

1	Lug.2023	Seconda Emissione				
0	Mag.2023	Prima Emissione				
Revisione	Data	Oggetto Revisione	Redatto	Controllato	Verificato	Approvato

Committente:

BAGNI CASTELLUCCIO S.p.A.

Sede Legale: Via Fieschi, 3/17 – 16121 Genova

Tel.+390106121111 - E-mail: castelluccio@fastwebnet.it

Part.I.V.A.: 02218930101



COORDINAMENTO PROGETTAZIONE

Progetto Architettonico Dott.Arch.Marco Roggeri – mag.MA architetture Via Cardinal Meglia, 28 – 18010 – Santo Stefano al Mare - IM Tel.+393476185301 – E-mail: info@mag-ma.it Part.I.V.A.: 01211220080	Progettazione Opere Marittime Studio Ballerini Ingegneri Associati Via Caffaro, 27/10 – 16124 – GE Tel.+390102091295 – E-mail: studioballerini@gmail.com Part.I.V.A.: 02555620992
Progetto Strutturale Dott.Ing.Davide Barilli - BD INGEGNERIA STP S.r.l. Piazza R.Baldini, 4/28 – 16149 – GE Tel.+39010532074 – E-mail: studio@bdingegneria.com Part.I.V.A.: 02533670994	Progettazione Opere Fluviali Dott.Ing.Giampiero Nobile – OAC INNOVATION S.r.l. Via di Sottoripa, 1A/81 – 16124 – GE Tel.+390108698603 – E-mail: gnobile@oacingegneria.com Part.I.V.A.: 02790430991
Progetto Impianti Dott.Ing.Maurizio Cambiaso – CAMBIASO INGEGNERIA S.r.l. Piazza della Vittoria, 15/23 – 16121 – GE Tel.+390108690286 – E-mail: cambiaso.maurizio@gmail.com Part.I.V.A.: 02360420992	Progettazione Geologica Dott.Geol.Andrea Guardiani Piazza S.Benedetto, 8 - 18018 – Taggia – IM Tel.+390184475874 – E-mail: aguardiani.ag@gmail.com Part.I.V.A.: 01277730089
Progettazione Acustica Dott.Ing.Gianluca Agliata Via Montelungo, 80/2 – 16133 – GE Tel.+393356116854 – E-mail: gianluca.agliata@gmail.com Part.I.V.A.: 01438460998	Progettazione Geologica Dott.Geol.Paolo Anfossi Via Lungo Argentina, 19 - 18018 – Taggia – IM Tel.+393937684781 – E-mail: anfossipaolo@libero.it Part.I.V.A.: 01532840087
Progettazione Geologica Dott.Geol.Stefano Romanelli Piazza S.Giovanni, 9/3 – 16043 – Chiavari – GE Tel.+390185312417 – E-mail: romanelli.stefano@libero.it Part.I.V.A.: 02318810302	Rilievi Geom.Alberto Centenari – 4geo Via Colombo, 13 – 16121 – GE Tel.+390105957355 – E-mail: centenari@4geo.it Part.I.V.A.: 03787920101

Intervento/Opera	Scala	Data
Realizzazione di una struttura dedicata alla nautica da diporto a Genova Pegli – Procedimento previsto dal D.P.R.2/12/1997 n.509 PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO (P.U.O.)	-	08 Maggio 2023
Oggetto della Tavola	Tavola n°	
RELAZIONE ILLUSTRATIVA	PUO-DG-PR-D02-0	
Livello di Progettazione		



PU.O. RELAZIONE ILLUSTRATIVA

- 1 PREMESSA
- 2 UBICAZIONE DELL'INTERVENTO
 - 2.1 Il sito
 - 2.2 Inquadramento territoriale
 - 2.3 Stato dei luoghi
 - 2.3.1 Descrizione del contesto e dell'area di intervento – il sito nella descrizione del P.U.C.
 - 2.3.2 Lo stato dei luoghi nell'analisi diretta
 - 2.3.3 Rappresentazione fotografica dello stato attuale dell'area e del contesto
- 3 NATURA ED ENTITA' DELLE OPERE IN PROGETTO
 - 3.1 Il paraggio compreso tra la rocca del Castelluccio e il promontorio del Risveglio
 - 3.2 Impostazione generale dell'intervento
 - 3.3 Opere a mare
 - 3.3.1 Caratteristiche e numero dei posti barca
 - 3.3.2 Posti barca di transito e destinati ai disabili
 - 3.3.3 Calcolo dei posti barca equivalenti PE 12
 - 3.4 Opere a terra
 - 3.4.1 La viabilità
 - 3.4.2 I servizi – la fascia attrezzata
 - 3.4.3 Le sistemazioni a verde
 - 3.4.4 Il Castelluccio
 - 3.4.5 Materiali
 - 3.5 Parametri-indice dell'intervento
- 4 VERIFICA DELLA COMPATIBILITÀ CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE SOVRA-COMUNALI, COMUNALI E SETTORIALI
 - 4.1 Strumenti di pianificazione a livello regionale
 - 4.1.1 Il piano Territoriale di Coordinamento Paesistico
 - 4.1.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa
 - 4.1.3 Il Piano di Bacino Stralcio per la tutela del rischio idrogeologico
 - 4.1.4 Verifica della compatibilità delle opere in progetto con gli strumenti di pianificazione regionali
 - 4.2 Strumenti di pianificazione a livello comunale e settoriale
 - 4.2.1 Il Piano Urbanistico Comunale
 - 4.2.2 Il Piano Regolatore Portuale
 - 4.2.3 Verifica della compatibilità delle opere in progetto con gli strumenti di pianificazione comunale e settoriale
- 5 VERIFICA DELLA COMPATIBILITA' CON I VINCOLI DI NATURA ARCHEOLOGICA, ARCHITETTONICA, PAESISTICA ED AMBIENTALE
 - 5.1 Vincoli di natura archeologica, architettonica, paesistica ed ambientale
 - 5.2 Verifica della compatibilità delle opere in progetto con i vincoli di natura archeologica, architettonica, paesistica ed ambientale
- 6 COSTO DELLE OPERE

1 PREMESSA

La presente relazione è volta a chiarire e motivare la congruenza delle opere contenute nel P.U.O. rispetto agli strumenti di pianificazione sovra-comunali, comunali e settoriali e comprende i contenuti qui di seguito sinteticamente elencati:

- descrizione dei luoghi oggetto di intervento;
- descrizione delle opere da realizzarsi;
- verifica della compatibilità con gli strumenti di pianificazione sovra-comunali, comunali e settoriali;
- verifica della compatibilità con i vincoli di natura archeologica, architettonica, paesistica ed ambientale;
- costo delle opere.

2 UBICAZIONE DELL'INTERVENTO

2.1 Il sito

L'intervento in progetto propone la realizzazione di un nuovo porticciolo turistico a completamento delle aree portuali di Genova Prà-Voltri nella parte terminale verso Pegli in corrispondenza dell'imboccatura di levante. Oltre alle citate aree portuali, oggetto di domanda di nuova concessione, l'intervento intende raccordare la progettazione verso ponente, ai "Bagni Castelluccio", aree in proprietà alla società richiedente, in modo tale da proporre una soluzione organica che garantisca un intervento di riqualificazione unitario di tutto questo tratto di litorale che si sviluppa a valle della massicciata ferroviaria tra il promontorio de "il Risveglio" a levante e la rocca del "Castelluccio" a ponente. L'area oggetto di domanda di concessione è situata nel paraggio est del bacino portuale di Prà-Voltri ed è compresa tra il promontorio del Castelluccio, a ponente, caratterizzato dai resti di un antico fortilizio, e la scogliera naturale del Risveglio, a levante.

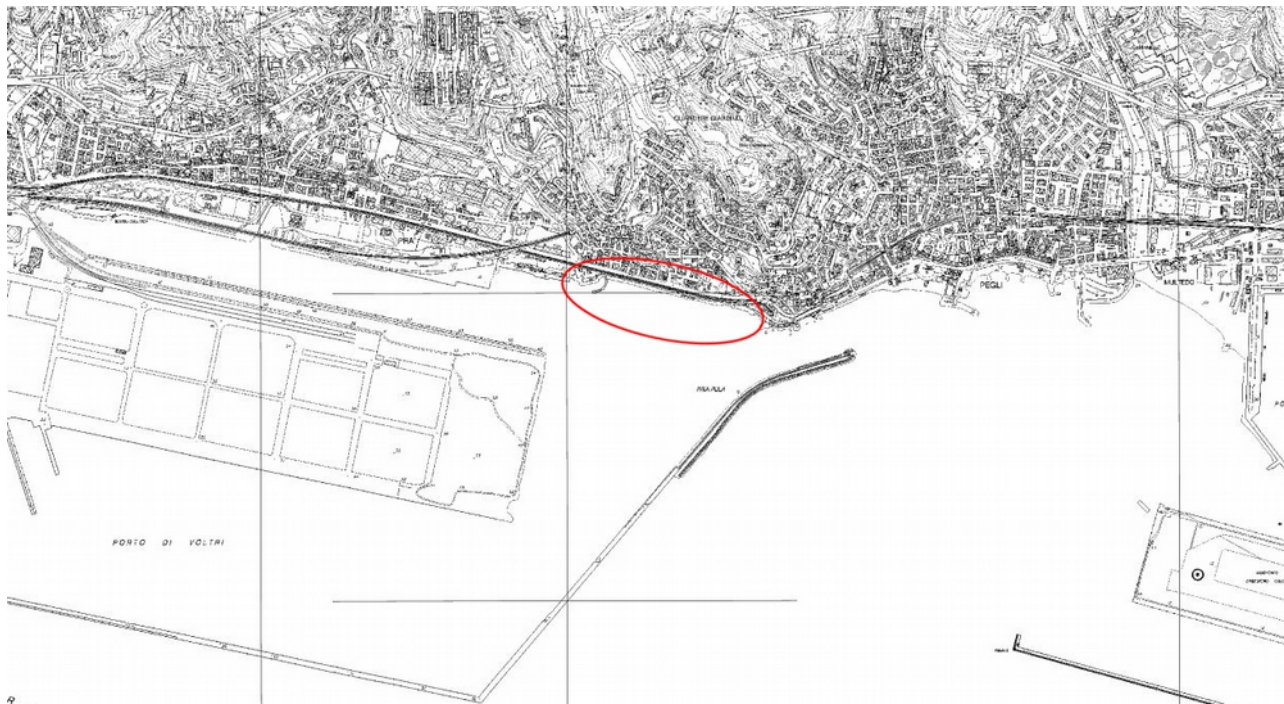


Estratto cartografico da OpenStreetMap (fonte: www.liguriavincoli.it)

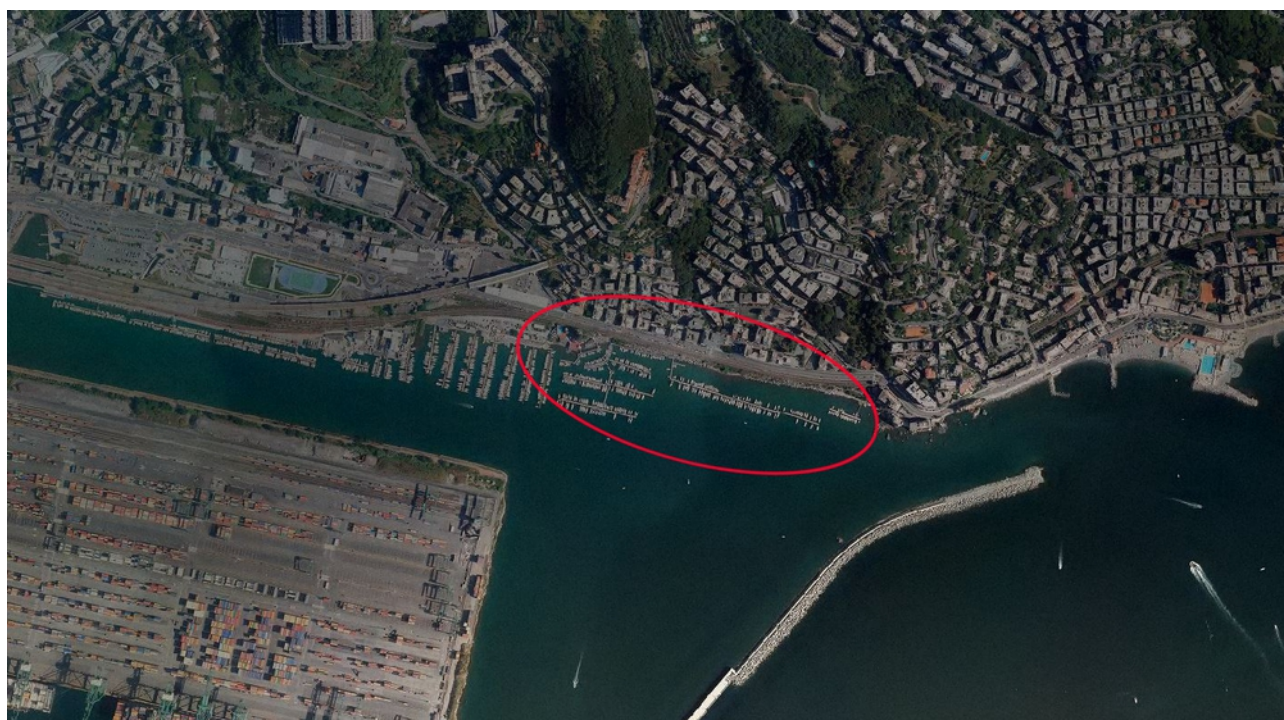


2.2 Inquadramento territoriale

La Carta Tecnica Regionale e l'ortofoto del 2019, reperibili sul sito web di Liguria Vincoli, consentono di riferire le aree oggetto di intervento ad una porzione di territorio ad ampia scala mettendo in evidenza le relazioni con il tessuto urbano e, nel caso specifico, con lo sviluppo delle opere a mare. Il paraggio compreso tra la rocca del Castelluccio e il promontorio del Risveglio è parte integrante dello specchio acqueo del porto di Prà-Pegli del quale rappresenta una vera e propria area di completamento in prossimità dell'imboccatura a levante, in una zona in cui il fitto abitato connota un territorio ancora fortemente urbanizzato.



