



Parte II – Il PUC del Comune di Genova

Descrizione del piano, delle informazioni e dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente

I principi ispiratori del nuovo Piano Urbanistico Comunale di Genova, scaturiti nell'ambito dei Tavoli delle idee, coordinati dall'Arch. Renzo Piano, sono i seguenti:

1. **Genova futura come città integrata, compatta e sostenibile** che imposta il suo sviluppo su una valorizzazione delle risorse che connotano la sua identità. Il sistema città-porto esalta la sua posizione nell'arco del Mediterraneo, si collega con le reti europee, e razionalizza le funzioni a mare potenziandosi nell'oltreappennino. La città recupera spazi, ritrova il rapporto con il verde e il mare, integra funzioni, migliora la qualità di vita.
2. **La linea verde e la linea blu** quali espressioni della relazione fra la città compatta, il territorio verde, ed il mare, da preservare, migliorare, ricostruire.
3. **Ricostruire il rapporto con il verde** come rapporto reale tra la natura e la città. Riconoscere un confine tra il verde e la città compatta, oltre il quale la città non si espande. Riequilibrare gli spazi vuoti o verdi con il costruito, realizzare una rete di percorsi e spazi verdi anche piccoli.
4. **Ricostruire il rapporto della città con il mare** come rapporto reale tra l'acqua e la terra. Il rapporto città-mare deve esprimersi non solo attraverso il porto, ma mediante un legame con il territorio più ampio e complesso: ritrovare il mare perseguendo la trasparenza contro l'opacità; perseguire la visibilità, la fruibilità e l'accessibilità del litorale.
5. **Costruire sul costruito** come riqualificazione e completamento piuttosto che espansione. Non prevedere nuove periferie che comportano costi sociali, ambientali ed economici non sostenibili, consumi territoriali ed infrastrutturali. Crescere attraverso il recupero del tessuto urbano, la riconversione di aree o edifici dismessi favorendo le aree accessibili e dotate di servizi.
6. **Privilegiare il trasporto pubblico rispetto al trasporto privato** come obiettivo prioritario della mobilità urbana. Perseguire un buon sistema di trasporto pubblico mediante selezionati investimenti, limitare la realizzazione di nuove strade e di nuovi parcheggi attrattori di traffico in città, privilegiare i parcheggi d'interscambio sulla cintura urbana o connessi alle reti infrastrutturali significative. La sostenibilità è perseguita sia tramite l'intermodalità delle tipologie di trasporto pubblico sia mediante l'adozione di soluzioni alternative eco-compatibili (via ferro, via gomma, via mare, impianti di risalita, ecc.).
7. **I grandi progetti e i piccoli progetti** come trasformazione dei grandi ambiti e contestuale recupero e valorizzazione delle aree a livello di quartiere. Adottare una strategia di pianificazione che tenga conto delle

diverse scale: i grandi progetti, per la loro complessità ed i lunghi tempi di attuazione, richiedono una programmazione per fasi con organizzate forme di partecipazione dei soggetti interessati e dell'intera comunità; i piccoli progetti avviati con modalità e tempi rapidi contribuiscono tempestivamente al miglioramento della qualità urbana, risultano subito percepibili e fruibili dai cittadini e consentono una loro diretta partecipazione.

8. **La qualità urbana** come requisito essenziale per ogni progetto di riqualificazione; la qualità e la bellezza architettonica degli spazi non sono un'astrazione superficiale, ma vanno perseguite per la loro ricaduta fondamentale sulla vita della comunità. La qualità urbana è conseguita tramite progetti sostenibili che integrano le diverse valenze funzionali.

9. **L'integrazione sociale** come un imprescindibile principio della pianificazione urbanistica e dell'architettura. Le periferie e la città interiorizzano la frontiera che le divide e diventano due mondi separati. Per evitare la creazione di quartieri emarginati e coordinare le diverse parti della città metropolitana occorre riqualificare i centri esistenti e realizzare spazi che prevedano eque integrazioni sociali.

10. **I concorsi, strumento per lo sviluppo delle previsioni di pianificazione e della progettazione pubblica** come occasione di confronto sia di livello nazionale ed internazionale (grandi progetti) che a scala locale (piccoli progetti).

La domanda da cui si è partiti per formulare il nuovo piano è stata: può una città portuale del Mediterraneo, grande senza essere una megalopoli, in trasformazione da almeno vent'anni, attraversata da tutte le contraddizioni del post-industriale, bellissima tanto da meritare il marchio UNESCO, Capitale della Cultura Europea nel 2004, rispondere al rinnovato interesse per lo sviluppo urbano che le istituzioni europee hanno ribadito nella "Carta di Lipsia", trovando nuovo impulso allo sviluppo sostenibile e promuovendo un senso generale di benessere tra i cittadini?

La risposta, sostenuta anche dal Commissario Hubner in visita all' Urban Lab, è affermativa:

è riprogettando lo spazio, come si sta facendo a Genova, che si coglie l'occasione di coniugare innovazione e ambiente, saperi e cittadinanza.

Affrontare il tema della città, il suo futuro, il suo territorio come un progetto unitario.

In questo contesto la pianificazione urbanistica e l'architettura non devono costituire due diversi modi di vedere e di lavorare, ma devono integrare i loro apporti alle diverse scale, per definire un prodotto unico e nel contempo articolato: non solo vedere, ma sentire il territorio della città come un organismo le cui componenti non sono parti indifferenziate, ma ognuna ha un preciso ruolo da conoscere e valorizzare.

Costruire quindi un disegno strategico che individui l'ossatura di questo organismo, i sistemi delle reti infrastrutturali, sociali, ecologiche, naturali, storico-artistiche, che rappresentano le sue peculiari connotazioni, che ne definiscono l'identità, da salvaguardare nell'evoluzione, da cogliere come riferimento per uno sviluppo sostenibile.

Riconoscere i nodi territoriali, quegli ambiti speciali, in posizione significativa, dove le diverse componenti convivono talvolta in maniera contraddittoria, dove occorre collegare ed allacciare lo spazio al più ampio disegno delle reti, superare la monofunzionalità, eliminare il degrado, compiere precise scelte in materia ambientale e sociale.

Analizzare e sintetizzare nel contempo le sue parti, operare scelte alla grande scala delle relazioni territoriali e contemporaneamente scendere sui singoli interventi sperimentandone la progettazione, talvolta anche la ricerca



architettonica, pervenire quindi alle scelte di pianificazione ed alle normative di attuazione come sintesi di queste esperienze progettuali, selezionando gli elementi significativi quali riferimenti cardine per i successivi sviluppi.

Si è partiti dalla definizione dell'idea di identità e di sviluppo sostenibile, articolata su due percorsi: la trattazione delle politiche pianificatorie e l'individuazione dei sistemi di reti e nodi che connotano il territorio genovese.

Si tratta quindi di una pianificazione che supera il concetto di una zonizzazione indifferente al territorio, operando in una logica di sistema fondata su diverse discipline, quali ad esempio quelle di tipo trasportistico, ambientale ecologico, territoriale e paesaggistico.

Ne derivano ambiti significativi da valorizzare o riqualificare sia in termini di organizzazione funzionale degli spazi sia sotto il profilo della qualità urbana.

Per conformare la pianificazione del territorio sono stati definiti alcuni primari obiettivi relativi al ruolo della città-porto nel disegno delle reti europee, alla definizione di uno sviluppo urbano che implode sul costruito, al recupero del rapporto col mare, a privilegiare il trasporto pubblico, a rendere compatibile la progettazione di grandi nodi con quella di piccoli progetti in sistema, e ricercare la qualità della vita, l'equilibrio sociale, ambientale e l'integrazione delle funzioni cittadine.

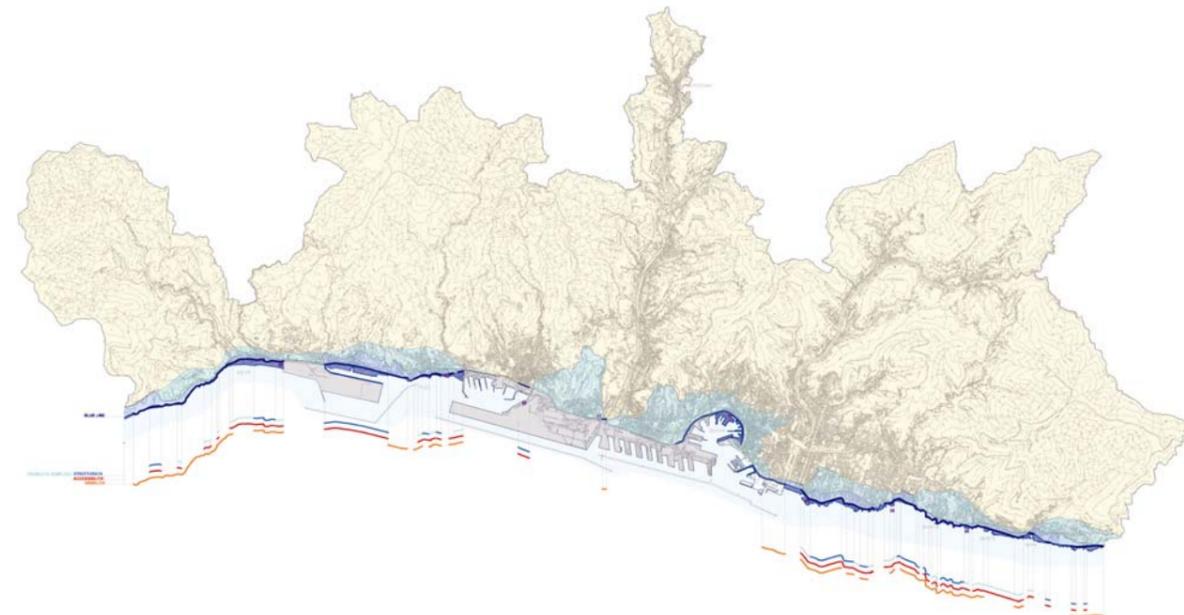
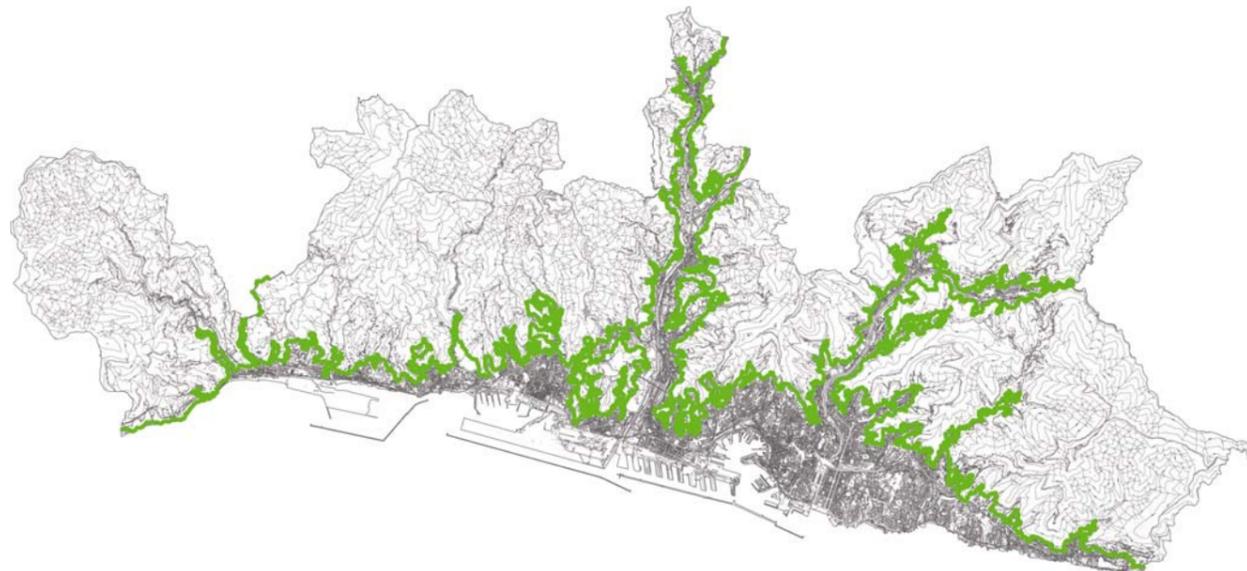
Presenti questi obiettivi, è apparso chiaro che occorre individuare la fascia ove contenere le trasformazioni urbane, una fascia delimitata da due linee, che abbiamo nominato linea verde e linea blu.

che quindi raggiunge quote e profondità diverse, rappresentando comunque una risorsa di valore significativo, in quanto specifica connotazione del rapporto visivo e fisico fra la città ed il suo territorio. In questo senso risulta particolarmente efficace la percezione della linea verde dal mare, che resta uno dei punti di osservazione privilegiati per coglierne l'esatto profilo.

Lo sviluppo urbano non coincide più con l'espansione fisica verso l'esterno e, come tutte le principali città occidentali, anche Genova sta da tempo vivendo una fase di contrazione spaziale, determinata da decremento demografico e deindustrializzazione, che portano a perseguire la riqualificazione urbanistica e la riconversione delle aree già urbanizzate, con particolare riguardo a quelle produttive dismesse o da dismettere.

Ne consegue quindi come sia necessario garantire che la quasi totalità delle aree agricole o naturali venga sottoposta ad un prevalente e diffuso regime di mantenimento, sotto il profilo insediativo, considerando che la fragilità del territorio rende necessaria una azione di tutela basata su interventi preordinati al ripristino delle condizioni di equilibrio dei fondi agricoli, in modo da favorire la permanenza degli abitanti ed il presidio del territorio.

Ragionando in termini urbanistici la linea verde rappresenta quindi la linea al di là della quale la città compatta non deve espandersi, non sono da prevedere nuovi insediamenti a carattere urbano e di potenziamento delle infrastrutture al loro servizio.



La linea verde rappresenta la demarcazione tra città costruita e ambiente verde di contesto; è una linea che si svolge, con andamento planoaltimetrico, su una morfologia montuosa, profondamente incisa da solchi vallivi, e



La linea blu rappresenta la linea che definisce il rapporto fra città costruita e mare, rapporto che, per la naturale conformazione della costa, si svolge negli archi che la compongono con leggibili caratteristiche di visibilità, accessibilità e fruizione, risorse di valore significativo.

Peraltro questo rapporto denuncia oggi soluzioni di continuità, in particolare nella parte di costa interessata dalle attività produttive e portuali che si sono sviluppate in condizioni di forte compromissione.

Si considera fondamentale per una città costiera quale è Genova, il suo essere legata al mare, non solo inteso come attività, mestieri, economia e tradizione ma anche come relazione fisica, naturale e ambientale.

Tale legame, perso all'epoca dell'industrializzazione, riappare oggi importante nel momento in cui si pensa al recupero delle aree dismesse interessate da pesanti presenze di origine industriale.

La riqualificazione dei waterfront urbani ricorre da tempo come obiettivo prioritario nelle strategie operative in numerosi paesi europei, inquadrata all'interno della politica della sostenibilità ambientale che considera il complesso rapporto tra acqua, ambiente naturale e ambiente urbanizzato.

Le azioni possono svolgersi secondo due indirizzi prevalenti: il primo volto alla riqualificazione urbana mediante grandi trasformazioni, il secondo al miglioramento della qualità dei luoghi con attenzione alla valorizzazione della loro identità.

L'applicazione dei criteri fin qui illustrati comporta un'implosione della crescita della città, uno sviluppo sostenibile entro i limiti segnati dalla linea verde e dalla linea blu, inteso in termini qualitativi più che quantitativi.

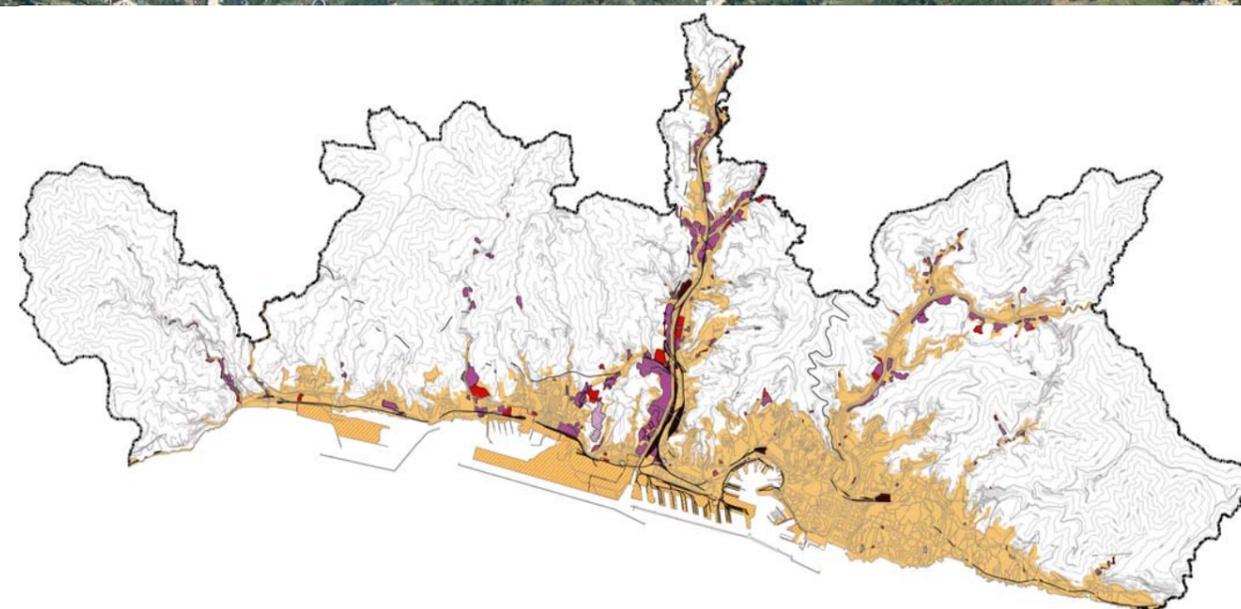
Diventa quindi prioritario indirizzare le trasformazioni urbane, gli interventi di ristrutturazione, riconversione, sostituzione nonché trasferimento di edificabilità, sul tessuto costruito esistente ed in particolare sulla dotazione presente in città di aree dismesse e/o dismettibili.

Nell'ambito delle indagini relative al costruito è apparso necessario avviare un approfondimento delle risorse rappresentate da aree produttive, con particolare riguardo a quelle interessate da industrie a rischio, da aree di proprietà di Enti e/o Società operanti sul territorio quali le aree ferroviarie, le aree demaniali, le aree appartenenti al patrimonio regionale (es. ASL), le aree di proprietà del Comune e di aziende comunali e sovracomunali, le aree appartenenti al patrimonio destinato al culto, ecc: ciò con l'obiettivo di incentivare processi di trasformazione concertati e volti alla riqualificazione del tessuto cittadino.

In tale ambito acquistano importanza significativa le aree produttive dismesse o in dismissione connesse al processo di deindustrializzazione che ha interessato la città, sia per la loro dimensione, che rende possibili trasformazioni significative, sia perché la loro riconversione induce necessariamente la risoluzione delle problematiche ambientali connesse, quali le bonifiche ed i risanamenti ambientali.

La disponibilità di aree localizzate all'interno del costruito e potenzialmente riconvertibili non è da sottovalutare: l'entità delle aree produttive trasformabili in funzioni urbane è di circa 293 ettari.

Il dato conferma l'opportunità di concentrare i nuovi interventi edilizi nel tessuto urbano già edificato piuttosto che oltre i confini del costruito.



Poiché tuttavia questa risoluzione comporta indiscutibilmente oneri pesanti per chi opera per la riqualificazione delle aree, rischiando di inficiarne la concreta realizzabilità, occorre che le previsioni progettuali relative si sviluppino di pari passo con verifiche di fattibilità ambientale ed economica, al fine di conseguire risultati attuabili, e nel contempo raggiungere l'obiettivo di migliorare le condizioni dell'ambiente urbano, risolvendo le principali criticità e migliorandone la qualità di vita.

In tal senso risulta vincente l'approccio progettuale strategico che metta a sistema a scala urbana l'insieme delle risorse costituite da tali aree fornendo agli operatori un disegno coordinato su cui inserirsi.

Ciò significa prevedere ambiti complessi di trasformazione, per i quali siano individuate linee progettuali ed indirizzi normativi, volti non solo alla definizione delle quantità delle funzioni e dei servizi, ma anche agli elementi sostanziali della configurazione ed ai requisiti prestazionali da raggiungere con i progetti.

Sempre nell'ottica di perseguire la fattibilità delle previsioni su scala urbanistica, diventa prioritario approfondire il tema della disciplina delle aree a servizi con vincolo decaduto, rendendole anche disponibili ad interventi privati, che da una parte siano volti al loro recupero, interessando anche i manufatti esistenti, dall'altra garantiscano nel contempo una concreta attuazione di spazi pubblici, nel rispetto dei fabbisogni di legge.

Gli interventi di riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse assumono il compito di restituire al sistema delle relazioni fisiche e funzionali della città di Genova aree, talvolta anche estese, che attualmente costituiscono discontinuità del tessuto urbano e possibile fonte di degrado.



Attualmente è in fase di predisposizione un Accordo di Programma con l'Amministrazione Ferroviaria, volto da una parte ad assicurare la razionalizzazione del trasporto su ferro, dall'altra a consentire modalità di valorizzazione delle aree dismesse, coerenti e compatibili con l'esigenza della riqualificazione del disegno della città. Tale Accordo viene a concretizzarsi mediante un Piano Direttore che tratta gli sviluppi delle singole scelte.

Per la progettazione urbanistica di tali aree vengono definite apposite linee guida, i dimensionamenti in termini di edificato, gli standard di servizio, di aree a verde e di interesse generale, i criteri e le regole per le trasformazioni urbanistiche, il loro percorso attuativo.

In particolare vengono individuati gli obiettivi e le scelte principali in merito all'impianto morfologico urbano, alla riorganizzazione della viabilità, delle connessioni pedonali e delle reti di trasporto pubblico, alla riqualificazione ambientale del contesto.

Lo spostamento delle persone in città attraverso una linea ideale, quanto mai significativa nella realtà genovese, si sintetizza in una linea rossa, ovvero nell'ossatura portante del movimento all'interno dello spazio urbano compreso fra la linea verde e la linea blu, che si struttura e prende significato se si attuano le condizioni di potenziamento delle reti viarie/ferroviarie e dell'interscambio dei sistemi di trasporto che le percorrono, dell'articolazione dei parcheggi, unitamente alla riqualificazione dei nodi urbani e territoriali.

I progetti infrastrutturali genovesi, nei diversi stati di progettazione, costituiscono punto di partenza per lo studio da una parte, delle potenzialità di sviluppo dei traffici e dei collegamenti della città porto in una dimensione nazionale e transnazionale, dall'altra per lo studio delle ricadute della loro realizzazione sull'organizzazione del territorio e del tessuto urbano e quindi, del tema dello sviluppo sostenibile della città.

La costruzione del nuovo Piano Urbanistico Comunale intende mettere a sistema le soluzioni di queste potenzialità, definendo le linee di indirizzo strategico ed il sistema delle reti infrastrutturali stradali e ferroviarie e dei nodi significativi, con l'obiettivo della riqualificazione e dello sviluppo cittadino, in stretta connessione ed integrazione con lo sviluppo portuale e retroportuale, innestando rapporti di partenariato con i diversi soggetti competenti secondo volontà progettuali condivise.

A fronte quindi dell'attuale situazione dei progetti infrastrutturali in corso si configura l'obiettivo di un disegno generale strategico di lungo periodo, volto a spostare a monte il traffico veloce, ed ad ottenere un miglioramento dei livelli di qualità urbana: ciò implica una tempestiva azione di coordinamento delle ricadute delle singole infrastrutture in questo contesto.

I progetti del Nodo Ferroviario e del Terzo Valico, e quelli dedicati alle merci - come l'ipotesi della società SITI di realizzare un collegamento specializzato con il basso Piemonte - individuano i possibili canali destinati a svincolare il traffico ferroviario veloce ed a collegare quello portuale alle reti europee. La riorganizzazione della ferrovia interna al porto di Sampierdarena e lo studio delle modalità di conferimento delle merci in hub piemontesi vanno in questa direzione.

Analogamente lo spostamento del traffico su gomma di attraversamento della città viene conseguito con la realizzazione della nuova autostrada (Gronda).

La realizzazione della nuova Gronda autostradale consentirà comunque di indirizzare l'autostrada esistente verso un processo di trasformazione in strada di scorrimento e, conseguentemente, renderà possibile l'allontanamento del traffico merci dalla viabilità urbana.

La città sta concludendo oggi le fasi progettuali di alcune importanti infrastrutture viarie di medio livello, con l'obiettivo di sopperire, nell'immediato, all'aumento della pressione del traffico merci.

L'idea è quella di realizzare e utilizzare le percorrenze viarie a mare, in modo da conferire loro ruoli e caratteristiche tecniche di interscambiabilità nelle fasi temporali di riorganizzazione del sistema, destinandole inizialmente ad allontanare o razionalizzare il traffico pesante dalla città e, successivamente, assolto questo ruolo, nel momento in cui saranno a regime le nuove grandi infrastrutture, riconvertirle agilmente a livello, dimensioni e caratteristiche di tipo urbano, mantenendo tuttavia il collegamento con la viabilità di livello superiore.

Un obiettivo prioritario è quello di potenziare il trasporto pubblico creando una linea di ferrovia metropolitana con il potenziamento di un congruo numero di stazioni e conseguentemente l'adeguamento del materiale rotabile, al fine di servire i significativi nodi cittadini, darsi carico dell'interscambio con le altre reti di trasporto pubblico in un'ottica di sistema, ottimizzare le frequenze ed i tempi del servizio.

L'attuazione dei grandi progetti e il processo di rinnovamento della media rete di collegamento permettono la decongestione della mobilità cittadina, migliorano la qualità, spingono alla trasformazione, attraggono interessi, comportano ricadute dirette sul tessuto urbano, che va strutturato con poli di interscambio adeguatamente selezionati, in modo da rendere le aree di trasformazione più attrattive e con un posizionamento competitivo nel territorio, per l'avvio di processi di riconversione e di riqualificazione.

Sulla base di questi obiettivi si è previsto che le trasformazioni del tessuto urbano vengano comprese entro le due linee che costituiscono la demarcazione fra città costruita e ambiente verde di contesto (linea verde) e definiscono il rapporto fra città costruita e mare (linea blu).

Nel caso in cui l'ambiente verde e la linea del mare siano interessati da interventi infrastrutturali di importanza urbana o sovraurbana si è deciso di sancire il principio del risarcimento territoriale, ulteriore alla previsione delle opere di mitigazione necessarie e quindi, della restituzione al territorio di risorse di interesse naturale e ambientale, cercando di recuperare o creare accessibilità, visibilità e fruizione delle risorse connesse al verde o al mare.

Ciò comporta uno sviluppo sostenibile prevalentemente incentrato sul rinnovamento del costruito ed il miglioramento della qualità della vita che vi si svolge, per cui diventa prioritario il contributo di un sistema efficiente di mobilità urbana ed in particolare di trasporto pubblico.

Si stanno pianificando trasformazioni per l'allontanamento di industrie a rischio, per la razionalizzazione di realtà produttive, anche di livello nazionale, che renderanno potenzialmente disponibili alla riconversione aree dismesse, soggette ad interventi volti a valorizzare ed integrare la città con centri di eccellenza del tessuto urbano e del servizio pubblico.

Per quanto riguarda il sistema del verde lo scopo del piano è quello di salvaguardare, valorizzare e integrare gli spazi naturali, agricoli e forestali in quanto tali nella logica di sviluppo della città metropolitana:

- riconoscere la linea verde come un limite strategico e pensare il verde interno al costruito come un sistema strutturante l'intera area metropolitana;
- concepire gli spazi naturali, agricoli e forestali come un insieme coerente, organizzato in reti, che rappresenta uno dei sistemi della struttura della città;
- vedere questi spazi non più come vuoti da riempire, riserve per l'urbanizzazione, ma come spazi pieni, risorse da valorizzare e tutelare.

La pianificazione dell'area metropolitana può essere ripensata rendendo compatibili l'esigenza delle trasformazioni infrastrutturali ed insediative con la possibilità di sviluppare collegamenti ambientali di valore



ecologico, paesistico e fruitivo. Reti verdi che strutturano lo spazio in corridoi o conservano e riqualificano gli spazi agricoli non più prevalentemente destinati alla produzione primaria.

Il verde urbano si inserisce nel contesto più ampio dei valori del paesaggio da tutelare, svolgendo peraltro anche funzioni climatico-ecologiche, urbanistiche e sociali e rivestendo un ruolo di educazione ambientale e di miglioramento della qualità di vita.

Oltre all'importante e riconosciuto ruolo estetico-paesaggistico, il verde svolge anche funzioni essenziali per la salute pubblica come elemento migliorativo del microclima, contrastando l'inquinamento atmosferico, termico, chimico e acustico dell'ambiente urbano.

Il verde della nostra città, dai grandi parchi alle aree verdi minori, dalle aree pubbliche a quelle private, è stato sottoposto negli ultimi anni ad un'intensa usura, che sovente ne ha ridotto le stesse funzioni ecologiche e in alcuni casi ne ha ostacolato la stessa sopravvivenza.

Il Comune di Genova ha inoltre aderito al "Patto dei Sindaci" impegnandosi a ridurre le proprie emissioni di CO2 del 20% entro il 2020 e aumentando nel contempo del 20% il livello di efficienza energetica e del 20% la quota di utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili.

Quadro delle trasformazioni in atto o in fase di attuazione (SUA, PUO, grandi opere, progetti rilevanti)

Si è ritenuto opportuno partire dai Grandi Eventi passando per i programmi complessi che hanno caratterizzato il mutamento della città negli ultimi anni in quanto si ritiene che è a partire dalle Colombiane che Genova ha intrapreso un nuovo cammino di riqualificazione urbana che la vede protagonista anche in campo culturale e turistico e di vivibilità quotidiana per i suoi abitanti e non più solo città produttiva e portuale.

Il nuovo progetto di piano parte da questa nuova concezione per rilanciare ulteriormente e puntare ad una città di livello europeo, porta d'ingresso dal Mediterraneo verso l'Europa, una città sostenibile dove si vive bene.

Prima di iniziare la descrizione del quadro delle trasformazioni in atto è necessario un inquadramento generale relativo allo stato di attuazione del PUC vigente.

Stato di attuazione del PUC vigente

L'attuazione del PUC 2000 è avvenuta principalmente mediante il ricorso ad aggiornamenti periodici e a varianti, anche a carattere strutturale, che hanno virato gli obiettivi originari per introdurne altri.

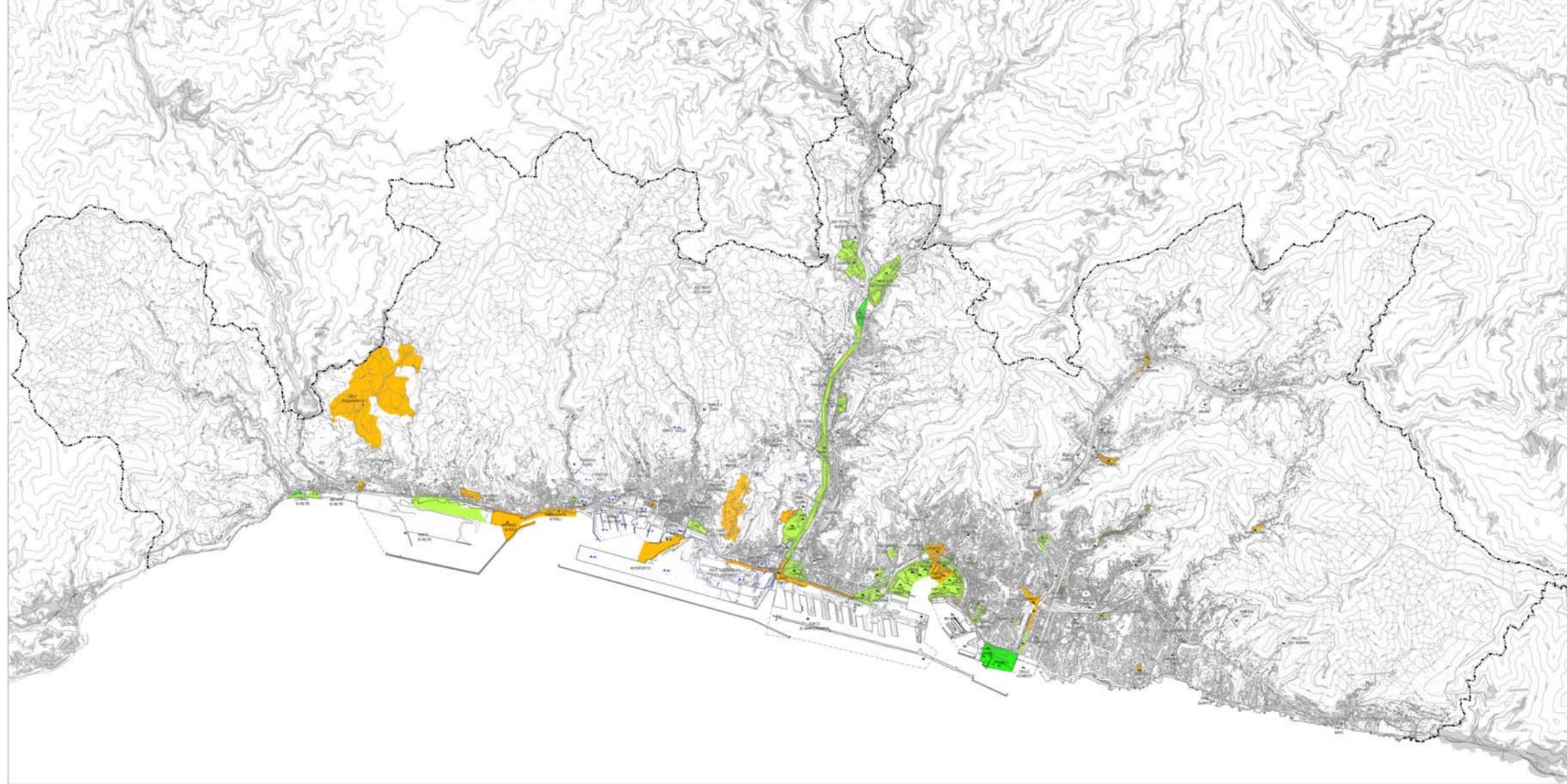
Il ricorso agli aggiornamenti ed alle varianti è stato massiccio a partire dal 2001 sino al 2008, con ben 39 Delibere del Consiglio Comunale in ulteriore crescita con provvedimenti in corso di formalizzazione (adeguamento disciplina del commercio, degli alberghi, alla L.R. 16/2008, ecc.).

In termini sostanziali il PUC vigente ha avuto una attuazione non programmata, anche per la mancata redazione del Programma Attuativo previsto dall'art. 7 bis delle relative Norme di Attuazione, che avrebbe dovuto contenere l'esplicitazione delle azioni di governo del territorio, delle strategie e delle priorità, nonché la precisazione delle modalità e dei contenuti dell'azione pianificatoria.

Tale Programma attuativo, peraltro in linea con le disposizioni di cui all'art. 55 della L.R. 36/1997, avrebbe dovuto essere approvato all'inizio di ogni mandato amministrativo ed avere validità pari alla durata in carica del governo comunale e da approvarsi da parte del Consiglio Comunale, previa effettuazione di ampie consultazioni con la popolazione, con le organizzazioni e con gli operatori.

L'esito complessivo che si ricava dalla verifica puntuale dello stato di attuazione del PUC 2000, è quello di un alternarsi di eventi significativi, peraltro anche frutto di varianti, e di trasformazioni non ancora attuate, nel contesto di una gestione della parte ordinaria del Piano che ha fatto registrare rilevanti problematiche, segnatamente per quanto concerne i meccanismi del trasferimento della edificabilità nell'ambito delle sottozone BA e BB, con il manifestarsi di interventi edificatori, prevalentemente nelle aree del levante cittadino, scarsamente compatibili dal punto di vista paesaggistico e del corretto inserimento urbanistico.

In questo contesto il supporto decisivo all'attuazione del Piano è stato prevalentemente impresso dalle trasformazioni programmate nel PTC regionale dell'Area Centrale Ligure, in attuazione del quale sono stati avviati e/o compiuti rilevanti interventi.



- LEGENDA**
- Confine Comunale
 - Ambiti / Distretti attuati
 - Ambiti / Distretti attuati parzialmente
 - Ambiti / Distretti con progetto in itinere
 - Ambiti / Distretti non attuati

STATO DI ATTUAZIONE DEI DISTRETTI – AMBITI DEL PUC VIGENTE





Grandi eventi

In occasione di varie importanti ricorrenze, quali l'appuntamento delle Colombiane, il Vertice G8 e Genova 2004 Capitale Europea della Cultura, sono state previste delle opere da realizzare nelle zone più interessate dagli eventi.

In tutti e tre i casi, come sempre accade quando si devono realizzare opere pubbliche, in occasione di eventi speciali in tempi ristretti e con fondi straordinari, il Parlamento ha emanato una legge ad hoc.

In questa sezione si trattano gli appuntamenti di Genova con i tre grandi eventi delle **Colombiane del 1992**, del **Vertice G8 del 2001** e di **Genova Capitale Europea della Cultura nel 2004**, e degli interventi che tali occasioni hanno offerto l'opportunità di realizzare.

Colombiane '92



- Nel giugno del **1984**, **Renzo Piano** presenta al Consiglio Comunale un primo progetto per le manifestazioni colombiane, che ha come idea portante quella di legare fisicamente e funzionalmente la città antica al mare.
- A febbraio **1985** il Comune affida a Piano l'incarico di presentare un progetto di dettaglio per le Colombiane. Il progetto si connota per l'elemento emergente della "**Via del Mare**", un nuovo molo lungo e sottile che si estende fino al centro del bacino storico. E' questo il progetto che, presentato alla **Commissione del Bureau International des Expositions** in visita a Genova verso la fine di aprile del

1986, favorirà, il 5 giugno dello stesso anno, l'assegnazione a Genova da parte dell'Assemblea del BIE di un'esposizione internazionale specializzata per il **1992**.

- Lo Stato emana una legge ad hoc per il finanziamento delle **Celebrazioni Colombiane** nell'ambito delle manifestazioni previste per il V centenario della scoperta dell'America e, con la partecipazione di Comune, Provincia, Regione, Camera di Commercio e CAP, viene costituita l'associazione "**Ente Colombo '92**" per curarne organizzazione, preparazione, funzionamento e amministrazione.
- E' nell'ottobre **1987**, con la presentazione del progetto di massima al Consiglio Comunale, che si comincia a intravedere la forma definitiva. A sorreggere il tendone che copre la **Piazza delle Feste** è comparso il "**Bigo**" (una grande struttura in acciaio che ricorda le gru - i bigli - delle navi per l'imbarco e lo sbarco dei carichi), l'acqua lambisce **Porta Siberia**, i **Magazzini del Cotone** ospitano il centro congressi, l'**Isola delle Chiatte** richiama il passato del porto di Genova.



Il bigo

- Il progetto prevede anche la sistemazione di **piazza Caricamento**. In seguito, compare pure l'**acquario** a Ponte Spinola.
- Fra un passaggio e l'altro, si sviluppa il lungo iter progettuale finché, finalmente, si aprono i cantieri e, alla fine di frenetici lavori, il **15 maggio 1992** viene inaugurata l'Esposizione Internazionale specializzata "**Colombo: la nave e il mare**" che resterà aperta per tre mesi.
- Si può ben dire che quell'evento abbia giocato un ruolo chiave nella trasformazione di Genova in città turistica. Da allora, infatti, Genova è stata testimone di un fiorire di sempre più numerose iniziative fino a divenire una città d'arte, aperta a un turismo di qualità e senza nulla da invidiare ad altre città europee che, a partire dal dopo-guerra, hanno fatto del turismo la loro attività principale.



Corso Italia

GeNova04



GeNova 04

Il 28 maggio 1998 i Governi dell'Unione Europea hanno designato Genova Capitale Europea della Cultura per il 2004, insieme alla città francese di Lille città con cui è stato anche sottoscritto un Accordo di Collaborazione.

Con Genova 2004 è la terza volta che una città italiana ottiene la nomina di Capitale Europea della Cultura. Firenze 1986 è stata la prima, seguita da Bologna 2000. La prossima opportunità per l'Italia sarà nel 2019.

Per l'occasione, che con tutta evidenza ha una portata nazionale ed europea, ogni città designata è libera di determinare autonomamente come vuole interpretare il suo essere Capitale Europea della Cultura (p.e., "mettersi in vetrina" o ricercare, piuttosto, percorsi innovativi).

Genova ha scelto di utilizzare questa opportunità straordinaria per riflettere sulla propria cultura, sulla storia passata, sullo sviluppo futuro e per lanciare la sua rinnovata immagine in Italia e nel mondo.

Il Comune ha ritenuto fondamentale coinvolgere in questo avvenimento tutti i soggetti istituzionali del territorio genovese. è stato quindi costituito un Comitato per sovrintendere all'organizzazione, composto da: Comune, Provincia, Regione, Università, Camera di Commercio, Autorità Portuale e rappresentanti del Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Mentre, per gli aspetti gestionali e operativi, il Comitato si è avvalso della società Genova 2004 s.r.l., appositamente costituita.

E' stato quindi avviato un percorso in più direzioni. Uno, mirato alla valorizzazione delle ricchezze artistiche e architettoniche, alla sistemazione dell'assetto urbano nel suo insieme, per rendere la città più vivibile e accogliente.

L'altro, volto alla programmazione degli eventi focalizzati su tre filoni:

- ▶ Genova Città d'Arte,
- ▶ Genova Capitale del Mare,
- ▶ Genova Città Contemporanea, strutturati in maniera tale da risultare interessante per un pubblico internazionale, nazionale e locale con soggetti che spaziano dall'antico al moderno, dalle riscoperte di luoghi del passato alla ricerca più avanzata.

In particolare si è voluto valorizzare il rilevante patrimonio artistico della città, attuando interventi che hanno interessato principalmente le strutture museali esistenti, ma anche edifici di pregevole qualità architettonica, tra cui i palazzi detti dei Rolli, e la splendida palazzata del fronte-mare. Altre opere hanno interessato l'area del Porto Antico, ma anche piazze e assi viari, con la pedonalizzazione di vaste aree del centro cittadino.

Il fine perseguito è stato quello di dare al significato di cultura un'accezione vasta e articolata, a comprendere anche i temi della solidarietà, della scienza e della ricerca, della tecnologia, della formazione e del lavoro che la città è in grado di esprimere.

Con l'auspicio che l'evento - il cui logo, non a caso, è GeNova 04 - riesca nell'intento di proiettare in Italia e in Europa, se non nel mondo, un'immagine nuova e distinta di una città dalla forte connotazione storica ma anche contemporanea.



Il progetto è di solidificare una percezione di centro industriale e marittimo, quanto tecnologico e culturale, dove le identità operative che nel passato l'hanno formata e resa nota si intreccino a una proiezione di energie più legate al presente come la scienza e l'arte, la ricerca biotecnologia e l'architettura, il cinema e il design. Insomma, tutto ciò che rende Genova un'esperienza unica.

