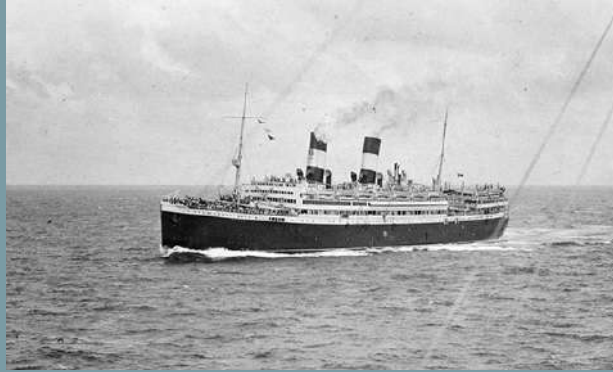


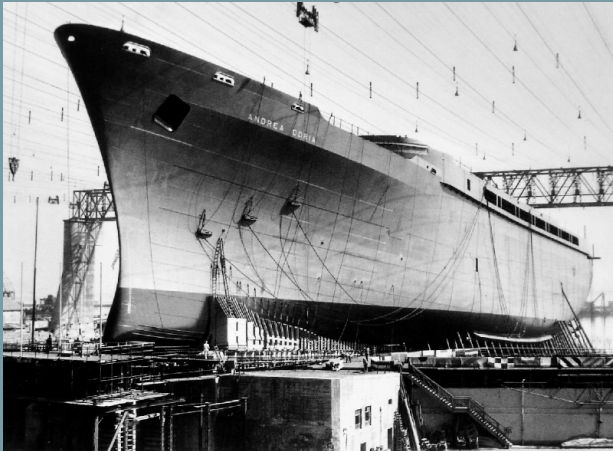


**IL RIASSETTO
DEI CANTIERI NAVALI DI SESTRI PONENTE:
UN'OPPORTUNITA' DA COGLIERE PER LA
RIQUALIFICAZIONE DEL QUARTIERE**

DUILIO - 1923
Il primo super
transatlantico italiano



ANDREA DORIA - 1951
Per l'arredo furono chiamati i
migliori architetti dell'epoca, tra
cui Gio Ponti, Nino
Zoncada, Gustavo Pulitzer-
Finali e Giulio Minoletti



MICHELANGELO - 1965
fu, insieme alla
gemella Raffaello,
l'ultimo transatlantico costruito
per la Società Italia



REX
Genova Sestri Ponente
1932
Il transatlantico più veloce del mondo
(30 nodi)
La prima nave con SPA e lettini
abbronzanti





La rigenerazione urbana di Sestri Ponente

La cantieristica navale a Sestri Ponente vanta un'antichissima storia che ha avuto, in epoca contemporanea, una continuità produttiva dal 1815 fino ad oggi. Ciò si è tradotto in prosperità e benessere, non solo per la delegazione ma anche per l'intera città; tuttavia, questa condizione negli ultimi decenni è venuta meno poiché il progressivo aumento della produzione ha generato dinamiche che non hanno adeguatamente preso in considerazione il rispetto del territorio e della qualità di vita della delegazione stessa portando sempre più la cittadinanza a vivere la presenza dei cantieri come una reale servitù.

Il riassetto della cantieristica navale oggi in corso di attuazione deve quindi necessariamente rappresentare un'occasione di rilancio per tutto il quartiere: l'opportunità da cogliere è pertanto quella di disegnare un masterplan unitario che preveda al contempo sia la realizzazione del miglior cantiere navale possibile, competitivo con i grandi cantieri del mondo, fonte di occupazione e motivo di orgoglio, sia di rinnovare il rapporto tra la città e il cantiere stesso attraverso il recupero della vivibilità e del decoro cittadini.

L'importante investimento che sta consentendo il potenziamento dei cantieri nelle aree a mare deve essere affiancato da un controbilanciamento di risorse per creare le condizioni per una reale ricostruzione delle aree a terra che deve prevedere anche attraverso la riqualificazione dello spazio pubblico del quartiere.



In particolare, analizzando il tema in termini di rigenerazione urbana, il rilancio di Sestri deve avvenire attraverso pochi ma essenziali punti:

- 1) **l'allargamento di via Puccini e collegamento con la Marina** - previo lo spostamento del primo binario, iniziativa che deve essere collegata allo spostamento della linea Genova-Ventimiglia verso monte nelle aree retrostanti i cantieri navali - accompagnato dal restyling dell'accesso alla ferrovia da via Biancheri, dal prolungamento dei sottopassi esistenti e dal recupero del fabbricato oltre la ferrovia stessa. L'operazione così congeniata, oltre ad agevolare lo scorrimento veicolare, consentirebbe il recupero delle visuali verso il mare, avvicinando l'abitato al mare;
- 2) **il contenimento della sosta "selvaggia"** dei circa 1000 veicoli che oggi saturano le vie del quartiere, attraverso la creazione di due parcheggi multipiano, il primo nell'area che si verrebbe a creare tra lo spostamento a monte della ferrovia di cui sopra e la Manifattura Tabacchi per la creazione di 600 posti auto, il secondo occupando il sedime dell'attuale fabbricato dell'ex mensa Piaggio per il reperimento di altri 225 posti auto, nonché di un terzo parcheggio riutilizzando il fabbricato di via Monterotondo per il recupero di ulteriori 110 stalli;
- 3) **la creazione di un'area d'interesse comune per la città**, alle spalle dei cantieri navali, nel comparto che si verrebbe a creare a seguito dello spostamento a monte della ferrovia che andrebbe a tracciare la definitiva demarcazione tra l'ambito più propriamente produttivo, oggi in significativa espansione, e quello urbano; queste aree infatti sono ancora oggi adibite ad attività legate ai cantieri ma trovandosi al confine con l'abitato, se restituite a funzioni urbane, come del resto già previsto anche dalle previsioni urbanistiche vigenti, costituirebbero una risorsa importante per la ricucitura con il tessuto esistente. La rifunzionalizzazione potrebbe consistere nella creazione di un nuovo polo museale legato alla storia della cantieristica navale, attraverso il recupero dell'ex sala tracciatura, fabbricato unico e rappresentativo dell'ultima fase di architettura industriale razionalista genovese su via Merano mentre le aree retrostanti il cantiere potrebbero essere destinate a diventare piazze, vie, spazi polifunzionali a servizio del lavoro per migliorarne la qualità, scuola di formazione per gli addetti, spogliatoi, servizi a uso dei lavoratori del cantiere, sempre più spesso stranieri senza alcun radicamento nell'ambiente in cui operano;
- 4) **la realizzazione di un parco pensile** col ruolo di barriera acustica e visiva per mitigare l'impatto ambientale della ferrovia, nonché delle lavorazioni proprie dei cantieri navali. Per svolgere questo ruolo la presenza del verde può assumere connotati di una morfologia collinare, sotto la quale possono trovare posto i parcheggi a servizio delle attività commerciali e produttive esistenti nonché le zone a parcheggio pubblico d'interscambio con la fermata ferroviaria della linea metropolitana.
- 5) **l'inserimento di ulteriori aree verdi** nelle aree liberate dalle auto o ad incremento di quelle esistenti.