Estratto cartografico da Carta Tecnica Regionale (fonte: www.liguriavicoli.it)



Estratto ortofoto 2019 (fonte www.liguriavicoli.it)

2.3 Stato dei luoghi

2.3.1 Descrizione del contesto e dell'area di intervento – Il sito nella descrizione del P.U.C.

Le Norme di Conformità allegate al Piano Urbanistico Comunale, che individua l'area nelle tavole 25 e 35 del Livello Paesaggistico Puntuale, denominandola "Litorale Prà – Pegli, arco costiero di Riqualificazione", fornisce un'analisi dei caratteri paesaggistici del contesto in cui si inserisce l'area oggetto di intervento come di seguito riportato:

"Inquadramento

Il tratto di litorale, che si estende dalla rocca del Castelluccio fino al capo del Risveglio, ha uno sviluppo di circa 1Km e comprende l'Aurelia e le aree sottostanti la strada.

Invarianti del paesaggio

Gli elementi che rendono riconoscibile il tratto di litorale, in quanto testimonianza della permanenza nel tempo di caratteristiche naturali e antropiche sempre percepibili, sono costituiti dal Capo del Risveglio – emergenza paesistica costituita dal promontorio roccioso attorniato da scogli emergenti isolati, costruito in ogni spazio disponibile, sul quale si succedono quasi accavallandosi fino alla battigia, le case a schiera dei pescatori, le ville medievalescenti in foggia di castello e le residenze borghesi di carattere eclettico, sorte nell'ultima fase dell'urbanizzazione. Il capo è attraversato a media quota dalla via Aurelia (via Pegli) che qui scavalca la galleria ferroviaria e fornisce una significativa serie di affacci a picco sulla scogliera. Altra emergenza è costituita, all'estremo ponente del litorale, dal Promontorio Castelluccio: vestigia residuale dell'antico sistema difensivo litoraneo, ridotto ad una isolata emergenza rocciosa sovrastata da un bastione murato.

Visibilità dei luoghi

Superato il Capo Risveglio, andando verso ponente, la percezione del massiccio del Faiallo, oltre Voltri, chiude definendolo l'ambito urbano. Le più significative visuali pubbliche sono quelle che si hanno da mare.

Elementi naturali e materiali

Il promontorio di Capo Risveglio è costituito da roccia scura, metamorfica e scistosa derivata dalla orogenesi alpina ed estranea all'allineamento calcareo 'Sestri-Voltaggio' che caratterizza i rilievi posti poco distanti più a levante. Le rocce affioranti che ancor oggi caratterizzano il luogo si estendevano verso ponente per lasciare posto ad una spiaggia cancellata dalla realizzazione della massicciata e del muro di contenimento realizzato con la linea ferroviaria.

Verde di pregio

Verde di sfondo, naturale o antropico, che emerge dal vicino profilo delle colline e contribuisce a creare un'immagine racchiusa da una cornice verde continua.

Elementi antropici

Le opere realizzate al Capo Risveglio e quanto resta del Castelluccio connotano fortemente il paesaggio. Da qui l'ampia zona, dapprima collinare, e poi insediata dai vasti complessi residenziali.

Emergenze esteticamente rilevanti e tracce storico-artistiche

Villa Lomellini, Banfi (25.3); Chiesa di Sant'Antonio Abate (25.22)"

2.3.2 Lo stato dei luoghi nell'analisi diretta

L'intervento si inserisce in un tratto di costa già pesantemente artificializzato, caratterizzato a monte dalla massicciata della ferrovia, il cui tracciato affianca la via Aurelia separando l'abitato dalla costa, e a mare dalle opere portuali della diga foranea del porto di Prà-Voltri. Il tessuto urbano alle spalle del paraggio è rappresentato da grandi complessi residenziali di epoca relativamente recente (anni '60-'70) privi di una vera e propria valenza architettonico-paesaggistica che fanno da cornice alla rocca del Castelluccio, mentre a levante si contraddistinguono, in corrispondenza del Capo del Risveglio, alcuni fabbricati di maggior valore situati lungo via Zaccaria che si affacciano direttamente sul mare, e il sistema delle ville collinari in cui sono ricomprese Villa Banfi e la chiesa di Sant'Antonio Abate. Nel dettaglio il paraggio è caratterizzato verso terra dalla scogliera artificiale realizzata a protezione della massicciata

ferroviaria e a ovest, ai piedi del promontorio roccioso su cui svetta il fortilizio, dalle strutture dei "Bagni Castelluccio" dedicate alla balneazione ed alle attività nautiche. A mare si segnala invece il campo da gara internazionale di canottaggio, che completa una serie di strutture sportive che si sviluppano nella zona portuale di ponente.

In un contesto dai connotati così fortemente antropizzati spiccano i resti della rocca del Castelluccio, fortezza del 1200 residuo dell'antico sistema difensivo della costa, e i resti naturali rappresentati dagli scogli del Capo del Risveglio. A tale proposito, un aneddoto consente inoltre di fare una considerazione di carattere paesaggistico-sociale. Di fronte a questi scogli, infatti, ad una distanza di circa 200/250 metri si trova lo scoglio denominato "Pria Pulla" per la cui salvaguardia, in occasione della costruzione della diga foranea, la cittadinanza pegliese si mobilitò, ottenendone una deviazione del tracciato a conferma, per citare ancora il Piano Urbanistico Comunale, che *"il radicamento sociale legato al territorio delle delegazioni, che ha origine storica ben definita dalla conurbazione che ha dato origine alla Grande Genova"* deriva da *"un profondo sentimento di appartenenza al territorio che rappresenta uno degli elementi più riconosciuti da parte della cittadinanza."* e che pertanto il paesaggio ha una profonda valenza sociale in quanto portatore di *"un valore simbolico e significato profondo di appartenenza"*.

Al momento i luoghi oggetto di intervento risultano difficilmente fruibili. L'accesso da levante è infatti interdetto dalle aree cintate di una associazione di pesca sportiva, mentre a ponente dalla presenza delle aree in concessione alla "Bagni Castelluccio", nonché dalla chiusura del sottopasso pedonale di collegamento con la Via Aurelia. L'area è inoltre oggetto di un "divieto di pesca, di balneazione ed ogni utilizzazione che implichi contatto diretto con l'acqua di mare" imposto dall' O.S.N. n. 11 del 9/2/1995 del comune di Genova.

2.3.3 Rappresentazione fotografica dello stato attuale dell'area e del contesto

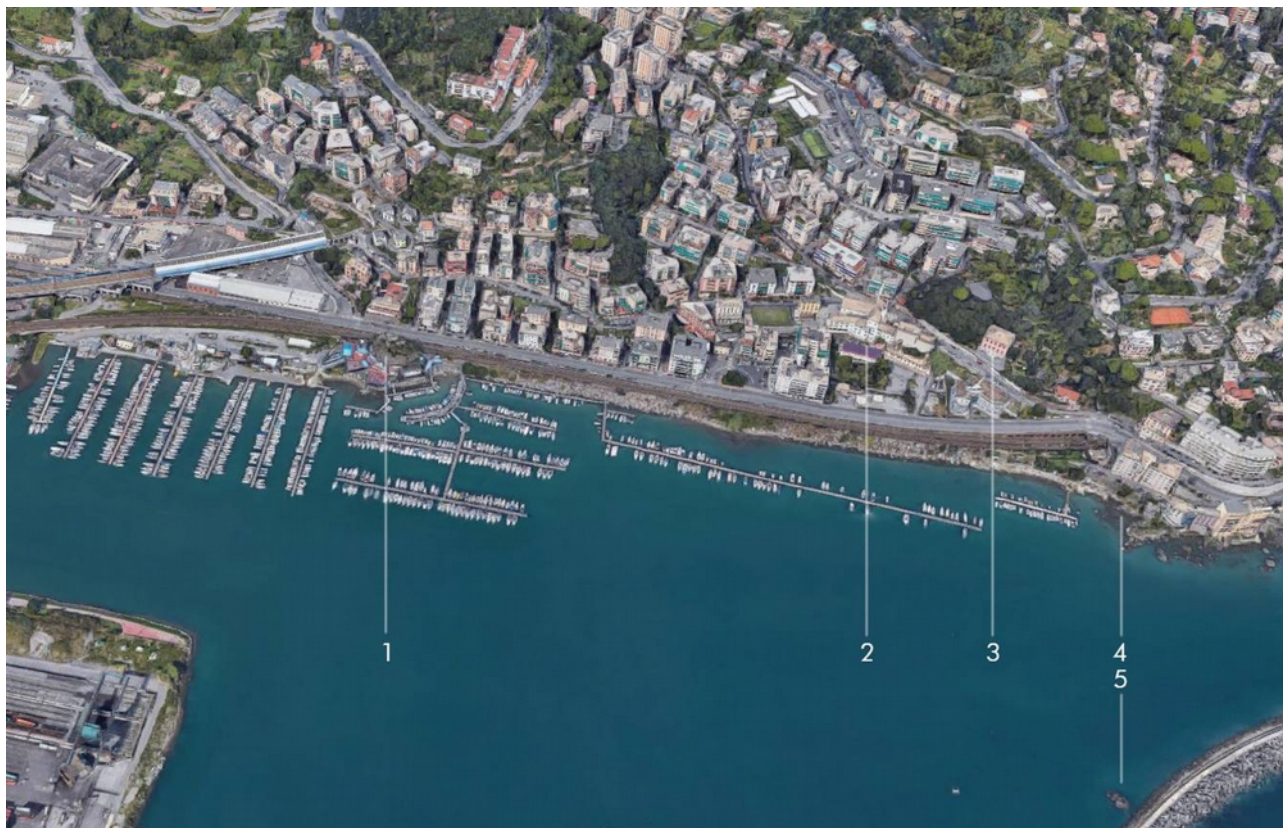


Immagine satellitare (fonte: google maps) al punto 1 la rocca del Castelluccio, 2 chiesa di Sant'Antonio Abate, 3 villa Banfi, 4 Capo del Risveglio, 5 Pria Pulla



c_9969.Comune di Genova - Prot. 07/07/2023.0306777.E



Il paraggio, vista dalla rocca del Castelluccio verso il Capo del Risveglio. In primo piano la massicciata ferroviaria e la via Aurelia che separano l'abitato dal mare.



Il paraggio, dettaglio della massicciata ferroviaria verso il promontorio de Il Risveglio



c_d969.Comune di Genova - Prot. 07/07/2023.0306777.E



Il Risveglio, vista da via Giacinto Caldesi



Dettaglio de Il Risveglio, vista da via Zaccaria



Il paraggio. Sullo sfondo la rocca del Castelluccio inserita in un contesto abitato caratterizzato da grandi edifici di realizzazione recente (anni '60-'70) privi di una vera e propria valenza architettonica



Dettaglio delle attrezzature ricettive dei "Bagni Castelluccio" situate ai piedi del promontorio sulla cui sommità si trovano, circondati dal verde, i resti del fortilizio medievale

3 NATURA ED ENTITA' DELLE OPERE IN PROGETTO

3.1 Il paraggio compreso tra la rocca del Castelluccio e il promontorio del Risveglio

Il progetto prende in esame complessivamente il paraggio compreso tra la rocca del Castelluccio e il promontorio del Risveglio, così come identificato negli strumenti pianificatori, interessando sia le aree oggetto della presente richiesta di concessione che quelle in proprietà alla Bagni Castelluccio s.r.l.. La particolare situazione di contiguità delle aree consente di gestire l'intervento organizzandolo in maniera unitaria ed organica sia da un punto di vista funzionale che di linguaggio architettonico, pur mantenendo la rispettiva autonomia, ottemperando completamente a quanto prescritto negli strumenti di pianificazione comunale e sovra-comunale.

3.2 Impostazione generale dell'intervento

L'impostazione del progetto si fonda sui seguenti punti:

- sistemazione dell'intera area del paraggio compresa tra la rocca del Castelluccio e il promontorio del Risveglio mediante un linguaggio progettuale unitario ed organico a basso impatto ambientale;
- mantenimento dell'autonomia funzionale tra le aree in proprietà alla Bagni Castelluccio s.r.l. e le aree oggetto di richiesta di concessione;
- organizzazione dello specchio acqueo con creazione di approdo e ormeggio sicuro limitando l'impatto sul contesto ambientale;
- organizzazione della mobilità pedonale e veicolare che metta in relazione in modo organico la viabilità interna con quella di raccordo e connessione con le infrastrutture al contorno esistenti e di previsione;
- creazione di servizi essenziali funzionali alla nautica e alla frequentazione pubblica dei luoghi in relazione alla prosecuzione della passeggiata;
- salvaguardia delle visuali dalla via Aurelia;
- salvaguardia delle visuali dal mare;
- valorizzazione della scogliera del Risveglio;
- valorizzazione del fortilizio del Castelluccio mediante riorganizzazione e riqualificazione delle strutture dei "Bagni Castelluccio";
- mitigazione dell'impatto delle opere a terra mediante l'utilizzo del verde.

