

COMMITTENTE



COMUNE DI GENOVA

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

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

PROGETTAZIONE

MANDATARIA



MANDANTE

MANDANTE

MANDANTE



**ABDR Architetti Associati s.r.l.**

STUDIO ARCHITETTONICO  
RELAZIONE PAESAGGISTICA

IL PROGETTISTA RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE

*Dott. Ing. Luca Bernardini*

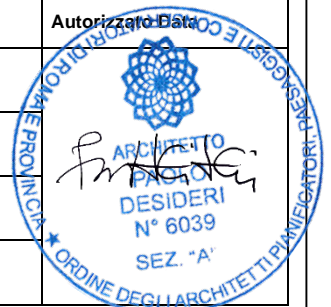
SCALA:

-

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

E 2 1 D 0 0 D Z 3 R G I M 0 0 0 2 0 0 4 C

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



File: E21D-00-D-Z3-RG-OC0000-001-C.pdf

COMUNE DI GENOVA

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

RELAZIONE PAESAGGISTICA  
(ex dpcm 12/12/2005)

## INDICE

Premessa

INDIVIDUAZIONE DELL'INTERVENTO

INDICAZIONE DELLA CONFORMITA' DELL'INTERVENTO RISPETTO ALLE NORMATIVE CHE INSISTONO NELL'AMBITO

(indicazione degli elementi e valori del paesaggio)

RELAZIONE PAESAGGISTICA EX DPCM 12/12/2005

ASSE DI FORZA PONENTE

RELAZIONE PAESAGGISTICA EX DPCM 12/12/2005

ASSE DI FORZA CENTRO

RELAZIONE PAESAGGISTICA EX DPCM 12/12/2005

ASSE DI FORZA LEVANTE

### ***Premessa***

La presente relazione descrive le caratteristiche del contesto paesaggistico nel quale è inserito l'intervento e analizza la significatività dei potenziali impatti indicando le eventuali relative misure di mitigazione e compensazione ambientale e paesaggistica.

Le caratteristiche del contesto urbano e paesaggistico della città di Genova sono mutate dalle analisi, studi e rappresentazioni cartografiche contenuti negli atti e strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica di livello regionale e comunale vigenti, coadiuvate da sopralluoghi e indagini sul campo.

Per la lettura di ciascuno degli strumenti (PTCP – PUC – Assetto Paesaggistico ...), sono stati predisposti specifici atlanti tematici organizzati in 11 fogli, che coprono l'intero ambito di intervento, indicando le componenti di piano ed i vincoli interessati dal progetto definitivo.

A questo proposito è stato utilizzato il software QGIS per l'analisi e la rappresentazione grafica dei risultati della ricognizione riportati, per ogni foglio, nella relativa tabella – legenda.

Per ciascuna componente sono state valutate le interazioni con il tracciato previsto nel progetto definitivo oggetto del presente studio che indica le caratteristiche planimetriche, altimetriche e trasversali del sistema filobus nelle sue diverse componenti.

Tale valutazione consente di indicare eventuali azioni da intraprendere, al fine di ottenere il migliore inserimento paesaggistico dell'opera nello specifico contesto urbano della città di Genova.

La relazione si articola in una prima parte grafica di ricognizione degli strumenti della pianificazione paesaggistica e dei vincoli operanti nell'ambito di intervento e in tre relazioni paesaggistiche ex DPCM 12/12/2005 che costituiscono specifiche analisi rispetto alle normative paesaggistiche sui tre diversi assi differenti tra loro, asse di forza Ponente, asse di forza Centro e asse di forza Levante.

Dei quattro assi che costituiscono il nuovo sistema filoviario non è stato preso in considerazione l'asse della Val Bisagno in quanto non interessato da specifiche normative paesaggistiche

## **INDIVIDUAZIONE DELL'INTERVENTO**

### **INDICAZIONE DELLA CONFORMITA' DELL'INTERVENTO RISPETTO ALLE NORMATIVE CHE INSISTONO NELL'AMBITO**

#### **STATO ATTUALE DELL'AREA TUTELATA (indicazione degli elementi e Valori del paesaggio)**

- La disciplina paesistica

Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP)

Atlante Ricognizione cartografica – Assetto Insediativo (Quadro di unione dei fogli, legenda e 11 Tav. formato A3)

- Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Città Metropolitana di Genova

Indicazioni con valore prescrittivo - organizzazione del sistema del verde

Atlante Ricognizione cartografica – (legenda e 11 Tav. formato A3)

- Livello Paesaggistico Puntuale (PUC): Elementi puntuali, lineari, areali e uso suolo

Atlante Ricognizione cartografica (Quadro di unione dei fogli, legenda e 33 Tav. formato A3)

- Disciplina paesistica di livello puntuale – Beni soggetti a tutela

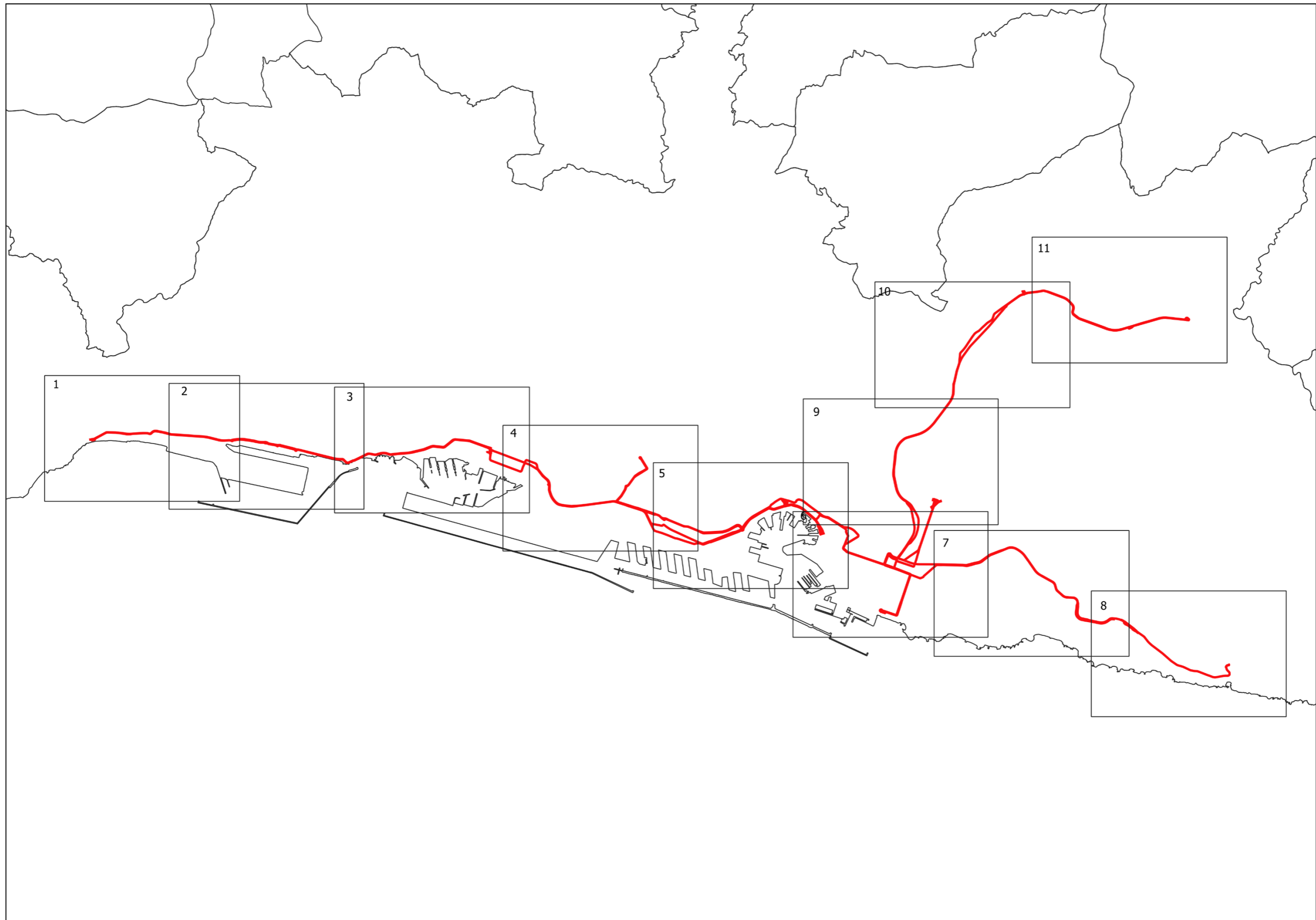
Atlante Ricognizione cartografica – PUC (Quadro di unione dei fogli, legenda e 11 Tav. formato A3)

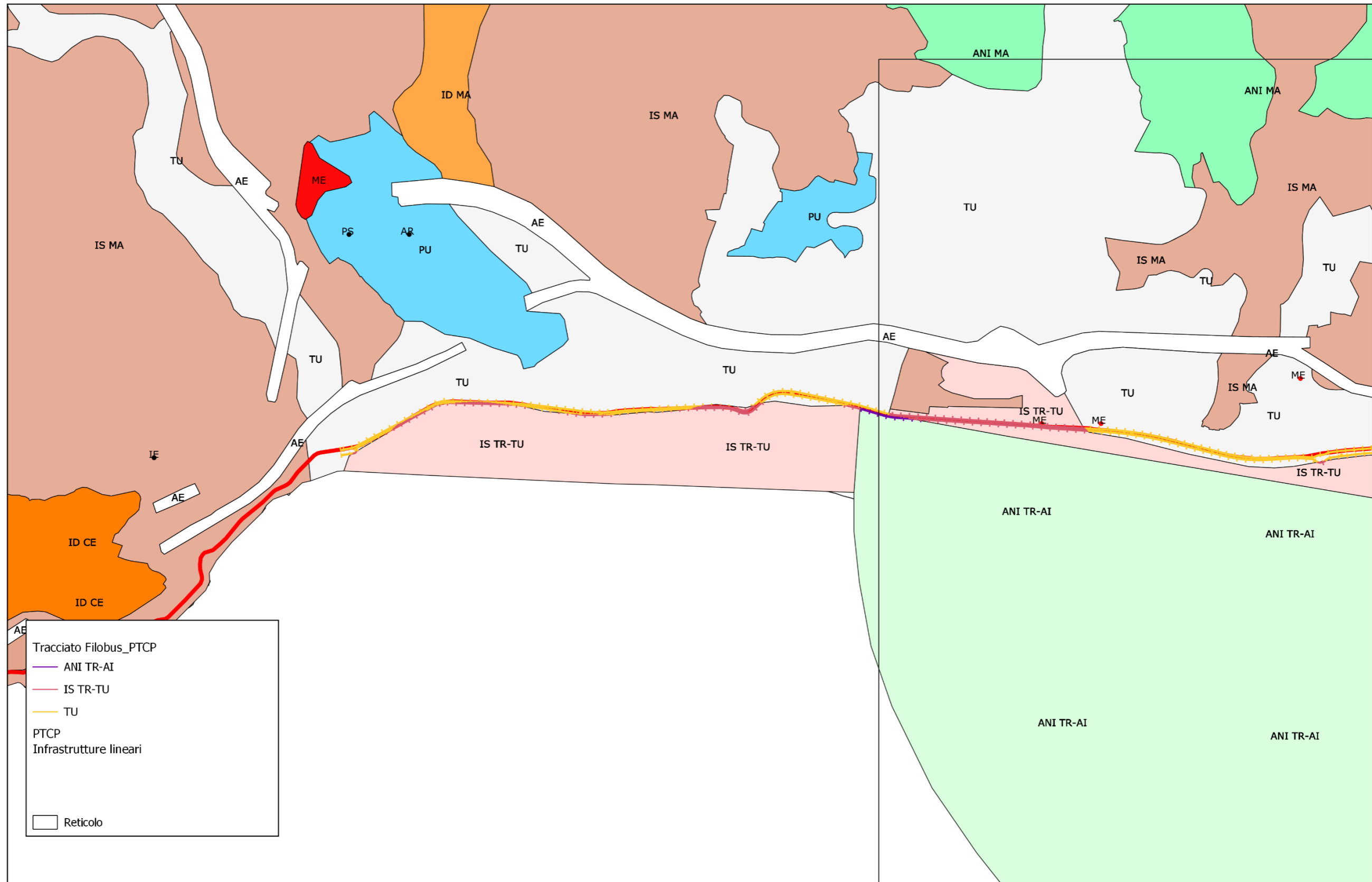
- Vincoli architettonici, archeologici e paesaggistici

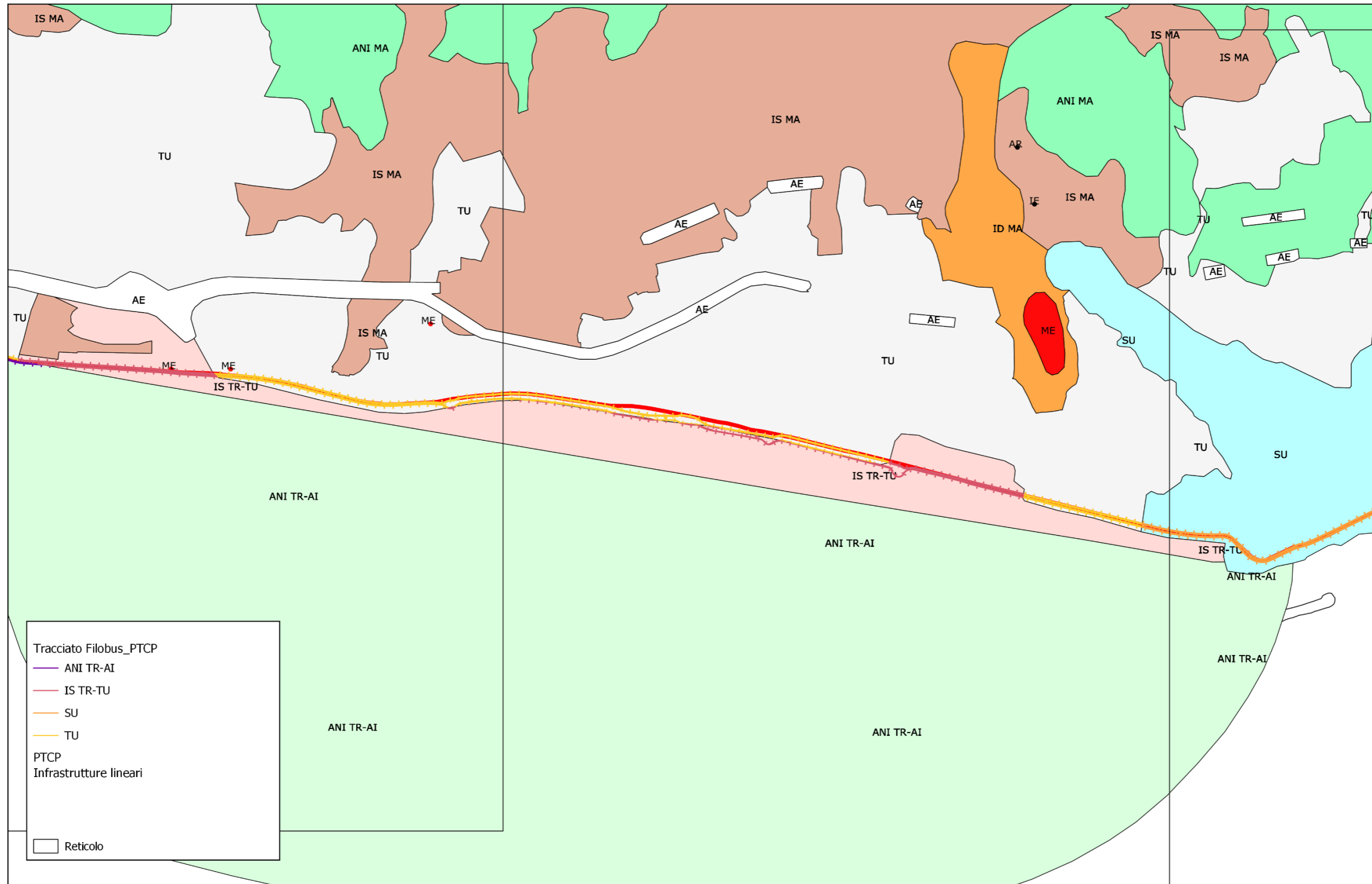
Atlante Ricognizione cartografica (Quadro di unione dei fogli, legenda e 11 Tav. formato A3)

**Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP)**

Atlante Ricognizione cartografica – Assetto Insediativo (Quadro di unione dei fogli, legenda e 11 Tav. formato A3)







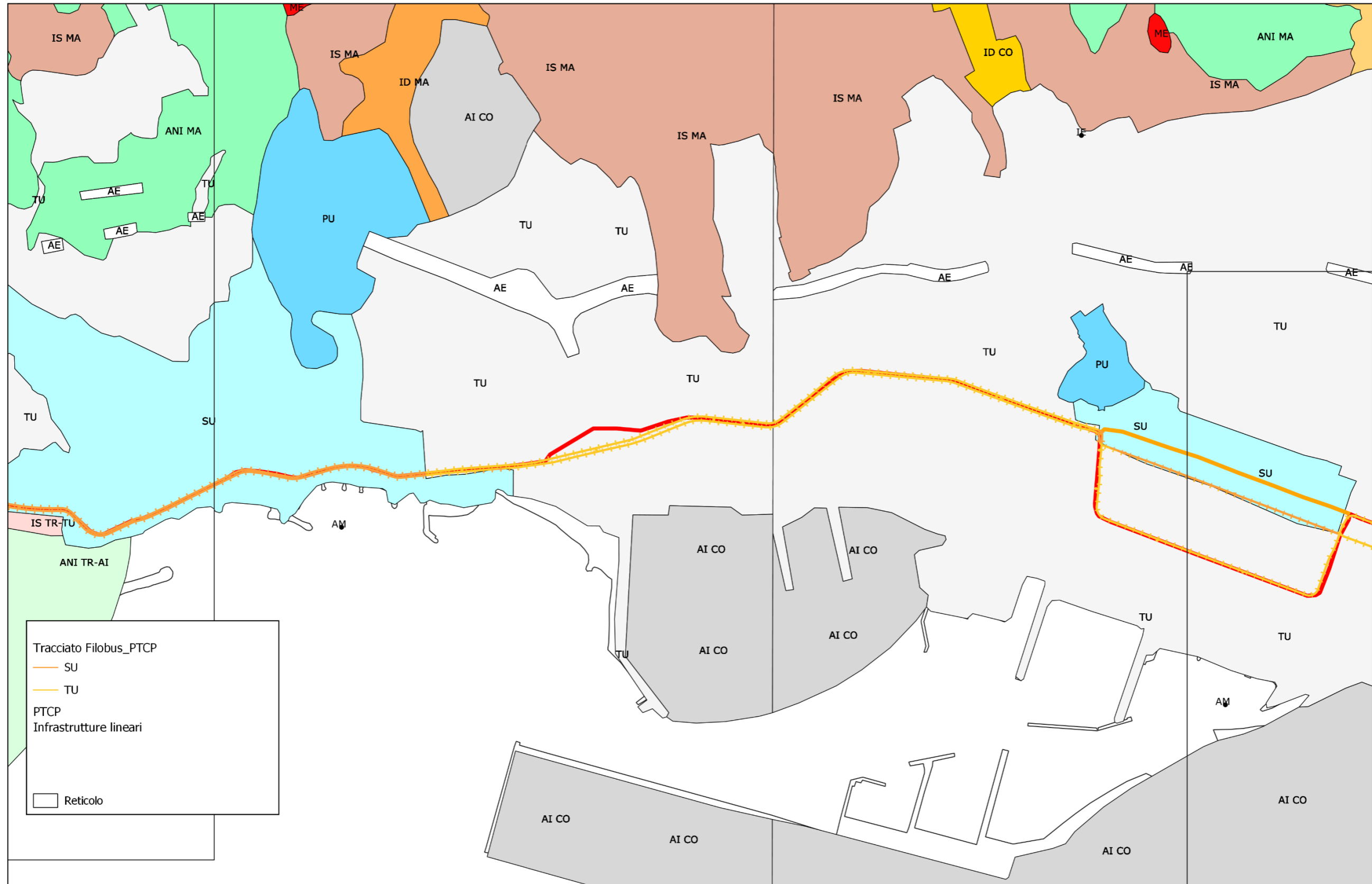
Tracciato Filobus\_PTCP

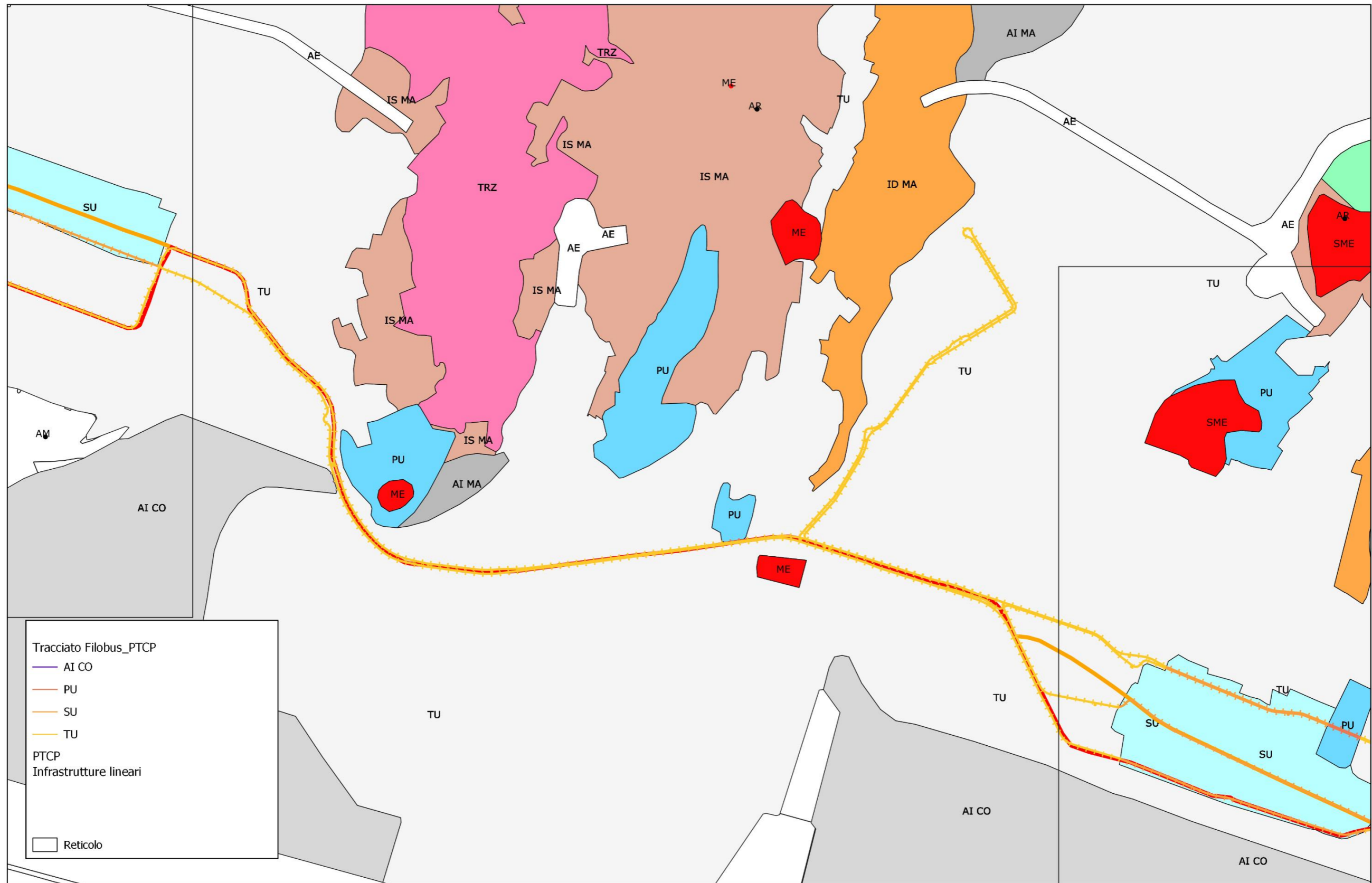
- ANI TR-AI
- IS TR-TU
- SU
- TU

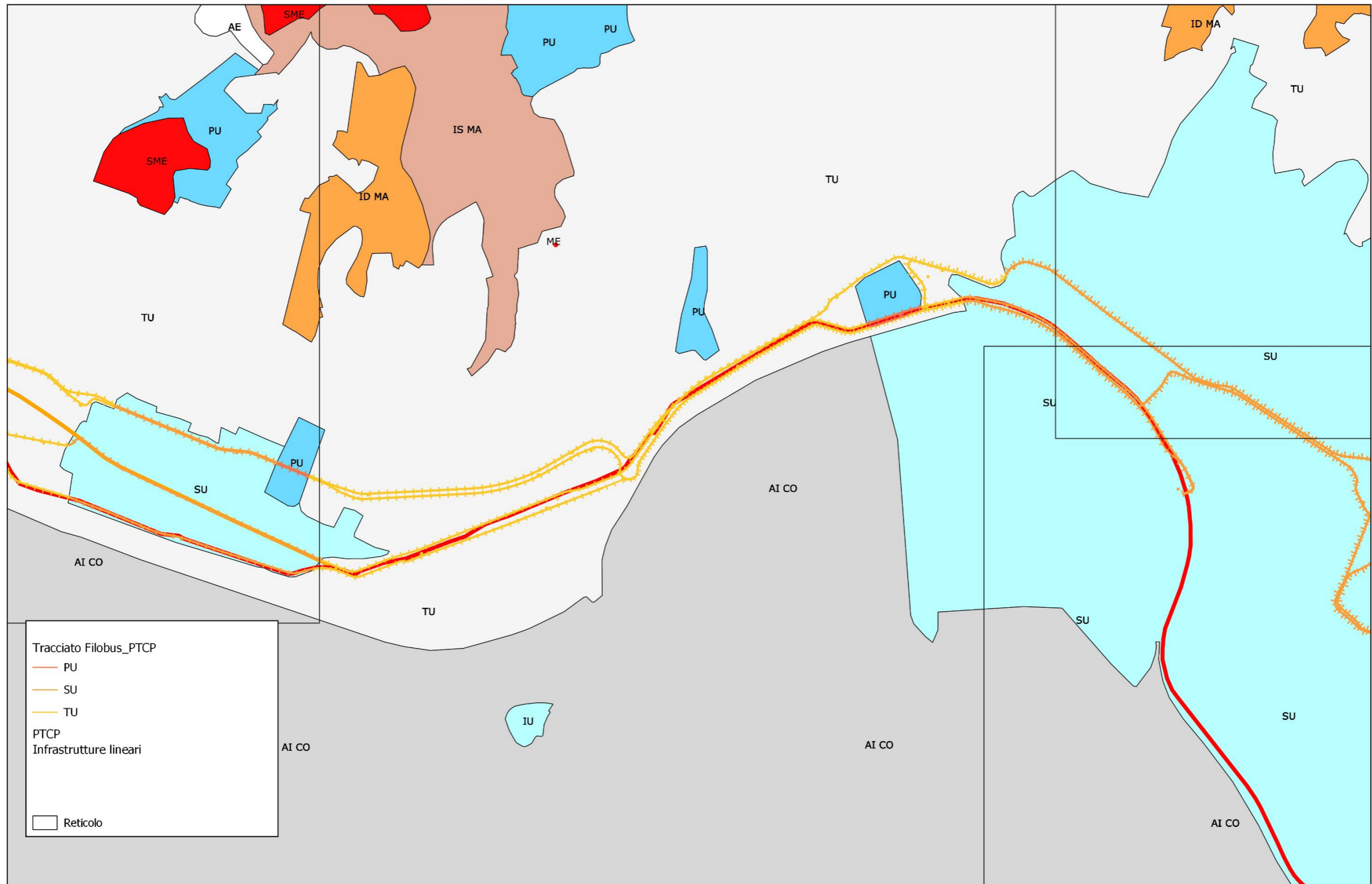
PTCP  
Infrastrutture lineari

Reticolo







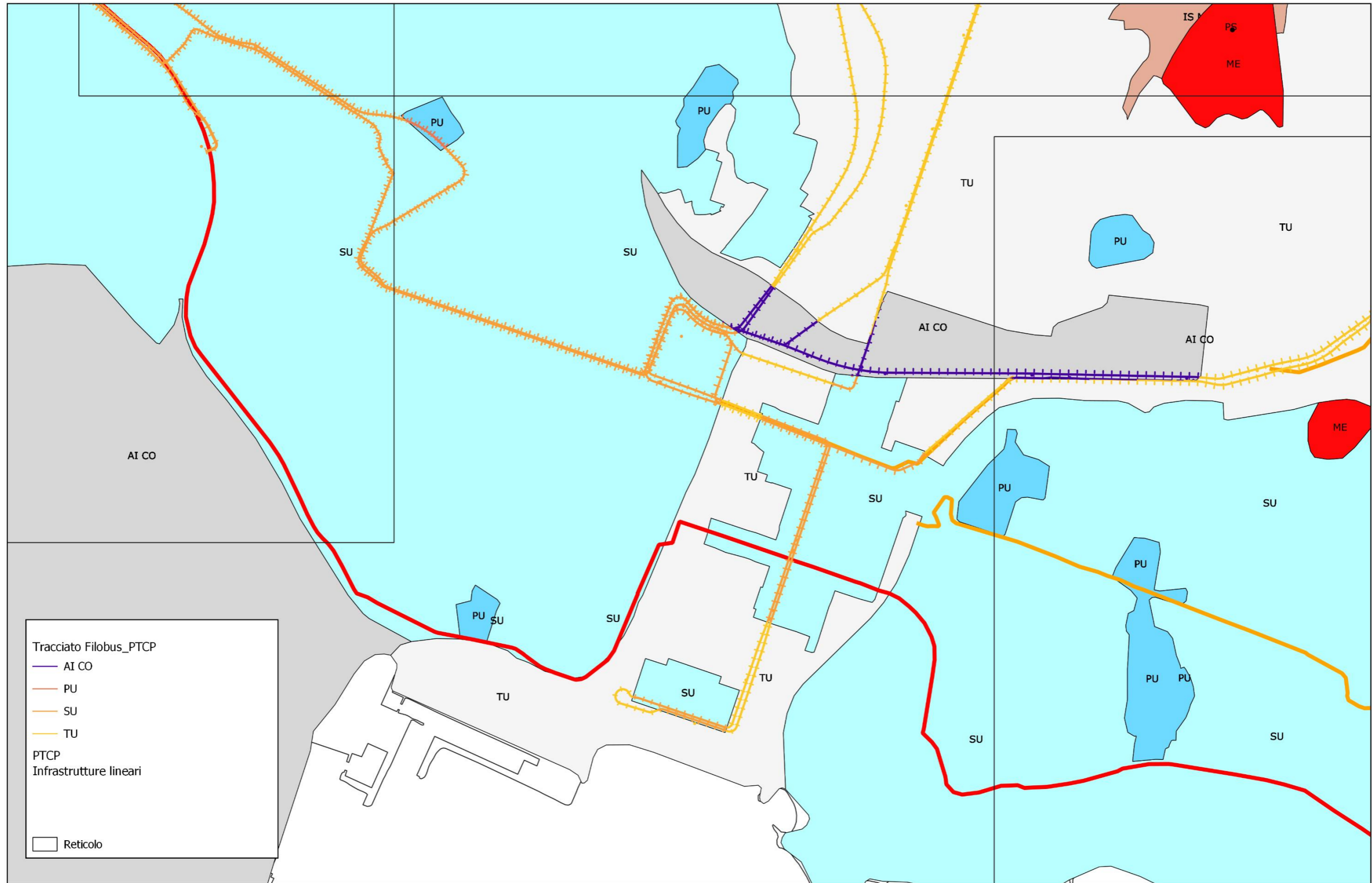


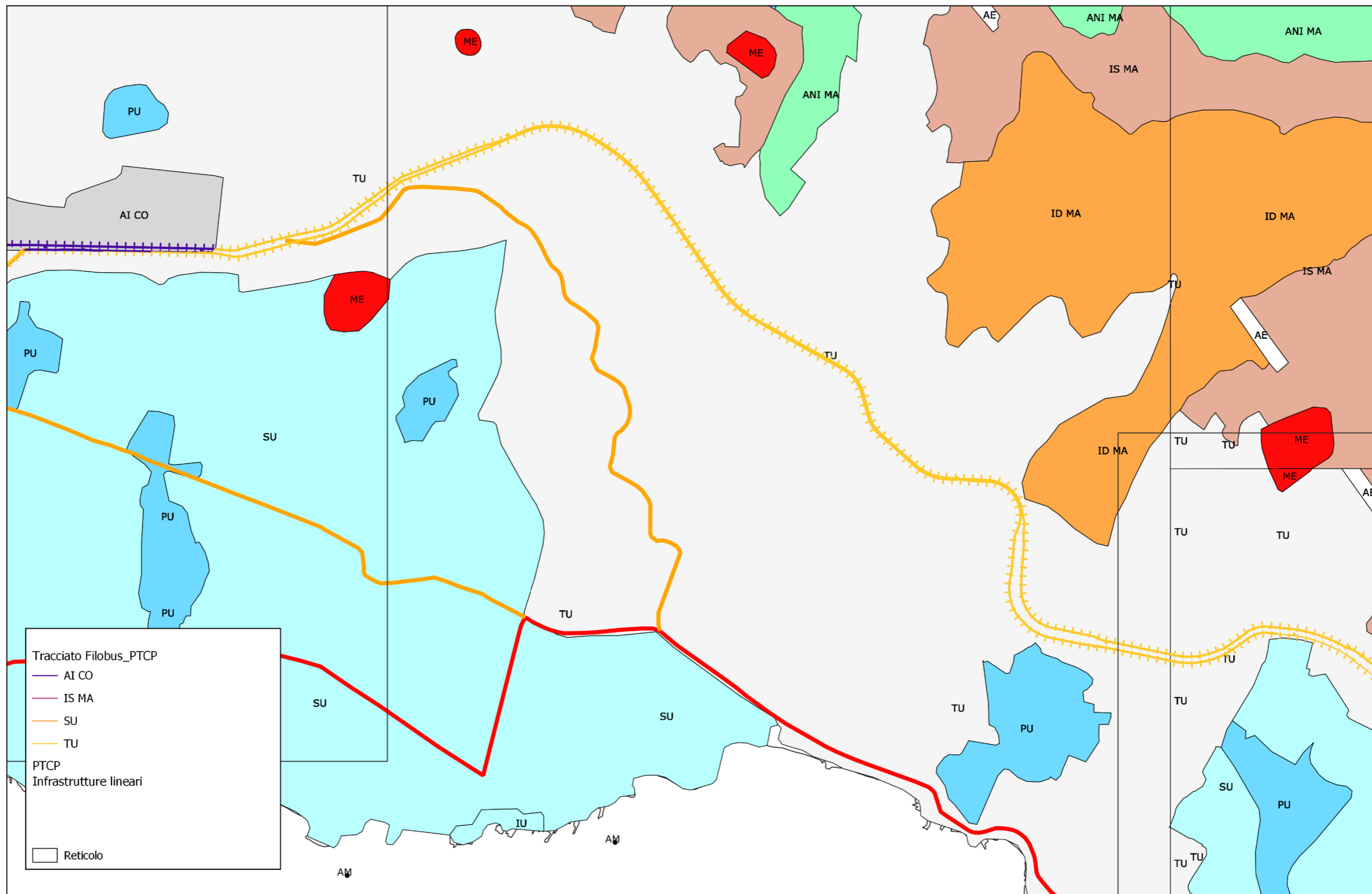
Tracciato Filibus\_PTCP

- PU
- SU
- TU

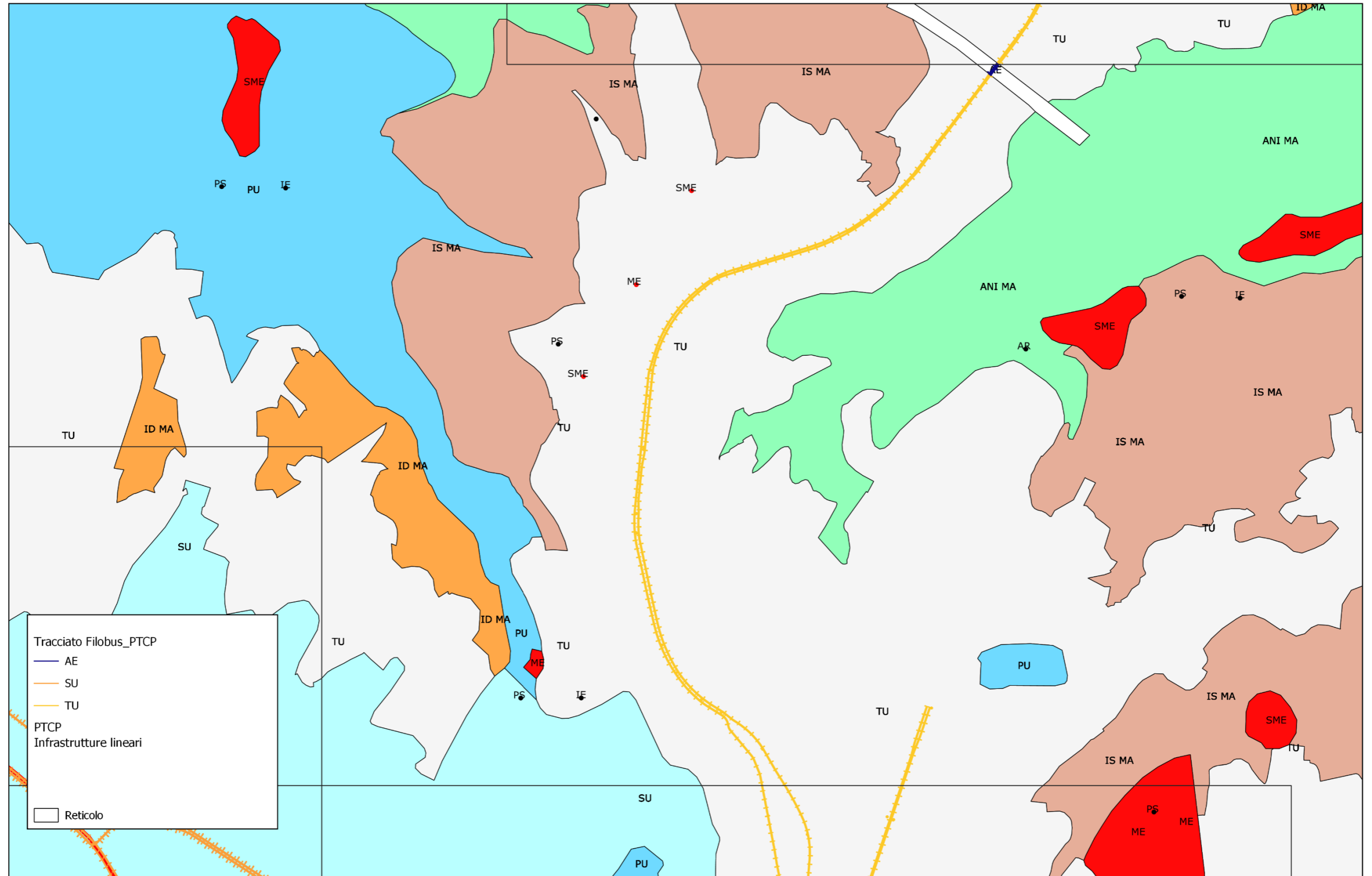
PTCP  
Infrastrutture lineari

□ Reticolo



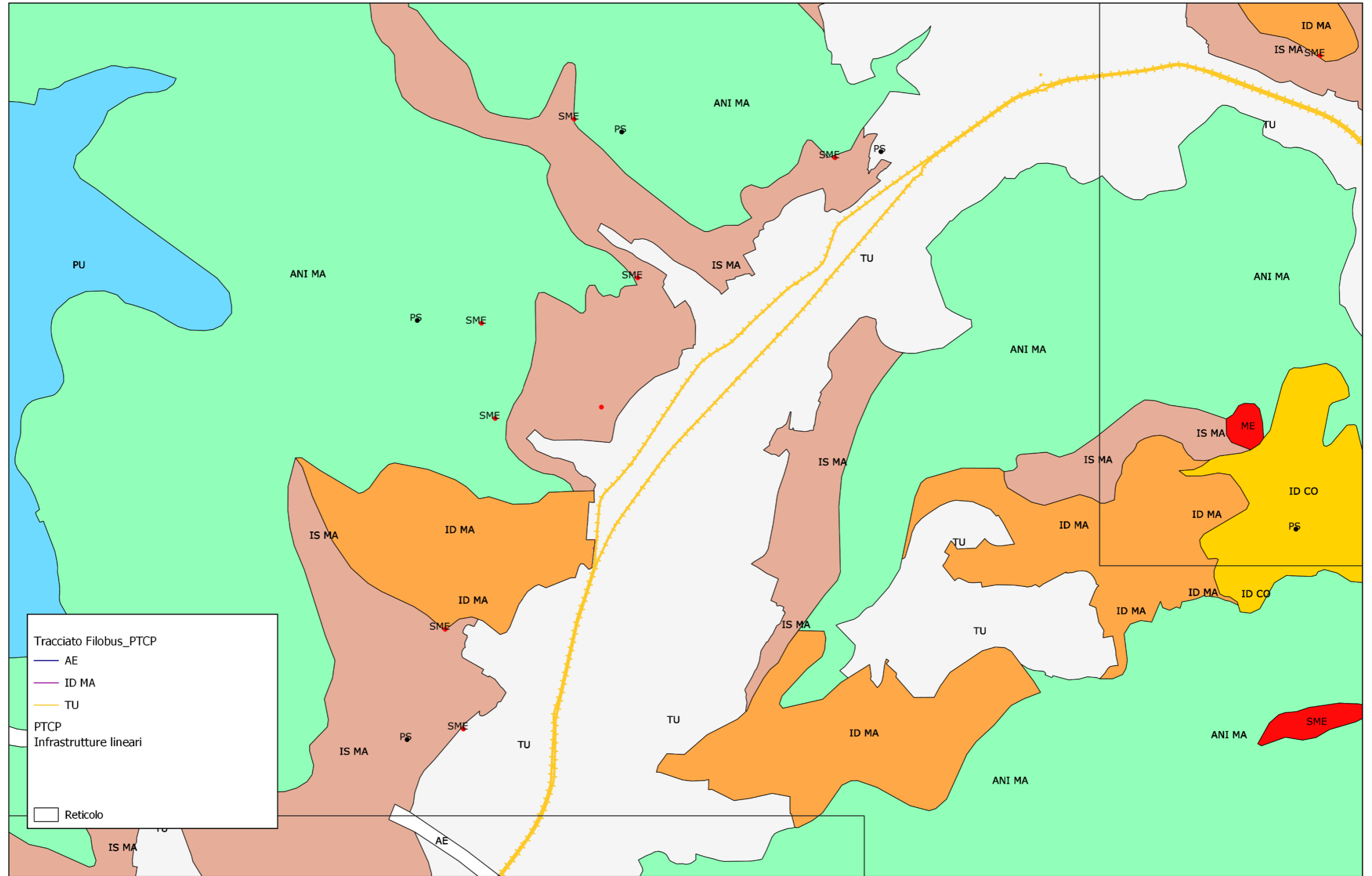




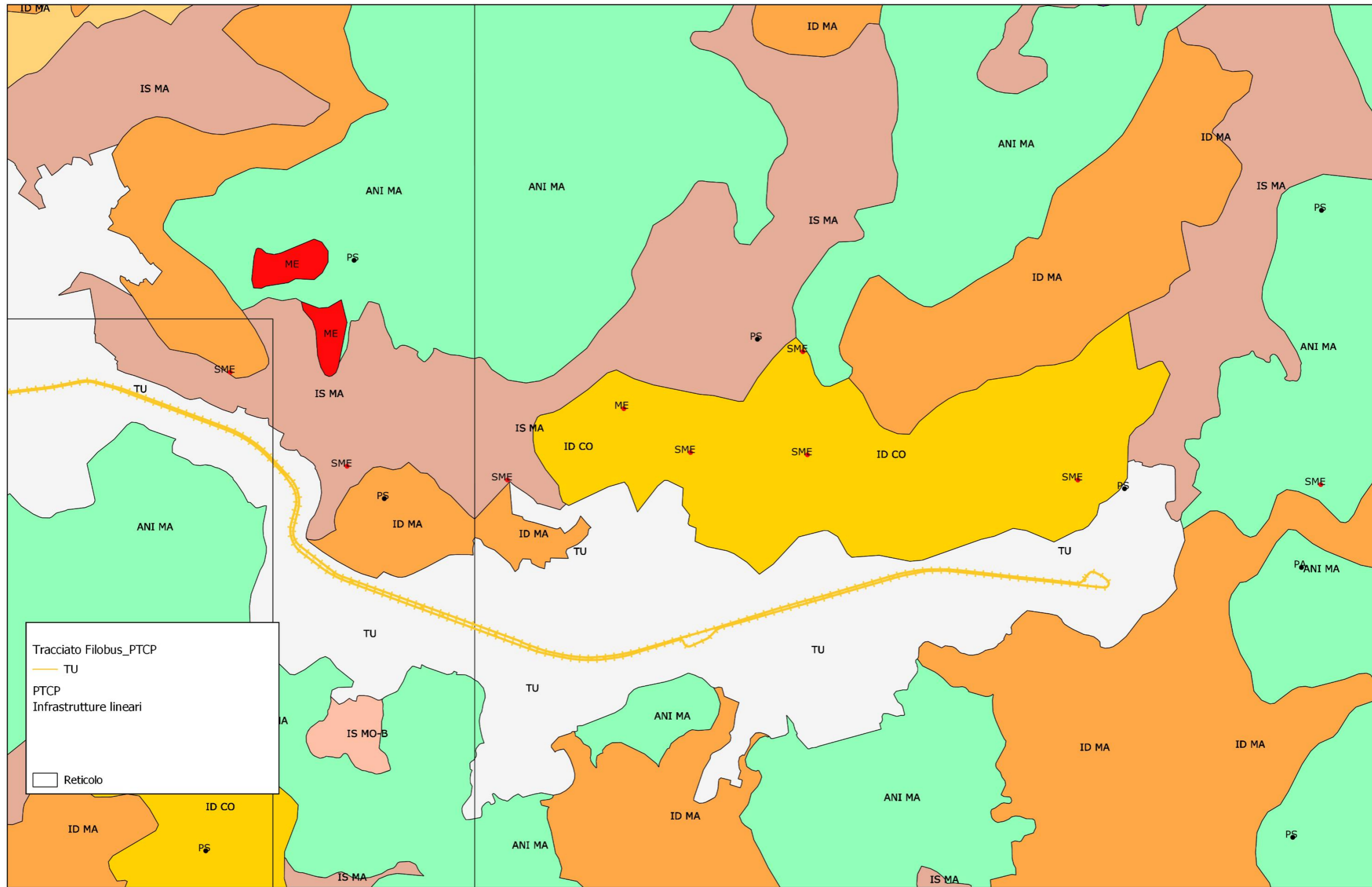


FILOBIS GENOVA

1:10.000







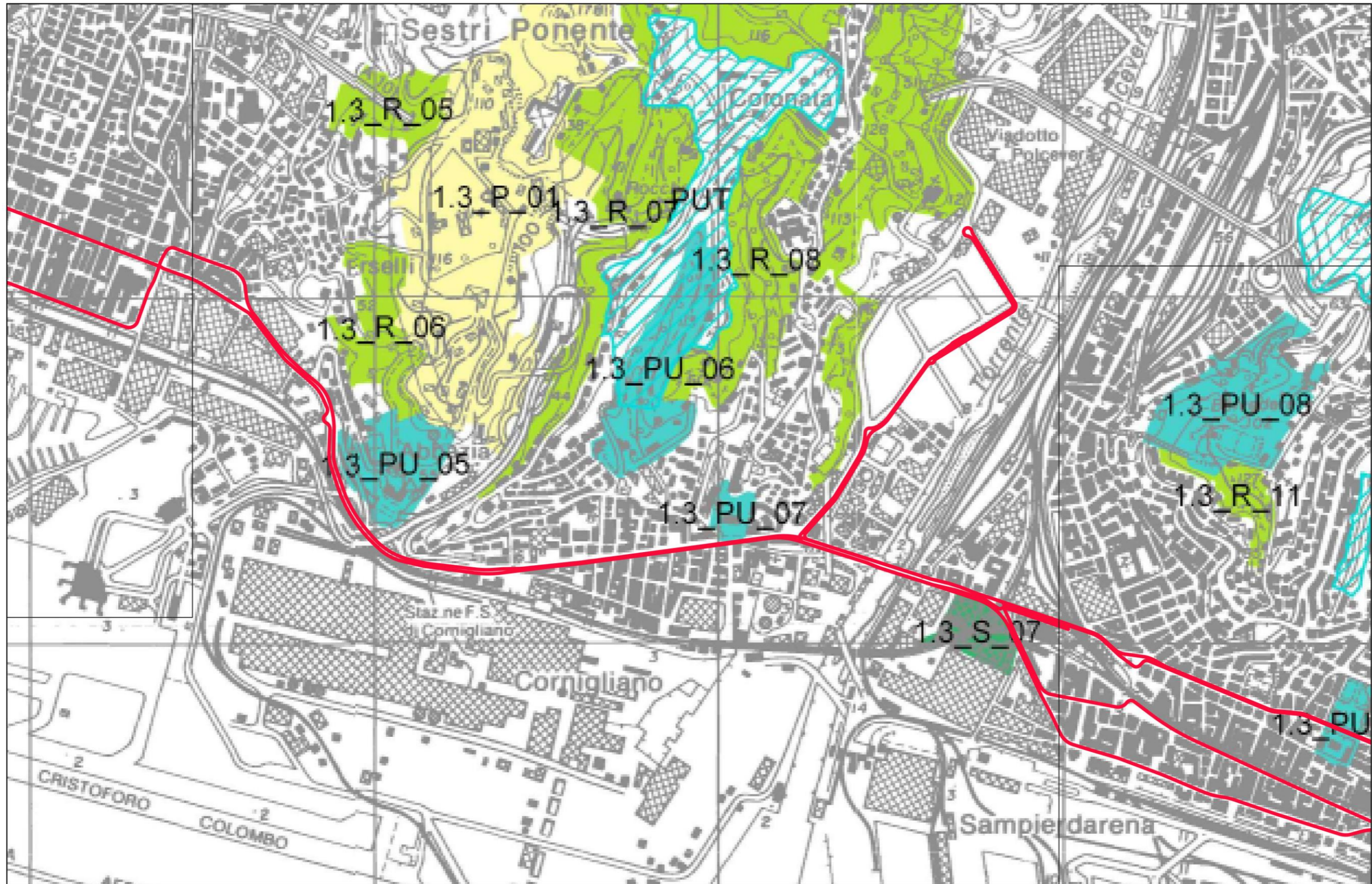
FILOBIS GENOVA

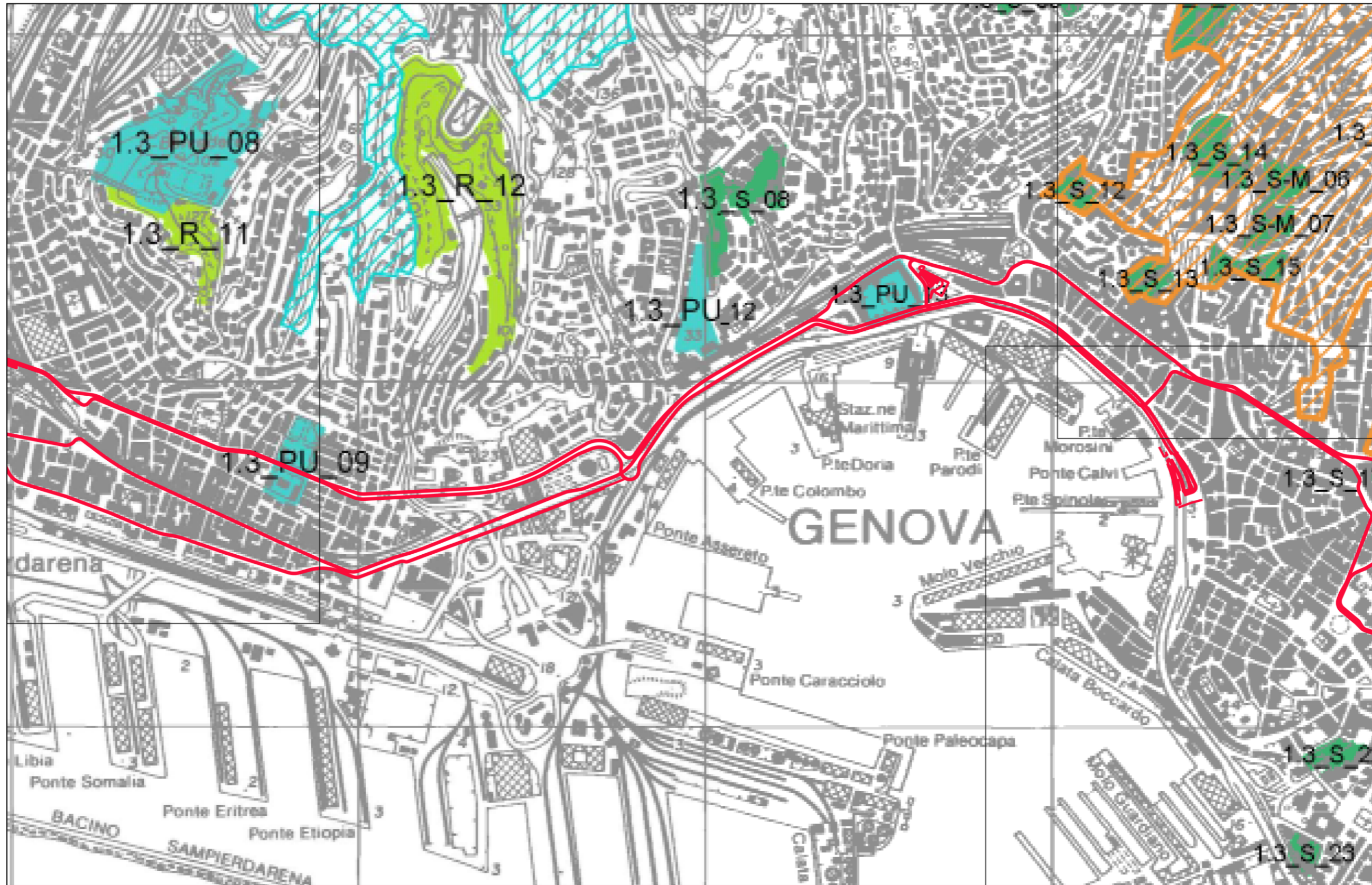
1:10.000

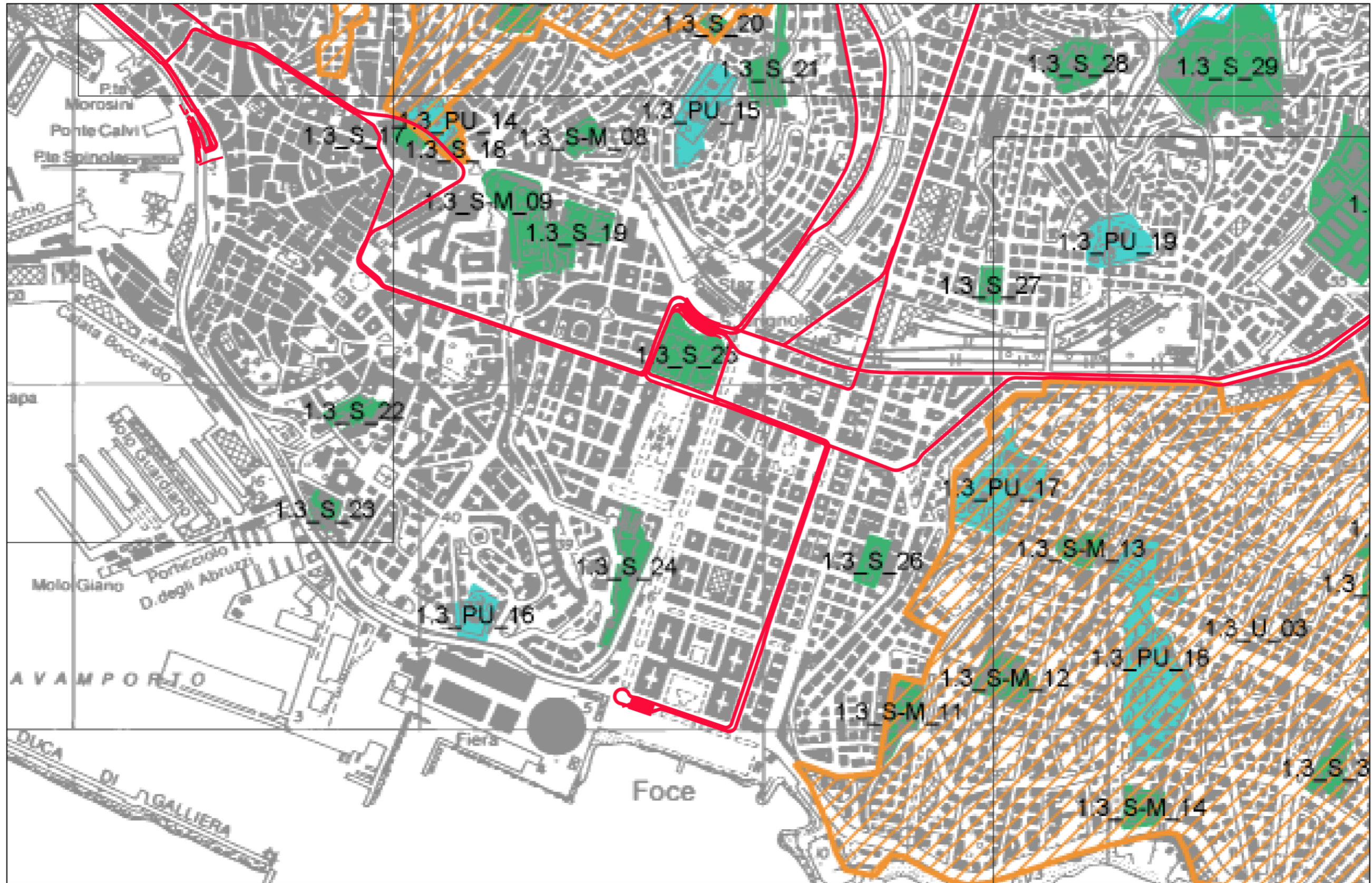








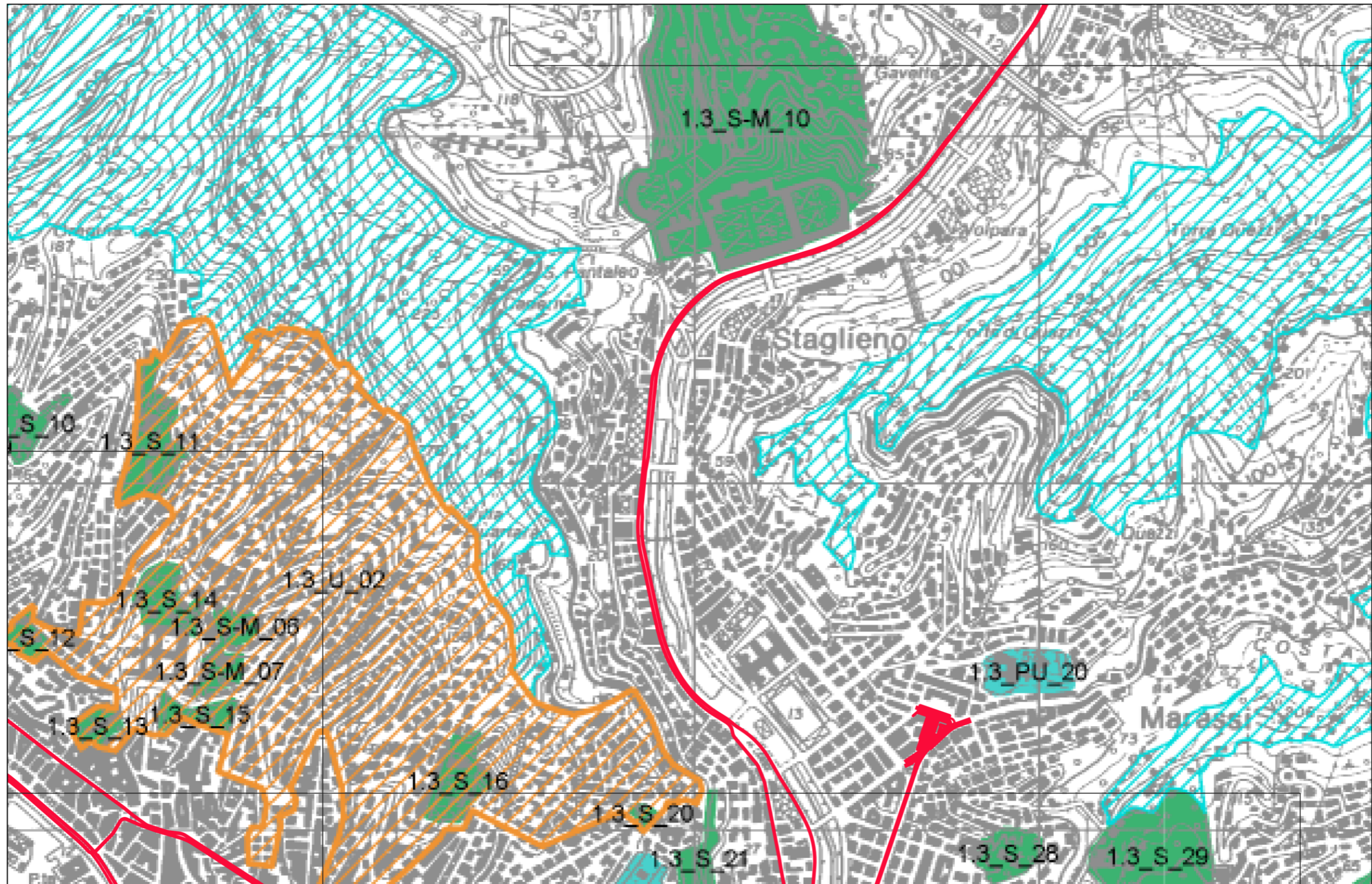
















FILOBUS GENOVA

1:10.000

<b>SCHEDA</b>	1.3_PU_05
Denominazione area	Abbazia di S. Andrea
Ambito PTC	1.3 Genova
Comune	Genova
Categoria sistema del Verde Provinciale PTC	Parchi Urbani del PTCP compresi nei territori urbanizzati (PU)

**ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI**

<b>Zona PTCP</b>	
Assetto insediativo	PU
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000): AV (edifici, giardini o parchi di pregio storico), AS (struttura urbana storica)
Assetto proprietario	privato
Morfologia	versante poco acclive
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici/manufatti	villa Raggio e Abbazia di S. Andrea
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	estetico-architettonico, storico-culturale -didattico, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	limitata percettibilità visiva dall'esterno; buona visibilità dallo svincolo del casello di Genova-Sestri Ponente

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

**CARATTERISTICHE PECULIARI:**

<b>Tipologia vegetazionale prevalente</b>	giardino di villa con aiole tenute a prato con esemplari arborei di leccio ( <i>Quercus ilex</i> ), cedro del libano ( <i>Cedrus libani</i> ), palme, magnolie ( <i>Magnolia grandiflora</i> ), pini domestici ( <i>Pinus pinea</i> ). Una parte del giardino presenta caratteristiche rurali con alberi da frutto sparsi ed un ampio canneto ( <i>Arundo donax</i> ).
<b>Strutturazione</b>	giardino di villa, con percorsi pedonali; si segnala la presenza di percorsi carrabili e di un'area a parcheggio
<b>Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale</b>	In alcuni settori dell'area gli interventi di manutenzione risultano assenti

**DISCIPLINA DI AREA**

(Valutazione in merito alle condizioni di fattibilità degli interventi stabiliti dal comma 4 art. 36 del PTCP)  
 In ragione dei valori vegetazionali presenti e dei caratteri complessivi dell'area nonché del ruolo svolto nel sistema urbano in cui è inserita, non sussistono i requisiti per sostenere l'introduzione di elementi e/o funzioni modificativi o innovativi; è consentito l'inserimento di parcheggi interrati, limitatamente alle aree già attualmente destinate a parcheggio di superficie ed aventi pavimentazione artificiale.



