

COMMITTENTE



COMUNE DI GENOVA

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO  
**ALBERTO BITOSSÌ**  
IL DIRETTORE ESECUTORE DEL CONTRATTO  
**ANTONIO ROSSA**

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

PROGETTAZIONE

MANDANTARIA



MANDANTE

MANDANTE

MANDANTE



Società **TECENTRAL**

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE  
ALLEGATO AL PMA

IL PROGETTISTA RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE

Dott. Ing. Luca Bernardini

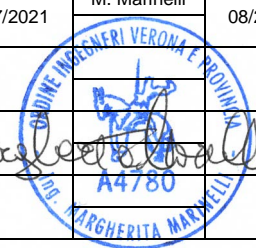
SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV.

E 2 1 D 0 0 D Z 1 R H I M 0 0 0 X 0 0 2 A

| Rev. | Descrizione         | Redatto      | Data    | Verificato    | Data    | Approvato    | Data    | Autorizzato Data      |
|------|---------------------|--------------|---------|---------------|---------|--------------|---------|-----------------------|
| A    | EMISSIONE ESECUTIVA | F. Angelotti | 07/2021 | A. Bettinetti | 07/2021 | M. Marinelli | 08/2021 | A. Perosso<br>08/2021 |
|      |                     |              |         |               |         |              |         |                       |
|      |                     |              |         |               |         |              |         |                       |
|      |                     |              |         |               |         |              |         |                       |

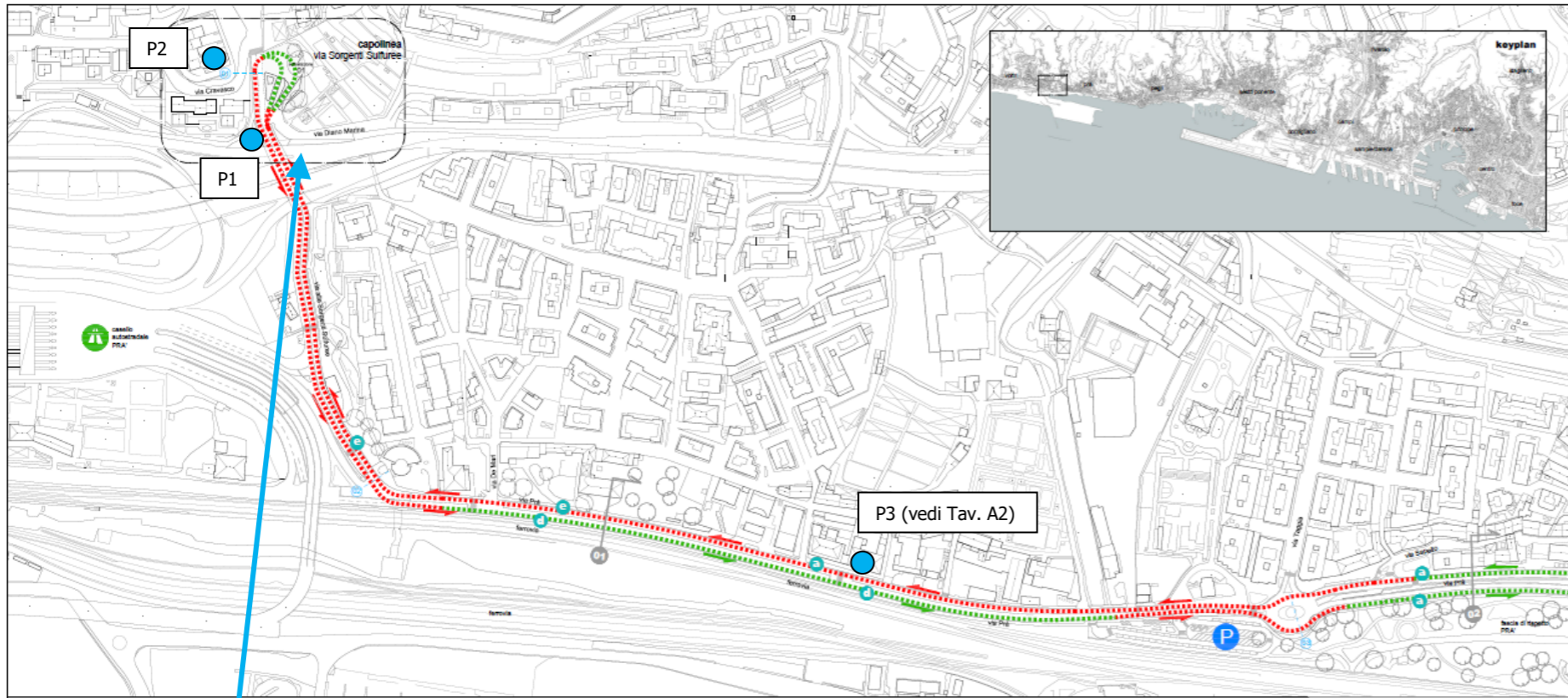


File: NOME FILE (COINCIDENTE CON COD)

n. Elab.:



|                    |  |               |            |
|--------------------|--|---------------|------------|
| <b>AMBITO</b>      | <b>Capolinea Via alle Sorgenti Solfuree</b>  | <b>TAVOLA</b> | <b>A 1</b> |
| <b>DESCRIZIONE</b> | L'infrastrutturazione del sistema parte, nel ponente genovese, dall'area di capolinea di Via alle Sorgenti Solfuree, in prossimità del casello autostradale A10 Genova Prà. Il primo tratto, di circa 250 m fino all'innesto sul tracciato della S.S. 1, è interamente in promiscuo nei due sensi di marcia. |               |            |



**FINALITÀ DEI RILIEVI**

**Rumore / Vibrazioni**

|                      |   |
|----------------------|---|
| ANTE OPERAM (A.O.)   | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |
| CORSO D'OPERA (C.O.) | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |
| POST OPERAM (P.O.)   | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |

**RILIEVI DA EFFETTUARE**

| Ricettore | Componente       | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
|-----------|------------------|----------|------|------|------|
| <b>P1</b> | <b>RUM + VIB</b> | R1 + V1  | 1    | 2    | 1    |
| <b>P2</b> | <b>RUMORE</b>    | R1       | 1    | 2    | 1    |

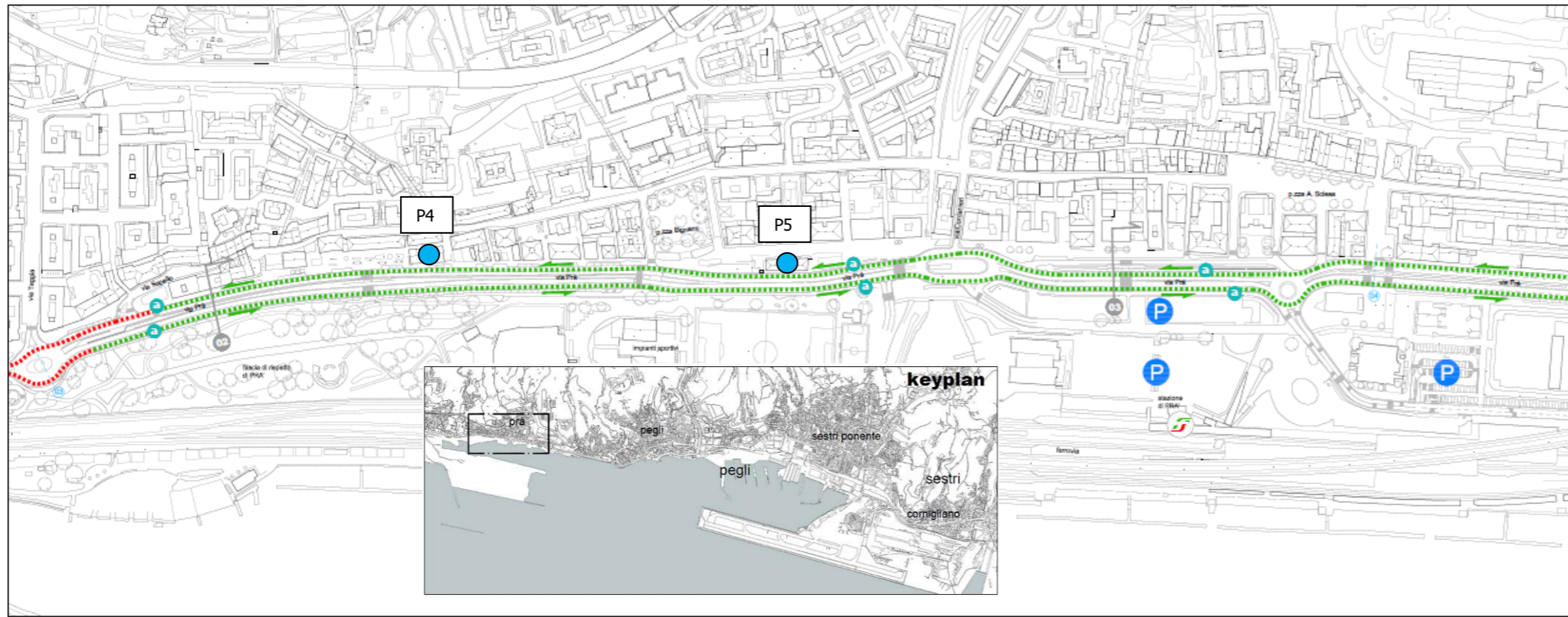


**Possibili ricettori individuati – Ricettore P1:** Abitazione privata sita tra Via alle Sorgenti Solfuree e Via Romana di Prà; **Ricettore P2:** Scuola Materna Comunale A'Lanterna sita in Via Cravasco 7



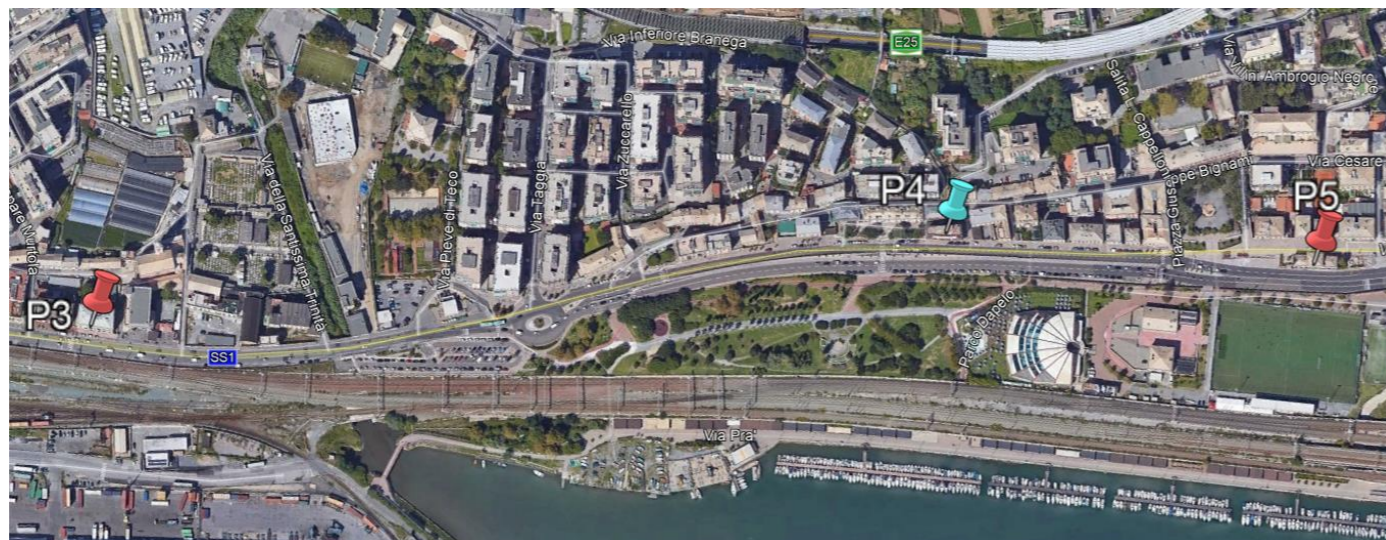


| AMBITO      | Da Via Prà a Stazione ferroviaria di Genova Prà  | TAVOLA | A 2 |
|-------------|--|--------|-----|
| DESCRIZIONE | Una volta imboccato l'asse costiero (Via Prà), il progetto prevede, in direzione centro, una corsia riservata al sistema filoviario di nuova realizzazione ed una corsia per il traffico privato, mentre nella direzione opposta è possibile ricavare un'unica corsia di notevoli dimensioni (5,20 m) utilizzabile in promiscuo. Attualmente questo tratto non presenta sede riservata per il trasporto pubblico locale. Superato l'abitato di Palmaro, il tracciato torna in promiscuo in entrambe le direzioni di marcia nel breve tratto (circa 200 m) compreso tra il Rio Branega e la rotonda posta in corrispondenza di Via Arma di Taggia. Successivamente, lungo tutta la viabilità in corrispondenza dell'abitato di Prà, il progetto prevede una organizzazione della sede stradale con una corsia riservata al sistema filoviario e una corsia per il traffico privato in entrambi i sensi di marcia. In questo tratto è previsto un agevole interscambio con la stazione ferroviaria di Genova Prà e l'area di parcheggio ad essa prospiciente. Lungo tutto questo tratto, pari a circa 1.3 km, la corsia riservata è di nuova istituzione in entrambi i sensi di marcia |        |     |



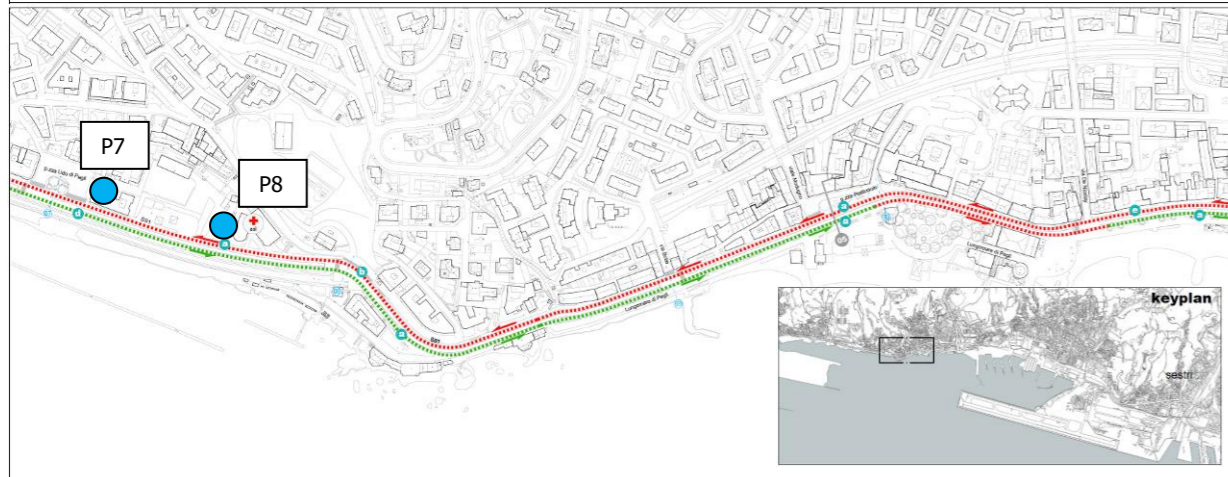
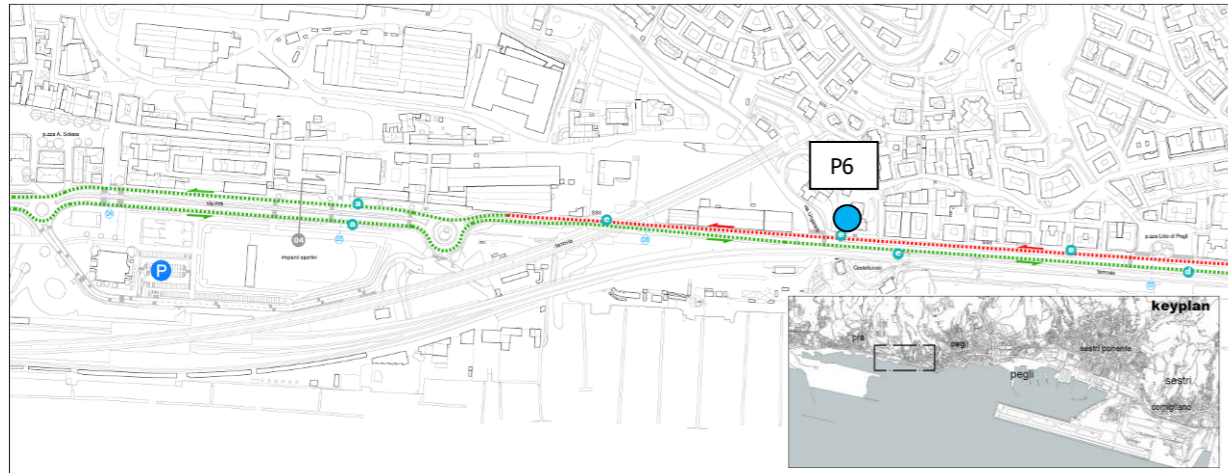
| FINALITÀ DEI RILIEVI       |   |          |      |      |      |
|----------------------------|---|----------|------|------|------|
| <b>Rumore / Vibrazioni</b> |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)         | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)       | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)         | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE      |   |          |      |      |      |
| Ricettore                  | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P3 – P5</b>             | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |
| <b>P4</b>                  | <b>RUMORE</b>   | R1       | 1    | 1    | 1    |

**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P3:** Condominio via Prà 168 - Abitazione privata; **Ricettore P4:** Condominio via Prà 140 - Abitazione privata; **Ricettore P5:** Edificio comunale - Ex stazione di Via Prà





|                    |  |               |            |
|--------------------|--|---------------|------------|
| <b>AMBITO</b>      | <b>Da Via Ferriere di Prà a Piazza Porticciolo</b>   | <b>TAVOLA</b> | <b>A 3</b> |
| <b>DESCRIZIONE</b> | Attraversata la rotonda in corrispondenza di Via Ferriere di Prà, la sezione stradale si restringe rendendo necessario un ulteriore cambio di assetto: la scelta progettuale effettuata prevede la realizzazione, in direzione centro, di una corsia riservata al sistema filoviario e una corsia per il traffico privato, mentre in direzione opposta si è optato per un'unica corsia in promiscuo. Questo assetto rimane costante per circa 1.4 km attraversando la zona del Castelluccio, del Lido di Pegli ed il primo tratto del Lungomare di Pegli, fino all'altezza di Piazza Porticciolo. Anche in questo caso la corsia riservata è di nuova istituzione. |               |            |



**FINALITÀ DEI RILIEVI**

| <b>Rumore / Vibrazioni</b> |   |
|----------------------------|---|
| ANTE OPERAM (A.O.)         | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |
| CORSO D'OPERA (C.O.)       | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |
| POST OPERAM (P.O.)         | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |

**RILIEVI DA EFFETTUARE**

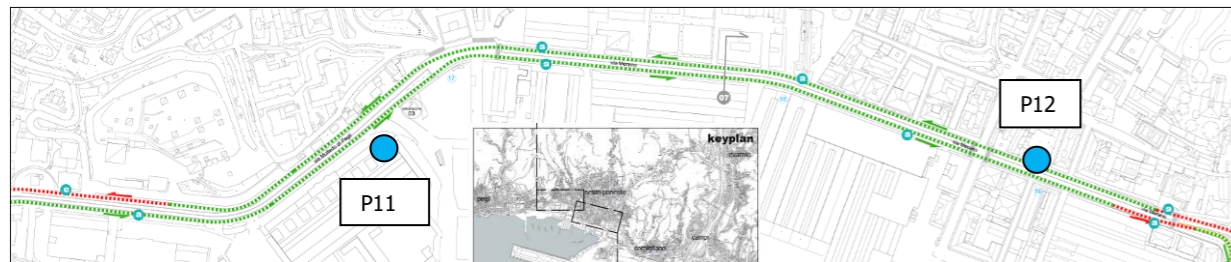
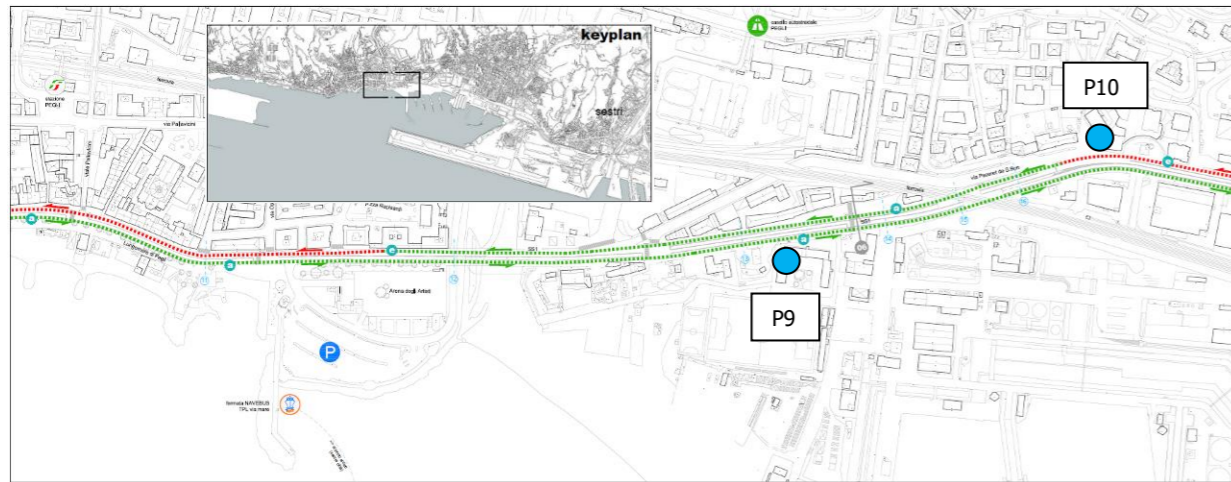
| Ricettore      | Componente       | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
|----------------|------------------|----------|------|------|------|
| <b>P6 – P7</b> | <b>RUMORE</b>    | R2       | 1    | 1    | 1    |
| <b>P8</b>      | <b>RUM + VIB</b> | R1 + V1  | 1    | 1    | 2    |

**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P6:** Scuola Primaria Paritaria "S. M. ad Nives" - Villa Augusta; **Ricettore P7:** Condominio Via Aurelia 49 - Abitazioni private; **Ricettore P8:** ASL 3 - Distretto 8 Palazzo della Salute Martinez



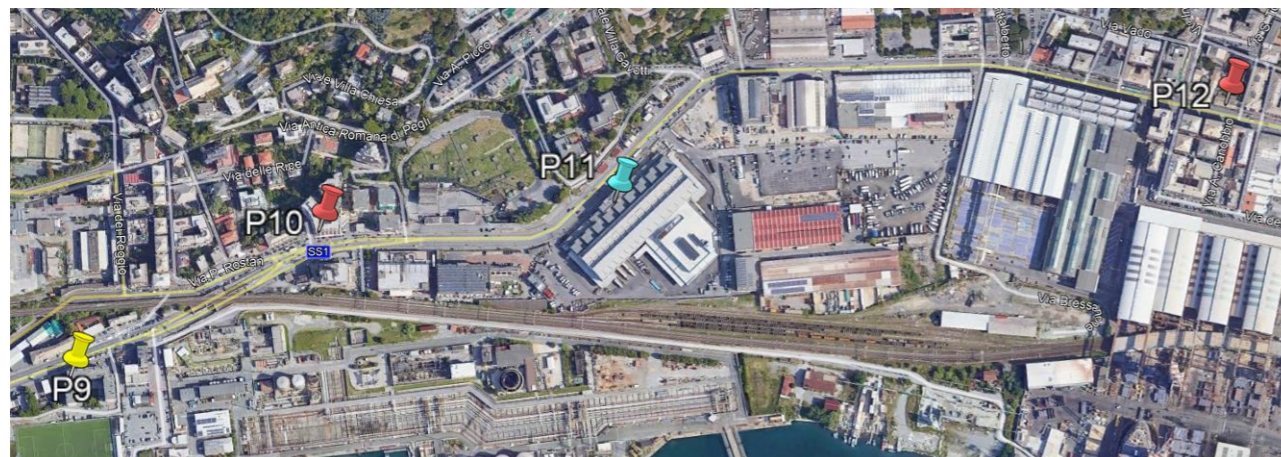


| AMBITO      | Dal lungomare di Pegli all'imbocco dell'abitato di Sestri Ponente   | TAVOLA | A 4 |
|-------------|---|--------|-----|
| DESCRIZIONE | La sezione della parte centrale del Lungomare di Pegli (250 m indicativamente tra Piazza Porticciolo e Via de Nicolay) è realizzata in tracciato in promiscuo per i due sensi di marcia. Superata questa breve tratta, il progetto prevede il ritorno a un assetto con una corsia, di nuova istituzione, riservata al sistema filoviario e una corsia per il traffico privato in direzione centro, ed un'unica corsia in promiscuo in direzione ponente. Questa configurazione permane per circa 450 m, indicativamente fino al ponte sul torrente Varenna, dove tra l'altro è possibile l'interscambio con la stazione ferroviaria di Genova Pegli e con il collegamento via mare con il Porto Antico denominato Navebus. Attraversato il ponte sul torrente Varenna, in entrambi i sensi di marcia, è prevista una corsia riservata al sistema filoviario ed una corsia per il traffico privato per un tratto di circa 1.8 km. Questo assetto attraversa Via Ronchi, Via Multedo di Pegli (con una eccezione puntuale di 150 m in corrispondenza di Via Pacoret de Saint Bon dove, in direzione ponente, non è possibile realizzare la corsia riservata) e Via Merano, fino ad arrivare all'imbocco dell'abitato di Sestri Ponente. Nelle sezioni descritte è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea, oggi non presente. |        |     |



| FINALITÀ DEI RILIEVI       |   |          |      |      |      |
|----------------------------|---|----------|------|------|------|
| <b>Rumore / Vibrazioni</b> |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)         | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)       | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)         | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE      |   |          |      |      |      |
| Ricettore                  | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P9</b>                  | <b>RUM + VIB</b>  | R1 + V1  | 1    | 1    | 1    |
| <b>P10 – P12</b>           | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |
| <b>P11</b>                 | <b>RUMORE</b>   | R1       | 1    | 1    | 1    |

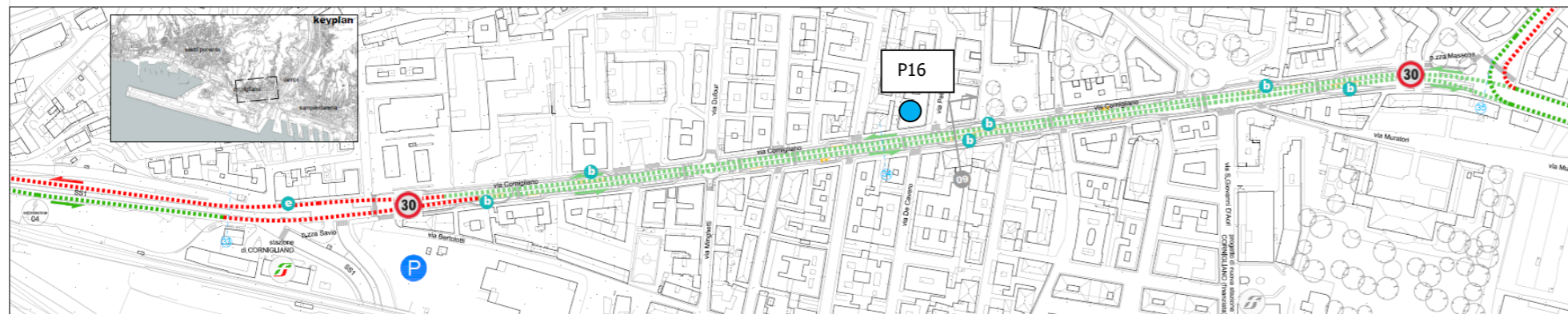
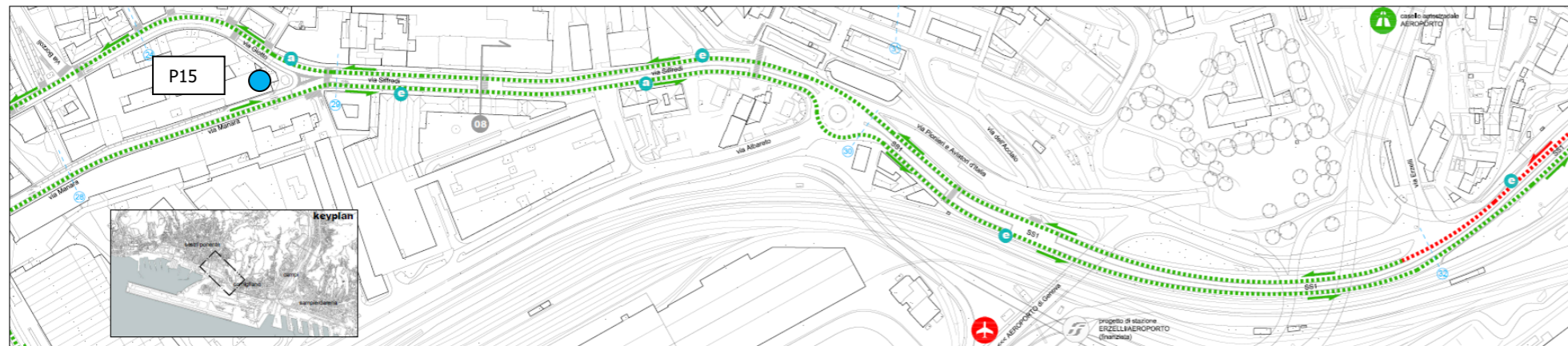
**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P9:** Condominio Via Aurelia 30/34 - Abitazioni private; **Ricettore P10:** Condominio Via Multedo di Pegli 113 - Abitazioni private; **Ricettore P11:** Casa della Salute - Poliambulatorio; **Ricettore P12:** Abitazioni private Via Merano 55







| AMBITO      | Da Sestri Ponente al torrente Polcevera  | TAVOLA | A 6 |
|-------------|--|--------|-----|
| DESCRIZIONE | <p>Dopo l'abitato di Sestri Ponente, dall'incrocio Manara/Giotto/Siffredi, la linea riprende una configurazione bidirezionale. Il tracciato prosegue lungo Via Siffredi dove, per circa 900 m fino all'intersezione con Via Melen, il progetto prevede una corsia riservata al sistema filoviario ed una corsia per il traffico privato per entrambi i sensi di marcia. L'ultimo tratto di Via Siffredi (circa 250 m) presenta una sezione stradale tale da poter prevedere una corsia riservata al sistema filoviario ed una corsia per il traffico privato in direzione centro, mentre in direzione ponente è possibile ricavare unicamente una corsia di grandi dimensioni utilizzabile in promiscuo.</p> <p>In Piazza Savio, il progetto dell'asse filoviario prevede il proseguimento lungo Via Cornigliano su una corsia per ogni senso di marcia promiscua per trasporto pubblico e privato. Superata Via Cornigliano, il tracciato raggiunge Piazza Massena, dove si congiunge con la diramazione proveniente dal polo produttivo di Campi, per poi raggiungere, lungo Via Ansaldo e Via Pieragostini, il torrente Polcevera.</p> <p>Nella sezione descritta è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea, oggi non presente.</p> |        |     |



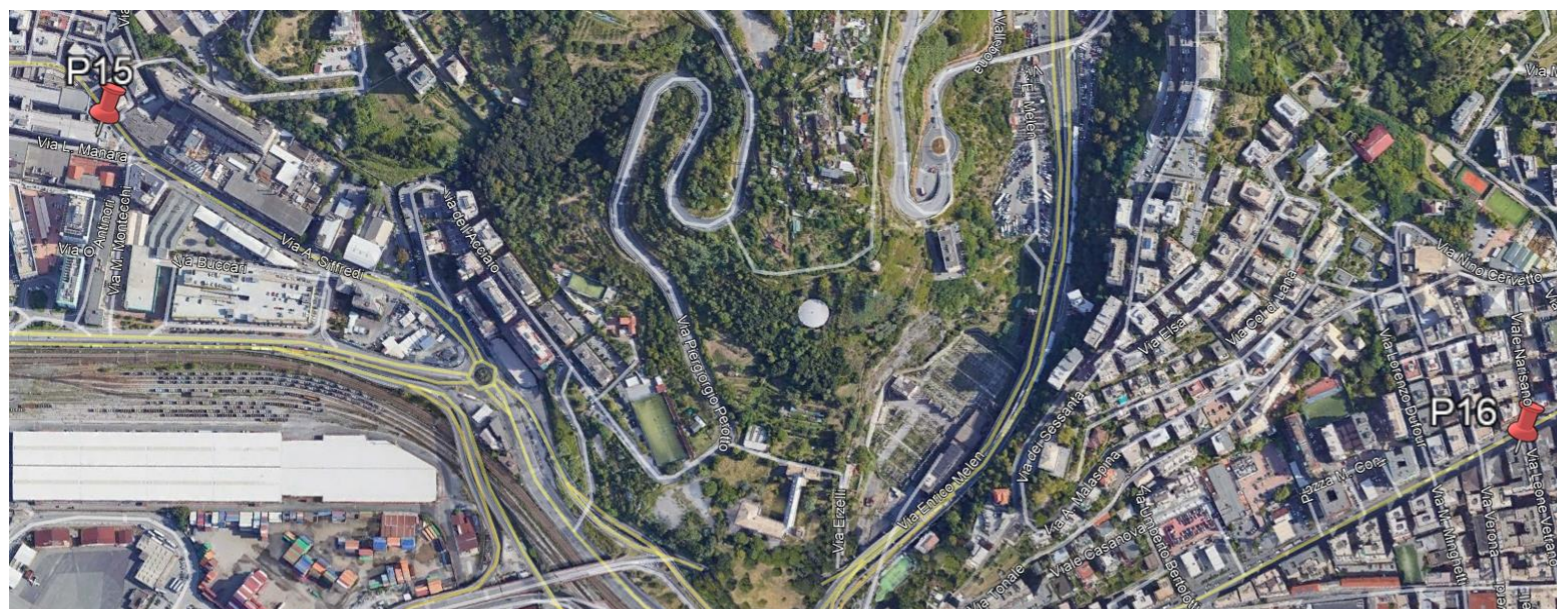
**FINALITÀ DEI RILIEVI**

| Rumore / Vibrazioni  |   |
|----------------------|---|
| ANTE OPERAM (A.O.)   | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |
| CORSO D'OPERA (C.O.) | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |
| POST OPERAM (P.O.)   | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |

**RILIEVI DA EFFETTUARE**

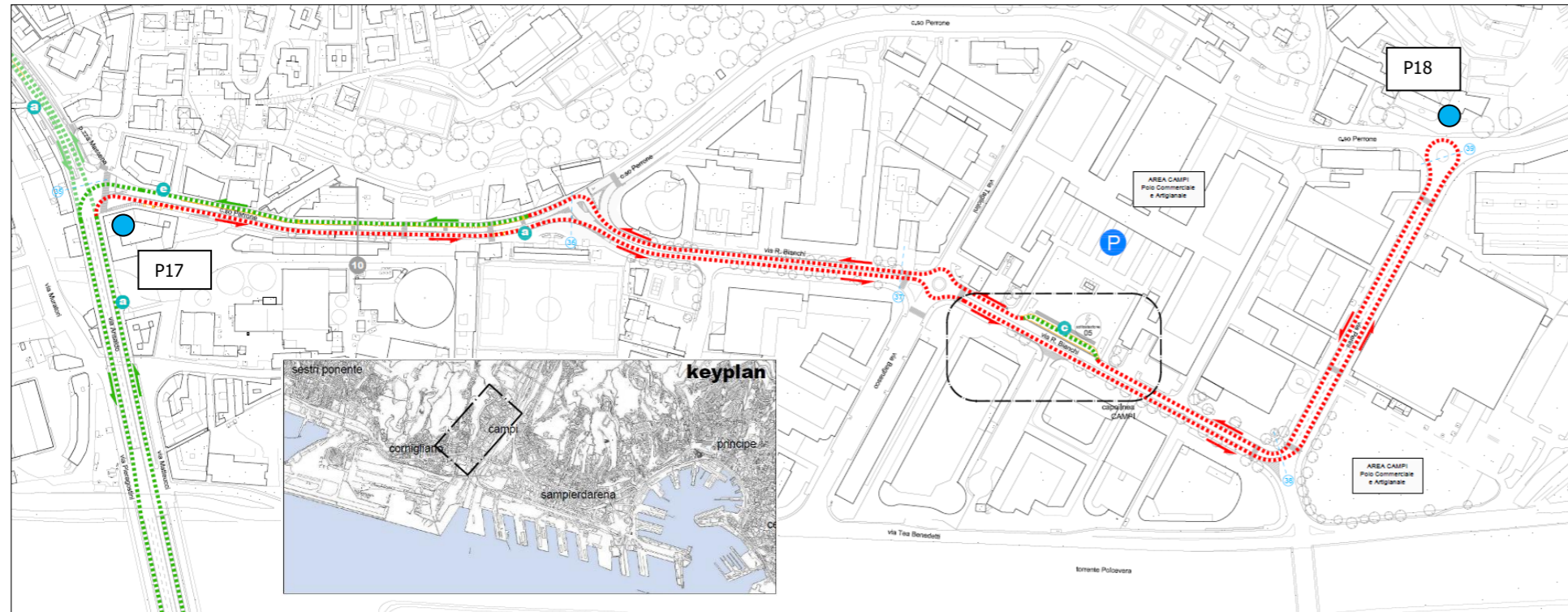
| Ricettore  | Componente    | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
|------------|---------------|----------|------|------|------|
| <b>P15</b> | <b>RUMORE</b> | R2       | 1    | 1    | 1    |
| <b>P16</b> | <b>RUMORE</b> | R2       | 1    | 1    | 1    |

