02			R. GRILLO G. DELLA VALLE A. IBATICI G. PISCERA S. ORTALE F. MUSSO		
01	01/2014	Integrazioni Aspetti Vegetazionali		Roberto GRILLO	Mirco GRASSI
Revisione	Data	Oggetto	Redatto	Verificato	Approvato

COMUNE DI GENOVA

DIREZIONE LAVORI PUBBLICI

Direttore **Ing. Walter Rupalti**

PROGETTAZIONE E OPERE PUBBLICHE

Dirigente **Arch. Mirco GRASSI**

Comittente: Assessorato LAVORI PUBBLICI MANUTENZIONI

Codice Progetto: 02.32.F

CAPO PROGETTO **Arch. Roberto GRILLO**

RESPONSABILE UNICO PROCEDIMENTO **Arch. Mirco GRASSI**

Progetto Architettonico
F.S.T. Arch. Roberto GRILLO
I.S.T. Geom. Giovanni PISCERA
I.S.T. Geom. Marco FRASCARA

Rilievi
F.D.T. Geom. Severino CIPOLLINA
F.S.T. Geom. Bartolomeo CAVIGLIA
I.S.T. Geom. Giuseppe STRAGAPEDE

Progetto Strutture
...

Coordinatore per la Sicurezza in fase di Progettazione
F.D.T. Geom. Carlo SOLISIO

Studi geologici
F.D.T. Geol. Giorgio GRASSANO
F.S.T. Geol. Andrea RIMASSA
I.S.T. Geom. Marco TERENZIO

Progetto e Computi
Impianti ELETTRICI e SPECIALI
F.D.T. Per. Ind. Renzo GELLI
I.S.T. Per. Ind. Giovanni DELLA VALLE

Progetto Mobilità - Circolazione Stradale e Segnaletica

Computi metrici e Capitolati
F.D.T. Geom. Alberto IBATICI
I.S.T. Geom. Paolo PANNO
I.S.T. Geom. Alessandro PROVELLI

Progetto aspetti vegetazionali
F.S.T. Arch. Stefano ORTALE
F.S.T. Dot. For. Fausto MUSSO

Verifica accessibilità

Intervento/Opera
P.O.R. LIGURIA (2007-2013) ASSE 3 - SVILUPPO URBANO
Progetto Integrato PRA' MARINA

PARCO DI LEVANTE - Prà To SPORT

Municipio: PONENTE — VII

Quartiere: Prà — 2

N° progr. tav.

N° tot. tav.

Scala: .

Data: DIC 2013

Oggetto della tavola

RELAZIONE PAESAGGISTICA

Tavola N°: D-Ar

Livello Progettazione: **DEFINITIVO** — ARCHITETTONICO

Codice GULP: ..

Codice OPERA: ...

Codice identificativo tavola

I DISEGNI E LE INFORMAZIONI IN ESSI CONTENUTE SONO PROPRIETA' ESCLUSIVA DEL COMUNE DI GENOVA E NON POSSONO ESSERE MODIFICATI, RIPRODOTTI, RESI PUBBLICI



P.O.R. F.E.R.S. LIGURIA (2007-2013) ASSE 3 - SVILUPPO URBANO
Progetto Integrato PRA' MARINA

Parco di Levante – Prà-to-SPORT

PROGETTO DEFINITIVO

RELAZIONE PAESAGGISTICA

Genova ***GENNAIO 2014***

Progetto n. 02.32.F
GULP 10436

SOMMARIO

1. RICHIEDENTE ... 3
2. TIPOLOGIA DELL'INTERVENTO ... 3
3. OPERA CORRELATA ... 3
4. CARATTERE DELL'INTERVENTO ... 3
5. DESTINAZIONE D'USO DELL'AREA INTERESSATA DALL'INTERVENTO ... 3
5.1. USO ATTUALE DEL SUOLO ... 4
6. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO ... 5
7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO ... 5
8. UBICAZIONE DELL'INTERVENTO E QUADRO NORMATIVO ... 6
8.1. DISTRETTO SPECIALE DI CONCERTAZIONE ... 6
8.2. DISCIPLINA URBANISTICA, PAESAGGISTICA, AMBIENTALE ... 6
8.3. INQUADRAMENTO URBANISTICO ... 7
8.4. ASSETTO PATRIMONIALE ... 8
8.5. PREVISIONI E ARTICOLAZIONE DEL PROGETTO INTEGRATO ... 9
8.6. DOCUMENTAZIONE CARTOGRAFICA ... 9
9. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA ... 12
10. ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO MINISTERIALE O REGIONALE DI NOTEVOLE ... 13
10.1. INTERESSE PUBLICO DEL VINCOLO PER IMMOBILI O AREE DICHIARATE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO ... 13
11. NOTE DESCRITTIVE SULLO STATO ATTUALE DELL'AREA TUTELATA ... 14
12. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO ... 14
12.1. GENERALITÀ ... 14
12.2. PARCO URBANO ... 14
12.3. PARCO VERDE ... 16
12.4. RACCOLTA ACQUE METEORICHE ... 17
13. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA ... 17
13.1. PROBLEMATICHE SPECIFICHE DEL SITO ... 17
13.2. ELEMENTI PUNTUALI DI VALUTAZIONE ... 17
13.3. ASPETTI VEGETAZIONALI ... 18
13.4. IMPIANTI ED ELEMENTI DI ARREDO ... 20
14. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO ... 23

AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA PER L'INTERVENTO di PROGETTO INTEGRATO "PRA MARINA" – PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE LIGURIA – F.E.S.R. 2007/2013 – ASSE 3 "SVILUPPO URBANO"

"PARCO DI LEVANTE – PRÀ TO SPORT "

1. RICHIEDENTE

COMUNE DI GENOVA
Area Tecnica - Direzione Lavori Pubblici - PROGETTAZIONE E OPERE PUBBLICHE
Via Di Francia 1, Genova

2. TIPOLOGIA DELL'INTERVENTO

Intervento di **Progetto Integrato "Prà Marina"**
Programma Operativo Regionale Liguria –
F.E.S.R. 2007/2013 – Asse 3 – "Sviluppo Urbano"

Intervento **PARCO DI LEVANTE – PRÀ TO SPORT**.

3. OPERA CORRELATA

L'opera in previsione è correlata ad un grande **lotto di terreno**, un'ampia porzione di territorio (circa 23.000 mq) e si inserisce all'interno del più ampio intervento denominato Progetto Integrato Prà Marina, articolato e complesso programma per realizzare la compiuta riqualificazione e ricostituzione delle relazioni tra l'abitato storico di Prà e le aree della "Fascia di Rispetto" collocate a mare della via Aurelia.
Nello specifico il presente Progetto Definitivo, complementare al progetto dell'adiacente Parco Lungo, asse viabilistico pedonale e veicolare, si può sintetizzare come la serie di interventi volti al miglioramento alla riqualificazione urbana dell'ampia porzione di territorio oggi di fatto inutilizzato che le trasformazioni viabilistiche e lo spostamento della linea ferroviaria a mare hanno reso disponibile e facilmente accessibile.

4. CARATTERE DELL'INTERVENTO

L'intervento è a carattere **permanente**, la cui realizzazione, per ragioni di tipo economico e logistico, è prevista in successivi lotti funzionali.

5. DESTINAZIONE D'USO DELL'AREA INTERESSATA DALL'INTERVENTO

Allo stato attuale l'area interessata dall'intervento non ha un uso specifico e risulta per la massima parte inutilizzata, degradata e priva di connessioni con il tessuto urbano al contorno.

E' presente un solo manufatto significativo, costituito dalla tensostruttura denominata Pala-Mare utilizzata per scopi ricreativi e culturali, e una costruzione precaria e degradata, ex ristorante/pizzeria in zona centrale e sul limite nord dell'area; per la restante parte l'area è coperta di terra, ghiaia, rara vegetazione spontanea di tipo arbustiva e per alcune parti da detriti di ogni genere.

5.1. USO ATTUALE DEL SUOLO

Come anticipato, l'intervento è localizzato nella parte a Levante della foce del Rio San Pietro sulla Fascia di rispetto di Prà, in adiacenza all'area oggi occupata dalla massicciata della linea ferroviaria dismessa e in previsione sede del nuovo asse viario denominato Parco Lungo e che ne costituisce il limite verso monte.

A mare invece, il limite fisico esistente è rappresentato dalla recinzione in grigliato metallico su cordolo in calcestruzzo che delimita l'area di pertinenza del nuovo tracciato ferroviario in parte su viadotto.



FOTO **1 –** Fascia di Rispetto di Prà – Veduta Aerea dell'area di intervento









FOTO **2a-2b-2c-2d –** Fascia di Rispetto di Prà – Viste dell'area di intervento

L'area, non ancora ben strutturata, poco accessibile e fruibile da parte della circoscrizione, separata dall'abitato di Prà dalla presenza della Via Aurelia e della linea ferroviaria dismessa, è un'estesa superficie sterrata con parziale presenza di arbusti, ingombra in parte di detriti e di materiale di risulta abbandonato ed ammonticchiato in più punti.

Come detto, oltre alla tensostruttura Pala-Mare, la zona presenta ruderi di manufatti parzialmente demoliti e un edificio precario e fatiscente, un tempo ad uso pizzeria ed oggi sede di ritrovo di nomadi e senza tetto, che saranno oggetto di completa rimozione con tempistiche differenziate.

Sotto il profilo ambientale, l'area è pesantemente condizionata dalla presenza del viadotto ferroviario che costituisce un limite visivo e funzionale e accentua la frattura del rapporto con il mare, ma l'occasione di riqualificazione determinata dall'uso dei binari dimessi per realizzare il Parco Lungo offre comunque la possibilità di collocazione di nuove destinazioni d'uso e di integrazione tra l'abitato e la fascia di rispetto molto sentite e richieste dalla cittadinanza di Prà.

6. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO

Il Progetto Integrato Prà Marina esprime l'ambizioso dichiarato obiettivo di perseguire la coesione spaziale della fascia di rispetto e la sua integrazione con l'abitato storico, ricostituendo il tessuto di Prà, in un contesto paesaggistico, di **area urbana** dalle peculiari caratteristiche dell'intorno.

Attualmente, la scarsa coesione degli spazi urbani, l'incompiutezza dei servizi già realizzati che stentano a trovare identificazione sociale nella fascia di rispetto, vissuta quale spazio "problematico", si riflettono sulla vivibilità generale del quartiere.

Il presente progetto propone un nuovo disegno degli spazi oggi degradati, marginali e inutilizzati puntando all'integrazione con l'abitato e gli abitanti, in coerenza con il concetto di sviluppo urbano sostenibile in quanto si persegue il miglioramento della vivibilità, della sicurezza, dell'attrattività, dell'accessibilità pedonale e della coesione sociale con interventi di qualità, a basso impatto ambientale, dove il verde e la gradevolezza dei nuovi spazi integrati con il tessuto storico sono alla base di una possibile nuova concezione di questa porzione di città.

In particolare il progetto persegue il miglioramento della vivibilità di aree pubbliche caratterizzate dalla disponibilità di estese superfici non ancora ben strutturate ed una migliore accessibilità oltre alla fruibilità da parte di tutti.

Oggetto della prima fase e primo lotto funzionale è la realizzazione di superfici a prato destinate alle attività ludiche e sportive all'aria aperta, oggi scarsamente presenti in tutto il Municipio di Ponente, ampi spazi verdi, nuovi percorsi con diversi sistemi di attraversamento pedonali e ciclabili.

7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

Come già ampiamente illustrato la morfologia del contesto paesaggistico è la **costa bassa** anche se in una condizione del tutto particolare, pesantemente condizionata dalla presenza del viadotto ferroviario a costituire il limite fisico e visivo verso il mare di tutta la superficie di progetto. L'area è pressoché pianeggiante, e gli unici rilevati presenti sono costituiti da depositi di detriti e di materiali diversi. Come accennato, risulta oggi difficilmente accessibile e poco fruibile perché occupata in larga parte da detriti, coperta in parte da ghiaia e larghe zone in terra battuta o verde incolto, totalmente inutilizzata, priva di attività industriali di servizi e di urbanizzazioni, ad eccezione della

tensostruttura che ospita il Pala-Mare ed un edificio precario e fatiscente che sarà oggetto di completa rimozione.

8. UBICAZIONE DELL'INTERVENTO E QUADRO NORMATIVO

8.1. DISTRETTO SPECIALE DI CONCERTAZIONE

8.1.1. Trasformazione urbana Fascia di Prà – Municipio : VII Ponente

Piani sovraordinati - Piani di bacino Ambiti 12 e 13.
Piano della costa AP22 – Genova Voltri – Prà – Pegli.

8.1.2. Aree e immobili tutelati per legge:

Area soggetta a tutela ai sensi del D.lgs. 42/2004, art. 136, lett. c) e d) "Limite di area di notevole interesse pubblico (bellezza d'insieme)" ed in parte art. 142 "Fascia di 300 metri dalla linea di costa".

8.1.3. 4 L.R. 38/1998

Soggetto a procedimento di V.I.A..

8.2. DISCIPLINA URBANISTICA, PAESAGGISTICA, AMBIENTALE

8.2.1. Obiettivo della trasformazione

Rafforzamento e puntualizzazione della funzione ludico-sportiva della Fascia di Prà con particolare attenzione alla riqualificazione ambientale e al completamento delle dotazioni infrastrutturali. Realizzazione di un nuovo asse viario di collegamento levante-ponente e riorganizzazione dei servizi per creare un nuovo mix di funzioni in grado di sostenere la riqualificazione dell'area. Superficie territoriale 30.105 mq.

8.2.2. Funzioni ammesse

8.2.2.1. Principali

Servizi pubblici e Grande struttura di vendita non alimentare, Parcheggi pubblici e privati.

8.2.2.2. Complementari

Servizi privati, Connettivo urbano, Esercizi di vicinato, Infrastrutture per la mobilità limitatamente alla strada di previsione, Viabilità locale.

8.2.3. Modalità di attuazione

Progetto Convenzionato: in quanto relativo alla sistemazione di un'area circoscritta che non richiede valutazioni di assetto urbanistico complessive.

8.2.4. Modalità di intervento

Demolizione e ricostruzione degli edifici incompatibili, a parità di S.A.; sono ammesse nuove costruzioni funzionali alla riqualificazione dell'area per la creazione di un polo sportivo e di un parco pubblico integrato con una struttura di vendita non alimentare fortemente connessa alla tipicità ludico sportiva della fascia.

8.2.5. Parametri Urbanistici

I.U.I. Base 0,50 mq/mq . – Massimo - Rapporto di Copertura da determinare con il progetto convenzionato. Altezza da determinare in fase di redazione del progetto assumendo come quote di riferimento quelle dell'impalcato della bretella ferroviaria di Voltri.

8.2.5.1. Prescrizioni particolari

La definizione volumetrica dell'intervento deve contemplare la creazione di una piazza nella porzione di ponente del distretto in asse con l'accesso principale di piazza

Amatore Sciesa (lato levante della piazza) per facilitare la connessione tra il tessuto urbano esistente ed il nuovo intervento di riqualificazione.

8.2.6. Dotazione di servizi e infrastrutture

8.2.6.1. Obbligatorie

Realizzazione di una rete di percorsi, spazi pedonali, verde di arredo e adeguati filtri vegetali per separare le aree destinate a commercio e servizi dalla viabilità.
Realizzazione del parcheggio in sottosuolo per limitare il consumo di superficie da adibire a verde pubblico.
Realizzazione del tratto stradale di collegamento a sud dell'area.

8.2.7. Prestazioni ambientali

Dotazione di spazi verdi alberati, viali alberati, parco pubblico, verde pensile.

8.2.8. Disciplina paesistica di livello puntuale

La trasformazione deve assicurare la migliore riorganizzazione possibile finalizzata al recupero dell'area attraverso la ridistribuzione delle funzioni. La definizione volumetrica degli interventi di nuova edificazione deve comprendere la sistemazione di spazi pubblici con soluzioni architettoniche e di arredo unitario.

8.3. INQUADRAMENTO URBANISTICO

L'ambito d'intervento oggetto della progettazione allegata alla presente relazione risulta definito urbanisticamente come segue:

8.3.1. PIANO DELLA COSTA

AMBITO PROGETTO 22
Temi Progetto: AT5 (attrezzature per il tempo libero, turismo e sport)
AR16 (area di riqualificazione urbanistica)
I8 (riqualificazione industrie)
PC5 (ampliamento porto commerciale)
IN19 (nuovi impianti nautici minori)

8.3.2. PIANO DI BACINO

Ambiti 12 e 13. Torrente Branega - Area inondabile con TR =200 anni
Torrente San Pietro - Area inondabile con TR =200 anni

8.3.3. PTCP

TU -Tessuti Urbani IS TR-TU Insediamenti Sparsi in regime normativo di Trasformabilità

8.3.4. PTCP VARIANTE DI SALVAGUARDIA DELLA FASCIA COSTIERA:

TU -Tessuti Urbani IS TR-TU - SISTEMA DELLA VIA AURELIA (SVA):
Si tratta della proposta di modifica delle NdA -art. 79 bis "…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 …".
In ragione di ciò risultano "…ammessi:

- gli interventi di manutenzione dettati da esigenze funzionali e di sicurezza purché condotti in termini atti a salvaguardare le caratteristiche e i manufatti storici del tracciato e a non alterare le visuali panoramiche;
- gli interventi che comportino modificazioni del tracciato, quali allargamento della sede e rettifiche delle curvature, sostituzione dei manufatti e interventi di analoga portata, purché inseriti in un progetto di ricomposizione esteso ad un tratto significativo sotto il profilo paesistico…".

8.3.5. PIANO COMUNALE DEI BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI SOGGETTI A TUTELA

Zona n° 23 -D.lgs. 42/04 -art. 136, lett. c) e d) Bellezza d'insieme di cui al D.M. 19/06/1958, che sancisce la "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della sede stradale della via Aurelia, nel territorio della provincia di Genova …" in quanto essa"…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…"
D.lgs. 42/04 -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…"

8.3.6. PIANO URBANISTICO COMUNALE

Distretto di Trasformazione
Distretto Aggregato Nuovo Porto e Litorale Prà-Pegli n. 6 b -Fascia di Rispetto e canale navigabile di Prà

8.3.7. LIVELLO PUNTUALE DEL PTCP

TU -Tessuti Urbani
TR -Regime normativo di Trasformabilità

8.3.8. SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO MARZO 2007

- parcheggi pubblici e pertinenziali;
- polo scolastico e palestra; parco di levante;
- banchina a mare (secondo lotto);
- passeggiata collegata con zona Castelluccio;
- parcheggio camper;
- area AMIU.

8.3.9. CONCLUSIONI – COMPATIBILITA'

Il Progetto Definitivo in oggetto, descritto dalla presente Relazione Generale relativamente all'intervento denominato Parco di Levante - "Prà-to-sport" risulta compatibile con le previsioni degli strumenti urbanistici sopra ordinati, conformi al Piano Urbanistico Comunale e alle indicazioni riportate nello Schema di Assetto Urbanistico, fatta eccezione per gli aspetti riferiti direttamente all'ipotesi, poi superata, di insediamento nell'area di una media struttura di vendita non alimentare, rispettando il Progetto Preliminare approvato e i pareri espressi.

8.4. ASSETTO PATRIMONIALE

Le aree interessate dal progetto sono suddivise in proprietà di differenti enti o concessionari pubblici.