IL MASTERPLAN



LEVANTE – ALLARGAMENTO VIA PUCCINI E COLLEGAMENTO CON LA MARINA DI SESTRI

Gli interventi prevedono:

- 1. l'allargamento a quattro corsie di via Puccini, la demolizione del fabbricato della stazione ferroviaria esistente e il riposizionamento della passerella ferroviaria; il ridisegno dei parcheggi esistenti mediante la realizzazione di nuovi posti auto e l'inserimento di alberature (previa verifica con Rfi)**
- 2. il prolungamento dei sottopassi esistenti (circa 50 mt) fino al fabbricato in fregio alla ferrovia e il restyling del sottopasso esistente prospiciente via Biancheri**
- 3. l'acquisizione e riutilizzo dello stesso fabbricato per funzioni legate ai servizi ai viaggiatori e a spazi aggregativi per il quartiere**
- 4. la sostituzione volumetrica del fabbricato ex mensa Piaggio in via Cibrario in parcheggio di tre piani di cui uno da destinare allo stabilimento del cantiere navale esistente**
- 5. l'inserimento di alberature per delineare il percorso di connessione tra le aree a monte e le aree a mare**
- 6. un nuovo approdo navebus in prossimità del borgo della Marina.**

Si propone inoltre la riorganizzazione dei posti auto esistenti, per liberare le strade dalle auto, almeno nelle aree più prossime alla stazione, per favorire la continuità delle percorrenze pedonali in sicurezza verso la stazione ferroviaria e l'aeroporto; quindi, oltre al riordino dei parcheggi esistenti in via Biancheri e in via Travi (7), si ipotizza la realizzazione di un ulteriore parcheggio in struttura, acquisendo l'edificio di via Monterotondo (8).

Infine, oltre a via Biancheri e via Travi, si prevede la riqualificazione di altri assi viari: via Caterina Rossi (piano colore delle facciate) e via Marsiglia, nonché l'asse storico di via Vigna-via D'Andrade.

PONENTE - LA RICONVERSIONE A USI URBANI DELLE AREE A NORD DEI CANTIERI NAVALI

Gli interventi riguardano il compendio ricompreso tra via Merano, via Soliman e via Multedo di Pegli e prevedono la riconversione delle aree attualmente in uso dai cantieri navali per utilizzi urbani, con un considerevole incremento del verde.

In particolare, la proposta prevede la realizzazione di:

- 9. un polo museale, attraverso la riqualificazione del fabbricato ex sala tracciatura di Fincantieri localizzato in via Merano e nuovi fabbricati a servizi e residenze da destinarsi ai cantieri navali**
- 10. la realizzazione di un parcheggio in struttura nell'asola delimitata dal compendio della Manifattura Tabacchi e il nuovo tracciato ferroviario, per circa 600 posti auto a servizio del centro di Sestri**
- 11. un ampio parco pensile, a copertura della grande area a parcheggio esistente per oltre 25.000 mq, viali alberati con percorsi pedonali/ciclabili e filtri verdi utilizzati anche come fascia di rispetto in prossimità della linea ferroviaria e delle attività cantieristiche prospicienti.**
- 12. servizi a supporto della fermata ferroviaria, car/bike sharing.**

A monte di via Merano si propongono il recupero del parco di Villa Maria De Mari (13), anche mediante la demolizione dei fabbricati incongrui, nonché la riqualificazione del capannone oggi in uso ad AMIU (14) e dell'area ex Superba come poli per servizi sportivi e verde (15).



POSTEGGI

1770 ca. posti auto



VERDE

**27.000 mq parco
Totale 35.000 mq di
verde**



SPORT

**1.150 m piste ciclabili
Nuove aree 24.000 mq ca.:
2 campi da calcio, 1 tennis, 2 padel**



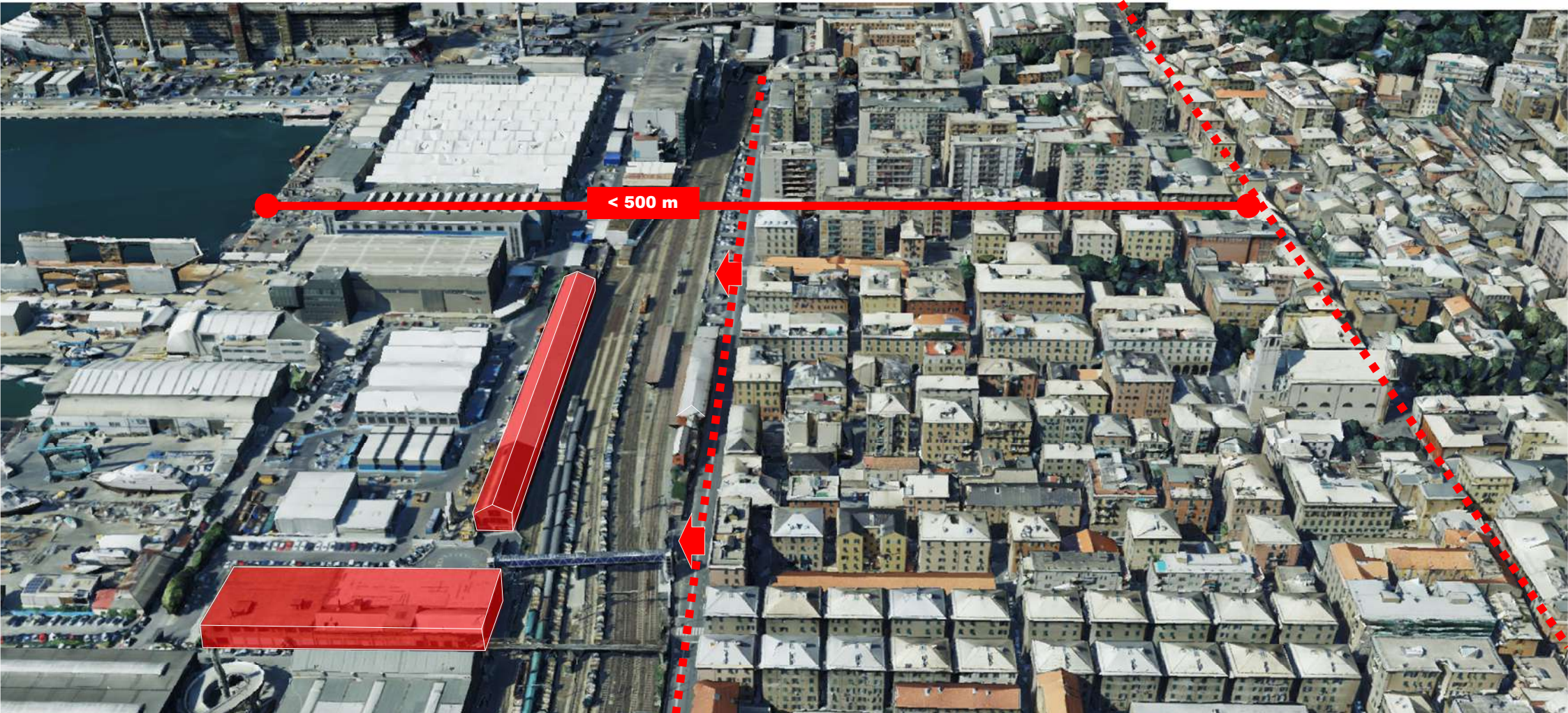
**EDIFICI DI
INTERESSE
PUBBLICO**

7.400 mq



Via Puccini vs Marina Aeroporto: due realtà urbane allo stato poco permeabili





ALLARGAMENTO VIA PUCCINI E COLLEGAMENTO CON LA MARINA DI SESTRI

L'ambito della Marina di Sestri costituisce l'unico affaccio al mare di questa parte della città ed è considerato uno spazio urbano di compensazione a fronte delle trasformazioni industriali subite. Tuttavia, ancorché frequentato, la carenza di connessioni pedonali dirette e di qualità fanno di questo ambito un contesto di fatto scollegato dall'abitato, separato dalla linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, ma soprattutto dalla presenza dei cantieri navali e di capannoni industriali che predominano al di là della ferrovia e del confine demaniale.

Si deve considerare che sia arrivando via mare dalla Marina, sia arrivando dall'Aeroporto, si tratta di un ambito che costituisce una delle porte della città di Genova.

