la loro realizzazione non genererà aggravio di traffico sulla viabilità, bensì andrà a ridurre notevolmente le auto circolanti grazie alla gestione delle stesse.

Il flusso di auto nell’abitato di Camogli è fortemente variabile in funzione delle stagioni, in coincidenza di manifestazioni, festività o week-end. Per una corretta valutazione si devono differenziare i flussi “turistici” o più in generale quelli legati all’utilizzo di posti a rotazione (che per semplicità definiremo *turistici*) da quelli “*residenziali*” (ossia degli abitanti che possiedono un alloggio nel centro cittadino). Infatti i primi sono quelli ad alta rotazione giornaliera e quindi che generano traffico, mentre i secondi sono pressoché ininfluenti sulla viabilità cittadina.

Oggetto di approfondimento è la viabilità sull’asse principale (via Bettolo, via Colombo, via Cuneo), ossia sulla strada che congiunge Corso Mazzini al centro cittadino e al mare. Le altre vie per la minor portata e il difficile accesso non sono note ai turisti e non sono necessarie ad evitare il congestionamento del traffico.

E’ un dato di fatto e notorio che nell’abitato di Camogli sono assenti i box e i parcheggi a rotazione sono distribuiti a bordo strada o in piazze e piazzali: questa situazione genera da un lato l’impossibilità di usufruire di suolo pubblico da parte dei cittadini e dall’altro un congestionamento del traffico in quanto la ricerca di parcheggio costringe a percorrere più volte l’arteria sopracitata a velocità spesso ridotta e con soste volte a trovare uno spazio o ad effettuare manovre. Ne consegue un inquinamento acustico e atmosferico legato ai ripetuti transiti sulle strade e al tempo di sosta delle stesse a motore acceso (si ricordi che la stagione in cui si verificano i picchi di turismo è generalmente l’estate in cui si utilizza l’aria condizionata).

I parcheggi interrati sull’area dell’ex scalo ferroviario, in relazione alla zona di influenza coperta dallo stesso, dovrebbero portare cittadini e turisti a prediligerli ad altri parcheggi presenti nell’abitato. Infatti ipotizzando una modalità di spostamento a piedi, con una velocità di percorrenza di 4 km/h per esempio, si ottengono due zone di influenza: la zona raggiungibile in 5 minuti (distanza pari a 333 m) con cui si raggiunge il mare (via Garibaldi), e la zona raggiungibile in 8 min (distanza pari a 533 m) con cui si raggiunge il centro cittadino, ovvero la zona di interesse commerciale (via della Repubblica). Questo porta ad affermare che i turisti prima “riempiranno” il parcheggio pubblico multipiano per proseguire oltre solo una volta esaurita la sua capienza, diminuendo quindi i tragitti percorsi in auto. Gli inquilini degli edifici prospicienti a piazza Matteotti percepiranno una diminuzione del traffico indotta dall’eliminazione dei tempi di sosta e dalla diminuzione dei transiti su via Colombo

La progettazione dei parcheggi si basa su alcuni concetti:

1. <u>separazione dei flussi di traffico in funzione della loro entità</u>: si sono separati i due flussi principali (residenti e turisti) per i punti di ingresso ed uscita dalle strutture interrate;

2. mantenimento degli attuali schemi di viabilità: per i flussi ad alta rotazione (turisti) si sono posizionati ingresso ed uscita in corrispondenza di piazze, in posizioni già ad oggi utilizzate e quindi dagli effetti noti e nel primo punto raggiungibile da corso Mazzini
3. informatizzazione delle informazioni agli automobilisti: si sta valutando l'impiego di sistemi informativi per gestire i flussi al fine di orientarli e quindi diminuire i percorsi "a vuoto".

Per i **Flussi *turistici*** sono stati progettati l'ingresso e l'uscita dal parcheggio multipiano in posizione similare a quella del parcheggio attuale di metropark ma con l'imbocco alla rampa spostato verso l'interno dell'area con la finalità di incrementare lo spazio per le auto in attesa di ritirare il biglietto, liberando piazza Matteotti. Si parla di una coda massima stimata di 3 – 4 vetture derivante dal tempo tecnico necessario agli automobilisti e non dall'attesa che si liberi un posto. In questo comparto, infatti, siamo in presenza di flussi con tre differenti velocità: quella delle auto che percorrono via Colombo, quella delle auto dirette ai parcheggi in piazza Matteotti e quella delle auto in ingresso al parcheggio multipiano interrato. Il collo di bottiglia è rappresentato dal parcheggio di piazza Matteotti poiché gli automobilisti dovranno cercare il posto libero, e quindi si è ipotizzato un polmone per l'ingresso al parcheggio multipiano.
Potrebbe sussistere una criticità data all'immissione alla via Colombo dei mezzi in uscita: verrà effettuato uno studio con un consulente e con il comando della polizia municipale per posizionare un semaforo regolamentato da fotocellule o altro sistema di regolamentazione dei flussi.