In particolare le aree interessate dall'intervento in oggetto, denominato "Parco di Levante"- "Prà to Sport" comprese tra la massicciata ferroviaria dismessa e la zona portuale, appartengono al Demanio dello Stato e sono assegnate congiuntamente, in concessione ventennale stipulata il 28 febbraio 2008, al Comune di Genova e all'associazione di volontariato Prà Viva.

Le aree occupate dai binari ferroviari dismessi sono state acquistate da RFI con la sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa tra Regione Liguria, Comune di Genova ed RFI.

Il Protocollo prevedeva la trasformazione urbanistica delle aree ex ferroviarie e l'approvazione di un Accordo di Programma da stipulare entro il 3 gennaio 2011.

Sulla base di questo impegno in data 11 giugno 2010 è stato redatto un contratto preliminare di acquisto con RFI che ha consentito la piena disponibilità delle aree nelle fasi di progettazione precedente.

In data 27.2.2012 è stato stipulato il contratto definitivo di vendita da parte di RFI S.p.A. al Comune di Genova per le aree ferroviarie dismesse antistanti la Fascia di Rispetto prot. n. 67297.

8.5. PREVISIONI E ARTICOLAZIONE DEL PROGETTO INTEGRATO

Gli interventi in oggetto rientrano, come detto, nel più vasto sistema di progetti volti a realizzare la compiuta riqualificazione e ricostituzione delle relazioni tra l'abitato storico di Prà e le aree della "Fascia di rispetto" collocate a mare della via Aurelia.

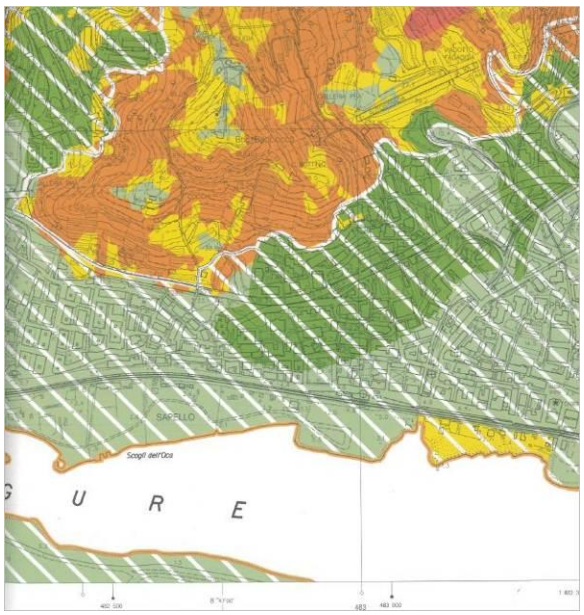
Nello specifico il presente Progetto Definitivo, è complementare al progetto dell'adiacente Parco Lungo, asse viabilistico pedonale e veicolare, elemento di connessione degli interventi di riqualificazione e integrazione tra le diverse parti del tessuto urbano.

Gli interventi previsti nel "Progetto Integrato Prà Marina" erano inizialmente costituiti da cinque progetti:
1. Parco Lungo
2. Piazza del mercato a km Zero
3. Approdo nave bus e parcheggio interscambio
4. Nuovo accesso al Parco di Ponente
5. Riassetto idrogeologico del tratto terminale del torrente San Pietro a Prà

Come anticipato il presente Progetto del Parco di Levante - Prà-to-Sport non rientrava nelle previsioni iniziali che prevedevano sull'area esclusivamente la realizzazione della bretella a sud e il prolungamento a mare di Piazza Sciesa.

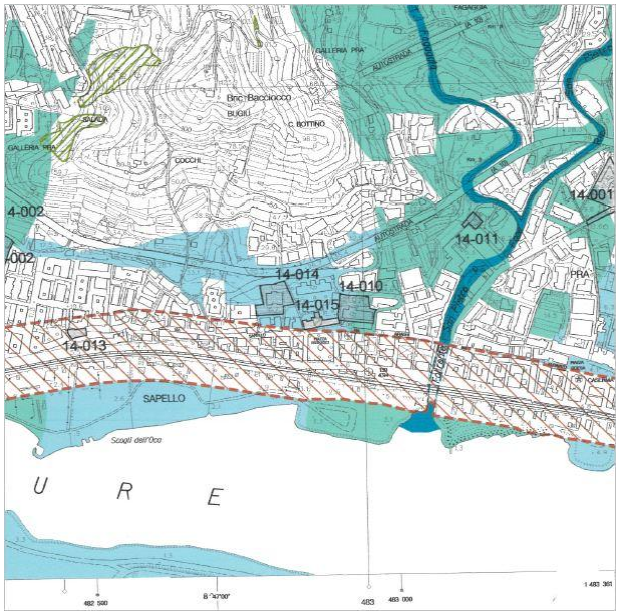
A seguito della rimodulazione del Programma, su richiesta del territorio, si è provveduto ad un nuovo studio sfociato nella redazione del Progetto Preliminare approvato con D.G.C. 2013 171 del 25/07/2013 di sistemazione dell'intera area da destinare a funzioni ludico-sportive e verde attrezzato, di cui il presente Progetto Definitivo è diretta conseguenza.

8.6. DOCUMENTAZIONE CARTOGRAFICA



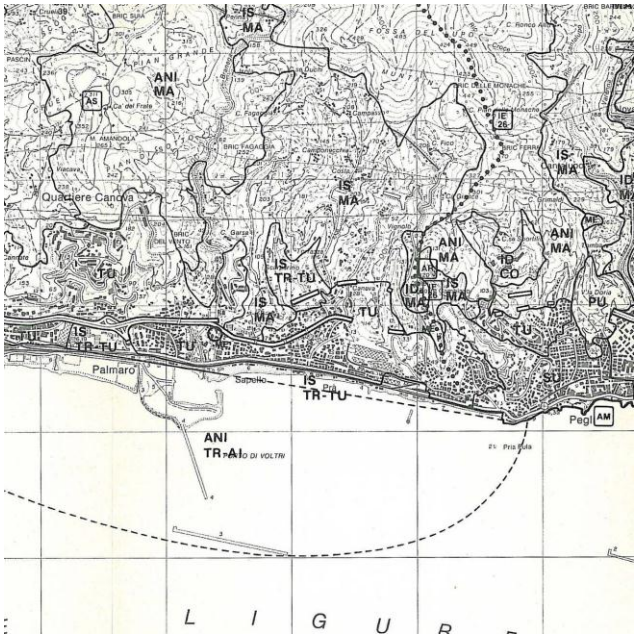
1 – Stralcio PUC – Tavola **24**

Zonizzazione e Suscettività Uso del Territorio Paesaggistici Soggetti a Tutela

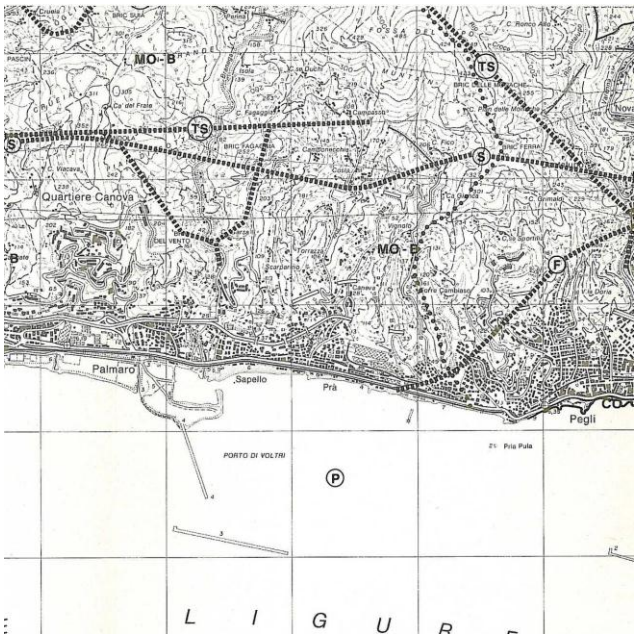


2 - STRALCIO - Tavola **24**

Piano Comunale dei Beni Culturali e



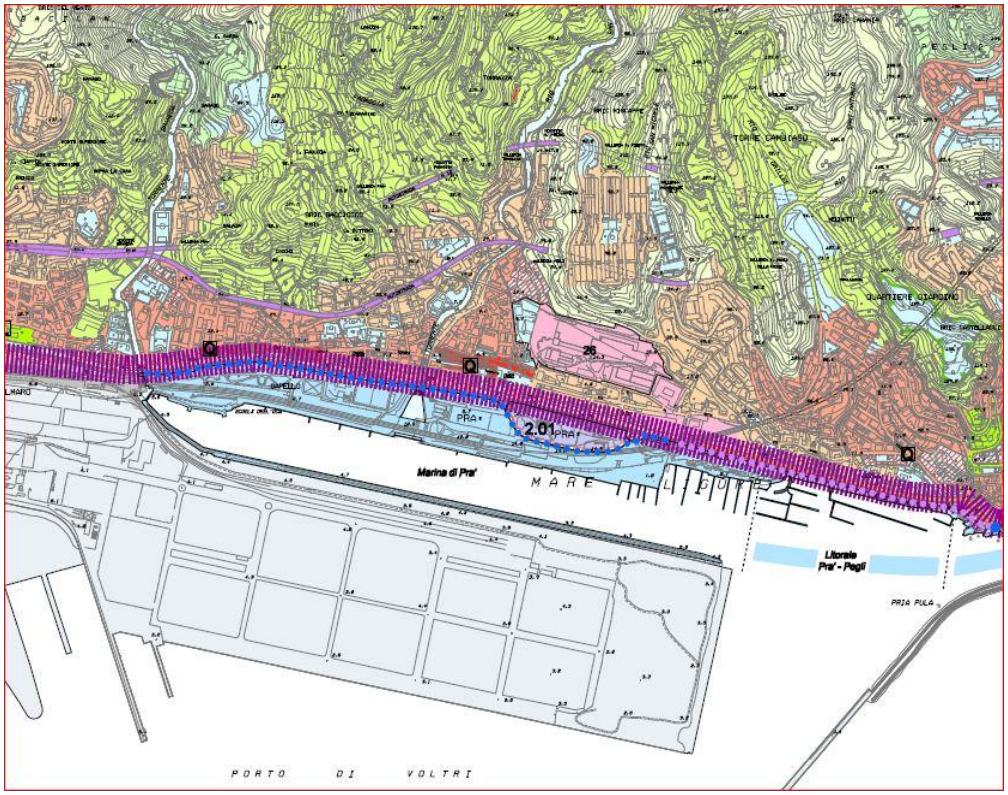
3 - Stralcio **PTCP assetto insediativo**