L'accesso alla stazione ferroviaria è attualmente possibile mediante due percorsi:

1. il primo, a levante, in prossimità della nuova passerella pedonale che sovrasta la linea ferroviaria realizzata da Rfi per connettere la stazione di Sestri Ponente con il nuovo punto di fermata AMT dei bus navetta per l'aeroporto;
2. il secondo, a ponente, servito da un nuovo sottopasso in prossimità del Mercato del Ferro. Il vecchio accesso alla stazione ferroviaria, in prosecuzione con il portico di via Bianchieri, ritenuto poco funzionale anche a causa di rallentamenti al traffico e incidenti, è spesso chiuso ma il fabbricato è tuttora sede degli uffici e della biglietteria nonché di un secondo sottopasso oggi meno utilizzato.



ALLARGAMENTO VIA PUCCINI E COLLEGAMENTO CON LA MARINA DI SESTRI

Il previsto spostamento a monte della ferrovia per garantire la piena operatività dei cantieri navali deve essere inserito in un quadro di riassetto di tutta la linea fino all'attuale stazione ferroviaria, prevedendo l'arretramento verso mare del primo binario per consentire l'allargamento a 4 corsie di via Puccini (14 m).

Inoltre, via Puccini allo stato, configurandosi più come un asse di scorrimento veicolare che come una percorrenza pedonale, non presenta la possibilità di avere un camminamento pedonale a sezione continua e in sicurezza né sul lato monte tantomeno sul lato a mare.

Per la riqualificazione di via Puccini si propongono:

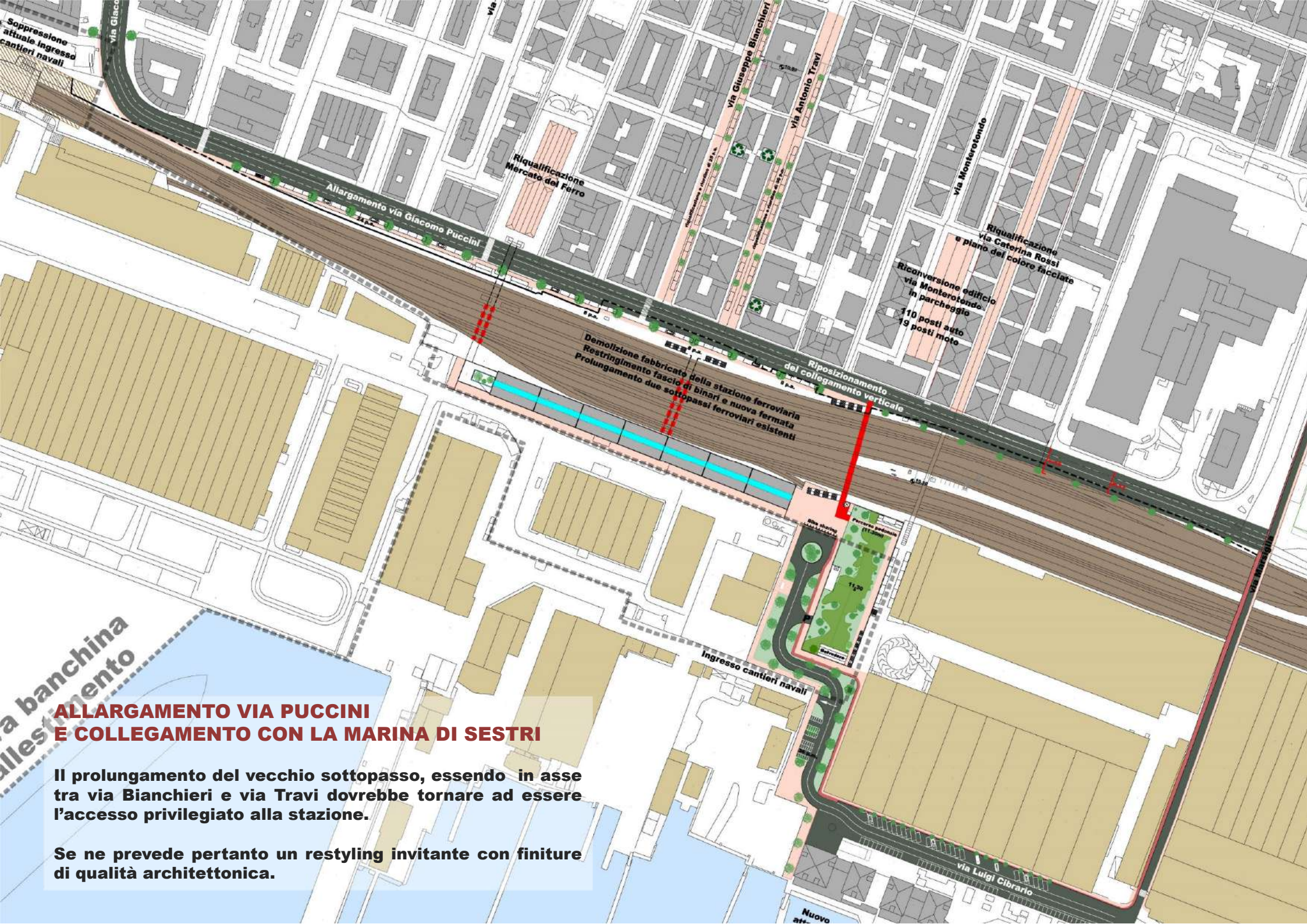
- la demolizione del fabbricato della stazione ferroviaria per consentire di affiancare alla sede stradale un marciapiede a sezione costante di almeno 1.50 mt sia sul lato monte che sul lato mare.
- il restyling del vecchio sottopasso dismesso

Infine, se lo spostamento del primo binario lo consente, è possibile considerare anche il ridisegno dei posti auto esistenti per un totale di 64 posteggi e l'inserimento di alberature lungo il percorso pedonale lato mare.



Via Puccini – stato attuale

**Mariani Architetti – Viale Ceccarini,
Riccione (RN), sottopasso**



ALLARGAMENTO VIA PUCCINI E COLLEGAMENTO CON LA MARINA DI SESTRI

Il prolungamento del vecchio sottopasso, essendo in asse tra via Bianchieri e via Travi dovrebbe tornare ad essere l'accesso privilegiato alla stazione.

Se ne prevede pertanto un restyling invitante con finiture di qualità architettonica.



ALLARGAMENTO VIA PUCCINI E COLLEGAMENTO CON LA MARINA DI SESTRI

Accesso alla Marina
(oggi)



FINCANTIERI

CANTIERI
TANKOA

CANTIER NAVALI
SESTRESI

BORGO
MARINA
DI SESTRI

Superata la linea ferroviaria si raggiunge il confine demaniale, ove sussiste una commistione di funzioni dovuta alla presenza disorganizzata di funzioni produttive ed urbane. In particolare ad oggi convivono:

- I capannoni produttivi di Fincantieri, Tankoa, dei Cantieri Navali Genovesi e dei Cantieri Navali Sestresi
- I parcheggi a servizio delle realtà produttive al contorno
- Il transito della navetta aeroportuale e dei pedoni in arrivo/partenza da e per aeroporto

Ad oggi solo uno stretto passaggio pubblico che permette l'accesso diretto al mare a chi proviene dal sovrappasso ferroviario.

- ■ ■ SOTTOPASSI ESISTENTI
- SOVRAPPASSO FERROVIARIO
- SOVRAPPASSO ESISTENTE DA DEMOLIRE
- VIA MARSIGLIA
- PERCORSO NAVETTA AEROPORTUALE



**ALLARGAMENTO VIA PUCCINI
E COLLEGAMENTO CON LA MARINA DI SESTRI**
Accesso alla Marina
(domani)

Il prolungamento dei sottopassi esistenti consentirebbe di arrivare al fabbricato in fregio alla ferrovia consentendo il superamento della ferrovia e di raggiungere il mare camminando lungo un percorso protetto.

