COMUNE DI GENOVA

OPERE DI PROLUNGAMENTO DELLA METROPOLITANA
TRATTA CANEPARI RIVAROLO
SERVIZI DI AGGIORNAMENTO E
INTEGRAZIONE DEL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA

PROGETTO FATTIBILITÀ TECNICO - ECONOMICA RAFFORZATO

Il Progettista:

Ing. Mario Bordi
Ordine Ing. Genova n.5723

Firmato digitalmente da: MARIO BORDI
Luogo: Genova
Data: 07/04/2026 14:59:44

Il Responsabile dell'Integrazione tra levarie discipline specialistiche:

Ing. Mario Bordi
Ordine Ing. Genova n.5723

Firmato digitalmente da: MARIO BORDI
Luogo: Genova
Data: 07/04/2026 14:59:45

Il Project Engineering Manager:

Ing. Marco Marchesini
Ordine Ing. Roma n. 39603

Il Coordinatore per la sicurezza in fase di Progettazione:

Geom. Bruno Bucari
Ordine geom. Genova n.3004

Il Geologo:

Dott. Geol. Roberto Pedone
Ordine Geologi della Liguria n 183

Il Reponsabile Unico del Progetto
Dirigente Grandi Infrastrutture di Trasporto - Area Project Management Office

Ing. Manuela Sciutto
Ordine Ing. Genova n. 8953

ARCHITETTURA DI STAZIONE

PROGETTO ARCHITETTONICO

Relazione Paesaggistica

CODICE PROGETTO			NOME FILE	REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG.	ANNO	P0_ASPA_ARC_R_002_4		
P0044365	P	25	CODICE ELAB. P0 ASPA ARC R 002	4	-

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
4	Integrazione a seguito pareri VIA	02/04/2026	RINA	M. MARCHESINI	M. BORDI
3	Integrazione a seguito pareri CDS	09/02/2025	RINA	M. MARCHESINI	M. BORDI
2	Integrazione impatto visivo opera	27/11/2025	RINA	M. MARCHESINI	M. BORDI
0	PRIMA EMISSIONE	01/04/2025	RINA	M. MARCHESINI	M. BORDI

Comune di Genova
Genova, Italia

Metropolitana di Genova Tratta Canepari – Rivarolo

Relazione Paesaggistica

Doc. No. P0_ASPA_ARC_R_002_4

Rev.	Descrizione	Preparato da	Controllato da	Approvato da	Data
4	Integrazione	RINA	Marchesini	Bordi	02/04/2026
3	Integrazione	RINA	Marchesini	Bordi	09/02/2026
2	Integrazione	RINA	Marchesini	Bordi	27/11/2025
1	Integrazione	RINA	Marchesini	Bordi	15/05/2025
0	Prima Emissione	RINA	Marchesini	Bordi	01/04/2025


RINA

MM

EXENET
Your Expert Network

ENGINEERING

RINA

MM

EXENET
Your Expert Network

ENGINEERING

INDICE

Pag.

LISTA DELLE FIGURE **2**
1 INTRODUZIONE **4**
2 CONTESTO PAESAGGISTICO **5**
2.1 IL SITO FLUVIALE 5
2.2 LA VILLA PALLAVICINI 5
2.2.1 Rapporto visivo tra Villa Pallavicini e Nuova Stazione della Metropolitana 7
3 ASPETTI NORMATIVI E AUTORIZZATIVI **9**
4 STRATEGIE DI VALORIZZAZIONE DELLE EMERGENZE PAESAGGISTICHE PRESENTI NELL'AREA 11
5 IMPATTO VISIVO **16**
6 INTERVENTI SUL VERDE **20**
6.1 DESCRIZIONE DEL PROGETTO 20
6.2 VEGETAZIONE INTERFERITA CON LE OPERAZIONI DI CANTIERE 20
6.3 CRITERI DI SCELTA DELLE SPECIE E IMPIANTO 20
7 CONCLUSIONI **24**