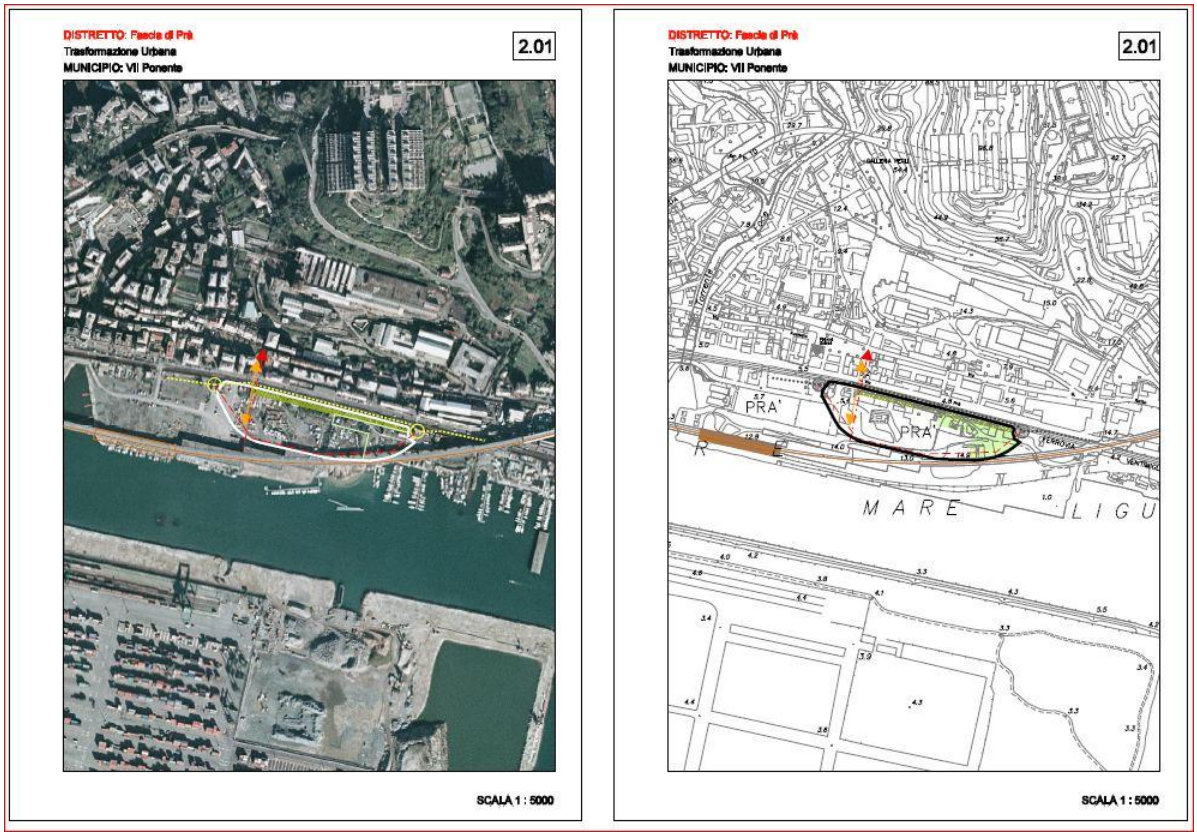
4 - Stralcio **PTCP assetto geomorfologico**

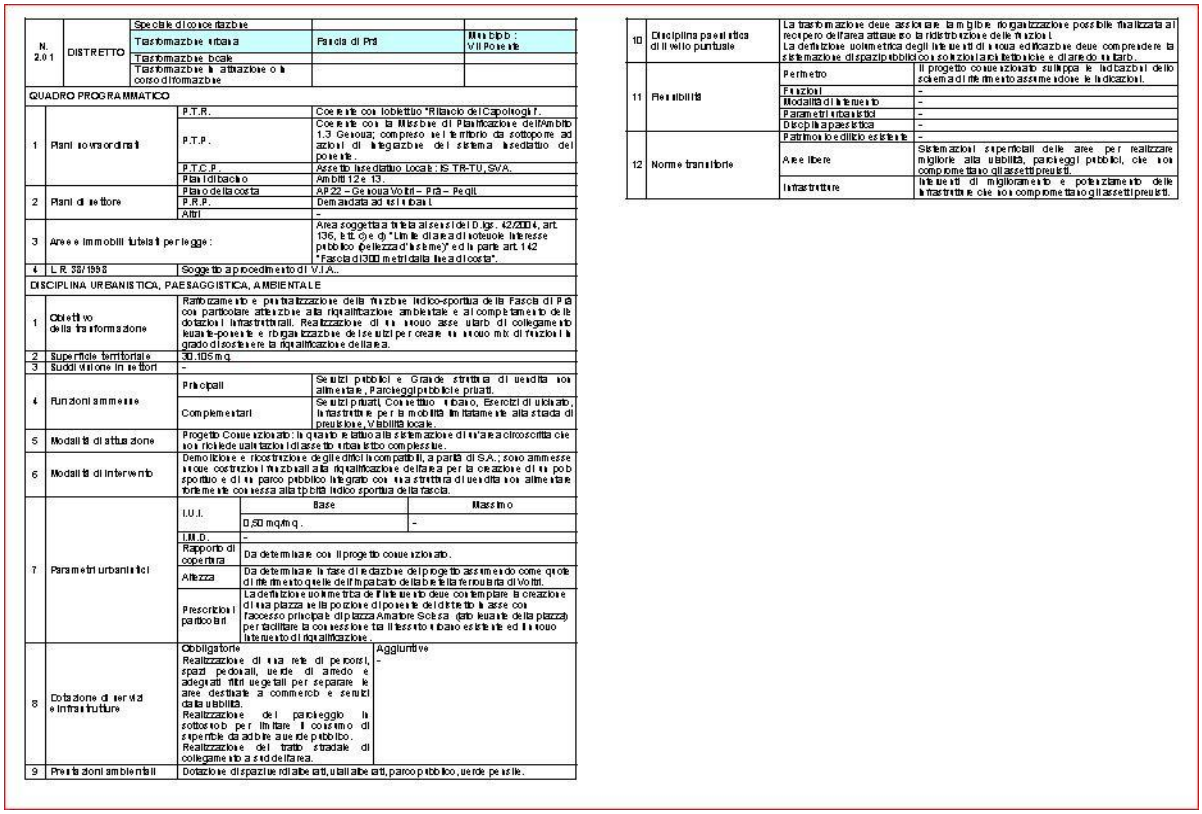


5 - Stralcio **PTCP assetto vegetazionale**



6 - Stralcio **PUC** – Tavola **3.7**





N. 2.01	DISTRETTO	Specialedi conoscitazione			
		Trasformazione urbana	Fascia di Prà	Municipio VII Ponente	
		Trasformazione locale			
		Trasformazione a attuazione o in corso di formazione			

QUADRO PROGRAMMATICO

1	Piani sovraordinati	P.T.R.	Coerente con l'obiettivo "Ritaglio del Capoluogo".
		P.T.P.	Coerente con la Missione di Pianificazione dell'Ambito 1.3 Genova; compreso nel territorio da sottoporre ad azioni di integrazione del sistema insediativo del ponente.
		P.T.C.P.	Assetto insediativo Locale: IS.TR-TU, SVA.
		Piani di bacino	Ambiti 12 e 13.
2	Piani di settore	Piano della costa	AP.22 – Genova Voltri – Prà – Pegli.
		P.R.P.	Demandata ad assetti urbani.
		Altri	-
3	Aree e immobili tutelati per legge:		Area soggetta a tutela ai sensi del D.lgs. 42/2004, art. 136, lett. c) e d) "Limite di area di notevole interesse pubblico (bellezza d'insieme)" ed in parte art. 142 "Fascia di 300 metri dalla linea di costa".
4	L.R. 38/1998	Soggetto a procedimento di V.I.A..	

DISCIPLINA URBANISTICA, PAESAGGISTICA, AMBIENTALE

1	Obiettivo della trasformazione	Rafforzamento e pre-caratterizzazione della funzione ludico-sportiva della Fascia di Prà con particolare attenzione alla riqualificazione ambientale e al completamento delle dotazioni infrastrutturali. Realizzazione di un nuovo asse viario di collegamento levante-ponente e riorganizzazione dei servizi per creare un nuovo mix di funzioni in grado di sostenere la riqualificazione dell'area.	
2	Superficie territoriale	30.105 mq.	
3	Suddivisione in settori	-	
4	Funzioni ammesse	Principali	Servizi pubblici e Grande struttura di vendita non alimentare, Parcheggi pubblici e privati.
		Complementari	Servizi privati, Commercio urbano, Esercizi di vicinato, Infrastrutture per la mobilità limitatamente alla viabilità di previsione, Viabilità locale.
5	Modalità di attuazione	Progetto Convenzionato: in quanto finalizzato alla definizione di un'area circoscritta che non richiede urbanizzazioni di assetto urbanistico complessive.	
6	Modalità di intervento	Demolizione e ricostruzione degli edifici incompatibili, a parità di S.A.; sono ammesse nuove costruzioni funzionali alla riqualificazione dell'area per la creazione di un polo sportivo e di un parco pubblico integrato con una struttura di vendita non alimentare fortemente connessa alla tipicità ludico sportiva della fascia.	
7	Parametri urbanistici	I.U.I.	Base: 0,50 mq/mq. Massimo: -
		I.M.D.	-
		Rapporto di copertura	Da determinare con il progetto convenzionato.
		Altezza	Da determinare in fase di redazione del progetto assumendo come quote di riferimento quelle dell'impianto della ferrovia di Voltri.
		Prescrizioni particolari	La definizione volumetrica dell'intervento deve contemplare la creazione di una piazza nella porzione di ponente del distretto in asse con l'accesso principale dalla piazza Amatore Sciesa (area lasciata della piazza) per facilitare la connessione tra il tessuto urbano esistente ed il nuovo intervento di riqualificazione.
8	Dotazione di servizi e infrastrutture	Obbligatorie	Realizzazione di una rete di percorsi, spazi pedonali, verde di arredo e adeguati filtri vegetali per separare le aree destinate al commercio e servizi dalla viabilità. Realizzazione del parcheggio in sottosuolo per limitare il consumo di superficie da adibire a verde pubblico. Realizzazione del tratto stradale di collegamento a sud dell'area.
		Aggiuntive	-
9	Prestazioni ambientali	Dotazione di spazi verdi alberati, viali alberati, parco pubblico, verde pensile.	