In alternativa il mare sarebbe raggiungibile percorrendo il sovrappasso ferroviario esistente, realizzato da Rfi nel 2019 e proseguendo sulla copertura del fabbricato ex mensa riconvertito a parcheggio.

- ■ ■ PROLUNGAMENTO SOTTOPASSI ESISTENTI
- PERCORSO PEDONALE IN QUOTA
- PERCORSO A RASO
- VIA MARSIGLIA
- PERCORSO NAVETTA AEROPORTUALE



KOONWIND

STESTAMA WALOON

07



ALLARGAMENTO DI VIA PUCCINI E COLLEGAMENTO CON LA MARINA DI SESTRI



La galleria verde

Funzioni principali

Galleria verde coperta di collegamento alla zona a mare per attraversamento ciclo-pedonale

Servizi ai viaggiatori

- Sistema diffuso di info-mobilità (aereo, treno, bus)
- Car sharing
- Bike sharing
- Deposito bagagli
- Spazi per l'attesa
- Punto di ristoro
- Servizi igienici

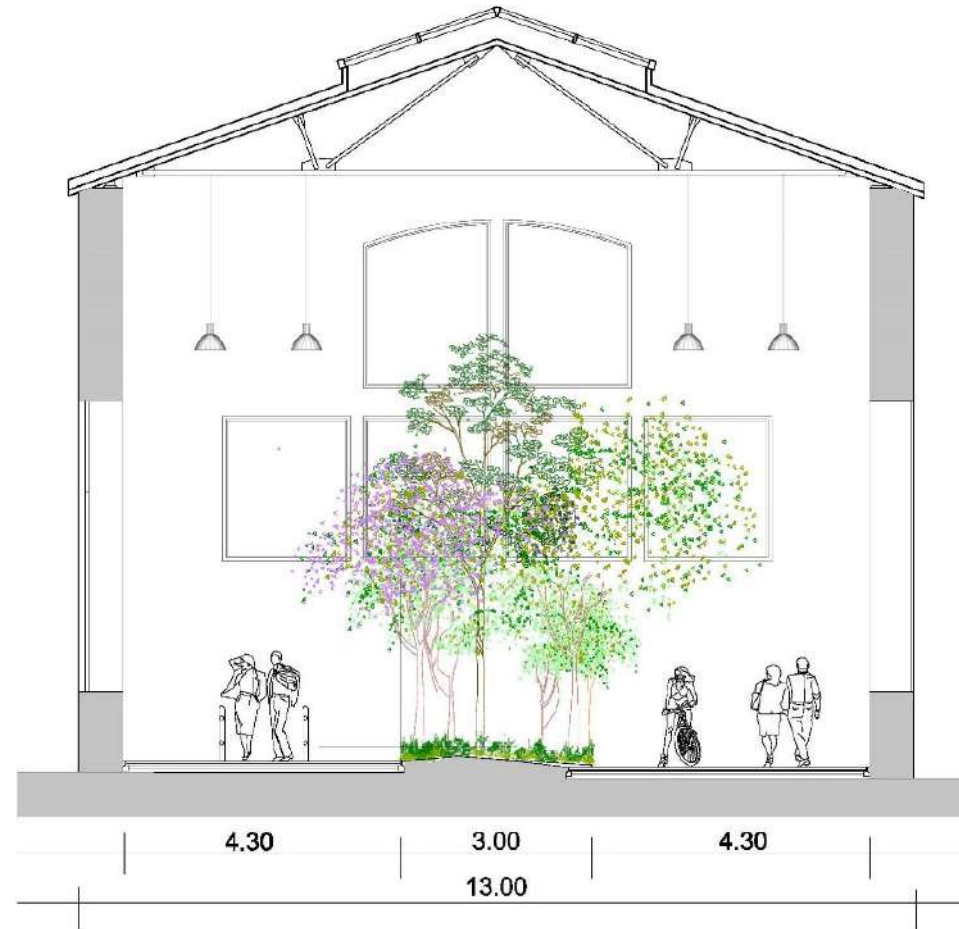


Funzioni complementari

Esposizioni temporanee

Attività di animazione sociale dedicate al quartiere

Previsione di illuminazione pubblica di qualità architettonica e di idonei sistemi di sicurezza/video sorveglianza.

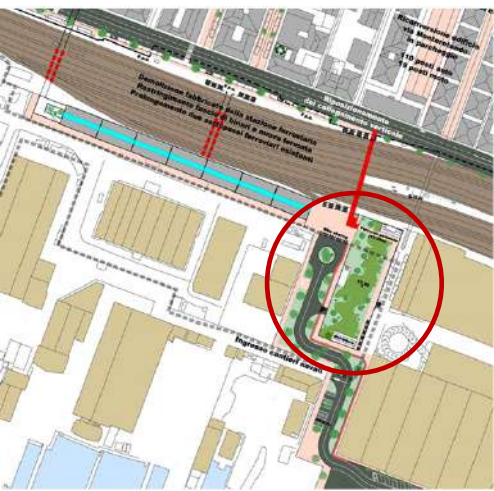




**Reference - Esempio di convivenza di spazi urbani e infrastrutture -
Piano di riqualificazione della Gare du Nord, Parigi**



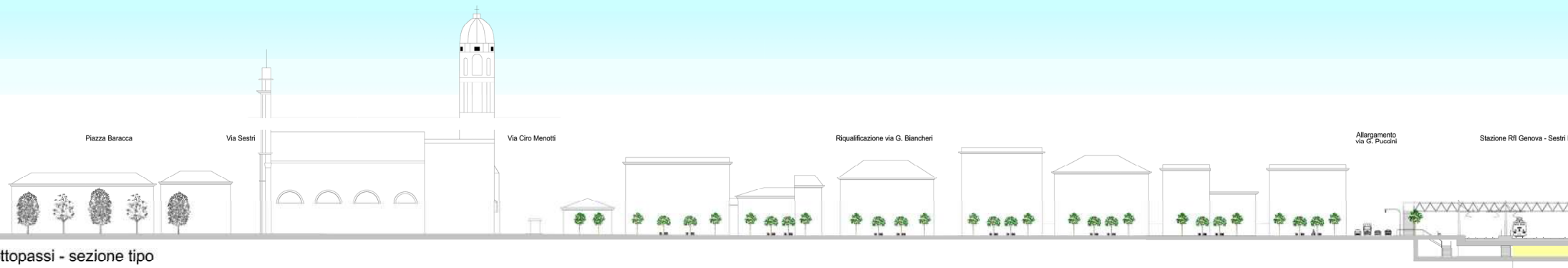
Gare maritime, Bruxelles, Neutelings Riedijk Architects



Stato attuale



Vista sulla passerella ferroviaria e sulla riqualificazione dell'area di sosta viaggiatori diretta all'aeroporto.





Vista dal belvedere sulla copertura dell'edificio ex Mensa Piaggio - progetto

GLI ASSI VIARI

Via Caterina Rossi

Obiettivo della riqualificazione:

- prosecuzione e completamento del recupero del valore decorativo delle facciate
- favorire l'effetto di permeabilità trasversale

Via Caterina Rossi rappresenta uno dei primi esempi italiani di edilizia popolare giunto a noi intatto.

Lunga circa 250 metri si compone di 20 edifici identici (10 per lato), su cinque piani, con 10 appartamenti ciascuno e che misurano 20 metri in altezza e 20 metri in larghezza.

Vennero costruiti nel 1910, per sopperire alle crescenti esigenze abitative causate dallo sviluppo industriale, in quello che era il Viale delle Palme che collegava il Grand Hotel di Villa Pessagno alla spiaggia sestrese.