Castello d'Albertis



Castello D'Albertis

- **Museo delle culture di mondo e parco pubblico.**
- Dimora privata del capitano Enrico Alberto D'Albertis, navigatore, esploratore, scienziato e costruttore di meridiane che nel 1893 rifecce il viaggio di Colombo con il piccolo 'cutter' Corsaro. Il castello, progettato da Francesco Maria Parodi con la supervisione di Alfredo D'Andrade, fu concepito in stile eclettico, imitando diversi monumenti cittadini e utilizzando come basamento le mura secentesche. Fu donato nel 1932 dal Capitano al Comune di Genova, insieme al parco che lo circonda. La dimora raccoglie gli oggetti tipici delle diverse civiltà incontrate dal D'Albertis nei suoi viaggi intorno al mondo. Fino agli anni 70 il castello è stato visitabile solo come dimora, per visionare i diversi oggetti; in seguito al completamento dei tre lotti è stato completamente rinnovato nella dotazione impiantistica e nell'architettura, aumentando anche gli spazi tramite lo svuotamento del bastione e allestendo ex novo il nuovo Museo delle Culture del Mondo, che comprende anche la Collezione Lunardi. Nella polveriera "A" è stata allestita una collezione di strumenti musicali extraeuropei. Il primo lotto ha comportato opere prettamente strutturali e di svuotamento del bastione; il secondo lotto opere di finitura e restauro della dimora storica; il terzo opere di allestimento del museo.

- PROGETTO: Luciano Grossi Bianchi, Roberto Melai
- DIREZIONE LAVORI: I lotto> Mario Rizzi II lotto> Alessandro De Naro, Giuseppe Sgorbini III lotto> Giuseppe Sgorbini
- IMPRESA ESECUTRICE: I lotto> LOMBARDINI S.p.A. (Roma), II lotto> FOGLIA s.r.l. (Parma) III lotto> GOPPION (Milano)
- FINANZIAMENTI: 150.000 euro I e II lotto> Comune di Genova, 5.000.000 di euro Regione Liguria III lotto> 450.000 euro legge 166/2002

Museo del Mare



Museo del Mare

CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO

- L'intervento di recupero del quartiere Galata, il più antico edificio sopravvissuto dell'area, rappresenta il tassello più importante del programma di riqualificazione e riconversione funzionale della Darsena comunale.
- Le prime strutture della Darsena risalgono al Duecento, furono ampliate nel Seicento e riconvertite nel secolo successivo come deposito per l'Arsenale. Nel periodo napoleonico gli edifici vennero spogliati delle attrezzature che da secoli conservavano, in seguito l'amministrazione sabauda li ristrutturò, facendone il deposito più grande e imponente dell'Arsenale Marittimo genovese. Con la donazione del Duca di Galliera del 1876 si posero le condizioni per la cessione al Comune della Darsena, a uso di depositi commerciali secondo il modello dei docks londinesi, dando luogo a un contenzioso secolare solo da poco risolto con la definitiva sdeamianizzazione. I magazzini rimasero attivi fino alla seconda guerra mondiale.



- L'edificio spicca per l'originalità del sistema costruttivo ad arconi sovrapposti, direttamente a contatto con il mare per accogliere le imbarcazioni in riparazione.
- Il progetto, selezionato a seguito di concorso internazionale, ha previsto opere di restauro conservativo dell'edificio funzionali all'insediamento del nuovo Museo. Sul fronte principale è stata demolita la fatiscente struttura in cemento armato, aggiunta intorno agli anni 20 del Novecento, ed è stata realizzata una nuova facciata in vetro e alluminio, esterna al volume murario originale, per ospitare i servizi e gli impianti. Nella facciata prospiciente via Gramsci sono stati demoliti i tamponamenti fra i contrafforti e realizzati nuovi percorsi tra i vari livelli dell'edificio. All'interno, in uno spazio a doppia altezza della galleria nord, è stata ricostruita una galea genovese. All'ultimo piano è previsto l'insediamento di un ristorante.
- Il Museo, che occupa circa 10mila m2 ed è organizzato in una ventina di sale, segue l'evoluzione del porto e della città a partire dall'Alto Medioevo, con un approccio rigorosamente scientifico che pone molta attenzione alla multimedialità e all'interattività.

-
- PROGETTO: Guillermo Vasquez Consuegra, J. Jemenez Canas, Andrea Pepe, Insur JG SL, Sandro Morandi, Elio Montaldo
 - DIREZIONE LAVORI: Paolo Insogna
 - IMPRESA ESECUTRICE: GALATA s.c.a.r.l. (Genova) - CARENA S.p.A. (Genova) CEMEDILE (Genova) - CNS (Milano) SERALWALL (Trezzo d'Adda) - ITALSERVIZI (Terni) GOZZO IMPIANTI (Pianezza)
 - FINANZIAMENTI: 21.000.000 di euro legge 29/2001, Comune di Genova URBAN II, Compagnia di San Paolo, Porto Antico di Genova S.p.A.

Palazzo Tursi



Palazzo Tursi

- **Polo Museale di via Garibaldi**
- Palazzo Doria Tursi è il più grandioso degli edifici che prospettano sulla Via Nuova, magnifico nella sua articolazione architettonica e spaziale, costruito nel XVI secolo per Nicolò Grimaldi, poi appartenuto ai Doria duchi di Tursi e infine ai Savoia. Sede del Municipio della metà del XIX secolo. La realizzazione di un unico grande Polo Museale costituito dalle Gallerie di Palazzo Rosso e Palazzo Bianco e dal piano nobile di Palazzo Doria Tursi (che comprende dipinti, arazzi e arti decorative, con particolare



accento alla figura e all'arte di Niccolò Paganini), prevede la creazione di una cerniera di collegamento con Palazzo Bianco, in corrispondenza della loggetta sovrastante il giardino di ponente, a sua volta edificata sul sedime dell'ex chiesa di San Francesco. Nel corso dell'esecuzione dei lavori sono stati rinvenuti reperti archeologici che hanno indotto, al fine di garantire l'accesso del pubblico nel corso delle manifestazioni legate al 2004, a allestire una passerella metallica provvisoria a sbalzo sullo scavo archeologico. Il progetto di una soluzione definitiva è attualmente in corso di elaborazione. L'utilizzazione museale di Palazzo Tursi ha comportato il trasferimento degli uffici situati al piano nobile, incluso l'Ufficio dei Sindaci, che sono stati risistemati al 6° piano del retrostante Palazzo Albini.

- PROGETTO: Mirco Grassi, Luca Patrone, Carlo Solisio, Andrea Spezza, Maurizio Gnudi, Giuseppe Sagripanti, Michele Sansò, Maura Checconi Crubellati
- DIREZIONE LAVORI: Ruggero Traverso, Michelangelo Varone, Andrea Spezza, Rinaldo Sironi, Mirco Grassi, Luca Patrone, Gianni Bozzo
- IMPRESA ESECUTRICE: opere edili> FOGLIA & C. s.r.l. (Parma) impianti sicurezza> DIME s.r.l. (Genova)
- FINANZIAMENTO: 3.500.000 euro Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Comune di Genova

Vertice G8



logo del G8

Dal 1975, i capi di stato o di governo delle principali democrazie industrializzate si incontrano annualmente per occuparsi delle maggiori problematiche economiche e politiche a cui vanno incontro le loro società e la comunità internazionale nel suo complesso.

I primi sei paesi a incontrarsi furono Francia, Germania, Giappone, Gran Bretagna, Italia e Stati Uniti al Vertice di Rambouillet in Francia nel 1975. Si unirono a loro il Canada nel 1976 e la Comunità Europea nel 1977. A partire dal 1998, il Vertice ha visto la piena partecipazione anche della Russia e, conseguentemente, la nascita del G8.

Dal 20 al 22 luglio 2001 anche Genova ha ospitato un Vertice G8, contraddistinto da un logo che, con le sue due vele stilizzate che ricordano quelle delle caravelle, sono un omaggio alla città di Genova e all'impresa di Colombo.

L'organizzazione del Vertice ha reso necessaria una legge ad hoc: la n. 149 dell'8 giugno 2000 che per il G8 di Genova ha previsto di rifare strade e palazzi nelle zone più interessate dagli eventi così da assicurare condizioni di decoro e funzionalità.

Per individuare le opere da realizzare e per tutte le attività connesse la legge ha istituito una Commissione speciale composta dal Prefetto, dal Sindaco, dai Presidenti della Provincia e della Regione, dal Questore, dal Provveditore



alle Opere Pubbliche, dal Soprintendente per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, dal Comandante dei Vigili del Fuoco e dal Presidente dell'Autorità Portuale di Genova.

La legge ha quindi stanziato 60 miliardi di lire e poi, con la Legge Finanziaria, altri 30. A queste risorse finanziarie se ne sono aggiunte altre, sia pubbliche che private, per un totale di circa 200 miliardi di lire per 100 interventi.

Chiesa del Gesù

DESTINAZIONE D'USO: Chiesa del Gesù

PROGETTO: Gianni Bozzo - S.B.A.P.L.

DIREZIONE LAVORI: Gianni Bozzo

IMPRESA ESECUTRICE: A.T.I. Alberto Cresta & Figli Snc Genova, Mancini Srl Roma

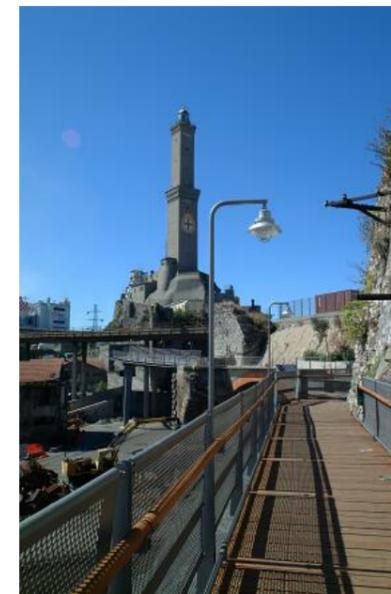
INIZIO LAVORI: Agosto 2000

FINE LAVORI: Giugno 2001

FINANZIAMENTI: 260.000 euro Fondazione CARIGE

CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO Restauro e consolidamento della facciata.

Passeggiata della Lanterna



Passeggiata alla Lanterna

- DESTINAZIONE D'USO: Lanterna di Genova
- PROGETTO: Andrea marengo CON ARCHITETTI RIUNITI E STUDIO 4
- DIREZIONE LAVORI: Gianfranco Visconti - Provincia di Genova
- IMPRESA ESECUTRICE: Zaffiri Srl Genova
- INIZIO LAVORI: Novembre 2000
- FINE LAVORI: Giugno 2001
- FINANZIAMENTI: 400.000 euro l.149/2000, 800.000 euro Provincia di Genova
- CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO Realizzazione di un percorso pedonale attrezzato con aree di sosta a verde (l = 600 m).



Stazione marittima

Via San Lorenzo



Stazione Marittima

- DESTINAZIONE D'USO: Stazione Marittima Ponte dei Mille
- PROGETTO: Bruno Boetto - Autorità Portuale; Alberto Albert, Stefania Campo
- DIREZIONE LAVORI: Bruno Boetto
- IMPRESA ESECUTRICE: Donati Spa Roma
- INIZIO LAVORI: Febbraio 2001
- FINE LAVORI: Giugno 2001
- FINANZIAMENTI: 1.500.000 euro l. 149/2000; 2.000.000 di euro Ministero LL.PP., Autorità Portuale
- CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO Lavori di manutenzione straordinaria dei prospetti e dell'atrio centrale. Lavori di adeguamento strutturate e funzionale per l'accoglienza delle Delegazioni



Via San Lorenzo

- DESTINAZIONE D'USO: 1. Pavimentazione di via San Lorenzo 2. Manutenzione straordinaria delle facciate di via e piazza San Lorenzo
- PROGETTO: 1. Annamaria Airenti - A.S.TER. 2. Studio Tecnico Associato Ombrina e Arch. Associati Pizzorno Porcari Zunino
- DIREZIONE LAVORI: 1. Annamaria Airenti 2. Direttori lavori nominati dalle amministrazioni condominiali degli edifici interessati da intervento
- IMPRESE ESECUTRICI: 1. A.T.I. SIRCE Srl Genova, Ferrando Natale Sas Genova, ILSET Sas Genova 2. Imprese associate a CONSEDIL - CEL-ANIEM
- INIZIO LAVORI: Settembre 2000
- FINE LAVORI: Maggio 2001
- FINANZIAMENTI: 1. 1.500.000 euro l.149/2000 2. 1.000.000 di euro Regione Liguria, 1.550.000 euro da fondi privati
- CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO 1. Rifacimento della pavimentazione stradale, riqualificazione della via e dei sottoservizi. 2. Manutenzione straordinaria delle facciate prospicienti via e piazza San Lorenzo.



PRU

Istituito con la Legge n. 179 del 1992, il programma di riqualificazione urbana prevede un insieme coordinato di interventi volti alla riqualificazione di parti degradate di città.

In tali ambiti, individuati dall'ente locale, ci si propone di avviare il recupero ambientale, funzionale, infrastrutturale ed edilizio con il concorso di risorse pubbliche e private attraverso proposte unitarie riconducibili alle seguenti tipologie:

- ▶ opere di sistemazione e bonifica ambientale, arredo urbano delle aree pubbliche;
- ▶ realizzazione, completamento e adeguamento delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria;
- ▶ acquisizione di immobili da destinare a urbanizzazioni primarie e secondarie o edilizia residenziale, mediante cessione gratuita, cessione volontaria, permuta;
- ▶ risanamento, restauro, ristrutturazione edilizia e urbanistica di porzioni di tessuto urbano.

Finanziato dal Ministero, il programma finanzia interventi pubblici e privati preselezionati in ambito comunale.

P.R.U. di Cornigliano

Il **P.R.U. di Cornigliano**, che rientra nella categoria relativa alla "Delegazione Periferica", ha avuto inizio nel 1998 con la stipula dell'Accordo di programma. La conclusione dei lavori, il cui costo complessivo è pari a circa 15 milioni di euro (9 milioni dei quali di provenienza pubblica), è fissata al 6 agosto 2008.

L'ambito di intervento è Cornigliano, un quartiere in cui, nel corso del XX secolo, sono stati realizzati numerosi interventi di edilizia residenziale intensiva e di insediamenti industriali, che hanno notevolmente compromesso il tessuto storico preesistente e negativamente condizionato lo sviluppo dell'area, contribuendo a congestionarla dal punto di vista delle funzioni e dei servizi presenti.

Le **finalità** che il programma si propone sono legate alla volontà di migliorare le generali condizioni di vita del quartiere, attraverso la riqualificazione e il riuso di edifici esistenti, demolendo e ricostruendo quelli degradati, e incrementando la dotazione di aree a verde, di parcheggi e di locali per i servizi commerciali.

In origine il programma, prevedeva di recuperare l'edificio ex "Cotonificio Ligure" per edilizia residenziale sovvenzionata, realizzando nell'area occupata da tale complesso un intervento di nuova edilizia agevolata, uno spazio pubblico polivalente, del verde pubblico, e un parcheggio a raso. Inoltre, si prevedeva di realizzare un nuovo raccordo viario e un intervento di ristrutturazione edilizia per edilizia sovvenzionata in una parte di Villa Spinola Muratori.

L'avvio del programma è avvenuto con la demolizione dell'ex cinema Eden e di altri volumi minori. Tuttavia, le recenti ipotesi di sviluppo definite per le aree delle acciaierie di Cornigliano hanno messo in luce criticità connesse anche con i nuovi assetti viari previsti.

Preso atto della disponibilità del Ministero, è stata presa in esame la possibilità di modifica del P.R.U. che è stata, quindi, delineata in una nuova proposta progettuale. Proposta che - con i pareri favorevoli espressi da Soprintendenza, ASL e uffici comunali - in data 20/02/07 è stata approvata dal Consiglio Comunale con deliberazione n.15, autorizzando il Sindaco a sottoscrivere il nuovo testo di Accordo di Programma.

La **Regione Liguria**, con 2 delibere di Giunta, n.1404 e 1403 del 23/11/07, ha approvato la localizzazione delle risorse di edilizia sovvenzionata relative agli interventi previsti dal PRU e ha deciso di aderire all'Accordo sostitutivo di quello stipulato nel '98. Il nuovo testo e lo stesso progetto di PRU sono all'attenzione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per la sottoscrizione definitiva dell'Accordo di Programma

PRU Fiumara



Area Fiumara

Il P.R.U. di Fiumara, che rientra nella categoria relativa alla "Periferia Indifferenziata", ha avuto inizio nel 1998 con la stipula dell'Accordo di programma.

La conclusione dei lavori, il cui costo complessivo è pari a oltre 366 milioni di euro (9 milioni dei quali di provenienza pubblica), è fissata al 31 dicembre 2007.

Il P.R.U. di Fiumara per effetti, dimensioni e investimenti rappresenta il principale progetto di riconversione urbanistica operato nella città di Genova. Il programma, infatti, interessa un'area strategica di oltre 20 ettari, dismessa da oltre



dieci anni e posta all'Intersezione delle principali direttrici del sistema viario. Un'area che occupa, quindi, una posizione di primaria rilevanza per lo sviluppo e la riqualificazione dell'intero ponente genovese.

Il programma di riqualificazione fa perno sulla realizzazione di un polo direzionale e per il terziario avanzato, collocato in uno spazio "cerniera" tra i centri di Cornigliano e Sampierdarena, compatibile con la localizzazione di insediamenti residenziali, commerciali e servizi pubblici a scala urbana rivolti sia ai cittadini sia alle imprese.

In particolare, il programma ha permesso di realizzare il palazzo dello sport, un parco pubblico e spazi a verde e di viabilità pedonale attrezzata (per un totale di 27.000 mq), parcheggi pubblici e il riordino complessivo della viabilità, tra gli interventi pubblici.

Gli interventi privati riguardano, invece, spazi destinati ad attività direzionali, un edificio adibito ad attività terziarie e direzionali, un cinema multisala e centro divertimenti, connettivo urbano e commerciale, ristrutturazioni di volumi esistenti e nuova edificazione destinata a residenza.

A dicembre 2006 gli interventi previsti dal Programma sono stati tutti realizzati.

PRU Mirto



Il P.R.U. del Mirto, che rientra nella categoria relativa al "Centro Città", ha avuto inizio nel 1998 con la stipula dell'Accordo di programma.

La conclusione dei lavori, il cui costo complessivo è pari a oltre 30 milioni di euro (5 milioni dei quali di provenienza pubblica), in un primo tempo prevista nel mese di agosto 2002, è stata poi prorogata dal Ministero al 31 dicembre 2011.

L'ambito di intervento è costituito da un'area di centro storico di circa 45.000 metri quadri, in sponda sinistra del torrente Bisagno, adiacente alla casa circondariale e allo stadio comunale di calcio Luigi Ferraris. La zona, occupata in parte da edifici residenziali in condizioni di forte degrado e in parte da capannoni disposti in modo disordinato da tempo abbandonati, è attraversata, in stretta adiacenza con alcuni edifici residenziali, dal rio del Mirto, un modesto rivo sede di una discarica abusiva e in cui stati convogliati diversi scarichi fognari a cielo aperto.

In particolare, il programma ha permesso di realizzare vari interventi pubblici come la nuova viabilità, l'adeguamento delle vie del Faggio, del Mirto e Montebruno, il rifacimento della rete fognaria e di quella dell'illuminazione, la tombinatura del rio del Mirto, l'ampliamento e la sistemazione di piazzale Marassi, l'apertura di un centro sportivo e il recupero del parco della villa Garbarino, all'interno del quale sarà inserito un asilo nido, di prossima realizzazione.

Gli interventi privati riguardano, invece, il recupero di villa Montebruno, della ex-conceria e delle parti comuni di vari edifici residenziali, e la realizzazione di un edificio commerciale, nuove residenze e parcheggi privati.

PRU Sopranis



Piazza Sopranis

Il P.R.U. di piazza Sopranis, che rientra nella categoria relativa alla "Periferia Indifferenziata", ha avuto inizio nel 1998 con la stipula dell'Accordo di programma.

La conclusione dei lavori, il cui costo complessivo è pari a quasi 13 milioni di euro (2 milioni dei quali di provenienza pubblica), in un primo tempo prevista nel mese di febbraio 2006, è stata poi prorogata al 30 settembre 2007.

L'ambito di intervento è situato a ponente del quartiere "Principe", in una valle che discende dalle alture di Granarolo dove, lungo il tracciato di via Venezia e via Bologna si è storicamente consolidato un quartiere residenziale, oggi densamente popolato. Nella parte bassa dell'area, tra il parco di villa Rosazza e la collina degli Angeli, è sorto, nei primi anni del secolo, un quartiere caratterizzato dalla presenza di un grande edificio - l'Istituto Galilei - e da palazzi di



edilizia economica e popolare che definiscono e delimitano la piazza: un ampio spazio la cui funzione principale è stata stravolta nel corso degli anni per essere utilizzata come parcheggio. Una parte degli edifici che prospettano su di essa ospitavano un tempo una fabbrica del ghiaccio.

Il programma, prossimo alla conclusione, ha permesso, o permetterà, di recuperare e riconvertire a biblioteca una porzione dell'ex fabbrica del ghiaccio, di realizzare una palestra e una piscina, entrambe con coperture attrezzate soprastanti, di realizzare il parcheggio di via Digione con la sistemazione degli spazi pubblici con nuove soluzioni di verde attrezzato, di bonificare la cava e di realizzare un ascensore, tra gli interventi pubblici.

Gli interventi privati riguardano, invece, interventi di tipo residenziale, commerciale e per parcheggi.

PRUSST

Nati con D.M. dell'8 ottobre 1998, i PRUSST sono i nuovi Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio promossi dal Ministero dei lavori pubblici con l'obiettivo di realizzare - attraverso programmi organici - interventi finalizzati all'ampliamento e alla riqualificazione delle infrastrutture e dei tessuti economico, produttivo e occupazionale, e al recupero e alla riqualificazione ambientale del tessuto urbano e sociale degli ambiti territoriali interessati. Il PRUSST, che rappresenta la nuova fase di programmazione e riqualificazione territoriale nata dall'esperienza dei programmi di riqualificazione urbana, si pone due fondamentali obiettivi: 1) la realizzazione, l'adeguamento e il completamento di attrezzature sia a rete che puntuali, di livello territoriale e urbano, in grado di promuovere e di orientare occasioni di sviluppo sostenibile sotto il profilo economico, ambientale e sociale e garantendo l'aumento di benessere della collettività; 2) la realizzazione di un sistema integrato di attività finalizzate all'ampliamento e alla realizzazione di insediamenti industriali, commerciali e artigianali, alla promozione turistico-ricettiva e alla riqualificazione di zone urbane centrali e periferiche interessate da fenomeni di degrado. I PRUSST possono essere attivati in tutte le aree del Paese facendo riferimento ai seguenti ambiti territoriali:

- ▶ i sistemi metropolitani caratterizzati da deficit infrastrutturale relativo alla gestione dei grandi bacini di mobilità e dalla criticità delle interconnessioni tra nodi dei sistemi di trasporto internazionali, nazionali e interregionali;
- ▶ i distretti insediativi che richiedono una migliore strutturazione della loro articolazione infraregionale, rafforzando le relazioni di complementarità e sinergia tra i singoli centri ricompresi nei suddetti distretti;
- ▶ il sistema degli spazi di transizione e integrazione tra i sistemi urbani e i sistemi infrastrutturali del territorio e le reti dei centri;
- ▶ il sistema delle attrezzature sia a rete che puntuali di livello territoriale e urbano. Finanziato dal Ministero, in prospettiva, il PRUSST può vedere anche il concorso di risorse diverse.

Il PRUSST del Comune di Genova





Chiesa di Santo Stefano

- L'area del PRUSST del Comune di Genova é quella compresa fra le valli dei torrenti Bisagno e Polcevera, articolata nei tre ambiti principali del Centro storico con il porto antico, la Val Polcevera e la Val Bisagno. Si tratta, quindi, di gran parte del territorio cittadino e, nello specifico, di parti risultate essenziali per lo sviluppo e la storia della città nel periodo anteriore alla "grande guerra", ancor oggi connotate e condizionate da decisioni strutturali assunte anche un secolo fa.
- Il fine primario del PRUSST, che ha durata decennale (marzo 2012), é quello di attivare un insieme di interventi coerenti con l'obiettivo di riordino e di riqualificazione territoriale, considerato fattore indispensabile per il rilancio economico che la città intende perseguire attraverso una strategia

articolata di interventi e azioni, funzionali a una riconversione diversificata del proprio apparato produttivo.

- Il PRUSST tende infatti a riappare complessivamente il nucleo centrale del sistema metropolitano, portando a compimento un sistema rinnovato di infrastrutture e di dotazioni logistiche tale da sostituire quello "storico", impiantato e implementato nell'epoca della prima industrializzazione e rinnovato solo in maniera limitata nei decenni successivi, al fine di rendere competitiva l'offerta dell'intera area metropolitana e con l'obiettivo di attivare un processo organico di reinsediamento di attività economiche durature.
- Gli interventi riguardano le tematiche relative a:
 - ▶ mobilità sostenibile per razionalizzare i trasporti, con l'obiettivo di diminuire i tempi di percorrenza, creare le strutture per la sosta e il parcheggio di cui la città è carente, separare gli assi di grande viabilità dal tessuto urbano abitativo, individuare alternative all'uso del mezzo privato, intervenire con mezzi di trasporto "sostenibili", razionalizzare la mobilità delle merci;
 - ▶ sostenibilità del tessuto urbano per recuperare il paesaggio, recuperare spazi aperti fruibili dalla collettività, fornire e/o rendere disponibili servizi ai cittadini, ripensare e razionalizzare le diverse infrastrutture cittadine;
 - ▶ aspetti sociali per rafforzare lo sviluppo del turismo compatibile, fare animazione economica a favore della piccola e media impresa, razionalizzare le aree ex industriali per renderle disponibili per nuovi insediamenti;
 - ▶ messa in sicurezza dai rischi di carattere ambientale, idrogeologico e industriale.
- Con le tre tranche di finanziamento di quasi 9 milioni di euro fin qui erogate dal Ministero sono stati realizzati, o si stanno realizzando, interventi relativi al nuovo mercato di Bolzaneto, alla progettazione dell'intervento di Ponte Parodi, al recupero di palazzi storici, quali, fra gli altri, i palazzi dei Rolli, il museo del Mare, il museo Mazziniano, la chiesa di Santo Stefano e gli edifici di via XX Settembre.



URBAN

A fronte dell'acuirsi del problema dei cosiddetti "quartieri in crisi" in molte aree urbane, l'Unione Europea alla fine degli anni '80, con i Progetti Pilota Urbani (PPU), ha avviato una prima forma di intervento sperimentale per i quartieri urbani degradati, basata sul partenariato e sul carattere integrato degli interventi.

Nel 1994, visto l'interesse suscitato da tale sperimentazione e per conferire a questo tipo di interventi una maggiore organicità e dimensione, la Commissione ha introdotto una nuova iniziativa comunitaria destinata specificamente ad avviare interventi di rivitalizzazione economica e sociale nei quartieri svantaggiati delle città europee: il Programma URBAN.

Sulla stregua di quanto già sperimentato con i PPU, il Programma di Iniziativa Comunitaria URBAN si pone l'obiettivo di fungere da catalizzatore dello sviluppo locale mediante la realizzazione di progetti pilota intesi a migliorare in modo durevole le condizioni di vita degli abitanti dei quartieri più poveri e socialmente degradati.

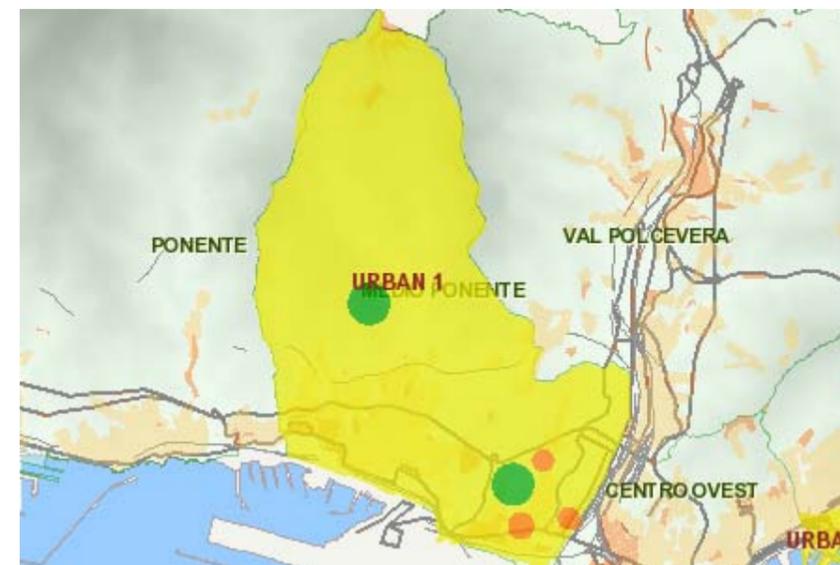
Le aree prescelte sono quelle in cui si registra la compresenza e la sovrapposizione di diverse forme di disagio sociale tra loro strettamente interrelate: alti tassi di disoccupazione, degrado edilizio e ambientale, carenza di attrezzature e servizi pubblici, criminalità, disagio minorile, ecc. In particolare l'impostazione del Programma URBAN è quella di concentrare risorse su aree delimitate con precisione, sostenendo progetti emersi in sede locale che affrontino nella loro globalità le problematiche sociali, economiche e ambientali dell'area prescelta associando le azioni relative al sostegno delle attività economiche locali e al miglioramento delle infrastrutture e dell'ambiente, alla formazione personalizzata e alle azioni a favore delle fasce deboli.

Per l'attuazione del primo programma (1994-99), il PIC URBAN 1, la Commissione Europea, ha stanziato 891 milioni di Ecu (pari a circa 1.700 miliardi di lire o 878 milioni di Euro) provenienti sia dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) che dal Fondo Sociale Europeo (FSE), a cui si aggiungono finanziamenti pubblici nazionali e locali e finanziamenti privati.

Al PIC URBAN 1 è seguito un secondo programma per il periodo 2000-06, il PIC URBAN 2, per il sovvenzionamento di progetti riguardanti 70 aree urbane degradate in tutta l'Unione Europea.

Genova è l'unica città italiana ad aver usufruito di entrambi i programmi Urban.

URBAN I



La zona bersaglio del Programma URBAN 1 a Genova corrisponde ai quartieri di Cornigliano e Sestri Ponente, nel ponente cittadino. Stretta tra i monti e l'area portuale e industriale, con un tessuto urbanistico che vede le abitazioni a stretto contatto con l'industria pesante, il porto e l'aeroporto, la zona - in cui vivono circa 70.000 abitanti - è sempre stata particolarmente penalizzata dal punto di vista ambientale. Inoltre, la crisi del sistema economico genovese, e in particolare dei settori tradizionali della grande industria, ha avuto su quest'area conseguenze particolarmente pesanti dal punto di vista occupazionale.



Villa Bickley

Il programma URBAN 1, in considerazione della complessità dei fattori di crisi presenti sul territorio, si è quindi sviluppato articolandosi secondo quattro sottoprogetti fra loro integrati: Avvio di nuove attività economiche (4,339 Milioni di Euro), Formazione - Promozione occupazione locale (3,717 Milioni di Euro), Servizi sociali, sanità e ordine pubblico (9,168 Milioni di Euro), Miglioramento infrastrutture e ambiente (8,164 Milioni di Euro), oltre al sottoprogetto per l'attuazione e la diffusione dei risultati (0,883 Milioni di Euro).

Nell'ambito di tali sottoprogetti, è stato quindi possibile realizzare un Job Centre che si propone, non come un tradizionale centro di collocamento, ma come il luogo dove i giovani possono imparare a cercare lavoro. Nel centro viene svolta attività formativa, vengono messe a disposizione banche dati e strumenti informatici, vengono simulati colloqui di lavoro, con una sorta di "affiancamento" ai giovani in cerca di lavoro. E' stata recuperata villa Bickley, un immobile seicentesco di grande pregio, come sede del succitato Job Centre e del nuovo Centro Multimediale della Biblioteca Guerrazzi. E' stata creata una camera anecoica. Inoltre, è stato attivato un centro semi-residenziale diurno per anziani, il Centro diurno dell'ospedale San Raffaele di Coronata, per potenziarne i servizi offerti. Sono stati creati due nuovi parchi urbani - il Parco Rio San Pietro a Cornigliano e il Parco Monte Gazzo a Sestri Ponente - ed è stato previsto un sistema di controllo semaforico, integrato con il trasporto pubblico per consentire il transito preferenziale degli autobus, ed è stato potenziato il sistema di monitoraggio ambientale.

URBAN II



logo



Edificio in Piazza Ragazzi



Piazza Ragazzi



Entrata all'ascensore di Montegalletto

L'ambito d'intervento del programma Urban 2 Genova è l'intero centro storico (198 ettari complessivi tra quelli dei quartieri storici di Prè, Molo, e Maddalena e quelli delle ex aree portuali, popolati da circa 23.000 abitanti e una volumetria di 10 milioni di metri cubi), scelto anche in funzione dell'appuntamento del 2004, anno per il quale la città è stata designata Capitale Europea della Cultura.

Obiettivo principale di Urban 2 è la riconquista del centro storico, per renderlo di nuovo il nucleo vitale della città, con migliori qualità della vita per i residenti e fruibilità per i turisti. La logica seguita è quella degli interventi integrati, che uniscono l'esigenza concreta di interventi di tipo fisico con azioni rivolte alla rivitalizzazione economica e sociale, in particolare, attraverso lo sviluppo delle potenzialità turistico-culturali e della vivibilità.

Tutte le azioni del valore complessivo di circa 61 milioni e mezzo di euro (39 dei quali di provenienza pubblica) possono essere ricondotte a quattro assi.

ASSE 1. Valorizzazione e riqualificazione urbana: il primo asse punta sul miglioramento della qualità della vita, attraverso la realizzazione di spazi pubblici gradevoli e sicuri e la valorizzazione del patrimonio storico, artistico e architettonico del centro storico. Gli interventi principali riguardano piazza dello Statuto e il Quartiere Galata.

ASSE 2. Rivitalizzazione socio-economica: il secondo asse ha come obiettivo il miglioramento della situazione economica, della vivibilità e della sicurezza degli spazi pubblici, insieme al sostegno alle fasce sociali più deboli. Le azioni intraprese sono il potenziamento della sicurezza, la realizzazione di servizi per minori, anziani e immigrati, la creazione di nuovo lavoro attraverso il sostegno alle imprese che operano o che vogliono insediarsi nel centro storico.

ASSE 3. Ambiente: il terzo asse interviene in quest'area, investendo sulla mobilità alternativa, per una migliore connessione tra la città vecchia e gli altri quartieri, e progettando una nuova gestione dei rifiuti. Gli interventi principali sono la riattivazione dell'ascensore di Montegalletto e l'adattamento o realizzazione di locali coperti e non visibili per il conferimento dei rifiuti.

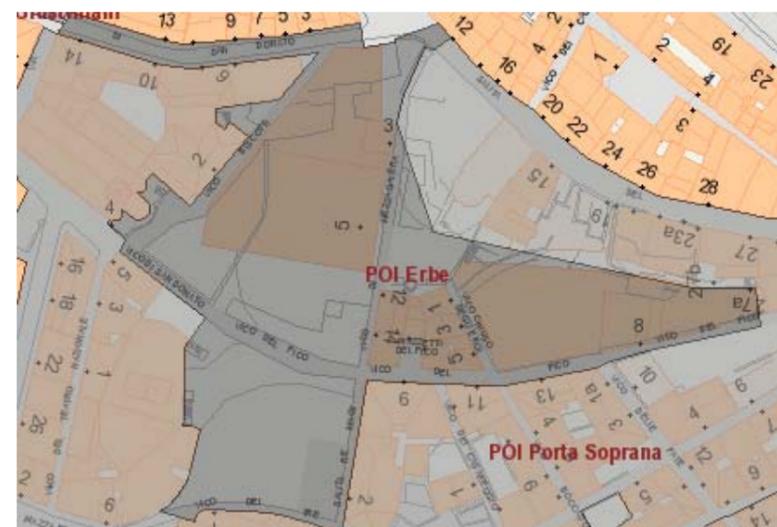
Asse 4. Assistenza tecnica, informazione e divulgazione: il quarto e ultimo asse riguarda l'assistenza tecnica, e le relative azioni pubblicitarie, la diffusione dei risultati e lo scambio di esperienze.



Programma Organico di Intervento (POI)



POI Erbe



I Programmi Organici d'Intervento (POI) sono stati istituiti dalla Legge Regionale n. 25/1987 "Contributi regionali per il recupero edilizio abitativo ed altri interventi programmati".

Nei POI dei centri storici le azioni pubbliche si integrano con quelle private.

Le azioni pubbliche edilizie, attivate dal Comune o dall'ARTE come promotore o come operatore convenzionato o come stazione appaltante, riguardano il miglioramento del patrimonio abitativo pubblico, il suo incremento con il cambio di destinazione d'uso a immobili comunali in disuso (ex sedi comunali, scuole non più attive, edifici produttivi dismessi) oppure con l'acquisizione, spesso bonaria, di edifici e singoli alloggi dove l'iniziativa dei privati non sia in grado di intervenire, nemmeno nel quadro di incentivi diretti e indiretti, spesso per l'estremo degrado, o infine mediante esproprio nei confronti dei proprietari irreperibili di immobili posti in posizioni strategiche nel tessuto storico.

L'azione pubblica riguarda anche le infrastrutture tecnologiche del centro storico e le sovrastanti pavimentazioni che vengono ripristinate con materiali pertinenti.

Si affronta, spesso in convenzione con privati, il reperimento di parcheggi pubblici e privati, sia in relazione al fabbisogno pregresso, sia in relazione all'affluenza turistica. Ancora, la realizzazione o modifica di limitati tratti di viabilità rende possibile la pedonalizzazione del centro o l'accesso a intere parti del tessuto edificato storico, rendendo meno oneroso il recupero edilizio da parte dei privati.

L'azione privata, con contributo o in autofinanziamento, riguarda il miglioramento di edifici abitati o l'investimento su proprietà abbandonate che tornano in uso.



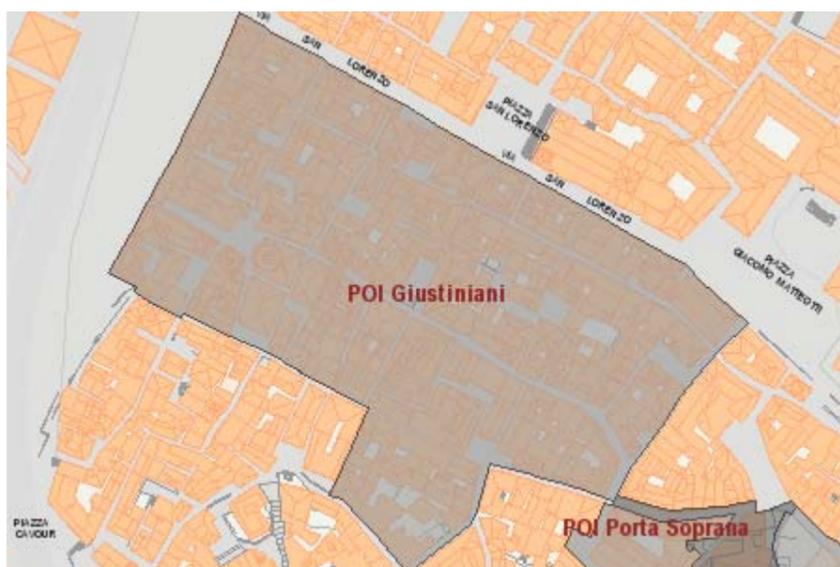
Piazza delle Erbe

- Il **Programma Organico di Intervento** - iniziato nel 1996 e concluso nel 2006 - riguarda la ricostruzione di una vasta area di circa 6 mila metri quadri, compresa tra piazza delle Erbe, San Donato, Sant'Agostino e piazza delle Lavandaie, occupata da ruderi dell'ultimo conflitto mondiale.



- Il programma, con la costruzione di un complesso di servizi e spazi pubblici in grado di aggregare diverse fasce di età, consente di colmare un "vuoto" che permaneva da ormai troppi anni.
- I lavori, il cui costo complessivo è pari a oltre 13 milioni di euro (quasi 10 milioni dei quali di provenienza pubblica), riguardano interventi per la realizzazione di un parcheggio con verde pubblico e servizi - quali una palestra, una bocciofila, dei negozi, e un centro anziani - e interventi di ripristino di percorsi antichi per ricollegare Sarzano e Ravecca con San Donato e piazza delle Erbe.
- La ricostruzione della continuità del fronte di Piazza delle Erbe viene completata, verso via San Donato, con la ricostruzione di un piccolo edificio pubblico destinato a residenza per anziani, verso salita del Prione, con la costruzione della scuola del Suffragio sul sedime dell'Oratorio.

POI Giustiniani



- Il **Programma Organico di Intervento** di Giustiniani - iniziato nel 1996 e concluso nel 2007 - promuove il recupero edilizio e urbano della zona di Giustiniani - San Bernardo - Canneto, un'area che è caratterizzata da un'edilizia densa e in cattivo stato manutentivo, sottoposta nei secoli a numerose stratificazioni e trasformazioni su un assetto insediativo e viario di origine medioevale.

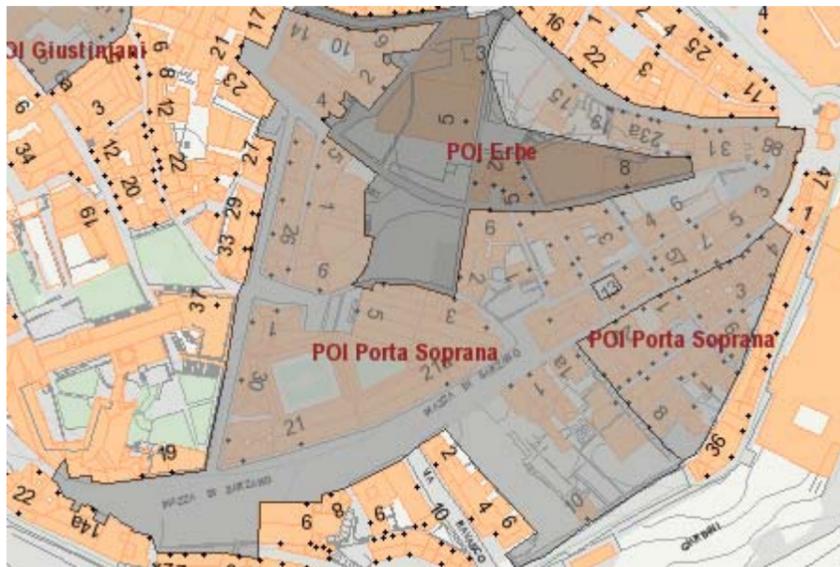


Palazzo di via dei Giustiniani

- Il programma persegue un obiettivo di raggiungimento di standard di vivibilità più elevati tramite una pluralità di azioni integrate.
- I lavori, il cui costo complessivo è pari a oltre 12 milioni di euro (5 milioni dei quali di provenienza pubblica), riguardano interventi di urbanizzazione primaria e secondaria e l'attivazione di contributi a condominii privati sia per il recupero primario sulle parti comuni che per il recupero secondario di singole unità immobiliari.
- In particolare, sono stati effettuati interventi sulle pavimentazioni e sulla rete fognaria, e interventi edilizi su singoli immobili.
- Questi ultimi, infatti, favoriscono il recupero ambientale a scala più estesa, mentre sul piano architettonico, rappresentano azioni significative per la riqualificazione di alcuni grandi palazzi di età moderna con una forte valenza monumentale, potenzialmente molto significativa per un recupero di immagine e di appetibilità della città antica.