LISTA DELLE FIGURE

		Pag.
Figura 1-1:	Inquadramento progetto	4
Figura 2-1:	Torbella Volo 1954	6
Figura 2-2:	Foto inizio 900 del Municipio	6
Figura 2-3:	Veduta panoramica dello stato attuale del sito della Nuova stazione verso la villa	7
Figura 2-4:	Vista dal piazzale della villa verso la stazione della metropolitana	8
Figura 2-5:	Veduta panoramica dello stato attuale del sito della Nuova stazione dalla Villa	8
Figura 3-1:	Piano dei beni soggetti a paesistica	9
Figura 3-2:	Piano paesaggistico corsi acqua vincolati	10
Figura 4-1:	Pianta punti di vista	12
Figura 4-2:	1 - Via Pisoni verso Villa Pallavicini	12
Figura 4-3:	2 - Da Piazza Pallavicini verso Piazza Carmarino	13
Figura 4-4:	3 - Il palazzo di Via Pisoni che affaccia su Piazza Carmarino	13
Figura 4-5:	4 - Il fornice del viadotto che potrebbe essere riaperto	14
Figura 4-6:	5 - La strettoia uscendo da Piazza Carmarino	14
Figura 4-7:	6 - Il cantiere nell'ex giardino di Villa Pallavicini	15
Figura 4-8:	7 - Il torrente Torbella	15
Figura 5-1:	Progetto: Veduta fotorealistica dell’ingresso su via Rossini	16
Figura 5-2:	Progetto: Veduta fotorealistica della stazione da piazzale Carmarino	17
Figura 5-3:	Progetto: Veduta fotorealistica della stazione dal parcheggio di via Pisoni	17
Figura 5-4:	Progetto: Veduta fotorealistica da Via al Ponte Polcevera	18
Figura 5-5:	Progetto: Veduta fotorealistica da Passo Torbella	18
Figura 6-1:	Progetto del verde: Alberature in corrispondenza dell’ingresso lato Via Rossini	22
Figura 6-2:	Progetto del verde: Alberature e aiuola in corrispondenza dell’ingresso lato Via Pisoni	22
Figura 6-3:	Legenda sistemazione del verde	23

1 INTRODUZIONE

Il progetto riguarda l'estensione della Metropolitana di Genova, attualmente in costruzione sino a Canepari, con l'obiettivo di servire anche il quartiere di Rivarolo.

L'intervento prevede la realizzazione di un Tronchino di manovra, oltre la stazione capolinea, per le manovre di inversione del senso di marcia dei convogli. In futuro lo stesso Tronchino potrebbe diventare parte di una linea Metropolitana più estesa.



Figura 1-1: Inquadramento progetto

2 CONTESTO PAESAGGISTICO

Il contesto paesaggistico dell'intervento è un fitto tessuto urbano che è andato ad addensarsi sino agli anni ottanta del secolo scorso.

L'area d'intervento è caratterizzata da due emergenze paesaggistiche:

- ✓ Il torrente Torbella, che poco oltre confluisce nel Polcevera.
- ✓ La Villa Pallavicini, conservata nella sua struttura novecentesca.

2.1 IL SITO FLUVIALE

Il sito fluviale ha le rigide geometrie dovute all'espansione urbana novecentesca e presenze naturalistiche davvero scarse, derivate dall'attraversamento del fitto manufatto urbano, in presenza di minime forme di pianificazione urbanistica. Osservando la ridondante presenza di "opere d'arte" stradali e ferroviarie che attraversano in quest'area il torrente Torbella, viene da pensare che paradossalmente abbiano avuto un ruolo, nella salvaguardia idraulica non solo delle infrastrutture di comunicazione, ma del sito urbano stesso.

2.2 LA VILLA PALLAVICINI

La Villa Pallavicini è stata invece protagonista di una significativa vicenda, in termini di radicamento nel territorio. La Villa Pallavicini con corte edifici annessi e pertinenze come viene indicata nel Decreto di attribuzione del Vincolo nel 1934 per bellezza puntuale. Giudizio ulteriormente raffinato nel 2007, quando la Soprintendenza ha proposto ed ottenuto dalla Direzione regionale, la dichiarazione del riconoscimento dell'interesse culturale per l'intero complesso, ai sensi del Codice dei Beni culturali (DLgs 42/2004).

Nel periodo compreso tra gli anni Ottanta dell'Ottocento e la creazione della "Grande Genova" la Villa fu sede del Municipio di Rivarolo.

Nel secondo dopoguerra l'intero complesso vincolato è stato oggetto di nuove costruzioni ed interventi impropri, che l'hanno privato dell'assetto settecentesco, che comprendeva anche importanti giardini sul fronte. La rinnovata attenzione ai temi ambientali che negli ultimi decenni ha riguardato il nostro Paese, grazie anche al coinvolgimento del Fondo Ambiente Italiano, ha visto protagonista la Villa Pallavicini che è stata indicata come "luogo del cuore" da molti cittadini (7337 voti nell'edizione del 2022 !). A seguito di questi interessamenti ed alla possibilità di accedere ai finanziamenti cosidetti PNRR, il Comune di Genova ha deliberato l'acquisto della Villa Pallavicini, quindi, ha predisposto un progetto definitivo esecutivo, affidato in regime di Appalto integrato, ed approvato il 03-06-2024 per "Acquisto e restauro immobile storico per funzioni pubbliche" che è ora in corso di realizzazione. La principale funzione che vi sarà insediata è la sede del Municipio 5 Val Polcevera