<b>SCHEDA</b>	<b>1.3_PU_07</b>
Denominazione area	Giardini Melis Cornigliano
Ambito PTC	1.3 Genova
Comune	Genova
Categoria sistema del Verde Provinciale PTC	Parchi Urbani del PTCP compresi nei territori urbanizzati (PU)

**ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI**

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

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

**CARATTERISTICHE PECULIARI:**

Tipologia vegetazionale prevalente	sistema di aiole con magnolie ( <i>Magnolia grandiflora</i> ), palme, lecci ( <i>Quercus ilex</i> ), pini d'aleppo ( <i>Pinus halepensis</i> ), pini domestici ( <i>Pinus pinea</i> ), cedri del libano ( <i>Cedrus libani</i> ) con siepi di pittosporo ( <i>Pittosporum tobira</i> ) e bosso ( <i>Buxus sempervirens</i> ) e oleandri sparsi ( <i>Nerium oleander</i> ), agavi ( <i>Agave americana</i> ). La parte retrostante la villa è connotata da un bosco a dominanza di leccio.
Strutturazione	area verde sviluppata intorno ad una piazza centrale, con un monumento commemorativo posto al centro, e con percorsi che dalla piazza portano sul retro della villa dove sono presenti un parco giochi attrezzato e delle attrezzature sportive (campo da basket). Si segnala la presenza di elementi di arredo urbano.
Presenza di fattori pressione e di degrado	mancanza di manutenzione in alcuni settori del sottobosco della lecceta.

**DISCIPLINA DI AREA**

(Valutazione in merito alle condizioni di fattibilità degli interventi stabiliti dal comma 4 art. 36 del PTCP)  
 In ragione dei rilevanti valori vegetazionali presenti e dei caratteri complessivi dell'area nonché del sufficiente grado di strutturazione, connotati da unicità ed irripetibilità, se non con sostanziale alterazione dei valori stessi e della loro immagine d'insieme, l'eventuale inserimento di parcheggi all'interno dell'area stessa può essere consentito solo a condizione che:  
 - sia totalmente interrato  
 - sia localizzato in corrispondenza della piazza Melis.



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

**ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI**

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

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

**CARATTERISTICHE PECULIARI:**

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

**DISCIPLINA DI AREA**

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

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

- il progetto si ponga come obiettivo il miglioramento qualitativo e quantitativo della vegetazione presente
- la localizzazione dell'opera non comporti abbattimenti delle alberature che caratterizzano l'assetto vegetazionale
- non siano modificate le relazioni intercorrenti fra le singole componenti dell'area, specie per quanto attiene il rapporto con l'edificato ed il sistema dei percorsi



<b>SCHEDA</b>	<b>1.3_PU_13</b>
Denominazione area	Palazzo del Principe
Ambito PTC	1.3 Genova
Comune	Genova
Categoria sistema del Verde Provinciale PTC	Parchi Urbani del PTCP compresi nei territori urbanizzati (PU)

**ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI**

Zona PTCP	PU
Assetto insediativo	COL ISS
Assetto vegetazionale	MO-B
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000): AV (edifici, giardini o parchi di pregio storico); AS (struttura urbana storica)
Assetto proprietario	privato
Morfologia	terreno pianeggiante
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici/manufatti	Palazzo Doria del Principe
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	storico-culturale/didattico, estetico-architettonico, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	buona percettibilità visiva dalla viabilità litoranea l'area è accessibile dalla rete di trasporto pubblico (fermata bus e metropolitana, stazione FS)

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

**CARATTERISTICHE PECULIARI:**

<b>Tipologia vegetazionale prevalente</b>	giardino all'italiana con forme topiate di ligustro ( <i>Ligustrum jonandrum</i> ) e mirto ( <i>Myrtus communis</i> ) e siepi di erbe aromatiche quali lavanda ( <i>Lavandula stoechas</i> , <i>Lavandula angustifolia</i> ), rosmarino ( <i>Rosmarinus officinalis</i> ), elicriso ( <i>Helicrisum officinalis</i> ), artemisia ( <i>Artemisia absintium</i> ) e santolina ( <i>Santolina rosmarinifolia</i> ). Nei pergolati sono presenti rose rampicanti di specie antiche quali ( <i>Rosa gallica</i> , <i>Rosa damascena</i> , <i>Rosa centifolia</i> etc) e la vite di Dolceacqua. Pregevoli essenze di melograni sono posti alle estremità di una delle due airole centrali. Al margine ovest del giardino all'italiana, in un'area mantenuta a prato, sono presenti esemplari arborei quali magnolie ( <i>Magnolia grandiflora</i> ) e lecci ( <i>Quercus ilex</i> ) di impianto ottocentesco. Una spalliera di agrumi si estende sul muro posto a nord del giardino.
<b>Strutturazione</b>	giardino all'italiana sottoposto ad un recente restauro che ha riproposto l'impianto tardo settecentesco arricchito da fontane sull'asse centrale parallelo al palazzo (est-ovest). Presenza di due pergolati a forma di galleria, sui due assi Nord-Sud, che idealmente sono a proseguimento dei cunicoli sottostanti le ali a porticato della terrazza superiore.
<b>Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale</b>	gli interventi di restauro non hanno interessato il giardino di levante, occupato da un vivaio specializzato le cui strutture non risultano, per tipologia e manutenzione, consone al contesto monumentale dell'area.

**DISCIPLINA DI AREA**

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

In ragione dei rilevanti valori vegetazionali presenti e dei caratteri complessivi dell'area nonché del compiuto grado di strutturazione, connotati da unicità ed irripetibilità, se non con sostanziale alterazione dei valori stessi e della loro immagine d'insieme, non sussistono i requisiti per sostenere l'introduzione di elementi e/o funzioni modificativi o innovativi; non è da ritenersi, pertanto, praticabile l'inserimento di parcheggi all'interno dell'area stessa.





<b>SCHEDA</b>	<b>1.3_PU_14</b>
Denominazione area	Villetta Di Negro
Ambito PTC	1.3 Genova
Comune	Genova
Categoria sistema del Verde Provinciale PTC	Parchi Urbani del PTCP compresi nei territori urbanizzati (PU)

**ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI**

<b>Zona PTCP</b>	
Assetto insediativo	PU
Assetto vegetazionale	COL ISS
Assetto geomorfologico	MO-B
Zona urbanistica	PUC (2000): FFa (servizi con controllo ambientale)
Assetto proprietario	pubblico
Morfologia	versante molto acclive
Grado di copertura	copertura prevalente
Presenza di edifici/manufatti	Museo di arte orientale Edoardo Chiassone, esempio di architettura razionalista risalente al 1956; altri manufatti minori
Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema	sociale e ricreativa per la collettività, ecologico-ambientale
Relazioni con l'esterno	buona percettibilità visiva dall'esterno. l'area è accessibile dalla rete di trasporto pubblico (autobus), ed è servita da parcheggi in aree limitrofe

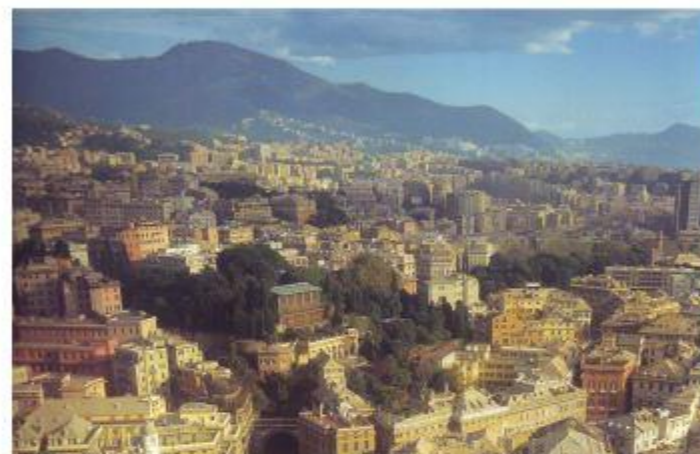
**VALUTAZIONI DI SINTESI (Definizione dei contenuti di cui al comma 3 – art. 36 – del P.T.C.P.)**

**CARATTERISTICHE PECULIARI:**

<b>Tipologia vegetazionale prevalente</b>	
	giardino romantico con numerose piante esotiche tra cui maestosi esemplari di cedri del libano ( <i>Cedrus libani</i> ) e canfore ( <i>Cinnamomum canphora</i> ). Copertura arborea prevalente a leccio ( <i>Quercus ilex</i> ) con arbusti di ligustro ( <i>Ligustrum vulgare</i> ) bosso ( <i>Buxus sempervirens.</i> ), viburno ( <i>Viburnum lantana</i> ) alloro ( <i>Laurus nobilis</i> ) e tassi sparsi ( <i>Taxus baccata</i> ), nelle aiole estese coperture di pittosporo ( <i>Pittosporum tobira</i> ), pungitopo ( <i>Ruscus aculeatus</i> e <i>Ruscus hypoglossum</i> ) ed edera. In alcuni settori lungo i percorsi vi sono filari di cipressi ( <i>Cupressus macrocarpa</i> ) che si alternano ad arbusti di bosso e nuclei di pini domestici ( <i>Pinus pinea</i> ). È da segnalare la presenza di un magnifico esemplare di platano ( <i>Platanus platanooides</i> ) in prossimità dell'ingresso del parco prospiciente piazzale Mazzini e di un gruppo di tre faggi penduli ( <i>Fagus sylvatica</i> var. <i>pendula</i> ) situati sul retro del museo di arte orientale.
<b>Strutturazione</b>	giardino romantico restaurato da Giuseppe Ronda nel 1863, con elementi di valore estetico, storico ed ornamentale come le cascate, le grotte artificiali, la voliera e il gazebo in ferro. La forte pendenza del terreno è stata superata con scale e sentieri tortuosi. All'esterno del Parco è in corso di realizzazione un parcheggio interrato pluripiano.
<b>Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale</b>	in alcuni settori del parco il livello di manutenzione è inadeguato sia sulla copertura vegetale sia sugli elementi di arredo urbano e sui percorsi pedonali.

**DISCIPLINA DI AREA**

(Valutazione in merito alle condizioni di fattibilità degli interventi stabiliti dal comma 4 art. 36 del PTCP)  
 In ragione dei rilevanti valori vegetazionali presenti e dei caratteri complessivi dell'area nonché del compiuto grado di strutturazione, connotati da unicità ed irriproducibilità, se non con sostanziale alterazione dei valori stessi e della loro immagine d'insieme, non sussistono i requisiti per sostenere l'introduzione di elementi e/o funzioni modificativi o innovativi; non è da ritenersi, pertanto, praticabile l'inserimento di parcheggi all'interno dell'area stessa, tenuto anche conto della adeguata dotazione presente in aree limitrofe.



<b>SCHEDA</b>	<b>1.3_R_01</b>
<b>Denominazione area</b>	<b>Piana Podestà Palmaro</b>
<b>Ambito PTC</b>	<b>1.3 Genova</b>
<b>Comune</b>	<b>Genova</b>
<b>Categoria sistema del Verde Provinciale PTC</b>	<b>Aree rurali libere nei sistemi insediativi urbani (R)</b>

**ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI**

<b>Zona PTCP</b>	
<b>Assetto insediativo</b>	IS MA
<b>Assetto vegetazionale</b>	COL ISS
<b>Assetto geomorfologico</b>	MO-B
<b>Zona urbanistica</b>	PUC (2000): EE CO (tessuto agricolo consolidamento)
<b>Assetto proprietario</b>	pubblico (ASL) in concessione ai privati
<b>Morfologia</b>	terreno prevalentemente pianeggiante
<b>Grado di copertura</b>	copertura prevalente
<b>Presenza di edifici/manufatti</b>	manufatti a servizio dell'attività agricola e serre
<b>Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema</b>	economico e di produzione; ecologico per il contesto urbano circostante, fortemente condizionato dalla presenza delle infrastrutture viarie, per il quale costituisce momento di pausa e di alleggerimento della pressione ambientale.
<b>Relazioni con l'esterno</b>	buona percettibilità visiva dall'autostrada A10

**VALUTAZIONI DI SINTESI**

<b>CARATTERISTICHE PECULIARI</b>	
<b>Tipologia vegetazionale prevalente</b>	area rurale con colture orticole tradizionali, alberi da frutto e vigne. Sistema di serre con colture a basilico.
<b>Strutturazione</b>	in alcuni settore dell'area sono ancora visibili elementi della struttura agricola tradizionale quali pergolati su pilastri in muratura e legno, vasca per la raccolta dell'acqua ed antichi percorsi pedonali, la restante parte dell'area è occupata da serre
<b>Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale</b>	manca una sistemazione omogenea dell'area; in alcuni settori sono presenti rottami, baracche e serre in abbandono. I pergolati su pilastri e la vasca di raccolta dell'acqua necessitano di interventi di restauro. Il sito è adiacente al tracciato autostradale e pertanto è soggetto a fenomeni di inquinamento (acustico, atmosferico ecc).

**DISCIPLINA DI AREA**

In ragione della presenza nell'area, comunque connotata dal valore dei **caratteri peculiari** delle colture presenti e degli elementi di strutturazione agraria, di situazioni di degrado e di elementi incongrui, gli interventi devono essere mirati da un lato al **mantenimento** dei caratteri peculiari, dell'organizzazione complessiva e dell'estensione del tessuto agrario, in quanto componenti essenziali del quadrante paesistico di pregio, di cui deve essere mantenuta la fruibilità visiva da percorrenze pubbliche, e dall'altro alla **riqualificazione** dei settori connotati da fenomeni di abbandono o degrado, anche attraverso l'eliminazione degli elementi incongrui e delle specie infestanti; sono, per contro, incompatibili con i caratteri dell'area, trasformazioni in senso urbano, che ne modifichino la configurazione ed introducano destinazioni d'uso diverse da quelle agricole-produttive.



<b>SCHEDA</b>	<b>1.3_S_01</b>
<b>Denominazione area</b>	<b>fascia di rispetto di Prà</b>
<b>Ambito PTC</b>	<b>1.3 Genova</b>
<b>Comune</b>	<b>Genova</b>
<b>Categoria sistema del Verde Provinciale PTC</b>	<b>Aree verdi strutturate nell'ambito dei sistemi insediativi urbani (S)</b>

**ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI**

<b>Zona PTCP</b>	
<b>Assetto insediativo</b>	IS TR TU
<b>Assetto vegetazionale</b>	COL ISS
<b>Assetto geomorfologico</b>	MO-B
<b>Zona urbanistica</b>	PUC: (2000): distretto di trasformazione 6b (verde pubblico e sport)
<b>Assetto proprietario</b>	pubblico
<b>Morfologia</b>	terreno pianeggiante
<b>Grado di copertura</b>	copertura prevalente
<b>Presenza di edifici/manufatti</b>	impianti sportivi (piscina)
<b>Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema</b>	ruolo sociale e ricreativa per la collettività, ruolo ecologico-ambientale
<b>Relazioni con l'esterno</b>	buona percettibilità visiva dall'esterno presenza di nodi infrastrutturali del trasporto pubblico (stazioni ferroviarie, fermate bus) presenza di aree a parcheggio in aree limitrofe

**VALUTAZIONI DI SINTESI**

**CARATTERISTICHE PECULIARI**

<b>Tipologia vegetazionale prevalente</b>	l'area si connota per un sistema di percorsi pedonali ed aiole con diffusi oleandri ( <i>Nerium oleander</i> ), tigli ( <i>Tilia sp.</i> ), palme, robinie ( <i>Robinia pseudacacia</i> ), agavi ( <i>Agave americana</i> ), rose e numerose essenze mediterranee (corbezzolo, mirto, rosmarino, salvia). Si distingue un filare di palme e, in alcune aiole, sono presenti sparsi cipressi ( <i>Cupressus sp.pl.</i> ), tamerici ( <i>Tamarix africana</i> ) e olivi ( <i>Olea europea</i> ).
<b>Strutturazione</b>	area strutturata di recente realizzazione, con parco giochi attrezzato, arredo urbano, cartellonistica didattica dedicata alla flora e fauna mediterranee.
<b>Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale</b>	il parco, di recente realizzazione, non è ancora dotato di una copertura arborea sufficientemente sviluppata da favorire la fruizione dell'area nelle diverse stagioni, soprattutto per la insufficiente ombreggiatura nella stagione estiva.

**DISCIPLINA DI AREA**

L'area si connota per il valore dei **caratteri peculiari** in rapporto al contesto ed al ruolo che svolge nel Sistema. Riguardo alla **componente vegetazionale** gli interventi devono essere mirati al **mantenimento** ed alla **integrazione** delle specie arboree presenti, sia ai fini estetici che agli effetti climatici di frangivento ed ombreggiamento.  
Riguardo alla **strutturazione** devono essere **mantenuti** gli elementi che configurano l'area



<b>SCHEDA</b>	<b>1.3_S_05</b>
<b>Denominazione area</b>	<b>Villa Maria e Villa del Sacro Cuore</b>
<b>Ambito PTC</b>	<b>1.3 Genova</b>
<b>Comune</b>	<b>Genova</b>
<b>Categoria sistema del Verde Provinciale PTC</b>	<b>Aree verdi strutturate nell'ambito dei sistemi insediativi urbani (S)</b>

**ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI**

<b>Zona PTCP</b>	
<b>Assetto insediativo</b>	TU
<b>Assetto vegetazionale</b>	COL ISS
<b>Assetto geomorfologico</b>	MO-B
<b>Zona urbanistica</b>	PUC (2000): FFa (servizi con controllo ambientale), AV (edifici, giardini o parchi di pregio storico), AS (struttura urbana storica)
<b>Assetto proprietario</b>	prevalentemente privato
<b>Morfologia</b>	fasce terrazzate
<b>Grado di copertura</b>	copertura prevalente
<b>Presenza di edifici/manufatti</b>	presenza di ville storiche: Villa Maria e Villa del Sacro Cuore
<b>Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema</b>	ecologico ambientale
<b>Relazioni con l'esterno</b>	limitata percettibilità dall'esterno

**VALUTAZIONI DI SINTESI**

**CARATTERISTICHE PECULIARI**

<b>Tipologia vegetazionale prevalente</b>	area disomogenea sviluppata in tre parti: la bocciofila, area che un tempo apparteneva al giardino di villa Maria, connotata da filari di tigli ( <i>Tilia sp.</i> ), il giardino residuale della villa dove si distinguono esemplari monumentali di leccio ( <i>Quercus ilex</i> ) e di cedro del libano ( <i>Cedrus libani</i> ) oltre ad un filare di cipressi ( <i>Cupressus sempervirens.</i> ) che delimita la proprietà; il giardino del Sacro Cuore caratterizzato da un esemplare monumentale di pino domestico ( <i>Pinus pinea</i> ), sparsi eucalipti ( <i>Eucalyptus globous</i> ), tassi ( <i>Taxus baccata</i> ), palme, magnolie ( <i>Magnolia grandiflora</i> ).
<b>Strutturazione</b>	nell'area della bocciofila vi sono percorsi pedonali lungo i filari di tigli e lungo il muro di cinta che sorregge il giardino di villa Maria vi è una piccola peschiera con una statua, elemento rimasto dell'antico giardino.
<b>Presenza di fattori pressione e di degrado, elementi incongrui</b>	si evidenzia una mancanza di manutenzione diffusa, in particolare il giardino di villa Maria si trova in uno stato di completo abbandono

**DISCIPLINA DI AREA**

L'area si connota per il non compiuto equilibrio dei **caratteri peculiari** della vegetazione e degli elementi di strutturazione.

Riguardo alla **componente vegetazionale** devono essere **mantenute**, salvo la necessità della loro sostituzione in conseguenza di fitopatie o per causa di tutela della pubblica incolumità, e **integrate** le specie arboree presenti.

Riguardo alla **strutturazione** devono essere mantenuti e ripristinati i caratteri peculiari, eliminando fattori di degrado ed abbandono presenti.



<b>SCHEDA</b>	<b>1.3_S_07</b>
<b>Denominazione area</b>	<b>Giardini della Fiumara</b>
<b>Ambito PTC</b>	<b>1.3 Genova</b>
<b>Comune</b>	<b>Genova</b>
<b>Categoria sistema del Verde Provinciale PTC</b>	<b>Aree verdi strutturate nell'ambito dei sistemi insediativi urbani (S)</b>

**ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI**

<b>Zona PTCP</b>	
<b>Assetto insediativo</b>	TU
<b>Assetto vegetazionale</b>	COL ISS
<b>Assetto geomorfologico</b>	MO-B
<b>Zona urbanistica</b>	PUC (2000): distretto di trasformazione n. 38 a
<b>Assetto proprietario</b>	pubblico
<b>Morfologia</b>	terreno pianeggiante
<b>Grado di copertura</b>	copertura prevalente
<b>Presenza di edifici/manufatti</b>	complesso della Fiumara
<b>Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema</b>	sociale e ricreativo per la collettività, ecologico-ambientale
<b>Relazioni con l'esterno</b>	percettibilità visiva dall'esterno presenza di aree a parcheggio in aree limitrofe presenza di nodi infrastrutturali del trasporto pubblico (stazioni ferroviarie, fermate bus/metropolitana ecc.)

**VALUTAZIONI DI SINTESI**

**CARATTERISTICHE PECULIARI**

<b>Tipologia vegetazionale prevalente</b>	giardini caratterizzati dall'alternarsi di aiole mantenute a prato con palme, bordure di rose, siepi di melograno ( <i>Punica granatum</i> ), agrifoglio ( <i>Ilex aquifolium</i> ), tassi ( <i>Taxus baccata</i> ) e agavi ( <i>Agave americana</i> ). Sono state messe a dimora diverse specie di esemplari arborei tra cui carrubi ( <i>Ceratonia siliqua</i> ), sofore ( <i>Sophora japonica</i> ), magnolie ( <i>Magnolia grandiflora</i> ) e numerosi arbusti della macchia mediterranea quali mirto ( <i>Myrtus communis</i> ), corbezzolo ( <i>Arbutus unedo</i> ), filliree ( <i>Phyllirea angustifolia</i> ).
<b>Strutturazione</b>	giardini strutturati ad aiole con percorsi pedonali e aree di sosta con arredo urbano e giochi per bambini
<b>Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale</b>	si segnala che alcuni interventi di sistemazione dell'area risultano essere problematici per la presenza di esemplari in pessime condizioni vegetative.

**DISCIPLINA DI AREA**

L'area si connota per il valore dei **caratteri peculiari** in rapporto al contesto ed al ruolo che svolge nel Sistema. Riguardo alla **componente vegetazionale** gli interventi devono essere mirati alla **manutenzione ed integrazione** delle specie arboree presenti, sia ai fini estetici che agli effetti climatici di frangivento ed ombreggiamento. Riguardo alla **strutturazione** possono essere introdotti elementi di completamento e di innovazione, fondati su un progetto di riorganizzazione di entrambe le componenti, finalizzato alla valorizzazione complessiva dell'area.



<b>SCHEDA</b>	<b>1.3_S_17</b>
<b>Denominazione area</b>	<b>Giardino del Palazzo Pallavicino e giardino in prossimità della "casetta rossa", sede degli uffici comunali</b>
<b>Ambito PTC</b>	<b>1.3 Genova</b>
<b>Comune</b>	<b>Genova</b>
<b>Categoria sistema del Verde Provinciale PTC</b>	<b>Aree verdi strutturate nell'ambito dei sistemi insediativi urbani (S)</b>

**ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI**

<b>Zona PTCP</b>	
<b>Assetto insediativo</b>	SU
<b>Assetto vegetazionale</b>	COL ISS
<b>Assetto geomorfologico</b>	MO-B
<b>Zona urbanistica</b>	PUC (2000): FFa (servizi con controllo ambientale), AS
<b>Assetto proprietario</b>	prev alentemente privato
<b>Morfologia</b>	l'area è organizzata su terrazze
<b>Grado di copertura</b>	copertura totale
<b>Presenza di edifici/manufatti</b>	non insediata
<b>Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema</b>	estetico-architettonico, ecologico-ambientale
<b>Relazioni con l'esterno</b>	buona percettibilità visiva dall'esterno

**VALUTAZIONI DI SINTESI**

**CARATTERISTICHE PECULIARI**

**Tipologia vegetazionale prevalente**

l'area comprende il giardino del palazzo Pallavicino e quello localizzato in prossimità della "casetta rossa", sede degli uffici comunali. Il giardino del palazzo Pallavicino è composto da un sistema di terrazze di cui una adibita ad agrumeto con una peschiera nella parte centrale, circondata da rose e arbusti di mirto (*Myrtus communis*). Nelle terrazze sottostanti sono presenti airole con ortensie oleandri (*Nerium oleander*), palme, magnolie (*Magnolia grandiflora*) e sparsi alberi da frutto. Il giardino adiacente agli uffici comunali è strutturato ad airole con magnolie, oleandri e cipressi (*Cupressus sempervirens*) con siepi di bosso (*Buxus sempervirens*), pungitopo (*Ruscus aculeatus*, *Ruscus hypoglossum*) e pittosporo (*Pittosporum tobira*).

**Strutturazione** l'area è strutturata a terrazze degradanti per sfruttare a fini scenografici i dislivelli del terreno. Da segnalare la presenza di elementi di valore estetico, storico ed ornamentale

**Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale** manca una adeguata manutenzione della copertura vegetale nell'area in prossimità della "casetta rossa".

**DISCIPLINA DI AREA**

L'area si connota per il alto valore dei **caratteri peculiari** della vegetazione e degli elementi di strutturazione del verde, nonché per il raggiunto grado di equilibrio delle componenti, in rapporto al ruolo svolto nel Sistema. Riguardo alla **componente vegetazionale** è esclusivamente ammessa la **manutenzione e/o integrazione** delle specie arboree presenti, salvo la necessità della loro sostituzione in conseguenza di fitopatie o per causa di tutela della pubblica incolumità. Riguardo alla **strutturazione** deve essere sostanzialmente **mantenuto e valorizzato** l'equilibrio con gli elementi vegetazionali.



<b>SCHEDA</b>	<b>1.3_S_18</b>
<b>Denominazione area</b>	<b>Piazzale Mazzini</b>
<b>Ambito PTC</b>	<b>1.3 Genova</b>
<b>Comune</b>	<b>Genova</b>
<b>Categoria sistema del Verde Provinciale PTC</b>	<b>Aree verdi strutturate nell'ambito dei sistemi insediativi urbani (S)</b>

**ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI**

<b>Zona PTCP</b>	SU
<b>Assetto insediativo</b>	COL ISS
<b>Assetto vegetazionale</b>	MO-B
<b>Assetto geomorfologico</b>	
<b>Zona urbanistica</b>	PUC (2000): FFa (servizi soggetti a controllo ambientale)
<b>Assetto proprietario</b>	pubblico
<b>Morfologia</b>	versante poco acclive
<b>Grado di copertura</b>	copertura prevalente
<b>Presenza di edifici/manufatti</b>	non insediata
<b>Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema</b>	filtro e di collegamento, ecologico-ambientale
<b>Relazioni con l'esterno</b>	area visivamente esposta, con forte caratterizzazione del contesto urbano di cui fa parte; presenza di nodi infrastrutturali del trasporto pubblico (fermate bus) presenza di aree a parcheggio in aree limitrofe

**VALUTAZIONI DI SINTESI**

<b>CARATTERISTICHE PECULIARI</b>	
<b>Tipologia vegetazionale prevalente</b>	L'area si connota per la presenza di airole tenute a prato con esemplari arborei di notevoli dimensioni di cedri del libano ( <i>Cedrus libani</i> ) e dell'atlante ( <i>Cedrus atlantica</i> ), palme e lecci ( <i>Quercus ilex</i> ).
<b>Strutturazione</b>	area strutturata ad airole, che costituiscono arredo urbano a completamento del complesso dei monumenti presenti ed al contorno (statue, scalinate, palazzi storici, ecc.).
<b>Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale</b>	Il sito è soggetto a fenomeni di inquinamento (acustico, atmosferico ecc).

**DISCIPLINA DI AREA**

L'area si connota per il valore dei **caratteri peculiari** della vegetazione in rapporto al ruolo svolto nel sistema. Riguardo alla **componente vegetazionale** devono essere **mantenute** le specie arboree presenti.



<b>SCHEDA</b>	<b>1.3_S_25</b>
<b>Denominazione area</b>	<b>Giardini Verdi - Cadorna</b>
<b>Ambito PTC</b>	<b>1.3 Genova</b>
<b>Comune</b>	<b>Genova</b>
<b>Categoria sistema del Verde Provinciale PTC</b>	<b>Aree verdi strutturate nell'ambito dei sistemi insediativi urbani (S)</b>

eliminando le situazioni di degrado, mentre possono essere modificati e migliorati gli elementi di arredo urbano e di finitura.

**ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI**

<b>Zona PTCP</b>	
<b>Assetto insediativo</b>	SU
<b>Assetto vegetazionale</b>	COL ISS
<b>Assetto geomorfologico</b>	MO-B
<b>Zona urbanistica</b>	PUC (2000): FF (servizi)
<b>Assetto proprietario</b>	pubblico
<b>Morfologia</b>	terreno pianeggiante
<b>Grado di copertura</b>	copertura prevalente
<b>Presenza di edifici/manufatti</b>	non insediata
<b>Ruolo che "l'unità ambientale" svolge all'interno del sistema</b>	di filtro e di collegamento, sociale e ricreativo per la collettività, ecologico-ambientale
<b>Relazioni con l'esterno</b>	buona percettibilità visiva dalle strade pubbliche presenza di nodi infrastrutturali del trasporto pubblico (stazione ferroviaria, fermate bus)



**VALUTAZIONI DI SINTESI**

**CARATTERISTICHE PECULIARI**

**Tipologia vegetazionale prevalente**

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

**Strutturazione**

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

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

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

**DISCIPLINA DI AREA**

L'area si connota per il valore dei **caratteri peculiari** della vegetazione e degli elementi di strutturazione del verde, nonché per il raggiunto grado di equilibrio delle componenti, in rapporto al ruolo svolto nel Sistema.

Riguardo alla **componente vegetazionale** è esclusivamente ammessa la **manutenzione e/o integrazione** delle specie arboree presenti, salvo la necessità della loro sostituzione in conseguenza di fitopatie o per causa di tutela della pubblica incolumità.

Riguardo alla **strutturazione** deve essere sostanzialmente **mantenuto** l'equilibrio con gli elementi vegetazionali



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

**ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI**

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

**VALUTAZIONI DI SINTESI**

**CARATTERISTICHE PECULIARI**

<b>Tipologia vegetazionale prevalente</b>	giardino di villa costituito da lecci ( <i>Quercus ilex</i> ) e da alcuni esemplari di palma probabilmente dell'impianto originario (inizio 900). Sul fronte strada il giardino è caratterizzato dalla presenza di siepi di pittosporo ( <i>Pittosporum tobira</i> ), oleandro ( <i>Nerium oleander</i> ) e bignonia ( <i>Tecoma radicans</i> ) sui muri.
<b>Strutturazione</b>	area strutturata a giardino; presenza di un muro di cinta e di un cancello in ferro battuto sul fronte strada.
<b>Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale</b>	attualmente la zona risulta essere in stato di elevato degrado a causa dell'abbandono pluriennale. Manca completamente manutenzione agli esemplari arborei che potrebbero presentare condizioni di instabilità (vi sono esemplari di palma caduti); la struttura di ricovero delle pecore al confine con l'area rurale risulta fatiscente, presenza diffusa di rottami.

**DISCIPLINA DI AREA**

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



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

**ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI**

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

**VALUTAZIONI DI SINTESI**

**CARATTERISTICHE PECULIARI**

<b>Tipologia vegetazionale prevalente</b>	bosco di lecci ( <i>Quercus ilex</i> ) disetanei con allori ( <i>Laurus nobilis</i> ) magnolie ( <i>Magnolia grandiflora</i> ) e un bel esemplare di quercia da sughero ( <i>Quercus suber</i> ). Davanti all'edificio sono presenti palme e pini d'aleppo ( <i>Pinus halepensis</i> ). Sulla recinzione perimetrale, a mitigazione delle strutture di servizio, sono stati piantumati arbusti di oleandri ( <i>Nerium oleander</i> ), allori e pittosporo ( <i>Pittosporum tobira</i> )
<b>Strutturazione</b>	presenza di un percorso pedonale e carrabile, di un'area a parcheggio, di una struttura di servizio, sono presenti elementi di valore storico ed ornamentale come una peschiera e il muro di cinta, che risale all'impianto originario.
<b>Presenza di degrado, elementi incongrui ed eventuali fattori di pressione ambientale</b>	il tentativo di costituire una barriera continua tra il giardino e l'autostrada non risulta conseguire risultati apprezzabili in quanto le specie piantumate appaiono in pessime condizioni vegetative. Il sito è adiacente al tracciato autostradale e pertanto è soggetto a fenomeni di inquinamento (sonoro, atmosferico ecc).

**DISCIPLINA DI AREA**

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



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

**ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI**

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

**VALUTAZIONI DI SINTESI**

**CARATTERISTICHE PECULIARI**

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

**DISCIPLINA DI AREA**

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



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

**ELEMENTI CONOSCITIVI ED INTERPRETATIVI**

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

**VALUTAZIONI DI SINTESI**

**CARATTERISTICHE PECULIARI**

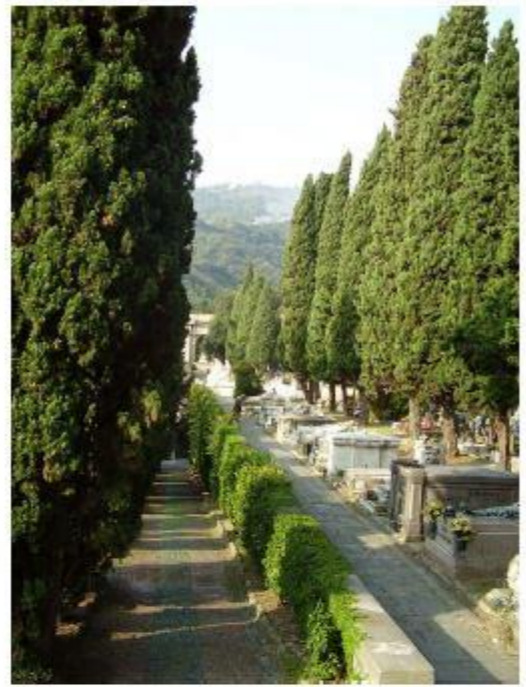
**Tipologia vegetazionale prevalente**  
 presenza di viali di cipressi (*Cupressus macrocarpa e sempervirens*), tuie, lecci (*Quercus ilex*) e pini domestici sparsi (*Pinus pinea*) e d'aleppo (*Pinus halepensis*); siepi di bosso (*Buxus sempervirens*) contornano i diversi settori e i percorsi pedonali.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

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

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

**DISCIPLINA DI AREA**

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



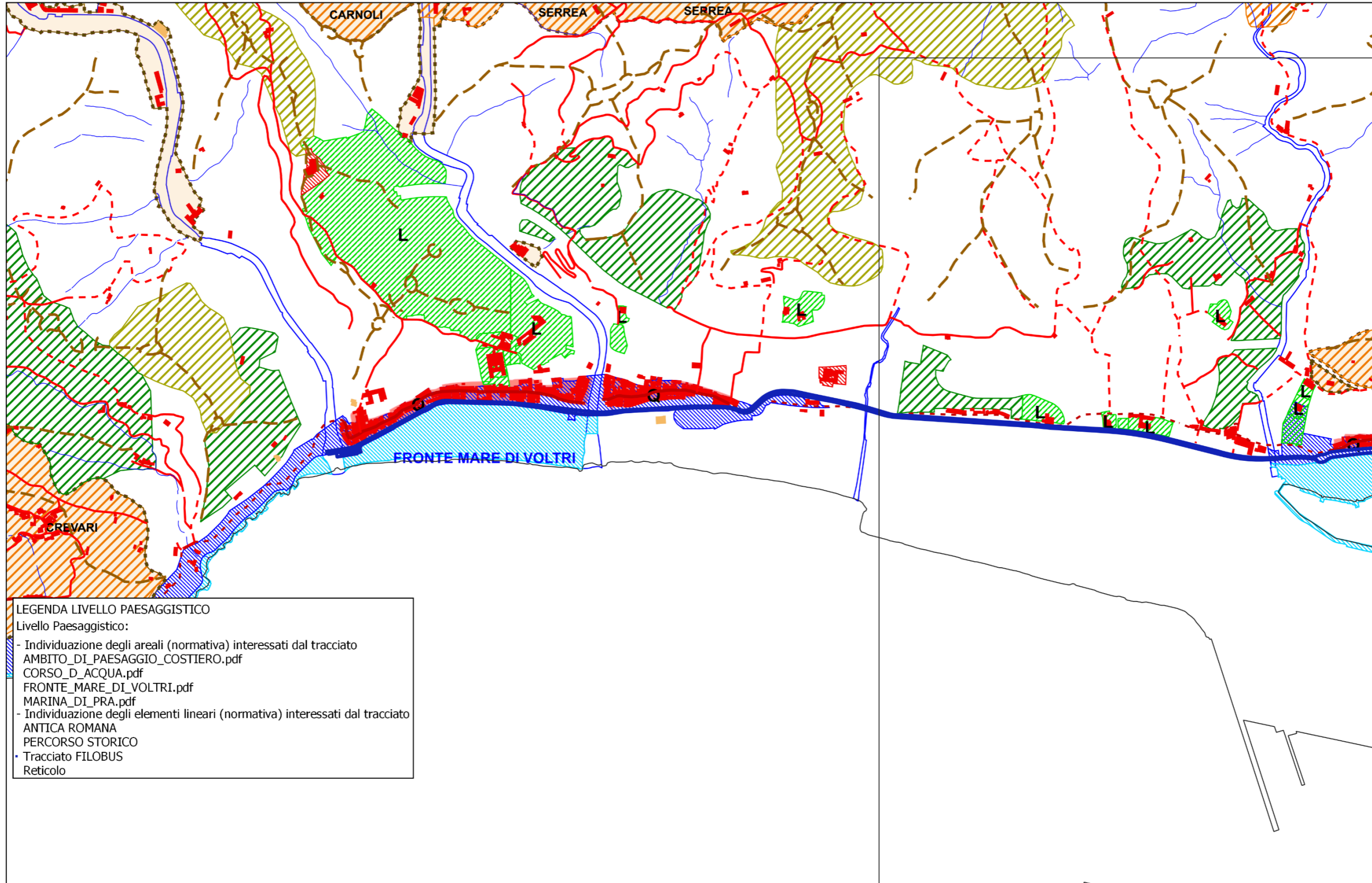
**Livello Paesaggistico Puntuale: Elementi puntuali, lineari, areali e uso suolo**

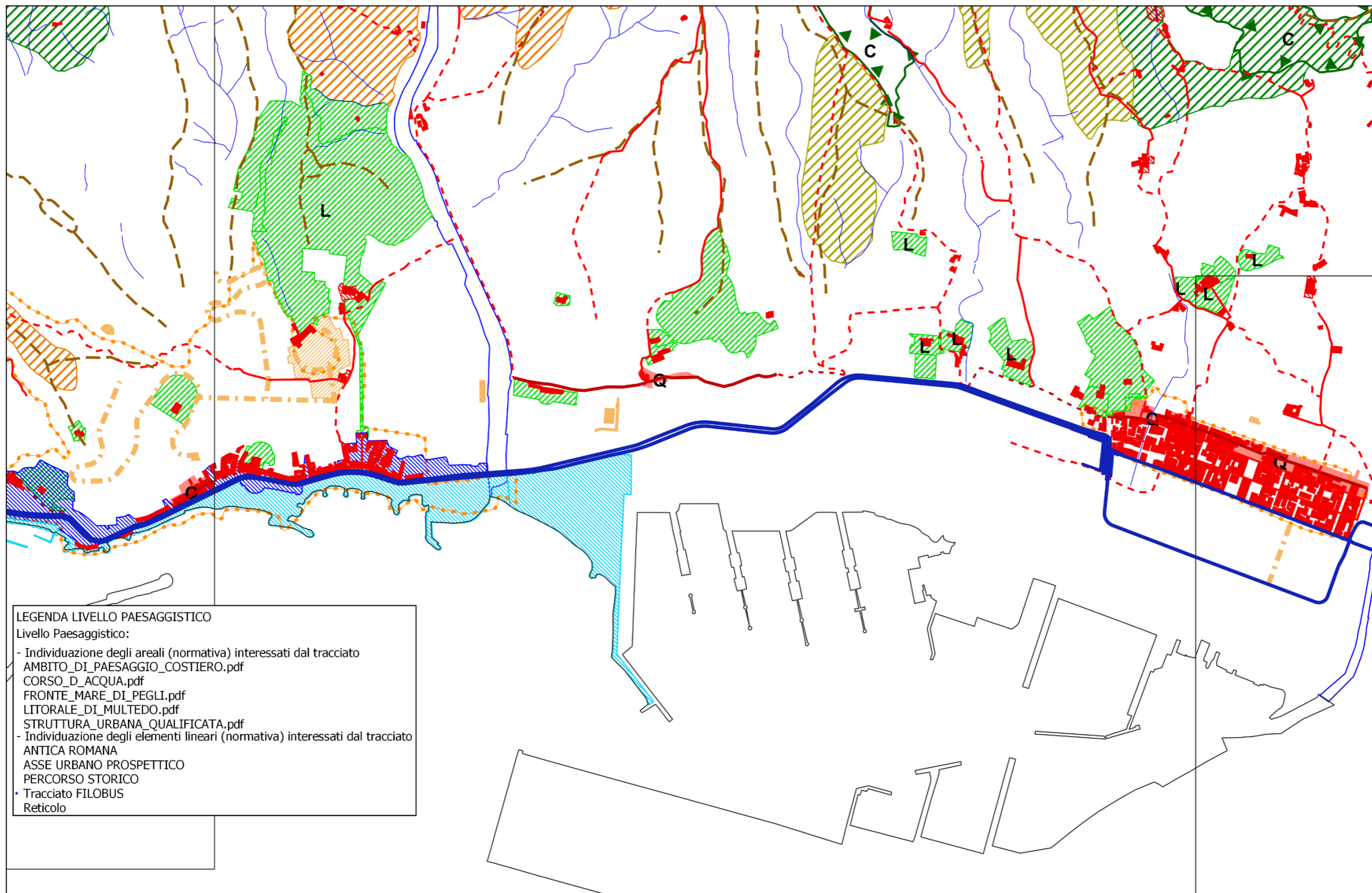
Atlante Ricognizione cartografica (Quadro di unione dei fogli, legenda e 33 Tav. 1:10:000 formato A3)

**ELEMENTI PUNTUALI**

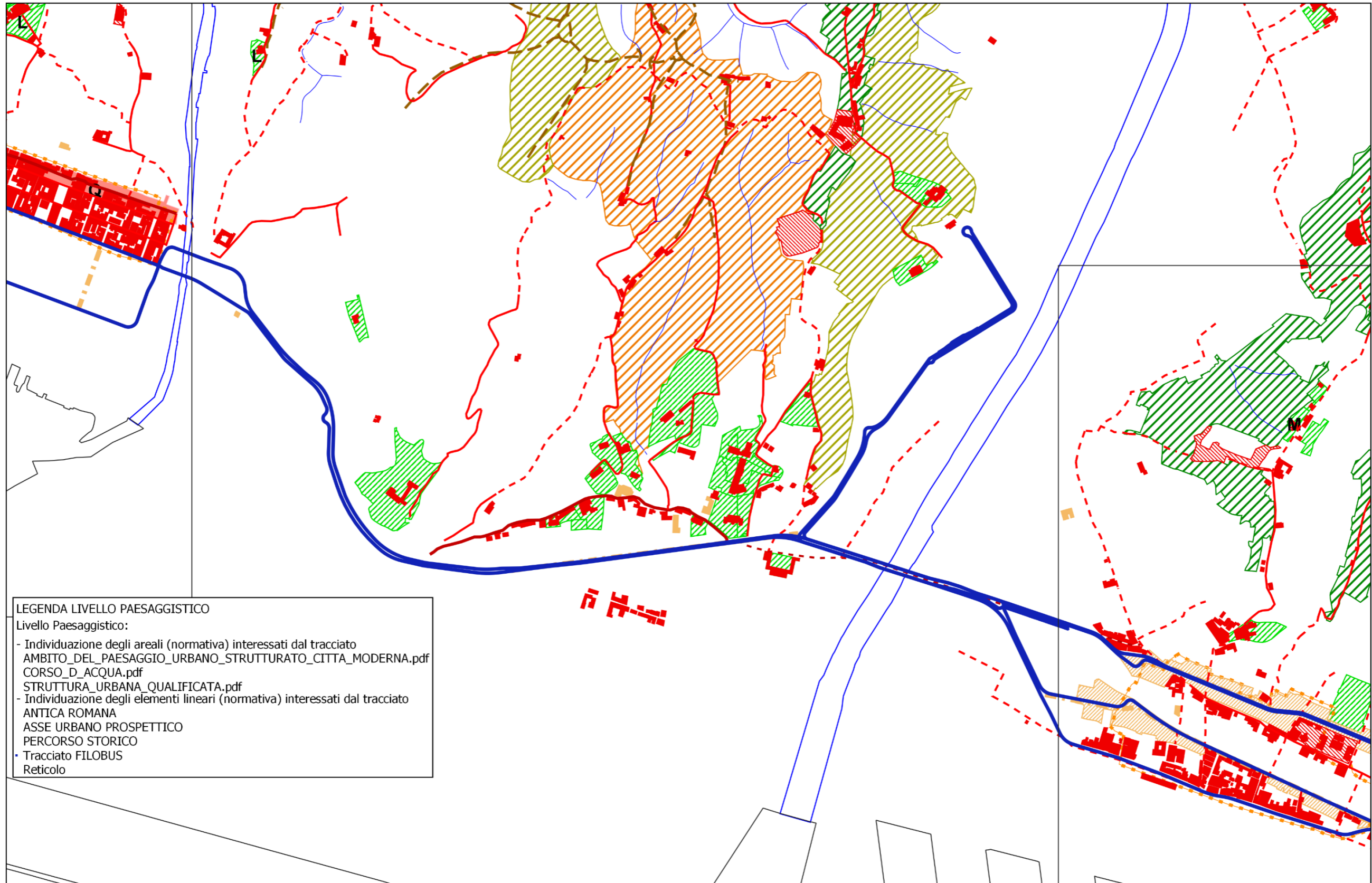
PUC\_LIVELLO PAESAGGISTICO PUNTUALE

Foglio 1

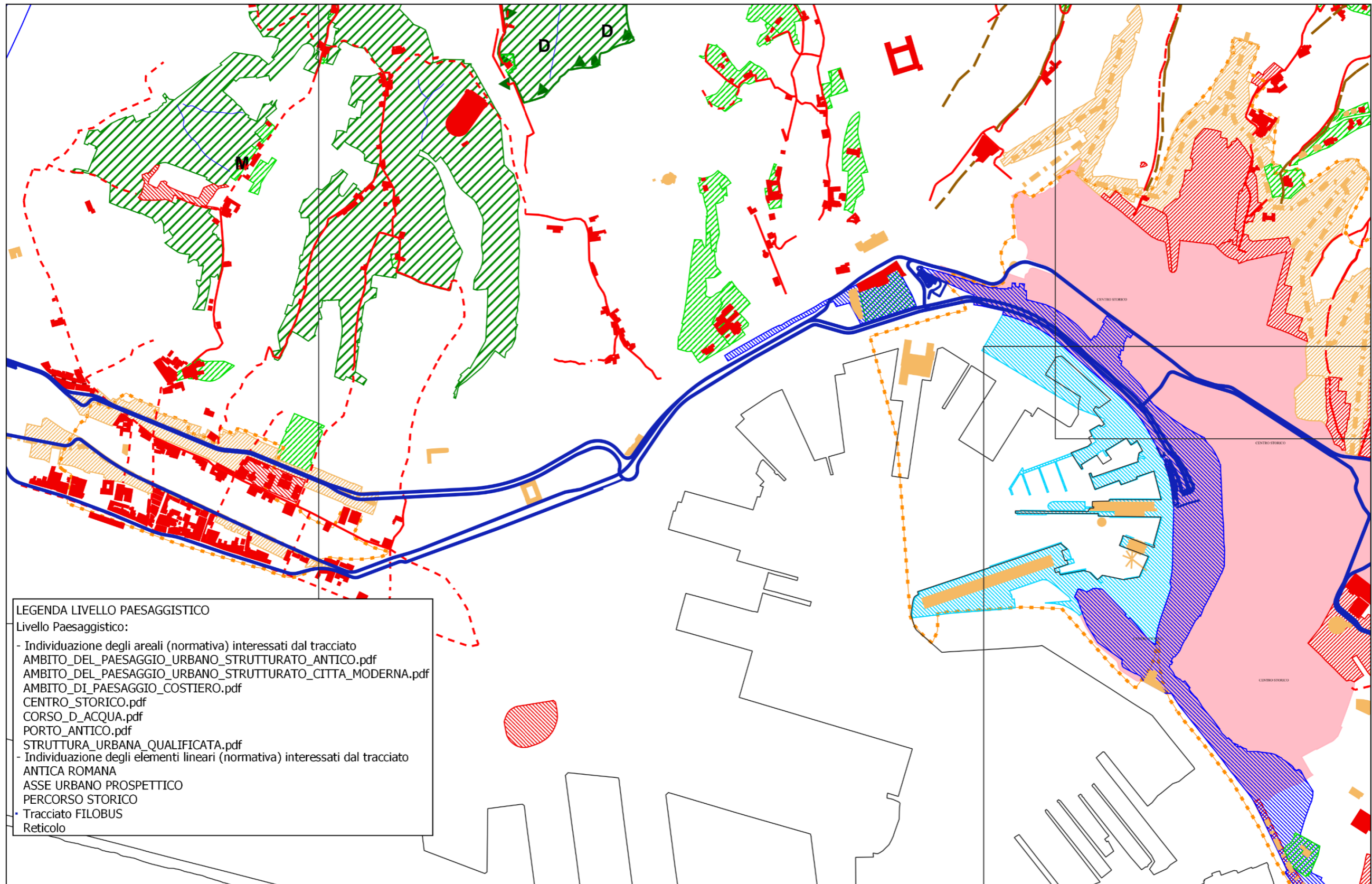




LEGENDA LIVELLO PAESAGGISTICO  
Livello Paesaggistico:  
- Individuazione degli areali (normativa) interessati dal tracciato  
AMBITO\_DI\_PAESAGGIO\_COSTIERO.pdf  
CORSO\_D\_ACQUA.pdf  
FRONTE\_MARE\_DI\_PEGLI.pdf  
LITORALE\_DI\_MULTEDO.pdf  
STRUTTURA\_URBANA\_QUALIFICATA.pdf  
- Individuazione degli elementi lineari (normativa) interessati dal tracciato  
ANTICA ROMANA  
ASSE URBANO PROSPETTICO  
PERCORSO STORICO  
• Tracciato FILOBUS  
Reticolo