Per i **Flussi *residenziali*** è stato posto l'ingresso in via Cuneo. Tali flussi non generano code e l'immissione alle rampe è stata progettata in modo che ne sia agevole l'imbocco e non comporti il rallentamento della viabilità. L'ingresso è stato decentrato rispetto a piazza Matteotti con la finalità di immettere i flussi in punti diversi, separando quelli a bassa rotazione (che non generano code) e quindi possono essere immessi direttamente sulla via principale da quelli che hanno bisogno di polmoni di disaccoppiamento e che, quindi, devono essere ubicati in corrispondenza di piazzali o piazze.

Sistema informativo: sulla scorta delle esperienze maturate in Comuni aventi con similari esigenze, grazie all'utilizzo di speciali software sarà possibile garantire un ritorno di informazioni corrette ed aggiornate in real time.
Tali dati, raccolti da un computer collegato ad un tabellone digitale, verranno elaborati così da fornire una corretta informazione in tempo reale dei posti liberi al fine di evitare inutili accessi all'area dei parcheggi con i connessi aggravi di rumore ed inquinamento. Tale tabellone potrebbe essere ubicato all'incrocio tra corso Mazzini e via Bettolo.

3.5 Verifiche Geologiche

Il piano particolareggiato assentito nell'anno 2008 già conteneva in allegato una relazione (a firma del dott. geologo Andrea Benedettini) riportante le indagini

geognostiche con relative conclusioni di fattibilità sulla base dei dati raccolti e della loro elaborazione attraverso la ricerca bibliografica.
Tale relazione concludeva per la fattibilità degli interventi edilizi previsti dal PP, seppur con riserva di ulteriori approfondimenti allorquando si fosse pervenuti alla fase esecutiva.
La suddetta relazione è stata oggetto di aggiornamento nel 2009 e le risultanze si assumono valide in questa fase urbanistica del progetto.

3.6 Verifica idraulica

Il piano particolareggiato assentito nell'anno 2007 e le successive varianti prevedevano la modifica del tracciato del fossato Durazzo ed a tal proposito era stata prodotta verifica idraulica del fossato stesso. L'attuale progetto non interessa il fossato Durazzo e ne mantiene il corso nella posizione attuale. Nel dare inizio lavori ed al termine degli stessi verrà prodotta perizia e relazione sullo stato del sedime del torrente e verranno ripristinati eventuali danneggiamenti allo stesso.

4. FASI DI ATTUAZIONE

Le fasi di attuazione saranno contenute e dettagliate in un documento dedicato allegato al redigendo studio di Screening che, in presenza del piano di cantierizzazione ne regolamenterà la sequenzialità.

5. COSTI

Viene riportata tabella con macro analisi dei costi rielaborata sulla base delle nuove ipotesi progettuali e redatta sulla base del prezzario regionale delle opere pubbliche e sulle tariffe previste dagli ordini professionali.

N.	**DESCRIZIONE SOMMARIA INTERVENTI**	Superficie mq	Costo unitario €/mq	Costo costruzione
1.00	**OPERE PRELIMINARI COMPARTO A**			
1.01	Opere di preparazione del cantiere e demolizione del basso fabbricato che insiste sull'ex scalo ferroviario, demolizione di porzione di muro di recinzione e relativo smaltimento materiali	corpo	300.000	
	Totale			**500.000**
2.00	**OPERE DI EDIFICAZIONE E SOTTOSERVIZI**			
2.03	Verde pubblico	1.603	100	160.300
2.06	Piazza e camminamenti	1.380	200	276.000
2.07	Parcheggi rotazione e box	16.122	770	12.413.940
2.08	Impianti	corpo	2.418.300	
2.09	Progettazioni	corpo	1.156.522	
	Totale			**16.425.062**
3.00	**OPERE PRELIMINARI COMPARTO B**			
3.01	Opere di preparazione del cantiere e demolizione del basso fabbricato che insiste sull'ex scalo ferroviario, demolizione di porzione di muro di recinzione e relativo smaltimento materiali	corpo	300.000	
	Totale			**500.000**
4.00	**OPERE DI EDIFICAZIONE E SOTTOSERVIZI**			
4.01	Residenziale	2.022	1.850	3.740.700
4.02	Interesse comune	650	1.400	910.000
4.03	Edilizia residenziale pubblica (ERP)	500	1.680	840.000
4.04	Muro di contenimento e spazi esterni	1.600	500	800.000
4.05	Verde pubblico	1.419	100	141.900
4.06	Camminamenti	584	200	116.800
4.07	Box	11.292	800	9.033.600
4.08	Impianti	corpo	2.169.600	
4.09	Progettazioni	corpo	1.402.470	
	Totale			**19.155.070**
	TOTALE			**36.580.132**

6. SOGGETTO ATTUATORE E MODALITA' DI ATTUAZIONE

L'attuale soggetto attuatore del Piano Particolareggiato è la società lo Scalo srl;
le modalità di attuazione sono regolate da apposita convenzione.