10	Disciplina paesistica di livello puntuale	La trasformazione deve assicurare la migliore riorganizzazione possibile finalizzata al recupero dell'area attraverso la ridistribuzione delle funzioni. La definizione volumetrica degli interventi di nuova edificazione deve comprendere la sistemazione di spazi pubblici con soluzioni di arredo urbano.	
11	Flessibilità	Perimetro	Il progetto convenzionato sviluppa le indicazioni dello schema di riferimento assumendone le indicazioni.
		Funzioni	-
		Modalità di intervento	-
		Parametri urbanistici	-
		Disciplina paesistica	-
12	Norme transitorie	Patrimonio edilizio esistente	-
		Aree libere	Sistemazioni superficiali delle aree per realizzare migliorie alla usabilità, parcheggi pubblici, che non compromettano gli assetti preisti.
		Infrastrutture	Interventi di miglioramento e potenziamento delle infrastrutture che non compromettano gli assetti preisti.

7 - Stralcio **PUC** – Scheda 2.01 Distretto Fascia di Prà Municipio VII Ponente

9. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA



FOTO **3 –** Fascia di Rispetto di Prà – Veduta Aerea e individuazione dell'area di intervento



FOTO **4 –** Vista Intorno Pala-Mare



FOTO **5 –** Vista Viadotto FFS a Sud-Ovest



FOTO **6 –** Veduta dell'area di intervento



FOTO **7 –** Vista Viadotto FFS a Sud-Est

10. ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO MINISTERIALE O REGIONALE DI NOTEVOLE

10.1. INTERESSE PUBLICO DEL VINCOLO PER IMMOBILI O AREE DICHIARATE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO

Zona n. 23 -D.lgs. 42/04 - art. 136, lett. c) e d) Bellezza d'insieme di cui al D.M. 19/06/1958, che sancisce la "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della sede stradale della via Aurelia, nel territorio della provincia di Genova …" in quanto essa "…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…"

D.lgs. 42/04 -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…"

11. NOTE DESCRITTIVE SULLO STATO ATTUALE DELL'AREA TUTELATA

Come già ampiamente descritto l'area, non strutturata, poco accessibile e scarsamente fruibile, separata dall'abitato di Prà dalla Via Aurelia e dalla linea ferroviaria dismessa, si presenta come un'estesa superficie sterrata, degradata ed ingombra di materiali di risulta ammonticchiati lungo l'intera area.

Oltre alla grande tensostruttura occupata dal Pala-Mare sede di circolo ricreativo e culturale, sono presenti i resti di alcuni manufatti demoliti, dei quali rimane il basamento in calcestruzzo, ed un edificio attualmente destinato a pizzeria per il quale e prevista la completa rimozione con tempistiche differenziate.

Proprio in relazione agli elementi sopra descritti, l'intero ambito d'intervento necessita di opere di riqualificazione e di riconnessione con il tessuto storico residenziale a monte della linea ferroviaria dismessa e della viabilità pubblica.

Obiettivo del progetto è la riqualificazione complessiva dell'area, attraverso opere che ne caratterizzino la nuova identità e funzioni che possano reintegrare tale spazio all'intorno, realizzando spazi pubblici fruibili e ampie aree verdi, in stretto rapporto con il "Parco Lungo", e che concorrono alla configurazione di un nuovo paesaggio urbano e una nuova identità al quartiere di Prà, con una miscela integrata di funzioni utili alla vita quotidiana della delegazione e rispondere alle esigenze dei residenti locali.

12. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO

12.1. GENERALITÀ

L'intervento completa le previsioni del Progetto Prà Marina per integrare l'abitato di Prà e i nuovi spazi verdi destinati all'attività dello sport all'aria aperta nella configurazione di un nuovo paesaggio urbano caratterizzato da diverse funzioni ludico-ricreative-sportive e prevede la realizzazione di un parco cittadino con diverse attività e funzioni che possono essere riassunte da un semplice schema che individua, da ponente a levante, le funzioni o attività più urbane che diventano progressivamente verso est, aree sportive e verdi, in una successione di destinazioni d'uso che possono essere lette, e necessariamente solo così avranno possibilità di realizzarsi, come fasi successive di costruzione per lotti funzionali.

12.2. PARCO URBANO

A ponente, in prossimità dei lati nord e ovest della tenso-struttura esistente, sarà realizzata l'estensione a mare di Piazza Sciesa, proseguendo quegli elementi di arredo, di finiture e di materiali che caratterizzano la Piazza a monte della via Aurelia oggetto di recente riqualificazione.

Nell'ambito degli spostamenti delle risorse disponibili e della rimodulazione delle opere e degli ambiti all'interno del Progetto Integrato questa porzione di progetto è stata accorpata a quello Definitivo per l'ampliamento della viabilità denominato Parco Lungo, e si estenderà a comprendere la porzione di area residua fra le due realizzazioni, inizialmente prevista come area senza alcuna destinazione d'uso specifica ma che potrebbe ragionevolmente essere considerata ulteriore estensione della Piazza, con utilizzo di materiali simili e identiche alberature, ampliamento dello spazio aperto a verde pubblico attrezzato con pavimentazione che, seppur semplificata, richiama il disegno dello spazio adiacente.

L'area a levante del Pala-Mare invece, era stata mantenuta, nel Progetto Preliminare, a disposizione del progetto di ampliamento proposto dalla Società che ne gestisce le attività e che prevedeva la realizzazione di strutture esterne che ne ampliassero l'uso e le funzioni (bar-servizi e pista da ballo scoperta). Tale ipotesi è stata oggetto di specifica prescrizione nel parere del Municipio Ponente che si è espresso con riserva sulla

destinazione di quell'area. In fase di progetto Definitivo, in assenza delle dovute garanzie, nell'ottica sopra richiamata di non lasciare aree abbandonate, si è quindi scelto di intervenire anche su quell'area con un piazzale asfaltato con sistemazione a parcheggio che vada ad integrare la dotazione di servizi pubblici offerti agli utenti della zona.

Nell'area compresa fra il Pala-Mare e il Parco Lungo, una superficie rettangolare regolare, è prevista la realizzazione di un giardino urbano con aree attrezzate a verde e skate park. Il complesso dei nuovi impianti sarà servito da una viabilità di servizio a doppio senso di marcia, che costeggiando il parcheggio di recente realizzazione e costituendone la indispensabile corsia di uscita, connette a levante e ponente il nuovo insediamento alla viabilità in previsione del Parco Lungo e mantiene il necessario accesso al cantiere permanente e area in uso alle Ferrovie sotto il viadotto e al sottopasso che porta ai cantieri navali.

12.2.1. VIABILITÀ PEDONALE E VEICOLARE E PARCHEGGI

In adiacenza alla suddetta prevista estensione a mare di Piazza Sciesa, in continuità con la stessa, si prevede la realizzazione di una rete di percorsi che si configurano come viali alberati di dimensioni variabili tra i cinque e i quindici metri, che costeggiano e distribuiscono i due piazzali (parcheggio e skate park) e portano all'ingresso Principale (lato Ovest) del Parco Verde.

Lungo tutto il confine Nord dell'area di intervento, in adiacenza al previsto marciapiede della nuova viabilità del Parco Lungo, è prevista una fascia individuata con colore, dimensione e posa differenti ad evidenziare il percorso ciclo-pedonale che costeggia a nord il Parco Verde e lo Skate Park per attraversare poi la piazza in corrispondenza della Tensostruttura del Pala Mare

La pavimentazione è prevista in masselli autobloccanti di cls, e sarà differenziata in relazione alle funzioni e in base alle porzioni previste dal disegno.

Anche per quanto riguarda l'arredo urbano, per uniformità con quanto previsto nelle aree limitrofe e negli interventi adiacenti, si adotteranno i medesimi elementi che connoteranno puntualmente l'intervento con l'utilizzo di tipologie di seduta, cesti raccolta rifiuti, segnaletica e quant'altro, in ragione della collocazione spaziale e della funzione che si prevede dovranno assolvere.

A sud dell'area di intervento, in prossimità del viadotto ferroviario, è prevista una viabilità di servizio a doppio senso di marcia, larghezza di carreggiata minima, che costeggiando il parcheggio di recente realizzazione e costituendone la corsia di uscita, connette il nuovo insediamento alla viabilità in previsione dell'ampliamento della Via Aurelia e del Parco Lungo. Tale viabilità costituisce inoltre accesso di servizio ed emergenza all'area dei nuovi impianti sportivi che costeggia per tutto il perimetro sud fino a collegarsi all'accesso del parco ferroviario e alla viabilità secondaria che dalla rotatoria del Parco Lungo raggiunge il varco di accesso ai cantieri.