Figura 2-1: Torbella Volo 1954



Figura 2-2: Foto inizio 900 del Municipio

2.2.1 Rapporto visivo tra Villa Pallavicini e Nuova Stazione della Metropolitana

Il rapporto visivo tra la nuova stazione e Villa Pallavicini risulta fortemente limitato dalla densità del contesto urbano, nel quale insistono, oltre a diversi fabbricati residenziali, anche importanti infrastrutture ferroviarie. La nuova stazione della metropolitana, impostata essa stessa su un rilevato ferroviario - quindi sopraelevata rispetto al piano stradale - e alle spalle di un binario ferroviario in esercizio, rimane in gran parte schermata alla vista dagli spazi pubblici circostanti, incluso il cortile della Villa; inoltre, la presenza di un ulteriore viadotto ferroviario interposto tra la Villa e il rilevato su cui sorgerà la stazione riduce ulteriormente le possibilità di percezione reciproca. Ne deriva una sostanziale assenza di relazione visiva diretta tra i due elementi, con la Villa che permane come emergenza isolata e poco leggibile nel tessuto urbano, nonostante la sua rilevanza storico-monumentale. Interventi puntuali, come la riapertura dei fornici del viadotto, possono contribuire a migliorare marginalmente la permeabilità visiva e spaziale, ma senza modificare in modo sostanziale tale condizione.

A supporto di tali considerazioni, una serie di immagini consente di chiarire ulteriormente il rapporto visivo tra le due strutture. Le quote altimetriche confermano infatti l'assenza di una relazione diretta: l'ultimo piano della Villa si attesta a circa 34m, mentre la copertura della stazione raggiunge una quota massima di circa 33m. Tuttavia, la presenza di elementi intermedi, quali il cavalcavia ferroviario (circa 25m) e le due palazzine di via Pisoni (circa 31m e 38m), determina una significativa schermatura visiva, rendendo possibile la percezione di una porzione della copertura della stazione unicamente dai livelli più elevati della Villa.

Per ulteriori approfondimenti sull'impatto visivo della nuova infrastruttura si rimanda al capitolo 5.



Figura 2-3: Veduta panoramica dello stato attuale del sito della Nuova stazione verso la villa



Figura 2-4: Vista dal piazzale della villa verso la stazione della metropolitana

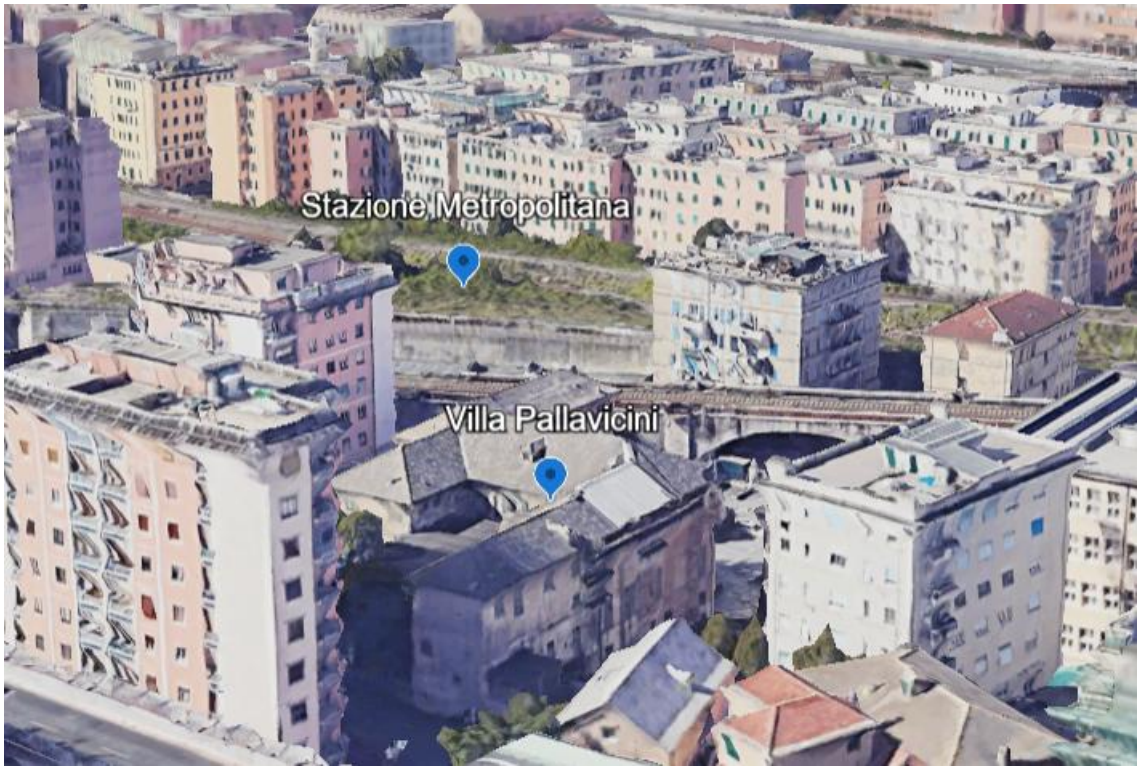


Figura 2-5: Veduta panoramica dello stato attuale del sito della Nuova stazione dalla Villa

3 ASPETTI NORMATIVI E AUTORIZZATIVI

Il tratto terminale del torrente Torbella che attraversa l'area della Metropolitana, apparentemente non risulta interessato da forme di salvaguardia paesistica, in quanto le competenze Comunali sono state da tempo arrogate dalla Regione Liguria, che non ha prodotto o aggiornato i relativi documenti di sintesi.