**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P15:** Istituto Professionale Alberghiero "Nino Bergese"; **Ricettore P16:** Condominio Via Cornigliano angolo Via Vetrano - Abitazioni private





| AMBITO      | L'area di Campi   | TAVOLA | A 7 |
|-------------|---|--------|-----|
| DESCRIZIONE | L'area di Campi è caratterizzata in modo particolare da insediamenti produttivi (manifattura) e commerciali (grande distribuzione) e, solo residualmente, da residenze. Il progetto prevede la presenza di uno dei capolinea del sistema (Capolinea Campi). La viabilità esistente è caratterizzata da strade dotate di unica corsia per senso di marcia, di dimensioni considerevoli (larghezze dell'ordine di 5 m). La scelta progettuale prevede di mantenere l'attuale configurazione della carreggiata (e pertanto una regolamentazione della circolazione in sede promiscua), prevedendo solo in unico punto la realizzazione di una corsia riservata al trasporto pubblico. In particolare, partendo da Piazza Massena, la rete filoviaria imbocca Corso Perrone dove, in direzione Campi, opera in promiscuo mentre, in senso opposto, verrà realizzata una corsia riservata fino all'intersezione semaforica con la direttrice costiera. Da Corso Perrone, in corrispondenza di una rotatoria, l'asse si innesta in Via Renata Bianchi e, successivamente in Via Perini ove compie inversione di marcia (rotatoria all'intersezione con Corso Perrone) per poi attestarsi nuovamente in Via Renata Bianchi in un'area di capolinea di nuova realizzazione. Nella sezione descritta è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea, oggi non presente. |        |     |



| FINALITÀ DEI RILIEVI  |   |          |      |      |      |
|-----------------------|---|----------|------|------|------|
| Rumore / Vibrazioni   |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)    | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)  | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)    | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE |   |          |      |      |      |
| Ricettore             | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P17</b>            | <b>RUM + VIB</b>  | R1 + V1  | 1    | 1    | 1    |
| <b>P18</b>            | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |

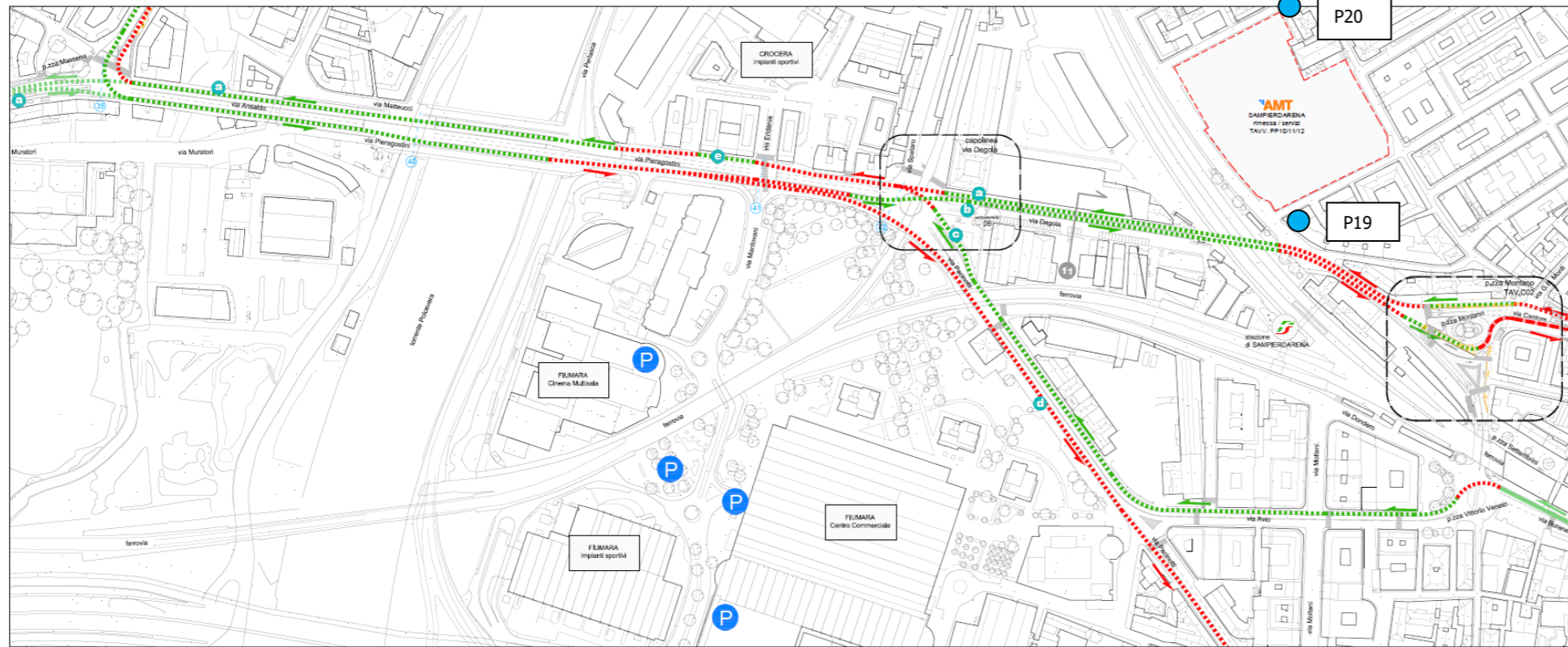
Possibili Ricettori individuati – Ricettore P17: Condominio Piazza Massena 1 - Abitazioni private; Ricettore P18: Consiglio Nazionale delle Ricerche – Corso Perrone 24





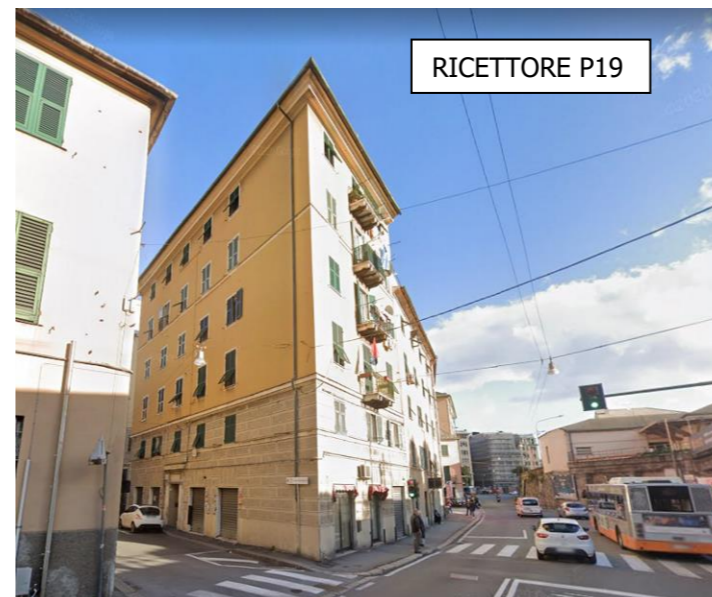
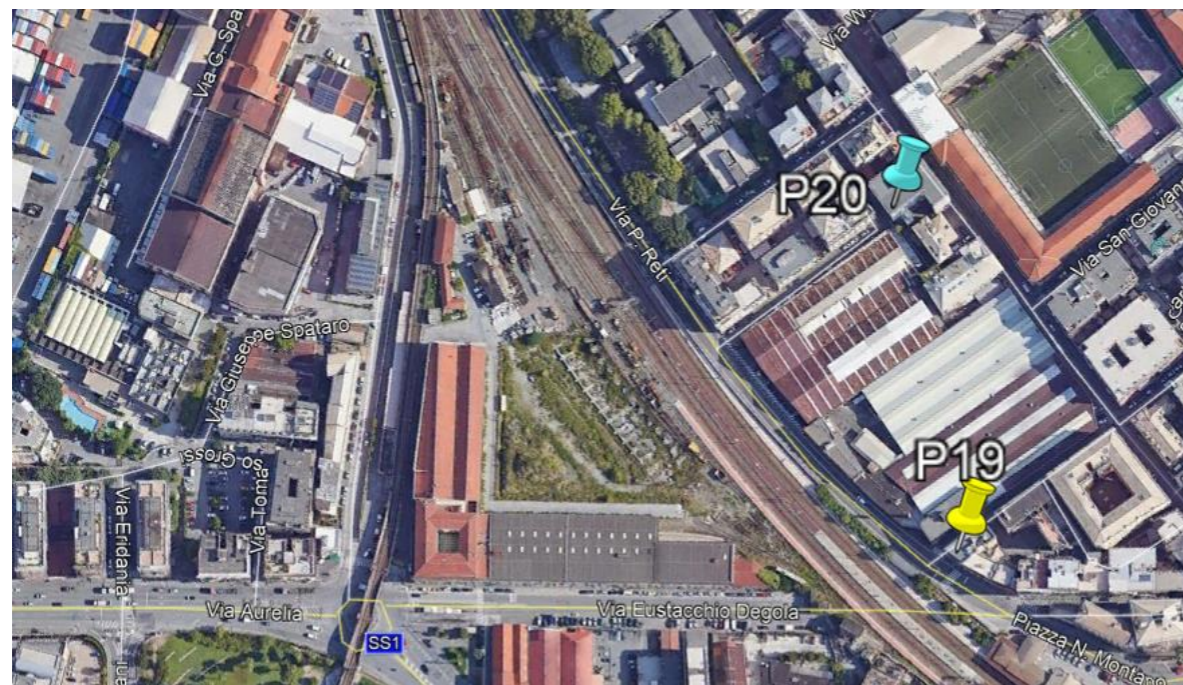


|                    |   |               |            |
|--------------------|---|---------------|------------|
| <b>AMBITO</b>      | <b>Deposito AMT Sampierdarena – Piazza Montano</b>  | <b>TAVOLA</b> | <b>A 8</b> |
| <b>DESCRIZIONE</b> | Il tracciato filoviario oggetto del presente progetto, provenendo dal ponte sul Polcevera con via Pieragostini, attraverserebbe il capolinea intermedio di via Degola in cui viene ridisegnata la viabilità creando un doppio senso riservato al TPL, per raggiungere via Reti/p.zza Montano. In questo tratto è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea, oggi non presente. In piazza Montano si propone una sensibile modifica viabilistica per migliorare il sistema semaforico e agevolare il passaggio degli assi di forza per innestarsi sul nuovo assetto proposto per via Cantore. Il progetto prevede inoltre interventi di manutenzione al deposito di Sampierdarena per il rifacimento della copertura |               |            |



| FINALITÀ DEI RILIEVI  |   |          |      |      |      |
|-----------------------|---|----------|------|------|------|
| Rumore / Vibrazioni   |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)    | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)  | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)    | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE |   |          |      |      |      |
| Ricettore             | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P19</b>            | <b>RUM + VIB</b>  | R1 + V1  | 1    | 2    | 1    |
| <b>P20</b>            | <b>RUMORE</b>   | R1       | 1    | 2    | 1    |

**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P19:** Condominio Via Reti angolo Via Stennio - Abitazioni private; **Ricettore P20:** Scuola Media Statale "San Pier d'Arena"





|                    |  |               |            |
|--------------------|--|---------------|------------|
| <b>AMBITO</b>      | <b>L'ambito di Sampierdarena</b>   | <b>TAVOLA</b> | <b>A 9</b> |
| <b>DESCRIZIONE</b> | Attraverso il centro abitato di Sampierdarena, il progetto prevede la realizzazione di tre tratte separate che percorrono via Sampierdarena in direzione Nervi, via Buranello in direzione Pegli e via Cantore in entrambe le direzioni di marcia. |               |            |



| FINALITÀ DEI RILIEVI       |   |          |      |      |      |
|----------------------------|---|----------|------|------|------|
| <b>Rumore / Vibrazioni</b> |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)         | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)       | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)         | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE      |   |          |      |      |      |
| Ricettore                  | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P21 – P22</b>           | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |
| <b>P23</b>                 | <b>RUM + VIB</b>  | R1 + V1  | 1    | 2    | 1    |
| <b>P24</b>                 | <b>RUMORE</b>   | R1       | 1    | 1    | 2    |

**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P21:** Condominio Via Sampierdarena 44-46; **Ricettore P22:** Condomini Via Buranello 22-26; **Ricettore P23:** Centro Culturale "Barabino"; **Ricettore P24:** Condominio Via Barabino 4



RICETTORE P21



RICETTORE P22



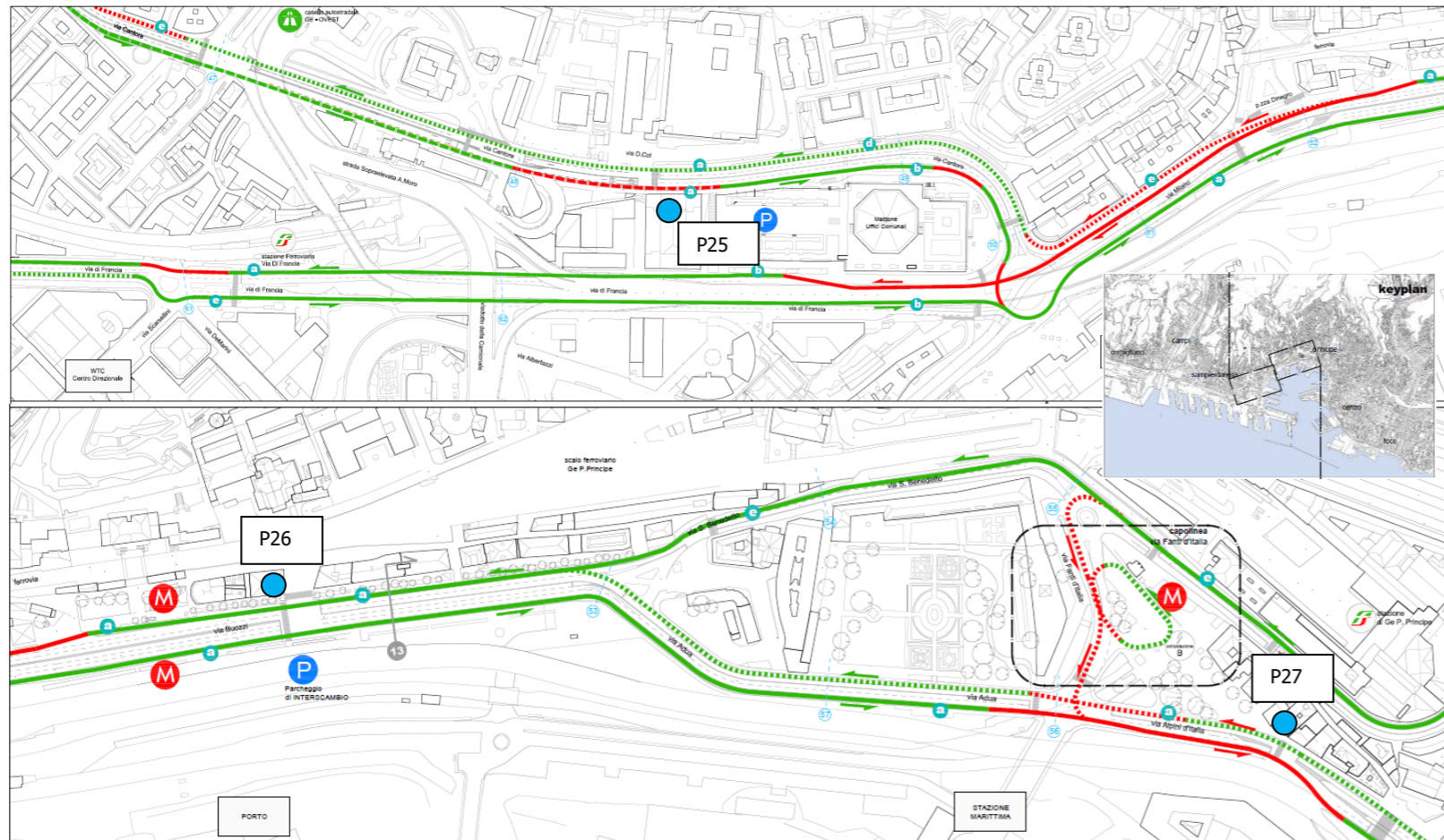
RICETTORE P23



RICETTORE P24



| AMBITO      | <b>Circonvallazione a mare – capolinea via Fanti d'Italia</b>  | TAVOLA | <b>A 10</b> |
|-------------|--|--------|-------------|
| DESCRIZIONE | La circonvallazione a mare costeggia tutto il centro storico e congiunge gli estremi "fuori porta" di S. Benigno e della Foce con tratti anche a 6 corsie, parallelamente si snoda in quota la strada sopraelevata A. Moro e nel sottosuolo corre la metropolitana lungo il medesimo tracciato del tratto centrale. Provenendo da ponente il tracciato, sdoppiato a Sampierdarena, si ricongiunge in via di Francia dopo un lungo tratto in corsia riservata che costeggia il centro direzionale di S. Benigno, già interamente alimentato da infrastruttura aerea. Dal nodo di S. Benigno, la filovia percorre via Milano, via Buoizzi e via Adua, allo stato attuale in corsia promiscua ma in previsione in corsia riservata con una ricalibrazione delle corsie ed un puntuale ridimensionamento degli spazi destinati alla sosta. Tale tragitto costeggia inoltre il nuovo parcheggio di interscambio, ferrovia e metropolitana alle porte del centro città |        |             |



**FINALITÀ DEI RILIEVI**

| Rumore / Vibrazioni  |   |
|----------------------|---|
| ANTE OPERAM (A.O.)   | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |
| CORSO D'OPERA (C.O.) | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |
| POST OPERAM (P.O.)   | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |

**RILIEVI DA EFFETTUARE**

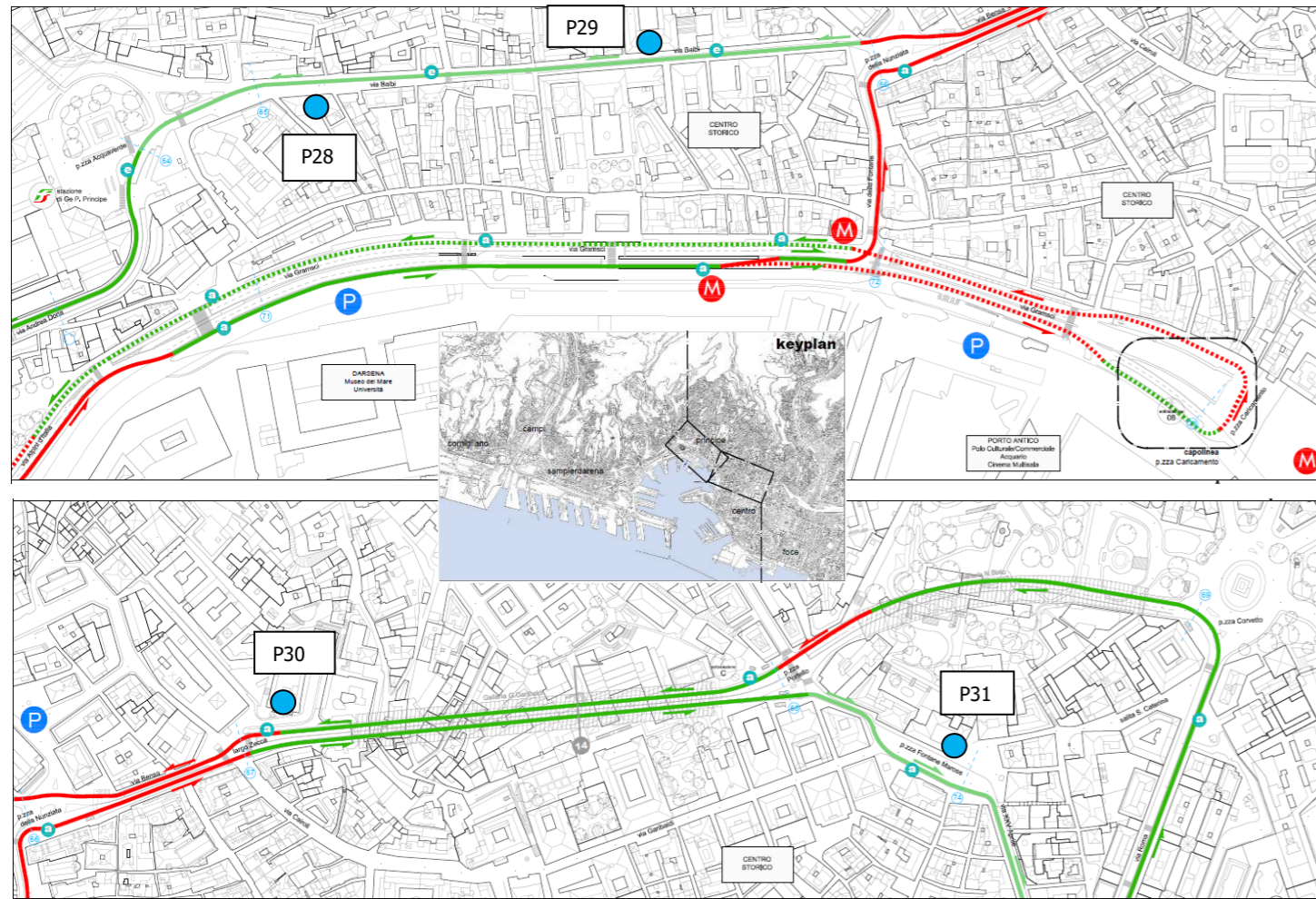
| Ricettore        | Componente       | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
|------------------|------------------|----------|------|------|------|
| <b>P25 – P26</b> | <b>RUMORE</b>    | R2       | 1    | 1    | 1    |
| <b>P27</b>       | <b>RUM + VIB</b> | R1 + V1  | 1    | 1    | 1    |

**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P25:** Condominio Via Cantore 6-8 - Abitazioni private; **Ricettore P26:** Abitazioni private Via Buoizzi angolo P.zza S. Teodoro; **Ricettore P27:** Uffici Ferrovie dello Stato Via Andrea Doria 5





| AMBITO      | Capolinea di P.zza Caricamento e centro storico  | TAVOLA | A 11 |
|-------------|--|--------|------|
| DESCRIZIONE | <p>Costeggiato il capolinea di via Fanti d'Italia, il tracciato prosegue in corsia riservata in entrambi i sensi di marcia lungo via Gramsci fino al Capolinea di Caricamento, nel cuore del Porto Antico in prossimità dell'Acquario. Il tratto terminale presenta la corsia non riservata a causa dello snodo del sottopasso e delle svolte verso i parcheggi del porto antico e verso l'interno del centro storico. In fase di realizzazione dell'opera è previsto l'installazione, in direzione ponente, di linea di alimentazione aerea fino al capolinea di Caricamento.</p> <p>Il tracciato filoviario interno al centro storico ricalca l'esistente, fortemente vincolato dalle caratteristiche dimensionali delle direttrici di attraversamento del denso tessuto dell'abitato. Il progetto prevede nuove corsie riservate su via S. Benedetto e via A. Doria, con ridimensionamento dello spazio dedicato alla sosta, nuova corsia riservata nella galleria Garibaldi, e limitazione e/o interdizione al traffico privato nel tratto p.zza Fontane Marose/via XXV Aprile. Negli archi descritti del centro storico è già presente la linea di alimentazione aerea.</p> |        |      |



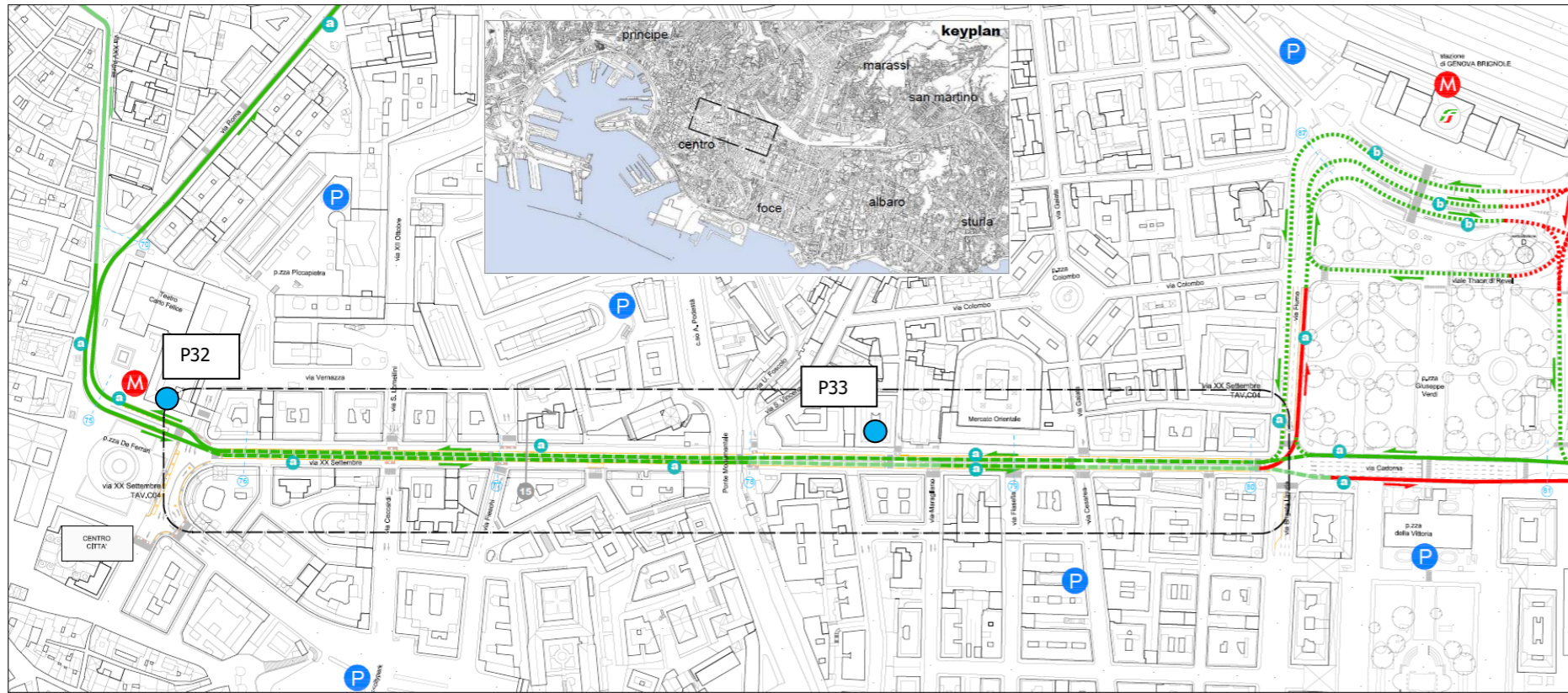
| FINALITÀ DEI RILIEVI       |   |          |      |      |      |
|----------------------------|---|----------|------|------|------|
| <b>Rumore / Vibrazioni</b> |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)         | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)       | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)         | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE      |   |          |      |      |      |
| Ricettore                  | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P28</b>                 | <b>RUMORE</b>   | R1       | 1    | 1    | 1    |
| <b>P29 – P31</b>           | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |
| <b>P30</b>                 | <b>RUM + VIB</b>  | R1 + V1  | 1    | 1    | 1    |

**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P28:** Uffici Ferrotel Via Balbi 36; **Ricettore P29:** Università di Genova Via Balbi 5; **Ricettore P30:** Istituto Tecnico "Vittorio Emanuele II"; **Ricettore P31:** Palazzo Piazza delle Fontane Marose



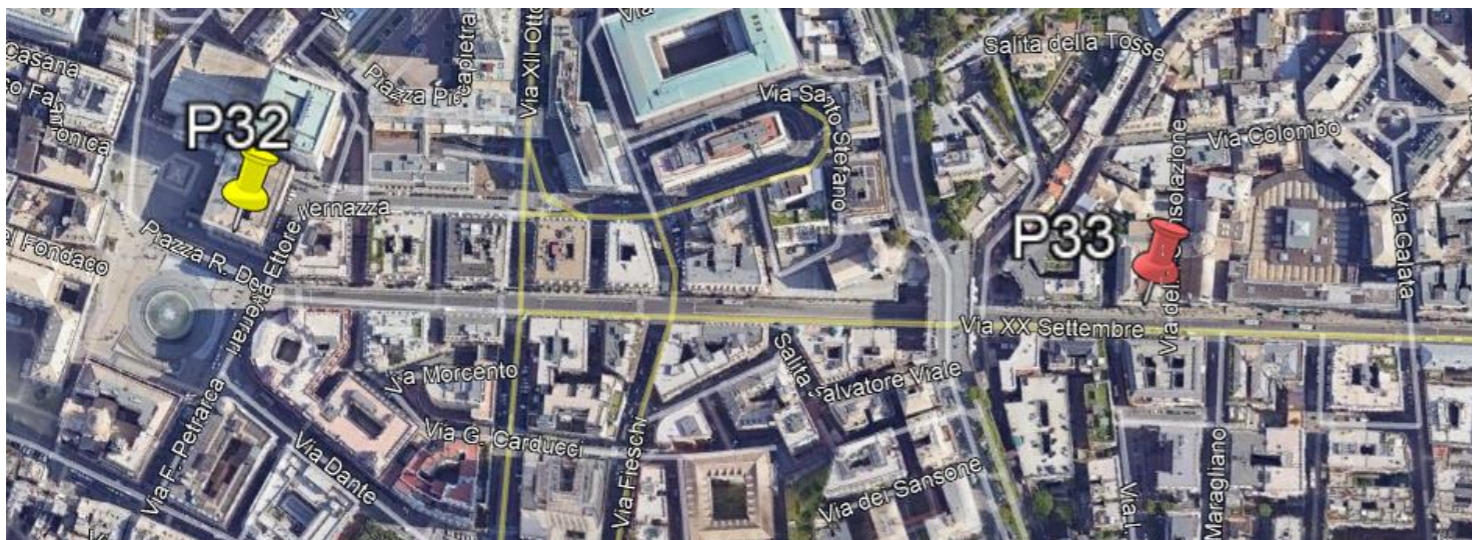


|                    |   |               |             |
|--------------------|---|---------------|-------------|
| <b>AMBITO</b>      | <b>Piazza De Ferrari – Via XX Settembre</b>   | <b>TAVOLA</b> | <b>A 12</b> |
| <b>DESCRIZIONE</b> | Lungo Via XX Settembre il progetto prevede un importante intervento di ridisegno della viabilità. La prima porzione (da Piazza De Ferrari a Ponte Monumentale) verrà dedicata al trasporto pubblico locale ed interdetta al traffico privato, lasciando ad esso unicamente due assi di attraversamento trasversali (Via Sofia Lomellini – Via Ceccardi e Via Fieschi – Via Vernazza). La seconda (da Ponte Monumentale al nodo di Brignole) verrà regolamentata secondo il seguente schema: trasporto pubblico in sede dedicata in entrambi i sensi di marcia; traffico privato consentito in direzione Brignole tra Via Foscolo e Via Maragliano; traffico privato interdetto tra Via Maragliano e Via Cesarea; traffico privato consentito in direzione Brignole tra Via Cesarea e Via Cadorna.<br>Dal punto di vista infrastrutturale, la revisione della regolamentazione della circolazione con conseguente ridisegno della sezione stradale, comporterà necessariamente il revamping della linea aerea esistente. |               |             |



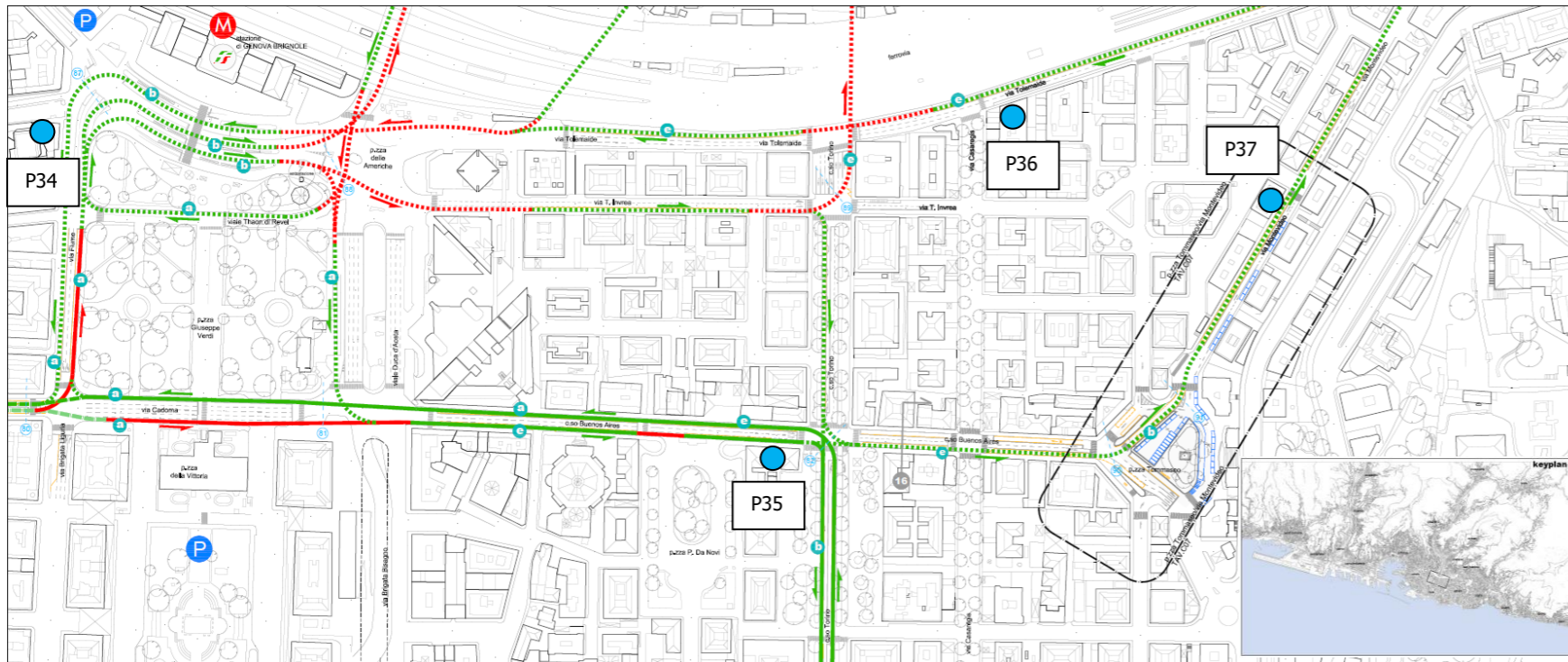
| FINALITÀ DEI RILIEVI  |   |          |      |      |      |
|-----------------------|---|----------|------|------|------|
| Rumore / Vibrazioni   |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)    | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)  | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)    | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE |   |          |      |      |      |
| Ricettore             | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P32</b>            | <b>RUM + VIB</b>  | R1 + V1  | 1    | 2    | 1    |
| <b>P33</b>            | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 2    | 1    |

Possibili Ricettori individuati – Ricettore P32: Museo Accademia Linguistica di Belle Arti; Ricettore P33: Condominio di Via XX Settembre n. 95



