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

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

MANDANTE

TECHNITAL

MANDANTE

ETS Engineering and Technical Services S.p.A.

MANDANTE

ABDR ARCHITETTI ASSOCIATI

ABDR Architetti Associati s.r.l.

STUDIO ARCHITETTONICO

STUDIO D'INSERIMENTO URBANISTICO

IL PROGETTISTA RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE
Dott. Ing. Luca Bernardini

SCALA: -

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
E 21 D	00	D	Z3	RG	IM000X	003	C

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	ABDR	10/08/2021	P. Desideri	10/08/2021	A. Peresso		
B	REVISIONE A SEGUITO ISTRUTTORIA STAZIONE APPALTANTE	ABDR	10/09/2021	P. Desideri	10/09/2021	A. Peresso		
C	EMISSIONE	ABDR	27/09/2021	P. Desideri	27/09/2021	A. Peresso		

ARCHITETTO PAOLA DESIDERI N° 6039 SEZ. "A" ORDINE DEGLI ARCHITETTI PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI DELLA PROVINCIA DI ROMA

File: E21D-00-D-Z3-RG-IM000X-003-C.pdf

COMUNE DI GENOVA

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

RELAZIONE URBANISTICA

INDICE

Premessa

1. TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO

2. IL CONTESTO URBANISTICO

3. Il 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 citta’ 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 mutuate 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 prinipali servizi pubblici, ai luoghi del turismo (Centro Storico, Porto Antico, ville, parchi e musei) e del lavoro (sedi egli 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 sostenibil*e" 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 segua 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 (depositi, officine e parcheggi)**: realizzazione in via Tigullio di un nuovo polo logistico per il trasporto pubblico locale, ed interventi di ammodernamento e/o rifunzionalizzazione delle rimesse di Staglieno, Gavette e Sampierdarena. Realizzazione di 2 nuovi parcheggi in struttura a Staglieno;
- **Interventi sulla sede stradale**: comprensive la posa in opere di nuovi pali, cavi di alimentazione della linea, impianti interrati e rifacimento dei manti stradali; realizzazione di pensiline interattive, piastre di fermata e marciapiedi; rifacimenti impianti illuminazione, preferenziamento semaforico, segnaletiche orizzontali e verticali, nonché interventi a compensazione degli spazi pubblici pedonali;
- **Aree di capolinea** (12 aree) alcune di nuova realizzazione e altre oggetto di rinnovamento; particolare attenzione verrà data alla caratterizzazione visiva del sistema filoviario: dei suoi capolinea, prevedendo una riprogettazione di dei marciapiedi, delle pensiline e dell'impiantistica dedicata, rifacimento dalle fermate, le quali dovranno essere accessibili, sicure, attrezzate ed identificabili;
- **Tecnologia sottostazioni elettriche** (17 nuove sottostazioni) comprensivi di interventi di adeguamento delle esistenti, per una rete complessiva di 40,5 km di nuova linea aerea per la fornitura di tensione a supporto di 145 filobus da 18 m.

Le aree interessante 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.

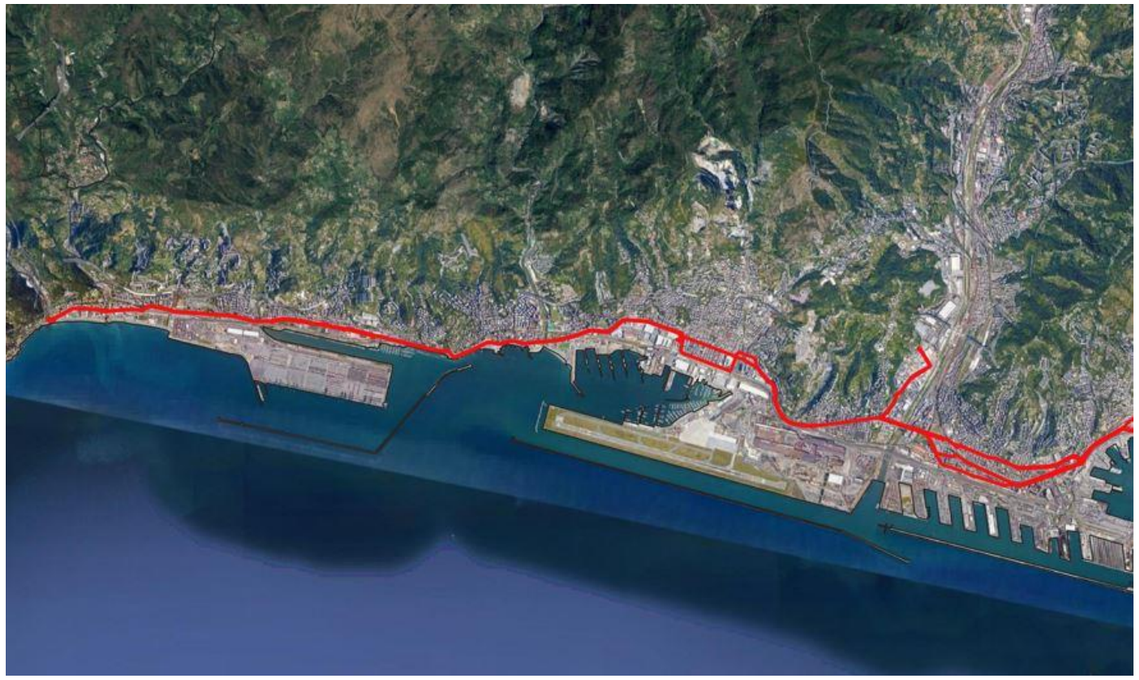
TAV. 1 COROGRAFIA (tracciato su CTR 1:50.000)



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 si caratterizza da una sequenza ininterrotta di insediamenti produttivi, aree portuali e logistiche, che trovano spazio tra le pieghe in una struttura insediativa di nuclei storici consolidati tuttora riconoscibili (Sesti, Pegli, Prà, Voltri) o di tessuti urbani continui (Sampierdarena, Cornigliano) che hanno visto un impoverimento della qualità delle componenti ambientali-paesaggistiche a partire dalla età dell'industrializzazione. Gli insediamenti industriali e di terziario, proprio in virtù della presenza dei pochi spazi idonei come ampiezza e giacitura in vicinanza alla città di Genova, sono localizzati prevalentemente tra Sampierdarena e Voltri, in quello che era il litorale pianeggiante e orticolo a ovest della città. Il paesaggio costiero del Ponente è stato oggetto di consistenti trasformazioni dovute, in particolare, alle opere portuali e di specializzazione delle funzioni industriali (porto petroli a Multedo-Pegli, cantieristica navale e aeroportuale a Sestri Ponente, terminal container VTE a Voltri) che ancora oggi espandono le proprie attività limitando il rapporto diretto che esisteva tra i centri abitati, aree coltive e giardini dei sistemi di ville storiche suburbane ed il mare. Anche le aree di primo versante, alle spalle dell'impianto urbano longitudinale alla costa, risultano caratterizzate da edificazioni risalenti agli anni '60,'70,'80 (es: Pegli2, Pegli3, Voltri-Prà Ca' Nuova) spesso di bassa qualità strutturale e di forte impatto paesaggistico stante l'esposizione visiva. Nella fascia collinare sussistono ancora i caratteri di un sistema territoriale diffuso a case sparse e un paesaggio agricolo strutturato in ville-giardino o un tessuto di ville aggregato lungo il percorso quasi completamente inglobato nell'urbanizzazione (Torre Cambiaso, Virgo Potens, Villa La Serrara).

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



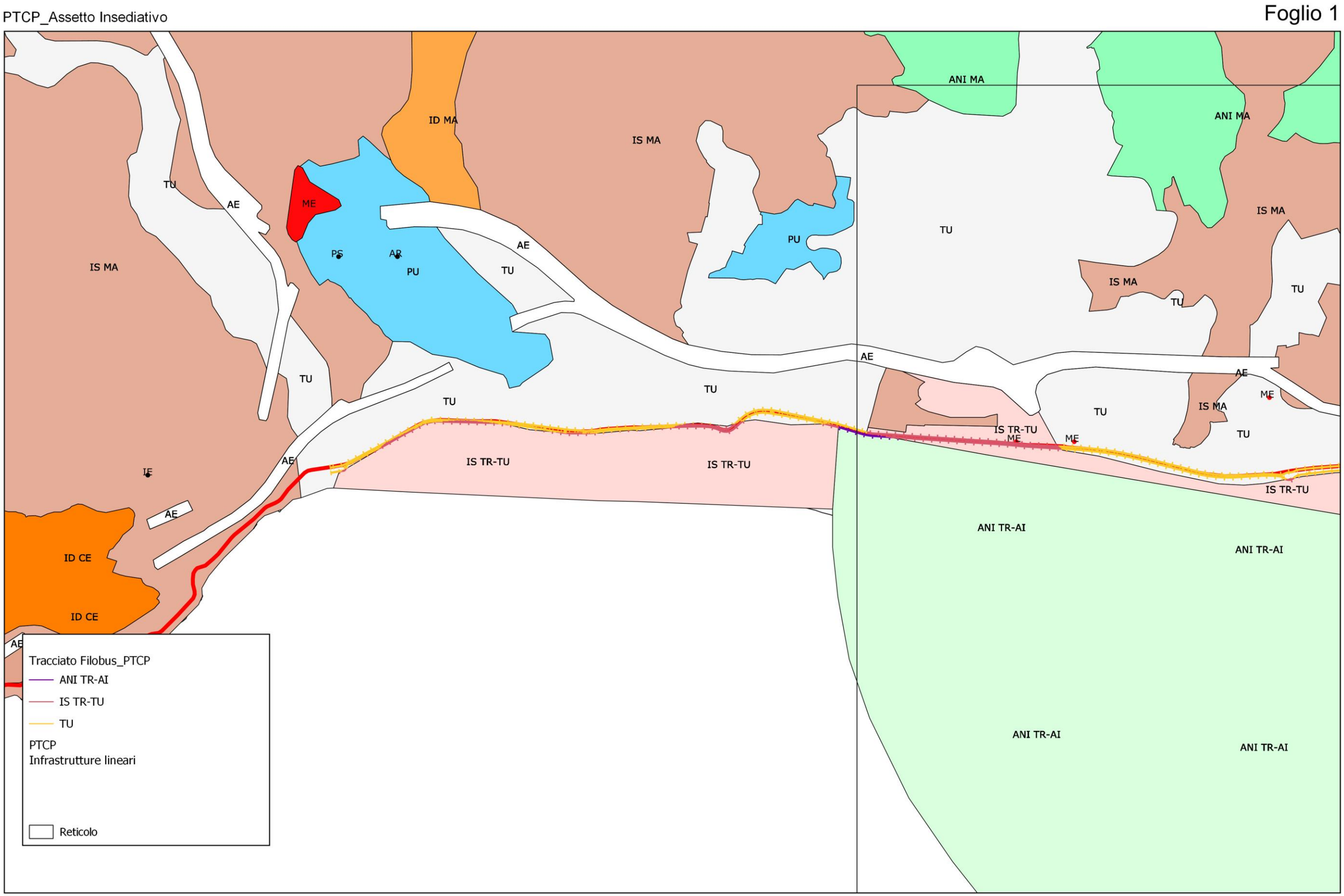
Sintesi

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

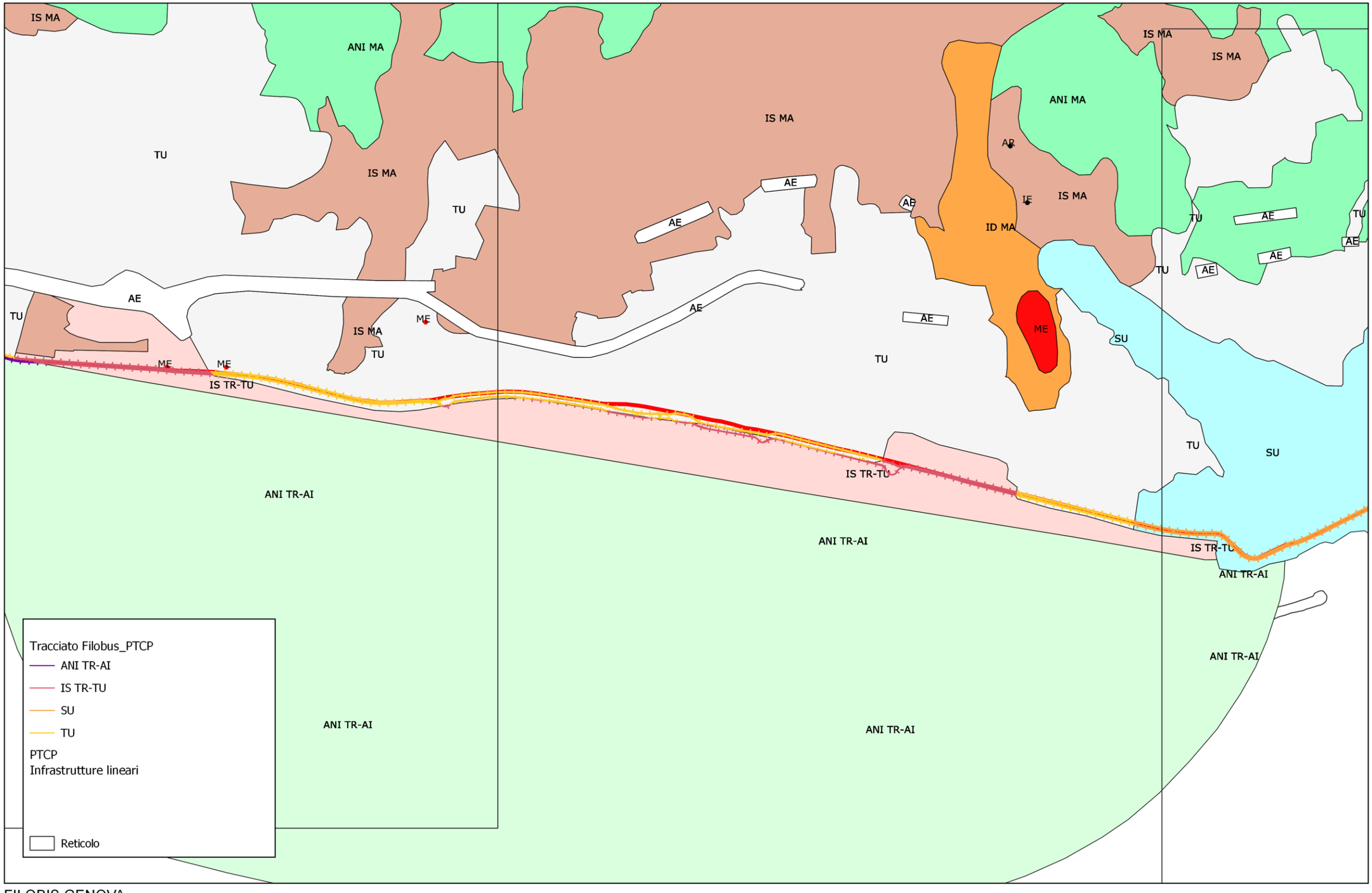
- **La disciplina paesistica**

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP)
Atlante Ricognizione cartografica – Assetto Insediativo (11 Tav. formato A3)