3.3 Oper a mare

3.3.1 Caratteristiche e numero dei posti barca

La natura ed il numero dei posti barca previsti nel progetto derivano, a partire dalle dimensioni dello specchio acque di cui si dispone, dall'analisi di diversi fattori che includono tra gli altri la necessità e volontà di garantire i posti attualmente utilizzati nelle strutture di attracco esistenti, nel rispetto della normativa vigente.

La scelta di fondo, condivisa con la società che ha ormai acquisito una certa esperienza diretta sul campo, è stata quella di orientare tutti i posti barca con l'asse longitudinale parallelo alla direzione dei venti dominanti (libeccio-mezzogiorno). Inoltre l'ormeggio delle imbarcazioni è previsto quasi esclusivamente all'interno del bacino costituito dal molo e dai frangiflutti galleggianti, ove l'agitazione interna è contenuta entro limiti di comfort maggiori, ad eccezione di 46 posti barca per imbarcazioni di lunghezza superiore a 11 m, tra cui alcuni destinati al transito. Tale scelta deriva dal fatto che quella parte di darsena (di ponente) risulta maggiormente protetta dai venti di libeccio dal terminal portacontainer, ed inoltre dalla migliore capacità delle imbarcazioni più grandi a sopportare agitazioni superiori.

Di seguito si riporta la tabella dei posti barca previsti:

Tipo imbarcazione (PB)	Lunghezza [m]	Larghezza [m]	Superficie [mq]	n°	[%]
<5	5,0	2,2	11,00	123	19,0
5	5,5	2,4	13,20	105	16,3

6	6,6	2,7	17,82	64	9,9
7	7,7	3,0	23,10	96	14,8
8	8,8	3,3	29,04	70	10,8
9	10,0	3,5	35,00	83	12,8
10	11,0	3,8	41,80	60	9,3
11	12,0	4,1	49,20	19	2,9
12	13,0	4,3	55,90	11	1,7
13	14,1	4,5	63,45	16	2,5
				647	100,00

Il numero totale dei posti barca è pari a 647 di cui 292 dedicati alle piccole imbarcazioni, ovvero di lunghezza inferiore o uguale a 6 m (pari al 45% del totale). Come già detto, infatti, il presente progetto è orientato a mantenere ed incrementare l'offerta relativa alla nautica sociale, pur senza rinunciare ad una quota comunque considerevole di posti barca per imbarcazioni maggiori. Si precisa inoltre che le dimensioni dei posti barca sono state determinate confrontando diverse pubblicazioni, tra cui ovviamente le raccomandazioni AIPCN.

3.3.2 Posti barca di transito e destinati ai disabili

Il progetto prevede, come prescritto dalle vigenti normative (art. 49 nonies del Regolamento al Codice della Navigazione) un numero di posti barca destinati al transito pari a 54 (corrispondente all'8% di quelli complessivamente disponibili nell'approdo per il periodo dal 15 giugno al 15 settembre) e 7 destinati ai disabili (corrispondente all'1% dei posti complessivamente disponibili, sempre nello stesso periodo).

Al di fuori di tale periodo dell'anno saranno comunque garantiti almeno 20 posti barca per il transito (essendo la capacità complessiva compresa tra 501 e 750 posti barca) e 6 posti barca destinati ai disabili (essendo il totale compreso tra 400 e 700 posti barca).

I posti barca destinati al transito e ai disabili saranno distribuiti proporzionalmente tra le varie categorie come indicato nella tabella seguente:

Tipo imbarcazione (PB)	Lunghezza [m]	Larghezza [m]	Superficie [mq]	n° tot	Transito	Disabili
<5	5,0	2,2	11,00	123	9	1
5	5,5	2,4	13,20	105	9	-
6	6,6	2,7	17,82	64	10	1
7	7,7	3,0	23,10	96	7	1
8	8,8	3,3	29,04	70	7	1
9	10,0	3,5	35,00	83	2	2
10	11,0	3,8	41,80	60	3	1
11	12,0	4,1	49,20	19	2	-
12	13,0	4,3	55,90	11	2	-
13	14,1	4,5	63,45	16	3	-
				647	54	7

I posti barca destinati alle imbarcazioni in transito sono previste sui limiti esterni dei pontili delle due darsene e quelli per i disabili, tutti previsti nel sottobacino di levante posti a confine con il pontile direttamente collegato a terra per limitare i tragitti di percorrenza e favorire l'accesso alle opere a terra.

Per maggiore chiarezza si rimanda alla tavola D-AR-PR-013-0 (PLANIMETRIA GENERALE POSTI BARCA E POSTI AUTO) in cui sono indicati la distribuzione generale dei posti barca, nonché i posti barca destinati al transito e quelli destinati alle unità da diporto condotte da persone con disabilità o con persone con disabilità a bordo (configurazione riferita al periodo 15 giugno – 15 settembre).

3.3.3 Calcolo dei posti barca equivalenti PE 12

Per il calcolo dei posti barca equivalenti si fa riferimento alle indicazioni riportate al fascicolo 2.2.2 – Quadro degli interventi sul sistema dei porti turistici – del PTC della Costa che definisce il posto barca equivalente da 12 m (PE 12) come la media tra:

- la lunghezza dei fronti di accosto espressi in metri e divisa per l'ingombro di larghezza di una imbarcazione da 12 m di lunghezza valutata in ca. 4 m (pari a 1.957,20 m)
- la superficie dello specchio acqueo in metri quadrati (pari a 47.732 mq), divisa per 150, dove questo numero rappresenta la superficie lorda mediamente richiesta da un posto da 12 m (ca. 55 mq) con le sue pertinenze di spazi di accesso e di manovra.

Utilizzando il seguente criterio si ottiene un numero di posti barca equivalenti pari a 404 PE12 superiore ai 400 posti raccomandati dal PTC della Costa nell'ipotesi di costruzione di un approdo turistico nel paraggio in oggetto.

3.4 Opere a terra

L'attuazione delle opere a terra rende necessaria la creazione di un riempimento a mare, che mantenuto di dimensioni contenute e limitato alle superfici strettamente necessarie alla predisposizione delle funzioni legate alla mobilità e al funzionamento delle attività nautiche connesse all'approdo, sarà realizzato a ridosso della massicciata ferroviaria e con uno sviluppo ad essa parallelo.

Tale riempimento ospiterà la banchina la cui sistemazione, strutturata secondo criteri funzionali, è organizzata secondo una composizione per fasce che, da monte verso mare, ospitano una zona filtro, sistemata a verde, di separazione dalle aree ferroviarie, la viabilità veicolare con le annesse aree a parcheggio, una fascia attrezzata con i servizi legati all'approdo e la passeggiata. Lo sviluppo della banchina interessa una profondità di circa 24 metri.

Completano tale organizzazione a levante, la sistemazione delle aree a ridosso del promontorio del Risveglio, e a ponente, la riqualificazione dei "Bagni Castelluccio".

In relazione alle opere che saranno realizzate per la formazione del piano banchina, dette opere risulteranno oltre i 30 m in proiezione orizzontale dal binario ferroviario, mentre i soli muri andatori d'argine del rio Grillé ed il ponte carrabile posto parallelamente ai binari stessi risulteranno a distanze inferiori, così come rappresentato al competente ufficio tecnico di RFI.

In particolare:

- le infrastrutture di banchina risultano a circa 31 m dal binario;
- il ponte carrabile, gravante sui muri d'argine stesso sarà a circa 16,5-17 m dal binario;
- i muri d'argine, posti ortogonalmente al binario, andranno dalla foce del rio Grillé oltre i 30 m, fino all'opera attuale di contenimento della massicciata ferroviaria per consentire il contenimento del deflusso delle acque con riguardo alla piena duecentennale. Tale intervento, rappresentato dalla realizzazione delle opere sopra descritte costituirà opera di difesa dei fenomeni erosivi proprio per l'allontanamento del limite del moto ondoso dalle fondazioni dell'esistente opera di contenimento.

In merito alle problematiche legate all'interferenza con le fasce di rispetto di RFI, in una call effettuata con l'ing. D. Lagostena e l'ing. A. Costa in data 13/04/2022 e preventivamente con l'ing. Lebruto in data 11/02/22, si era approfondito quali erano la tipologia degli interventi e le modalità con cui si eseguivano le varie opere, con particolare riguardo a:

- opere di banchina: poste ad una distanza maggiore di 30 m dal binario;
- riempimento a tergo delle opere di banchina fino all'attuale opera di contenimento;
- realizzazione dei ponti carrabile (entro i 30 m) e pedonale (oltre i 30 m);
- realizzazione di muri d'argine ortogonali al binario fino all'opera di contenimento attuale della quale sono state rilevate differenze sulle opere RFI in essere da cartografie in loro possesso (fornita ing. Rivolta - Ponte S. Antonio), così come da allegato alla mail del 15/04/22.

3.4.1 La viabilità

Tema fondamentale del progetto, l'organizzazione della viabilità è volta, seppur garantendo la necessaria accessibilità veicolare, a favorire massimamente, così come da intendimenti contenuti nella pianificazione comunale, la mobilità pedonale e l'incentivazione dell'utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti più lunghi.

Viabilità veicolare e parcheggi

L'accesso carrabile all'area portuale è previsto unicamente da ponente e avviene attraverso il sottopasso ferroviario, già esistente, a fianco del Rio San Michele.

La viabilità prosegue sviluppandosi nelle aree già previste dal S.O.I. del Consorzio Pegli Mare e passando a mare nel tratto in corrispondenza del Castelluccio raggiunge le aree oggetto di richiesta di concessione collocandosi nella parte a monte della banchina, a ridosso della massicciata della ferrovia.

A levante è prevista la realizzazione di una rotatoria che consente al traffico veicolare, legato al normale utilizzo delle aree portuali, di tornare verso l'accesso di ponente. In corrispondenza della rotatoria è sistemato l'accesso carrabile al molo, lungo il quale si trovano dei piccoli depositi a servizio della nautica e alla cui sommità sono sistemati il varo e il piazzale di manutenzione.

Tale accesso è regolato da elementi dissuasori ed è limitato agli addetti alla manutenzione e solo occasionalmente ai fruitori del varo e dei servizi.

In corrispondenza della rotatoria è situato anche un altro accesso carrabile che, strettamente regolato da dissuasori veicolari e destinato esclusivamente all'utilizzo da parte di mezzi di sicurezza e soccorso, mette in collegamento con la rampa pedonale di connessione a Via Zaccaria.

Lungo il tratto veicolare in banchina, su entrambe i lati della carreggiata, sono sistemati i parcheggi il cui numero è limitato all'ottemperanza dei parametri indicati negli strumenti di pianificazione vigenti.

La viabilità pedonale

Scrupolosamente separata da quella veicolare, al fine di consentirne una fruizione in sicurezza, la viabilità pedonale si sviluppa nella parte a mare della banchina.

La passeggiata, come da intendimenti degli strumenti di pianificazione comunali, rappresenta la continuazione dei tratti già esistenti o in corso di realizzazione, collegandosi a levante con la passeggiata di Pegli e a ponente con i percorsi pedonali della fascia di rispetto di Prà.

Da ponente l'accesso alla passeggiata è pensato in continuità con i percorsi pedonali previsti nel SOI del Consorzio Pegli Mare mentre a levante, dove il collegamento con via Zaccaria necessita il superamento di un dislivello di circa 6 metri, il tracciato segue uno sviluppo in rampa consentendo a tutti i fruitori indistintamente, abili e meno abili, il proseguimento del percorso verso la passeggiata di Pegli.

In aggiunta a tali ingressi, posti alle estremità del paraggio, l'accessibilità pedonale è potenziata dalla riapertura del sottopasso ferroviario. Situato a circa 80 metri ad est da quello del Castelluccio e circa 150 metri da piazza Lido di Pegli il sottopasso mette in collegamento diretto le aree portuali con la via Aurelia e l'abitato.

Il potenziamento degli accessi pedonali è teso a favorire una tipologia di mobilità basata sull'utilizzo del trasporto pubblico a discapito di quello per mezzo di veicoli privati limitando in tal modo anche le aree destinate alla viabilità e sosta veicolare.

A tal fine il progetto prevede, inoltre, l'ipotesi di realizzare una nuova fermata ferroviaria Genova Pegli-Lido con sottopasso di collegamento a Piazza Lido di Pegli e un collegamento tra la stazione Pegli-Lido e il porticciolo. Tale possibilità andrà accuratamente valutata tenendo in considerazione il rischio di esondabilità del Rio Grille.

I percorsi pedonali sono volti ad incrementare e consolidare, il rapporto diretto con il mare.