7. RISPONDENZA DELL'INTERVENTO ALLE DISPOSIZIONI DI CUI ALLA LEGGE 13/89 e DM 236/89 ABBATTIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE

Comparto **A**

Tutte le destinazioni pubbliche sono previste a quota + 30,00 corrispondente al piano terra; l'accessibilità avverrà dal livello piazza.

I livelli interrati a cui sono previsti i parcheggi pubblici a rotazione saranno raggiungibili con un sistema di scala-ascensore e prevederanno, nel rispetto della normativa vigente, un numero adeguato di posti auto dedicati ai disabili.

Sub-comparto **B1** (residenza privata)

Nel rispetto delle indicazioni normative relative al superamento delle barriere architettoniche, anche per quanto concerne l'edilizia privata sono stati previsti accorgimenti tali da rendere comunque accessibile il fabbricato e pertanto sono sempre rispettati nelle scale i rapporti pedata alzata corretti, tutti gli ascensori impiegati consentono l'uso a persone disabili in modo da rendere eventualmente adattabili le unità abitative previste, gli stessi consentono anche l'accesso senza impedimento alcuno al piano dei box pertinenziali.

L'accesso delle unità abitative permetterà alle persone disabili di accedere liberamente al fabbricato e raggiungere senza ostacoli la piazza Matteotti e/o la stazione ferroviaria.

Sub-comparto **B2** (residenza pubblica)

Anche per la residenza pubblica vale quanto previsto per quella privata, evidenziando che a differenza della precedente saranno previste, secondo le indicazioni dell'amministrazione comunale delle un'unità abitativa completamente adeguate all'uso da parte di persone disabili e localizzate al piano terreno, corredate dei relativi parcheggi reperti nella struttura interrata,

La raggiungibilità di quest'ultima sarà completamente garantita sia dalla strada pubblica e dalla piazza Matteotti, che dal parcheggio dedicato che sarà reperito nella struttura interrata, unitamente agli altri parcheggi pertinenziali, ed accessibile attraverso un sistema di scale ed ascensore a norma che sbarcherà sulla pubblica p.zza nelle vicinanze del centro polifunzionale.

I progetti definitivi per il rilascio dei permessi a costruire si faranno carico del rispetto puntuale delle ulteriori prescrizioni edilizie a favore di portatori di handicap.

8. RISPONDENZA DELL'INTERVENTO AI REQUISITI DI RISPARMIO ENERGETICO.

Saranno adottate in sede di progettazione edilizia le caratteristiche rispondenti al DM 30/07/1986 e successivi aggiornamenti e modificazioni alla legge 9 gennaio 1991 n. 10 e successive modificazioni avendo avuto riguardo ad individuare le caratteristiche termiche degli edifici.

La proposta progettuale nel rispetto sia dell'etica professionale sia delle normative vigenti si atterrà ai canoni di ecosostenibilità ambientale e di risparmio energetico, attiverà e metterà a punto, nella fase successiva del permesso di costruire, tutte le tecnologie passive ed attive atte a consentire la realizzazione di un manufatto architettonico sostenibile.

Sin d'ora sono però state individuate sia le strategie che le scelte progettuali necessarie ad ottenere il risultato prefissato come:
- il tetto piano "ventilato" che contribuirà passivamente alla riduzione dell'impatto solare e quindi a controllare gli apporti di calore esterni e l'isolamento.
- schermature e "brise soleil" verticali ed orizzontali in tessuto, legno, o vegetali che contribuiscono a ridurre l'irraggiamento solare diretto e l'apporto di calore immagazzinato o riflesso.
- facciate ventilate che contribuiscono come il tetto "ventilato" a migliorare la coibentazione degli edifici ed a ridurre e contenere sia la dispersione termica che i consumi ed il relativo inquinamento prodotto per riscaldare e raffrescare gli edifici.

Oltre questi semplici sistemi passivi che comunque contribuiranno ad un migliore inserimento ambientale dell'intervento si valuteranno in una fase più specifica anche interventi attivi basati sull'impiantistica dedicata come il recupero delle acque bianche sanitarie per gli sciacquoni, e sul riscaldamento delle unità abitative a bassa temperatura.

Genova, 25.10.2011

architetto Angelo Pestarino