Ad integrare la dotazione attuale, in previsione dell'afflusso legato a manifestazioni o eventi nelle aree e negli impianti in previsione, sono state affiancati a tale viabilità, due brevi tratti rettilinei di parcheggi a pettine per un totale di 47 posti auto.

Laddove il Progetto Preliminare prevedeva l'ampliamento di servizi esterni delle attività del Pala-Mare, il Progetto Definitivo prevede inoltre la realizzazione di un piazzale asfaltato di circa m2 2.000, per un totale di 67 posti auto.

12.2.2. SKATE PARK

Nell'area compresa fra questo grande spazio e l'estensione della viabilità come da progetto del Parco Lungo, una superficie rettangolare (dim mt 50x25) con una estensione pari a m2 1.250, è prevista la realizzazione di un giardino urbano e skate

park, con piste, rampe, scivoli e dislivelli in cemento corredate e delimitate da aree alberate e attrezzate a verde.

Qualora se ne riscontrassero le opportunità o risultasse necessario, anche questo potrebbe essere considerato intervento a sé e oggetto di finanziamenti esterni data la grande richiesta di spazi e attrezzature destinate a fasce di età che non hanno normalmente altre strutture a disposizione per scopi ludici sportivi ricreativi.

In questa fase di progetto si è ipotizzato che anche questa si potesse configurare come area oggetto di offerta migliorativa.

12.3. PARCO VERDE

L'estensione dell'area esterna del Pala-Mare e del parco urbano skate park definiscono una linea ortogonale a circa un terzo dello sviluppo longitudinale del lotto individuato dal progetto, come limite fisico significativo e che identifica la distinzione fra le aree verso la stazione ferroviaria a ponente, a destinazione più urbana, pavimentate e asfaltate (strada e parcheggi) orientativamente corrispondenti alla quota attuale, e quelle da quel limite, in direzione levante, previste ad una imposta generale di nuovo impianto più alta di circa un metro, spessore individuato come idoneo ad isolare il terreno "inquinato" (come meglio specificato nel capitolo successivo *13.1 Problematiche Specifiche del Sito*).

Sulla quota rialzata è prevista la realizzazione del nuovo complesso sportivo con campi polivalenti e pista di atletica dotati di spogliatoi e locali di servizio in un area complessivamente attrezzata a verde pubblico e fruibile anche per attività di gioco, sosta e svago. Come anticipato, l'estensione delle aree oggetto di intervento e le limitate risorse economiche oggi disponibili, consentiranno la sola realizzazione del primo lotto funzionale oggetto del presente Progetto Definitivo, che prevede sulla maggior parte della superficie di riempimento la sistemazione a prato e percorsi pedonali, arredi e verde attrezzato nelle sole aree non interessate dagli impianti in previsione.

12.3.1. PARCO VERDE E NUOVO COMPLESSO SPORTIVO IN PREVISIONE

L'ampliamento esterno dell'area del Pala-Mare e del parco urbano Skate Park, come detto, definiscono una linea ortogonale a circa un terzo dello sviluppo longitudinale del lotto che costituisce un limite fisico significativo. Le aree ad ovest, con una destinazione d'uso più urbana, saranno pavimentate e mantenute sostanzialmente alla quota attuale per mantenere continuità di percorrenza e di uso fra le funzioni già presenti (parcheggio e tenso-struttura).

Da quel limite, si prevede che l'imposta generale dell'insediamento si alzi progressivamente fino a circa un metro rispetto alle quote di stato attuale, spessore congruente con le quote altimetriche dell'adiacente "Parco Lungo" e conforme alle prescrizione dell'Analisi di Rischio, sopra al quale verrà realizzata in prima fase la sede per le nuove aree a verde pubblico attrezzato e che costituirà l'imposta dei nuovi impianti sportivi in previsione da realizzarsi nel 2° **Lotto Funzionale** o nella successiva 2° Fase.

La base minima, o fase iniziale, relativa al presente Progetto Definitivo del 1° **Lotto Funzionale**, prevede la realizzazione di un parco verde con ampie superfici a prato in corrispondenza dei sedimi dei previsti impianti sportivi (palestra coperta, pista di atletica e campo sportivo polivalente scoperto, spogliatoi e servizi) e limitati percorsi pedonali compatibili con la prevista configurazione finale attrezzati per la sosta quali

tavoli e panchine e per il gioco e l'allenamento fisico a livello amatoriale tipo outdoor fitness. L'attuale disponibilità economica costringe a rimandare all'eventuale reperimento di ulteriori risorse sia le opere previste in 2° Fase (Palestra Polifunzionale)

che del **2° Lotto Funzionale** comprendente la realizzazione della Pista d'Atletica da allenamento (anello di 4 corsie con sviluppo lineare di 200 metri con tangente il rettilineo per i cento metri), e relativi Spogliatoi e Servizi, (doppi blocchi ciascuno per n.8 atleti, doppi blocchi per n.4 arbitri/istruttori, ufficio, deposito e spogliatoi addetti, e relativo Locale Tecnico).

Nell'ottica di minimizzare i costi, il manufatto è oggi pensato come una costruzione modulare prefabbricata.

12.4. RACCOLTA ACQUE METEORICHE

Il progetto prevede uno schema di defluenza delle acque meteoriche con la funzione di recapitare in modo equilibrato i possibili carichi idraulici anche in relazione alla necessaria impermeabilizzazione di porzioni delle superfici esposte e/o a protezione delle opere realizzate. Tale schema di massima prevede la suddivisione dell'area in tre settori ognuno dei quali individua la corrispondente defluenza nei tombini e colatori esistenti.

13. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Gli effetti più significativi conseguenti alla realizzazione dell'opera sono impliciti nella tipologia dell'intervento, e, in termini generali, sono già stati illustrati in precedenza.

Come detto infatti, gli interventi previsti a progetto costituiscono l'insieme delle opere volte al miglioramento e alla riqualificazione urbana di un'ampia porzione di territorio oggi inutilizzato, una grande opportunità di sviluppo e di crescita per un territorio povero di risorse e di superfici il cui riuso è comunque reso problematico dalle limitate risorse economiche e dalla presenza di sostanze inquinanti.

13.1. PROBLEMATICHE SPECIFICHE DEL SITO

Secondo il documento di Analisi di Rischio le concentrazioni di inquinanti (presenza di fibre di amianto e rischio di esposizione a vapori da idrocarburi) riscontrate in fase di caratterizzazione non sono tali da richiedere un intervento di bonifica, ma suggeriscono di prevedere alcuni accorgimenti tecnici nelle diverse fasi di lavorazione e realizzazione dei manufatti. E' prescritto genericamente il superamento di tali criticità isolando il terreno con una pavimentazione e/o asfaltatura o predisponendo, nel caso di aree sterrate o verdi, una "ricarica" di un metro di terreno "pulito" (conforme alla CSC di colonna A).

13.2. ELEMENTI PUNTUALI DI VALUTAZIONE

Come detto, il Progetto Integrato persegue l'obiettivo di maggiore coesione spaziale e di completa integrazione con l'abitato storico, provando a ricostituire il paesaggio urbano verso mare di Prà, pur nelle limitate possibilità di intervento che la presenza del viadotto ferroviario, offre.

In termini puntuali, nella fase oggi in esame, (**1° Lotto Funzionale)** con la realizzazione di un parco verde e sistemazioni superficiali ad esclusione del limitato ingombro del prefabbricato modulare ad uso Spogliatoi e delle attrezzature e dei volumi sportivi in

previsione nella seconda fase di completamento dell'intervento, il **rapporto vuoti/pieni**, viene lievemente modificato a favore dei primi considerata la demolizione del precario e

degradato volume dell'ex-pizzeria, e le conseguenze positive nell'**alterazione dello**

skyline, e nell'**alterazione percettiva del paesaggio** eliminando l'unico elemento di ostruzione visuale oggi presente oltre alla tensostruttura del Pala-Mare.

Gli altri aspetti significativi riguardano, secondo i parametri sopra accennati, **l'impermeabilizzazione del terreno**, e i limitati circoscritti **movimenti** dello stesso, la contestuale **realizzazione di infrastrutture accessorie** quali la viabilità di servizio, accesso ed emergenza i parcheggi in linea e nel piazzale a est del Pala-Mare.

13.3. ASPETTI VEGETAZIONALI

Grande importanza rivestono gli **interventi su elementi arborei e vegetazionali** sia per quanto riguarda la porzione denominata Parco Urbano, valorizzata da filari ortogonali di piante di seconda grandezza, che naturalmente tutta la parte est dell'intervento denominata Parco Verde, in particolar modo nelle aree libere dalla proiezione del sedime degli impianti sportivi in previsione nelle quali sarà messo a dimora l'impianto vegetazionale come di seguito articolato…

13.3.1. AREE A VERDE

La sistemazione a verde dell'area è stata progettata tenendo in considerazione le infrastrutture che saranno realizzate successivamente, evitando, per quanto possibile, future interferenze con i manufatti previsti e con il cantiere.

Sono quindi state definite diverse tipologie di sistemazione, (individuate da lettere) che si diversificano in ragione dell'assetto planialtimetrico del piano di campagna, della fruibilità e della compatibilità con il progetto finale delle infrastrutture. Per tutte le aree, eccetto quella individuata alla lettera "**F**", che si configura come "piazza", è stato previsto l'inerbimento delle superfici (se necessario da realizzarsi mediante idrosemina) finalizzato alla creazione di un manto erboso "rustico" poco esigente dal punto di vista manutentivo. Viene inoltre previsto un impianto di irrigazione a pioggia generalizzato, eccetto particolari situazioni, quali, le "terre armate" e le aiuole della "piazza" (zona **F**), dove necessariamente deve essere previsto un impianto a goccia.