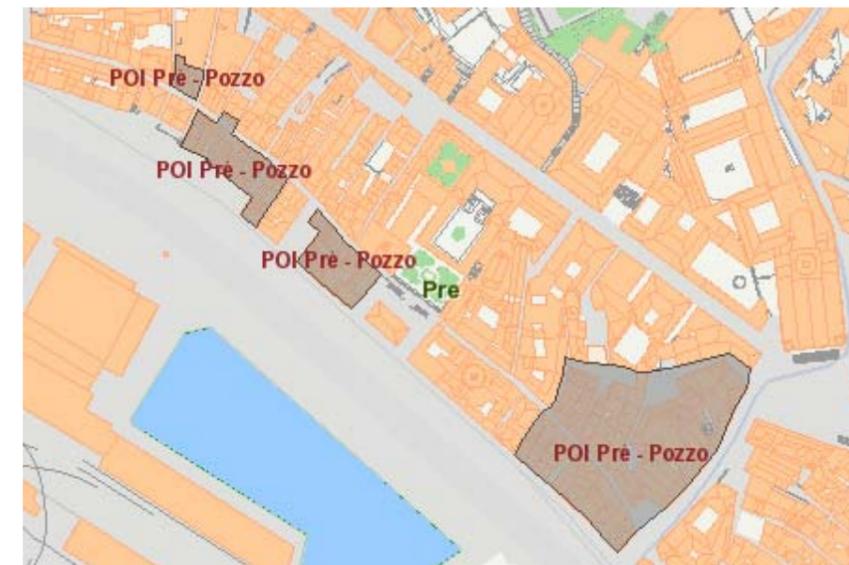


POI Porta Soprana



- I lavori, il cui costo complessivo è pari a quasi 11 milioni di euro (9 milioni e mezzo dei quali di provenienza pubblica), in particolare, riguardano:
 - ▶ un complesso di opere pubbliche (verde pubblico attrezzato, centro giovani) soprastante un'autorimessa interrata in concessione novantennale;
 - ▶ un intervento di recupero abitativo in regime di edilizia agevolata - convenzionata per 72 alloggi, finanziato dal CER, nonché la realizzazione di una piazza pubblica con arredi a verde;
 - ▶ il recupero primario e secondario degli immobili compresi nell'area delimitata da via Ravecca, salita Favagrega, passo delle Murette e vico Gattilusio, successivamente estesa, per favorire il recupero di alcuni edifici privati, fino a vico del Fico;
 - ▶ il recupero delle parti comuni e in un caso la ricostruzione di un rudere da parte dei privati proprietari.

POI Prè - Pozzo



- Il **Programma Organico di Intervento** di Porta Soprana - San Donato, iniziato nel 1996, riguarda una serie di interventi, iniziati a seguito dell'insediamento della Facoltà di Architettura, quali il recupero primario e secondario di immobili e la realizzazione di verde e opere pubbliche.



Edificio polifunzionale

- Il **Programma Organico di Intervento** del Pozzo e delle Monachette, nella zona di Prè - iniziato nel 1996 e di prossima conclusione - riguarda gli immobili di proprietà comunale presenti in zona, e alcuni



immobili privati i cui proprietari hanno aderito all'iniziativa, le relative pavimentazioni e utenze in sottosuolo, e persegue un obiettivo di generale risanamento.

integrazione del risanamento complessivo della zona e con funzioni di stimolo all'iniziativa dei privati direttamente coinvolti nei lavori condominiali.

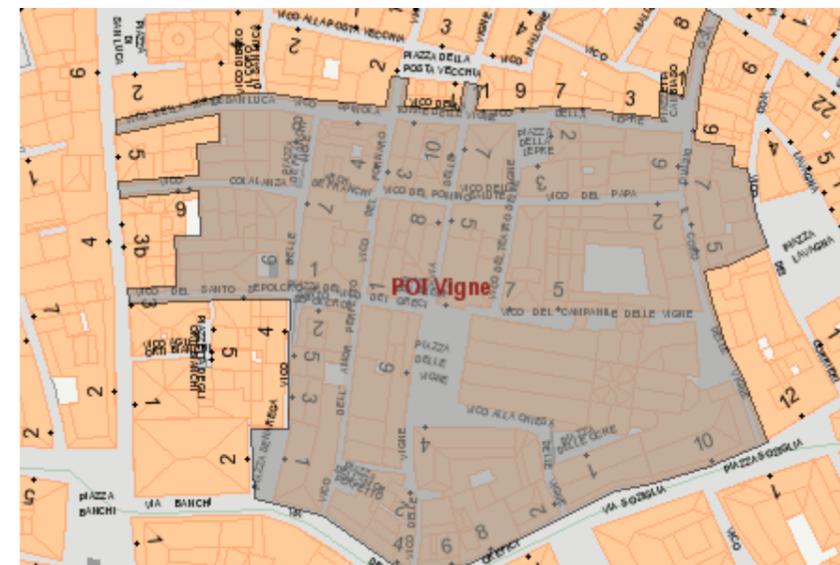
- Inoltre, ha permesso di acquistare e ristrutturare un immobile di proprietà dell'Istituto Brignole per destinarlo ad alloggi per studenti, di sistemare le pavimentazioni e il sottosuolo dei percorsi pubblici adiacenti, e di individuare incentivi e finanziamenti a sostegno dell'iniziativa manifestata dai privati.



Edificio di via Prè

- I lavori, il cui costo complessivo è pari a oltre 19 milioni di euro (3 milioni e mezzo dei quali di provenienza pubblica), riguardano, infatti, il risanamento di una ventina di alloggi per una superficie complessiva di oltre 4.800 metri quadri, circa 1.000 metri quadri di pavimentazioni, e 32 condomini coinvolti.
- In particolare, il programma ha permesso di risanare il patrimonio abitativo comunale esistente nelle u.m.i. (unità minima di intervento) 24 e 25, stralciate dal programma di edilizia sperimentale di Prè a

POI Vigne



- Il **Programma Organico di Intervento** delle Vigne - iniziato nel 1996 e concluso nel 2006 - riguarda l'area del centro gravitante attorno al complesso monumentale della Basilica di Nostra Signora delle Vigne. Il programma, che ha avuto origine dalla proposta dell'associazione spontanea di residenti del quartiere "Piazza delle Vigne", persegue un obiettivo di recupero dell'area rimasta per decenni fuori dai principali assi commerciali della città. La zona, che ha un patrimonio edilizio di un certo pregio, nel corso del tempo ha subito un notevole degrado dovuto allo scarso interesse dei proprietari a investire, con ripercussioni negative sul piano sociale e della vivibilità del quartiere.



Piazza delle Vigne

- I lavori, il cui costo complessivo è pari a quasi 4 milioni di euro (poco meno di 3 milioni dei quali di provenienza pubblica), riguardano interventi pubblici di urbanizzazione primaria e l'attivazione di contributi ai privati per il recupero primario degli edifici. In particolare, con il programma si è cercato di mettere in moto un meccanismo di incentivi che inducesse i privati a investire nel recupero della zona.
- Il contributo per gli interventi di recupero abitativo ha, in effetti, costituito un incentivo determinante per l'attivazione di operazioni private, consentendo di recuperare all'abitabilità immobili degradati, anche mediante l'ammodernamento degli impianti tecnologici, la manutenzione delle parti esterne, nonché il consolidamento delle porzioni compromesse sul piano statico-strutturale.
- Tali interventi sono stati rafforzati da interventi di manutenzione e risanamento del complesso viario che hanno portato al rifacimento della pavimentazione con recupero di vecchio materiale lapideo rilavorato e alla razionalizzazione di utenze e canalizzazioni esistenti nel sottosuolo.



Bolzaneto

La Rigenerazione Urbana

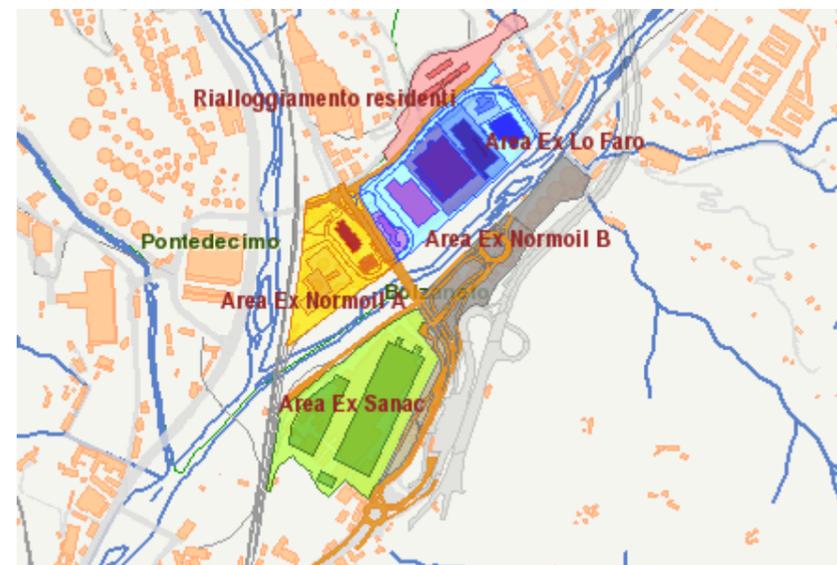


Rigenerazione urbana è terminologia assai efficace, che fa seguito temporalmente a tante altre, come "rinnovamento urbano", "rinascita urbana", "riuso urbano", di analoghi, anche se non del tutto identici, significati.

Nella storia delle città, un rinnovamento costante è un dato di fatto naturale: in alcuni momenti, più lento o quasi assente, in altri, più veloce e potente, capace di lasciare segni così visibili da connotare la città stessa. In ogni epoca e in ogni continente forme più o meno consistenti di rinnovo urbano ci sono sempre state.

Tuttavia, quello che è accaduto nelle città europee da un quarto di secolo a oggi è cosa assai diversa e ha connotati tali per cui si può certamente parlare di un'innovazione profonda nei modi della trasformazione urbana.

In questa sezione in cui si parla di rigenerazione urbana a Genova, si è deciso di focalizzare l'attenzione sugli interventi rilevanti a livello cittadino.



L'operazione di Bolzaneto ruota attorno al trasferimento del mercato all'ingrosso per prodotti ortofrutticoli, da una zona con funzioni quasi esclusivamente residenziali a ridosso del centro cittadino, a un'area industriale dismessa, acquisita e bonificata appositamente dal Comune di Genova nel 1996.

Dopo la ricollocazione di un nucleo consistente di attività commerciali e di un quartiere residenziale, l'area individuata, posta a margine della linea ferroviaria Genova-Milano-Torino e adiacente al casello autostradale dell'autostrada A7 Genova-Milano, sarà collegata direttamente con la strada di scorrimento della Valpolcevera, che connette la vallata con la statale Aurelia e il porto.

Il progetto persegue diversi obiettivi, quali, favorire la nascita di un grosso polo agro-alimentare razionalizzando il sistema dei mercati all'ingrosso genovese, risanare dal punto di vista idrogeologico e mettere in sicurezza i torrenti Polcevera e Secca, ristrutturare e potenziare le infrastrutture viarie locali, riqualificazione l'intera parte settentrionale di Bolzaneto.

L'operazione - che tra risorse finanziarie private e pubbliche prevede un investimento complessivo di oltre 110 milioni di Euro - è stata articolata in singoli progetti:

- sulle aree ex "Lo Faro": interventi di urbanizzazione e bonifica di siti sottoutilizzati di proprietà comunale, e costruzione di edifici industriali per attività collegate all'industria agro-alimentare;



- interventi di urbanizzazione e bonifica delle aree ex "Normoil A", di proprietà privata, per aziende collegate alle attività di mercato;
- interventi di urbanizzazione e bonifica dell'area ex "Normoil B", acquisita dal Comune, per la ricollocazione di attività che interferiscono con la nuova viabilità e per la realizzazione del parcheggio a servizio del mercato;
- costruzione del nuovo mercato agro-alimentare nell'area ex "CSanac";
- potenziamento e ristrutturazione del nodo viario di Bolzaneto;
- opere per la messa in sicurezza del Torrente Secca con la realizzazione di un nuovo argine e razionalizzazione del tracciato stradale;
- costruzione di un quartiere residenziale sostitutivo per il rialloggiamento degli abitanti degli edifici demoliti;
- nuovo collegamento viario sostitutivo del passaggio a livello - soppresso – all'altezza della stazione ferroviaria di Bolzaneto.

- Il 26 ottobre 2009 è entrata a pieno regime l'attività nella nuova struttura della Valpolcevera.
- La struttura del mercato è composta da un padiglione ortofrutta di oltre 23 mila metri quadri al coperto, con una galleria commerciale moderna suddivisa in stand di 7, 14, o 21 metri di larghezza (per un numero massimo previsto di 56 stand) e con possibilità di carico e scarico. Sopra la galleria si trovano una zona ristoro, una zona facchini, uffici amministrativi e servizi vari (banca, posta, bar tabacchi). Ancora sopra ci sono uffici e 160 accosti in banchina.



Zona Bolzaneto

- Innovativa la piattaforma logistica: un'area coperta di 6.625 metri quadri per le operazioni di movimentazione e stoccaggio, con circa 40 accosti, sotto la quale si trovano 350 posti auto.
- Completano l'intervento le opere relative alla viabilità, integrata dalla prevista banchina ferroviaria di accesso diretto all'area del mercato che rappresenta anche il collegamento diretto con il porto, il cui valore ammonta a 50 milioni di euro.
- Il nuovo centro di Bolzaneto è realizzato dalla S.C.M., la cui proprietà è per il 95% della SPIM e per il 5% di Sviluppo Genova. La nuova struttura sarà gestita operativamente da una Società di gestione costituita ad "hoc" nella quale parteciperanno anche gli attuali operatori del mercato.
- Con l'operazione di trasferimento del mercato per prodotti ortofrutticoli a Bolzaneto, il sistema dei quattro mercati all'ingrosso è definito nella collocazione e nell'idoneità delle strutture: mercato dei fiori, entrato in funzione a pieno regime nell'area di San Quirico, mercato ittico a San Benigno da realizzare in "project financing", mercato delle carni a Cà de Pitta.

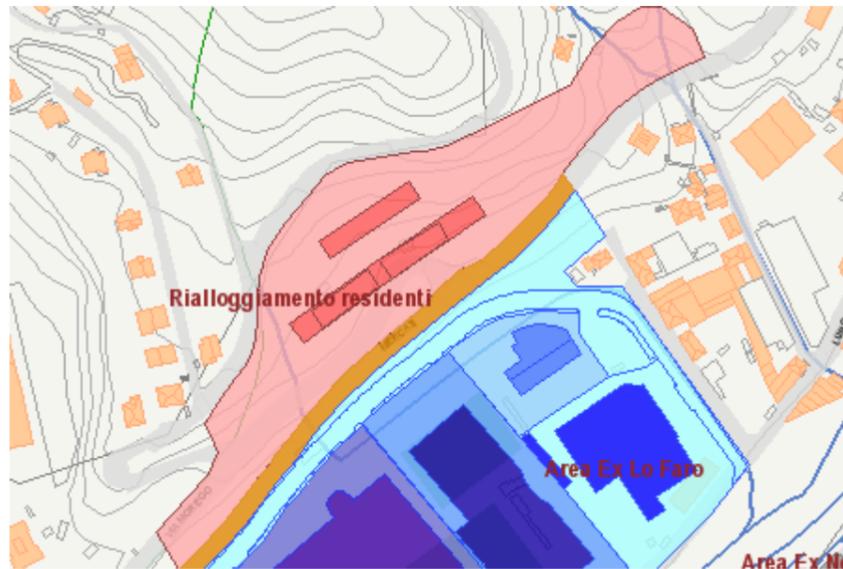
Mercato



- Dopo tre anni e mezzo di lavori per un costo di 25 milioni di euro, nell'estate del 2006 l'opera grezza è stata consegnata ai soggetti preposti alla gestione, che hanno potuto così rifinire gli spazi.



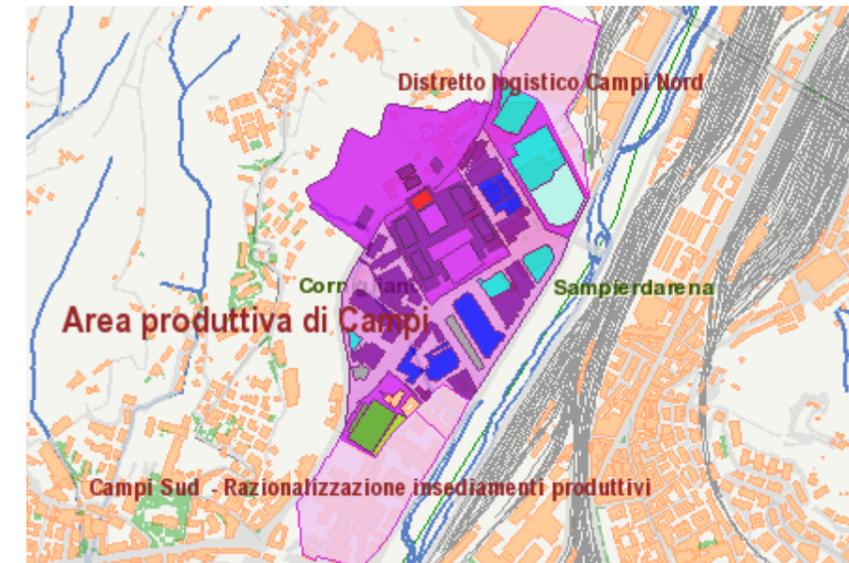
Rialloggiamento residenti



- Nell'operazione di Bolzaneto, particolare rilievo assume il progetto di rialloggiamento delle famiglie residenti negli edifici coinvolti nell'operazione: complessivamente 22, localizzati nelle vie Colano, Bertelli e Sardorella, per un totale di 125 unità immobiliari con relative pertinenze.
- Una scelta scaturita dalla volontà di separare le diverse funzioni della zona, eliminando le commistioni, garantire l'inserimento della nuova struttura anonaria in un ambiente compatibile e funzionale, garantendo al contempo ai residenti un buon livello di qualità della vita, recuperare un livello qualitativo abitativo migliore creando anche spazi e zone comuni vivibili per il quartiere, recuperare spazi utili per una razionalizzazione della viabilità urbana. L'elemento di maggior importanza, tuttavia, è stata la scelta di operare con il consenso degli abitanti e degli operatori, intraprendendo con loro un percorso di concertazione costante e continuo.
- Il progetto di rialloggiamento dei residenti, per le caratteristiche peculiari e di sperimentali nell'ambito di un'operazione di riqualificazione ambientale, ha beneficiato di un contributo di edilizia agevolata per la costruzione dei nuovi edifici in un'area, individuata in anni precedenti con il contributo e il consenso degli abitanti, non distante dalla zona di residenza attuale ai piedi della collina di Morego, e di cui il Comune a luglio 2001 ha acquisito la proprietà.

- Il percorso di attuazione del programma di rialloggiamento ha preso avvio a dicembre 2001 con 85 incontri con tutti i nuclei familiari residenti, seguiti dalla sottoscrizione di "Patti concertativi" tra il Comune e i singoli soggetti coinvolti, che sono proprietari residenti, proprietari non residenti, residenti con godimento di diritti reali, o inquilini. A tutti, è stata offerta una vasta gamma di opzioni tra le quali scegliere, come, acquisto di una casa sul libero mercato, acquisto di una casa di proprietà S.P.Im. (la società immobiliare costituita dal Comune di Genova), permuta con un alloggio di proprietà comunale, cessione dell'alloggio al Comune e ricollocazione in locazione o trasferimento al di fuori del bacino di riferimento, permuta con un alloggio nei nuovi edifici di Morego.
- Il progetto, che inizialmente prevedeva la costruzione di 4 edifici residenziali con 98 alloggi, in base ai risultati degli incontri e ai patti concertativi sottoscritti, si è attuato con la costruzione di tre edifici per complessivi 52 alloggi, 40 box auto coperti, 20 cantine pertinenziali, e 25 posti auto scoperti.

Campi



- Conclusasi nel 1988 la lunga vita dello stabilimento Italsider di Campi, nel 1989 viene costituita la Società per la Bonifica e la Valorizzazione dell'Area di Campi con il compito di realizzare un programma di trasformazione e recupero per quello che diverrà il primo esempio organico di reindustrializzazione a Genova. Un intervento in cui risulta prioritario l'obiettivo della riconversione produttiva in una logica di creazione di nuovi poli di sviluppo e di potenziamento delle reti infrastrutturali del contesto genovese.



- L'area di Campi
- Dopo le operazioni di acquisizione dell'area e la predisposizione di un primo programma da parte della Società, tra il '90 e il '92, vengono effettuati tutti gli interventi di bonifica e, con opportuni accorgimenti, si può dare avvio all'intervento per la valorizzazione dell'area, teso a realizzare:
 - ▶ 15 ettari per attività produttive,
 - ▶ 2 ettari per la realizzazione di strade e reti,
 - ▶ 4,5 ettari per verde attrezzato e parcheggi pubblici.
- Durante la fase esecutiva, l'intervento - di concerto con il Comune - viene continuamente ottimizzato per meglio rispondere a nuove prospettive ed esigenze.
- A progetto completato, ogni lotto risulta servito dalla rete viaria e da ogni altro tipo di infrastruttura necessaria (energia elettrica, telefono, fognature, acqua industriale e potabile, gas).

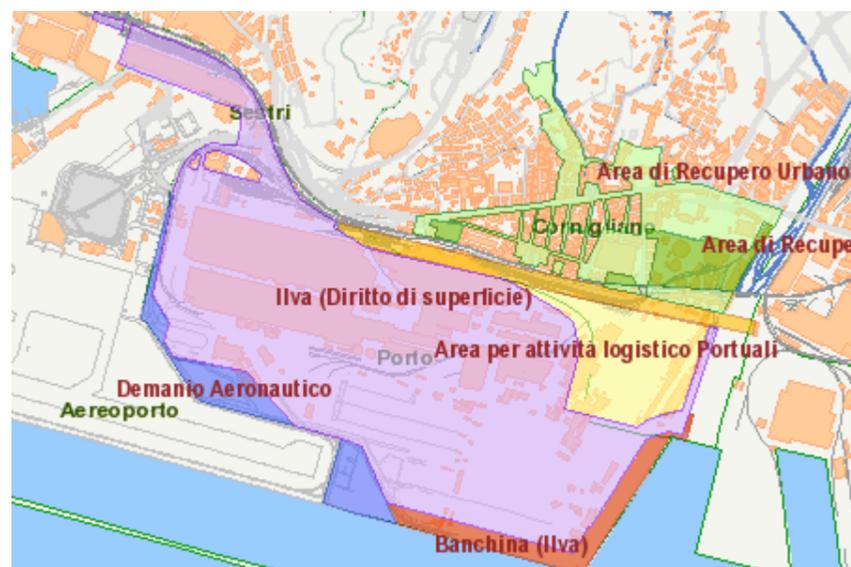


Campi

- L'intervento più significativo è quello che riguarda i circa 40.000 metri quadri della parte di progetto per l'area centrale. Destinata in prevalenza a verde attrezzato ha, in seguito, incluso anche il recupero e la valorizzazione della villa Casanova-Imperiale e dell'area circostante sulla collina di Coronata.
- Nelle fasi successive, di marketing e promozione e di commercializzazione e vendita dei lotti, un'impostazione attenta all'evoluzione del mercato, sostenuta da un prezzo delle aree molto competitivo e da un buon pacchetto di garanzie associate, permette di ottenere una qualificata e rapida collocazione delle aree sul mercato.
- A operazione pressoché conclusa, l'intervento di Campi, con i suoi quasi 200.000 metri quadri di superficie lorda utile a fronte di un investimento di circa 260 milioni di euro (solo 18 dei quali di provenienza Statale), si può considerare nel complesso positivo.



Cornigliano



Cornigliano

Con l'Atto Modificativo all'Accordo di Programma del 1999, sottoscritto l'8 ottobre 2005, è stato definito il quadro complessivo dell'area, che ha una superficie di circa 1.525.000 metri quadri, già occupata dall'impresa siderurgica ILVA S.p.A., parte a titolo di concessione demaniale e parte in proprietà.

Società Per Cornigliano S.p.A. (società di scopo istituita con la legge regionale n. 22 del 13/06/2002, partecipata per il 45% da Regione Liguria, per il 22,5% ciascuno da Provincia e Comune di Genova e per il 10% da Sviluppo Italia S.p.A., società interamente partecipata dal Ministero del Tesoro) è divenuta proprietaria di un'area di 1.316.000 metri quadri, 1.231.000 dei quali ex demaniali (sdemanializzati nel 2004, trasferiti dapprima al patrimonio disponibile dello Stato, successivamente alla Regione Liguria e, infine, conferite in conto capitale alla Società Per Cornigliano). ILVA S.p.A. ha acquistato 85.000 metri quadri.

Aree per circa 154.000 metri quadri sono rimaste demaniali, precisamente, 76.000 metri quadri per il demanio marittimo (area di banchina, con una concessione rinnovata a ILVA S.p.A.) e 78.000 metri quadri per il demanio aeronautico (utilizzate dall'Aeroporto di Genova).

ILVA S.p.A. resta proprietaria di un'area di 44.000 metri quadri.

Del 1.316.000 di metri quadri della Società Per Cornigliano, su un'area di 1.050.000 metri quadri è stato costituito un diritto di superficie in favore di ILVA con una durata di 60 anni. ILVA si è peraltro impegnata, in conformità con il Piano Industriale, a investire circa 770 milioni di euro per rinnovare l'impianto di laminazione a freddo, salvaguardando l'occupazione. La produzione a caldo, viceversa, è stata già dismessa, con immediato beneficio in termini di qualità dell'aria.

I restanti 266.000 metri quadri saranno dapprima oggetto di un intervento di demolizione e smantellamento degli impianti presenti e di una bonifica ambientale. Successivamente:

- 144.000 metri quadri verranno messi a disposizione dell'Autorità Portuale per essere destinati a funzioni logistico-portuali, come il distripark;
- 96.000 metri quadri verranno utilizzati per la realizzazione della strada di scorrimento;
- 62.000 metri quadri verranno destinati a funzioni urbane.

Inoltre, altre aree, che non sono di proprietà della Società Per Cornigliano, saranno interessate all'intervento di riqualificazione urbana, segnatamente villa Bombrini, l'attuale rimessa AMT e via Cornigliano.

Gli interventi di bonifica (intesi come demolizione di manufatti e smantellamento di impianti) è pressoché ultimato; si prevede termini entro il 2008. Seguiranno alcuni interventi (su porzioni limitate dell'area) di bonifica del suolo e sottosuolo, che dovrebbero terminare entro il 2009.

Per quanto riguarda la strada di scorrimento, il progetto definitivo è stato approvato a dicembre 2007 in Conferenza di Servizi presso il Provveditorato alle OO.PP. e si è in procinto di pubblicare il bando di gara.

La riqualificazione urbana di Cornigliano è stata oggetto nel 2005 di un concorso internazionale di idee. Sulla base del progetto vincitore, redatto dal gruppo facente capo all'architetto Marco Casamonti, la Società Per Cornigliano ha



elaborato un Masterplan e una proposta di Schema di Assetto Urbanistico dell'area, che prevedono sia alcuni servizi alla cittadinanza quali aree verdi attrezzate, impianti sportivi, servizi scolastici e altro ancora, sia una funzione polarizzante di rilievo sovra-territoriale. Nel corso del 2007 i contenuti del Master Plan sono stati discussi da un gruppo di lavoro istituito dal Municipio VI - Medio Ponente, che comprende i rappresentanti delle associazioni di Cornigliano. Sulla base del Master Plan e degli esiti della discussione in sede locale, la Società Per Cornigliano ha quindi elaborato un "Programma Integrato di Riqualificazione Urbana" che ha proposto al Comune di Genova.

Il costo previsto per l'intero intervento è di circa 215 mila euro, provenienti da finanziamenti legislativi. Considerati i costi della bonifica (circa 70 mila euro) e quelli per le infrastrutture stradali (circa 100 mila euro), per gli interventi di riqualificazione urbana dovrebbero essere disponibili circa 45 mila euro.

ideali per favorire l'integrazione dei saperi e la creatività, la sinergia tra teoria e prassi produttiva e, in ultima analisi, l'eccellenza in un settore trainante dello sviluppo dei territorio.

Erzelli

IL PARCO SCIENTIFICO TECNOLOGICO

Nota descrittiva giugno 2008



Erzelli

La collina di Erzelli, sita tra i popolosi quartieri di Sestri e Cornigliano del Ponente cittadino nei pressi dell'uscita autostradale di Genova Aeroporto, è divenuta negli anni sinonimo di marginalità urbana e compromissione ambientale conseguentemente all'utilizzo della vasta area pianeggiante sulla sua sommità ad attività logistiche connesse al porto, ossia deposito e manutenzione di containers.

Dalla seconda metà degli anni '90 il Piano Territoriale regionale di Coordinamento degli Insempiamenti Produttivi, vigente sull'area in luogo del Piano Urbanistico Comunale, ha destinato la spianata di Erzelli alla realizzazione di un "parco scientifico tecnologico": luogo ove, sull'esempio di consolidate esperienze internazionali, la presenza di attività di ricerca di base, ricerca applicata e produzione, accompagnata dalla qualità degli insediamenti, crea le condizioni



Localizzazione dell'area d'intervento





minimizzando al contempo le sue interferenze con la viabilità ciclopedonale al servizio del Technology Village. I collegamenti urbani avverranno attraverso l'attuale connessione della spianata con l'accesso autostradale (via Melen) e con la prosecuzione ed il miglioramento della viabilità di quartiere esistente (via dell'Acciaio).

Nel maggio 2004, Genova High Tech - la società per azioni costituita nel 2003 con l'adesione di molti imprenditori del settore high-tech - ha presentato una richiesta per l'avvio del procedimento di accordo di programma al fine di realizzare sulla spianata di Erzelli il progetto del "Technology Village Leonardo", affidando al contempo l'incarico di elaborare il Master plan urbanistico e architettonico a Renzo Piano.

Con una prima deliberazione del Consiglio Comunale del luglio 2004, il Comune di Genova ha dato avvio al procedimento di approvazione del progetto.

Dopo alterne fasi di concertazione, nel 2005 Genova High Tech ha formalizzato al Sindaco di Genova la richiesta di procedere alla definizione di un Accordo di Pianificazione per l'adeguamento della strumentazione urbanistica regionale, provinciale e comunale dell'area di intervento, passaggio indispensabile per la realizzazione del progetto nei termini previsti dalla proposta dell'Operatore. L'Accordo è stato sottoscritto nel mese di ottobre 2006 e nel mese di aprile del 2007 Comune, Regione, Università e Genova High Tech hanno sottoscritto un ulteriore Accordo di Programma che, tra l'altro, approva lo Studio di Assetto Urbanistico dell'area.

Nel frattempo l'iniziativa aveva subito alcune significative evoluzioni: in primo luogo si era andata consolidando l'adesione dell'Università, sino alla sua formale partecipazione, come innanzi accennato, all'Accordo di Programma con gli altri Soggetti interessati alla realizzazione del Technology Village. Inoltre, su iniziativa dell'Operatore privato, vi fu un avvicendamento tra i progettisti incaricati: a Renzo Piano succedette un pool di professionisti guidati dall'arch. Mario Bellini che apportò sostanziali modifiche al Master plan presentato nel 2004.

In sintesi il progetto approvato è organizzato attorno ad un parco urbano di circa 70.000 mq, l'attuale cuore della spianata occupata dai containers, fulcro del sistema del verde e degli spazi liberi - dai ruderi del Forte degli Erzelli a sud fino al Monte Guano a nord per ulteriori 150.000 mq circa - e dell'edificato. Infatti, a margine del Parco urbano centrale a contatto col verde, è prevista la realizzazione di una quinta di edifici residenziali, mentre la corona più esterna è destinata all'insediamento di una serie di costruzioni, con altezza media di circa 20 piani, impostati su piastre in struttura con funzione di produttivo ad alta tecnologia, connettivo urbano e parcheggi. Il nuovo Master plan sviluppa la viabilità ordinaria lungo il margine della spianata garantendo quindi la distribuzione dell'insediamento



Studio di Assetto Urbanistico approvato nell'aprile 2007

Dimensionalmente il progetto prevede la realizzazione di 413.000 mq di Superficie Utile:

- 90.000 mq sono impegnati dalle funzioni universitarie,
- 105.000 sono destinati a residenza,
- 104.000 sono destinati all'industria ad alta tecnologia e altri
- 104.000 al terziario - direzionale, oltre a connettivo urbano e funzioni compatibili; si stima che tali funzioni indurranno a gravitare sull'area circa 5.400 addetti/abitanti.

Ai fini esecutivi, lo Studio di Assetto Urbanistico approvato nell'aprile dello scorso anno suddivide il Master plan in 11 sub settori, cui dovranno corrispondere altrettanti progetti unitari e/o progetti edilizi definitivi accompagnati da convenzioni attuative, ciascuno caratterizzato da differenti funzioni qualificanti. Il sub-settore cui è data priorità è sito a nord-ovest della spianata, destinato ad accogliere la nuova sede della Facoltà di Ingegneria.



Foto del plastico dello Studio di Assetto Urbanistico

L'entità dell'intervento, la sua importanza strategica a livello territoriale generale e le conseguenti positive ricadute sui quartieri circostanti hanno indotto l'Amministrazione comunale a sostenere l'operazione sin dalle sue origini, nonostante le evidenti problematiche attuative, in primis le condizioni e le caratteristiche dell'area, tali da imporre importanti interventi per la sua riqualificazione ambientale ed infrastrutturazione preliminarmente alla trasformazione urbanistica. Va a tal proposito evidenziato che gli oneri della trasformazione sono sostenuti dall'intervento privato, comunque al lordo dell'intero ammontare degli oneri di urbanizzazione stimabile in circa 40 milioni di Euro, che tuttavia si è già assicurato un importante committente pubblico: l'Università di Genova ha infatti "prenotato" il nuovo insediamento universitario, per un corrispettivo di spesa di circa 140 milioni di Euro.

Concorrono al finanziamento dell'operazione la Regione Liguria, con risorse stanziare dalla Legge finanziaria 2007 [1] ammontanti a circa 80 milioni di Euro e fondi propri, e l'Università, attraverso l'alienazione degli immobili attualmente occupati dalla Facoltà di Ingegneria. Va segnalato che gli impegni dell'Operatore privato non esauriscono le necessità urbanizzative dell'area: resta infatti allo stato privo di copertura finanziaria il previsto sistema di collegamento verticale valle-monte in sede propria per il quale è in corso di predisposizione lo studio di fattibilità.

Organizzativamente, al fine di presidiare con la dovuta attenzione questo ed altri progetti giudicati strategici, l'Amministrazione comunale ha costituito un'apposita unità organizzativa col compito principale di garantire il coordinamento delle procedure e delle attività di attuazione del progetto urbanistico e dei successivi programmi urbanizzativi ed edilizi.

Inoltre, al fine di realizzare la partecipazione dei cittadini interessati dalle attività che riguarderanno l'area di intervento, il Municipio Medio Ponente ha attivato un Gruppo di Lavoro Temporaneo Erzelli che si è già riunito lo scorso 28 maggio presenti gli Uffici comunali ed i rappresentanti dell'Operatore Genova High Tech Spa.

Ad oggi, successivamente alla stipula avanti a notaio della Convenzione Quadro di SAU intervenuta il 22 dicembre 2007, sono stati presentati al Comune, e sono in corso di istruttoria preliminarmente all'avvio delle relative Conferenze dei Servizi :

- Progetto Unitario relativo al Sub-settore 4, che la Società proprietaria ha deciso di anticipare rispetto al Sub-settore di intervento relativo all'Università, presentato al Comune in data 15 febbraio 2008 e per il quale si resta in attesa di precisazioni e/o integrazioni documentali ai fini della convocazione della conferenza dei servizi ex artt.14 e segg. L.241/1990. Il progetto sviluppa la porzione del sistema edificato sita nella parte mediana a ponente confinante col quartiere di via sant'Elia e prevede la realizzazione di un complesso a funzione prevalente produttivo avanzato/direzionale (mq 36.000 di slu), parte residenziale (mq 13.000 slu) oltre una quota minoritaria di connettivo urbano (mq 1.500 slu).
- Progetto preliminare della sistemazione idrogeologica di Settore e progetto preliminare delle reti idrauliche di Settore (acque adduzione delle acque potabili e non potabili e fognature) presentati in data 14 aprile 2008 e per i quali si è in attesa di precisazioni/integrazioni documentali ai fini della convocazione della conferenza dei servizi ex artt.14 e segg. L.241/1990.
- Progetto preliminare della viabilità di Settore presentato in data 5 maggio 2008 per il quali si è in attesa di precisazioni/integrazioni documentali ai fini della convocazione della conferenza dei servizi ex artt.14 e segg. L.241/1990.



Fascia di Prà



La prima idea di realizzare un nuovo porto industriale a Genova, tra Prà e Voltri, è del 1918. Altre idee seguono nel 1925 e, poi, nel 1962 quando si gettano le basi per il porto attuale.

Nel 1969 inizia il riempimento a Voltri. I lavori vanno avanti fino al 1988, quando si delinea il perimetro del riempimento che demolirà per sempre le belle spiagge preesistenti. Nel 1989 prende forma lo svincolo autostradale. Nel 1991 si costruiscono le palazzine direzionali e le opere viarie. Nel 1992 l'installazione della prima gru-portainer, e nello stesso anno attracca la prima nave. Nel 1993 viene completato il casello autostradale. Nel 1994 prende avvio il traffico commerciale e il porto si può dire inaugurato.

Con il crescere del nuovo porto, crescono anche i malumori della gente di Prà, che si attiva nel "Comitato per la salvaguardia del litorale di Prà". La fascia di rispetto e successivamente il canale navigabile possono essere quindi considerati un parziale risarcimento per lo stravolgimento ambientale e territoriale determinato dal nuovo porto. Inoltre, per unire la fascia all'abitato, si prevede lo spostamento a mare della linea ferroviaria.

Negli anni '90 il Comitato si trasforma nell'"Associazione Consorzio Prà Mare" che ottiene in gestione le aree e inizia la costruzione delle prime strutture e degli impianti sportivi.

Nel 1995, con la fine dei riempimenti, nasce fisicamente la Fascia.

Nel 1999 con l'approvazione del primo Schema di Assetto Urbanistico, il Comune di Genova dà avvio a una strutturazione equilibrata e generale degli interventi da effettuare, in particolare, per l'area a Ponente.

Tra il 2000 e il 2002, iniziano i lavori di costruzione della piscina e vengono costruiti i parcheggi, il parco urbano, il centro remiero, la pista ciclabile e il campo da regata per il canottaggio.



Sede sport center La Fascia

Nel 2002, dal Consorzio nasce l'"Associazione Prà Viva" per gestire con modalità di tipo sociale i 500.000 metri quadri di terra e acqua della Fascia, su cui si trovano:

- ▶ il parco urbano pubblico,
- ▶ il campo da calcio, regolamentare e in erba sintetica,
- ▶ il centro remiero certificato a livello internazionale, agibile tutto l'anno,
- ▶ la piscina olimpionica regolamentare,
- ▶ l'ambulatorio pubblico di medicina dello sport,
- ▶ la pista ciclabile di 1,5 km sulla sponda del centro remiero,
- ▶ la banchina di 1 km per 800 imbarcazioni, dove si svolgono anche corsi di vela e corsi di avviamento all'attività subacquea.

Nel 2006 a seguito dello spostamento a mare della linea ferroviaria si sono poste le condizioni per proseguire la progettazione dei servizi previsti per la Fascia.



Fiumara



Parco La Fascia

Per il completamento della Fascia a levante, è attualmente allo studio un secondo Schema di Assetto Urbanistico (SAU) che reintegra e approfondisce tutti gli aspetti legati alla fruizione della Fascia da parte della popolazione.

Ad oggi (luglio 2008) è in corso di elaborazione il Master Plan del paesaggio per tutta la Fascia di Rispetto che prevede la riorganizzazione degli spazi in relazione al nuovo disegno urbano e la riprogettazione della nuova Via Aurelia, come occasioni di riqualificazione urbana ; con tali modalità è in corso di redazione la bozza di programma per aderire al relativo POR – scadenza bando 15 ottobre 2008.



Il progetto Fiumara si sviluppa su un'area di 168.000 metri quadri, situata sulla sponda sinistra del torrente Polcevera a Genova Sampierdarena; l'area era una zona urbana degradata e in stato di abbandono da quasi vent'anni, ed era occupata da circa 1.500.000 di metri cubi di costruzioni, vecchi capannoni ed edifici industriali in disuso della società Ansaldo.



Fiumara com'era



Nel 1991, la Regione Liguria, nell'approvare il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP), al fine di restituire alla città un'area così importante, ne ha previsto la trasformazione e la riqualificazione urbanistica, con destinazioni d'uso residenziale, direzionale, commerciale, artigianale e per servizi.

La società Coopsette, detentrica della quota maggioritaria della Società Fiumaranuova S.p.A., ha deciso di investire direttamente nell'intervento, acquistando da Finmeccanica, allora proprietaria dell'area, l'intero complesso industriale. Successivamente, sulla base delle prescrizioni contenute nel PTCP, ha iniziato la lunga fase dell'elaborazione del progetto, passato attraverso l'esame di numerosi e vari possibili layout, definiti avvalendosi di progettisti e consulenti. L'attuazione del progetto è avvenuta attraverso il Piano di Riqualificazione Urbana (PRU), approvato definitivamente alla fine del 1998 dal Ministero dei Lavori Pubblici con la sottoscrizione dell'Accordo di Programma tra Coopsette e il Comune di Genova il 29/12/1998. Sulla base di tale atto, Coopsette ha quindi sviluppato i progetti dei singoli settori, ciascuno dei quali ha seguito il proprio iter autorizzativo, dalla concessione edilizia alle varianti e alle denunce di inizio attività (DIA), con tutte le autorizzazioni commerciali, antincendio, igienico-sanitarie, etc. necessarie per la corretta conclusione dei lavori.



Il Progetto



L'intervento

L'intervento di Fiumara ha un valore complessivo di 400 milioni di Euro e nell'arco di otto anni è giunto a conclusione. Per dimensioni territoriali ed economiche, il progetto di Fiumara costituisce una tra le più importanti realizzazioni di riconversione di area industriale in Italia e in Europa. Il progetto di Fiumara, con i suoi quasi 4.000 posti auto, con l'ampio spazio lasciato al verde, al parco pubblico e ai viali pedonali, per un totale di 44.000 metri quadri, con l'ampia gamma di servizi, di funzioni e di varie destinazioni, anche a uso pubblico (tempo libero, shopping, parco, attività sportive e dello spettacolo), per la facilità dei collegamenti con treno, autobus, strade urbane e autostrade, costituisce una delle più moderne e funzionali zone urbane di Genova e contribuisce a rivitalizzare tutto il tessuto urbano limitrofo. E' da segnalare anche la rilevanza dei progettisti e degli studi professionali che sono stati coinvolti per un progetto di tali dimensioni e complessità. In particolare il contributo iniziale dell'ingegner Franco Montobbio per la definizione del layout, e successivamente, quello dello studio Design International di Londra, diretto dall'architetto Paul Mollè, autore di importanti interventi direzionali, commerciali ed espositivi in varie parti del mondo (Pleasure Island, Miami, Florida - Kamp Galleria, Helsinki, Finlandia - Sun City e Bucis Junction, Singapore) per la definizione dell'impianto generale. Rilevante anche il contributo dell'architetto Marco Pozzoli di Firenze, uno dei maggiori progettisti a livello internazionale nel settore del verde e dell'architettura ambientale (parco della Reggia di Caserta - Giardino della Banca Internazionale degli Investimenti, Lussemburgo - intervento nei Giardini di Disneyland a Orlando, Florida) per l'ideazione del parco urbano come elemento di interconnessione fra tutti i settori di Fiumara.