Ricerche più approfondite, svolte con l'Ufficio Paesaggio del Comune di Genova, hanno portato al "Quinto elenco suppletivo delle acque pubbliche della Regione Liguria", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale num.199 del 1979, che comprende il tratto interessato del Torrente Torbella. In parallelo la Regione sta redigendo il nuovo PTCP che recepirà il suddetto "Quinto elenco".

Lo sviluppo progettuale della nuova Stazione non dovrà quindi conseguire ad Autorizzazione paesaggistica.



Figura 3-1: Piano dei beni soggetti a paesistica



Figura 3-2: Piano paesaggistico corsi acqua vincolati

4 STRATEGIE DI VALORIZZAZIONE DELLE EMERGENZE PAESAGGISTICHE PRESENTI NELL'AREA

Il prolungamento della metropolitana verso Rivarolo è stato finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti mediante il D.M. 191 del 7 agosto 2023; si tratta di fondi a destinazione vincolata, finalizzati ad investimenti in conto capitale per il potenziamento del Trasporto Rapido di Massa. Pertanto, le risorse economiche messe a disposizione possono essere impiegate esclusivamente per la copertura delle spese direttamente connesse alla funzionalità delle opere infrastrutturali oggetto del finanziamento.

Ne consegue che la realizzazione di misure di valorizzazione e rigenerazione urbana non direttamente connesse alla nuova infrastruttura non è ammissibile a contributo sulle risorse stanziate con il dispositivo sopra citato.

Tuttavia, per quanto riguarda le relazioni con il paesaggio circostante e, nello specifico, con il complesso architettonico-monumentale di Villa Pallavicini, si evidenzia che l'area sarà oggetto di un più ampio programma di interventi di riqualificazione urbana già allo studio da parte della Civica Amministrazione. Tali interventi rientrano nel "Progetto Integrato di Riqualificazione e Rigenerazione Urbana per le aree del Comune di Genova interessate dal progetto ferroviario Potenziamento Genova–Campasso", definito dal Protocollo d'Intesa del 31 agosto 2022 e dai successivi addendum. Tale progetto, superata la fase di impostazione, vedrà attivarsi nei primi mesi del 2026 lo sviluppo di un PFTE a carattere generale, cui seguiranno ulteriori approfondimenti, con la logica di fasi parallele o sequenziali. Relativamente all'intorno di Villa Pallavicini, si può anticipare che l'area dovrebbe essere interessata da interventi di diradamento e riorganizzazione del tessuto urbano, che andranno a beneficio anche della godibilità della Villa.

Nell'ottica della complessiva rigenerazione dell'ambito di intervento, possono inoltre individuarsi alcuni possibili interventi puntuali finalizzati alla valorizzazione degli elementi di pregio paesaggistico e architettonico presenti nella zona interessata dal prolungamento della metropolitana a Rivarolo, descritti nel seguito.

La prima riguarda l'opportunità di innalzare le quote degli ingressi alla nuova Stazione, scelta che è gestibile senza dar luogo a barriere architettoniche.

L'innalzamento delle quote degli ingressi della nuova stazione, che parte dalla necessità di ridurre la vulnerabilità rispetto a possibili fenomeni di allagamento, costituisce inoltre una scelta progettuale orientata a migliorare l'integrazione paesaggistica e l'inserimento urbano dell'opera. La sopraelevazione consente infatti di raccordare in modo più coerente gli accessi con le quote degli spazi pubblici circostanti, favorendo la continuità dei percorsi pedonali e la leggibilità degli ingressi nel tessuto urbano consolidato, rendendoli più visibili e riconoscibili. L'intervento risulta attuabile senza introdurre barriere architettoniche, in quanto i dislivelli possono essere superati mediante percorsi accessibili e sistemi di rampe con pendenze conformi alla normativa vigente, garantendo la piena fruibilità degli spazi.

Un'altra possibile strategia di valorizzazione dell'area potrebbe riguardare la rimodulazione del transito promiscuo nei due sensi di marcia, sia con pedoni che con veicoli, nello stretto collegamento stradale tra Via G. Pisoni e l'angolo nord-ovest del piazzale del parcheggio d'interscambio, che comprende anche una brusca svolta a 90°. Esiste una preziosa risorsa per rimediare allo stato di fatto, costituita dalla presenza delle pile del grande viadotto ferroviario soprastante, che sono state parzialmente tamponate con murature in blocchetti di cls, senza alcuna valenza strutturale: un possibile intervento potrebbe prevedere l'acquisizione di tali aree da parte del Comune e la restituzione della loro fruibilità al pubblico mediante demolizione delle suddette tamponature.