Infatti, se verso ponente, in corrispondenza del promontorio roccioso su cui sorge il fortilizio, il tracciato si sviluppa a mare ed è attrezzato con una lunga seduta affacciata sul bacino portuale e sul campo di gara di canottaggio, e nell'area portuale occupa la parte più vicina allo specchio acqueo, dotandosi, anche in questo caso, di punti attrezzati per la sosta, a levante il percorso si sdoppia proseguendo da un lato verso via Zaccaria e dall'altro verso il molo sul quale,

in posizione sopraelevata, in quanto a copertura dei piccoli depositi a servizio dei fruitori dei posti barca, è ricavata una passeggiata dalla quale si godono visuali sia sul porticciolo che sul Risveglio.

Da via Zaccaria, tramite una gradinata, nonché dalla rampa di collegamento tra quest'ultima e il porticciolo, è possibile accedere ad un belvedere attrezzato per la sosta la cui visuale si apre, oltre che sul porticciolo, sull'area naturale della scogliera del Risveglio che in tal modo, oltre che salvaguardata, verrà anche valorizzata.

Anche dal belvedere sarà possibile accedere alla passeggiata sopraelevata del molo. L'accesso a tali infrastrutture pedonali sarà possibile a tutti grazie a collegamenti in rampa e alla predisposizione di montascale.

Dal belvedere sarà inoltre possibile accedere direttamente alla battigia del Risveglio.

Un'ultima considerazione è rivolta al ponte pedonale sul Rio Grillé. Il progetto infatti interpreta il ponte non unicamente come un'infrastruttura legata alla viabilità, ma offrendone una lettura quale luogo di sosta e socializzazione in connessione con il mare, realizzato con le fattezze di una sorta di lunga seduta in legno che si affaccia sul bacino portuale.

3.4.2 I servizi – la fascia attrezzata

Come sopra descritto la viabilità veicolare si sviluppa rigorosamente separata da quella pedonale. Tale separazione avviene mediante una fascia che potremmo identificare quale "fascia attrezzata" lungo la quale avviene la distribuzione dei servizi alla nautica per tutta la lunghezza della banchina, mediante elementi modulari al cui interno saranno collocati servizi igienici, docce e locali lavanderia.

Ognuno di tali manufatti avrà sul fronte rivolto verso il percorso veicolare un'area dotata di cassonetti per la raccolta differenziata dei rifiuti. Tale area pur essendo esterna al manufatto si presenta ad esso integrata.

La fascia funzionale è caratterizzata, oltre che dai blocchi a servizi per la nautica, da una struttura continua sistemata a verde, ed integrata da sedute in legno rivolte verso il bacino portuale per la sosta lungo la passeggiata, con il compito di separare fisicamente e filtrare visivamente la banchina e le aree di sosta situate lungo la viabilità veicolare. Ad emergere dai cespugli verdi e fioriti sarà il filare di palme Washingtonia che prosegue idealmente quello della passeggiata di Pegli.

I servizi dedicati alla nautica troveranno completamento sul molo a levante lungo il quale, ad esso integrati, sono collocati dei piccoli depositi a servizio dei fruitori dei posti barca.

Nel sotto rampa di collegamento a via Zaccaria sono infine ricavati dei locali tecnici e la cabina di trasformazione ENEL.

Il progetto non prevede l'inserimento di ulteriori funzioni oltre ai succitati servizi strettamente necessari alla base nautica, sia per limitare le opere da realizzarsi, sia per non interferire con le attività già esistenti e/o previste nella restante area del porto di Pra'-Pegli.

A completamento della zona a levante a confine con l'area naturale del Risveglio è invece prevista un'ampia area pubblica attrezzata con locali commerciali e con sistemazioni esterne che favoriscono l'incontro e la socializzazione. L'area sarà infatti dotata di una piattaforma con gradonate lignee, su cui sedersi o sdraiarsi, protette da alberature ombreggianti che ne consentiranno un utilizzo confortevole anche durante la stagione estiva.

A quest'area sono connessi due locali commerciali, di cui uno destinato a bar-ristoro, il cui volume edilizio si inserisce nella conformazione del luogo mantenendosi costantemente al di sotto di via Zaccaria e assumendo, dal punto di vista della composizione architettonica, funzione di raccordo tra quest'ultima e le aree portuali attenuando il salto di quota e migliorandone al contempo l'inserimento nel contesto ambientale cui tende ad integrarsi anche mantenendo gli accessi alla scogliera del Risveglio la cui valorizzazione è amplificata dalla creazione sulla copertura di un belvedere, anch'esso attrezzato con alberature ombreggianti, con visuali privilegiate, oltre che sulle aree portuali, sulla scogliera naturale.

3.4.3 Le sistemazioni a verde

Il progetto delle sistemazioni a verde tiene in considerazione diversi fattori quali la necessità di realizzare un intervento ben integrato con il contesto paesaggistico che lo circonda, la

mitigazione di situazioni critiche, la valorizzazione di elementi emergenti, il comfort dei fruitori e, ultimo ma non ultimo una gestione sostenibile.

La clima mediterraneo caratterizza 5 regioni del mondo, l'Africa del Sud, l'Australia, la California, il Cile, e ovviamente il Bacino del Mediterraneo. Le caratteristiche di tale clima sono: inverni miti (raramente sotto gli 0°), estati calde ma non torride, piovosità variabile inferiore ai 1300 mm annui concentrata soprattutto in primavera e autunno e scarsa durante la stagione estiva. Pertanto i fattori che condizionano le piante di queste aree sono la siccità e le alte temperature durante la stagione estiva, e la mitezza degli inverni che consente a molte di esse di proseguire l'attività vegetativa.

Queste regioni accolgono il 20% delle specie vegetali terrestri e la Liguria accoglie piante tipicamente mediterranee, acclimatate, diffuse in modo spontaneo lungo la costa, in un paesaggio in cui convivono specie autoctone e specie naturalizzate provenienti d'oltremare. Le sistemazioni a verde in progetto prendono spunto da queste considerazioni, utilizzando specie vegetali mediterranee, autoctone o naturalizzate, al fine di creare innanzitutto un ambiente in armonia con il contesto paesaggistico e, di conseguenza, soggetto ad una gestione sostenibile. Le essenze vegetali utilizzate, che vivono in terreni aridi non necessitano di particolare irrigazione durante la stagione estiva, anzi molte volte quest'ultima può rivelarsi dannosa facendo perdere un'identità legata al clima e al suolo.

L'impianto di irrigazione avrà la funzione di aiutare le piante dopo la piantagione e alla ripresa vegetativa, consentendo fioriture e sviluppo pur risparmiando un bene prezioso quale l'acqua. Le sistemazioni a verde comunque non sono realizzazioni statiche, bensì in continua evoluzione e pertanto si continuerà con successive semine e piantagioni.

Dal punto di vista formale il progetto del verde costituisce parte integrante del disegno complessivo dell'intervento. Il suo utilizzo concorre alla determinazione della composizione generale così come al soddisfacimento delle diverse esigenze architettoniche quali mitigare, migliorare, identificare, in relazione alle quali vengono di volta in volta utilizzate sistemazioni con specie vegetali differenti.

Una delle funzioni principali è senz'altro quella di mitigare le superfici, necessariamente piatte e anonime, destinate alla viabilità veicolare, migliorandone l'impatto ambientale a vantaggio delle visuali, in particolar modo da monte ovvero dalla via Aurelia, dalla ferrovia e da Via Zaccaria.

A tal fine una prima zona filtro è stata predisposta immediatamente a ridosso della massicciata ferroviaria la cui sistemazione prevede l'utilizzo di essenze rampicanti e strisciante che troverà supporto nella struttura pergolata allestita a totale copertura della prima fila di parcheggi.

Una seconda zona filtro separa invece i parcheggi a valle della carreggiata dalla passeggiata in banchina mediante sistemazioni con cespugli verdi e fioriti. La funzione del verde assume in tale situazione il duplice compito di mitigare la presenza dei veicoli e al contempo migliorare il comfort ambientale dei fruitori della passeggiata e dei relativi punti di sosta, rendendo più gradevole il luogo anche da un generale punto di vista percettivo.

In questo caso, inoltre, il verde è utilizzato anche quale elemento di identificazione. Infatti, il filare di palme Washingtonia che emerge dalle lunghe aiuole della fascia attrezzata per tutto lo sviluppo della banchina, identificano il percorso pedonale a mare assimilandolo ai tratti di passeggiata di Pegli e rendendolo immediatamente riconoscibile quale ideale continuazione.

A levante, il collegamento con via Zaccaria è sottolineato da un'ampia fascia alberata che sviluppandosi lungo tutta la rampa pedonale ne filtra, mitigandole, le visuali verso le aree ferroviarie.

Allo stesso modo le alberature a vocazione ombreggiante caratterizzano il belvedere sul risveglio e la sottostante piazzetta dando luogo zone di confortevole sosta dedicate al ristoro e alla socializzazione.

A ponente due ampie fasce sistemate con essenze della macchia mediterranea profilano entrambe i lati della viabilità veicolare sottostante la fortezza del Castelluccio mimetizzandone la presenza sia da visuali di terra che di mare e valorizzando la rocca attraverso la creazione di un importante basamento verde lungo il quale si sviluppa, per gran parte del percorso pedonale, una lunga seduta affacciata sulle aree portuali e sul campo da gara di canottaggio.



3.4.4 Il Castelluccio

La trasformazione del paraggio compreso tra la rocca del Castelluccio e il promontorio del Risveglio non può prescindere, così come indicato nei vigenti strumenti di pianificazione, dalla riorganizzazione e riqualificazione delle strutture balneari situate ai piedi del promontorio roccioso. Il progetto prevede l'eliminazione del relativo disordine venutosi a creare nel tempo sostituendo, in conformità con gli interventi ammessi dal P.U.C., le attuali strutture con un organismo maggiormente integrato al contesto e alle nuove sistemazioni portuali, valorizzando al contempo i resti dell'antico fortilizio.

Il nuovo complesso balneare, che si sviluppa su un unico piano, comprende un bar, un ristorante con annessa cucina e servizi, e alcuni locali destinati ad uffici. Le cabine e i servizi igienici dello stabilimento balneare, che allo stato attuale sono rappresentati da elementi precari sparsi, vengono radunati e racchiusi all'interno di un unico organismo, in modo tale che la nuova costruzione, la cui quota d'imposta risulta ben inferiore al tracciato della strada statale, si presenta quale basso basamento, continuo e unitario, ai piedi del promontorio, limitandone l'impatto visivo sia dal mare che dall'Aurelia e lasciando emergere la rocca quale baluardo del paesaggio.

La copertura del fabbricato è piana e verso sud è adibita a solarium-bar, mentre verso est una sistemazione a verde pensile contribuirà a limitarne l'impatto visuale dall'Aurelia.

Al livello inferiore la struttura è dotata di una terrazza a sbalzo la cui superficie, oltre che avere funzione distributiva, assume la funzione di solarium a corredo della piscina.

Il complesso del "Castelluccio" si conforma sia per forme che per materiali all'intervento generale sull'area portuale alla quale è collegato, così come ai percorsi pubblici mediante un piccolo volume di distribuzione verticale.

3.4.5 Materiali

Il progetto prevede un approccio organico che contempla tutto il paraggio, pertanto, sia le aree oggetto di richiesta di concessione che quelle in proprietà alla Bagni Castelluccio s.r.l., pur mantenendo la propria autonomia, ricorrono ad una organizzazione unitaria nella quale il linguaggio architettonico è il medesimo sia nelle forme, che nei colori e materiali.

I piccoli volumi dei servizi dislocati lungo l'area portuale, le strutture balneari del Castelluccio e le strutture commerciali a levante adottano materiali e tecnologie tradizionalmente utilizzate nell'ambiente marino, quali il legno, l'acciaio e il ferro verniciato o che ad essi si conformano.

Le sedute dislocate lungo la passeggiata di banchina, nonché la panca a Ponente adottano quale materiale di finitura il legno, così come avviene per la gradinata presso l'area di Levante, e la seduta del ponte sul Rio Sacchi-Grillè.

I materiali utilizzati per le pavimentazioni si differenziano a seconda della destinazione d'uso cercando di favorire la permeabilità delle superfici. Per la corsia veicolare in banchina e per la rampa di accesso da Via Zaccaria, il cui normale utilizzo è pedonale ma deve essere accessibile anche ai mezzi di soccorso, si prevede l'utilizzo di una pavimentazione in calcestruzzo drenante.

Le aree di sosta dei veicoli sono sistemate con masselli in calcestruzzo autobloccanti in modo tale da creare dei grigliati che oltre ad essere permeabile all'acqua favorisce la formazione della vegetazione dando luogo a superfici inerbite.

Infine, per i percorsi e le aree destinate alla frequentazione pedonale, come la passeggiata in banchina e sul molo, o l'area di levante, è previsto l'utilizzo di una pavimentazione in calcestruzzo pettinato.