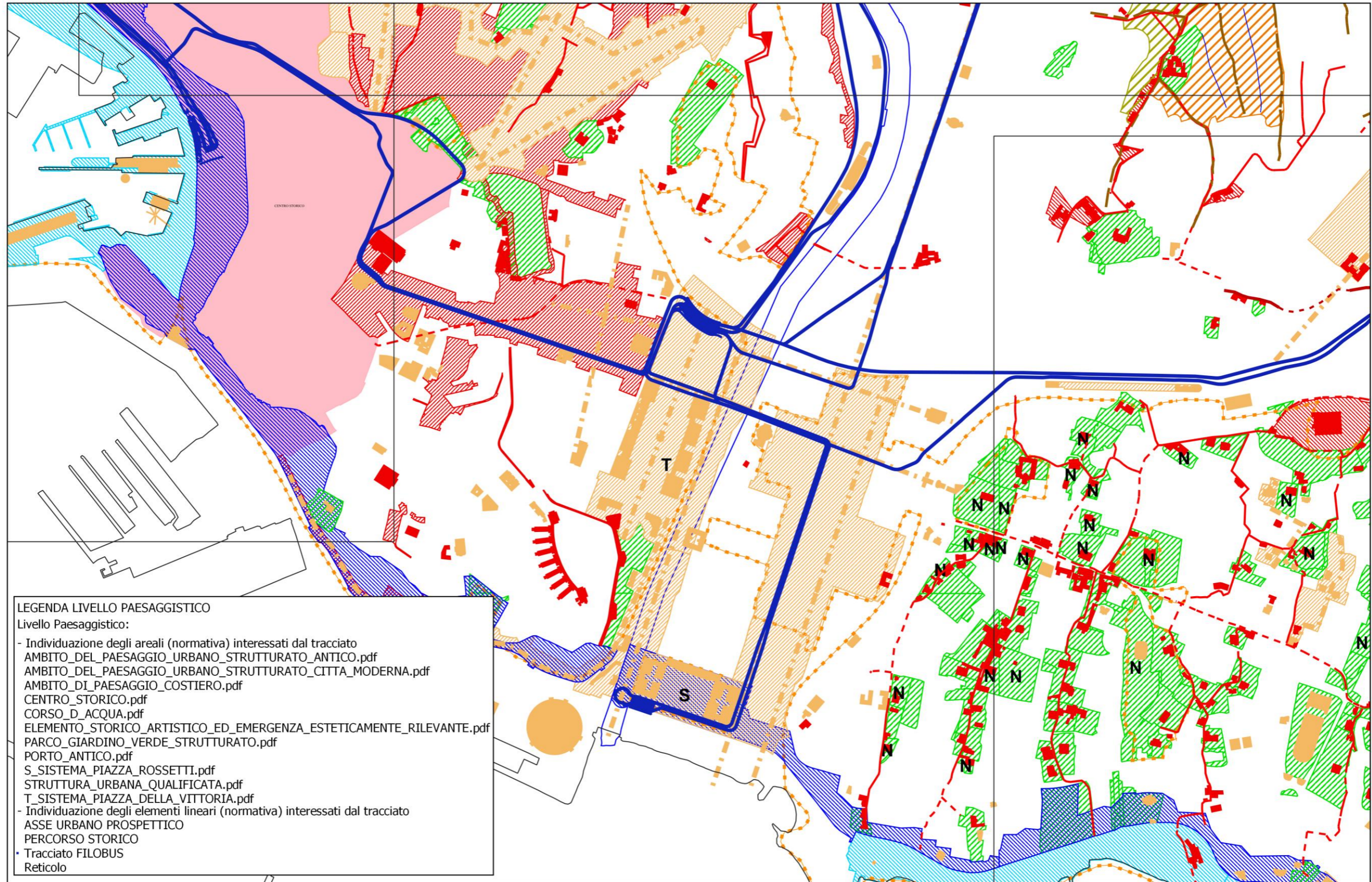


LEGENDA LIVELLO PAESAGGISTICO  
Livello Paesaggistico:  
- Individuazione degli areali (normativa) interessati dal tracciato  
AMBITO\_DEL\_PAESAGGIO\_URBANO\_STRUTTURATO\_CITTA\_MODERNA.pdf  
CORSO\_D\_ACQUA.pdf  
STRUTTURA\_URBANA\_QUALIFICATA.pdf  
- Individuazione degli elementi lineari (normativa) interessati dal tracciato  
ANTICA ROMANA  
ASSE URBANO PROSPETTICO  
PERCORSO STORICO  
• Tracciato FILOBUS  
Reticolo

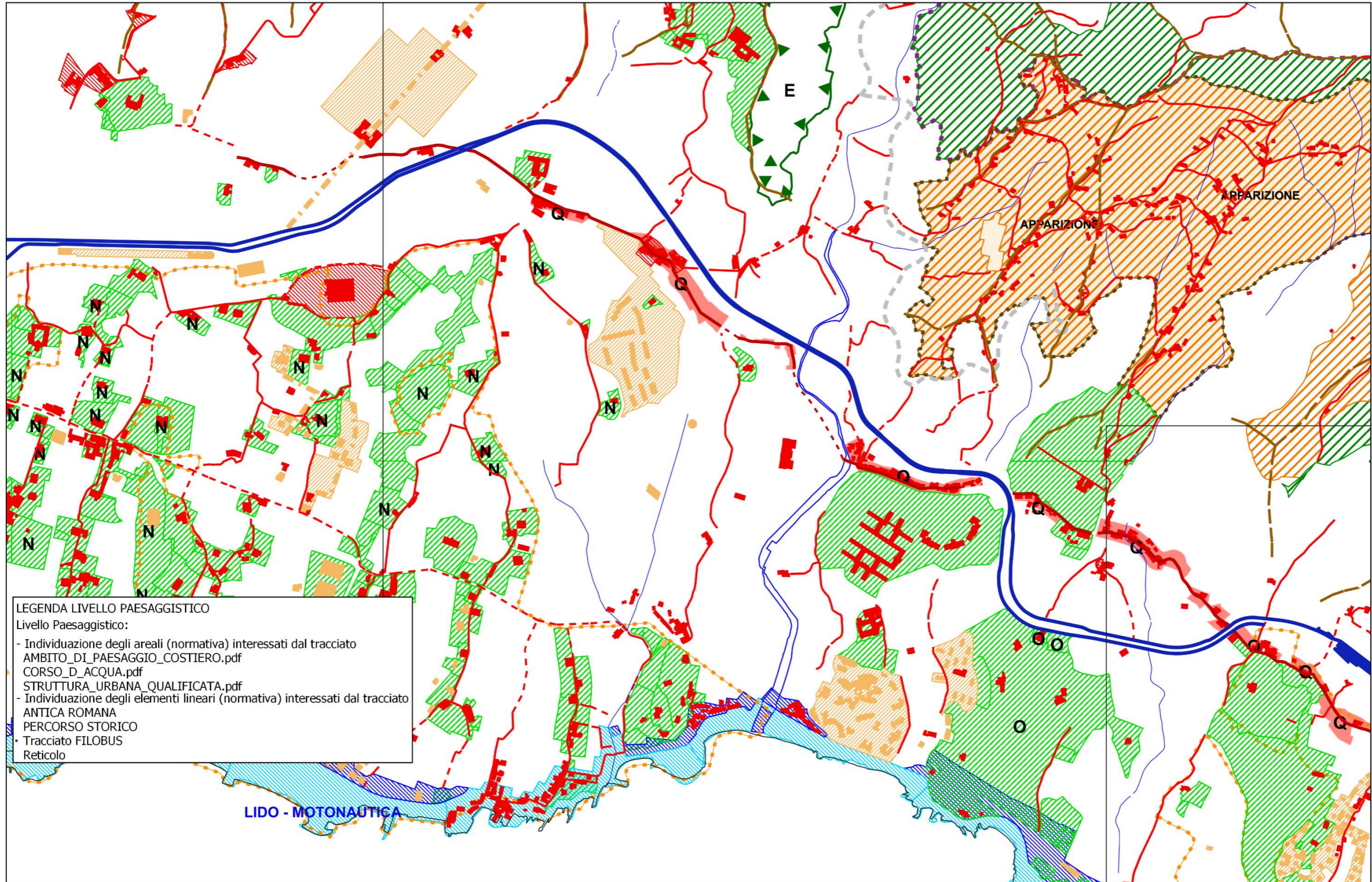


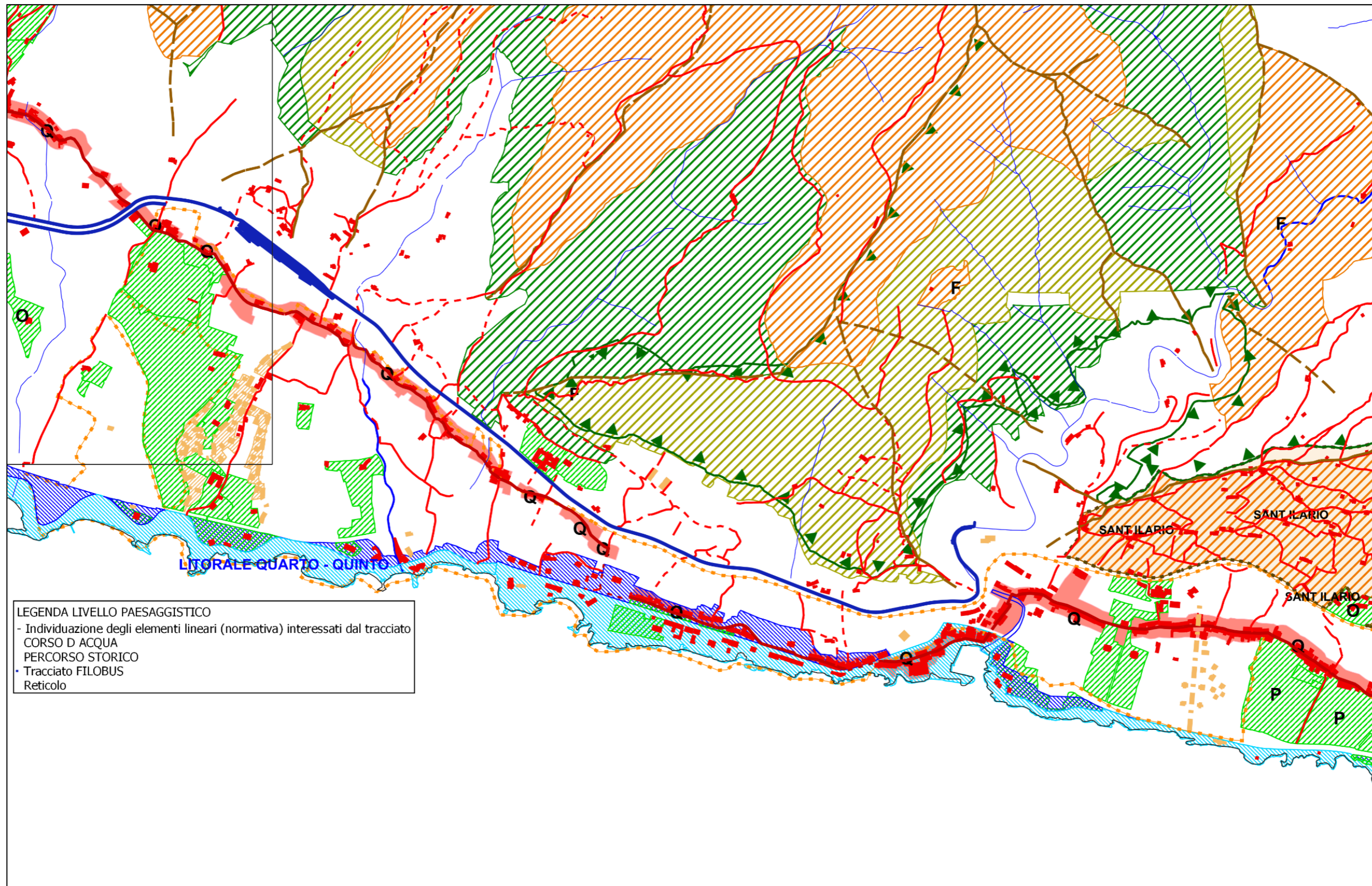
**LEGENDA LIVELLO PAESAGGISTICO**  
Livello Paesaggistico:  
- Individuazione degli areali (normativa) interessati dal tracciato  
AMBITO\_DEL\_PAESAGGIO\_URBANO\_STRUTTURATO\_ANTICO.pdf  
AMBITO\_DEL\_PAESAGGIO\_URBANO\_STRUTTURATO\_CITTA\_MODERNA.pdf  
AMBITO\_DI\_PAESAGGIO\_COSTIERO.pdf  
CENTRO\_STORICO.pdf  
CORSO\_D\_ACQUA.pdf  
PORTO\_ANTICO.pdf  
STRUTTURA\_URBANA\_QUALIFICATA.pdf  
- Individuazione degli elementi lineari (normativa) interessati dal tracciato  
ANTICA ROMANA  
ASSE URBANO PROSPETTICO  
PERCORSO STORICO  
• Tracciato FILOBUS  
Reticolo



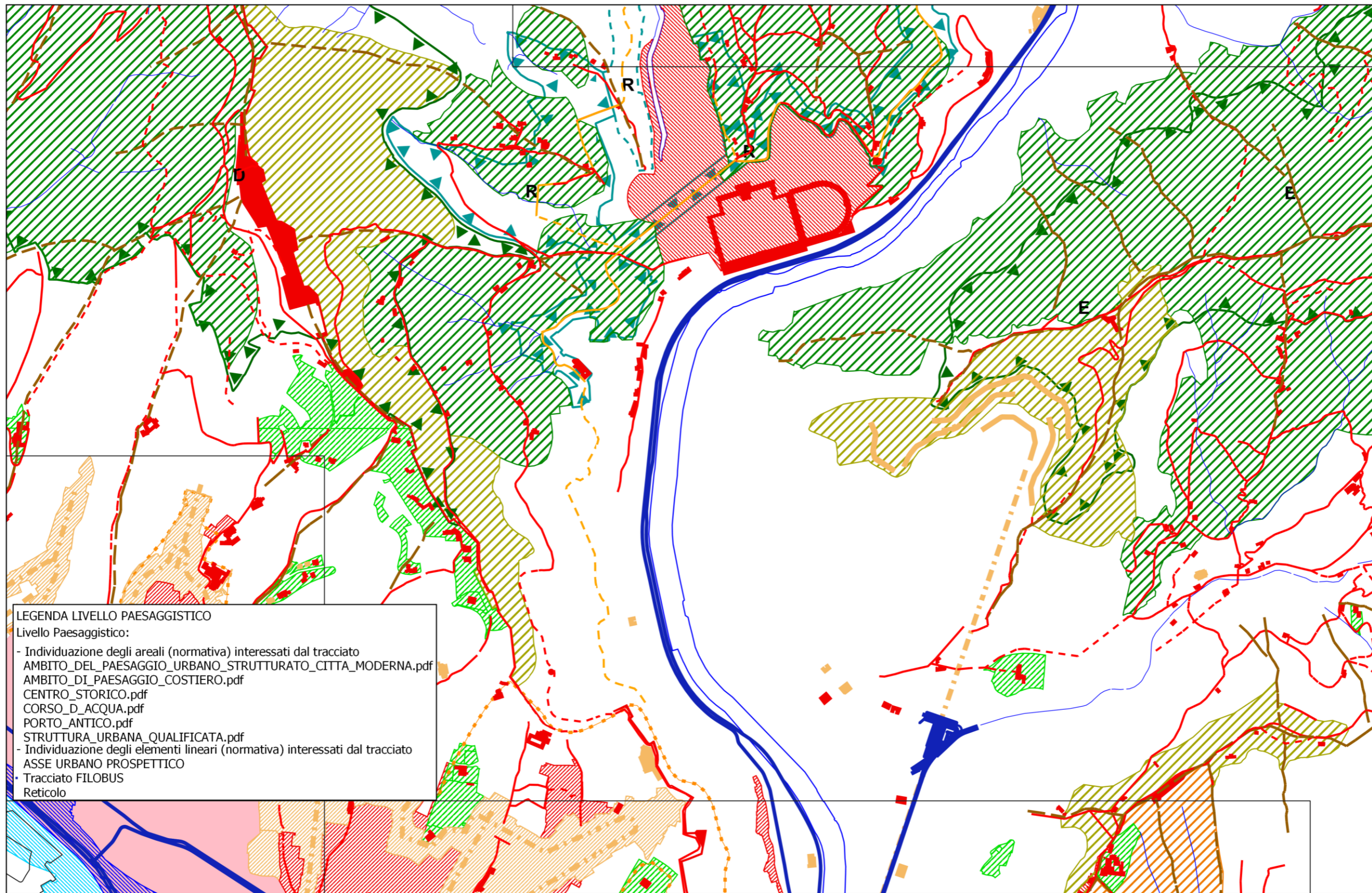


- LEGENDA LIVELLO PAESAGGISTICO
- Livello Paesaggistico:
- Individuazione degli areali (normativa) interessati dal tracciato
  - AMBITO\_DEL\_PAESAGGIO\_URBANO\_STRUTTURATO\_ANTICO.pdf
  - AMBITO\_DEL\_PAESAGGIO\_URBANO\_STRUTTURATO\_CITTA\_MODERNA.pdf
  - AMBITO\_DI\_PAESAGGIO\_COSTIERO.pdf
  - CENTRO\_STORICO.pdf
  - CORSO\_D\_ACQUA.pdf
  - ELEMENTO\_STORICO\_ARTISTICO\_ED\_EMERGENZA\_ESTETICAMENTE\_RILEVANTE.pdf
  - PARCO\_GIARDINO\_VERDE\_STRUTTURATO.pdf
  - PORTO\_ANTICO.pdf
  - S\_SISTEMA\_PIAZZA\_ROSSETTI.pdf
  - STRUTTURA\_URBANA\_QUALIFICATA.pdf
  - T\_SISTEMA\_PIAZZA\_DELLA\_VITTORIA.pdf
  - Individuazione degli elementi lineari (normativa) interessati dal tracciato
  - ASSE\_URBANO\_PROSPETTICO
  - PERCORSO\_STORICO
  - Tracciato FILOBUS
  - Reticolo

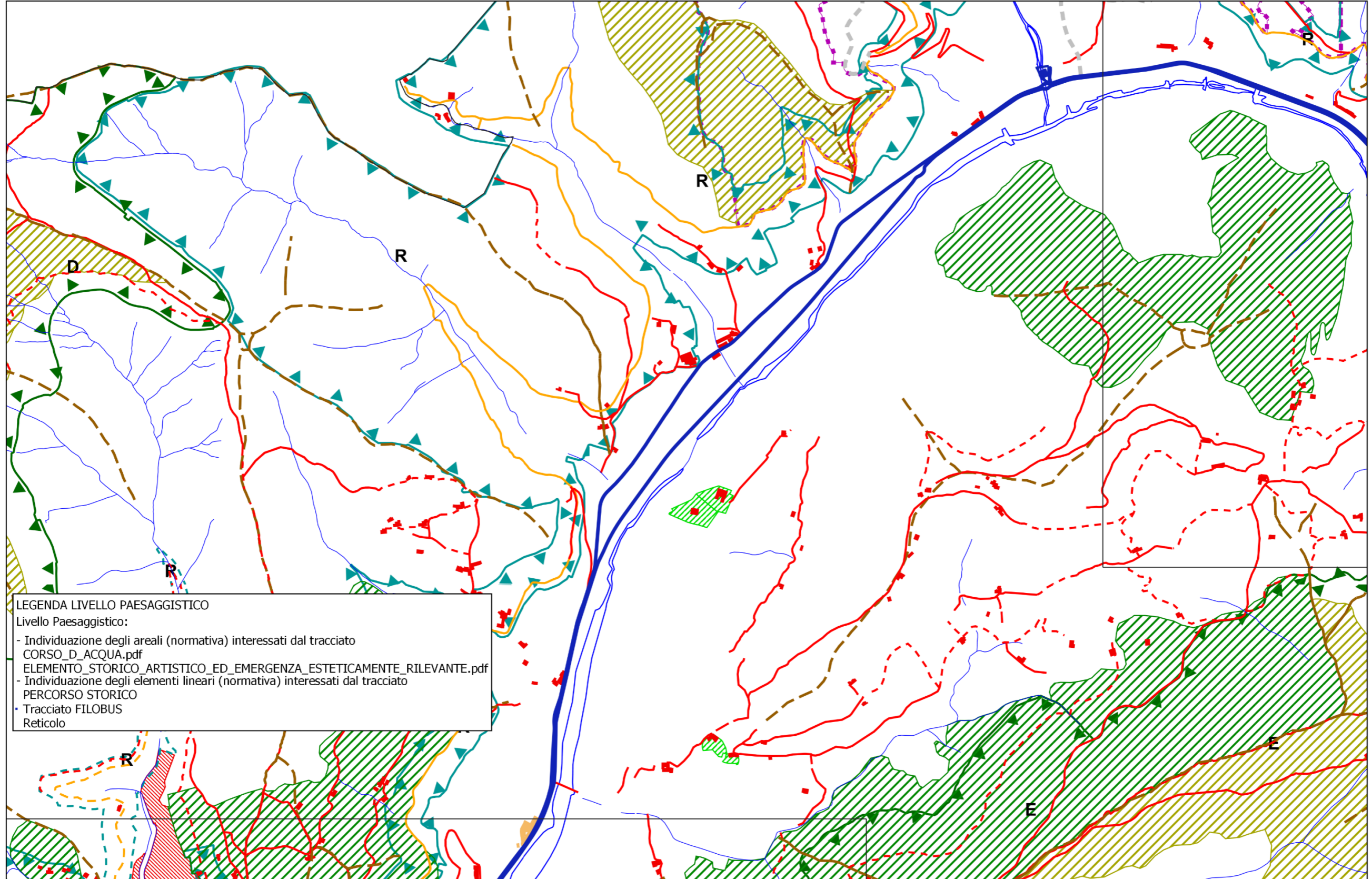


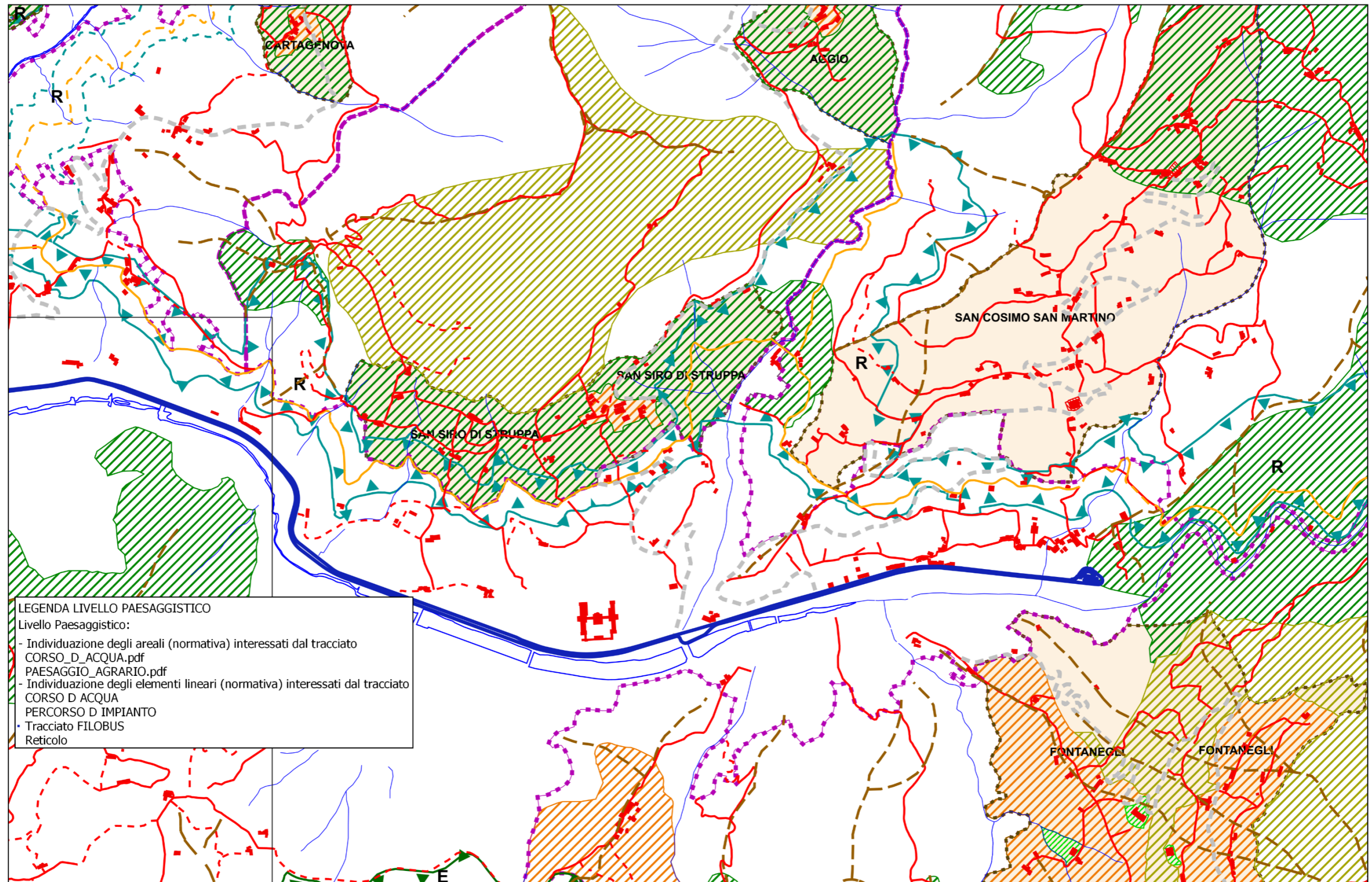


LEGENDA LIVELLO PAESAGGISTICO  
- Individuazione degli elementi lineari (normativa) interessati dal tracciato  
CORSO D'ACQUA  
PERCORSO STORICO  
• Tracciato FILOBUS  
Reticolo

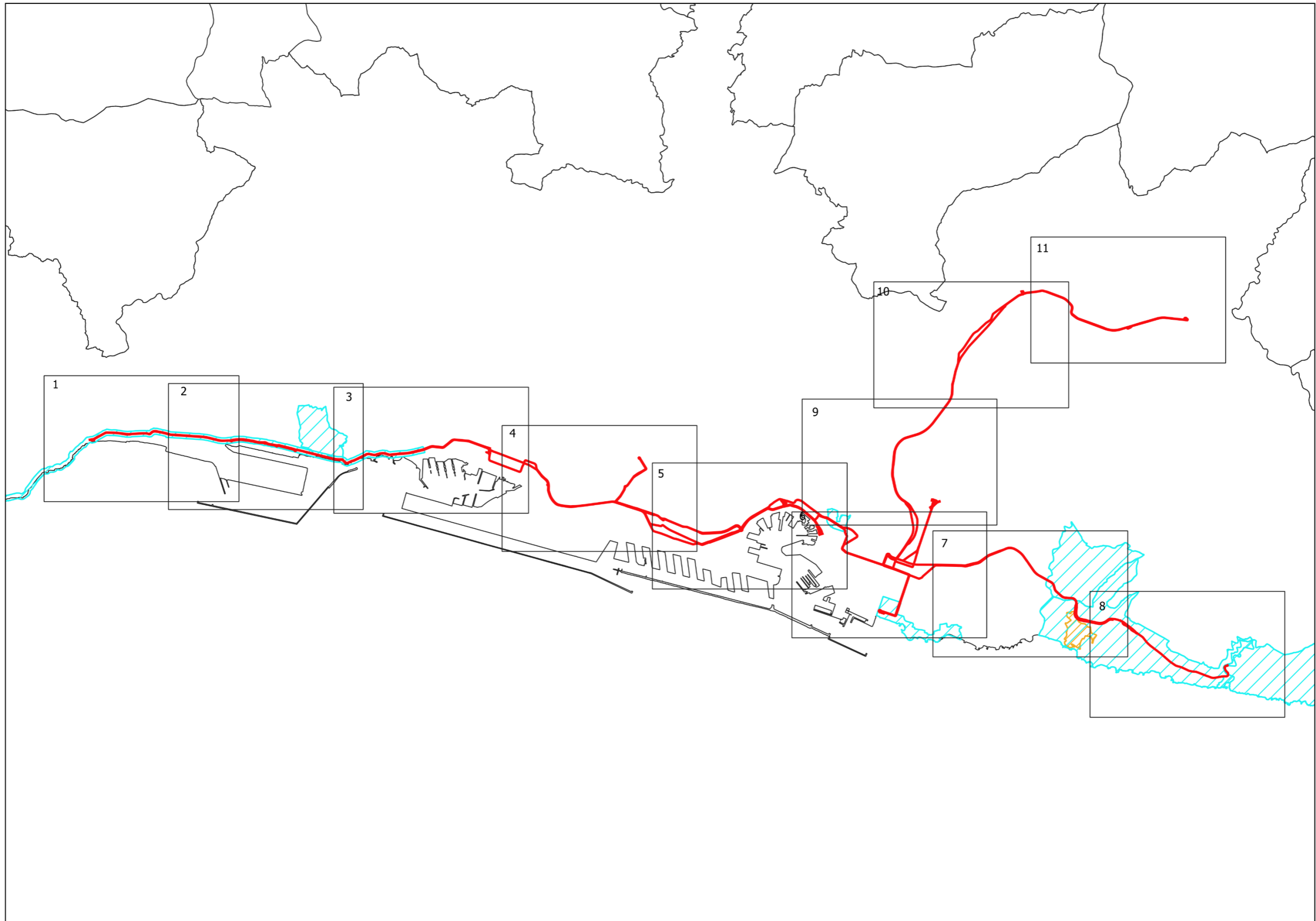


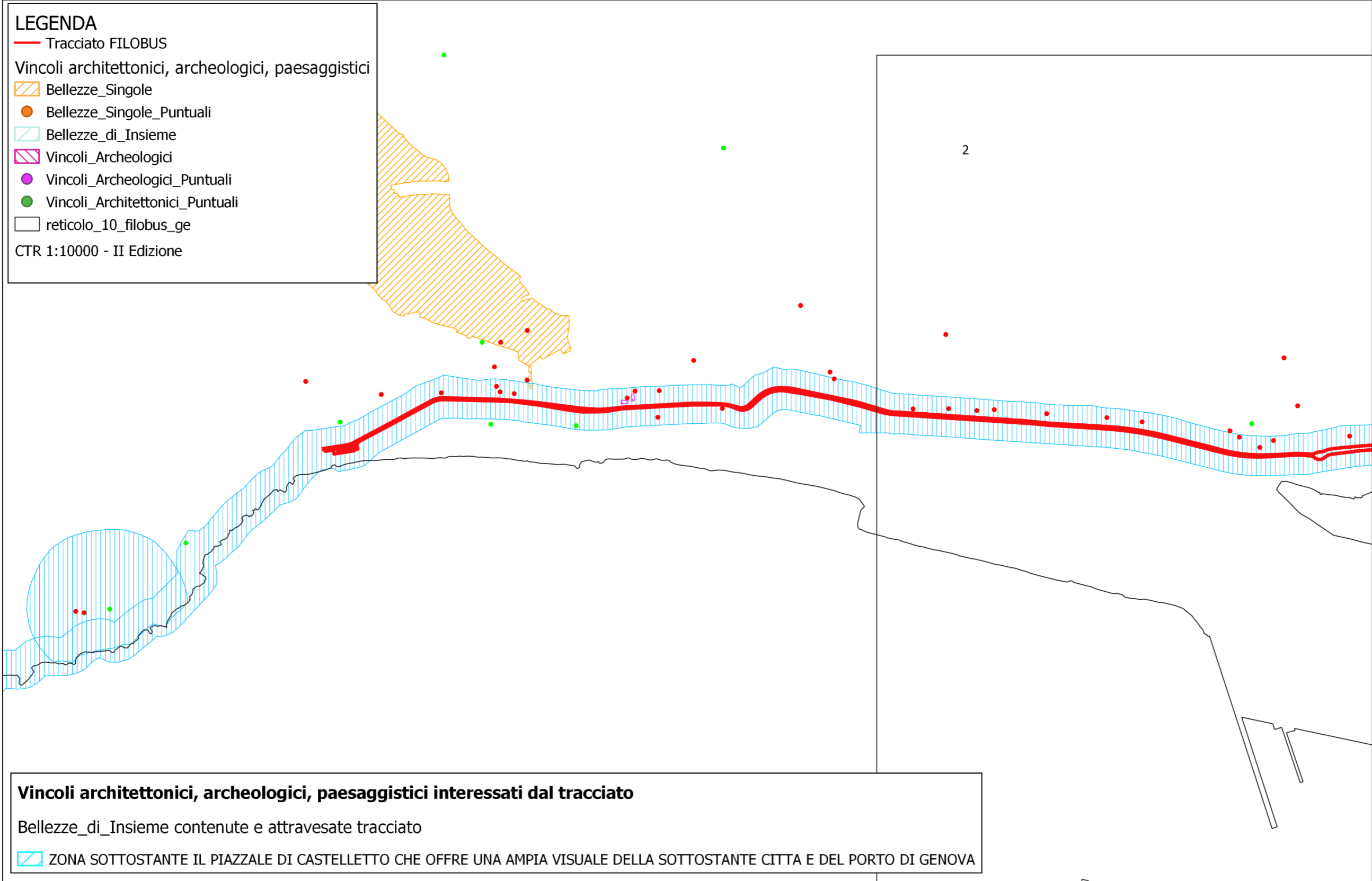
LEGENDA LIVELLO PAESAGGISTICO  
Livello Paesaggistico:  
- Individuazione degli areali (normativa) interessati dal tracciato  
AMBITO\_DEL\_PAESAGGIO\_URBANO\_STRUTTURATO\_CITTA\_MODERNA.pdf  
AMBITO\_DI\_PAESAGGIO\_COSTIERO.pdf  
CENTRO\_STORICO.pdf  
CORSO\_D\_ACQUA.pdf  
PORTO\_ANTICO.pdf  
STRUTTURA\_URBANA\_QUALIFICATA.pdf  
- Individuazione degli elementi lineari (normativa) interessati dal tracciato  
ASSE URBANO PROSPETTICO  
• Tracciato FILOBUS  
Reticolo



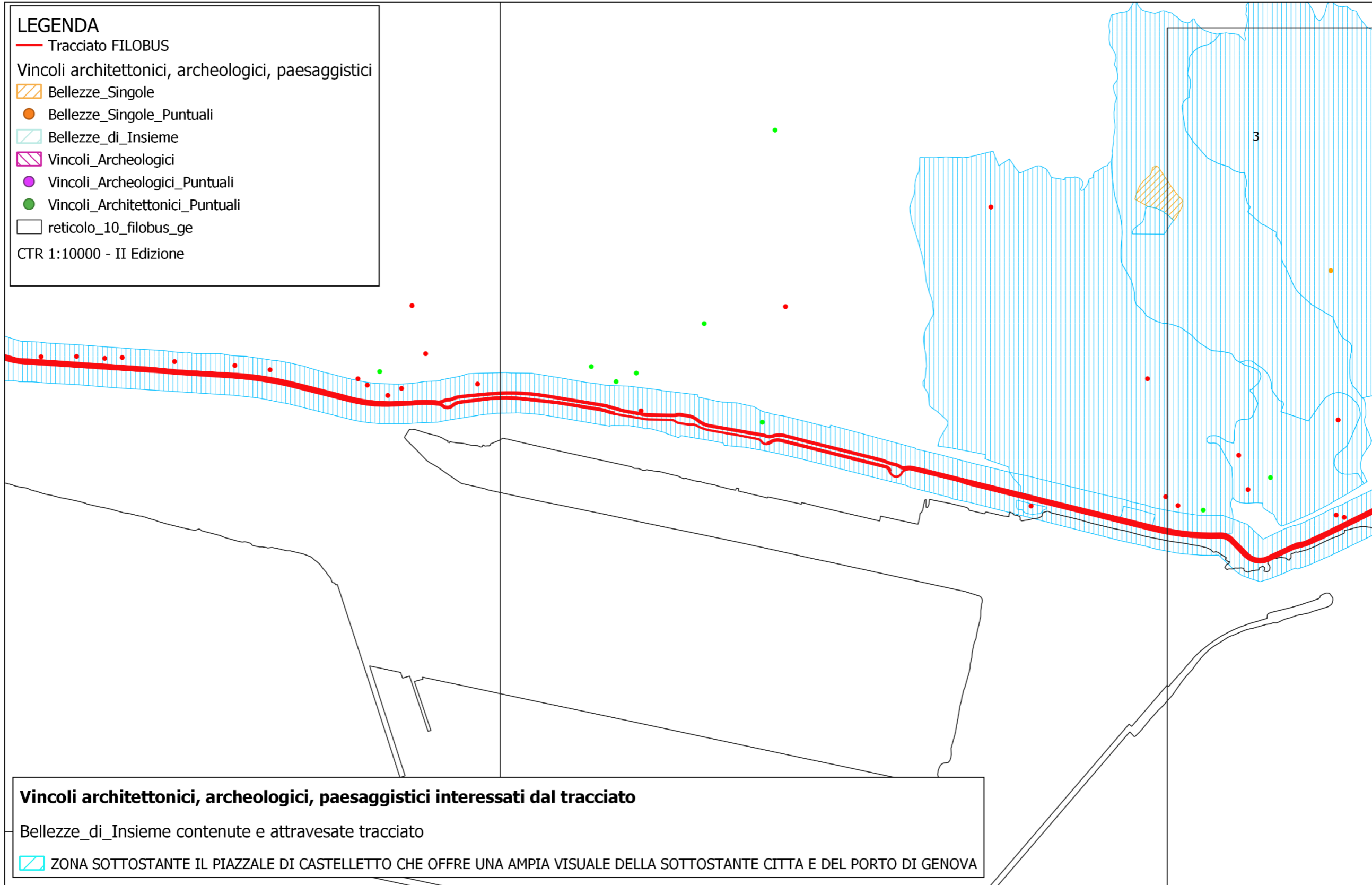


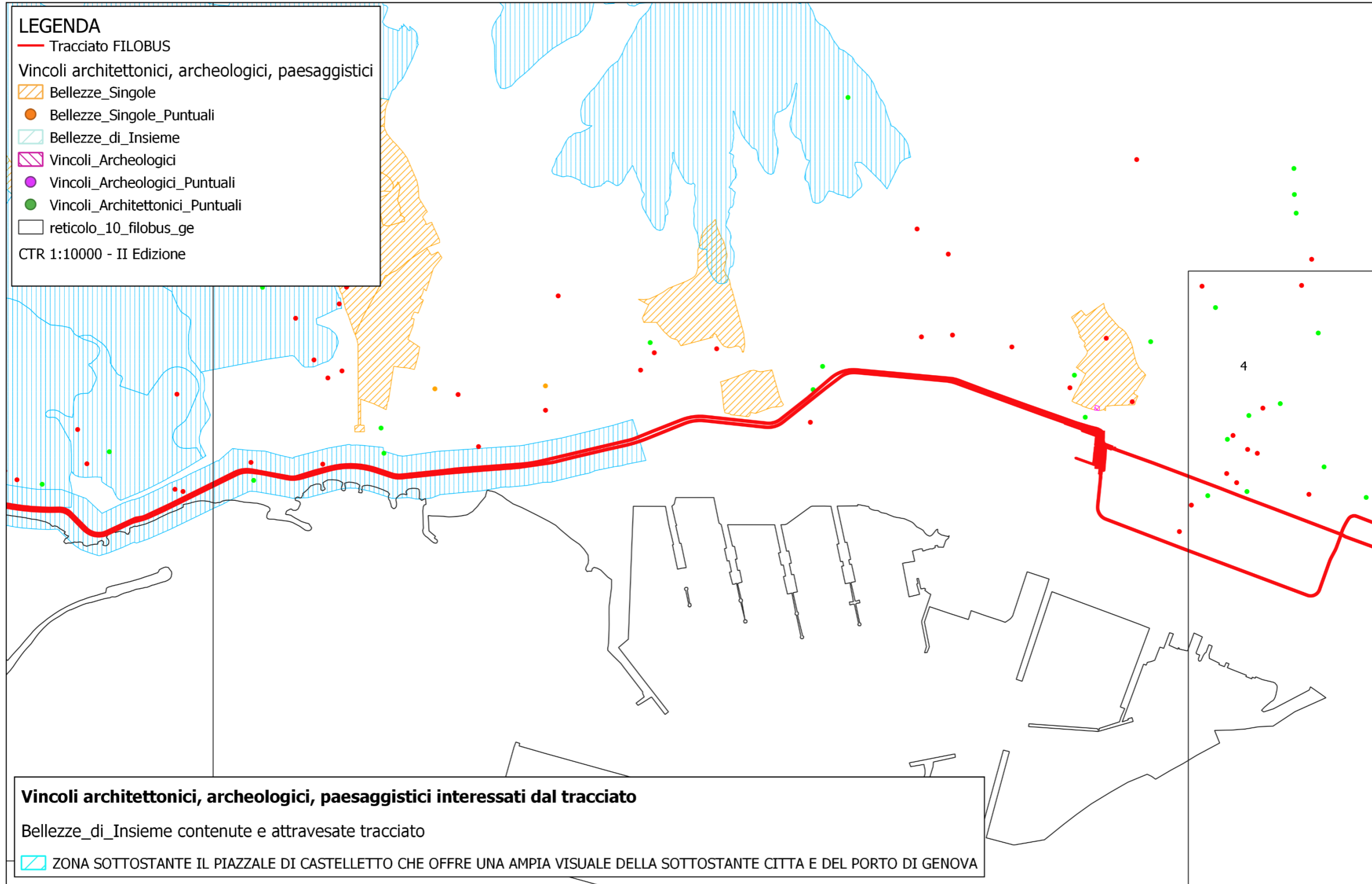
LEGGENDA LIVELLO PAESAGGISTICO  
Livello Paesaggistico:  
- Individuazione degli areali (normativa) interessati dal tracciato CORSO D'ACQUA.pdf  
PAESAGGIO\_AGRARIO.pdf  
- Individuazione degli elementi lineari (normativa) interessati dal tracciato CORSO D'ACQUA  
PERCORSO D'IMPIANTO  
• Tracciato FILOBUS  
Reticolo