La riapertura di uno o due dei fornici permetterebbe di riordinare l'intero percorso pedonale tra piazza Pallavicini e la nuova stazione della metropolitana, recuperando almeno parzialmente l'atmosfera del parterre della Villa di campagna.

Altro elemento importante a livello paesaggistico è il torrente Torbella che fortunatamente non ha subito grandi interventi di eccessiva razionalizzazione. Nell'area di questo intervento, conserva l'alveo con le sue caratteristiche naturalistiche.

Una minuta attività di "rammendo urbano" potrebbe valorizzare la presenza del torrente in mezzo al tessuto urbano, interpretandolo come una risorsa per il "fitness" quotidiano di persone, animali domestici e volatili.

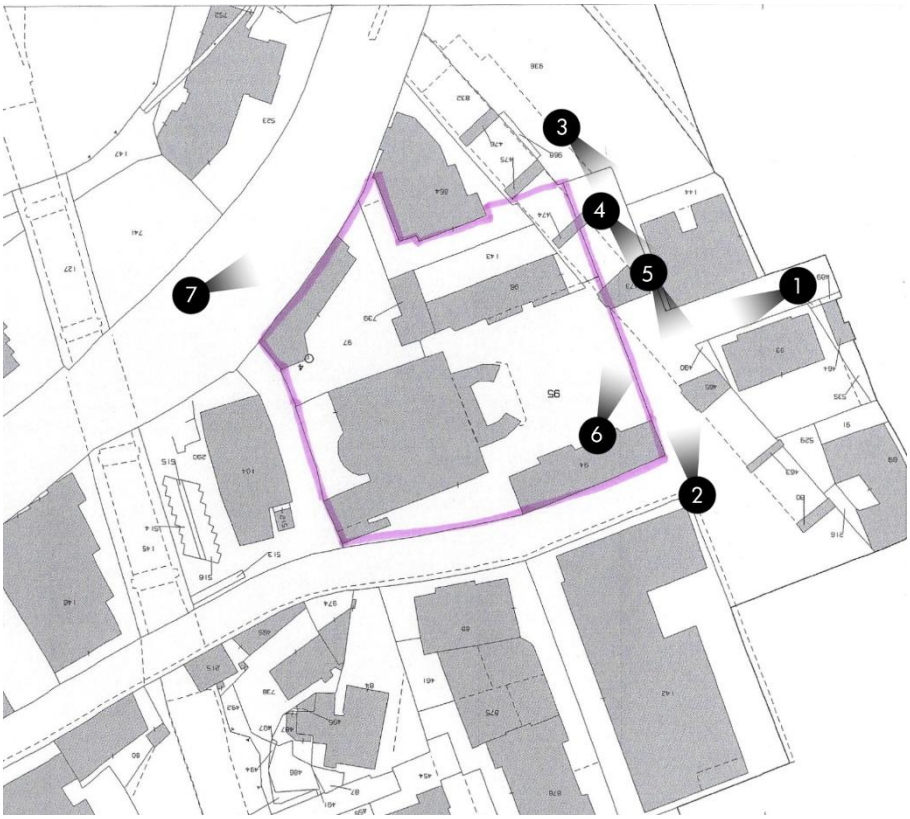


Figura 4-1: Pianta punti di vista



Figura 4-2: 1 - Via Pisoni verso Villa Pallavicini



Figura 4-3: 2 - Da Piazza Pallavicini verso Piazza Carmarino



Figura 4-4: 3 - Il palazzo di Via Pisoni che affaccia su Piazza Carmarino



Figura 4-5: 4 - Il fornice del viadotto che potrebbe essere riaperto



Figura 4-6: 5 - La strettoia uscendo da Piazza Carmarino



Figura 4-7: 6 - Il cantiere nell'ex giardino di Villa Pallavicini



Figura 4-8: 7 - Il torrente Torbella

5 IMPATTO VISIVO

Per valutare con maggiore accuratezza l'inserimento della nuova stazione della metropolitana nel contesto urbano esistente, sono stati realizzati render da punti di vista differenti: uno da via Rossini, due dal piazzale Carmarino (parcheggio di interscambio), uno da Via al Ponte Polcevera e un altro da Passo Torbella.



Figura 5-1: Progetto: Veduta fotorealistica dell'ingresso su via Rossini



Figura 5-2: Progetto: Veduta fotorealistica della stazione da piazzale Carmarino



Figura 5-3: Progetto: Veduta fotorealistica della stazione dal parcheggio di via Pisoni



Figura 5-4: Progetto: Veduta fotorealistica da Via al Ponte Polcevera



Figura 5-5: Progetto: Veduta fotorealistica da Passo Torbella

La copertura vetrata della stazione è sempre arretrata rispetto al margine esterno delle due linee ferroviarie che, in questo tratto, scorrono in quota rispetto al livello stradale. Tale configurazione progettuale, definita congiuntamente dal Comune di Genova e da RFI, prevede che i lati longitudinali della nuova stazione si sviluppino all'interno dello spazio già occupato dalle infrastrutture ferroviarie esistenti.