Le scarpate perimetrali retrostanti alla recinzione, saranno anch'esse sistemate mediante inerbimento delle superfici (previsto mediante idrosemina) finalizzato alla creazione di un manto erboso "rustico" poco esigente dal punto di vista manutentivo (che eventualmente possa garantire lo sviluppo anche in assenza di impianto di irrigazione). Viene previsto anche qui un impianto di irrigazione a pioggia generalizzato.

Si è scelto di inserire solamente palme nane *(Chamaerops humilis)* al fine di dare una copertura vegetale anche verticale con una specie che dia valore estetico e sia allo stesso tempo eventualmente trasferibile senza elevati rischi di morte.

Zona A

E' costituita da un rilevato limitrofo alla pista ciclabile; oltre all'inerbimento delle superfici, da effettuarsi mediante idrosemina, viene prevista la realizzazione di un "boschetto" di lecci (*Quercus ilex*) formato da n° 5 piante.

Zone B e C

In fase realizzativa, viene prevista la sola l'idrosemina con miscuglio di sementi atto ad ottenere superfici inerbite idonee alle condizioni microclimatiche, permettendo la successiva naturalizzazione delle scarpate mediante l'insediamento di vegetazione spontanea.

Zone D ed E

Viene previsto l'inerbimento delle superfici, da effettuarsi mediante idrosemina l'inserimento di specie di II grandezza, poste a dimora prevalentemente in filare; per tale sistemazioni è stata scelta la paulonia (*Paulownia tomentosa*), specie assai rustica, a rapida crescita e di buon valore ornamentale. Le paulonie saranno alternate a tamerici (*Tamarix gallica*), nella zona **E**, a chiudere il sesto d'impianto a formare nel tempo una quinta piuttosto trasparente sottochioma; nella zona **D** al posto delle tamerici, si prevede la messa a dimora di gruppi di palme nane. Complessivamente, per entrambe le zone, si prevede la messa a dimora di n° 15 paulonie, n° 10 tamerici e n° 15 palme nane.

Zona F

La zona è connotata dalla presenza di percorsi pedonali pavimentati lungo i quali si collocano filari di melie (*Melia azedarach*), per un totale di n. 38, che saranno poste all'interno di aiuole a raso. Le aiuole saranno dotate di impianto di irrigazione a goccia.

Zone G ed H

Saranno caratterizzate da due filari di melie composti da n° 5 piante ciascuno.

Zone I

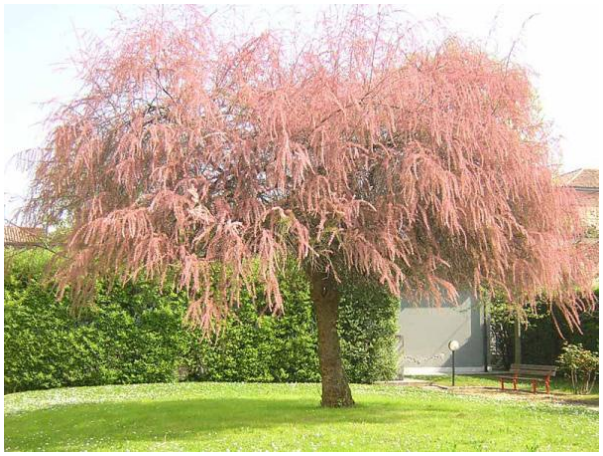
Rilevati e zone in pendenza a perimetro del prato centrale. Le scarpate perimetrali retrostanti la recinzione, saranno anch'esse sistemate mediante inerbimento delle superfici (previsto mediante idrosemina) finalizzato alla creazione di un manto erboso "rustico" poco esigente dal punto di vista manutentivo (che eventualmente possa garantire lo sviluppo anche in assenza di impianto di irrigazione). Viene previsto anche qui un impianto di irrigazione a pioggia generalizzato. Si è scelto di inserire n.100 vasi di palme nane (*Chamaerops humilis*) al fine di dare una copertura vegetale anche verticale con una specie che dia valore estetico e sia allo stesso tempo eventualmente trasferibile senza elevati rischi di morte.



Melia azedarach



Paulownia tomentosa



Tamarix gallica



Chamaerops humilis

8 – Immagini delle piante previste

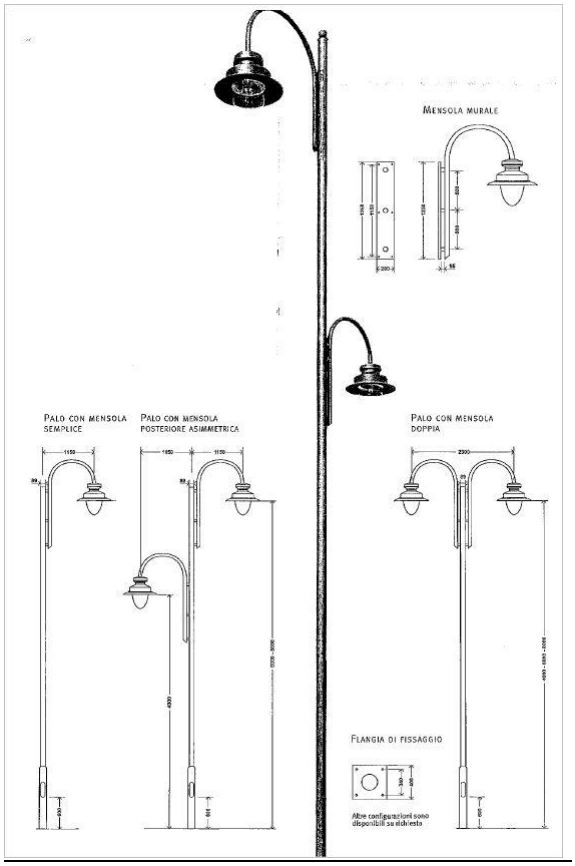
13.4. IMPIANTI ED ELEMENTI DI ARREDO

13.4.1. IMPIANTO ELETTRICO DI ILLUMINAZIONE PUBBLICA

Per l'area oggetto dell'intervento è prevista la realizzazione di un sistema di illuminazione pubblica composto da un Quadro Elettrico di comando e protezione a 4 uscite, con relativo allaccio alla rete Enel, posto in prossimità del quadro elettrico del parcheggio di interscambio esistente e una Serie di corpi illuminanti - in classe di isolamento II - montati su palo, dalle seguenti caratteristiche:

- Tipo **A**: palo con uno sbraccio, n°1 lampada 150W JM-CDO, altezza corpo illuminante 9mt. Utilizzazione: strada e parcheggio
- Tipo **B**: palo con 2 sbracci simmetrici a 180°, n°2 lampade 150W JM-CDO, altezza corpi illuminanti 9mt. Utilizzazione: strada e parcheggio
- Tipo **C**: palo con 2 sbracci asimmetrici a 180°, n°1 lampada 150W JM-CDO e n°1 lampada 70W JM-CDO, altezza corpi illuminanti 9mt (150W) e 4mt (70W). Utilizzazione: strada/parcheggio e percorsi ciclo-pedonali
- Tipo **D**: palo con uno sbraccio, n°1 lampada 70W JM-CDO, altezza corpi illuminanti 4mt. Utilizzazione: percorsi ciclo-pedonali
- Tipo **E**: palo con 2 sbracci simmetrici a 180°, n°2 lampade 70W JM-CDO, altezza corpi illuminanti 4mt. Utilizzazione: percorsi ciclo-pedonali

Per l'area "skate park" è prevista la predisposizione di canalizzazioni (partenti dal quadro elettrico di cui sopra), pozzetti e plinti; il tutto finalizzato ad una futura realizzazione del sistema di illuminazione.







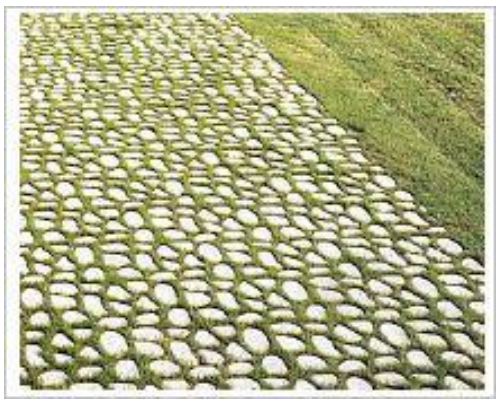
9 – Schemi dei corpi illuminanti previsti analoghi a quelli presenti in sito

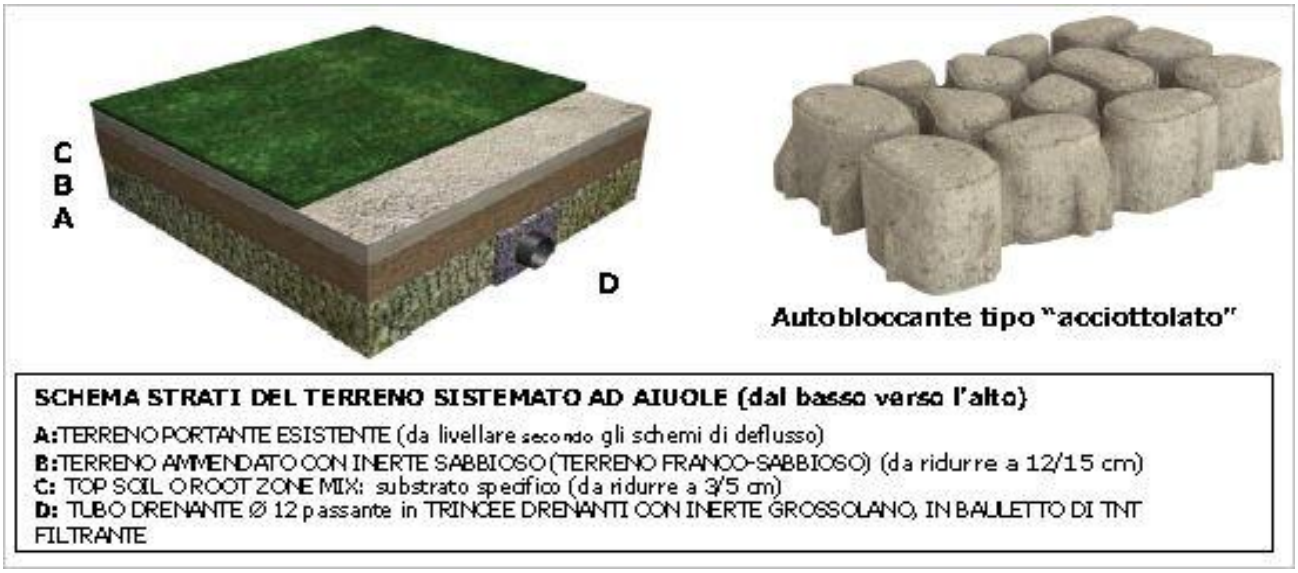
13.4.2. PAVIMENTAZIONE

Le aree pedonale saranno pavimentate con masselli autobloccanti in in c.a. di colore grigio chiaro, del tipo già presente nelle aree circostanti relative agli interventi di recente realizzazione, intervallati con liste realizzate in lastre di pietra o materiale equivalente, per richiamare il disegno e il motivo geometrico in continuità con quanto previsto per gli spazi pedonali adiacenti (estensione a mare di Piazza Sciesa).