PTCP_Assetto Insediativo

Foglio 2

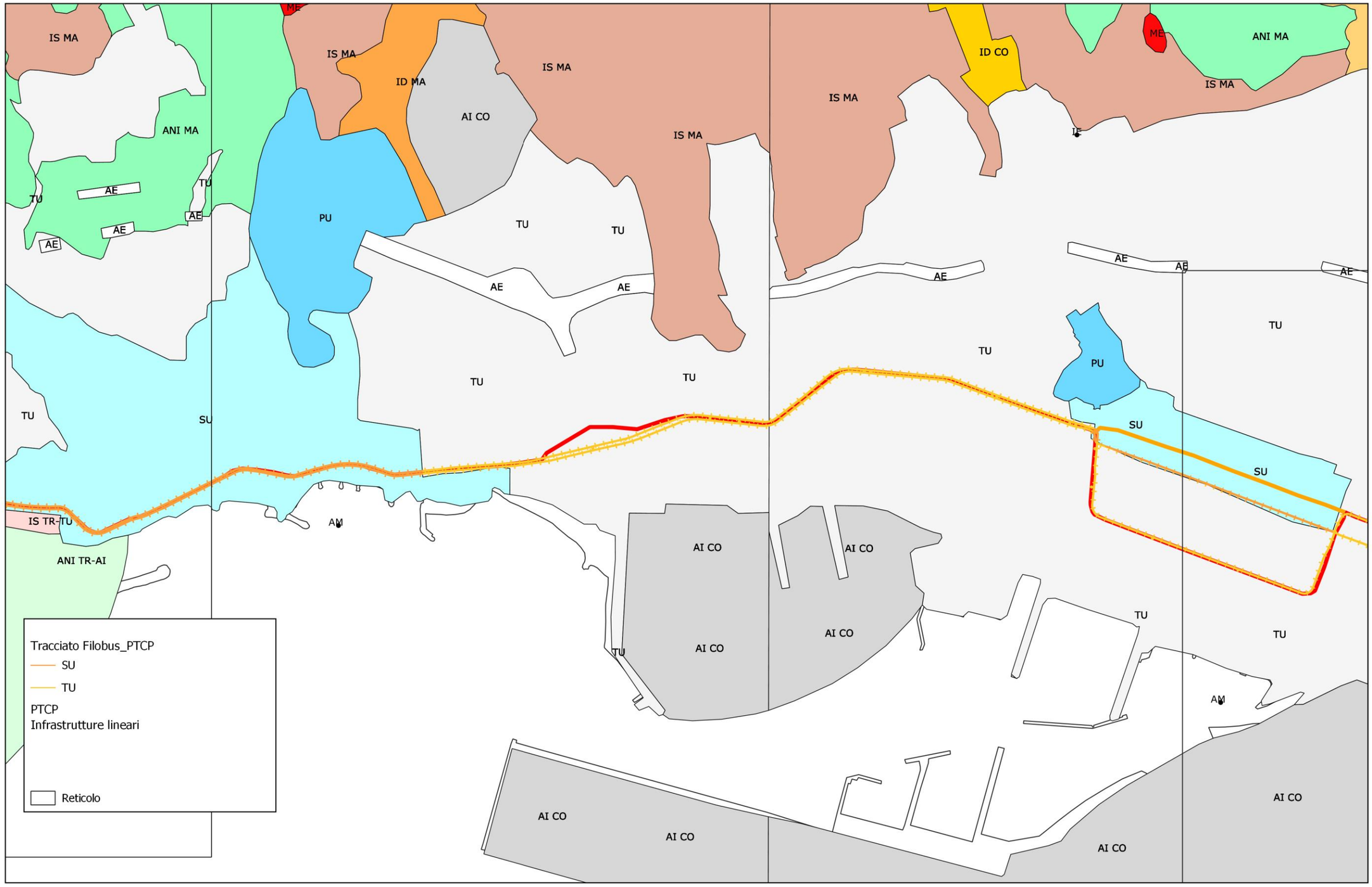


FILOBIS GENOVA

1:10.000

PTCP_Assetto Insediativo

Foglio 3

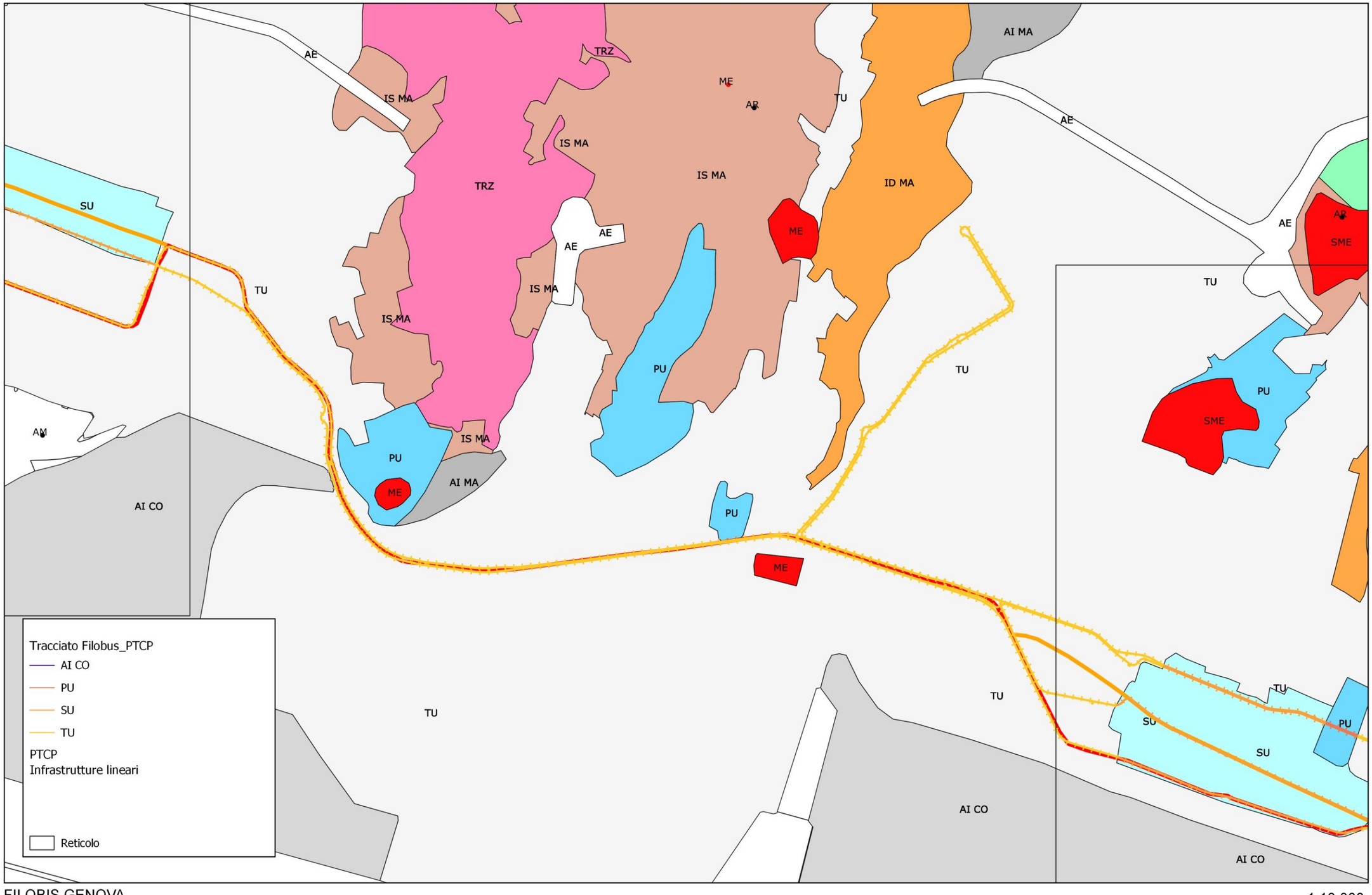


FILOBIS GENOVA

1:10.000

PTCP_Assetto Insediativo

Foglio 4

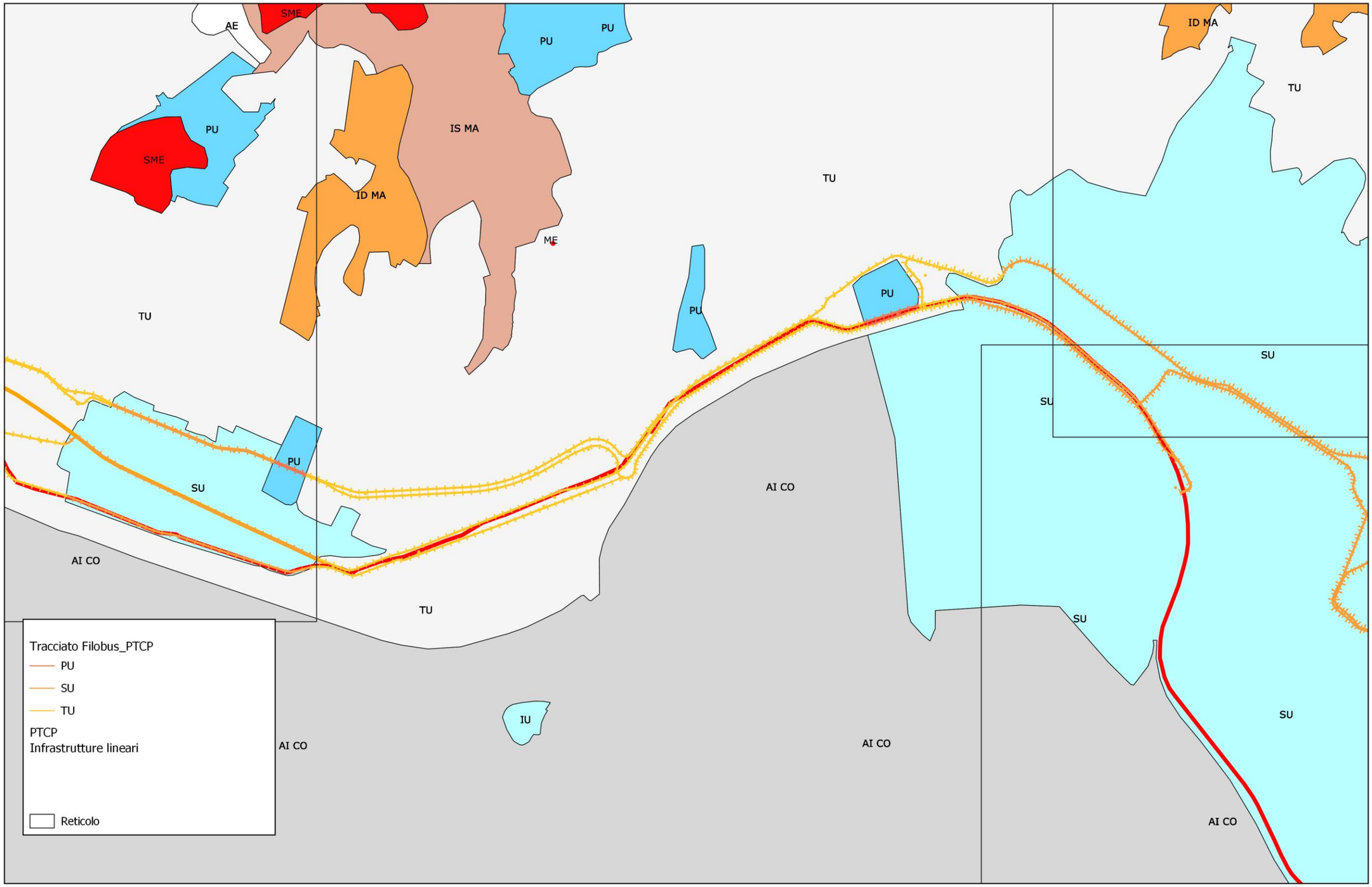


FILOBIS GENOVA

1:10.000

PTCP_Assetto Insediativo

Foglio 5

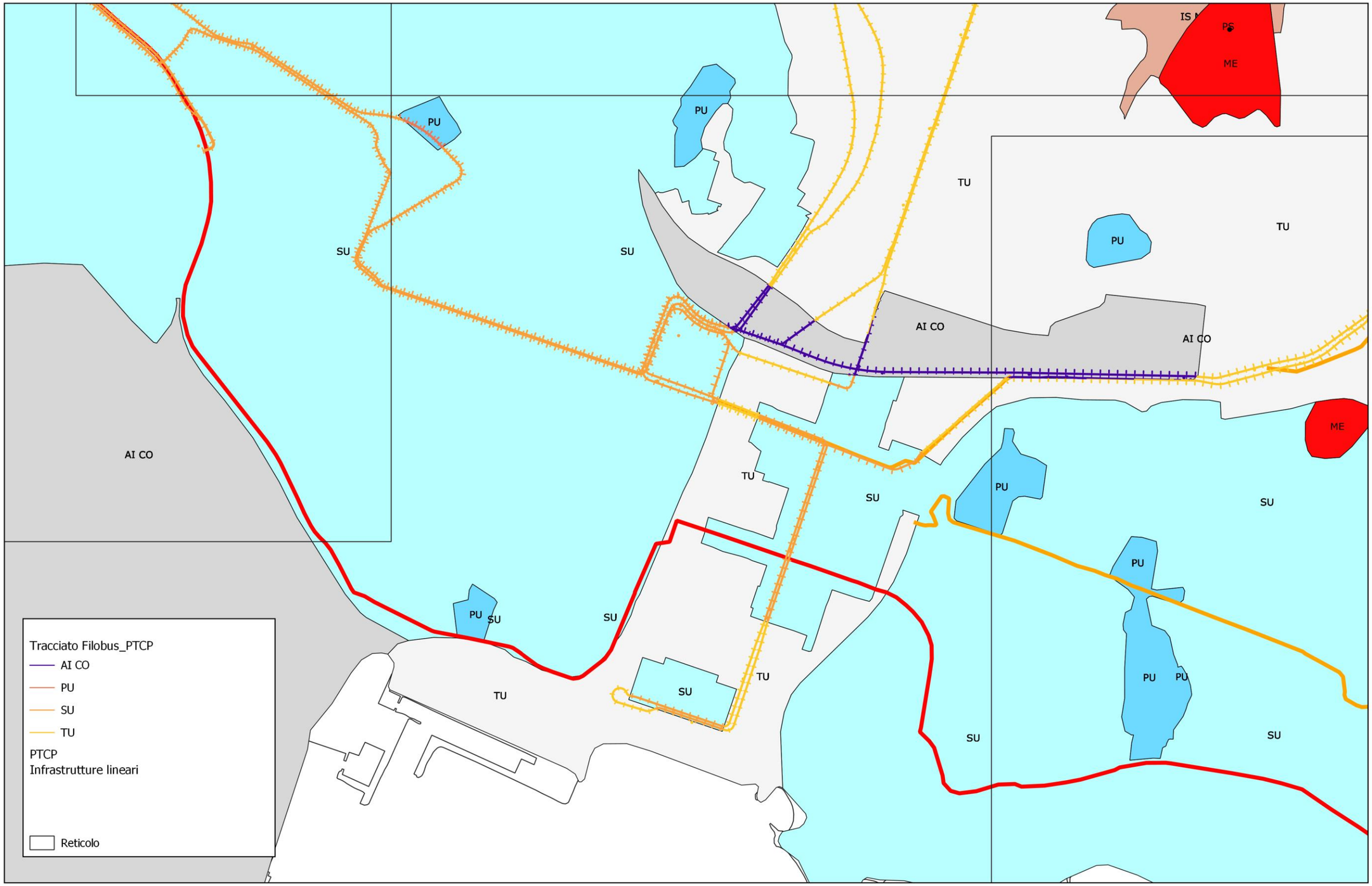


FILOBIS GENOVA

1:10.000

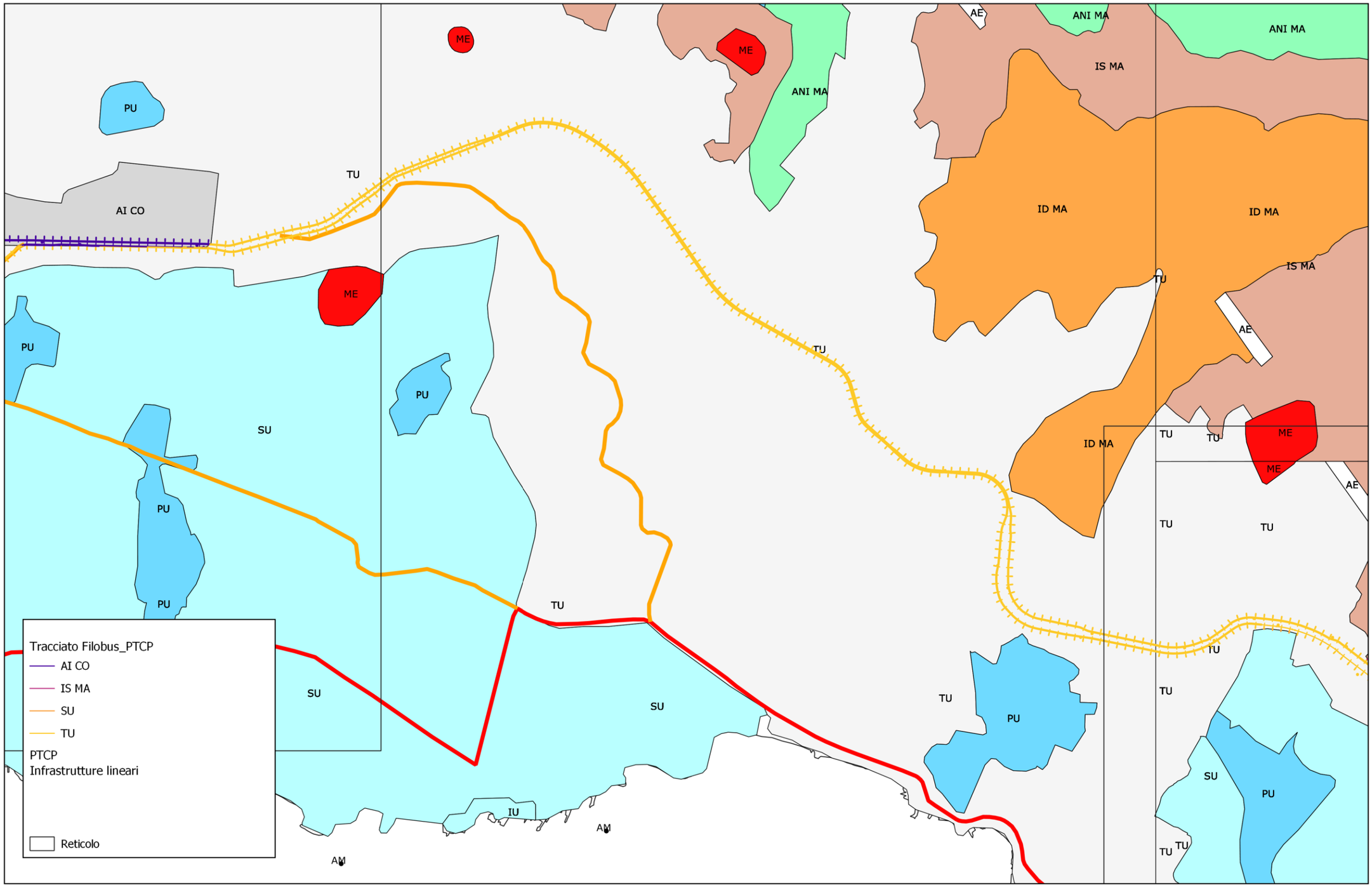
PTCP_Assetto Insediativo

Foglio 6



FILOBIS GENOVA

1:10.000

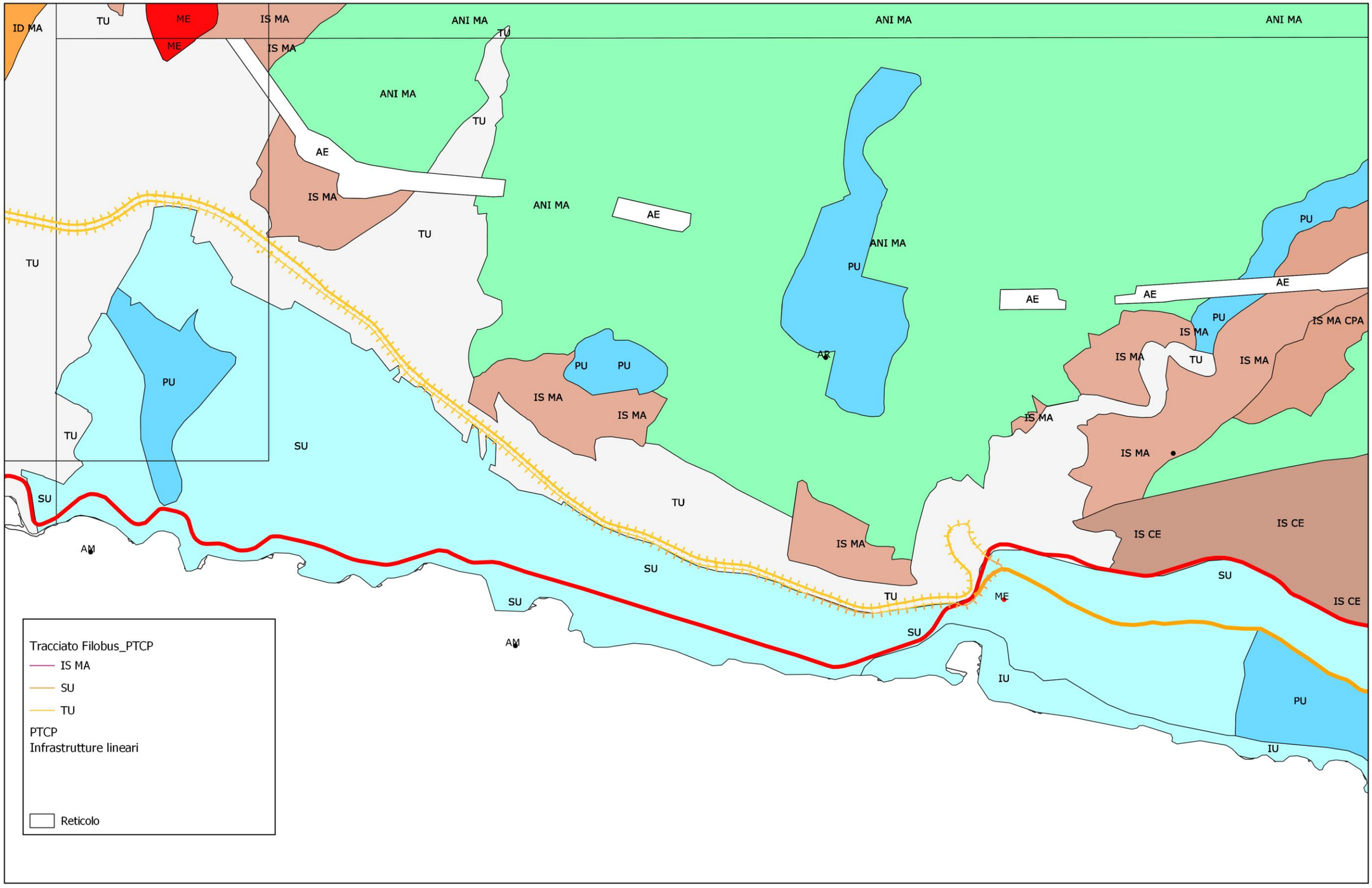


FILOBIS GENOVA

1:10.000

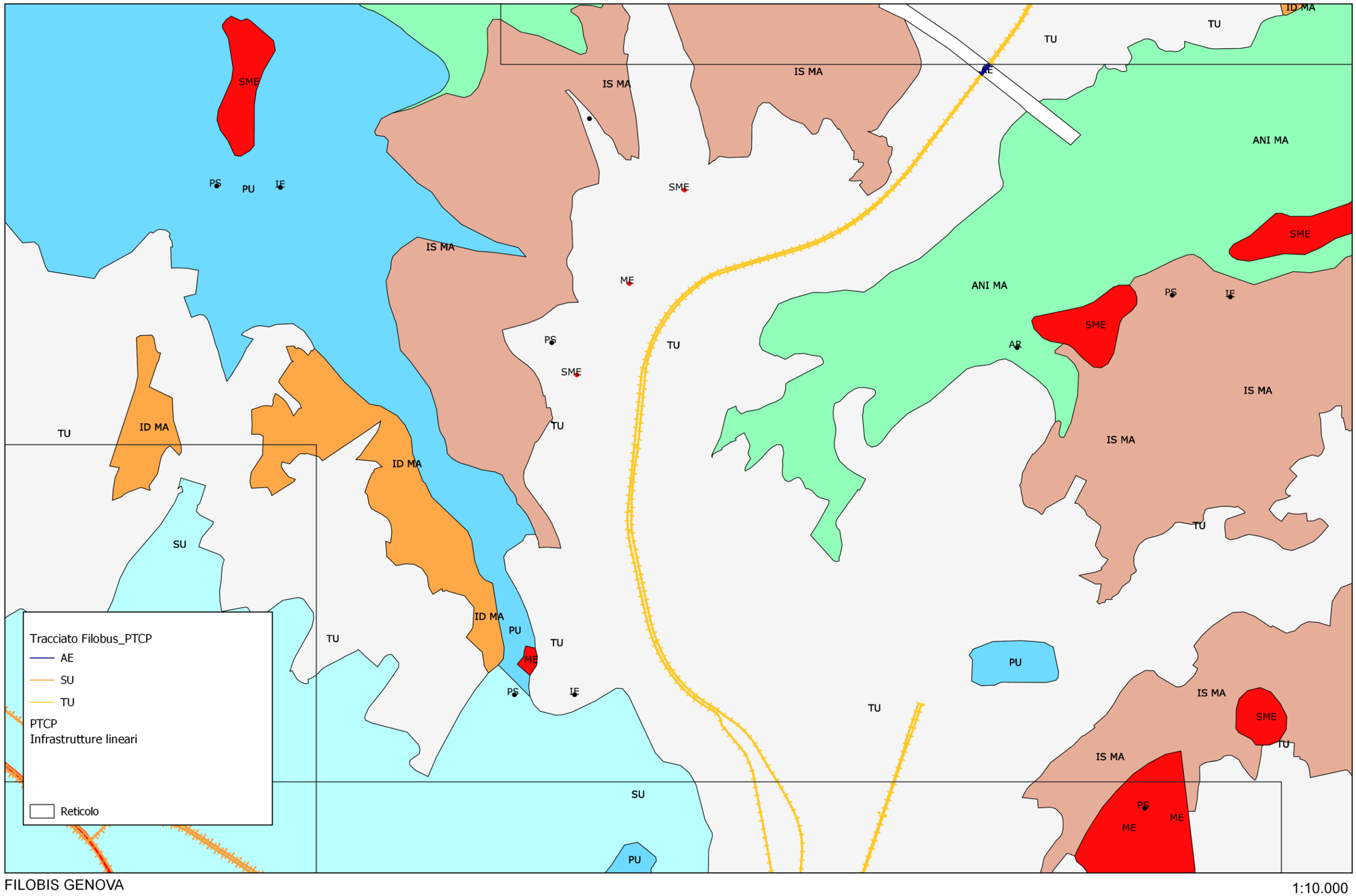
PTCP_Assetto Insediativo

Foglio 8



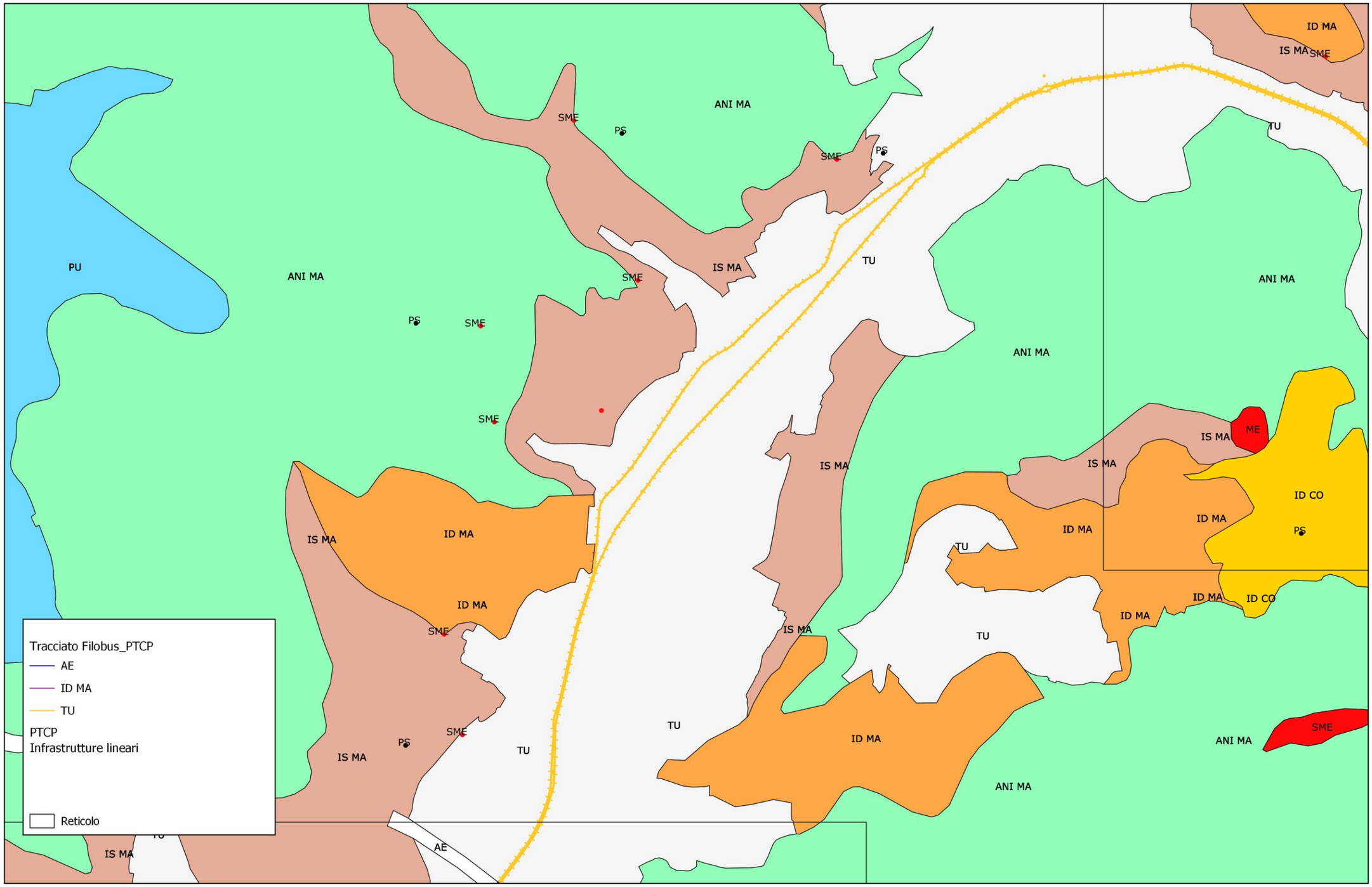
FILOBIS GENOVA

1:10.000



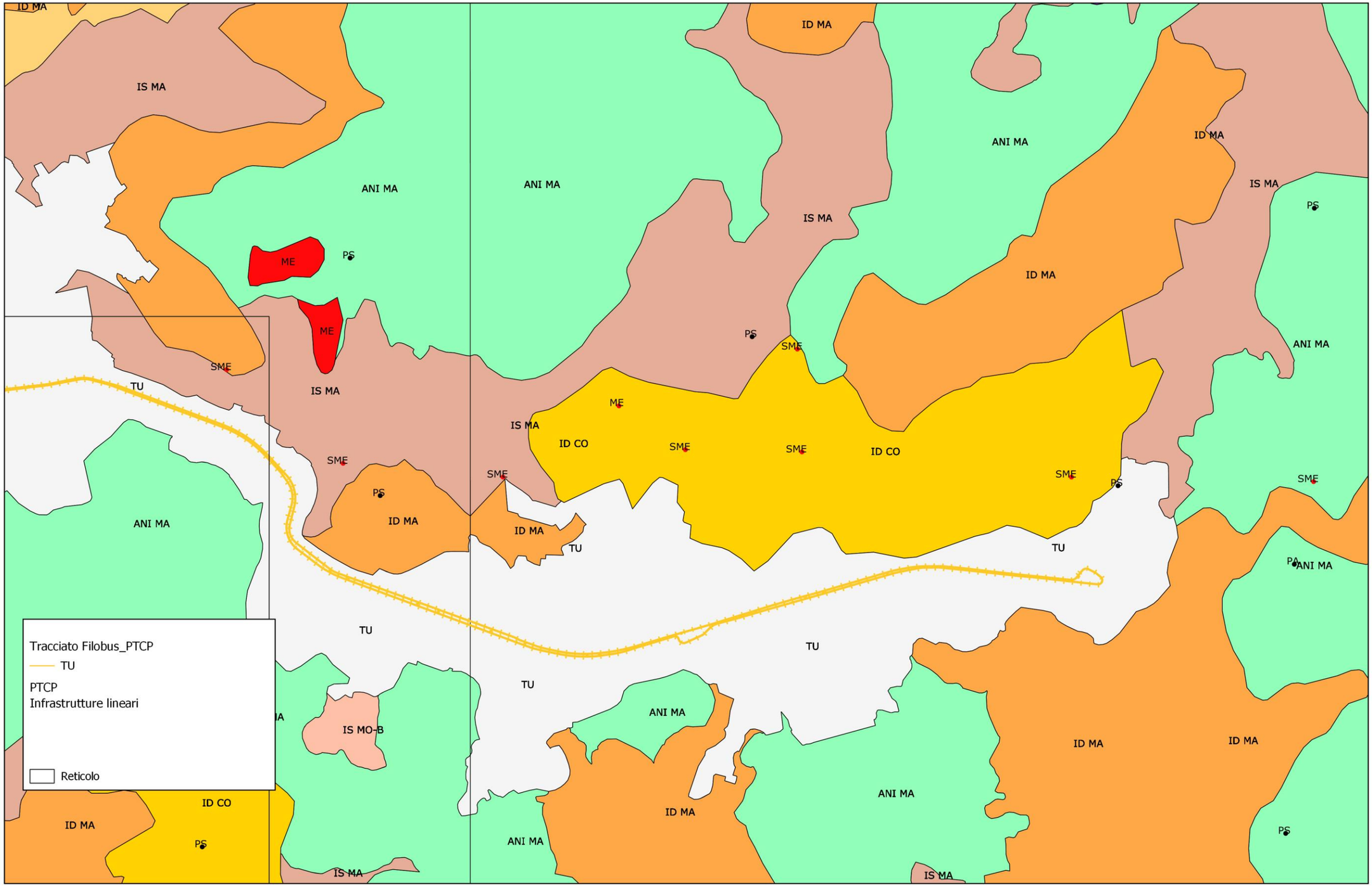
FILOBIS GENOVA

1:10.000



FILOBIS GENOVA

1:10.000



FILOBIS GENOVA

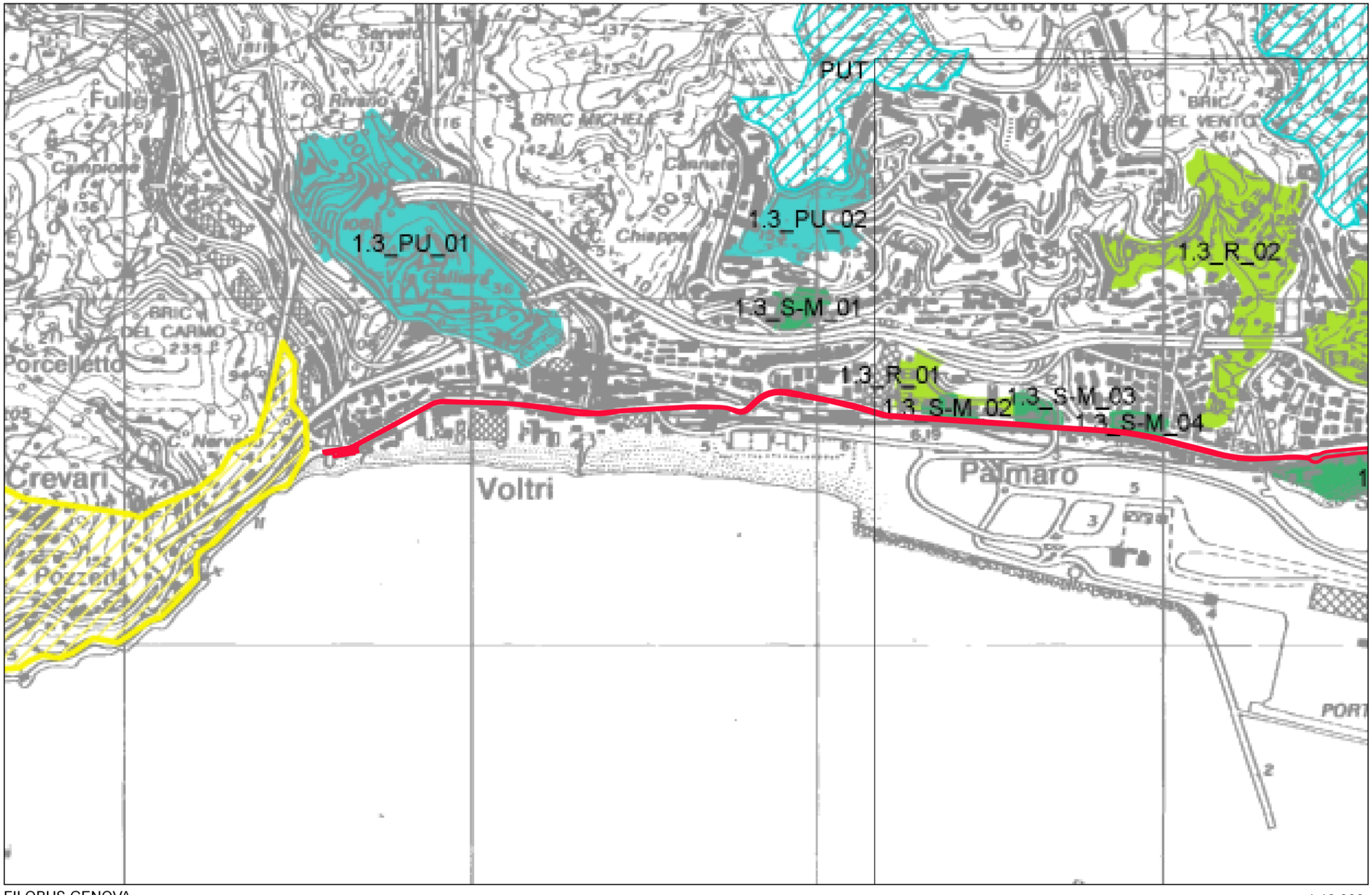
1:10.000

- 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



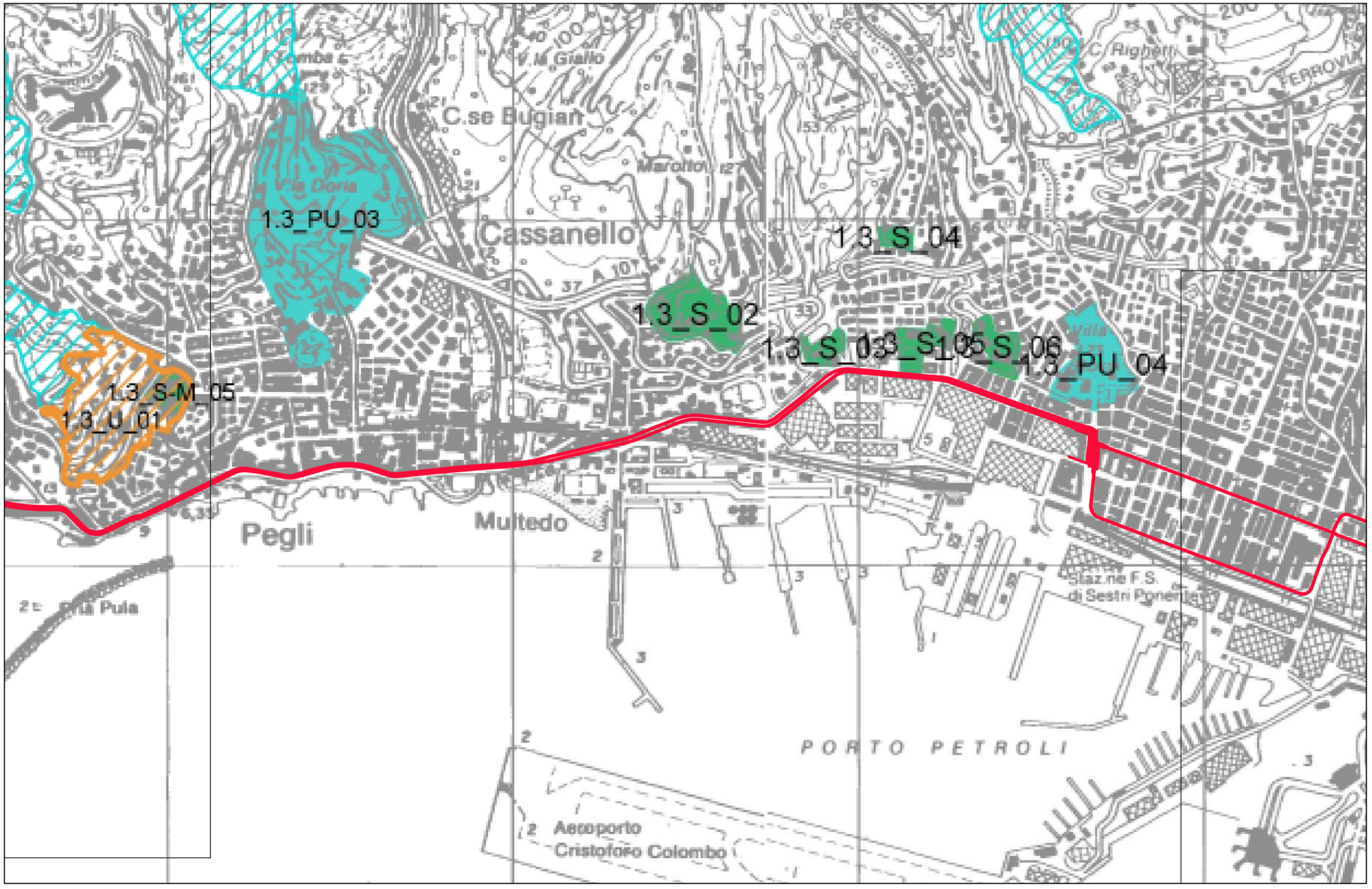
FILOBUS GENOVA

1:10.000



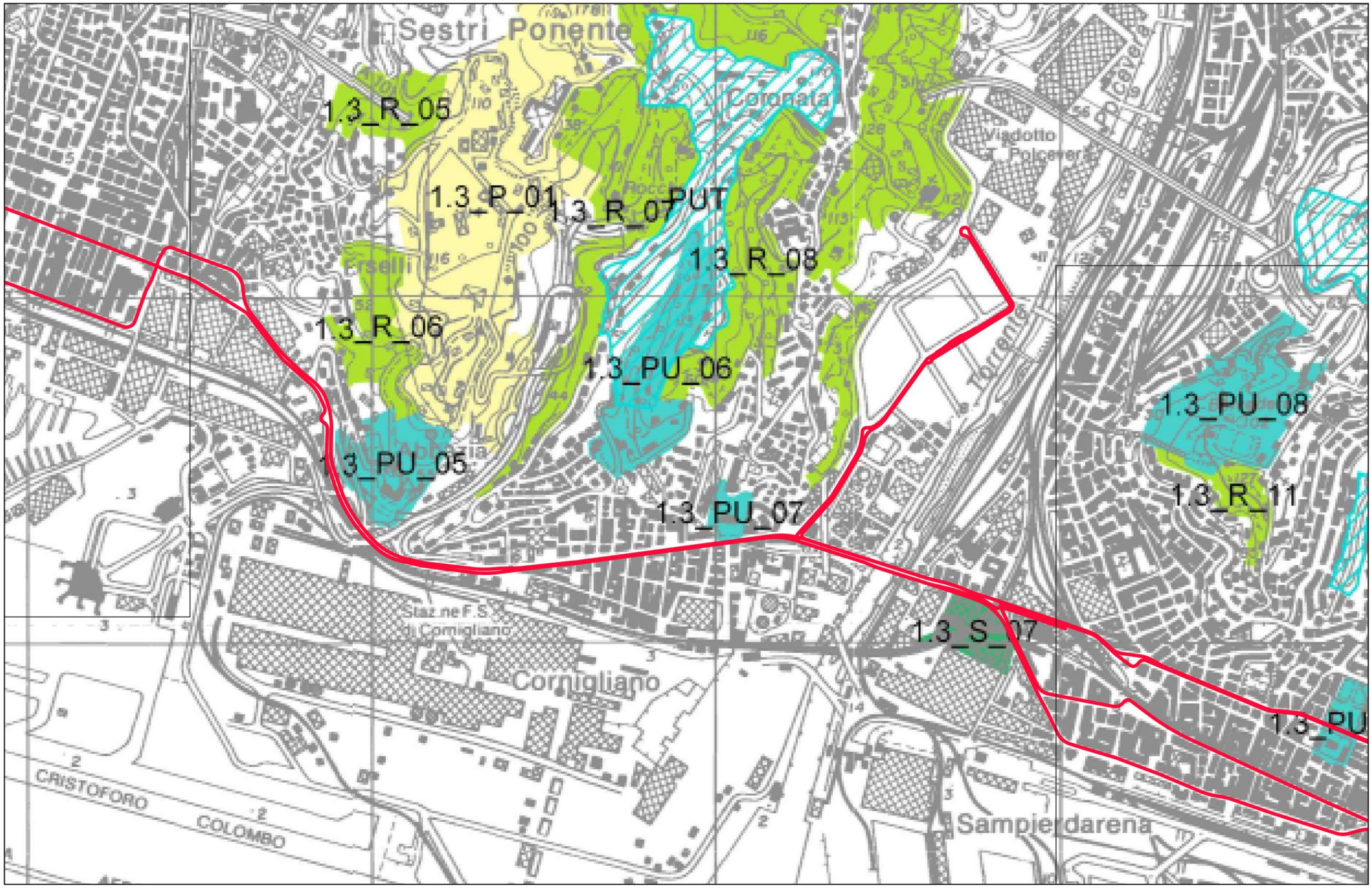
FILOBUS GENOVA

1:10.000



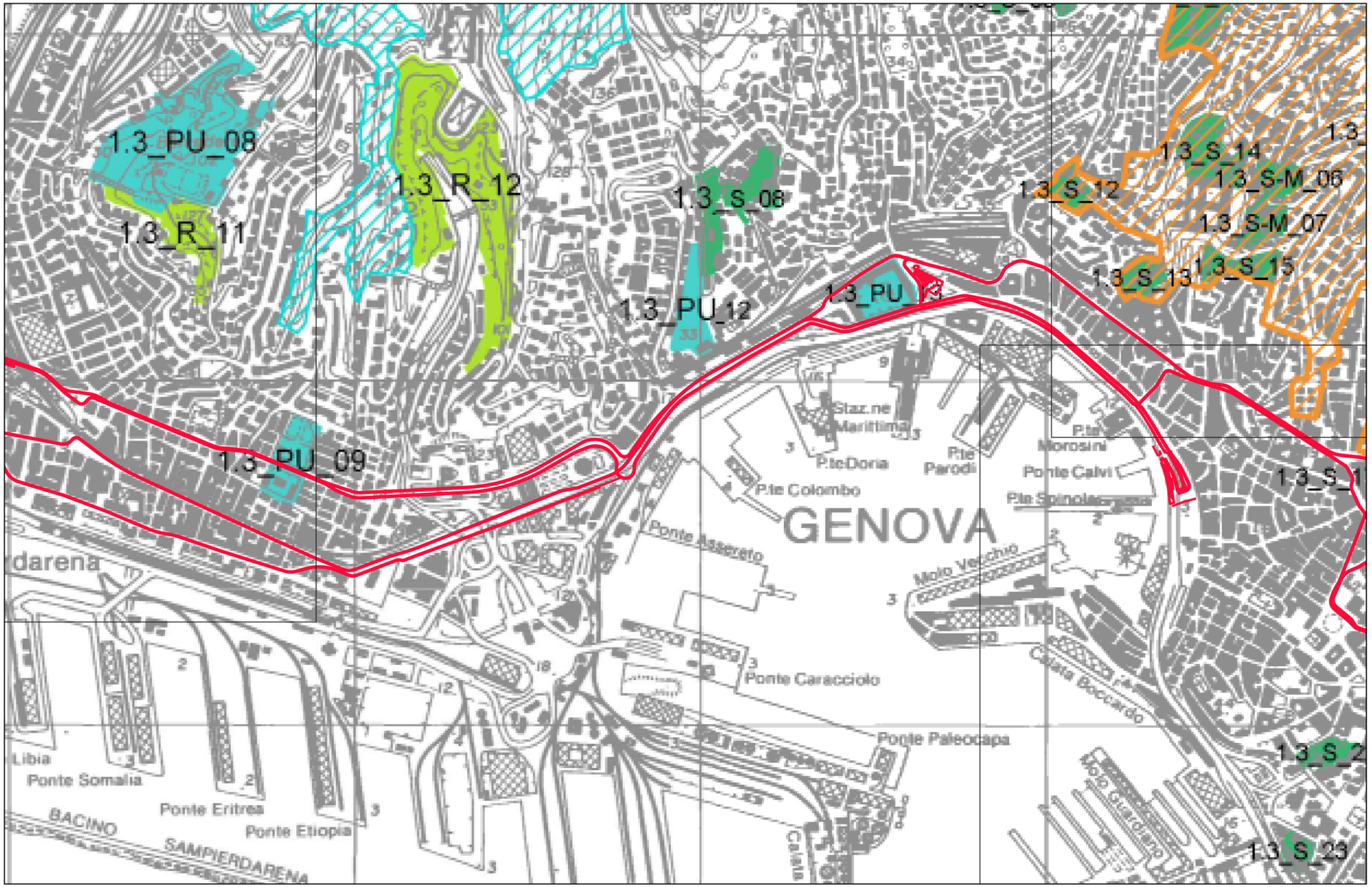
FILOBUS GENOVA

1:10.000



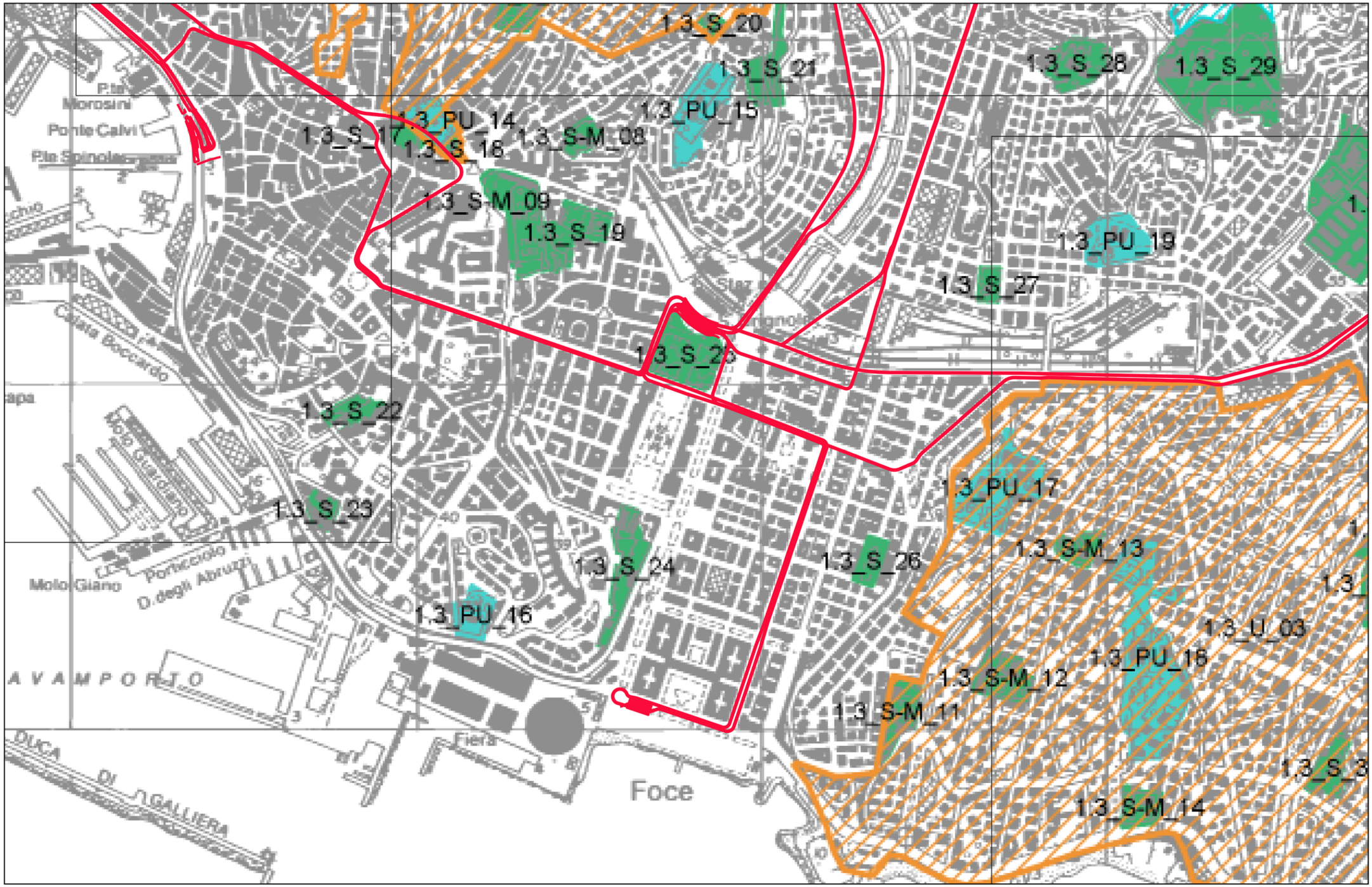
FILOBUS GENOVA

1:10.000



FILOBUS GENOVA

1:10.000



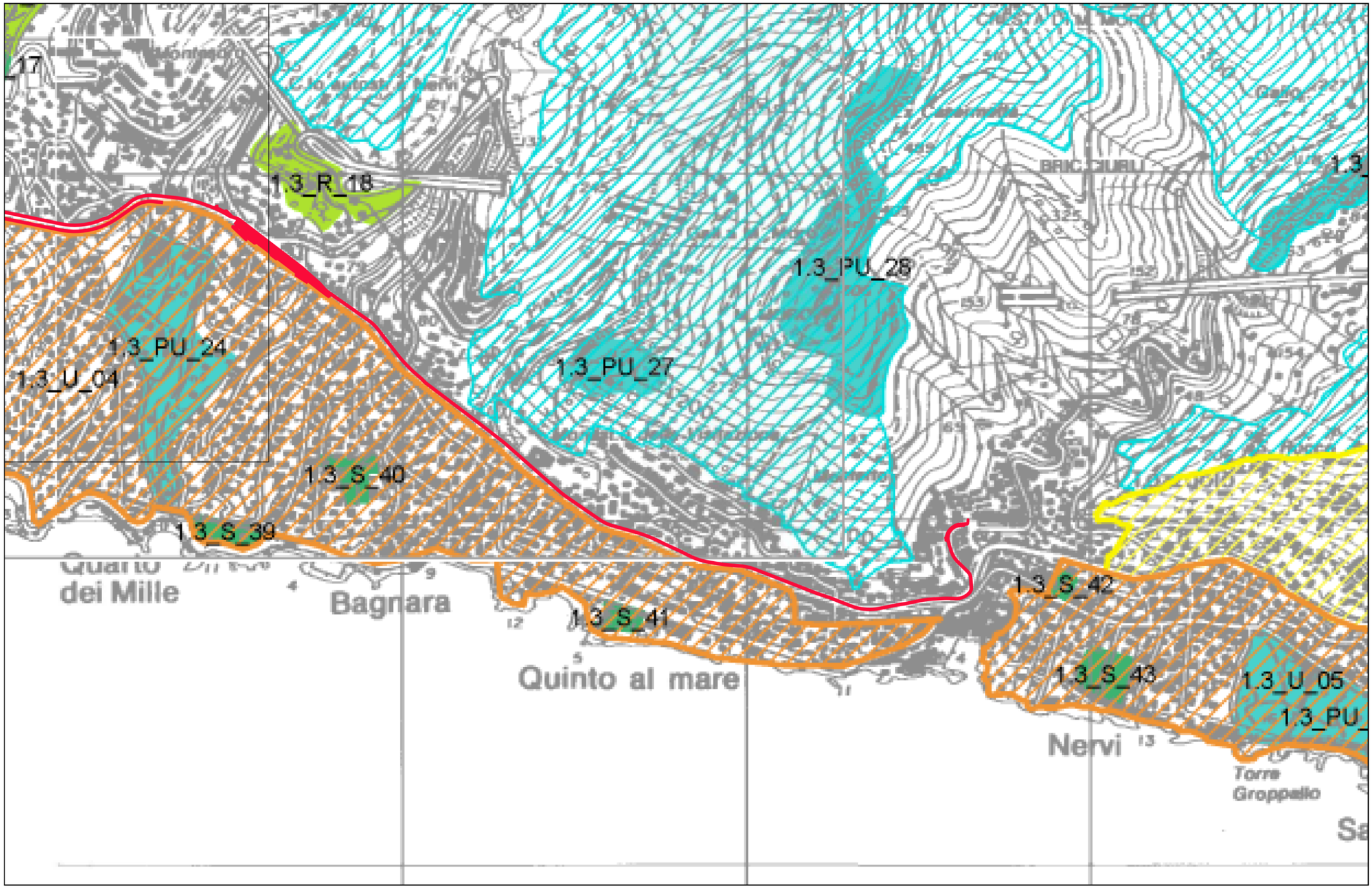
FILOBUS GENOVA

1:10.000



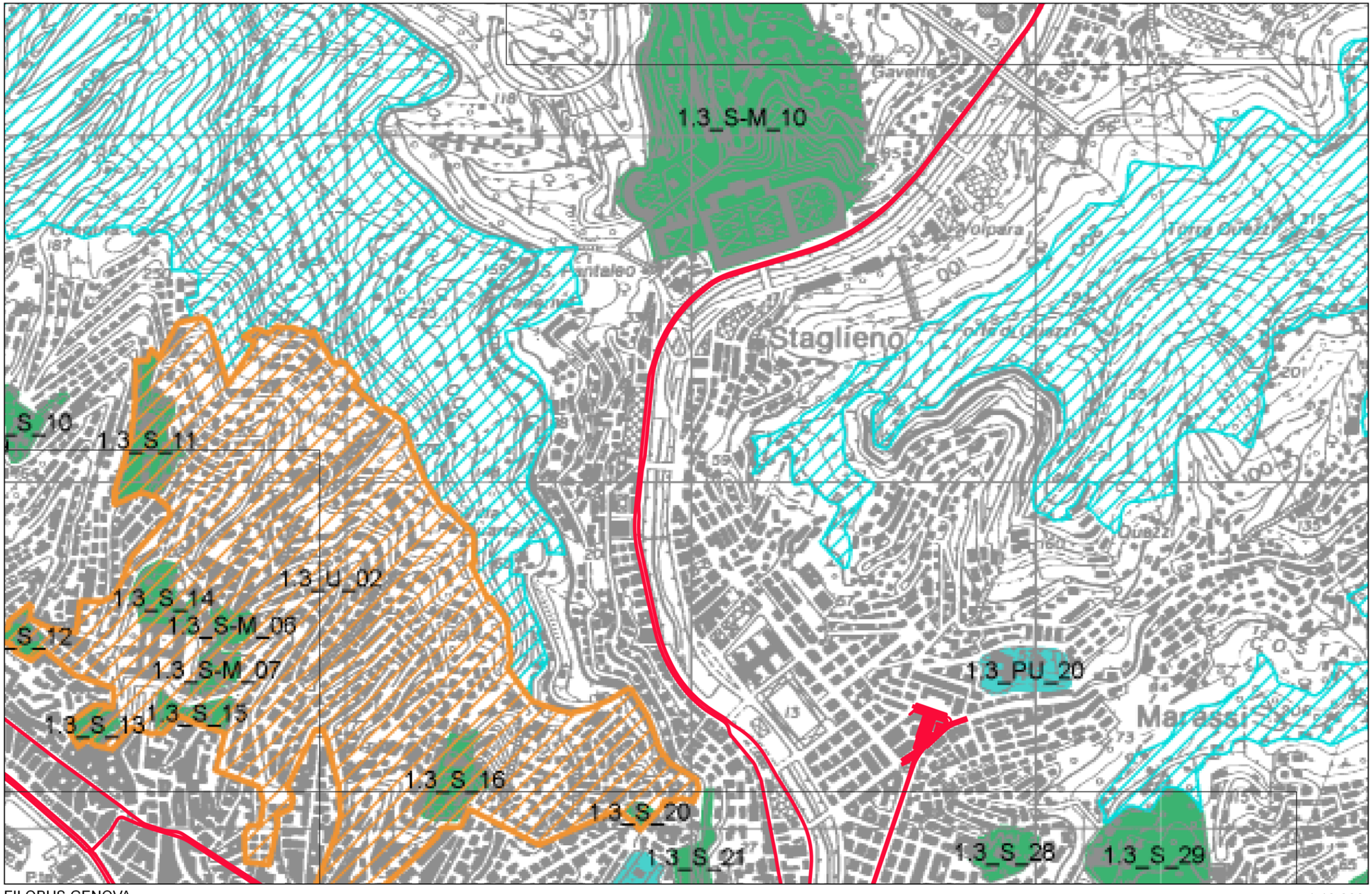
FILOBUS GENOVA

1:10.000



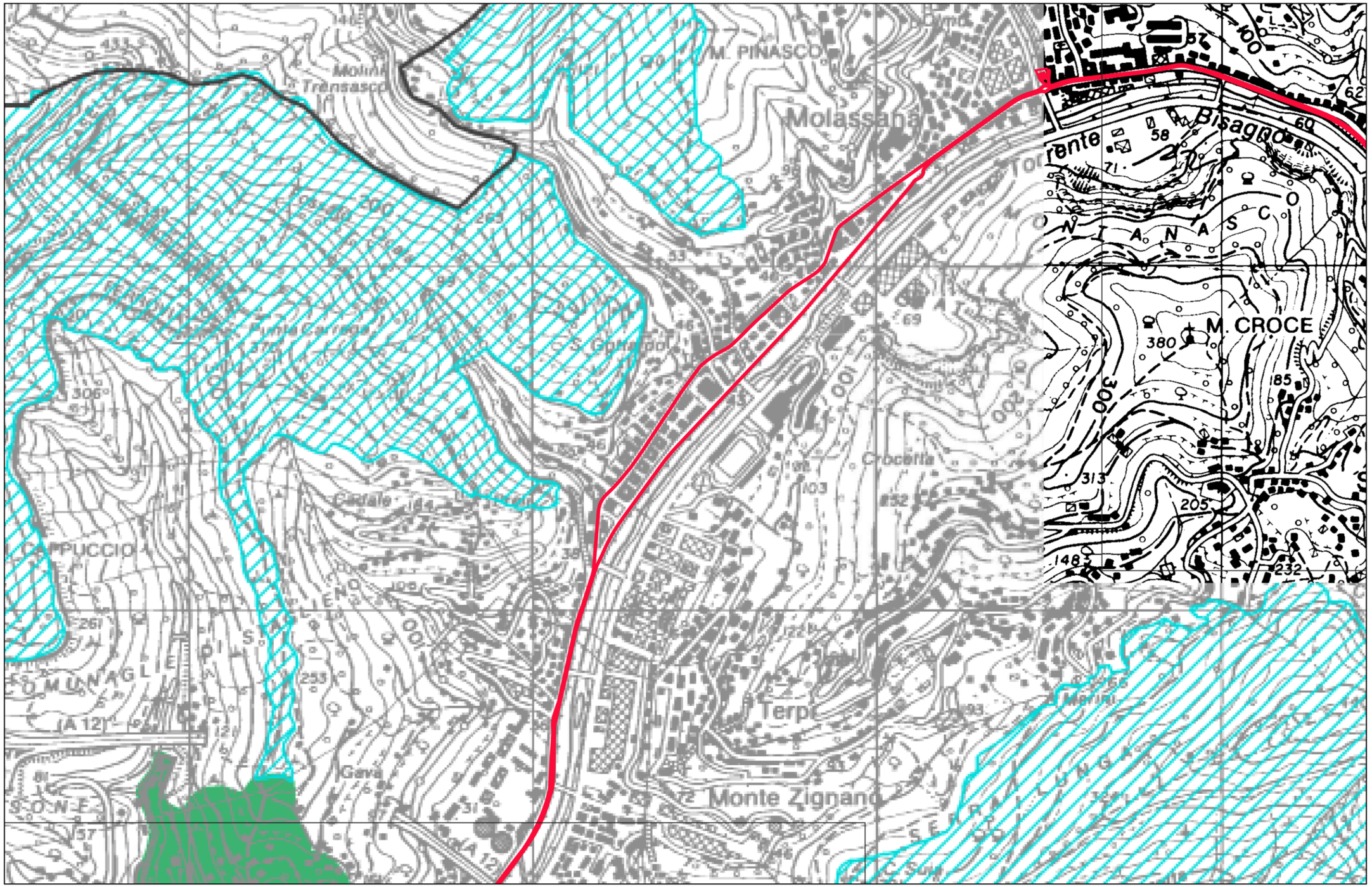
FILOBUS GENOVA

1:10.000



FILOBUS GENOVA

1:10.000



FILOBUS GENOVA

1:10.000



FILOBUS GENOVA

1:10.000

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 percettibilità 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 (*Quercus ilex*), cedro del libano (*Cedrus libani*), palme, magnolie (*Magnolia grandiflora*), pini domestici (*Pinus pinea*). Una parte del giardino presenta caratteristiche rurali con alberi da frutto sparsi ed un ampio canneto (*Arundo donax*).

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 sussistono i requisiti per sostenere l'introduzione di elementi e/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 Melis 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	
Assetto insediativo	PU
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000): FFa (servizi soggetti a controllo ambientale)
Assetto proprietario	pubblico
Morfologia	terreno pianeggiante/poco acclive
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici/manufatti	villa Serra
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	sociale e ricreativa per la collettività, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	buona percettibilità visiva dall'esterno. sono presenti parcheggi in aree limitrofe. L'area è accessibile dai principali nodi infrastrutturali 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	sistema di aiole 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 (*Pittosphorum 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, connotati da unicità ed irriproducibilità, 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 Melis.













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

ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI

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

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

CARATTERISTICHE PECULIARI:

Tipologia vegetazionale prevalente	parco pubblico organizzato ad aiole che si sviluppano su terrazze lungo un viale con esemplari arborei di platani (*Platanus 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 aiole sono di bosso (*Buxus sempervirens L.*), pungitopo (*Ruscus hypoglossum.*), rose palme nane sparse (*Chaemorops humilis*). Al primo livello da via Cantore la copertura arborea è rappresentata esclusivamente da esemplari pregevoli di bagolaro (*Celtis australis*)
Strutturazione	il parco è strutturato a terrazze degradanti per sfruttare i dislivelli del terreno a fini scenografici. Al primo livello da via Cantore è collocato un grande ninfeo con vasca e decorazioni scultoree, ai lati del ninfeo sono stati inseriti giochi per bambini; due rampe conducono al viale dei lecci un tempo ornato da una serie di statue di figure di animali delle quali restano solo alcuni esemplari. In prossimità della villa sono presenti dei campi da tennis e parte del giardino è stata annessa all'edificio scolastico interno alla villa.
Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale	l'area necessita di puntuali interventi manutentivi sulla copertura vegetale e sugli elementi di arredo urbano. La vicinanza con strada a scorrimento veloce è causa di inquinamento di tipo visivo, sonoro e atmosferico.

DISCIPLINA DI AREA

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

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

-il progetto si ponga come obiettivo il miglioramento qualitativo e quantitativo della vegetazione presente

-la localizzazione dell'opera non comporti abbattimenti delle 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'edificato 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)**

ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI

Zona PTCP	
Assetto insediativo	PU
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000): AV (edifici, giardini o parchi di pregio storico); AS (struttura urbana storica)
Assetto proprietario	privato
Morfologia	terreno pianeggiante
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici/manufatti	Palazzo Doria del Principe
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	storico-culturale/didattico, estetico-architettonico, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	buona percettibilità visiva dalla viabilità litoranea l'aera 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 topiate di ligustro (*Ligustrum jonandrum*) e mirto (*Myrtus communis*) e siepi di erbe aromatiche quali lavanda (*Lavandula stoechas, Lavandola angustifolia*), rosmarino (*Rosmarinus officinalis*), elicriso (*Helicrisum officinalis*), artemisia (*Artemisia absintium*) e santolina (*Santolina rosmarinifolia*). Nei pergolati sono presenti rose rampicanti di specie antiche quali (*Rosa gallica, Rosa damascena, Rosa centifolia etc*) e la vite di Dolceacqua. Pregevoli essense di melograni sono posti alle estremità di una delle due aiole centrali. Al margine ovest del giardino all'italiana, in un'area mantenuta a prato, sono presenti esemplari arborei quali magnolie (*Magnolia grandiflora*) e lecci (*Quercus ilex*) 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 cunicoli 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.

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 irriproducibilità, 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.













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)**

ELEMENTI CONOSCITIVI 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 percettibilità 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 canphora*). 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 pittosporo (*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 platanoides*) in prossimità dell'ingresso del parco prospiciente piazzale Mazzini 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.

DISCIPLINA DI AREA

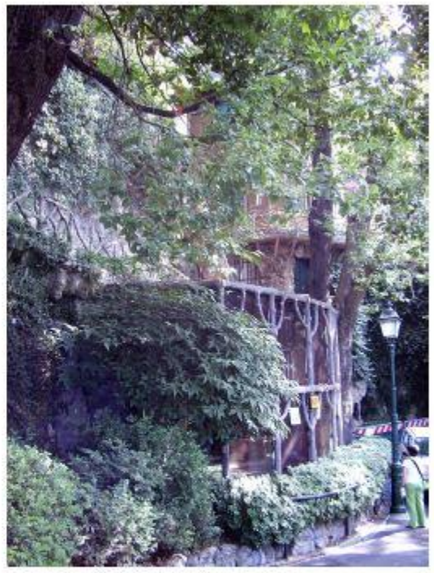
(Valutazione in merito alle condizioni di fattibilità degli interventi stabiliti dal comma 4 art. 36 del PTCP)

In ragione dei rilevanti valori vegetazionali presenti e dei caratteri complessivi dell'area nonché del compiuto grado di strutturazione, connotati da unicità ed irriproducibilità, 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.









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 insediativi urbani (R)**

ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI

Zona PTCP	
Assetto insediativo	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 e di alleggerimento della pressione ambientale.
Relazioni con l'esterno	buona percettibilità 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 settore dell'area sono ancora visibili elementi della struttura agricola tradizionale quali pergolati su pilastrini 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 pilastrini 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, e 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 modifichino la configurazione ed introducano destinazioni d'uso diverse da quelle agricolo-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	**Aree 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-B
Zona urbanistica	PUC: (2000): distretto di trasformazione 6b (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 europea*).

Strutturazione

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

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	
Assetto insediativo	TU
Assetto vegetazionale	COL ISS
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	fasce 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 bocciofila, area che un tempo apparteneva al giardino di villa Maria, connotata da filari di tigli (*Tilia 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 (*Eucaliptus globous)*, tassi (*Taxus baccata*), palme, magnolie (*Magnolia grandiflora*).

Strutturazione

nell'area della bocciofila vi sono percorsi pedonali lungo i filari di tigli e lungo il muro di cinta che sorregge il giardino di villa Maria vi è una piccola peschiera con una statua, elemento rimasto dell'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 compiuto 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_S_07**
Denominazione area	**Giardini della Fiumara**
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	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	sociale e ricreativo per la collettività, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	percettibilità 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 rose, siepi di melograno (*Punica granatum*), agrifoglio (*Ilex aquifolium*), tassi (*Taxus baccata*) e agavi (*Agave americana*). Sono state messe a dimora diverse specie di esemplari arborei tra cui carrubi (*Ceratonia siliqua*), sofore (*Sophora japonica*), magnolie (*Magnolia grandiflora*) e numerosi arbusti della macchia mediterranea quali mirto (*Myrtus communis*), corbezzolo (*Arbutus unedo*), filliree (*Phyllirea angustifolia*).

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 entrambe le componenti, finalizzato alla valorizzazione complessiva dell'area.













SCHEDA	**1.3_S_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	**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 con controllo ambientale), AS
Assetto proprietario	prevalentemente privato
Morfologia	l'area è organizzata su terrazze
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 percettibilità 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 olenader*), palme, magnolie (*Magnolia grandiflora*) e sparsi alberi da frutto. Il giardino adiecnte agli uffici comunali è strutturato ad aiole con magnolie, oleandri e cipressi (*Cupressus sempervirens*) con siepi di bosso (*Buxus sempervirens*), pungitopo (*Ruscus aculeatus, Ruscus hypoglossum*) e pittosporo (*Pittosporum tobira*).

Strutturazione

l'area è strutturato 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 fitopatie 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	filtro 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 arredo 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.

SCHEDA	**1.3_S_25**
Denominazione area	**Giardini Verdi - Cadorna**
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): FF (servizi)
Assetto proprietario	pubblico
Morfologia	terreno pianeggiante
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici/manufatti	non insediata
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	di filtro e di collegamento, sociale e ricreativo per la collettività, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	buona percettibilità visiva dalle strade pubbliche presenza di nodi infrastrutturali del trasporto pubblico (stazione ferroviaria, fermate bus)

VALUTAZIONI DI SINTESI

CARATTERISTICHE PECULIARI

Tipologia vegetazionale prevalente

Area connotata da percorsi pedonali e grandi aiole con maestosi esemplari arborei appartenenti a diverse specie quali pini domestici (*Pinus pinea*) e pini d'Aleppo (*Pinus halepensis*), lecci (*Quercus ilex*), cedri del libano (*Cedrus libani*) e cipressi (*Cupressus sp.pl.*). Esemplari monumentali di platano (*Platanus orientalis*) coronano la peschiera centrale. I percorsi e le aiole sono segnati da siepi di bosso (*Buxus sempervirens*) e pittosporo (*Pittosporo tobira*).

Strutturazione

giardino con aiole, arredo urbano e percorsi pedonali che confluiscono in una piazza con al centro una peschiera; si segnala la presenza di centri di servizio stabili (bagni pubblici) e temporanei (mercato),

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

l'area versa in uno stato di degrado anche per la presenza del cantiere per lavori idraulici sul Torrente Bisogno e per la metropolitana. Il traffico veicolare in prossimità della stazione ferroviaria costituisce una fonte di inquinamento sonoro ed atmosferico

DISCIPLINA DI AREA

L'area si connota per il 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 fitopatie o per causa di tutela della pubblica incolumità.

Riguardo alla **strutturazione** deve essere sostanzialmente **mantenuto** l'equilibrio con gli elementi vegetazionali eliminando le situazioni di degrado, mentre possono essere modificati e migliorati gli elementi di arredo urbano e di finitura.