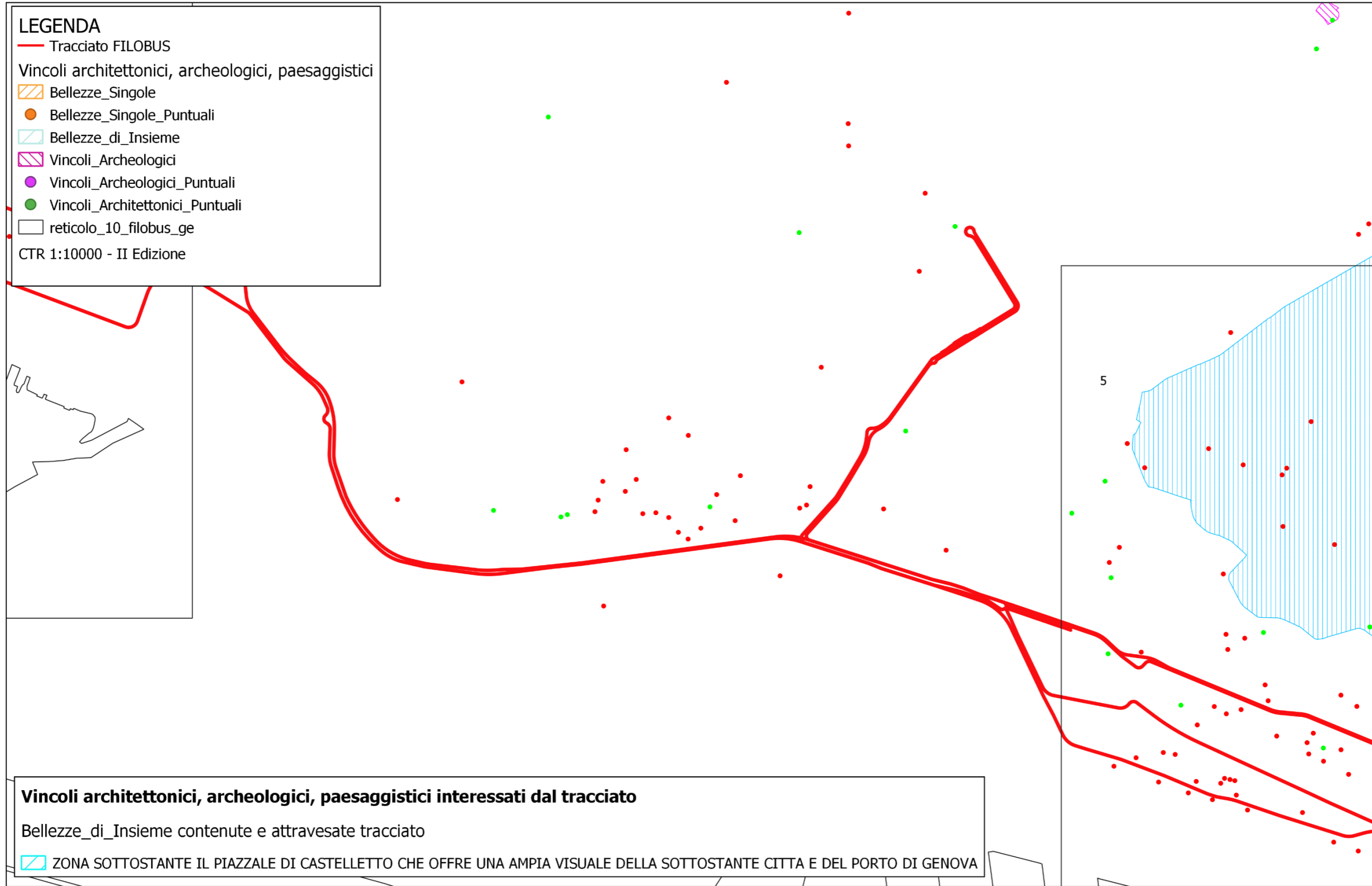


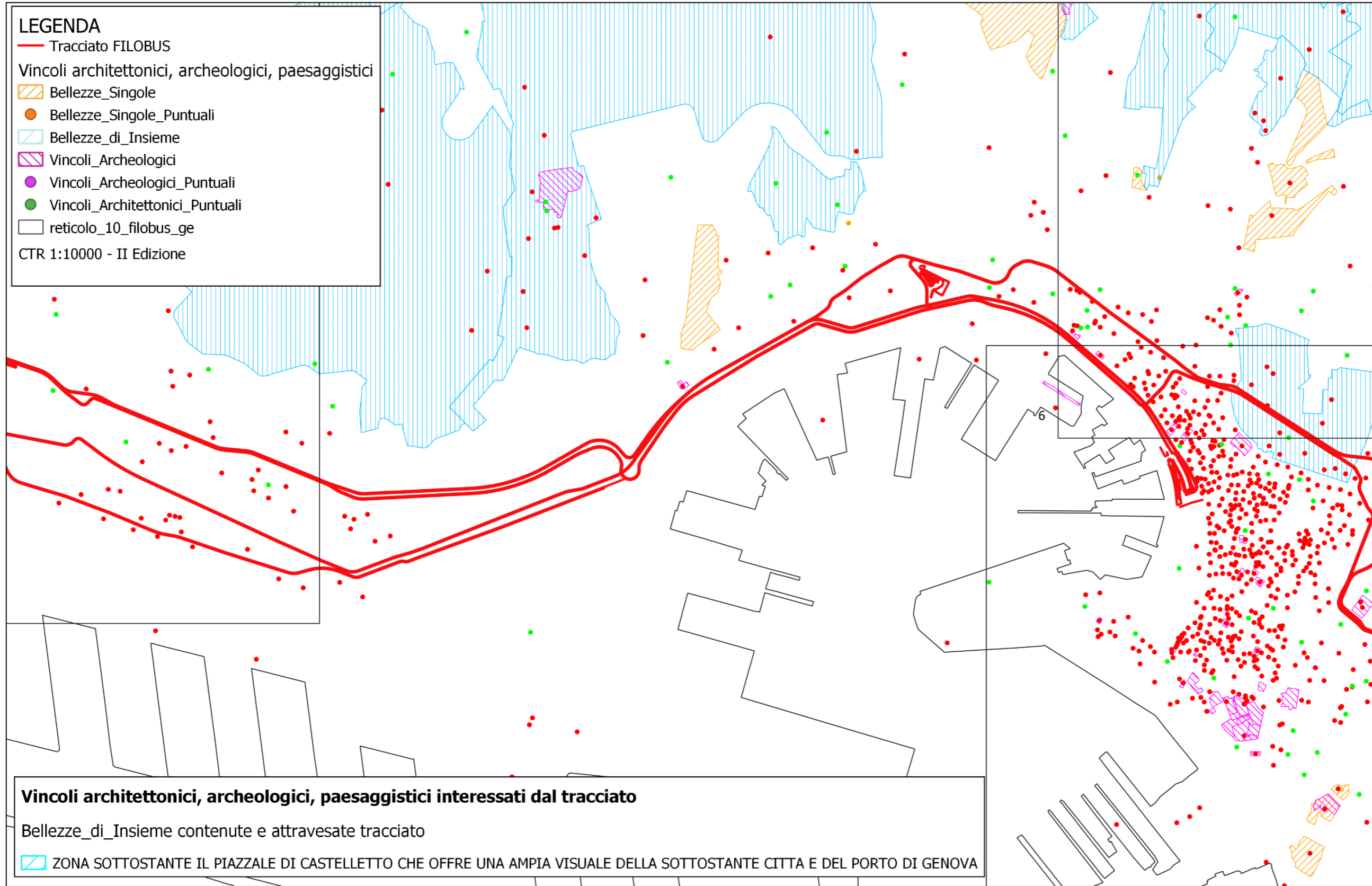


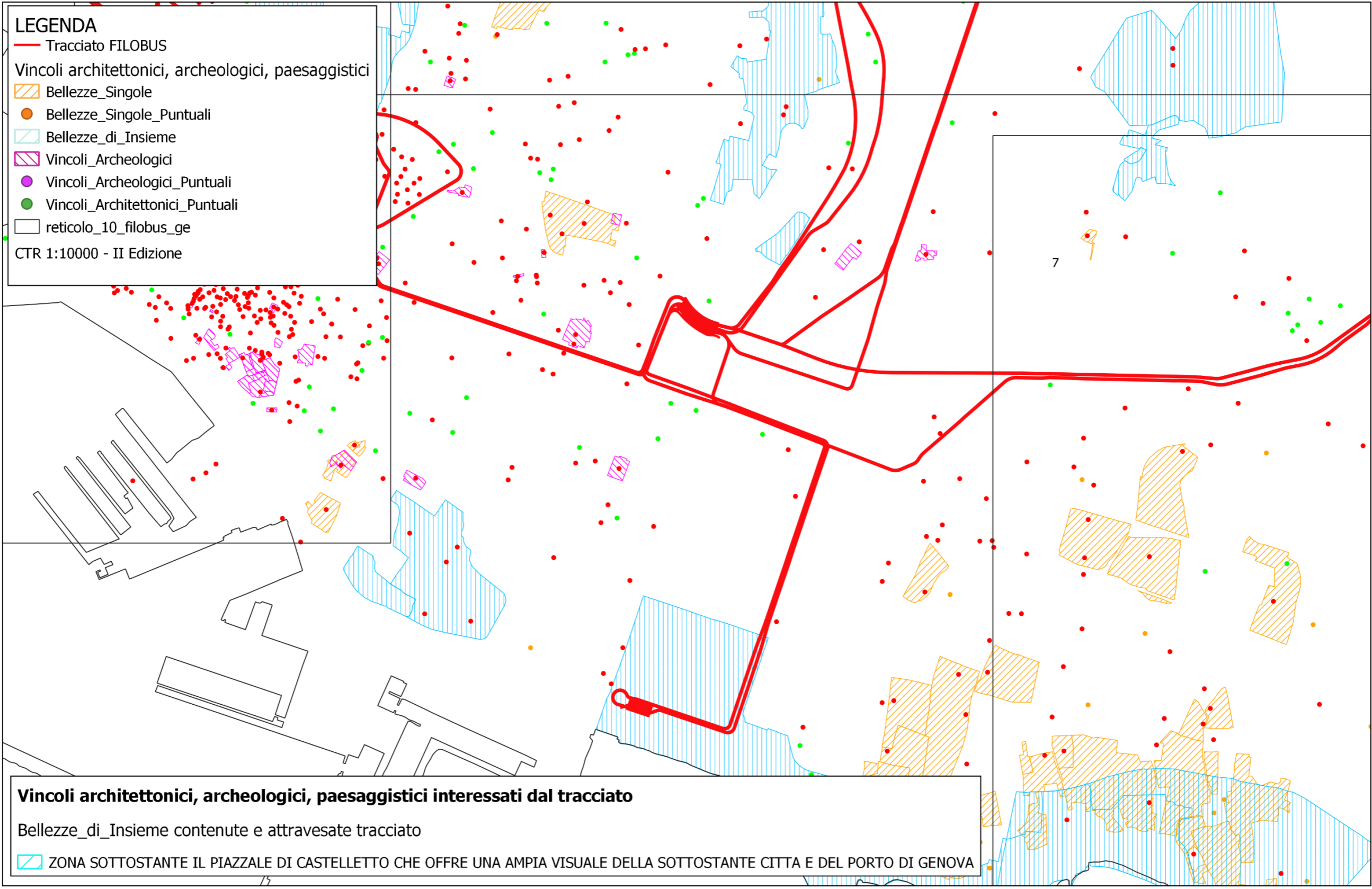


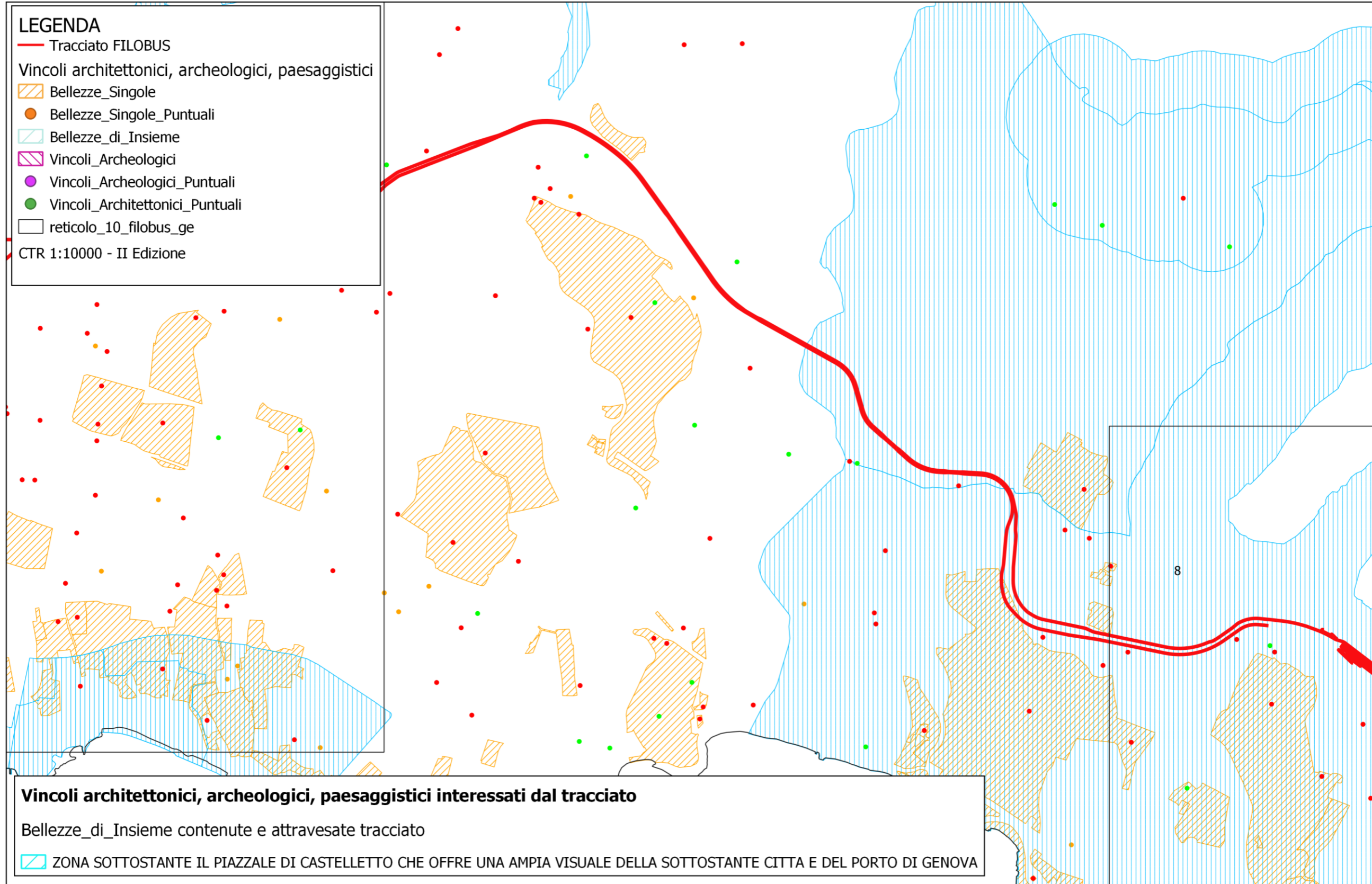


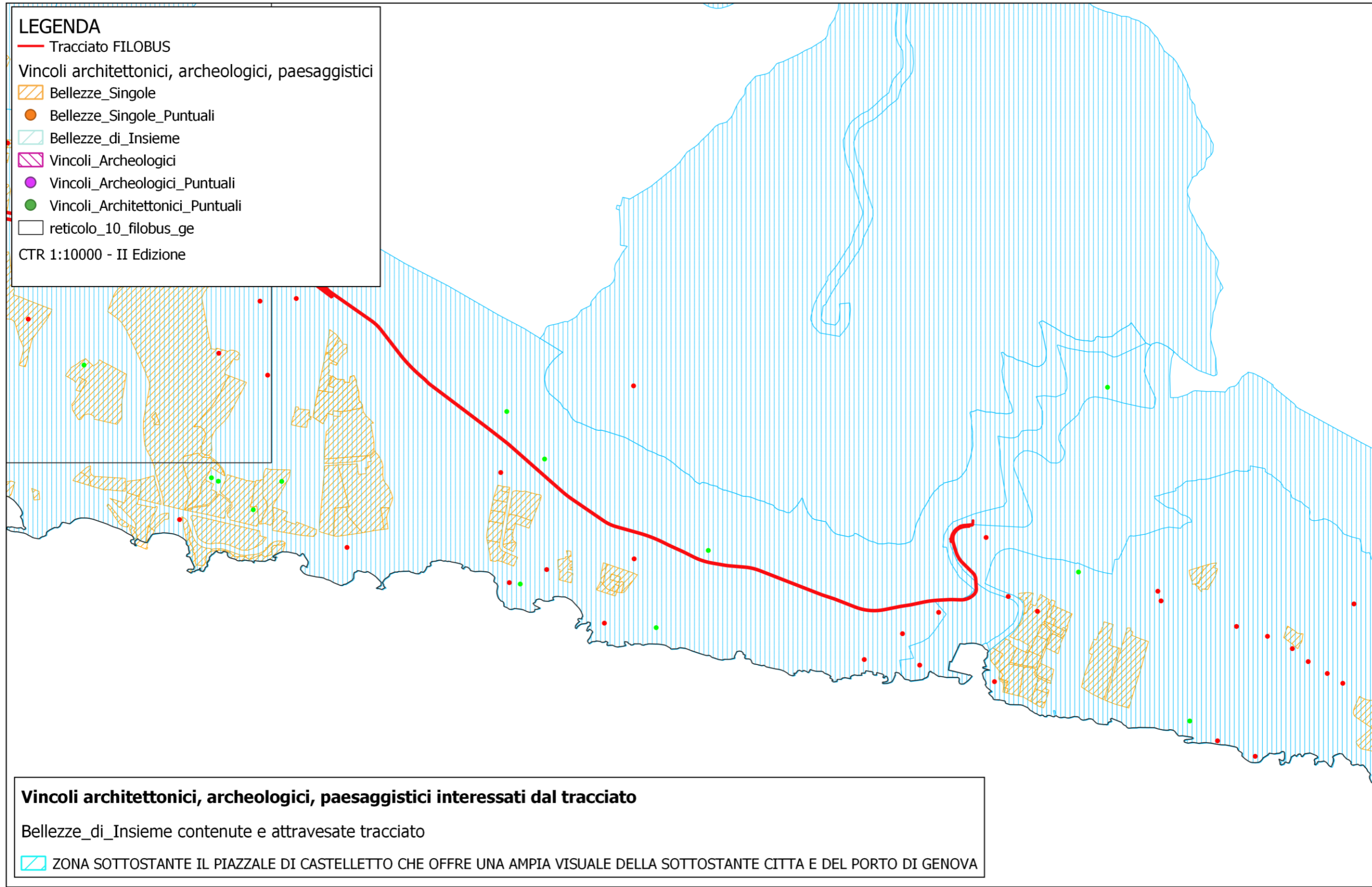


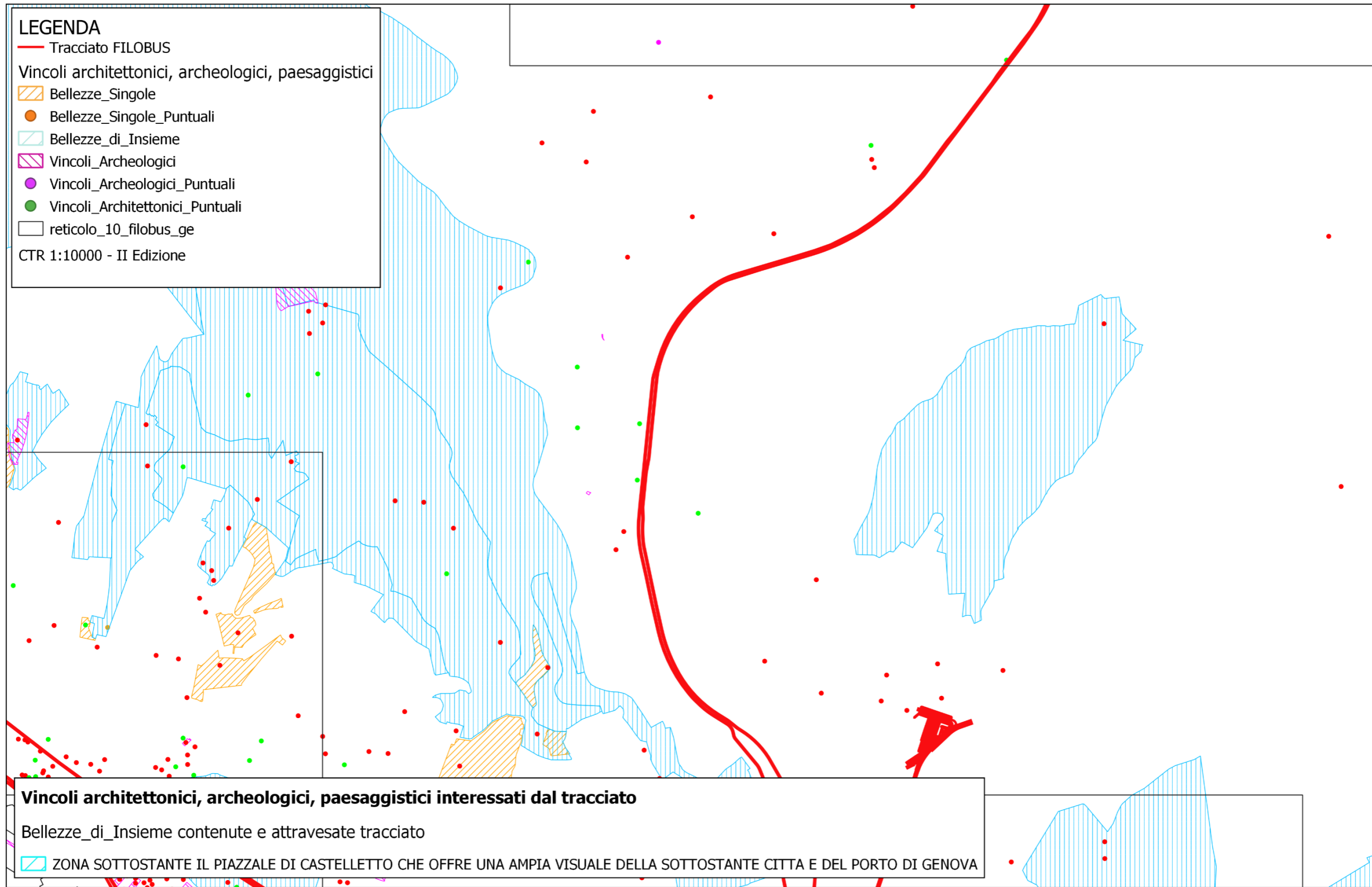




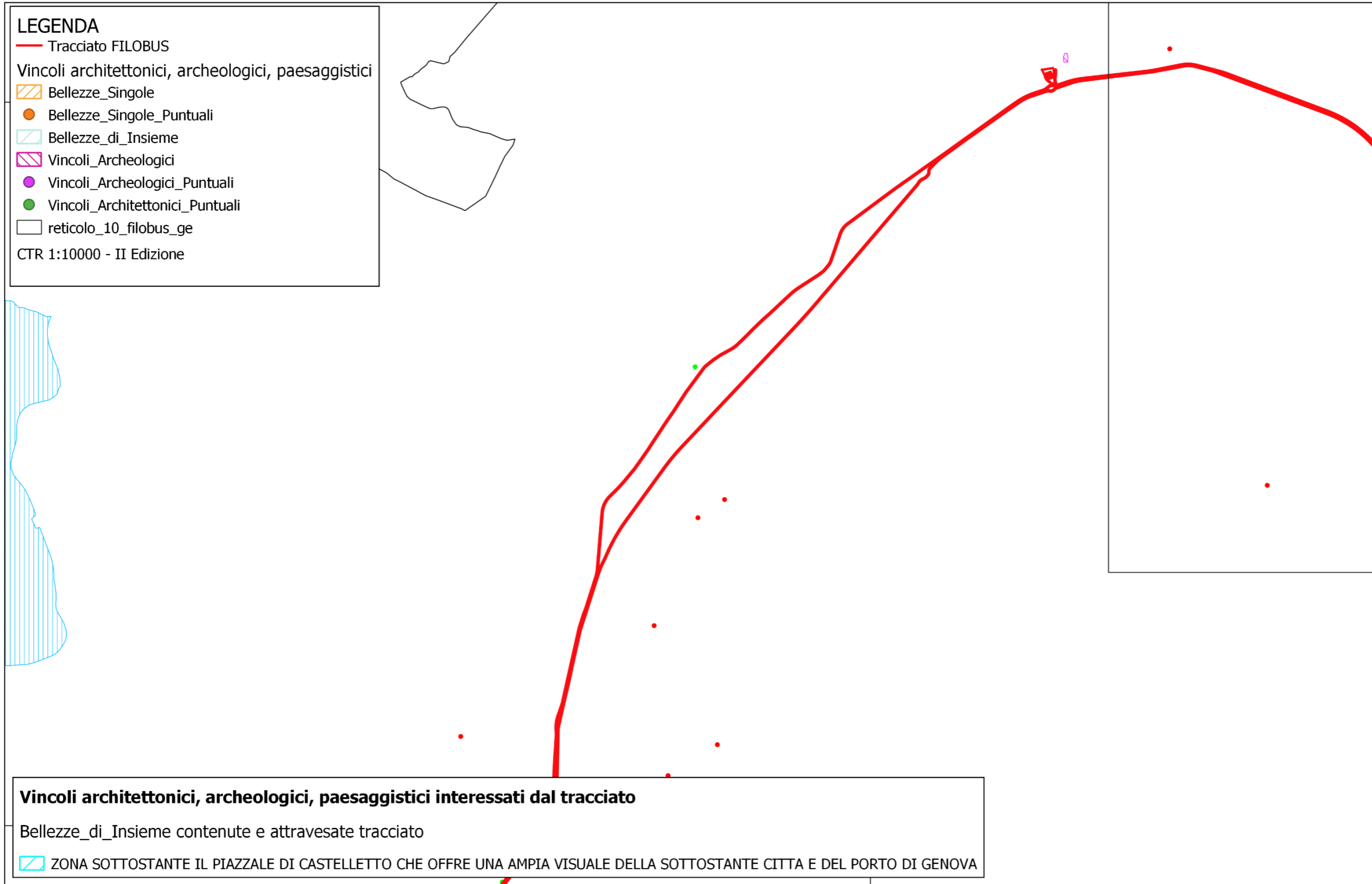








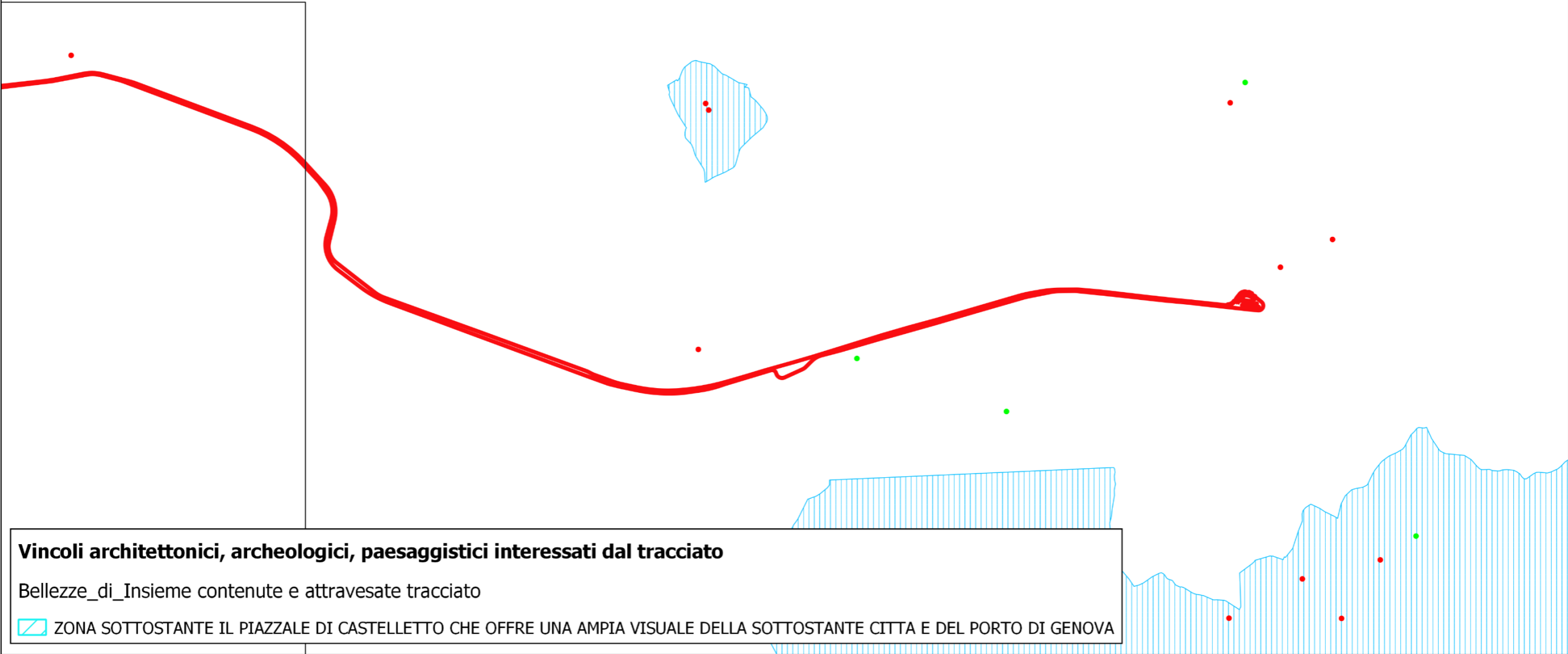




**LEGENDA**

- Tracciato FILOBUS
- Vincoli architettonici, archeologici, paesaggistici
  - Bellezze\_Singole
  - Bellezze\_Singole\_Puntuali
  - Bellezze\_di\_Insieme
  - Vincoli\_Archeologici
  - Vincoli\_Archeologici\_Puntuali
  - Vincoli\_Architettonici\_Puntuali
  - reticolo\_10\_filobus\_ge

CTR 1:10000 - II Edizione



QUADRO SINOTTICO DELLA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

	TUTELE DI CARATTERE PAESAGGISTICO					DISCIPLINA PAESISTICA REGIONALE	DISCIPLINA PAESISTICA PROVINCIALE	DISCIPLINA PAESAGGISTICA LOCALE			COMPATIBILITA'/CONFORMITA'
	Vincoli e Tutele Ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e smi.					PTCP	PTCp	PUC			RAPPORTO DI SINTESI
FOGLIO N.	Beni culturali vincolati ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.	Aree dichiarate di notevole interesse pubblico vincolate ai sensi dell'Art. 136, 137 e 157 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.	Tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 - art. 142, comma 1, lett.a (territori costieri)	Tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 - art. 142, comma 1, lett.c (corsi d'acqua)	Tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 - art. 142, comma 1, lett.m (zone di interesse archeologico) (**)	Assetto Insediativo	Sistema del verde provinciale	Disciplina paesistica di livello puntuale/SOI	PUO	Norme progettuali di livello puntuale d'Ambito	RELAZIONE PAESAGGISTICA PONENTE RELAZIONE PAESAGGISTICA CENTRO RELAZIONE PAESAGGISTICA LEVANTE CAPITOLI 8 - 11
1	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				Capitoli 8 - 11 R P
2	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	Capitoli 8 - 11 R P
3	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	Capitoli 8 - 11 R P
4				<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				Capitoli 8 - 11 R P
5	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			Capitoli 8 - 11 R P
6	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	Capitoli 8 - 11 R P
7	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	Capitoli 8 - 11 R P
8				<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Capitoli 8 - 11 R P
9	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		<input type="radio"/>				<input type="radio"/>	Capitoli 8 - 11 R P
10				<input type="radio"/>		<input type="radio"/>				<input type="radio"/>	Capitoli 8 - 11 R P
11				<input type="radio"/>		<input type="radio"/>				<input type="radio"/>	Capitoli 8 - 11 R P

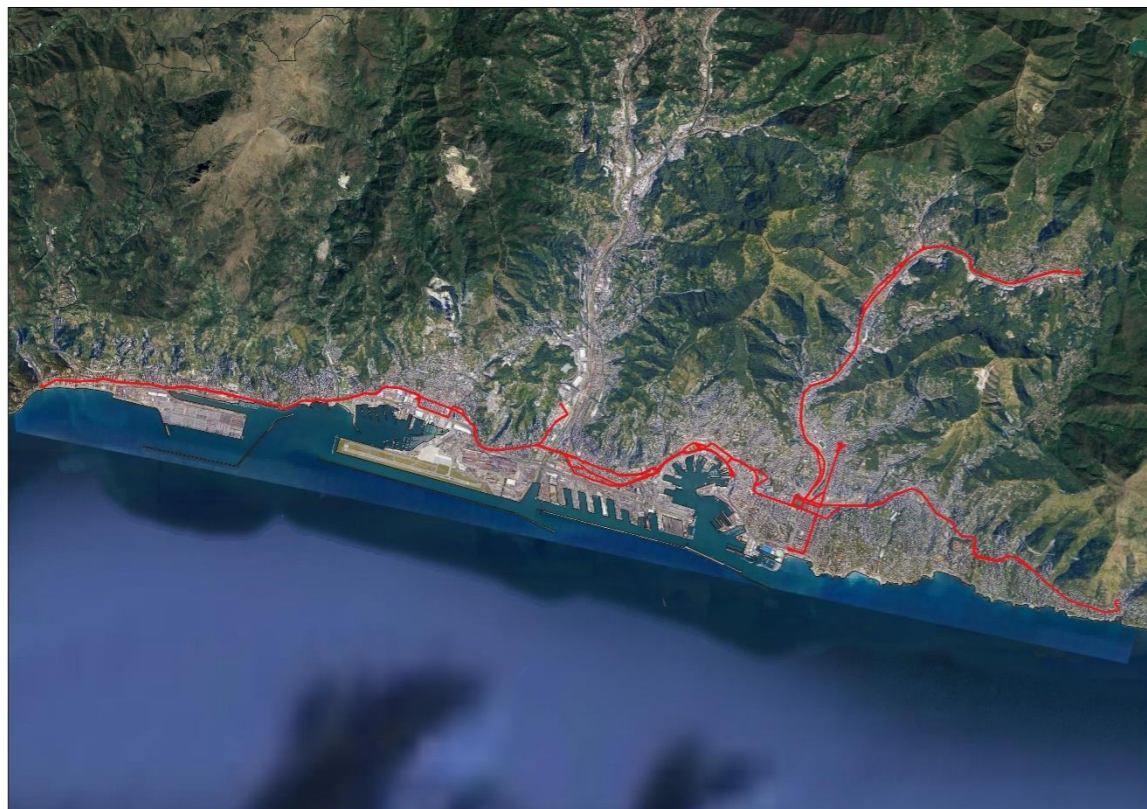
SCHEDE PAESAGGISTICHE

Scheda asse Ponente  
**RELAZIONE PAESAGGISTICA**  
 (contenuti in coerenza con quanto stabilito dal DPCM 12/12/2005)

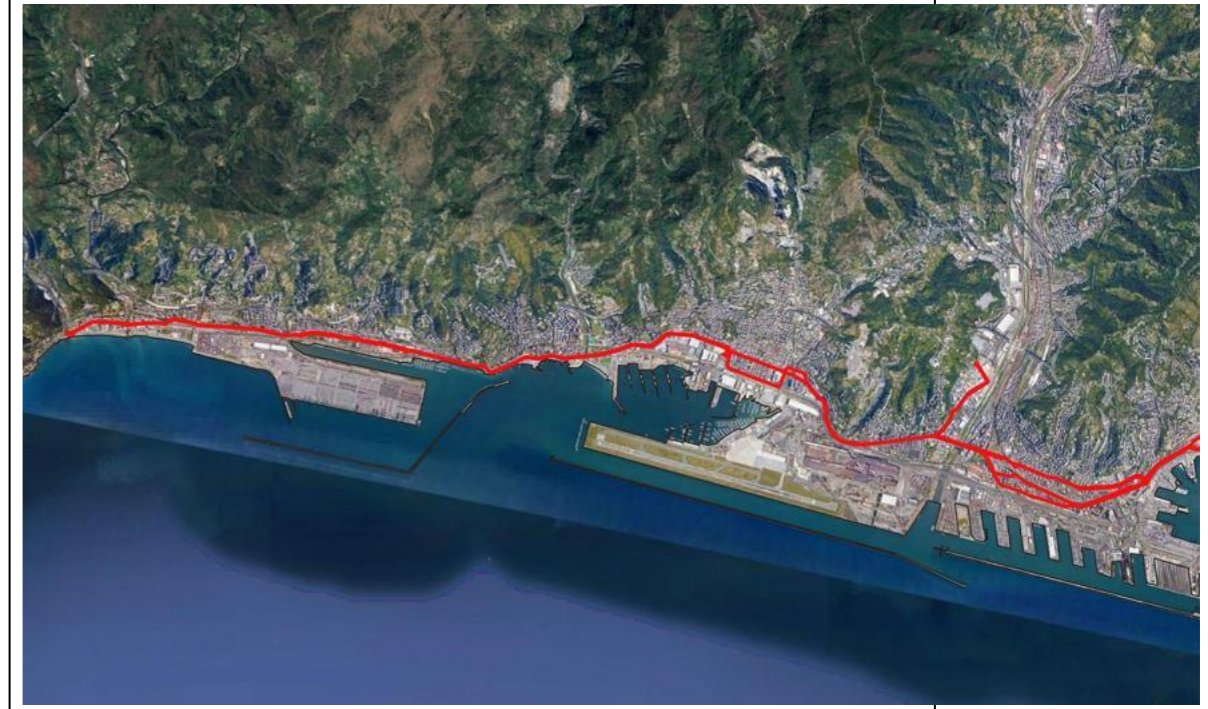
**ASSE DI FORZA DI PONENTE**

**Tratto Marina di Pra' – Fronte mare di Pegli – Sestri ponente - Cornigliano**

1	RICHIEDENTE		seguenti categorie:  <b>Logistica (depositi, officine e parcheggi):</b> realizzazione in via Tigullio di un nuovo polo logistico per il trasporto pubblico locale, ed interventi di ammodernamento e/o rifunzionalizzazione delle rimesse di Staglieno, Gavette e Sampierdarena. Realizzazione di 2 nuovi parcheggi in struttura a Nervi e Staglieno;  <b>Interventi sulla sede stradale:</b> comprensive la posa in opere di nuovi pali, cavi di alimentazione della linea, impianti interrati e rifacimento dei manti stradali; realizzazione di pensiline interattive, piastre di fermata e marciapiedi; rifacimenti impianti illuminazione, preferenziamento semaforico, segnaletiche orizzontali e verticali, nonché interventi a compensazione degli spazi pubblici pedonali;  <b>Aree di capolinea (12 aree)</b> alcune di nuova realizzazione e altre oggetto di rinnovamento; particolare attenzione verrà data alla caratterizzazione visiva del sistema filoviario: dei suoi capolinea, prevedendo una riprogettazione di dei marciapiedi, delle pensiline e dell'impiantistica dedicata, rifacimento dalle fermate, le quali dovranno essere accessibili, sicure, attrezzate ed identificabili;  <b>Tecnologia sottostazioni elettriche (17 nuove sottostazioni)</b> comprensivi di interventi di adeguamento delle esistenti, per una rete complessiva di 40,5 km di nuova linea aerea per la fornitura di tensione a supporto di 145 filobus da 18 m.  Le aree interessate da interventi di nuova infrastrutturazione, coerentemente con le azioni strategiche previste dal PUMS Genova, si concentrano lungo quattro assi di forza, disposti da nord a sud e da ovest verso est della città metropolitana, secondo le seguenti direttrici:  <ol style="list-style-type: none"> <li><b>ASSE LEVANTE:</b> tra Genova Brignole-Foce, S. Martino, e le delegazioni di Quarto, Quinto, Nervi</li> <li><b>ASSE PONENTE:</b> Sampierdarena, Sestri Ponente (aeroporto) fino alla zona commerciale Fiumara-Campi</li> <li><b>ASSE BISAGNO:</b> Genova-Brignole, Marassi, Staglieno, fino alle delegazioni di Molassana, Prato</li> <li><b>ASSE CENTRO:</b> Corso Sardegna, Marassi (stadio), Genova-Brignole e la zona della Fiera del Mare ATTENZIONE MANCA IL TRATTO PRINCIPE-CARIGNANO</li> </ol> La presente Relazione paesaggistica riguarda l'asse di ponente per le aree che ricadono in tutela paesaggistica e comprende la realizzazione di fermate e capolinea.  Il percorso avviene in maniera promiscua con la viabilità ordinaria e, dove la larghezza della carreggiata lo consente, in corsia dedicata al filobus.
2-3-4-5	<p><b>- TIPOLOGIA dell'intervento e dell'opera</b>  <b>- OPERA correlata a ... (edificio, strada, ecc.)</b>  <b>- CARATTERE dell'intervento (es. temporaneo, stagionale, permanente: fisso/rimovibile)</b>  <b>- DESTINAZIONE D'USO dell'intervento</b></p> <p>Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. 04/08/2017 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile" affida alle Città metropolitane la definizione dei <b>Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile</b> (PUMS), al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali Sistemi ferroviari metropolitani, filovie, metro e tram.</p> <p>La Città Metropolitana di Genova, con lo scopo di attuare le proprie funzioni in materia di gestione integrata dei servizi pubblici, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione, individua nel Documento Unico di Programmazione (DUP 2018-2020), il PUMS quale strumento attuativo della sua agenda istituzionale, in risposta all'obiettivo strategico n.8.01.01 "Sostenere la Coerenza della pianificazione urbana per migliorare mobilità e trasporti".</p> <p>Con provvedimento n.6/2019 del 10/04/2019 sono adottate le linee strategiche del PUMS da parte della Città metropolitana di Genova:                  rafforzare il trasporto pubblico locale e la qualità del servizio nel suo complesso;                  integrare i sistemi di trasporto e dare coerenza al sistema della sosta e l'intercambio modale;                  migliorare la circolazione privata, sviluppando la rete dello sharing, i sistemi di monitoraggio e gestione del traffico (<i>mobility management</i>) e le soluzioni smart (<i>infomobilità, e-cars</i>);                  potenziare il sistema della mobilità dolce e la qualità dello spazio pubblico;                  definire gerarchie ed ottimizzare il sistema della logistica per le merci urbana                  diffondere la cultura della sicurezza per la mobilità ciclabile e la mobilità sostenibile.</p> <p>Con riferimento a tale quadro normativo-strutturale, il progetto di fattibilità tecnico-economica denominato "Assi di Forza per il Trasporto Pubblico Locale" si pone l'obiettivo di dotare la città di Genova di un sistema di trasporto pubblico efficiente, ecologico e dalle tempistiche di realizzazione contenute, che si estenda sulle principali direttrici cittadine.</p> <p>L'intervento consiste nella realizzazione di un <b>sistema filoviario</b>, sul quale opereranno n. 145 vetture "Tram Look" snodate (pianale da 18,75 m) su una rete complessiva di 48 km (di cui 40,5 km di nuova realizzazione) oggetto di progressivo adeguamento per quanto concerne sia la sede stradale che le dotazioni tecnologiche. I caratteri dell'intervento possono pertanto essere sintetizzate nelle</p>		



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



6a-6b-7

- **USO ATTUALE DEL SUOLO** (descrizione generale: area urbana, periurbana, ecc.)
- **CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO** (caratteri salienti)
- **MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO** (eventuale: coste, versante, ecc.)

**Il contesto urbano e paesaggistico della Città di Genova**

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

La struttura insediativa complessiva della città metropolitana riflette le complesse caratteristiche geo-morfologiche del territorio ed una concentrazione degli insediamenti sulla costa e nelle ridotte aree pianeggianti.

**I caratteri insediativi, urbanistici e paesaggistici del contesto di riferimento**

Nel *Ponente genovese* l'insediamento si sviluppa nelle piane alluvionali costiere di Sampierdarena e di Cornigliano con tessuti urbani a maglie ad alta densità, privati del relativo affaccio al mare dall'utilizzo industriale e portuale delle aree antistanti, ottenute mediante la realizzazione di consistenti opere a mare. Gli abitati di Sestri Ponente e Pegli presentano aspetti analoghi per quanto concerne il mutato rapporto tra la struttura urbana ed il mare,

8 - 11

**INDIVIDUAZIONE DELL'INTERVENTO**  
**INDICAZIONE DELLA CONFORMITA' DELL'INTERVENTO RISPETTO ALLE NORMATIVE CHE INSISTONO NELL'AMBITO**  
**STATO ATTUALE DELL'AREA TUTELATA** (indicazione degli elementi e Valori del paesaggio)

<p><b>Il PTCP della Regione Liguria – assetto insediativo</b> ricomprende il tracciato all'interno della Disciplina per la salvaguardia e la valorizzazione del complesso viario di interesse paesistico regionale della Via Aurelia, art. 79bis delle relative Norme di Attuazione.</p> <p>L'obiettivo della disciplina è restituire alla Via Aurelia il rango di elemento costitutivo dell'identità e dell'immagine della Liguria attraverso la salvaguardia dei suoi valori storico-documentali e paesistici e la valorizzazione delle sue potenzialità in termini di fruizione del paesaggio e di promozione dell'immagine della Liguria.</p> <p>Il tracciato attraversa, inoltre, aree identificate quali <i>Tessuti Urbani</i> (TU), che non sono assoggettate a specifica ed autonoma disciplina paesaggistica in quanto prevalgono problematiche di ordine urbanistico come regolato dall'art. 38 delle Norme di Attuazione e, nella porzione di levante <i>Aree urbane: strutture urbane qualificate</i> (SU), ovvero ambiti urbani di ampie dimensioni che si distinguono dal contesto per caratteri di particolare pregio paesistico-ambientale, tali da identificarli come componenti significative della morfologia urbana. L'obiettivo della norma è quello di evitare che vadano perdute quelle testimonianze dell'assetto preesistente che hanno resistito a trasformazioni urbanistiche radicali e che contribuiscono a determinare la qualità ambientale della struttura urbana attuale. Non sono pertanto consentiti interventi che compromettano l'identità e l'identificazione di tali testimonianze e la leggibilità dell'assetto territoriale preesistente a cui esse rinviano.</p> <p><b>Il Livello paesaggistico puntuale del PUC 2015</b> indica che il tracciato è ricompreso all'interno dell'Ambito di paesaggio costiero, porzione retrostante Marina di Pra', individuato dalla disciplina paesaggistica come Arco costiero di riqualificazione, e il Fronte mare di Pegli, individuato dalla disciplina paesaggistica come Arco costiero di Conservazione.</p> <p>L'Arco costiero della Marina di Pra' è interessato dallo Studio organico di Insieme (SOI) per la riqualificazione dell'ambito litoraneo Marina di Pra' – Settore consorzio pegli mare approvato con Delibera del consiglio Comunale n. 15/2017 e dal Programma Operativo Regionale (POR) Liguria FESR 2007/2013 – PROGETTO INTEGRATO RELATIVO ALL'AMBITO DENOMINATO PRA' MARINA approvato D.G.C. 316/2009.</p> <p>Il valore paesaggistico dei luoghi è costituito dall'antica palazzata sull'Aurelia che si affacciava sul mare e dalla recente realizzazione del canale di calma, con passeggiata e banchine per le imbarcazioni che rappresentano una realtà specifica della città, anche il Centro remiero nella fascia di rispetto costituisce elemento che connota la zona.</p> <p>L'impianto storico del borgo è stato fortemente trasformato dal riempimento a mare; lo specchio di mare che un tempo fronteggiava Pra', è stato trasformato in una piattaforma costiera artificiale che altera l'originario rapporto tra la terra e il suo mare e le aree del litorale sono venute state separate dalle visuali dalla città dall'ottocentesca Aurelia e della ferrovia, di poco successiva. Tuttavia, dalla banchina e dalla passeggiata della fascia di rispetto si percepisce il canale di calma, come un insieme di opere che creano un ambiente artificiale di notevole gradevolezza, coronato a monte dalla sky-line della zona collinare, in parte ancora verde e in parte fortemente costruita.</p> <p>Gli interventi di riqualificazione che si sono susseguiti nel tempo sono stati indirizzati alla riqualificazione dell'area a mare, attraverso</p> <p>La realizzazione di un'area franca, una doppia fascia d'acqua e di terra, realizzata per il "rispetto" dell'abitato di Pra' nei confronti delle attrezzature portuali sorte sul riempimento costiero antistante la delegazione. Il progetto di riqualificazione è stato inserito nel Progetto Integrato finanziato con il Programma Operativo Regionale (POR), al fine di attuare la riqualificazione urbana per il miglioramento della vivibilità, della sicurezza, dell'attrattività, dell'accessibilità e della coesione sociale. Tra questi, alcuni hanno riguardato proprio il miglioramento infrastrutturale e viario dell'area separando dall'abitato i flussi veicolari per abbattere l'inquinamento acustico e dell'aria.</p> <p>Tutti gli interventi, pertanto, devono tralasciare criteri di sviluppo urbano sostenibile, azioni</p>		<p>progettuali garanti della salvaguardia e della valorizzazione dei valori storico-sociali dell'abitato di Pra', in cui le istanze di rinnovamento ed ammodernamento delle funzioni e dei servizi devono farsi carico delle variabili connesse alla qualità della vita urbana indotte dall'interrelazione delle componenti quali il paesaggio, l'ambiente e la stratificazione dei significati storico-sociali sedimentati, da riconoscere e valorizzare per il consolidamento ed il potenziamento dell'identità collettiva.</p> <p>Per quanto riguarda il Fronte mare di Pegli è interessato dallo Studio organico di Insieme – SOI esteso all'intero litorale di pegli e approvato con Delibera di consiglio comunale n. 13/2016. tratto di litorale, che si estende dal capo del Risveglio fino alla foce del torrente Varenna, è delimitato verso ovest dalla scogliera artificiale posta a rinforzo della linea ferroviaria, al termine di via Zaccaria, mentre ad est con-fina con la spiaggia di Multedo chiusa dal molo occidentale del Porto Petroli.</p> <p>Il livello paesaggistico riconosce quale Valori più alto da conservare la palazzata lungo l'Aurelia; percorrendo la passeggiata a mare, in direzione levante, si può godere sia la vista della palazzata storica sia il profilo del panorama montuoso che abbraccia tutta la città: dal Monte Gazzo al Monte Fasce fino a Portofino.</p> <p>Significative visuali pubbliche sono anche quelle che si hanno dai differenti moli o meglio ancora provenendo in battello si colgono vedute articolate e significative che testimoniano dello speciale rapporto che l'uomo ha sempre avuto con la ristrettezza delle risorse territoriali e con il mare. Lo spazio pubblico è caratterizzato dalla presenza di verde d'arredo (aiuole che separano la passeggiata dalla carreggiata veicolare dell'Aurelia e i filari del parcheggio del molo Archetti); Verde dei giardini pubblici dislocati lungo la passeggiata o poco discosti da essa, ancora prevalentemente caratterizzati da palme ma con la presenza di essenze arbustive e ombre più profonde, con siepi che consentono l'isolamento di questi spazi dalla più caotica fascia della viabilità, sono attrezzati con sedute e in qualche caso con giochi per bambini; verde privato, sporadico e localizzato, spesso posto in secondo piano oltre la palazzata a monte dell'Aurelia, ma in grado di connotare positivamente le vedute pubbliche; verde di sfondo, naturale o antropico, che emerge dal vicino profilo delle colline e fa identificare Pegli con un'immagine racchiusa da una cornice verde continua.</p> <p>La disciplina di salvaguardia dell'ambito riguarda in particolare i limiti di trasformazione degli edifici e la valorizzazione degli arenili attraverso la ricostruzione del rapporto della città con il mare che si esprime attraverso un legame diretto il mare per assicurarne la visibilità, la fruibilità e l'accessibilità.</p> <p>L'importanza del costruito storico è rilevata dal livello paesaggistico puntuale del PUC ricomprendendo l'abitato di Marina di Pra' e di Pegli all'interno del Sistema di valore paesaggistico "Q – Sistema Via Antica Romana" che si distingue per il valore storico, simbolico, panoramico e culturale della percorrenza, meritevole di grande attenzione sebbene l'immagine originaria sia condizionata dall'uso veicolare del tracciato e dalle trasformazioni intervenute sull'edificato. A questo si accompagna la segnalazione di numerose emergenze storico testimoniali che risultano tutelate dalla seconda parte del D.Lgs. 42/2004, la cui tutela è di esclusiva competenza della Soprintendenza. La disciplina paesaggistica stabilisce che il percorso dell'antica romana deve essere mantenuto nella sua attuale struttura sia per quanto riguarda il tracciato, sia in relazione alle murature che ne determinano l'assetto.</p> <p>L'intervento, inoltre, ricade per la parte di tracciato a levante all'interno della zona indicata dal Livello paesaggistico puntuale del PUC quale Struttura Urbana Qualificata, dove gli interventi che preservare l'immagine consolidata della struttura urbana.</p> <p>Nell'area urbana di Sestri ponente interessata dal tracciato e di Cornigliano non sono segnalati particolari valori sotto il profilo paesaggistico, se non quello relativo all'asse prospettici di Via Cornigliano, rispetto al quale il progetto contribuisce a riordinare la fruizione veicolare....COSA FA?</p> <p><b>Le Norme d'Ambito del Piano Urbanistico Comunale</b> individuano il tracciato in parte lungo la viabilità esistente e in parte lungo la viabilità principale di previsione regolate secondo le seguenti</p>
--	--	---

	<p>disposizioni degli Ambiti SIS-I “infrastrutture”, relativi alle infrastrutture pubbliche di interesse generale e locale, parcheggi pubblici. In questi ambiti “sono sempre consentiti interventi per la conservazione in efficienza delle infrastrutture esistenti, mediante opere di modifica o integrazione, finalizzati all’adeguamento normativo, sulla base di progettazione definitiva, approvata anche con effetto di pubblica utilità tenendo conto dei caratteri del paesaggio interessato. [...] La progettazione deve essere tesa al contenimento delle problematiche riguardanti la tutela dei caratteri del paesaggio interessato, gli aspetti ambientali ed archeologici [...]”. Inoltre, le Norme progettuali di Livello puntuale del PUC per gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture, nonché quelli per l’adeguamento e modificazione di quelle esistenti dispone che “debbono essere progettati con l’obiettivo di coniugare i livelli di funzionalità ed efficienza necessari con il contenimento dell’impatto sull’ambiente e sul tessuto urbanizzato. Al tal fine, ove possibile, devono essere realizzate apposite zone filtro laterali, alberate e arredate con essenze vegetali, eventualmente integrate con barriere antirumore o altri dispositivi atti all’attenuazione dei fattori di scarsa compatibilità”. La cartografia di Piano indica, infine, nella parte più a levante, il tracciato di “Trasporto pubblico in sede propria di previsione”.</p> <p><b>Il PTC del verde di livello provinciale</b> individua:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la “fascia di rispetto di Pra’, scheda 1.3_S_01, quale “Aree verdi strutturate nell’ambito dei sistemi insediativi urbani (S)”, dove la realizzazione del parco costituisce elemento di qualità per la fruizione pubblica dell’area;</li> <li>- i Giardini della Fiumara, scheda 1.3_S_07, quale “Aree verdi strutturate nell’ambito dei sistemi insediativi urbani (S)”, in prossimità dei quali è individuato un capolinea del tracciato e dove la componente vegetazionale gioca un ruolo di qualificazione estetica e ambiente natale dell’area che deve essere conservato ed integrato;</li> <li>- Villa Scassi a Sampiedarena, scheda 1.3_PU_09, quale parchi Urbani del PTCP compresi nei territori urbanizzati (PU), dove l’assetto vegetazionale deve essere conservato e dove non devono essere modificate le relazioni intercorrenti tra le componenti dell’area e l’edificato.</li> </ul> <p>Si ritiene che l’intervento proposto sia un completamento delle funzioni urbane nell’ottica della sostenibilità volto ad implementare il collegamento levante-ponente, permettendo di alleggerire il traffico veicolare privato senza incidere sulla qualità attuale dell’ambiente urbano, in conformità con quanto previsto dalle norme paesaggistiche. <b>ATTENZIONE NON E’ CIRCOSTANZIATO RISPETTO AI diversi interventi (fermate/capolinea). È preservato/implementato il verde urbano? Sono conservate le visuali pubbliche verso il mare? Valorizza la Via Aurelia? Rispetta il percorso dell’Antica romana e le palazzate storiche (sia sotto l’aspetto visivo e rispetto agli agganci di eventuali linee aree?)</b></p>			<p>vista accessibili al pubblico dai quali si può godere un vasto e profondo panorama”. La sede stradale della Via Aurelia nel percorso compreso nel territorio della provincia di Genova con una fascia marginale, sia a monte che a valle, per una profondità di metri 50 (cinquanta) [...] ha notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed è quindi sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa.</p>	
10b				<p><b>PRESENZA AREE TUTELATA PER LEGGE (ex art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.)</b></p> <p>Risulta predominante la <b>Tutela fascia costiera 300 metri</b> ai sensi del D.Lg. 42/2004 e s.m.i., art. 142, lett. a) area tutelata per legge di interesse paesaggistico appartenente alla fattispecie dei “...territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare, mentre alcuni tratti ricadono all’interno della <b>Tutela fascia 150 metri</b> secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 142, lett. c) area tutelata per legge di interesse paesaggistico appartenente alla fattispecie dei “... fiumi, ... torrenti, ... corsi e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna...”.</p>	
12				<p>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA SOTTO IL PROFILO PAESAGGISTICO</p> <p><b>Considerazioni generali</b></p> <p>Il sistema di trasporto filoviario migliora l'efficienza e la sostenibilità ambientale del sistema della mobilità, costituisce un fattore prioritario per la salute dei cittadini e migliora l'immagine e la qualità urbana della Città di Genova.</p> <p>Il progetto concorre, insieme ai diversi interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana in atto nella città, a ripristinare gli antichi equilibri compromessi dallo sviluppo industriale che ha isolato la città sul litorale e “periferizzato” il suo entroterra.</p> <p>Il paesaggio si pone come fonte di sapere storico e “materiale” di una nuova cultura del territorio, delle sue risorse, del loro ruolo nel processo di riqualificazione degli spazi abitati e dei modi di vita nel complesso della socialità. Spazi che informano e orientano il progetto e i suoi riferimenti, sia nella loro importanza che nel significato.</p> <p>L’integrazione del sistema filoviario in contesti urbani ancora irrisolti dal punto di vista funzionale e qualitativo rappresenta una rivisitazione di tali spazi; un fattore innovativo di miglioramento ambientale e di rigenerazione dell’immagine urbana, della riconoscibilità e dignità dei luoghi.</p>	
9	<p><b>DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA con indicazione dei punti di ripresa</b> (foto di insieme da google + FOTO DEDICATE di dettaglio + render intervento di inserimento paesaggistico)</p>			<p>Ciascuno degli ambiti urbani interessati dal sistema filoviario è di per sé uno spazio identitario, all’interno di questi, la filovia, alternativa al traffico di grande impatto, contribuisce alla differenziazione dello spazio, alla sua qualità urbana e ambientale e al miglioramento delle relazioni sociali. La filovia, con i suoi elementi omogenei e distinguibili (fermate, pensiline, capolinea), favorisce la riconoscibilità e l’orientamento degli utenti nel labirinto di segni dello spazio urbano.</p>	
10a	<p><b>PROVVEDIMENTO MINISTERIALE DI TUTELA (estratto cartografica con ubicazione/estremi del provvedimento e motivazioni della tutela)</b></p> <p>L’intervento ricade in area tutelata da Provvedimento Ministeriale D.M. n. 23, come indicato dal Piano dei Beni tutelati soggetti a tutela del Comune di Genova, secondo quanto disposto dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 136, lett. c) e d) Bellezza d’insieme n.23. La tutela è individuata con D.M. 19/06/1958, e definita con “Dichiarazione di notevole interesse pubblico della sede stradale della via Aurelia, nel territorio della provincia di Genova, sita nell’ambito dei comuni di Rapallo, Zoagli, Chiavari, Lavagna, Sestri Levante, Moneglia, Genova, Arenzano e Cogoleto” per il riconoscimento “... che la sede stradale predetta ha notevole interesse pubblico perché oltre a formare dei quadri naturali di singolare bellezza paesistica, offre numerosi punti di</p>			<p>Il suolo urbano diventa luogo di addensamento di nuovi significati, nuove attività, in un processo di rinnovamento del territorio, in cui convivono attenzione ai fattori identitari, integrazione funzionale e qualità architettonica e costruttiva dei materiali. Il progetto prevede, in ambiti urbani sottoposti a tutela interventi su sede stradale (pensiline di fermata e sistemazione di alcuni tratti più “sensibili” dal punto di vista del pregio storico e urbano) e le zone adibite a capolinea</p> <p><b>Interventi sulla sede stradale - Pensiline di fermata</b></p>	

Il progetto delle fermate risponde in modo articolato ed esaustivo ai due principali aspetti, apparentemente contraddittori, che la realizzazione delle strutture richiede: la standardizzazione della produzione e l'adattabilità ai diversi contesti. Da un canto c'è la necessità che gli elementi che compongono il "sistema fermata" siano prodotti realizzati in serie, dall'altro, che nel loro inserirsi nei diversi ambienti urbani di Genova siano anche flessibili e dialoganti. La fermata è composta da due elementi monolitici verticali che sostengono una copertura realizzata con una struttura metallica rivestita in acciaio riflettente. Alla base è presente un volume rivestito in pietra locale con funzione di seduta. Il micro ambiente così creato non appartiene alla categoria delle opere di design ma a quella dell'architettura e, pertanto, della città. Se questo sistema base si ripete senza variazioni in tutte le fermate, l'adattabilità delle strutture alle diverse condizioni ambientali è affidata invece alle pareti di fondo. Queste, infatti, possono essere in vetro, nei contesti dove occorre quanti più *smaterializzare* la pensilina, in lamiera metallica forata, effetto corten, per i contesti storico-industriali consolidati, e in elementi in laterizio montati su una maglia metallica, per i contesti in cui è necessario garantire migliore resistenza dei materiali agli agenti atmosferici (in prossimità della costa, ad esempio).