Gli edifici, pur popolari, erano artisticamente decorati in facciata ma inquinamento ed agenti atmosferici li hanno negli anni ridotti ad un anonimo grigiore. Alla fine del primo decennio del XXI secolo è stata annunciata una prossima operazione di restyling.

L'aspetto originario è oggi visibile sull'edificio che nel 2013 ha subito un restauro, ovvero quello che conclude la via in direzione del mare.





Via Giuseppe Bianchieri - progetto



Via Antonio Travi - progetto

GLI ASSI VIARI

Via Travi e via Bianchieri

Via Bianchieri, via Travi allo stato si presentano congestionati da auto/moto in sosta e dai contenitori per la differenziata.

Si propone:

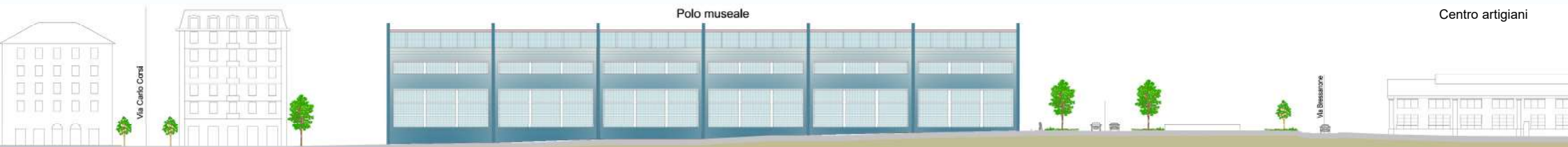
- il ridisegno dei posti auto esistenti
- la ripavimentazione stradale in analogia con via Sestri, per favorire la permeabilità dell'asse via Sestri-stazione ferroviaria
- l'inserimento di alberature lungo il percorso pedonale.



Stato attuale



L'edificio ex sala tracciatura di Fincantieri su via Merano

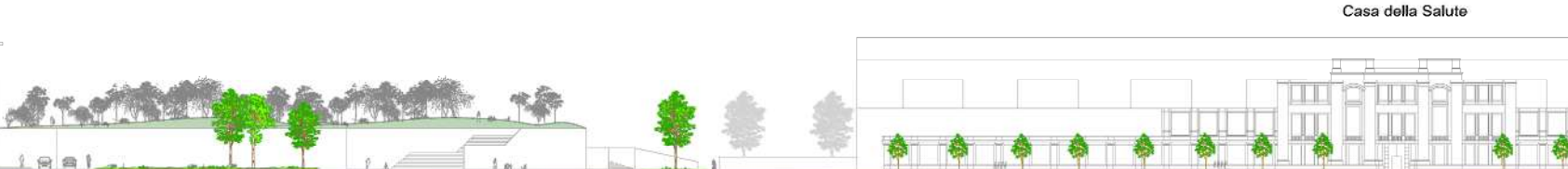


**Buro Sant en Co, Roof Park
(parco pensile su edifici
commerciali), Rotterdam**

Struttura commerciale



Casa della Salute



Stato attuale

Vista aerea - progetto

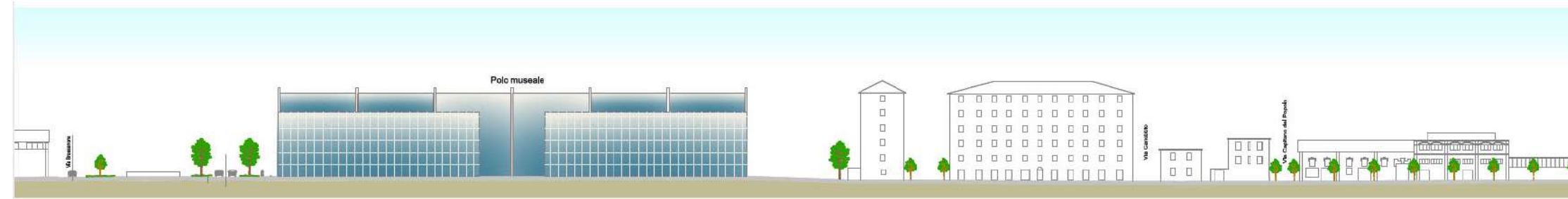




Spazi museali e cittadella dei cantieri navali - progetto



Stato attuale



Spazi museali e Cittadella Fincantieri - Progetto



Stato attuale

Nuova piazza e parcheggio con spazi verdi soprastanti veduta dalla nuova passerella che collega cittadella dei cantieri navali alla nuova fermata RFI – progetto



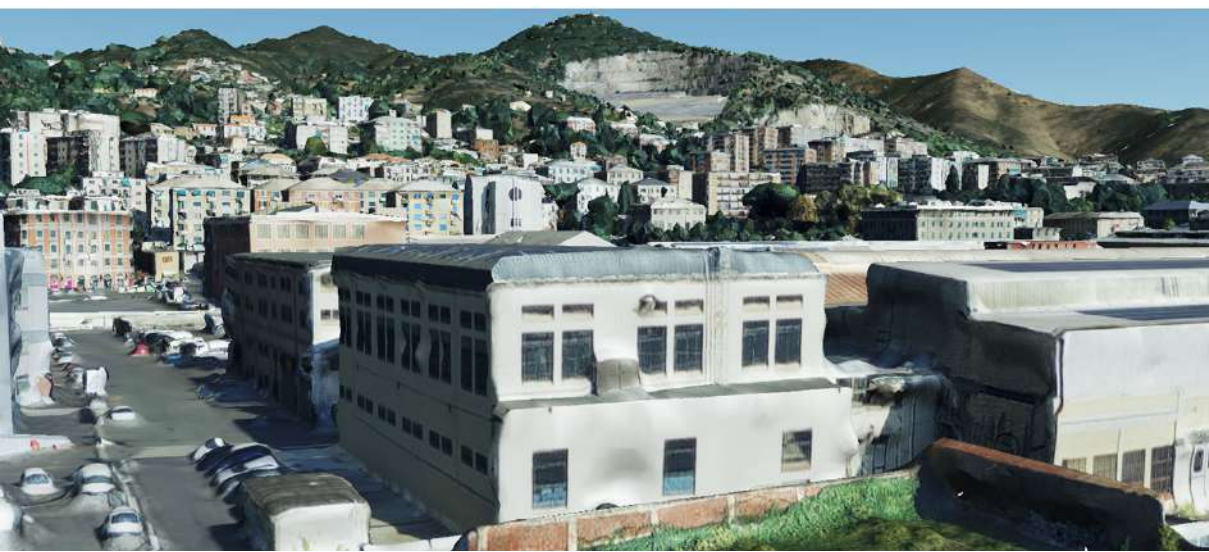
Spazi museali e cittadella dei cantieri navali - progetto



Stato attuale



Nuova piazza e parcheggio con spazi verdi soprastanti - progetto



Stato Attuale



DOTAZIONE ATTUALE

LOCALIZZAZIONE STALLI

via Puccini	60
via Cerruti	60
via Leoncavallo	55
via Capponi	84
via Catalanì	94
via Mascagni	87
via Ferro	32
via Goldoni	20
traversa Operai	16
via Ursone da Sestri	27
via Luici Marchetti	5
via Blancherì	60
via Travi	40
via Donizzetti (bassa)	25
via Monterotondo	23
via Rossi	54
via Masnada	37
via Menotti	40
via Costa	25
via da Persico	50
via Corradì	8
via Cavalli	25
via Sette	39
via Jacini	25
via Donizzetti (alta)	5
via Storace	17
traversa via Sette	12
via Ginocchio	70
piazza Aprosio	45
vla del Costo	150

TOTALE

1.330

DOTAZIONE IPOTIZZABILE	Auto
Via dei Costo	600
Ex mensa Piaggio (v. Cibrario)	305
Via Monterotondo	110
Via Bianchieri	25
Via Travi	35
Piazza Oriani – esistenti	180
Via Puccini*	50
Ex Cognetex, in via Hermada	146
Via Merano (sotto parco pensile)	317
TOTALE	1768*

DOTAZIONE IPOTIZZABILE	Moto
Via Monterotondo	19
Ex mensa Piaggio (v. Cibrario)	48
ex Cognetex, in via Hermada	16
TOTALE	83

I PARCHEGGI

La carenza di aree di sosta ha incentivato negli ultimi decenni alla sosta «selvaggia» soprattutto in prossimità della stazione ferroviaria e nelle vie di transito per l'aeroporto (via Mascagni, via Leoncavallo, via Travi).