SCHEDA	**1.3_S-M_02**
Denominazione area	**Villa Podestà**
Ambito PTC	**1.3 Genova**
Comune	**Genova**
Categoria sistema del Verde Provinciale PTC	**Aree verdi strutturate nell'ambito dei sistemi insediativi urbani (DF) soggette a vincolo monumentale (S-M)**

ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI

Zona PTCP	
Assetto insediativo	IS TR TU
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000): AS (struttura urbana storica)
Assetto proprietario	pubblico (Provincia di Genova)
Morfologia	terreno pianeggiante
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici/manufatti	villa storica: villa Podestà
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	limitata percettibilità visiva dall'esterno presenza di nodi infrastrutturali del trasporto pubblico (stazioni ferroviarie, fermate bus)

VALUTAZIONI DI SINTESI

CARATTERISTICHE PECULIARI

Tipologia vegetazionale prevalente

giardino di villa costituito da lecci (*Quercus ilex*) e da alcuni esemplari di palma probabilmente dell'impianto originario (inizio 900). Sul fronte strada il giardino è caratterizzato dalla presenza di siepi di pittosporo (*Pittosphorum tobira*), oleandro (*Nerium oleander*) e bignonia (*Tecoma radicans*) sui muri.

Strutturazione

area strutturata a giardino; presenza di un muro di cinta e di un cancello in ferro battuto sul fronte strada.

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

attualmente la zona risulta essere in stato di elevato degrado a causa dell'abbandono pluriennale. Manca completamente manutenzione agli esemplari arborei che potrebbero presentare condizioni di instabilità (vi sono esemplari di palma caduti); la struttura di ricovero delle pecore al confine con l'area rurale risulta fatiscente, presenza diffusa di rottami.

DISCIPLINA DI AREA

L'area si connota per un modesto grado di strutturazione dell'area in rapporto al contesto monumentale di che trattasi e/o per la diffusa presenza di situazioni di degrado o di elementi incongrui. Gli interventi nell'area devono pertanto essere orientati da un lato al **mantenimento** dei caratteri peculiari ancora riconoscibili e dall'altro alla **riqualificazione** dell'area mirata all'introduzione degli elementi di strutturazione ed all'eliminazione dei fenomeni di abbandono o degrado, degli elementi incongrui e delle specie infestanti ed all'**integrazione** delle specie arboree e degli elementi di arredo urbano sulla base di una riorganizzazione complessiva dell'area









SCHEDA	**1.3_S-M_03**
Denominazione area	**Villa Podestà Doria ora Centro per l'impiego Voltri**
Ambito PTC	**1.3 Genova**
Comune	**Genova**
Categoria sistema del Verde Provinciale PTC	**Aree verdi strutturate nell'ambito dei sistemi insediativi urbani soggette a vincolo monumentale (S-M)**

ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI

Zona PTCP	
Assetto insediativo	IS TR TU, ME
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-A
Zona urbanistica	PUC (2000): AS (struttura urbana storica), AV (edifici, giardini o parchi di pregio storico)
Assetto proprietario	pubblico (Provincia di Genova)
Morfologia	terreno pianeggiante
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici/manufatti	villa Podestà Doria
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	sociale e ricreativo per la collettività, estetico-architettonico, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	buona percettibilità visiva dall'esterno presenza di nodi infrastrutturali del trasporto pubblico (stazioni ferroviarie, fermate bus/metropolitana ecc.)

VALUTAZIONI DI SINTESI

CARATTERISTICHE PECULIARI

Tipologia vegetazionale prevalente

bosco di lecci (*Quercus ilex*) disetanei con allori (*Laurus nobilis*) magnolie (*Magnolia grandiflora*) e un bel esemplare di quercia da sughero (*Quercus suber*). Davanti all'edificio sono presenti palme e pini d'aleppo (*Pinus halepensis*). Sulla recinzione perimetrale, a mitigazione delle strutture di servizio, sono stati piantumati arbusti di oleandri (*Nerium oleander*), allori e pittosporo (*Pittosporum tobira*)

Strutturazione

presenza di un percorso pedonale e carrabile, di un'area a parcheggio, di una struttura di servizio, sono presenti elementi di valore storico ed ornamentale come una peschiera e il muro di cinta, che risale all'impianto originario.

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

il tentativo di costituire una barriera continua tra il giardino e l'autostrada non risulta conseguire risultati apprezzabili in quanto le specie piantumate appaiono in pessime condizioni vegetative. Il sito è adiacente al tracciato autostradale e pertanto è soggetto a fenomeni di inquinamento (sonoro, atmosferico ecc).

DISCIPLINA DI AREA

In ragione della presenza nell'area, connotata comunque per il valore dei **caratteri peculiari** della vegetazione e degli elementi di strutturazione complessiva, di puntuali situazioni di non compiuta strutturazione e di elementi incongrui, in rapporto al contesto monumentale di che trattasi, gli interventi nell'area devono pertanto essere mirati al **mantenimento** dei caratteri peculiari riconosciuti, alla **manutenzione** e/o **integrazione** delle specie arboree presenti, salvo la necessità della loro sostituzione in conseguenza di fitopatie o per causa di tutela della pubblica incolumità ed alla **riqualificazione** orientata alla ricomposizione della strutturazione nei settori ove la stessa non risulti compiutamente realizzata ed alla eliminazione dei fenomeni di degrado e degli elementi incongrui.











SCHEDA	**1.3_S-M_04**
Denominazione area	**Villa De Mari**
Ambito PTC	**1.3 Genova**
Comune	**Genova**
Categoria sistema del Verde Provinciale PTC	**Aree verdi strutturate nell'ambito dei sistemi insediativi urbani soggette a vincolo monumentale (S-M)**

ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI

Zona PTCP	
Assetto insediativo	TU ME
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000): AS (struttura urbana storica), AV (edifici, giardini o parchi di pregio storico)
Assetto proprietario	pubblico (A.S.L.)
Morfologia	terreno pianeggiante
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici/manufatti	villa Doria De Mari
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	sociale e ricreativo per la collettività, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	limitata percettibilità visiva dall'esterno presenza di nodi infrastrutturali del trasporto pubblico (stazioni ferroviarie, fermate bus)

VALUTAZIONI DI SINTESI

CARATTERISTICHE PECULIARI

Tipologia vegetazionale prevalente	giardino di villa in fase di riqualificazione dove si distinguono per dimensioni esemplari arborei di tiglio (*Tilia sp.)*, leccio (*Quercus ilex*), palme, bagolari (*Celtis australis*), magnolie (*Magnolia grandiflora*) e ligustri (*Ligustrum vulgare*). Sotto la copertura arborea si diffondono arbusti di oleandro (*Nerium oleander*) e pittosporo (*Pittosporum tobira*) mentre, laddove non sono ancora stati operati interventi di ripulitura e recupero della vegetazione, le specie infestanti costituiscono l'elemento dominante.
Strutturazione	villa con area giochi per bambini e di una pista di pattinaggio; presenza di un muro di cinta e di un cancello in ferro battuto.
Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale	una parte del giardino è in stato di abbandono, presenza diffusa di specie infestanti mentre solo una porzione è stata oggetto di recenti interventi manutentivi.

DISCIPLINA DI AREA

In ragione della presenza nell'area, connotata comunque per il valore dei **caratteri peculiari** della vegetazione e degli elementi di strutturazione complessiva, di puntuali situazioni di non compiuta strutturazione e/o di degrado o elementi incongrui, in rapporto al contesto monumentale di che trattasi, gli interventi nell'area devono pertanto essere mirati al **mantenimento** dei caratteri peculiari riconosciuti, alla **manutenzione e integrazione** delle specie arboree presenti, salvo la necessità della loro sostituzione in conseguenza di fitopatie o per causa di tutela della pubblica incolumità ed alla **riqualificazione** orientata alla ricomposizione della strutturazione nei settori ove la stessa non risulti compiutamente realizzata e/o all'eliminazione dei fenomeni di abbandono o degrado, degli elementi incongrui e delle specie infestanti.













SCHEDA	**1.3_S-M_10**
Denominazione area	**Cimitero di Staglieno**
Ambito PTC	**1.3 Genova**
Comune	**Genova**
Categoria sistema del Verde Provinciale PTC	**Aree verdi strutturate nell'ambito dei sistemi insediativi urbani soggette a vincolo monumentale (S-M)**

ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI

Zona PTCP	
Assetto insediativo	TU
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000): FFa (servizi soggetti a controllo ambientale), FFc (cimitero)
Assetto proprietario	pubblico
Morfologia	fasce terrazzate
Grado di copertura	copertura sporadica
Presenza di edifici/manufatti	cimitero monumentale
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	estetico-architettonico, storico-culturale, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	buona percettibilità visiva dall'esterno presenza di nodi infrastrutturali del trasporto pubblico (fermate bus)

VALUTAZIONI DI SINTESI

CARATTERISTICHE PECULIARI

Tipologia vegetazionale prevalente

presenza di viali di cipressi (*Cupressus macrocarpa e sempervirens*), tuie, lecci (*Quercus ilex*) e pini domestici sparsi (*Pinus pinea*) e d'aleppo (*Pinus halepensis*); siepi di bosso (*Buxus sempervirens.*) contornano i diversi settori e i percorsi pedonali. Nella parte monumentale del cimitero gli esemplari arborei sono di dimensioni rilevanti

Strutturazione

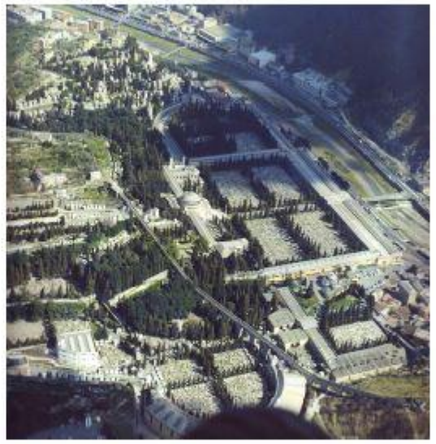
il cimitero si sviluppa su terrazze con percorsi e scale di collegamento.

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

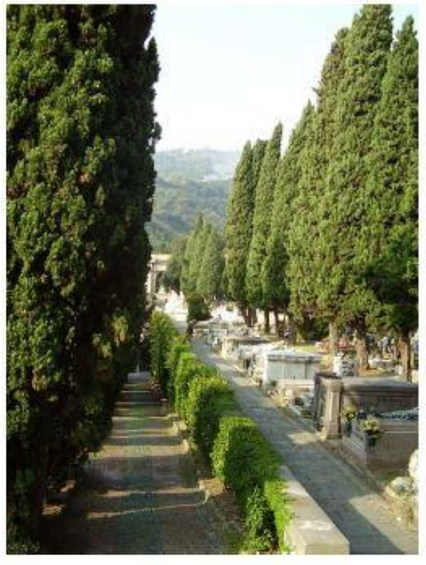
alcuni settori del cimitero si trovano in uno stato di abbandono, con crescita di piante infestanti che in alcuni casi interferiscono e danneggiano i manufatti di rilevante interesse storico ed artistico.
Il traffico veicolare della strada di scorrimento lungo il T. Bisagno e del raccordo autostradale con il casello di Genova Est costituiscono una fonte di inquinamento visivo, sonoro e atmosferico

DISCIPLINA DI AREA

In ragione della presenza nell'area, connotata comunque per il valore dei **caratteri peculiari** della vegetazione e degli elementi di strutturazione complessiva, di puntuali situazioni di non compiuta strutturazione e/o di degrado o elementi incongrui, in rapporto al contesto monumentale di che trattasi, gli interventi nell'area devono pertanto essere mirati al **mantenimento** dei caratteri peculiari riconosciuti, della **mantenimento e/o integrazione** delle specie arboree presenti, salvo la necessità della loro sostituzione in conseguenza di fitopatie o per causa di tutela della pubblica incolumità ed alla **riqualificazione** orientata alla ricomposizione della strutturazione nei settori ove la stessa risulti degradata o non risulti compiutamente realizzata, all'eliminazione dei fenomeni puntuali di abbandono o degrado degli elementi incongrui e delle specie infestanti, sulla base di un progetto unitario per porzioni organiche e "funzionali" che valuti lo spostamento o l'abbattimento di quelle alberature che non essendo parte del "verde strutturato" costituiscono elemento di danno per le opere d'arte e per le alberature di pregio.









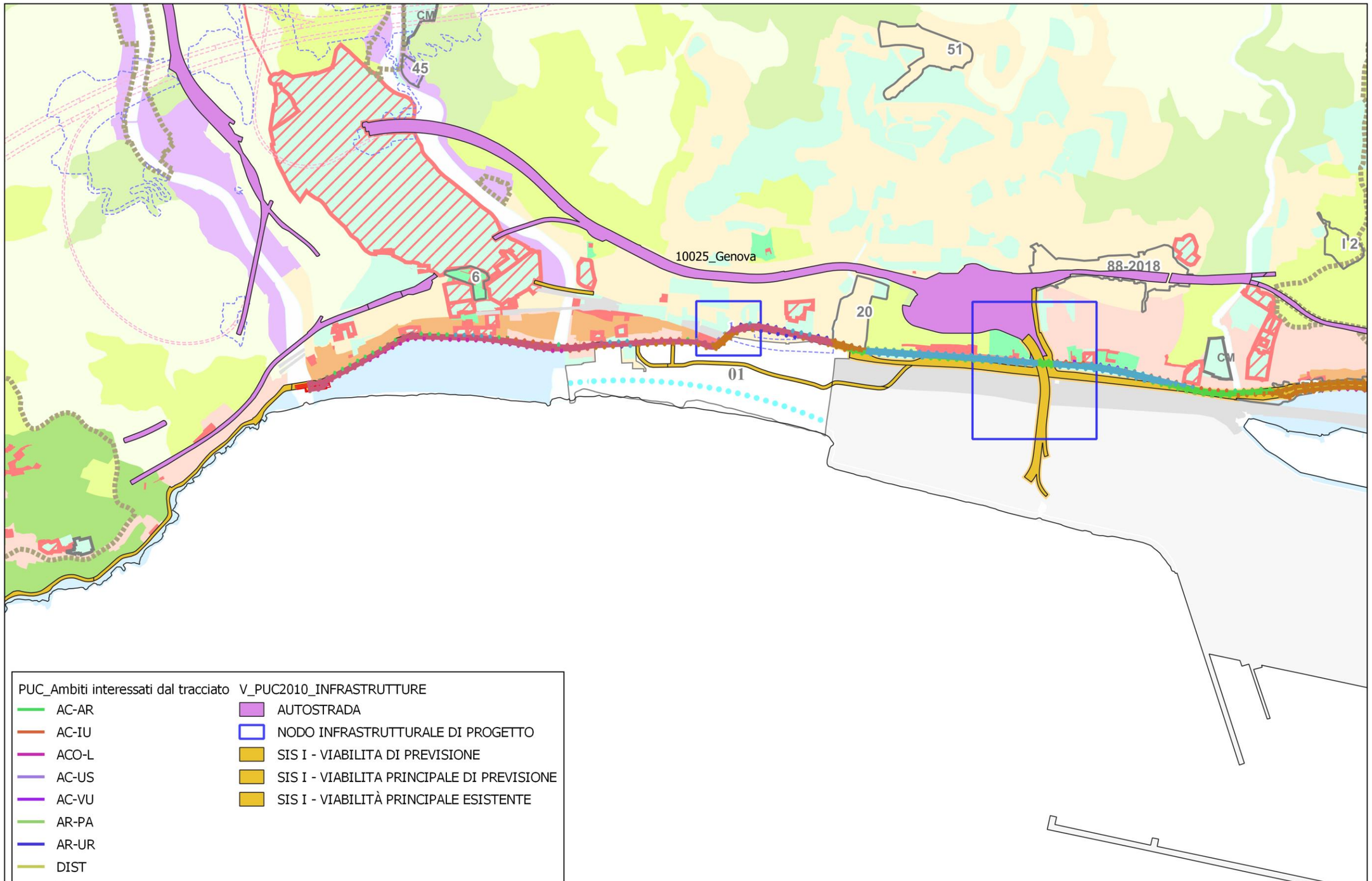


- **La disciplina urbanistica**

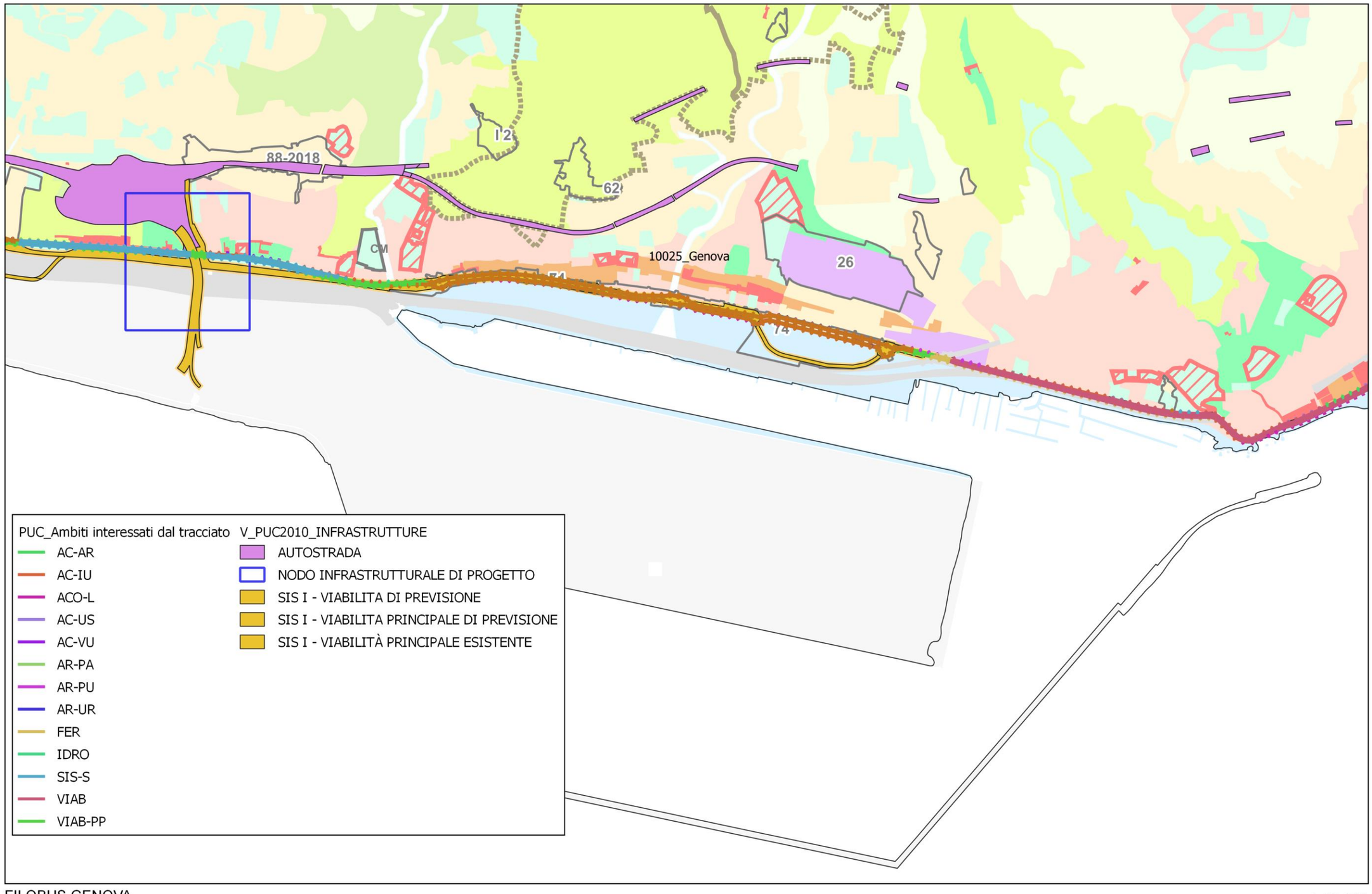
Il Piano Urbanistico Comunale (PUC)
Atlante Ricognizione cartografica – PUC (legenda e 11 Tav. formato A3)

LEGENDA



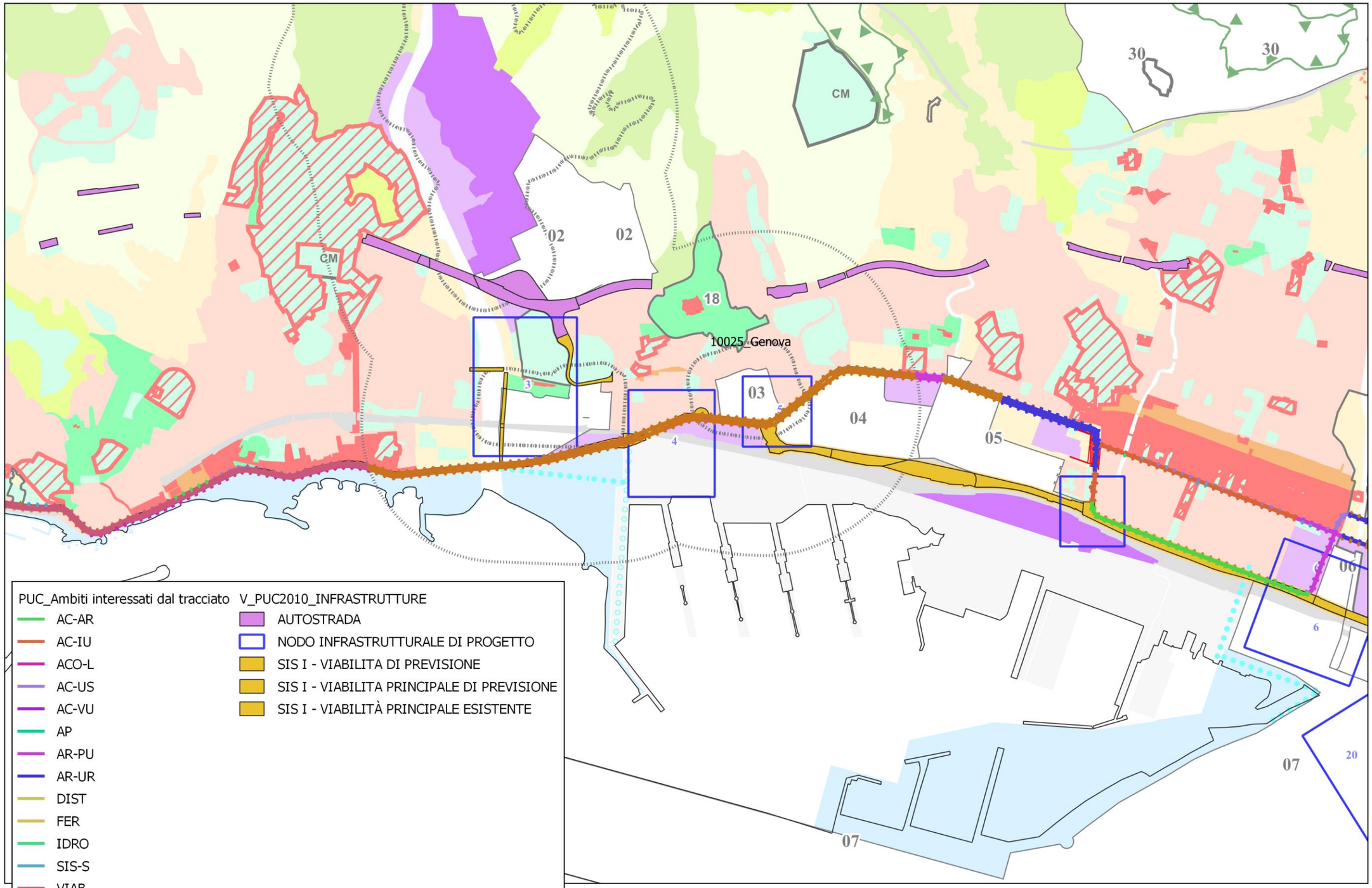

CM
45
51
10025_Genova
6
88-2018
I 2
20
CM
01
PUC_Ambiti interessati dal tracciato
AC-AR
AC-IU
ACO-L
AC-US
AC-VU
AR-PA
AR-UR
DIST
FER
IDRO
SIS-S
VIAB
V_PUC2010_INFRASTRUTTURE
AUTOSTRADA
NODO INFRASTRUTTURALE DI PROGETTO
SIS I - VIABILITA DI PREVISIONE
SIS I - VIABILITA PRINCIPALE DI PREVISIONE
SIS I - VIABILITÀ PRINCIPALE ESISTENTE

1:10.000



FILOBUS GENOVA

1:10.000



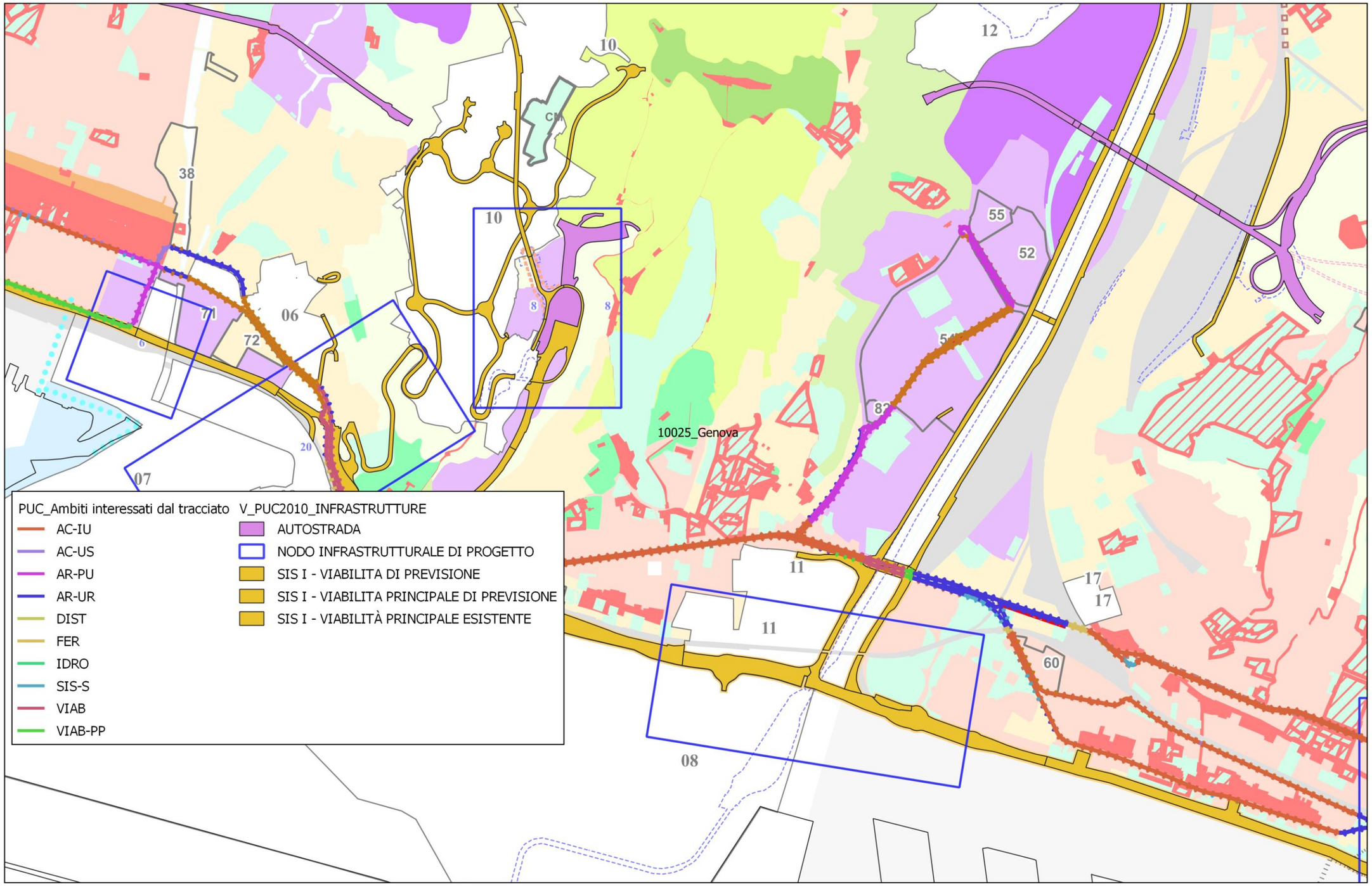
PUC_Ambiti interessati dal tracciato

- AC-AR
- AC-IU
- ACO-L
- AC-US
- AC-VU
- AP
- AR-PU
- AR-UR
- DIST
- FER
- IDRO
- SIS-S
- VIAB
- VIAB-P
- VIAB-PP

V_PUC2010_INFRASTRUTTURE

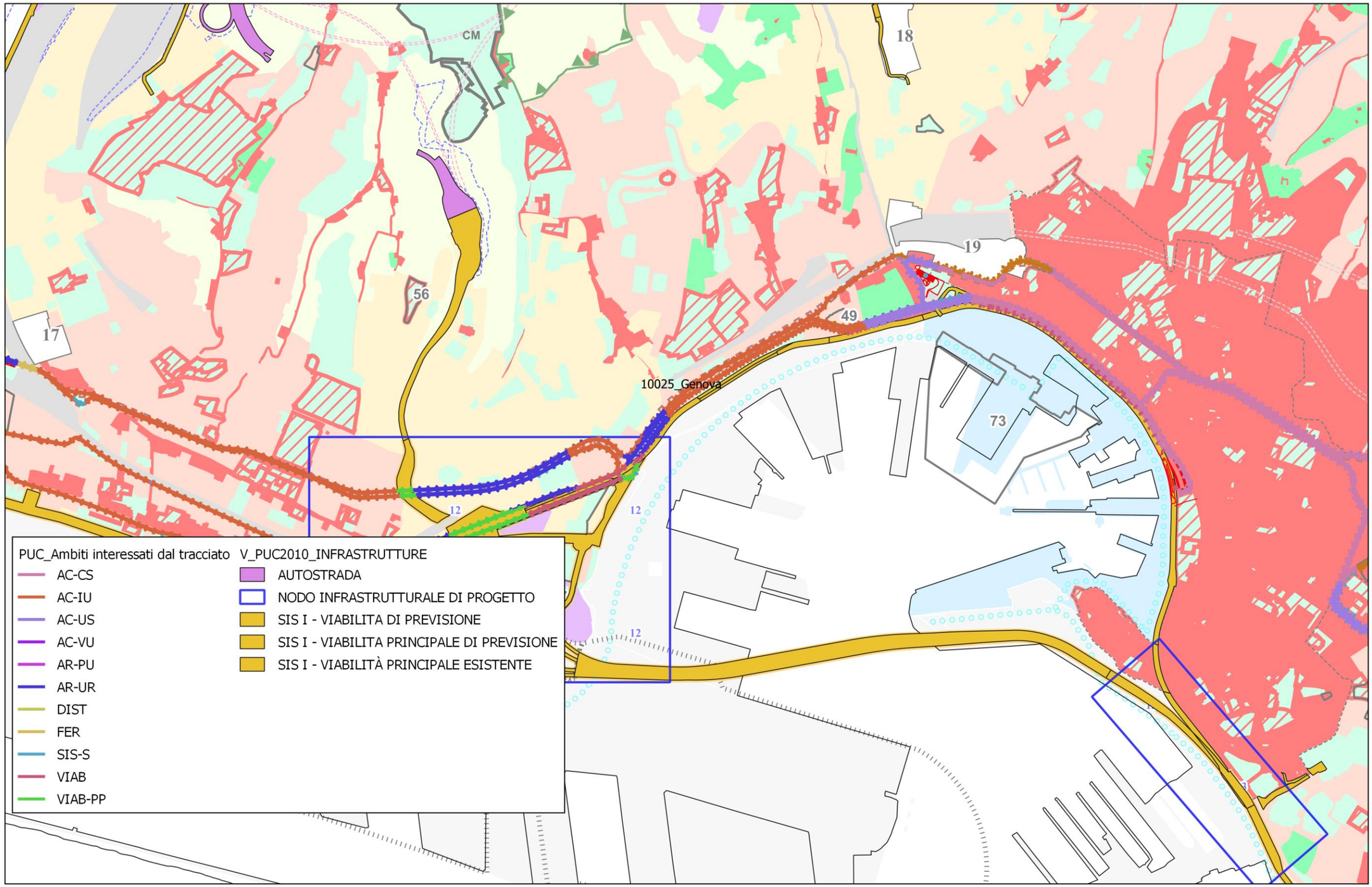
- AUTOSTRADA
- NODO INFRASTRUTTURALE DI PROGETTO
- SIS I - VIABILITA DI PREVISIONE
- SIS I - VIABILITA PRINCIPALE DI PREVISIONE
- SIS I - VIABILITÀ PRINCIPALE ESISTENTE

1:10.000



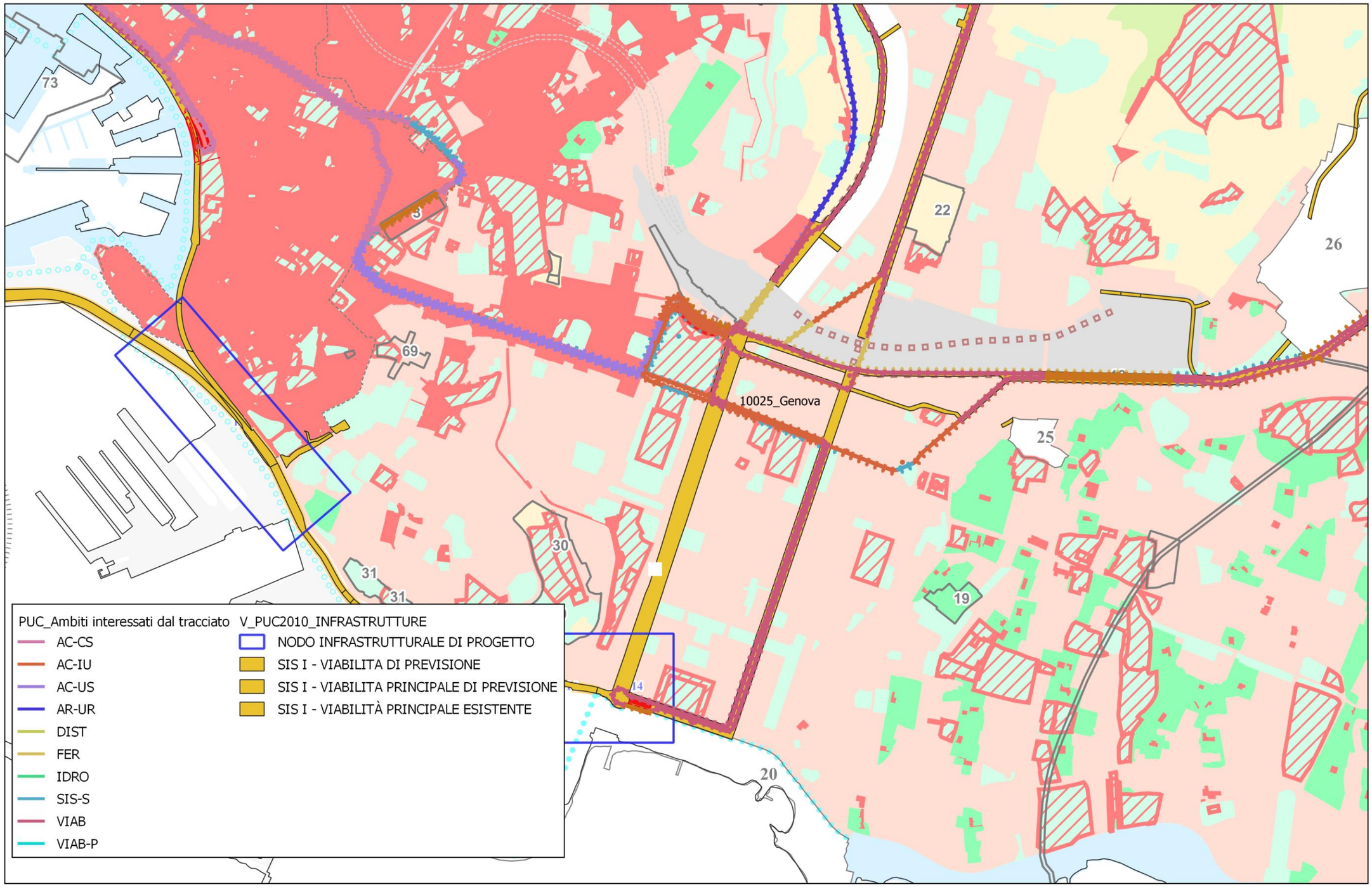
FILOBUS GENOVA

1:10.000



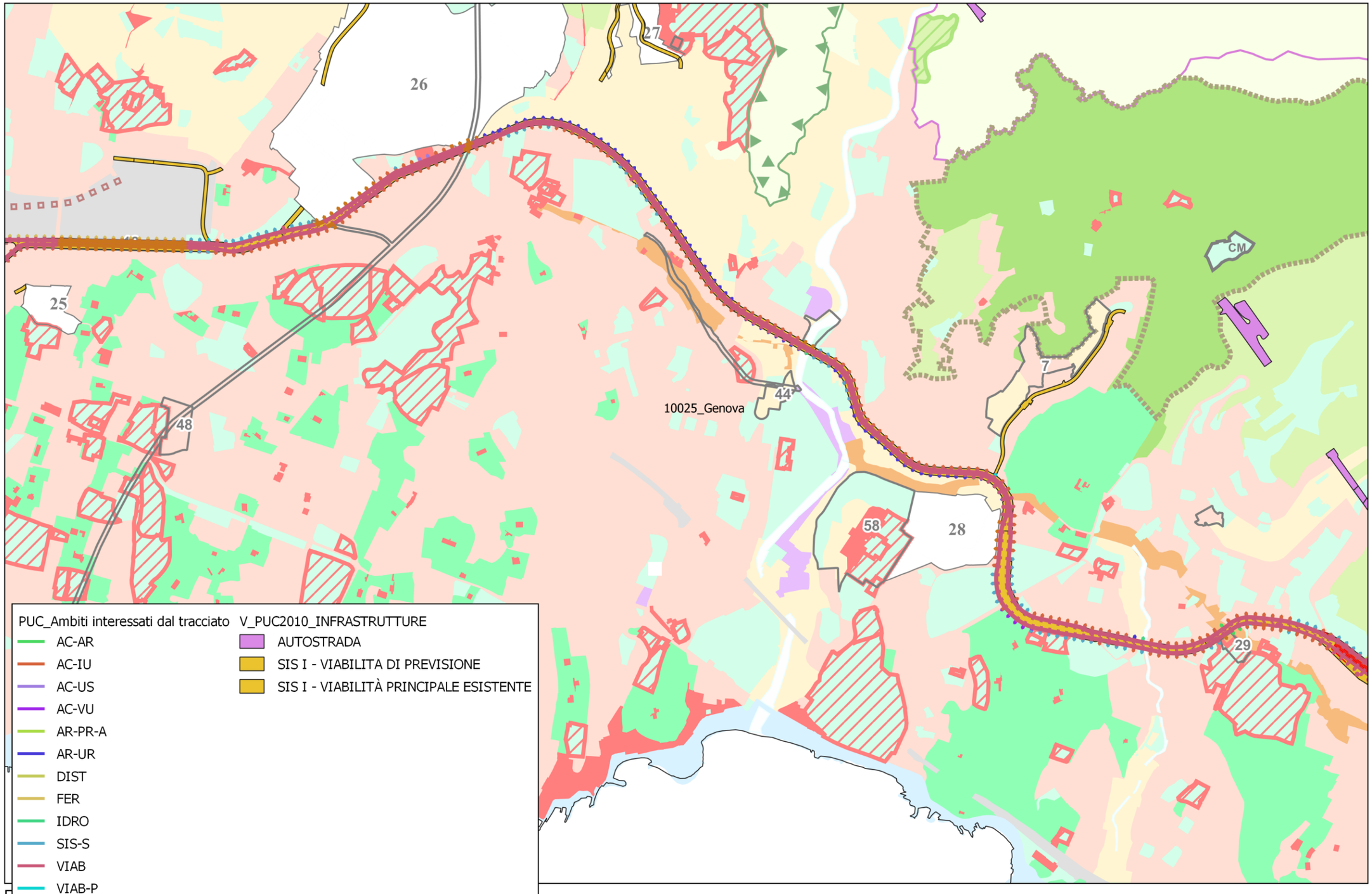
FILOBUS GENOVA

1:10.000

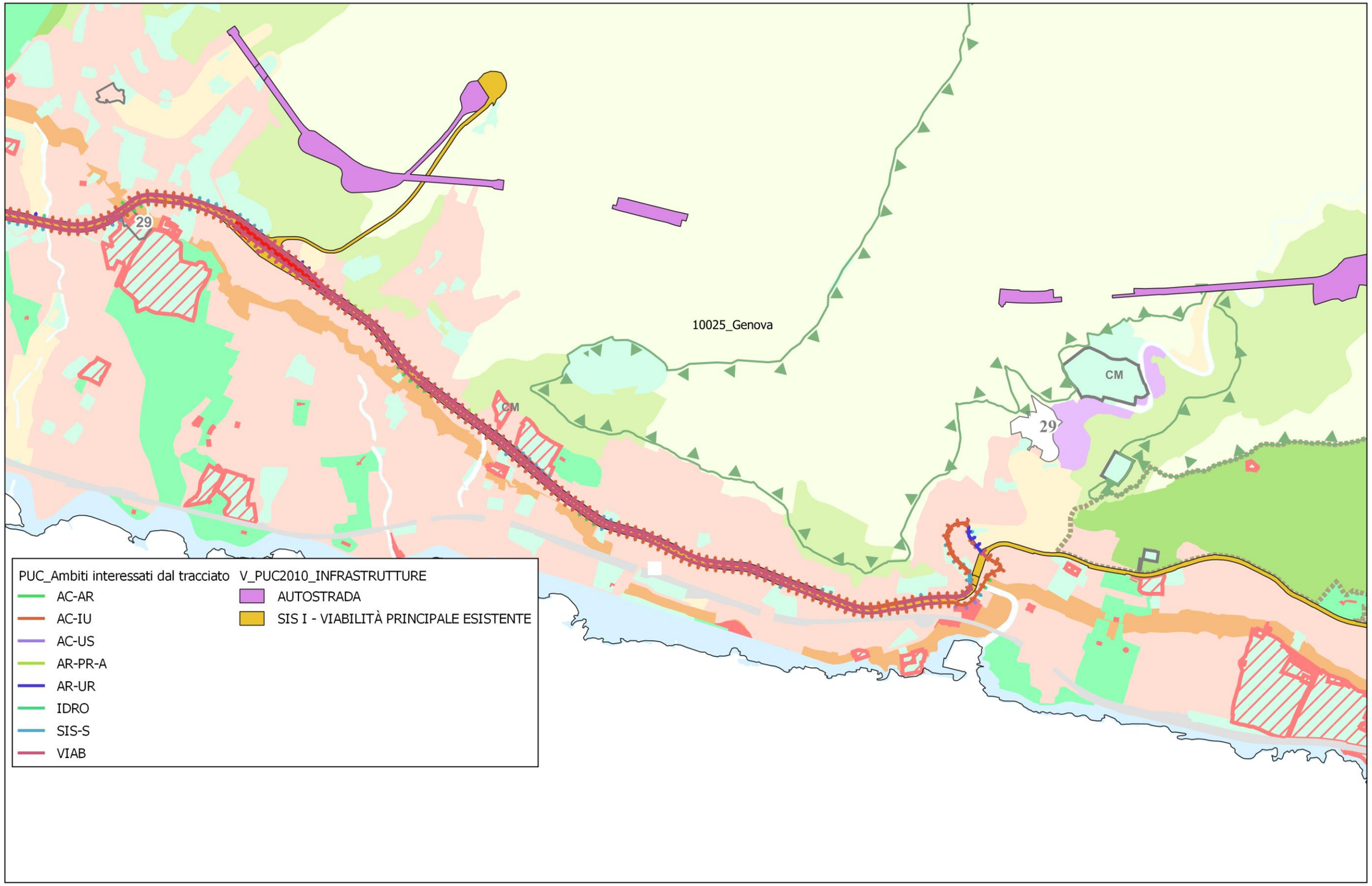


FILOBUS GENOVA

1:10.000

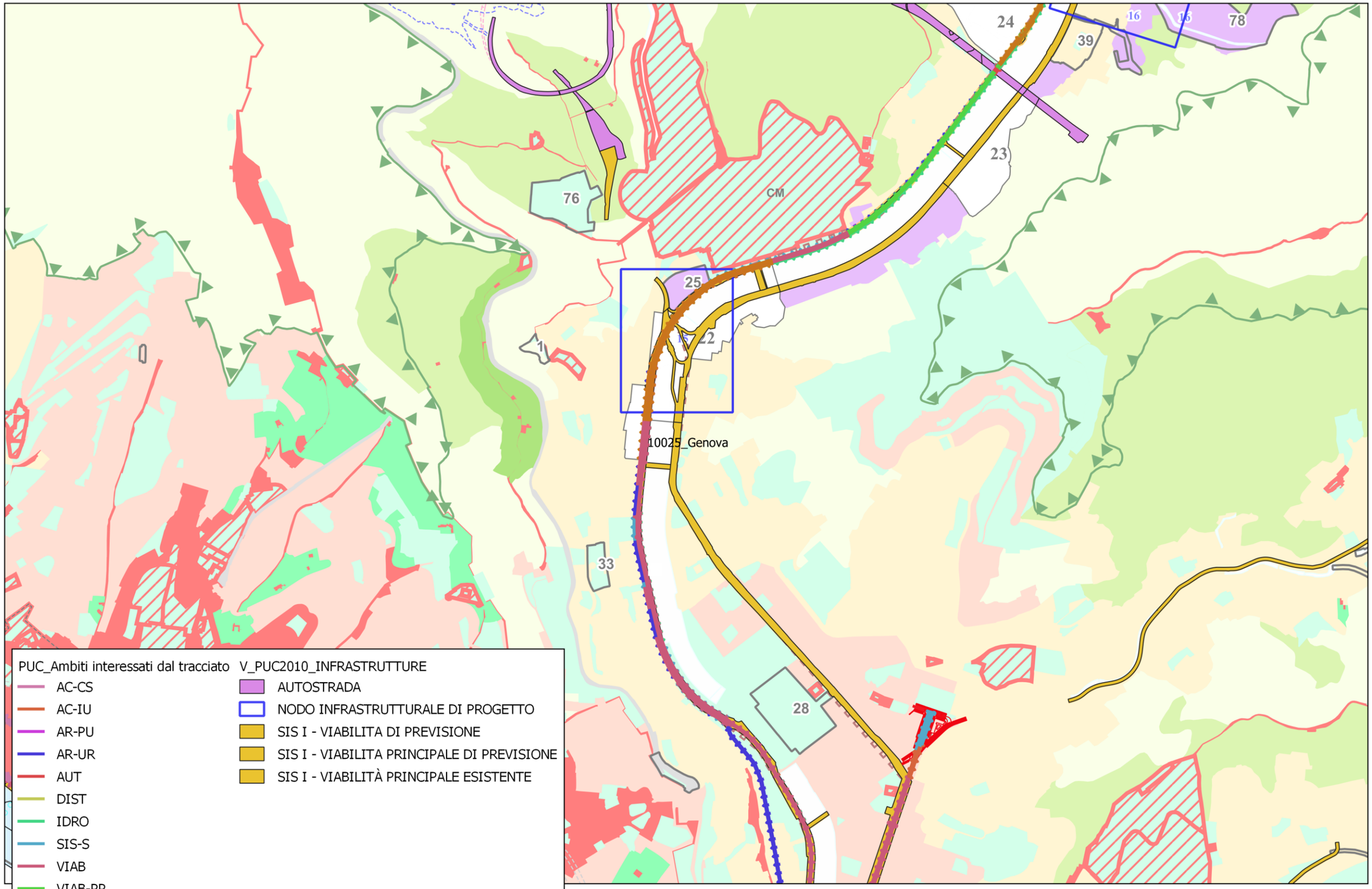

26
27
25
48
44
10025_Genova
CM
7
58
28
29
PUC_Ambiti interessati dal tracciato
AC-AR
AC-IU
AC-US
AC-VU
AR-PR-A
AR-UR
DIST
FER
IDRO
SIS-S
VIAB
VIAB-P
V_PUC2010_INFRASTRUTTURE
AUTOSTRADA
SIS I - VIABILITA DI PREVISIONE
SIS I - VIABILITÀ PRINCIPALE ESISTENTE