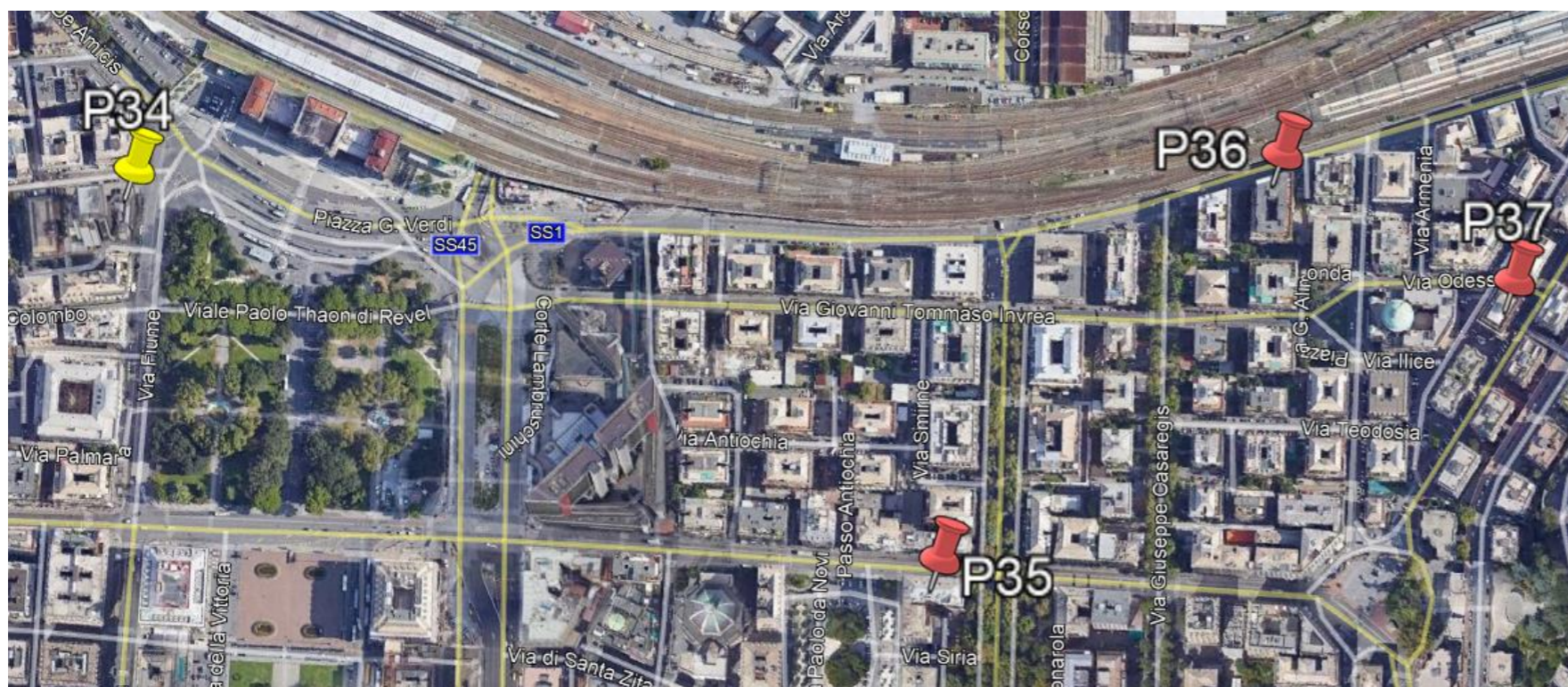


|                    |  |               |             |
|--------------------|--|---------------|-------------|
| <b>AMBITO</b>      | <b>Il nodo di Brignole</b>   | <b>TAVOLA</b> | <b>A 13</b> |
| <b>DESCRIZIONE</b> | Il nodo di Brignole rappresenta il punto centrale dell'intero sistema degli assi di forza filoviari, convergendo in quest'area la direttrice proveniente dal centro cittadino, quella del levante, le due della Val Bisagno (lungo torrente e asse di Corso Sardegna) e la diramazione verso la zona della Fiera. La porzione esistente di filovia transita, provenendo da Via XX Settembre, lungo Via Cadorna per poi imboccare Corso Buenos Aires. Il progetto prevede di infrastrutturare completamente il nodo, ed in particolare: Via Fiume e Piazza Verdi, in entrambe le direzioni di marcia; Viale Thaon de Revel, da Piazza delle Americhe a Via Fiume; Viale Duca d'Aosta, da Piazza delle Americhe all'intersezione con Via Cadorna/Corso Buenos Aires; Piazza delle Americhe, punto di connessione tra le diverse direttrici. Tutti i percorsi sono previsti in sede propria, con l'eccezione di Piazza delle Americhe |               |             |



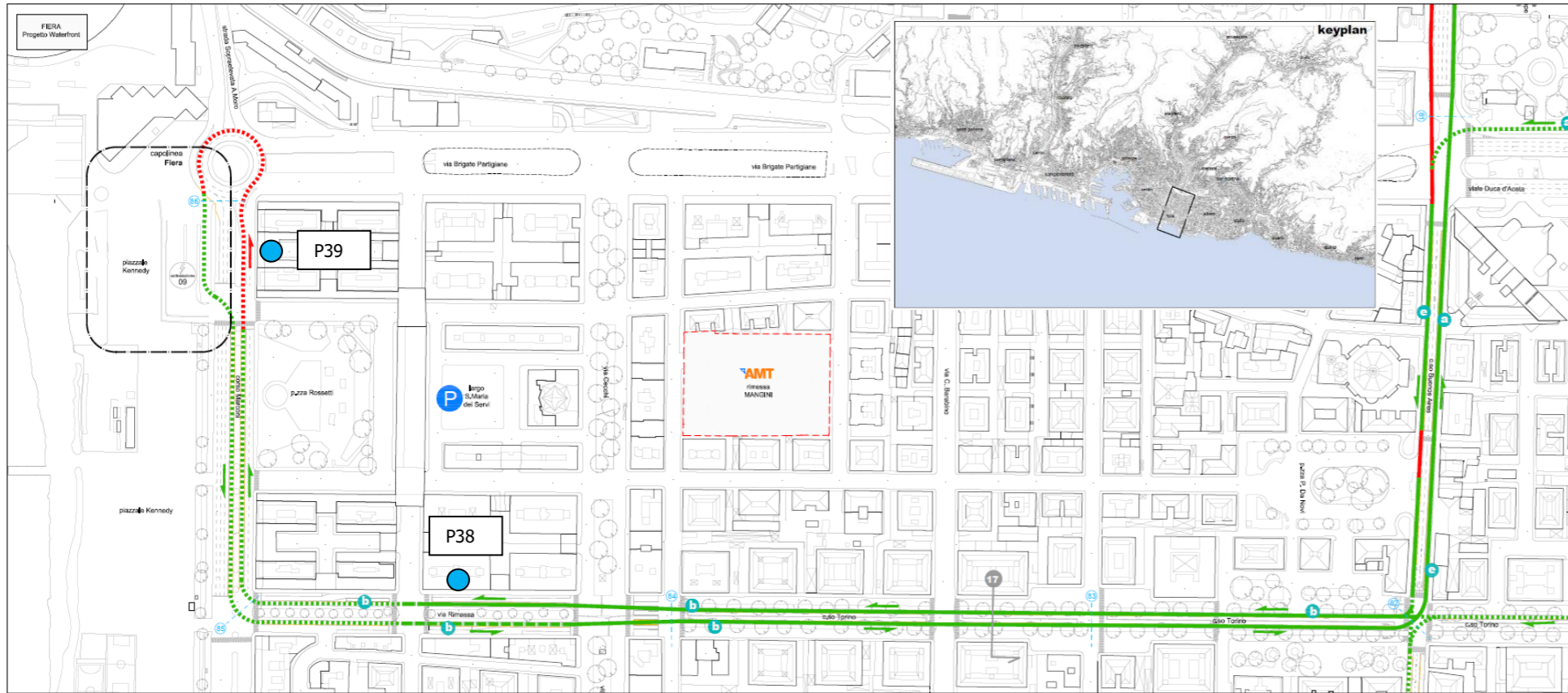
| FINALITÀ DEI RILIEVI   |   |          |      |      |      |
|------------------------|---|----------|------|------|------|
| Rumore / Vibrazioni    |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)     | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)   | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)     | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE  |   |          |      |      |      |
| Ricettore              | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P34</b>             | <b>RUM + VIB</b>  | R1 + V1  | 1    | 2    | 1    |
| <b>P35 – P36 – P37</b> | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 2    | 1    |

Possibili Ricettori individuati – Ricettore P34: Sede Confindustria Via Fiume; Ricettore P35: Condominio C.so Buenos Aires 11/13; Ricettore P36: Condominio Via Tolemaide 9; Ricettore P37: Condominio Via Montevideo 4;



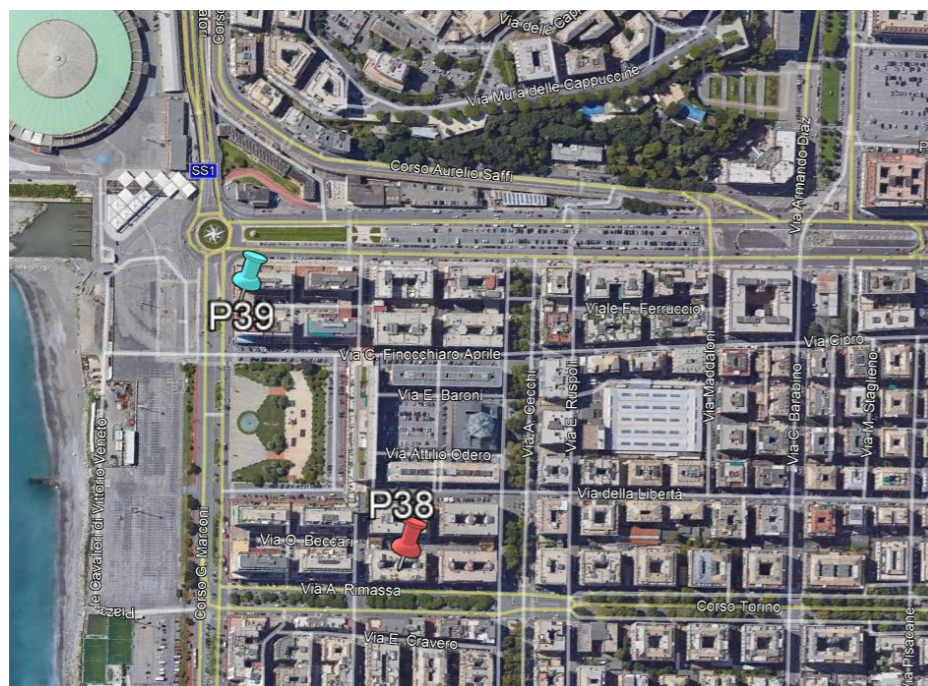


|                    |  |               |             |
|--------------------|--|---------------|-------------|
| <b>AMBITO</b>      | <b>La zona della Foce e della Fiera</b>  | <b>TAVOLA</b> | <b>A 14</b> |
| <b>DESCRIZIONE</b> | Attualmente la linea filoviaria esistente, attraversato l'asse di Viale Brigate Partigiane, imbecca Corso Buenos Aires per poi innestarsi su Corso Torino e fare capolinea nella parte terminale denominata Via Rimassa. Solo la parte di Corso Buenos Aires è in sede propria, mentre in Corso Torino e Via Rimassa la linea è in promiscuo con la viabilità privata. Il progetto prevede invece la realizzazione di una sede riservata per il trasporto pubblico sull'intero sviluppo di Corso Torino e Via Rimassa, l'eliminazione dell'area di capolinea di Via Rimassa e la prosecuzione dell'asse filoviario in Corso Marconi (in sede propria in entrambi i sensi di marcia ad eccezione di un breve tratto all'imbocco della rotatoria Marconi / Brigate Partigiane / Sopraelevata Aldo Moro, per poi attestarsi con una nuova area di capolinea in Piazzale Kennedy (ingresso della Fiera del Mare) |               |             |



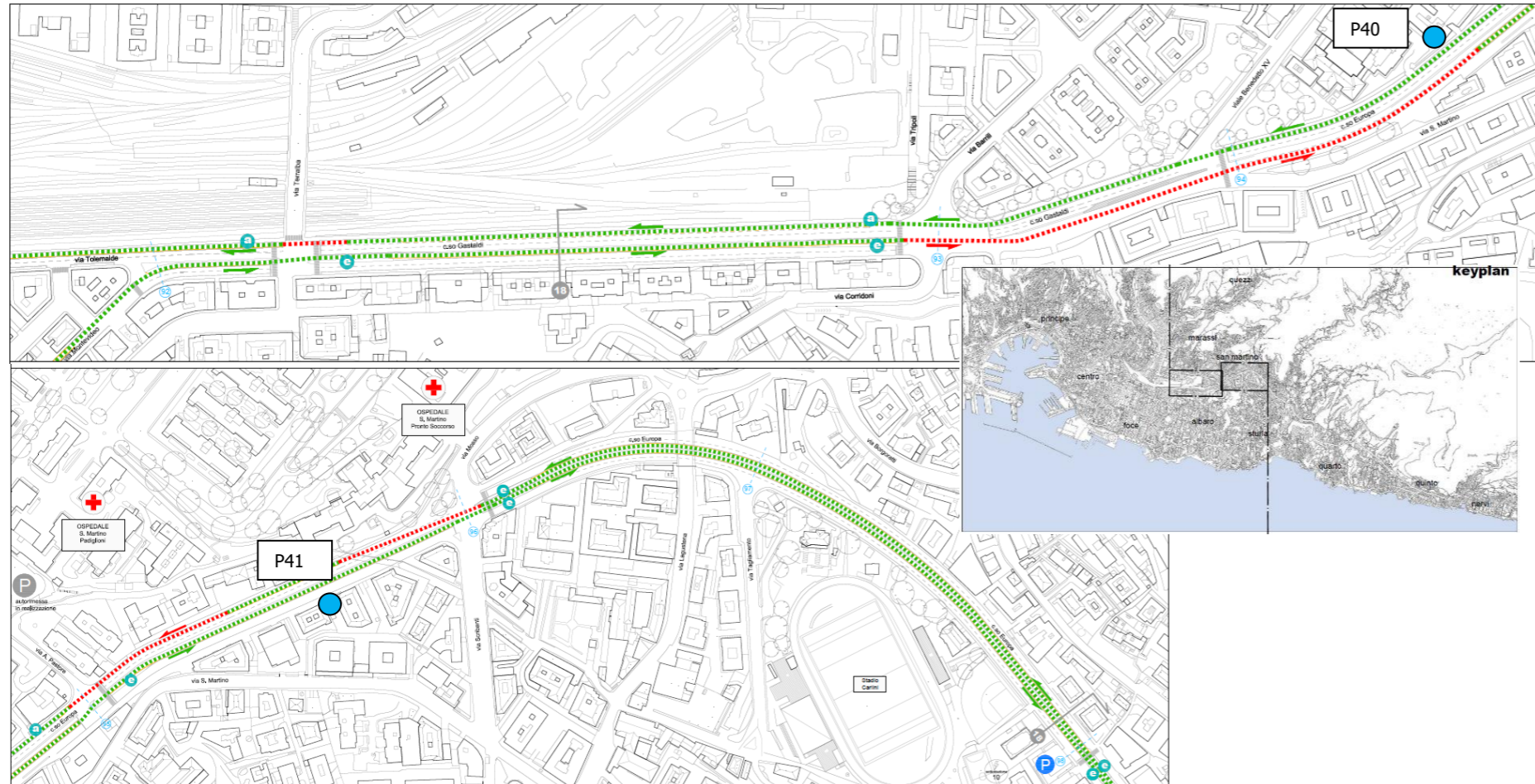
| FINALITÀ DEI RILIEVI  |   |          |      |      |      |
|-----------------------|---|----------|------|------|------|
| Rumore / Vibrazioni   |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)    | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)  | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)    | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE |   |          |      |      |      |
| Ricettore             | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P38</b>            | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |
| <b>P39</b>            | <b>RUMORE</b>   | R1       | 1    | 1    | 2    |

**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P38:** Condominio via Rimassa 43-45 – Abitazioni private; **Ricettore P39:** Condominio via Via Luigi Mascherpa, 10



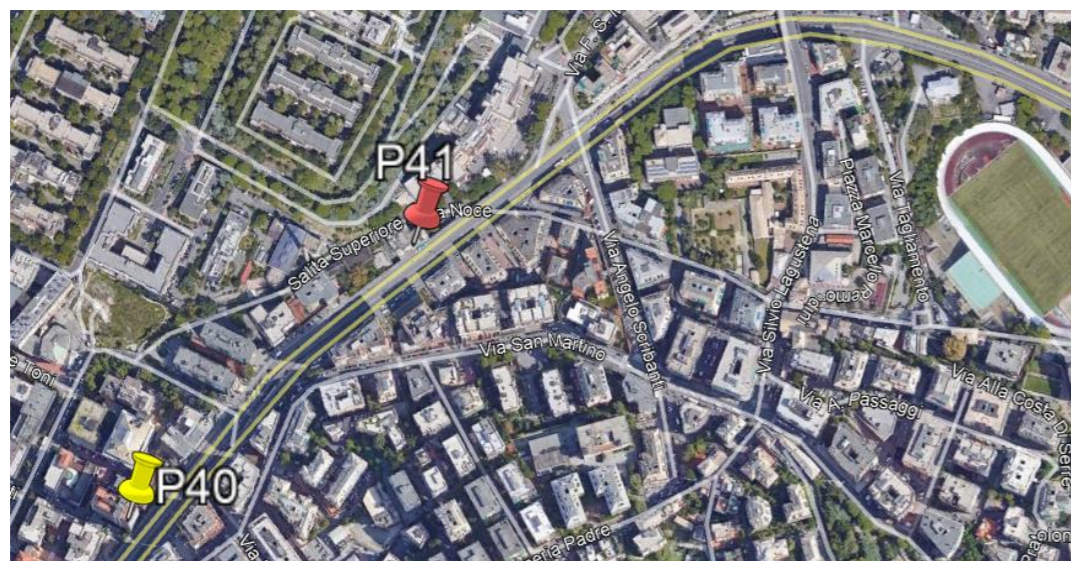


| AMBITO      | Dalla Foce a San Martino  | TAVOLA | A 15 |
|-------------|---|--------|------|
| DESCRIZIONE | A partire dall'intersezione Via Montevideo/Via Tolemaide/Corso Gastaldi, e fino alla zona dell'ospedale San Martino (incrocio con Via Mosso/Via Scribanti), la sezione stradale mantiene l'assetto attuale. In direzione levante, due corsie per il traffico privato e una corsia riservata per il trasporto pubblico sul lato sinistro, con l'eccezione del tratto Tra Via Barrili e Via San Martino. In direzione centro, l'asse si atterra all'intersezione semaforica Mosso/Scribanti sul lato sinistro. Successivamente, si atterra sul lato destro della carreggiata in sede propria, con l'eccezione del tratto in corrispondenza di Via Pastore per consentire la svolta a destra ai veicoli diretti all'ospedale. Tale assetto viene poi mantenuto per tutto Corso Gastaldi fino all'imbocco di Via Tolemaide. Lo schema di circolazione attuale viene confermato in sede di progetto. In tale sezione è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea, oggi non presente. |        |      |



| FINALITÀ DEI RILIEVI       |   |          |      |      |      |
|----------------------------|---|----------|------|------|------|
| <b>Rumore / Vibrazioni</b> |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)         | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)       | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)         | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE      |   |          |      |      |      |
| Ricettore                  | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P40</b>                 | <b>RUM + VIB</b>  | R1 + V1  | 1    | 1    | 1    |
| <b>P41</b>                 | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |

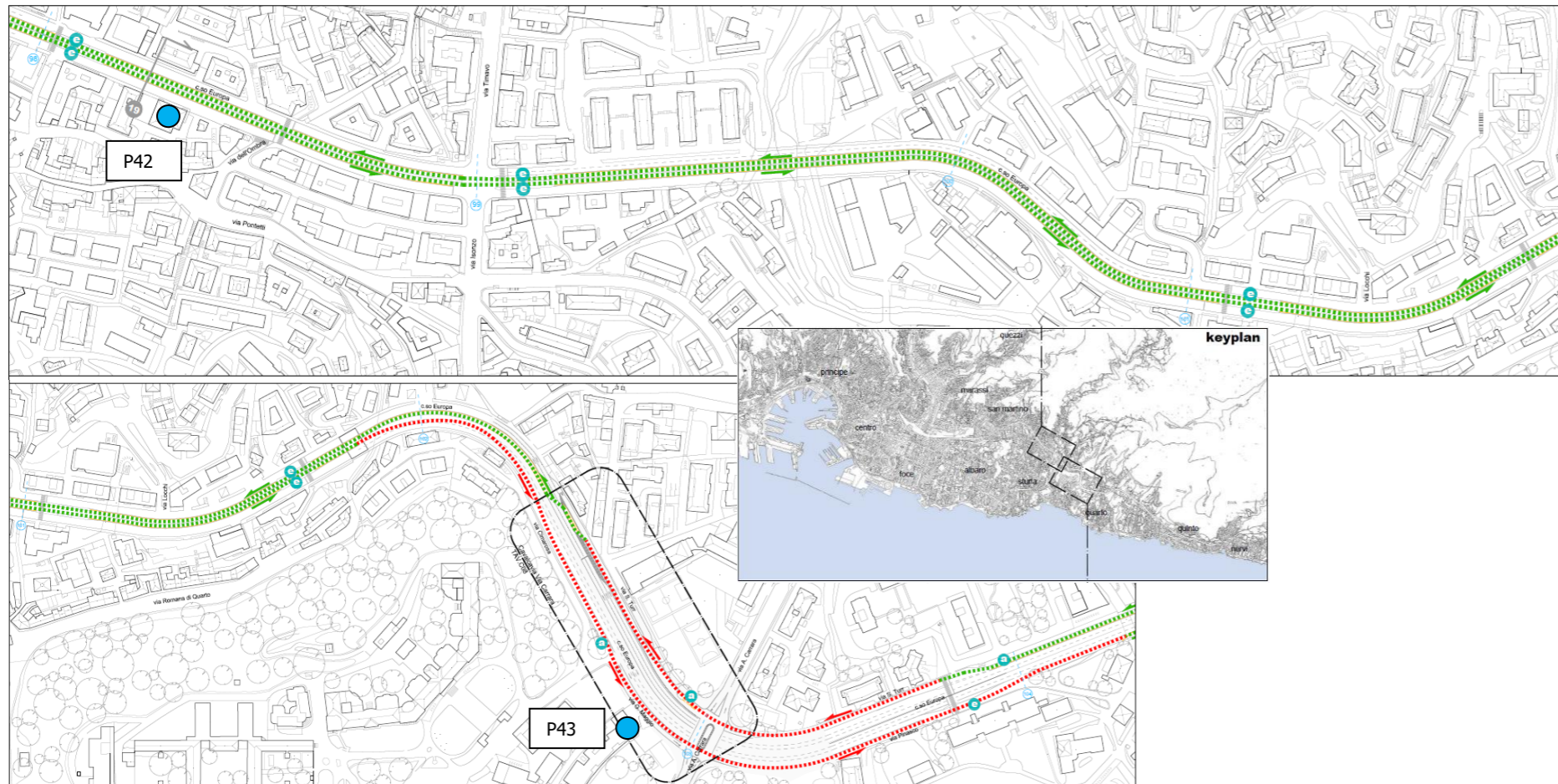
**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P40:** Università di Genova Dipartimento DISTAV – C.so Europa 26; **Ricettore P41:** Condominio C.so Europa 94 – Abitazioni private







|                    |  |               |             |
|--------------------|--|---------------|-------------|
| <b>AMBITO</b>      | <b>Da San Martino a cavalcavia Via Carrara</b>   | <b>TAVOLA</b> | <b>A 16</b> |
| <b>DESCRIZIONE</b> | Per tutto il primo tratto di Corso Europa compreso tra l'intersezione Mosso/Scribanti e Via Shelley, di lunghezza pari a circa 1,9 km, allo stato attuale la sezione stradale è caratterizzata da una corsia riservata sul lato sinistro e due corsie per il traffico privato per ogni senso di marcia. Tale assetto viene confermato in sede di progetto. Successivamente, il progetto prevede la conferma del transito in entrambe le direzioni di marcia sulle rampe di accesso al cavalcavia di Via Carrara, con fermata all'altezza dell'intersezione. Per questa sezione è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea, oggi non presente. |               |             |



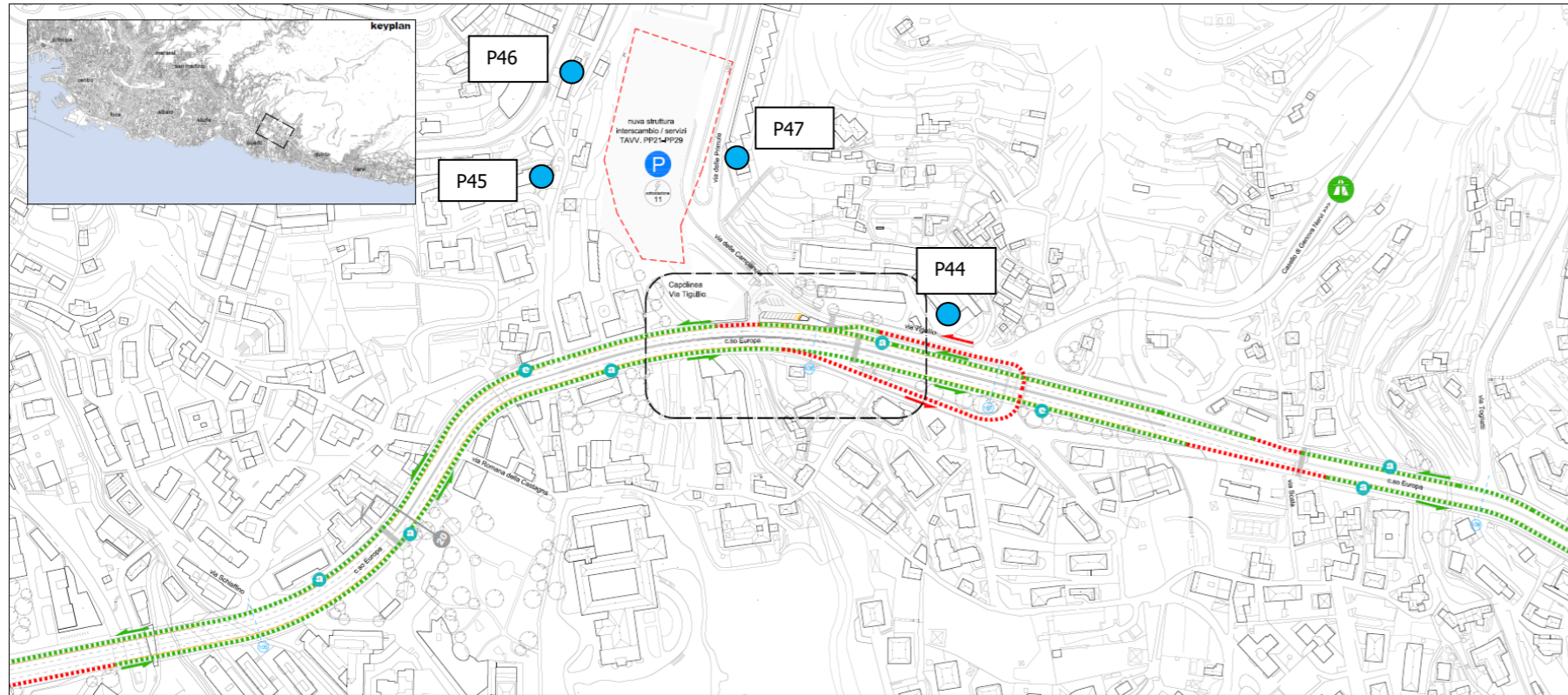
| FINALITÀ DEI RILIEVI  |   |          |      |      |      |
|-----------------------|---|----------|------|------|------|
| Rumore / Vibrazioni   |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)    | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)  | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)    | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE |   |          |      |      |      |
| Ricettore             | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P42</b>            | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |
| <b>P43</b>            | <b>RUM + VIB</b>  | R1 + V1  | 1    | 1    | 1    |

**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P42:** Condominio C.so Europa 347 – Abitazioni private; **Ricettore P43:** Liceo Artistico Statale "Barabino" – Via G. Maggio



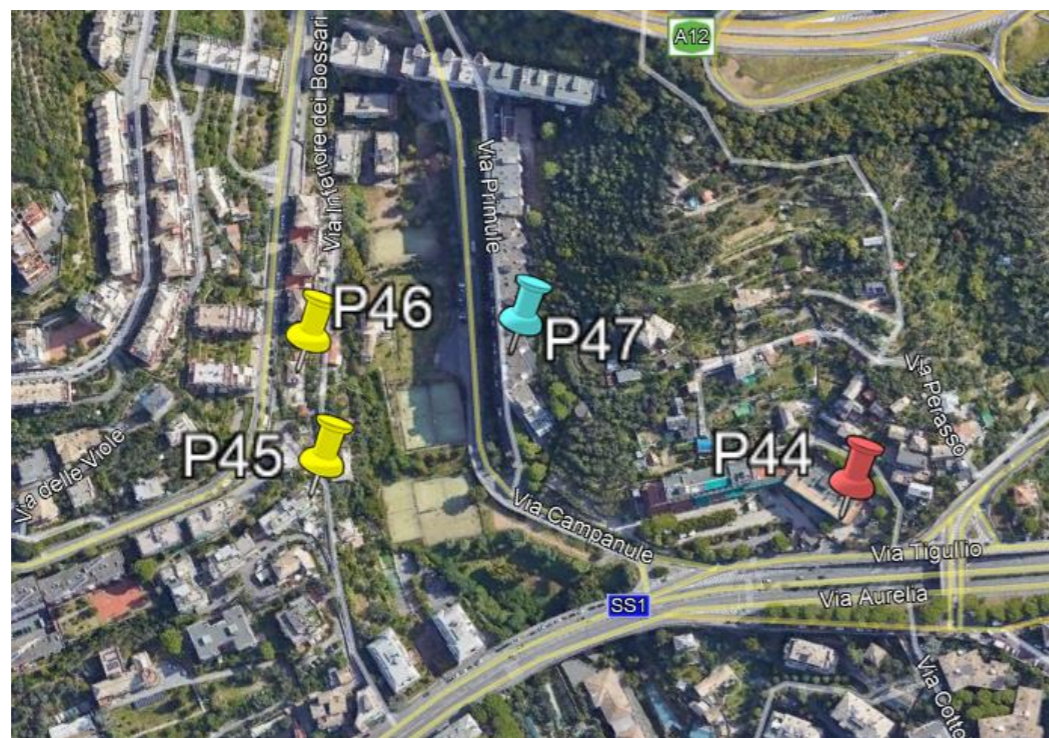


|                    |   |               |             |
|--------------------|---|---------------|-------------|
| <b>AMBITO</b>      | <b>Cavalcavia di accesso al casello di Genova Nervi e nuovo deposito / parcheggio interscambio</b>  | <b>TAVOLA</b> | <b>A 17</b> |
| <b>DESCRIZIONE</b> | Nel tratto successivo (circa 1,1 km) tra il cavalcavia di via Carrara ed il cavalcavia di accesso al casello autostradale A12 di Genova Nervi, il progetto prevede la istituzione di una nuova sede protetta sul lato destro della carreggiata per entrambi i sensi di marcia. In prossimità del casello autostradale (area di Via Tigullio) è prevista la realizzazione di un nuovo polo per la logistica (deposito), di un parcheggio di interscambio per intercettare i flussi in uscita dalla autostrada e di un'area di capolinea. |               |             |



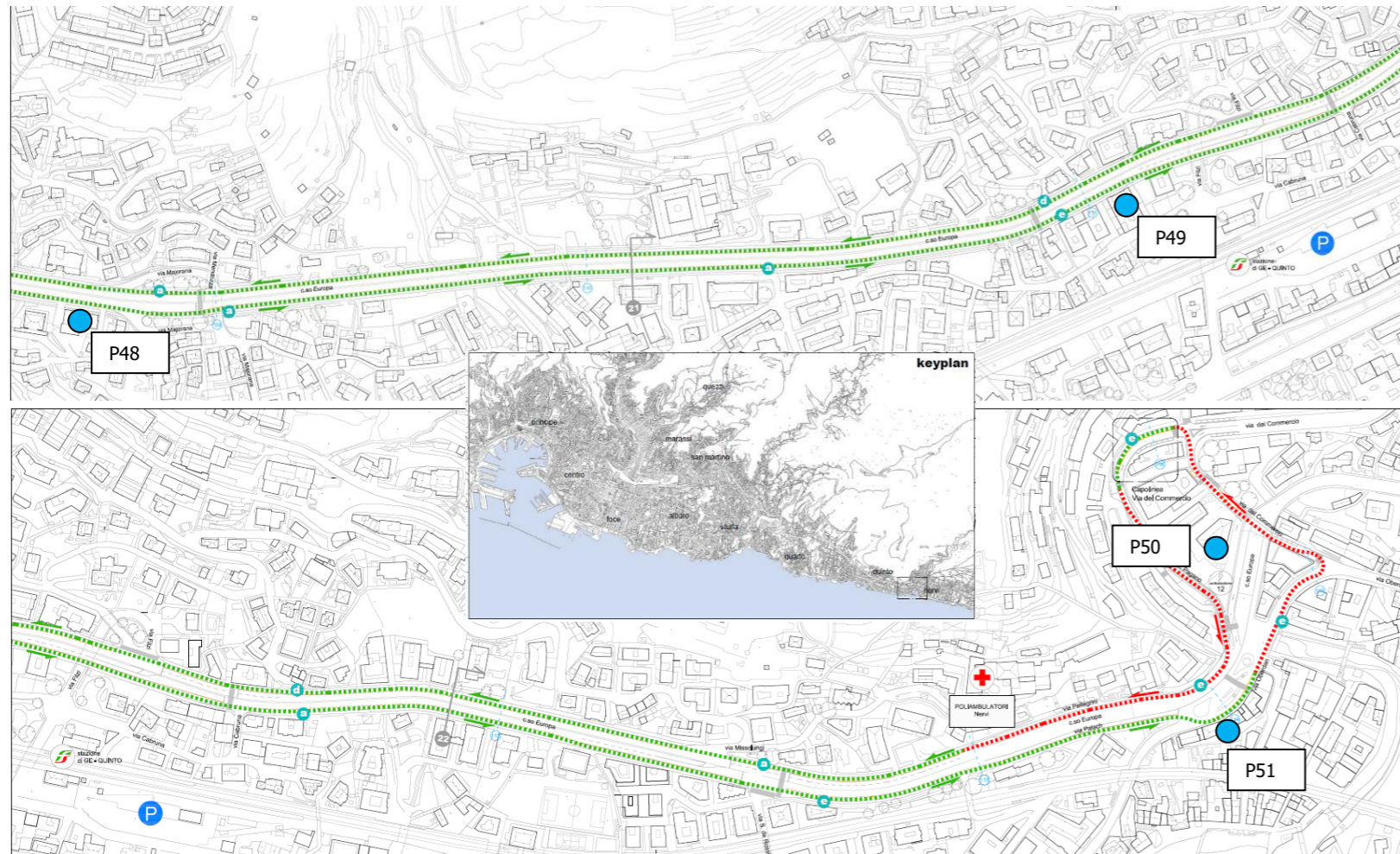
| FINALITÀ DEI RILIEVI  |   |          |      |      |      |
|-----------------------|---|----------|------|------|------|
| Rumore / Vibrazioni   |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)    | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)  | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)    | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE |   |          |      |      |      |
| Ricettore             | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P44</b>            | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |
| <b>P45 - P46</b>      | <b>RUM + VIB</b>  | R1 + V1  | 1    | 2    | 2    |
| <b>P47</b>            | <b>RUMORE</b>   | R1       | 1    | 2    | 2    |

**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P44:** Piccolo Cottolengo Di Don Orione - Istituto Di Quarto – Via Tigullio 2; **Ricettore P45:** Abitazioni private Via Planeletti, 23; **Ricettore P46:** Abitazione privata tra Via delle Campanule e via inferiore dei Bossari; **Ricettore P47:** Abitazioni private Via delle Primule, 33 – 51



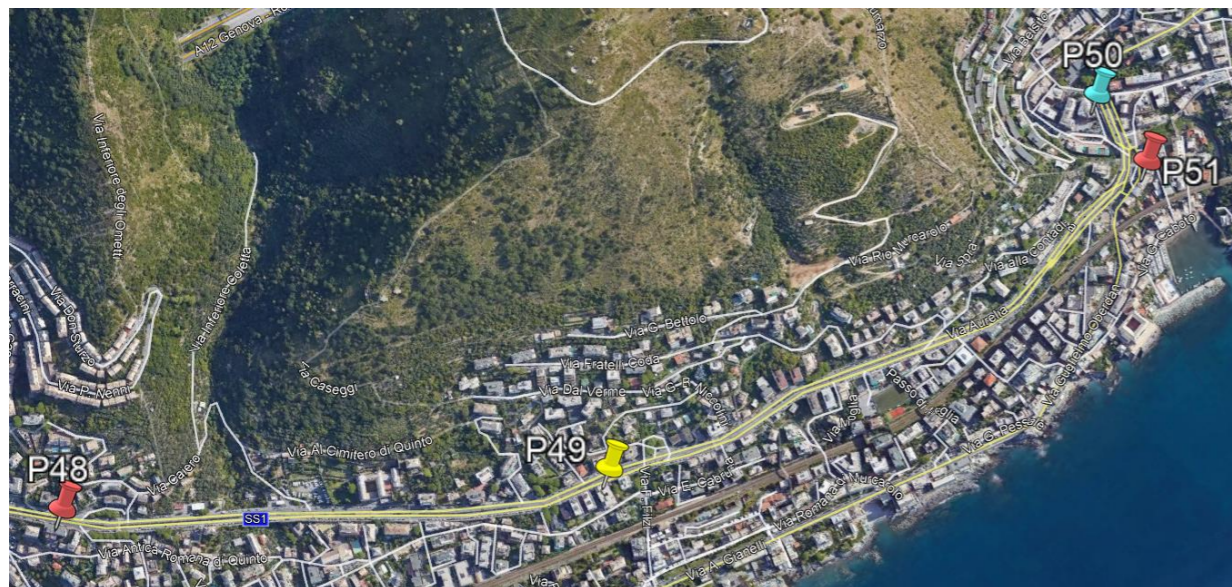


|                    |  |               |             |
|--------------------|--|---------------|-------------|
| <b>AMBITO</b>      | <b>Da Quarto a Nervi</b>   | <b>TAVOLA</b> | <b>A 18</b> |
| <b>DESCRIZIONE</b> | Per il tratto terminale dell'asse di levante, pari a circa 2,0 km, il progetto presenta la realizzazione di una nuova sede riservata per il trasporto pubblico sul lato destro della carreggiata in entrambi i sensi di marcia. Giunta in prossimità dell'abitato di Nervi, la linea filoviaria lascia Corso Europa per scendere in Via Oberdan e successivamente imboccare Via del Commercio ove è previsto lo spazio terminale di capolinea. Quest'ultimo breve tratto, stante le ridotte dimensioni stradali, viene svolto in promiscuo con il traffico privato. Per questa sezione è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea, oggi non presente. |               |             |