Questa scelta comporta un arretramento della stazione rispetto al bordo delle vie di corsa sopraelevate, rendendola poco visibile dagli spazi urbani circostanti. Inoltre, nelle vedute da lunga distanza, dove l'intero volume della stazione risulterà percepibile, la sua presenza sarà mitigata dalla distanza, contribuendo a un'integrazione visiva più armoniosa nel paesaggio urbano.

Elemento distintivo della nuova stazione è la copertura curvilinea in carpenteria metallica leggera, di lunghezza pari a 80 metri, sostenuta da 17 archi a tre cerniere. La struttura, accessibile tramite passerelle pedonali di servizio, è progettata per ospitare un impianto fotovoltaico composto da 180 pannelli.

Il manto di copertura continuo sarà realizzato con pannelli coibentati in alluminio preverniciato di colore chiaro (RAL 6021 – verde pallido), al fine di limitare l'assorbimento termico e prevenire la formazione di "isole di calore".

6 INTERVENTI SUL VERDE

Di seguito vengono descritte le opere a verde previste per la sistemazione degli spazi esterni dagli accessi alla stazione della metropolitana Rivarolo.

Il progetto delle sistemazioni della vegetazione è stato sviluppato in relazione al contenuto del Regolamento comunale del Verde del comune di Genova (in vigore dal 20/03/2012) e della normativa relativa alle distanze di messa a dimora della vegetazione (DPR 11 luglio 1980 n. 753 “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto” art. 52 e art. 892 del Codice Civile).

6.1 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto di sistemazione della vegetazione prevede due fasi:

- Fase 1: La rimozione e successivo ricollocamento in area da definire di 3 esemplari arborei (Pyrus sp.), un esemplare di palma (Trachycarpus sp.) e le specie arbustive dell’aiuola esistenti su Via Gioachino Rossini,;
- Fase 2: la messa a dimora di esemplari arborei e arbustivi a sostituzione delle specie rimosse, in particolare:
  - La messa a dimora di 2 esemplari arborei della stessa specie o di specie con caratteristiche simili agli alberi attualmente presenti lungo il marciapiede di fronte all’uscita di Via Gioachino Rossini;
  - La costruzione di un’aiuola all’uscita di Via Pisoni con la messa a dimora di alcuni arbusti della stessa specie o di specie con caratteristiche simili a quelli attualmente presenti nell’aiuola di Via Gioachino Rossini.

6.2 VEGETAZIONE INTERFERITA CON LE OPERAZIONI DI CANTIERE

Durante le attività di cantiere sarà necessario rimuovere 3 esemplari di Pyrus sp., un esemplare di palma (Trachycarpus sp.) e le specie arbustive dell’aiuola esistenti su Via Gioachino Rossini, in quanto questi interferiscono fisicamente o rendono difficoltosa la realizzazione del sottopasso di accesso alla stazione metro e delle rampe di ingresso allo stesso.

Vista la durata del cantiere non si ritiene possibile ricollocare le specie rimosse nel sito originario a fine lavori; pertanto, per queste piante si propone l’espianto e la successiva ricollocazione in altra sede ritenuta idonea, da concordare con il Comune di Genova.

Come da progetto le specie arboree rimosse saranno sostituite da 2 esemplari arborei della stessa specie o di specie con caratteristiche strutturali e portamento simili a quelli già presenti attualmente sulla via Gioachino Rossini e da arbusti della stessa specie o di specie con caratteristiche simili a quelli attualmente presenti nell’aiuola di Via Gioachino Rossini. La superficie dell’aiuola rimossa in Via Gioachino Rossini (circa 25,4m2) è compensata dalla superficie dell’aiuola di nuova costruzione in via Pisoni (circa 27,7m2).

6.3 CRITERI DI SCELTA DELLE SPECIE E IMPIANTO

I criteri di scelta delle specie da mettere a dimora nell’aiuola all’uscita via Pisoni e lungo il marciapiede dall’uscita in via Gioachino Rossini fanno riferimento al Regolamento comunale del Verde (in vigore dal 20/03/2012).