1:10.000

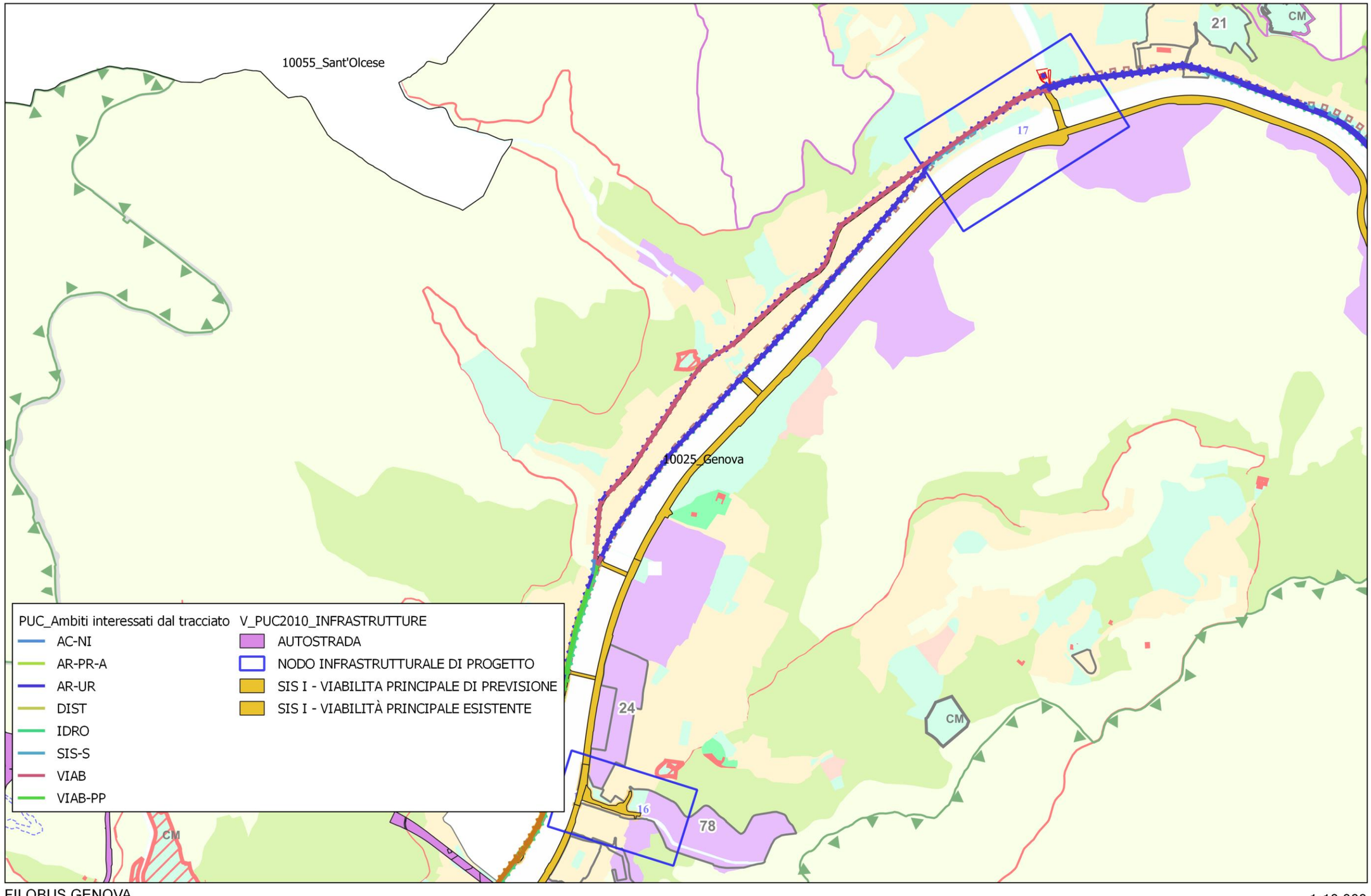


FILOBUS GENOVA

1:10.000

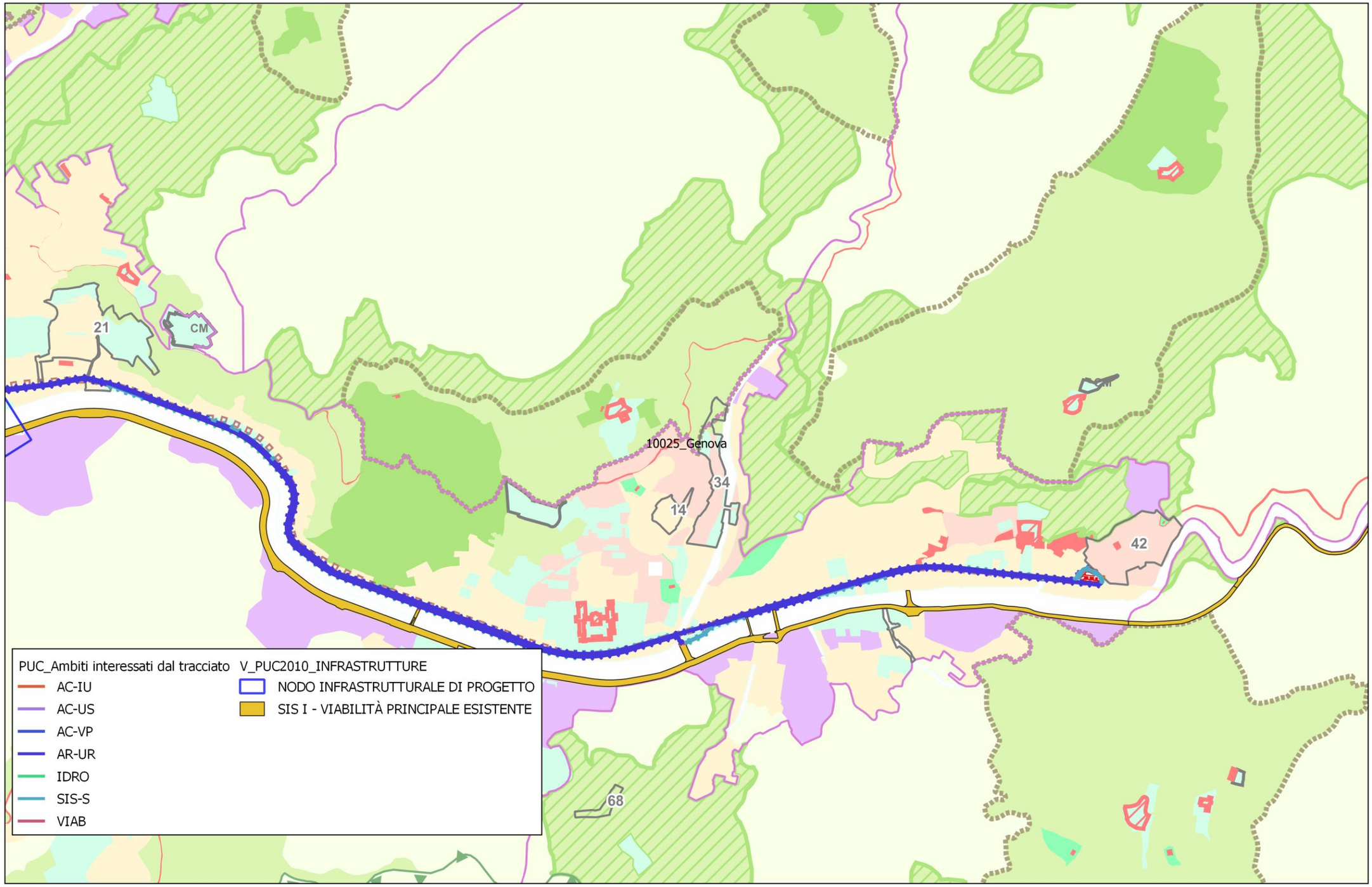

24
39
16
18
78
23
76
CM
25
22
10025_Genova
33
28
PUC_Ambiti interessati dal tracciato
AC-CS
AC-IU
AR-PU
AR-UR
AUT
DIST
IDRO
SIS-S
VIAB
VIAB-PP
V_PUC2010_INFRASTRUTTURE
AUTOSTRADA
NODO INFRASTRUTTURALE DI PROGETTO
SIS I - VIABILITA DI PREVISIONE
SIS I - VIABILITA PRINCIPALE DI PREVISIONE
SIS I - VIABILITÀ PRINCIPALE ESISTENTE

1:10.000



FILOBUS GENOVA

1:10.000



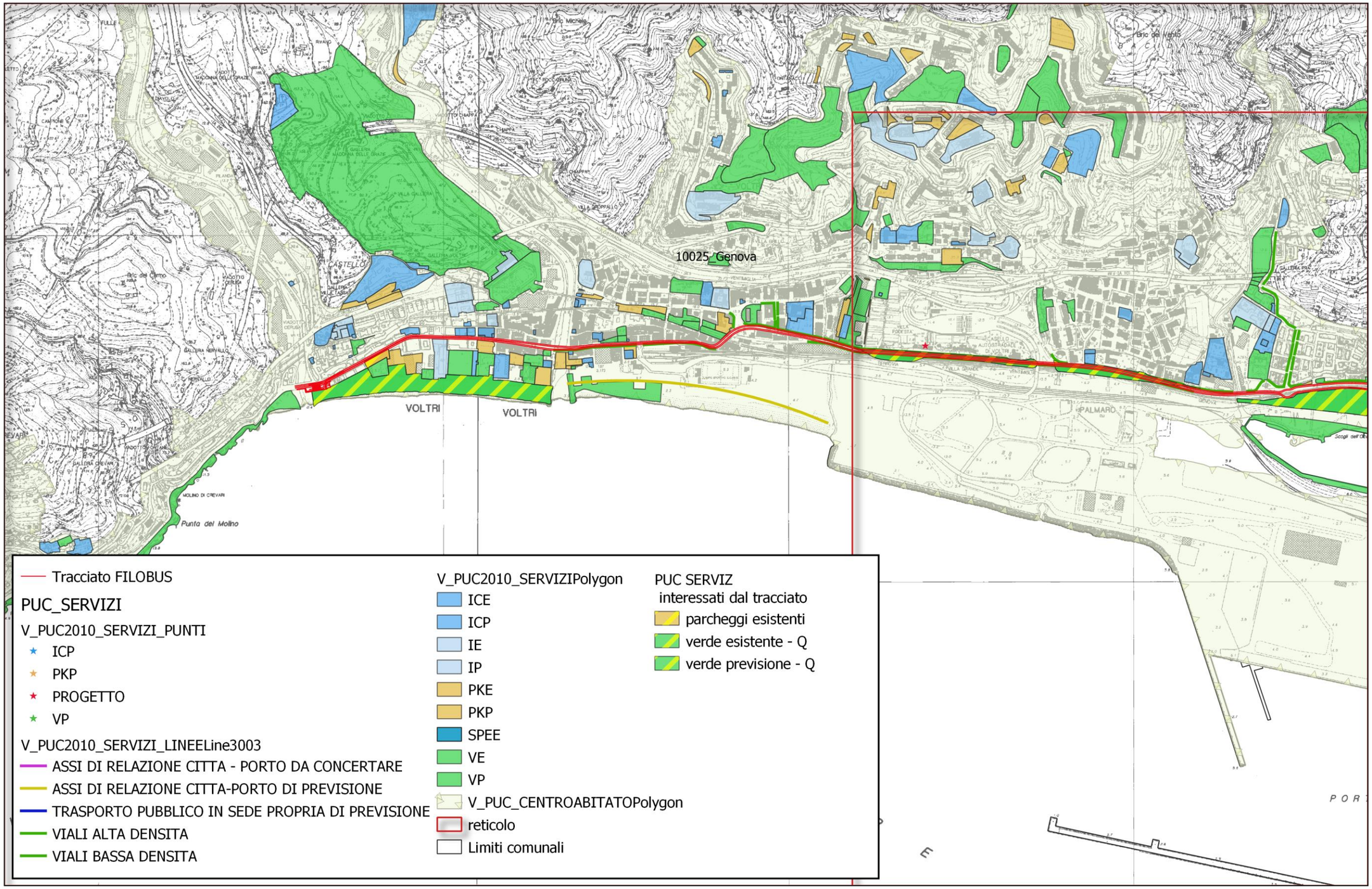
FILOBUS GENOVA

1:10.000

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

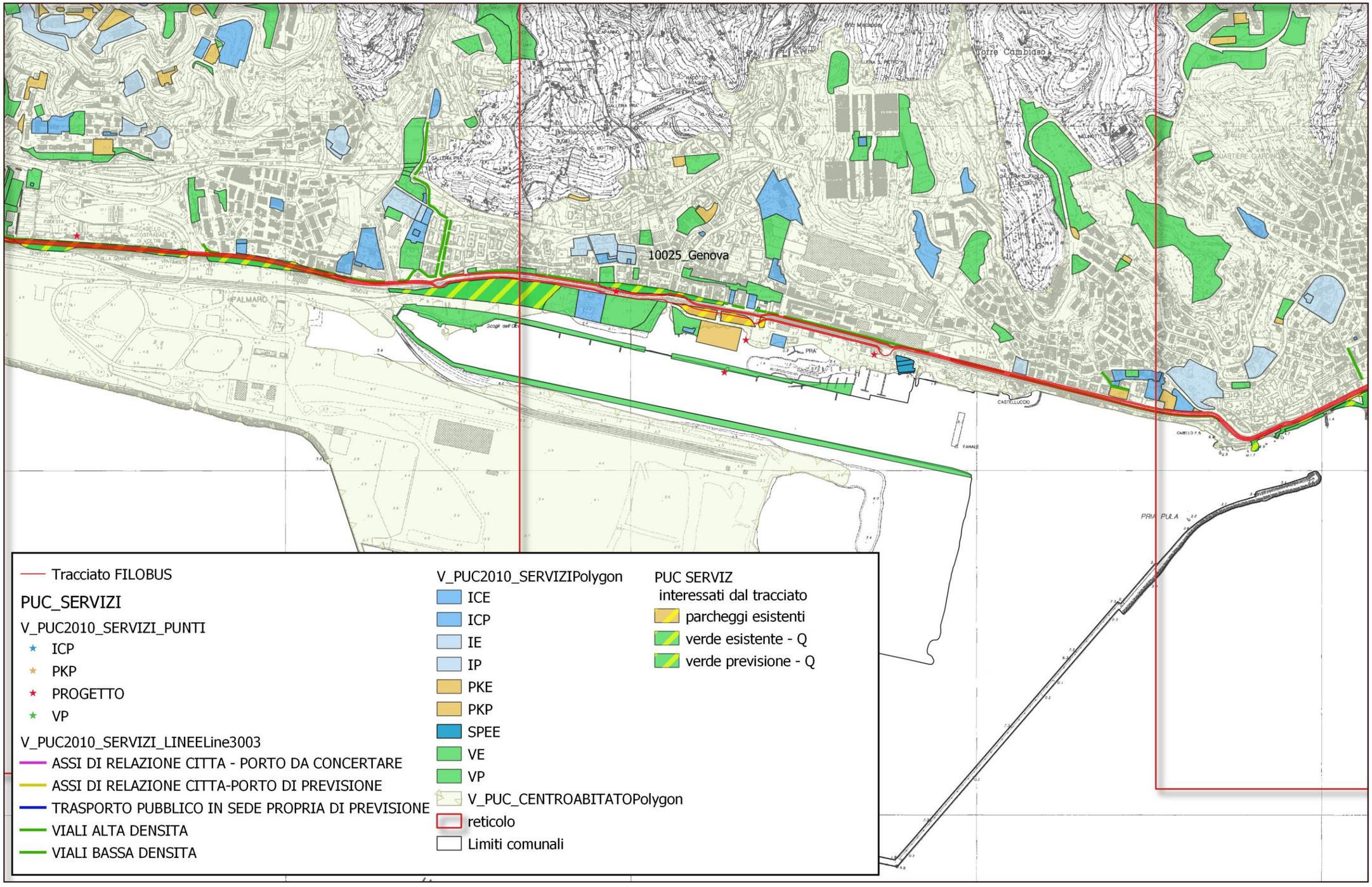
PUC - PUT SISTEMA SERVIZI PARCHI URBANI TERRITORIALI - SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI

Foglio 1



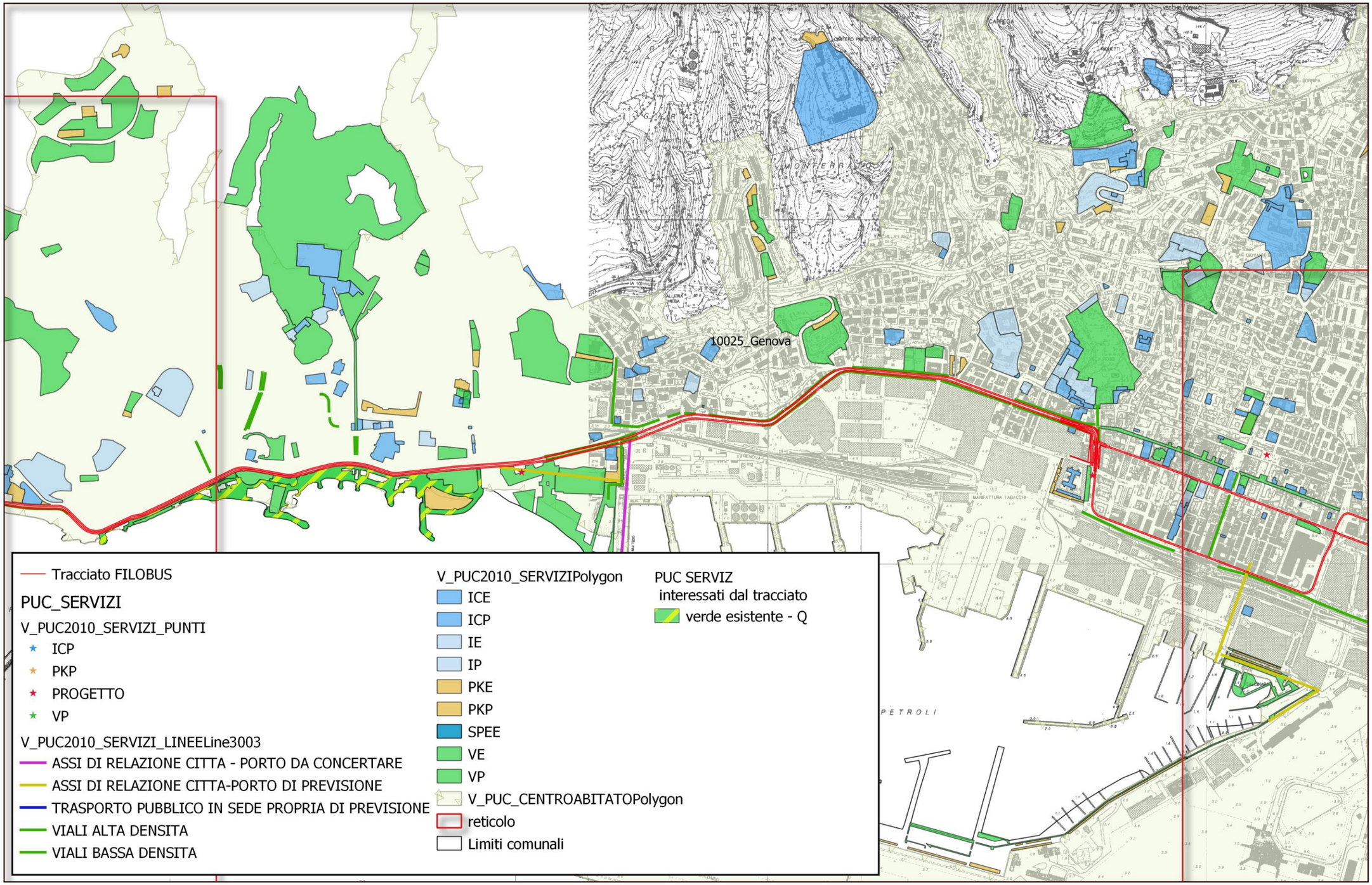
FILOBUS GENOVA

1:10.000



FILOBUS GENOVA

1:10.000

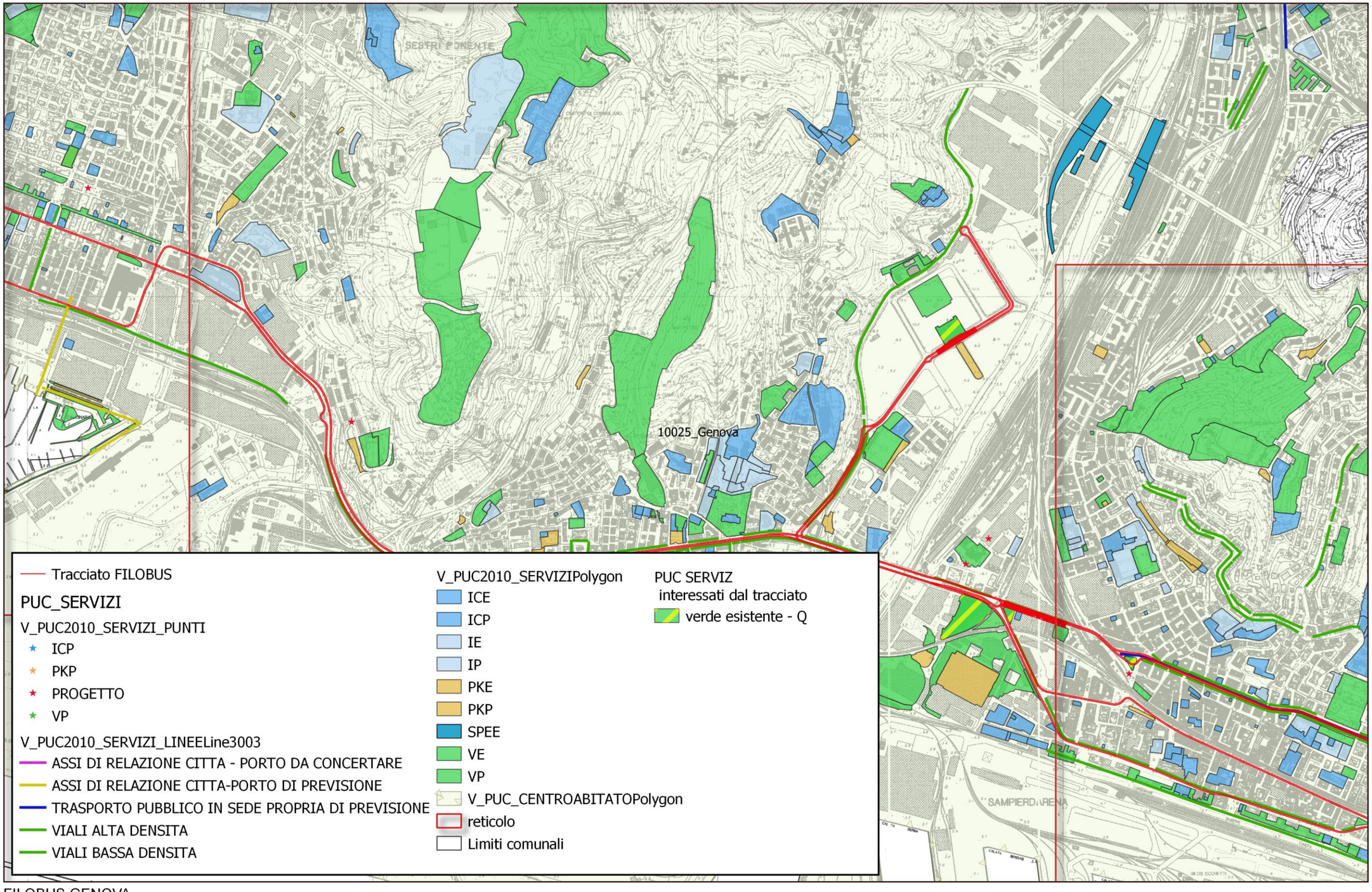


FILOBUS GENOVA

1:10.000

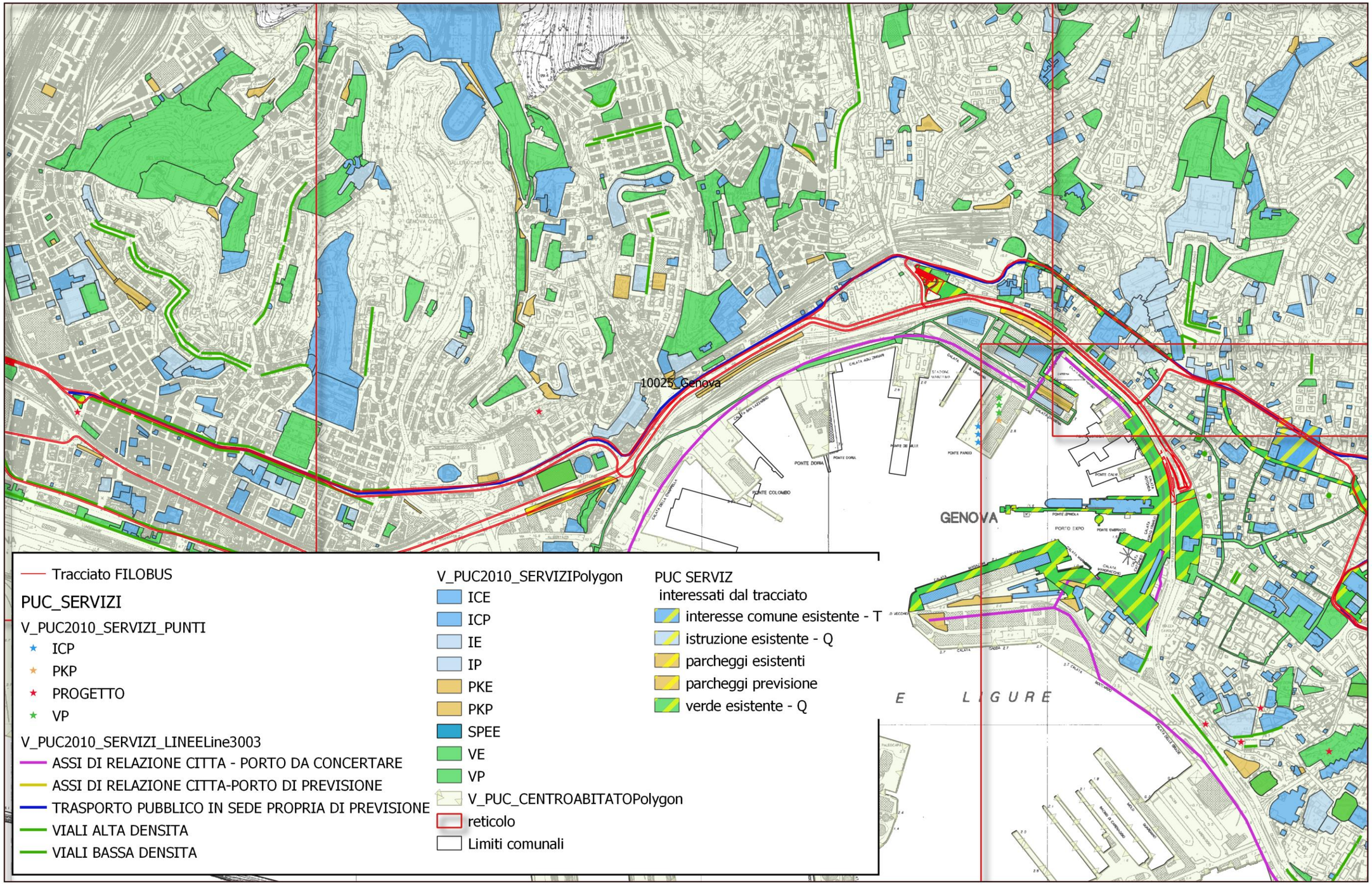
PUC - PUT SISTEMA SERVIZI PARCHI URBANI TERRITORIALI - SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI

Foglio 4



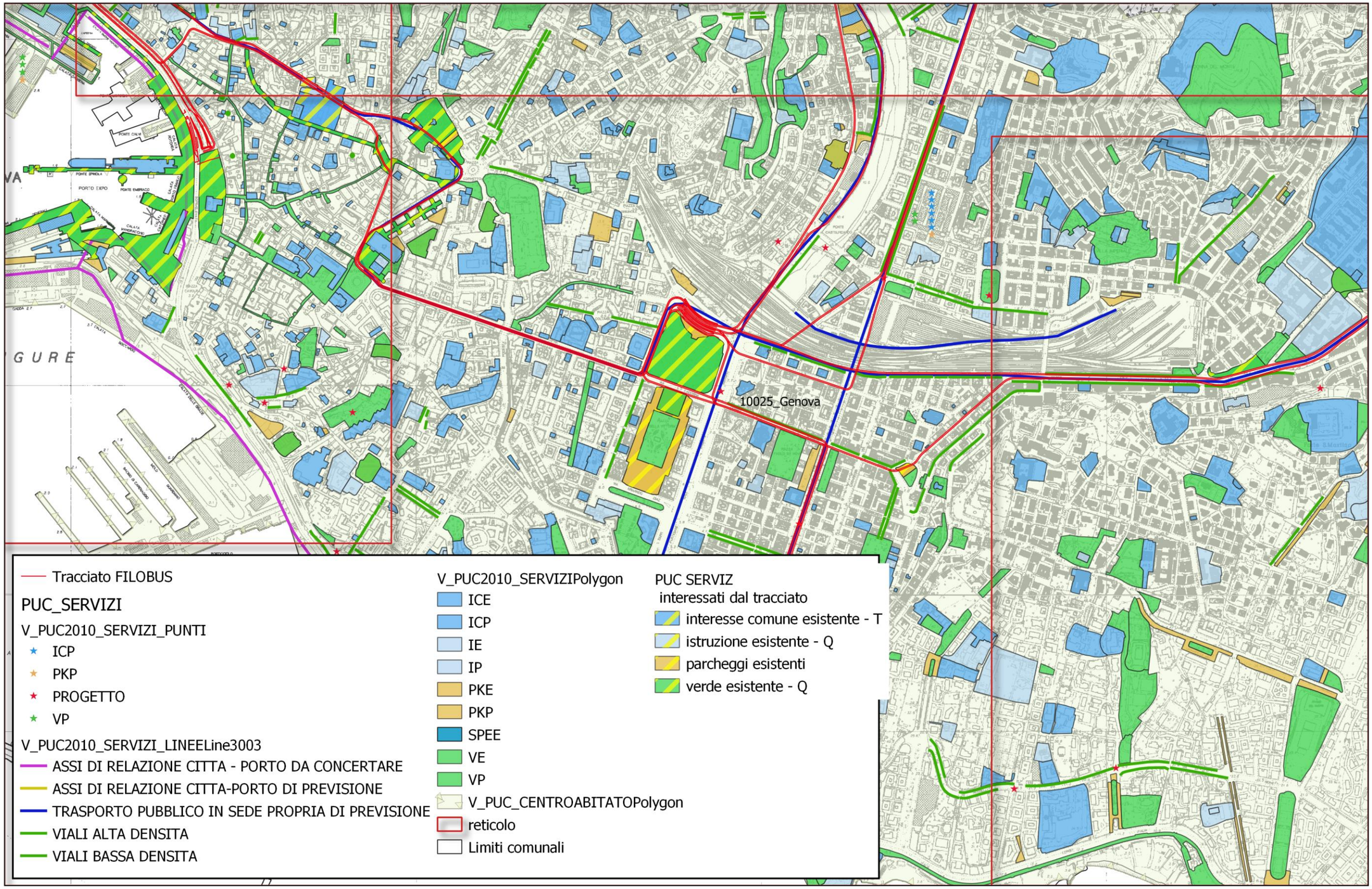
FILOBUS GENOVA

1:10.000



FILOBUS GENOVA

1:10.000

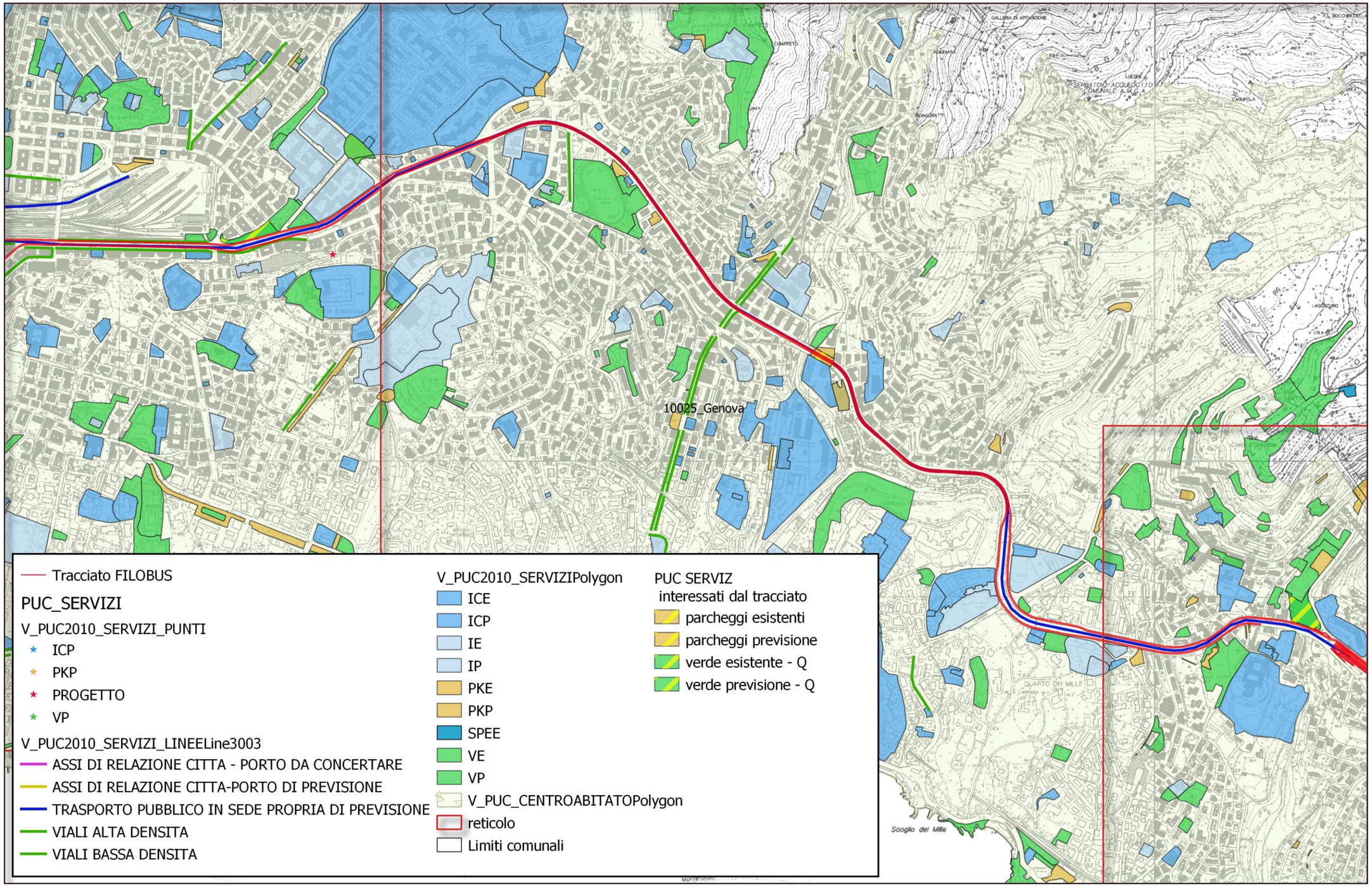


FILOBUS GENOVA

1:10.000

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

Foglio 7

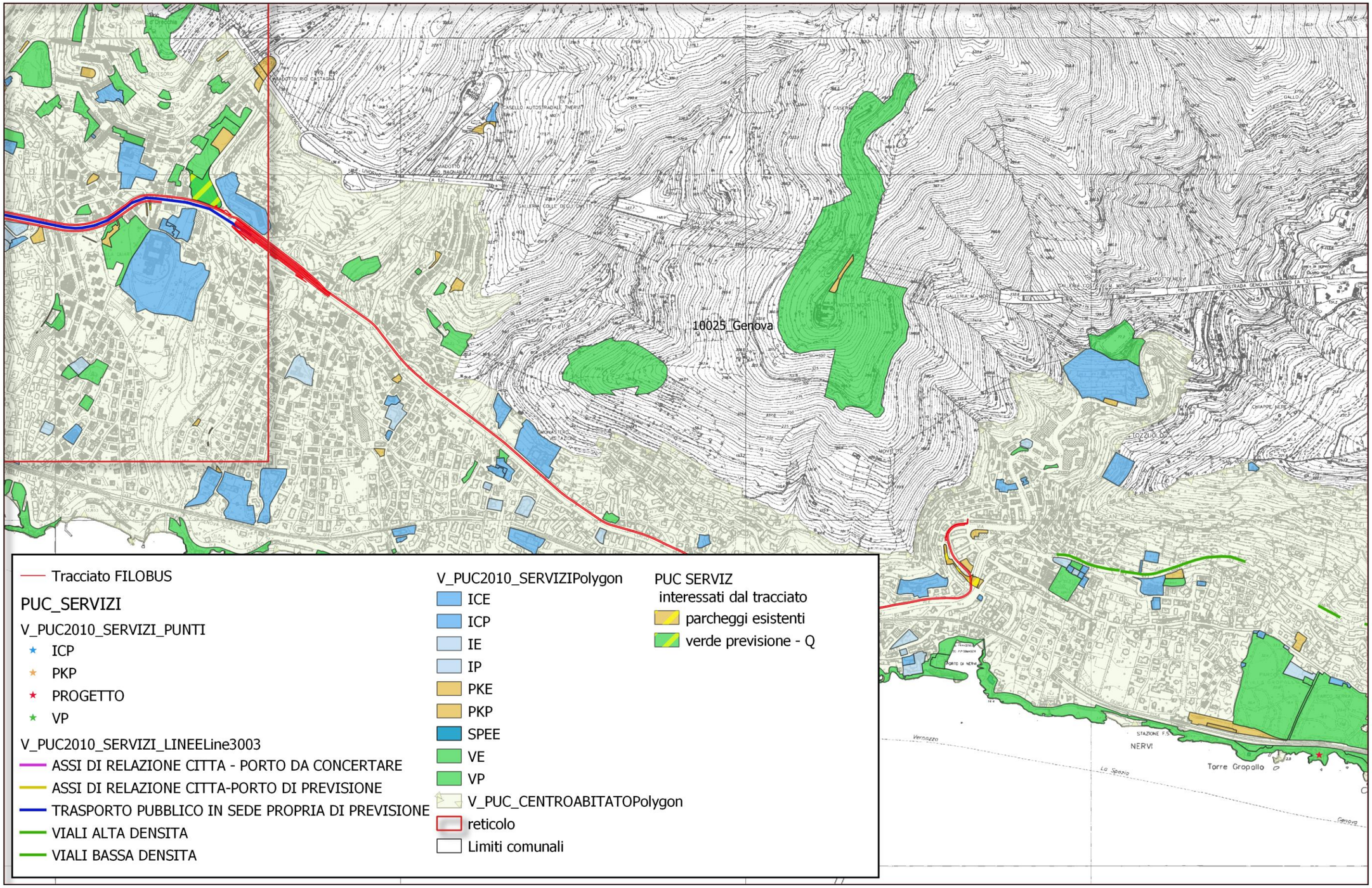


FILOBUS GENOVA

1:10.000

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

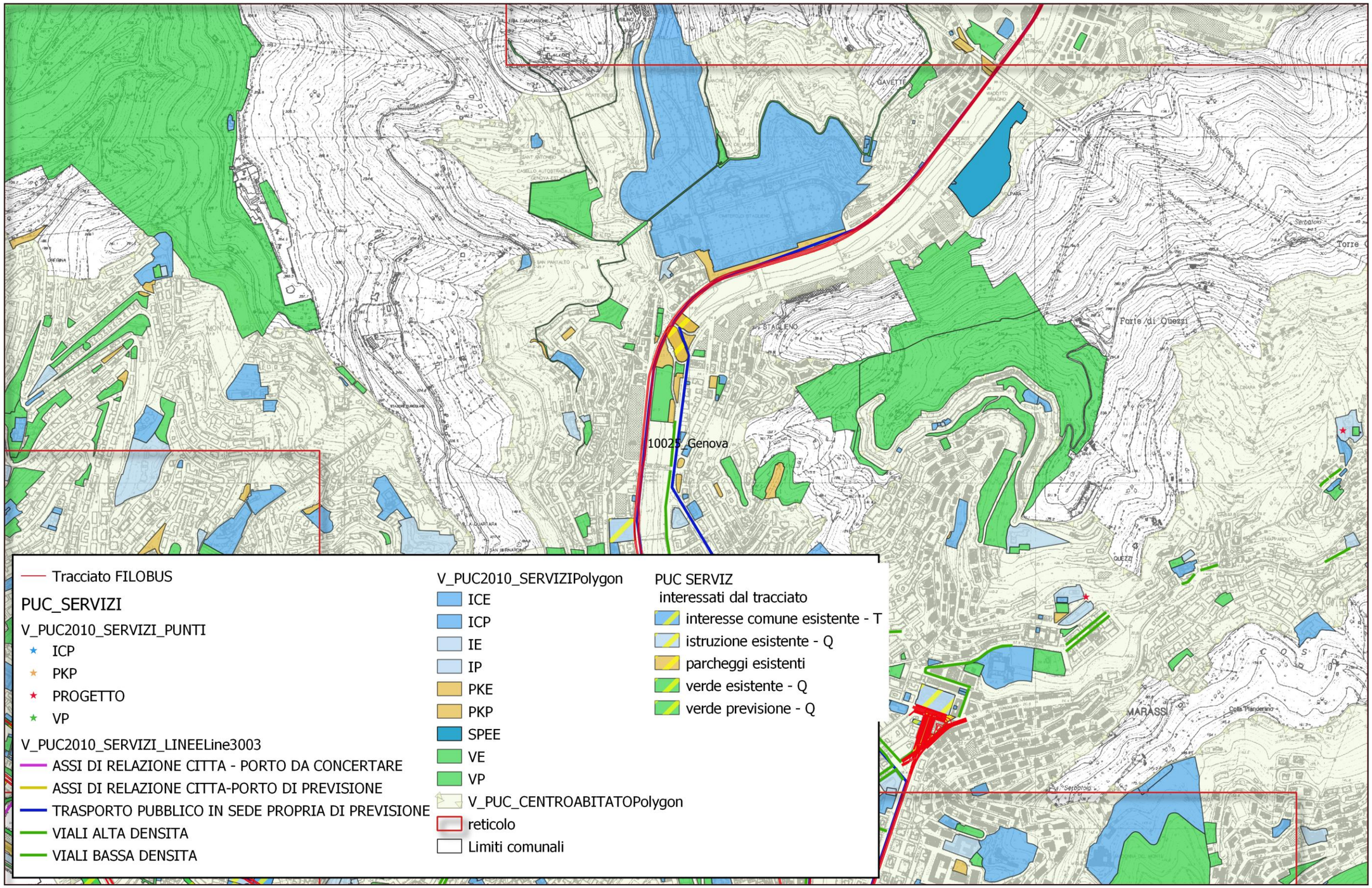
Foglio 8



FILOBUS GENOVA

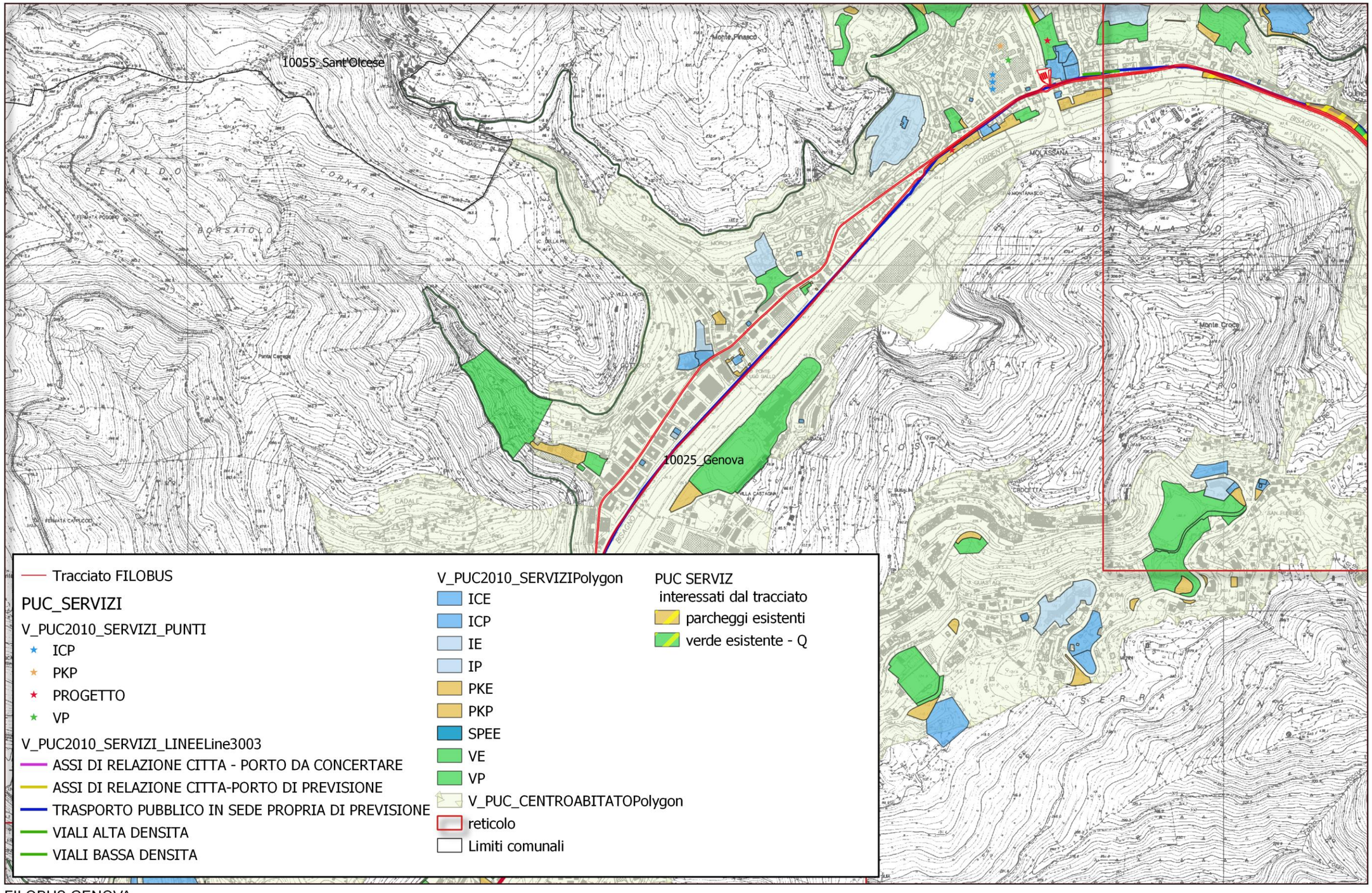
1:10.000

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



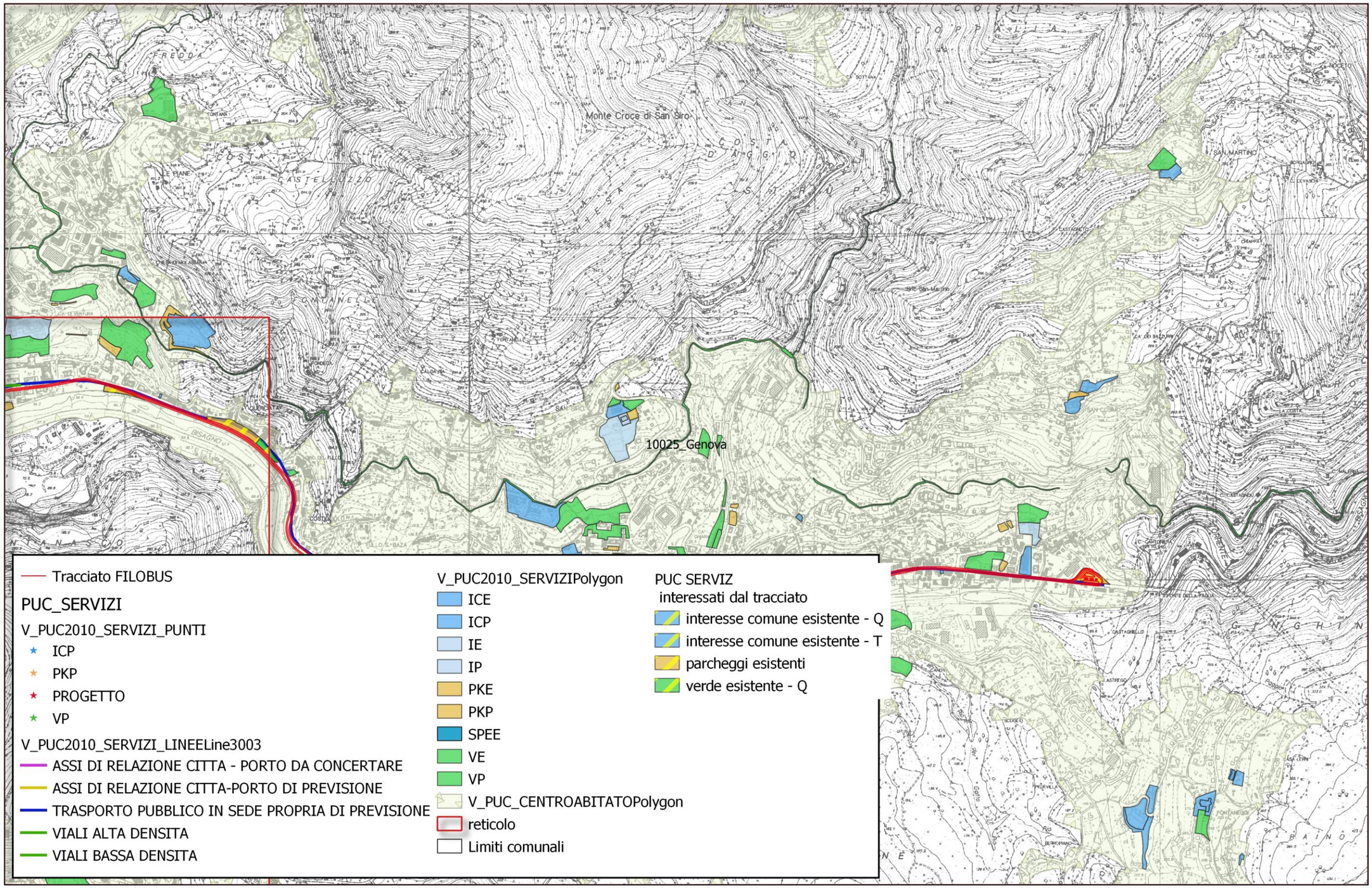
FILOBUS GENOVA

1:10.000



FILOBUS GENOVA

1:10.000



FILOBUS GENOVA

1:10.000

4. QUADRO SINOTTICO DELLA CONFORMITA' URBANISTICA

	VINCOLI E TUTELE DI CARATTERE PAESAGGISTICO					VINCOLI E TUTELE DI CARATTERE AMBIENTALE		DISCIPLINA PAESISTICA REGIONALE		DISCIPLINA PAESISTICA PROVINCIALE	DISCIPLINA PAESISTICA LOCALE				ALTRE FORME DI VINCOLO E TUTELA DERIVATE DA NORMATIVE SOVRAORDINATE						CONFORMITA' / COMPATIBILITA' CON LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA DI COMPETENZA COMUNALE						Pianificazione urbanistica e di settore Vincoli e condizionamenti imposti dalla pianificazione comunale e paesaggistica Elementi di sintesi
	Vincoli e Tutele Ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e smi.					Vincoli e tutele di legge o derivati dalla pianificazione ambientale sovraordinata		PTCP	LIVELLO PUNTUALE	PTCp	Vincoli e Tutele Ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e smi.										Pianificazione urbanistica e di settore Vincoli e condizionamenti imposti dalla pianificazione comunale - elementi di sintesi						Rapporto di sintesi
Foglio N.	Beni culturali vincolati ai sensi dell' art. 10 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.	Aree dichiarate di notevole interesse pubblico vincolate ai sensi dell'Art. 136, 137 e 157 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.	Tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 - art. 142, comma 1, lett.a (territori costieri)	Tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 - art. 142, comma 1, lett.c (corsi d'acqua)	Tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 - art. 142, comma 1, lett.m (zone di interesse archeologico) (**)	Ambiti soggetti a vincolo idrogeologico	Altro	Assetto Insediativo	Disciplina paesistica di livello puntuale PUC	Sistema del verde	PUC/SOI	Disciplina paesistica di livello puntuale	PUO	Previsioni a valenza paesaggistica	Fasce di rispetto stradale	Fasce di rispetto ferroviario	Fasce di rispetto cimiteriale	Fasce di rispetto degli elettrodotti	Fasce di rispetto metanodotti	Fasce di rispetto altri impianti o infrastrutture tecnologiche	Presenza di strumenti di pianificazione di settore di competenza comunale (PUMS)	Intervento coerente con la programmazione comunale di settore	PUC	PUO	Intervento conforme alle previsioni della pianificazione comunale	Intervento parzialmente conforme alle previsioni o non conforme	Relazione Urbanistica capitolo 5
1	o		o	o		c		c		o											o	o	o		o		capito o 5
2	o		o	o		c		c	o	o		c									o	o	o		o		capito o 5
3	o		o	o		c		c	o	o	c	c									o	o	o		o		capito o 5
4				o		c		c		o											o	o	o		o		capito o 5
5	o		o	o		c		c		o	c										o	o	o		o		capito o 5
6	o		o	o		c		c	o	o	c	c									o	o	o		o		capito o 5
7	o		o	o		c		c	o	o	c	c									o	o	o		o		capito o 5
8				o		c		c	o	o	c	c	o								o	o	o	o	o		capito o 5
9	o	o		o		c		c	o			c									o	o	o		o		capito o 5
10				o		c		c	o			c									o	o	o		o		capito o 5
11				o		c		c	o			c									o	o	o		o		capito o 5

5. SINTESI DELLA CONFORMITA' URBANISTICA

La disciplina paesistica

Il Piano Territoriale di Cordinamento Paesistico (PTCP)

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

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

Il Livello paesaggistico puntuale del PUC 2015 indica che il tracciato è ricompreso all'interno dell' Ambito di paesaggio costiero, porzione retrostante Marina di Pra', individuato dalla disciplina paesaggistica come Arco costiero di riqualificazione, e il Fronte mare di Pegli, individuato dalla disciplina paesaggistica come Arco costiero di Conservazione.

L'Arco costiero della Marina di Pra' è interessato dallo Studio organico di Insieme (SOI) per la riqualificazione dell'ambito litoraneo Marina di Pra' – Settore consorzio pegli mare approvato con Delibera del consiglio Comunale n. 15/2017 e dal Programma Operativo Regionale (POR) Liguria FESR 2007/2013 – PROGETTO INTEGRATO RELATIVO ALL'AMBITO DENOMINATO PRA' MARINA approvato D.G.C. 316/2009.
Il valore paesaggistico dei luoghi è costituito dall'antica palazzata sull'Aurelia che si affacciava sul mare e dalla recente realizzazione del canale di calma, con passeggiata e banchine per le imbarcazioni che rappresentano una realtà specifica della città, anche il Centro remiero nella fascia di rispetto costituisce elemento che connota la zona.
L'impianto storico del borgo è stato fortemente trasformato dal riempimento a mare; lo specchio di mare che un tempo fronteggiava Pra', è stato trasformato in una piattaforma costiera artificiale che altera l'originario rapporto tra la terra e il suo mare e le aree del litorale sono venute state separate dalle visuali dalla città dall'ottocentesca Aurelia e della ferrovia, di poco successiva. Tuttavia, dalla banchina e dalla passeggiata della fascia di rispetto si percepisce il canale di calma, come un insieme di opere che creano un ambiente artificiale di notevole gradevolezza, coronato a monte dalla sky-line della zona collinare, in parte ancora verde e in parte fortemente costruita.
Gli interventi di riqualificazione che si sono susseguiti nel tempo sono stati indirizzati alla riqualificazione dell'area a mare, attraverso
La realizzazione di un'area franca, una doppia fascia d'acqua e di terra, realizzata per il "rispetto" dell'abitato di Prà nei confronti delle attrezzature portuali sorte sul riempimento costiero antistante la delegazione. Il progetto di riqualificazione è stato inserito nel Progetto Integrato finanziato con il Programma Operativo Regionale (POR), al fine di attuare la riqualificazione urbana per il miglioramento della vivibilità, della sicurezza, dell'attrattività, dell'accessibilità e della coesione sociale. Tra questi, alcuni hanno riguardato proprio il miglioramento infrastrutturale e viario dell'area separando dall'abitato i flussi veicolari per abbattere l'inquinamento acustico e dell'aria.

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

Per quanto riguarda il Fronte mare di Pegli è interessato dallo Studio organico di Insieme – SOI esteso all'intero litorale di pegli e approvato con Delibera di consiglio comunale n. 13/2016. tratto di litorale, che si estende dal capo del Risveglio fino alla foce del torrente Varenna, è delimitato verso ovest dalla scogliera artificiale posta a rinforzo della linea ferroviaria, al termine di via Zaccaria, mentre ad est con-fina con la spiaggia di Multedo chiusa dal molo occidentale del Porto Petroli.
Il livello paesaggistico riconosce quale Valori più alto da conservare la palazzata lungo l'Aurelia; percorrendo la passeggiata a mare, in direzione levante, si può godere sia la 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. 4272004 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 Via Alle Sorgenti Sulfuree, in corrispondenza del casello autostradale di Genova-Prà, 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.

- **Via Alle Sorgenti Sulfuree (capolinea) ― Via Arma di Taggia (rotonda)**

Il tratto parte dal capolinea posto in corrispondenza di Via alle Sorgenti Sulfuree ed attraverso la stessa via, passando in corrispondenza del casello autostradale di Genova-Prà, raggiunge la costa innestandosi 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 di 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 ponete 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, fasciae 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 Multedo 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 Multedo 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 Multedo 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 Multedo 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 fascie 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 ponenete 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 ponete e Via Manara direzione levante per proseguire poi su Via Siffredi fino al nodo Areoporto-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 Areoporto-Erzelli-FS, invece ricade in fascia B.

- **Stazione FS Genova Cornigliano — Piazza Massena**

Il tratto parte dall'incrocio nodo Areoporto-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 assoggettata 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'edifico "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 Metropolitana 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-Sl

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 Ferrati 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 Vía 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 Gallileo 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 — Al2 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 interessato 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°/0 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 Al2 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 architettonici, 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



VOLTRI

LAT: 44.4272548
LON: 8.7422538
HEAD: 78.3802034872192
ADDRESS:
Via Pietro Paolo Rubens

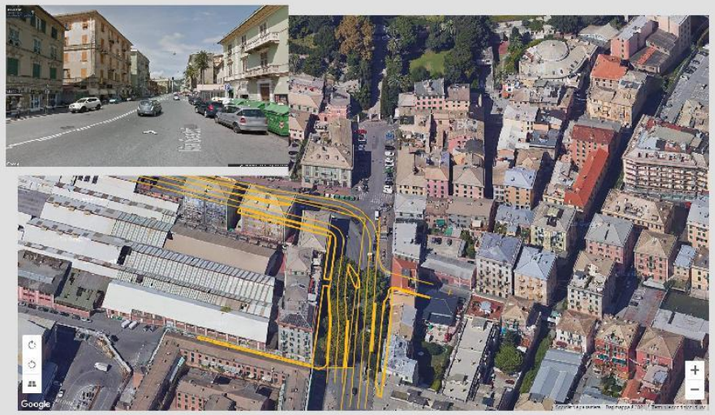




POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

MENOTTI

LAT: 44.4259178
LON: 8.8442066
HEAD: 275.3589299553315
ADDRESS:
Via Sestri





POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

MENOTTI



LAT: 44.4259178
LON: 8.8442066
HEAD: 182.0629849543933
ADDRESS:
Via Sestri





POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

CAMPI



LAT: 44.4207974
LON: 8.8810550
HEAD: 41.07206351597121
ADDRESS:
Via Renata Bianchi

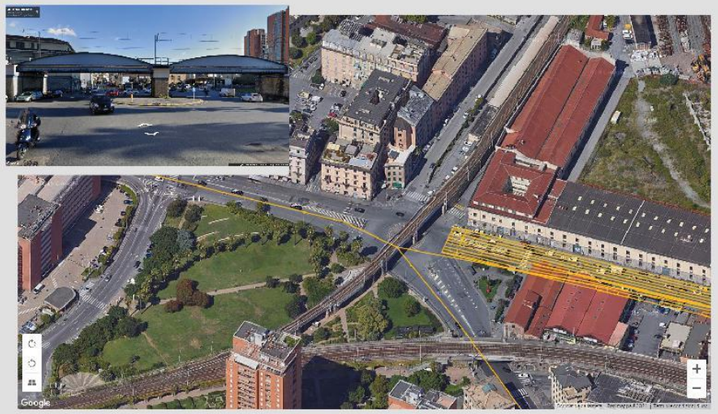




POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

DEGOLA

LAT: 44.4145889
LON: 8.8832734
HEAD: 127.60395076068785
ADDRESS:



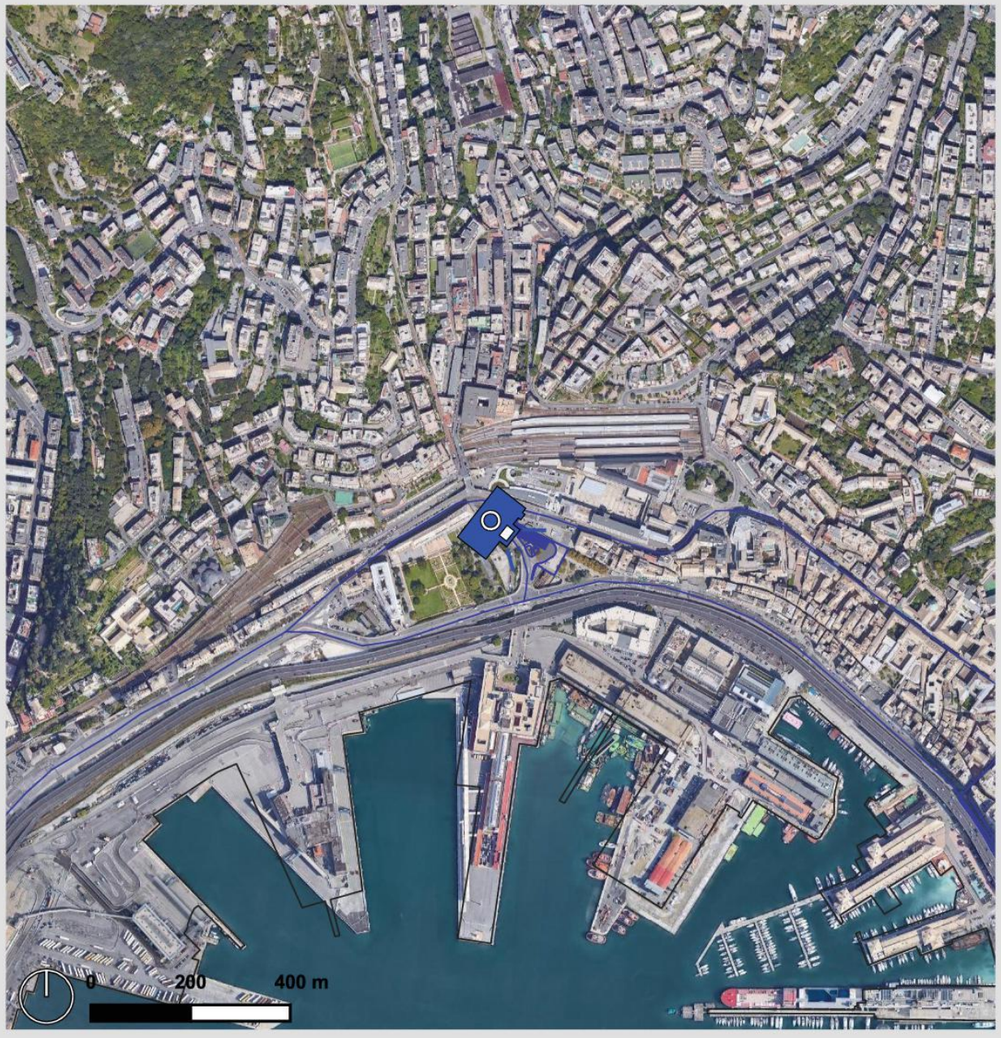


POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

FANTI

LAT: 44.4164576
LON: 8.9186144
HEAD: 128.00425582459465
ADDRESS:



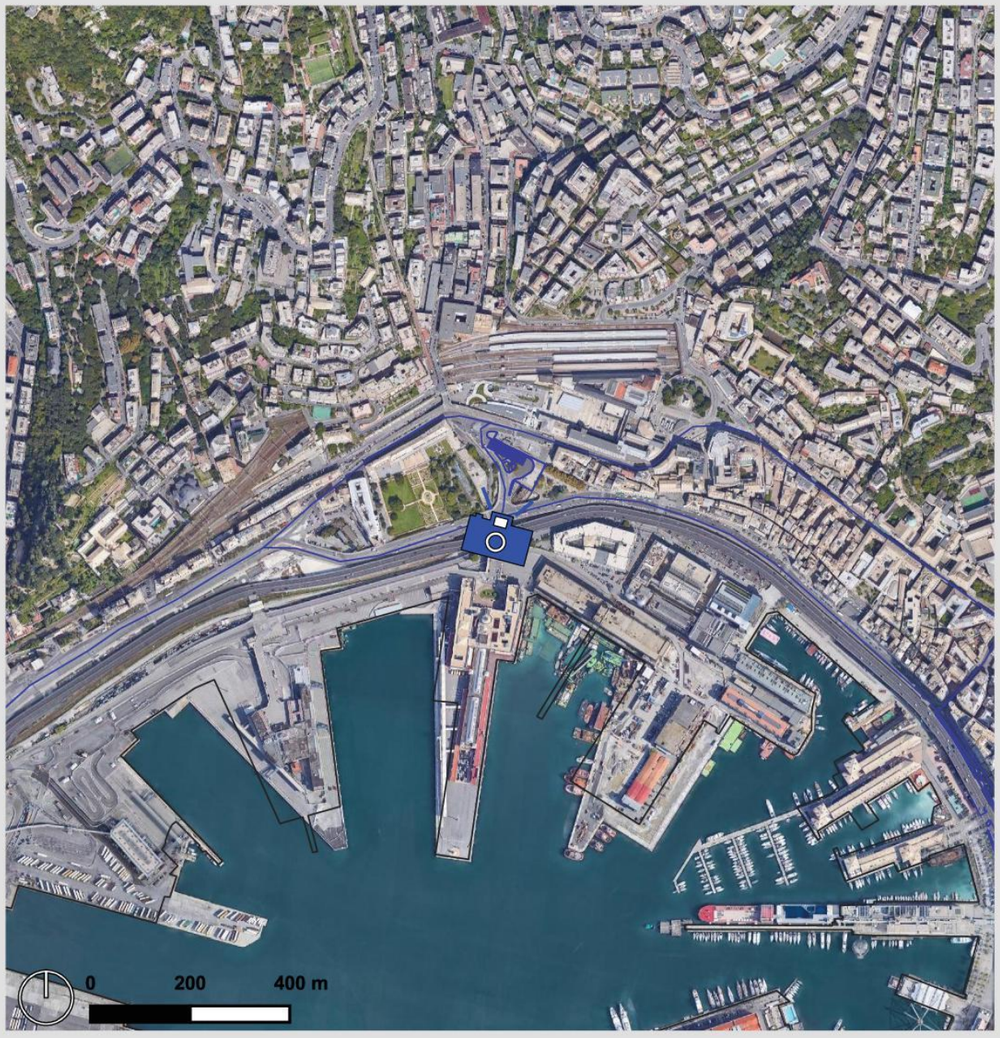


POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

FANTI

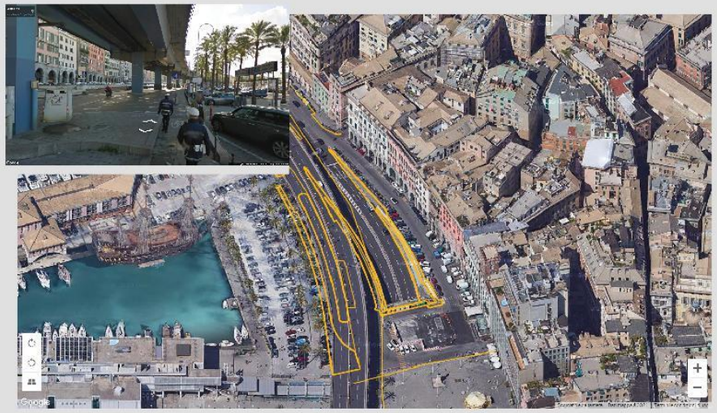


LAT: 44.4153622
LON: 8.9190067
HEAD: 14.771283144979316
ADDRESS:
Via Marinai DItalia

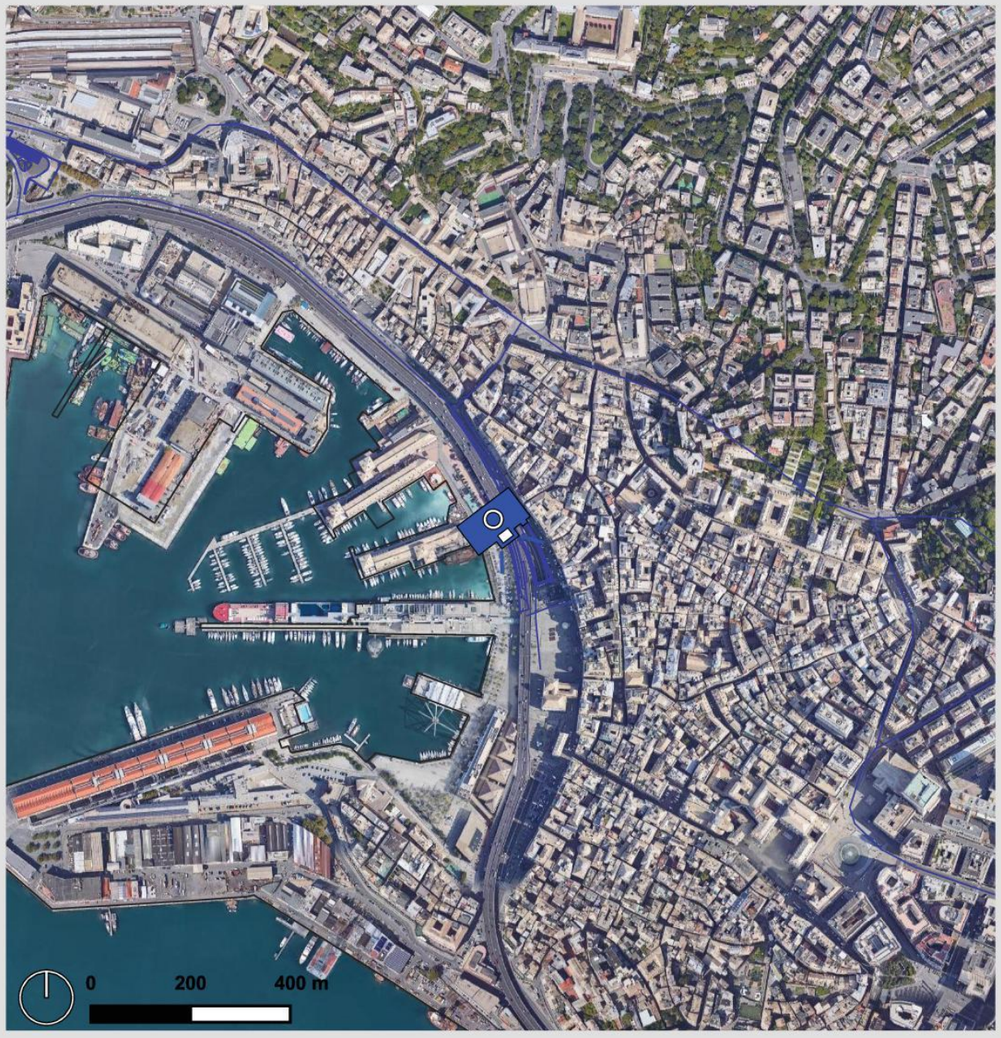


POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

CARICAMENTO



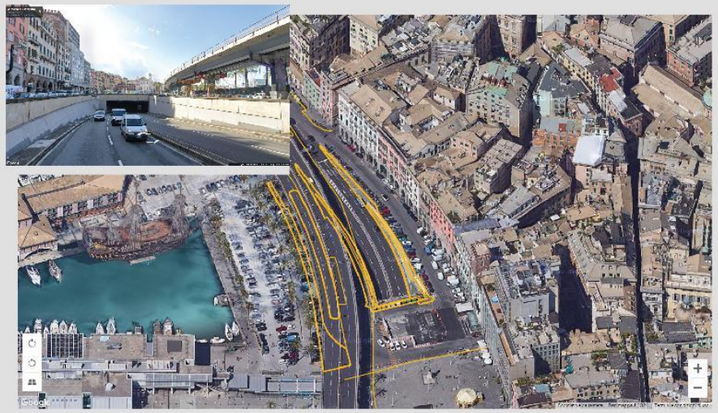
LAT: 44.4114805
LON: 8.9277517
HEAD: 142.93532307103274
ADDRESS:



POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

CARICAMENTO

LAT: 44.4111796
LON: 8.9283380
HEAD: 174.9037210881193
ADDRESS:
Sottopasso di Caricamento

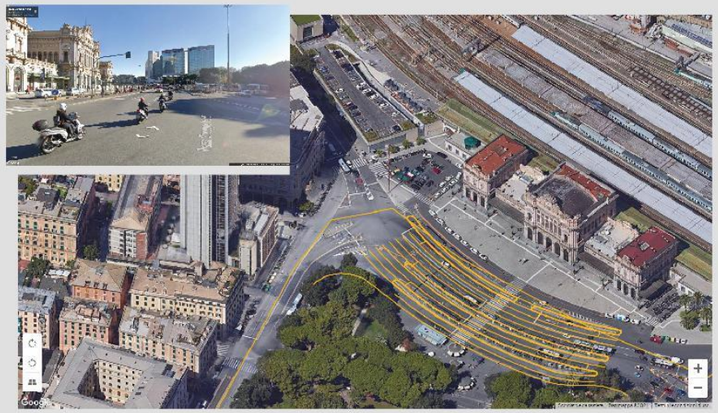




POWERED BY QQGIS/GO2STREETVIEW

BRIGNOLE

LAT: 44.4067553
LON: 8.9456927
HEAD: 128.78107836525342
ADDRESS:
Piazza Giuseppe Verdi



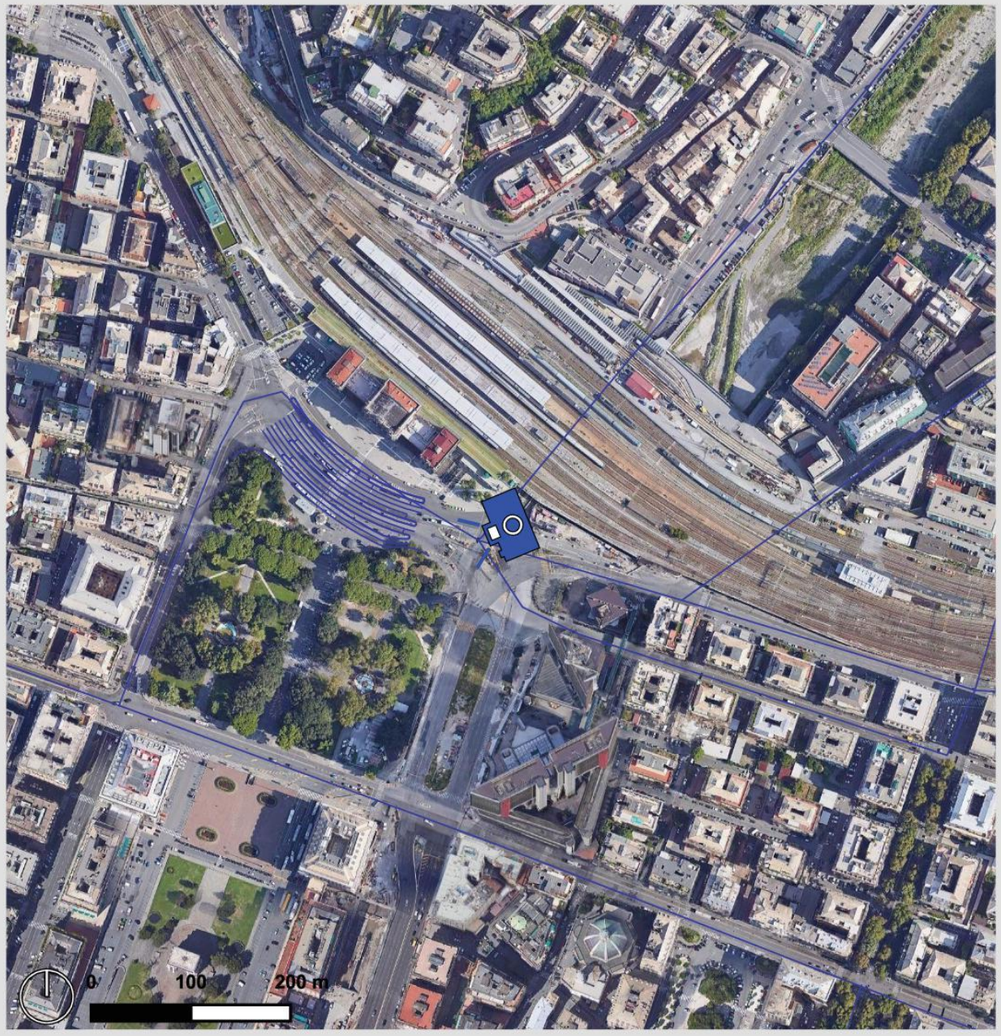


POWERED BY QQGIS/GO2STREETVIEW

BRIGNOLE

LAT: 44.4059647
LON: 8.9478197
HEAD: 247.61032020089328
ADDRESS:
Viale Emanuele Filiberto Duca dAosta





POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

TIGULLIO

LAT: 44.3942793
LON: 9.0055123
HEAD: 122.31030135003542
ADDRESS:
SS 1



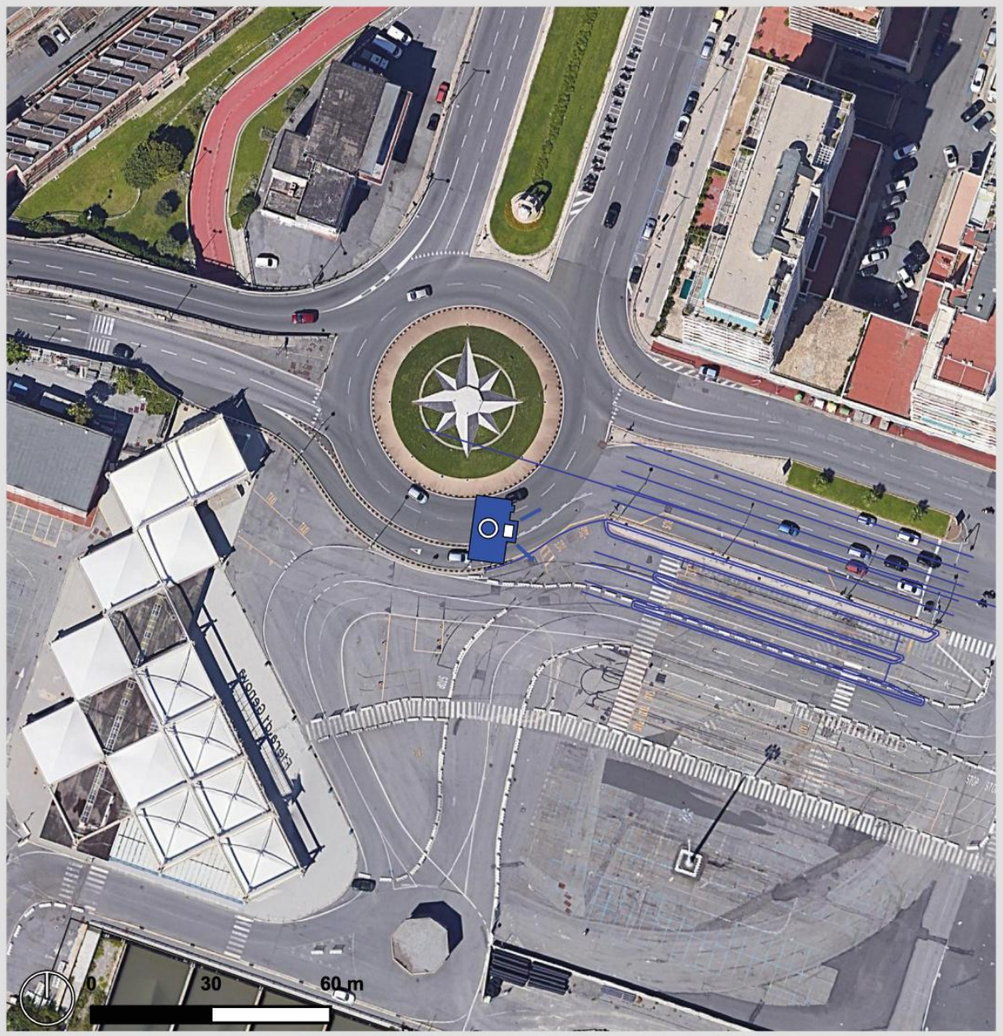


POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

FIERA

LAT: 44.3961781
LON: 8.9436770
HEAD: 97.8519327859539
ADDRESS:
Rotonda 9 Novembre 1989
Giorno della Libertà



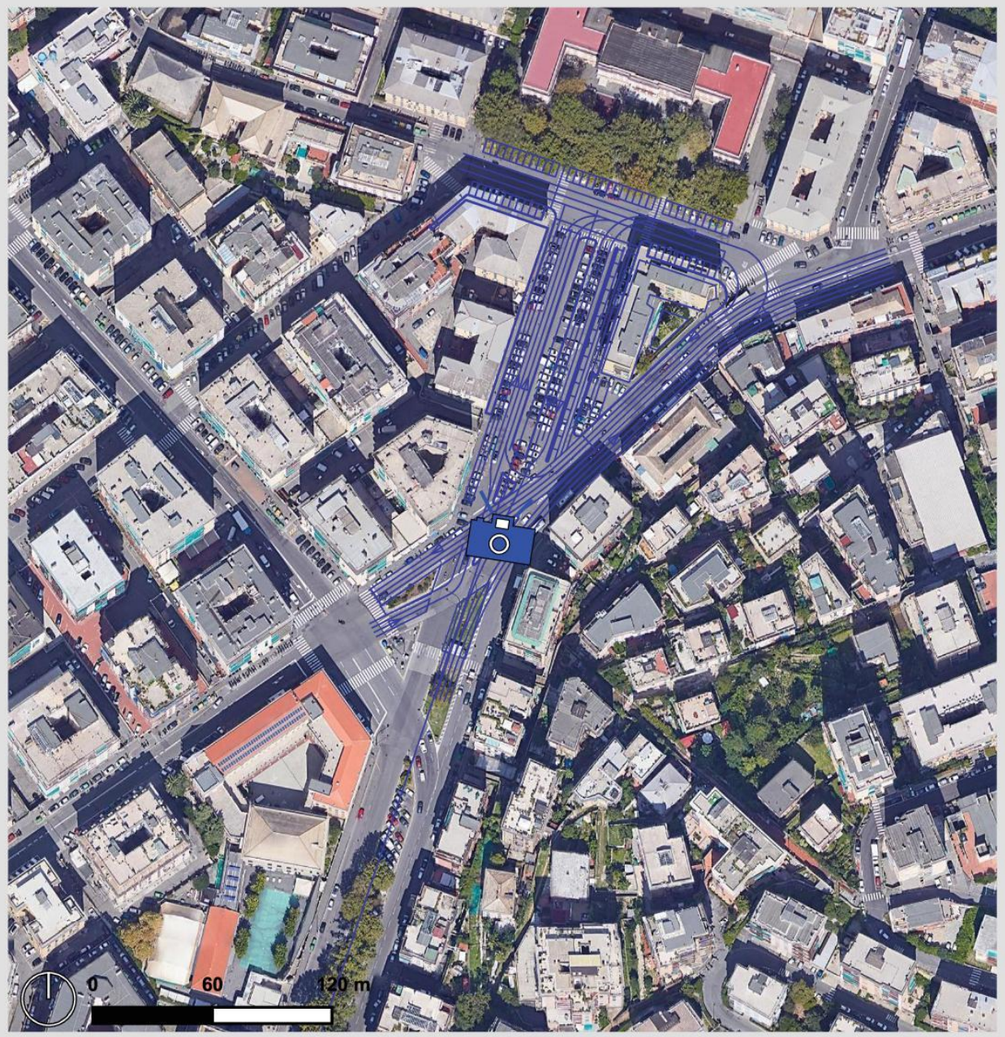


POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

FERRARIS

LAT: 44.4155001
LON: 8.9570353
HEAD: 8.808370489685217
ADDRESS:
Via Fereggiano

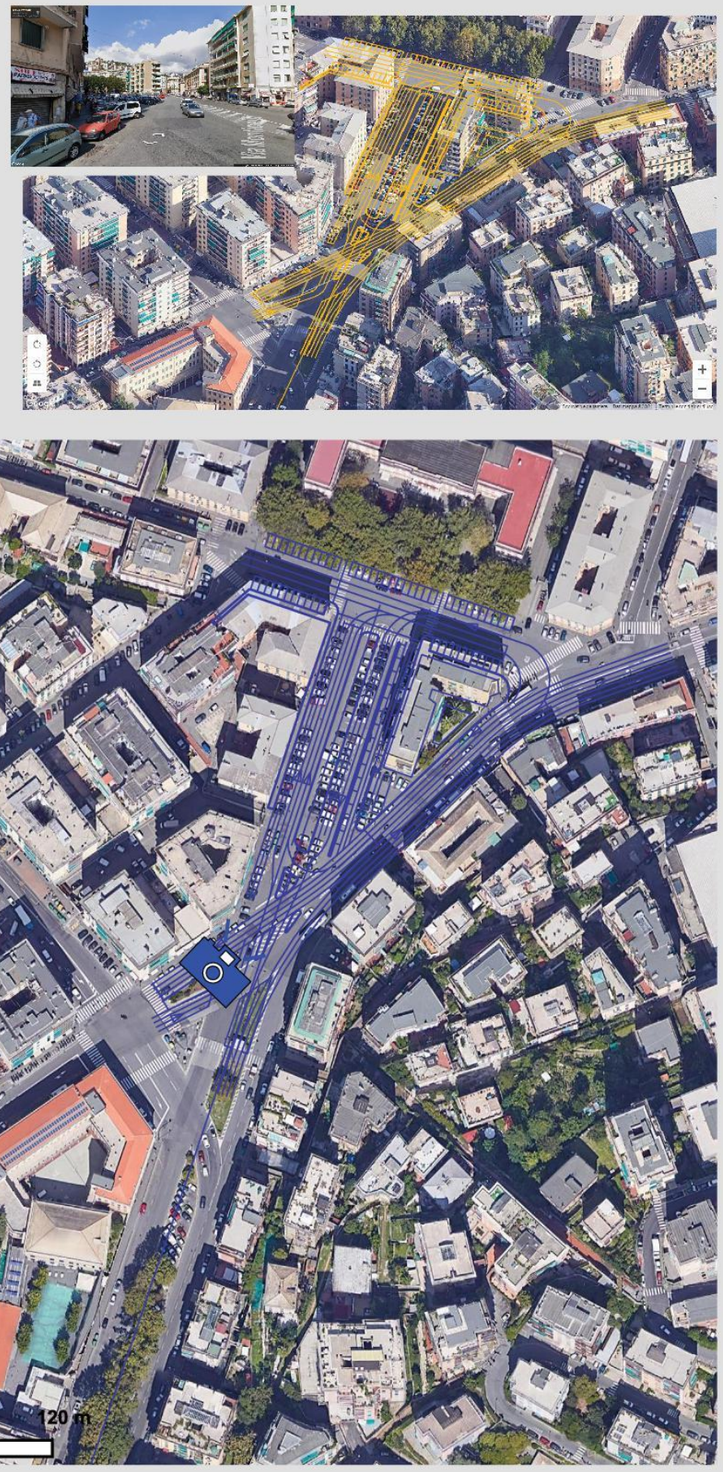




POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

FERRARIS

LAT: 44.4153777
LON: 8.9567563
HEAD: 43.95308290300984
ADDRESS:
Via Monticelli



POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

MOLASSANA

LAT: 44.4540642
LON: 8.9799169
HEAD: 0.0
ADDRESS:

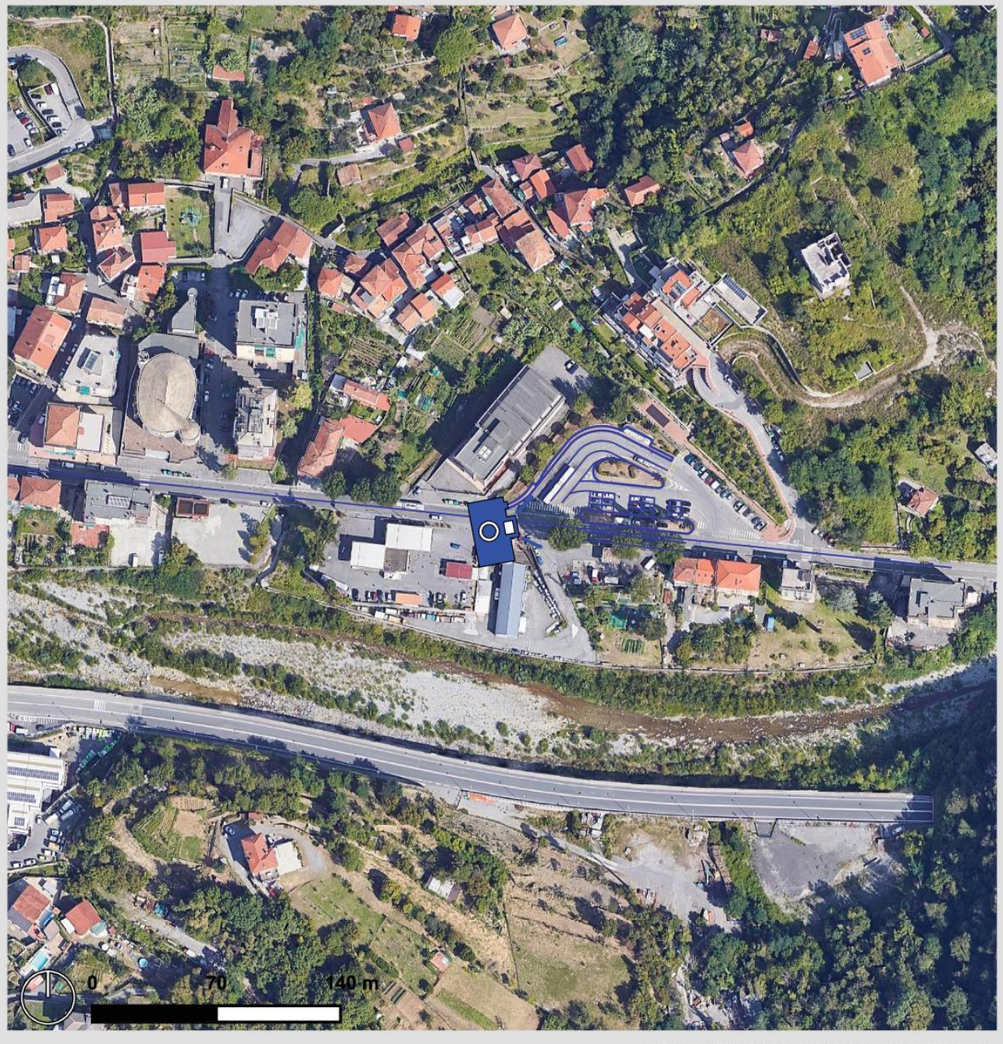


POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

PRATO



LAT: 44.4494708
LON: 9.0208917
HEAD: 79.36160687729394
ADDRESS:
Via Struppa



POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

OFFICINA SAMPIERDARENA

LAT: 44.4150457
LON: 8.8859801
HEAD: 108.91698813431832
ADDRESS:
Via Giuseppe Cesare Abba

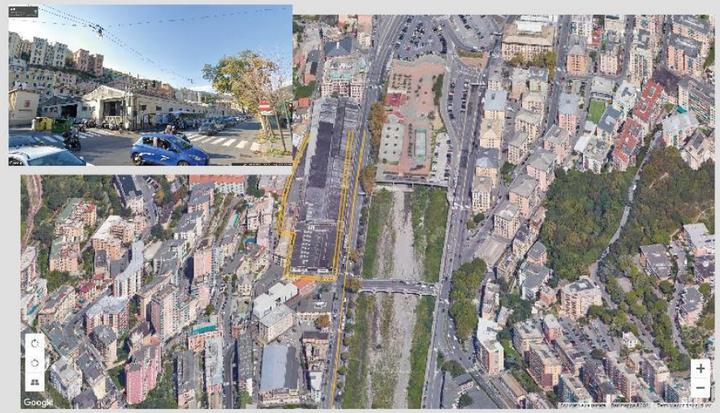




POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

OFFICINA STAGLIENO

LAT: 44.4229098
LON: 8.9470692
HEAD: 329.17484336283314
ADDRESS:
SS45





POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

7. INSERIMENTO URBANISTICO

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 condottà 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 collegamnto 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 traguardava 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 portuli 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 comerciali, 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 cosi 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 Ciclovia 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 Cento 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'accessibilià 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 e e una forte domanda di mobilità. sia dalle polarità della città di Genova che dai comuni della Città Metropolitana e dalle città contemini. La ferrovia è di fatto il principale sistema di trasporto pubblico urtilizzato dai flussi pendolari e il filobus potrà rendere più capillare l 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 svogono 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 dellaVilla 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 srada 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 (XIXecolo);
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, cosi 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 cento 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 citta' 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 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 quadriati, 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 Progetto Definitivo
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'efficentamento 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

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 rivestita in acciaio riflettente. 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, ad esempio).

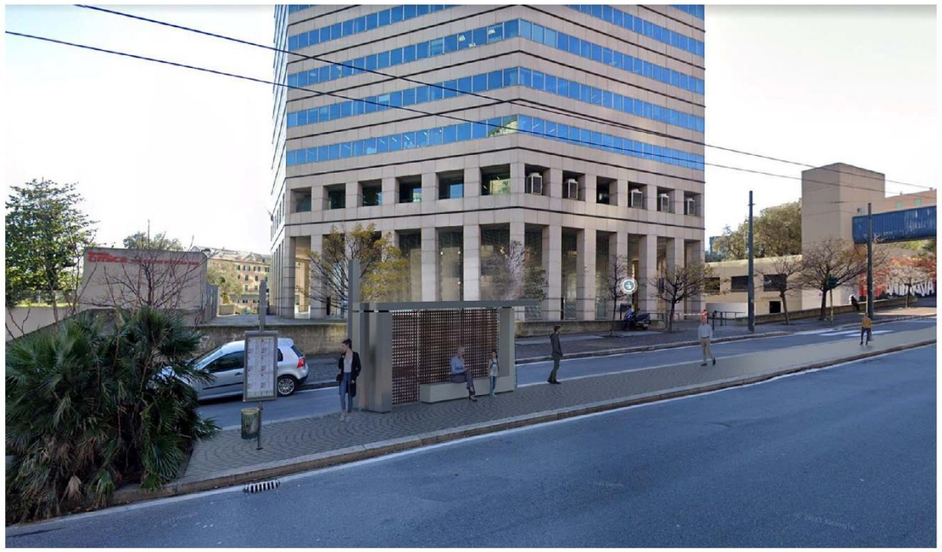
L'elemento monolitico verticale in acciaio che sostiene la copertura è inoltre in grado di rispondere a diverse necessità di carattere funzionale, quali ospitare gli schermi informativi su arrivi e partenze, pannelli pubblicitari, sistemi di sorveglianza e illuminazione. La copertura integra i pannelli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



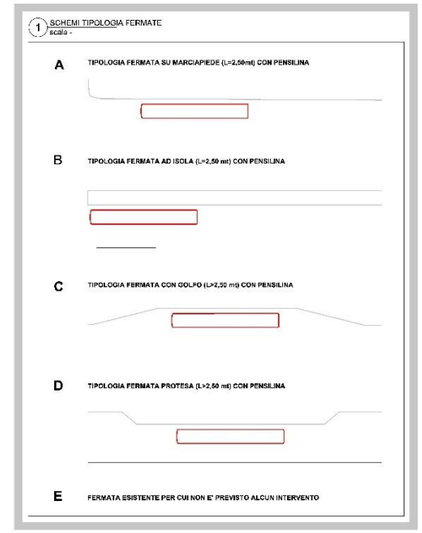
1 FERMATA BRIGNOLE

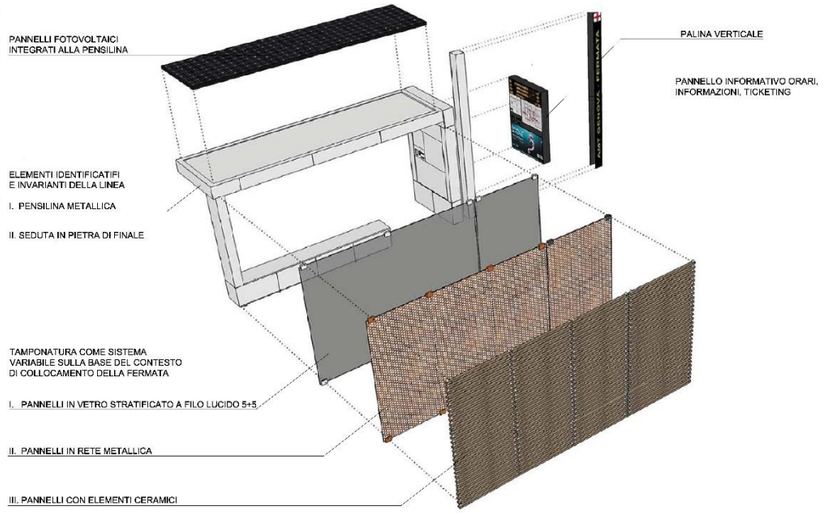


2 FERMATA LUNGOMARE PEGLI

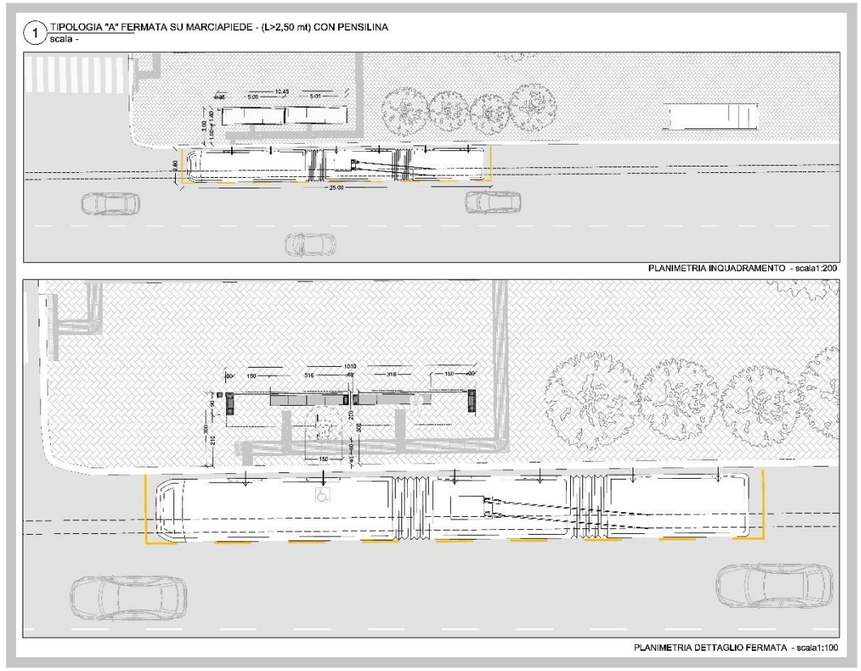


3 FERMATA MATITONE

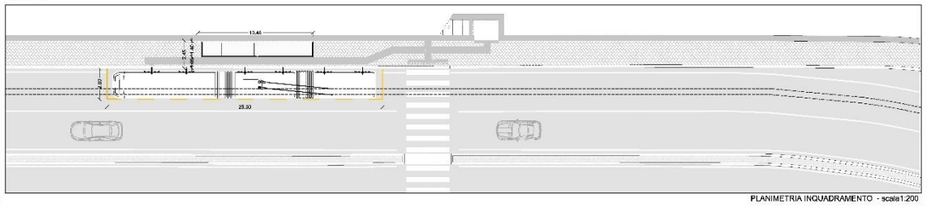




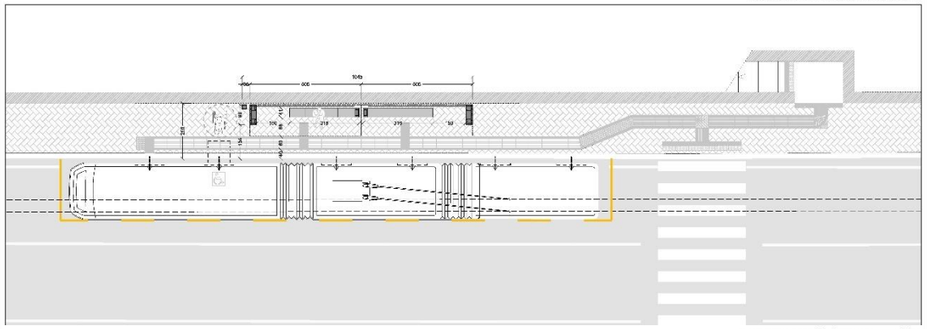
4 FERMATA TIPO - IDENTIFICAZIONE DEI PRINCIPALI ELEMENTI DI PROGETTO
-



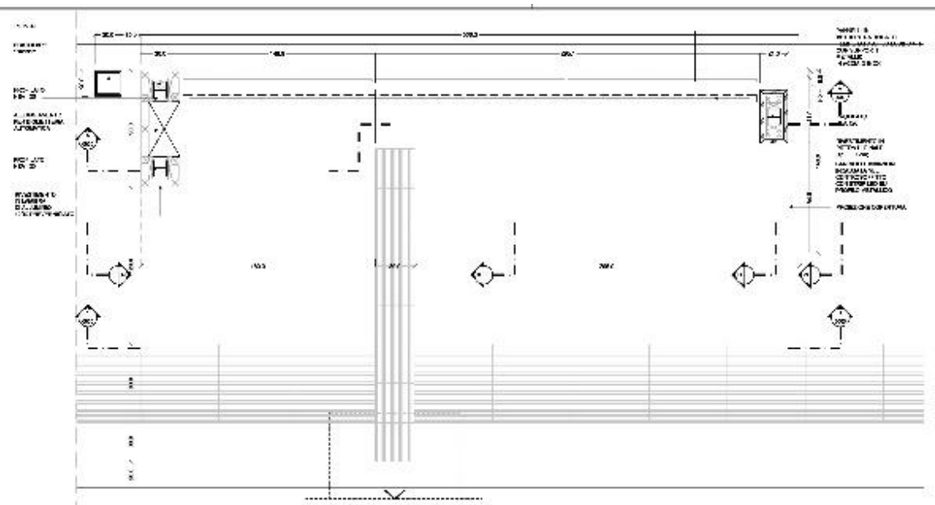
2 TIPOLOGIA "A" FERMATA SU MARCIAPIEDE - (L>2,50 mt) CON PENSILINA
scala -



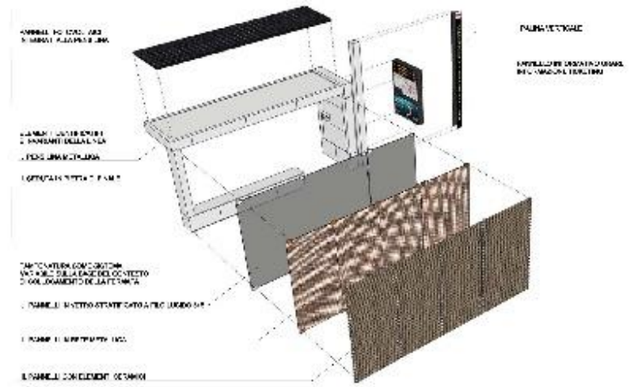
PLANIMETRIA INQUADRAMENTO - scala1:200


1060
300
300
150
100
215
215
50
215
50
215
50

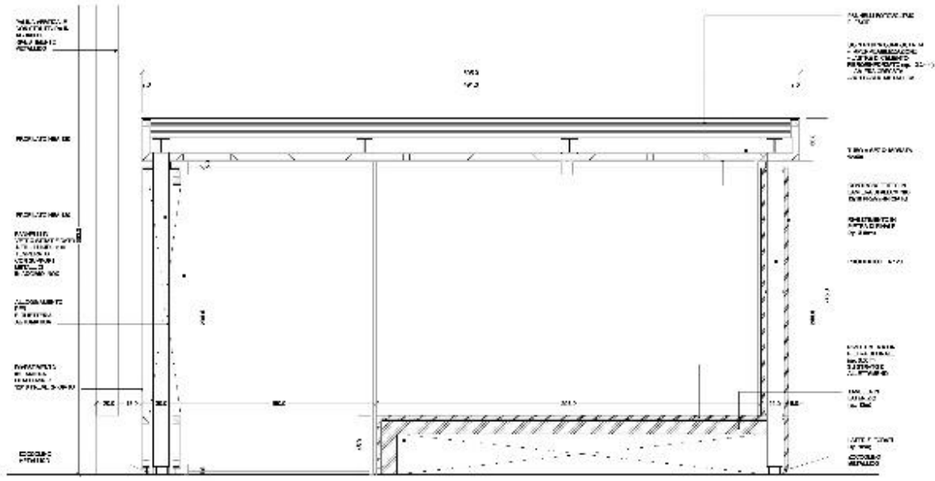
1 PIANTA
scala 1:20



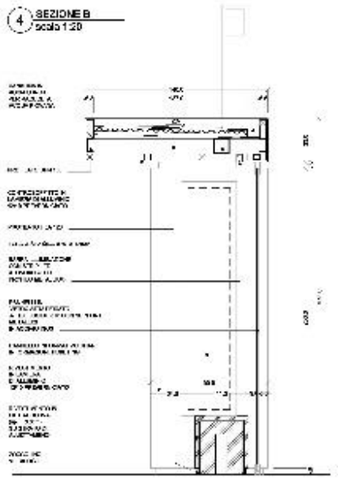
2 FERMATA TIPO - IDENTIFICAZIONE DEI PRINCIPALI ELEMENTI DI PROGETTO



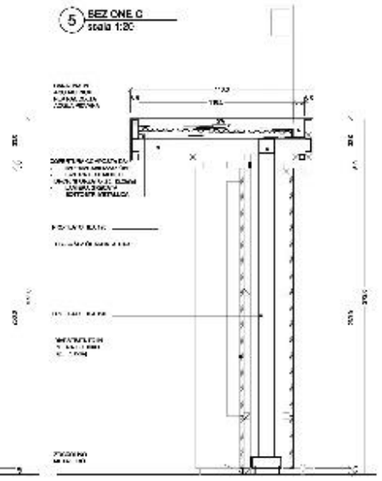
3 SEZIONE A
scala 1:20



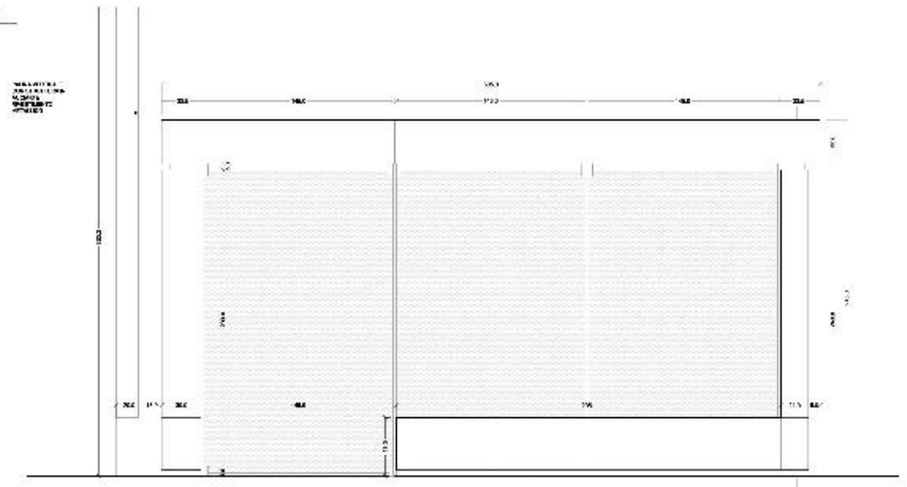
4 SEZIONE B
scala 1:20



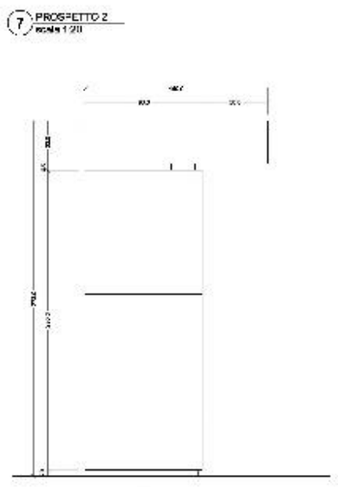
5 SEZIONE C
scala 1:20



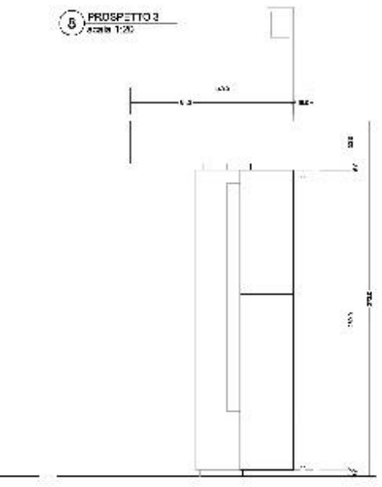
6 PROSPETTO 1
scala 1:20



7 PROSPETTO 2
scala 1:20



8 PROSPETTO 3
scala 1:20



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 costituitivi, discontinuità che conferisce al progetto una grande flessibilità e integrabilità, cosa che sarebbe stata difficoltosa con un unico elemento unitario e immodificabile; 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'esploso assonometrico riportato in tavola "Studio architettonico, capolinea", il prototipo è organizzato su una icastica semplicità: quattro volumi, due a pianta quadrata, e due a pianta rettangolare, sono allineati lungo l'asse mediano della piattaforma, intervallati da spazi liberi che permettono la circolazione, l'attraversamento e l'accesso alle funzioni ospitate. I quattro volumi (ma che alla bisogna potranno essere sei, o tre o in altra combinazione) sono coperti e raccordati da un elemento planare rettilineo di copertura.

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

Materiali e rivestimenti

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

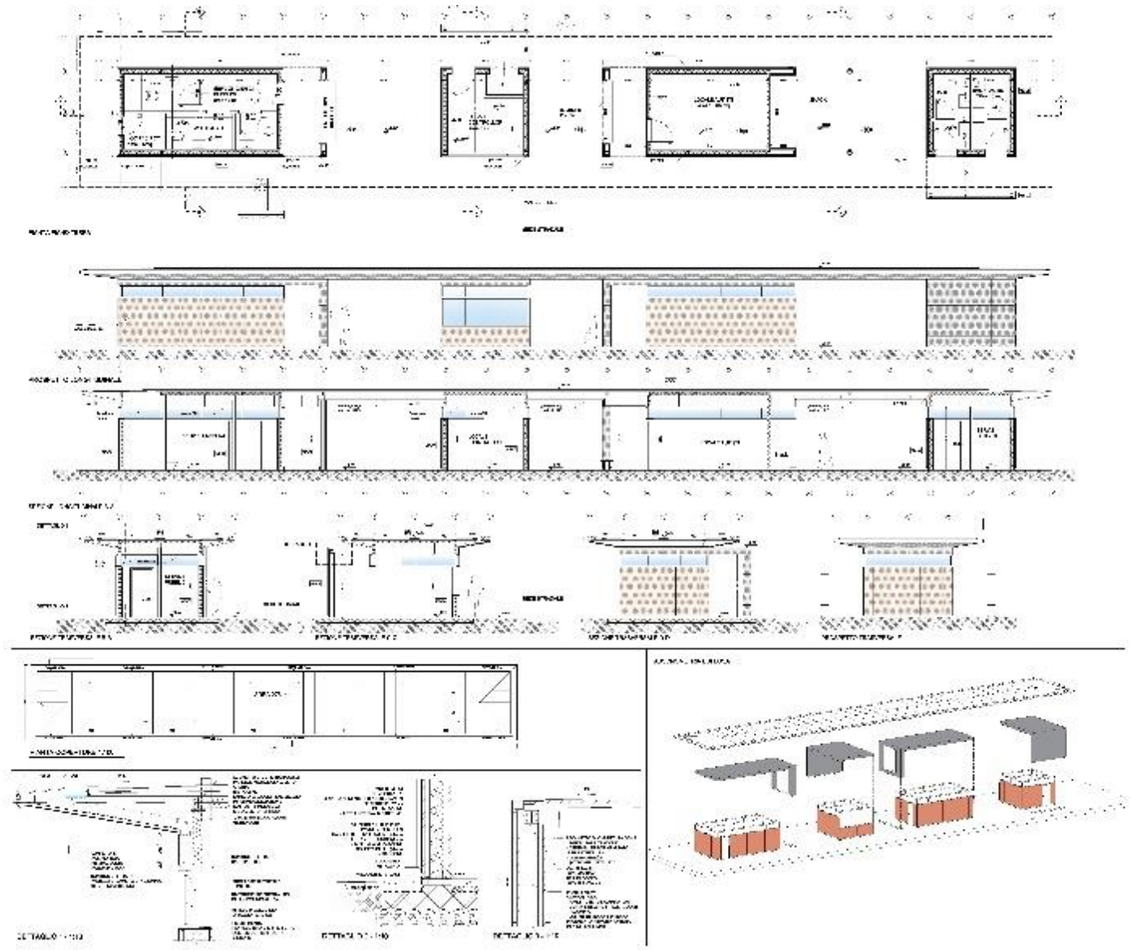
I volumi che ospitano i servizi e i locali di riposo sono trattati in modo da avere un aspetto volumetrico unitario, come un blocco di un unico materiale. Le pareti sono rivestite con lamiera preossidata con effetto Corten, e traforata con diversi tipi di foratura, ben distinta dai piani a "L". Gli infissi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

1 SCORCIO CAPOLINEA



2 VISTA FRONTALE CAPOLINEA





LOGISTICA (DEPOSITI, OFFICINE E PARCHEGGI)

Considerazioni generali sul progetto delle rimesse

Le tre rimesse si trovano in punti della città dalle diverse caratteristiche. Differenti nei caratteri urbani e insediativi, nella natura morfologica e orografica dei suoli e, in ultimo, nei livelli di vincoloa cui ciascuna di esse è soggetta. Ma non solo, perché anche i tre singoli programmi funzionali, fermo restando la destinazione d'uso prevalente a officina e a rimessa per i mezzi del trasporto urbano pubblico, mostrano crescenti gradi di complessità e di articolazione tipologica.

Tale disomogeneità, alla luce di un programma d'intervento che viceversa ha come visione e obiettivo di fondo l'integrazione urbana, e come strumento attuatore la realizzazione di una nuova rete di servizi pubblici e di connessioni trasportistiche, appare, almeno in prima battuta, d'ostacoload una conduzione lineare e coerente della progettazione. Mentre invece è proprio il confronto con la più estesa idea del rammaglio che si trova alla base del programma generale d'intervento, e che peraltro costituisce la linea guida alla progettazione della nuova rete infrastrutturale, che dà senso compiuto alla soluzione da noi dottata di rispondere in modo articolato e complesso, calibrato punto per punto, ai dati funzionali e di contesto presenti nei singoli programmi e nelle specifiche aree di intervento.

È all'interno del quadro generale che, come abbiano detto, tende all'unità, sia pure nell'articolazione del programma e delle funzioni previste, che il progetto delle tre rimesse diviene,in particolare per ciò che concerne il tema delle architetture urbane e delle tipologie adottate, paradossalmente, emblematico della qualità dell'intero intervento.
D'altronde è la stessa dimensione e complessità programmatica dei tre progetti che li rende di per sé rilevanti non solo per le aree urbane nelle quali sono collocati, ma per l'intera città di Genova e per le sue zone "periferiche" in particolare.

La sfida, infatti, è quella di dare inizio, attraverso la realizzazione di opere edilizie (rimesse, officine, ecc.) che tradizionalmente rappresentano il "lato oscuro" dei processi di urbanizzazione, se non addirittura l'immagine stessa del degrado generato dai fenomeni di espansione delle grandi città, a un meccanismo di riqualificazione e di rigenerazione urbana.

Tale processo virtuoso, che ovviamente ha origine e trova espressione già a partire dall'idea di multifunzionalità introdotta in fase d redazione dei programmi di intervento, deve però trovare riscontro fisica, diciamo pure risposta figuratività e formale, nei singoli progetti, nelle singole opere realizzate. È la qualità degli edifici, la loro giustezza e bellezza, quindi, (ed è necessario ricordareche per ottenere tale risultato non è necessario un incremento dei costi di costruzione), che nei fatti traduce in condizioni spaziali, e quindi in possibilità d'uso da parte delle comunità insediate nelle aree interessate dagli interventi, quelle che altrimenti rischiano di rimanere solo le buone intenzioni di una illuminata pianificazione urbana.

L'uomo si identifica e riconosce negli spazi, pubblici o privati che siano, che gli sono cari, che per conformazione e possibilità d'uso lo fanno sentire accolto e protetto. In poche parole: che lo fanno "star bene". Questo è quanto si è cercato di portare a compimento con l'occasione offerta dal progetto delle tre rimesse. Con la consapevolezza che tali funzioni sono, ma crediamo di aver dimostrato che ciò lo sia solo in apparenza, quanto di più lontano da un'idea "domestica" e "amica" dell'architettura. Condizioni queste che noi, grazie anche alle differenze programmatiche presenti nei tre progetti, abbiamo cercato di ottenere e di offrire agli abitanti dei quartieri interessati dall'intervento.

Tutto ciò, ovviamente, fatte salve le specifiche questioni funzionali che riguardano i temi del trasporto urbano pubblico e del ruolo di servizio e supporto logistico che le tre rimesse svolgono all'interno del più generale programma di intervento infrastrutturale. Tali questioni, che restano e sono fondamentali nel progetto dei tre complessi edilizi, come più volte abbiamo sottolineato, nulla tolgono a quanto di converso e in armonia si è sviluppato e portato in attuazione (e in ciò risiede la natura realmente innovativa degli interventi) sul fronte della socialità e della rigenerazione urbana.

RIMESSA GAVETTE

PRINCIPI D'INTERVENTO

Il progetto per la rimessa Gavette insiste su un'area attualmente già destinata alla logistica dell'azienda AMT. Trattasi infatti di un grande piazzale scoperto, con funzione di rimessaggio e officina dei mezzi del trasporto pubblico locale, situato lungo il corso del Torrente Bisagno, più a monte rispetto alla rimessa Staglieno.

Il piazzale confina a nord-ovest con l'Istituto Comprensivo Staglieno che, per la caratteristica orografia della zona della Val Bisagno, si trova a una quota superiore e per questo affaccia il suo prospetto principale proprio sull'autorimessa scoperta. Il progetto d'architettura si trova quindi di fronte alla sfida di dover risolvere l'apparente inconciliabilità tra le funzioni scolastiche e di rimessaggio. La soluzione di questo conflitto è stata individuata nell'ibridazione della funzione della copertura della rimessa: se al suo intradosso assolve la funzione di protezione dagli agenti atmosferici delle delicate apparecchiature tecnologiche a servizio della flotta di filobus, al suo estradosso ospita attrezzature sportive e aree verdi destinate all'utilizzo da parte degli studenti dell'istituto.

L'edificio

Il sistema della rimessa si svolge in tre distinti edifici collocati sul lotto in base alla funzione che sono chiamati di assolvere. L'ingresso alla rimessa avviene su Via Piacenza, strada che costeggia il letto del torrente Bisagno, al civico 66.

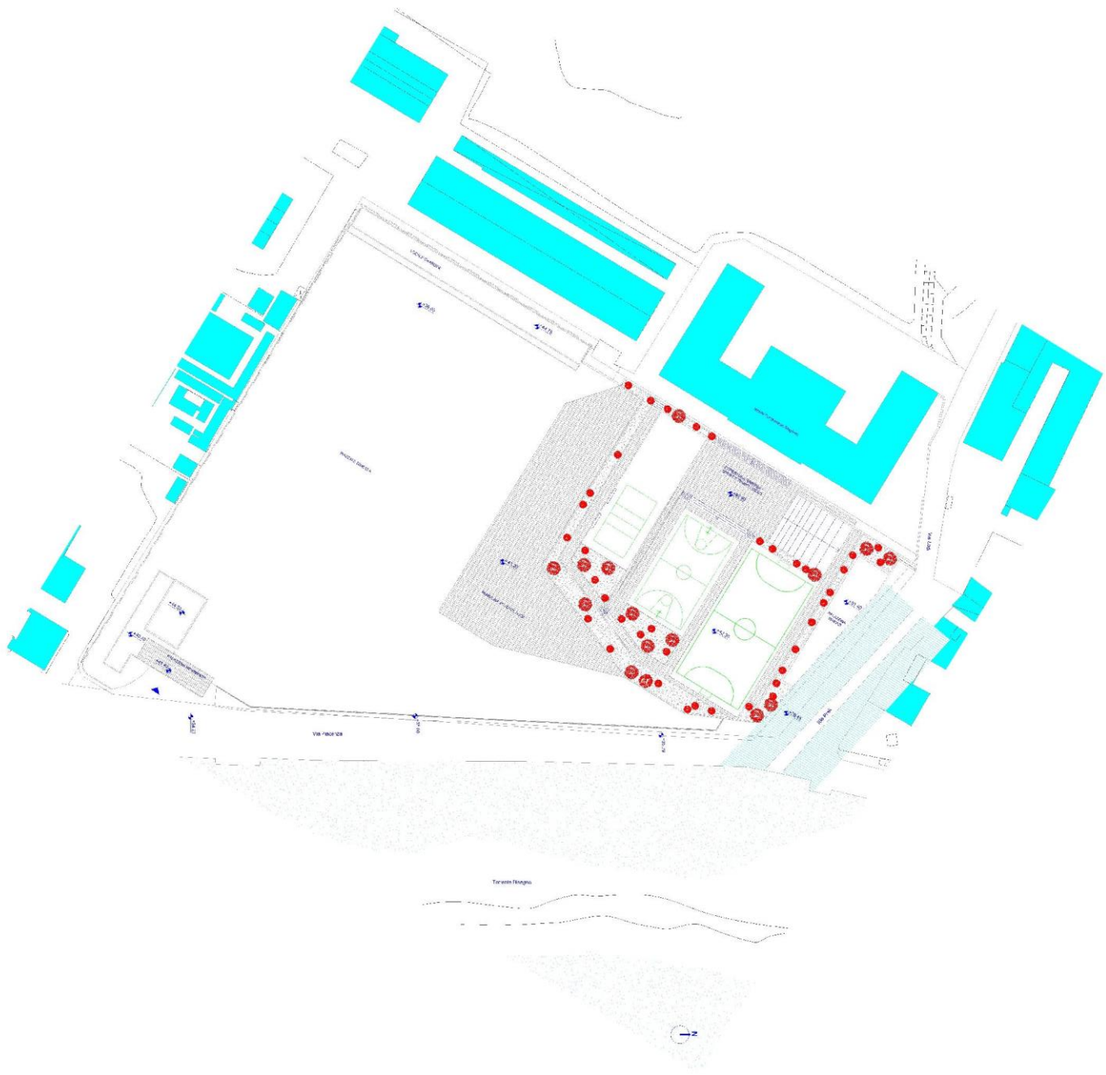
Il presente progetto prevede la demolizione della palazzina e della pensilina d'ingresso che vengono riproposte adattandole al linguaggio comune agli altri interventi.

La palazzina d'ingresso, su due livelli, ospiterà gli uffici del personale di movimento per un totale di 305 mq. Al piano terra, in aderenza al volume degli uffici, trovano sistemazione locali tecnici quali cabina di consegna e cabina di trasformazione MT/BT. L'involucro esterno dell'edificio permette una lettura immediata della duplicità di funzioni previste nell'edificio: il volume tecnico, più asciutto e minimale, è rivestito in intonaco tinteggiato; il volume che ospita gli uffici, in linea con gli altri interventi, è dotato di facciate a disegno modulare rivestite con pannelli di fibrocemento.

Morfologicamente legate ma strutturalmente indipendenti, la copertura della rimessa e officina e la palazzina servizi insistono sull'area adiacente all'edificio scolastico. La copertura, come già descritto, svolge la funzione di riparo dagli agenti atmosferici per le attività di rimessaggio e manutenzione di parte della flotta di mezzi del tpl per un'estensione di 6700mq. Le due funzioni previste sotto la copertura (rimessaggio e officina) richiedono due altezza libere sottotrave differenti: 4,50m per la rimessa, 6,00m per l'officina. Questa variazione di altezza si traduce in un'articolazione dell'estradosso a più quote, raccordate con il cortile scolastico a mezzo di cordonate e rampe inclinate, rendendo la copertura morfologicamente ricca.

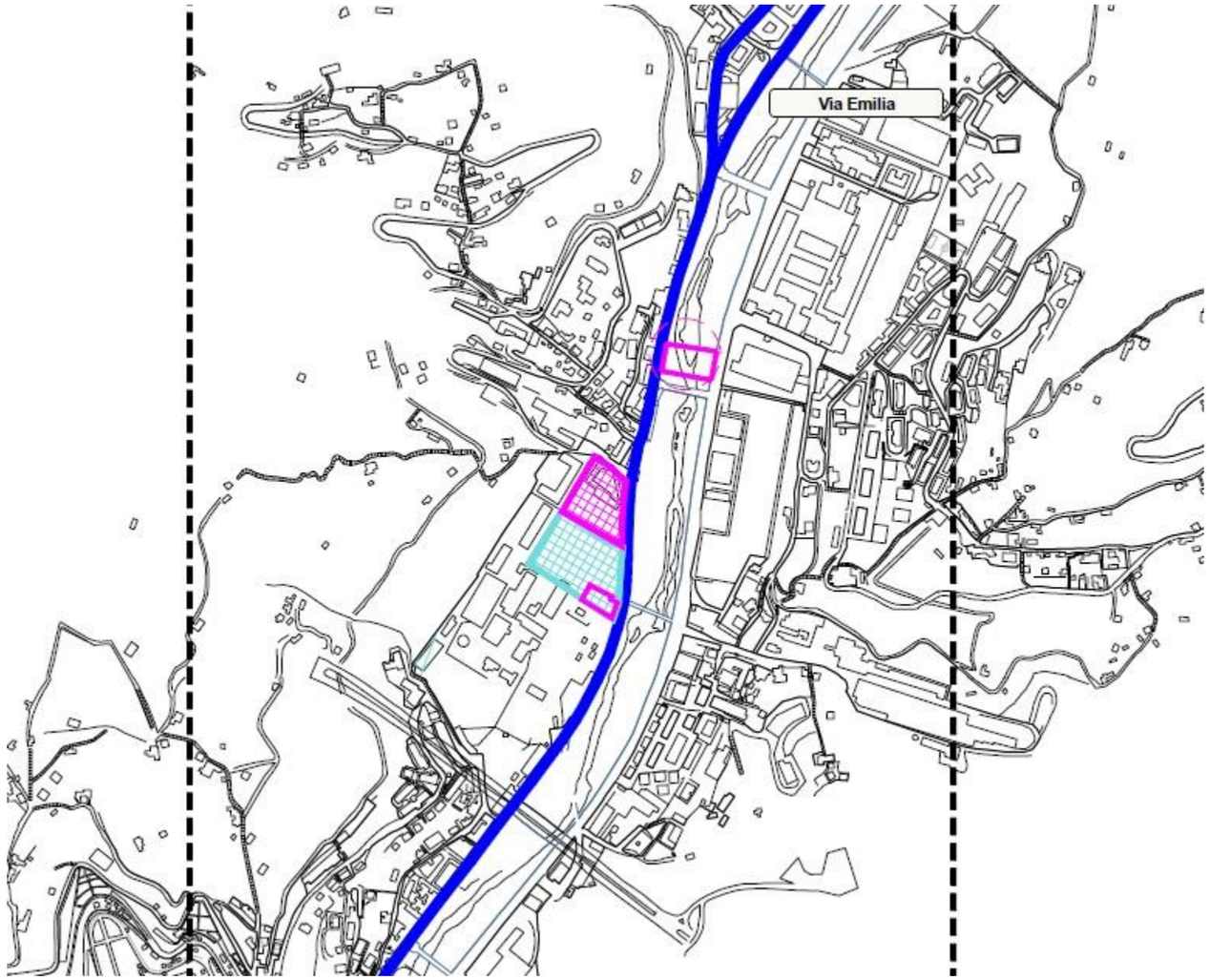
La copertura ospita al suo estradosso un campo da calcetto, un campo da basket, un campo da pallavolo e delle aree attrezzate per il gioco e attività didattiche all'aperto. Vasche di terreno adeguatamente profonde permetteranno la messa a dimora di specie arboree e arbustive lungo il bordo della copertura: una schermatura sia visuale che acustica per permettere di difendere lo spazio destinato al gioco degli studenti dalle attività svolte alla quota inferiore.

La palazzina, su tre livelli, ospita al suo interno varie funzioni a servizio delle attività di rimessaggio e manutenzione svolte sotto la copertura. Al piano terreno sono presente gli uffici per il personale della manutenzione e dei servizi igienici; al primo piano trovano collocazione spogliatoi e servizi igienici; al secondo e ultimo piano si trovano uffici a disposizione dell'azienda AMT. Analogamente alle nuove palazzine servizi oggetto di progettazione, il volume è caratterizzato da una facciata a moduli di fibrocemento intervallati da aperture vetrate modulari.