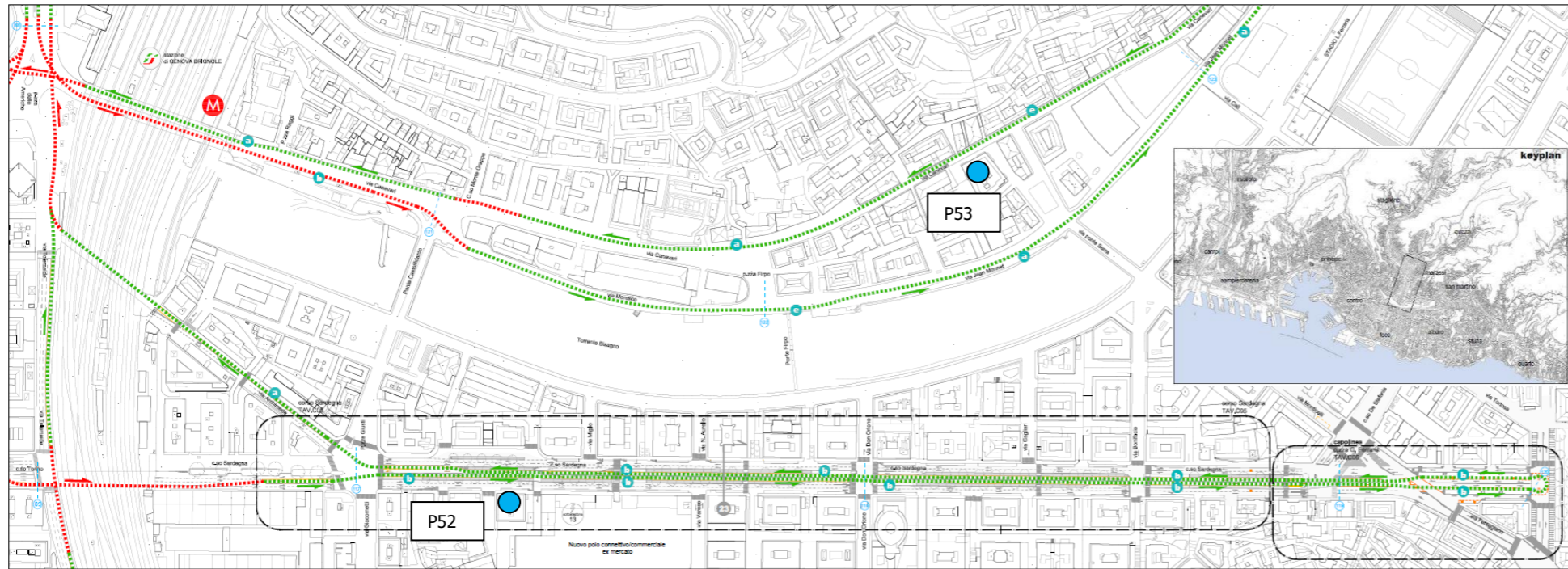
| FINALITÀ DEI RILIEVI  |   |          |      |      |      |
|-----------------------|---|----------|------|------|------|
| Rumore / Vibrazioni   |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)    | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)  | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)    | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE |   |          |      |      |      |
| Ricettore             | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P48</b>            | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |
| <b>P49</b>            | <b>RUM + VIB</b>  | R1 + V1  | 1    | 1    | 1    |
| <b>P50</b>            | <b>RUMORE</b>   | R1       | 1    | 1    | 2    |
| <b>P51</b>            | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |

**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P48:** Condominio C.so Europa 1361; **Ricettore P49:** Condominio C.so Europa 1731; **Ricettore P50:** Condominio Via del Commercio, 6-8; **Ricettore P51:** Condominio Via Oberdan, 49



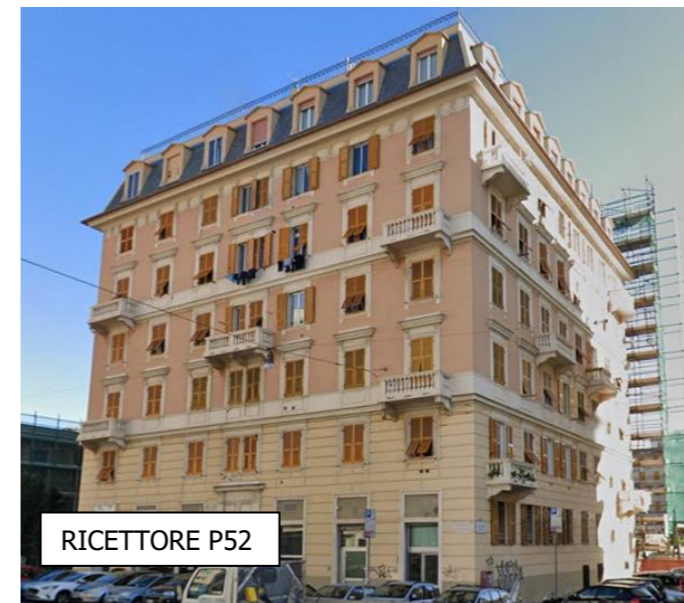
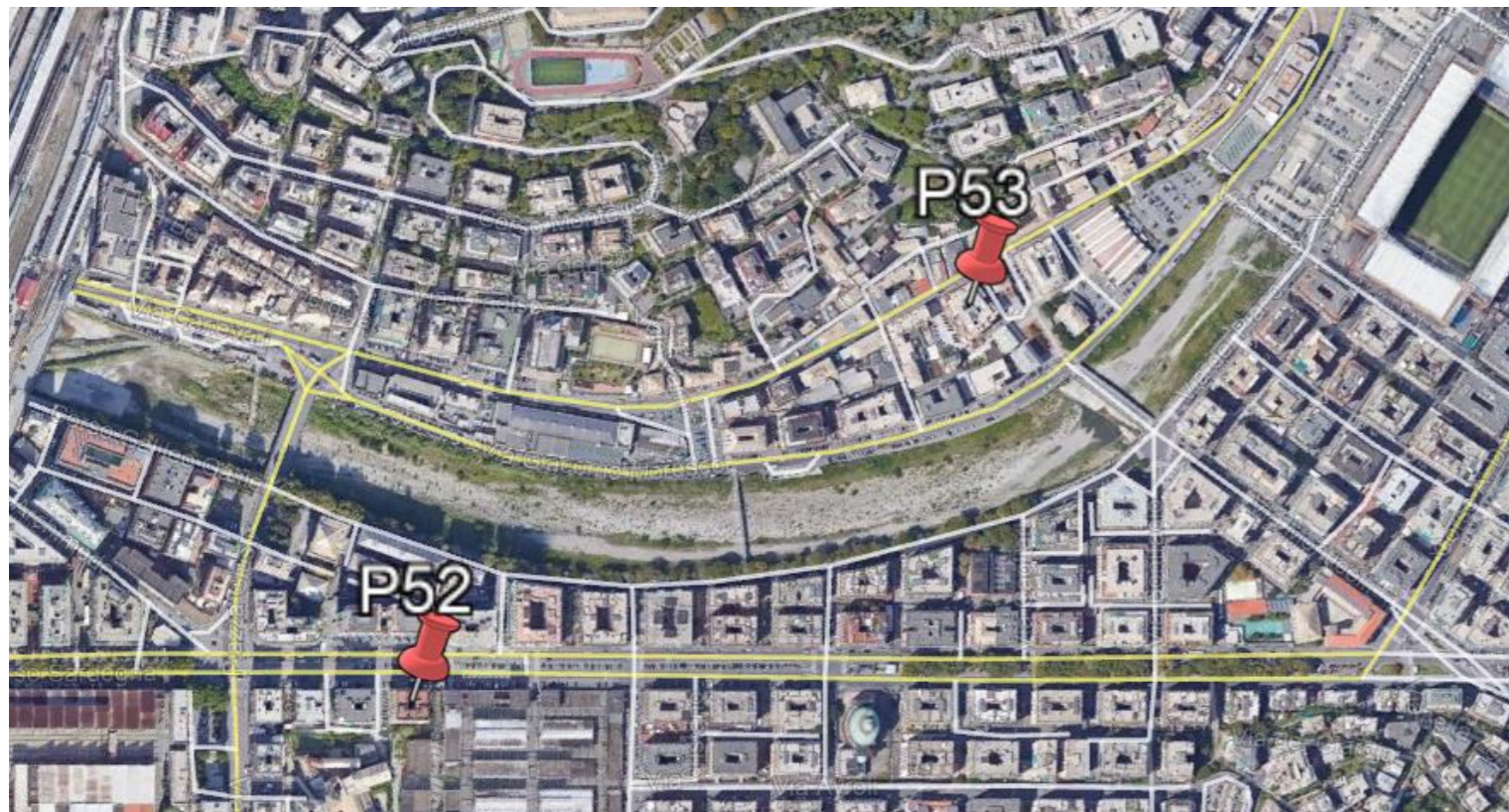


|                    |   |               |             |
|--------------------|---|---------------|-------------|
| <b>AMBITO</b>      | <b>La Val Bisagno – Corso Sardegna e Via Canevari fino a Staglieno</b>  | <b>TAVOLA</b> | <b>A 19</b> |
| <b>DESCRIZIONE</b> | Superato il cimitero monumentale di Staglieno, la sede stradale si restringe notevolmente, per cui risulta necessario realizzare almeno una corsia ad uso promiscuo in direzione verso Prato a partire dal cimitero stesso, ad una distanza di circa 150 m dal ponte Monteverde. Per il tratto di via Bobbio che va dall'incrocio con Via Montaldo, fino a Staglieno, Ponte Monteverde, non cambia in maniera sostanziale la geometria stradale attuale ad eccezione dell'infrastrutturazione filoviaria aerea. |               |             |



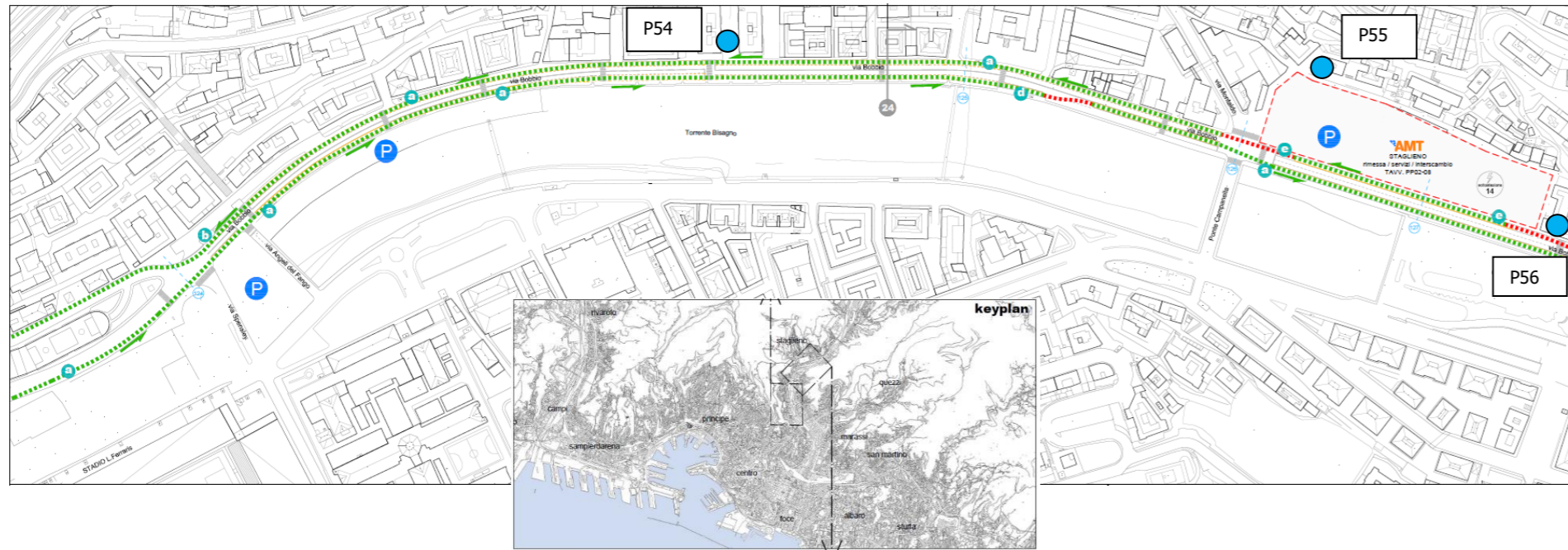
| FINALITÀ DEI RILIEVI  |   |          |      |      |      |
|-----------------------|---|----------|------|------|------|
| Rumore / Vibrazioni   |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)    | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)  | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)    | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE |   |          |      |      |      |
| Ricettore             | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P52</b>            | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |
| <b>P53</b>            | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |

**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P52:** Condominio C.so Sardegna 57 – Abitazioni private; **Ricettore P53:** Condominio Via Canevari 29 – Abitazioni private





| AMBITO      | <b>Staglieno e la rimessa/parcheggio interscambio di AMT Staglieno</b>  | TAVOLA | <b>A 20</b> |
|-------------|---|--------|-------------|
| DESCRIZIONE | La circonvallazione a mare costeggia tutto il centro storico e congiunge gli estremi "fuori porta" di S. Benigno e della Foce con tratti anche a 6 corsie, parallelamente si snoda in quota la strada sopraelevata A. Moro e nel sottosuolo corre la metropolitana lungo il medesimo tracciato del tratto centrale. Provenendo da ponente il tracciato, sdoppiato a Sampierdarena, si ricongiunge in via di Francia dopo un lungo tratto in corsia riservata che costeggia il centro direzionale di S. Benigno, già interamente alimentato da infrastruttura aerea. Dal nodo di S. Benigno, la filovia percorre via Milano, via Buozzi e via Adua, allo stato attuale in corsia promiscua ma in previsione in corsia riservata con una ricalibrazione delle corsie ed un puntuale ridimensionamento degli spazi destinati alla sosta. Tale tragitto costeggia inoltre il nuovo parcheggio di interscambio, ferrovia e metropolitana alle porte del centro città. Il progetto prevede inoltre importanti interventi di ammodernamento e realizzazione di nuovo parcheggio di interscambio presso il deposito di Staglieno. |        |             |



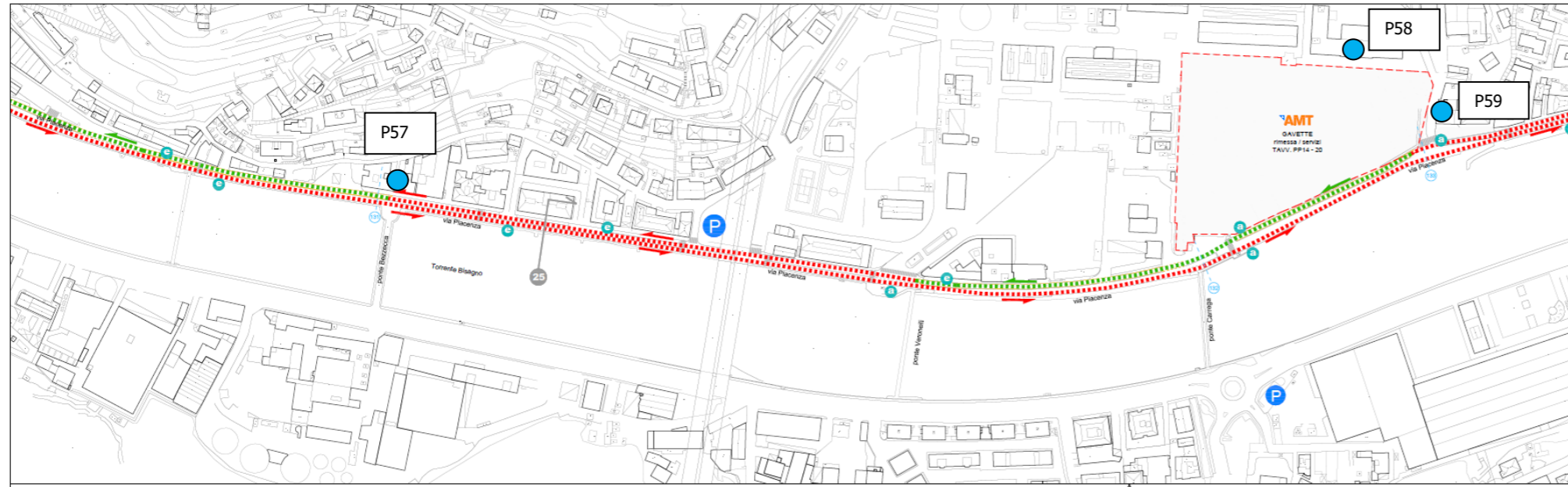
| FINALITÀ DEI RILIEVI  |   |          |      |      |      |
|-----------------------|---|----------|------|------|------|
| Rumore / Vibrazioni   |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)    | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)  | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)    | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE |   |          |      |      |      |
| Ricettore             | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P54</b>            | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |
| <b>P55</b>            | <b>RUMORE</b>   | R1       | 1    | 2    | 2    |
| <b>P56</b>            | <b>RUM + VIB</b>  | R1 + V1  | 1    | 2    | 2    |

**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P54:** Abitazioni private Via Bobbio 152; **Ricettore P55:** Abitazioni private Via Vecchia 1-3; **Ricettore P56:** Abitazioni private Via Bobbio 262





|                    |  |               |             |
|--------------------|--|---------------|-------------|
| <b>AMBITO</b>      | <b>Da Staglieno a rimessa/servizi AMT Gavette</b>  | <b>TAVOLA</b> | <b>A 21</b> |
| <b>DESCRIZIONE</b> | Il tratto di strada compreso fra i quartieri di Staglieno e Molassana risulta quello maggiormente complesso per l'infrastrutturazione, a causa dell'elevata densità dell'edificato, a fronte de spazi esigui. Questo tratto stradale comprende Via Piacenza, Via Emilia e Via Molassana, per una lunghezza pari a circa 3,7 km. Il progetto prevede anche importanti interventi di adeguamento della rimessa e servizi AMT di Gavette. |               |             |