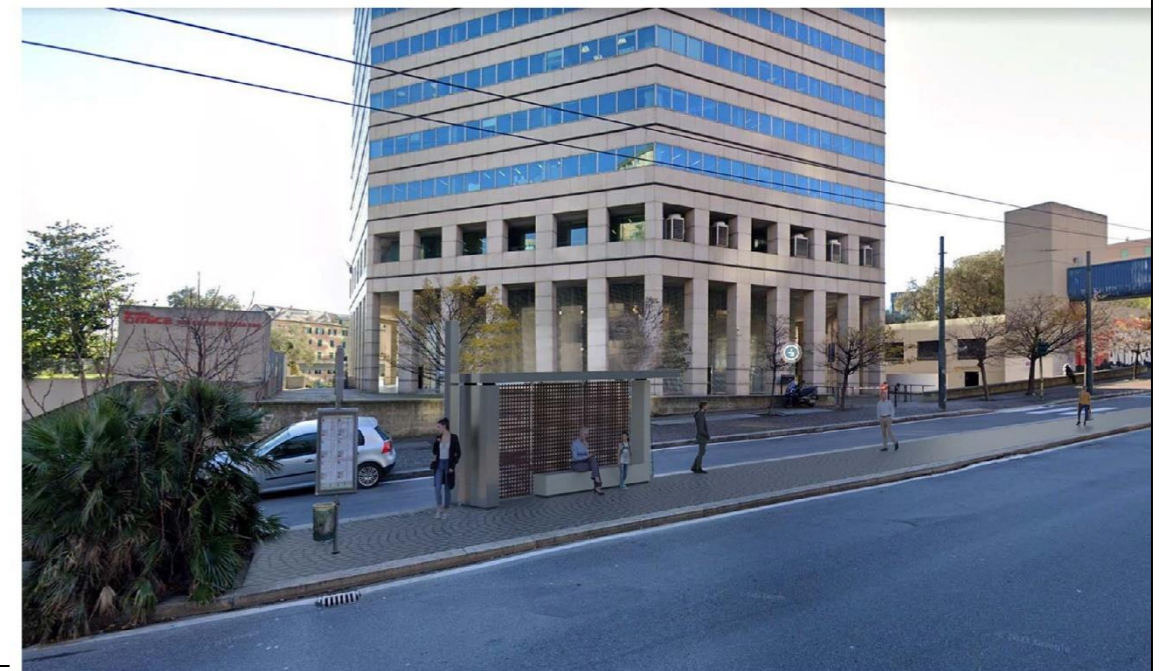
L'elemento monolitico verticale in acciaio che sostiene la copertura è inoltre in grado di rispondere a diverse necessità di carattere funzionale, quali ospitare gli schermi informativi su arrivi e partenze, pannelli pubblicitari, sistemi di sorveglianza e illuminazione. La copertura integra i pannelli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



1 FERMATA BRIGNOLE

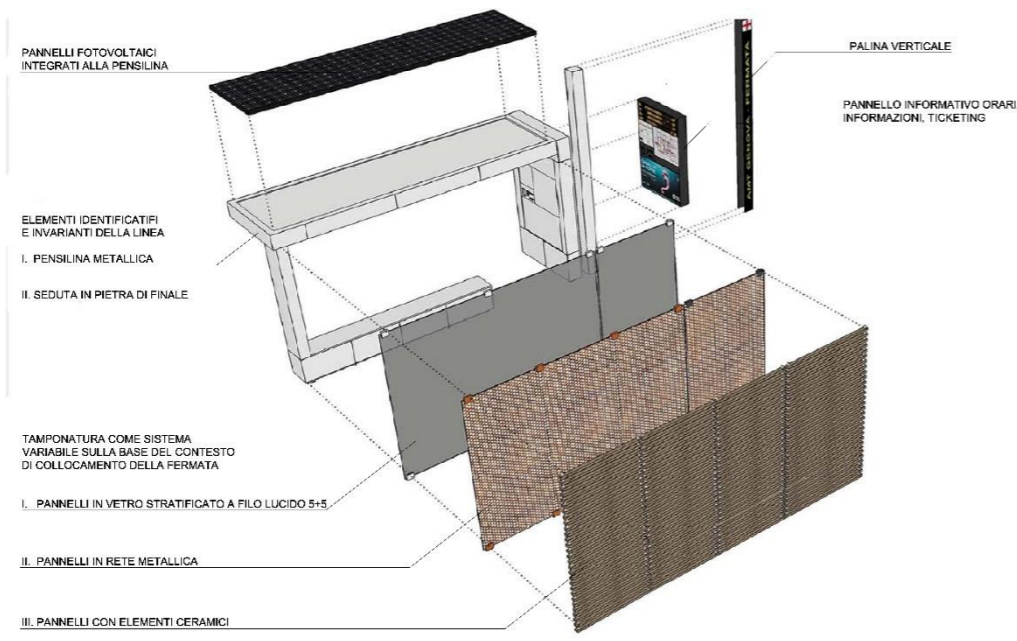


2 FERMATA LUNGOMARE PEGLI

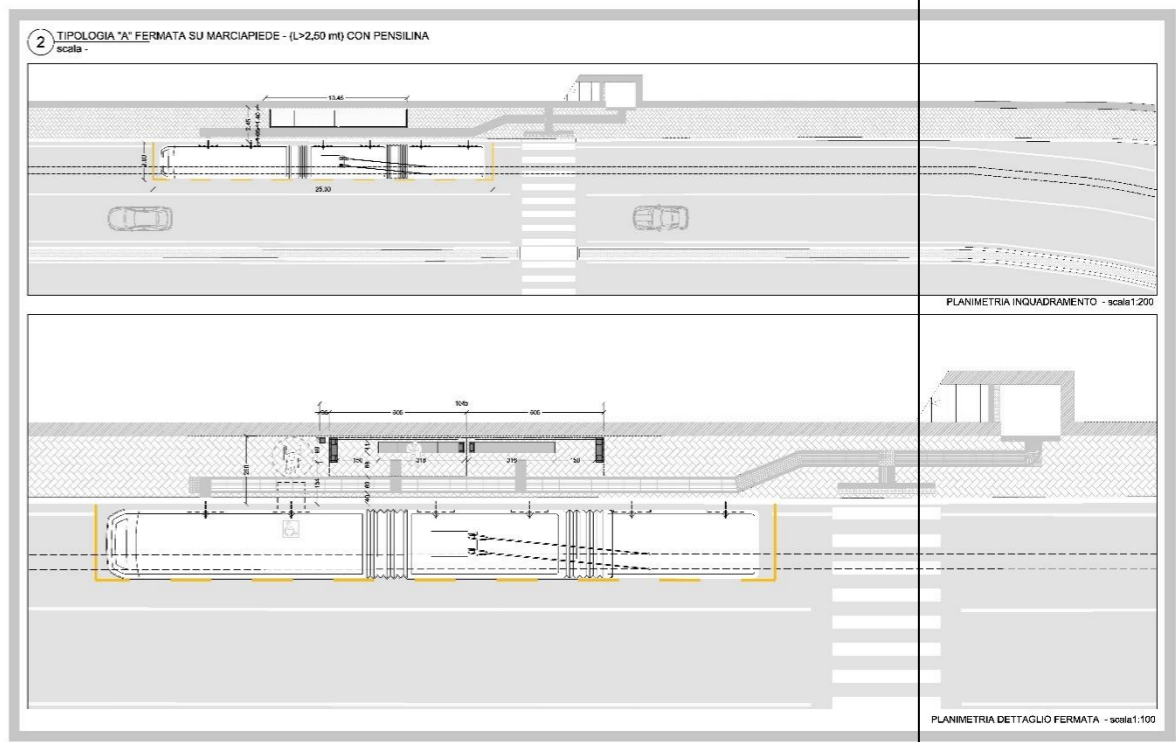
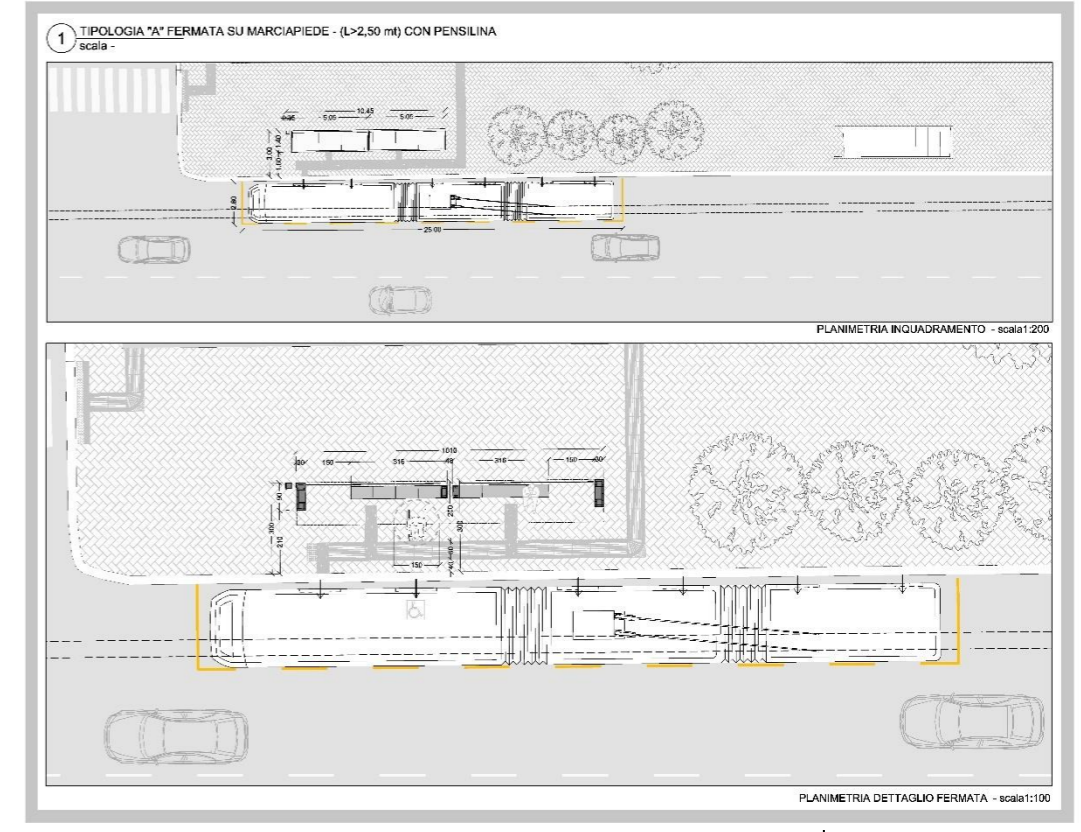
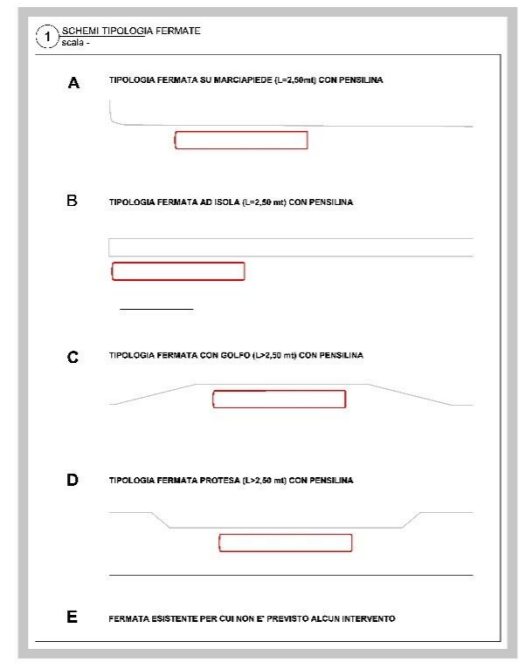


3 FERMATA MATITONE

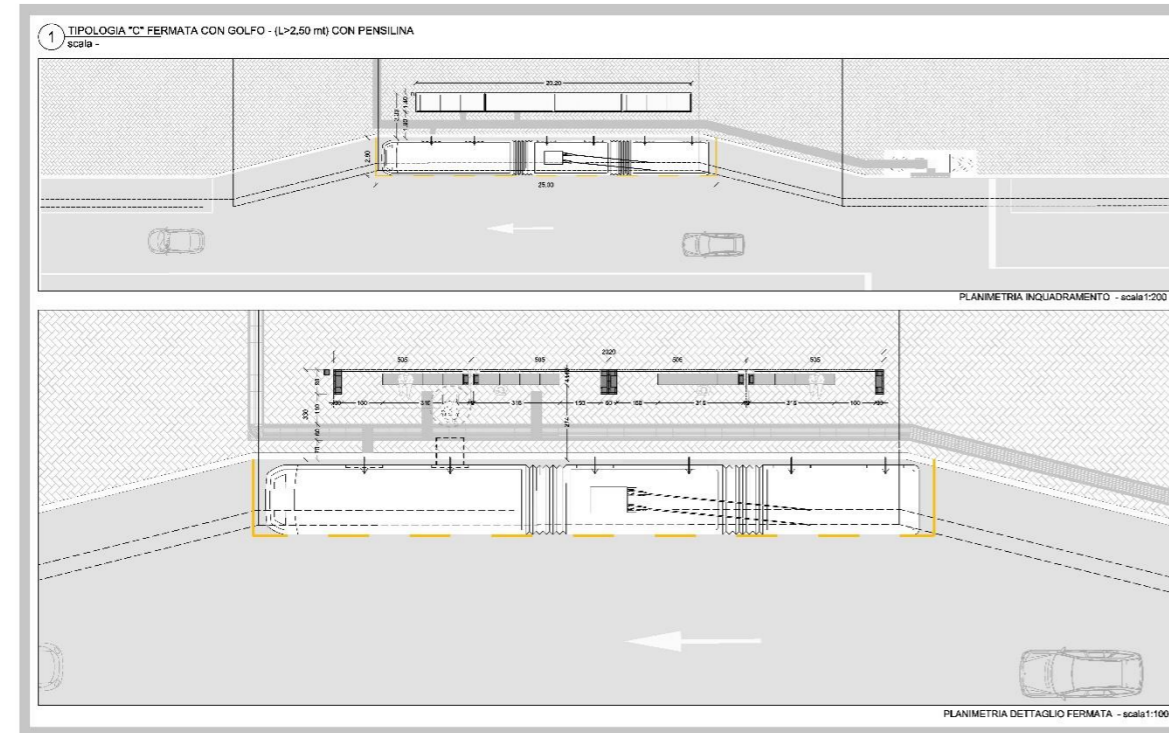
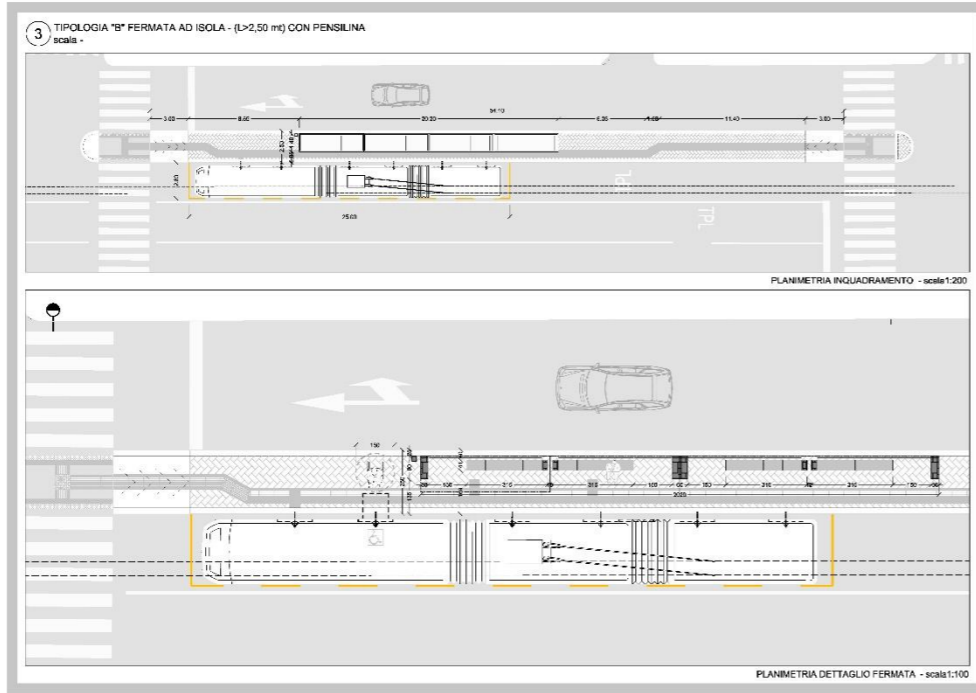




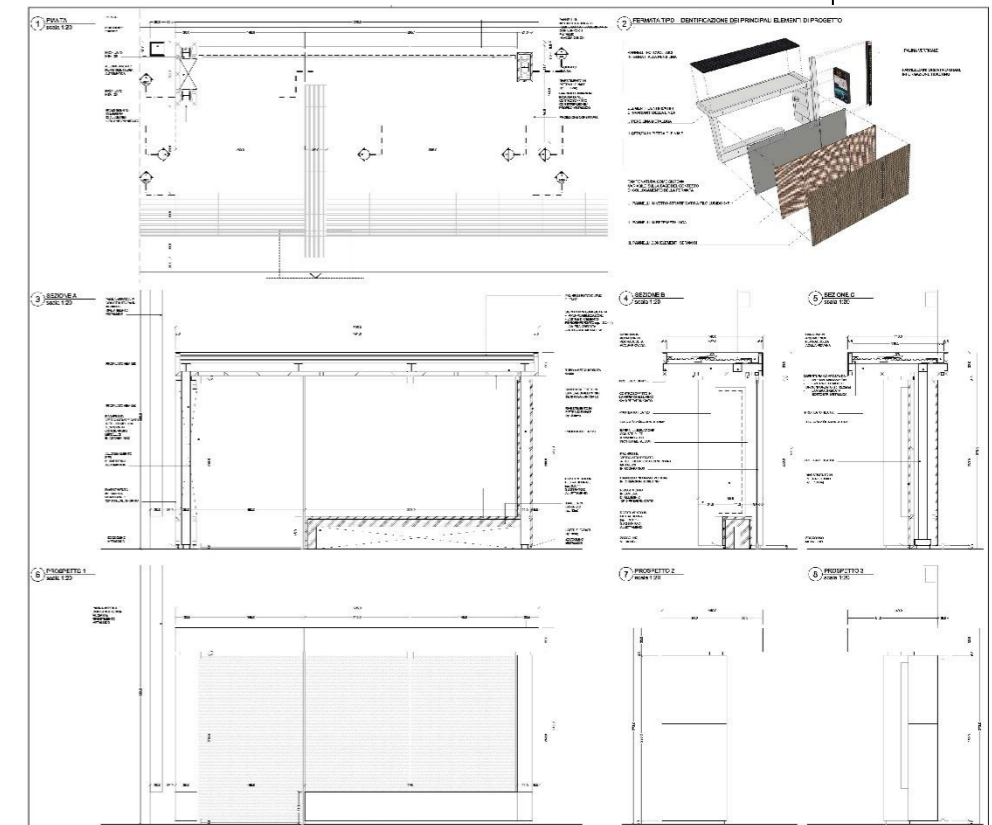
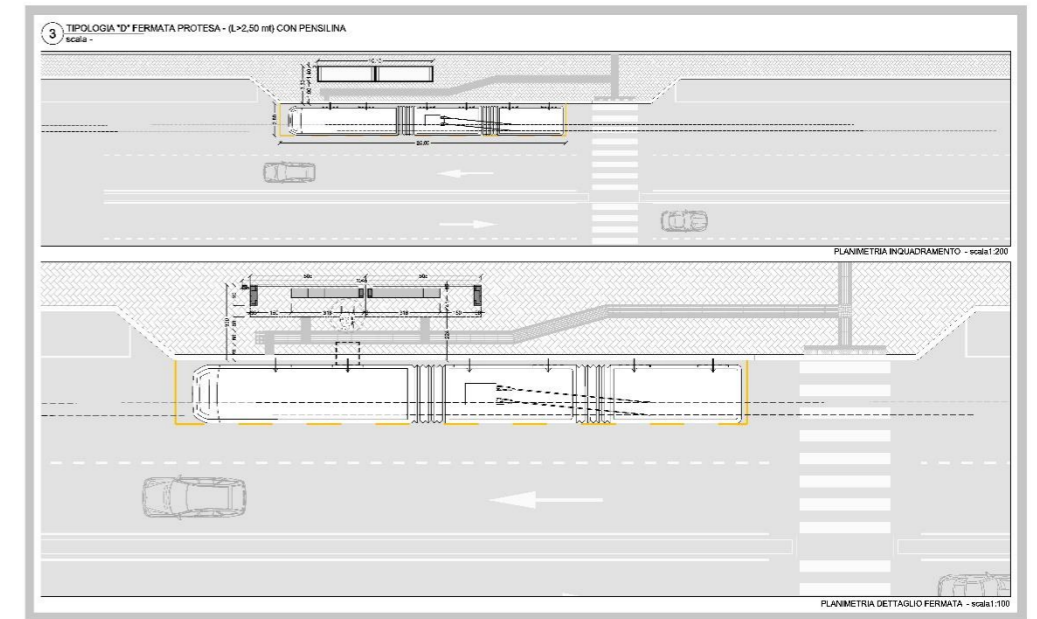
**4** FERMATA TIPO - IDENTIFICAZIONE DEI PRINCIPALI ELEMENTI DI PROGETTO



SOLO IN CASO DI PRESENZA DI AUTO IN SOSTA, LE AREE ANTERIORE E SEGUENTE IL BOX DI FERMATA DEL FILIBUS DEVONO ESSERE DI LUNGHEZZA PARI A 12 METRI E POSSONO ESSERE EVIDENZIATE MEDIANTE TRACCIAMENTO DI UNA STRISCIA GIALLA A ZIG ZAG; TALI AREE SONO NECESSARIE PER L'EFFETTUAZIONE DELLE MANOVRE DI ACCOSTAMENTO AL MARCIAPiede E DI RINSERIMENTO NEL FLUSSO DI TRAFFICO DA PARTE DEL VEICOLO.



SOLO IN CASO DI PRESENZA DI AUTO IN SOSTA, LE AREE ANTERIORE E SEGUENTE IL BOX DI FERMATA DEL FILIBUS DEVONO ESSERE DI LUNGHEZZA PARI A 12 METRI E POSSONO ESSERE EVIDENZIATE MEDIANTE TRACCIAMENTO DI UNA STRISCIA GIALLA A ZIG ZAG; TALI AREE SONO NECESSARIE PER L'EFFETTUAZIONE DELLE MANOVRE DI ACCOSTAMENTO AL MARCIAPiede E DI RINSERIMENTO NEL FLUSSO DI TRAFFICO DA PARTE DEL VEICOLO.



## Aree di capolinea

### Elementi tipologici

Il progetto dei capolinea del sistema filotramviario genovese si basa su un elemento tipologico-guida che potrà essere adattato e modificato in relazione ai singoli contesti in cui verrà realizzato. Una sorta di prototipo operativo che si modificherà a seconda delle caratteristiche dimensionali e topografiche dei diversi siti.

A tale proposito, questo elemento "tipologico" è caratterizzato dall'estrema semplicità delle sue componenti tecnico-formali e ciò favorisce una accentuata adattabilità e ripetitività ai diversi contesti. Un altro elemento caratterizzante è la discontinuità dei singoli elementi costitutivi, discontinuità che conferisce al progetto una grande flessibilità e integrabilità, cosa che sarebbe stata difficoltosa con un unico elemento unitario e immutabile; l'elemento di servizio può essere integrato e modificato, aggiungendo e spostando i moduli della sua composizione, raddoppiandoli se del caso, a seconda delle esigenze funzionali dei capolinea, della specifica natura del sito, della quantità degli addetti che lo frequentano, delle linee che vi confluiscono.

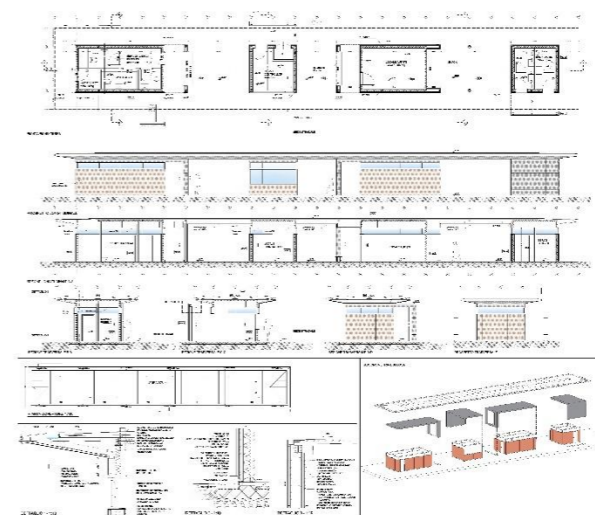
Il progetto si fonda su pochi elementi di tipo semplice. Una piattaforma pavimentata, dove corrono gli impianti di adduzione e scarico delle reti e dei sottoservizi, una serie di quattro elementi base che assolvono le principali funzioni specifiche dei capolinea, una copertura unitaria che raccorda gli elementi e li copre sotto un tetto comune. Dal punto di vista compositivo, come può essere agevolmente osservato nell'esplosione assonometrica riportata in tavola "Studio architettonico, capolinea", il prototipo è organizzato su una icastica semplicità: quattro volumi, due a pianta quadrata, e due a pianta rettangolare, sono allineati lungo l'asse mediano della piattaforma, intervallati da spazi liberi che permettono la circolazione, l'attraversamento e l'accesso alle funzioni ospitate. I quattro volumi (ma che alla bisogna potranno essere sei, o tre o in altra combinazione) sono coperti e raccordati da un elemento planare rettilineo di copertura.

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

### Materiali e rivestimenti

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

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



1. SCORCIO CAPOLINEA



2. VISTA FRONTALE CAPOLINEA



13	<p><b>EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA (pubblici accessi, skyline, intrusione/ostruzione)</b> Il sistema Filobus rafforza le relazioni tra le polarità presenti lungo la conurbazione costiera di Genova, tra le aree centrali del Centro storico e del Porto Antico e quelle a ponente di Voltri, Pegli, Sestri Ponente, Sampierdarena e a levante fino a Nervi, e si integra con i diversi caratteri identitari urbani e paesaggistici degli ambiti interessati dall'intervento.</p> <p>Gli elaborati hanno curato e tenuto conto delle analisi relative al contesto paesaggistico in cui si colloca l'infrastruttura lineare, le relative fermate e capolinea, opere che benché si inseriscano come elementi nuovi all'interno del contesto urbano consolidato mostrano sia coerenza delle soluzioni sia rispetto dello stesso.</p> <p>In particolare le fermate sostituiscono prevalentemente quelle esistenti e sono comunque posizionate in modo da realizzare un più ampio spazio pedonale e garantire maggiore visibilità verso gli spazi aperti e il mare.</p> <p>I capolinea sono stati progettati e collocati in modo da non costituire una barriera artificiale fruitiva e visiva dello spazio e riorganizzare situazioni di disordine nel rispetto dell'importante contesto urbano e paesaggistico attraverso l'inserimento delle nuove strutture con l'utilizzo di forme, materiali e colori coerenti e integrate nel contesto.</p> <p>Il capolinea di Principe rappresenta un progetto di integrazione rispettoso del contesto consolidato fra diverse modalità di trasporto in un punto nevralgico della città (metropolitana, parcheggi pubblici, ferrovia).</p> <p>Il progetto del Capolinea Caricamento – Porto Antico migliora l'accessibilità ad un'area di intensa fruizione urbana e turistica, dialoga e si integra nel contesto di riferimento anche come elemento di riordino degli spazi dedicati al TPL di Caricamento.</p> <p>Non si rilevano interferenze fra le componenti edificate dei tessuti attraversati in quanto l'intervento interessa prevalentemente le sedi stradali esistenti.</p> <p>La linea aerea non si attesta sulle facciate degli edifici storici presenti lungo il tracciato dove peraltro è già presente l'attuale linea aerea del filobus in servizio che verrà ammodernata e mantenuta.</p>	
14		

GRANDE GENOVA TBH 4

3474

La Commissione

udite le parole del presidente, si associa alle sue espressioni di cordoglio.

OGGETTO: Vincolo panoramico della Valle Visdende

La Commissione

richiamata la propria deliberazione 8 gennaio 1955, concernente l'oggetto, rilevato che la Valle Visdende è considerata non solo fra le migliori d'Italia ma addirittura del mondo come lo dimostra anche la vasta letteratura in proposito italiana e straniera.

su richiesta dei sindaci dei Comuni interessati di Santo Stefano e San Pietro di Cadore e con unanime votazione da parte della Commissione:

Delibera

di chiedere al Ministero della pubblica istruzione la notifica paesistica della Valle Visdende di Santo Stefano e di San Pietro di Cadore, a norma degli articoli 1, comma quarto, della legge 29 giugno 1939, n. 1497 ed art. 9, comma quinto, del regolamento 3 giugno 1940, n. 1357 con la seguente delimitazione:

linea ideale delimitante la zona della Valle Visdende, sita nell'ambito dei comuni di Santo Stefano e di Santo Stefano di Cadore della strada provinciale di Santo Stefano-Sappada, in località Cordevole, a Monte Rinaldo-Monte Franza-Col di Caneva-Monte Peralba-Monte Oregone-Monte Cecido-Forella Dignas-Monte Antola-Monte Val Comune-Monte Pietra Bianca-Monte Palombino-Crode di Longerin-Monte Schiavon-Monte Zovo-Col della Scutinella-Monte Curie-strada provinciale Santo Stefano di Cadore-Sappada in località Ponte Cordevole, e con la seguente motivazione:

La Valle Visdende, nell'ambito dei comuni di Santo Stefano e San Pietro di Cadore, dai cui sindaci è stata avanzata la proposta di vincolo, è formata da un altipiano vastissimo coperto di selve e circondato da una interessante corona di montagne, dominata sullo sfondo dal Monte Peralba.

La valle, ancora selvaggia, è di una bellezza suggestiva in cui si gode un senso di grande pace fra i suoi vasti boschi ed i suoi pascoli. Essa è considerata una delle più belle valli d'Italia, e, pertanto, merita la necessaria tutela della legge sul paesaggio, atta a conservare l'asprezza particolare della sua fisionomia, il corso permanente del fiume che a fondo valle esprime il suono e il muggito del frangente delle acque.

L'ing. Guglielmo Zadra formula riserve circa gli impianti della Sade già autorizzati o in corso di autorizzazione.

(Omissis).

Eseguito l'ordine del giorno, il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Fatto, letto, confermato e sottoscritto.

Il presidente: avv. Carlo Paoletti

Il segretario: rag. Candido De Martin

(4312) GRANDE GENOVA TBH 4 (23)

DECRETO MINISTERIALE 19 giugno 1958. Dichiarazione di notevole interesse pubblico della sede stradale della via Aurelia, nel percorso compreso nel territorio della provincia di Genova, sita nell'ambito dei comuni di Rapallo, Zoagli, Chiavari, Lavagna, Sestri Levante, Moneglia, Genova, Arenzano e Cogoleto.

IL MINISTRO PER LA PUBBLICA ISTRUZIONE DI CONCERTO CON IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI E CON LA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI COMMISSARIATO PER IL TURISMO

Vista la legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali;

Visto il regolamento approvato con regio decreto 3 giugno 1940, n. 1357, per l'applicazione della legge

Considerato che la Commissione provinciale di Genova per la protezione delle bellezze naturali, nella adunanza del 12 luglio 1955 ha incluso nell'elenco delle cose da sottoporre alla tutela paesistica, compilato ai sensi dell'art. 2 della legge sopracitata, la sede stradale della via Aurelia nel percorso compreso nel territorio della provincia di Genova, sita nell'ambito dei comuni di Rapallo, Zoagli, Chiavari, Lavagna, Sestri Levante, Moneglia, Genova, Arenzano e Cogoleto;

Considerato che il verbale della suddetta Commissione è stato pubblicato nei modi prescritti dall'art. 2 della precitata legge, all'albo dei Comuni sopracitati;

Viste le due opposizioni prodotte contro la suddetta proposta del vincolo dai comuni di Zoagli e Sestri Levante;

Considerato che il vincolo non significa divieto assoluto di costruibilità, ma impone soltanto l'obbligo di presentare alla competente Soprintendenza per la preventiva approvazione, qualsiasi progetto di costruzione che si intenda erigere nella zona;

Riconosciuto che la sede stradale predetta ha notevole interesse pubblico perchè oltre a formare dei quadri naturali di singolare bellezza paesistica, offre numerosi punti di vista accessibili al pubblico dai quali si può godere un vasto e profondo panorama;

Decreta:

La sede stradale della via Aurelia nel percorso compreso nel territorio della provincia di Genova, con una fascia marginale, sia a monte che a valle, per una profondità di metri 50 (cinquanta), sita nel territorio dei comuni di Rapallo, Zoagli, Chiavari, Lavagna, Sestri Levante, Moneglia, Genova, Arenzano e Cogoleto, ha notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed è quindi sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa.

Il presente decreto sarà pubblicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del Regolamento 3 giugno 1940, n. 1357, nella Gazzetta Ufficiale insieme con il verbale della Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Genova.

La Soprintendenza ai monumenti di Genova curerà che i comuni di Rapallo, Zoagli, Chiavari, Lavagna, Sestri Levante, Moneglia, Genova, Arenzano e Cogoleto, provvedano all'affissione della Gazzetta Ufficiale contenente il presente decreto agli albi comunali entro un mese dalla data della sua pubblicazione, e che i Comuni stessi tengano a disposizione degli interessati all'ora copia della Gazzetta Ufficiale con la planimetria della zona vincolata, giusta l'art. 4 della legge sopracitata.

La Soprintendenza comunicherà al Ministero la data della effettiva affissione della Gazzetta Ufficiale stessa.

Roma, addì 19 giugno 1958

p. Il Ministro per la pubblica istruzione JERVOLINO

p. Il Ministro per i lavori pubblici CARON

p. La Presidenza del Consiglio dei Ministri Il Commissario per il turismo ROMANE

3475

Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali della provincia di Genova

Estratto del verbale n. 28

Il giorno 12 luglio 1955 alle ore 16 si è riunita la Commissione provinciale per le bellezze naturali di Genova presso la sede della Soprintendenza in via Balbi n. 10 per esaminare il seguente ordine del giorno:

(Omissis).

GENOVA PROVINCIA - Vincolo del percorso dell'Aurelia con particolare riferimento alla pubblicità stradale.

(Omissis).

GENOVA PROVINCIA - Vincolo del percorso dell'Aurelia con particolare riferimento alla pubblicità stradale.

In seguito alla richiesta dell'Ente provinciale del turismo di Genova, di eliminare la pubblicità stradale lungo il percorso dell'Aurelia la Soprintendenza sottopone all'esame la proposta di vincolo della strada e dei terreni adiacenti al fine di poter intervenire per dare esito alle pratiche necessarie.

La Commissione all'unanimità accoglie la proposta di vincolo dell'Aurelia e della striscia parallela per una profondità di 50 (cinquanta metri) tanto a monte che a valle per il percorso che va dall'incrocio di via privata Raggio a Multedo, al confine con la provincia di Savona per il percorso che va dal ponte sul torrente Boate a Rapallo sino al confine con la provincia di La Spezia.

Il motivo d'importante interesse pubblico è il seguente:

« strada di grande interesse panoramico e turistico, zone adiacenti con numerosi punti di belvedere e con inquadrature panoramiche di bellezza eccezionale (art. 1, comma 3 e 4). »

(Omissis).

Il presidente: A. VIRGILIO

Il segretario: E. MAZZINO

(4310)

DECRETO MINISTERIALE 19 giugno 1958.

Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'intero territorio del comune di Barano d'Ischia (Napoli).

COMUNE DI GENOVA

IL MINISTRO PER LA PUBBLICA ISTRUZIONE

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI

E CON

LA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

COMMISSARIATO PER IL TURISMO

Vista la legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali;

Visto il regolamento approvato con regio decreto 3 giugno 1940, n. 1357, per l'applicazione della legge

predetta;

Considerato che la Commissione provinciale di Napoli per la protezione delle bellezze naturali, nell'adunanza del 18 novembre 1954 ha incluso nell'elenco delle cose da sottoporre alla tutela paesistica, compilato ai sensi dell'art. 2 della legge sopracitata, l'intero territorio del comune di Barano d'Ischia;

Considerato che il verbale della suddetta Commissione è stato pubblicato nei modi prescritti dall'art. 2 della precitata legge, all'albo del comune di Barano d'Ischia;

Vista l'opposizione prodotta dal comune di Barano d'Ischia contro la suddetta proposta di vincolo;

Considerato che il vincolo stesso non significa divieto assoluto di costruibilità, ma impone soltanto l'obbligo di presentare alla competente Soprintendenza, per la preventiva approvazione, qualsiasi progetto di costruzione che si intenda erigere nella zona;

Riconosciuto che il territorio predetto oltre a costituire con i suoi incomparabili paesaggi un quadro naturale di non comune bellezza panoramica con caratte-

ristici complessi di valore estetico e tradizionale, offre numerosi punti di vista accessibili al pubblico dai quali si può godere lo spettacolo di quelle bellezze;

Decreta:

L'intero territorio del comune di Barano d'Ischia, ha notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed è, quindi sottoposto a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa.

Il presente decreto sarà pubblicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del regolamento 3 giugno 1940, numero 1357, nella Gazzetta Ufficiale insieme con il verbale della Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Napoli.

La Soprintendenza ai monumenti di Napoli curerà che il comune di Barano d'Ischia provveda all'affissione della Gazzetta Ufficiale contenente il presente decreto all'albo comunale entro un mese dalla data della sua pubblicazione, e che il Comune stesso tenga a disposizione degli interessati altra copia della Gazzetta Ufficiale con la planimetria della zona vincolata, giusta l'art. 4 della legge sopracitata.

La Soprintendenza comunicherà al Ministero la data della effettiva affissione della Gazzetta Ufficiale stessa.

Roma, addì 19 giugno 1958

p. Il Ministro per la pubblica istruzione

JERVOLINO

Il Ministro per le finanze

ANDREOTTI

Il Ministro per la marina mercantile

CASSIANI

Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali della provincia di Napoli

Stralcio verbale della nona seduta

L'anno millemovecentocinquantaquattro, addì diciotto del mese di novembre alle ore undici in una sala della Soprintendenza ai monumenti della Campania di Napoli, si è riunita la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Napoli.

(Omissis).

Ordine del giorno:

(Omissis).

SOLE D'ISCHIA. — Estensione del vincolo d'insieme a tutto il territorio dei comuni di Casamicciola, Barano d'Ischia, Forio d'Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana.

(Omissis).

Esauriti gli argomenti riguardanti il comune di Napoli, la Commissione passa a trattare la questione dell'estensione del vincolo di insieme a tutto il territorio dell'Isola d'Ischia (comuni di Casamicciola, Barano d'Ischia, Forio d'Ischia, Lacco Ameno e Serrara Fontana), posta all'ordine del giorno.

Intervengono a questo punto alla riunione, i sindaci dei Comuni interessati e precisamente:

L'avv. Vincenzo Mazzella, sindaco di Forio d'Ischia;

dott. Leonardo Monti, sindaco di Lacco Ameno;

geom. Pietro Carlo Mattered, sindaco di Serrara Fontana;

sindaco di Barano d'Ischia, rappresentato dal sindaco di Serrara Fontana;

sig. Antonio Castagna, sindaco di Casamicciola.

Interviene, inoltre, alla riunione il dott. Giacomo Deuringer, che rappresenta l'Ente autonomo per la valorizzazione della Isola d'Ischia.

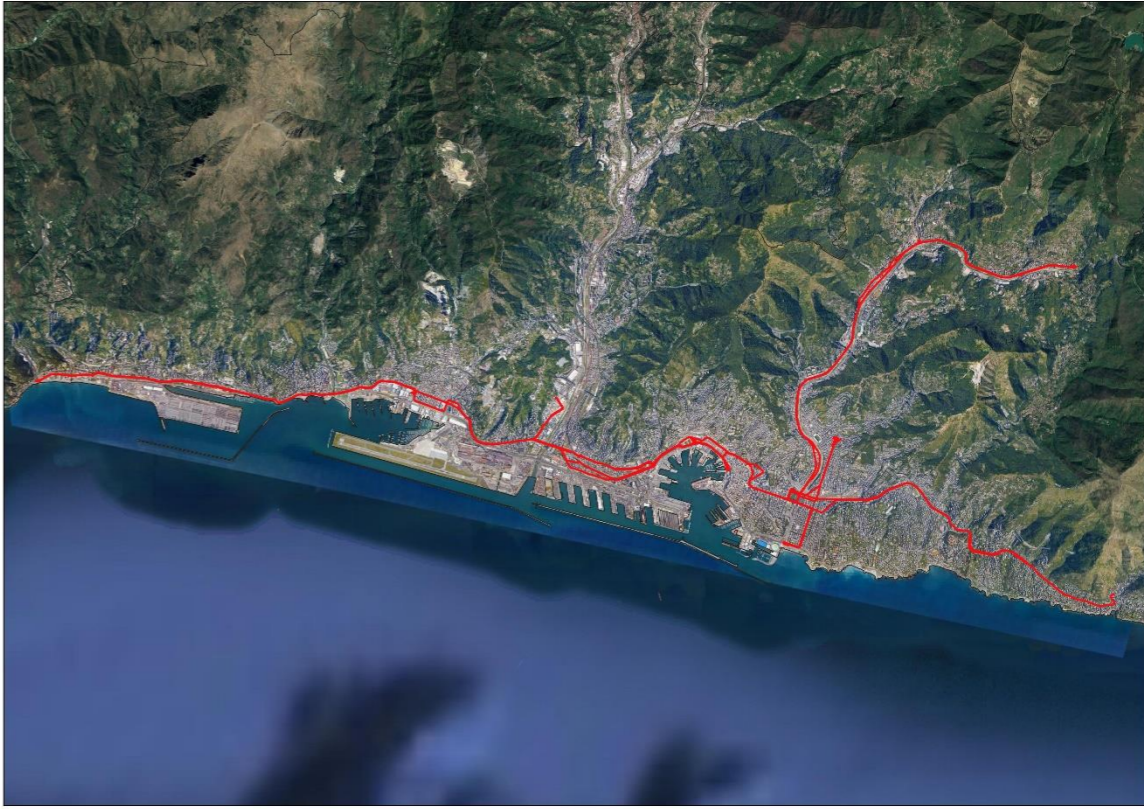
L'ing. Rusconi nel far presente che allo stato solo parte di detti Comuni è vincolata, illustra ai convenuti la necessità di estendere su tutta l'Isola d'Ischia il vincolo, allo scopo di poter assicurare la necessaria tutela delle bellezze naturali e panoramiche dell'Isola.

Aggiunge che, una volta imposto il vincolo d'insieme su tutto il territorio, sarà cura della Soprintendenza provocare

**RELAZIONE PAESAGGISTICA**  
(contenuti in coerenza con quanto stabilito dal DPCM 12/12/2005)

**ASSE DI FORZA CENTRO**

**Piazza Fanti d'Italia – Piazza Caricamento e Centro storico – Foce del Bisagno**

1	<p>RICHIEDENTE</p>		<p>preferenziamento semaforico, segnaletiche orizzontali e verticali, nonché interventi a compensazione degli spazi pubblici pedonali;</p> <p><b>Aree di capolinea</b> (12 aree) alcune di nuova realizzazione e altre oggetto di rinnovamento; particolare attenzione verrà data alla caratterizzazione visiva del sistema filoviario: dei suoi capolinea, prevedendo una riprogettazione di dei marciapiedi, delle pensiline e dell'impiantistica dedicata, rifacimento dalle fermate, le quali dovranno essere accessibili, sicure, attrezzate ed identificabili;</p>
2-3-4-5	<p>- <b>TIPOLOGIA dell'intervento e dell'opera</b>  - <b>OPERA correlata a ... (edificio, strada, ecc.)</b>  - <b>CARATTERE dell'intervento (es. temporaneo, stagionale, permanente: fisso/rimovibile)</b>  - <b>DESTINAZIONE D'USO dell'intervento</b></p> <p>Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. 04/08/2017 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile" affida alle Città metropolitane la definizione dei <b>Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile</b> (PUMS), al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali Sistemi ferroviari metropolitani, filovie, metro e tram.</p> <p>La Città Metropolitana di Genova, con lo scopo di attuare le proprie funzioni in materia di gestione integrata dei servizi pubblici, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione, individua nel Documento Unico di Programmazione (DUP 2018-2020), il PUMS quale strumento attuativo della sua agenda istituzionale, in risposta all'obiettivo strategico n.8.01.01 "Sostenere la Coerenza della pianificazione urbana per migliorare mobilità e trasporti".</p> <p>Con provvedimento n.6/2019 del 10/04/2019 sono adottate le linee strategiche del PUMS da parte della Città metropolitana di Genova:  rafforzare il trasporto pubblico locale e la qualità del servizio nel suo complesso;  integrare i sistemi di trasporto e dare coerenza al sistema della sosta e l'intercambio modale;  migliorare la circolazione privata, sviluppando la rete dello sharing, i sistemi di monitoraggio e gestione del traffico (<i>mobility management</i>) e le soluzioni smart (<i>infomobilità, e-cars</i>);  potenziare il sistema della mobilità dolce e la qualità dello spazio pubblico;  definire gerarchie ed ottimizzare il sistema della logistica per le merci urbana  diffondere la cultura della sicurezza per la mobilità ciclabile e la mobilità sostenibile.</p> <p>Con riferimento a tale quadro normativo-strutturale, il progetto di fattibilità tecnico-economica denominato "Assi di Forza per il Trasporto Pubblico Locale" si pone l'obiettivo di dotare la città di Genova di un sistema di trasporto pubblico efficiente, ecologico e dalle tempistiche di realizzazione contenute, che si estenda sulle principali direttrici cittadine.</p> <p>L'intervento consiste nella realizzazione di un <b>sistema filoviario</b>, sul quale opereranno n. 145 vetture "Tram Look" snodate (pianale da 18,75 m) su una rete complessiva di 48 km (di cui 40,5 km di nuova realizzazione) oggetto di progressivo adeguamento per quanto concerne sia la sede stradale che le dotazioni tecnologiche. I caratteri dell'intervento possono pertanto essere sintetizzate nelle seguenti categorie:</p> <p><b>Logistica (depositi, officine e parcheggi):</b> realizzazione in via Tigullio di un nuovo polo logistico per il trasporto pubblico locale, ed interventi di ammodernamento e/o rifunzionalizzazione delle rimesse di Staglieno, Gavette e Sampierdarena. Realizzazione di 2 nuovi parcheggi in struttura a Nervi e Staglieno;</p> <p><b>Interventi sulla sede stradale:</b> comprensive la posa in opere di nuovi pali, cavi di alimentazione della linea, impianti interrati e rifacimento dei manti stradali; realizzazione di pensiline interattive, piastre di fermata e marciapiedi; rifacimenti impianti illuminazione,</p>		<p><b>Tecnologia sottostazioni elettriche</b> (17 nuove sottostazioni) comprensivi di interventi di adeguamento delle esistenti, per una rete complessiva di 40,5 km di nuova linea aerea per la fornitura di tensione a supporto di 145 filobus da 18 m.</p> <p>Le aree interessate da interventi di nuova infrastrutturazione, coerentemente con le azioni strategiche previste dal PUMS Genova, si concentrano lungo quattro assi di forza, disposti da nord a sud e da ovest verso est della città metropolitana, secondo le seguenti direttrici:</p> <p><b>9. ASSE LEVANTE:</b> tra Genova Brignole-Foce, S. Martino, e le delegazioni di Quarto, Quinto, Nervi</p> <p><b>10.ASSE PONENTE:</b> Sampierdarena, Sestri Ponente (aeroporto) fino alla zona commerciale Fiumara-Campi</p> <p><b>11.ASSE BISAGNO:</b> Genova-Brignole, Marassi, Staglieno, fino alle delegazioni di Molassana, Prato</p> <p><b>12.ASSE CENTRO:</b> Corso Sardegna, Marassi (stadio), Genova-Brignole e la zona della Fiera del Mare (ATTENZIONE MANCA IL TRATTO PRINCIPE-CARIGNANO nella relazione Urbanistica)</p> <p>La presente Relazione paesaggistica riguarda l'asse centro per le aree che ricadono in tutela paesaggistica e comprende la realizzazione di fermate e capolinea di Principe e Caricamento</p> <p>Il percorso avviene in maniera promiscua con la viabilità ordinaria e, dove la larghezza della carreggiata lo consente, in corsia dedicata al filobus.</p> 

6a-6b-  
7

- USO ATTUALE DEL SUOLO (descrizione generale: area urbana, periurbana, ecc.)
- CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO (caratteri salienti)
- MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO (eventuale: coste, versante, ecc.)

### Il contesto urbano e paesaggistico della Città di Genova

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

### I caratteri insediativi, urbanistici e paesaggistici del contesto di riferimento

Il *Centro cittadino* è caratterizzato dall'elevato livello di urbanizzazione concentrata prevalentemente lungo l'asse costiero e nel tratto vallivo del torrente Bisagno. L'aggregazione urbana presenta un aspetto continuo che deriva dalle saldature delle diverse parti che la compongono e che peraltro mantengono proprie peculiarità e connotati d'immagine urbana, derivanti dalle specifiche situazioni morfologiche dalle diverse fasi dello sviluppo urbano a cui si collegano. Il Centro cittadino comprende la piana alluvionale del torrente Bisagno, caratterizzata nella zona della foce da un insediamento a maglie e ad alta densità. Il centro storico trova continuità e nuovo rapporto con il mare nel Porto Antico, una vasta area affacciata sul mare dove le calate si susseguono senza soluzione di continuità. Il *Centro cittadino* è interessato da una complessa stratificazione di sistemi insediativo-paesaggistici che si giustappongono a partire dal nucleo medievale verso gli assi ottocenteschi e risalgono i versanti collinari fino ai quartieri residenziali di Castelletto, Manin, Circonvallazione a monte. L'ambito include la porzione centrale del territorio urbano, caratterizzata da un paesaggio edificato spesso di alta qualità e valenza storica, delimitato dall'anfiteatro collinare che chiude prospetticamente il centro storico, il porto e la collina di Carignano, fino alla zona d'espansione di Brignole-Foce. Il territorio intensamente abitato è caratterizzato da una geografia fisica complessa che ha determinato nei secoli necessarie opere di ingegnerizzazione e trasformazione del territorio atte a realizzare il reticolo viario e delle infrastrutture di attraversamento (ferrovia) di superamento del nodo centrale di Genova. Tale assetto si è spesso scontrato con il reticolo idrografico preesistente, costituito da rivi con sviluppo limitato, perlopiù canalizzati per dar seguito alle opere di urbanizzazione verso le pendici collinari. L'ambito, di considerevole estensione, è interessato inoltre dal vincolo paesistico ambientale di tipo specifico in corrispondenza ad aree a grande valenza storica e di pregio ed in particolare, ai sensi dell'originaria L.1497/1939, sono stati apposti sul territorio vincoli di "bellezze d'insieme" e vincoli relativi a "bellezze singole", rivolti per lo più a edifici di villa e relativi giardini e parchi.



8 - 11

### INDIVIDUAZIONE DELL'INTERVENTO INDICAZIONE DELLA CONFORMITA' DELL'INTERVENTO RISPETTO ALLE NORMATIVE CHE INSISTONO NELL'AMBITO STATO ATTUALE DELL'AREA TUTELATA (indicazione degli elementi e Valori del paesaggio)

Il percorso del filobus nelle aree centrali si caratterizza per interessare diversi poli della città di particolare Valore paesaggistico e che attraverso una loro lettura delle caratteristiche identitarie nonché delle conseguenti normative paesaggistiche che insistono nei diversi ambiti di intervento possiamo distinguere in tre parti: Piazza Fanti d'Italia – Piazza Caricamento e Centro storico – Foce del Bisagno.

#### A) Per quanto riguarda il tracciato che converge su Via Fanti d'Italia, che ospita a realizzazione di un capolinea, si evidenziano i seguenti tratti identitari.

L'area rappresenta oggi un nodo di connessione estremamente importante che collega, tramite trasporto su ferro e gomma, in direzione ponente, il Terminal Traghetto e Sampierdarena e, in direzione levante, la zona del Porto Antico e lo storico quartiere di Prè. La parte storica della città è raggiungibile anche a piedi, passando attraverso una piazzetta con alberture e sedute. L'area è collegata pedonalmente tramite scale e percorsi in tunnel alla stazione ferroviaria di Porta Principe e alla omonima stazione metropolitana, in servizio dal 1992, anno delle celebrazioni colombiane, capolinea fino 2003, quando il tracciato fu completato verso levante. E' capolinea di interscambio anche del trasporto su gomma, locale ed extraurbano.

L'area è stata oggetto in occasione della realizzazione della metropolitana di trasformazioni che hanno predisposto gli accessi in sotterraneo della Metro e i suoi collegamenti con la Stazione Principe e nel tempo sé stata organizzata come crocevia di interscambio del trasporto pubblico locale ed extraurbano con il trasporto su rotaia (metro e ferrovia), in modo complementare e via via sempre più potenziato rispetto a quello storicamente consolidato frontistante all'accesso principale della Stazione su Piazza Acquaverde.