Centro Commerciale

sulla quale si affacciano negozi di varia metratura, una food court con numerosi ristoranti e bar; sono inoltre presenti alcune attività commerciali di media superficie. Il centro commerciale e il connettivo urbano sono serviti da un parcheggio interrato che occupa l'intero sedime del complesso e da un parcheggio in struttura di sei piani per una superficie complessiva di oltre mq 46.000



Centro Commerciale Fiumara

- DENOMINAZIONE: Settore E subsettore E2 - Connettivo urbano Settore F - Centro Commerciale
- PROPRIETÀ: Fiumaranuova s.r.l.
- DESTINAZIONE D'USO: Connettivo Urbano e Centro Commerciale
- PROGETTO: Design International - 12 Dryden Street - London Studio Arch. Vittorio Grattarola & Partners - Corso Carbonara, 5 - Genova
- DIREZIONE LAVORI: Ing. Amer El Abed
- IMPRESA ESECUTRICE: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE)
- INIZIO LAVORI: 18/01/2000
- FINE LAVORI: 16/03/2002
- FINANZIAMENTI: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE)
- CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO: I due settori costituiscono un unico insieme architettonico, e si articolano su due livelli, collegati da scale mobili e ascensori, che occupano il volume degli edifici industriali preesistenti; il complesso, di oltre 30.000 mq complessivi e con una superficie netta di vendita di 17.000 mq, si sviluppa attorno alla galleria vetrata a doppia altezza, che richiama quelle realizzate in varie città alla fine del XIX secolo; essa costituisce una strada pubblica pedonale coperta



Galleria del centro commerciale



Centro il Diamante



Progetto Fiumara

- DENOMINAZIONE: Settore G - Edificio di Via Fiumara
- PROPRIETÀ: Coopsette
- DESTINAZIONE D'USO: Direzionale - Produttivo tecnologico - Servizi - Residenziale
- PROGETTO: Atelier di Architettura - Via Guala, 2 - Genova
- DIREZIONE LAVORI: Ing. Amer El Abed
- IMPRESA ESECUTRICE: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE)
- INIZIO LAVORI: 11/11/2004
- FINE LAVORI: i lavori sono in corso
- FINANZIAMENTI: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE)
- CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO: Il nuovo edificio, il cui iter autorizzativo è stato regolato dalla Convenzione Urbanistica stipulata da Coopsette con il Comune di Genova relativamente ai settori G - H - I, costituisce l'ultimo tassello della trasformazione di Fiumara e, situato sulla direttrice che dal centro di Sampierdarena conduce all'ingresso del Centro Commerciale, diventerà il collegamento tra essa e il tessuto urbano esistente della città. L'edificio si articola in sei piani fuori terra ed un piano interrato per

parcheggi oltre ad una piazza esterna che completerà le piazze del parco urbano già realizzate. Si tratta di un fabbricato di complessivi mq 14.000 circa, con destinazione direzionale, residenziale e produttivo, compatibile con l'ambiente e il territorio, con spazi per le imprese (uffici e laboratori) ai piani superiori, con destinazione commerciale al piano terra; saranno inoltre presenti una mensa aziendale al primo piano e residenze per un totale di mq 3.500 circa. Le facciate esterne saranno realizzate con grandi vetrate protette esternamente da un sistema di "brise soleil" motorizzato e con parti cieche in materiale di tipo ceramico. Gli spazi interni per uffici saranno attrezzati secondo le moderne tecnologie, con pavimenti sopraelevati, rete dati, controsoffitti modulari.

Cinema Multisala e Centro Divertimenti



Cine-Fiumara II

- DENOMINAZIONE: Settore Settore B - Cinema multisala e centro divertimenti
- PROPRIETÀ: Fiumaranuova s.r.l.
- DESTINAZIONE D'USO: Cinema Multisala e Centro divertimenti
- PROGETTO: Design International - 12 Dryden Street - London Studio Arch. Emilio Morasso - Via alla Torre dell'Amore 18/1 - Genova
- DIREZIONE LAVORI: Ing. Amer El Abed
- IMPRESA ESECUTRICE: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE)
- INIZIO LAVORI: 18/01/2000
- FINE LAVORI: 16/12/2001



- FINANZIAMENTI: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE)

Edifici per laboratori e uffici



Cine-Fiumara

- CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO: Il settore è costituito da un unico complesso architettonico articolato su vari livelli, che accolgono nella parte superiore il Cinema Multisala (per una superficie complessiva pari a 9.300 mq circa) e nella parte inferiore la zona Centro Divertimenti (per una superficie complessiva pari a 8.000 mq circa), oltre un'ampia zona sul retro dedicata al parcheggio in struttura, di superficie pari a mq 19.800 circa per un numero complessivo di posti auto e moto superiore a 800. Dalla piazza esterna all'edificio si accede, attraverso scale mobili ed ascensori, al Centro Divertimenti, articolato attorno ad una galleria sulla quale si affacciano vari ristoranti e bar (per un totale di 2000 mq circa), le sale giochi e diversi spazi commerciali e negozi (per un totale di mq 4.500 circa). Da essa, attraverso altre scale mobili, si accede al livello superiore, al foyer del Cinema Multisala; quest'ultimo è costituito da quattordici sale cinematografiche in grado di accogliere un numero complessivo di spettatori pari a 3154, ripartiti tra sale piccole da 150 posti, sale medie da 200-300 posti, oltre ad una sala grande da 500 posti; le sale sono tutte collegate tra di loro con due livelli di corridoi, di cui uno superiore a servizio delle cabine di proiezione. Gestore del Cinema Multisala è la UCI Italia, società partecipata da Paramount e Universal.



- Cantiere Zona Fiumara
- DENOMINAZIONE: Settore H - Edifici di Via Bombrini
- PROPRIETÀ: Sede ASL, Sede Arpal, Scuola Materna Pubblica
- DESTINAZIONE D'USO: Direzionale - Produttivo tecnologico - Servizi
- PROGETTO: Arch. Nicolò De Mari Casareto dal Verme - Via Canneto il Lungo, 37 - Genova
- DIREZIONE LAVORI: Ing. Amer El Abed
- IMPRESA ESECUTRICE: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE)
- INIZIO LAVORI: 01/06/2002
- FINE LAVORI: 02/02/2005
- FINANZIAMENTI: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE)
- CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO: Il complesso costituito dai tre settori H, I e G, che fa parte del nucleo storico della Fiumara, situato nella parte sud-est dell'area. Il settore H, ha avuto un iter autorizzativo separato dal resto della Fiumara, essendo stato stralciato dal PRU (Piano di Riquilificazione Urbana) per la creazione di un'area destinata a spazi produttivi; in particolare l'edificio, con destinazioni d'uso direzionale, produttivo compatibile con l'ambiente, servizi alla persona, è stato dedicato, oltre che all'insediamento di una scuola di infanzia comunale, alle nuove sedi dell'Azienda Sanitaria Genovese ASL3 e dell'ARPAL (Agenzia Regionale Protezione Ambiente Ligure). Il Settore H è stato inquadrato nell'ambito della ristrutturazione edilizia, con la ricostruzione effettuata mantenendo i



tratti architettonici caratteristici degli edifici preesistenti, quali i prospetti e la forma delle coperture a falda di impianto ottocentesco; l'intervento ha una superficie complessiva di 15.000 mq circa di uffici e di laboratori, oltre al parcheggio interrato di mq 2.600 circa. Nella parte ovest degli edifici è stato progettata e realizzata, a seguito di una gara pubblica, la nuova sede dell'Azienda Sanitaria Genovese 3 Palasalute, che comprende il trasferimento e la concentrazione di cinque piccoli presidi distribuiti nel territorio adiacente, al fine di migliorare il servizio e dismettere le sedi ormai inadeguate e fuori norma. Il Palasalute realizzato è dotato di tutte le ultime tecnologie disponibili, comprende gli uffici per la direzione sanitaria, gli ambulatori di varie specialità, i laboratori per gli esami più frequenti, una grande hall con reception per le informazioni, scale mobili, sale di attesa e postazioni per le prenotazioni con schermi piatti per la trasmissione delle informazioni. La nuova filosofia relativa a questi presidi prevede un nuovo atteggiamento verso l'utenza attraverso la creazione di ambienti di stile ricettivo-alberghiero che conferiscano alla struttura pubblica l'aspetto e l'accoglienza di una clinica privata. La parte orientale dell'edificio accoglie invece la nuova sede ARPAL (Agenzia Regionale Protezione Ambiente Ligure), che comprende gli uffici della direzione regionale, biblioteca, nonché i laboratori di analisi per controllo delle acque, dell'aria e dei suoli (microscopia, radioattività, elettronica, microbiologia, biotossicologia, inquinamento acustico, metrologia, idrogeologia, laboratori del mare, etc.). La terza piccola porzione del complesso è infine dedicata alla scuola di infanzia comunale, in grado di accogliere 75 bambini, completa di aule, zona giochi, terrazzo e refettorio, da cedere al Comune di Genova come opera di urbanizzazione.

- DESTINAZIONE D'USO: Direzionale - Produttivo tecnologico - Servizi
- PROGETTO: Arch. Nicolò De Mari Casareto dal Verme - Via Canneto il Lungo, 37 - Genova
- DIREZIONE LAVORI: Ing Amer El Abed
- IMPRESA ESECUTRICE: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE)
- INIZIO LAVORI: 01/06/2002
- FINE LAVORI: 02/07/2004
- FINANZIAMENTI: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE)
- CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO: L'edificio, situato all'estremità sud dell'area, parallelo a Lungomare Canepa, è stato ristrutturato conservando le facciate ottocentesche a bugnato e, all'interno, l'originaria struttura portante in colonne di ghisa con capitello e travi e solai in legno. Gli spazi interni per uffici sono stati dotati delle moderne tecnologie nel campo degli impianti e delle finiture, con pavimenti sopraelevati, rete dati, controsoffitti modulari. Sul lato sud dell'edificio è stato aggiunto un corpo multipiano che, unitamente ai posti auto ricavati nei seminterrati, consente di ottenere oltre 7.000 mq di parcheggi. All'interno dell'edificio, di superficie complessiva pari a mq 22.000 circa, le varie unità hanno destinazioni d'uso diverse, che vanno dal produttivo compatibile con l'ambiente e il territorio, al direzionale e ai pubblici esercizi; in esse hanno trovato sede alcune importanti società ed enti pubblici, tra i quali la Costa Container Lines, la EGL Italia, l'Alcatel, l'Agenzia delle Entrate, oltre a locali di ristorazione e bar.

Edificio "Fiumarone"



Zona Fiumara

- DENOMINAZIONE: Settore I - Edificio di Via degli Operai (Via Antica Fiumara)
- PROPRIETÀ: Sede CCL, sede EGL, Alcatel, Boston

Palasport e Multisport



Palasport



- DENOMINAZIONE: Settore C - Palasport e Multisport
- PROPRIETÀ: Comune di Genova (utilizzatori: General Production, Virgin Active)
- DESTINAZIONE D'USO: Palasport
- PROGETTO: Atelier Design International - 12 Dryden Street - London Studio Arch. Emilio Morasso - Via alla Torre dell'Amore 18/1 - Genova
- DIREZIONE LAVORI: Ing. Amer El Abed
- IMPRESA ESECUTRICE: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE)
- INIZIO LAVORI: 18/10/2001
- FINE LAVORI: 18/10/2003
- FINANZIAMENTI: Il Palasport è stato realizzato utilizzando lo strumento legislativo del Project Financing (Progettazione - Costruzione - Gestione), introdotto con la legge Merloni-ter. Al contributo del Comune si è aggiunto il contributo privato di Coopsette e GGM (Gestione Grandi Manifestazioni).
- CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO: Il Palasport è stato realizzato riutilizzando le strutture a telaio in acciaio, alte 34 metri e larghe 76, del preesistente edificio industriale per la produzione di turbine. La soluzione progettuale scelta, prevedendo diverse possibili configurazioni con l'inserimento di tribune retrattili e palco mobile, ha consentito di ottenere una capienza media di 5000 spettatori e una capienza massima di 8000. Attualmente il Palasport, che è anche dotato di 400 posti auto situati all'esterno, è in grado di essere utilizzato, oltre che per gli eventi sportivi, sempre con diverse possibili configurazioni (pallavolo, pallacanestro, etc.), anche per concerti e grandi spettacoli che prima d'ora avevano trovato difficoltà ad essere allestiti a Genova per la mancanza di uno spazio adatto ed insonorizzato. La gestione del Palasport è stata affidata alla società General Production. Adiacente alla zona riservata a Palasport si trova il corpo del Multisport, di superficie complessiva pari a 6.000 mq circa, articolato su due piani, affidato in gestione a Virgin Active; in esso si trovano piscina, palestre, spazi per fitness, benessere e attività correlate.

Palazzo Ansaldo



Palazzo Ansaldo

- DENOMINAZIONE: Settore A - subsettore A3 Palazzo Ansaldo
- PROPRIETÀ: Finmeccanica s.p.a. (utilizzatore: Ansaldo Segnalamento e Trasporti)
- DESTINAZIONE D'USO: Direzionale
- PROGETTO: Atelier di Architettura - Via Guala, 2 - Genova
- DIREZIONE LAVORI: Ing. Amer El Abed
- IMPRESA ESECUTRICE: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE).
- INIZIO LAVORI: 16/10/2003
- FINE LAVORI: 21/12/2004
- FINANZIAMENTI: Appalto Finmeccanica s.p.a.
- CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO: Il settore è costituito da un edificio preesistente di proprietà Ansaldo, destinato ad uffici, articolato su 7 piani fuori terra, di superficie complessiva pari a 16.000 mq circa. Su di esso, a firma degli Arch. Vincenzo Rossi e Renzo Truffelli di Atelier di Architettura, è stato effettuato un intervento di ristrutturazione interna ed esterna, volta particolarmente all'adeguamento impiantistico e alla redistribuzione degli uffici, nonché alla sistemazione della area esterna antistante, che è stata resa conforme al parco urbano adiacente.



Parco Urbano



Parco Zona Fiumara

- DENOMINAZIONE: Settore D - Parco urbano
- PROPRIETÀ: Comune di Genova
- DESTINAZIONE D'USO: Parco Urbano, verde e aree pedonali
- PROGETTO: Prof. Arch. Marco Pozzoli - Via delle Casine, 31a - Firenze
- DIREZIONE LAVORI: Ing. Amer El Abed
- IMPRESA ESECUTRICE: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE).
- INIZIO LAVORI: 18/01/2000
- FINE LAVORI: 31/12/2005 (i lavori sono ultimati per il 90% e ceduti o gravati di servitù di uso pubblico)
- FINANZIAMENTI: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE)



Parco Zona Fiumara

- CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO: Il parco pubblico, che porta la firma del Prof. Arch. Marco Pozzoli di Firenze, apprezzato progettista e architetto del verde, si estende per circa 26.000 mq dalla zona nord dell'area fino alla zona est ed è suddiviso in tre parti definite dal percorso della linea ferroviaria; essa lo attraversa a 5 metri di altezza su antichi archi di pietra e mattoni per i quali, dopo un'accurata ripulitura e risistemazione, è stata scelta un'illuminazione che rende il loro inserimento nel parco assai gradevole e scenografico. Il parco urbano, primo per queste dimensioni creato da cent'anni a Genova, conferisce al progetto di Fiumara un elevato standard qualitativo, migliorando la vivibilità quotidiana di tutta questa parte di città, affetta, come gran parte del ponente cittadino, da mancanza di verde. Inoltre, la realizzazione dl parco in sostituzione dei vecchi capannoni ed edifici demoliti e degli asportati piazzali in asfalto ha anche consentito di aumentare le aree permeabili all'acqua, con conseguente diminuzione del rischio alluvionale. Le aree verdi tra i vari edifici sono ampie, anche in virtù del fatto che quasi tutti i parcheggi realizzati a Fiumara sono interrati o in struttura; le varie zone sono collegate da vialetti pedonali e piazze tematiche, con ricca e accurata vegetazione, fontane e giochi d'acqua, in modo tale da creare un unico elemento paesaggistico tra il parco e gli spazi aperti dei vari settori.



Residenza

Torre Marconi



Torre residenziale

- DENOMINAZIONE: Settore E subsettori E1/E3 - Residenze
- PROPRIETÀ: Appartamenti privati
- DESTINAZIONE D'USO: Residenziale
- PROGETTO: Studio Arch. Vittorio Grattarola & Partners - Corso Carbonara, 5 - Genova
- DIREZIONE LAVORI: Ing. Amer El Abed
- IMPRESA ESECUTRICE: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE)
- INIZIO LAVORI: 18/01/2000
- FINE LAVORI: 04/05/2005
- FINANZIAMENTI: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE)
- CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO: Le residenze, situate all'interno del parco pubblico, si sviluppano su tre edifici verticali di 19 piani ciascuno, per una superficie complessiva di mq 26.000 circa, con un numero medio di circa 90 appartamenti a torre; sotto di esse, l'ampio parcheggio interrato di più di 12.000 mq, articolato su due livelli e dotato di rampa di accesso indipendente e diretto dalla viabilità cittadina, consente di avere il piede degli edifici libero da veicoli; questo fatto, unitamente alla cura nella scelta delle finiture, delle soluzioni architettoniche e degli accorgimenti costruttivi, quali l'installazione di facciata ventilata, l'attenzione all'isolamento acustico e termico, rende alle residenze un alto standard qualitativo.

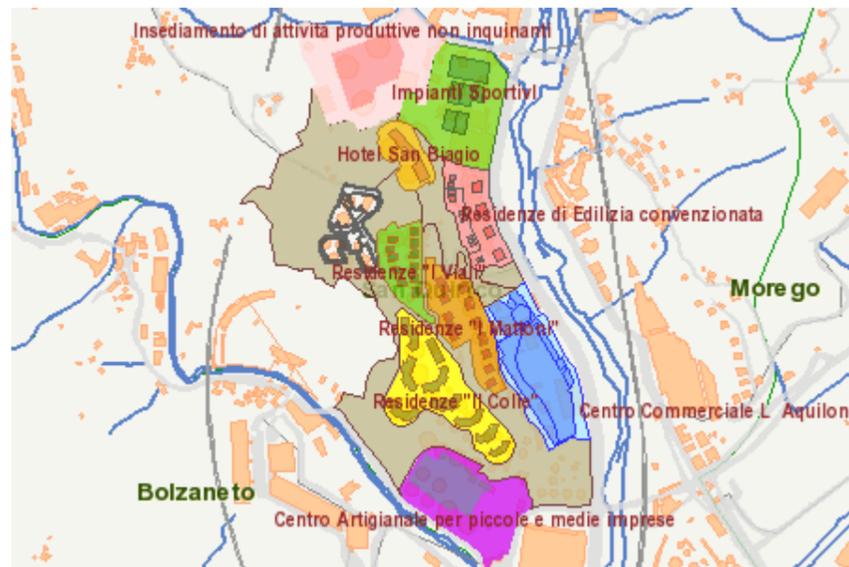


Torre Marconi

- DENOMINAZIONE: Settore A - subsettori A1/A2 Torre Marconi e corpo basso
- PROPRIETÀ: Finmeccanica s.p.a. (utilizzatore: Marconi Selenia Communications)
- DESTINAZIONE D'USO: Direzionale
- PROGETTO: Studio Arch. Emilio Morasso - Via alla Torre dell'Amore 18/1 - Genova
- DIREZIONE LAVORI: Ing. Amer El Abed
- IMPRESA ESECUTRICE: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE)
- INIZIO LAVORI: 18/01/2000
- FINE LAVORI: 16/11/2004
- FINANZIAMENTI: Coopsette Soc. Coop. - Via San Biagio 75 - Castelnovo Sotto (RE)
- CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO: Il settore è costituito da una torre direzionale di 14 piani, di superficie complessiva pari a 17.000 mq circa, completa di due piani di parcheggi interrati, e da un corpo basso ad essa affiancato, di superficie complessiva pari a 3.500 mq circa, articolato su due piani, dei quali il superiore adibito a laboratori e l'inferiore a parcheggi. La torre, che spicca dalla piazza costituita dalla copertura dei parcheggi sottostanti, presenta una facciata principale curvilinea realizzata con facciata continua, che la rende punto di riferimento visivo per tutta l'area.

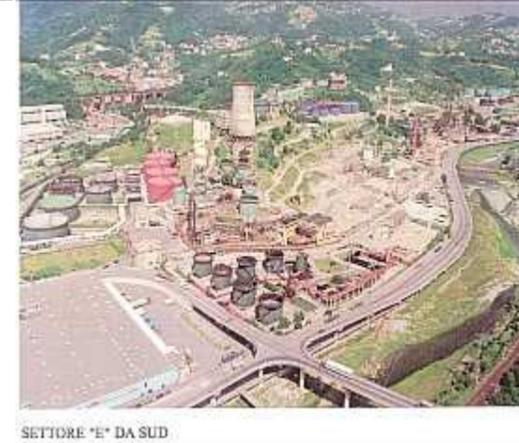


San Biagio



San Biagio

- L'area di San Biagio, che si estende per circa 330.000 metri quadrati complessivi nella Val Polcevera a Genova Bolzaneto - a 300 metri dal casello autostradale e a 10 minuti dal centro città - era, fino agli inizi del XIX secolo, essenzialmente destinata a utilizzo agricolo si caratterizzava per la presenza della splendida villa Cataldi Bombrini, residenza di campagna nobiliare di cui oggi resta soltanto l'antica cappella gentilizia.



SETTORE "E" DA SUD

San Biagio

- Nel secondo dopo guerra, infatti, nell'area venne installata una raffineria di prodotti petroliferi della ERG che, con i suoi impianti, canalizzazioni, silos, depositi di carburante, finì per occuparla interamente sino alla metà degli anni ottanta, quando gli impianti vennero dimessi e iniziarono i primi smontaggi e demolizioni. Con l'approvazione nel 1994 dei Programmi Integrati denominati San Biagio 1 e San Biagio 2, ai sensi della Legge 203/91, venne disposto per l'area dell'ex raffineria un progetto complessivo di radicale e profonda riconversione e risistemazione, incentrato sul recupero ambientale, con l'obiettivo di restituire a funzione urbana un territorio completamente degradato che solo oggi, dopo una decina di anni di lavoro, è stato trasformato in un polo tra i più importanti della città, con un mix di destinazioni d'uso e di attività molto qualificanti: edilizia residenziale privata, edilizia pubblica convenzionata con alloggi per le forze dell'ordine, parcheggi, spazi a verde, aree per attività sportive e ricreative, opere infrastrutturali e servizi, edilizia commerciale, artigianale e produttiva compatibile.



San Biagio



- Nel 1996 la società San Biagio Nuova s.r.l., costituita per il 57,13% dalla società Coopsette, per il 42,85% dalla società Lombardini s.p.a., per lo 0,01% dalla società Ferrocemento s.r.l., e per lo 0,01% dalla società SIE s.r.l., decise di investire direttamente nell'intervento, acquistando l'area della ERG e avviando in processo di trasformazione urbanistica radicale che sarà presumibilmente completato entro il 2009. Dopo un primo intervento di risanamento ambientale, iniziato con le fasi di demolizione degli impianti e di bonifica dei terreni, ha avuto inizio la lunga fase di elaborazione del progetto. Progetto con cui si è scelto di studiare non solo il cambiamento della natura industriale del sito, ma anche, per quanto possibile, le modalità di ritorno alle condizioni precedenti l'industrializzazione, quando l'area era una collina verdeggiante punteggiata di residenze diffuse. Ove possibile, sono stati mantenuti i terrazzamenti così da rispettare le prescrizioni idrogeologiche e realizzare senza provocare ulteriori lacerazioni del territorio la rete stradale, i parcheggi, l'impianto sportivo polivalente e il verde pubblico attrezzato. Gli ampi spazi verdi sono una delle principali caratteristiche dell'intervento di San Biagio: lo spazio verde complessivo è superiore ai 70.000 metri quadri, circa 60 per abitante, dotazione di verde pubblico attrezzato molto superiore rispetto a quanto richiesto dalle normative. Successivamente, con procedure diverse, con l'approvazione di un edificio a destinazione interamente produttiva, il Centro Artigianale Nord, si è reso possibile anche il completamento per il recupero del sito originale. Questo edificio di grandi proporzioni, costruito nelle immediate adiacenze del programma di San Biagio 2, occupa lo spazio rimasto libero dalla demolizione dei vecchi serbatoi.

WATERFRONT



Fra gli interventi di rigenerazione urbana, il grande progetto per il fronte a mare è certamente quello di maggiore impatto per l'immaginario collettivo, non solo genovese. Un progetto che ha, fin qui, riguardato la trasformazione del porto storico di Genova da area a uso portuale a zona urbana a tutti gli effetti e che portato alla creazione di un vero e proprio "parco urbano portuale", volto a spostare verso mare il baricentro della città, con ricadute positive sul processo di recupero del confinante centro storico.

Il recupero del vecchio bacino, sotto-utilizzato a seguito del trasferimento a ponente del porto commerciale e delle attività ad esso collegate, ha avuto inizio a ridosso delle celebrazioni colombiane del 1992.

Le principali azioni sul fronte del porto storico hanno riguardato, o riguardano:

- ▶ 1987-90: restauro delle facciate di Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità Portuale;
- ▶ 1989-91: recupero del complesso del Baluardo di Porta Siberia;



- ▶ 1990-92: su progetto di Renzo Piano, trasformazione dell'area compresa fra il Molo Vecchio e Ponte Spinola nella zona per l'esposizione internazionale specializzata "Cristoforo Colombo: la nave e il mare" e costruzione di un sottopasso veicolare al fine di pedonalizzare piazza Caricamento;
- ▶ 1991-92: trasformazione della Stazione Marittima nel nuovo Terminal Crociere;
- ▶ 1991-95: recupero del Quartiere Scio, nell'area della Darsena, come nuova sede della Facoltà di Economia e Commercio;
- ▶ 1992-00: recupero dell'area compresa fra Ponte Calvi e Ponte Morosini per un complesso turistico-ricettivo, con approdo per nautica da diporto e parcheggi;
- ▶ dal 1994: costituzione della Porto Antico di Genova S.p.A. che, con la direzione artistica di Renzo Piano sull'area dell'Expo '92, via via, realizzerà: la pista di pattinaggio su ghiaccio, la piscina/teatro galleggiante, la Marina Molo Vecchio, la Città dei Bambini, il Cineplex, la Nave Blu a prolungamento dell'Acquario, la Biblioteca per ragazzi De Amicis, l'Arena del Mare, il Museo di Porta Siberia, parcheggi pubblici a servizio dell'area, e tanto altro ancora;
- ▶ 2000-01: in occasione del Vertice G8, realizzazione della nuova passeggiata della Darsena e vari interventi nel Porto Antico con nuove pavimentazioni, arredi e sistemazioni a verde;
- ▶ 2001-05: attuazione del Programma di Riquilificazione Urbana della Darsena;
- ▶ 2001-10: su progetto di UN Studio Van Berkel & Bos, riconversione di Ponte Parodi per attività di servizi qualificati a forte attrattività turistica e una grande piazza sul mare;
- ▶ 2003: inaugurazione delle stazioni della metropolitana di Darsena e San Giorgio;
- ▶ 2003-04: su progetto di Guillermo Vasquez Consuegra, ristrutturazione del Quartiere Galata per il nuovo Museo del Mare e della Navigazione e recupero degli altri quartieri della Darsena, riquilificazione della Ripa Maris, il fronte a mare del centro storico, e di via Gramsci;
- ▶ 2005-08: recupero dei magazzini di Calata Darsena per la nuova sede dell'Istituto Nautico.

Darsena



Panoramica

- Nel novembre 2000, l'Amministrazione Comunale ha dato in concessione alla Società Porto Antico di Genova fino al 31 dicembre 2050 i manufatti e i beni immobili di proprietà comunale esistenti in Darsena: gli edifici Caffa, Metellino, Tabarca e Galata e le relative aree circostanti.
- Tale concessione comporta l'obbligo di provvedere alla ristrutturazione dei beni e alla loro successiva gestione (con esclusione dell'edificio Galata che viene gestito direttamente dall'Amministrazione Comunale), nonché l'impegno a realizzare negli edifici ristrutturati alcune destinazioni d'uso specifiche:
 - ▶ attività culturali, museali e ludiche;
 - ▶ attività promozionali, turistiche, di servizi, del tempo libero, terziarie e commerciali;
 - ▶ attività connesse al mare e alla nautica da diporto, con particolare riferimento alle piccole imbarcazioni.
- La Porto Antico di Genova S.p.A. ha quindi affidato l'incarico di predisporre un progetto unitario di riquilificazione all'Associazione Temporanea d'Impresa "Vecchia Darsena", propositasi quale Promotore. Il progetto è stato approvato definitivamente nel novembre 2001.
- Al termine della procedura di gara per l'affidamento dell'incarico di attuazione del progetto, la Società Porto Antico ha affidato la realizzazione allo stesso Promotore A.T.I. Vecchia Darsena.
- I lavori di ristrutturazione hanno preso il via nel giugno del 2002. Gli edifici Galata, Caffa e Metellino sono stati ultimati nel 2004, l'edificio Tabarca nel 2005.
- In particolare, per quanto riguarda l'edificio Galata, la vecchia struttura è stata recuperata secondo il progetto di trasformazione dell'edificio da magazzino portuale ad avveniristica sede del nuovo Museo



del Mare e della Navigazione dell'architetto spagnolo Guillermo Vazquez Consuegra. Gli interventi di ristrutturazione, condotti nel rispetto degli elementi architettonici preesistenti pur senza rinunciare ad un'architettura nuova, unitamente ai begli allestimenti curati dalla stessa Società Porto Antico in collaborazione con la Direzione Cultura Sport e Turismo del Comune di Genova, con l'inaugurazione del Museo a luglio 2004, hanno dato a Genova un nuovo polo d'attrazione lungo il fronte a mare.

Marina Porto Antico



Ponte Morosini

- Nel corso del 2000, la **Società Marina Porto Antico**, che ha in concessione demaniale le aree a terra e lo specchio acqueo dell'ambito Morosini nel porto storico, ha completato l'intervento iniziato alla fine del 1993 per la realizzazione di un complesso polifunzionale a destinazione turistico ricettiva, residenziale, direzionale, e commerciale.
- Opera dell'architetto Piero Gambacciani, il complesso si compone di tre edifici a terra, ben integrati nel tessuto cittadino retrostante, di tre parcheggi interrati, di cui uno aperto al pubblico e di un prestigioso porticciolo che si protende verso il centro del porto storico di Genova, nonché più di 10.000 metri quadri di piazzali che completano e ampliano la passeggiata per i cittadini e i turisti che si muovono dall'Acquario e dalle aree del Porto Antico verso il Museo del Mare e il Terminal Crociere.
- Nella realizzazione dell'intervento - costato circa 53 milioni di euro (450.000 dei quali erogati dalla Provincia di Genova con finanziamento dei **Patti Territoriali di Genova** e delle **Valli del Genovesato**) - è stata adottata la miglior cura per il rispetto della tradizione storica della portualità genovese: è stata effettuata una ripresa della passeggiata di marmo che divide via Gramsci dall'ambito portuale, è stato riscoperto un ampio spaccato della base della torre medievale della darsena (oggi protetto all'interno

delle vetrate dell'edificio "Morosini Nord"), ed è stata riportata al primitivo splendore la magnifica ringhiera ottocentesca in ghisa, oggi a coronamento della viabilità cittadina.

- All'interno del complesso, si trovano piacevoli suggestioni gastronomiche, negozi importanti per l'armamento e la compravendita delle imbarcazioni e la vita della nautica da diporto, ma anche abbigliamento e articoli sportivi, un'edicola specializzata e vari altri operatori economici che collaborano a rendere attivo questo piccolo borgo.
- Fiore all'occhiello della Marina è il porticciolo che è capace di 280 posti barca, dai 10 ai 55 metri, ed è in grado di soddisfare anche le richieste del più esigente "lupo di mare". All'interno di esso esiste una caratteristica e pittoresca darsena che può ospitare diverse imbarcazioni dai 5 ai 7 metri e dove sono sempre ormeggiati alcuni splendidi gozzi liguri e leudi genovesi, curati in ogni dettaglio da armatori orgogliosi delle proprie origini.
- La gestione del porticciolo è improntata ai più elevati standard tecnici e qualitativi. Proprio in quest'ottica, già a partire dal 2000, Marina Porto Antico S.p.A. ha promosso la compatibilità ambientale delle proprie strutture e si è impegnata per ottenere la prestigiosa certificazione ISO 14001:1996, potendo oggi vantare di essere stato il primo porticciolo turistico italiano ad aver ottenuto dal RINA tale riconoscimento. Un impegno che continua: nel 2005 Marina Porto Antico ha ottenuto anche la certificazione qualitativa ISO 9001:2000 e può nuovamente vantare di essere la prima azienda italiana ad aver effettuato il passaggio alla nuova norma ambientale ISO 14001:2004.
- Il complesso si compone anche del parcheggio interrato di Calata Salumi, gestito a rotazione per l'utilità di residenti e turisti, che dispone di oltre 230 posti auto. Completamente automatizzato e dotato di un sofisticato sistema a tessere computerizzate, che regola accessi e uscite, è una struttura a tecnologia estremamente avanzata, che permette una gestione "personalizzata" degli abbonamenti a seconda delle diverse esigenze della clientela.
- Marina Porto Antico sta ulteriormente integrando il proprio intervento di risanamento urbano con la ristrutturazione e il restauro dell'ottocentesco edificio situato a fianco del bacino della vecchia Darsena. Nuovamente sono state impiegate la massima cura e attenzione per i rilievi archeologici, grazie anche alle collaborazioni con la Soprintendenza per i beni culturali e ambientali.



Ponte Parodi



Il progetto

- Ponte Parodi, la banchina portuale interessata dall'opera di riqualificazione, è un'area di 23.000 metri quadri, da tempo in disuso. Demolito nella primavera del 2002, dopo anni di abbandono, il grande silos granario costruito negli anni '60, Ponte Parodi si trasformerà in una grande piazza sull'acqua, ideata dagli Architetti di UN Studio Van Berkel & Bos, vincitori del Concorso Internazionale "Ponte Parodi e la Città di Genova".
- Sono state proprio le peculiarità del Progetto - grande attenzione alla fruizione pubblica e all'integrazione della nuova piazza con la città, con i residenti e con il mondo studentesco - a permettere a Ben Van Berkel di imporsi sugli altri tre progetti finalisti, tutti di grande pregio architettonico e ricchi di idee innovative.
- L'investimento previsto per il progetto, realizzabile entro il 2010, è di circa 150 milioni di euro.
- Nel giugno 2002, è stata sottoscritta dalla Porto Antico di Genova S.p.A. la convenzione con il Promotore del Progetto, scelto tra gli operatori interessati. Si tratta dell'Associazione ATI Ponte Parodi costituita dalla Società Altarea e da alcuni imprenditori edili, anche genovesi, quali: Carena Impresa di Costruzioni S.p.A., C.E.I. - Costruzioni Edili Industriali S.p.A., Cemedile S.r.l., F.lli Iotti S.r.l., SIRCE S.p.A., Stices S.r.l., Tecnoedile S.r.l., Mario Valle S.p.A. e UNIECO Soc. coop. a r.l. Altarea è un investitore-operatore francese specializzato in ricostruzioni, nuove costruzioni e gestione delle opere realizzate: tra i suoi numerosi interventi, vale la pena ricordare il Bercy Village e la ristrutturazione del nodo di interconnessione metro/ferroviario all'interno della Gare du Nord, entrambi a Parigi.

- Il Promotore del Progetto ha quindi presentato alla Società Porto Antico un progetto architettonico preliminare e un programma delle destinazioni d'uso che individua tre poli tematici:
 - ▶ "Musica e Conoscenze" (con un auditorium, una discoteca e altri spazi interattivi, espositivi e di realtà virtuale);
 - ▶ "Tempo libero e Sport" (con campi da squash, una palestra di free climbing, una piscina, un centro fitness e spazi per altre attività sportive);
 - ▶ "Viaggi e Scoperte" (con un nuovo Terminal Crociere e spazi dedicati ai servizi per la nautica).
- Ciascun polo funzionale sarà integrato con spazi commerciali e pubblici esercizi (p.e., agenzie di viaggio, istituti di credito, agenzie di noleggio, ufficio postale, sedi di rappresentanza). Il progetto prevede la creazione di 400/450 nuovi posti di lavoro, mentre durante la fase di cantiere si prevede l'impiego, mediamente, di 600 addetti.

Porto Antico



Panoramica

- Recuperata l'area del vecchio porto e terminate le Colombiane del '92, dopo un periodo di stallo, nel 1995 il Comune di Genova affida l'area in concessione alla Società Porto Antico di Genova SpA (per il 51% del Comune di Genova, per il 39% della Camera di Commercio e per il restante 10% dell'Autorità Portuale di Genova), con l'obiettivo di:
 - ▶ restituire alla città l'area dell'antico porto,



- ▶ rendere vivibile l'area tutto l'anno con iniziative culturali, con lo sviluppo dell'attività congressuale e con la realizzazione di strutture nell'interesse generale,
- ▶ creare un polo di attrazione turistica nazionale e internazionale,
- ▶ costituire uno dei fattori essenziali nel rilancio turistico della città di Genova.
- È così che l'area del Porto Antico di Genova si trasforma progressivamente in uno spazio ludico-culturale legato a doppio filo con la rinnovata vocazione turistica della città.
- È questa la piazza di Genova sul Mediterraneo, che ha restituito alla città il punto di saldatura, da tempo scomparso, tra il mare e il centro storico. Il luogo in cui, oltre a numerosi uffici e attività commerciali, hanno trovato spazio nel corso degli anni alcune tra le più apprezzate e visitate attrazioni turistiche genovesi:
 - ▶ l'Acquario di Genova, il parco marino più grande d'Europa, l'attrazione genovese più visitata e il punto di riferimento nazionale per la cura degli animali marini spiaggiati o feriti: 9.400 metri quadri di area espositiva, con 71 vasche, 6.000 animali, più di 600 specie diverse;
 - ▶ Cotone Congressi Genova: 100 eventi ogni anno, 16 sale, di varia capienza, tra cui un Auditorium con 1.480 posti (divisibile in due metà speculari) e 8.500 metri quadri di spazi espositivi per l'organizzazione di attività collaterali a ogni tipo di convegni e manifestazioni;
 - ▶ la città dei bambini, la più grande struttura ludico-educativa esistente in Italia per bambini e ragazzi tra i 3 e i 14 anni;
 - ▶ la Biblioteca Internazionale per la gioventù Edmondo De Amicis, la principale realtà europea nel campo dell'editoria e della multimedialità per i giovani: 2.200 metri quadri di superficie, più di 35 mila opere, 180 posti di lettura, 30 postazioni ascolto musica e consultazione di CD Rom;
 - ▶ il Museo Nazionale dell'Antartide, 1.000 metri quadri di esposizione per un viaggio alla scoperta delle caratteristiche eco-ambientali, biologiche e faunistiche del continente antartico;
 - ▶ Porta Siberia, polo culturale che ospita l'esposizione permanente delle opere di Lele Luzzati, con disegni, scenografie e mostre tematiche che si rinnovano ogni sei mesi;
 - ▶ il Bigo, simbolo dell'area, che sostiene l'ascensore panoramico e la Piazza delle Feste (2.000 metri quadri per la pista di pattinaggio in inverno e per manifestazioni sportive, teatrali e musicali nella bella stagione);
 - ▶ e poi, ancora, una piscina che nelle sere d'estate si trasforma in palcoscenico per manifestazioni, un porticciolo turistico, una multisala cinematografica, un grande store dedicato alla musica, palestra, campi da bocce e da calcetto e uno spazio giochi all'aperto per bambini.

Ripa Maris



Zona Expo

- La Palazzata della Ripa, limite di confine tra il centro storico di Genova e il mare, quinta scenografica del Porto Antico, è composta da 43 edifici, per uno svolgimento di circa un chilometro da Porta dei Vacca a piazza Cavour.
- La **Ripa Maris** è stata sviluppata nel dodicesimo secolo per ordine dei Padri del Comune che cercavano di controllare le attività commerciali nella zona più vitale della città: il fronte a mare. La soluzione individuata fu quella di costruire un porticato con negozi a livello della strada e di offrire incentivi a coloro che fossero interessati a costruirvi sopra. Tale soluzione ha dato vita a un modello commercial-residenziale unico, con vari edifici costruiti uno di fianco all'altro e unificati da un portico continuo al piano terra.
- A partire dalla costruzione delle mura a mare nel XVII secolo, inizia un lungo periodo nel corso del quale la Ripa Maris perde progressivamente la sua importanza e la sua posizione privilegiata, pur mantenendo quella di affaccio commerciale.
- L'idea del recupero della Palazzata della Ripa nasce fin dal 1999 su proposta di Consedil e si concretizza con il progetto redatto dallo **Studio Mantero e Salvarani** architetti associati, in collaborazione con il comitato scientifico formatosi a seguito del Protocollo d'Intesa tra Soprintendenza per i Beni Architettonici e il Paesaggio della Liguria, Comune di Genova, Facoltà di Architettura, Consedil, Anaci, Uppi, Aniem Liguria.



- Il progetto si basa su un approfondito rilievo architettonico, seguito da ' studi su consistenza di materiali, tecniche, forme di degrado presenti e rilievo del colore nelle sue varie forme. Studi che hanno portato a ipotesi progettuali di recupero filologico, dettate da un approccio di valorizzazione e mantenimento delle caratteristiche peculiari della palazzata.
- L'Amministrazione Comunale ha quindi recepito il progetto di recupero della Ripa - già oggetto di sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa con altri enti pubblici, enti e associazioni private - nell'ambito delle iniziative legate a Genova 2004.
- Il concretizzarsi dell'iniziativa ha dato luogo a un bando comunale per la concessione di contributi in conto capitale per il recupero delle facciate della Palazzata della Ripa Maris, per un valore di 2 milioni e 700 mila euro. I privati, aderendo al bando, hanno quindi potuto accedere a tale finanziamento che copre il 40% del costo dell'intervento di recupero delle facciate. A quei contributi vanno sommati quelli erogati dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Liguria, che copre circa il 30% delle opere di restauro.
- I cantieri sono stati aperti ad aprile 2003. Nel maggio 2004, al termine dei lavori che hanno riportato alla vista vari toni di giallo, ocra, rosa, rossi, verdi, avorio, bianco, in delicata successione all'interno di un contesto architettonico e ambientale continuo, la restaurata Palazzata della Ripa, è stata simbolicamente e non solo, riconsegnata al Sindaco di Genova e a tutta la cittadinanza.

progetti rilevanti approvati od in fase di realizzazione

Nuovo Ospedale Galliera

Superficie complessiva: mq 74.000

Numero piani: 9 di cui 7 (4 esterni e 3 seminterrati), 1 interrato, 1 parking

AREA DEGENZA mq 19.500

Posti letto : 490 di cui 184 dedicati alla bassa intensità di cura, 266 alla media e 40 all'alta intensità

AREA CHIRURGICA mq 10.000

Camere Operatorie: 11

3 angiografi, 3 sale di endoscopia, 3 sale di chirurgia ambulatoriale

AREA POLIAMBULATORIALE mq 13.000

Poliambulatori: 80

Palestre di riabilitazione: 4

POLO TECNOLOGICO mq 13.000

4 RX; 5 TAC; 2 PET/TAC; 3 Risonanze Magnetiche; 3 Acceleratori lineari, 1

Gammacamera; 1 M.I.D. (Magnetic Iron Detector)

Parcheggi: 550

Ascensori, montalettighe, montacarichi: 26

Scale mobili: 2 unità per tre piani

Sulla base dello studio di fattibilità, è stato sviluppato un progetto modellato sulla centralità del paziente, che ha previsto:

l'applicazione di nuovi sistemi funzionali e organizzativi come l'ospedale per intensità di cura e ospedale snello; lo sviluppo di contenuti scientifici e tecnologici con una forte attenzione alle esigenze di personalizzazione, comfort e sicurezza; la realizzazione di un'opera a basso impatto ambientale che prevede l'utilizzo di innovativi sistemi di razionalizzazione nell'uso dell'energia (impianto tri-generazione in grado di produrre energia elettrica, termica e frigorifera; impianto a pannelli fotovoltaici e solari; sistemi di recupero calore sottratto a frigoriferi, celle frigo e camere fredde).