Si propone la riorganizzazione dei posti auto esistenti e di liberare il più possibile le strade dalle auto, almeno nelle aree più prossime alla stazione, per favorire la continuità delle percorrenze pedonali verso la stazione ferroviaria e l'aeroporto in sicurezza, con un minimo di decoro.

Come compensazione dei posti auto sottratti, oltre al riordino dei parcheggi esistenti in via Bianchieri e in via Travi, si ipotizza la realizzazione di due nuovi parcheggi in struttura acquisendo:

1) l'edificio di **via Monterotondo**, salvaguardando il parcheggio in oggi già utilizzato da privati, per la realizzazione di un totale di 110 posti auto e di 19 posti moto;

2) il fabbricato di **via Cibrario** (ex mensa Piaggio) realizzando 4 piani di parcheggio - di cui uno compensativo per Fincantieri per i posti eliminati nella proposta in oggetto - per un totale di 305 posti auto e 36 posti moto;

Non ultimo, più a ponente si propone la realizzazione di un parcheggio in struttura in via dei Costo, nell'**asola delimitata dal compendio della Manifattura Tabacchi** e il nuovo tracciato ferroviario, per circa 600 posti auto a servizio del centro di Sestri

Va inoltre considerata la quota dei posti auto che verrà generata a seguito dell'intervento in area ex Cognetex, in via Hermada, che creerà 146 posteggi.

N.B: molti posti auto riferiti alla dotazione attuale corrispondono a sosta «selvaggia».

* Il ridisegno dei parcheggi di via Puccini è da verificare con RFI



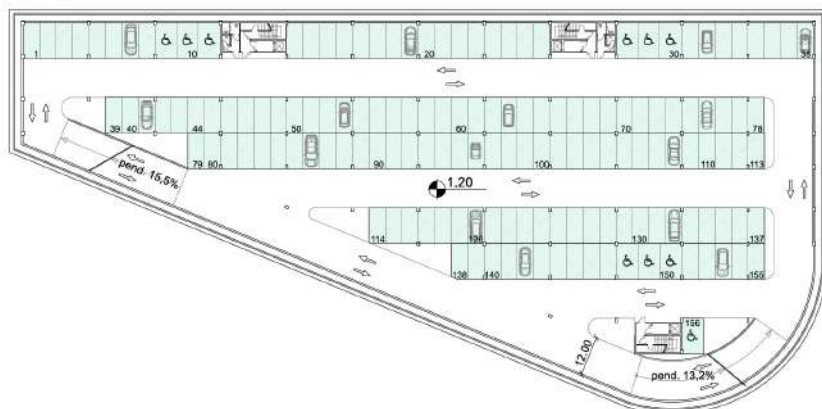
Nuovo parcheggio pubblico in via dei Costo - progetto

	mq	posti auto	di cui posti auto disabili
Pianta piano copertura	5.164	138	8
Pianta piano primo	5.164	156	10
Pianta piano terra	5.164	151	10
Pianta piano seminterrato	5.164	156	10
TOTALE	20.656	601	38