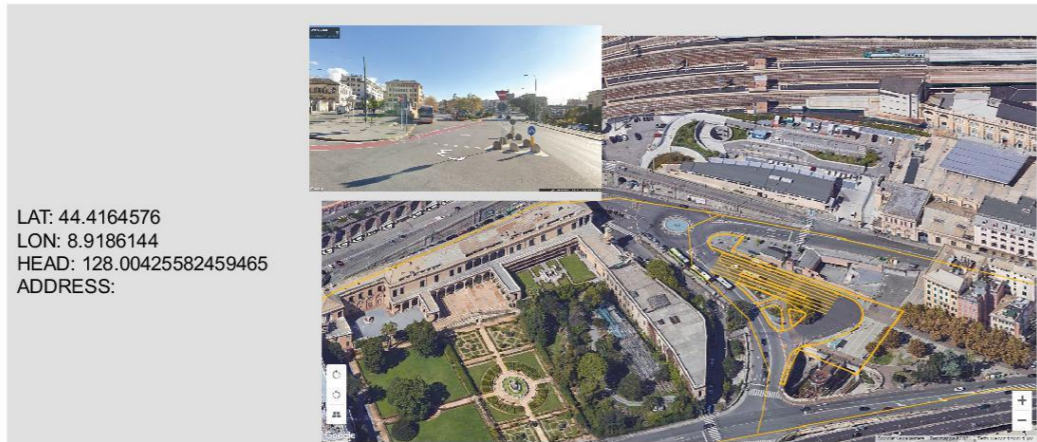
<p>L'area è adiacente alla zona parcheggi FS che costituiscono un'ulteriore connessione pedonale alla stazione ferroviaria.</p> <p>La viabilità principale si attesta lungo Via Alpini d'Italia e Via Adua, mentre Via San Benedetto si configura come stradale secondaria, seppure trafficata.</p> <p>Nonostante la centralità che ha assunto e i diversi progetti di trasformazione, l'area si caratterizza per avere un disegno poco organizzato e ordinato, soprattutto per la presenza di manufatti a servizio del trasporto pubblico e chiosco bar. Il contesto e la posizione strategica in cui si trova il capolinea Fanti d'Italia conferiscono all'area le potenzialità per essere trasformato e riorganizzato; i diversi interventi che si sono succeduti nel tempo e le diverse funzioni presenti nel sito non sono riusciti ad affermare per questo spazio urbano una significativa identità.</p> <p>Oltre alla localizzazione strategica sotto il profilo delle infrastrutture e della mobilità, la zona è di particolare interesse per le emergenze storico-culturali che si trovano in sua prossimità.</p> <p>Via Fanti d'Italia è localizzata immediatamente a levante del cinquecentesco Palazzo Doria Pamphilj, noto come Palazzo del Principe, che fu fatto costruire da Andrea Doria nella zona di Fassolo e che è una delle principali ville storiche suburbane della Città. Costruito fuori dalle mura cittadine, il Palazzo disponeva di un insieme di giardini rinascimentali che si estendevano verso l'intera collina retrostante e, a sud, verso il mare consentendo un approdo diretto alla villa.</p> <p>Nell'Ottocento, l'assetto dei giardini venne modificato pesantemente: a monte, attraverso la costruzione della ferrovia e, a mare, con l'edificazione della Stazione Marittima e l'ampliamento del porto separando la villa dalla costa.</p> <p>Nel Novecento la costruzione dell'albergo Miramare a nord insieme all'espansione della città sulla collina di San Teodoro e la nuova ed ampliata Stazione Marittima, a sud, modificarono ulteriormente l'assetto urbanistico dell'area; anche l'apertura di via Adua nel 1935 contribuì ad eliminare il collegamento della villa con il porto. La cesura venne ulteriormente rafforzata dalla costruzione della Sopraelevata negli anni Sessanta, che si sviluppa in questo tratto parallelamente a Via Adua, ad una quota più elevata.</p> <p>La villa con i suoi giardini e la Stazione Marittima sono soggetti a tutela quale bene culturale secondo quanto stabilito dalla seconda parte del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.</p> <p>Nell'immediato intorno a Fanti d'Italia si collocano, oltre al Palazzo del Principe e la Stazione Marittima, <i>landmark</i> urbani quali l'edificio in Via Amba Alagi per abitazioni e Uffici di Robaldo Morozzo della Rocca, esempio di architettura moderna, l'ex Silos Hennebique, considerato una delle opere in cemento tra le più complesse del XX secolo e il Palazzo della Dogana a Santa Limbania.</p> <p>Hennebique e il Palazzo della Dogana sono soggetti anch'essi a tutela quale bene culturale secondo quanto stabilito dalla seconda parte del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.</p> <p>Verso mare, dalla Stazione Marittima a ponte Doria, si snoda la passeggiata in legno, che era destinata a collegare l'arco del Porto Antico con la Lanterna. La passeggiata di circa 300 metri, costruita come struttura a servizio dei croceristi nel 2007, è stata chiusa nel 2013 per adempiere alle norme antiterrorismo.</p> <p>Sempre verso mare, a levante della Stazione marittima, si impone con la sua presenza l'ex silos granaio Hennebique; in disuso dal 1970 e di proprietà dell'Autorità portuale, è stato recentemente oggetto di un Accordo di programma tra Regione Liguria, Soprintendenza, Comune di Genova ed Autorità portuale per il suo recupero e la sua rifunzionalizzazione. Il progetto è destinato a trasformare l'edificio in un centro di interesse generale, a servizio dell'attività crocieristica, del turismo oltre che di eventi urbani. L'edificio sarà aggiudicato tramite gara pubblica dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale.</p>			<p>La rifunzionalizzazione dell'Hennebique verrà a costituire una fase importante del completamento del recupero del Porto Antico nella sua porzione più a ponente dell'arco costiero.</p> <p><b>B) Per quanto riguarda il tracciato che converge su Piazza Caricamento e Centro storico mette in evidenza quanto segue.</b></p> <p>L'area è delimitata tra la palazzata del Centro storico della Città a Nord e la zona del fronte mare, detta comunemente anche "Expo" avendo ospitato l'esposizione internazionale Expo '92; è costeggiata, nel lato a monte, dalla strada sopraelevata; corrisponde al Porto Antico di Genova, che prima della rigenerazione all'uso urbano è stato per lunghi anni in sottoutilizzo ed abbandono, essendo i traffici portuali gradualmente spostati a ponente verso il moderno porto commerciale di Voltri.</p> <p>Il recupero e la riqualificazione del Porto Antico, realizzate in occasione delle celebrazioni colombiane nel 1992 su progetto dell'Arch. Renzo Piano, ha ricollegato fisicamente l'antico porto alla città, restituendogli il ruolo centrale e trainante per Genova che nello stesso tempo recuperava il rapporto con il mare in primo luogo eliminando la barriera doganale presente al di sotto della sopraelevata.</p> <p>La grande operazione di trasformazione è successivamente proseguita con il Vertice G8 tenutosi a Genova nel luglio 2001 e con Genova capitale europea della cultura nel 2004. I grandi eventi hanno contribuito, in modo decisivo, a innescare processi e a invertire le tendenze al declino fisico, economico e sociale che investivano molte parti dell'area centrale della città, consentendo, attraverso la creazione di un nuovo spazio aperto sul lungomare, la connessione tra il bacino storico e la città. Il binomio waterfront-centro storico ha caratterizzato tutte le più rilevanti scelte di politiche urbane degli anni Novanta e dei primi anni Duemila catalizzando le maggiori attenzioni in termini di finanziamenti, di conseguenza, l'interesse di quest'area è cresciuto progressivamente come elemento di valore rappresentativo di tutta la città.</p> <p>Oggi l'area del Porto Antico si presenta come un'ampia insenatura naturale affacciata sul mare in cui hanno sede oltre all'acquario, numerosi punti di interesse artistico, museale, turistico, fieristico e di divertimento dai magazzini del Cotone alla Darsena, dove sono presenti il Museo del mare e della navigazione, la sede della Facoltà di economia e Commercio, gli edifici Cembalo, Metelino e Tabarca. L'ambito è servito dalle fermate della stazione metropolitana, di cui la più vicina a Piazza Caricamento è la stazione di San Giorgio, realizzata su progetto architettonico dello Studio Renzo Piano Building Workshop. L'ampio spazio a cielo libero con scalinata di accesso alla stazione è stato inserito in corrispondenza dello specchio acqueo portuale compreso tra il Ponte della Mercanzia, Calata Raibetta e il Ponte dei Chiavari. Parte dei poderosi paramenti murari di queste banchine sono visibili nella sistemazione degli spazi della stazione. Gli spazi esterni sono definiti da setti murari emergenti rivestiti in lastre di pietra artificiale con caratteristiche cromatiche simili alla pietra calcarea di Verezzi.</p> <p>In posizione adiacente alla stazione, si erge Palazzo San Giorgio, attualmente sede dell'Autorità portuale di Genova. Il palazzo si compone di due parti distinte, la parte più antica, esempio di architettura medioevale, del prospetto rivolto verso il porticato di Sottoripa, e la parte rinascimentale, rivolta verso il mare, affacciata su via della Mercanzia che collega Piazza Caricamento a Piazza Cavour posta a levante dell'arco costiero.</p> <p><b>X) Per quanto riguarda il tracciato che converge su Foce del Bisagno si espone quanto segue.</b></p> <p>Il tracciato si attesta sull'asse prospettico di Viale Brigate Partigiane con le sue rinnovate aiuole, tratto stradale di grande traffico che collega l'area della stazione ferroviaria di Genova Brignole al mare e si colloca nel punto di snodo tra l'edificio ex Palasport, che costituiva l'ingresso alla Fiera del mare, la passeggiata a mare di Corso Marconi e la sopraelevata, strada a scorrimento veloce, che congiunge la Foce con il casello autostradale di Genova ovest.</p>	
--	--	--	---	--



<p>Il tracciato, sia in direzione levante sia in direzione ponente, si colloca in posizione limitrofa agli edifici Piazza Rossetti, progetto del Daneri, che costituiscono testimonianza dell'opera progettuale appartenente al valore culturale riconosciuto della Città. L'arch. Daneri nel 1934 partecipò e giunse secondo al concorso per la sistemazione della zona alla Foce del Bisagno, con il progetto il cui motto era "Città Nuova". Le elaborazioni progettuali successive portarono alla realizzazione del progetto firmato da Daneri e Bagnasco ispirato a nuovi concetti architettonici e di qualità urbana.</p> <p>La copertura del Bisagno e il prolungamento degli assi viari definirono il nuovo spazio per l'intervento dove fu realizzato il progetto urbano della Piazza a mare. Gli alti edifici con visuali dirette e oblique del mare furono eretti con un preciso rapporto con la natura che doveva Essere ottenuto con giardini pensili agli ultimi piani, con ampie balconate e terrazze sugli ammezzati. La verticalità degli otto edifici trovò giusta compensazione nello sviluppo orizzontale del corpo di chiusura, mentre gli spazi a terra pensati come giardini e aree pedonali verdi furono realizzati solo parzialmente.</p> <p>L'area della Foce è attualmente interessata dal progetto di riqualificazione del PUO denominato "Waterfront di Levante" che, su disegno dell'Arch. Renzo Piano donato alla Città, prevede l'alienazione e la valorizzazione degli immobili dell'ex quartiere fieristico. I lavori di cantierizzazione sono già iniziati; per il lotto riguardante l'ex edificio del Palasport sono state demolite le biglietterie.</p> <p>L'obiettivo del progetto è quello di realizzare un canale-urbano o darsena navigabile a ridosso delle mura antiche della città, connettendo le aree dell'ex Fiera al Porto Antico, di realizzare una nuova strada urbana con le stesse caratteristiche di Corso Italia accompagnata dalla costituzione di un parco lineare, ciclopedonale, che unisca Punta Vagno a Porta Siberia al Porto antico; in corrispondenza di Piazzale Kennedy è prevista la realizzazione di un parco urbano.</p> <p>I recenti lavori di rifacimento della copertura del Torrente Bisagno, in parte ancora in corso, hanno comportato il ridisegno delle aiuole storiche presenti lungo l'asse stradale mantenendo il più possibile il progetto originale degli anni Sessanta dell'Arch. Daneri.</p> <p>Il verde orizzontale è costituito da piante arbustive sempreverdi piantate in gruppi omogenei e massivi, a garanzia di una presenza di arredo verde costante lungo l'arco dell'anno, e da piante con fioriture stagionali.</p> <p>Le normative paesaggistiche che interessano queste tre polarità sono le seguenti.</p> <p><b>Il PTCP della Regione Liguria – assetto insediativo</b> ricomprende il tracciato lungo la direttrice di Via Buozzi fino a Piazza Caricamento, dove si attesta il capolinea, all'interno della Disciplina per la salvaguardia e la valorizzazione del complesso viario di interesse paesistico regionale della Via Aurelia, art. 79bis delle relative Norme di Attuazione.</p> <p>L'obiettivo della disciplina è restituire alla Via Aurelia il rango di elemento costitutivo dell'identità e dell'immagine della Liguria attraverso la salvaguardia dei suoi valori storico-documentali e paesistici e la valorizzazione delle sue potenzialità in termini di fruizione del paesaggio e di promozione dell'immagine della Liguria.</p> <p>Nell'area centrale del Porto antico con alle spalle il Centro storico il tracciato attraversa, inoltre, ambiti identificati quali <i>aree urbane: strutture urbane qualificate</i> (SU), ovvero ambiti urbani di ampie dimensioni che si distinguono dal contesto per caratteri di particolare pregio paesistico-ambientale, tali da identificarli come componenti significative della morfologia urbana. L'obiettivo della norma è quello di evitare che vadano perdute quelle testimonianze dell'assetto preesistente che hanno resistito a trasformazioni urbanistiche radicali e che contribuiscono a determinare la qualità ambientale della struttura urbana attuale. Non sono pertanto consentiti interventi che compromettano l'identità e l'identificazione di tali testimonianze e la leggibilità dell'assetto territoriale preesistente a cui esse rinviano.</p>		<p>L'area alla Foce del Bisagno è invece, identificata come <i>Tessuti Urbani</i> (TU) e pertanto non assoggettata a specifica ed autonoma disciplina paesaggistica in quanto prevalgono problematiche di ordine urbanistico come regolato dall'art. 38 delle Norme di Attuazione, ad eccezione del perimetro che interclude il complesso di Piazza Rossetti, che ricade <i>aree urbane: strutture urbane qualificate</i> (SU), ovvero ambiti urbani di ampie dimensioni che si distinguono dal contesto per caratteri di particolare pregio paesistico-ambientale, tali da identificarli come componenti significative della morfologia urbana. L'obiettivo della norma è quello di evitare che vadano perdute quelle testimonianze dell'assetto preesistente che hanno resistito a trasformazioni urbanistiche radicali e che contribuiscono a determinare la qualità ambientale della struttura urbana attuale. Non sono pertanto consentiti interventi che compromettano l'identità e l'identificazione di tali testimonianze e la leggibilità dell'assetto territoriale preesistente a cui esse rinviano.</p> <p><b>Il Livello paesaggistico puntuale del PUC 2015</b> riconosce alla parte di tracciato lungo Via Buozzi in prossimità di Via Fanti d'Italia Valore del paesaggio in quanto "Ambito di paesaggio costiero", dove l'obiettivo della pianificazione è quello di ottenere una riqualificazione secondo previsioni di sviluppo sostenibile per un nuovo modello urbano che tenga conto dei caratteri paesaggistici propri della zona. Individua, pertanto, gli elementi che contribuiscono al <i>Valore di paesaggio</i> dell'ambito: l'"Elemento storico artistico ed emergenza esteticamente rilevante" di Palazzo del Principe; il "Parco, giardino, verde strutturato" del giardino antistante al Palazzo del Principe; l'"Elemento storico artistico testimoniale della città moderna" di Palazzo Morozzo della Rocca Via Amba Alagi; l'"Elemento storico artistico testimoniale della città moderna" costituito dalla Stazione marittima.</p> <p>L'area di Caricamento immediatamente alle spalle del Porto antico e il Centro storico sono, invece, ricomprese all'interno dell'area indicata quale <i>Struttura Urbana Qualificata</i> del Livello paesaggistico puntuale del PUC, in coerenza con quanto indicato dall'assetto insediativo del PTCP della Regione Liguria e dove gli interventi che preservare l'immagine consolidata della struttura urbana.</p> <p>Nell'area di Caricamento, inoltre, vengono identificati quali <i>Valori del paesaggio</i> il configurarsi quale Ambito retrostante all'Arco costiero di Conservazione "Porto antico" e l'appartenere al Centro storico con la palazzata della Ripa maris che delimita la piazza. Gli interventi sul patrimonio esistente devono essere improntati alla conservazione non solo degli edifici, ma di tutti gli elementi che conformano lo spazio urbano di eccezionale valore, nell'ottica della valorizzazione dell'insieme; pertanto le modalità di intervento sono disciplinate da quelle dell'Ambito di Conservazione dell'Impianto Urbano Storico - AC-CS del PUC.</p> <p>Alla porzione di area soggetta a tutela paesaggistica che ricade all'interno del Centro storico è riconosciuto <i>Valore del paesaggio</i> in quanto Centro storico della Città antica e, per la parte di tracciato che passa da Piazza Portello, l'essere Ambito strutturato della città moderna.</p> <p>A quanto rilevato dal Livello paesaggistico puntuale del PUC si accompagna la segnalazione di numerose emergenze storico testimoniali che risultano tutelate dalla seconda parte del D.Lgs. 42/2004, la cui tutela è di esclusiva competenza della Soprintendenza.</p> <p>All'area alla Foce del Bisagno è riconosciuto dal livello paesaggistico puntuale <i>Valore del Paesaggio</i> in quanto "Ambito costiero" e "Ambito del paesaggio urbano strutturato della Città moderna" in quanto testimonianza riconoscibile dell'evoluzione della società e della sua cultura attraverso il costruito architettonico. Sono, inoltre, individuati gli assi prospettici di Viale Brigiate Partigiane e di Corso Torino. Piazza Rossetti contornata dai suoi edifici appartiene, invece, al Sistema di valore paesaggistico "S- Sistema Piazza Rossetti". Gli interventi devono mantenere l'impianto urbanistico sia per quanto riguarda il tracciato viario, sia in relazione alla conformazione del giardino, dei porticati e dei viali laterali che costituiscono il complesso. Il verde ad alto fusto dei giardini che si percepisce dalla percorrenza della strada, deve essere mantenuto.</p> <p><b>Le Norme d'Ambito del PUC individuano le seguenti disposizioni.</b></p>	
--	--	--	--

<p>- L'area di Via Fanti d'Italia è segnalata come zona SIS-S "servizi pubblici", dove si richiama che "Sono sempre consentiti interventi di sostanziale modifica o integrazione dei servizi pubblici esistenti, con le limitazioni sopra indicate per i giardini, parchi ed aree verdi strutturate pubbliche, finalizzati al loro potenziamento, sulla base di progettazione definitiva approvata anche con effetto di pubblica utilità tenendo conto dei caratteri del paesaggio interessato";</p> <p>- L'arco portuale del Porto Antico ricade in zona Ambito di Conservazione dell'Impianto urbano storico" dove "non è consentito costruire nuovi edifici né alterare quelli esistenti se non par adeguarli ai caratteri delle zona" [...] "Sono sempre consentiti interventi di modifica o integrazione della viabilità pubblica e di uso pubblico, finalizzati alla regolarizzazione della sezione stradale e dell'andamento dell'asse viario con l'eventuale inserimento di parcheggi di piccole dimensioni, in fregio alla strada, sulla base di progettazione definitiva approvata anche con effetto di pubblica utilità tenendo conto dei caratteri del paesaggio urbano di appartenenza". E' inoltre individuata all'altezza del capolinea di caricamento la zona SIS-S "servizi pubblici", per cui "Sono sempre consentiti interventi di sostanziale modifica o integrazione dei servizi pubblici esistenti, con le limitazioni sopra indicate per i giardini, parchi ed aree verdi strutturate pubbliche, finalizzati al loro potenziamento, sulla base di progettazione definitiva approvata anche con effetto di pubblica utilità tenendo conto dei caratteri del paesaggio interessato".</p> <p>- L'area della Foce del Bisagno ricade invece all'interno del "Nodo infrastrutturale di progetto" n. 14 "Foce: Foce: nuova rotatoria e miglioramento delle connessioni tra la viabilità urbana, la sopraelevata A. Moro e l'area della Fiera. Distretto n. 20 "Fiera - Kennedy" e per il quali la Normativa del PUC indica che "nodi infrastrutturali, nell'ambito dei quali sono previsti interventi per la rifunzionalizzazione o il potenziamento delle infrastrutture viarie che vi convergono" [...] hanno "efficacia direttiva come tale suscettibile di modificazioni in sede di approvazione del progetto definitivo delle opere". Inoltre, il tracciato insiste lungo la viabilità esistente regolata secondo le seguenti disposizioni degli Ambiti SIS-I "infrastrutture", relativi alle infrastrutture pubbliche di interesse generale e locale, parcheggi pubblici. In questi ambiti "sono sempre consentiti interventi per la conservazione in efficienza delle infrastrutture esistenti, mediante opere di modifica o integrazione, finalizzati all'adeguamento normativo, sulla base di progettazione definitiva, approvata anche con effetto di pubblica utilità tenendo conto dei caratteri del paesaggio interessato. [...] La progettazione deve essere tesa al contenimento delle problematiche riguardanti la tutela dei caratteri del paesaggio interessato, gli aspetti ambientali ed archeologici [...]". Inoltre, le Norme progettuali di Livello puntuale del PUC per gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture, nonché quelli per l'adeguamento e modificazione di quelle esistenti dispone che "debbono essere progettati con l'obiettivo di coniugare i livelli di funzionalità ed efficienza necessari con il contenimento dell'impatto sull'ambiente e sul tessuto urbanizzato. Al tal fine, ove possibile, devono essere realizzate apposite zone filtro laterali, alberate e arredate con essenze vegetali, eventualmente integrate con barriere antirumore o altri dispositivi atti all'attenuazione dei fattori di scarsa compatibilità". La cartografia di Piano indica, infine, nella parte più a levante, il tracciato di "Trasporto pubblico in sede propria di previsione".</p> <p><b>Il PTC del verde di livello provinciale</b> individua il giardino del Palazzo del Principe, scheda 1.3_PU_13, quale "Parchi urbani del PTCP compresi nei territori urbanizzati (PU)", dove in ragione dei rilevanti valori vegetazionali e dei caratteri complessivi dell'area nonché del compiuto grado di strutturazione si applica una disciplina di conservazione dei valori riconosciuti e della loro immagine di insieme. Il giardino svolge all'interno del sistema urbano un ruolo storico-culturale, estetico-architettonico, ecologico-ambientale di rilievo; ha una buona percettibilità visiva dalla viabilità litoranea e l'area è accessibile dalle rete di trasporto pubblico.</p> <p>Si ritiene che l'intervento proposto sia coerente con le discipline regionale e comunale in quanto il progetto si è fatto carico di rispondere ai valori riconosciuti ricchi di aspetti localmente rilevanti che caratterizzano il tessuto urbano delle aree centrali della Città, integrando l'alto valore del contesto urbano tra la città e il mare, la grande qualità architettonica, costruttiva e dei materiali, attraverso le seguenti scelte. DIRE QUALI (rispetto degli assi prospettici, continuità nella percezione</p>			<p>delle palazzate storiche e delle emergenze architettoniche, alta qualità delle scelte materiche e dei colori, riordino, superamento di commistioni d'uso, pavimentazioni, pavimentazioni storiche, illuminazione, arredo urbano, introduzione di verde urbano), per la Foce del Bisagno, inoltre, coordinamento con le scelte del PUO waterfront di levante.</p>	
		9	<p><b>DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA con indicazione dei punti di ripresa</b> (foto di insieme da google + FOTO DEDICATE di dettaglio + render intervento di inserimento paesaggistico)</p>	

FANTI

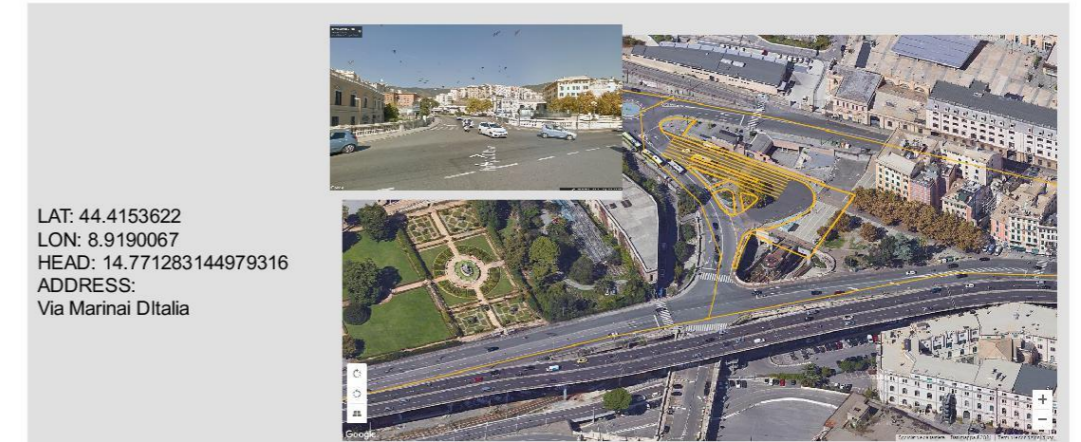


LAT: 44.4164576  
LON: 8.9186144  
HEAD: 128.00425582459465  
ADDRESS:

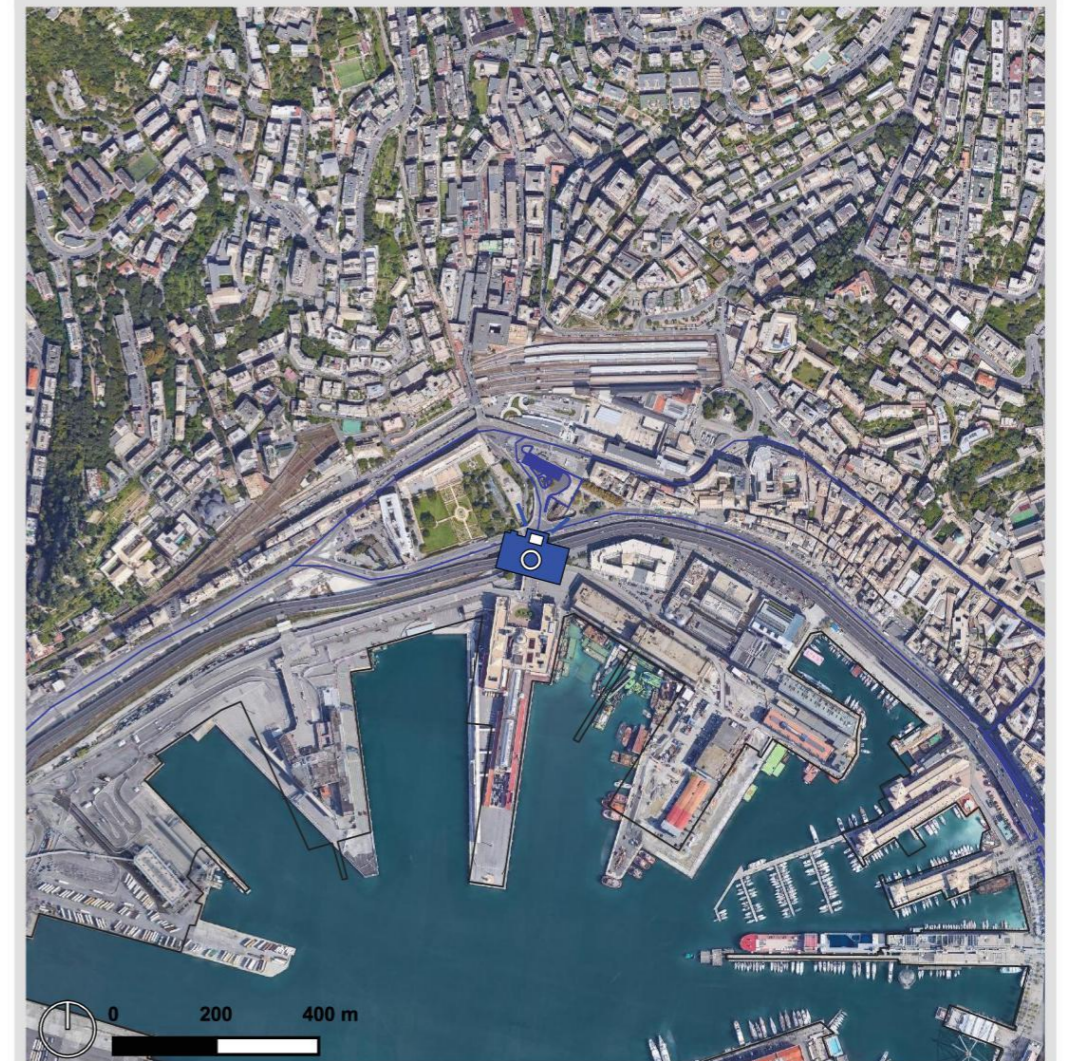


POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

FANTI

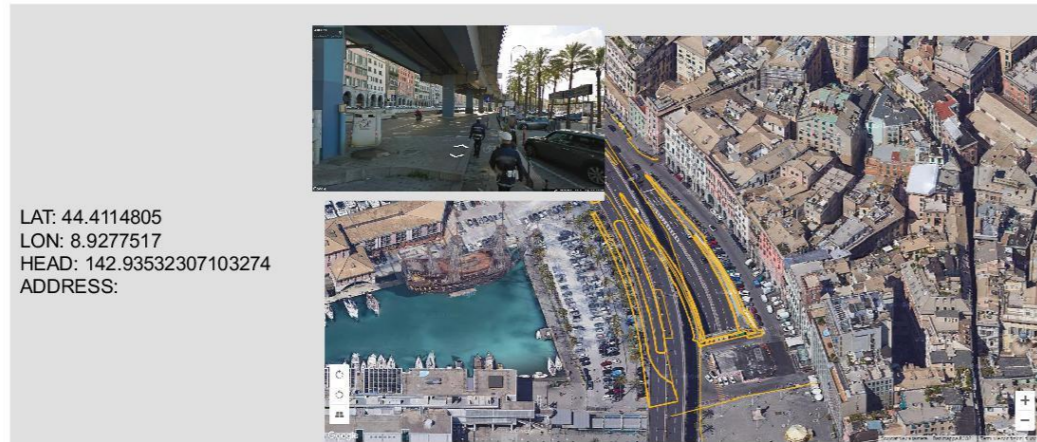


LAT: 44.4153622  
LON: 8.9190067  
HEAD: 14.771283144979316  
ADDRESS:  
Via Marinali D'Italia

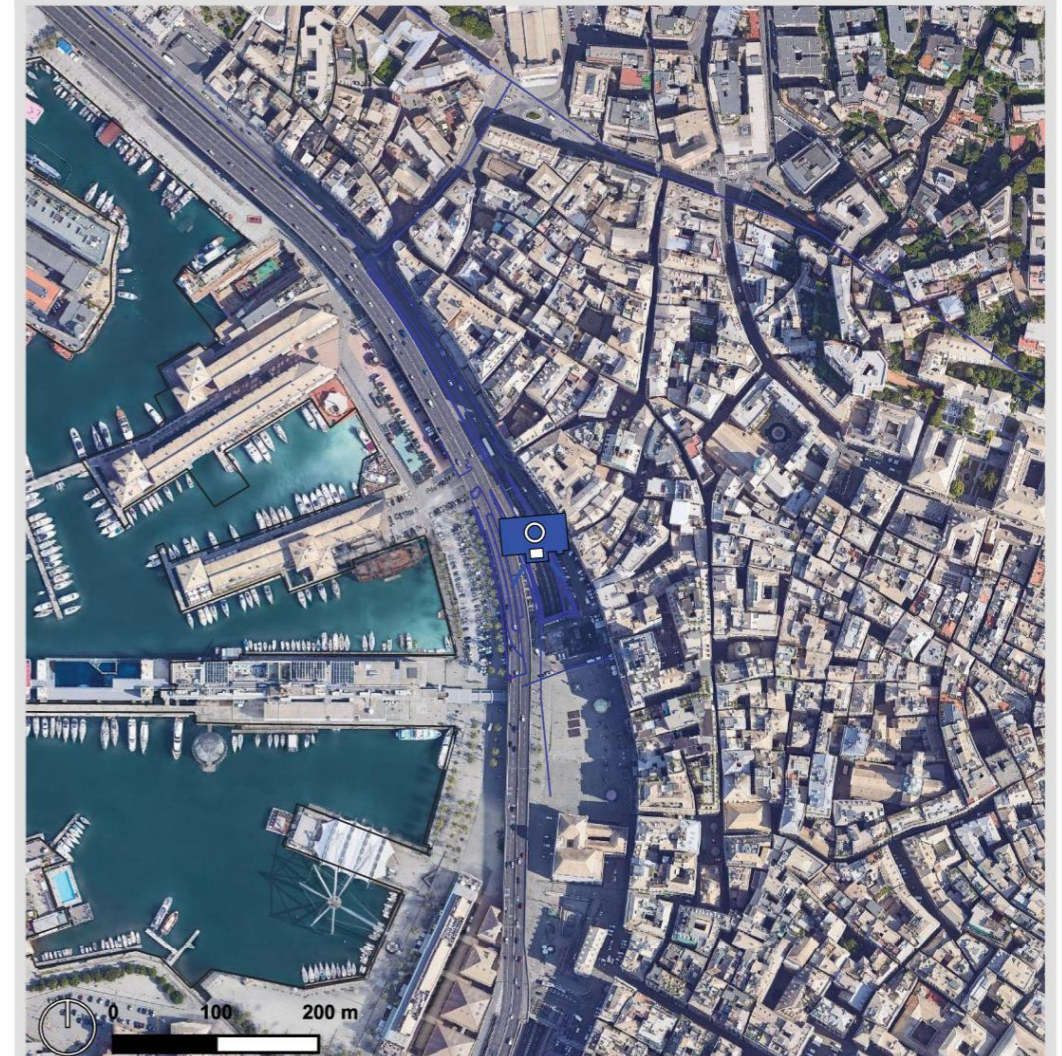
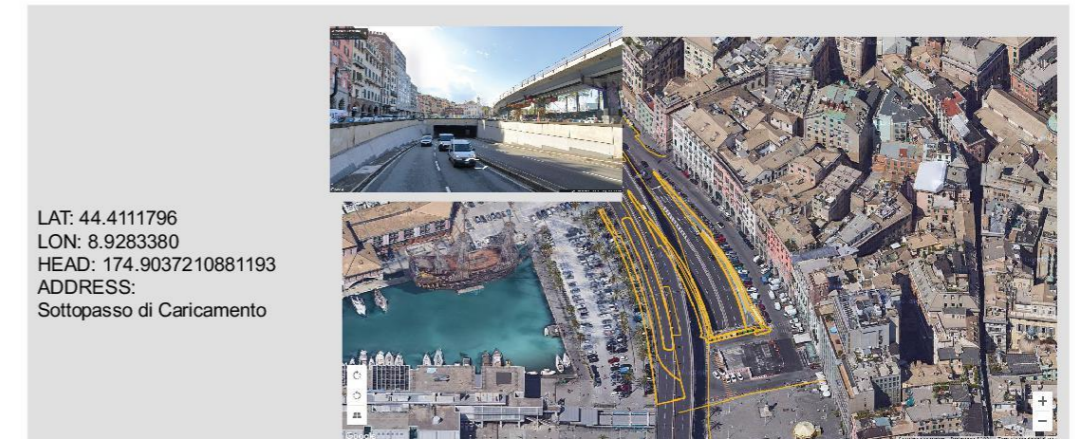


POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

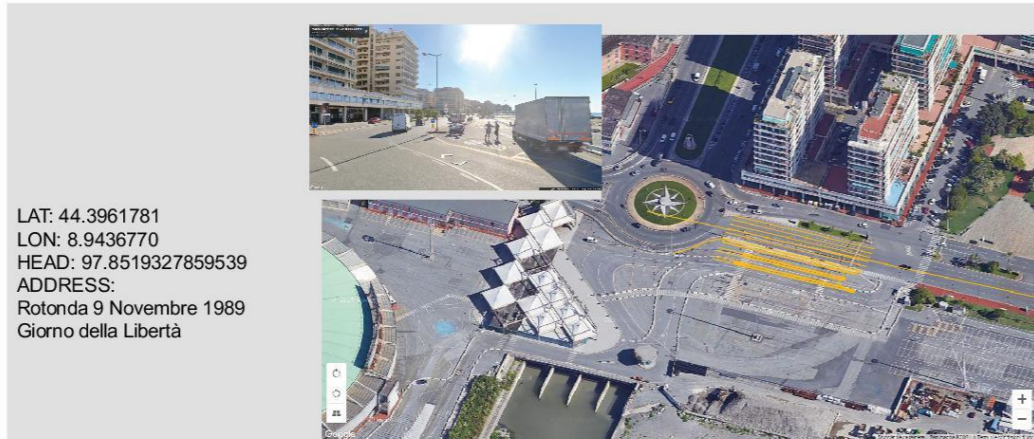
CARICAMENTO



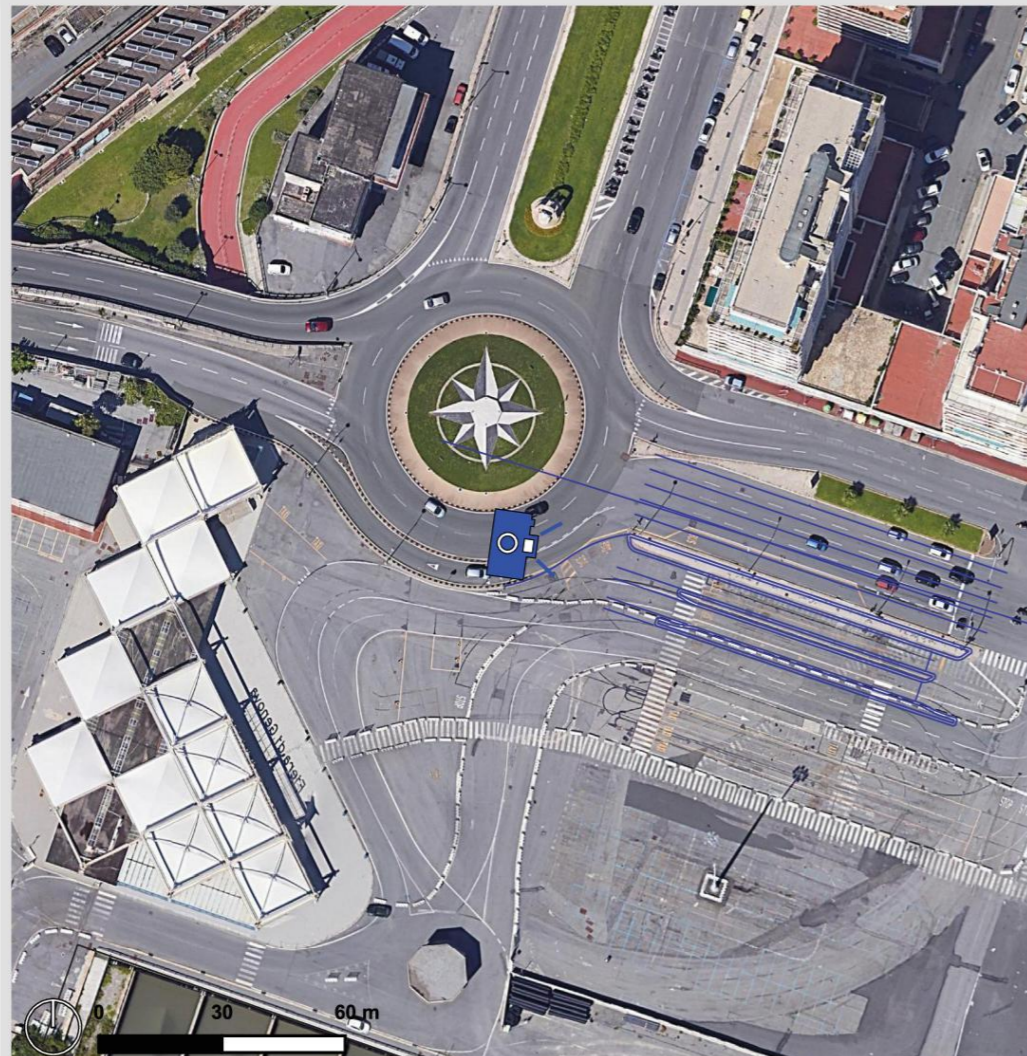
CARICAMENTO



FIERA



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



POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

Il tracciato del filobus, attraversando il Centro storico della Città, intercetta la tutela del D.M. n. 26 come indicato dal Piano dei Beni tutelati soggetti a tutela del Comune di Genova, secondo quanto disposto dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 136, lett. c) *Bellezza d'insieme* n. 26, individuata con D.M. 07/10/1959, e definita con *"Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona sottostante il piazzale di Castelletto, sita nell'ambito del comune di Genova"*. La tutela è stata imposta con la seguente motivazione: *"la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché oltre a formare un quadro naturale di non comune bellezza, offre dei punti di vista accessibili al pubblico dai quali si può godere l'ampia visuale della sottostante città e del porto di Genova"*. Pertanto, il decreto di tutela riconosce alla zona sottostante il piazzale di Castelletto notevole interesse pubblico.

Il tracciato del filobus interessa nell'area alla foce del Bisagno la tutela del D.M. n. 38bis del Piano dei Beni tutelati soggetti a tutela del Comune di Genova, secondo quanto disposto dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 136, lett. c) e d) *Bellezza d'insieme* n.38 bis, riguardante il *"...tratto di corso Italia tra via Brigate Partigiane e via S. Giuliano, compreso palazzata monte e zona costiera, sito nel comune di Genova"* riconosciuta di notevole interesse pubblico dal D.M. 21/12/1999. Il vincolo è stato imposto con la seguente motivazione *"in quanto si intende con esso tutelare il contesto ambientale di particolare pregio ed il corso Italia qualificato a monte dalla presenza di edifici di notevole interesse tipologico e da ville con parchi e a valle da inquadrature panoramiche del mare e della costa...considerato che il tratto di costa di notevole pregio rientra nelle visuali panoramiche dal mare costituendo quadri panoramici di particolare bellezza..."* e inoltre in quanto *"...presenta numerosi esempi di architettura pregevole perfettamente inseriti nel contesto ambientale quali piazza Rossetti e il quartiere Daneri, il Forte di San Giuliano, l'Abbazia di San Giuliano e la Villa Gaslini che determinano una forte caratterizzazione delle inquadrature panoramiche e dell'ambiente litoraneo circostante"*. Il notevole interesse pubblico è stato riconosciuto in quanto il tratto di costa di notevole pregio rientra nelle visuali panoramiche dal mare costituendo quadri panoramici di particolare bellezza.

Il progetto proposto risulta coerente le tutele esistenti in quanto non interferisce con l'ampia visuale che si gode da Castelletto e in zona Foce non intralcia le visuali dagli assi prospettici di Via Brigate Partigiane e di Via Torino e non ostruisce le visuali panoramiche dal mare essendo collocato...

**10b PRESENZA AREE TUTELATA PER LEGGE (ex art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.)**

Il tracciato ricompreso nella porzione più a levante delle aree centrali, all'altezza di Via Buoizzi – Via Fanti d'Italia fino al capolinea che si attesta nell'area di Caricamento e nell'area alla foce del Bisagno, ricade all'interno della **fascia costiera 300 metri** del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 142, lett. a) area tutelata per legge di interesse paesaggistico appartenente alla fattispecie dei *"...territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare."*

**12 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA SOTTO IL PROFILO PAESAGGISTICO**

**Considerazioni generali**

Il sistema di trasporto filoviario migliora l'efficienza e la sostenibilità ambientale del sistema della mobilità, costituisce un fattore prioritario per la salute dei cittadini e migliora l'immagine e la qualità urbana della Città di Genova.

10a **PROVVEDIMENTO MINISTERIALE DI TUTELA (estratto cartografica con ubicazione/estremi del provvedimento e motivazioni della tutela)**

Il progetto concorre, insieme ai diversi interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana in atto nella città, a ripristinare gli antichi equilibri compromessi dallo sviluppo industriale che ha isolato la città sul litorale e “periferizzato” il suo entroterra.

Il paesaggio si pone come fonte di sapere storico e “materiale” di una nuova cultura del territorio, delle sue risorse, del loro ruolo nel processo di riqualificazione degli spazi abitati e dei modi di vita nel complesso della socialità. Spazi che informano e orientano il progetto e i suoi riferimenti, sia nella loro importanza che nel significato.

L'integrazione del sistema filoviario in contesti urbani ancora irrisolti dal punto di vista funzionale e qualitativo rappresenta una rivisitazione di tali spazi; un fattore innovativo di miglioramento ambientale e di rigenerazione dell'immagine urbana, della riconoscibilità e dignità dei luoghi.

Ciascuno degli ambiti urbani interessati dal sistema filoviario è di per sé uno spazio identitario, all'interno di questi, la filovia, alternativa al traffico di grande impatto, contribuisce alla differenziazione dello spazio, alla sua qualità urbana e ambientale e al miglioramento delle relazioni sociali. La filovia, con i suoi elementi omogenei e distinguibili (fermate, pensiline, capolinea), favorisce la riconoscibilità e l'orientamento degli utenti nel labirinto di segni dello spazio urbano.

Il suolo urbano diventa luogo di addensamento di nuovi significati, nuove attività, in un processo di rinnovamento del territorio, in cui convivono attenzione ai fattori identitari, integrazione funzionale e qualità architettonica e costruttiva dei materiali.

Il progetto prevede, in ambiti urbani sottoposti a tutela interventi su sede stradale (pensiline di fermata e sistemazione di alcuni tratti più “sensibili” dal punto di vista del pregio storico e urbano) e le zone adibite a capolinea

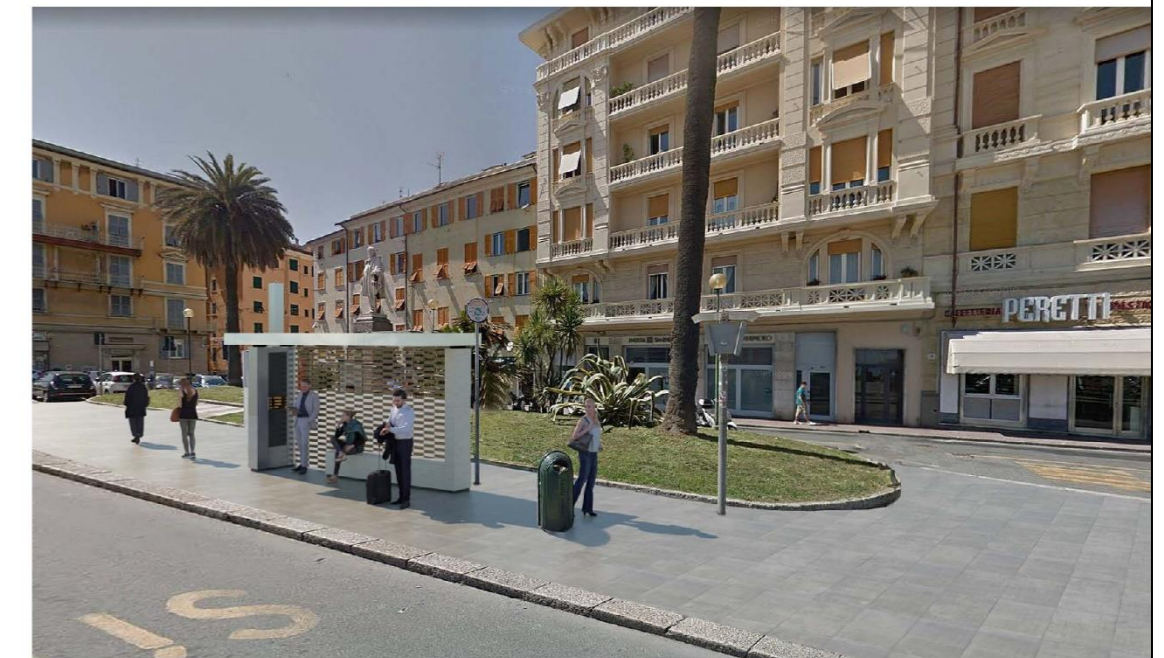
#### **Interventi sulla sede stradale - Pensiline di fermata**

Il progetto delle fermate risponde in modo articolato ed esaustivo ai due principali aspetti, apparentemente contraddittori, che la realizzazione delle strutture richiede: la standardizzazione della produzione e l'adattabilità ai diversi contesti. Da un canto c'è la necessità che gli elementi che compongono il “sistema fermata” siano prodotti realizzati in serie, dall'altro, che nel loro inserirsi nei diversi ambienti urbani di Genova siano anche flessibili e dialoganti. La fermata è composta da due elementi monolitici verticali che sostengono una copertura realizzata con una struttura metallica rivestita in acciaio riflettente. Alla base è presente un volume rivestito in pietra locale con funzione di seduta. Il micro ambiente così creato non appartiene alla categoria delle opere di design ma a quella dell'architettura e, pertanto, della città. Se questo sistema base si ripete senza variazioni in tutte le fermate, l'adattabilità delle strutture alle diverse condizioni ambientali è affidata invece alle pareti di fondo. Queste, infatti, possono essere in vetro, nei contesti dove occorre quanti più *smaterializzare* la pensilina, in lamiera metallica forata, effetto corten, per i contesti storico-industriali consolidati, e in elementi in laterizio montati su una maglia metallica, per i contesti in cui è necessario garantire migliore resistenza dei materiali agli agenti atmosferici (in prossimità della costa, ad esempio).

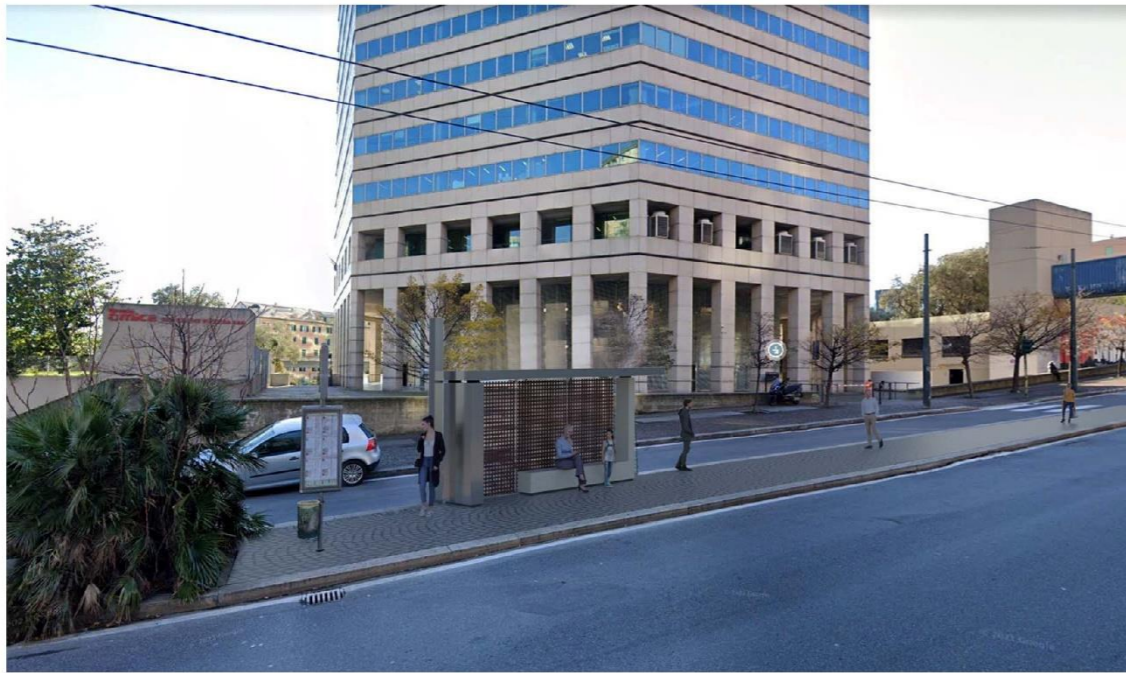
L'elemento monolitico verticale in acciaio che sostiene la copertura è inoltre in grado di rispondere a diverse necessità di carattere funzionale, quali ospitare gli schermi informativi su arrivi e partenze, pannelli pubblicitari, sistemi di sorveglianza e illuminazione. La copertura integra i pannelli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



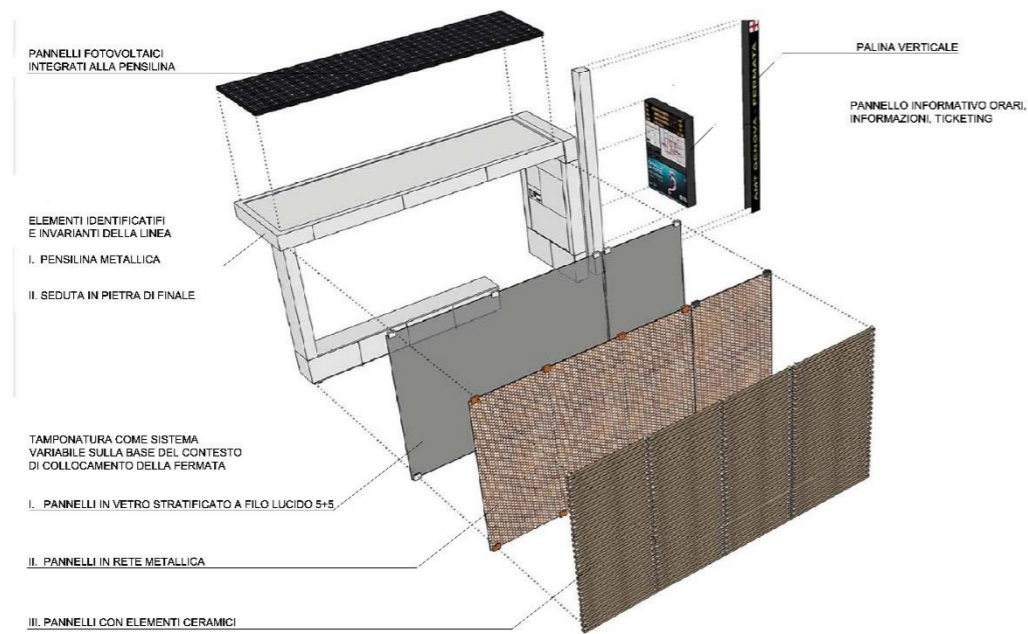
1 FERMATA BRIGNOLE



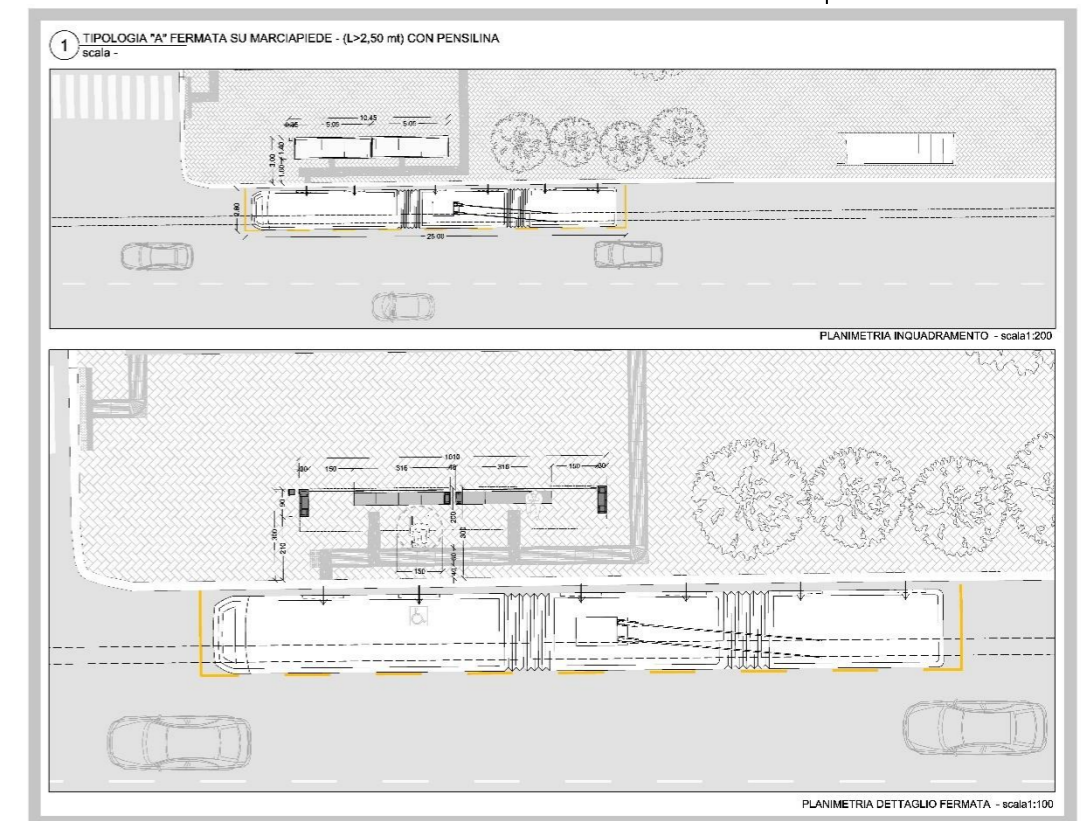
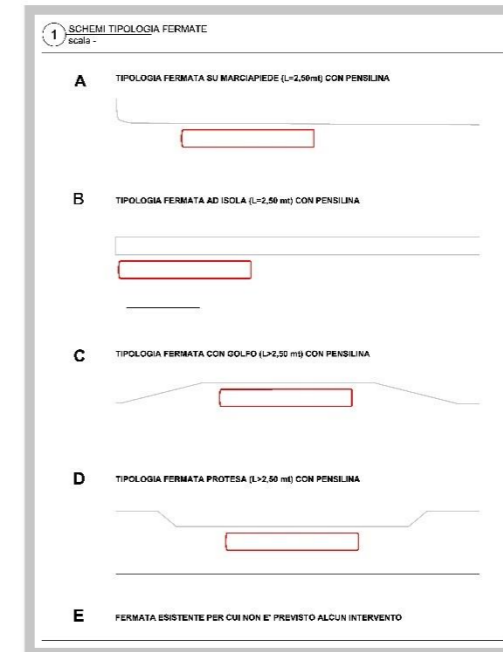
2 FERMATA LUNGOMARE PEGLI



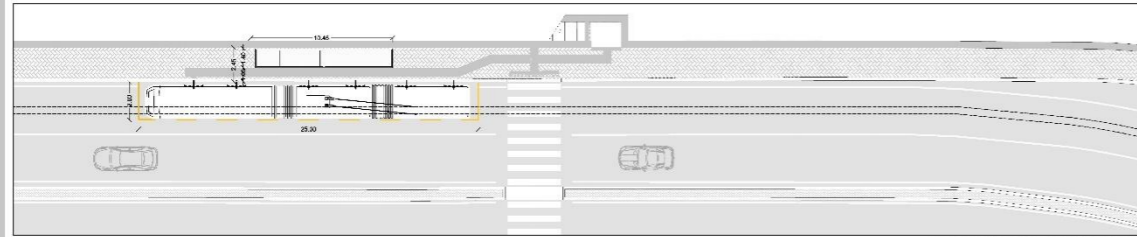
3 FERMATA MATTITONE



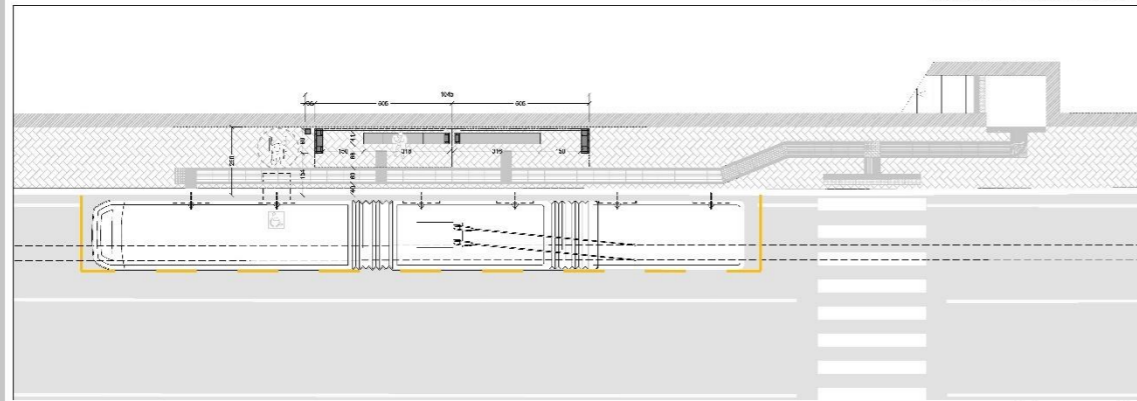
4 FERMATA TIPO - IDENTIFICAZIONE DEI PRINCIPALI ELEMENTI DI PROGETTO



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



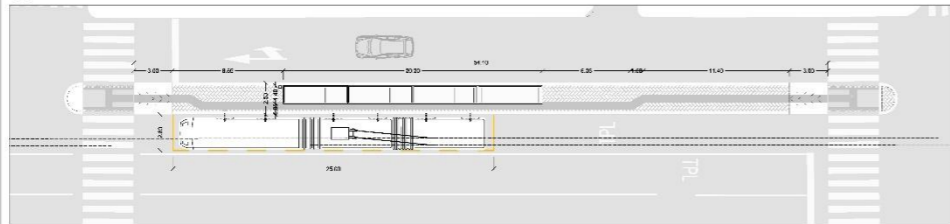
PLANIMETRIA INQUADRAMENTO - scala 1:200



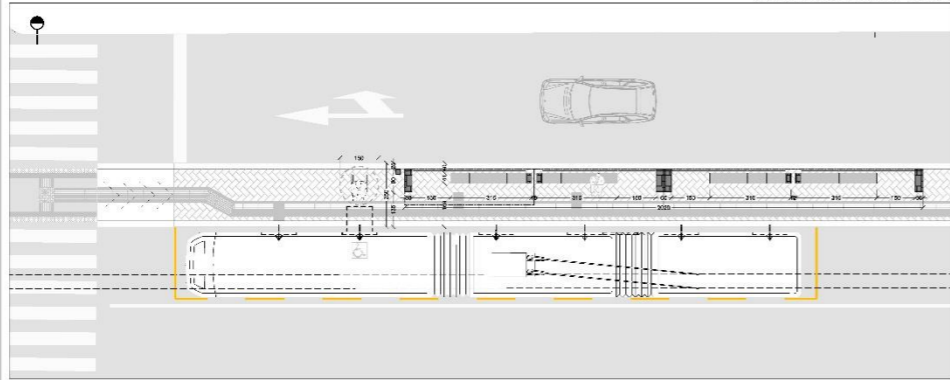
PLANIMETRIA DETTAGLIO FERMATA - scala 1:100

SOLO IN CASO DI PRESENZA DI AUTO IN SOSTA LE AREE ANTECEDENTE E SEGUENTE IL BOX DI FERMATA DEL FILIBUS DEVONO ESSERE DI LUNGHEZZA PARI A 12 METRI E POSSONO ESSERE EVIDENZIATE MEDIANTE TRACCIAMENTO DI UNA STRISCIA GIALLA A ZIG ZAG. TALI AREE SONO NECESSARIE PER L'EFFETTUAZIONE DELLE MANOVRE DI ACCOSTAMENTO AL MARCIAPIEDE E DI RINSERIMENTO NEL FLUSSO DI TRAFFICO DA PARTE DEL VEICOLO.