Il nuovo Galliera sorgerà sull'area attualmente occupata dai padiglioni C, B9 e B10 e dai parcheggi dei dipendenti. Un ospedale compatto, dotato di percorsi verticali semplici, brevi e distinti tra pazienti visitatori e personale sanitario, con due ingressi 24 h: uno verso il mare per l'accesso al Pronto Soccorso (da corso Aurelio Saffi) e l'altro in Via Volta pazienti e visitatori.

L'edificio si sviluppa su quattro piani esterni, con un'altezza massima inferiore alla linea di gronda dell'Ospedale storico, che poggiano su una piastra trattata a giardino. Questa costituisce la copertura del Polo Tecnologico e dell'Area dei Laboratori. Grandi e ampi patii attraversano verticalmente tutta la struttura, consentendo alla luce di raggiungere tutti gli ambienti e il totale dei nove piani della struttura.

Al fine di semplificare l'accessibilità degli utenti ai vari servizi, l'ospedale presenta una netta separazione spaziale e funzionale tra le degenze suddivise in alta-media e bassa intensità, l'ospedale "di giorno", e le piastre a maggiore complessità clinica e tecnologica.

L'Ospedale, dotato di 490 posti letto, propone un alto comfort alberghiero con camere singole o al massimo con due letti, area condizionata e bagno personalizzato.



Corso Sardegna (PUO)

Servizi pubblici mq

Centro di aggregazione giovanile 500
 Sala polivalente 730
 Due Asili nido 1.520
 Sezione della Polizia Municipale 800
 Punto ambulanze 150
 Distretto Sociale 400
 Centro sportivo di interesse municipale 1.700
 Verde attrezzato e impianti sportivi all'aperto 5.000
 Spazi pedonali asserviti all'uso pubblico 3.390
 Totale mq 14.190

Servizi di interesse comune mq

Residenza specializzata universitaria (230 posti letto) 5.200
 Area scoperta pertinenziale alla residenza universitaria 630
 Centro Diagnostico della Bassa Valbisagno 3.800
 Totale mq 9.630
 Parcheggi pubblici mq 8.100

Totale mq 31.920

Funzioni private (mq di Superficie Agibile)

Residenza 2.450
 CIV artificiale (SNV 2.500 mq) 3.500
 Esercizi di vicinato, connettivo urbano e pubblici esercizi 4.050

Totale mq 10.000

Parcheggi privati mq

Parcheggi pertinenziali alla residenza 1.497
 Parcheggi pertinenziali al CIV artificiale 3.750
 Parcheggi pertinenziali agli esercizi di vicinato, connettivo urbano e pubblici esercizi 1.418
 Parcheggi privati 10.245

Totale mq 16.910



planimetria



Molassana – Boero (PUO)



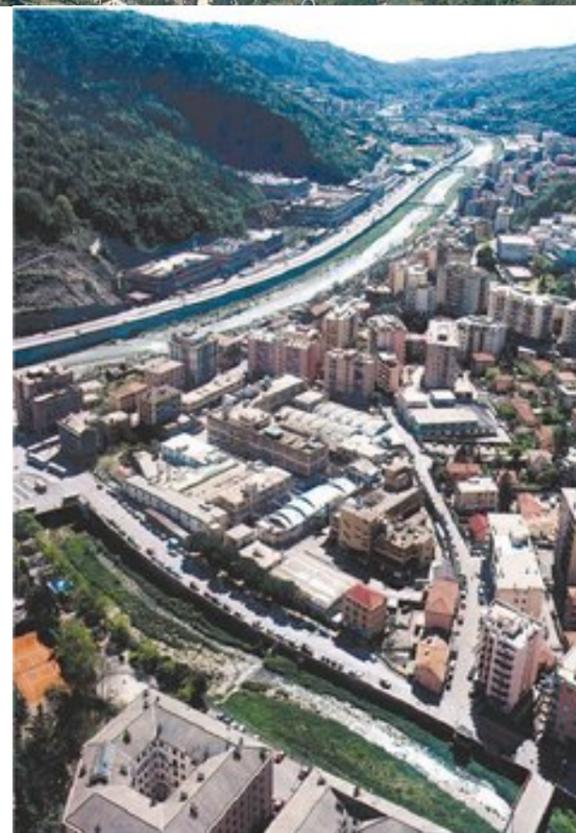
planivolumetrico



Inquadramento dell'area



Planimetria del progetto dell'area Boero



Stato attuale e simulazione

- Rassegna analitico-critica di SUA, POI, grandi opere e progetti rilevanti approvati od in fase di realizzazione.
- Tavola tematica dei SUA, POI, grandi opere e progetti rilevanti, approvati od in fase di realizzazione (rimando alle tavole delle O/C).
- Schede descrittive (eventuali ed analoghe a quelle dei "distretti di trasformazione").



Riqualificazione urbana

Centri Integrati di Via



In questa sezione, in cui si parla di riqualificazione urbana a Genova, si è deciso di focalizzare l'attenzione su tutti quegli interventi rilevanti a livello di quartiere e in grado di incidere positivamente sul processo di trasformazione di ambiti urbani più o meno degradati.

Docup Obiettivo 2 2000-2006 Misura 3.5 "Riqualificazione urbana" – Sottomisura B

- Centri Integrati di Via (C.I.V.)
- Contratto di Quartiere
- POR Programma Operativo Regionale
- PRU
- PRUSST
- URBAN

"Rivitalizzazione dei centri urbani"

L'obiettivo dei Progetti Integrati di **Riqualificazione Urbana (P.I.R.U.)** connessi ai **Centri Integrati di Via (C.I.V.)** promossi dall'Amministrazione è quello di perseguire la riqualificazione ambientale urbana di quartieri a prevalente funzione residenziale, la valorizzazione del tessuto commerciale e artigianale, il rinnovo del sistema dell'accessibilità pedonale, veicolare, dei parcheggi e degli spazi pubblici con le relative infrastrutture tecnologiche e reti. In particolare i lavori per i CIV di Bolzaneto, di Pontedecimo e di via Carlo Rolando sono finanziati dalla Regione Liguria nell'ambito del programma Docup Obiettivo 2 2000-2006 Misura 3.5 "Riqualificazione urbana" – Sottomisura B) "Rivitalizzazione dei centri urbani" – Fondo strutturale FESR. La sottomisura si propone di contribuire, attraverso il potenziamento, il miglioramento e la realizzazione di spazi e di servizi di tipo pubblico, alla riqualificazione ambientale e alla rivitalizzazione dei centri urbani colpiti da degrado ambientale, economico e sociale, ove sia presente, tuttavia, un'elevata concentrazione di p.m.i., artigianali, commerciali, di servizi e industriali al fine di:





1. elevare e qualificare la fruibilità delle aree stesse, attraverso il miglioramento dell'offerta dei servizi agli utenti,
2. qualificare l'immagine dell'ambito attraverso interventi di recupero, nonché di riordino degli arredi, delle attrezzature e delle installazioni esterne.

Su proposta di Consorzi di commercianti e artigiani vengono individuate zone di riqualificazione urbana e interventi a sostegno alle attività produttive e vengono concordate, nell'ambito di un Protocollo d'Intesa con i Consorzi, le azioni da attuare sia per la parte pubblica sia per quella privata, per sviluppare successivamente i progetti d'intervento. Le azioni comunali riguardano l'assetto degli spazi pubblici, la disciplina del traffico, l'individuazione dei parcheggi, le infrastrutture, mentre le azioni dei commercianti riguardano l'arredo urbano, la segnaletica, la manutenzione, la pulizia, la sicurezza del quartiere, e le azioni promozionali delle attività I lavori, iniziati nel corso del 2004, sono attualmente in fase conclusiva: si stanno ultimando le procedure di rendicontazione finale. (vedi descrizione fondativa capitolo "Sistema produttivo")

Contratto di Quartiere – programma di recupero urbano

Il Contratto di Quartiere è un programma di recupero urbano - promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - per interventi di sperimentazione edilizia residenziale pubblica con l'obiettivo di dare risposte di carattere non solo quantitativo ma soprattutto qualitativo.

Nel corso della realizzazione di ciascun intervento è stata infatti prevista l'effettuazione di lavorazioni a carattere sperimentale e attività di ricerca e monitoraggio finalizzate a innalzare sia i livelli della qualità abitativa, che le potenzialità manutentive e gestionali degli alloggi e degli organismi abitativi.

Al primo programma (D.M. 22/10/1997) rivolto a quartieri periferici o comunque degradati e finanziato con risorse di provenienza ex Gescal prevalentemente finalizzate alla sola componente residenziale, ne è seguito un secondo, il Programma innovativo in ambito urbano o "Contratto di Quartiere II", che intende dare seguito quella, positiva, esperienza.

L'Amministrazione centrale ha, infatti, riconosciuto come, per tali finalità, ci sia bisogno di assicurare risorse con continuità, così da sostenere le iniziative dei comuni.

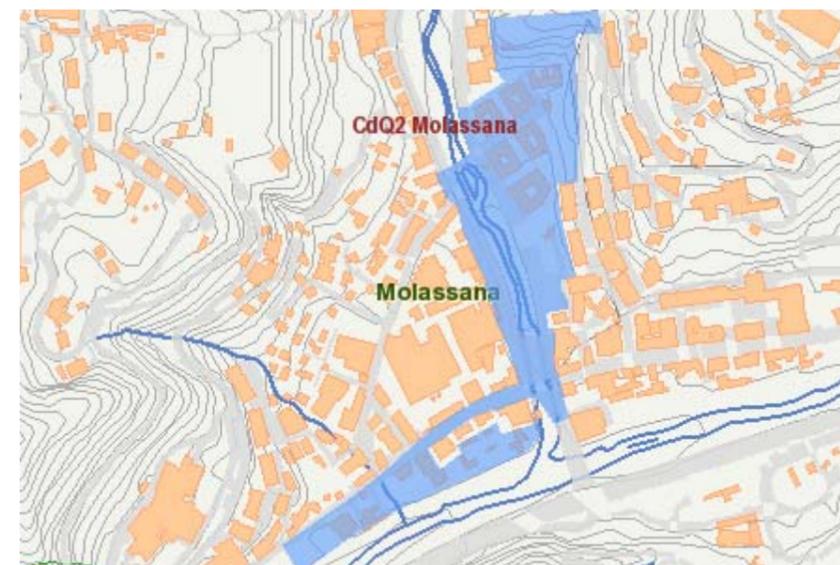
Il Ministero ha, pertanto, proposto un programma teso alla riqualificazione delle aree periferiche svincolato dai limiti nella destinazione che avevano le risorse ex Gescal precedentemente utilizzate.

Il nuovo programma, finanziato per il 65% con fondi statali e per il rimanente 35% con fondi regionali, è finalizzato a incrementare - con il concorso di investimenti privati - la dotazione infrastrutturale dei quartieri degradati dei comuni e delle città a più forte disagio abitativo e occupazionale.

Al contempo, sono previste misure e interventi atti a incrementare l'occupazione, per favorire l'integrazione sociale e l'adeguamento dell'offerta abitativa.

Le risorse disponibili per il nuovo programma ammontano complessivamente a circa 1.000 milioni di euro.

CdQ2 Molassana



Il Contratto di Quartiere di Molassana è attualmente in fase di avvio, dopo l'approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture, e la conclusione della lunga fase procedurale per la partecipazione al bando regionale relativo all'accesso ai finanziamenti -deliberazione di Giunta Comunale n. 263/2004.

Il programma riguarda una serie di opere da realizzarsi nella zona di via Sertoli e di via Molassana, nell'area compresa tra il torrente Bisagno e il torrente Geirato.



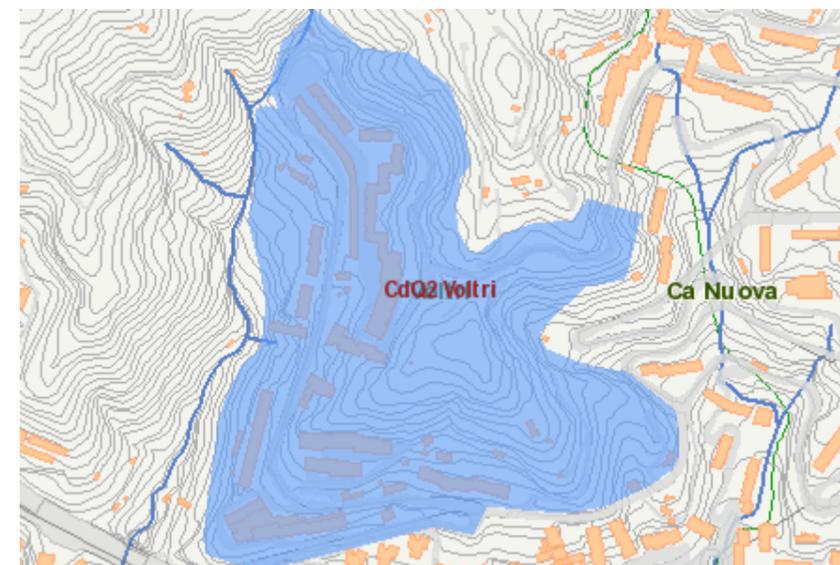
Il programma, finanziato da un contributo di provenienza pubblica di circa 12 milioni, riguarda, nell'area di via Sertoli, la realizzazione di:

- edilizia pubblica sovvenzionata con il recupero del civico 7 di via Sertoli e la demolizione del civico 11 di via Sertoli;
- opere di urbanizzazione di vario tipo, come la costruzione di una nuova mensa per la scuola materna e di uno spazio gioco per bambini, il recupero della scuola materna nel civico 7 di via Sertoli e la realizzazione di una nuova piazza per il quartiere;
- altre opere in programma, connesse alle precedenti ma non finanziate nell'ambito del programma, quali il recupero del civico 17 di via Sertoli e la costruzione di una nuova autorimessa.

Nell'area di via Molassana, il programma invece riguarda la realizzazione di un nuovo centro civico, dove troveranno nuova sede gli uffici della Circoscrizione e della Pubblica Assistenza.

Il programma prevede inoltre una serie di attività sociali, finalizzate ad incrementare la partecipazione dei cittadini, e di opere sperimentali, volte a migliorare la qualità edilizia degli interventi.

CdQ2 Voltri



Il Contratto di Quartiere di Voltri 2 è stato avviato nell'aprile 2004, con la presentazione della proposta di intervento prevista dall'apposito bando regionale, proposta che è stata ammessa a finanziamento con decreto ministeriale del 21 dicembre 2004.

L'intervento è proseguito con l'approvazione a marzo 2006 dei progetti definitivi da parte del Comune.

Il protocollo di intesa fra il Ministero, la Regione, il Comune e l'ARTE è stato stipulato in data 20.3.2007.

I progetti esecutivi sono stati approvati con delibera della Giunta Comunale n. 617 del 9.8.2007. Il decreto ministeriale di approvazione del protocollo di intesa è stato registrato dalla Corte dei Conti in data 20.10.2007.

Le procedure di gara sono in corso e l'inizio dei lavori è previsto nel corrente anno.

Il programma interessa la zona di Voltri Due, cioè principalmente le vie Pastore e Calamandrei, e prevede un costo complessivo di circa 8,5 milioni di euro (dei quali, 4,7 milioni sono finanziamenti statali, circa 1,8 milioni comunali, circa 0,2 milioni regionali, e circa 1,8 milioni sono di provenienza privata).

Il programma prevede vari interventi. In particolare, si tratta di:



► interventi di edilizia residenziale pubblica sul complesso immobiliare, che comprendono la manutenzione straordinaria della struttura, la riorganizzazione degli spazi "misti" collocati all'interno degli edifici, ma in oggi liberamente accessibili a chiunque, e la localizzazione di quattro locali destinabili a piccole attività commerciali e artigianali;

► la riorganizzazione degli spazi esterni, con revisione dello smaltimento idrico e creazione di percorsi pedonali e verde pubblico e spazi per il commercio ambulante;

► interventi per la ristrutturazione e la destinazione a usi sociali dell'insediamento rurale posto a nord - ovest del complesso residenziale con la realizzazione di una "casa Famiglia", orti urbani e spazi sociali;

► la realizzazione di un'autorimessa, nell'area di proprietà comunale compresa fra le vie Calamandrei e Vallecrosia, con contestuale realizzazione di verde in copertura.

POR Programma Operativo Regionale

Il Programma Operativo Regionale (P.O.R.) Liguria – F.E.S.R. 2007-2013 – prevede l'attivazione di finanziamenti pubblici a valere sull'Asse 3 "Sviluppo Urbano" e sull'Asse 4 "Valorizzazione delle risorse culturali e naturali", da utilizzare in base a specifici **Progetti Integrati Territoriali** con l'obiettivo di concorrere al miglioramento della competitività regionale, agendo sullo sviluppo urbano sostenibile, sull'accessibilità del territorio intesa come miglioramento dell'integrazione e della sostenibilità dei sistemi di trasporto, sulla prevenzione dei rischi naturali a carico di contesti fortemente urbanizzati, nonché per migliorare l'attrattività del territorio, valorizzandone le risorse culturali e naturali, migliorando la fruizione delle sue risorse per scopi culturali e ricreativi, anche attraverso interventi di miglioramento dell'accesso a tali risorse al fine di conservare nel tempo il patrimonio storico, culturale e paesistico. La scelta delle aree all'interno delle quali perimetrale i Progetti Integrati Territoriali nasce dall'individuazione di ambiti che nel territorio genovese presentano caratteristiche di degrado ambientale, con carenza di servizi o con disagio sociale,

problemi di accessibilità, presenza di aree dismesse o in via di dismissione e forte concentrazione insediativa, in accordo con quanto suggerito dalla Linee guida della Regione Liguria. L'inquadramento degli ambiti complessi in connessione con il sistema delle infrastrutture, ha consentito di individuare le aree che più necessitano di una profonda riqualificazione, sia perché ai margini degli ambiti stessi o perché inseriti all'interno di quartieri che hanno in atto potenziali azioni di riscatto urbanistico. I perimetri dei Progetti Integrati nascono, quindi, dall'osservazione del quadro così costituito, sia ad integrazione degli "spazi bianchi" tra ambiti complessi, ove insistono grandi interventi di riqualificazione, per restituire continuità al territorio, sia come estensione degli ambiti stessi per risolvere o prevenire le possibili criticità legate alle aree ai margini di grandi nodi di sviluppo. I Progetti Integrati Territoriali sono costituiti da una serie di interventi, progettati in una logica di sistema al fine di conseguire, in termini di benefici e risultati, un valore aggiunto rispetto alla somma dei benefici prodotti se i singoli interventi venissero realizzati autonomamente, disgiuntamente e in tempi differenti. Sono concentrati all'interno di specifici ambiti urbani, particolarmente critici sotto il profilo della vivibilità e della qualità del contesto, chiaramente individuati e di estensione contenuta, realizzabili anche

con il ricorso ad altre fonti di finanziamento. Il contributo a carico del P.O.R. viene concesso nella misura massima dell'80% del totale della spesa ammessa. Per la partecipazione al P.O.R. – Asse 3 "Sviluppo Urbano", il Comune di Genova ha presentato 6 Programmi Integrati per la partecipazione al bando regionale (Maddalena, Molassana, San Teodoro, Sampierdarena, Sestri-Chiaravagna, Prà).

La Giunta Regionale, con deliberazione n. 302 del 20/03/2009, ha ammesso a contributo i Progetti Integrati di Prà (Euro 11.500.000) – Maddalena (Euro 9.905.277) – Sampierdarena (Euro 9.000.000) e Molassana (Euro 9.000.000), per un contributo complessivo di Euro 39.405.277, mentre è stato recentemente finanziato anche il Progetto Integrato relativo a Sestri-Chiaravagna, ancorché in misura parziale (Euro 5.399.384).

Nel dettaglio gli interventi previsti compresi nei Progetti Integrati Territoriali sono i seguenti:

Progetto Integrato Prà:

1. Parco Lungo
2. Piazza del mercato prodotti a km. 0
3. Approdo nave bus e parcheggio di interscambio
4. Nuovo accesso al Parco di Ponente
5. Risanamento idrogeologico tratto terminale rio San Pietro

Progetto Integrato Maddalena:

1. Centro culturale "arti e mestieri"
2. Spazio gioco e piazza verde attrezzata
3. Laboratorio sociale Maddalena
4. Riqualificazione dei percorsi
5. Sistema di gestione dei parcheggi per la logistica
6. Ammodernamento impianto ascensori pubblici da piazza Portello-Spianata Castelletto

Progetto Integrato Molassana:

1. Riassetto della mobilità locale
2. Pedonalizzazione di via Molassana
3. Riqualificazione della piazza antistante il nuovo edificio per servizi civici
4. Realizzazione nuovo centro civico
5. Recupero acquedotto storico
6. Realizzazione parcheggio in struttura a monte del ponte Fleming
7. Risanamento idrogeologico torrente Geirato (2° lotto).

Progetto Integrato Sampierdarena:

1. Riqualificazione via Buranello



2. Riqualificazione via D'Aste
3. Riqualificazione piazza Vittorio Veneto
4. Riqualificazione via Cantore
5. Incremento servizi del palazzo del Municipio
6. Realizzazione centro anziani ex biblioteca Gallino
7. Realizzazione asilo nido ex scuola Pellegrini
8. Realizzazione nuovo ascensore tra via Cantore e villa Scassi

Progetto Integrato Sestri – Chiaravagna:

1. Realizzazione polo mercatale in via Ferro
2. Riqualificazione via Paglia e piazza Tazzoli
3. Realizzazione centro anziani nell'ex biblioteca Bruschi
4. Realizzazione centro malati di Alzheimer in villa Viganigo
5. Riqualificazione di piazza dei Micone
6. Risanamento idrogeologico del torrente Chiaravagna
7. Adeguamento delle sezioni d'alveo in corrispondenza dell'edificio Elmag e del ponte di via Manara sui torrenti Chiaravagna e Ruscarolo

Per la partecipazione all'Asse 4 del P.O.R. "Valorizzazione delle risorse culturali e naturali", il Comune di Genova, di concerto con la Provincia di Genova, ha partecipato ai Progetti Integrati Tematici "Terre di Castelli e Dimore Difensive in Provincia di Genova", "Musei in rete – il lavoro dell'uomo e la trasformazione del territorio", "Ville e Giardini storici nella Provincia di Genova", presentando i progetti dei seguenti interventi: Valorizzazione e promozione dell'acquedotto storico di Genova; Valorizzazione dell'area protetta "Parco delle Mura"; I Musei della Cultura Materiale: il Museo di Archeologia Ligure nell'ambito del distretto culturale del Ponente; Restauro del laghetto del parco di Villa Doria; Giardini e Musei di Strada Nuova; Parco Villetta Di Negro; Percorso pedonale in Villa Serra per il collegamento diretto tra la Galleria d'Arte Moderna e la Wolfsoniana.

Il contributo complessivo ammesso dalla Regione risulta di Euro 3.519.488,80. Tutti i Progetti Integrati relativi agli Assi 3 e 4 sono conformi agli obiettivi strategici della Civica Amministrazione, in quanto tesi a risanare zone particolarmente critiche sul piano ambientale e carenti nel campo dei servizi locali, coerenti con le finalità del P.O.R. che mirano allo sviluppo sostenibile attraverso azioni per il miglioramento della vivibilità, sicurezza, attrattività, accessibilità e coesione sociale, accompagnate da interventi ascrivibili alle azioni di potenziamento dei servizi di trasporto pubblico, nonché volti a qualificare il territorio nelle sue peculiarità naturali e culturali.

Genova Prà Marina

Introduzione

Prà Marina si sviluppa su un antico insediamento di pescatori, che negli anni si è sviluppato perdendo progressivamente il legame originario con il mare, a seguito della realizzazione della linea ferroviaria parallela alla costa e man mano che le attività portuali prendevano il sopravvento.

Il quartiere è collegato al centro della città attraverso la via Aurelia, arteria principale di comunicazione ma anche forte elemento di condizionamento nell'aspetto e nella vivibilità del quartiere stesso. L'arteria di grande comunicazione stradale ha di fatto tagliato a metà Prà Marina, separando il centro abitato, cuore della vita sociale ed economica della zona, dalla Fascia, area destinata a parcheggi e servizi sportivi.

L'asse stradale dell'Aurelia rappresenta, quindi, un ostacolo allo sviluppo organico del quartiere, ma anche una fonte di inquinamento, disagi e spesso anche rischi, per via della commistione tra pedoni e veicoli dovuta ai pochi attraversamenti pedonali tutti a livello strada.

Contestualizzazione

Il Progetto Integrato Prà Marina si propone di modificare questo assetto e di creare un nuovo paesaggio urbano capace di integrare l'abitato con la fascia di rispetto e con le attività costiere e portuali.

L'obiettivo primario è di restituire agli abitanti di Prà l'accesso al mare. A questo si legano le esigenze di alleviare il peso di un traffico eccessivo attraverso una migliore viabilità, la pedonalizzazione e la promozione di vie ciclabili. Rivitalizzare il quartiere, stimolandone la riqualificazione economica e sociale è il risultato atteso a seguito degli interventi del Progetto Integrato Prà Marina.

Gli interventi

Il Progetto Integrato concentra i suoi interventi sulla vasta area del **Parco Lungo**: una fascia di 1,5 chilometri in cui troveranno posto nuovi spazi verdi, servizi, aree sportive, percorsi ciclabili e pedonali, spazi di aggregazione. L'intervento prevede il restyling dell'Aurelia intesa come dotazione urbana integrata e integrante per la vivibilità e il decoro: la viabilità è divisa in due distinti settori, due corsie centrali di scorrimento, due corsie di scorrimento locale a bassa velocità poste sui lati esterni, separate da lunghe e ampie aiuole. Le cortine di verde contribuiscono a ridurre l'inquinamento acustico, mentre il regime circolatorio consentirà il notevole alleggerimento della pressione viabilistica sulle strade interne e l'incremento della pedonalità e della ciclabilità dell'area.

Alcuni degli interventi sono già stati eseguiti, come il **nuovo accesso al parco di Ponente**: una nuova passeggiata è stata realizzata per completare quella già presente all'interno del parco, è stato creato un varco pedonale in corrispondenza di Piazza Bignami, per migliorare l'accessibilità alla Fascia e favorire la fruizione da parte di chi si muove a piedi.

Sempre nell'area del Parco Lungo, sta per cominciare la **riqualificazione di Piazza Sciesa**, con l'obiettivo di migliorare la fruibilità da parte dei pedoni. La mobilità verrà modificata con l'introduzione di un regime a transito limitato, garantendo comunque le accessibilità veicolari alle zone limitrofe e il permanere delle attività commerciali e produttive esistenti e la pavimentazione verrà completamente modificata, inserendo lastre di pietra lavica e cubetti di porfido per rendere l'aspetto della piazza più coerente in senso estetico e architettonico con l'adiacente via Fusinato. L'intervento

apporta anche il miglioramento dei sistemi di raccolta delle acque meteoriche e il rifacimento dell'impianto di illuminazione pubblica con tecnologia a led.



Tra i progetti che verranno avviati nell'immediato futuro, c'è la realizzazione di uno spazio urbano pubblico per la vendita di prodotti agricoli locali. Il **nuovo mercato a km 0** sorgerà al centro del Parco Lungo, in corrispondenza della vecchia stazione ferroviaria, che verrà recuperata in parte come nuova sede della polizia municipale, in parte per fungere da supporto alle attività del mercato. Uno spazio polifunzionale, circondato dal verde e corredato da parcheggi e servizi. Un nuovo accesso via mare, per migliorare il trasporto pubblico locale diminuendo il congestionamento automobilistico, fa parte dei progetti in corso sul Parco Lungo. Un approdo per l'**attracco della nave bus** permetterà un più facile collegamento con la città, mentre sempre in corrispondenza della stazione nascerà un nuovo **parcheggio di interscambio** a ridotto impatto ambientale. La soluzione progettata di "parcheggio verde" riduce drasticamente gli impatti poiché rende disponibile una superficie pedonabile di qualità, le zone di sosta sono delimitate da una serie di aiuole modellate a "duna", su cui sono previste alberature di seconda e terza grandezza.

Infine, il progetto integrato darà un **nuovo assetto al rio San Pietro**, in particolare quella di fondovalle, che necessita di interventi per limitare i rischi idrogeologici. Il ponte stradale e quello ferroviario, attualmente dismesso, verranno totalmente ricostruiti.

Con la premialità assegnata al programma verranno realizzati tre interventi.

Il primo è la sistemazione del **Parco di Ponente**, che valorizza le risorse esistenti per il ripristino dell'attuale polmone verde, con un nuovo orientamento dei percorsi pedonali, la predisposizione di diverse aree di sosta attrezzate per il riposo e lo svago, nuovi spazi per i bambini, uno specchio d'acqua artificiale, una pista ciclabile.

Il secondo (**spazi di mare tra sport e natura**) prevede la rinaturalizzazione della foce del rio San Pietro e l'inserimento di percorsi naturalistici con diversi sistemi di camminamento per favorire diverse attività all'aria aperta, conferendo alle sponde un assetto meno ripido e più naturale.

Il terzo (**Pra'-to-sport**) prevede lo spostamento dei flussi veicolari verso mare e consente di organizzare la distribuzione veicolare sulla rotonda terminale verso Pegli. Oltre alla viabilità sono compresi nell'intervento la prosecuzione lato mare di piazza Sciesa e la sistemazione di una piccola piazza alberata nell'ambito della quale sarà ricollocata una statua di S. Pietro.



Ambito Prà Marina





Genova Maddalena

Introduzione

Il centro storico di una città è il suo cuore pulsante, il luogo della storia, delle tradizioni e delle trasformazioni nel tempo. Il centro di Genova è il più esteso d'Europa, con i suoi 113 ettari di estensione, ed è composto da un'intricata rete di vie, palazzi e piazze, di origine medievale. La densità abitativa è altissima, così come quella degli edifici, alti e vicini tra loro, quasi addossati uno all'altro nei vicoli stretti e suggestivi.

Vivere nel centro storico di una città comporta privilegi e vantaggi: poter godere della bellezza artistica dei luoghi e degli edifici, trovarsi nel cuore della vita sociale e commerciale, avere accesso a luoghi di aggregazione e servizi. Naturalmente esistono anche i disagi, legati soprattutto alla difficile accessibilità e, in alcune aree, al degrado degli edifici.

Contestualizzazione

Il centro storico di Genova soffre di alcuni disagi, in questo senso. A partire dal XIX secolo, lo sviluppo della città e della sua vita si è spostato sempre più verso la costa, provocando una marginalizzazione progressiva del centro. Nel corso degli ultimi decenni, in particolare, il centro della città ha dovuto confrontarsi con un indebolimento progressivo del

tessuto sociale, con alcuni casi di criminalità e di decadimento ambientale, anche se negli ultimi anni sono state realizzate significative politiche di riqualificazione con importanti risultati sul piano della riqualificazione.

Rilanciare il centro storico, valorizzandone le bellezze e riattivando la vita economica e sociale cittadina è l'obiettivo degli interventi del Progetto Integrato Genova Maddalena. L'area di intervento copre una vasta parte del centro, a cavallo dell'asse di via della Maddalena: una porzione di città che si trova tra il complesso urbanistico di Via Garibaldi e l'area fronte mare del Porto Antico, oggi riqualificata.

Le parole chiave dell'intervento sono: pedonalizzazione, accessibilità, recupero e riconversione degli edifici, sviluppo delle attrattive turistiche e commerciali.

Gli interventi

I progetti principali inseriti nel piano di interventi del POR FESR riguardano la creazione di un **Centro Culturale Arti e Mestieri**, uno **Spazio gioco per bambini** e un **Laboratorio sociale**: tutti rispondono all'esigenza di offrire ai cittadini spazi di aggregazione e di attività sociali caratterizzati da accessibilità, attenzione all'ambiente e qualità delle strutture e dei servizi.

Il **Centro Culturale Arti e Mestieri**, situato probabilmente nel palazzo Senarega nella piazzetta omonima, sul quale sono in corso trattative di acquisizione e che verrà completamente restaurato, offrirà servizi di orientamento e informazione per la formazione professionale e sarà sede di un Centro degli antichi mestieri, finalizzato a tramandare un cultura materiale sempre più rara anche mediante l'utilizzo delle nuove tecnologie. Il centro avrà le caratteristiche di uno spazio polifunzionale, con open space e uffici di supporto.

L'edificio che sorge all'angolo tra via Maddalena e via della Rosa verrà demolito per la costruzione di uno **spazio gioco** di alta qualità per 25 bambini tra i 16 e i 36 mesi, dotato una terrazza verde e costruito secondo i principi della

bioedilizia. La creazione di questo nuovo spazio avrà una ricaduta positiva sullo spazio circostante, contribuendo a risanare un luogo nevralgico del centro storico.

Un progetto attualmente in corso di realizzazione, infine, riguarda la creazione del **Laboratorio sociale** in vico del Papa: un luogo di elaborazione, discussione e progettazione per dare vita a iniziative che contribuiscano alla rivitalizzazione e al recupero socio-economico della zona.

A questi progetti si affiancano gli interventi dedicati a migliorare il decoro urbano e la fruibilità pedonale delle principali vie del centro storico, con interventi di **ripavimentazione e riqualificazione delle utenze** e di **gestione razionalizzata dei parcheggi merci** ma anche con l'introduzione di aree access point per il Wi-Fi e nuove illuminazioni. Le vie della Maddalena torneranno a essere un luogo piacevole da vivere e da frequentare.

I progetti per il centro storico si completano con la **riqualificazione dell'ascensore di Castelletto**, a cura dell'AMI (Azienda Mobilità e Infrastrutture), che sarà adeguato agli standard di sicurezza e manutenzione più aggiornati, e la **riqualificazione dei locali AMIU**, a cura dell'azienda stessa, che ha già insediato locali in via della Maddalena per la gestione della raccolta differenziata dei rifiuti solidi urbani, con evidente miglioramento dello stato di igiene e decoro della zona.



Genova Molassana

Introduzione

Il quartiere di Molassana, accorpato al comune di Genova nel 1926, è una zona abitata e altamente industrializzata che si sviluppa sulla sponda destra del torrente Bisagno. La zona centrale del quartiere coincide con la confluenza del Rio

Geirato nel Bisagno: Molassana si sviluppa in modo prettamente lineare lungo la via costiera omonima, ma durante il XX secolo, soprattutto nel secondo dopoguerra, ha vissuto una forte urbanizzazione anche nelle zone collinari. Lo sviluppo del quartiere, dal punto di vista degli insediamenti e delle attività produttive, si è caratterizzato per commistione tra nuclei abitativi e aree industriali, uno sviluppo viario disordinato e un assetto idrogeologico che ha presentato qualche criticità.

Contestualizzazione

Gli interventi del Programma Integrato sono finalizzati alla riqualificazione del centro abitato di Molassana, che verrà sollevato dalla pressione del traffico attraverso un riassetto della mobilità locale e la creazione di nuovi parcheggi e aree di sosta, per non svantaggiare il tessuto commerciale della zona. La pedonalizzazione e la riqualificazione di piazze, marciapiedi e aree comuni completano il quadro di intervento, che restituirà agli abitanti un quartiere più vivibile e sicuro. Dal punto di vista ambientale il Programma Integrato si rivolge al riassetto idrogeologico del torrente Geirato e alla valorizzazione dell'acquedotto storico, importante emergenza architettonica del XVIII secolo.

Gli interventi contribuiranno a valorizzare l'intera zona che, per la sua posizione, assume importanza strategica come nodo di interscambio tra l'alta valle, a mobilità prevalentemente privata, e il centro cittadino, servito dai mezzi pubblici.

Gli interventi

Per realizzare la **pedonalizzazione di via Molassana**, si rende necessario deviare la circolazione dei mezzi privati, impedendo l'attraversamento del centro cittadino: **l'asse stradale** che attualmente corre all'interno dell'abitato sarà quindi spostato all'esterno, **lungo la sponda del torrente Bisagno**, con una via della lunghezza di circa 430 metri, a due corsie e con marciapiedi da entrambi i lati. Il progetto si completa con la realizzazione di un ponte, direttamente connesso con l'impalcato attuale del Ponte Fleming e in connessione con il resto del sistema viabilistico.

Risolto il problema della viabilità, **via Molassana** verrà completamente ripavimentata: verrà usato il calcestruzzo architettonico, che permetterà di eliminare la separazione strada/marciapiede lasciando comunque percepire gli spazi esistenti. Verranno inoltre eliminati gli attuali dissuasori e le ringhiere e si provvederà alla piantumazione di alberi e arbusti e all'inserimento di panchine e altri elementi di arredo urbano. La rete di illuminazione pubblica verrà rinnovata, in coerenza con il resto degli interventi. Il risultato finale sarà un'area di aggregazione e di vita sociale che contribuirà alla rivitalizzazione delle attività commerciali della zona e a restituire dignità e vivibilità a Molassana.

Per contribuire a risolvere i problemi di traffico e mobilità, il Progetto Integrato prevede inoltre la realizzazione di un **parcheggio pubblico di interscambio a monte del ponte Fleming**, per un totale di 250 posti. L'area soprastante

verrà valorizzata con la realizzazione di una piazza urbana, con aree gioco attrezzate per bambini e con un sistema speciale di copertura e illuminazione per il lato che corre lungo il Bisagno, realizzazione per poter sostenere una possibile futura prosecuzione della strada in sponda.

Uno degli interventi già in corso riguarda la **realizzazione del nuovo Centro Civico**, in prossimità dell'ex cinema Nazionale. Il complesso, composto da un edificio a quattro piani e un corpo allungato di due piani, ospiterà gli uffici della Circoscrizione, della Divisione Territoriale, della Pubblica Assistenza, oltre a alcuni esercizi pubblici, collocati al piano terra. Il corpo basso, a due piani, verrà coperto da un giardino pensile attrezzato per la sosta e per il gioco. L'intero edificio è costruito secondo i principi dell'efficienza energetica e del basso impatto ambientale. Anche **la piazza antistante** il nuovo complesso subirà una radicale trasformazione. Da parcheggio, diventerà uno spazio di aggregazione pubblica per il quartiere di Molassana, con spazi verdi e arredo urbano nonché con l'attivazione di uno hot-spot per la connessione Wi-Fi.

L'acquedotto storico genovese, che necessita di interventi di recupero e riqualificazione, attraversa Molassana per un lungo tratto: sarà restaurato e ripristinato, migliorando i percorsi pedonali e ciclabili che permettono di percorrerlo. Un sistema di illuminazione scenografica a led ne valorizzerà l'immagine e, nell'area circostante, la vegetazione verrà curata e adattata per completare la riqualificazione dell'intero complesso.