3.5 Parametri-indice dell'intervento

Di seguito si riporta una tabella riassuntiva delle opere e superfici oggetto di intervento:

Dati di progetto

Superficie complessiva richiesta in concessione	mq	65.322
Superficie demaniale occupata dalle opere a terra	mq	16.967

Superficie dello specchio acqueo	mq	48.355
Numero posti barca inferiori a 5 metri	n	123
Numero posti barca da 5-7 metri	n	265
Numero posti barca da 8-10 metri	n	213
Numero posti barca da 11-13 metri	n	46
Numero complessivo posti barca	n	647
Numero posti barca per disabili (inclusi nel totale)	n	7
Numero posti barca per il transito (inclusi nel totale)	n	54
Numero posti barca equivalente PE 12	n	404
Superficie viabilità veicolare	mq	3.572
Superficie totale a parcheggio	mq	3.428
Numeri posti auto	n	255
Superficie viabilità pedonale	mq	4.785
Superficie piazzale di manutenzione	mq	769
Superficie moduli di banchina	mq	240
Superficie edificio a servizi lato levante	mq	207
Superficie sistemazioni a verde	mq	4.464

Parametri indice

Rapporto posti auto/posti barca equivalenti	0,6
Rapporto superficie specchio acqueo/posti barca equivalente	118

4 VERIFICA DELLA COMPATIBILITÀ CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE SOVRA-COMUNALI, COMUNALI E SETTORIALI

La verifica di compatibilità con le prescrizioni dei piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale è elaborata in base all'analisi della rispondenza del progetto nelle indicazioni in essi contenute. Oltre alle citate aree portuali, oggetto di domanda di nuova concessione, l'intervento intende raccordare la progettazione verso ponente, ai "Bagni Castelluccio", aree in proprietà alla società richiedente, in modo tale da proporre una soluzione organica che garantisca un intervento di riqualificazione unitario di tutto questo tratto di litorale che si sviluppa a valle della massicciata ferroviaria tra il promontorio de "il Risveglio" a levante e la rocca del "Castelluccio" a ponente.

4.1 Strumenti di pianificazione a livello regionale

Gli strumenti di pianificazione regionali che interessano l'area oggetto di intervento sono i seguenti:

- Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico
 - assetto insediativo, assetto geomorfologico, assetto vegetazionale
- Il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa
- Il Piano di Bacino Stralcio per la tutela del rischio idrogeologico – Ambito n. 12 e 13

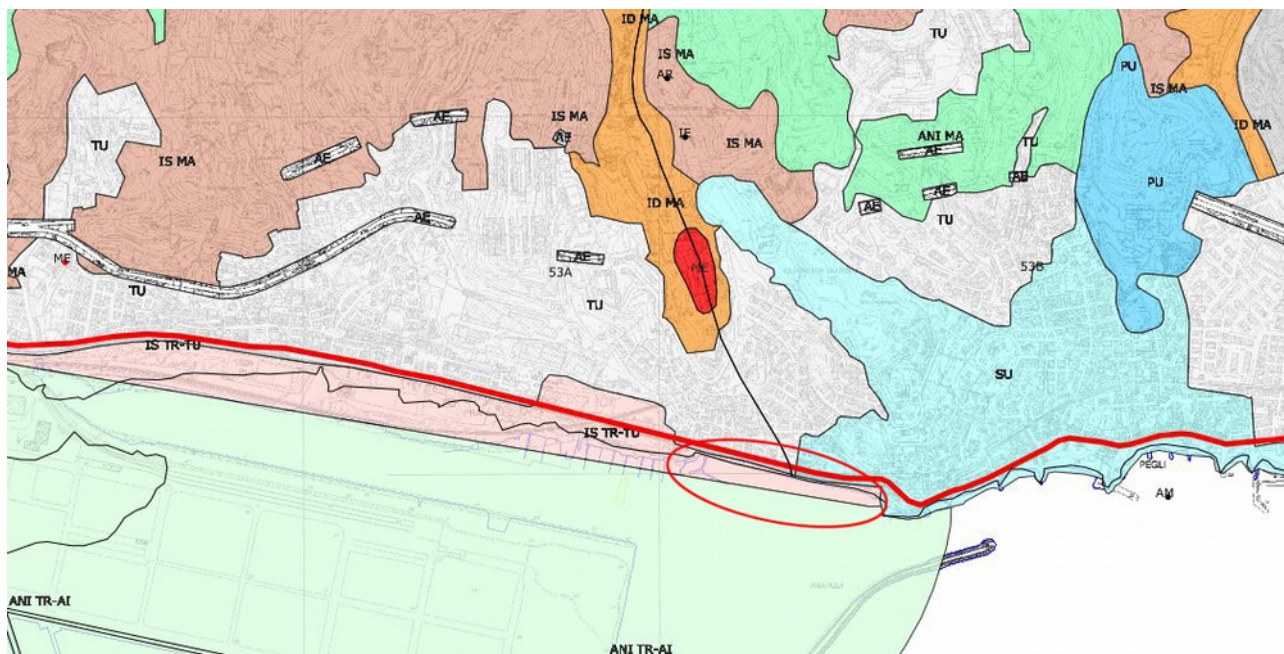
Di seguito si prendono in analisi le indicazioni dei summenzionati strumenti procedendo alla valutazione della compatibilità dell'intervento con quanto prescritto.

4.1.1 Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico

Dal sito web ufficiale della Regione Liguria (regione.liguria.it) si apprende quanto di seguito fedelmente riportato:

"L'articolo 68 della Lr n.36/1997, come modificato dall'articolo 15 della Lr n.15/2018, stabilisce che "Fino all'approvazione del Piano paesaggistico, si applica il Ptcp approvato con deliberazione del Consiglio regionale n.6 del 26 febbraio 1990, e successive modificazioni e integrazioni, limitatamente all'assetto insediativo del livello locale, con le relative norme di attuazione in quanto applicabili".

Pertanto si riportano in modo completo unicamente l'estratto cartografico e normativo relativi all'assetto insediativo e, solo per mera completezza di informazione, si accenna alla zonizzazione degli assetti geomorfologico e vegetazionale così come indicati sulla cartografia e nelle norme di attuazione del P.T.C.P.



stralcio cartografico del P.T.C.P. - Assetto Insediativo

L'**assetto insediativo** del P.T.C.P. individua l'area di intervento in zona **IS-TR-TU** e **ANI-TR-AI**, la quale è assoggettata alla Sezione VII – Regime normativo comune agli Insediamenti Sparsi – IS ed alle Aree Non Insediare – ANI così come definito all'art. 54 – Regime normativo di TRASFORMABILITA' (TR) delle Norme Tecniche di Attuazione che recita quanto segue:

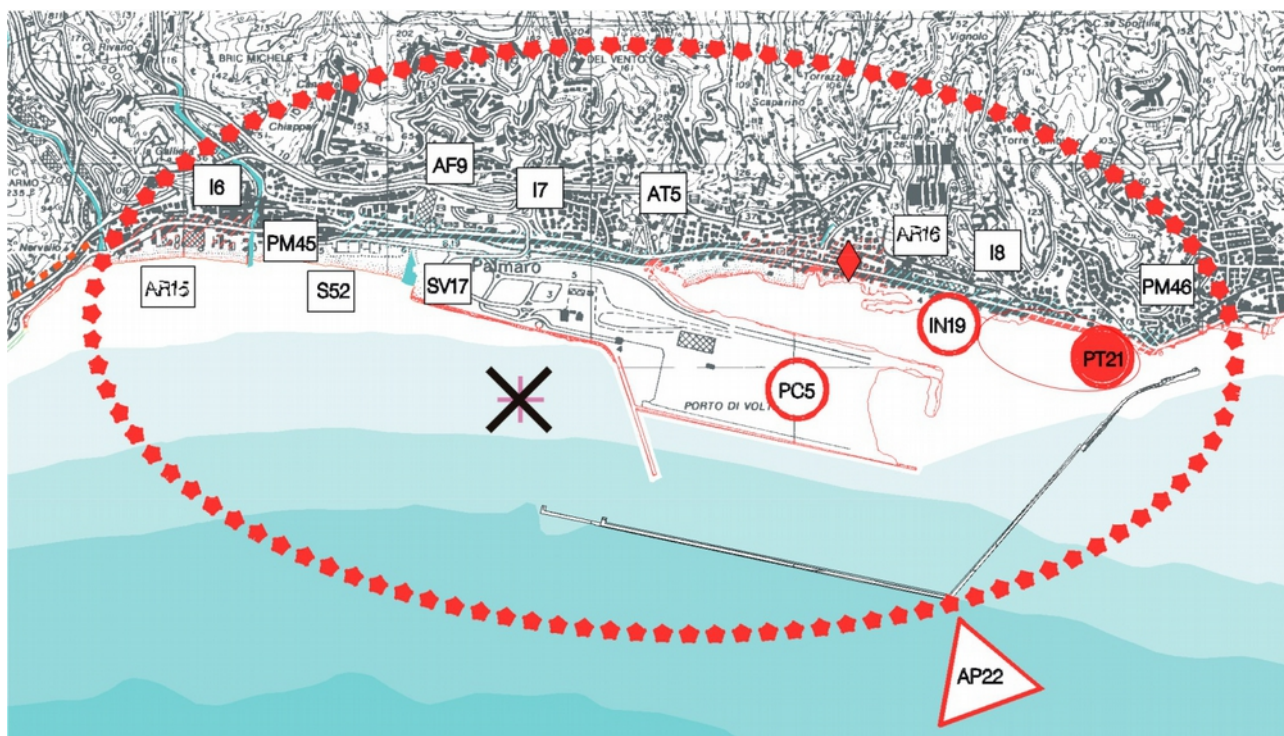
- "1. Tale regime si applica nei casi in cui a previsioni insediative dello strumento urbanistico generale non si oppongono specifiche ragioni di ordine paesistico-ambientale che ne impediscano l'attuazione.*
- 2. L'obiettivo della disciplina è quello di consentire l'attuazione delle previsioni di sviluppo insediativo definite in sede di pianificazione urbanistica, indirizzandone la realizzazione verso forme idonee a garantirne il corretto inserimento nel contesto paesistico.*
- 3. Sono pertanto consentite, previa elaborazione di Studio Organico d'Insieme, operazioni di trasformazione dello stato dei luoghi, nei limiti e nelle forme dei tipi insediativi rispettivamente specificati nella cartografia di Piano (ID o NI o TU o AI)."*

Per l'**assetto geomorfologico** l'area ricade in zona **MO-B** (modificabilità di tipo B) disciplinato dall'art. 67 delle Norme Tecniche di Attuazione che al punto 2 stabilisce che

- "2. Gli interventi in tali zone, oltre a rispettare la specifica disciplina di settore, dovranno conformarsi a criteri di corretto inserimento ambientale delle opere"*

Infine l'**assetto vegetazionale** comprende l'area in zona COL-ISS (Colture Agricole Impianti Sparsi di Serre), così come disciplinato dall'art. 60 delle N.T.A. che, in quanto stabilisce indicazioni esclusivamente di carattere agrario non sono riferibili all'intervento in oggetto.

4.1.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa



Estratto cartografico del Piano territoriale di Coordinamento della Costa

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa individua l'area di intervento come ambito di progetto **AP22 – GENOVA VOLTRI – PRA' – PEGLI**, tema di progetto **PT21** e in particolare in riferimento alla zona in oggetto nelle **Indicazioni generali per la riqualificazione del territorio, la valorizzazione del paesaggio costiero e la tutela dell'ambiente marino** "conferma la prevista localizzazione di un porto turistico" dettando le seguenti indicazioni:

"La nuova struttura nautica dovrà darsi carico di conservare:

- a) gli elementi di valore costitutivi del paesaggio salvaguardando le visuali libere dai punti panoramici dell'Aurelia, quindi collocando volumi e strutture legati al porticciolo nella fascia sottostante la strada stessa;*
- b) l'assetto della costa, segnatamente nell'ambito in corrispondenza della località Castelluccio e dell'insediamento abitativo in loc. Risveglio – via Zaccaria; pertanto occorrerà conformare il progetto con soluzioni costruttive a basso impatto che prevedano il mantenimento della linea di costa naturale nelle località citate, confinando, quindi, il porto nel tratto di costa già artificializzato per la presenza della massicciata, evitando nuovi significativi riempimenti a mare e limitando l'inserimento di volumi ai servizi essenziali alla stessa struttura nautica."*

E nel **Quadro degli interventi sul sistema dei porti turistici**

"Si forniscono inoltre indicazioni specifiche per la base nautica di Pegli:

- 1) la base nautica di Pegli deve essere confinata nel tratto di costa già artificializzato per la presenza della massicciata ferroviaria, escludendo pertanto l'interessamento dei tratti di costa alle due estremità che ancora mantengono carattere naturale; il progetto del nuovo impianto nautico dovrà quindi ottemperare sia alle esigenze relative alla sicurezza della navigazione, sia alla necessità che la*

zona del "Risveglio" non subisca modificazioni della configurazione attuale del profilo di costa; il progetto dovrà pertanto svilupparsi a ponente di tale ambito senza intervenire con opere di radicamento a terra delle strutture di protezione che possano alterare il profilo costiero e limitando i collegamenti a sole percorrenze pedonali, quali il proseguimento della passeggiata a mare verso il centro di Pegli.

2) è necessario limitare i volumi a quelli strettamente necessari per i servizi essenziali alla base nautica;

3) devono essere conservati gli elementi di valore costitutivi del paesaggio salvaguardando in particolare le visuali libere dai punti panoramici dell'Aurelia, evitando nuovi significativi riempimenti a mare e collocando volumi e strutture legate al porticciolo nella fascia sottostante all'Aurelia.

4) Dovranno essere privilegiate modalità di accesso alternative all'uso dell'automobile privato, contenendo conseguentemente la dotazione di parcheggi."