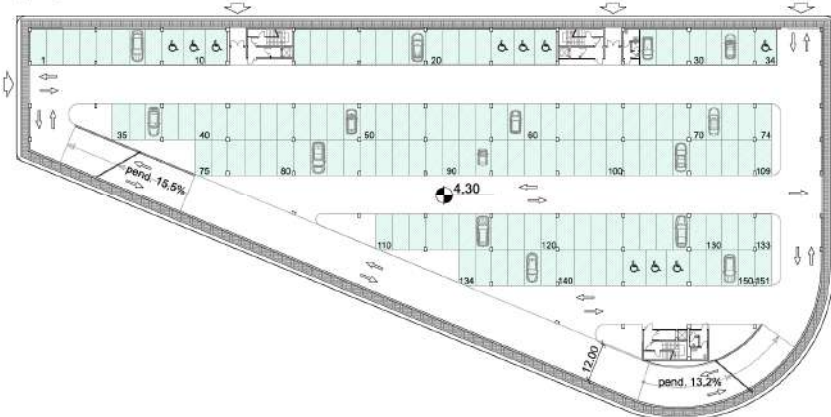


Stato attuale

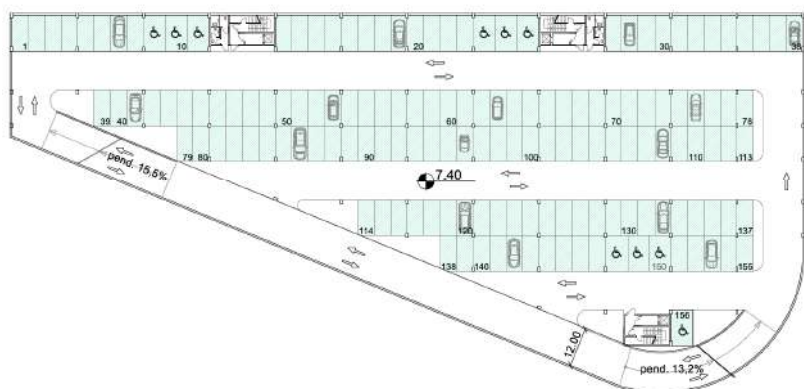
P-1



PT



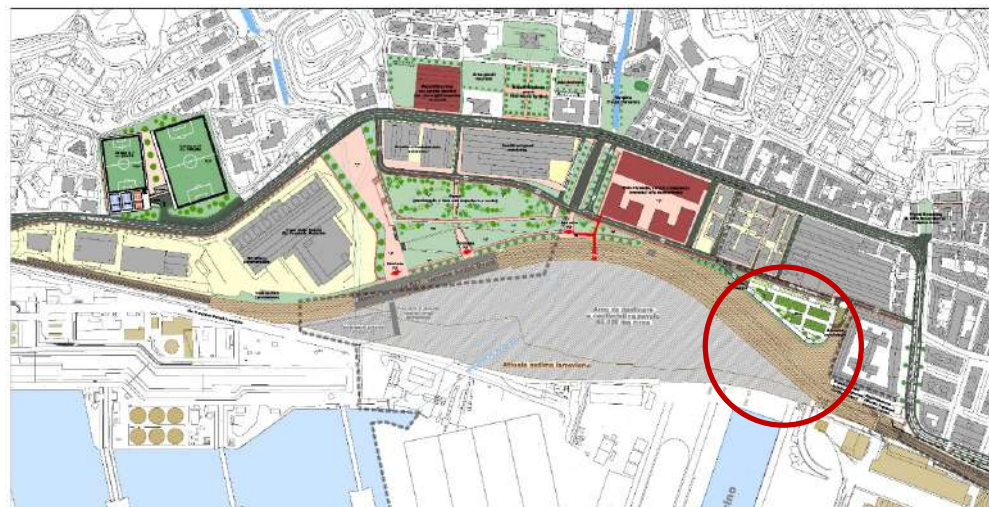
P1



I PARCHEGGI

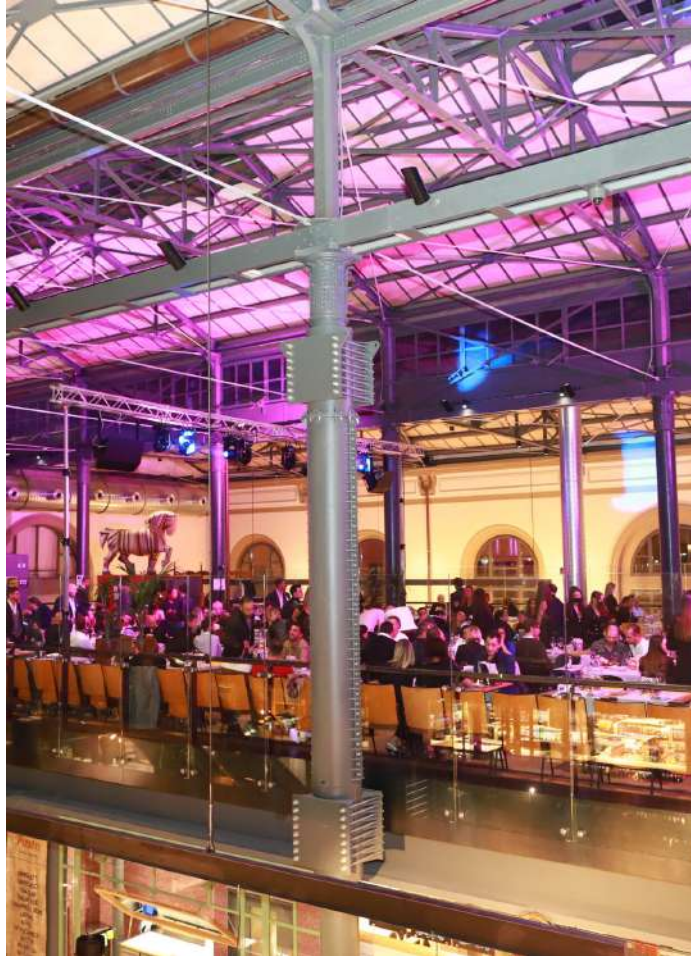
Il parcheggio di via dei Costo

A seguito dello spostamento della linea ferroviaria a Multedo è ipotizzabile la realizzazione di un parcheggio tra via dei Costo e l'ex Manifattura Tabacchi per la creazione di 600 nuovi posti auto.



P2





Reference
I mercati coperti di Ravenna e Firenze



GLI EDIFICI STORICI

Il Mercato di via Ferro

Il mercato è ubicato in un elegante capannone di ferro e ghisa in stile liberty che, per decenni, è stato adibito a sede del mercato ortofrutticolo all'ingrosso per poi essere chiuso alla fine del secolo scorso.

Costruito nel 1882 a Venezia come mercato del pesce, il capannone fu acquistato dall'allora comune sestrese nel 1908 e ricostruito nella sua attuale sede tra via Ferro e via Goldoni, con l'aggiunta di paratie laterali di legno e di vetro. Nel 2003 è stato completamente smontato, per permettere la realizzazione di un'autorimessa interrata e accuratamente restaurato.

Nel 2008 è stato rimontato con l'integrazione delle parti mancanti e di elementi di arredo urbano nello stile originale.

La complessa operazione che ha consentito l'utilizzo del "Mercato del Ferro" ha inoltre permesso di liberare piazza dei Micone, già sede del mercato ortofrutticolo all'aperto, e di restituirla ai residenti.

Nel 2014 è stato inaugurato, completamente restaurato.

L'architettura interna del "Mercato del Ferro" è composta da una platea inferiore destinata alla vendita e da una piastra superiore destinata allo svolgimento di manifestazioni culturali, enogastronomiche, sociali e ricreative.

Ad oggi, il mercato risulta sottoutilizzato, solo il 30 per cento dei banchi è stato assegnato mentre il piano superiore è interdetto all'accesso e comincia a dare i primi segni di degrado.



Piano terra

- Incremento dei punti vendita (procedure incentivanti)
- Apertura di ulteriori accessi laterali su via Ferro e su via Goldoni
- Incremento delle superfici vetrate mediante la sostituzione di alcuni pannelli ciechi
- Predisposizione di un regolamento di condotta/gestione dei locali
- Servizi ai viaggiatori - in connessione con fermata ferroviaria (biglietteria, punto ristoro, servizi igienici (esistenti ma non accessibili al pubblico))

Piano primo

- Ristorazione (presenza montavivande)
- Attività di animazione sociale dedicate al quartiere (spazi espositivi, musica, ballo, ecc.) con l'eventuale supporto tecnico di associazioni rappresentative delle realtà socioeconomiche operanti sul territorio sestrese o, più in generale, su quello comunale.



GLI EDIFICI STORICI

Villa Rossi Martini e il parco

La villa venne fatta costruire dai Lomellini nel XVII secolo; dopo vari passaggi di proprietà, nel 1931 è stata acquistata dal Comune di Genova che ne ha adibito l'edificio principale a scuola elementare.

Quattro piani seicenteschi ricchi di reminiscenze storiche come quella di essere stata la sede del quartier generale austriaco dove operava il colonnello Radetzky, nel 1800, durante l'assedio di Genova, o di memorie legate a personaggi illustri come quando, nel 1893, diede ospitalità alla moglie ammalata dell'imperatore Francesco Giuseppe, Elisabetta di Baviera ovvero la "Principessa Sissi".

La villa, dismessa nel 2004, è stata sommariamente ristrutturata e oggi presenta segni di degrado.

Per quanto riguarda il parco, che misura 40.500 mq, rappresenta il polmone verde del quartiere, ed è utilizzato per manifestazioni culturali e di svago, nonché concerti, specialmente nella stagione estiva. La realizzazione di parte delle strutture previste nel progetto iniziale di riqualificazione è stata abbandonata a causa della carenza di fondi da parte del Comune.

Palazzo Fieschi

Realizzato nel XVI secolo e situato nella via principale fu acquistato nel 1865 dal comune di Sestri Ponente per essere adibito a sede comunale.

Ospita gli uffici distaccati del Comune e quelli della VI Circoscrizione " Medio Ponente".

L'edificio necessita oggi di un piano di rigenerazione che veda in primis il recupero delle facciate storiche.



LE PIAZZE

Un'ultima tipologia di interventi riguarda il tema delle piazze che necessitano di un progetto organico di restyling in termini di arredo urbano, in coerenza di linguaggio degli assi urbani riqualificati.

In particolare, sono stati individuati due tipi di interventi:

- piazze nelle quali la presenza delle auto è preponderante, che necessiterebbero di un riordino dei posti auto stessi, dell'inserimento di verde e di un restyling complessivo (Piazza Giovanni Antonio Aprosio, Piazza Bernardo Poch, Largo Fausto Coppi).
- piazze che sono state oggetto di una riqualificazione negli ultimi decenni ma che necessitano di interventi più puntuali di riordino - sostituzione dell'arredo urbano, rifacimento dell'illuminazione, illuminazione scenografica, ecc. (Piazza Baracca, Piazza Niccolò Machiavelli, Piazza Montesanto).



Piazza Monte Santo
Piazza Giovanni Antonio Aprosio
Piazza Bernardo Poch
Largo Fausto Coppi
Piazza Baracca

GLI IMMOBILI DA ACQUISIRE

EDIFICIO LUNGO FERROVIA

Per realizzare un collegamento più diretto con Marina Aeroporto diventa essenziale l'acquisizione del fabbricato prospiciente i binari ferroviari che demarca il confine tra il sedime ferroviario e le aree di proprietà demaniale.

Il riutilizzo del fabbricato per funzione urbane, oltre a svolgere funzioni distributive, consentirebbe di realizzare un'area coperta a servizio dei viaggiatori.