Gli interventi del Progetto Integrato si completano con le opere di consolidamento e **risanamento dell'area del torrente Geirato**, che prevedono la sistemazione dei muri d'argine e dell'area stradale limitrofa, con arredo urbano, spazi verdi e abbattimento delle barriere architettoniche, con inserimento di scivoli per le persone disabili e rifacimento dei parapetti e dell'impianto di illuminazione pubblica. Oltre alla sicurezza delle strutture, quindi, la zona del torrente Geirato avrà un nuovo aspetto, più accessibile e fruibile da tutti i cittadini.



localizzazione degli interventi

Realizzazione tombinatura Ca' de Rissi

- L'intervento prevede la tombinatura con scatolare in cemento armato del rio Ca' de' Rissi, responsabile, secondo le analisi del Piano di Bacino Bisagno/Geirato, di esondazione della piana contenente l'area ex industriale Boero. L'intervento è da realizzarsi in attuazione delle prescrizioni contenute nel Piano di Bacino del Geirato
- Costo: Euro 613.000,00

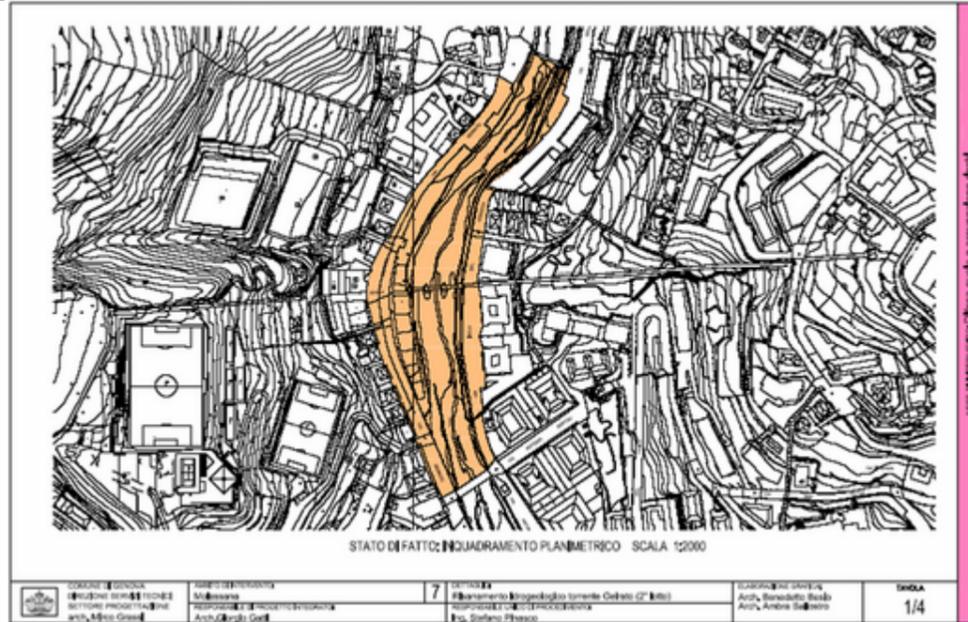


Risanamento idrogeologico torrente Geirato

- L'intervento consiste nell'arginatura di un tratto della sponda destra del Torrente Geirato, con sistemazione dell'area stradale limitrofa, completa del relativo impianto di illuminazione pubblica, verde e arredo urbano. Verranno eseguite opere in cemento armato, pali di fondazione e finiture consistenti in rivestimento in pietre faccia a vista dei nuovi muri in C.A., pavimentazioni, asfaltature, arredo urbano, impianti di illuminazione e piantumazione.
- Costo: Euro 2.000.000,00



FOTOMONTAGGIO DI PROGETTO



Realizzazione parcheggio intermodale a monte del ponte Fleming

- Su un'area di circa mq 4.000 attualmente occupata da un parcheggio pubblico a raso verrà realizzato un parcheggio in struttura su tre piani, di cui due interrati e uno fuori terra, per posti auto pubblici e pertinenziali, per un totale di circa 400 posti. Si tratta di un parcheggio funzionale all'interscambio con il sistema pubblico di trasporto, significative ricadute di carattere ambientali e trasportistiche su tutta la Valbisagno.
- Il parcheggio è connesso con il riassetto della mobilità a scala urbana in conformità con quanto previsto dal PUM, un percorso per i mezzi pubblici in sede protetta che colleghi la Valbisagno con Sampierdarena attraverso l'asse centrale di via XX Settembre –Portello – Stazione Principe.
- Il progetto, volto a decongestionare le strade di attraversamento dal traffico privato e a limitare l'impatto inquinante sull'ambiente urbano, è suddiviso in diverse fasi, la prima delle quali coinvolge la Valbisagno, priorità assoluta in quanto unica direttrice genovese che non possiede ancora un adeguato sistema di trasporto pubblico.
- Costo: Euro 4.500.000,00

planimetrie



FOTO STATO DI FATTO



FOTOMONTAGGIO DI PROGETTO



Recupero acquedotto storico di Molassana

- L'intervento di recupero di un tratto dell'acquedotto storico, dalla Casa dei Filtri di Molassana fino al Fossato del rio Cicala, consolida il completamento della percorribilità pedonale -e per specifici tratti anche ciclabile- di complessivi 7 Km (circa metà dell'intero percorso) nel rispetto delle caratteristiche storiche-ambientali e tecnologiche dell'infrastruttura.
- L'intervento provvede inoltre al miglioramento dell'accessibilità pedonale di collegamento al tessuto edificato del quartiere. Il tratto di percorso recuperato ha una elevata connotazione boschiva – naturalistica: sono previsti interventi di contenimento e sistemazione della vegetazione e il posizionamento di panchine.
- Costo: Euro 400.000,00



planimetria



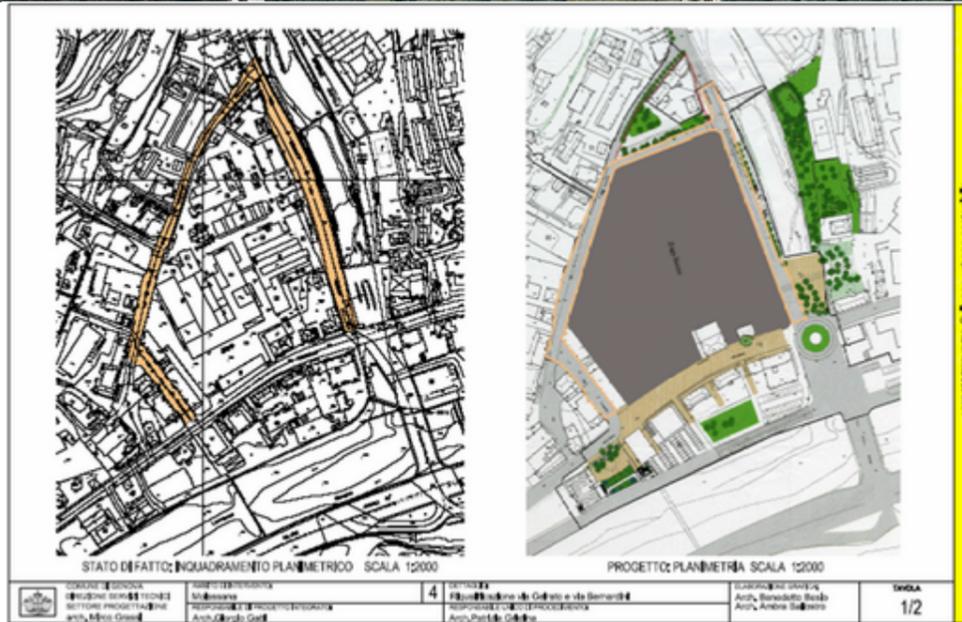
Riqualificazione di via Geirato e via Bernardini

- l'intervento consente l'allargamento della via Geirato e via Bernardini anche al fine di migliorare le dotazioni di parcheggio pubblico lungo le strade e di razionalizzare i flussi di traffico indotti dal nuovo insediamento nell'ex area Boero.
- La dotazione di via Geirato verrà completata con la messa in opera di una passerella pedonale al fine di avvicinare l'insediamento pubblico di Via Sertoli con il nuovo asilo nido previsto nell'ex area Boero.
- Costo: Euro 430.000,00



Riquilificazione della piazza antistante il nuovo edificio per servizi civici

- L'intervento consiste, previa acquisizione e successiva demolizione dell'edificio ex Trattoria dell'Olmo, nella realizzazione di una piazza pubblica pedonale di accesso alla nuova sede del Municipio 4 Media Valbisagno. Prevede altresì la creazione di un'area hotspot nella zona di intervento, realizzando un sistema flessibile per la trasmissione dei dati attraverso tecnologia WiFi.
- Costo: Euro 670.000,00



SITUAZIONE ATTUALE



SIMULAZIONE DI PROGETTO

Pedonalizzazione di via Molassana

- L'intervento consente di dotare il centro di Molassana di una vasta area pedonalizzata in grado di migliorare la coesione fra utenza commerciale e dotazioni di servizi connessi alla grande risorsa del parco pubblico previsto in posizione adiacente nell'ex area Boero.
- L'intervento prevede la riqualificazione delle sottoutenze, la completa pavimentazione dell'area con materiale lapideo, la piantumazione di essenze di alto fusto, panchine per la sosta e complementi di arredo urbano oltre al rifacimento completo della rete di illuminazione pubblica.
- L'intervento verrà attuato dopo la messa in esercizio della nuova viabilità in sponda sinistra del Bisagno come previsto nel PUO di riconversione dell'ex area Boero.
- Costo: Euro 1.850.000,00



FOTO STATO DI FATTO



FOTOMONTAGGIO DI PROGETTO



Riassetto della mobilità locale

- L'intervento ha la finalità di risolvere le criticità relative all'attraversamento del centro di Molassana, con la pedonalizzazione della via mediante lo spostamento del tratto di viabilità di attraversamento all'esterno, lungo la sponda del Bisagno, consentendo l'eliminazione del traffico privato su via Molassana. Il nuovo tratto consentirà la riorganizzazione del trasporto pubblico locale, finalizzato ad aumentare la velocità commerciale, in coerenza con la riqualificazione della mobilità urbana e dell'asse attrezzato della Valbisagno. L'intervento prevede anche la realizzazione di alberature, per migliorare il microclima e la qualità ambientale, un nuovo impianto di illuminazione pubblica e la razionalizzazione dei collettori oltre a cavidotti a disposizione per nuove reti per cavi o fibre ottiche.

- Costo: Euro 1.620.000,00



STATO DI FATTO: INQUADRAMENTO PLANIMETRICO SCALA 12000



PROGETTO: PLANIMETRIA SCALA 12000

UFFICIO TECNICO DIREZIONE TERRITORIO, SVILUPPO URBANISTICO ED ECONOMICO E GRANDI PROGETTI TERRITORIALI SETTORE PROGETTAZIONE Arch. Andrea Grassi	SERVIZIO 2 SERVIZIO PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO Arch. Paolo G. G.	UFFICIO TECNICO DIREZIONE TERRITORIO, SVILUPPO URBANISTICO ED ECONOMICO E GRANDI PROGETTI TERRITORIALI SETTORE PROGETTAZIONE Arch. Andrea Grassi	UFFICIO TECNICO DIREZIONE TERRITORIO, SVILUPPO URBANISTICO ED ECONOMICO E GRANDI PROGETTI TERRITORIALI SETTORE PROGETTAZIONE Arch. Andrea Grassi	UFFICIO TECNICO DIREZIONE TERRITORIO, SVILUPPO URBANISTICO ED ECONOMICO E GRANDI PROGETTI TERRITORIALI SETTORE PROGETTAZIONE Arch. Andrea Grassi	UFFICIO TECNICO DIREZIONE TERRITORIO, SVILUPPO URBANISTICO ED ECONOMICO E GRANDI PROGETTI TERRITORIALI SETTORE PROGETTAZIONE Arch. Andrea Grassi
---	---	---	---	---	---

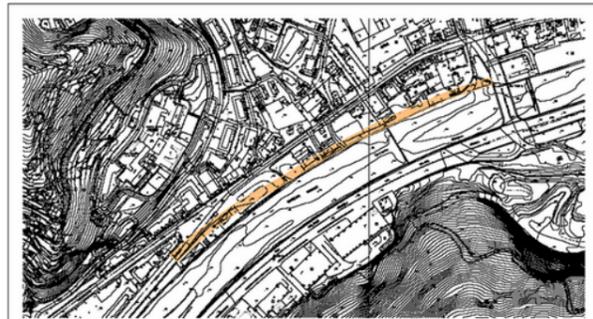
planimetrie



FOTO STATO DI FATTO



FOTOMONTAGGIO DI PROGETTO



STATO DI FATTO: INQUADRAMENTO PLANIMETRICO SCALA 12000

UFFICIO TECNICO DIREZIONE TERRITORIO, SVILUPPO URBANISTICO ED ECONOMICO E GRANDI PROGETTI TERRITORIALI SETTORE PROGETTAZIONE Arch. Andrea Grassi	SERVIZIO 1 SERVIZIO PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO Arch. Paolo G. G.	UFFICIO TECNICO DIREZIONE TERRITORIO, SVILUPPO URBANISTICO ED ECONOMICO E GRANDI PROGETTI TERRITORIALI SETTORE PROGETTAZIONE Arch. Andrea Grassi	UFFICIO TECNICO DIREZIONE TERRITORIO, SVILUPPO URBANISTICO ED ECONOMICO E GRANDI PROGETTI TERRITORIALI SETTORE PROGETTAZIONE Arch. Andrea Grassi	UFFICIO TECNICO DIREZIONE TERRITORIO, SVILUPPO URBANISTICO ED ECONOMICO E GRANDI PROGETTI TERRITORIALI SETTORE PROGETTAZIONE Arch. Andrea Grassi	UFFICIO TECNICO DIREZIONE TERRITORIO, SVILUPPO URBANISTICO ED ECONOMICO E GRANDI PROGETTI TERRITORIALI SETTORE PROGETTAZIONE Arch. Andrea Grassi
---	---	---	---	---	---

stato attuale: planimetria



FOTO STATO ATTUALE



FOTOMONTAGGIO DI PROGETTO



Genova Sampierdarena

Introduzione

Il quartiere di Sampierdarena si trova immediatamente a ponente del centro storico di Genova ed è uno dei più popolosi della città. Di antichissime origini, il centro abitato prende il suo nome dalla chiesa di San Pietro dell'Arena. La sua posizione lo rende un naturale crocevia tra la valle del Polcevera e la direttrice costiera: per questo, durante il corso dei secoli è stato segnato dalle principali vie di comunicazione stradali e ferroviarie e dalla nascita di nuovi insediamenti, di natura eterogenea: dalle sontuose ville per i soggiorni marittimi della nobiltà alle industrie pesanti come le fonderie.

Nel periodo tra le due guerre, l'aspetto del quartiere è stato modificato con la realizzazione di nuovi assi viari e nuove espansioni edilizie collinari, ma soprattutto con la realizzazione del bacino portuale, che ha richiesto un'enorme escavazione del promontorio di San Benigno. La fascia tra il mare e l'insediamento urbano ha subito quindi una situazione di degrado e dequalificazione che però da tempo è oggetto di attenzione: diversi interventi pubblici e privati, infatti, hanno dato inizio a un processo di ricucitura progressiva del centro cittadino con la fascia costiera.

Il Progetto Integrato si inserisce in questo processo, con una serie di interventi che si propongono di riqualificare il quartiere dal punto di vista della vivibilità e della qualità ambientale, favorendo la pedonalizzazione, razionalizzando la viabilità e sviluppando migliori collegamenti tra le diverse zone, ma anche valorizzando il patrimonio storico e artistico del quartiere e favorendo un miglior accesso ai servizi da parte della popolazione, soprattutto quella più anziana.

Contestualizzazione

L'ambito geografico di intervento del Programma Integrato è delimitato a mare dal lungomare Canepa, la grande arteria di scorrimento urbano in via di realizzazione. A levante l'area comprende l'abitato storico adiacente al promontorio di San Benigno, mentre il limite a monte per l'area di intervento è la strada a quota 40", che percorre l'intero quartiere. A ovest, infine, la zona comprende tutta l'area del Campasso che, sebbene isolata dai tracciati della ferrovia e dell'autostrada, storicamente appartiene al quartiere.

Gli interventi del Programma si basano sulla riqualificazione generale dell'abitato di Sampierdarena secondo due principali direttrici: la prima è quella di un nuovo sistema di accessibilità che prevede l'attribuzione di precise gerarchie d'uso ai principali assi stradali, distinguendo così tra le strade di attraversamento urbano, quelle di penetrazione interna del quartiere e quelle prevalentemente destinate al trasporto pubblico. La seconda direttrice, coerente con la prima, riguarda il potenziamento dei servizi pubblici attualmente presenti nel quartiere, dal Municipio stesso fino a centri di aggregazione e servizi per anziani e bambini.

Gli interventi

Tra i progetti rivolti a intervenire sia sui problemi di viabilità che su quelli di recupero ambientale spicca la **riqualificazione di via Buranello**, fiancheggiata da un lato da numerosi palazzi ottocenteschi di pregio e, dall'altro lato, dalla linea ferroviaria sopraelevata, la cui facciata in corso di recupero, mentre gli spazi a volta sottostanti la ferrovia sono destinati ad attività prevalentemente commerciali. Per la valorizzazione della strada e una sua migliore fruibilità i

marciapiedi verranno ampliati e sistemati, mentre la viabilità si svolgerà entro un'unica grande corsia da 4 metri, dedicata al trasporto pubblico e a quello locale privato.

Un intervento già completato è **piazza Vittorio Veneto**. L'obiettivo dei lavori era quello di rendere la piazza maggiormente fruibile a livello pedonale, razionalizzando le aree di sosta e privilegiando le aree destinate ai pedoni. L'inserimento di una rotonda ha agevolato la fluidificazione del traffico, con un minore inquinamento ambientale ed acustico e valorizzando al contempo l'aspetto estetico della zona.

In **via Daste**, cuore del centro storico di Sampierdarena, sono partiti di recente i lavori di riqualificazione. La strada verrà pedonalizzata e completamente ripavimentata, con un riordino dei marciapiedi e delle aree di sosta. Fa parte del progetto anche la riqualificazione dello spazio antistante il palazzo di villa detto la "Bellezza", ove sono previste una nuova pavimentazione, l'inserimento di elementi di arredo urbano e alberature, il ripristino della scalinata d'ingresso e del muretto di delimitazione.

L'ultimo intervento in materia di rinnovamento e miglioramento della viabilità riguarda **via Cantore**, uno dei principali assi di scorrimento urbano, che riveste grande importanza anche come via commerciale. Gli obiettivi dell'intervento, attualmente in corso, riguardano il miglioramento del porticato - nella pavimentazione e nelle parti a mosaico - e la riqualificazione dei marciapiedi. Inoltre sono previsti interventi di sistemazione della via in corrispondenza della Villa Scassi, il cui giardino era stato in precedenza tagliato per la realizzazione della strada. Tra le migliorie che l'intervento apporterà alla zona ci inoltre sono nuove alberature e un'area per il Wi-Fi.

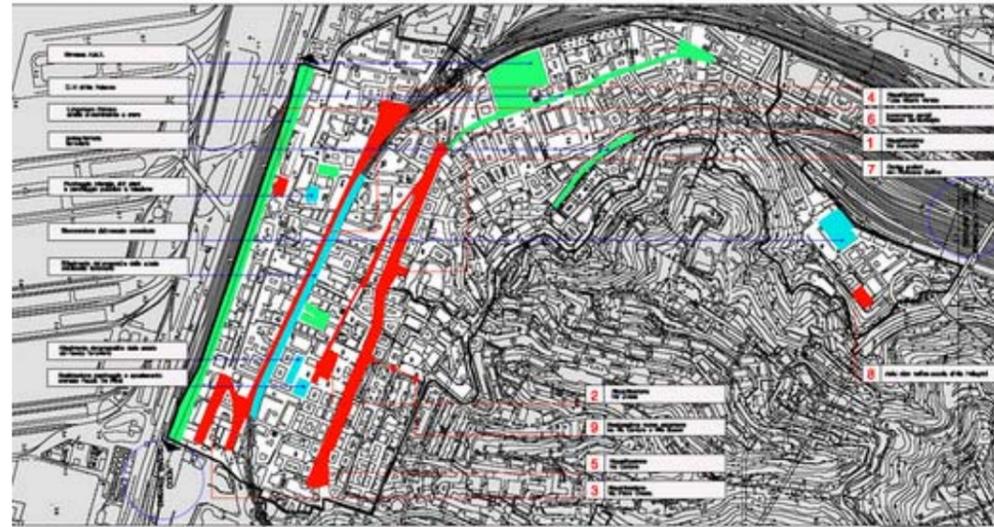
Il **palazzo del Municipio** di via Sampierdarena è attualmente oggetto di interventi di restauro e risanamento, per restituire all'edificio la coerenza architettonica con il periodo neoclassico, di cui è espressione. Dal punto di vista strutturale, è stato realizzato un ascensore esterno che garantisce accessibilità totale all'edificio, mentre per quanto concerne i servizi verranno potenziate le infrastrutture telematiche a beneficio della cittadinanza e realizzata una migliore sede della Polizia Municipale.

Il potenziamento dei servizi alla popolazione si rivolge con particolare attenzione agli anziani che rappresentano una buona parte della cittadinanza locale. A loro è dedicato l'intervento di trasformazione **dell'ex biblioteca Gallino**, in via Cantore, che avrà lo scopo di facilitare l'inclusione sociale e di offrire alle persone anziane un centro diurno, luogo di aggregazione e di incontro. Il centro sarà dotato di uno spazio didattico per l'avvicinamento agli strumenti informatici.

Un altro importante intervento in chiave sociale riguarda la realizzazione di un **asilo nido nell'edificio un tempo destinato alla scuola di via Pellegrini**. La struttura attuale, fatiscente e abbandonata, verrà demolita e l'intera zona sarà bonificata. Il nuovo asilo sarà dedicato alla prima infanzia, rispondendo a un forte fabbisogno che si registra in un'area, quella del Campasso, caratterizzata da forti criticità ambientali e sociali. Il nuovo edificio sarà costituito da corpi

indipendenti tra loro ma raccordati insieme da un unico "fulcro", il corpo centrale con funzioni di accoglienza e di spazio comune. L'asilo verrà collegato con le aree verdi retrostanti, oggi sottoutilizzate, attraverso percorsi pedonali.

L'ultimo intervento del Progetto Integrato Sampierdarena riguarda la realizzazione di un **ascensore di collegamento tra via Cantore e Villa Scassi**, mediante la realizzazione di un impianto che prevede che la cabina sia prima traslata nella galleria attuale e poi sollevata su un piano inclinato, per poi uscire nella zona alta della Villa, in prossimità dell'Ospedale di Villa Scassi. Si tratta di una struttura innovativa che favorirà l'accessibilità al parco, al quartiere e alla struttura ospedaliera.

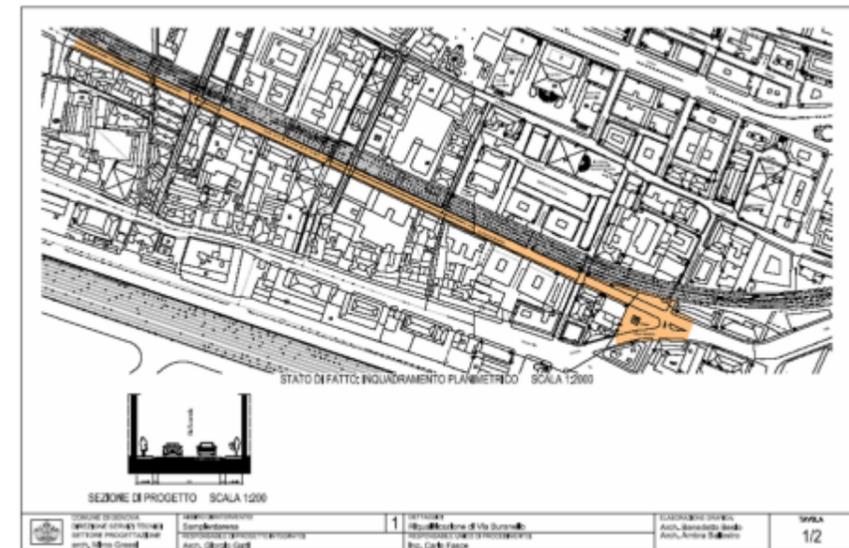


- ▶ 1 Riqualificazione di via Buranello
- ▶ 2 Riqualificazione di via Daste
- ▶ 3 Riqualificazione di via Chiesa
- ▶ 4 Riqualificazione di piazza Vittorio Veneto
- ▶ 5 Riqualificazione di via Cantore
- ▶ 6 Incremento servizi del palazzo del Municipio
- ▶ 7 Realizzazione centro anziani ex biblioteca Gallino
- ▶ 8 Realizzazione di un asilo nido sul sedime dell'ex scuola di via Pellegrini
- ▶ 9 Realizzazione di un nuovo ascensore pubblico tra via Cantore e Villa Scassi

Riqualificazione di via Buranello

- Fiancheggiata da una parte della ferrovia e dall'altra da un continuum di palazzi ottocenteschi, la via presenta un elevato volume di traffico lungo tutto l'arco della giornata, che dequalifica il tessuto

commerciale (comunque ancora vivace e recentemente organizzatosi nel CIV omonimo), anche a causa della ristrettezza dei marciapiedi.



Via Buranello - planimetria

- Il programma prevede di razionalizzare il traffico privato attraverso la delimitazione di una zona a traffico limitato, mentre viene agevolata la percorrenza degli autobus urbani su corsia riservata.
- Si prevede l'ampliamento dei marciapiedi con il miglioramento della pedonalità a servizio del tessuto commerciale.
- Sarà possibile recuperare parcheggi di accosto e di servizio mediante la realizzazione di specifiche isole come punti di supporto alle attività commerciali.
- E' prevista inoltre la riqualificazione di piazza Barabino nella quale sarà installato un compattatore AMIU.
- Costo: Euro 2.000.000,00





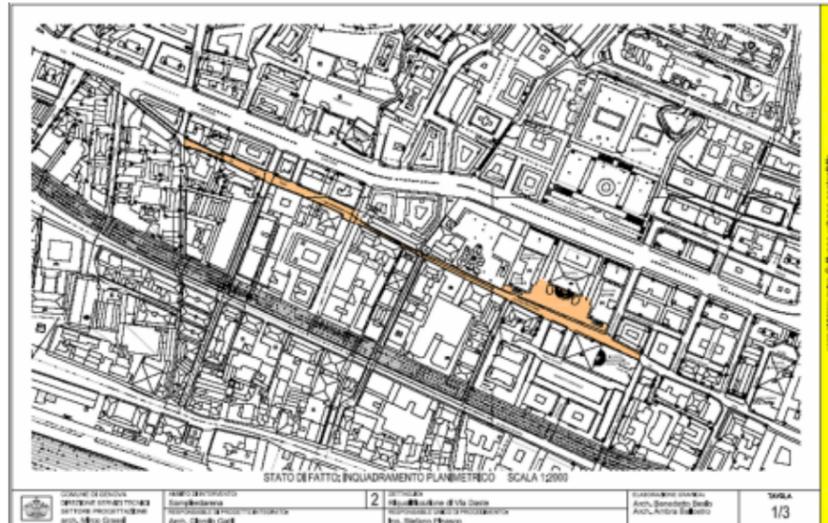
FOTO STATO ATTUALE



FOTOMONTAGGIO DI PROGETTO

Riqualificazione di via Daste

- Via Daste è il fulcro del centro storico di Sampierdarena, ma è caratterizzata da condizioni di degrado, nonostante vi si affaccino numerose sedi di servizi pubblici come il Centro civico Buranello e diverse scuole pubbliche, prive di spazi esterni qualificati.



Via Daste - planimetria

- La strada costituisce l'ideale prolungamento dell'asse storico di via Rolando recentemente riqualificato.
- Si prevede la riqualificazione di via Daste con il riordino dei marciapiedi, delle aree di sosta e l'incremento della pedonalizzazione nei tratti più stretti; la riqualificazione della piazzetta posta davanti alle scuole Mazzini e Casaregis, un'adeguata pavimentazione e l'inserimento di arredi e alberature.
- Costo: Euro 1.460.000,00



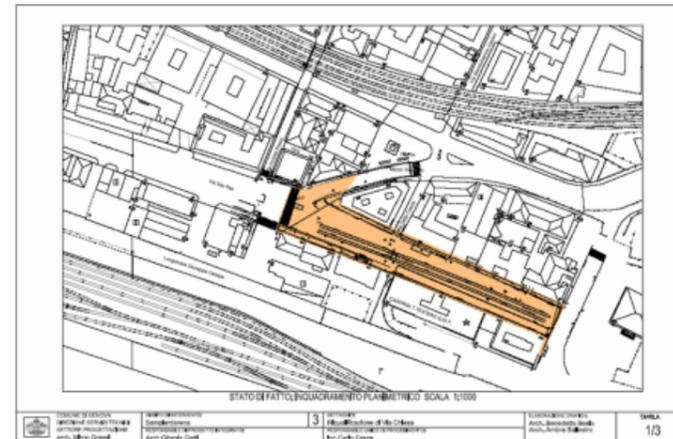
FOTO STATO DI FATTO



FOTOMONTAGGIO DI PROGETTO

Riqualificazione di via Chiesa

- L'intervento è già realizzato.



Via Chiesa - planimetria



- La riqualificazione della via Chiesa, prosecuzione di via Sampierdarena, è stata ottenuta riordinando lo spazio a parcheggio e l'assetto dei marciapiedi.
- Costo: Euro 372.868,00



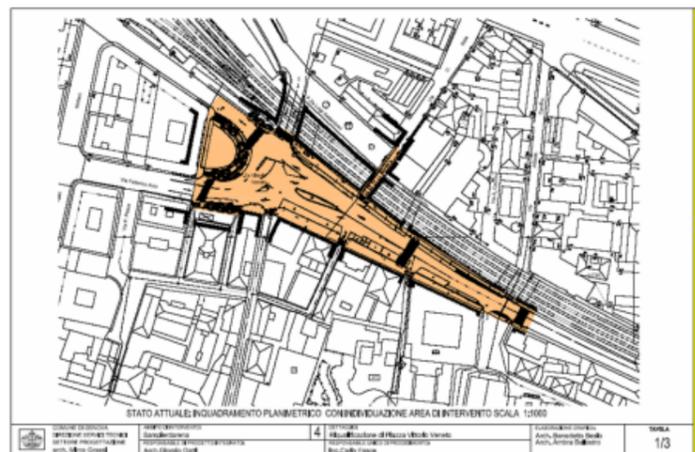
FOTO INTERVENTO REALIZZATO



FOTO INTERVENTO REALIZZATO

Riqualificazione di piazza Vittorio Veneto

- La riqualificazione della piazza è finalizzata al miglioramento della viabilità, alla razionalizzazione dei parcheggi e ad una maggiore fruibilità pedonale della zona.



Piazza Vittorio Veneto - planimetria

- In particolare l'intervento in corso d'opera, prevede l'allargamento dei marciapiedi sia dal lato a monte che a mare con rivestimento in lastre di porfido e il posizionamento di nuovi arredi (panchine). L'intervento dà luogo ad un miglioramento della viabilità, con il posizionamento di una rotatoria e lo spostamento del capolinea degli autobus da via Avio, con ampliamento dei marciapiedi e inserimento di arredi per la sosta degli utenti.

- Costo: Euro 862.000,00



FOTO: IN CORSO DI REALIZZAZIONE



FOTO: IN CORSO DI REALIZZAZIONE

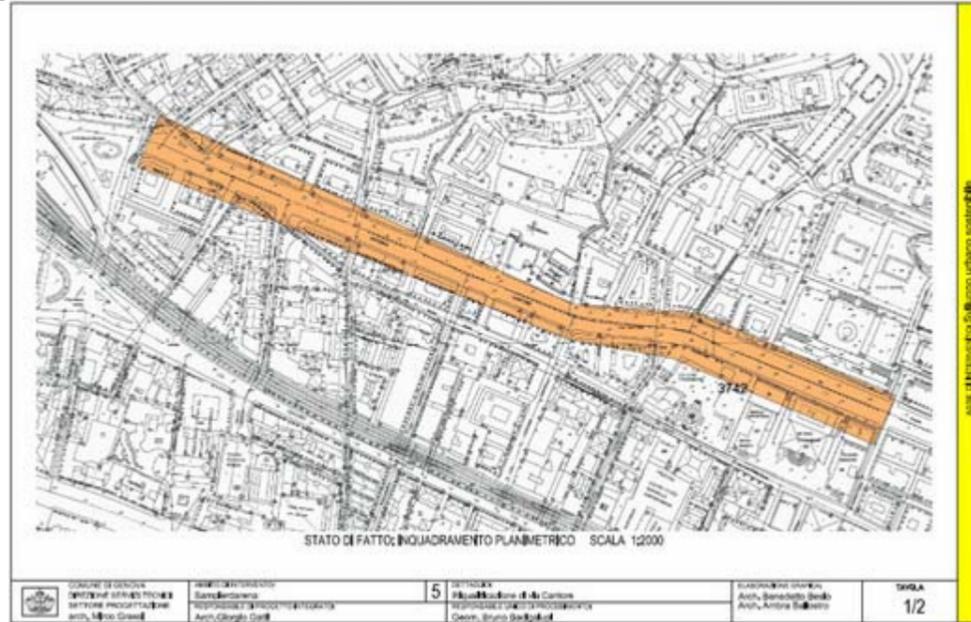


FOTO: IN CORSO DI REALIZZAZIONE

Riqualificazione di via Cantore

- L'intervento prevede la sistemazione del pavimento del porticato nelle parti a mosaico ammalorate e la riqualificazione dei marciapiedi con inserimento di alberature.

- Costo: Euro 950.000,00



Via Cantore - planimetria



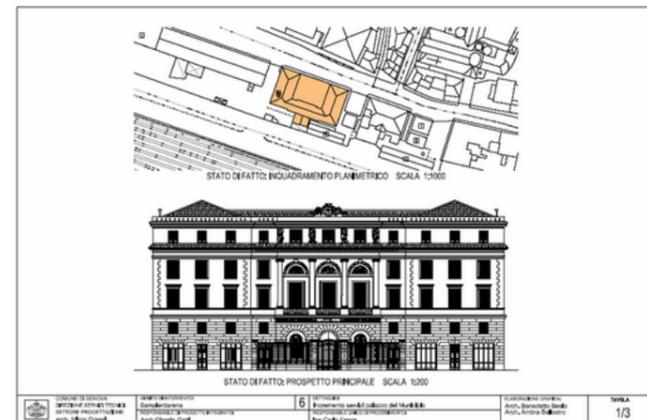
FOTO STATO DI FATTO



FOTOMONTAGGIO DI PROGETTO

Incremento servizi del palazzo del Municipio

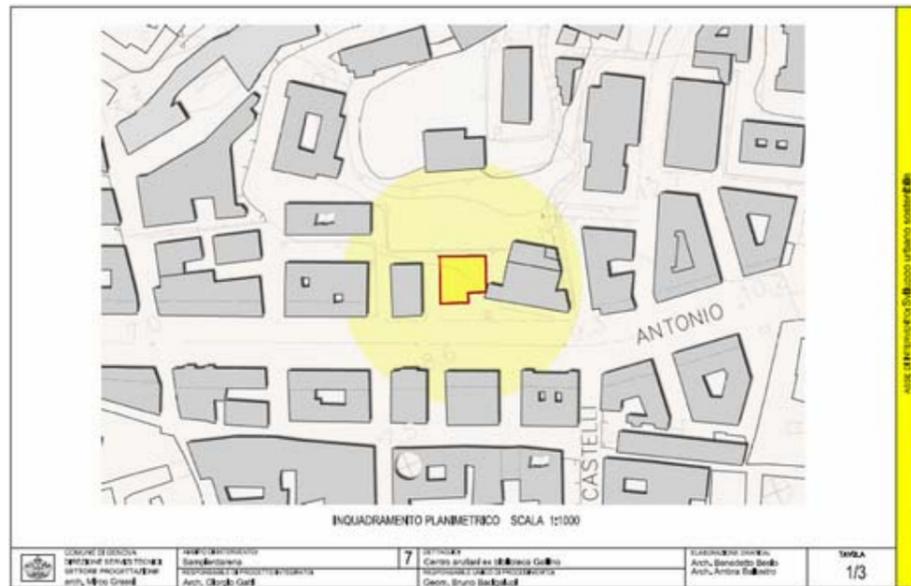
- L'intervento si configura come recupero di edificio di valore storico con ampliamento dei servizi, implemento delle infrastrutture telematiche e realizzazione di una nuova sede della polizia municipale. Con l'intervento si prevede altresì la realizzazione del cablaggio dell'intero edificio e il completamento dell'abbattimento delle barriere architettoniche.
- Costo: Euro 1.200.000,00





Realizzazione centro anziani ex biblioteca Gallino

- L'intervento prevede la trasformazione dell'immobile, oggi sottoutilizzato e destinato ad uffici, in un centro per anziani, servizio finalizzato all'inclusione sociale, adeguandone l'accessibilità con l'inserimento di un ascensore a servizio dei piani per un'utenza caratterizzata da problemi di accessibilità e risanando l'immobile. Inoltre è previsto l'inserimento di un centro di alfabetizzazione informatica
- Costo: Euro 400.000,00



Costo: Euro 1.600.000,00



Stato Attuale: planimetria e pianta



FOTO STATO DI FATTO



FOTOMONTAGGIO DI PROGETTO



FOTO STATO DI FATTO



FOTOMONTAGGIO DI PROGETTO

Realizzazione di un asilo nido sul sedime dell'ex scuola di via Pellegrini

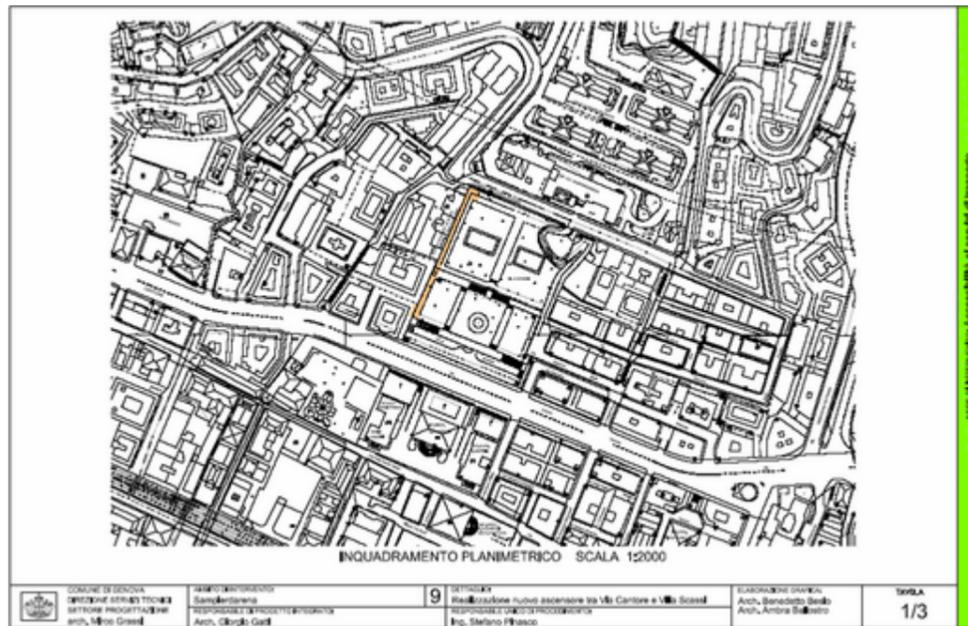
- Il progetto prevede la demolizione della struttura esistente, oggi abbandonata, con bonifica degli elementi in amianto, e la realizzazione di un nuovo servizio pubblico dedicato alla prima infanzia, riqualificando l'accessibilità con recupero della scala esterna e la realizzazione di un ascensore nel terrapieno. Il progetto prevede inoltre la connessione dell'asilo con le aree verdi pubbliche retrostanti, oggi sottoutilizzate e poco accessibili, con la riqualificazione della percorrenza pubblica.



Foto e fotomontaggi

Realizzazione di un nuovo ascensore pubblico tra via Cantore e Villa Scassi

- L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo vano per l'ascensore con uscita entro la villa: la nuova localizzazione consente di eliminare le attuali criticità di accesso come la differenza di quota al di sopra della galleria ferroviaria e il percorso in curva cieca, con incremento della sicurezza per gli utenti. L'ascensore consente l'accesso all'ospedale di villa Scassi oltre che al quartiere circostante e al parco dall'alto. La riapertura dell'ascensore di villa Scassi con un percorso più diretto e sicuro costituisce incentivo all'utilizzo dei mezzi pubblici.
- Costo: Euro 3.800.000,00





Genova Sestri Chiaravagna

Introduzione

Il quartiere di Sestri è stato uno dei comuni storici del ponente genovese, aggregato alla città di Genova negli anni '20. Nato come piccolo centro prevalentemente agricolo, con una naturale vocazione marina e turistica, Sestri Ponente si è trasformato in cittadina industriale con lo sviluppo della siderurgica navale e dell'industria pesante, soprattutto a cavallo tra le due guerre: il tracciato della ferrovia segna una netta separazione tra le aree residenziali e quelle di tipo produttivo. Il centro del quartiere ha mantenuto la sua destinazione residenziale, anche se in maniera a volte disordinata e poco organica. La zona che si colloca a cavallo del torrente Chiaravagna risulta particolarmente critica per l'alta densità abitativa, per l'insufficienza dei servizi e delle infrastrutture e, soprattutto, per il rischio idrogeologico costituito dal torrente stesso.

Contestualizzazione

L'ambito di sviluppo del progetto Integrato comprende una vasta area delimitata a levante dall'asse del torrente Chiaravagna, compreso tra la vasca di monte al di sotto del viadotto autostradale fino alla foce, mentre a ponente si estende fino al Parco di Villa Rossi e all'area della Manifattura Tabacchi, recentemente riqualificata. A monte, l'area coincide con l'abitato storico di Sestri e, a mare, comprende la fascia occupata dai binari, in corrispondenza di via Puccini, e le aree circostanti.

Gli interventi del Progetto Integrato si concentrano sulla riqualificazione del centro abitato di Sestri, rispondendo a precise esigenze di miglioramento della viabilità, dei servizi pubblici e del patrimonio storico-artistico. Un'attenzione particolare viene dedicata al riassetto ambientale dell'area, soprattutto per quanto concerne il bacino del torrente Chiaravagna. Scopriamo nel dettaglio i singoli interventi.

Gli interventi

La difesa del suolo e la prevenzione dei rischi naturali sono gli obiettivi del primo e più importante intervento del Progetto Integrato, dedicato al **torrente Chiaravagna**. Le opere già portate a termine, finalizzate alla riduzione del forte rischio di esondazione, hanno comportato la ricostruzione di tre ponti ferroviari sul torrente e la regolarizzazione delle sezioni d'alveo, sia a monte che a valle. Sono stati realizzati nuovi forni sotto gli attraversamenti ferroviari. I progetti in fase di approvazione, invece, riguardano l'adeguamento delle sezioni d'alveo del torrente **in corrispondenza dell'edificio Elsag e del ponte di via Manara**: si tratta di un'area in cui risultano particolarmente critici lo smaltimento e il deflusso della portata di massima piena, con rischio di esondazione lungo entrambe le sponde.

Il mercato storico di Sestri, che da anni versava in stato di forte degrado, è stato smontato per permettere la realizzazione di un parcheggio interrato. Il Progetto Integrato intende realizzare un nuovo **polo mercatale in via Ferro**, ripristinando e valorizzando al tempo stesso il patrimonio di archeologia industriale rappresentato dal vecchio mercato, la cui struttura esterna è stata recuperata e rimontata. L'intervento prevede di riaprire il mercato con un allestimento

interno nuovo e più funzionale. I banchi saranno collocati secondo un percorso ad anello, che permetterà una completa visuale dell'intero padiglione. La riapertura del polo mercatale in via Ferro renderà possibile intervenire sulla **piazza dei Micone**, attualmente sede di un mercato provvisorio, che verrà riqualificata. Il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio a raso e l'inserimento di alberature: la piazza offrirà un'utile area di sosta a beneficio dei servizi commerciali e delle abitazioni circostanti.

Gli interventi dedicati al miglioramento della viabilità e all'aumento delle aree pedonali coinvolgono **via Paglia**, asse storico parallelo a via Sestri, e l'attigua **piazza Tazzoli**. Il progetto prevede la ripavimentazione di via Paglia nel tratto compreso vico del Gazzo e via D'Andrade, a completamento di quanto già realizzato nel tratto di Via Paglia che confluisce su Piazza Tazzoli: lastre di arenaria pietra forte, posate trasversalmente alla strada con una schiena d'asino centrale.

Per la piazza Tazzoli sono stati predisposti interventi di riordino dello spazio pubblico, per fare in modo di restituire ai pedoni una piazza troppo spesso invasa da sosta non autorizzata. A seguito dei lavori piazza Tazzoli sarà del tutto complanare, le aree di sosta moto saranno spostate tutte sul lato sud, in corrispondenza dell'accesso ai veicoli su via D'Andrade, in modo che tutto il resto della piazza resti pedonale. Una rete Wi-Fi verrà inserita in tutta la zona.

Per quanto riguarda la riqualificazione dei servizi pubblici è prevista la realizzazione di un **centro per anziani nell'ex biblioteca Bruschi**, rimasta vuota dopo il trasferimento nell'edificio della Manifattura Tabacchi, con la realizzazione dell'ascensore per il superamento delle barriere architettoniche: l'inserimento di un centro per anziani è un servizio essenziale ai fini di rispondere alla forte domanda di socializzazione.

E' stato invece già realizzato un **centro per malati di Alzheimer in Villa Viganigo**, che ha comportato la riqualificazione degli ambienti al piano terra e primo della villa, per destinarli alla nuova attività. Anche il giardino è stato interessato da interventi volti a trasformarlo in uno spazio "terapeutico".



Percorso di formazione della proposta di piano compresa la descrizione di momenti di partecipazione/consultazione pubblica avvenuti prima dell'adozione del progetto preliminare di piano

Percorso di formazione della proposta di piano

L'amministrazione Comunale, nel 2007, ha deciso di avviare i lavori per la redazione del nuovo Piano Urbanistico Comunale. Con particolare riferimento alle tematiche del nuovo Piano Urbanistico, con provvedimento n° 165, assunto dalla Sindaco in data 26/06/2007, è stato conferito all'Arch. Renzo Piano un incarico di alta collaborazione quale Chief Advisor. Per lo svolgimento di questo incarico e per la realizzazione delle sue finalità sono stati impostati un dettagliato programma di lavoro e una nuova struttura organizzativa denominata Genova Urban Lab composta da un gruppo di tecnici provenienti dallo stesso Comune e da stagisti provenienti da Università italiane e straniere.

Questa nuova organizzazione del lavoro ha previsto, tra l'altro, la costituzione di un "Tavolo delle idee", composto da esperti di livello internazionale in campo giuridico, urbanistico, socio-economico e culturale, che ha avuto funzione propositiva e consultiva e che è chiamata a definire e verificare gli indirizzi progettuali sviluppati dai competenti uffici della Civica Amministrazione, in particolare da Genova Urban Lab.

Nel periodo di giugno-luglio 2007 è stato sviluppato il documento di pianificazione per la costruzione del nuovo Piano Urbanistico Comunale, individuando attività, funzioni e strumenti organizzativi. Si è partiti da una definizione dell'Idea di Città basata su criteri di valorizzazione dell'identità e di sviluppo sostenibile: Il lavoro si è articolato su due percorsi:

1. la trattazione delle politiche pianificatorie
2. l'individuazione dei sistemi di reti e nodi che connotano il territorio genovese.

Il lavoro ha avuto inizio con una Tavolo delle Idee cui hanno partecipato oltre a Renzo Piano, Richard Rogers, Oriol Bohigas e Amanda Burden, tre autorevoli nomi nel campo dell'architettura moderna. L'incontro ha permesso la predisposizione di un documento contenente i principi di crescita sostenibile per la realizzazione del nuovo Piano Urbanistico e, nel tempo, degli elaborati riguardanti la Blue line, la Green line e i brown fields.