La zona carrabile sarà trattata con una pavimentazione in conglomerato bituminoso stradale di colore grigio per l'area di manovra, mentre le superfici destinate alla sosta saranno pavimentate con masselli autobloccanti drenanti inerbiti in c.a. tipo "acciottolato".







10 – Esempi di pavimentazione nelle aree adiacenti di recente realizzazione (Parcheggio d'interscambio)

13.4.3. RECINZIONE E CANCELLI PARCO VERDE

Altro elemento significativo di arredo per la definizione degli aspetti paesaggistici per l'estensione delle superfici e lo sviluppo lineare risulta essere gli elementi di protezione di sicurezza antiintrusione del Parco quali Recinzione perimetrale e Cancelli.



11 – Cancello del Parco di Ponente



12 – Cancellata a Progetto

La cancellata a progetto (in continuità e analogia con analoghi interventi limitrofi [Parco di Ponente]) è costituita da pannelli modulari standard, a profili verticali tubolari rastremati tronco-conici in sommità, altezza mm 2580, larghezza mm 1995, diametro profili Ø 33,5 mm – sp. mm 2,65 , interasse profili mm 143. Correnti orizzontali, superiore ed inferiore del pannello, in profilato ad U mm 30x60x30 – sP. mm 3, con piastrine forate saldate alle estremità per l'aggancio alle piantane. Peso pannello 16 kg/m².

13.4.4. ELEMENTI DI ARREDO URBANO



13 – Vista delle aree adiacenti di recente realizzazione (Parcheggio d'interscambio)



14 – Vista delle aree pedonali con dissuasori

Ulteriori elementi puntuali di arredo presenti nelle aree limitrofe posti in opera negli recenti opere di riqualificazione, e che si ipotizza di replicare per omogeneità nell'intervento in oggetto, sono le panchine tipo "Vienna" con struttura in ghisa e seduta e schienale in legno massello e i dissuasori di traffico a colonna in ghisa come illustrato nelle immagini.

14. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO

L'intervento nel suo complesso, prevedendo opere di riqualificazione complessiva, produce nel tempo effetti migliorativi conseguenti anche alle future e previste opere del progetto Integrato Prà Marina.

La stessa tipologia di intervento, così come prevista, prevede costi di manutenzione abbastanza contenuti al fine di riuscire a garantire la durata e l'efficacia anche nei tempi successivi all'intervento.

Genova, 20 Gennaio 2014

Il PROGETTISTA Coordinatore del Progetto Architettonico

Funzionario dei Servizi Tecnici Settore Progettazione e Opere Pubbliche

Arch. Roberto GRILLO

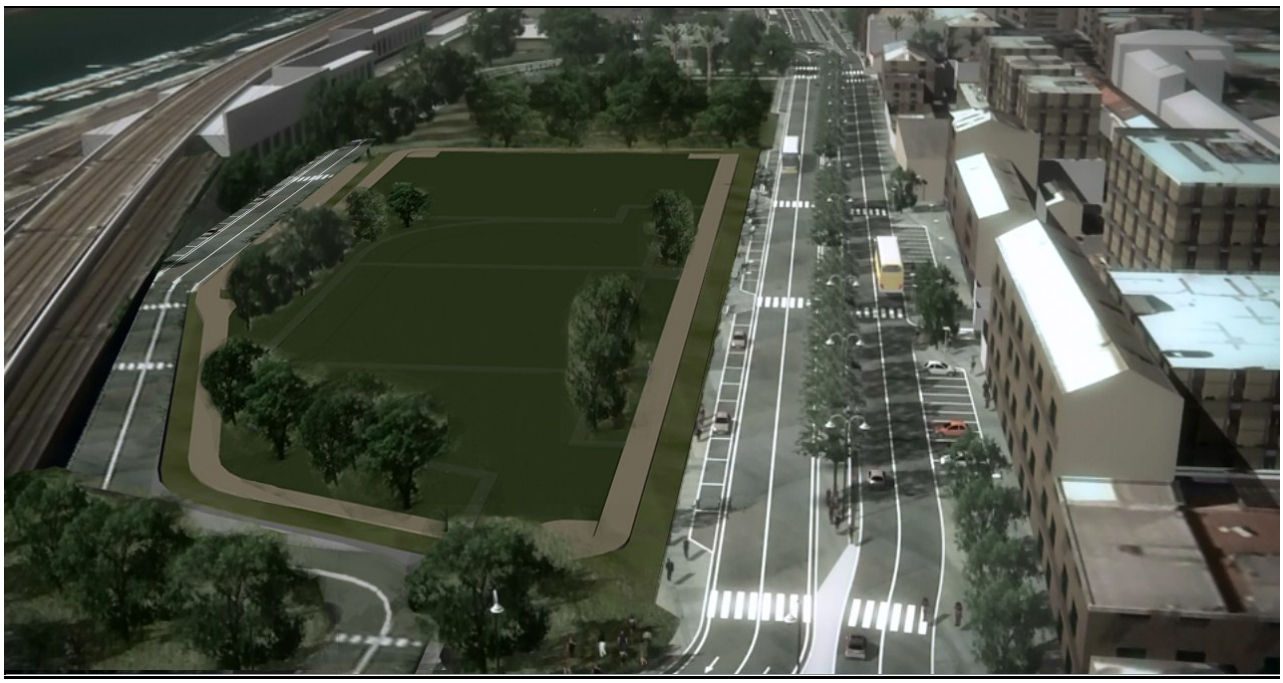
Firma .....

IL RICHIEDENTE **Responsabile Unico di Procedimento**

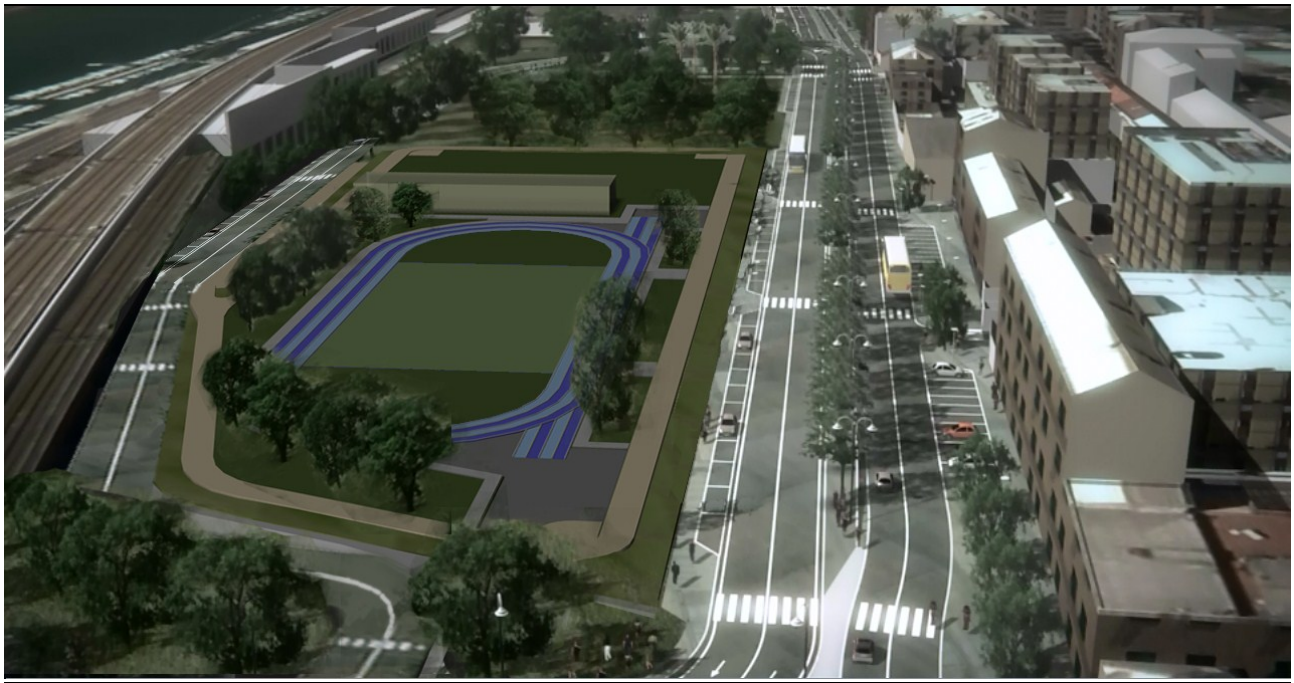
Dirigente del Settore Progettazione e Opere Pubbliche

Arch. Mirco GRASSI

Firma .....



Vista 3D– 1 Lotto Funzionale



Vista 3D– 2 Lotto Funzionale