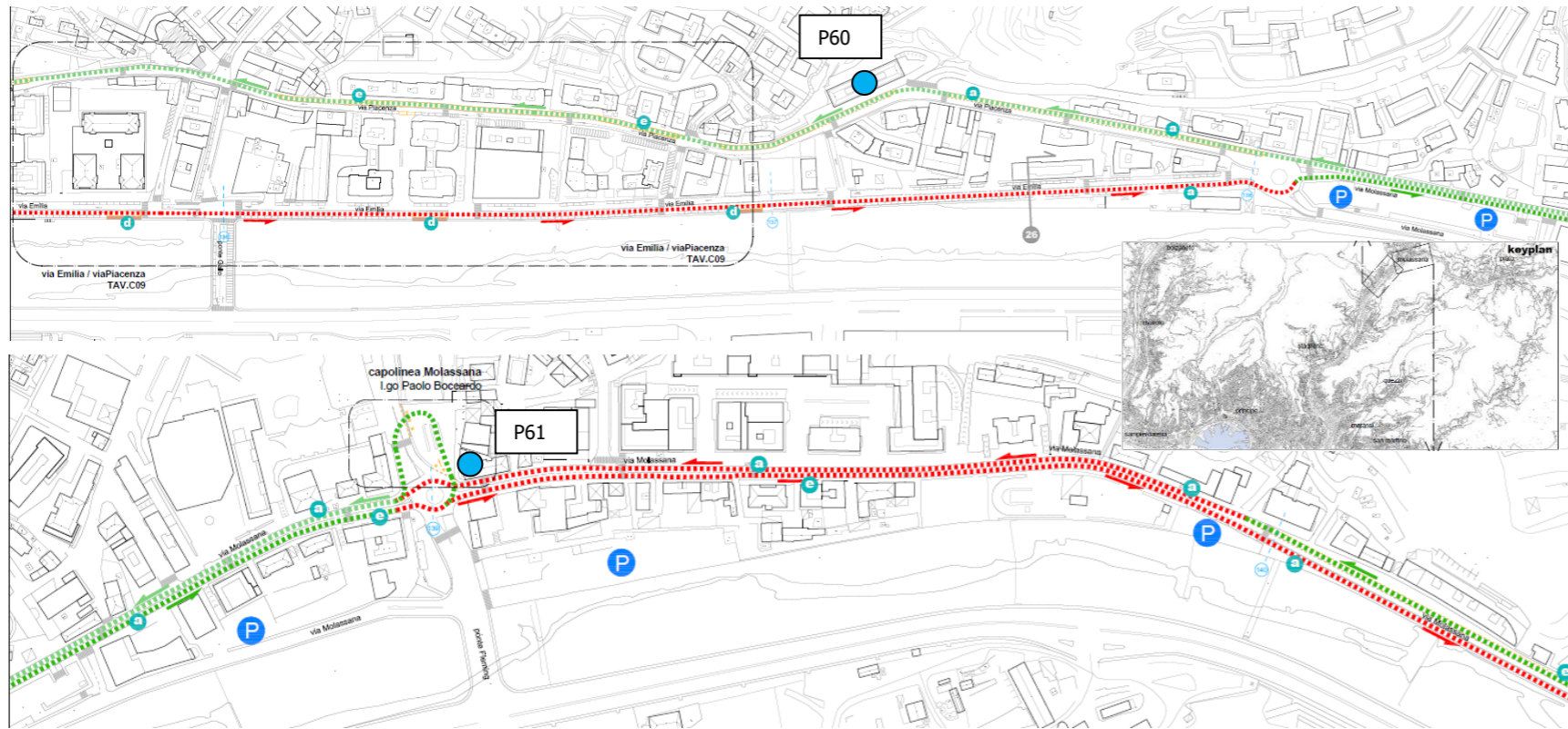
| FINALITÀ DEI RILIEVI  |   |          |      |      |      |
|-----------------------|---|----------|------|------|------|
| Rumore / Vibrazioni   |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)    | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)  | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)    | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE |   |          |      |      |      |
| Ricettore             | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P57</b>            | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |
| <b>P58</b>            | <b>RUMORE</b>   | R1       | 1    | 2    | 2    |
| <b>P59</b>            | <b>RUM + VIB</b>  | R1 + V1  | 1    | 2    | 2    |

**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P57:** Abitazioni private Via Piacenza 22-24; **Ricettore P58:** Istituto Comprensivo "Staglieno"; **Ricettore P59:** Abitazioni private Via Lodi 1





|                    |  |               |             |
|--------------------|--|---------------|-------------|
| <b>AMBITO</b>      | <b>Molassana e capolinea di Largo Paolo Boccardo</b>   | <b>TAVOLA</b> | <b>A 22</b> |
| <b>DESCRIZIONE</b> | Nel verso di percorrenza che va da Molassana a Staglieno la geometria stradale consentirebbe l'inserimento di una unica corsia dedicata. Dal ponte Feritore fino a Staglieno si avrà una corsia dedicata ad eccezione dei tratti compresi fra il ponte Guglielmetti fino allo svincolo di Via Lodi, e fra Ponte Veronelli (pedonale) e Ponte Bezzecca, in prossimità di Rimesse delle Gavette. Le corsie promiscue sono necessarie per consentire gli accessi agli abitati posti nelle alture, per cui Via Lodi e Via delle Gavette sono gli unici passaggi. Per quanto riguarda il percorso inverso, che va da Staglieno fino a Molassana, il tracciato dell'asse sarà completamente ad uso promiscuo, ad eccezione del tratto compreso fra la rotonda di via Emilia / via Molassana e la rotonda di via Geirato, che sarà destinato a traffico per il TPL. |               |             |



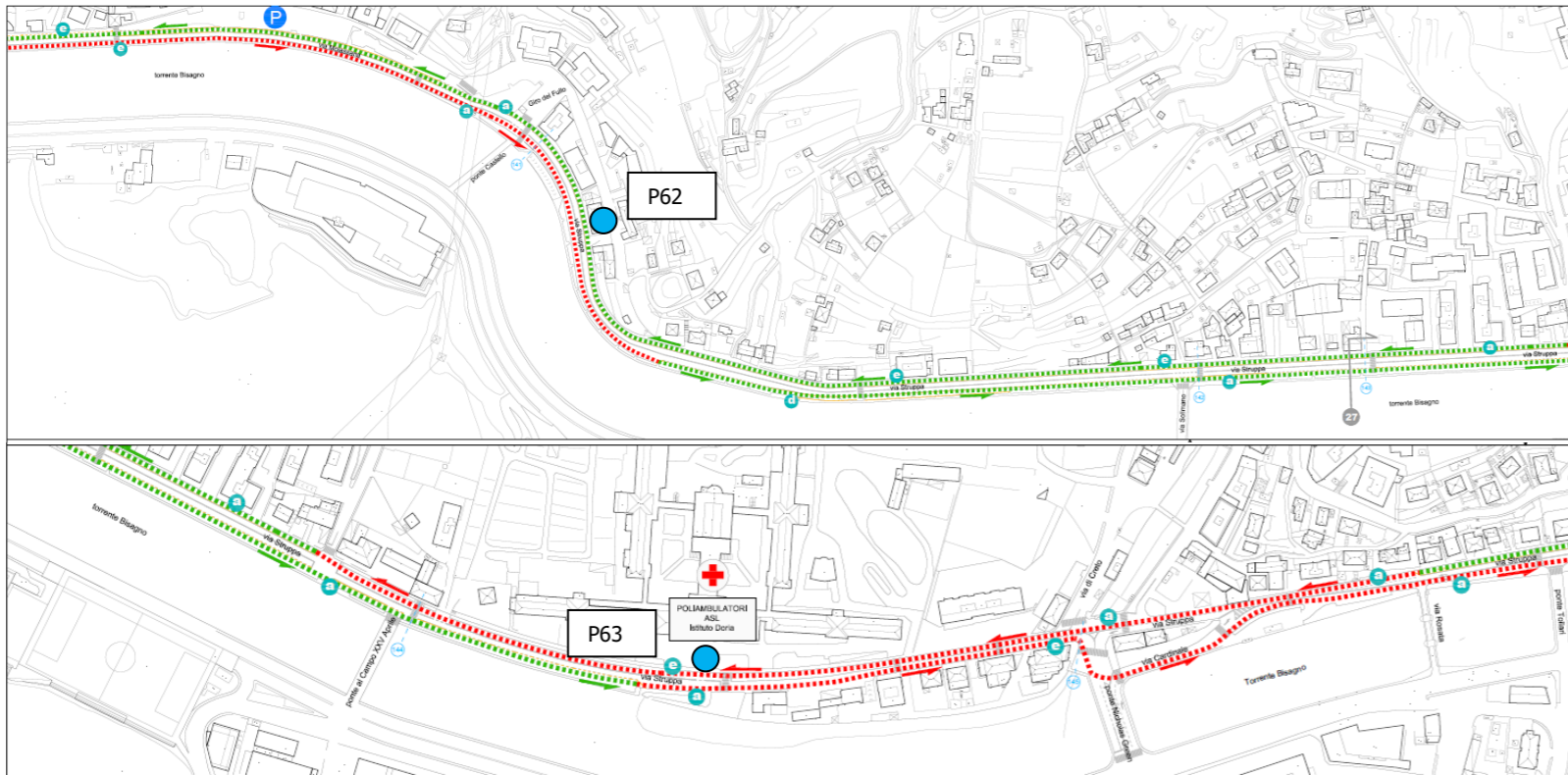
| FINALITÀ DEI RILIEVI  |   |          |      |      |      |
|-----------------------|---|----------|------|------|------|
| Rumore / Vibrazioni   |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)    | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)  | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)    | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE |   |          |      |      |      |
| Ricettore             | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P60</b>            | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |
| <b>P61</b>            | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |

**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P60:** Condominio Via Piacenza 186 – Abitazioni private; **Ricettore P61:** Condominio Via Molassana 70 – Abitazioni private



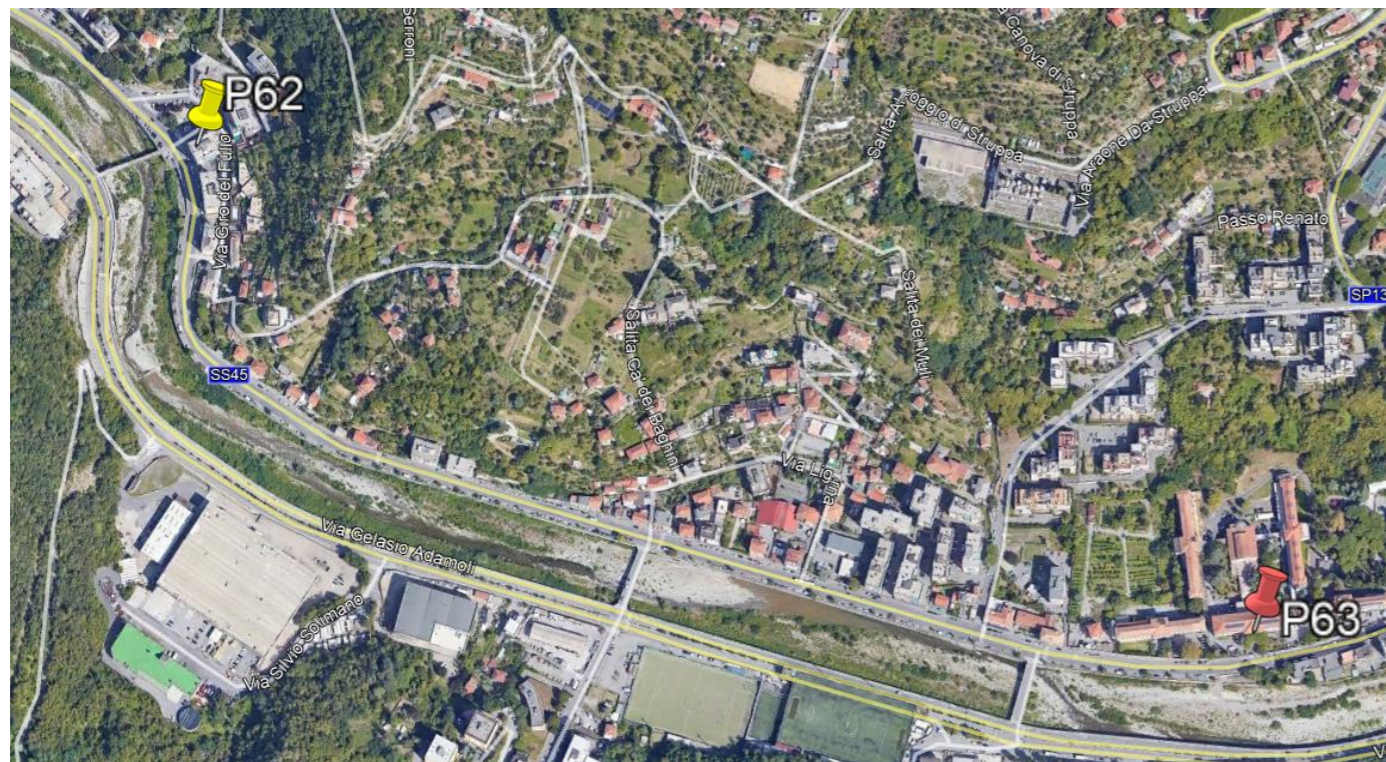


|                    |  |               |             |
|--------------------|--|---------------|-------------|
| <b>AMBITO</b>      | <b>Da Molassana a Poliambulatori ASL Istituto Doria</b>  | <b>TAVOLA</b> | <b>A 23</b> |
| <b>DESCRIZIONE</b> | Il tratto terminale dell'asse è compreso fra la rotatoria di via Geirato ovvero Largo Paolo Boccoardo, fino a Prato, e comprende la seconda parte di via Molassana, Via Struppa e Via Cardinale per una lunghezza pari a circa 3,7 km. La porzione iniziale di tale tratto, con lunghezza pari a circa 400 m, sarà per la parte iniziale, ad uso promiscuo per entrambi i sensi di marcia. Successivamente, è possibile l'inserimento di una corsia dedicata al TPL nel senso di marcia con direzione verso il centro città, ed in alcuni punti di via Struppa la geometria della sede stradale consente l'inserimento di due corsie dedicate al traffico del TPL. In prossimità dell'incrocio con via di Creto, precisamente nel tratto fra l'edificio dei Poliambulatori ASL denominato Istituto Doria, e Via Cardinale, il tratto stradale sarà necessariamente ad uso promiscuo. |               |             |



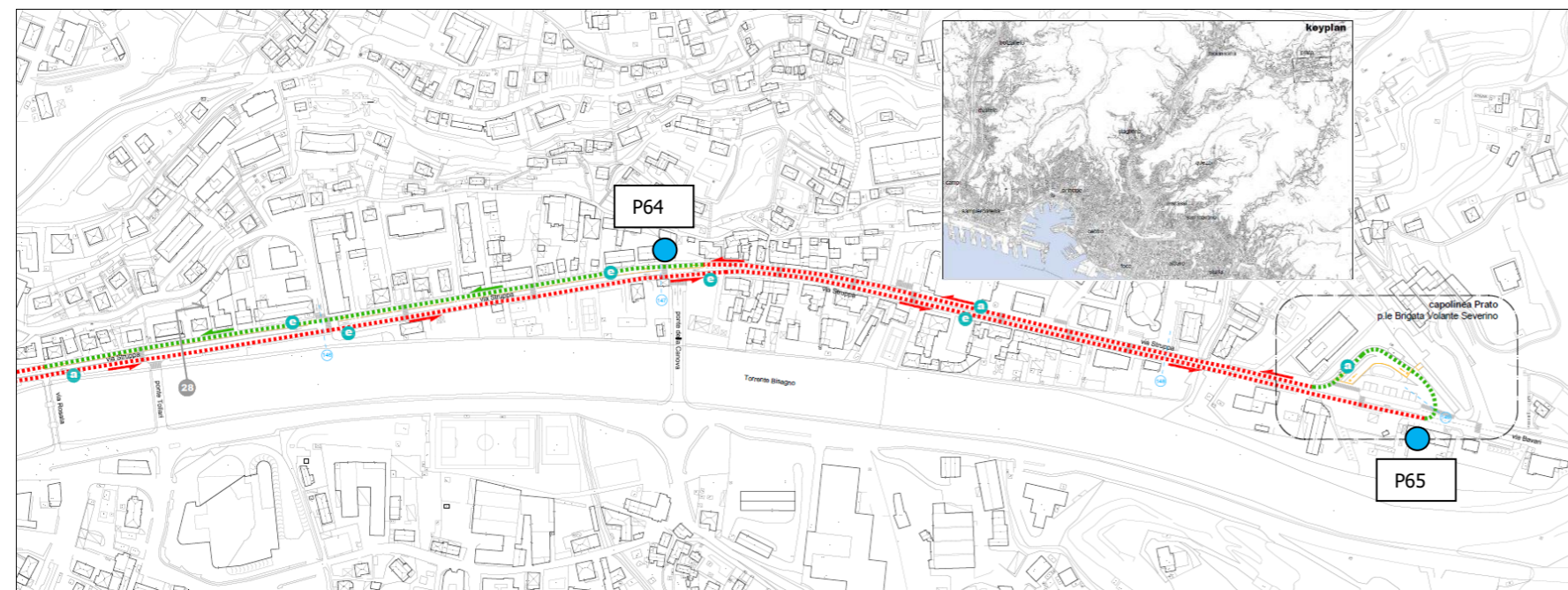
| FINALITÀ DEI RILIEVI  |   |          |      |      |      |
|-----------------------|---|----------|------|------|------|
| Rumore / Vibrazioni   |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)    | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)  | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)    | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE |   |          |      |      |      |
| Ricettore             | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P62</b>            | <b>RUM + VIB</b>  | R1 + V1  | 1    | 1    | 1    |
| <b>P63</b>            | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 1    |

**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P62:** Condominio Via Struppa 22 – Abitazioni private; **Ricettore P63:** Palazzo della Salute Istituto Doria – Distretto Socio Sanitario 12





|                    |   |               |             |
|--------------------|---|---------------|-------------|
| <b>AMBITO</b>      | <b>Prato - Capolinea P.le Brigata Volante Severino</b>  | <b>TAVOLA</b> | <b>A 24</b> |
| <b>DESCRIZIONE</b> | Il progetto prevede la possibilità di inserire una corsia dedicata al TPL dal Ponte di via Rosata fino al Ponte della Canova mentre, nel tratto terminale di via Struppa compreso fra il Ponte della Canova fino al capolinea di Prato, la carreggiata sarà adibita ad uso promiscuo. |               |             |



| FINALITÀ DEI RILIEVI       |   |          |      |      |      |
|----------------------------|---|----------|------|------|------|
| <b>Rumore / Vibrazioni</b> |   |          |      |      |      |
| ANTE OPERAM (A.O.)         | Caratterizzazione dei livelli di inquinamento acustico/vibrazionale attualmente presenti nell'area  |          |      |      |      |
| CORSO D'OPERA (C.O.)       | Verifica e controllo degli impatti acustici/vibrazionali determinati dalla realizzazione dell'opera |          |      |      |      |
| POST OPERAM (P.O.)         | Verifica dei livelli di impatto acustico/vibrazionale determinati dall'esercizio dell'opera         |          |      |      |      |
| RILIEVI DA EFFETTUARE      |   |          |      |      |      |
| Ricettore                  | Componente  | Metodica | A.O. | C.O. | P.O. |
| <b>P64</b>                 | <b>RUMORE</b>   | R2       | 1    | 1    | 2    |
| <b>P65</b>                 | <b>RUMORE</b>   | R1       | 1    | 1    | 2    |

**Possibili Ricettori individuati – Ricettore P64:** Asilo Nido "Le Giugliole" – Via Struppa 262; **Ricettore P65:** Abitazioni private di Via Struppa 129 - 133