Per non alterare lo stato attuale dei luoghi, saranno selezionate le stesse specie o specie che sono simili in struttura e portamento quelle già presenti e con caratteristiche pedologiche, idriche e di esposizione simili, che saranno approfondite in fase di progettazione esecutiva. Pertanto, si propongono le specie seguenti:

- **Alberi:**

Pyrus calleryana var. Chantecleer: albero deciduo, con altezza a maturità fino a 6-7 m, con chioma densa a forma conico-piramidale. Il fusto è diritto ad accrescimento monopodiale con scorza di colore grigio-bruno, fessurata longitudinalmente a maturità. Le infiorescenze di colore bianco compaiono prima

della fogliazione. Si tratta di una specie alloctona non invasiva, adatta ad essere utilizzata in ambito urbano in parchi e giardini, viali, piazzali e aiuole. Mostra ampia adattabilità, tollerando suoli poveri, compatti o asciutti e condizioni termiche e ambientali urbane, con buona resistenza a caldo, siccità e stress antropici. Preferisce esposizioni soleggiate o di mezz'ombra.

- **Arbusti:**

Nerium oleander: arbusto sempreverde con altezza a maturità fino a 2-4 m con chioma densa e scorza liscia di colore grigiastro. Le foglie sono persistenti e di forma lanceolata. I fiori sono di colorazioni variabili (rosa, rosso, bianco) riuniti in infiorescenze terminali. Si tratta di una specie alloctona non invasiva e naturalizzata in Italia nelle regioni mediterranee, utilizzata in parchi, giardini, viali, piazzali e aiuole essendo caratterizzata da alta adattabilità alle condizioni urbane. Predilige posizioni soleggiate.

Phillyrea angustifolia: arbusto sempreverde con altezza a maturità fino a 3-6 m con chioma ovale o arrotondata. Le foglie sono lunghe e strette dall'apice acuto e i fiori sono delle infiorescenze costituite da piccoli fiori poco appariscenti di colore bianco o rosato. Si tratta di una specie che si adatta a molti tipi di suolo, anche aridi e calcarei e predilige una esposizione soleggiata, adatta ad essere utilizzata in ambito urbano in parchi e giardini, piazzali e aiuole.

Myrtus communis var. Microphylla: piccolo arbusto perenne e sempreverde dal portamento globoso e compatto. Può raggiungere un'altezza massima di 1,5 m. Le foglie, piccole e dalla forma stretta e lanceolata, sono aromatiche. Durante l'estate, la pianta produce piccoli fiori bianchi e profumati che si sviluppano nelle parti terminali dei rami. Questa specie, oltre a distinguersi per il suo portamento ordinato, è caratterizzata da ampia adattabilità a diversi tipi di terreni e condizioni climatiche variabili, nonostante prediliga un'esposizione soleggiata.

Coerentemente con quanto riportato nell'art. 11 del Regolamento comunale del Verde le specie che saranno selezionate sono perlopiù autoctone o, qualora non lo fossero, non sono specie invasive e sono frequentemente utilizzate per alberature stradali e nelle aiuole. Sono tutte specie di latifoglie e sono adatte al clima locale. Non sono specie allergeniche. Inoltre, saranno favorite specie a bassa manutenzione.

La disposizione della vegetazione è rappresentata nella tavola P0_ASPA_ARC_ D_012 e prevede:

- La messa a dimora di 2 esemplari arborei (della stessa specie o di specie con caratteristiche simili agli alberi attualmente presenti, per esempio Pyrus calleryana var. Chantecleer) all'uscita di Via Gioachino Rossini posti a distanza di circa 6 m l'uno dall'altro, localizzati nello stesso punto di quelli rimossi per permettere i lavori;
- La costruzione di un'aiuola all'uscita di Via Pisoni in cui verranno messe a dimora alcuni arbusti della stessa specie o di specie con caratteristiche simili a quelli attualmente presenti nell'aiuola di Via Gioachino Rossini (nella tavola citata sono proposti 1 esemplare di Nerium oleander e 2 esemplari di Phillyrea angustifolia, con sesto di impianto di circa 1-2 m e alcuni esemplari di Myrtus communis var. Microphylla con sesto di impianto di circa 70cm).

Tutte le piante arboree e arbustive sono posizionate a una distanza di 6 metri dal piede del rilevato ferroviario come indicato dal DPR 753/80. Il sesto di impianto definitivo della vegetazione arborea, arbustiva e il numero preciso degli esemplari arbustivi da mettere a dimora sarà definito nelle fasi successive della progettazione.

Per le specie arboree è previsto l'inserimento di un sistema di tutoraggio degli alberi composto da 2 pali tutori posizionati subito dopo la zolla (ad almeno 40 cm dal fusto), piantati fino al raggiungimento del terreno. La legatura dei tutori al fusto può essere eseguita utilizzando materiali biodegradabile (es. fili di cocco). È opportuno che le legature siano controllate periodicamente per evitare fenomeni di strozzatura e che siano rimosse dopo 1-2 anni o comunque dopo che le piante hanno attecchito.

Inoltre, nelle aiuole e alla base degli alberi sarà posizionato un telo pacciamante biodegradabile per limitare la crescita di erbe spontanee.

Inoltre, sarà previsto l'inserimento di un impianto di irrigazione nell'aiuola e, se ritenuto necessario, alla base degli alberi.