Nel quadro degli interventi sul sistema dei porti turistici si forniscono inoltre indicazioni dettagliate degli standard progettuali da adottare nei porti turistici in merito a:

1. Organizzazione specchi acquei;
2. Viabilità esterna ed accessi;
3. Parcheggi;
4. Servizi igienici;
5. Reti tecnologiche;
6. Piazzale di manutenzione;
7. Impianti a rete;
8. Impianto distribuzione carburanti;
9. Raccolta acque nere di bordo;
10. Raccolta rifiuti solidi;
11. Mezzi di salvataggio;
12. Attrezzature di radio-assistenza.

4.1.3 Il Piano di Bacino Stralcio per la tutela del rischio idrogeologico

Nel tratto di costa oggetto di intervento sfocia in mare il rio Sacchi-Grillè, che risulta indagato dal vigente Piano di Bacino, evidenziando fasce di esondabilità a monte della linea ferroviaria, come riportato nella figura seguente.



Estratto cartografico del Piano di Bacino – carta delle fasce di inondabilità

Poiché l'area di intervento si sviluppa in ambito demaniale marittimo, la stessa non risulta assoggettata alle norme del piano di bacino, fermo restando il mantenimento dello sbocco libero in mare del corso d'acqua.

4.1.4 Verifica della compatibilità delle opere in progetto con gli strumenti di pianificazione regionali

In riferimento a quanto sopra citato, il progetto risulta conforme agli strumenti di tutela sovra-comunale in quanto come indicato dal Piano Territoriale di Coordinamento Paesaggistico:

- il progetto prevede l'attuazione delle previsioni di sviluppo insediativo definite in sede di pianificazione urbanistica comunale e sovra-comunale attraverso forme che ne garantiscono il corretto inserimento nel contesto ambientale,
- le operazioni di trasformazione dello stato dei luoghi sono progettate nei limiti specificati dalla cartografia di Piano;

e come prescritto dal Piano Territoriale di Coordinamento della Costa:

- le opere sono volte alla creazione di un porto turistico;
- i volumi e le strutture legati al porticciolo si collocano nella fascia sottostante la via Aurelia salvaguardandone le visuali libere dai punti panoramici ed evitando al contempo nuovi significativi riempimenti a mare;
- le opere sono limitate al tratto di costa già artificializzato a ridosso della massicciata ferroviaria escludendo la zona del promontorio del Risveglio il cui carattere naturale viene preservato;
- conserva l'assetto della costa in corrispondenza della località Castelluccio e del promontorio del Risveglio con una soluzione progettuale a basso impatto che mantiene la linea di costa naturale di queste località confinando il porto nel tratto di costa già artificializzato per la presenza della massicciata ferroviaria;
- evita significativi riempimenti a mare limitando i volumi, così come gli spazi dedicati alla mobilità, a quelli strettamente necessari ai servizi essenziali della base nautica collocandoli a ridosso della massicciata della ferrovia nonché mitigandoli mediante l'utilizzo di essenze vegetali, a basso, medio e alto fusto;
- privilegia modalità di accesso alternative all'utilizzo del mezzo privato mediante il potenziamento degli accessi pedonali dalla via Aurelia limitando di conseguenza la dotazione di parcheggi a quella necessaria al soddisfacimento delle prescrizioni degli strumenti di pianificazione urbanistica;
- adotta un'organizzazione delle aree portuali e dello specchio acqueo che segue il punto 6. - STANDARD PROGETTUALI DA ADOTTARE NEI PORTI TURISTICI del Quadro degli interventi sul sistema dei porti turistici, ad eccezione della previsione di un'area cantieristica e del distributore di carburante. Per quanto riguarda l'area cantieristica, non è stato rispettato il parametro standard di superficie stante la vicina presenza di aree cantieristiche già attrezzate nell'ambito del bacino portuale Prà-Voltri.

Analogo discorso è stato fatto per il distributore di carburante in quanto già esistente a circa 1.5 miglia dall'area di intervento. Tale scelta ha anche una valenza ambientale in quanto riduce i potenziali rischi di inquinamento legati all'attività cantieristica e di erogazione dei carburanti.

In relazione al Piano di Bacino, le opere in progetto sono tali da non precludere la possibilità di futuri interventi di messa in sicurezza del corso d'acqua, e garantendo lo sbocco in mare libero, non vanno a modificare le condizioni di rischio attuali.

4.2 Strumenti di pianificazione a livello comunale e settoriale

4.2.1 Il Piano Urbanistico Comunale

Il Piano Urbanistico Comunale di Genova è strutturato su 3 livelli:

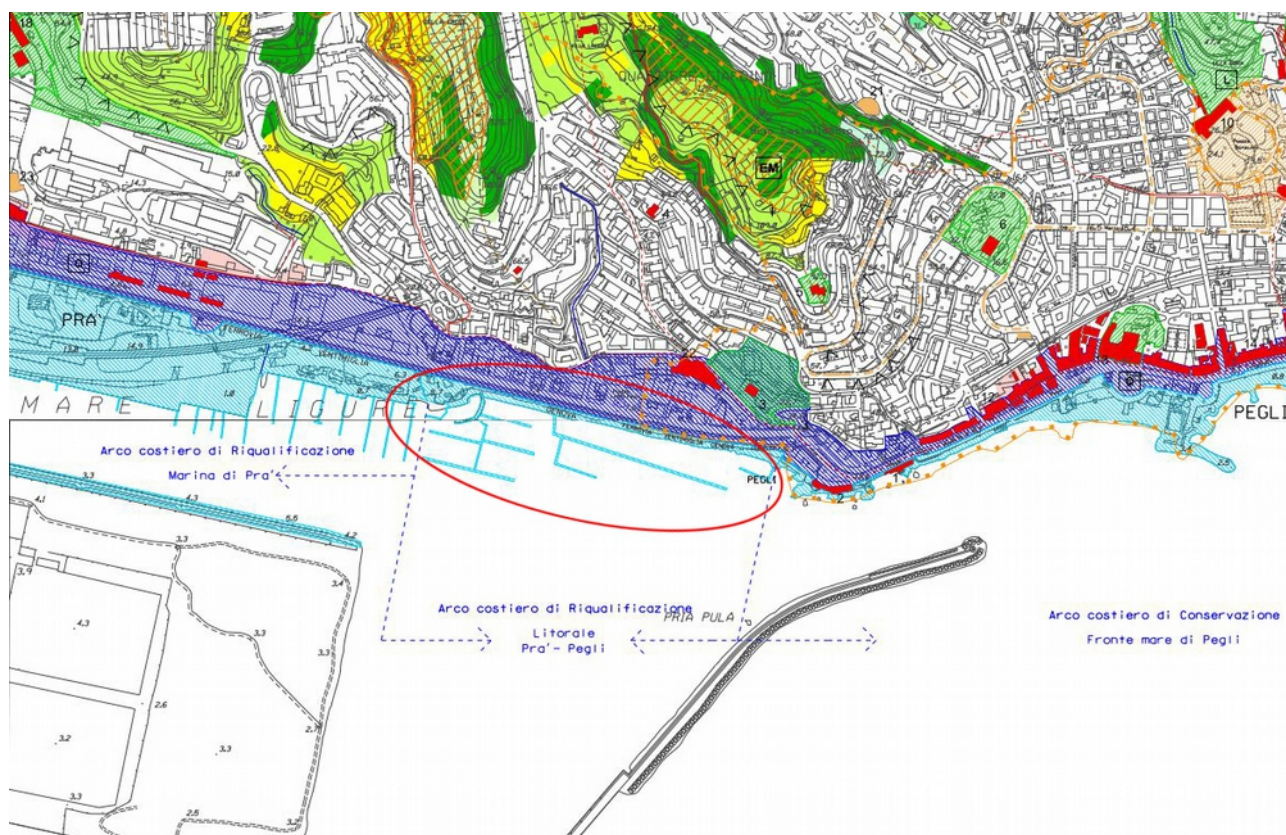
- livello 1 – Livello territoriale di Area Vasta – con efficacia propositiva;
- livello 2 – Livello urbano di Città – con efficacia direttiva;
- livello 3 – Livello locale di Municipio – con efficacia prescrittiva.

Come sopra evidenziato i livelli 1 e 2 hanno una valenza propositiva e direttiva, forniscono cioè una fotografia della situazione esistente, che nel caso del litorale di "Prà-Pegli" è quella di un arco costiero scarsamente fruibile a causa della cesura creata dalla ferrovia e della presenza di scogliere poco accessibili dalla via Aurelia, indicando le linee guida per gli sviluppi futuri dalle quali emergono le tematiche legate alla mobilità che prevedono una nuova stazione ferroviaria e una nuova fermata del trasporto pubblico via mare (NaveBus), senza dimenticare lo sviluppo del tracciato ciclo-pedonale, in relazione alle ampie aree dedicate allo sport, con impianti pubblici o convenzionati, e agli spazi pubblici attrezzati o sistemati a verde già esistenti o in previsione.

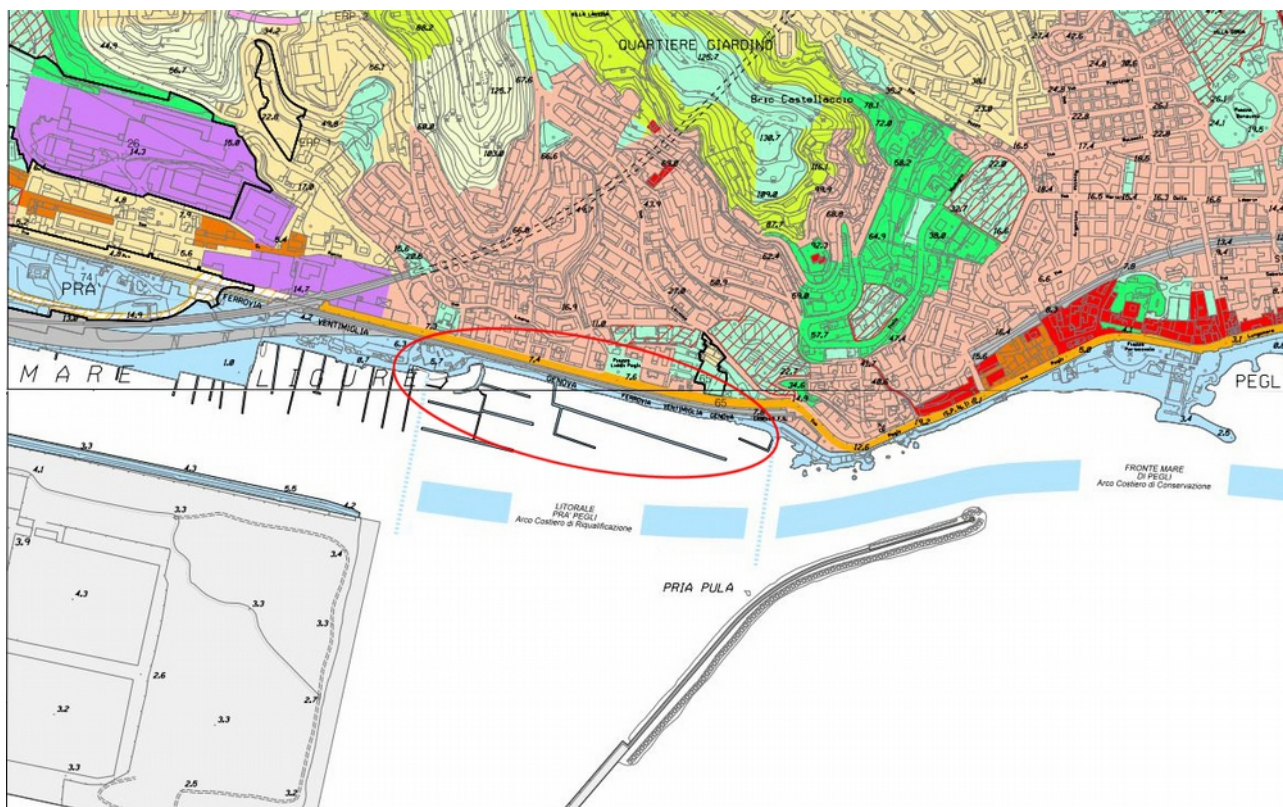
Al livello 3 sono infine affidate le prescrizioni alla progettazione.

L'area oggetto di intervento è individuata come LITORALE PRA' PEGLI - Arco Costiero di Riqualificazione ed è contenuta in:

- **Livello Paesaggistico Puntuale** (tavola 25 e 35): Ambito di paesaggio costiero;
- **Assetto Urbanistico** (tavola 25 e 35): ACO-L ambito complesso per la valorizzazione del litorale;



Estratto cartografico delle tavole 25 e 35 del P.U.C. - Livello Paesaggistico Puntuale



Estratto cartografico delle tavole 25 e 35 del P.U.C. - Assetto Urbanistico

Le norme di conformità del **Livello Paesaggistico Puntuale** riguardo all'area definita Litorale Prà-Pegli stabiliscono quanto segue:

"Grado di Pianificazione

Prescritta approvazione P.U.O.

Disciplina paesaggistica puntuale

L'ambito di paesaggio costiero, così come individuato nella cartografia di Livello puntuale, deve essere salvaguardato pertanto vengono escluse possibilità di trasformazione degli edifici, ampliamenti in altezza e costruzioni fuori terra nei distacchi e nei giardini.

L'obiettivo è costituito dalla valorizzazione del litorale conservando gli elementi di valore costitutivi del paesaggio, per introdurre funzioni legate alla fruibilità pubblica della costa per funzioni legate al tempo libero e lo sport, realizzando pontili in strutture leggere per l'attracco di imbarcazioni da diporto e il ricovero di vele, surf ecc... al fine d'incentivare la frequentazione pubblica rivolta in particolare ai giovani per la diffusione delle discipline sportive legate all'acqua.