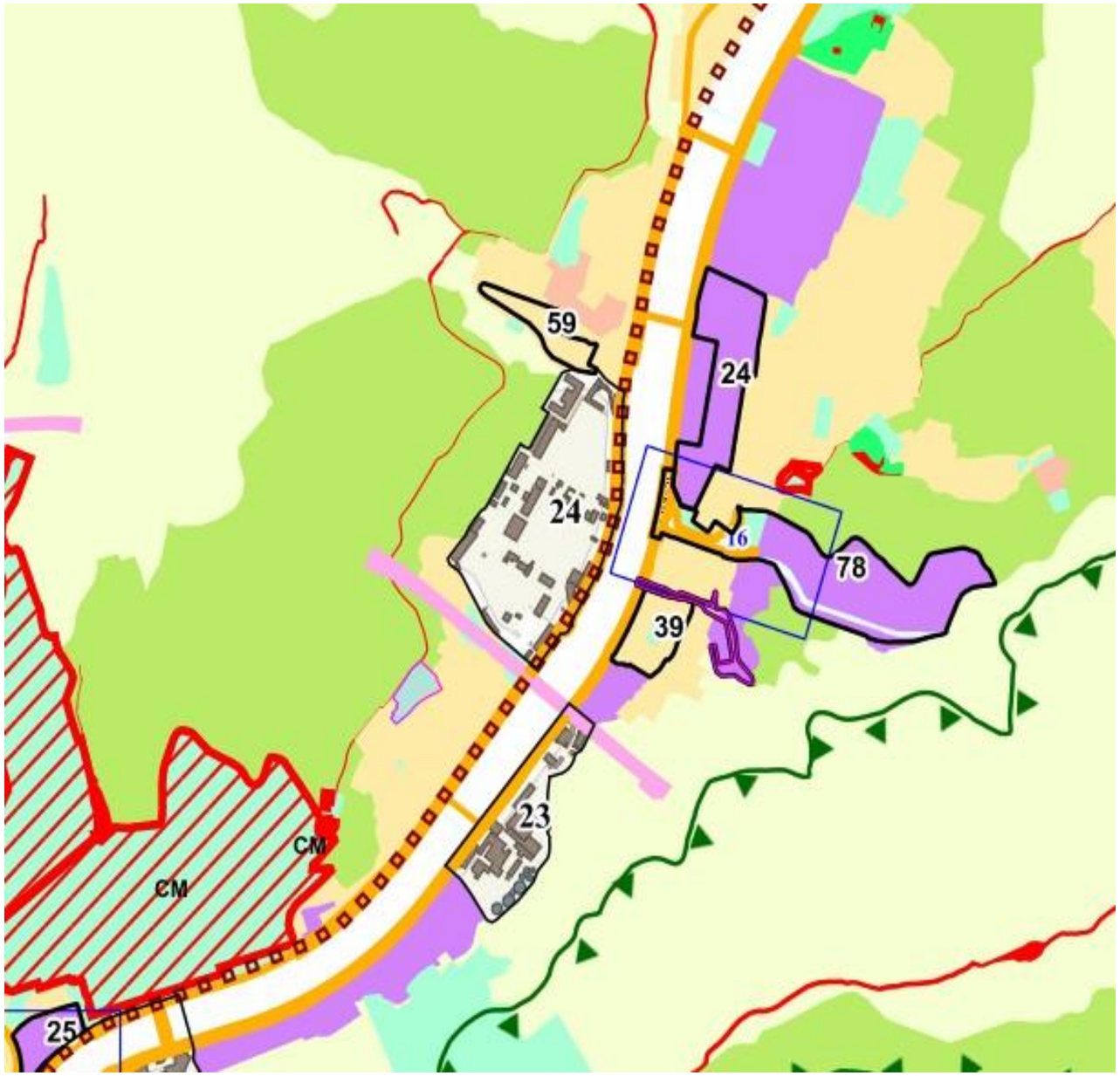


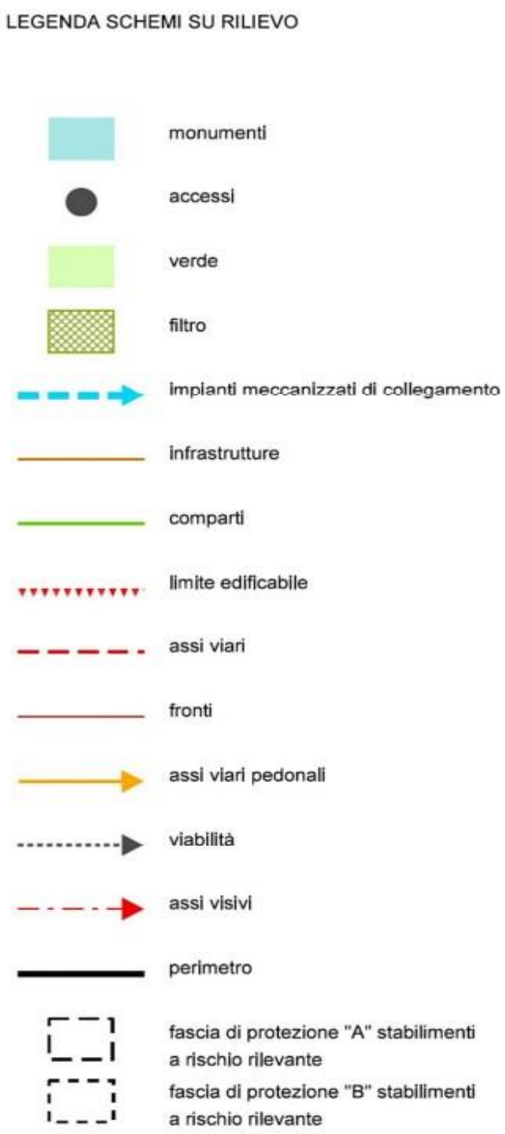
SCHEDA URBANISTICA
RIMESSA GAVETTE

LOCALIZZAZIONE DELL’INTERVENTO PROGETTO DEFINITIVO



LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO
ESTRATTO PIANO URBANISTICO COMUNALE





NORMATIVA DI RIFERIMENTO

DISTRETTO: Gavette

24

MUNICIPIO: IV Media ValBisagno



SCALA 1 : 5000

DISTRETTO: Gavette

24

MUNICIPIO: IV Media ValBisagno



SCALA 1 : 5000

N. 24	DISTRETTO	Gavette	Municipio: IV Media Valbisagno

QUADRO PROGRAMMATICO				
1	**Piani sovraordinati**	P.T.R.	Coerente con l'obiettivo "Rilancio dei Capoluoghi".	
		P.T.P.	Coerente con la Missione di Pianificazione dell'Ambito 1.3 Genova, segnatamente per il profilo delle azioni di sostituzione e modifica del sistema insediativo della Val Bisagno.	
		P.T.C.P.	Assetto Insediativo Locale: TU.	
		Piani di bacino	Torrente Bisagno: fascia A, fascia B e fascia C, presenza di corsi d'acqua affluenti del Torrente Bisagno.	
2	**Piani di settore**	Piano della costa	-	
		P.R.P.	-	
		Altri	-	
3	**Aree e immobili tutelati per legge:**		-	

DISCIPLINA URBANISTICA, PAESAGGISTICA, AMBIENTALE					
1	**Obiettivo della trasformazione**	Interventi di Opere Pubbliche per la messa in sicurezza del Torrente Bisagno, per la riqualificazione e riordino della viabilità e per la realizzazione dell'infrastruttura di trasporto pubblico in sede protetta e vincolata della Valbisagno. Riqualificazione dell'attuale rimessa AMT di Gavette in funzione del nuovo asse di trasporto pubblico in sede protetta in grado di garantire il rispetto dei più elevati standard ambientali, tecnologici e di efficienza energetica. Riconversione delle aree di Gavette attraverso interventi articolati che consentano il riordino delle sedi logistiche di AMIU, IREN, AMT ed A.S.ter, il tutto associato ad una nuova polarità urbana caratterizzata da funzioni compatibili con gli insediamenti urbani circostanti: servizi pubblici, parcheggi pubblici e spazi per il tempo libero.			
2	**Superficie territoriale**	97.950 mq			
3	**Suddivisione in settori**	Il Distretto è suddiviso in due Settori.			
4	**Funzioni ammesse**	Settore 1	Principali	Attività logistiche e Direzionali di Aziende di Servizi Urbani, Direzionale.	
			Complementari	Connettivo urbano, Esercizi di vicinato, Industria e artigianato limitatamente alle attività indicate all'art.12 comma 7.2 lett. A) e B) delle Norme Generali, Depositi e commercio all'ingrosso.	
		Settore 2	Principali	Servizi speciali (riorganizzazione rimessa AMT), Uffici, Parcheggi pubblici di livello urbano (Intermodale), Parcheggi privati, Impianti tecnologici connessi alle aziende presenti.	
			Complementari	Connettivo urbano.	
5	**Modalità di attuazione**	P.U.O. per ciascun Settore, Progetti di Opere Pubbliche.			
6	**Modalità di intervento**	Tutti gli interventi nel rispetto delle norme puntuali.			
7	**Parametri urbanistici**	I.U.I.	Settori	Base	Massimo
			1	1,00 mq/mq.	-
			2	1,00 mq/mq.	-
		I.M.D.	-		
		Rapporto di copertura	Da determinare in sede di P.U.O.		
		Altezza			
		Prescrizioni particolari	Puntuale applicazione delle Norme del Piano di Bacino del Torrente Bisagno.		

8	**Dotazione di servizi e infrastrutture**	**Obbligatorie** Settori 1 e 2: riordino e riqualificazione del fronte dei Settori lungo via Piacenza, allargamento di via Piacenza per la realizzazione della nuova infrastruttura di trasporto pubblico in sede protetta. Inoltre, per il Settore 2: realizzazione di parcheggio pubblico di livello urbano e riqualificazione dell'area antistante la scuola di via Lodi con verde attrezzato.	**Aggiuntive** -
9	**Prestazioni ambientali**	In tutti i settori: diffusa presenza di spazi pubblici pedonali alberati. La progettazione e la realizzazione delle opere previste dai P.U.O. o dai progetti edilizi convenzionati è subordinata alla verifica di conformità delle stesse con la normativa del Piano di Bacino vigente. Gli interventi dovranno valutare attentamente la presenza dell'acquifero significativo del Torrente Bisagno al fine di tutelarne l'integrità (Piano di Gestione delle Acque ai sensi del D.Lgs.152/2006 e ss.mm.) ed escludere la possibile compromissione del regime della falda. L'inserimento delle nuove funzioni previste suggerisce un adeguamento alla zonizzazione acustica compatibile alla classificazione acustica delle aree circostanti. L'accessibilità al nuovo polo dovrà prevedere un miglioramento della situazione acustica preesistente. In particolare le attività legate alla nuova polarità urbana non dovranno creare disagi acustici ai recettori sensibili. Alberature nei parcheggi.	
10	**Disciplina paesistica di livello puntuale**	La trasformazione deve assicurare la diffusa presenza di spazi pubblici pedonali sistemati prevalentemente a verde con alberature di alto fusto. Valorizzazione del rapporto tra l'insediamento di fondovalle e l'Acquedotto storico e il Parco delle Mura.	
11	**Flessibilità**	Perimetro	Il perimetro del Distretto, rispetto allo schema di riferimento, può comprendere anche aree contigue per motivate esigenze di organizzazione e per il miglioramento delle viabilità di accesso nei limiti consentiti dall'art. 53 della Legge Urbanistica Regionale n° 36/97 e s.m.i..
		Funzioni	-
		Modalità di intervento	-
		Parametri urbanistici	-
		Disciplina paesistica	-
12	**Norme transitorie**	Patrimonio edilizio esistente	Interventi edilizi fino al restauro e risanamento conservativo, compresi i relativi cambi d'uso compatibili che non compromettano gli assetti previsti.
		Aree libere	Interventi di sistemazione superficiale delle aree che non compromettano gli assetti previsti.
		Infrastrutture	Interventi di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture che non compromettano gli assetti previsti.

RIMESSA GAVETTE



Foto N. 1



Foto N. 2



Foto N. 3

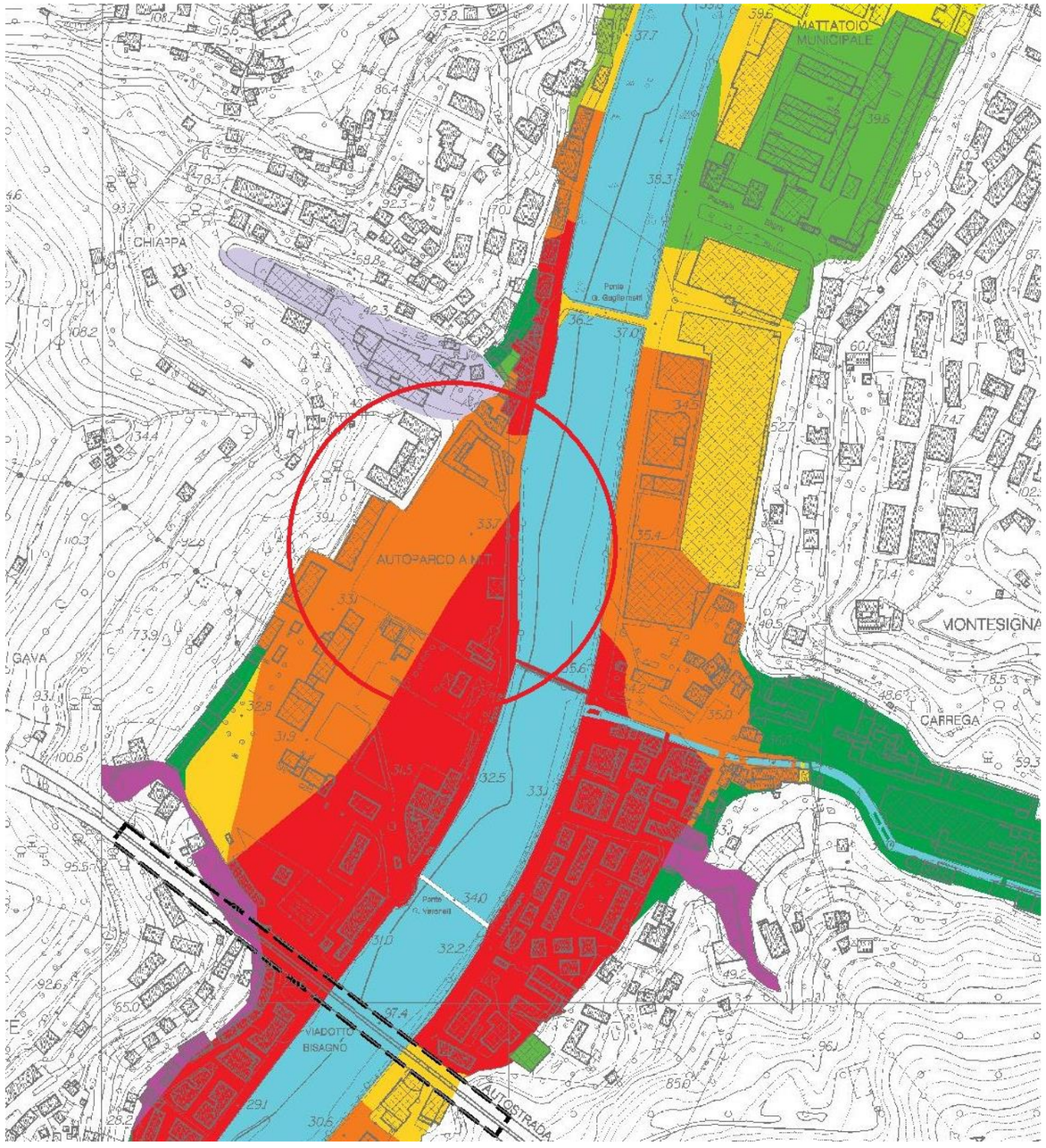


Foto N. 4

3 CONFORMITA' DELL'INTERVENTO ALLA DISCIPLINA DI PIANI DI BACINO

PIANO DI BACINO – CARTA DELLE FASCE DI ININDABILITA' E DEGLI AMBITI NORMATIVI

RIMESSA GAVETTE



LEGENDA

FASCE FLUVIALI	NORME DI ATTUAZIONE
FASCIA A	Art. 15, c. 2
FASCIA A*	Art. 15, c. 4bis
FASCIA B	Art. 15, c. 3
AMBITO BB	Art. 15, c. 3bis
AMBITO B0	Art. 15, c. 3bis
FASCIA B* (Aree storicamente inondate in tratti non indagati o con indagini non sufficienti)	Art. 15, c. 4bis
FASCIA C	Art. 15, c. 4
FASCIA C (Aree storicamente inondate in tratti indagati)	Art. 15, c. 4
FASCIA C (Aree ex inondabili)	Art. 15, c. 4
ALVEO	Art. 13
ALVEO TOMBINATO	Art. 13
FASCIA DI RISPETTO DELLO SCOLMATORE	Art. 17 bis

CRITICITA' IDRAULICHE PUNTUALI	
Manufatto o copertura non verificata per T=50 anni	
Manufatto o copertura non verificata per T=200 anni	
Manufatto o copertura non verificata per T=500 anni	
Proiezione dei viadotti	
Limite del bacino	

La Rimessa Gavette, dove è prevista la realizzazione di una copertura in C.A ed una nuova palazzina a servizi, ricade parzialmente in **area inondabile fascia A** (copertura) e **parzialmente in area inondabile fascia BB** (nuova palazzina a servizi).

Relativamente alla norma di Piano di Bacino **non sono ammessi interventi di nuova edificazione, di ristrutturazione urbanistica**, di ampliamento dei manufatti esistenti, e di recupero del patrimonio edilizio esistente eccedenti quelli di restauro o risanamento conservativo, come definito dalla lett. c), comma 1, dell'art. 31 della l. n.457/78, sia in fascia A (art.15 comma 2 delle norme di PdB), sia in fascia BB (art.15 comma 3 delle norme di PdB); **sono ammessi invece gli interventi di ristrutturazione edilizia** come definita dalla lett. d), comma 1, dell'art. 31 della l. n.457/78 ricadenti negli ambiti di tessuto urbano consolidato o da completare mediante interventi di integrazione urbanistico-edilizia sempre all'interno di ambiti già edificati e purché risultino assunte le azioni e le misure di protezione civile previste nel Piano stesso e nei piani comunali di protezione civile; nel caso di interventi di demolizione con ricostruzione deve essere assicurata la riduzione della vulnerabilità dell'edificio, anche attraverso la messa in opera d i tutti gli accorgimenti e le misure finalizzate a tutelare la pubblica incolumità, fermo restando il rispetto delle condizioni previste per procedere ad interventi di ristrutt urazione edilizia di cui sopra. In fascia A inoltre gli interventi ammessi non devono comportare cambi di destinazione d'uso che aumentino il carico insediativo anche temporaneo.

In deroga alla disciplina **relativa alle fasce A e B,** possono essere assentite opere pubbliche strategiche indifferibili ed urgenti, riferite a servizi essenziali e non diversamente localizzabili, previa acquisizione di parere obbligatorio e vincolante dell'Ufficio regionale ai sensi dell'art. 15 bis del P.d.B . (Derogabilità alla disciplina delle fasce di inondabilità per opere pubbliche). Sottostante via Lodi passa la **tombinatura del rio Preli,** corso d'acqua di secondo livello non studiato idraulicamente dal P.d.B. Si fa presente quindi che in riferimento all'art 4 del R.R. 3/2016 e all'art. 8 delle norme di P.d.B. è prevista una fascia di inedificabilità assoluta di 10 metri e una fascia di rispetto di 20 m dal corso d'acqua e che il P.d.B. prevede interventi sistematori in corrispondenza della confluenza del suddetto corso d'acqua nel T. Bisagno (cfr Carta degli Interventi Int. 33).

Dovrà essere anche valuta la distanza dal T. Bisagno in quanto ai sensi del R.R. 3/16 è prevista una fascia di inedificabilità assoluta di 10 metri: si evidenzia al riguardo che il limite della fascia di inedificabilità assoluta dovrà essere calcolata anche dal limite dell'area demaniale Ai fini della verifica circa l'ammissibilità dell'intervento risultano pertanto necessari gli opportuni approfondimenti in merito alla classificazione urbanistico-edilizia dello stesso e alla dimostrazione del rispetto delle distanze dai corsi d'acqua; dovranno essere inoltre acquisiti i parere dell'ufficio tecnico regionale Difesa del Suolo nonché del Settore Protezione Civile della Civica Amministrazione

RIMESSA STAGLIENO
PRINCIPI D‘INTERVENTO

Il progetto per la rimessa Staglieno si fonda sull’idea che la nuova struttura di servizio al trasporto pubblico e privato debba possedere elementi di nuova e di antica identità, attraverso l’utilizzo, quindi, di un lessico figurativo nel quale compaiono stilemi propri della tradizione architettonica ottocentesca all’interno di un partito architettonico innovativo e (utilizzando un’espressione abusata ma efficace) “contemporaneo”.

Il principio dell’intrusione di elementi dissonanti governa le scelte morfologiche, e pertanto formali, come quelle di carattere tecnologico e costruttivo dell’intero complesso architettonico. Quindi, sintetizzando, possiamo dire che quella da noi messo in atto nell’ideare la rimessa Staglieno è il tentativo di riportare la memoria all’oggi o, se vogliamo essere più precisi, di realizzare un’operadalla memoria profonda, spessa, corposa.
Il principio della compresenza di differenti stilemi e partiture architettoniche, che poi non è altro che la messa in atto del processo che consente la restituzione in forma fisica del trascorrere del tempo, è infatti alla base dell’idea di mantenere, ricostruendolo così com’era e lì dove si trovava il frammento edilizio della vecchia e prima rimessa per i mezzi di trasporto urbano pubblico della città di Genova. Ma tale operazione di “conservazione” la si è realizzata, però, inserendo il muro d’intonaco con paraste e finestroni, come se si trattasse di un prezioso tassello d’epoca incastonato all’interno della più ampia e linguisticamente “sofisticata” facciata di via Bobbio, quella che fronteggia il torrente Bisagno.

Ma insieme alla ricerca dell’identità che come detto avviene attraverso il recupero dei frammenti storici, c’è anche quella che forte del lessico proprio della “contemporaneità”, si invera e prende forma grazie alla realizzazione di una grande pensilina ellittica che, posta in testata dell’edificio, sovrasta la rampa d’accesso al parcheggio multipiano. D’altronde che l’opera sia visibile e riconoscibile è una condizione, diciamo pure una necessità, che appartiene a qualsiasi opera pubblica che nasce con l’intento di segnare un passaggio significativo (evitiamo il termine “storico” per non cedere all’enfasi) nell’assetto e nell’uso della città.

Alla stratificazione e giustapposizione figurativa e architettonica, che peraltro è tipica dell’evoluzione e del formarsi nel tempo delle città italiane e di Genova in particolare, fa da riscontro un altrettanto complessa organizzazione funzionale, distributiva e programmatica dello stesso manufatto.
Nel progetto della rimessa Staglieno vi è, in ultimo, un’unità che dall’organizzazione funzionale e distributiva, passando per la scelta e l’impego dei materiali di finitura applicati, si completa e trova il suo giusto equilibrio, com’è corretto che sia per un’architettura di qualità, nella forma che tutto riassume e porta a sintesi

L‘edificio
La stratificazione e la giustapposizione sono, come s’è detto, i criteri che regolano la costruzione del nuovo organismo architettonico della rimessa Staglieno. Così avviene che al disopra dell’autorimessa dei mezzi di trasporto pubblico e della relativa officina (7.200 mq.) si trovano i tre livelli del parcheggio multipiano (17.400 mq.) destinati ad ospitare le auto private (655 posti), mentre, di fianco, lungo la via Vecchia e in aderenza al corpo di fabbrica della rimessa, sorgono e si reinsediano: la nuova palazzina di servizio, e uffici (1.890 mq.) e il blocco demolito e ricostruitodel vecchio edificio di servizio (720 mq.), tale struttura adesso è destinata ad ospitare parte dei locali officina della rimessa.

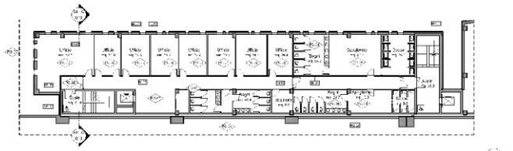
La struttura portante dell’edificio (pilastri, travi, solai e rampe carrabili) è realizzata interamente in cemento armato. Lungo via Bobbio la facciata (completamente aperta in corrispondenza dei piani che ospitano i parcheggi delle auto private) è interamente rivestita, ad eccezione della quota bassa della rimessa e della porzione del muro storico ricostruito, con un sistema di frangisole in

laterizio smaltato. Tale rivestimento, pur schermando alla vista le auto in sosta, consente la corretta ventilazione degli ambienti. Mentre le facciate esterne della palazzina uffici è realizzata con una parete ventilata in fibrocemento. La rampa elicoidale in cemento armato che dà accessoai tre livelli del parcheggio per le auto private, è protetta dalla pensilina metallica. La grande struttura ovoidale posta in sommità, realizzata con una struttura in acciaio e rivestita con pannelli d’alluminio riflettente, aggetta fino a coprire e proteggere l’ingresso carrabile e pedonale al parcheggio multipiano

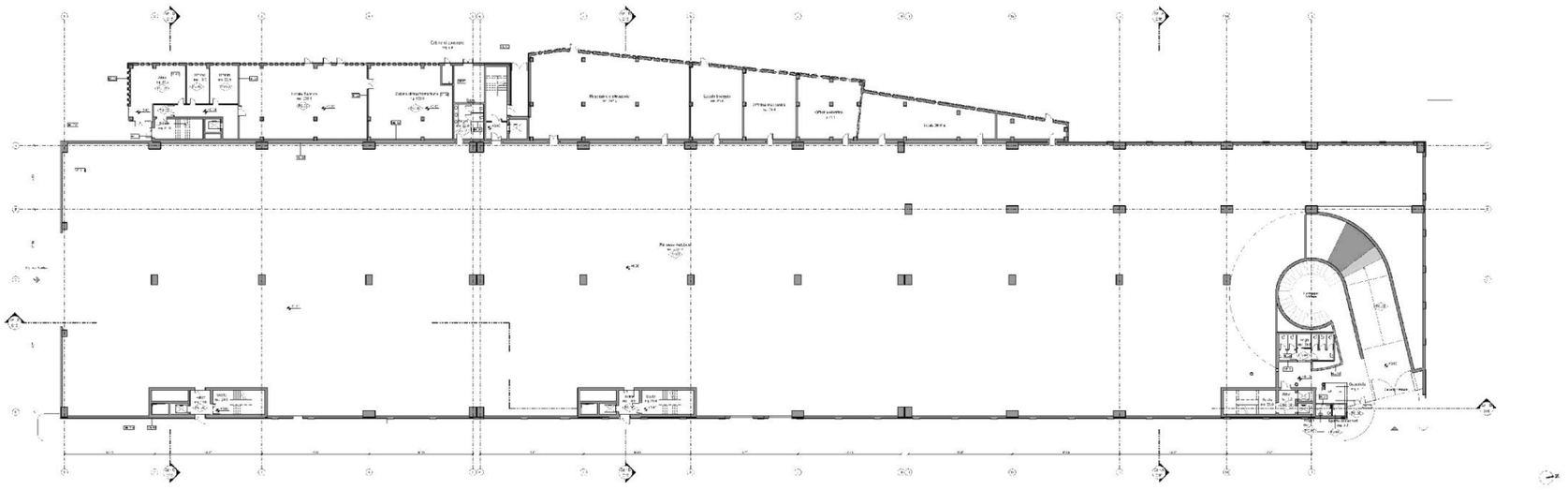
L’ingresso carrabile alla rimessa dei mezzi di trasporto del servizio pubblico avviene attraverso due grandi varchi che si trovano sul lato corto di via Vecchia. Mentre il personale viaggiante, amministrativo e di servizio alla rimessa e al servizio di linea, accede alla struttura attraverso la palazzina uffici e spogliatoi che si trova sempre su via Vecchia ma lungo lo sviluppo longitudinale, quello parallelo a via Bobbio. L’ingresso carrabile, pedonale e ciclabile al parcheggio multipiano avviene (se si escludono le uscite d’emergenza) dalla grande apertura che si trova sul lato destro della facciata prospiciente via Bobbio, quella in alto marcata dalla grande copertura metallica ovoidale

L’impatto della nuova struttura nei confronti degli edifici esistenti che si affacciano su via Vecchia, viene mitigato dalla presenza al primo livello del parcheggio multipiano di un’ampia vasca verde piantumta con alberature di media grandezza e ricoperta da rampicanti che si sviluppano nelle diverse direzioni lungo la parete esterna della rimessa.

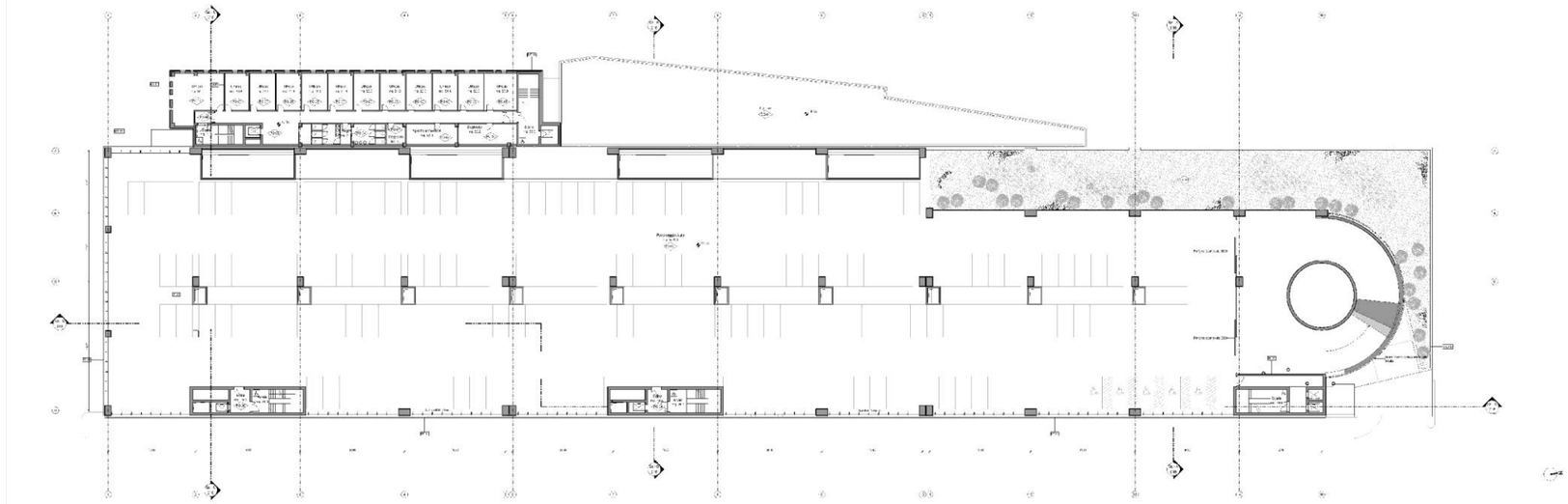
La copertura delle pensiline in acciaio che riparano dalle intemperie e dall’irraggiamento solare le vetture che si trovano all’ultimo livello del parcheggio multipiano, sono interamente coperte da pannelli fotovoltaici. Tale soluzione consente un discreto risparmio energetico e l’autosufficienza per ciò che riguarda l’illuminazione di servizio e d’emergenza.



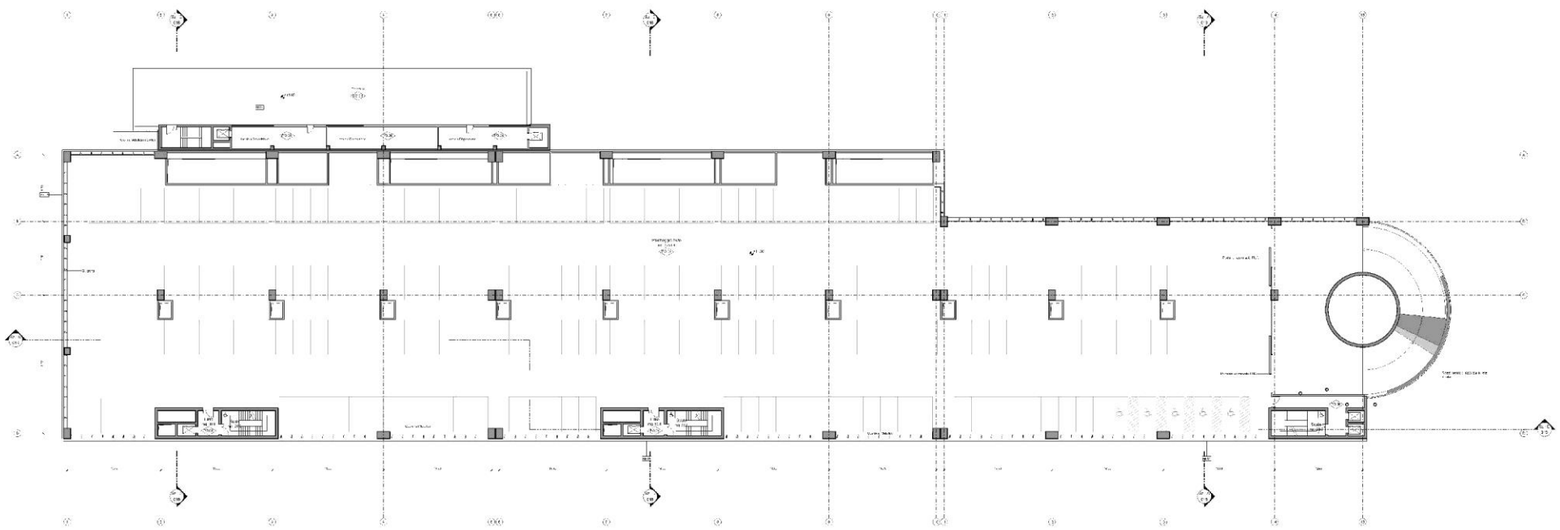
2 3.60 - Palazzina Servizi - Pianta 1° piano P.terra
Scala 1 : 200



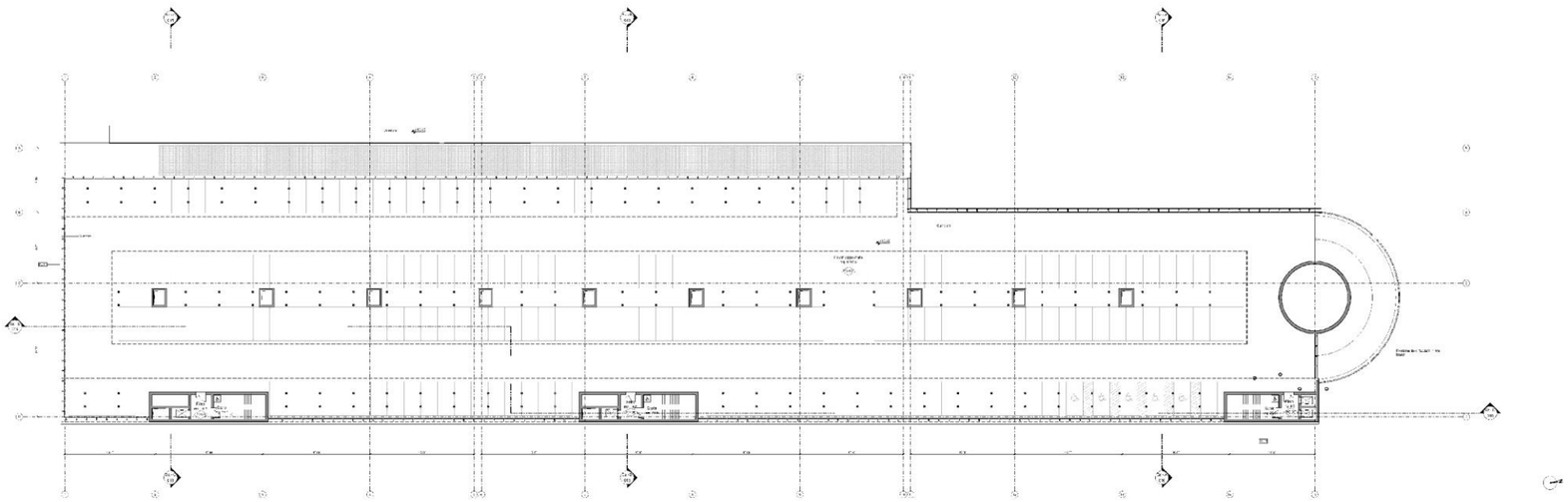
1 C.03 - Rimessa - Pianta Piano Terra
Scala 1 : 200



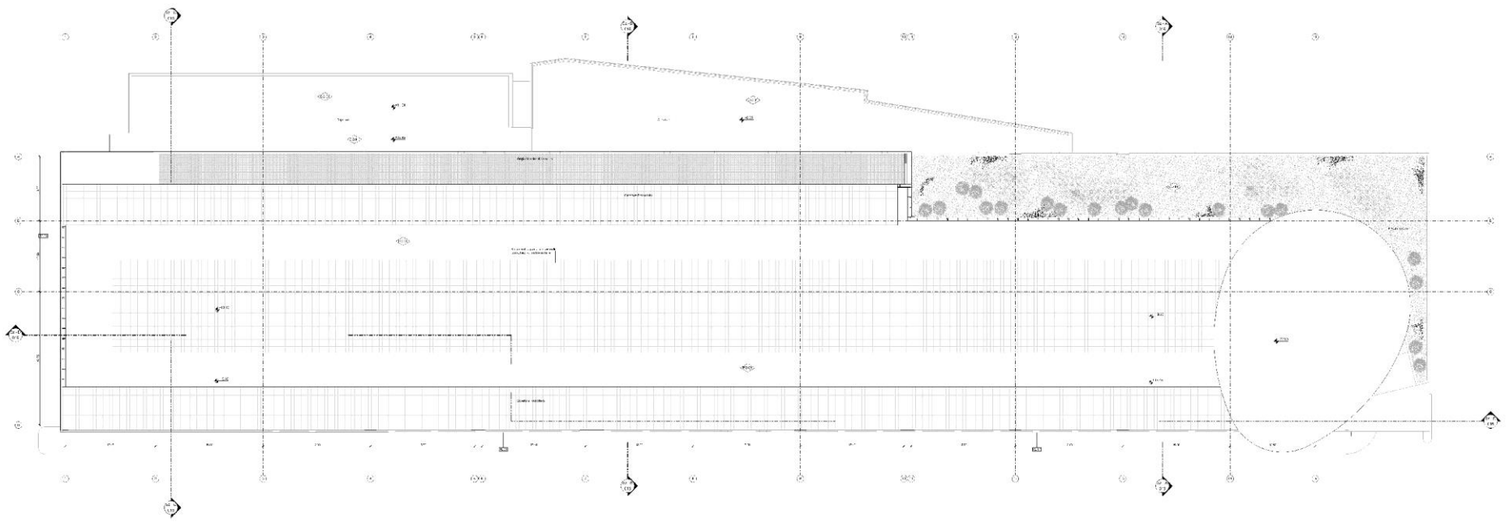
1 6.E0 - Rilievo - Prospetto Piano Primo
Scala 1 : 200



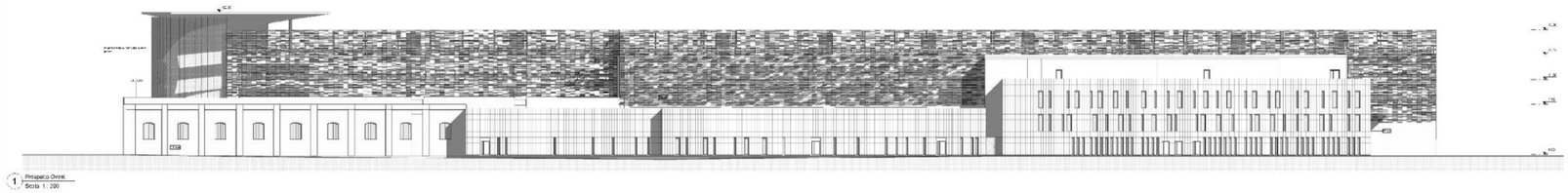
1 10.26 - Rimessa - Pianta Piano Secondo
Scala 1 : 200



1 13.30 Rimessa Pianta Piano Terzo
Scala 1 : 200



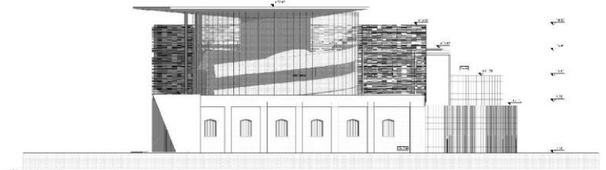
1 Planta Cobertura
Escala 1 : 100



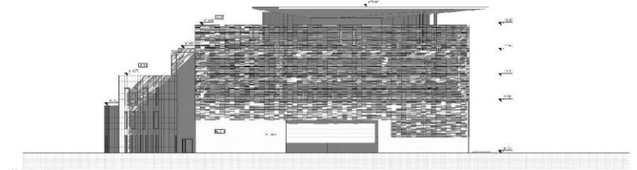
1 Prospetto Ovest
Scala 1 : 200



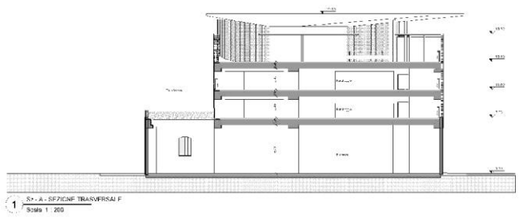
2 Prospetto Est
Scala 1 : 200



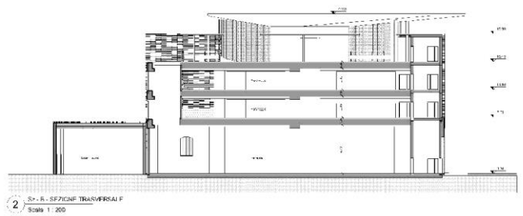
3 Prospetto Nord
Scala 1 : 200



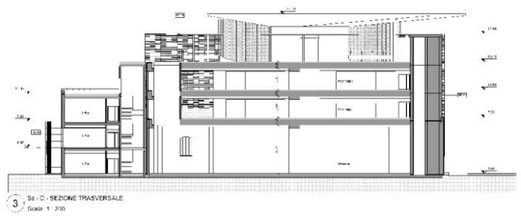
4 Prospetto Sud
Scala 1 : 200



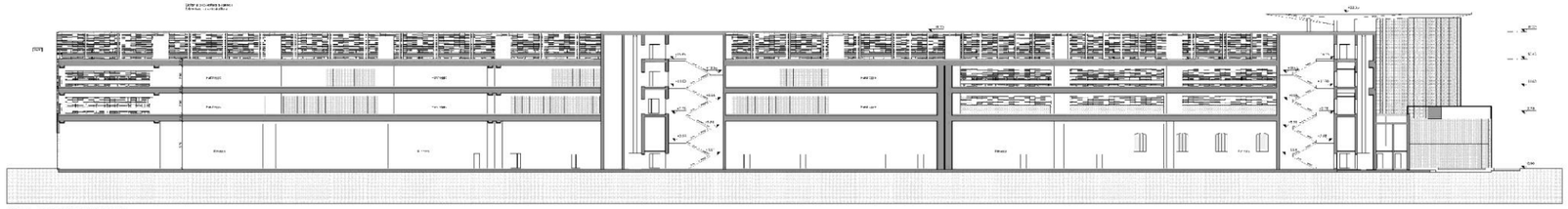
1 Sz - A - SEZIONE TRASVERSALE F
Scala 1 : 200



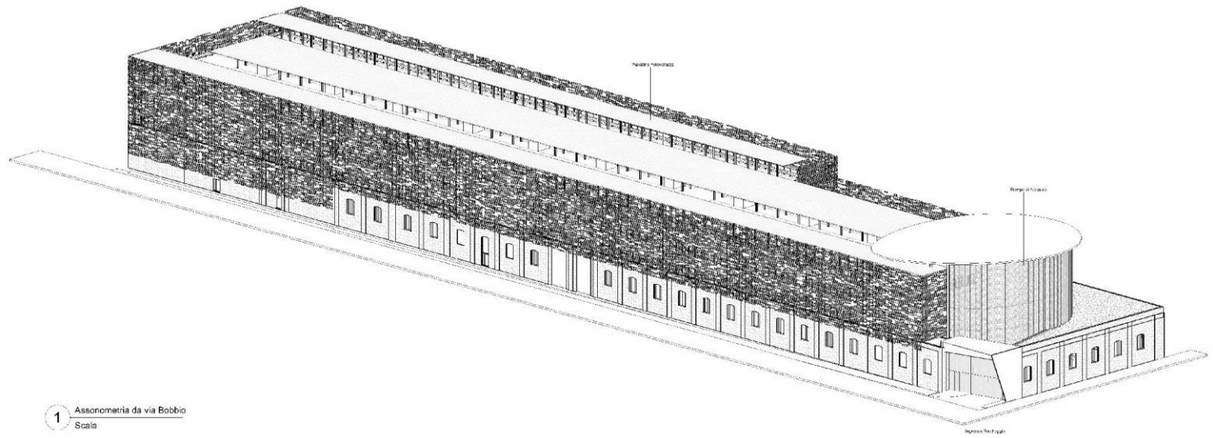
2 Sz - B - SEZIONE TRASVERSALE F
Scala 1 : 200



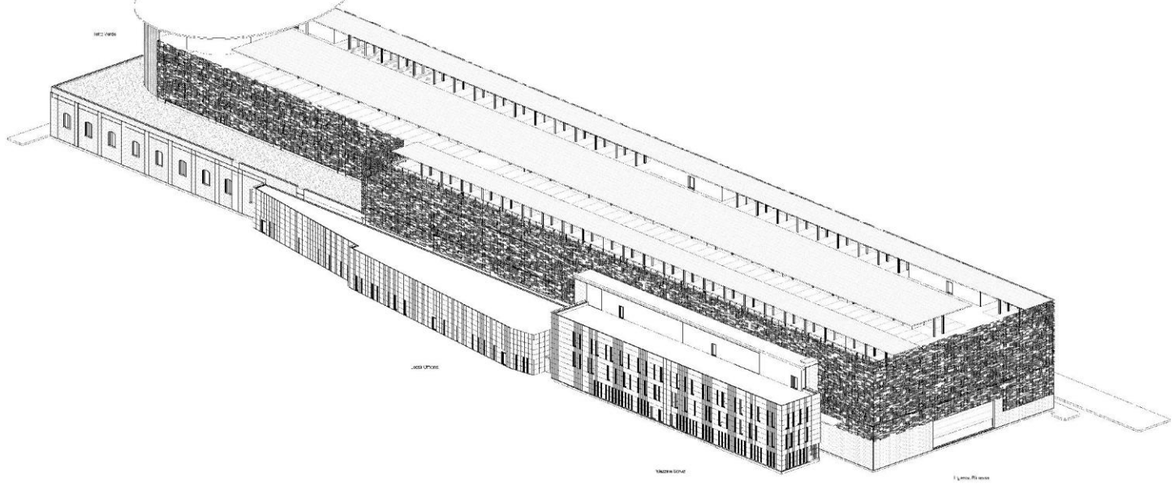
3 Sz - C - SEZIONE TRASVERSALE
Scala 1 : 200