3 TIPOLOGIA "B" FERMATA AD ISOLA - (L>2,50 m) CON PENSILINA  
scala -

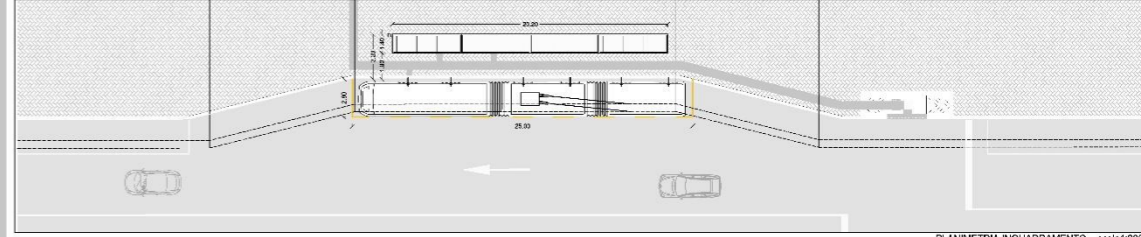


PLANIMETRIA INQUADRAMENTO - scala 1:200

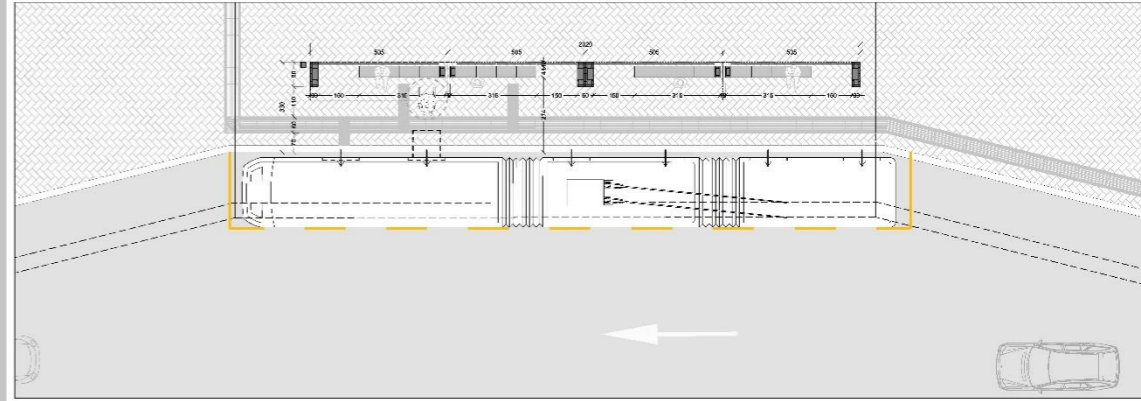


PLANIMETRIA DETTAGLIO FERMATA - scala 1:100

1 TIPOLOGIA "C" FERMATA CON GOLFO - (L>2,50 m) CON PENSILINA  
scala -

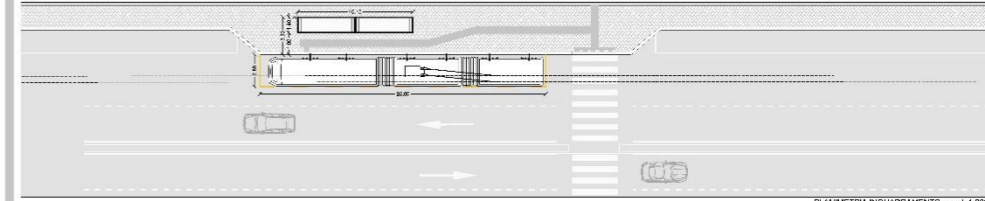


PLANIMETRIA INQUADRAMENTO - scala 1:200

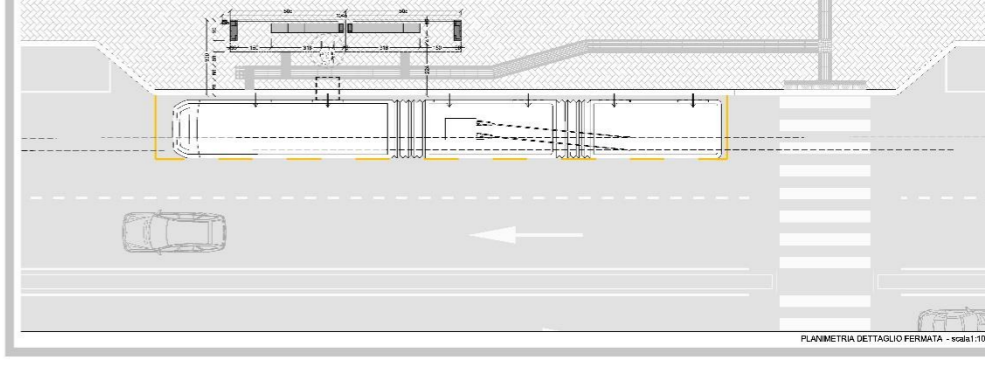


PLANIMETRIA DETTAGLIO FERMATA - scala 1:100

3 TIPOLOGIA "D" FERMATA PROTESA - (L>2,50 m) CON PENSILINA  
scala -



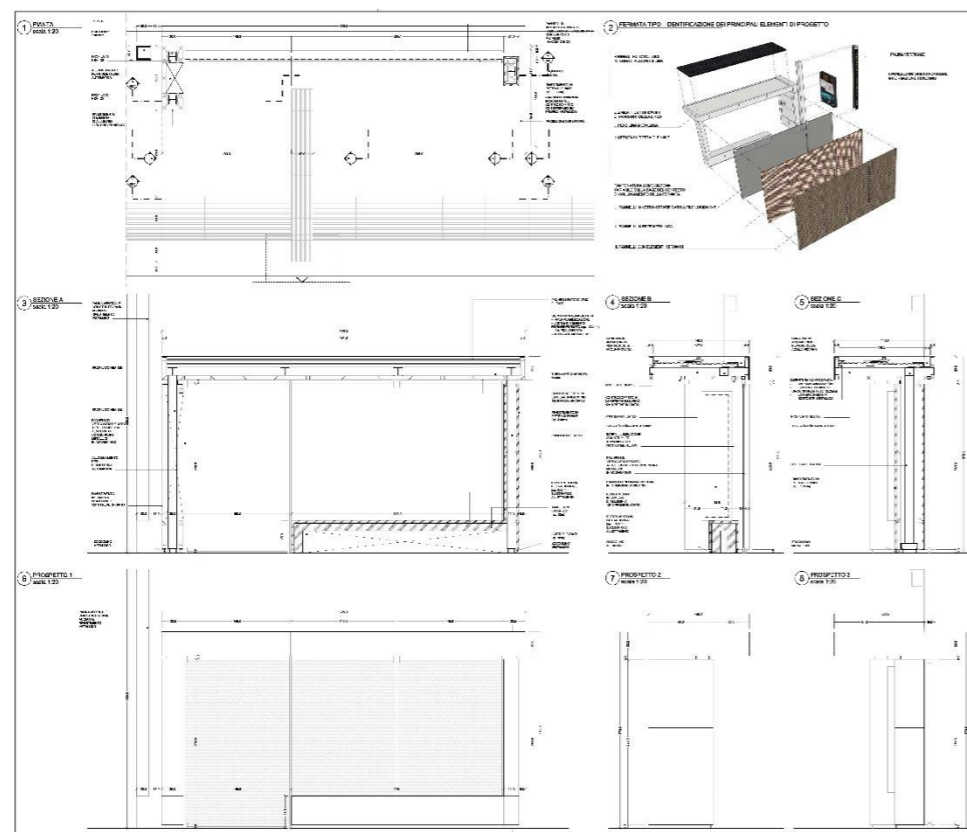
PLANIMETRIA INQUADRAMENTO - scala 1:200



PLANIMETRIA DETTAGLIO FERMATA - scala 1:100

SOLO IN CASO DI PRESENZA DI AUTO IN SOSTA LE AREE ANTECEDENTE E SEGUENTE IL BOX DI FERMATA DEL FILIBUS DEVONO ESSERE DI LUNGHEZZA PARI A 12 METRI E POSSONO ESSERE EVIDENZIATE MEDIANTE TRACCIAMENTO DI UNA STRISCIA GIALLA A ZIG ZAG. TALI AREE SONO NECESSARIE PER L'EFFETTUAZIONE DELLE MANOVRE DI ACCOSTAMENTO AL MARCIAPIEDE E DI RINSERIMENTO NEL FLUSSO DI TRAFFICO DA PARTE DEL VEICOLO.





### **Aree di capolinea**

#### **Elementi tipologici**

Il progetto dei capolinea del sistema filotramviario genovese si basa su un elemento tipologico- guida che potrà essere adattato e modificato in relazione ai singoli contesti in cui verrà realizzato. Una sorta di prototipo operativo che si modificherà a seconda delle caratteristiche dimensionali e topografiche dei diversi siti.

A tale proposito, questo elemento "tipologico" è caratterizzato dall'estrema semplicità delle sue componenti tecnico-formali e ciò favorisce una accentuata adattabilità e ripetitività ai diversi contesti. Un altro elemento caratterizzante è la discontinuità dei singoli elementi costitutivi, discontinuità che conferisce al progetto una grande flessibilità e integrabilità, cosa che sarebbe stata difficoltosa con un unico elemento unitario e imm modificabile; l'elemento di servizio può essere integrato e modificato, aggiungendo e spostando i moduli della sua composizione, raddoppiandoli se del caso, a seconda delle esigenze funzionali dei capolinea, della specifica natura del sito, della quantità degli addetti che lo frequentano, delle linee che vi confluiscono.

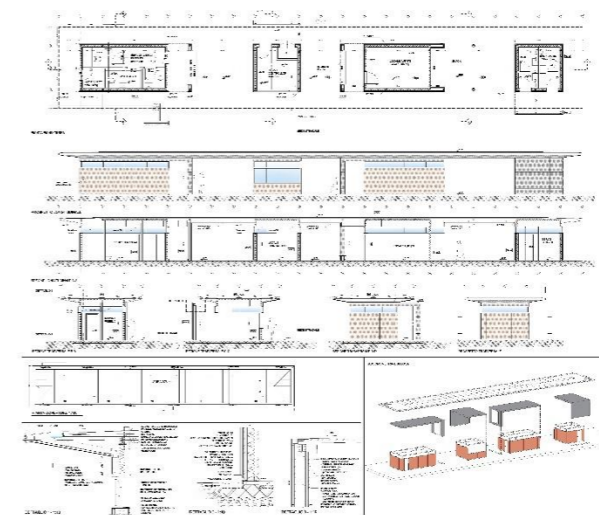
Il progetto si fonda su pochi elementi di tipo semplice. Una piattaforma pavimentata, dove corrono gli impianti di adduzione e scarico delle reti e dei sottoservizi, una serie di quattro elementi base che assolvono le principali funzioni specifiche dei capolinea, una copertura unitaria che li raccorda e li copre sotto un tetto comune. Dal punto di vista compositivo, come può essere agevolmente osservato nell'esplosione assometrica riportata in tavola "Studio architettonico, capolinea", il prototipo è organizzato su una icastica semplicità: quattro volumi, due a pianta quadrata, e due a pianta rettangolare, sono allineati lungo l'asse mediano della piattaforma, intervallati da spazi liberi che permettono la circolazione, l'attraversamento e l'accesso alle funzioni ospitate. I quattro volumi (ma che alla bisogna potranno essere sei, o tre o in altra combinazione) sono coperti e raccordati da un elemento planare rettilineo di copertura.

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

#### **Materiali e rivestimenti**

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

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



	<p>① SCORCIO CAPOLINEA</p>  <p>② VISTA FRONTALE CAPOLINEA</p> 	
13	<p><b>EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA (pubblici accessi, skyline, intrusione/ostruzione)</b> Il sistema Filobus rafforza le relazioni tra le polarità presenti lungo la conurbazione costiera di Genova, tra le aree centrali del Centro storico e del Porto Antico e quelle a ponente di Voltri, Pegli, Sestri Ponente, Sampierdarena e a levante fino a Nervi, e si integra con i diversi caratteri identitari urbani e paesaggistici degli ambiti interessati dall'intervento.</p> <p>Gli elaborati hanno curato e tenuto conto delle analisi relative al contesto paesaggistico in cui si colloca l'infrastruttura lineare, le relative fermate e capolinea, opere che benché si inseriscano come elementi nuovi all'interno del contesto urbano consolidato mostrano sia coerenza delle soluzioni sia rispetto dello stesso.</p> <p>In particolare le fermate sostituiscono prevalentemente quelle esistenti e sono comunque posizionate in modo da realizzare un più ampio spazio pedonale e garantire maggiore visibilità verso gli spazi aperti e il mare.</p> <p>I capolinea sono stati progettati e collocati in modo da non costituire una barriera artificiale fruitiva e visiva dello spazio e riorganizzare situazioni di disordine nel rispetto dell'importante contesto urbano e paesaggistico attraverso l'inserimento delle nuove strutture con l'utilizzo di forme, materiali e colori coerenti e integrate nel contesto.</p> <p>Il capolinea di Principe rappresenta un progetto di integrazione rispettoso del contesto consolidato fra diverse modalità di trasporto in un punto nevralgico della città (metropolitana, parcheggi pubblici, ferrovia).</p> <p>Il progetto del Capolinea Caricamento – Porto Antico migliora l'accessibilità ad un'area di intensa fruizione urbana e turistica, dialoga e si integra nel contesto di riferimento anche come elemento di riordino degli spazi dedicati al TPL di Caricamento.</p> <p>Non si rilevano interferenze fra le componenti edificate dei tessuti attraversati in quanto l'intervento interessa prevalentemente le sedi stradali esistenti.</p> <p>La linea aerea non si attesta sulle facciate degli edifici storici presenti lungo il tracciato dove peraltro è già presente l'attuale linea aerea del filobus in servizio che verrà ammodernata e mantenuta.</p>	
14	<p><b>MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO (eventuale).</b></p>	

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 3 febbraio 1960, n. 217.

Riconoscimento, agli effetti civili, della erezione della parrocchia di San Benedetto, in frazione Bagno del comune di L'Aquila.

N. 217. Decreto del Presidente della Repubblica 3 febbraio 1960, col quale, sulla proposta del Ministro per l'Interno, viene riconosciuto, agli effetti civili, il decreto dell'Ordinario diocesano di L'Aquila in data 1° gennaio 1959, integrato con due dichiarazioni del 2 maggio e 24 settembre 1959, relativo alla erezione della parrocchia di San Benedetto, in frazione Bagno del comune di L'Aquila.

Visto, il Guardasigilli: GONELLA Registrato alla Corte dei conti, addì 15 marzo 1960 Atti del Governo, registro n. 125, foglio n. 73. - VILLA

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 3 febbraio 1960, n. 218.

Riconoscimento della personalità giuridica della Casa generalizia, in Roma, dell'Istituto dei Fratelli Maristi delle Scuole.

N. 218. Decreto del Presidente della Repubblica 3 febbraio 1960, col quale, sulla proposta del Ministro per l'Interno, viene riconosciuta la personalità giuridica della Casa generalizia, in Roma, dell'Istituto dei Fratelli Maristi delle Scuole.

Visto, il Guardasigilli: GONELLA Registrato alla Corte dei conti, addì 15 marzo 1960 Atti del Governo, registro n. 125, foglio n. 72. - VILLA

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 febbraio 1960.

Proroga della gestione commissariale dell'Istituto sperimentale di meccanica agraria di Milano e sostituzione del commissario.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 19 luglio 1956, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 224 del 27 settembre dello stesso anno, con il quale venne sciolto il Consiglio di amministrazione dell'Istituto sperimentale di meccanica agraria di Milano e l'ing. Luigi Gussoni venne nominato commissario per l'amministrazione straordinaria del detto Istituto per la durata di un anno;

Visti i decreti del Presidente della Repubblica 16 ottobre 1957 e 14 ottobre 1958, con i quali vennero prorogati, rispettivamente, al 12 ottobre 1958 e 12 ottobre 1959, i poteri conferiti all'ing. Luigi Gussoni quale commissario straordinario del detto Istituto;

Riconosciuta la necessità di prorogare di un altro anno la gestione commissariale del detto Istituto il quale deve ora completare le proprie attrezzature immobiliari, tecniche e scientifiche, nonché concretare programmi sperimentali aderenti ai compiti istituzionali dell'Ente;

Considerato che per l'assolvimento di tale incarico è opportuno chiamare il prof. Antonio Fabris, docente di industrie agrarie nella Facoltà di agraria dell'Università di Milano, alla quale è annesso l'Istituto sperimentale di meccanica agraria di Milano;

Sulla proposta del Ministro per l'agricoltura e per le foreste;

Decreta:

La gestione commissariale dell'Istituto sperimentale di meccanica agraria di Milano è prorogata sino al 12 ottobre 1960 e commissario per l'amministrazione straordinaria del detto Istituto viene nominato il prof. Antonio Fabris, in sostituzione dell'ing. Luigi Gussoni.

Il presente decreto sarà trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

Data a Roma, addì 16 febbraio 1960

GRONCHI

RUMOR

Registrato alla Corte dei conti, addì 15 marzo 1960 Registro n. 4 Agricoltura e foreste, foglio n. 199. - PALADINI

(1636) S. VINCENZO TBN 3

DECRETO MINISTERIALE 7 ottobre 1959. Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona sottostante il piazzale di Castelletto, sita nell'ambito del comune di Genova.

IL MINISTRO PER LA PUBBLICA ISTRUZIONE DI CONCERTO CON IL MINISTRO PER IL TURISMO E LO SPETTACOLO

Vista la legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali;

Visto il regolamento approvato con regio decreto 3 giugno 1940, n. 1357, per l'applicazione della legge predetta;

Considerato che la Commissione provinciale di Genova per la protezione delle bellezze naturali, nelle adunanze del 9 dicembre 1957 e 24 marzo 1958 ha incluso nell'elenco delle cose da sottoporre alla tutela paesistica compilato ai sensi dell'art. 2 della legge sopracitata la zona sottostante il piazzale di Castelletto, sita nell'ambito del comune di Genova;

Considerato che il verbale della suddetta Commissione è stato pubblicato nei modi prescritti dall'art. 2 della predetta legge all'albo del comune di Genova;

Riconosciuto che la zona predetta ha notevole interesse pubblico perchè oltre a formare un quadro naturale di non comune bellezza, offre dei punti di vista accessibili al pubblico dai quali si può godere l'ampia visuale della sottostante città e del porto di Genova;

Decreta:

La zona sottostante il piazzale di Castelletto, sita nel territorio del comune di Genova, così delimitata: a partire dal largo della Zecca e salendo la via Edilio Raggio, segue la salita N. Durazzo, fino al tratto sud di corso Carbonara e quindi a piazza G. Villa, si ritorce lungo la via Rondinella e il margine della spianata di Castelletto comprendendo la via Colombo, il belvedere Montaldo, via O. Crosa di Vergani, prosegue lungo la salita della Torretta fino all'edificio segnato al civico n. 21-A, contorna sul lato orientale l'edificio segnato ai civici numeri 21 e 16, taglia diagonalmente la via S. Girolamo, all'altezza dello spigolo nord-ovest dell'edificio di tale via, segnato al civico n. 15 ne segue il contorno settentrionale, percorrendo in lungo la sca-

linata che, da ovest verso est, scende in via Caffaro, traversa questa all'altezza di via Madre fratelli Rubatto, che percorre fino al caseggiato segnato al civico n. 3, che ciruisce sul lato di nord-est fino a congiungersi con il palazzo segnato al n. 46 della salita inferiore Sant'Anna, che percorre interamente fino a piazza Portello, che attraversa, proseguendo per via del Portello, e quindi sboccando in via Garibaldi, che percorre per intero, contornandone il lato nord, quindi passando a pie' della scalinata della salita di San Francesco, contorna a nord piazza della Meridiana e infine, girando lungo il lato nord di via Caroli si ricongiunge al largo della Zecca.

Il presente decreto sarà pubblicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del regolamento 3 giugno 1940, n. 1357, nella Gazzetta Ufficiale insieme con il verbale della Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Genova.

La Soprintendenza ai monumenti di Genova curerà che il comune di Genova provveda all'affissione della Gazzetta Ufficiale contenente il presente decreto all'albo comunale entro un mese dalla data della sua pubblicazione, e che il Comune stesso tenga a disposizione degli interessati altra copia della Gazzetta Ufficiale con la planimetria della zona vincolata, giusta l'art. 4 della legge sopracitata.

La Soprintendenza comunicherà al Ministero la data della effettiva affissione della Gazzetta Ufficiale stessa.

Roma, addì 7 ottobre 1959

p. Il Ministro per la pubblica istruzione SCAGLIA

Il Ministro per il turismo e lo spettacolo TUPINI

Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali della provincia di Genova

Estratto dal verbale n. 39

Oggi 24 marzo millesimocinquantotto, alle ore 16, nella sede della Soprintendenza ai monumenti della Liguria, in Genova, via Balbi, 10, dietro regolare convocazione, si è riunita la Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali per esaminare il seguente ordine del giorno: (Omissis).

GE. SAN VINCENZO - Belvedere piazzale di Castelletto.

L'area proposta per il vincolo, di cui al verbale n. 38, va definita entro i seguenti limiti di un perimetro che: a partire dal largo della Zecca e salendo lungo la via Edilio Raggio, segue la salita N. Durazzo, fino al tratto sud di corso Carbonara e quindi a piazza G. Villa, si ritorce lungo la via Rondinella e il margine della spianata di Castelletto comprendendo la via Colombo, il belvedere Montaldo, via C. Crosa di Vergani, prosegue lungo la salita della Torretta fino all'edificio segnato al civico n. 21-A, contorna sul lato orientale l'edificio segnato ai civici numeri 21 e 16, taglia diagonalmente la via San Girolamo, all'altezza dello spigolo nord-ovest dell'edificio di tale via, segnato al civico n. 15, ne segue il contorno settentrionale, percorrendo in lungo la scalinata che, ad ovest verso est, scende in via Caffaro, traversa questa all'altezza di via Madre fratelli Rubatto, che percorre fino al caseggiato segnato al civico n. 3, che ciruisce sul lato di nord-est fino a congiun-

gersi con il palazzo segnato al n. 46 della salita inferiore Sant'Anna, che percorre interamente fino a piazza Portello; che attraversa, proseguendo per via del Portello, e quindi sboccando in via Garibaldi, che percorre per intero, contornandone il lato nord, quindi passando a pie' della scalinata della salita di San Francesco, contorna a nord piazza della Meridiana e infine, girando lungo il lato nord di via Caroli si ricongiunge al largo della Zecca.

Il presidente: avv. Agostino VIRGILIO

Il segretario: dott. Giuseppe CONSOLI (1606)

DECRETO MINISTERIALE 11 dicembre 1959. Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona costiera della Marina piccola, sita nell'ambito del comune di Sorrento (Napoli).

IL MINISTRO PER LA PUBBLICA ISTRUZIONE DI CONCERTO CON IL MINISTRO PER LA MARINA MERCANTILE E IL MINISTRO PER IL TURISMO E LO SPETTACOLO

Vista la legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali;

Visto il regolamento approvato con regio decreto 3 giugno 1940, n. 1357, per l'applicazione della legge predetta;

Considerato che la Commissione provinciale di Napoli per la protezione delle bellezze naturali, nella adunanza del 15 giugno 1957, ha incluso nell'elenco delle cose da sottoporre alla tutela paesistica, compilato ai sensi dell'art. 2 della legge sopracitata, la zona costiera della Marina piccola, sita nell'ambito del comune di Sorrento (Napoli).

Considerato che il verbale della suddetta Commissione è stato pubblicato nei modi prescritti dall'articolo 2 della predetta legge all'albo del comune di Sorrento;

Riconosciuto che la zona predetta ha notevole interesse pubblico perchè, oltre a formare dei quadri naturali di non comune bellezza panoramica, costituisce, nel suo insieme, un caratteristico complesso avente valore estetico e tradizionale per la spontanea concordanza e fusione fra l'espressione della natura e quella del lavoro umano;

Decreta:

La zona costiera di Marina piccola sita nel territorio del comune di Sorrento (Napoli) delimitata dal corso Italia (confine con il comune di Sant'Agnello) strada comunale di La Rota, via Bartolomeo Capasso (ex vico IV Rota), via Corrales, piazza Tasso, strada comunale Sopra le Mura, via Marina Grande, fino al mare, ha notevole interesse pubblico, perchè oltre a formare dei quadri naturali di non comune bellezza panoramica, costituisce, nel suo insieme, un caratteristico complesso avente valore estetico e tradizionale per la spontanea concordanza e fusione fra l'espressione della natura e quella del lavoro umano ed è quindi sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge 29 giugno 1939, n. 1497.

Il presente decreto sarà pubblicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del regolamento 3 giugno 1940,

fino all'intersezione col mappale 368 del foglio 90; confine nord dei mappali 368, 223, 471, 224 del foglio 90 fino all'intersezione con via Nazario Sauro; attraversamento in senso diagonale della via Nazario Sauro fino allo spigolo nord-ovest del mappale 243 del foglio 90; confine nord dei mappali 243, 249 del foglio 90 fino al congiungimento con via Renato Martorelli; attraversamento della via Renato Martorelli fino allo spigolo nord-ovest del mappale 174 del foglio 91; confine nord dei mappali 174, 203, 503, 428, 429 del foglio 91; Est: confine est del mappale 429 del foglio 91; fino al congiungimento con via S. Giuliano; tratto di via S. Giuliano in direzione sud attraversamento di corso Italia fino all'imboccatura della via Lungomare Lombardo; via Lungomare Lombardo fino al congiungimento con il confine est del mappale 312 del foglio 91; confine est del mappale 312 e il mare; Sud: il mare dal mappale 312 del foglio 91 fino alla foce del torrente Bisagno; Ovest: limite ovest di piazzale Kennedy dal mare fino al corso Italia; via Brigate Partigiane lato ovest fino all'incrocio con via Cecchi;

Considerato che il tratto di costa di notevole pregio rientra nelle visuali panoramiche dal mare costituendo quadri panoramici di particolare bellezza;

Considerato che la Soprintendenza predetta nella relazione acclusa alla nota n. 16613 del 1° giugno 1998 evidenziava come il Corso Italia costituisca una strada di grande interesse panoramico e ambientale, determinato a monte dalla presenza di palazzate di notevole interesse tipologico e da ville con parchi e dal lato a valle da inquadrature panoramiche del mare e della costa di eccezionale pregio secondo le specifiche indicazioni dei paragrafi 3 e 4 dell'art. 1 della legge n. 1497/1939 e come nel tratto della strada medesima a partire dall'incrocio con via Brigate Partigiane, in corrispondenza del complesso edilizio di piazza Rossetti, tipologicamente pregevole che delimita la palazzata verso ponente, fino all'incrocio con via Casaregis, non sussista alcuna tutela ambientale neanche attraverso le generiche indicazioni del P.T.C.P., essendo il sito classificato «tessuto urbano» senza specifica normativa;

Considerato che l'Ufficio periferico ha rilevato che nel tratto successivo da via Casaregis, fino all'incrocio con via Zara, seppure sussista un riconoscimento nel P.T.C.P. della presenza di strutture urbane qualificate, non è possibile attuare una reale tutela né delle dette strutture né dei valori panoramici della importante arteria litoranea, in mancanza di decreti di vincolo ai sensi della legge n. 1497/1939 chiari e completi, mentre il tratto successivo del Corso Italia è già sottoposto a vincolo con decreto ministeriale del 6 febbraio 1925 ai sensi della legge n. 778/1922;

Esaminati gli atti e verificato che la zona in questione presenta numerosi esempi di architettura pregevole perfettamente inseriti nel contesto ambientale quali piazza Rossetti e il quartiere Daneri, il Forte di San Giuliano, l'Abbazia di San Giuliano e la Villa Gaslini che determinano una forte caratterizzazione delle inquadrature panoramiche e dell'ambiente litoraneo circostante;

Considerato che l'inclusione in parte di tale area nel P.T.C.P. con la classificazione «tessuto urbano» è

comunque atto di tutela diversa dall'imposizione di un vincolo *ex lege* n. 1497/1939 che subordina l'esecuzione di qualsiasi intervento di modifica dello stato dei luoghi alla procedura prevista dalla legge n. 431/1985 per il rilascio dell'autorizzazione *ex art. 7* della legge n. 1497/1939;

Rilevata pertanto la necessità e l'urgenza di sottoporre l'area sopraindicata ad un idoneo provvedimento di tutela;

Considerato che il vincolo comporta in particolare l'obbligo da parte del proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo dell'immobile ricadente nella località vincolata di presentare alla regione o all'ente dalla stessa subdelegato la richiesta di autorizzazione ai sensi dell'art. 7 della citata legge n. 1497/1939 per qualsiasi intervento che modifichi lo stato dei luoghi, secondo la procedura prevista dal nono comma dell'art. 82 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616/1977 così come introdotto dall'art. 1 della legge 8 agosto 1985, n. 431 di conversione in legge con modificazioni del decreto legge 27 giugno 1985, n. 312 e che questo Ministero può in ogni caso annullare tale autorizzazione entro i sessanta giorni successivi alla ricezione di detto provvedimento, corredato della documentazione idonea a consentire la dovuta valutazione ministeriale;

Considerato che il Comitato di settore per i beni ambientali e architettonici del Consiglio nazionale per i beni culturali e ambientali nella seduta del 12 aprile 1999 esprimeva parere favorevole all'apposizione del vincolo *ex lege* n. 1497/1939 del tratto di Corso Italia tra via Brigate Partigiane e via S. Giuliano, compreso palazzata a monte e zona costiera, sito nel comune di Genova «in quanto s'intende con esso tutelare il contesto ambientale di particolare pregio ed il Corso Italia qualificato a monte dalla presenza di edifici di notevole interesse tipologico e da ville con parchi e a valle da inquadrature panoramiche del mare e della costa»;

Decreta:

Il tratto di Corso Italia tra via Brigate Partigiane e via S. Giuliano, compreso palazzata a monte e zona costiera, sito nel comune di Genova, così come sopra perimetrato è dichiarato di notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed in applicazione dell'art. 82 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, ed è pertanto soggetta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa ed a quelle previste nel citato decreto del Presidente della Repubblica. La Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici della Liguria provvederà a che copia della *Gazzetta Ufficiale* contenente il presente decreto venga affissa ai sensi e per gli effetti dell'art. 4 della legge 29 giugno 1939, n. 1497, e dell'art. 12 del relativo regolamento d'esecuzione 3 giugno 1940, n. 1357, all'albo del comune interessato e che copia della *Gazzetta Ufficiale* stessa, con relativa planimetria da allegare, venga depositata presso i competenti uffici del comune suddetto.

Avverso il presente atto è ammessa proposizione di ricorso giurisdizionale avanti al tribunale amministrativo regionale competente per territorio o, a scelta dell'interessato, avanti al tribunale amministrativo regionale del Lazio, secondo le modalità di cui alla legge 6 dicembre 1971, n. 1034, ovvero è ammesso ricorso straordinario al Capo dello Stato, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, rispettivamente entro sessanta e centoventi giorni dalla data di avvenuta notificazione del presente atto.

Roma, addì 21 dicembre 1999

Il Sottosegretario di Stato: D'ANDREA

Registrato alla Corte dei conti il 10 febbraio 2000  
Registro n. 1 Beni e attività culturali, foglio n. 11

00A7189

## MINISTERO DELL'UNIVERSITÀ E DELLA RICERCA SCIENTIFICA E TECNOLOGICA

DECRETO 4 aprile 2000.

Disciplina del funzionamento del Comitato nazionale per la valutazione del sistema universitario.

### IL MINISTRO DELL'UNIVERSITÀ E DELLA RICERCA SCIENTIFICA E TECNOLOGICA

Vista la legge 9 maggio 1989, n. 168, concernente l'istituzione del Ministero dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica;

Vista la legge 24 dicembre 1993, n. 537, art. 5, comma 23, che prevede l'istituzione dell'osservatorio per la valutazione del sistema universitario;

Vista la legge 23 dicembre 1996, n. 662, art. 1, comma 88;

Visti i decreti del Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica in data 22 febbraio 1996, 5 maggio 1999, e 24 maggio 1999 con i quali è stato istituito l'osservatorio per la valutazione del sistema universitario e sono stati definiti i relativi compiti;

Vista la legge 19 ottobre 1999, n. 370, art. 2, comma 1, che prevede l'istituzione del comitato nazionale per la valutazione del sistema universitario e la soppressione dell'osservatorio nazionale per la valutazione del sistema universitario, e rimette ad un decreto del Ministro la determinazione delle modalità di funzionamento del comitato e la durata del mandato dei suoi componenti;

Sentite le competenti commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica.

Decreta:

Art. 1.

Insiadimento del Comitato e durata del mandato dei componenti

1. Il Comitato nazionale per la valutazione del sistema universitario, istituito ai sensi dell'art. 2,

comma 1, della legge 19 ottobre 1999, n. 370, è insediato dal Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica entro trenta giorni dalla data del decreto di costituzione.

2. Con il decreto di costituzione del comitato, il Ministro nomina il presidente. Nella prima riunione il comitato definisce le modalità per l'elezione del vice presidente e procede all'elezione del medesimo.

3. I componenti restano in carica quattro anni e possono essere riconfermati una sola volta.

4. I componenti del Comitato non possono ricoprire contemporaneamente all'espletamento del mandato le cariche di rettore, preside di facoltà, direttore di dipartimento o di istituto, di direttore amministrativo, presidente o componente dei nuclei di valutazione presso istituzioni universitarie statali e non statali né l'incarico di presidente o componente del Consiglio universitario nazionale.

5. I componenti che cessano prima della conclusione del mandato sono sostituiti limitatamente al periodo necessario al completamento del quadriennio.

Art. 2.

Programmazione degli interventi e compiti del presidente e vice presidente

1. Con riferimento ai compiti previsti dall'art. 2 della legge 19 ottobre 1999, n. 370, l'attività del Comitato è definita da un programma annuale predisposto entro il 31 ottobre e approvato dal Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.

2. Il presidente rappresenta il Comitato e cura i rapporti con il Ministero dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica. Definisce l'ordine del giorno delle riunioni collegiali del comitato e ne dirige i lavori. Vigila sull'attuazione delle deliberazioni collegiali ed esercita tutte le altre attribuzioni connesse con i compiti istituzionali del comitato.

3. Il vice presidente sostituisce il presidente in caso d'impedimento e assenza del medesimo, nonché svolge ogni altra funzione su delega del presidente.

4. Ciascuno dei componenti ha facoltà di:

a) proporre al presidente la convocazione del comitato medesimo, specificandone le ragioni ed indicando gli argomenti da inserire all'ordine del giorno;

b) proporre l'effettuazione di studi e ricerche, inerenti alle attività del Comitato, anche ai fini di quanto previsto dall'art. 4, comma 2;

c) effettuare missioni presso il Ministero dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica o in altra sede in relazione alla specifica attività del comitato su incarico dello stesso Comitato.

5. Il Comitato può affidare a uno o più componenti compiti di studio e l'analisi di specifici argomenti o temi, strumentali per l'attività del comitato.

**RELAZIONE PAESAGGISTICA**  
(contenuti in coerenza con quanto stabilito dal DPCM 12/12/2005)

**ASSE DI FORZA LEVANTE  
CORSO EUROPA - NERVI**

1	RICHIEDENTE
2-3-4-5	<p>- <b>TIPOLOGIA</b> dell'intervento e dell'opera  - <b>OPERA</b> correlata a ... (edificio, strada, ecc.)  - <b>CARATTERE</b> dell'intervento (es. temporaneo, stagionale, permanente: fisso/rimovibile)  - <b>DESTINAZIONE D'USO</b> dell'intervento</p> <p>Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. 04/08/2017 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile" affida alle Città metropolitane la definizione dei <b>Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile</b> (PUMS), al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali Sistemi ferroviari metropolitani, filovie, metro e tram.</p> <p>La Città Metropolitana di Genova, con lo scopo di attuare le proprie funzioni in materia di gestione integrata dei servizi pubblici, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione, individua nel Documento Unico di Programmazione (DUP 2018-2020), il PUMS quale strumento attuativo della sua agenda istituzionale, in risposta all'obiettivo strategico n.8.01.01 "Sostenere la Coerenza della pianificazione urbana per migliorare mobilità e trasporti".</p> <p>Con provvedimento n.6/2019 del 10/04/2019 sono adottate le linee strategiche del PUMS da parte della Città metropolitana di Genova:  rafforzare il trasporto pubblico locale e la qualità del servizio nel suo complesso;  integrare i sistemi di trasporto e dare coerenza al sistema della sosta e l'intercambio modale;  migliorare la circolazione privata, sviluppando la rete dello sharing, i sistemi di monitoraggio e gestione del traffico (<i>mobility management</i>) e le soluzioni smart (<i>infomobilità, e-cars</i>);  potenziare il sistema della mobilità dolce e la qualità dello spazio pubblico;  definire gerarchie ed ottimizzare il sistema della logistica per le merci urbana  diffondere la cultura della sicurezza per la mobilità ciclabile e la mobilità sostenibile.</p> <p>Con riferimento a tale quadro normativo-strutturale, il progetto di fattibilità tecnico-economica denominato "Assi di Forza per il Trasporto Pubblico Locale" si pone l'obiettivo di dotare la città di Genova di un sistema di trasporto pubblico efficiente, ecologico e dalle tempistiche di realizzazione contenute, che si estenda sulle principali direttrici cittadine.</p> <p>L'intervento consiste nella realizzazione di un <b>sistema filoviario</b>, sul quale opereranno n. 145 vetture "Tram Look" snodate (pianale da 18,75 m) su una rete complessiva di 48 km (di cui 40,5 km di nuova realizzazione) oggetto di progressivo adeguamento per quanto concerne sia la sede stradale che le dotazioni tecnologiche. I caratteri dell'intervento possono pertanto essere sintetizzate nelle seguenti categorie:</p> <p><b>Logistica (depositi, officine e parcheggi):</b> realizzazione in via Tigullio di un nuovo polo logistico per il trasporto pubblico locale, ed interventi di ammodernamento e/o rifunzionalizzazione delle rimesse di Staglieno, Gavette e Sampierdarena. Realizzazione di 2 nuovi parcheggi in struttura a Nervi e Staglieno;</p> <p><b>Interventi sulla sede stradale:</b> comprensive la posa in opere di nuovi pali, cavi di alimentazione della linea, impianti interrati e rifacimento dei manti stradali; realizzazione di pensiline interattive, piastre di fermata e marciapiedi; rifacimenti impianti illuminazione,</p>

preferenziamento semaforico, segnaletiche orizzontali e verticali, nonché interventi a compensazione degli spazi pubblici pedonali;

**Aree di capolinea** (12 aree) alcune di nuova realizzazione e altre oggetto di rinnovamento; particolare attenzione verrà data alla caratterizzazione visiva del sistema filoviario: dei suoi capolinea, prevedendo una riprogettazione di dei marciapiedi, delle pensiline e dell'impiantistica dedicata, rifacimento dalle fermate, le quali dovranno essere accessibili, sicure, attrezzate ed identificabili;

**Tecnologia sottostazioni elettriche** (17 nuove sottostazioni) comprensivi di interventi di adeguamento delle esistenti, per una rete complessiva di 40,5 km di nuova linea aerea per la fornitura di tensione a supporto di 145 filobus da 18 m.

Le aree interessate da interventi di nuova infrastrutturazione, coerentemente con le azioni strategiche previste dal PUMS Genova, si concentrano lungo quattro assi di forza, disposti da nord a sud e da ovest verso est della città metropolitana, secondo le seguenti direttrici:

**13.ASSE LEVANTE:** tra Genova Brignole-Foce, S. Martino, e le delegazioni di Quarto, Quinto, Nervi

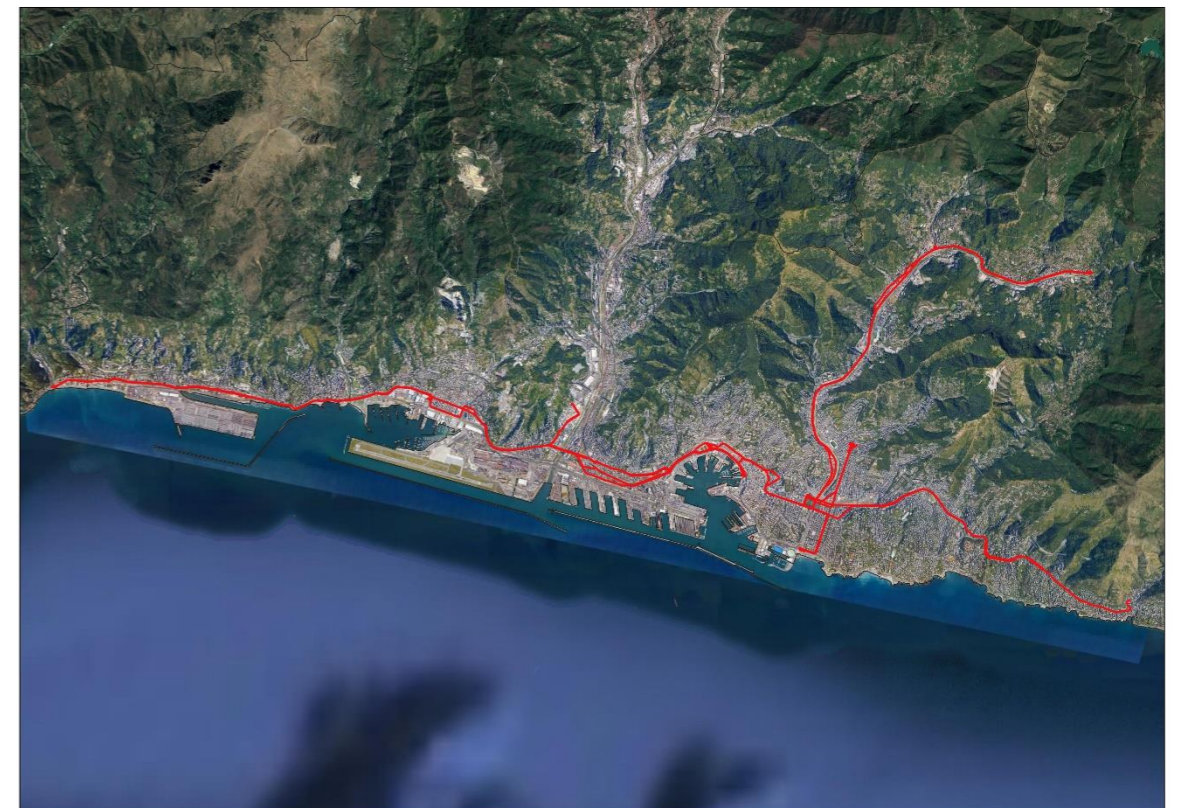
**14.ASSE PONENTE:** Sampierdarena, Sestri Ponente (aeroporto) fino alla zona commerciale Fiumara-Campi

**15.ASSE BISAGNO:** Genova-Brignole, Marassi, Staglieno, fino alle delegazioni di Molassana, Prato


**16.ASSE CENTRO:** Corso Sardegna, Marassi (stadio), Genova-Brignole e la zona della Fiera del Mare (ATTENZIONE MANCA IL TRATTO PRINCIPE-CARIGNANO nella relazione Urbanistica)

La presente Relazione paesaggistica riguarda l'asse levante per le aree che ricadono in tutela paesaggistica e comprende la realizzazione di fermate e capolinea

Il percorso avviene in maniera promiscua con la viabilità ordinaria e, dove la larghezza della carreggiata lo consente, in corsia dedicata al filobus.



6a-6b-7	<p>- <b>USO ATTUALE DEL SUOLO</b> (descrizione generale: area urbana, periurbana, ecc.)  - <b>CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO</b> (caratteri salienti)  - <b>MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO</b> (eventuale: coste, versante, ecc.)</p> <p><b>Il contesto urbano e paesaggistico della Città di Genova</b></p> <p>La prevalente connotazione dell'ambito è la continuità dell'insediamento urbano che si articola lungo la fascia costiera e nei tratti dei bacini vallivi principali con pesi, strutture e caratteri formali differenziati, dando luogo ad una successione di immagini urbane connesse alle caratteristiche specifiche dei tessuti insediativi ed alle peculiarità della struttura specifica del territorio. In questo senso si pone il problema della riqualificazione dell'immagine urbana, intesa come recupero delle specificità delle singole parti dell'insediamento, anche in relazione alle porzioni di territorio di diretta pertinenza, ovvero alla riprogettazione per ambiti organicamente definiti delle parti maggiormente degradate. In particolare acquista rilievo l'assetto della fascia costiera e del rapporto fra città e mare inteso come qualificazione di spazi urbani e produttivi. Il paesaggio urbano genovese si sviluppa in maniera praticamente costante lungo l'intero arco costiero compreso tra Voltri e Nervi, assumendo i caratteri di densità insediativa e funzionale di conurbazione lineare costiera, all'interno della quale si alternano destinazioni d'uso di tipo residenziale, produttivo e commerciale. La struttura insediativa complessiva della città metropolitana riflette le complesse caratteristiche geo-morfologiche del territorio ed una concentrazione degli insediamenti sulla costa e nelle ridotte aree pianeggianti.</p> <p><b>I caratteri insediativi, urbanistici e paesaggistici del contesto di riferimento</b></p> <p>Nel <i>Levante cittadino</i> l'insediamento si sviluppa lungo la costa oltre la foce del torrente Bisagno, ai terrazzi di Carignano e del centro si contrappongono simmetricamente quelli di Albaro, Quarto e Quinto, caratterizzati da insediamenti a minore densità, ottenuti per successive lottizzazioni di precedenti tessuti a ville, di cui permangono esempi isolati. Il <i>Levante cittadino</i> include la porzione posta di urbanizzazione posta più a est del territorio comunale, ed è costituito dall'espansione dei quartieri collinari di Albaro, S. Martino, S. Fruttuoso, e nella conurbazione costiera che arriva fino a Nervi. L'ambito è caratterizzato da un paesaggio insediativo a forte componente residenziale che, nonostante l'intensità edificatoria sviluppata nel secondo dopoguerra, ha però mantenuto un livello qualitativo più elevato rispetto al Ponente e dove lungo costa esiste ancora l'affaccio diretto al mare, con alternanza di zone rocciose e presenza di piccole spiagge anche nei nuclei più addensati (Sturla, Quarto). In corrispondenza della zona residenziale di Albaro, l'estrema frangia del sistema urbano consolidato prima del 1930, è di particolare pregio ambientale e paesaggistico il lungomare di Corso Italia, dove sono ubicati stabilimenti balneari, da un lato, e una cortina edilizia di case e palazzi e ville d'epoca compressive di giardini e aree a verde soggette a vincolo paesaggistico. Anche nell'estremo levante, da Quinto a Nervi, il paesaggio è caratterizzato da un positivo equilibrio tra l'edificazione e la componente naturalistica dove permane una vegetazione mediterranea ancora ben sviluppata quale lascito di sistemi di villa storica divenuti parchi urbani di pregio. Il versante di Sant'Ilario presenta terrazzamenti estesi coltivati ad oliveto e determina un paesaggio omogeneo agricolo-strutturato.</p>
---------	---

	
8-11	<p><b>INDIVIDUAZIONE DELL'INTERVENTO</b>  <b>INDICAZIONE DELLA CONFORMITA' DELL'INTERVENTO RISPETTO ALLE NORMATIVE CHE INSISTONO NELL'AMBITO</b>  <b>STATO ATTUALE DELL'AREA TUTELATA (indicazione degli elementi e Valori del paesaggio)</b></p> <p>Il tracciato del filobus si snoda a levante lungo l'infrastruttura viaria di Corso Europa, la cui costruzione inizia negli anni Cinquanta del su progetto di massima redatto dal Comune che voleva realizzare una strada detta "pedemontana" che consentisse di facilitare i collegamenti con il levante della città in alternativa alla strada costiera, la via Aurelia, in considerazione dell'aumento del traffico veicolare. La strada doveva passare accanto all'Ospedale di San Martino, facilitando quindi l'accesso allo stesso, e attraversare i quartieri di Sturla, Quarto, Quinto e terminare in vicinanza dell'ingresso di Nervi. Nel 1966 la Pedemontana fu connessa attraverso la realizzazione dello svincolo al casello di Genova Nervi dell'autostrada A12.</p> <p>L'importanza di tale collegamento è ancora attuale in quanto la strada costituisce il principale collegamento urbano a scorrimento veloce tra il centro Città con il levante metropolitano. Pertanto, il potenziamento del servizio di trasporto pubblico attraverso la realizzazione della linea del filobus risponde alle esigenze di supportare il notevole traffico veicolare attraverso un sistema di maggiore sostenibilità ambientale che permetta di contribuire a migliorare la vivibilità dei quartieri che la strada attraversa.</p> <p>L'area individuata per la realizzazione del deposito si configura quale area libera a verde attrezzato. E TALE DOVREBBE RIMANERE....  NON SI CAPISCE IL CAPOLINEA DI NERVI DOVE SIA DI PRECISO</p> <p><b>Il PTCP della Regione Liguria – assetto insediativo</b> ricomprende il tracciato all'interno delle aree identificate quali <i>Tessuti Urbani</i> (TU), che non sono assoggettate a specifica ed autonoma disciplina paesaggistica in quanto prevalgono problematiche di ordine urbanistico come regolato dall'art. 38 delle Norme di Attuazione.</p> <p>Nello stesso modo, <b>il Livello paesaggistico puntuale del PUC 2015</b> non indica per le aree interessate dagli interventi nessuna disciplina specifica. Segnala, tuttavia:  - nell'area incuneata all'interno del tracciato di Via delle Campanule a nord di Corso Europa, in</p>

posizione limitrofa all'intervento di realizzazione del deposito per la logistica, la presenza del percorso storico certo di Via Inferiore dei Bossari;  
- nella zona antistante il capolinea di Genova Nervi la presenza del manufatto "Sottostazione elettrica di via del Commercio" quale Elemento storico architettonico ed emergenza esteticamente rilevante. Al riguardo la cartografia dei vincoli puntuali della Regione Liguria indica il manufatto sottoposto alla seconda Parte del D.Lgs. 42/2004 di esclusiva competenza della Soprintendenza.

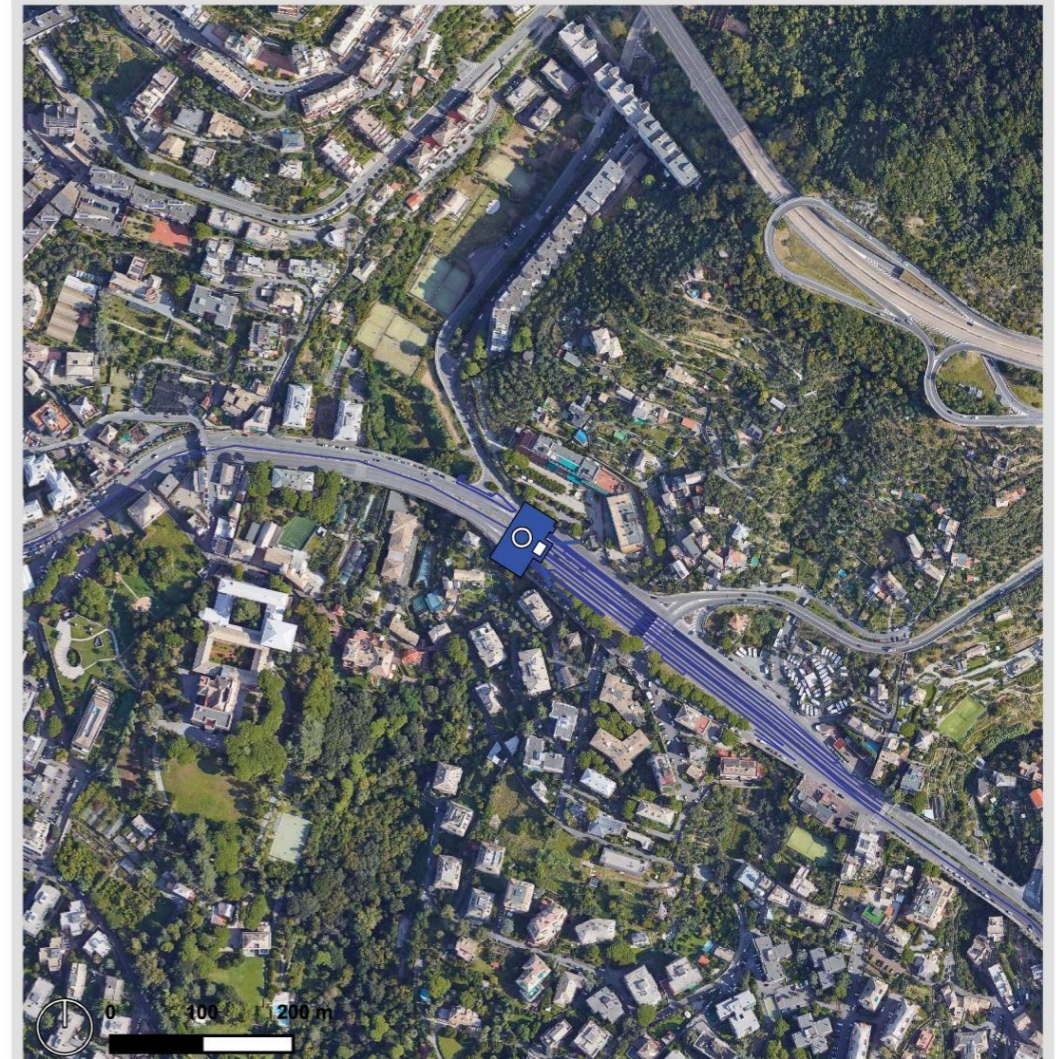
**Le Norme d'Ambito del Piano Urbanistico Comunale** individuano il tracciato lungo la viabilità esistente, che si attesta su Corso Europa, e che è regolata secondo le seguenti disposizioni degli Ambiti SIS-I "infrastrutture", relativi alle infrastrutture pubbliche di interesse generale e locale, parcheggi pubblici. In questi ambiti "sono sempre consentiti interventi per la conservazione in efficienza delle infrastrutture esistenti, mediante opere di modifica o integrazione, finalizzati all'adeguamento normativo, sulla base di progettazione definitiva, approvata anche con effetto di pubblica utilità tenendo conto dei caratteri del paesaggio interessato. [...] La progettazione deve essere tesa al contenimento delle problematiche riguardanti la tutela dei caratteri del paesaggio interessato, gli aspetti ambientali ed archeologici [...]". Inoltre, le Norme progettuali di Livello puntuale del PUC per gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture, nonché quelli per l'adeguamento e modificazione di quelle esistenti dispone che "debbono essere progettati con l'obiettivo di coniugare i livelli di funzionalità ed efficienza necessari con il contenimento dell'impatto sull'ambiente e sul tessuto urbanizzato. Al tal fine, ove possibile, devono essere realizzate apposite zone filtro laterali, alberate e arredate con essenze vegetali, eventualmente integrate con barriere antirumore o altri dispositivi atti all'attenuazione dei fattori di scarsa compatibilità". La cartografia di Piano indica, inoltre, lungo Corso Europa il tracciato di "Trasporto pubblico in sede propria di previsione" fino all'altezza di Via delle Campanule.