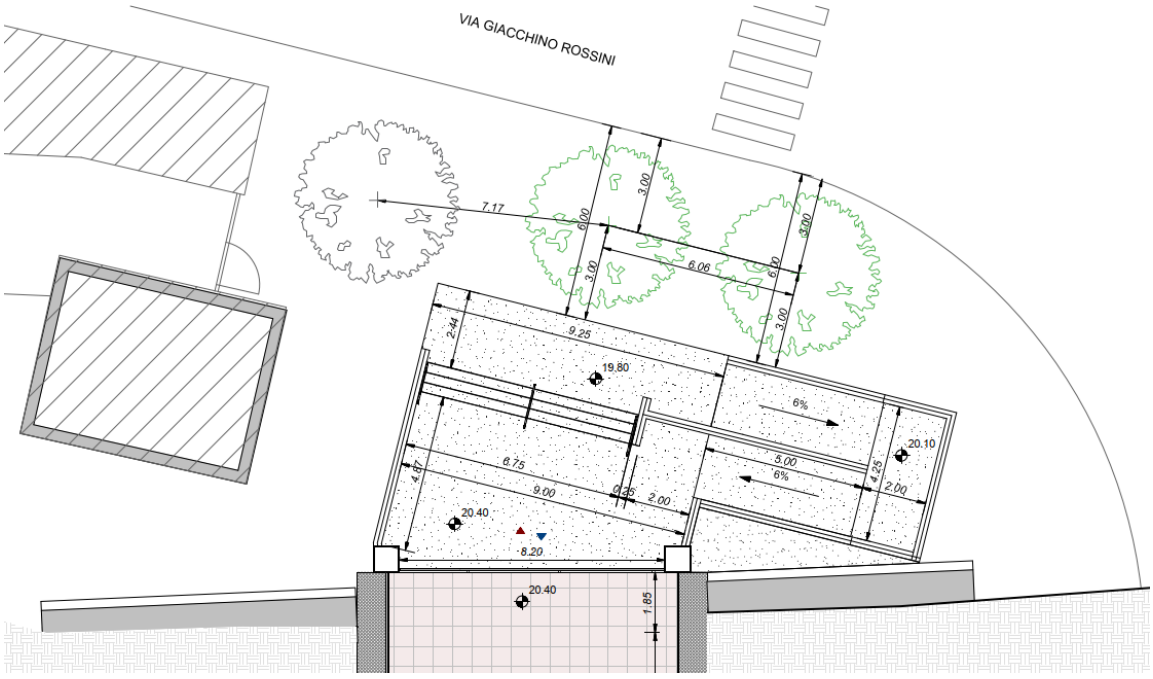


Figura 6-1: Progetto del verde: Alberature in corrispondenza dell'ingresso lato Via Rossini



Figura 6-2: Progetto del verde: Alberature e aiuola in corrispondenza dell'ingresso lato Via Pisoni

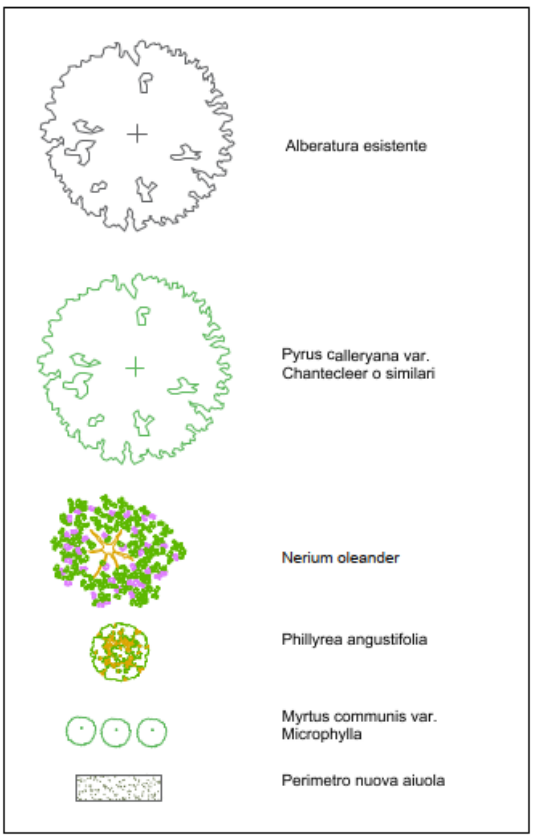


Figura 6-3: Legenda sistemazione del verde

7 CONCLUSIONI

L’estensione della Metropolitana di Genova rappresenta un intervento strategico per la mobilità urbana, con importanti implicazioni urbanistiche e paesaggistiche. L’attenzione alle emergenze territoriali, la tutela del patrimonio storico e l’integrazione di misure di mitigazione ambientale saranno fondamentali per garantire un equilibrio tra sviluppo infrastrutturale e valorizzazione del contesto locale.