I lavori del Tavolo delle Idee sono proseguiti secondo il seguente calendario:

- 28/9/2007 Sviluppare l'idea di città e definire i nodi prioritari con i relativi obiettivi progettuali
- 25/10/2007 Individuazione argomenti da approfondire propedeutici al nuovo P.U.C.
- 26/11/07 Grandi infrastrutture e mobilità sostenibile
- 19/12/2007 Pianificazione infrastrutture
- 25/1/2008 Pianificazione del verde e dell'ambiente
- 07/03/08 Corridoi verdi e viali alberati
- 28/03/08 Rete Piccoli Progetti
- 18/4/08 Metodologia di lavoro per sviluppo Grandi Progetti

- 06/2008 stato di avanzamento dei lavori grandi progetti
- 24/11/09 indirizzi progetto preliminare nuovo PUC
- 21 e 22/12/09 riqualificazione aree ferroviarie dismesse
- 18 e 19/01/10 Progetto di riqualificazione Val Polcevera
- 10/02/10 Centro Storico
- 30/03/10 Aree ferroviarie dismesse
- 04/06/10 Progetto di riqualificazione Val Bisagno e Piano del verde
- 8 e 9/07/10 Ambiti complessi e linea blu
- 20 e 21/09/10 Genova Smart City, Documento degli obiettivi
- 25 e 26/11/10 Ipotesi progettuali aree portuali condivisione con Autorità Portuale
- 20 e 21/01/11 Val Bisagno trasporto pubblico in sede propria – Progetto europeo CATMED
- 23 e 24/05/11 progetto di condivisione progetto preliminare PUC con stakeholders

Parallelamente sono state organizzate due Conferenze strategiche con lo scopo di fare sistema, di abbandonare il modello dei piani calati dall'alto e per superare gli approcci settoriali, favorire e sviluppare un dialogo fra gli attori sociali e istituzionali per condividere, fin dalle premesse, le azioni e i progetti possibili da mettere in campo, individuando le risorse disponibili e per sviluppare una cultura e un metodo di lavoro orientato alla programmazione e al coordinamento.

Prima Conferenza Strategica

"Patto per Genova 2015- Genova protagonista del suo futuro"- 31 ottobre 2007

A seguito di un percorso preparatorio di incontri con gli interlocutori coinvolti nel tema della portualità, il Comune ha formulato – come previsto nel programma della Sindaco - un'ipotesi di sviluppo del porto molto decisa, basata su un porto strettamente integrato al suo hinterland in un'ottica di "Porto Lungo", al fine di consentire a Genova – ed all'Italia - di essere protagoniste nella logistica e nella portualità europee quale porto di alimentazione da sud del Corridoio 24 Genova-Rotterdam, bilanciando così l'importanza dei porti del Nord Europa con conseguente aumento dei traffici e relativo sviluppo economico.

La proposta del "Porto Lungo", condivisa dagli operatori del settore ad ogni livello, è stata inserita nella relazione del Piano Operativo Portuale approvato dall'Autorità Portuale di Genova ed ha consentito e l'introduzione di un tema fondamentale per lo sviluppo della città e l'avvio di un dibattito politico, fino ad oggi pressoché inesistente.

Il lavoro di Urban Lab ha inoltre implementato il precedente Affresco di Renzo Piano ed valutato il progetto del Politecnico di Torino "Siti", di collegamento con navette dedicate tra il porto genovese ed il retroporto nel Basso Piemonte, nella pianificazione territoriale.

Seconda Conferenza Strategica

"L'Industria e la Ricerca Scientifica a Genova - Genova Protagonista del suo futuro"- 7 Maggio 2008

Nel percorso preparatorio si sono incontrate le imprese operanti e/o aventi sede a Genova in settori innovativi legati alla ricerca. Si è riscontrato un forte interesse concreto da parte del mondo imprenditoriale e si è creato un clima positivo di rapporto, essenziale per un processo di reindustrializzazione della città. Durante la Conferenza, le imprese, presenti ai massimi livelli, hanno presentato i loro progetti su Genova. Il Comune ha, a sua volta, condiviso le proposte per promuovere e supportare l'insediamento di nuove attività produttive e la crescita di quelle esistenti attraverso:



- Ordinamento, razionalizzazione e promozione del sistema di scuole internazionali presenti nel territorio genovese; - creazione del Politecnico di Genova, in rete con gli altri Politecnici del Nord ovest - Creazione della società/agenzia di Marketing Territoriale in collaborazione con CCIAA e Confindustria Genova

- Da questo incontro tra il mondo imprenditoriale, della ricerca ed istituzionale è scaturita la proposta di creare un Comitato Guida che riunisca le tre categorie, mirato ad individuare condizioni ottimali ed azioni necessarie per lo sviluppo economico legato all'innovazione.

- Il completamento del portale web dedicato all'Uc5. In fase conclusiva i programmi ministeriali che consentiranno la partecipazione on line dei cittadini sui nuovi progetti urbanistici.

- L'avvio, in forma sperimentale ed in collaborazione con Urban Lab, della comunicazione in materia urbanistica rispetto ai piccoli progetti dei Municipi.

In particolare:

La Costituzione dell'Ufficio Città Partecipata in relazione ai grandi temi di trasformazione urbanistica, Tempi della Città, Educazione Ambientale e Agenda 21

Conferenza Strategica Genova e il Mediterraneo

“Genova ed il Mediterraneo” - 10 dicembre 2008

Il Comune di Genova ha organizzato una Conferenza strategica, presso il circolo Autorità Portuale, via Albertazzi 3. L'evento è stato coordinato dall'Assessore Andrea Ranieri e ha visto una qualificata partecipazione di rappresentanti dell'economia, della cultura e della ricerca.

Durante l'incontro è stato sottolineato soprattutto il potenziale di sviluppo per Genova che potrà derivare dalla crescita del Nord Africa e dell'Africa interna.

Il confronto tra i partecipanti ha evidenziato come lo sviluppo della città passi quindi non solo dalla capacità di intercettare i traffici merci in transito dal Pacifico. Lo sviluppo endogeno del Mediterraneo è stato visto come fattore decisivo per una Genova crocevia fra il Sud e il Nord del Mediterraneo stesso e punto di connessione con l'Europa non solo da un punto vista produttivo e logistico ma anche culturale e sociale.

Quindi Genova come “il” porto d'Africa per ridefinire la stessa idea di Nord-Ovest.

Tenendo quindi conto anche delle indicazioni emerse nelle conferenze strategiche sono state definite le linee guida per il nuovo Piano urbanistico comunale. L'organizzazione del PUC è stata suddivisa in alcune macroattività, dedicate alla formazione del nuovo strumento urbanistico, alla sua promozione e alla sua gestione operativa.

In particolare per le attività a carattere procedurale (Legge Urbanistica Regionale 36/97) sono stati individuati i contenuti e i tempi da rispettare quali elementi e vincoli imprescindibili nella costruzione del progetto. Su tale presupposto normativo si innesta la strategia progettuale che costituisce l'elemento significativo della costruzione del piano, che, in attuazione della Legge Urbanistica Regionale, dovrà svolgersi entro marzo 2011.

Alla base del PUC è posta la definizione dell'**Idea di Città** basata su criteri di valorizzazione dell'identità e di sviluppo sostenibile. Questa idea si articola su due percorsi: le politiche pianificatorie e i sistemi di **reti e nodi** che connotano il territorio genovese.

Tale pianificazione supera il concetto di una zonizzazione indifferente al territorio, operando in una logica di sistema fondata su diverse tipologie di **reti**, quali quelle dei trasporti (grandi infrastrutture e reti di trasporto urbano), quelle

ambientali (le aree verdi, i sistemi di risorse ecologiche, la circolazione delle acque marine e le reti idriche), nonché quelle del patrimonio antropico-culturale (i sistemi territoriali paesaggistici, le ville e i percorsi storici, i Rolli, ecc.).

In questo contesto è importante individuare i **nodi** interessati da una o più reti, che costituiscono ambiti significativi da valorizzare e/o riqualificare sia in termini di organizzazione funzionale degli spazi sia sotto il profilo della qualità urbana. I nodi interessati da una o più reti costituiscono le aree soggette a maggior trasformazione per le quali è stata sviluppata una progettazione specifica.

Grandi progetti (aree di trasformazione) Nel tessuto edificato, con particolare riguardo alle aree dimesse e/o dismessibili, sono stati individuati ambiti territoriali con caratteristiche di complessità in quanto: nodi connessi a reti di significativa importanza quali infrastrutture, reti ambientali, culturali, ecc., aree connotate dalla compresenza di diverse problematiche quali il degrado edilizio, il degrado sociale, la presenza di mix funzionali incompatibili, la scarsa vivibilità, le carenze ambientali, ecc., luoghi interessati da molteplici proposte progettuali fra loro disorganiche.

Piccoli progetti Sono progetti dimensionalmente contenuti, di agevole fattibilità e d'impegno economico contenuto, articolati nel sistema di percorsi e spazi urbani verdi, quale rete di connessione con gli obiettivi prevalenti della riqualificazione ambientale, sociale, della vivibilità e della sicurezza urbana. Allo scopo è stata individuata una specifica metodologia operativa volta alla selezione delle idee progettuali secondo elenchi rinnovabili ed implementabili; a tal fine si è ritenuto fondamentale il supporto dei Municipi, anche quali riferimenti per l'organizzazione delle forme di partecipazione della popolazione nell'individuazione delle priorità e delle esigenze da considerare. Nell'ambito di tali elenchi è apparso opportuno integrare progetti già presentati all'Amministrazione, ed in parte selezionati mediante apposite gare, relativi al miglioramento della qualità sociale, in coerenza con il Piano Regolatore Sociale, ed al perseguimento della sicurezza urbana.

Con **Deliberazione di Consiglio Comunale n° 1/2009**, sono stati approvati gli **"Indirizzi di Pianificazione"**. Gli indirizzi di pianificazione costituiscono linee guida e preambolo per la redazione del nuovo Piano Urbanistico Comunale. Essi definiscono i criteri di fondo attraverso i quali si intende orientare la gestione urbanistica del territorio nei prossimi anni, mentre tratteggiano le linee di sviluppo della città (economiche, infrastrutturali, etc.) che sono state approfondite nei successivi atti di elaborazione del PUC.

La pianificazione del territorio sarà indirizzata al conseguimento di alcuni primari obiettivi - come riportati nell'allegato A - relativi ai seguenti temi:

- ▶ Genova città portuale e città marittima;
- ▶ costruire sul costruito là dove il territorio lo consenta e diradare nei centri storici;
- ▶ recuperare il rapporto città-mare favorendo lo sviluppo economico della città;



- ▶ privilegiare il trasporto pubblico rispetto al trasporto privato;
- ▶ rendere compatibili grandi progetti con la realizzazione di opere più piccole in tempi brevi;
- ▶ informare e far partecipare i cittadini alle scelte di pianificazione e trasformazione urbana;
- ▶ qualità urbana ed architettonica dello spazio;
- ▶ equità sociale;
- ▶ mix funzionale.

Tra gli allegati approvati nella Delibera degli Indirizzi è compresa la Linea Verde, la Linea Blu, i Brown fields, gli ambiti complessi e l'elenco dei piccoli progetti.

Il lavoro del primo anno, svolto secondo le indicazioni dell'Arch. Renzo Piano, è stato sintetizzato nel Quaderno n° 1 pubblicato e distribuito alla fine del 2008. Questo ha permesso di considerare conclusa la prima fase di studio e di lavoro propedeutico all'adozione del nuovo Piano Urbanistico Comunale.

Per assicurare continuità al qualificato apporto dell'Arch. Piano e al contempo un approfondimento rispetto alle scelte di sviluppo della città anche da un punto di vista socio-economico è stato individuato nel Prof. Richard Burdett, docente di Architettura e Urbanistica presso la "London School of Economics and Political Science", già Advisor del Sindaco di Londra, la persona in possesso della professionalità necessaria.

Il lavoro per la redazione del nuovo PUC intende quindi affrontare il tema della città, il suo futuro, il suo territorio come un progetto unitario.

In questo contesto la pianificazione urbanistica e l'architettura non devono costituire due diversi modi di vedere e di lavorare, ma devono integrare i loro apporti alle diverse scale, per definire un prodotto unico e nel contempo articolato: non solo vedere, ma sentire il territorio della città come un organismo le cui componenti non sono parti indifferenziate, ma ognuna ha un preciso ruolo da conoscere e valorizzare.

Costruire quindi un disegno strategico che individui l'ossatura di questo organismo, i sistemi delle reti infrastrutturali, sociali, ecologiche, naturali, storico-artistiche, che rappresentano le sue peculiari connotazioni, che ne definiscono l'identità, da salvaguardare nell'evoluzione, da cogliere come riferimento per uno sviluppo sostenibile.

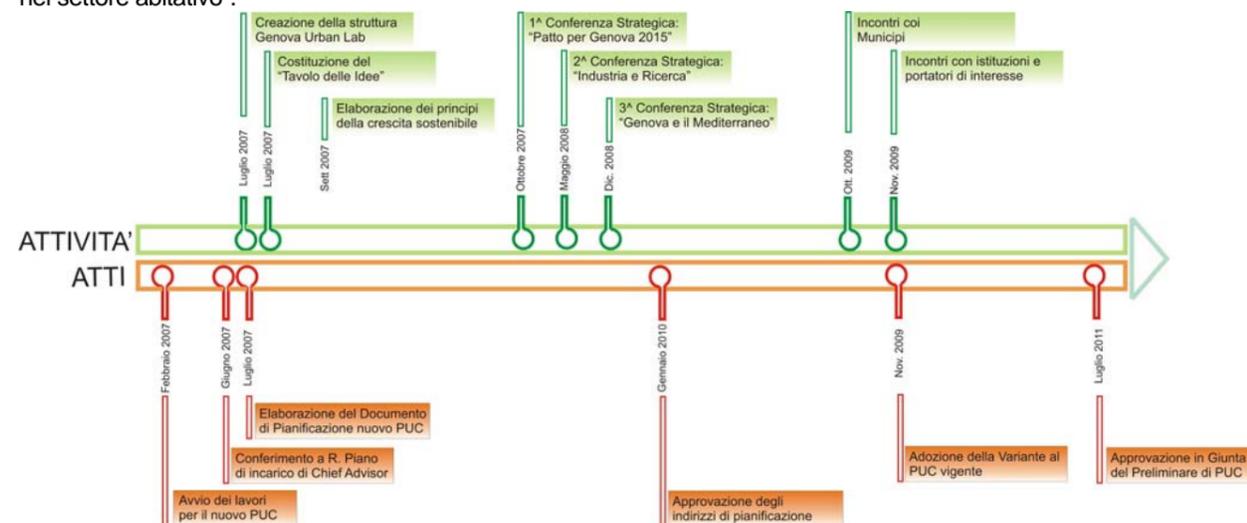
Riconoscere i nodi territoriali, quegli ambiti speciali, in posizione significativa, dove le diverse componenti convivono talvolta in maniera contraddittoria, dove occorre collegare ed allacciare lo spazio al più ampio disegno delle reti, superare la monofunzionalità, eliminare il degrado, compiere precise scelte in materia ambientale e sociale.

Abbiamo scelto quindi, in una prima fase, di lavorare per produrre idee, sospendere i procedimenti analitici dell'urbanistica tradizionale, le incombenze prescrittive, per pensare: al ruolo della città, ai modi per rinnovarla e farla vivere.

Ciò significa analizzare e sintetizzare nel contempo le sue parti, operare scelte alla grande scala delle relazioni territoriali e contemporaneamente scendere sui singoli interventi sperimentandone la progettazione, talvolta anche la ricerca architettonica, pervenire quindi alle scelte di pianificazione ed alle normative di attuazione come sintesi di queste esperienze progettuali, selezionando gli elementi significativi quali riferimenti cardine per i successivi sviluppi.

Parallelamente, con la deliberazione di Consiglio Comunale n. 85 del 17 novembre 2009, la Civica Amministrazione ha adottato una variante al Piano Urbanistico Comunale al fine di adeguare le Norme di Attuazione dello Strumento Urbanistico Comunale ai contenuti della Legge Regionale n. 16/2008 e s.m. "Disciplina dell'attività edilizia" e nel contempo modificare la zonizzazione della zona B, con l'introduzione di due specifiche sottozone, di Conservazione e di Riquilificazione, e l'introduzione di un Ambito Speciale di Conservazione per la collina di S. Ilario.

E' stato portato a termine anche il lavoro di un gruppo interdirezionale finalizzato all' adeguamento del Piano Urbanistico Comunale ai sensi dell'art. 26 della Legge Regionale 3 dicembre 2007 n. 38 "Organizzazione dell'intervento regionale nel settore abitativo".



Patto dei Sindaci

Il 29 Gennaio 2008, nell'ambito della seconda edizione della Settimana europea dell'energia sostenibile (EUSEW 2008), la Commissione Europea ha lanciato il Patto dei Sindaci (*Covenant of Mayors, CoM*), un'iniziativa per coinvolgere attivamente le città europee nel percorso verso la sostenibilità energetica ed ambientale.





Questa iniziativa, su base volontaria, impegna le città europee a ridurre di oltre il 20% le proprie emissioni di gas serra al 2020 attraverso l'attuazione di un Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (SEAP).

Il Comune di Genova con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 16/2009 ad oggetto: "Patto dei sindaci in tema di energia e cambiamento climatico" ha disposto di approvare la propria adesione al "Patto dei Sindaci", con la quale si è impegnata a:

- preparare un inventario base delle emissioni (baseline) come punto di partenza per il SEAP;
- presentare il SEAP entro un anno dalla formale ratifica al Patto dei Sindaci;
- adattare le strutture della città, inclusa l'allocazione di adeguate risorse umane, al fine di perseguire le azioni necessarie;
- mobilitare la società civile nelle aree geografiche di pertinenza al fine di sviluppare un Piano di Azione che indichi le politiche e misure da attuare per raggiungere gli obiettivi del Piano stesso.
- presentare, su base biennale, un Rapporto sull'attuazione ai fini di una valutazione, includendo le attività di monitoraggio e verifica;
- svolgere attività di comunicazione, diffusione e condivisione delle iniziative e delle esperienze correlate, in particolare:
 - condividere la propria esperienza e conoscenza con le altre unità territoriali;
 - organizzare, in cooperazione con la Commissione Europea ed altri attori interessati, eventi specifici (Giornate dell'Energia; Giornate dedicate alle città che hanno aderito al Patto) che permettano ai cittadini di entrare in contatto diretto con le opportunità e i vantaggi offerti da un uso più intelligente dell'energia e di informare regolarmente i media locali sugli sviluppi del Piano di Azione;
 - partecipare attivamente alla Conferenza annuale UE dei Sindaci per un'Energia Sostenibile in Europa;
 - diffondere il messaggio del Patto nelle sedi appropriate e, in particolare, incoraggiare gli altri Sindaci ad aderire al Patto.

Ad Agosto 2010 il Comune di Genova ha presentato il proprio Piano di Azione per l'Energia Sostenibile, comprensivo della Baseline delle emissioni di CO₂, redatta sulla base delle Linee Guida della Commissione Europea ed in conformità all'approccio metodologico ed alle informazioni già disponibili presso la Banca Dati Energia del Sistema Informativo Ambientale Regionale ed il Bilancio Energetico della Provincia di Genova.

Baseline dell'Inventario delle Emissioni

I consumi di energia e le emissioni di CO₂ a livello locale dipendono da molti fattori: struttura economica, livello delle attività economiche, popolazione, densità, caratteristiche del parco edilizio, utilizzo e livello di sviluppo delle diverse modalità di trasporto, sensibilità della cittadinanza, clima, etc.. Alcuni fattori possono essere influenzati sul breve termine, mentre altri a medio o lungo termine.

Funzione della Baseline è stabilire una chiara fotografia dello stato attuale della situazione energetica comunale rispetto all'anno di riferimento (2005) e di conseguenza della situazione in termini di emissioni e consumi energetici. Essa costituisce pertanto il punto di partenza del SEAP, da cui può partire la definizione degli obiettivi, la predisposizione di

un adeguato Piano d'Azione ed il monitoraggio. La Baseline deve contenere le indicazioni delle politiche esistenti, dei piani e degli strumenti e l'identificazione di tutti i dipartimenti e stakeholders coinvolti.

Gli aspetti esaminati sono sia di tipo quantitativo (evoluzione dei consumi energetici...), sia di tipo qualitativo (aspetti gestionali, implementazione delle misure...).

La Baseline, costruita a partire dal quadro dei consumi all'anno di riferimento, consente di identificare le azioni prioritarie e, tramite opportuni indicatori, di monitorarne gli effetti.

La Baseline è basata sulla quantificazione dei consumi finali (*elettricità, riscaldamento/raffreddamento, combustibili fossili e fonti rinnovabili*) entro i confini del territorio comunale. L'inventario viene svolto seguendo l'approccio territoriale e con riferimento ai settori individuati dalla Commissione Europea (edifici, attrezzature e servizi, trasporti) ed in particolare:

- edifici e servizi comunali
- edifici e servizi del settore terziario (non comunali)
- edifici residenziali
- illuminazione pubblica
- industria (solo se l'Amministrazione decide di avviare azioni specifiche nel settore delle industrie non ETS) e PMI
- veicoli comunali
- trasporto pubblico
- trasporto privato e trasporto merci

Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (SEAP)

Il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (SEAP) è un documento chiave che definisce le politiche energetiche che il Comune di Genova intende adottare al fine di perseguire gli obiettivi del Patto dei Sindaci. Esso si basa sui risultati del "Baseline Emission Inventory" (BEI) che costituisce una fotografia della situazione energetica comunale rispetto all'anno di riferimento adottato (2005). A partire dall'analisi delle informazioni contenute nel BEI il Comune è in grado di identificare i settori di azione prioritari e le opportunità per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione della CO₂ fissati dall'Amministrazione Comunale e di conseguenza pianificare un set di misure concrete sia in termini di risparmio energetico atteso, tempistiche, assegnazione delle responsabilità sia rispetto agli aspetti finanziari per il perseguimento delle politiche energetiche di lungo periodo. Le tematiche prese in considerazione nel SEAP sono trasversali rispetto ai vari settori dell'Amministrazione Comunale, pertanto ogni futuro sviluppo a livello urbano dovrà tenere in considerazione quanto previsto da Piano d'Azione.

Il Patto dei Sindaci prevede la pianificazione ed interventi sul territorio di competenza dell'Amministrazione Comunale, esso pertanto è focalizzato sulla riduzione delle emissioni e la riduzione dei consumi finali di energia sia nel settore pubblico che privato; è evidente tuttavia come il settore pubblico, ed in particolare il patrimonio comunale, debba giocare un ruolo trainante ed esemplare per il recepimento di queste politiche energetiche.



I principali settori da prendere in considerazione nella stesura del SEAP sono gli edifici, gli impianti per il riscaldamento e la climatizzazione ed il trasporto urbano, oltre alla produzione locale di energia (in particolare la produzione di energia da fonti rinnovabili, la cogenerazione e il teleriscaldamento).

L'orizzonte temporale del Patto dei Sindaci è il 2020. Il SEAP distingue:

- una "Vision" di lungo periodo, che prevede l'individuazione degli obiettivi delle politiche energetiche al 2020, con indirizzi specifici nei settori dell'utilizzo del suolo, trasporti e mobilità, public procurement e standard per edifici nuovi/ristrutturazioni
- misure dettagliate per i prossimi 3-5 anni: esse costituiscono la prima fase di attuazione delle politiche e dei programmi energetici ed ambientali del Comune

La definizione delle azioni è di tipo puntuale e prevede l'identificazione di un Responsabile dell'attuazione, di una stima del costo dell'intervento, dell'energia e CO₂ risparmiata/prodotta.

L'iniziativa del Patto dei Sindaci e gli strumenti di pianificazione

Per quanto attiene gli strumenti di pianificazione comunali, emerge la necessità di una coordinata revisione della strumentazione urbanistica e di settore al fine di conseguire positivi risultati nell'impegno di riduzione delle emissioni di CO₂ di almeno il 20% entro il 2020, sottoscritto nell'ambito del "Patto dei Sindaci".

Emerge infatti come **i settori chiave per conseguire tale obiettivo siano il settore dei trasporti e l'edilizia civile residenziale**, tra le prime due cause di emissioni di CO₂ anche sul territorio genovese.

Si rende necessario un approccio di tipo integrato che permetta di considerare lo sviluppo urbano, inteso anche in senso socio-economico e non solo infrastrutturale, come parte essenziale di una più ampia strategia di lungo termine i cui obiettivi siano ben chiari e quantificabili.

La documentazione consultata mostra la necessità di un approccio che metta a sistema, per il breve (2014) e lungo periodo (2020), gli strumenti vigenti (Piano Urbano della Mobilità e attuale Piano Urbanistico Comunale) con quelli in fase di stesura (SEAP) o aggiornamento (nuovo PUC e futuro PRP - Piano Regolatore Portuale) avendo come scopo il raggiungimento di un obiettivo univoco.

L'inserimento di criteri energetici e tecnologie per l'efficienza energetica e lo sfruttamento delle fonti rinnovabili nel PUC: AREE DA RIQUALIFICARE/DISTRETTI DI TRASFORMAZIONE

Il nuovo PUC dovrà valutare sempre (anche durante l'attuazione dello stesso) la replicabilità delle soluzioni tecnologiche ad alta efficienza in relazione alle caratteristiche delle aree (dimensioni, numero occupanti, numero edifici, ecc.), tenendo conto della fattibilità tecnico-economica degli interventi.

Si ritiene inoltre che, qualora possibile, il distretto debba aspirare all'autosufficienza energetica ad impatto ambientale nullo (edifici passivi, utilizzo fonti rinnovabili, sistemi ad alta efficienza ed al servizio anche delle aree limitrofe). E' consigliabile l'affissione del certificato energetico a titolo informativo.

Al fine di garantire una gestione ottimale del sistema energetico e ambientale dell'intera area, tutti i servizi (energetici e non) potranno essere gestiti, laddove si presentino le condizioni, mediante sistema di telegestione centralizzato.

Smart city: siamo pronti a immaginare città più intelligenti?

Smart city è una parola d'ordine sempre più diffusa che ci propone la possibilità di una migliore qualità della vita in spazi urbani che ci aiutino a realizzare i nostri progetti di vita e di lavoro, invece di ostacolarli con crescenti caotiche complessità.

Partiamo dalla definizione: a nostro parere **una città smart è uno spazio urbano, ben diretto da una politica lungimirante**, che affronta la sfida che la globalizzazione e la crisi economica pongono in termini di competitività e di sviluppo sostenibile con un'attenzione particolare alla coesione sociale, alla diffusione e disponibilità della conoscenza, alla creatività, alla libertà e mobilità effettivamente fruibile, alla qualità dell'ambiente naturale e culturale.

Per i nostri obiettivi le smart cities possono essere identificate (e misurate) lungo almeno cinque dimensioni principali:

Mobilità

Una città smart è una città in cui gli spostamenti sono agevoli, che garantisce una buona disponibilità di trasporto pubblico innovativo e sostenibile, che promuove l'uso dei mezzi a basso impatto ecologico come la bicicletta, che regola l'accesso ai centri storici privilegiandone la vivibilità (aree pedonalizzate); una città smart adotta soluzioni avanzate di mobility management e di infomobilità per gestire gli spostamenti quotidiani dei cittadini e gli scambi con le aree limitrofe

Ambiente

Una città smart promuove uno sviluppo sostenibile che ha come paradigmi la riduzione dell'ammontare dei rifiuti, la differenziazione della loro raccolta, la loro valorizzazione economica; la riduzione drastica delle emissioni di gas serra tramite la limitazione del traffico privato, l'ottimizzazione delle emissioni industriali, la razionalizzazione dell'edilizia così da abbattere l'impatto del riscaldamento e della climatizzazione; la razionalizzazione dell'illuminazione pubblica; la promozione, protezione e gestione del verde urbano; lo sviluppo urbanistico basato sul "risparmio di suolo", la bonifica delle aree dismesse.

Turismo e cultura

Una città smart promuove la propria immagine turistica con una presenza intelligente sul web; virtualizza il proprio patrimonio culturale e le proprie tradizioni e le restituisce in rete come "bene comune" per i propri cittadini e i propri visitatori; usa tecniche avanzate per creare percorsi e "mappature" tematiche della città e per renderle facilmente fruibili; promuove un'offerta coordinata ed intelligente della propria offerta turistica in Internet; offre ai turisti un facile accesso alla rete e dei servizi online in linea con le loro esigenze.

Economia della conoscenza e della tolleranza

Una città smart è un luogo di apprendimento continuo che promuove percorsi formativi profilati sulle necessità di ciascuno; una città smart offre un ambiente adeguato alla creatività e la promuove incentivando le innovazioni e le sperimentazioni nell'arte, nella cultura, nello spettacolo; si percepisce e si rappresenta come un laboratorio di nuove idee; privilegia la costruzione di una rete di reti non gerarchica, ma inclusiva, in cui i vari portatori di interesse e le loro



comunità possano avere cittadinanza e voce; sviluppa alleanze con le università, ma anche con le agenzie formative informali; dà spazio alla libera conoscenza e privilegia tutte le forme in cui il sapere è libero e diffuso.

Trasformazioni urbane per la qualità della vita

Una città smart ha una visione strategica del proprio sviluppo e sa definire in base a questa scelte e linee di azione; considera centrale la manutenzione del suo patrimonio immobiliare e la sua efficiente gestione e usa tecnologie avanzate per questo obiettivo; fonda la propria crescita sul rispetto della sua storia e della sua identità e privilegia in questo senso il riuso e la valorizzazione dell'esistente in un rinnovamento che si basa sulla conservazione; nel suo sviluppo fisico crea le condizioni per promuovere la coesione e l'inclusione sociale ed elimina le barriere che ne impediscono la sua completa accessibilità per tutti i cittadini.

Le "città intelligenti" sono quelle in grado di produrre alta tecnologia, promuovere trasporti puliti e migliorare in generale la qualità della vita dei suoi abitanti all'insegna delle basse emissioni. Nell'ambito del Patto dei Sindaci, l'Unione europea intende finanziare trenta città europee "ambiziose e pioniere". In occasione dell'incontro "Genova Smart City" del 5 giugno 2010 è stata presentata la candidatura del capoluogo ligure.

Ad ospitare la presentazione del progetto Genova smart city, il 5 giugno 2010 nel capoluogo ligure sono stati i Magazzini del Cotone del Porto Antico. Tema dell'incontro è stato il lancio della **candidatura di Genova al progetto "Smart City"**, su cui la Commissione europea intende avviare una Iniziativa Industriale Europea che realizzi l'opportunità per l'industria europea di diventare leader nelle tecnologie pulite ed efficienti.

Le "città intelligenti" sono quelle in grado di produrre alta tecnologia, promuovere trasporti puliti e migliorare in generale la qualità della vita dei suoi abitanti all'insegna delle basse emissioni. Nell'ambito del Patto dei Sindaci, l'Unione europea intende finanziare trenta città europee "ambiziose e pioniere", per un investimento pubblico e privato previsto di 11 miliardi di € nei prossimi dieci anni.

Genova ha presentato la sua candidatura, forte del sostegno di cinquanta grandi aziende, banche e centri di ricerca, per un sfida che la sindaco **Marta Vincenzi** ha dichiarato di volere vincere. "C'è grande fiducia attorno alla nostra candidatura", ha detto Vincenzi. "Genova è una città ricchissima di intelligenze". I nomi delle altre candidature non sono ancora stati rivelati ma già si pensa a Palermo, Catania, Torino e Firenze.

Intanto il capoluogo ligure ha già iniziato a concentrarsi su "sei filoni": la produzione di energia, le infrastrutture, gli edifici, la mobilità urbana, l'ambiente e il porto. "Intendiamo seguire i modelli di città intelligente di Malaga e Amsterdam: Malaga è riuscita ad abbattere le emissioni di CO2 di 6.000 tonnellate all'anno, Amsterdam è riuscita a fare risparmiare il 14% di energia in 1.200 edifici", riprende la sindaco.

Il dibattito pubblico sulla Gronda di Ponente

Il dibattito pubblico sulla Gronda di Ponente svolto a Genova è stato il primo caso in Italia di débat public "alla francese" relativo a una grande opera infrastrutturale.

Attraverso il dibattito si sono coinvolti i cittadini nella scelta del nuovo tratto autostradale da realizzare, mettendo a confronto 5 alternative.

Il dibattito pubblico ha seguito le seguenti tappe:

- dicembre 2008, nomina Commissione Indipendente composta da quattro esperti estranei al mondo genovese
- 11 dicembre 08/31 gennaio 09: fase preparatoria (interviste stakeholders)
- 1° febbraio/30 aprile: svolgimento dibattito

Incontri pubblici realizzati:

- 6 incontri di presentazione delle alternative di tracciato, domande e chiarimenti poste dai cittadini
- 7 incontri tematici dedicati a temi specifici (impatto dell'opera su abitazioni, aree industriali, ambiente, salute, gestione cantieri e smaltimento materiali di scavo ecc.) dove qualsiasi cittadino ha potuto presentare le proprie osservazioni e le proprie proposte
- riunioni e laboratori

Tutti i documenti relativi all'opera, i verbali e i filmati degli incontri sono stati pubblicati su web.

La sezione del sito continuamente aggiornato ed ospitato nell'urban center del Comune di Genova (<http://urbancenter.comune.genova.it/spip.php?rubrique7068>), ha garantito massima trasparenza e comunicazione con i cittadini che hanno potuto inviare osservazioni e proposte (45 Quaderni degli attori), scaricare documentazione, interagire mediante il forum.

- 30 aprile: chiusura dibattito

- 15 aprile: relazione finale della Commissione con il punto sugli aspetti condivisi e sulle divergenze emerse nel corso del dibattito.

- 31 maggio: relazione finale di Aspi

Il dibattito pubblico ha raggiunto l'obiettivo di diffondere la conoscenza delle caratteristiche dell'opera, dare voce a tutti i cittadini in merito all'opera stessa, dare vita ad un progetto meno impattante rispetto alle abitazioni ed attività produttive (- n.° di espropri), e all'ambiente e paesaggio (+ tratti in galleria).

L'area Boero

Il processo di partecipazione è stato avviato dall'Assessore alla Città Partecipata di concerto con l'Assessore per le Politiche per il Lavoro e Lavori Pubblici e col Presidente del Municipio Media Val Bisagno. In occasione del primo incontro, sono stati individuati gli obiettivi del progetto e i tempi necessari alla realizzazione degli stessi, è stato individuato il ruolo dell'Università come supporto tecnico-scientifico al processo..

Il 13 novembre 2007 il Gruppo di lavoro ha elaborato le fasi e le modalità con cui articolare il percorso di partecipazione. Sono stati previsti quattro momenti: predisposizione di interviste a testimoni privilegiati; somministrazione agli abitanti di un questionario; allestimento di un punto di dialogo con gli abitanti e di raccolta di idee e di spunti da organizzarsi in loco; restituzione dei risultati raccolti ed elaborazione di documenti a supporto dell'esperienza partecipata.

Il 6 dicembre 2007 c'è stato il primo momento di coinvolgimento degli abitanti con l'avvio di una discussione e di un proficuo confronto tra i cittadini, gli Amministratori Comunali e del Municipio e i Funzionari del Comune



rispetto alla trasformazione e riqualificazione dell'area Boero. Grande interesse ha, in particolare, suscitato il tema della mobilità sia in riferimento ai collegamenti della vallata col centro che all'impatto del nuovo insediamento sul traffico locale. Nel corso dell'Assemblea, sono state distribuite copie del questionario finalizzato a conoscere le valutazioni dei cittadini sulle strutture e sui servizi pubblici e privati dell'area considerata.

Parallelamente gli studenti del Corso di Sociologia Urbana tenuto dalla Prof. Antida Gazzola e del Laboratorio di Progettazione urbanistica tenuto dalla Prof. Balletti, presso la Facoltà di Architettura di Genova, hanno rispettivamente: svolto un'indagine attraverso interviste libere agli abitanti e interviste semistrutturate a trenta testimoni privilegiati individuati con la collaborazione del Municipio IV Media Val Bisagno; predisposto degli elaborati conoscitivi "di base" dell'area Boero e del centro di Molassana, nonché predisposto una tavola "aperta" da implementare con informazioni/indicazioni durante gli incontri pubblici con gli abitanti.

Il processo di partecipazione ha visto il coinvolgimento della Scuola materna di Molassana, che ha invitato i bambini ad elaborare disegni e pensieri sull'area Boero e sul loro "ambiente di vita".

Il 12 dicembre 2007 è stato allestito uno specifico spazio di ascolto e informazione per consentire l'approfondimento, da parte dei residenti, sui temi ritenuti prioritari per la valorizzazione dell'Area Boero e del contesto in cui è inserita.

Il 30 gennaio 2008 si è tenuto il seminario conclusivo dei corsi di Sociologia Urbana e dell'Ambiente e del Territorio, sono stati restituiti attraverso i lavori di ricerca svolti dagli studenti, i risultati delle interviste ai testimoni privilegiati.

Il 16 gennaio 2008 il Gruppo di Lavoro ha incontrato i tredici cittadini accreditati, singoli e in rappresentanza di Associazioni e Comitati ai quali è stato chiesto di collaborare, oltre che fornendo temi, criticità e osservazioni utili per il percorso in atto, anche per promuovere una maggiore e più capillare partecipazione dei residenti in previsione di un ulteriore incontro pubblico. Si è anche concordata l'organizzazione del workshop finale per l'individuazione delle linee guida.

Il 7 febbraio 2008 hanno partecipato al workshop il Gruppo di Lavoro e gli accreditati, che insieme hanno lavorato su due tavoli di lavoro aventi ad oggetto rispettivamente la mobilità e l'area Boero – interventi e servizi. Nel corso del workshop sono stati condivisi i risultati dei duecentoquindici questionari e delle interviste effettuate e successivamente individuati gli elementi principali delle linee guida da proporre alla Ditta Boero. Sono state, inoltre, esposte e presentate le tavole di analisi di base elaborate dagli studenti dei Corsi di Progettazione Urbanistica, al fine di mettere in evidenza valori, risorse e criticità riscontrate per l'area centrale di Molassana.

Il 17 marzo 2008 si è svolto un incontro che ha visto il coinvolgimento degli abitanti "accreditati" e degli interlocutori privilegiati. Sono stati oggetto di ulteriore approfondimento i temi e le argomentazioni costituenti il documento delle linee-guida, con particolare riguardo all'assetto urbanistico e architettonico del quartiere e alla mobilità, nell'incontro successivo sono stati approfonditi i temi del commercio e del verde urbano.

Le conclusioni sono state elencate nelle linee guida e proposte alla Ditta Boero.

(http://urbancenter.comune.genova.it/IMG/pdf/Linee_guida-2-2-2.pdf).

L'area di Boccadasse

L'area di Boccadasse occupata dalla ex rimessa A.M.T., già destinata dal P.U.C. alla riconversione a favore di attività urbane, in seguito alla dismissione da parte dell'Azienda è stata venduta a privati che hanno assegnato all'architetto Mario Botta il compito di elaborare il progetto per la riqualificazione dell'area.

In seguito alla elaborazione di un primo progetto l'Amministrazione comunale ha deciso di avviare un percorso di partecipazione con gli abitanti del Municipio VIII per verificare la funzionalità della proposta progettuale maturata. Il percorso è stato frutto dell'attività di un gruppo di lavoro costituito dall'assessore comunale Roberta Morgano, con una delega specifica, dal presidente del Municipio Medio Levante, Pasquale Ottonello, dal Settore Pianificazione Urbanistica e dall'Ufficio Città partecipata, seguendo un metodo di lavoro già positivamente sperimentato da questa Amministrazione.

Il percorso è iniziato con la convocazione di un'assemblea pubblica il 2 marzo del 2009.

Durante l'assemblea l'architetto Mario Botta ha presentato e discusso il suo progetto con i cittadini, alla presenza della Sindaco, Marta Vincenzi, dell'assessore Morgano, del presidente del Municipio Ottonello.

La discussione che si è sviluppata successivamente ha evidenziato lo scarso gradimento di questo progetto da parte dei cittadini, un certo numero dei quali si era costituito in Comitato, per alcuni aspetti che lo caratterizzano: in particolare, le torri, la struttura a corte, il porticato.

L'Ufficio Città partecipata ha curato l'accreditamento dei cittadini che manifestavano la volontà di partecipare al processo e successivamente il presidente Ottonello ha iniziato una fase di ascolto costituendo piccoli gruppi. Nel frattempo gli uffici tecnici del Comune hanno valutato il progetto ricevuto formalmente ed hanno iniziato un lavoro di revisione, anche alla luce del contributo portato dai cittadini.

Sulla base del lavoro svolto è stata elaborata una nuova proposta progettuale presentata ai cittadini in una nuova assemblea pubblica tenuta il 6 aprile presso la sala parrocchiale della chiesa di S. Antonio di Boccadasse.

Durante l'incontro i cittadini hanno manifestato la loro soddisfazione per la positiva collaborazione tra il Municipio, l'Amministrazione Comunale e gli uffici tecnici, approvando nel suo complesso in numerosi interventi l'ulteriore elaborazione del progetto realizzata dal Settore Pianificazione Urbanistica.

Area Verrina

L'area, occupata dai vecchi capannoni industriali dello stabilimento Verrina, costituisce il confine di levante del tessuto abitato di Voltri, oltre il quale si estendono le aree coltivate della cosiddetta "piana Podestà", occupata, in prevalenza da serre.

La stessa area rappresenta anche la potenziale cerniera fra la zona di edilizia economica popolare che si estende immediatamente a monte del nastro autostradale che la lambisce e le aree urbanizzate lungo l'Aurelia.



Al mare si estende il nuovo porto dove, in tempi recenti, si sono sviluppate le necessarie infrastrutture ed i consistenti volumi destinati alle funzioni connesse alle attività portuali stesse, configurando la nuova immagine con cui dovrà confrontarsi il futuro intervento.

Il **PUC** ha ricompreso l'area all'interno dell'Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana n.3, indicando come obiettivo " la riconversione per usi compatibili con la retrostante zona residenziale al fine di realizzare un'area di cerniera fra la zona 167, l'urbanizzazione di Via Ventimiglia e la Via Aurelia; la realizzazione di un collegamento viario diretto fra la 167 e l'Aurelia, tale da alleggerire il transito in Via Ventimiglia."

Ai fini di cui sopra le attività e le funzioni ammesse dal piano dovranno costituire un mix capace di rappresentare il tessuto connettivo a carattere urbano capace di corrispondere al ruolo di cerniera o di polo del quartiere.

Il processo di partecipazione per la riqualificazione dell'area ex Verrina è stato avviato dall'assessore alla Attuazione dei grandi progetti di riqualificazione urbana e degli strumenti di partecipazione alle fasi di progettazione definitiva e realizzazione, Mario Margini, di concerto con il presidente del Municipio VII Ponente, Mauro Avvenente. La consultazione si è sviluppata sulle due ipotesi progettuali per la riqualificazione dell'area ex Verrina e sulle caratteristiche dei progetti, relativamente alla parte residenziale e ai servizi che dovranno insediarsi in quell'area.

L'attività è stata seguita da un gruppo di lavoro appositamente costituito. Il percorso, avviato con l'assemblea pubblica del 16 luglio, si è sviluppato secondo il cronoprogramma previsto.

Per la consultazione dei cittadini sono stati distribuiti e raccolti 161 questionari presso le sedi dei servizi demografici di Prà e Voltri e la biblioteca Rosanna Benzi.