4 Sz - D - SEZIONE LONGITUDINALE
Scala 1 : 200



1 Assonometria da via Bobbio
Scala



2 Assonometria da via Vecchia
Scala



1 INGRESSO PARCHEGGIO



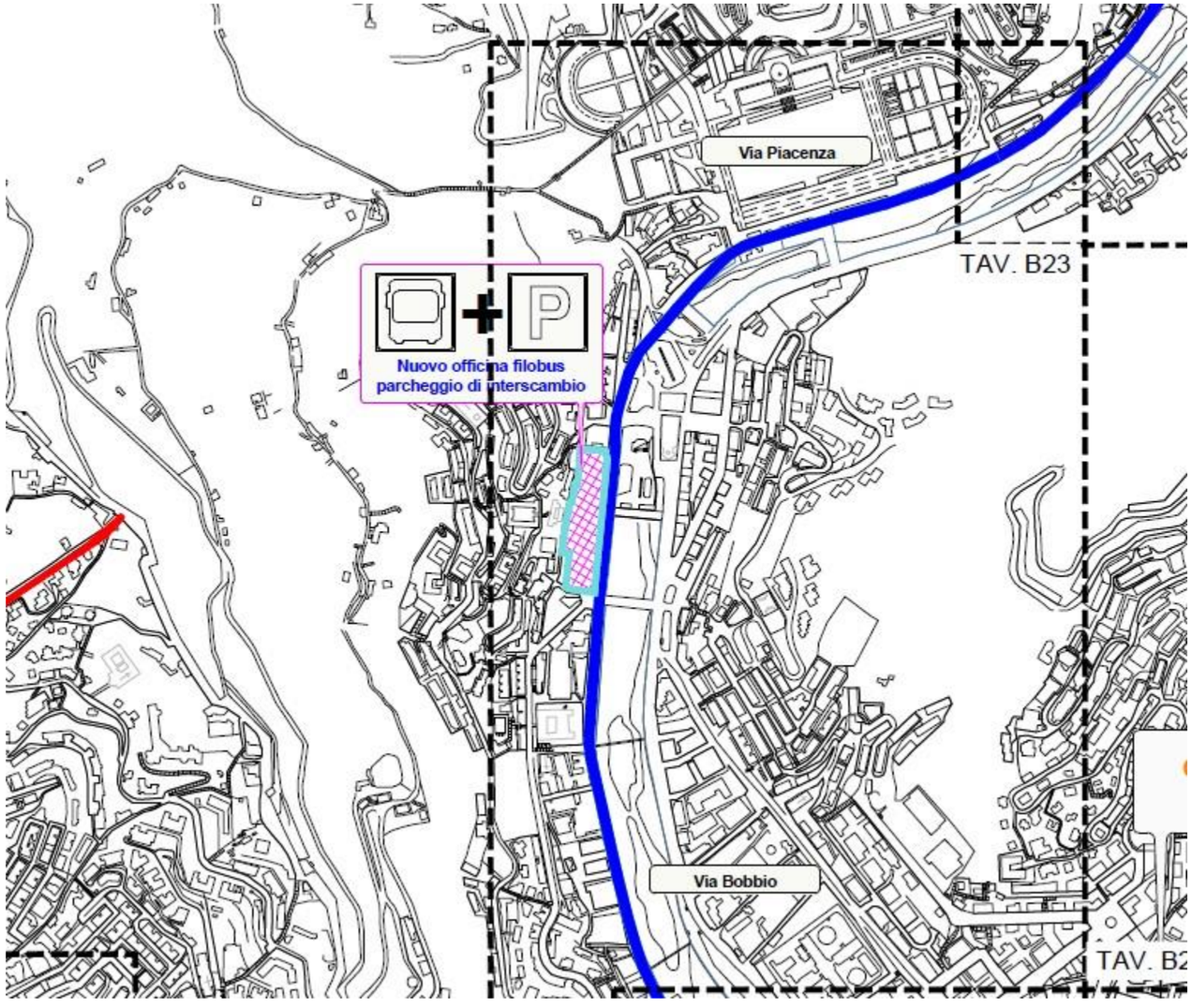
2 PROSPETTO POSTERIORE



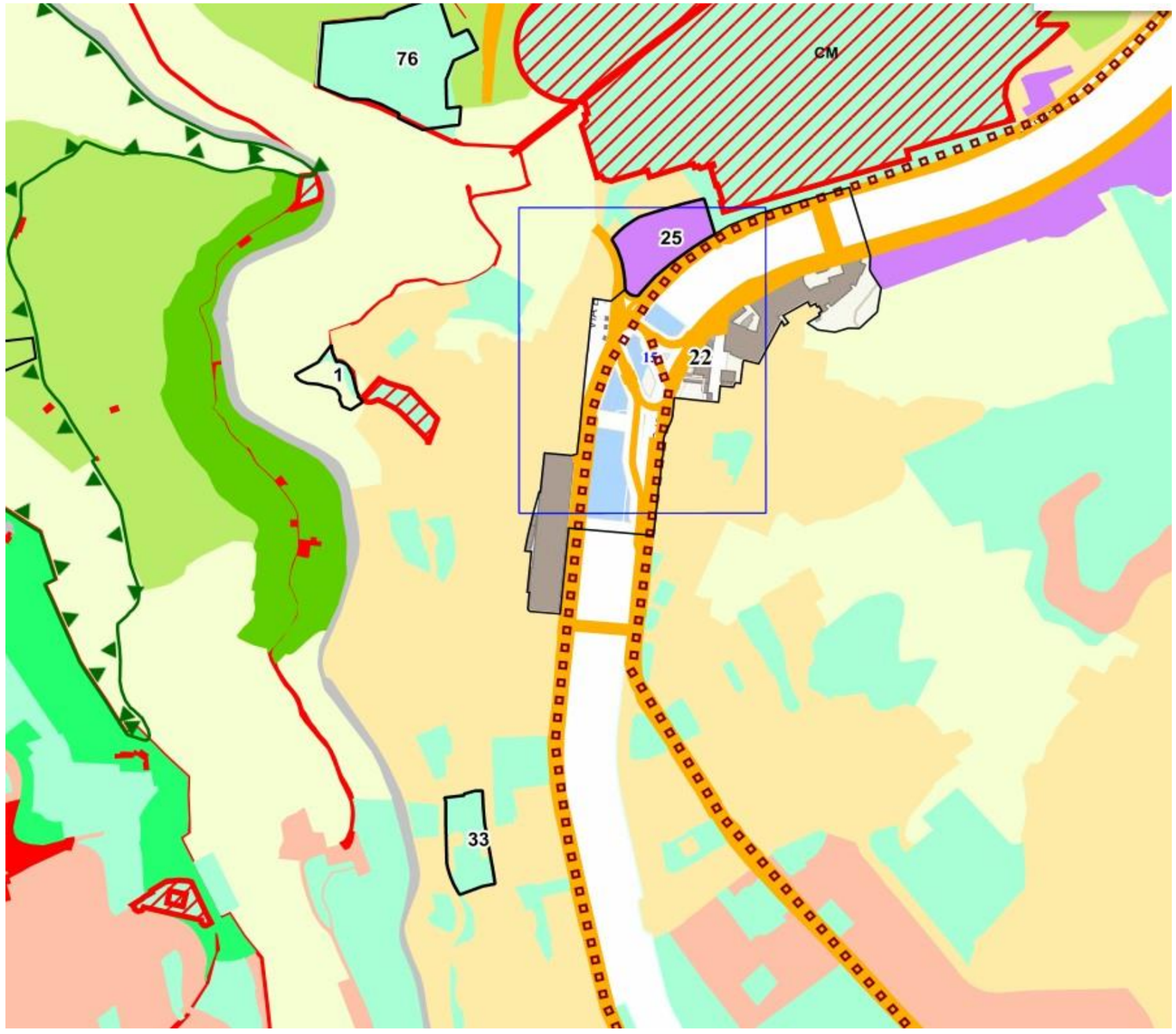
CONFORMITÀ

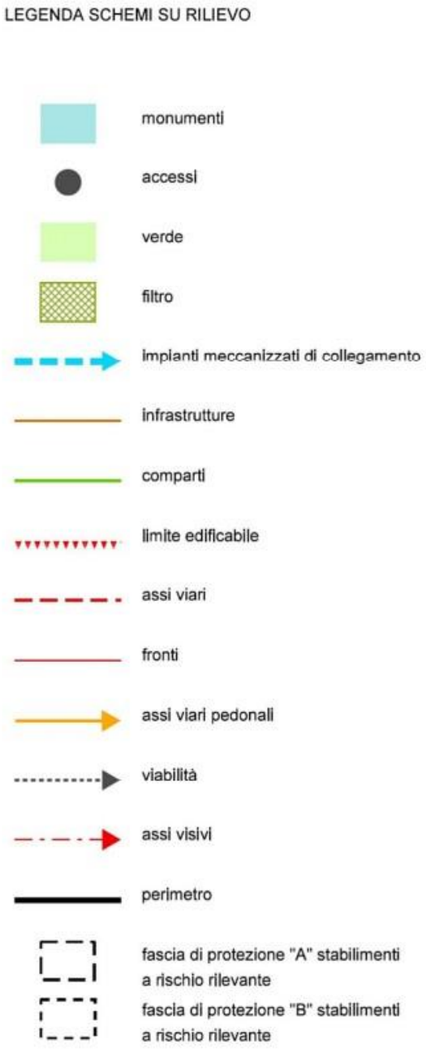
SCHEDA URBANISTICA
RIMESSA STAGLIENO

LOCALIZZAZIONE
PROGETTO DEFINITIVO



LOCALIZZAZIONE
ESTRATTO PIANO URBANISTICO COMUNALE



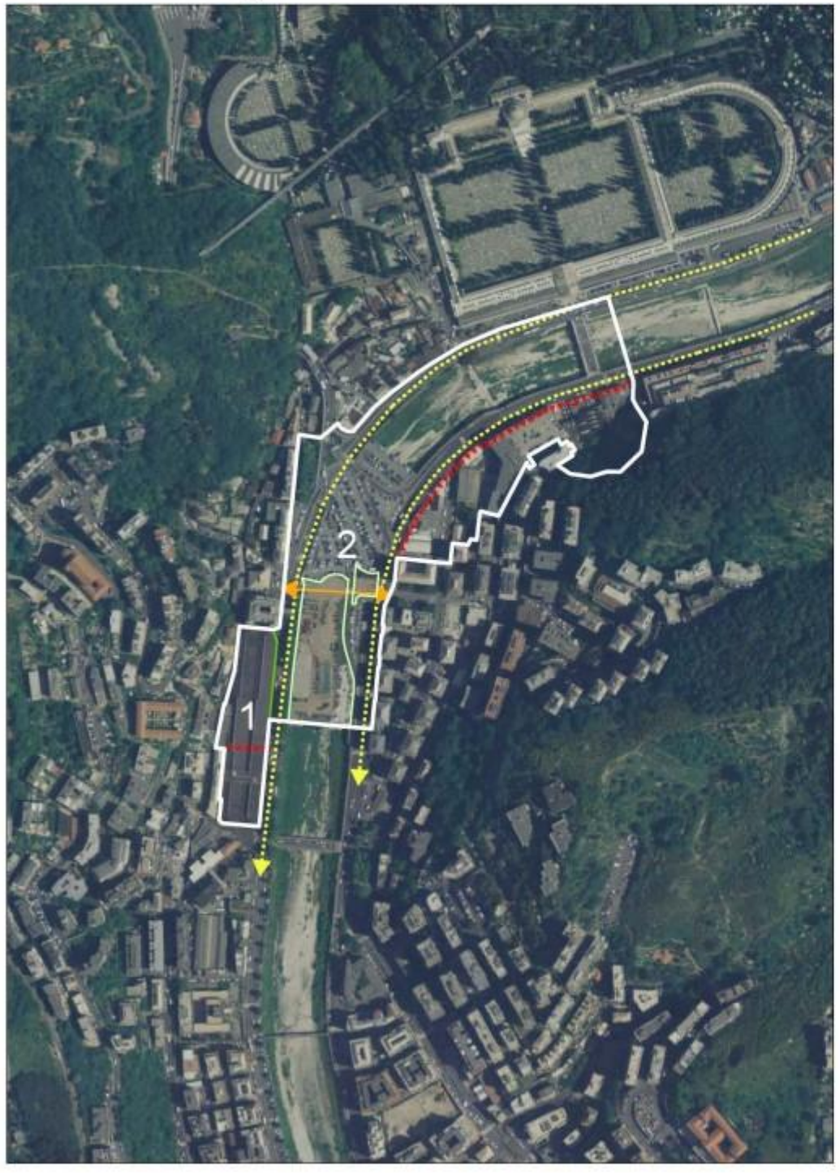


NORMATIVA DI RIFERIMENTO

DISTRETTO: Staglieno - via Bobbio

22

MUNICIPIO: IV Media ValBisagno

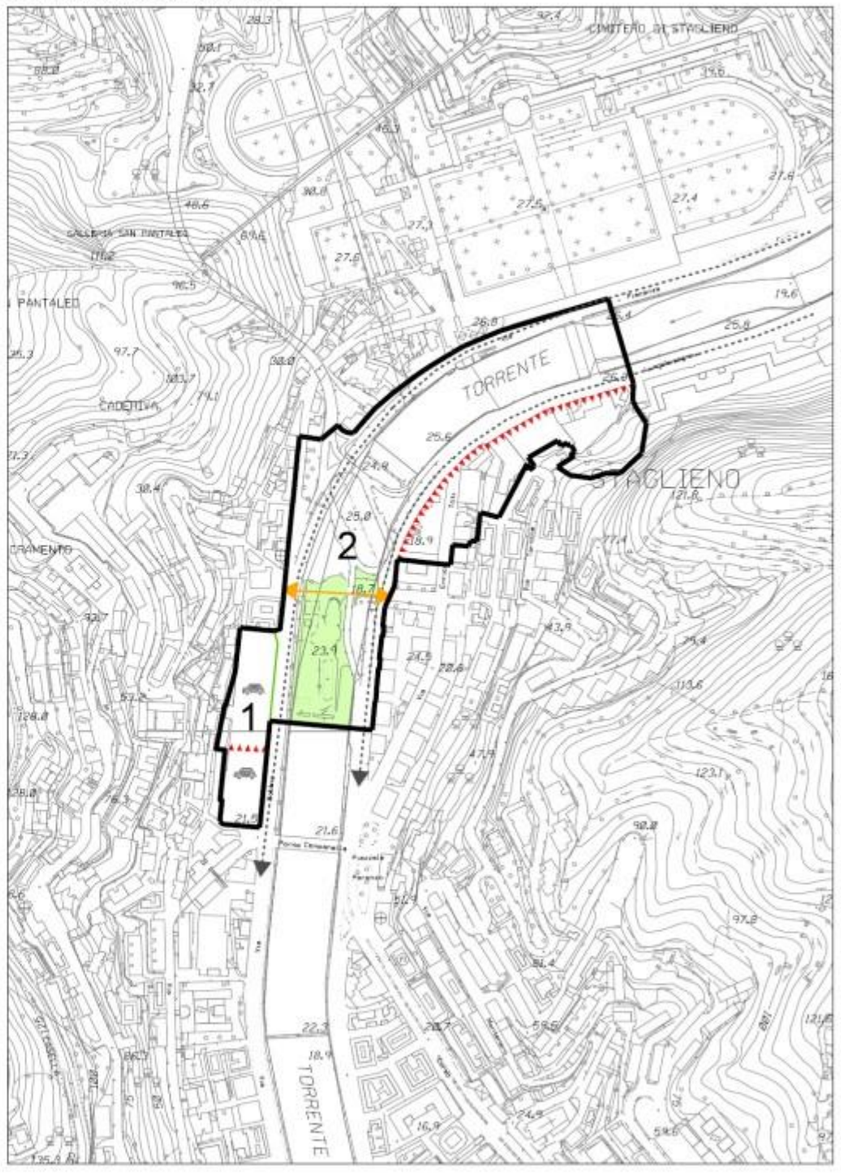


SCALA 1 : 5000

DISTRETTO: Staglieno - via Bobbio

22

MUNICIPIO: IV Media ValBisagno



SCALA 1 : 5000

N. 22	DISTRETTO	Staglieno – via Bobbio	Municipio: IV Media Valbisagno

QUADRO PROGRAMMATICO			
1	**Piani sovraordinati**	P.T.R.	Coerente con l'obiettivo "Rilancio dei Capoluoghi".
		P.T.P.	Coerente con la Missione di Pianificazione dell'Ambito 1.3 Genova, segnatamente per il profilo delle azioni di sostituzione e modifica del sistema insediativo della Val Bisagno.
		P.T.C.P.	Assetto Insediativo Locale: TU.
		Piani di bacino	Torrente Bisagno: fasce inondabili, (fascia A, fascia B e fascia C), pr esenza di c orsi d'acqua affluenti del Torrente Bisagno.
2	**Piani di settore**	Piano della costa	-
		P.R.P.	-
		Altri	-
3	**Aree e immobili tutelati per legge:**		-

DISCIPLINA URBANISTICA, PAESAGGISTICA, AMBIENTALE					
1	**Obiettivo della trasformazione**	Interventi di O pere Pubbliche per la messa in sicurezza del Torrente Bisagno, per la riqualificazione e riordi no della viabilità e per la re alizzazione dell'infrastruttura di trasporto pubblico in sede protetta e vincolata della Valbisagno. Sostituzione di fabbricati incongrui con nuove costruzioni e realizzazione di parch eggi di interscambio con la rete del trasporto pubblico.			
2	**Superficie territoriale**	95.460 mq.			
3	**Suddivisione in settori**	Il Distretto è suddiviso in 2 Settori.			
4	**Funzioni ammesse**	Settore 1	Principali	Parcheggi pubblici di livello urbano (Interscambio), Residenza nel limite massimo del 30%, Direzionale, Strutture ricettive alberghiere, Parcheggi privati, Servizi privati e di uso pubblico	
			Complementari	Terziario avanzato, Connettivo urbano, Esercizi di vicinato.	
		Settore 2	Principali	Strutture ricettive al berghiere, Industria e artigianato limitatamente alle attività indicate all'art.12 comma 7.2 lett. A) delle Norme Genera li, Depositi e commercio all'ingrosso, Medie Strutture di ven dita limitatamente a quelle esistenti alla data di adozione del P.U.C., Servizi privati e di uso pubblico	
			Complementari	Residenza, Connettivo urbano, Esercizi di vicinato.	
5	**Modalità di attuazione**	P.U.O. per ciascun Settore, Progetti di Opere Pubbliche.			
6	**Modalità di intervento**	Tutti gli interventi nel rispetto delle norme puntuali.			
7	**Parametri urbanistici**	I.U.I.	Settori	Base	Massimo
			1	1,50 mq/mq.	-
			2	S.A. esistente.	S.A. esistente con incremento del 35%.
		I.M.D.	-		
		Rapporto di copertura	Da determinare in sede di P.U.O.		
		Altezza			
		Prescrizioni particolari	Puntuale applicazione delle Norme del Piano di Bacino del Torrente Bisagno.		

8	**Dotazione di servizi e infrastrutture**	**Obbligatorie** **Settore 1**: rifunzionalizzazione della rimessa AMT e real izzazione di parcheggio pubblico di interscambio.	**Aggiuntive** **Settore 2**: sarà ammessa una quantità di S.A. derivante dall'applicazione di valori superiori all'I.U.I. base, commisura ta alla qualità e quantità degli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici esistenti nel quartiere (riqualificazione della piastra posta sulla copertura del Torrente Bisagno) e di quelli da realizzarsi e cedere al Comune, in misura superiore alle dotazioni minime di attrezza ture e servizi pubblici indicate dal PUC (dotazioni obbligatorie) da determinarsi in sede di P.U.O. assumendo come riferimento quanto indicato nelle schede dei Sist emi territoriali di concertazione.
9	**Prestazioni ambientali**	In tutti i settori: diffusa presenza di spazi pubblici pedonali alberati. La progettazione e la realizza zione delle opere previste dai P.U.O. o dai progetti edilizi convenzionati è subordinata alla verifica di conformità delle stesse con la normativa del Piano di Bacino vigente. Gli interventi dovranno valutare attentamente la presenza dell'acquifero significativo del torrente Bisagno al fine di tutelarne l'integrità (Piano di Gestione delle Acque ai sensi del D.Lgs.152/2006 e ss.mm.) ed escludere la possibile compromissione del regime della falda. L'inserimento delle nuove funzioni previste suggerisce un adeguamento alla zonizzazione acustica compatibile alla classificazione acustica delle aree circostanti. Realizzazione di una via d'accesso diretto all'acquedotto storico, al cimitero di Staglieno e al ponte panoramico. Maggiore schermatura dal traffico sui due lati del giardino della piastra. Incremento della componente vegetazionale mediterranea e xerica nei giardini. Introduzione nel giardino di fontana d'acqua (con effetto raffrescamento e mitigazione rumore) nei giardini. Alberature nei parcheggi.	
10	**Disciplina paesistica di livello puntuale**	La trasformazione deve assicurare la diffusa presenza di s pazi pubblici pedonali sistemati prevalentemente a verde con alberature di alto fusto.	
11	**Flessibilità**	Perimetro	Il perimetro del Distretto, rispetto allo schema di riferimento, può comprendere anche aree contigue per motivate esigenze di organizzazione e p er il miglioramento delle viabilità di acc esso nei limiti consentiti dall'art. 53 della Legge Urbanistica Regionale n° 36/97 e s.m.i..
		Funzioni	-
		Modalità di intervento	-
		Parametri urbanistici	-
		Disciplina paesistica	-
12	**Norme transitorie**	Patrimonio edilizio esistente	Interventi edilizi sino al restauro e ri sanamento conservativo compresi i relativi cambi d'uso compatibili, che non compromettano gli assetti previsti. Nel settore 1 sono consentiti tutti gli interventi necessari allo svolgimento del servizio pubblico in atto.
		Aree libere	Interventi di s istemazione superficiale delle aree ch e non compromettano gli assetti previsti.
		Infrastrutture	Interventi di miglioramento e potenzi amento delle infrastrutture che non compromettano gli assetti previsti.

STATO ATTUALE

RIMESSA STAGLIENO



Foto N. 1

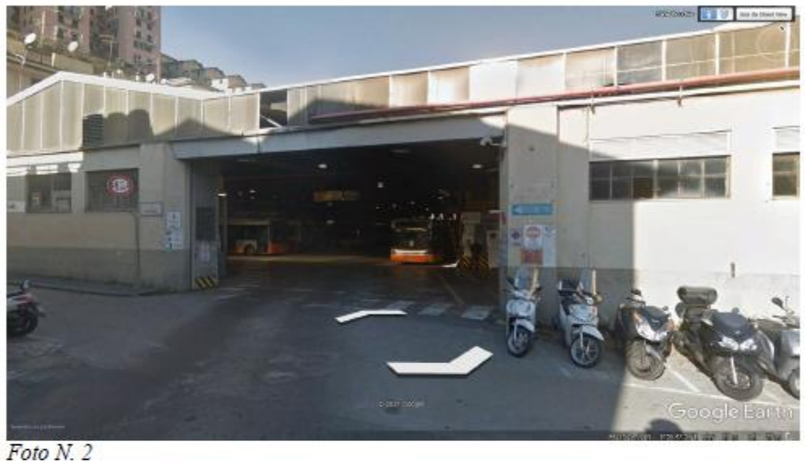


Foto N. 2



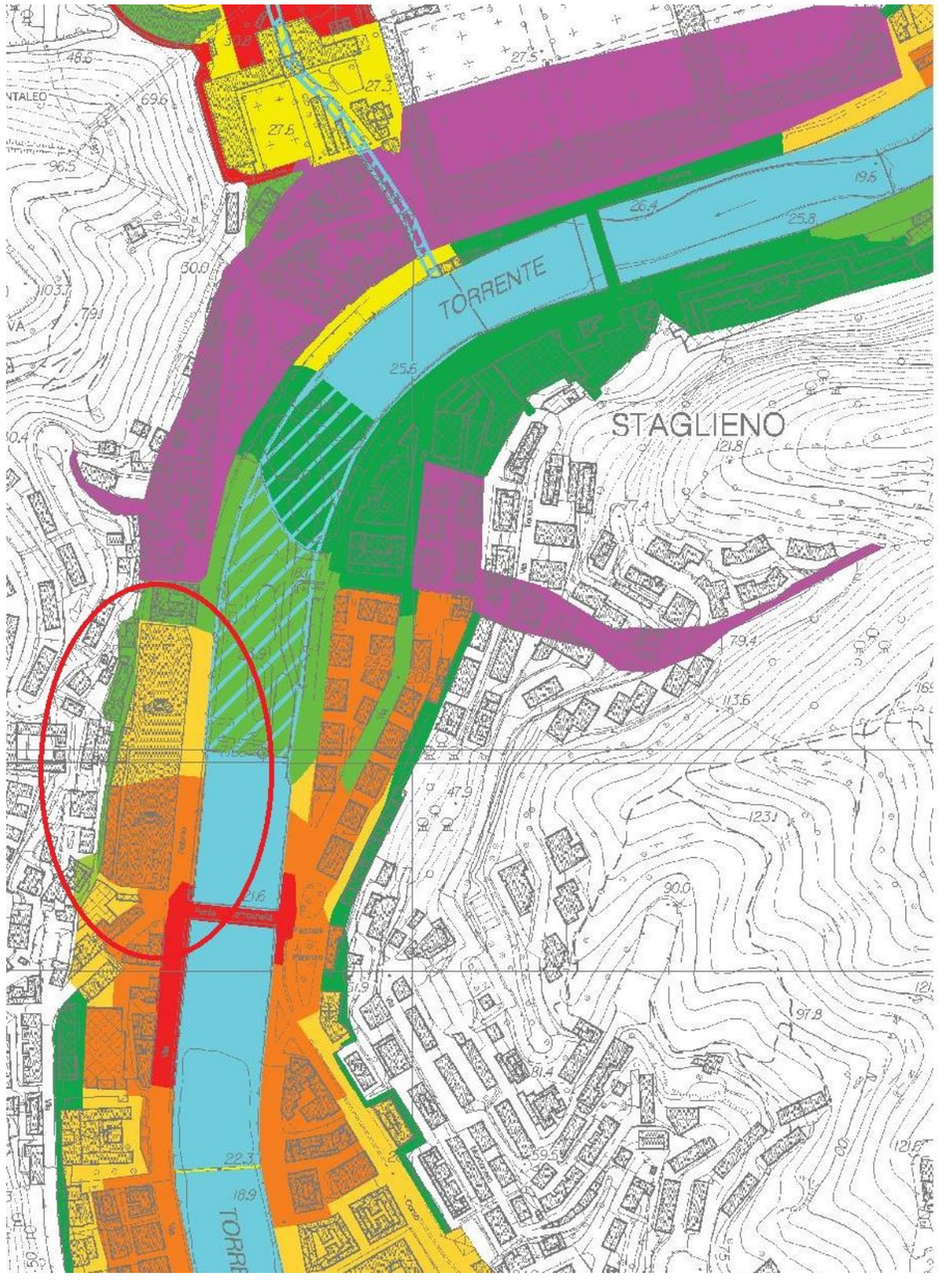
Foto N. 3



Foto N. 4

PIANO DI BACINO – CARTA DELLE FASCE DI ININDABILITA' E DEGLI AMBITI NORMATIVI

RIMESSA STAGLIENO



LEGENDA

FASCE FLUVIALI	NORME DI ATTUAZIONE
FASCIA A	Art. 15, c. 2
FASCIA A*	Art. 15, c. 4bis
FASCIA B	Art. 15, c. 3
AMBITO BB	Art. 15, c. 3bis
AMBITO B0	Art. 15, c. 3bis
FASCIA B* (Aree storicamente inondate in tratti non indagati o con indagini non sufficienti)	Art. 15, c. 4bis
FASCIA C	Art. 15, c. 4
FASCIA C (Aree storicamente inondate in tratti indagati)	Art. 15, c. 4
FASCIA C (Aree ex inondabili)	Art. 15, c. 4
ALVEO	Art. 13
ALVEO TOMBINATO	Art. 13
FASCIA DI RISPETTO DELLO SCOLMATORE	Art. 17 bis

CRITICITA' IDRAULICHE PUNTUALI	
Manufatto o copertura non verificata per T=50 anni	
Manufatto o copertura non verificata per T=200 anni	
Manufatto o copertura non verificata per T=500 anni	
Proiezione dei viadotti	
Limite del bacino	

La **Rimessa Staglieno** dove sono previsti interventi di demolizione e ricostruzione ricade parzialmente in **area inondabile fascia BB** e parzialmente in **aree esondabile fascia B0**.

Relativamente alla norma del la fascia BB gli art. 15, comma 3 e 3bis del P.d.B. T. Bisagno **non ammettono** interventi di nuova edificazione e di ristrutturazione urbanistica, di ampliamento dei manufatti esistenti e di recupero del patrimonio edilizio esistente eccedenti quelli di restauro o risanamento conservativo, come definito dalla lett. c), comma 1, dell'art. 31 della l. n.457/78, **fatti salvi gli interventi di ristrutturazione edilizia**, come definita dalla lett. d), comma 1, dell'art. 31 della l. n.457/78, purché non aumentino la vulnerabilità degli edifici stessi rispetto ad eventi alluvionali, anche attraverso l'assunzione di misure e di accorgimenti tecnico -costruttivi di cui all'allegato 5, e purché risultino assunte le azioni e le misure di protezione civile di cui al presente Piano e ai piani comunali di protezione civile.

Relativamente alla fascia B0 l'art. 5, comma 3bis, punto b) del P.d.B. T. Bisagno prevede la nuova costruzione con esclusione degli interventi interrati nelle porzioni di aree in cui il tirante idrico duecentennale sia superiore a 30 cm.

Il tratto di via Bobbio in corrispondenza dell'edificio presenta tiranti idrici che in alcuni punti risultano superiori a 30 cm, ma la progettazione non prevede piani interrati.

In deroga alla disciplina relativa alle fasce (A) e B, possono essere assentite opere pubbliche strategiche indifferibili ed urgenti, riferite a servizi essenziali e non diversamente localizzabili, previa acquisizione di parere obbligatorio e vincolante dell'Ufficio regionale **ai sensi dell'art. 15 bis del P.d.B.**

(Derogabilità alla disciplina delle fasce di inondabilità per opere pubbliche).

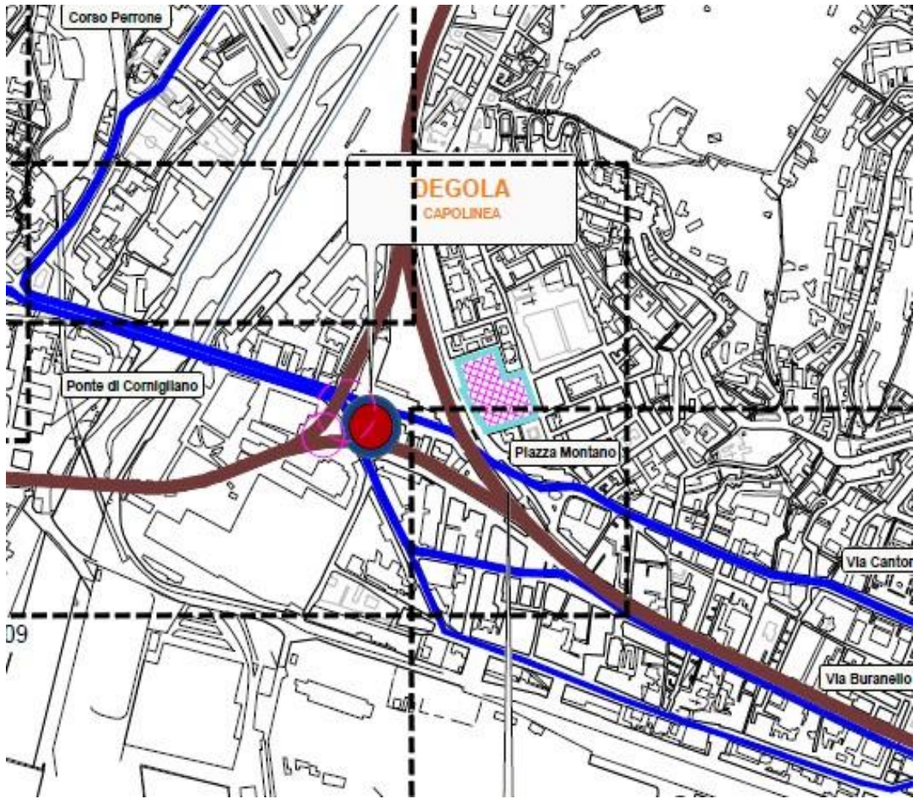
Dovrà essere valuta anche la distanza dal T. Bisagno in quanto ai sensi del R.R. 3/16 è prevista una fascia di inedificabilità assoluta di 10 metri: si evidenzia al riguardo che il limite della fascia di inedificabilità assoluta dovrà essere calcolata anche dal limite dell'area demaniale.

Ai fini della verifica circa l'ammissibilità dell'intervento risultano pertanto necessari gli opportuni approfondimenti in merito alla classificazione urbanistico-edilizia dello stesso e alla dimostrazion e del rispetto delle distanze dal corso d'acqua; dovrà essere acquisito il parere dell'Ufficio regionale qualora si ci avvalga dell'art. 15 bis del P.d.B, nonché il parere del Settore Protezione civile della Civica Amministrazione.

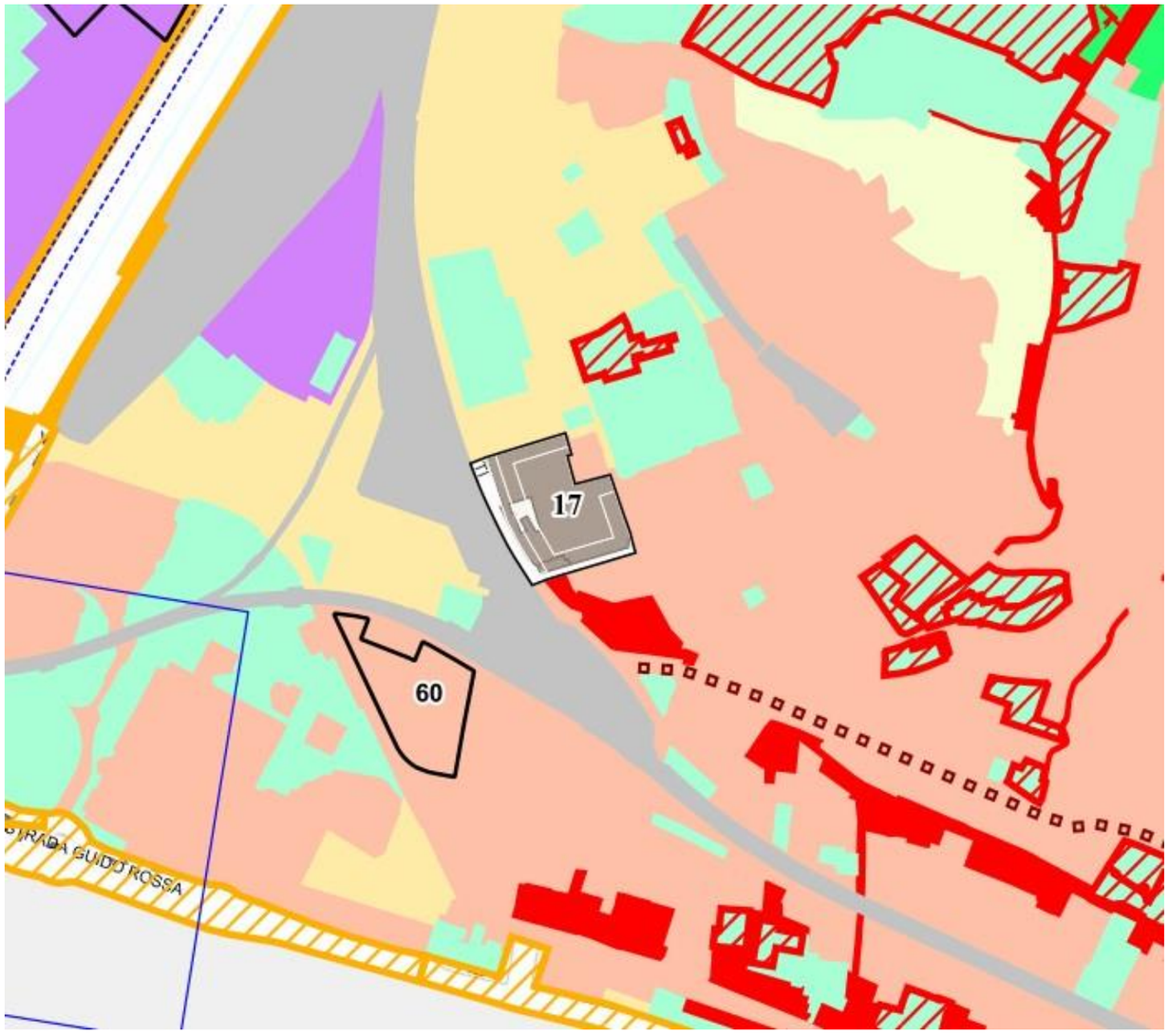
CONFORMITA‘

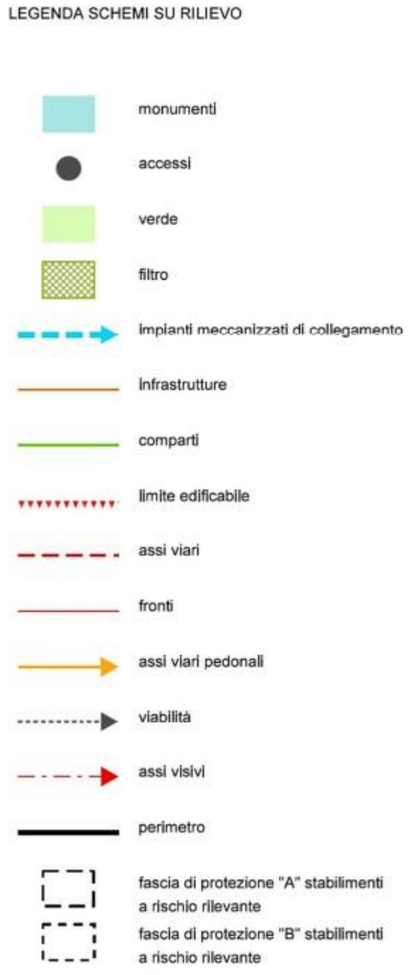
SCHEDA URBANISTICA
RIMESSA SAMPIERDARENA

LOCALIZZAZIONE
PROGETTO DEFINITIVO



LOCALIZZAZIONE
ESTRATTO PIANO URBANISTICO COMUNALE





DISTRETTO: Autorimessa Sampierdarena

17

MUNICIPIO: II Centro Ovest



SCALA 1 : 5000

DISTRETTO: Autorimessa Sampierdarena

17

MUNICIPIO: II Centro Ovest



SCALA 1 : 2000

N. 17	DISTRETTO	Autorimessa Sampierdarena	Municipio: II Centro Ovest

QUADRO PROGRAMMATICO			
1	Piani sovraordinati	P.T.R.	Coerente con l'obiettivo di "Rilancio dei capoluoghi".
		P.T.P.	Coerente con la Missione di Pianificazione Ambito 1.3 Genova.
		P.T.C.P.	Assetto insediativo Locale: TU.
		Piani di bacino	Torrente Polcevera: fascia C* (ar ee storicamente inondate esterne alla fascia C).
2	Piani di settore	Piano della costa	-
		P.R.P.	-
		Altri	-
3	Aree e immobili tutelati per legge		

DISCIPLINA URBANISTICA, PAESAGGISTICA, AMBIENTALE				
1	Obiettivo della trasformazione	Realizzazione di una nuova polarità urbana che completi il sistema insediativo del quartiere, con il superamento della servitù rappresentata dalla presenza nel tessuto residenziale della rimessa AMT, l'inserimento di funzioni urbane diversificate e integrate dalla dotazione di spazi verdi di pubblica fruizione, privilegiando le soluzioni organizzative che determinino il più elevato grado di integrazione con il contesto e con il sistema della mobilità urbana.		
2	Superficie territoriale	15.600 mq circa		
3	Suddivisione in settori	-		
4	Funzioni ammesse	Principali	Residenza, Parcheggi privati interrati.	
		Complementari	Servizi privati e di uso pubblico, Esercizi di vicinato, Connettivo urbano, Uffici.	
5	Modalità di attuazione	P.U.O. unitario.		
6	Modalità di intervento	Demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti e nuova costruzione.		
7	Parametri urbanistici	I.U.I.	Base	Massimo
			S.A. esistente	1,25 mq/mq.
		I.M.D.	1,50 mq/mq.	
		Rapporto di copertura	Da determinare con il P.U.O..	
		Altezza		
		Prescrizioni particolari	La trasformazione del Distretto è subordi nata al trasferi mento dell'autorimessa AMT.	
8	Dotazione di servizi e infrastrutture	**Obbligatorie** Il progetto deve prevedere una superficie unitaria di verde pubblico per il qu artiere da collocarsi all'interno della cortina edificata, come indicato nello schema di assetto del Distretto, l'ampliamento della sede stradale di via Stennio e la realizzazione di un accesso pedonale da via Giuseppe Cesare Abba.	**Aggiuntive** Sarà ammessa una quantità di S.A. derivante dall'applicazione di v alori superiori all'I.U.I. base, commisurata alla qualità e q uantità degli interventi di riq ualificazione degli spazi pubblici esistenti nel quartiere e di quelli da realizzarsi e c edere al C omune, in mis ura superiore alle dotazioni minime di attrezzature e servizi p ubblici indicate dal PUC (dotazi oni obbligatorie) da determinarsi in s ede di P.U.O. assumendo come riferimento quanto indicato nelle schede dei Sistemi territori ali di concertazione	

9	Prestazioni ambientali	La progettazione e la realiz zazione delle opere previste dal P.U.O. o dai progetti ediliz i convenzionati è subordinata alla verifica di conformità delle stesse con la normativa del Piano di Bacino vigente. Gli interventi dovranno valutare attentamente la presenza dell'acquifero significativo del torrente Polcevera al fine di tutelarne l'integrità (Piano di Gestione delle Acque ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.) ed escludere la possibile compromissione del regime della falda. Le nuove costruzioni ricadenti nelle fasce di rispetto acustico ferroviarie dovranno essere progettate nel rispetto d i quanto previsto dal DPR n. 459/1998. Nell'ambito della progettazione della nuova polarità urbana, obiettivo primario deve essere quello dell'abbattimento della rumorosità da traffico, anch e in considerazione delle vicine strutture scolastiche. Dotazione di spazi verdi alberati: la realizzazione di spazi verdi naturali deve determinare una consistente riduzione delle superfici impermeabilizzate e la protezi one dall'asse di via Reti attraverso la realizzazione di una fascia filtro vegetale, di spessore maggiore di 10 metri, per mitigare gli effetti indotti dalla presenza delle infrastrutture ferroviarie.	
10	Disciplina paesistica di livello puntuale	La trasformazione deve assicurare la presenza di s pazi pubblici pedonali sistemati prevalentemente a verde con alberature di alto fusto.	
11	Flessibilità	Perimetro	Il perimetro del P.U.O., rispetto allo schema di riferimento, può comprendere anche aree pubbliche contigue per motivate esigenze di organizzazione della viabilità di accesso nei limiti consentiti dall'art. 53 d ella Legge Urbanistica Regionale n° 36/97 e s.m.i...
		Funzioni	Qualora l'organizzazione delle attività commerciali nel Distretto determini la costituzione di un polo integrato con i servizi pubblici previsti, è c onsentito l'inserimento di una Media struttura di v endita, con S.N.V. massima di mq. 1.500, anche articolata in c entro commerciale, all'interno del quale può essere prevista una sola Media struttura di vendita di generi alimentari.
		Modalità di intervento	-
		Parametri urbanistici	-
		Disciplina paesistica	-
12	Norme transitorie	Patrimonio edilizio esistente	Sono consentiti tutti gli interv enti necessari allo sv olgimento del servizio pubblico in atto senza possibilità di introdurre funzioni private.
		Aree libere	Sono consentiti tutti gli interv enti necessari allo sv olgimento del servizio pubblico.
		Infrastrutture	-

RIMESSA SAMPIERDARENA



Foto N. 1



Foto N. 2



Foto N. 3



Foto N. 4

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 delgli ambiti interssati 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 moda 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 area 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.

Per quanto riguarda gli interventi di rifunzionalizzazione e riammodernamento delle rimesse di Gavette – Staglieno – Sampierdarena non emergono elementi di contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti.

Per quanto riguarda la conformità alle prescrizioni del Piano di Bacino, a lato dell'autorimessa Gavette, lungo Via Lodi, sopra la tombinatura di Rio Previ, è prescritta una fascia di inedificabilità assoluta di 10 mt che ha comportato un adeb

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.

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.