9

**DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA con indicazione dei punti di ripresa**  
(foto di insieme da google + FOTO DEDICATE di dettaglio + render intervento di inserimento paesaggistico)



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



POWERED BY QGIS/GO2STREETVIEW

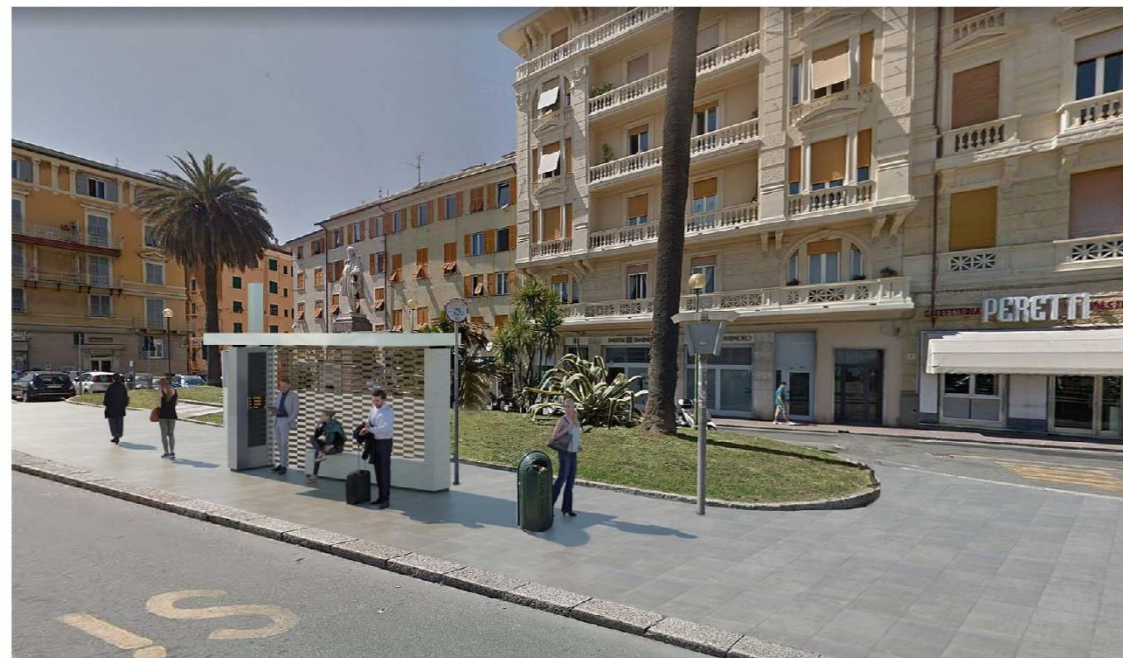
10a	<p><b>PROVVEDIMENTO MINISTERIALE DI TUTELA (estratto cartografica con ubicazione/estremi del provvedimento e motivazioni della tutela)</b></p> <p>Superato il Torrente Sturla, lungo corso Europa, il vincolo paesaggistico a cui è sottoposto l'ambito urbano è la <b>Tutela del D.M. n. 10 del Piano dei Beni tutelati soggetti a tutela del Comune di Genova</b>, secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.: art. 136, lett. d) <i>Bellezza d'insieme n.10</i>, quale area di notevole interesse pubblico riguardante la <i>"...collina di Apparizione e terreni circostanti, sita nell'ambito del comune di Genova-Apparizione"</i> di cui al D.M. 15/05/54, in quanto di elevato valore paesaggistico; tale valore è da ricondursi alla peculiarità dell'area che <i>"...oltre a costituire un quadro naturale di notevole interesse panoramico che rispecchia un aspetto caratteristico delle colline dei dintorni di Genova offre dei punti di belvedere accessibili al pubblico dai quali si godono importanti vedute della città"</i>.</p> <p>Procedendo verso levante, superato l'ex ospedale psichiatrico di Quarto il vincolo paesaggistico a cui è sottoposto l'ambito urbano è la <b>Tutela del D.M. n. 13 del Piano dei Beni tutelati soggetti a tutela del Comune di Genova</b>, secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.: art. 136, lett d) <i>Bellezza d'insieme n.13</i>, riguardante <i>"...la fascia costiera fino a quota 100, che dal torrente Nervi va al torrente Sturla, sita nel comune di Genova Quarto e Quinto"</i>, di cui al D.M. 11/12/1954; la sussistenza del pubblico interesse è da ricondursi al riconoscimento dell'<i>"...armoniosa combinazione della vegetazione con il vario andamento del terreno, che dà luogo ad un complesso di quadri naturali visibili dal mare, dalla via Aurelia e dalle altre strade che attraversano la zona"</i>.</p> <p>L'area di intervento presso Genova Nervi, oltre che all'interno della Bellezza di insieme n. 13 ricade in <b>Tutela del D.M. n. 43 del Piano dei Beni soggetti a tutela del Comune di Genova</b>, secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.: art. 136, lett. c) e d), tutela istituita con Decreto Ministeriale del 04/07/1953 di "Approvazione del piano territoriale paesistico di Genova-Nervi – Sant'Ilario".</p>
10b	<p><b>PRESENZA AREE TUTELE PER LEGGE (ex art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.)</b></p> <p>All'incrocio tra Corso Europa, Via Donato Somma e Via del Commercio, nell'abitato di Genova Nervi, è presente la <b>Tutela fascia 150 rii</b> D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 142, lett. c) area tutelata per legge di interesse paesaggistico appartenente alla fattispecie dei <i>"... fiumi, ... torrenti, ... corsi e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna..."</i>. VERIFICARE SU CARTOGRAFIA DEFINITIVA</p>
12	<p>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA SOTTO IL PROFILO PAESAGGISTICO</p> <p><b>Considerazioni generali</b></p> <p>Il sistema di trasporto filoviario migliora l'efficienza e la sostenibilità ambientale del sistema della mobilità, costituisce un fattore prioritario per la salute dei cittadini e migliora l'immagine e la qualità urbana della Città di Genova.</p> <p>Il progetto concorre, insieme ai diversi interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana in atto nella città, a ripristinare gli antichi equilibri compromessi dallo sviluppo industriale che ha isolato la città sul litorale e "periferizzato" il suo entroterra.</p>

	<p>Il paesaggio si pone come fonte di sapere storico e "materiale" di una nuova cultura del territorio, delle sue risorse, del loro ruolo nel processo di riqualificazione degli spazi abitati e dei modi di vita nel complesso della socialità. Spazi che informano e orientano il progetto e i suoi riferimenti, sia nella loro importanza che nel significato.</p> <p>L'integrazione del sistema filoviario in contesti urbani ancora irrisolti dal punto di vista funzionale e qualitativo rappresenta una rivisitazione di tali spazi; un fattore innovativo di miglioramento ambientale e di rigenerazione dell'immagine urbana, della riconoscibilità e dignità dei luoghi.</p> <p>Ciascuno degli ambiti urbani interessati dal sistema filoviario è di per sé uno spazio identitario, all'interno di questi, la filovia, alternativa al traffico di grande impatto, contribuisce alla differenziazione dello spazio, alla sua qualità urbana e ambientale e al miglioramento delle relazioni sociali. La filovia, con i suoi elementi omogenei e distinguibili (fermate, pensiline, capolinea), favorisce la riconoscibilità e l'orientamento degli utenti nel labirinto di segni dello spazio urbano.</p> <p>Il suolo urbano diventa luogo di addensamento di nuovi significati, nuove attività, in un processo di rinnovamento del territorio, in cui convivono attenzione ai fattori identitari, integrazione funzionale e qualità architettonica e costruttiva dei materiali.</p> <p>Il progetto prevede, in ambiti urbani sottoposti a tutela interventi su sede stradale (pensiline di fermata e sistemazione di alcuni tratti più "sensibili" dal punto di vista del pregio storico e urbano) e le zone adibite a capolinea</p> <p><b>Interventi sulla sede stradale - Pensiline di fermata</b></p> <p>Il progetto delle fermate risponde in modo articolato ed esaustivo ai due principali aspetti, apparentemente contraddittori, che la realizzazione delle strutture richiede: la standardizzazione della produzione e l'adattabilità ai diversi contesti. Da un canto c'è la necessità che gli elementi che compongono il "sistema fermata" siano prodotti realizzati in serie, dall'altro, che nel loro inserirsi nei diversi ambienti urbani di Genova siano anche flessibili e dialoganti. La fermata è composta da due elementi monolitici verticali che sostengono una copertura realizzata con una struttura metallica rivestita in acciaio riflettente. Alla base è presente un volume rivestito in pietra locale con funzione di seduta. Il micro ambiente così creato non appartiene alla categoria delle opere di design ma a quella dell'architettura e, pertanto, della città. Se questo sistema base si ripete senza variazioni in tutte le fermate, l'adattabilità delle strutture alle diverse condizioni ambientali è affidata invece alle pareti di fondo. Queste, infatti, possono essere in vetro, nei contesti dove occorre quanti più <i>smaterializzare</i> la pensilina, in lamiera metallica forata, effetto corten, per i contesti storico-industriali consolidati, e in elementi in laterizio montati su una maglia metallica, per i contesti in cui è necessario garantire migliore resistenza dei materiali agli agenti atmosferici (in prossimità della costa, ad esempio).</p> <p>L'elemento monolitico verticale in acciaio che sostiene la copertura è inoltre in grado di rispondere a diverse necessità di carattere funzionale, quali ospitare gli schermi informativi su arrivi e partenze, pannelli pubblicitari, sistemi di sorveglianza e illuminazione. La copertura integra i pannelli fotovoltaici e in affianco alla struttura principale è stato inserito un totem verticale (elemento di riconoscibilità presente su tutta la linea).</p>
--	--

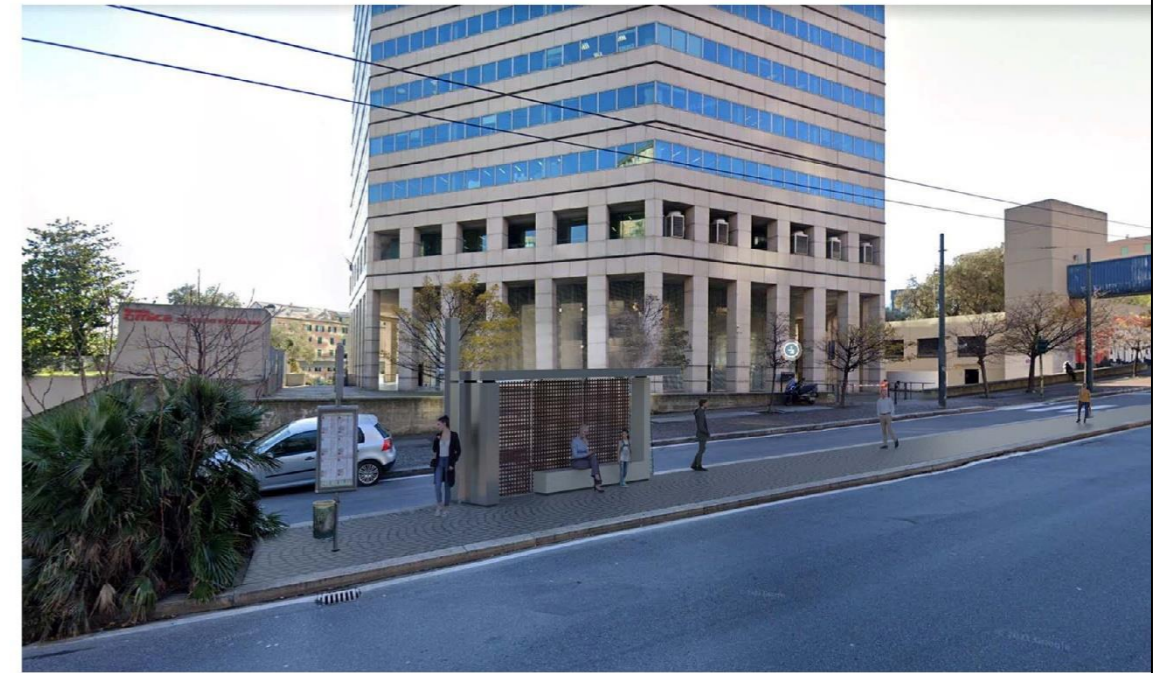




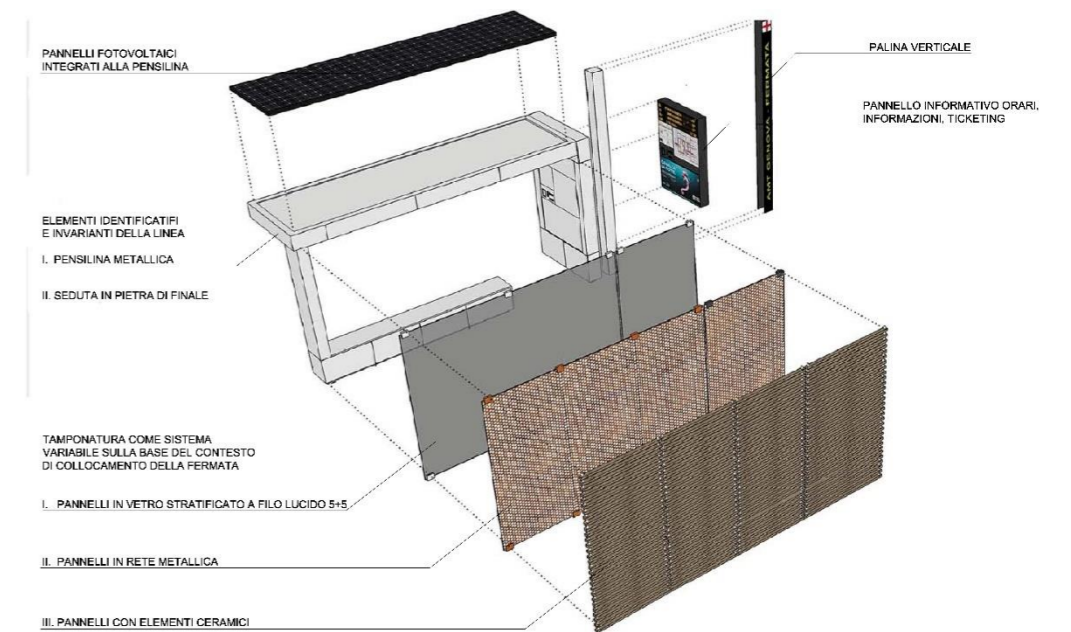
1 FERMATA BRIGNOLE



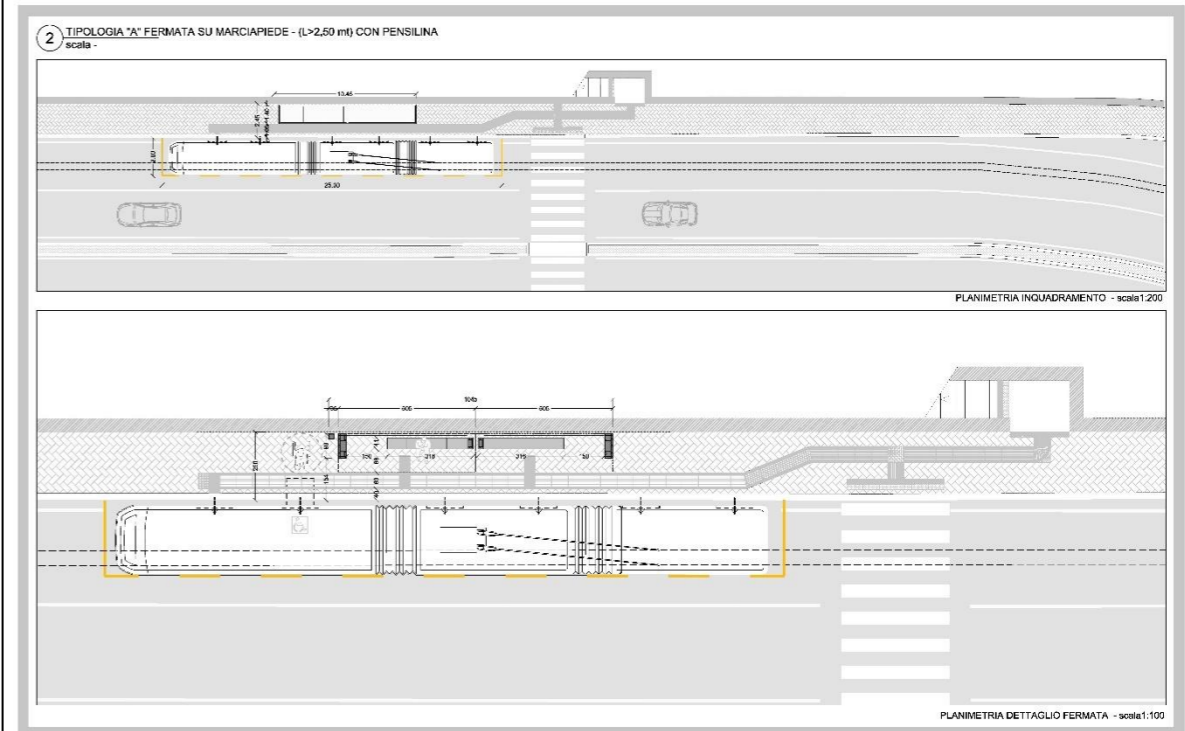
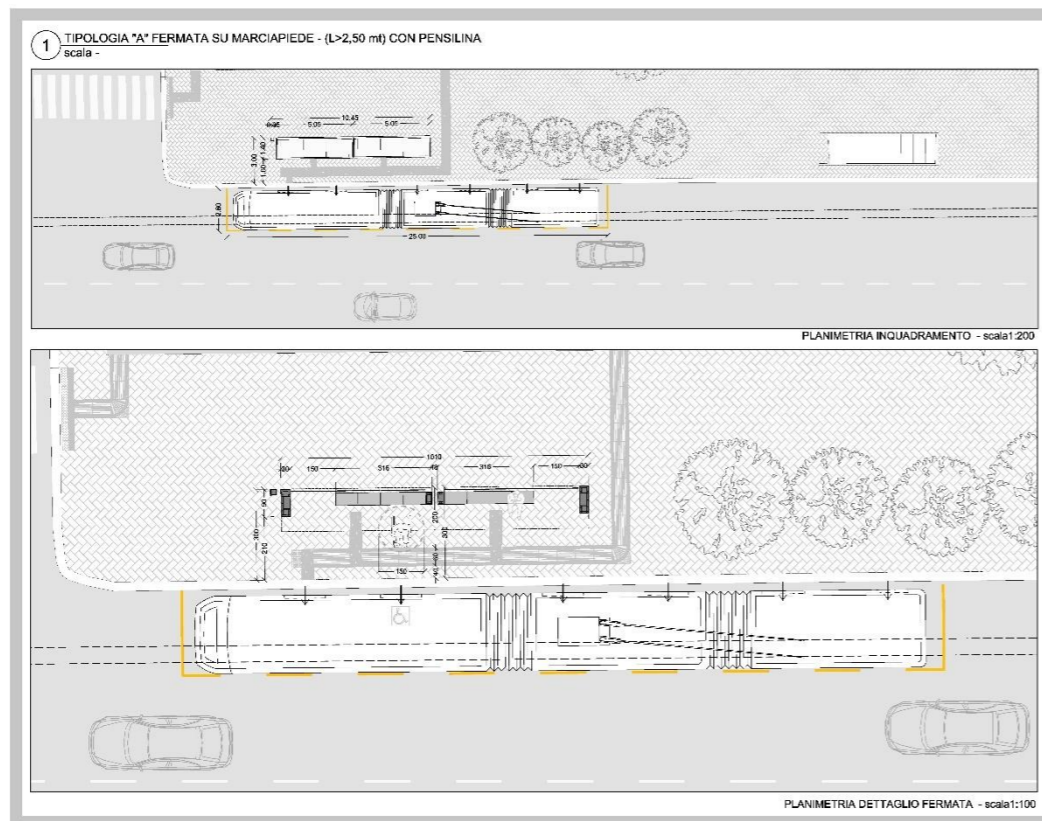
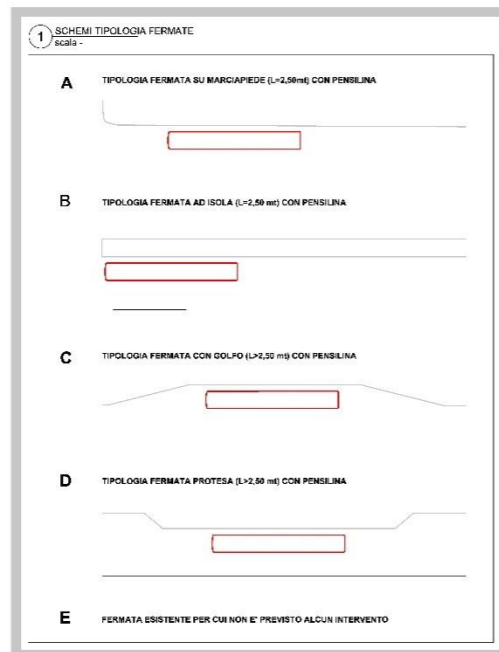
2 FERMATA LUNGOMARE PEGLI



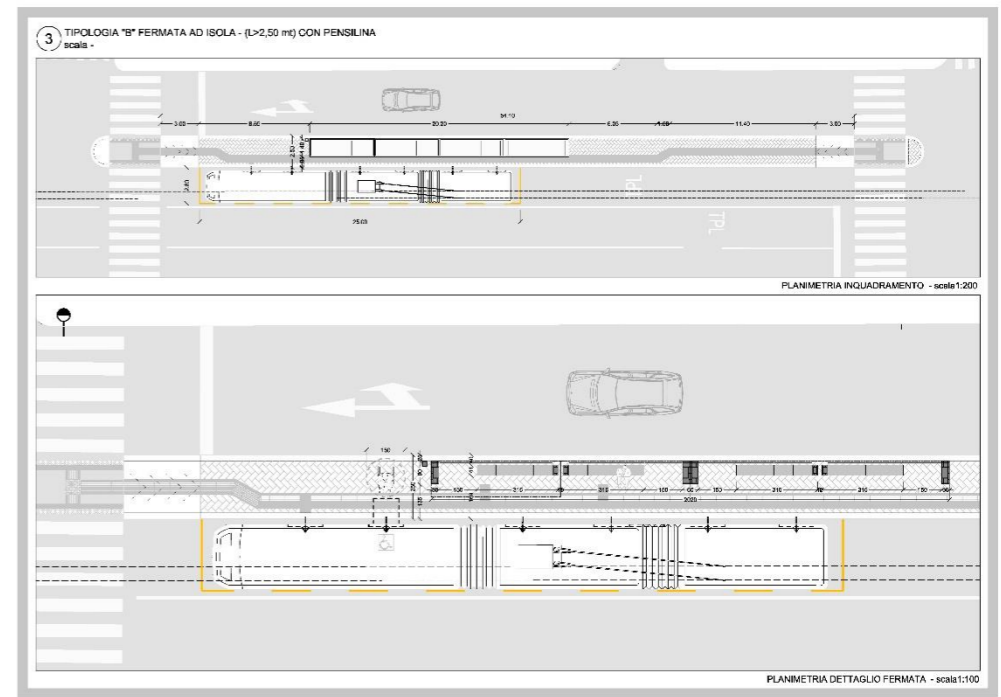
3 FERMATA MATTONE



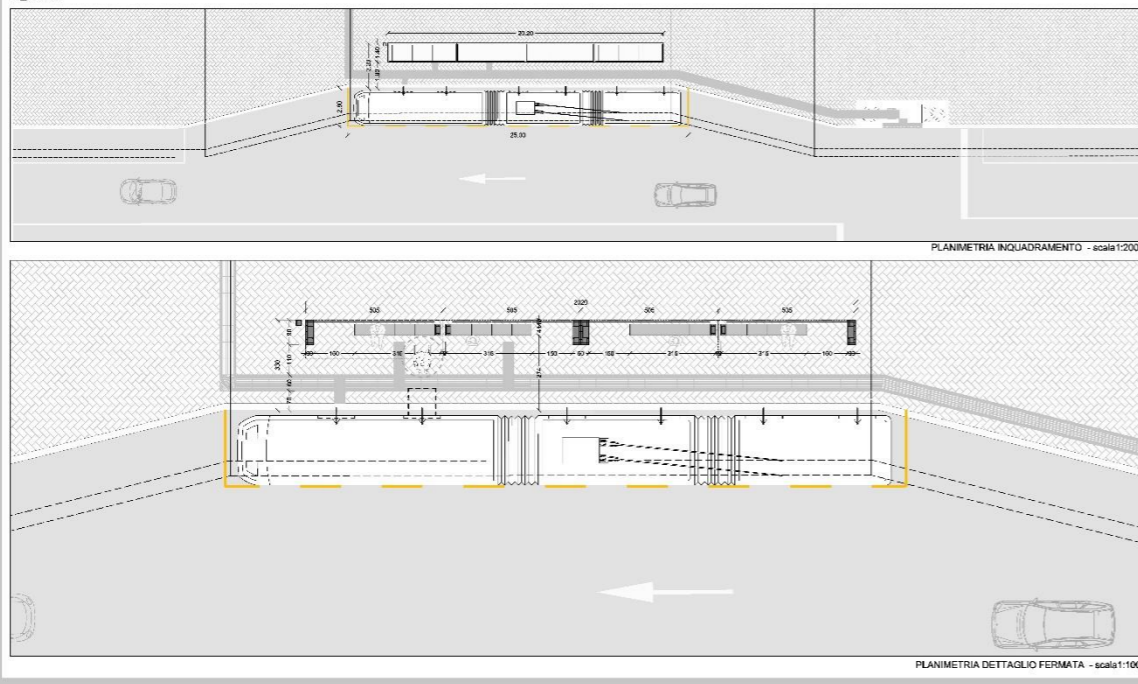
4 FERMATA TIPO - IDENTIFICAZIONE DEI PRINCIPALI ELEMENTI DI PROGETTO



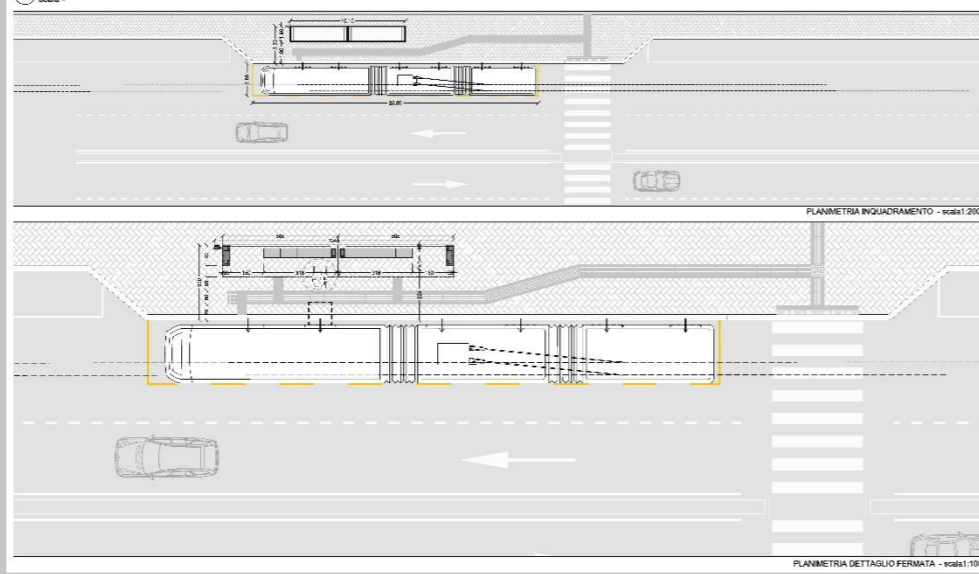
SOLO IN CASO DI PRESENZA DI AUTO IN SORTA, LE AREE ANTECEDENTE E SEGUENTE IL BOX DI FERMATA DEL FILIBUS, DEVONO ESSERE DI LUNGHEZZA PARI A 12 METRI E POSSONO ESSERE EVIDENZIATE MEDIANTE TRACCIAMENTO DI UNA STRISCIA GIALLA A ZIG ZAG. TALI AREE SONO NECESSARIE PER L'EFFETTUAZIONE DELLE MANOVRE DI ACCOSTAMENTO AL MARCIAPIEDE E DI RINSERIMENTO NEL FLUSSO DI TRAFFICO DA PARTE DEL VEICOLO.



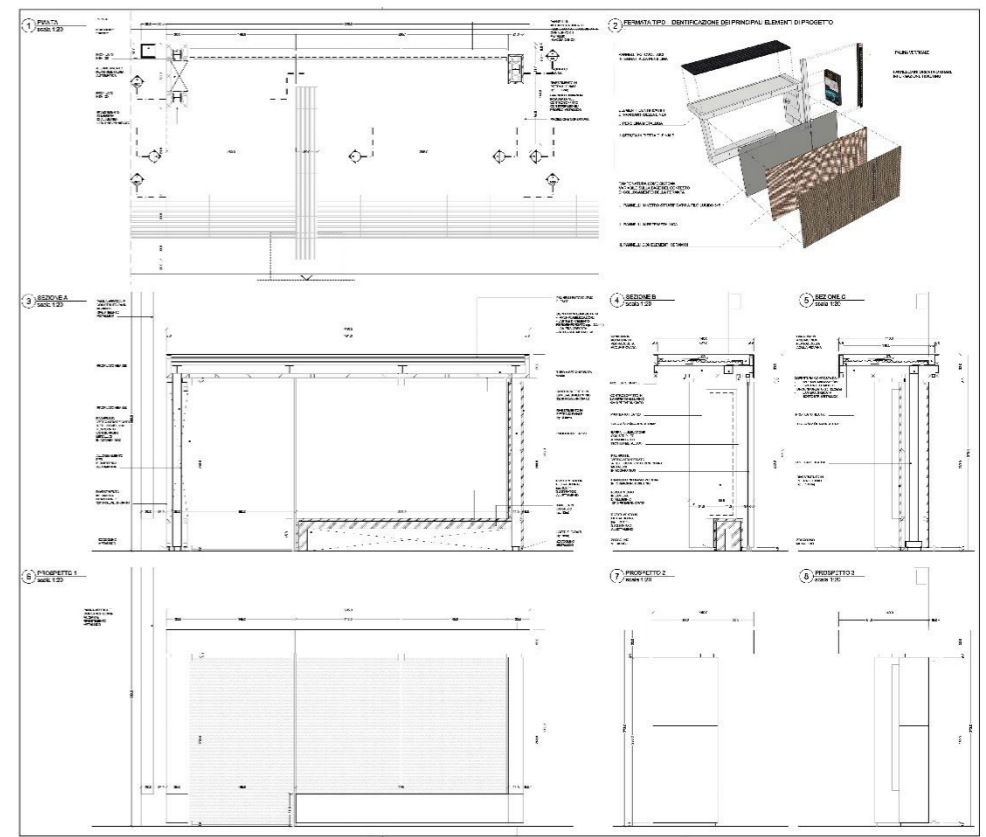
1 TIPOLOGIA "C" FERMATA CON GOLFO - (L=2,50 m) CON PENSILINA  
scala -



3 TIPOLOGIA "D" FERMATA PROTESA - (L=2,50 m) CON PENSILINA  
scala -



SOLO IN CASO DI PRESENZA DI AUTO IN SOSTA LE AREE INTERGENERE E SEGNATE IL BOX DI FERMATA DEL VEICOLO. IL TRACCIATO DELLA STRADA E LE AREE SOVRALEGGATE SONO SOLO A TITOLO INFORMATIVO. IL TRACCIATO DI UNA STRADA DALLA ZOO ZAGI TALU AREE SONO NECESSARIE PER LE SITUAZIONI DELLE MANOVRE DI ACCOSTAMENTO AL MARCIAPEDE E DI INNESTAMENTO NEL FLUSSO DI TRAFFICO DA PARTE DEL VEICOLO.



**Aree di capolinea**

**Elementi tipologici**

Il progetto dei capolinea del sistema filotramviario genovese si basa su un elemento tipologico-guida che potrà essere adattato e modificato in relazione ai singoli contesti in cui verrà realizzato. Una sorta di prototipo operativo che si modificherà a seconda delle caratteristiche dimensionali e topografiche dei diversi siti.

A tale proposito, questo elemento "tipologico" è caratterizzato dall'estrema semplicità delle sue componenti tecnico-formali e ciò favorisce una accentuata adattabilità e ripetitività ai diversi contesti. Un altro elemento caratterizzante è la discontinuità dei singoli elementi costitutivi, discontinuità che conferisce al progetto una grande flessibilità e integrabilità, cosa che sarebbe stata difficoltosa con un unico elemento unitario e immutabile; l'elemento di servizio può essere integrato e modificato, aggiungendo e spostando i moduli della sua composizione, raddoppiandoli se del caso, a seconda delle esigenze funzionali dei capolinea, della specifica natura del sito, della quantità degli addetti che lo frequentano, delle linee che vi confluiscono.

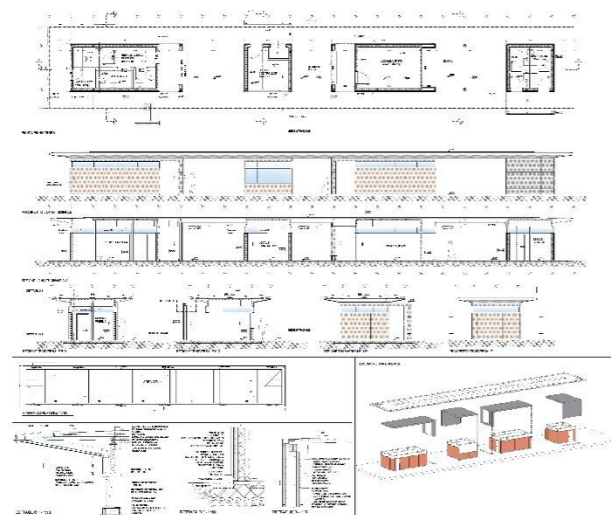
Il progetto si fonda su pochi elementi di tipo semplice. Una piattaforma pavimentata, dove corrono gli impianti di adduzione e scarico delle reti e dei sottoservizi, una serie di quattro elementi baseche assolvono le principali funzioni specifiche dei capolinea, una copertura unitaria che raccorda gli elementi e li copre sotto un tetto comune. Dal punto di vista compositivo, come può essere agevolmente osservato nell'esplosivo assonometrico riportato in tavola "Studio architettonico, capolinea", il prototipo è organizzato su una icaistica semplicità: quattro volumi, due a pianta quadrata, e due a pianta rettangolare, sono allineati lungo l'asse mediano della piattaforma, intervallati da spazi liberi che permettono la circolazione, l'attraversamento e l'accesso alle funzioni ospitate. I quattro volumi (ma che alla bisogna potranno essere sei, o tre o in altra combinazione) sono coperti e raccordati da un elemento planare rettilineo di copertura.

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

### Materiali e rivestimenti

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

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



1 SCORCIO CAPOLINEA



2 VISTA FRONTALE CAPOLINEA



13

**EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL’OPERA (pubblici accessi, skyline, intrusione/ostruzione)** Il sistema Filobus rafforza le relazioni tra le polarità presenti lungo la conurbazione costiera di Genova, tra le aree centrali del Centro storico e del Porto Antico e quelle a ponente di Voltri, Pegli, Sestri Ponente, Sampierdarena e a levante fino a Nervi, e si integra con i diversi caratteri identitari urbani e paesaggistici degli ambiti interessati dall’intervento. Gli elaborati hanno curato e tenuto conto delle analisi relative al contesto paesaggistico in cui si colloca l’infrastruttura lineare, le relative fermate e capolinea, opere che benché si inseriscano come elementi nuovi all’interno del contesto urbano consolidato mostrano sia coerenza delle soluzioni sia rispetto dello stesso. In particolare le fermate sostituiscono prevalentemente quelle esistenti e sono comunque posizionate in modo da realizzare un più ampio spazio pedonale e garantire maggiore visibilità verso gli spazi aperti e il mare. I capolinea sono stati progettati e collocati in modo da non costituire una barriera artificiale fruitiva e visiva dello spazio e riorganizzare situazioni di disordine nel rispetto dell’importante contesto urbano e paesaggistico attraverso l’inserimento delle nuove strutture con l’utilizzo di forme, materiali e colori coerenti e integrate nel contesto. Il capolinea di Principe rappresenta un progetto di integrazione rispettoso del contesto consolidato fra diverse modalità di trasporto in un punto nevralgico della città (metropolitana, parcheggi pubblici, ferrovia). Il progetto del Capolinea Caricamento – Porto Antico migliora l’accessibilità ad un’area di intensa fruizione urbana e turistica, dialoga e si integra nel contesto di riferimento anche come elemento di riordino degli spazi dedicati al TPL di Caricamento. Non si rilevano interferenze fra le componenti edificate dei tessuti attraversati in quanto l’intervento interessa prevalentemente le sedi stradali esistenti. La linea aerea non si attesta sulle facciate degli edifici storici presenti lungo il tracciato dove peraltro è già presente l’attuale linea aerea del filobus in servizio che verrà ammodernata e mantenuta.

14

**MITIGAZIONE DELL’IMPATTO DELL’INTERVENTO (eventuale).**

sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed è quindi sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa.

Il presente decreto sarà pubblicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del regolamento 3 giugno 1940, n. 1357, nella *Gazzetta Ufficiale* insieme con i verbali della Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Genova.

La Soprintendenza ai monumenti di Genova curerà che il comune di Genova provveda all'affissione della *Gazzetta Ufficiale* contenente il presente decreto all'albo comunale entro un mese dalla data della sua pubblicazione e che il Comune stesso tenga a disposizione degli interessati altra copia della *Gazzetta Ufficiale* con la planimetria della zona vincolata, giusta l'art. 4 della legge sopracitata.

La Soprintendenza comunicherà al Ministero la data della effettiva affissione della *Gazzetta Ufficiale* stessa.

Roma, addì 15 maggio 1954

p. Il Ministro: JERVOLINO

**Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Genova**

Estratto-elenco compilato nella riunione del 28 maggio 1953.

Verbale n. 21

GENOVA-APPARIZIONE: terreni a monte del torrente Sturla, frazione di Apparizione.

Dopo ampia illustrazione fatta dall'arch. Mulino sulla necessità del vincolo della collina di Apparizione, notevole per il suo aspetto ridente, fatto di vegetazione e sparso di una fabbricabilità rada e caratteristica.

L'E.P.T. condivide la richiesta dell'arch. Mulino. La Commissione provinciale all'unanimità accoglie la proposta, salvo una esatta delimitazione dei confini da farsi in seguito ad esame sopralluogo.

La ragione dell'importante interesse pubblico è come segue:

« Quadro naturale di notevole interesse panoramico, che rispecchia un aspetto caratteristico delle colline del Comune di Genova e punti di belvedere accessibili al pubblico dal quale si godono importanti vedute della città » (art. 1, comma 4).

Estratto-elenco compilato nella riunione del 16 luglio 1953.

Verbale n. 22

GENOVA-APPARIZIONE: terreni circostanti la frazione.

Durante il sopralluogo è stata presa in considerazione la zona circostante la collina di Apparizione.

Si è riscontrato che anche per questa occorre tutelare lo aspetto panoramico mediante un vincolo, in attesa della elaborazione del piano regolatore.

La Commissione all'unanimità conferma il vincolo deliberato nella seduta del 28 maggio 1953, ne approva il motivo di interesse pubblico e la delimitazione dei confini, facendo voto affinché il Comune venga interessato per l'approntamento del piano regolatore nel più breve tempo possibile.

I confini della zona sono delimitati come segue:

est: da via Romana di Quarto; rio Priaruggia; Passo d'Oro;

nord: da via Passo d'Oro, sentiero che raggiunge la strada rotabile Monte Fasce; nuova strada rotabile Monte Fasce; via Poggio di Apparizione; allineamento ponte sul torrente Sturla di via Origoni;

ovest: torrente Sturla sino al ponte della via Romana di Quarto;

sud: dal Ponte di via Romana di Quarto sul torrente Sturla; via Romana di Quarto; ponticello via Romana di Quarto sul torrente Priaruggia.

(2482)

**DISPOSIZIONI E COMUNICATI**

**MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI**

**Concessione di exequatur**

In data 30 aprile 1954 il Presidente della Repubblica concesse l'exequatur al sig. Barnard Mallet, Console generale di Svizzera a Firenze, con giurisdizione sulle provincie di Arezzo, Firenze, Forlì, Grosseto, Livorno, Lucca, Massa Carrara, Perugia, Pesaro Urbino, Pisa, Pistoja, Ravenna, Siena.

(2443)

**MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE**

**Vacanza della cattedra di igiene presso la Facoltà di medicina e chirurgia della Università di Bari**

Al sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo luogotenenziale 5 aprile 1945, n. 238, si comunica che per la Facoltà di medicina e chirurgia della Università di Bari vacante la cattedra di « igiene » cui la Facoltà interessata intende provvedere mediante trasferimento.

Gli aspiranti al trasferimento medesimo dovranno presentare le proprie domande direttamente al preside della Facoltà entro trenta giorni dalla pubblicazione del presente avvisi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

**Vacanza della cattedra di diritto internazionale presso la Facoltà di giurisprudenza della Università di Pisa**

Al sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo luogotenenziale 5 aprile 1945, n. 238, si comunica che per la Facoltà di giurisprudenza della Università di Pisa vacante la cattedra di « diritto internazionale » cui la Facoltà interessata intende provvedere mediante trasferimento.

Gli aspiranti al trasferimento medesimo dovranno presentare le proprie domande direttamente al preside della Facoltà entro trenta giorni dalla pubblicazione del presente avvisi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

**Vacanza della cattedra di economia e politica agraria presso la Facoltà di agraria della Università di Torino**

Al sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo luogotenenziale 5 aprile 1945, n. 238, si comunica che per la Facoltà di agraria della Università di Torino vacante la cattedra di « economia e politica agraria », cui la Facoltà interessata intende provvedere mediante trasferimento.

Gli aspiranti al trasferimento medesimo dovranno presentare le proprie domande direttamente al preside della Facoltà entro trenta giorni dalla pubblicazione del presente avvisi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

**Vacanza della cattedra di storia moderna presso la Facoltà di lettere e filosofia della Università di Torino**

Al sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo luogotenenziale 5 aprile 1945, n. 238, si comunica che per la Facoltà di lettere e filosofia della Università di Torino vacante la cattedra di « storia moderna », cui la Facoltà interessata intende provvedere mediante trasferimento.

Gli aspiranti al trasferimento medesimo dovranno presentare le proprie domande direttamente al preside della Facoltà entro trenta giorni dalla pubblicazione del presente avvisi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

(2627)

**Vacanza della cattedra di storia moderna presso la Facoltà di lettere e filosofia della Università di Torino**

Al sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo luogotenenziale 5 aprile 1945, n. 238, si comunica che per la Facoltà di lettere e filosofia della Università di Torino vacante la cattedra di « storia moderna », cui la Facoltà interessata intende provvedere mediante trasferimento.

Gli aspiranti al trasferimento medesimo dovranno presentare le proprie domande direttamente al preside della Facoltà entro trenta giorni dalla pubblicazione del presente avvisi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

(2629)

**FASCIA COSTIERA**

DECRETO MINISTERIALE 11 dicembre 1954.

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della fascia costiera fino a quota 100, che dal torrente Nervi va al torrente Sturla, sita nell'ambito del comune di Genova-Quarto e Quinto.

IL MINISTRO PER LA PUBBLICA ISTRUZIONE  
DI CONCERTO CON  
IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI  
IL MINISTRO PER LA MARINA MERCANTILE

LA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI  
COMMISSARIATO PER IL TURISMO

Vista la legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali;

Visto il regolamento approvato con regio decreto 3 giugno 1940, n. 1357, per l'applicazione della legge predetta;

Considerato che la Commissione provinciale di Genova per la protezione delle bellezze naturali, nelle adunanze del 28 maggio 1953 e 16 luglio 1953 includeva nell'elenco delle cose da sottoporre alla tutela paesistica, compilato ai sensi dell'art. 2 della legge sopracitata, la fascia costiera fino a quota 100, che dal torrente Nervi va al torrente Sturla, sita nell'ambito del comune di Genova-Quarto e Quinto;

Considerato che l'elenco di tali immobili è stato pubblicato ai sensi del citato art. 2 della legge sulle bellezze naturali, per un periodo di tre mesi all'albo del comune di Genova;

Viste le opposizioni prodotte dalla Società « Immobiliare Alco », dal sen. marchese Giuseppe Cattaneo Della Volta, dalla marchesa Maria Cattaneo Della Volta, dalla signora Maria Dal Verme e sorelle Enrichetta, Maria Gabriella e Bona Casareto, dai fratelli Navone, dal rag. Vaccarone Vittorio per la Società « Edilizia Fiorenza » e dalla signora Emilia Mainetto in Scatti, contro la suddetta proposta di vincolo;

Considerato che le opposizioni predette, tranne quelle prodotte dal rag. Vaccarone, e quella della signora Emilia Mainetto, sono state presentate fuori termine e quindi da non prendersi in considerazione;

Considerato comunque che il vincolo non significa divieto assoluto di costruibilità ma impone soltanto l'obbligo di presentare, per la preventiva approvazione della competente Soprintendenza, qualsiasi progetto di costruzione, e che pertanto le opposizioni predette sono infondate;

Riconosciuto che la fascia costiera suddetta e come appreso delimitata, ha notevole interesse pubblico per l'armoniosa combinazione della vegetazione con il vario andamento del terreno, che dà luogo ad un complesso di quadri naturali visibili dal mare, dalla via Aurelia e dalle altre strade che attraversano la zona;

Decreta:

La fascia costiera sita nel territorio del comune di Genova-Quarto e Quinto, confinante: ad est, col porticciolo di Nervi, torrente Nervi sino al ponte di via del Commercio sul torrente Nervi; a nord, col ponte suddetto, valletta in direzione nord, quota 100 del dorsale di Monte Moro, intersezione isometrica 100 con via Caseggi, allineamento rettilineo dal punto intersezione isometrica 100 con via Scala, al bivio via Fontana Tupoli, via Fontana Tupoli, via Inferiore Bos-

sari, isometrica 100, intersezione isometrica 100 con via Costa d'Orecchia Superiore, via Costa di Orecchia Superiore, via Lanfranco, rio Priaruggia; ad ovest, dal rio Priaruggia, via Romana di Quarto, torrente Sturla, litorale marino; a sud, con il litorale marino; ha notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed è, quindi sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa.

Il presente decreto sarà pubblicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del regolamento 3 giugno 1940, n. 1357, nella *Gazzetta Ufficiale* insieme con i verbali della Commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Genova.

La Soprintendenza ai monumenti di Genova curerà che il comune di Genova provveda all'affissione della *Gazzetta Ufficiale* contenente il presente decreto all'albo comunale entro un mese dalla data della sua pubblicazione, e che il Comune stesso tenga a disposizione degli interessati altra copia della *Gazzetta Ufficiale* con la planimetria della zona vincolata, giusta l'art. 4 della legge sopracitata.

La Soprintendenza comunicherà al Ministero la data della effettiva affissione della *Gazzetta Ufficiale* stessa.

Roma, addì 11 dicembre 1954

p. Il Ministro per la pubblica istruzione  
JERVOLINO

p. Il Ministro per i lavori pubblici  
COLOMBO

p. Il Ministro per la marina mercantile  
TERRANOVA

p. La Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Il Commissario per il turismo  
ROMANI

**Commissione provinciale per le bellezze naturali della provincia di Genova**

Estratto elenco compilato nella riunione del 28 maggio 1953

GENOVA-QUARTO e QUINTO: Fascia costiera fino a quota 100.

La Commissione esaminata la planimetria che delimita la zona proposta per il vincolo fatta dalla Divisione lavori pubblici del Comune e quella della Divisione belle arti sempre del Comune, comprendente anche la precedente e dopo attento esame si rende conto della necessità di tutelare la fascia costiera compresa tra Nervi e Sturla, per arrestare lo sfruttamento edilizio indiscriminato tuttora in atto, e per questo alla unanimità approva la proposta del comune di Genova, Ufficio belle arti, di vincolare la fascia costiera e la retrostante falda collinosa sino a quota 100, salvo la più esatta delimitazione dei confini da effettuarsi previo sopralluogo.

La motivazione dell'importante interesse pubblico viene così fissata:

« Armoniosa combinazione della vegetazione con il vario andamento del terreno, che dà luogo ad un complesso di quadri naturali visibili dal mare, dalla via Aurelia e dalle altre strade che attraversano la zona (art. I, comma quarto) ».

Estratto elenco compilato nella riunione del 16 luglio 1953  
Verbale n. 22

GENOVA-QUARTO e QUINTO: Fascia costiera fino a quota 100.

In esito al mandato avuto dalla Commissione, il Soprintendente riferisce sul sopralluogo eseguito insieme all'arch. Mulino nella zona di Quarto e Quinto, compresa tra quota 100 ed il mare.

L'intensa attività edilizia in atto e l'insufficiente regolamentazione in vigore suggeriscono la necessità di intervenire con il vincolo panoramico per regolamentare l'attività costruttiva e per salvaguardare l'aspetto panoramico di notevole interesse.

A questo primo provvedimento è opportuno che si faccia eseguire la elaborazione di un piano regolatore, per stabilire precise norme di fabbricabilità.

Sentito quanto sopra la Commissione all'unanimità conferma il vincolo deliberato nella seduta del 28 maggio 1953, approvandone il motivo di pubblico interesse e la delimitazione come sotto descritta e come indicata nella planimetria in visione.

Inoltre fa voto affinché il Comune appronti al più presto il piano regolatore della zona.

Confini:

*est*: porticciuolo di Nervi, torrente Nervi sino al ponte di via del Commercio sul torrente Nervi;

*nord*: ponte suddetto, valletta in direzione nord, quota 100 del dorsale di Monte Moro; intersezione isometrica 100 con via Casaggi; allineamento rettilineo dal punto intersezione isometrica 100 con via Scala; al bivio via Fontana Tupoli; via Fontana Tupoli; via Inferiore Bossari, isometrica 100; intersezione isometrica 100 con via Costa d'Orecchia Superiore, via Costa d'Orecchia Superiore; via Lanfranco, rio Priaruggia;

*ovest*: da rio Priaruggia, via Romana di Quarto; torrente Sturla, litorale marino;

*sud*: litorale marino.

(47)

DECRETO MINISTERIALE 16 dicembre 1954.

**Revoca del provvedimento di sottoposizione a sindacato della ditta individuale Hesse Roberto, con sede in Merano.**

IL MINISTRO PER IL TESORO

Visto il decreto Ministeriale 5 maggio 1947, col quale, in applicazione del regio decreto-legge 4 febbraio 1942, n. 11, convertito, con modificazioni, nella legge 17 luglio 1942, n. 1100, è stata sottoposta a sindacato la ditta individuale Hesse Roberto, con sede in Merano, corso Libertà n. 94, e nominato sindacatore l'avv. Arvino Moretti;

Ritenuto che il titolare della suindicata ditta, signor Roberto Hesse, è stato dichiarato cittadino italiano con sentenza 20 ottobre-15 novembre 1950 del Tribunale di Trento, per cui deve procedersi alla revoca del sindacato;

Vista la deliberazione in data 1° ottobre 1954 del Comitato internazionale per la liquidazione dei beni tedeschi in Italia;

Visto l'art. 9 del predetto regio decreto-legge 4 febbraio 1942, n. 11, convertito, con modificazioni, nella legge 17 luglio 1942, n. 1100;

Visto il decreto legislativo luogotenenziale 1° febbraio 1945, n. 33;

Visto il decreto legislativo 3 febbraio 1948, n. 177;

Decreta:

E' revocata la sottoposizione a sindacato della ditta individuale Hesse Roberto, con sede in Merano, ed è conseguentemente revocata la nomina a sindacatore dell'avv. Arvino Moretti.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

Roma, addì 16 dicembre 1954

Il Ministro: GAVA

(170)

DECRETO MINISTERIALE 27 dicembre 1954.

**Approvazione di alcuni tassi di premio relativi a tariffe di assicurazione sulla vita, presentati dalla Società « Universale di Assicurazioni Generali », con sede in Roma.**

IL MINISTRO  
PER L'INDUSTRIA E PER IL COMMERCIO

Visti il regio decreto-legge 29 aprile 1923, n. 966, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, e le successive disposizioni modificative ed integrative;

Visto il regolamento approvato con regio decreto 4 gennaio 1925, n. 63, modificato con i regi decreti 4 marzo 1926, n. 519 e 22 aprile 1940, n. 469;

Vista la domanda della Società « Universale di Assicurazioni Generali », con sede in Roma, intesa ad ottenere l'approvazione di alcuni tassi di premio relativi a tariffe di assicurazione sulla vita approvate con decreto Ministeriale 27 maggio 1953;

Vista la relazione tecnica;

Decreta:

Sono approvati, secondo il testo allegato, debitamente autenticato, alcuni tassi di premio presentati dalla Società « Universale di Assicurazioni Generali », con sede in Roma, relativi alle seguenti tariffe:

1) Tariffa relativa all'assicurazione a vita intera, a premio vitalizio, di un capitale pagabile alla morte dell'assicurato, in qualunque momento essa avvenga;

2) Tariffa relativa all'assicurazione mista a premio decrescente del 4 % dal secondo anno di assicurazione, di un capitale pagabile ad un'epoca prestabilita se l'assicurato sarà allora in vita, ovvero, immediatamente, in caso di premorienza dell'assicurato stesso.

Roma, addì 27 dicembre 1954

p. Il Ministro: QUARELLO

(25)

DECRETO MINISTERIALE 7 gennaio 1955.

**Costituzione delle Deputazioni di Borse valori per l'anno 1955.**

IL MINISTRO PER IL TESORO

Visto l'art. 4 della legge sulle Borse valori 20 marzo 1913, n. 272, e gli articoli 6 e 7 del relativo regolamento approvato con regio decreto 4 agosto 1913, numero 1068;

Visto l'art. 22 del regolamento sulle Borse, approvato con regio decreto 9 aprile 1925, n. 376;

Visto l'art. 1 del regio decreto-legge 29 luglio 1925, n. 1261, concernente il passaggio delle Borse valori alla competenza del Ministero delle finanze;

Visto il regio decreto-legge 30 giugno 1932, n. 815, contenente disposizioni sulle Borse valori;

Visto il decreto luogotenenziale 27 giugno 1944, numero 154, riguardante la ricostituzione del Ministero del tesoro;

Visto l'art. 13 del decreto legislativo luogotenenziale 19 aprile 1946, n. 321, riguardante il funzionamento delle Borse valori;

**Decreto Ministeriale 4 Luglio 1953.**

Approvazione del piano territoriale paesistico di Genova-Nervi - Sant'Ilario.

IL MINISTRO PER LA PUBBLICA ISTRUZIONE

Visto l'art. 5 della legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali e panoramiche;

Visto l'art. 23 del regolamento approvato con regio decreto 3 giugno 1940, n. 1357, per l'applicazione della legge predetta;

Visto il piano territoriale paesistico di Genova-Nervi-Sant'Ilario, predisposto dalla Soprintendenza ai monumenti di Genova con la collaborazione del comune di Genova;

Considerato che il piano territoriale paesistico è stato sottoposto, ai sensi dell'art. 24 del citato regolamento, al parere della Commissione incaricata dell'esame del piano stesso;

Considerato che il detto piano è stato affisso dal 18 gennaio al 18 aprile 1951, all'albo del comune di Genova, e che copia del piano stesso è stata depositata nella segreteria di detto Comune, ai sensi della disposizione sopraindicata;

Considerato inoltre che l'Amministrazione ha esaminato, sentita la Commissione incaricata dell'esame del piano territoriale paesistico di Genova-Nervi-Sant'Ilario, le opposizioni contro il piano stesso e che per ciascuna di esse ha adottato le soluzioni ritenute più opportune per la salvaguardia della bellezza panoramica della località dandone comunicazione agli interessati;

DECRETA

Il predetto piano territoriale paesistico di Genova-Nervi-Sant'Ilario predisposto dalla Soprintendenza ai monumenti di Genova con la collaborazione del comune di Genova, è approvato e sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana. La copia dell'originale dovrà essere affissa, insieme alla planimetria della zona e al regolamento del piano, all'albo del comune di Genova, e vi rimarrà affissa per il prescritto periodo di tre mesi.

Roma, addì 4 luglio 1953.

Il Ministro  
f.to SEGNI

**Regolamento per l'applicazione del piano territoriale paesistico di Nervi - Sant'Ilario, approvato con D. M. del 4 Luglio 1953 G. U. n. 184 del 13 Agosto 1953.**

Art. 1

Nel territorio di Nervi e S. Ilario delimitato ad est dal confine tra il Comune di Genova ed il Comune di Bogliasco Pieve, a nord della linea che scende dalla vetta del Monte Giugo (quota 467), fino a quota 410 all'incontro della carreggiabile di Cantalupa, e prosegue fino alla zona di Galetta all'incontro col Torrente Nervi, a ovest da detto torrente fino al mare, a sud dal mare, è obbligatoria l'osservanza del Piano Territoriale Paesistico disposto dall'articolo 5 della legge 29 giugno 1939, n. 1497 nonché delle disposizioni contenute nel presente regolamento.

Art. 2

Tutte le costruzioni di qualsivoglia tipo e destinazione, devono essere approvate dalla Soprintendenza

ai Monumenti per la Liguria oltre che dalla Azienda di Soggiorno di Nervi e dal Comune di Genova, a tale scopo e per disciplinare le costruzioni stesse sono stabilite le seguenti suddivisioni in zone, che sono delimitate sulle mappe del Piano Territoriale Paesistico.

Art. 3

Zona 1<sup>a</sup> Intensiva

In questa zona sono consentite costruzioni contenute nei seguenti limiti: rapporto fra area coperta ed area scoperta 1/2, altezza m. 19,50 con un massimo di cinque piani.

Quando la costruzione sorge a filo stradale l'altezza sarà misurata in corrispondenza del punto medio del prospetto, dal marciapiede stradale al piano di