Le strutture funzionali alla nautica da diporto e i volumi per le attività di servizio strettamente necessarie, devono essere collocate in una fascia parallela e sottostante all'Aurelia senza emergere dalla quota del marciapiede e senza interferire con le visuali dai punti panoramici.

La valorizzazione del litorale di ponente che verrà attuata con il completamento della passeggiata a mare su tutto l'arco costiero, potrà trovare ulteriore completamento con la realizzazione anche in questo settore del percorso della passeggiata. La finalità è quella di realizzare completamente la tratta pegliese della più ampia passeggiata litoranea prevista nel ponente, della quale sono costitutivi

altri progetti: la fascia di rispetto "Pra' Marina"; l'ambito della nuova stazione ferroviaria di Voltri; la passeggiata di Voltri tra i torrenti Leira e Cerusa; la passeggiata lungo via Rubens, verso Vesima.

Nel contesto della sistemazione del litorale con la realizzazione della struttura per la nautica da diporto con i caratteri sopra indicati, deve essere valutata anche la possibilità della realizzazione della nuova fermata del servizio ferroviario metropolitano di Piazza Lido, nonché il potenziamento delle strutture per la balneazione, segnatamente con un intervento di riordino di quelle presenti presso la rocca del Castelluccio, limitando al contempo la realizzazione di parcheggi.

La dimensione minuta e articolata degli spazi ed il valore paesistico potrà accogliere percorrenze pedonali e volumi per attività di servizio della nautica da diporto e degli sport nautici, realizzati con strutture in legno, acciaio o ferro verniciato o comunque ricorrendo a materiali e tecnologie tradizionali dell'ambiente marino"

Le norme di conformità: **disciplina urbanistico-edilizia** dell'Assetto Urbanistico per le zone ACO-L e in particolare per la zona ACO-L-2 in cui ricade l'area di intervento stabiliscono quanto segue:

Archi in regime di riqualificazione

Ristrutturazione edilizia consentita, purché prevista da un progetto che ne dimostri la compatibilità sotto il profilo architettonico, funzionale e paesaggistico.

Ampliamento volumetrico eccedente il 20% del volume geometrico esistente consentito per gli edifici esistenti destinati alle funzioni principali;

Sostituzione edilizia consentita nell'ambito del lotto contiguo disponibile salvo che per gli edifici significativi sotto il profilo monumentale, architettonico, paesaggistico o documentario e che costituiscono parte integrante dei complessi che caratterizzano l'Ambito, anche con incremento di S.A nel limite del 20% sempreché si faccia ricorso a tecniche costruttive che prevedano l'uso del legno ed i caratteri specifici delle strutture balneari che caratterizzano la costa ligure, definendo il progetto all'interno di un S.O.I. esteso all'intero arco costiero.

Nuova costruzione consentita per realizzare nuovi edifici destinati alle funzioni principali;

I progetti sono soggetti all'approvazione di uno S.O.I. esteso all'intero arco costiero coerentemente con le indicazioni del vigente Piano della Costa e le esigenze di corretta localizzazione ed organizzazione logistica e funzionale delle attività, nel rispetto delle norme progettuali di livello puntuale stabilite per i singoli archi costieri e con le specifiche modalità di attuazione di seguito indicate.

Parcheggi

I parcheggi pertinenziali possono essere realizzati interrati o a raso [Norme Generali art. 16) 1. B) 1, 2 e 3b)*

Prestazioni urbanistiche, ambientali e paesaggistiche

Gli interventi ammessi nell'Ambito devono assicurare le seguenti prestazioni generali:

- ricostituzione dell'accessibilità pubblica al mare, ove interrotta;
- riqualificazione dei percorsi esistenti di accesso al mare;
- creazione di nuovi percorsi pedonali per l'accessibilità alla costa ed al mare;
- percorribilità pubblica della battigia e della costa;
- riapertura delle visuali del mare, mediante demolizione delle barriere fisiche esistenti;

- garantire la visibilità del mare e delle scogliere dai percorsi e dagli spazi pubblici;”

* L'articolo 16 delle Norme Generali del P.U.C. Limitatamente ai punti 1. B9 1, 2 e 3b stabilisce:

"Art. 16) – Parcheggi

1.

...

B) Tipologie in:

1) Parcheggi prescritti ai sensi dell'art. 41 sexies L. n. 1150/1942 e art. 19 c. 1 L.R. n. 16/2008 per interventi di nuova costruzione, sostituzione edilizia e ristrutturazione urbanistica – liberi o asserviti con vincolo di pertinenzialità;

2) Parcheggi prescritti dalle norme di conformità, per interventi sul patrimonio edilizio esistente, ai sensi dell'art 19 c. 6 della L.R. n. 16/2008 – asserviti con vincolo di pertinenzialità;

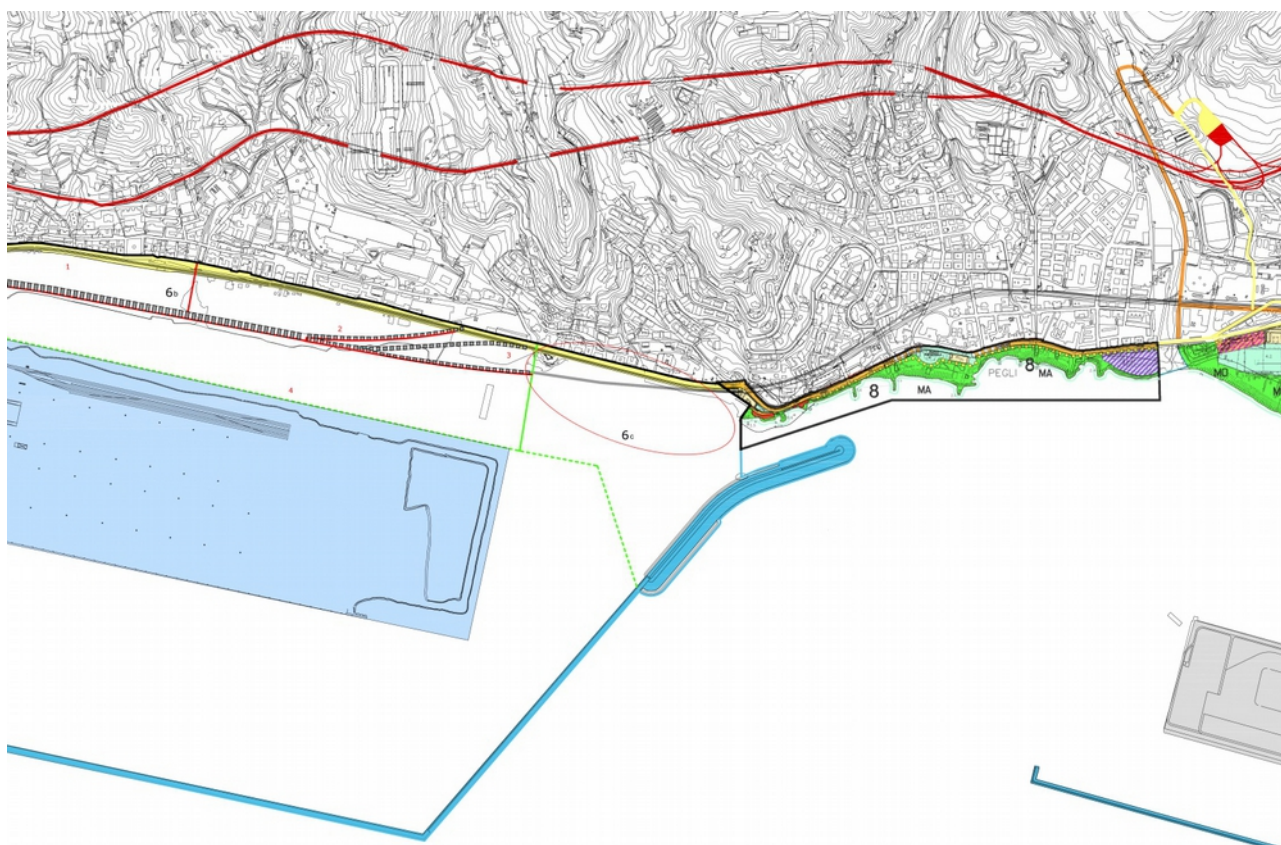
3) Parcheggi privati consentiti dalle norme di conformità

...

b - asserviti con vincolo di pertinenzialità;”

4.2.2 Il Piano Regolatore Portuale

Il Piano Regolatore del Porto di Genova individua l'area oggetto di intervento nell'ambito **VP6** e in particolare nel **Distretto Aggregato – Nuovo Porto e Litorale Prà – Pegli 6c**



Estratto cartografico del Piano Regolatore Portuale – Distretto Aggregato nuovo porto e litorale Prà-Pegli

La **Disciplina degli Interventi** prevede per tale ambito quanto di seguito riportato:

OBIETTIVI DELLA TRASFORMAZIONE:

Realizzazione di un approdo per la nautica compatibile con il campo di regata per il canottaggio previsto nel canale, con recupero di spazi per servizi ma con

esclusione di insediamenti residenziali.

PERIMETRO E SETTORI

Sub-Settore unico.

FUNZIONE CARATTERIZZANTE:

Servizi pubblici e privati per la nautica ed il tempo libero

FUNZIONI AMMESSE:

Servizi pubblici

Parcheggi pubblici

Infrastrutture per la mobilità, relativamente alla traslazione della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia.

Viabilità secondaria

Esercizi di vicinato di generi connessi con l'attività principale

Pubblici esercizi

Connettivo urbano

Parcheggi privati

PRESTAZIONI E PARAMETRI URBANISTICI ED EDILIZI

Realizzazione mediante limitati riempimenti di banchine e approdi di un porticciolo ad utilizzazione pubblica per la nautica da diporto, con riserva per la nautica sociale e di un centro servizi accessorio all'approdo; realizzazione di servizi e parcheggi nella parte retrostante la linea ferroviaria di previsione con esclusione della residenza.

PREVISIONI INDICATIVE DI AREE PER SERVIZI:

A LIVELLO DI QUARTIERE

Esistenti confermati mq.0

Previsione mq.30.000

Totale generale mq.30.000

A LIVELLO URBANO

Esistenti confermati mq.0

Previsione mq.200.000

PREVISIONI INFRASTRUTTURALI E CONNESSIONI CON L'INTORNO:

Eventuale spostamento a mare della linea ferroviaria costiera Genova-Ventimiglia: la scelta del tracciato della ferrovia del Castelluccio è subordinata ad una verifica tecnica e alla relativa intesa con le Ferrovie dello Stato. Eventuale ampliamento dell'Aurelia per una larghezza minima di 4 corsie.

PRESCRIZIONI PARTICOLARI E LIVELLO PUNTUALE DEL P.T.C.P.:

Gli interventi devono essere progettati anche in relazione all'eventuale spostamento della linea ferroviaria e all'allargamento della via Aurelia.

L'allargamento dell'Aurelia deve prevedere la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili protetti, in fregio alla stessa, che devono essere collegati con l'approdo nautico e con la passeggiata di Pegli. Deve essere realizzato un parcheggio pubblico in superficie per almeno 400 posti auto, funzionale anche all'accosto alla passeggiata a mare e al centro di Pegli.

Gli attracchi devono essere conformati in modo da non interferire con il campo di regata per il canottaggio.

L'eventuale progetto dello spostamento del tracciato ferroviario a levante del Castelluccio dovrà verificare la possibilità di:

1 realizzare una fermata in località Castelluccio-Lido che consenta l'utilizzo metropolitano della linea

2 realizzare un tratto fra il Risveglio e il Castelluccio su piloni a mare in modo da evitare devastanti riempimenti dello specchio acqueo che devono essere comunque contenuti nel limite della spiaggia così come conformata negli anni '70.

3 adeguare le gallerie del Risveglio

4 realizzare un abbassamento ed eventualmente le coperture della linea, ove questa non interferisca negativamente con le visuali verso mare.

Puntuale applicazione delle Norme Tecniche della DGR 1411/99 fino alla adozione ed alla successiva approvazione dei rispettivi Piani di Bacino stralcio e comunque non oltre a quanto stabilito dall'art.17, comma 6bis della L.183/89 e successive modificazioni ed integrazioni.

Le nuove realizzazioni dovranno essere compatibili con il libero deflusso della piena duecentennale. Dovrà essere verificata, con una specifica analisi, l'attuale efficienza idraulica del "canale di calma".

MODALITA' DI ATTUAZIONE:

Gli interventi sono subordinati alla preventiva approvazione di un P.U.O. o Accordo di Programma esteso all'intera zona. Le attrezzature di servizio alla nautica sono subordinate alla preventiva approvazione di un Progetto Unitario.

NORME TRANSITORIE:

Sugli edifici incompatibili sono consentiti esclusivamente interventi di manutenzione, senza cambio d'uso e senza frazionamenti e accorpamenti.

Gli impianti, le infrastrutture, le aree e gli edifici ferroviari sono assimilati alla sottozona XF.