EX MENSA PIAGGIO

L'acquisizione del fabbricato sarebbe finalizzata alla realizzazione di parcheggi con riguardo al mantenimento di un piano da destinare ai cantieri navali.

VIA MONTEROTONDO

L'edificio attualmente destinato a parcheggio, potrebbe essere integrato di un piano per lo sfruttamento del volume

EDIFICIO LUNGO FERROVIA



DATI TECNICI

Proprietà di 3 società di leasing
Mq: 2.392
Altezza gronda: 8.80 mt,
Altezza colmo: 12.80 mt
Piani: monopiano

Costo acquisizione: 1 ml

FUNZIONI PREVISTE

Funzione urbane e area coperta a servizio dei viaggiatori.

EX MENSA PIAGGIO



Proprietà: demanio (privati)
Mq: 5.292
Piani: 2
Altezza: 10,3

Costo acquisizione: 2,6 ml

Parcheggio multipiano (un piano da destinare ai cantieri navali)
Pubblici esercizi (in copertura) e copertura a verde

VIA MONTEROTONDO

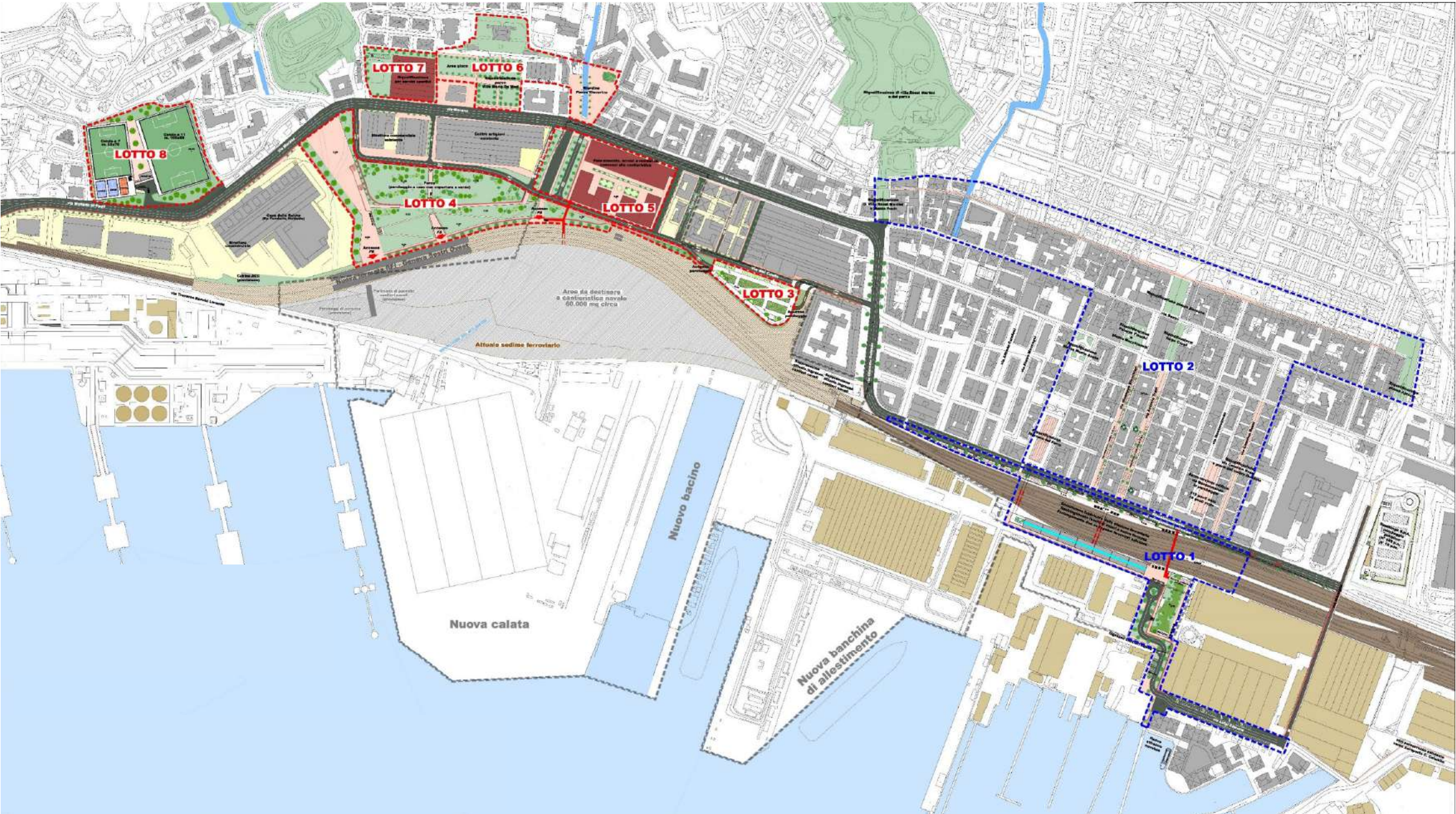


Proprietà: privati
Mq: 1250
Piani: monopiano
Altezza utile fuori terra: 7 mt

Costo acquisizione: 2,6 ml

Parcheggio multipiano

I LOTTI D'INTERVENTO



STIMA DEI COSTI - INTERVENTI DI PONENTE

Acquisizioni

Acquisizione edificio dismesso in fregio al parco ferroviario	€ 1.000.000,00
Acquisizione edificio ex Mensa Piaggio	€ 2.600.000,00
Acquisizione capannone via Monterotondo	€ 2.600.000,00

Prolungamento 2 sottopassi pedonali	€ 3.780.000,00
Riqualificazione edificio in fregio ferrovia	€ 8.080.000,00
Sistemazione piazzali e marciapiedi	€ 3.300.000,00

Parcheggi

Demolizione edificio ex mensa e ricostruzione per parcheggio pubblico	€ 15.230.000,00
Parcheggio via Monterotondo	€ 2.185.000,00
(Ex Cognetex a carico operatore privato)	€ 0,00

Edifici

Palazzo Fieschi	€ 900.000,00
Villa Rossi Martini + parco	€ 1.500.000,00
Mercato del Ferro (a carico operatore privato)	€ 0,00

Riqualificazione principali assi stradali

Via Biancheri	€ 1.010.000,00
Via Travi	€ 1.260.000,00
Via Caterina Rossi	€ 750.000,00

Piazze

Piazza Aprosio	€ 1.150.000,00
Piazza Poch	€ 475.000,00
Largo Coppi	€ 260.000,00
Piazza Baracca	€ 320.000,00
Piazza Montesanto	€ 200.000,00
Piazza Machiavelli	€ 170.000,00

TOTALE € 48.990.000,00

* (già inseriti nel Piano Triennale)

STIMA DEI COSTI - INTERVENTI DI LEVANTE

Interventi

Riqualificazione parco villa Maria de Mari Spinola (compresa nuova area giochi via Merano)	€ 3.730.000,00
Riqualificazione ex rimessa AMT per servizi sportivi con sistemazione a verde	€ 1.800.000,00
Parco pensile su parcheggio (da realizzarsi con oneri di urbanizzazione)	€ 0,00
Polo museale, servizi e residenza connessi alla cantieristica (a carico del concessionario cantieri navali)	€ 0,00

Parcheggi

Parcheggio in struttura (600 posti auto)	€ 25.000.000,00
--	------------------------

Riqualificazione principali assi stradali

Via dei Costo e limitrofe con inserimento di verde	€ 2.000.000,00
Via Merano - alberature	€ 320.000,00

Piazze

Piazza Clavarino	€ 1.500.000,00
------------------	-----------------------

TOTALE

€ 34.350.000,00

(al netto delle acquisizioni)