4.2.3 Verifica della compatibilità delle opere in progetto con gli strumenti di pianificazione comunale e settoriale

Il progetto è conforme al Piano Urbanistico Comunale in quanto come di seguito riportato in sintesi per punti si attiene alle prescrizioni del livello 3 del piano, in cui sono contenute le norme di conformità del Livello Paesaggistico Puntuale e della Disciplina Urbanistico-Edilizia, prendendo spunto, nella sua concezione, dalle indicazioni a valenza propositiva e direttiva dei livelli 1 e 2. Pertanto il progetto:

- conserva gli elementi costitutivi del paesaggio, mantenendo inalterata la naturalità delle località Castelluccio e Risveglio e limitando le opere nel tratto intermedio attuando una progettazione organica mediante l'utilizzo di un linguaggio architettonico unitario relativamente a tutto l'ambito denominato "Arco costiero di Riqualificazione - Litorale Pra' - Pegli";
- con il porticciolo introduce funzioni legate alla fruibilità pubblica legate al tempo libero e allo sport, in particolare alle discipline sportive acquatiche, mediante l'utilizzo di pontili mobili per l'attracco di imbarcazioni da diporto e strutture leggere per i servizi connessi;
- introduce strutture funzionali strettamente connesse alla nautica da diporto collocandole nella fascia parallela sottostante l'Aurelia mantenendosi ben al di sotto del livello di quest'ultima e non interferendo, pertanto con le visuali dai punti panoramici;
- tiene conto delle tematiche legate alla mobilità privilegiando un'accessibilità alternativa a quella mediante mezzi privati in favore di quelli pubblici prevedendo la riapertura del sottopasso pedonale ferroviario di connessione diretta con la via Aurelia e favorendo in ogni modo una mobilità pedonale inclusiva da via Zaccaria. Il progetto prevede inoltre l'ipotesi di realizzare una nuova fermata ferroviaria Genova Pegli-Lido con sottopasso di collegamento a Piazza Lido di Pegli e un collegamento tra la stazione Pegli-Lido e il porticciolo, possibilità che andrà accuratamente valutata tenendo in considerazione il rischio di esondabilità del Rio Grille;
- limita la realizzazione di nuovi parcheggi a quelli strettamente necessari nel rispetto delle prescrizioni urbanistiche di cui alle Norme Generali art. 16) 1. B9 1, 2 e 3b;
- prevede la realizzazione della passeggiata in continuità con i tratti già esistenti o in corso

- di realizzazione cui si conforma per l'utilizzo delle essenze vegetali;
- valorizza il litorale potenziando le strutture dedicate alla balneazione presso la rocca del Castelluccio il cui riordino e riqualificazione avverranno mediante demolizione delle strutture balneari esistenti e ricostruzione di volumi, ad un solo piano ad una quota d'imposta inferiore a quella della strada statale, limitatamente alla fascia alla base del promontorio roccioso a salvaguardia delle visuali dal mare e dalla via Aurelia e a valorizzazione del fortilizio;
- salvaguarda la visibilità del mare limitando i volumi e mantenendoli al di sotto del livello della Aurelia;
- adotta per le nuove costruzioni materiali e tecnologie tradizionali dell'ambiente marino nonché forme che si integrano con il contesto nel quale si inseriscono;
- prevede opere edilizie identificabili nelle categorie "Sostituzione edilizia" e "Nuova costruzione" (per le quali è prevista la redazione di un S.O.I.);

In aggiunta a tali prescrizioni il progetto è conforme anche a quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale, tenendo conto di quanto effettivamente attuato (il SAU approvato con delibera di C.C. n. 79/2002 ha escluso l'area dalle previsioni di spostamento della ferrovia a mare limitando l'intervento alla sola parte ad ovest del Castelluccio) e al superamento di alcune prescrizioni da parte di successivi aggiornamenti degli strumenti pianificatori comunali e sovra-comunali che prevedono un ridimensionamento delle opere in particolare in riferimento alle aree destinate a parcheggio. Le opere in progetto, infatti, prevedono:

- la creazione di un porticciolo ad utilizzazione pubblica per la nautica da diporto con riserva per la nautica sociale;
- un limitato riempimento per la realizzazione della banchina;
- la sistemazione e organizzazione della mobilità pubblica, compresi i parcheggi;
- la creazione di servizi pubblici accessori all'approdo;
- una conformazione degli attracchi che non interferisce con il campo di regata per il canottaggio.

5 VERIFICA DELLA COMPATIBILITA' CON I VINCOLI DI NATURA ARCHEOLOGICA, ARCHITETTONICA, PAESISTICA ED AMBIENTALE

5.1 Vincoli di natura archeologica, architettonica, paesistica ed ambientale

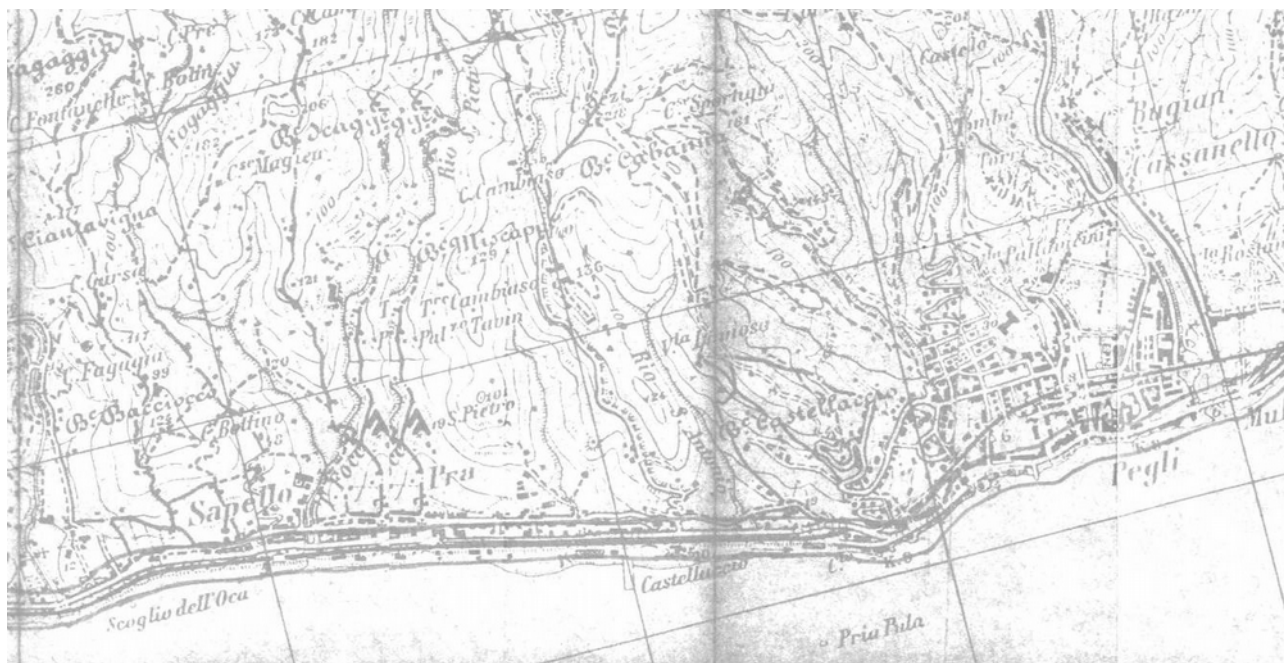
In aggiunta alle prescrizioni di carattere ambientale contenute negli strumenti pianificatori ai vari livelli l'area d'intervento ricade in zone oggetto di vincolo paesaggistico identificate quali **Bellezze d'Insieme** e denominate come segue:

- Sede stradale della via Aurelia in provincia di Genova per una profondità di m. 50 sia a monte che a valle come indicato dal Decreto Ministeriale 19 giugno 1958 che 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."

- Zone in località Castelluccio nel comune di Genova – Pegli dalle quali si gode la visuale del mare e di parte della costa ligure come da Decreto Ministeriale 13 febbraio 1953 che decreta che:

"la zona, nel suo insieme, presenta aspetti panoramici di non comune bellezza che eventuali costruzioni incontrollate potrebbero deturpare impedendone la visuale; Riconosciuto che la zona predetta costituisce un quadro naturale ricco di punti di belvedere dai quali si gode la visuale del mare e di parte della costa ligure; ..."



Estratto carta dei Vincoli - Sede stradale della via Aurelia in provincia di Genova per una profondità di m. 50 sia a monte che a valle (D.M. Del 19/06/1958)



Estratto carta dei Vincoli - Zone in località Castelluccio nel comune di Genova - Pegli dalle quali si gode la visuale del mare e di parte della costa ligure (D.M. del 13/02/1953)

Il fortizio del Castelluccio, inoltre, è soggetto a **vincolo architettonico puntuale** in base al Decreto del Ministero della Educazione Nazionale del 7 giugno 1940 con il quale si notifica che:

"Il FORTINO CASTELLUCCIO in Località CASTELLUCCIO ha importante interesse ed è



quindi sottoposto alle disposizioni ..."

di tutela.

Infine, ricadendo nella fascia dei **300 metri dalla costa** l'area oggetto di intervento è assoggettata a tutela anche ai sensi dell'art. 142 comma 1, lettera a) del d.lgs 42/2004 e s.m. e i. in quanto:

"1. Sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo:

a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;"

Il sito si trova inoltre all'interno della fascia di rispetto ferroviario per cui sarà necessario richiedere le relative autorizzazioni dell'Ente Ferrovie dello Stato Italiane.

5.2 Verifica della compatibilità delle opere in progetto con i vincoli di natura archeologica, architettonica, paesistica ed ambientale

Come sopra espresso il progetto prende in esame complessivamente il paraggio compreso tra la rocca del Catelluccio e il promontorio del Risveglio, così come indicato negli strumenti pianificatori, interessando sia le aree oggetto di richiesta di concessione che quelle in proprietà alla Bagni Castelluccio s.r.l.. La contiguità tra le due aree consente di gestire l'intervento organizzandolo in maniera unitaria ed organica pur conservandone la rispettiva autonomia.

Il patrimonio naturale e storico di tale zona è rappresentato in primis dalla scogliera del Risveglio e dalla rocca del Catelluccio, situati alle estremità di levante e di ponente dell'area, fortemente artificializzata, in cui si inserisce il nuovo porticciolo. A monte dell'area invece, oltre la ferrovia, si trova invece la via Aurelia, che in questo tratto prende il nome di via Pegli, e ancora più a monte, sempre a levante, si trova Villa Banfi.

Come mostrano gli elaborati grafici nonché i fotoinserimenti contenuti nello specifico elaborato DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA, FOTOINSERIMENTI E SIMULAZIONI VIRTUALI (elaborato n° D-AR-PR-036-0), il progetto del porticciolo si inserisce in un'area già fortemente artificializzata mantenendosi parallelo alla massicciata ferroviaria con opere di riempimento di modeste dimensioni e con piccole volumetrie che rimangono sempre ben al di sotto della strada statale 1, salvaguardando in tal modo le visuali sia dalla via Aurelia che da Villa Banfi.

A levante, il piccolo volume ad un piano fuori terra, destinato a locali commerciali pubblici, si innesta alla scarpata andando a raccordare il livello della banchina con il livello di via Zaccaria. La composizione architettonica di tale volume oltre a non interferire con la quota di quest'ultima individua un livello di fruizione intermedio che, attraverso un belvedere, valorizza i rapporti visuali con la scogliera del Risveglio senza entrare in conflitto con la percezione del mare dalle infrastrutture a monte e viceversa.

A ponente, il riordino delle strutture balneari dei Bagni Castelluccio prevede la creazione di un organismo unico ed omogeneo ad un solo piano fuori terra la cui quota di imposta rimane ben al di sotto della via Aurelia limitandone in tal modo l'impatto sulle visuali sia dalla statale che dal mare, valorizzando il fortilizio situato alla sommità del promontorio.

Al miglioramento dell'impatto sul contesto paesaggistico in cui si inserisce concorrono altresì il parziale trattamento della copertura con sistemazioni a verde pensile, nonché l'utilizzo di forme, colori e materiali che qualificano l'edificio quale basso basamento integrato nel contesto circostante lasciando emergere il fortilizio.

Il progetto prevede inoltre di collocare ai bordi della viabilità veicolare e a ridosso del percorso pedonale ai piedi del Catelluccio ampie aree a verde i cui volumi variabili, dettati dall'utilizzo di differenti essenze vegetali della macchia mediterranea, creeranno un gradevole sfondo alla lunga panca affacciata sul bacino portuale e sul campo di gara di canottaggio, valorizzando al contempo la base del promontorio che ospita la storica fortezza.



6 COSTO DELLE OPERE

Si allega di seguito il quadro economico delle opere:

QUADRO ECONOMICO – PREZZARIO REGIONALE 2022	
IMPORTO COMPLESSIVO LAVORI IN CONVENZIONE	17.800.000,00 €
ONERI DELLA SICUREZZA	534.000,00 €
IMPREVISTI	712.000,00 €
TOTALE NETTO LAVORI	19.046.000,00 €
I.V.A. (22,00%)	4.190.120,00 €
TOTALE LORDO LAVORI	23.236.120,00 €
ONERI PROFESSIONALI	1.000.000,00 €
CASSA PREVIDENZIALE (4%)	40.000,00 €
I.V.A. (22,00%)	228.800,00 €
TOTALE ONERI PROFESSIONALI	1.268.800,00 €
TOTALE GENERALE	€ 24.504.920,00 €

Genova, 08.05.2023

arch. Marco Roggeri