Oltre ai questionari sono state fatte interviste ai cosiddetti testimoni privilegiati, ovvero, persone che per il loro ruolo conoscono il territorio e le sue problematiche e la cui opinione può risultare rappresentativa di fasce più ampie di popolazione.

Il 24 settembre presso il Teatro di Ponente si è svolta la seconda assemblea pubblica per la presentazione e discussione degli esiti del percorso di partecipazione.

A seguito di questa, le Linee guida presentate sono state discusse il 15 ottobre dal Consiglio del Municipio 7, e approvate con delibera che ribadisce le principali questioni poste dai cittadini.

Il 21 ottobre si è tenuta presso il teatro di Ponente l'assemblea pubblica per la presentazione della delibera del Consiglio del Municipio 7, e di una proposta di Schema di Assetto Urbanistico che tiene conto degli esiti della consultazione dei cittadini.

Dopo questa tappa prenderà avvio l'iter formale di presentazione del nuovo S.A.U., che sarà oggetto di ulteriori valutazioni.

Al termine del percorso verranno presentati in un'ultima assemblea pubblica il S.A.U. approvato e la convenzione tra il Comune e la proprietà per la realizzazione del S.A.U. stesso.

(<http://urbancenter.comune.genova.it/spip.php?rubrique7097>)

Analisi SWOT dei Municipi

Per meglio conoscere le esigenze delle municipalità è stato predisposto un elaborato finalizzato all'analisi SWOT. Lo scopo dell'analisi è stato quello di definire le opportunità di sviluppo di un'area territoriale o di un settore o

ambito di intervento, che derivano da una valorizzazione dei punti di forza e da un contenimento dei punti di debolezza alla luce del quadro di opportunità e rischi che deriva, di norma, dalla congiuntura esterna.

L'analisi evidenzia i principali fattori, interni ed esterni al contesto di analisi, in grado di influenzare il successo del piano consentendo di analizzare scenari alternativi di sviluppo.

I risultati delle analisi supportano l'impostazione di una strategia coerente rispetto al contesto in cui si interviene e consente di identificare le principali linee guida strategiche in relazione ad un obiettivo globale di sviluppo economico o settoriale.

Con queste finalità sono state consegnate ai singoli Municipi delle schede tematiche da compilare in base alle conoscenze dirette dei compilatori.

Immediatamente dopo la consegna, i responsabili delle commissioni urbanistiche sono stati convocati unitariamente per fornire loro un percorso di lettura e spiegare l'obiettivo principale della compilazione delle schede.

Là dove richiesto, si sono organizzati successivamente incontri specifici nei singoli municipi in maniera tale da facilitare la lettura dei contenuti per affrontare le problematiche legate all'interpretazione corretta degli argomenti formulati con esempi di compilazione e con un comune indirizzo per tutti.

Gli incontri si sono svolti nei Municipi su richiesta dei Presidenti.

I Presidenti dei Municipi hanno in seguito attivato i lavori delle commissioni consiliari preposte per affrontare i singoli argomenti contenuti nell'analisi swot, per poi unificare i lavori a fronte della redazione finale delle schede e della successiva consegna.

A partire da novembre 2009 con la consegna delle schede, il percorso si è concluso alla fine di gennaio 2010 con la consegna da parte di tutti i Municipi del lavoro svolto dalle commissioni.

Seppur seguendo le indicazioni comuni fornite da Urban Lab, i singoli Municipi in maniera autonoma hanno redatto le schede in maniera unitaria per tutto il loro territorio o suddividendo il territorio in più parti là dove hanno riscontrato la necessità di affrontare problematiche troppo diverse tra di loro.

L'esempio più significativo è quello del Municipio del Medio Ponente che si è trovato di fronte a situazioni urbanistiche davvero stridenti tra di loro per essere analizzate come indicatori per l'intero territorio di competenza. Sono state consegnate così schede differenti per Sestri e Cornigliano a fronte di analisi locali.

Questa opportunità data ai Municipi, ha permesso loro di collaborare in maniera diretta e fattiva all'analisi propedeutica per la redazione del Piano Urbanistico Comunale.

I risultati seppur vari e su gradi diversi di importanza, permettono di interpretare le esigenze prioritarie correlate alla complessità territoriale ed al suo tessuto urbano, in riferimento alla pianificazione urbanistica e alla progettazione delle infrastrutture piuttosto che alla rete del verde urbano. Risulta evidente la macro differenza tra ponente e levante riguardo alle problematiche legate alla riconversione di aree ed ai problemi ambientali. Così come nelle valli (Polcevera e Bisagno) si differenzia la problematica del trasporto pubblico e la capacità oggettiva di recuperare aree per attività produttive (presenza o no delle aree ferroviarie).



Condivisione documento degli obiettivi

L'Amministrazione ha attivato la consultazione dei soggetti interessati (istituzioni, enti pubblici e privati, associazioni) nel merito di una prima bozza di Documento degli Obiettivi.

L'illustrazione del Documento degli Obiettivi durante gli incontri ha seguito queste fasi:

1.

richiamo del percorso svolto, dal Primo Quaderno di Urban Lab agli Indirizzi di Pianificazione;

impostazione del lavoro sul PUC e la collaborazione dell'architetto Burdett;

stesura del Documento degli Obiettivi, e decisione del Comune di avviare un'attività di consultazione, non prescritta dalla Legge urbanistica, ma utile ai fini della VAS, Valutazione ambientale strategica, per la definitiva messa a punto del documento;

fase di consultazione, fase di raccolta degli elementi, la Conferenza dei presidenti dei Municipi, gli incontri istituzionali, la conclusione entro il 15 gennaio 2010.

Attività curata dall'ingegnere Paolo Tizzoni (coordinatore Area territorio sviluppo urbanistico ed economico).

2.

l'organizzazione della struttura del Piano su tre livelli:

- a) relazione territoriali di area vasta;
- b) relazioni urbane e intercomunali;
- c) relazioni locali, per far comprendere come saranno articolate le scelte di assetto urbanistico;

Attività curata dall'architetto Anna Iole Corsi (dirigente settore Urban Lab).

3.

il Documento degli Obiettivi: contenuti e metodo di lettura;

la declinazione degli obiettivi generali per ciascun Municipio, come utile estensione al livello locale.

Attività curata dall'architetto Pier Paolo Tomiolo (direttore Urban Lab sviluppo urbanistico del territorio).

Incontri con i 9 municipi

23 ottobre 2009

- ▶ 5 Val Polcevera
- ▶ 4 Val Bisagno

26 ottobre 2009

- ▶ 6 Medio Ponente
- ▶ 1 Centro est

27 ottobre 2009

- ▶ 7 Ponente
- ▶ 3 Bassa Val Bisagno
- ▶ 8 Medio Levante

29 ottobre 2009

- ▶ 2 Centro Ovest
- ▶ 9 Levante

A novembre ogni municipio ha ricevuto via e-mail, la scheda per l'analisi SWOT, insieme alle indicazioni necessarie per la relativa compilazione.

Conferenza dell'11 gennaio 2010

▶ Incontro del sindaco Marta Vincenzi, dell'assessore Elisabetta Corda, dei dirigenti dell'area Territorio, Sviluppo Urbanistico ed Economico con i presidenti dei nove municipi. I presidenti sono stati invitati ad illustrare il lavoro svolto in merito al Documento degli Obiettivi.

Incontri con i soggetti portatori di interessi

Gruppo Istituzioni - incontro con Sindaco (data da fissare)

- ▶ Regione Liguria
- ▶ Provincia di Genova
- ▶ Autorità Portuale di Genova
- ▶ Comuni interessati

Camera di Commercio 18 novembre 2009 (ore 15.00)

- ▶ Ascom
- ▶ Alce



- ▶ Associazione agenti marittimi
- ▶ Associazione spedizionieri
- ▶ Assedil
- ▶ Cna
- ▶ Coldiretti
- ▶ Confartigianato
- ▶ Confesercenti
- ▶ Confindustria
- ▶ Confservizi
- ▶ Legacoop
- ▶ Confapi
- ▶ Confcooperative
- ▶ Compagnia delle opere

Altre associazioni di Categoria 18 novembre 2009 (ore 16.00)

- ▶ Aniem
- ▶ Consedil
- ▶ Cia
- ▶ Associazione Albergatori
- ▶ Associazione proprietà edilizia
- ▶ Associazione Piccoli Proprietari
- ▶ Unione Piccoli Proprietari Immobiliari

Università, Ordini e Collegi Professionali 19 novembre 2009 (ore 15.00)

- ▶ Facoltà di Architettura
- ▶ Facoltà di Ingegneria
- ▶ Facoltà di Economia e Commercio
- ▶ Ordine degli Architetti
- ▶ Ordine degli Ingegneri
- ▶ Ordine dei Geologi
- ▶ Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali
- ▶ Collegio dei Geometri
- ▶ Collegio dei Periti Industriali
- ▶ Inu

Sindacati e Rappresentanze dei Consumatori 19 novembre 2009 (ore 16.00)

- ▶ CGIL
- ▶ CISL
- ▶ UIL
- ▶ Adiconsum

- ▶ Assoutenti
- ▶ ACU
- ▶ Adoc
- ▶ Casa del consumatore
- ▶ Cittadinanzattiva
- ▶ Federconsumatori
- ▶ Lega consumatori Acli
- ▶ Movimento consumatori
- ▶ Movimento difesa del cittadino
- ▶ Sportello del consumatore
- ▶ Confconsumatori
- ▶ Altroconsumo

Associazioni Ambientaliste 20 novembre (ore 10.00)

- ▶ Legambiente
- ▶ Italia Nostra
- ▶ WWF Liguria
- ▶ Medici per l'Ambiente

Municipio VI Medio Ponente

Incontri:

26 ottobre 2009 presso Urban Lab - presentazione del Documento degli Obiettivi

11 gennaio 2010 presso Urban Lab - discussione del documento in occasione della Conferenza dei Presidenti

26 gennaio 2010 presso Municipio – riunione della Commissione Urbanistica per l'approfondimento del Documento degli Obiettivi

Municipio VII Ponente

Incontri:

27 ottobre 2009 presso Urban Lab - presentazione del Documento degli Obiettivi alla presenza del Presidente

11 gennaio 2010 presso Urban Lab - discussione del documento in occasione della Conferenza dei Presidenti



26 gennaio 2010 presso Municipio – riunione della Commissione Urbanistica per l'approfondimento del Documento degli Obiettivi

Municipio VIII Medio Levante

Incontri:

27 ottobre 2009 presso Urban Lab - presentazione del Documento degli Obiettivi alla presenza del Presidente

11 gennaio 2010 presso Urban Lab - discussione del documento in occasione della Conferenza dei Presidenti

18 gennaio 2010 presso Municipio – riunione della Commissione Urbanistica per l'approfondimento del Documento degli Obiettivi

Il lavoro del Municipio è incentrato sull'analisi SWOT da cui sono emersi aspetti che hanno orientato l'attenzione nei confronti del Nuovo PUC.

Municipio IX Levante

Incontri:

29 ottobre 2009 presso Urban Lab - presentazione del Documento degli Obiettivi alla presenza del Presidente

25 novembre presso Municipio – riunione Commissione Urbanistica – prima bozza di valutazione del documento degli obiettivi

11 gennaio 2010 presso Urban Lab - discussione del documento in occasione della Conferenza dei Presidenti

14 gennaio 2010 presentazione del documento definitivo di valutazione

Municipio III Bassa Val Bisagno

Incontri:

27 ottobre 2009 presso Urban Lab - presentazione del Documento degli Obiettivi alla presenza del Presidente

11 gennaio 2010 presso Urban Lab - discussione del documento in occasione della Conferenza dei Presidenti

21 gennaio 2010 presso Municipio – riunione Commissione urbanistica per l'approfondimento dei contenuti del Documento degli Obiettivi e la formulazione delle osservazioni

Municipio IV Media Val Bisagno

Incontri:

23 ottobre 2009 presso Urban Lab - presentazione del Documento degli Obiettivi alla presenza del Presidente

15 dicembre presso Municipio – esame e valutazione del Documento degli Obiettivi in Consiglio Municipale

11 gennaio 2010 presso Urban Lab - discussione del documento in occasione della Conferenza dei Presidenti

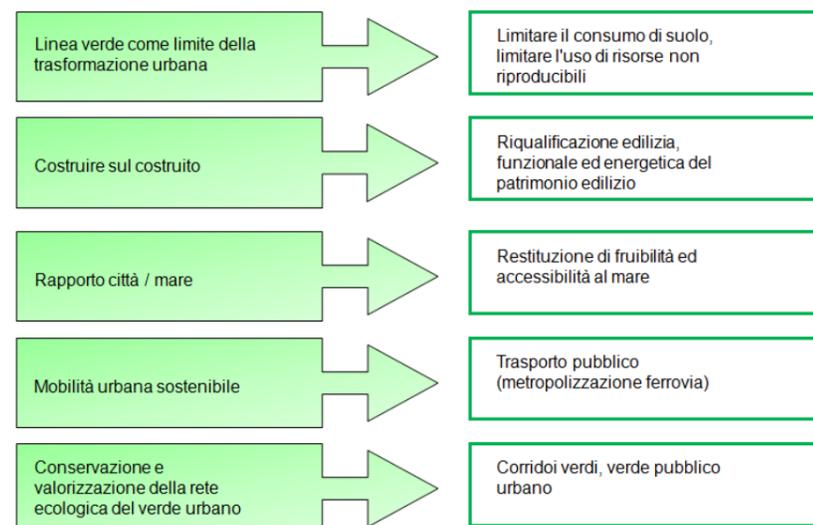
Le principali indicazioni emerse dal coinvolgimento delle diverse realtà territoriali evidenzia un bisogno di rafforzamento identitario delle comunità locali che, a quasi un secolo dalla creazione della Grande Genova, continuano a riconoscersi nelle peculiarità urbane, ambientali e territoriali proprie dei loro nuclei originari. Parallelamente ogni territorio individua delle servitù subite da anni a favore dell'intera città, siano esse infrastrutture o servizi o insediamenti produttivi. In sede di redazione del nuovo PUC si è quindi teso ad un riequilibrio nella distribuzione delle opere impattanti o prevedere adeguate compensazioni a fronte del sacrificio che una comunità è chiamata a sopportare per il bene comune. Dall'altro lato ogni territorio manifesta delle caratteristiche proprie dalle quali è bene partire per sviluppare un progetto di sistema finalizzato alla valorizzazione delle identità locali unitamente ai loro territori.



Descrizione sintetica degli obiettivi, dello schema della struttura e del massimo dimensionamento previsto dal piano

Descrizione sintetica degli obiettivi

Le analisi territoriali condotte per la redazione della descrizione fondativa, il coinvolgimento dei Municipi attraverso le analisi SWOT, gli esiti delle Conferenze Strategiche hanno contribuito all'individuazione dei principali temi da affrontare articolati in obiettivi specifici.



Dai principi ispiratori agli indirizzi di pianificazione

Dalle linee programmatiche, alle linee guida fino alla formulazione degli obiettivi strategici del PUC.

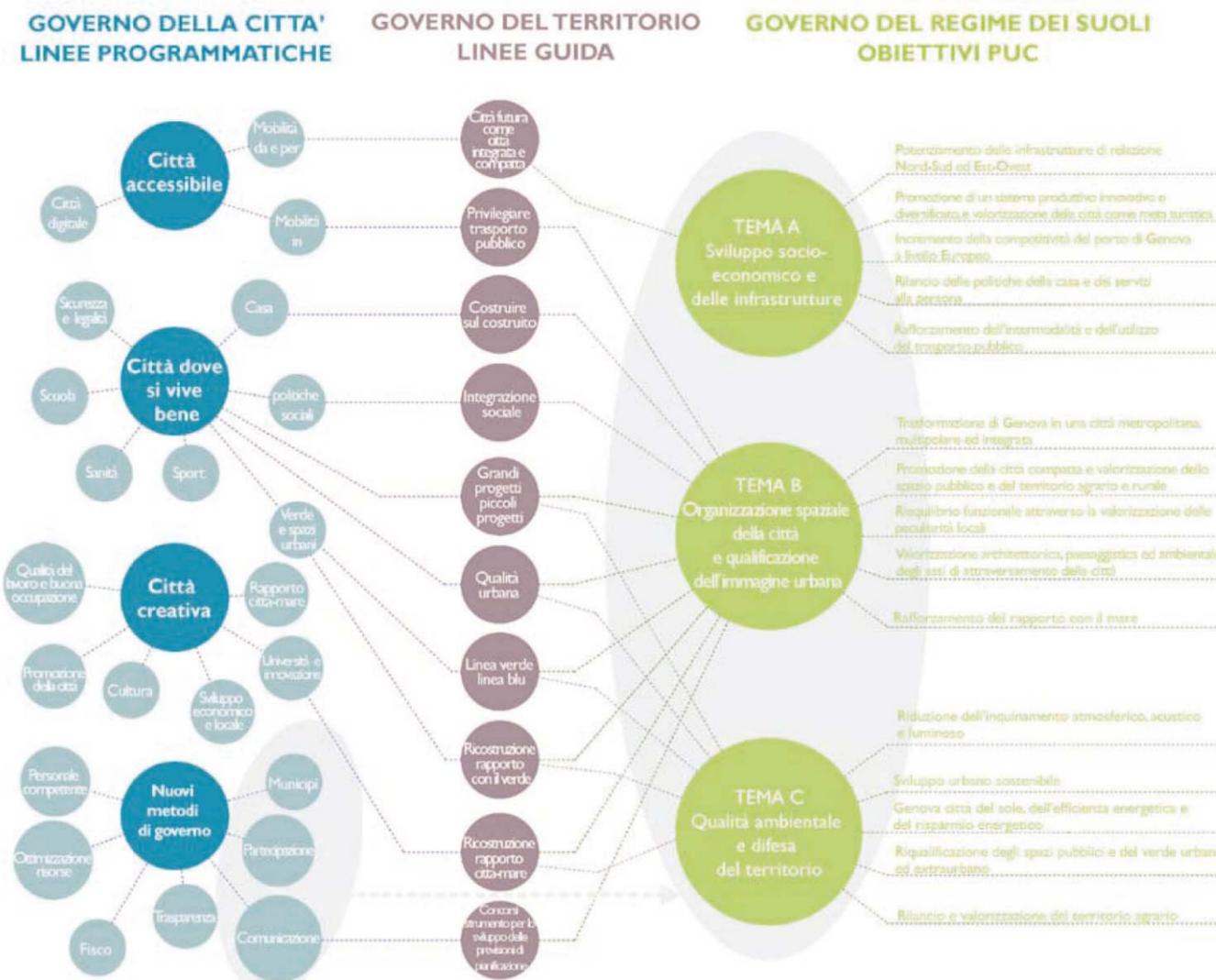
Le linee programmatiche e le linee guida elaborate all'interno del Tavolo delle Idee nel corso di oltre due anni di lavoro, hanno portato a definire alcuni target fondamentali verso cui orientare l'azione amministrativa (non tutti hanno caratteri o ricadute necessariamente e direttamente urbanistiche) che si possono riassumere nei quattro principi guida della città accessibile (non solo in termini di mobilità fisica di persone e merci, ma anche di diffusione dell'accesso digitale), della città del vivere bene (ossia una città attenta a salvaguardare e per quanto possibile migliorare l'offerta di servizi pubblici e sociali), della città creativa (cultura, innovazione e formazione) e della città gestita con nuovi metodi di governo urbano (in questa prospettiva la delega verso i nuovi Municipi e la de-centralizzazione di diverse funzioni assume l'intenzione di avvicinare l'Amministrazione al cittadino). L'insieme di queste linee programmatiche trova riscontro, nelle loro ricadute territoriali, nelle linee guida elaborate da Renzo Piano, riassumibili nei dieci punti già menzionati. Questi due sistemi di obiettivi ha dato luogo, unitamente alla Descrizione Fondativa, alla costruzione del Documento degli Obiettivi, nel quale sono elencate le strategie per il governo urbanistico della città che sono alla base del nuovo PUC.

Il Documento degli Obiettivi del PUC

Il documento degli obiettivi si propone di orientare le politiche urbanistiche del prossimo decennio alla ricerca di un nuovo senso della comunità genovese. Sulla base dell'art. 26 della Legge regionale 36/1997 esso deve identificare in modo esplicito gli obiettivi che il Piano urbanistico intende assumere relativamente alle diverse componenti dell'assetto territoriale ed in coerenza con la Descrizione fondativa.

Il Documento degli obiettivi identifica tre step irrinunciabili per il futuro della città:

- A. Sviluppo socio-economico e delle infrastrutture
- B. Organizzazione spaziale della città e qualificazione dell'immagine urbana
- C. Difesa del territorio e qualità ambientale.





TEMA A: SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE

- Obiettivo A1 Potenziamento delle infrastrutture di relazione nord-sud ed est-ovest
- Obiettivo A2 Promozione di un sistema produttivo innovativo e diversificato, e valorizzazione della città come meta turistica
- Obiettivo A3 Incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo
- Obiettivo A4 Rilancio delle politiche della casa, dei servizi alla persona e dell'offerta formativa
- Obiettivo A5 Rafforzamento dell'intermodalità e dell'utilizzo del trasporto pubblico

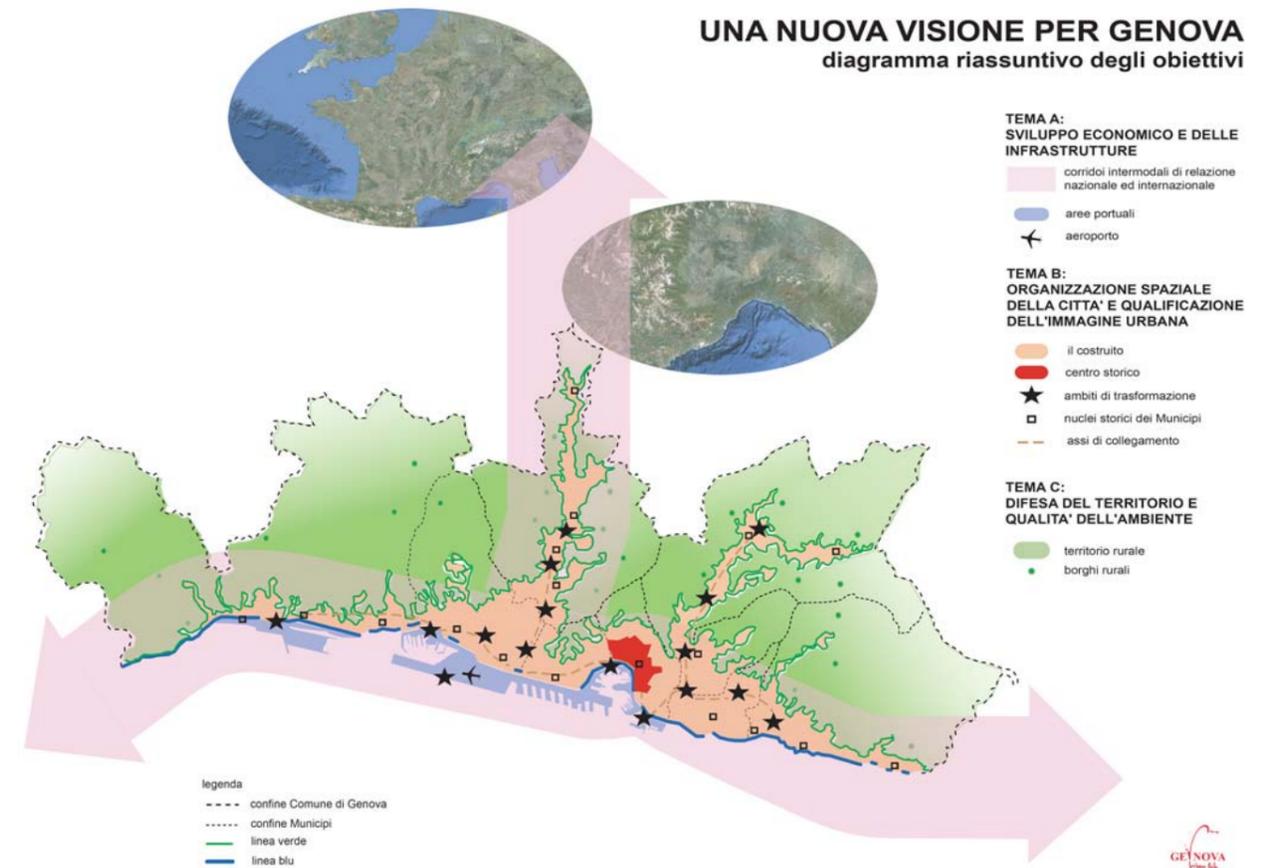
TEMA B: ORGANIZZAZIONE SPAZIALE DELLA CITTA' E QUALIFICAZIONE DELL'IMMAGINE URBANA

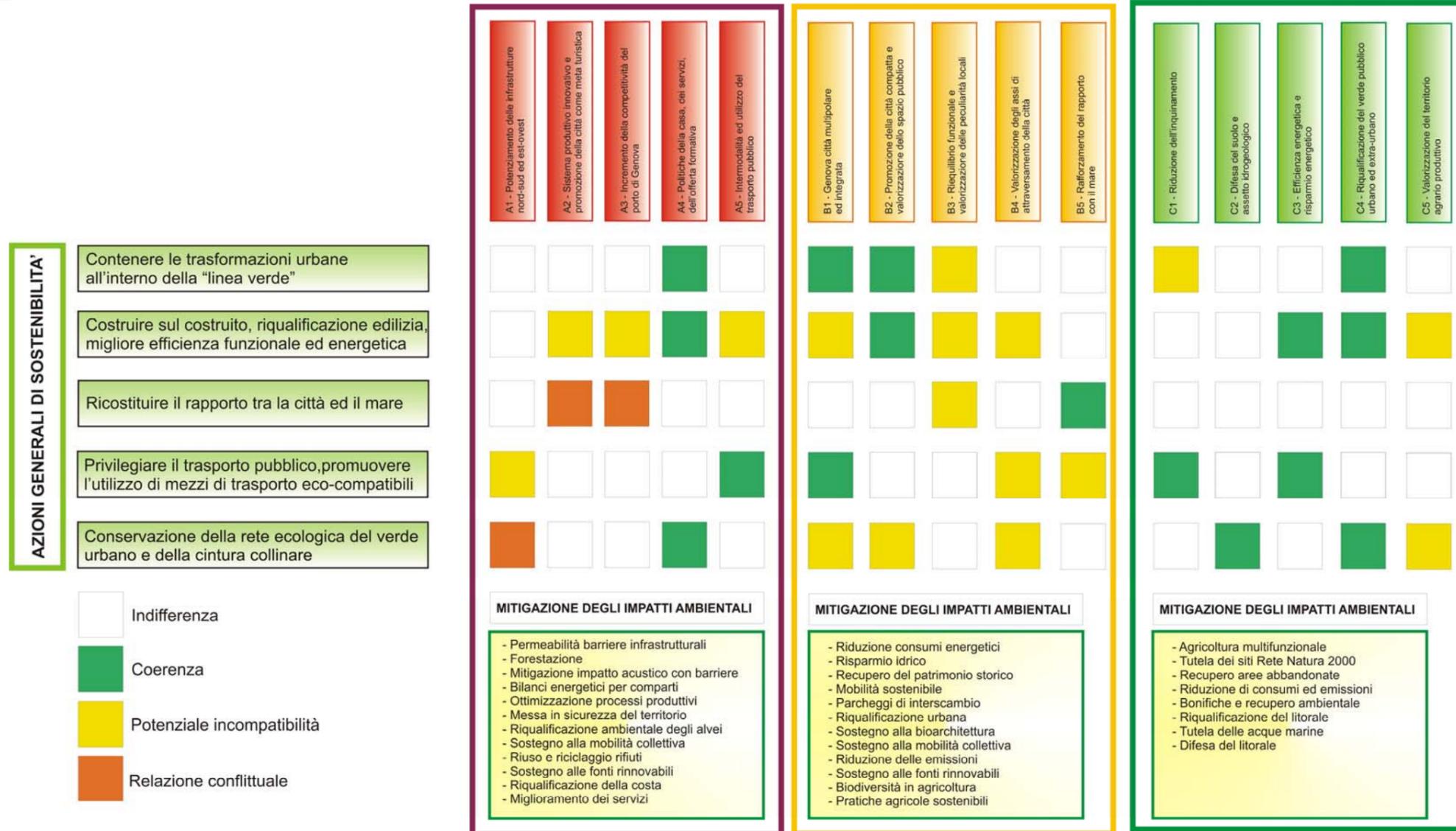
- Obiettivo B1 Trasformazione di Genova in una città metropolitana, multipolare, integrata e senza periferie
- Obiettivo B2 Promozione della città compatta e valorizzazione dello spazio pubblico
- Obiettivo B3 Riequilibrio funzionale attraverso la valorizzazione delle peculiarità locali
- Obiettivo B4 Valorizzazione architettonica, paesaggistica ed ambientale degli assi di attraversamento della città
- Obiettivo B5 Rafforzamento del rapporto con il mare

TEMA C: QUALITA' AMBIENTALE E DIFESA DEL TERRITORIO

- Obiettivo C1 Riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso
- Obiettivo C2 Difesa e valorizzazione del suolo e dell'assetto idrogeologico
- Obiettivo C3 Genova città del sole, dell'efficienza energetica e del risparmio energetico
- Obiettivo C4 Riqualificazione del verde pubblico urbano ed extraurbano
- Obiettivo C5 Rilancio e valorizzazione del territorio agrario produttivo

Il quadro strategico di visione del nuovo piano urbanistico è stato sintetizzato nel Key Diagram







Genova può cambiare se sceglie uno sviluppo sostenibile fondato sulla valorizzazione delle sue risorse e sulle potenzialità di relazione con il Mediterraneo e con l'Europa, un polo attrattore di presenze umane interagenti su una "crescita" della città incentrata sulla "qualità" dell'ambiente, della vita e dell'offerta economica. Genova assume il ruolo di nodo territoriale dinamico, di centro urbano che, pur salvaguardando le proprie identità, si apre alle relazioni di area vasta, opponendo al calo demografico l'attrazione di una nuova cittadinanza.

Questa scelta non è da ricercarsi come contenuto settoriale degli elaborati tecnico-amministrativi del Piano: bisogna capovolgere l'ottica.

Il Piano è inteso come strumento per il raggiungimento del più vasto obiettivo di sviluppo sostenibile, trasversale ai contenuti di pianificazione e sostanziale per la metodologia di costruzione. Con tale presupposto si è affrontata la fase propedeutica di lavoro politico (relazione programmatica-conferenze strategiche-adesione al patto dei sindaci) e quella di pianificazione strategica, (formulazione di indirizzi) e, successivamente, si è costruita la struttura del Piano.

PER CHI: rispetto agli attuali 610.000 residenti, il PUC è stato dimensionato su di una previsione futura di 680.000 abitanti ca, che utilizzeranno, in parte, la complessiva capacità del patrimonio esistente, ed, in parte, quella dei distretti di concertazione e trasformazione. Per quanto riguarda l'offerta di posti di lavoro, si prevede il passaggio dagli attuali 285.000 addetti (in gran parte residenti all'interno del territorio comunale) a futuri circa 300.000. A fronte di tale capacità, i servizi considerati sono stati dimensionati per circa 970.000.

Ciò significa una visione innovativa di servizi destinati ad esigenze articolate, di tipo abitativo, ma anche connessi ai luoghi di lavoro e rivolti ad una popolazione che integra risorse umane differenti, anche non stabili, ma attratte dalle risorse e dalle occasioni di sviluppo (attività produttive e tecnologiche di eccellenza, offerta formativa e culturale, turismo).

PERCHÉ: da questa visione discendono le scelte relative al rapporto fra porto e territorio urbano nell'ottica di una integrata valorizzazione del porto fabbrica e della qualità della vita, dell'attrattività delle attività economiche, di servizi di qualità, della costruzione di un sistema infrastrutturale connesso con le reti europee, che sposta a monte della città il traffico veloce, per migliorare la sostenibilità della mobilità urbana, potenziare il trasporto pubblico.

Ne conseguono, inoltre, le scelte della rigenerazione dell'edificato e dell'integrazione funzionale e sociale, della riqualificazione delle reti ambientali, storico-culturali del territorio, della riqualificazione dei servizi pubblici.

Ne deriva la necessità di superare l'indifferenziata zonizzazione del territorio assunta dai tradizionali strumenti urbanistici e strutturare il Piano per livelli, da quello strategico di area vasta, a quello urbano di pianificazione delle reti e dei nodi di trasformazione, fino a quello locale, garantendo un legame di coerenza e parimenti una diversa efficacia fra i vari livelli.

COME: la costruzione del Piano si fonda su una stretta relazione fra la Descrizione Fondativa, che interpreta lo stato delle risorse (sociali, naturali, geologiche, idrogeologiche, storico-culturali, paesaggistiche) ed il Documento degli Obiettivi, fornendo una sintesi dei risultati rilevati, che consente di affrontare la valutazione ambientale strategica dello strumento e di scendere alla rappresentazione delle "opportunità e criticità" delle singole aree.

Questo aspetto costituisce una significativa innovazione, in quanto fornisce un supporto alla disciplina degli ambiti e dei distretti, fino a formulare specifiche norme di prestazione ambientale.

La redazione del Piano si accompagna alla costruzione di un sistema geografico informativo, che consente di sovrapporre diverse tipologie di informazione georeferenziate e garantisce il loro adeguamento e monitoraggio, coordinando i contributi di tutte le strutture comunali interessate alla gestione dei dati, nonché consentendo la comunicazione a stakeholders pubblici e privati.

COSA: a livello locale la costruzione del Piano si fonda su l'elaborazione di cartografie e schede di pianificazione dei distretti di concertazione e trasformazione, associate alla relativa normativa, che rappresentano le previsioni a livello di municipio e del centro storico, strutturate ed integrate con riferimento a cartografie e normative specialistiche (geologica e paesistica).

Aspetto innovativo di rilievo è l'integrazione del Livello Puntuale del Piano Territoriale Paesistico nel livello locale del Piano, sia nella rappresentazione cartografica, che nella normativa, e la sua estensione al tessuto cittadino ed alla costa, contribuendo alla definizione della relativa normativa.

Il nuovo Piano Urbanistico comunale di Genova

Il nuovo Piano Urbanistico comunale di Genova si ispira ai principi definiti dalla Legge urbanistica della Regione Liguria, 4 settembre 1997, n. 36, assume a riferimento il quadro della pianificazione territoriale di livello regionale e provinciale.

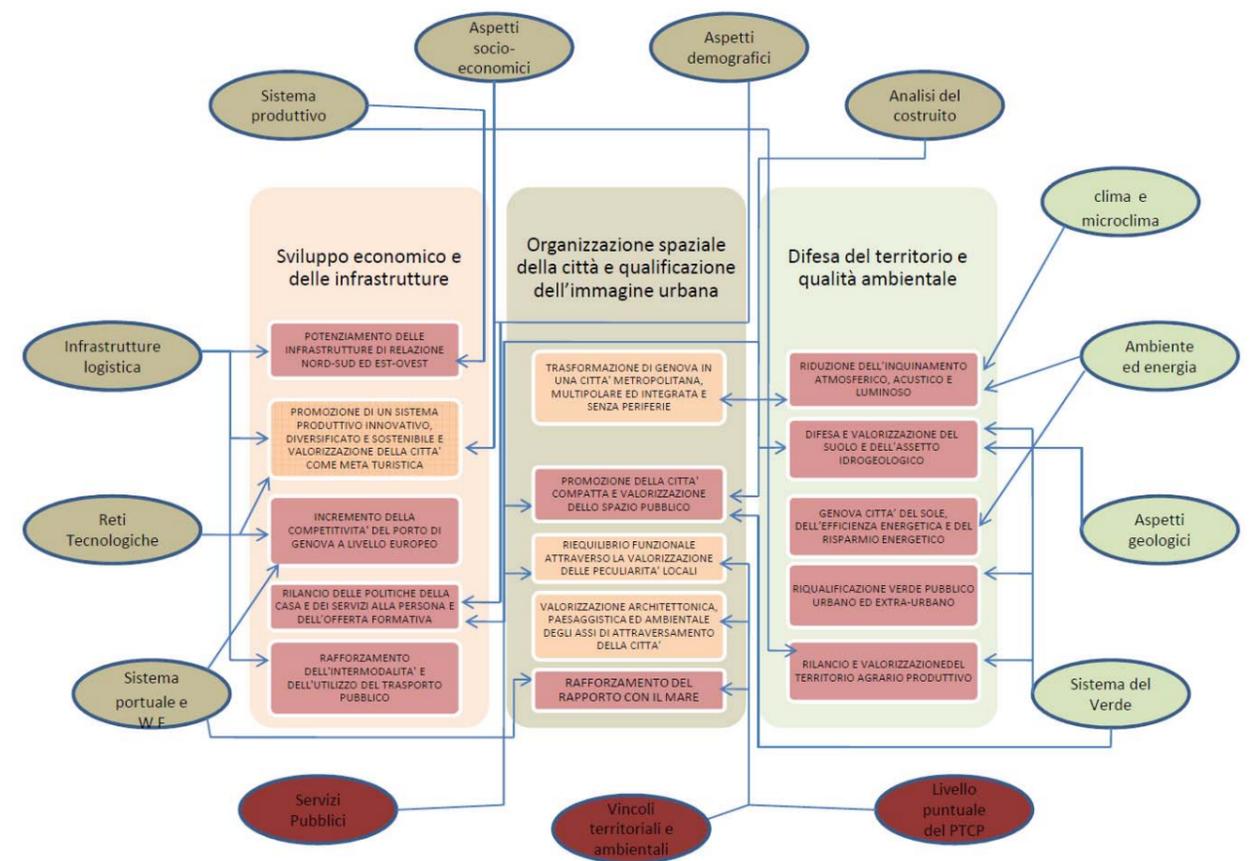
Il Piano segna il definitivo superamento della fase di transizione rappresentata dal P.U.C. 2000 e, sulla base della Variante intermedia del 2009/2010, rilancia lo sviluppo della Città, da un lato orientandone tutte le azioni di progetto e normative verso la sostituzione del vasto patrimonio edilizio non storico presente caratterizzato dalla scarsa qualità ed efficienza energetica e, dall'altro, affidando al territorio esterno il compito di diventare luogo di insediamento e sviluppo delle attività agrarie associate alle funzioni produttive compatibili, per consolidare quell'immagine di "campagna abitata" che costituisce il peculiare carattere storico e culturale delle vallate attorno alla Città.

Il progetto del Piano è elaborato sulla scelta prioritaria di delimitare il territorio urbano all'interno del quale contenere le trasformazioni della Città, ripensandone sia la struttura organizzativa che la qualità degli spazi e dell'architettura, perseguendo in tal modo l'obiettivo di limitare il "consumo di suolo" concretizzando così la scelta di "costruire sul costruito".



Lo schema seguente mostra i principali contributi alla formazione degli obiettivi apportati dai diversi argomenti trattati nella descrizione fondativa alla stesura della quale hanno collaborato le diverse strutture del Comune partendo dai contributi provenienti dal Processo di Agenda 21 e dal Piano Regolatore Sociale.

Le frecce indicano i principali contributi che gli argomenti analizzati hanno portato all'individuazione degli obiettivi di piano in realtà il sistema delle relazioni è assai più complesso ed interagisce a diversi livelli.





Struttura del Piano

flessibilità generale e particolare

La struttura del Piano è stata pensata per conferire allo stesso una proprietà "adattiva", in grado di attenuare l'inevitabile effetto di "invecchiamento" dell'azione pianificatoria che si riscontra quando si ritiene che ogni scelta possa essere compiutamente ed univocamente definita.

Il Piano è organizzato in tre livelli aventi differente grado di flessibilità delle relative indicazioni:

- Livello territoriale di area vasta (Livello 1)
- Livello urbano di città (Livello 2)
- Livello locale di Municipio (Livello 3)

articolazione e contenuti specifici

Il **Livello territoriale di area vasta** illustra, nella cartografia in **scala 1:100.000 "GENOVA NEL SISTEMA DELLE RELAZIONI LOGISTICHE DEL NORD-OVEST"** la collocazione della Città di Genova nel contesto del Mediterraneo, dell'Europa e del nord-ovest.

Il **Livello urbano di città** rappresenta l'assetto urbanistico complessivo e comprende, nella cartografia in **scala 1:20.000 "ASSETTO URBANISTICO"** l'indicazione della rete delle infrastrutture per la mobilità urbana e territoriale, con la relativa articolazione, e con l'indicazione dei principali nodi infrastrutturali (efficacia di direttiva), la localizzazione dei servizi di scala territoriale e urbana di interesse generale, compreso il **sistema per lo smaltimento dei rifiuti** (efficacia di direttiva), l'indicazione delle **aree da disciplinare con il Piano e di quelle da disciplinare con il P.R.P.**, al fine del raggiungimento della prescritta intesa (efficacia propositiva), l'indicazione dei limiti del territorio urbano "linea verde" (efficacia di direttiva) e Ambito complesso del Litorale (efficacia prescrittiva), l'indicazione del territorio di presidio ambientale, riservato alla effettiva produzione agricola ed il territorio non insediato (efficacia prescrittiva), la localizzazione dei Distretti di Concertazione (efficacia di direttiva), di Trasformazione urbana e l'Ambito complesso degli Assi di attraversamento della città (efficacia prescrittiva).

Il **Livello Locale di Municipio** rappresenta l'assetto del territorio sulla base dell'articolazione dei Municipi, rappresentato nelle diverse cartografie in base ai temi specifici.

In particolare nella cartografia dell'Assetto urbanistico relativa ai singoli Municipi (**9 carte in scala 1:10.000**) è rappresentata la suddivisione del territorio in Ambiti di Conservazione e di Riqualificazione (efficacia prescrittiva), l'indicazione della rete delle infrastrutture per la mobilità urbana e locale (efficacia di direttiva), la localizzazione dei servizi di scala locale (efficacia di direttiva), la localizzazione dei Distretti di Trasformazione di livello locale, inoltre, al fine della lettura complessiva dell'assetto territoriale ed urbanistico della città in queste cartografie sono rappresentate anche le indicazioni appartenenti ai Livello 1 e 2.

Nella cartografia dei **Vincoli geomorfologici ed idraulici in scala 1:10.000** relativa ai singoli Municipi ed in quelle della **Zonizzazione geologica del territorio, in scala 1:10.000**, l'indicazione dei diversi gradi di suscettività d'uso del territorio.

Nella cartografia del **Sistema dei Servizi pubblici, 29 carte in scala 1:5.000**, sono localizzati tutti i servizi pubblici di interesse generale e locale, suddivisi nelle categorie: istruzione, interesse comune, verde pubblico, gioco e sport, spazi pubblici attrezzati, parcheggi pubblici e nel fascicolo allegato sono rappresentati i bilanci dello standard urbanistico raggiunto a livello di Municipio e di Città.

Nella cartografia del **Livello paesaggistico puntuale, 46 carte in scala 1.5.000**, a prescindere dalle indicazioni dell'Assetto Insediativo del Livello Locale del P.T.C.P., sono individuate le componenti del paesaggio di rilevante valore, gli archi costieri, i nuclei storici, le emergenze paesaggistiche e i sistemi di paesaggio aventi rilevanza agli effetti della tutela paesaggistica e la relativa disciplina sono inoltre individuati gli elementi territoriali con disciplina paesistica specifica.

Infine, la cartografia in **scala 1:2.000** relativa all'**Ambito di Conservazione del Centro Storico Urbano AC-CS** contiene l'indicazione delle categorie degli edifici, comprensive degli elementi e caratteri storici significativi che li qualificano (efficacia di direttiva), e la perimetrazione delle aree inidonee alla realizzazione di nuovi parcheggi.

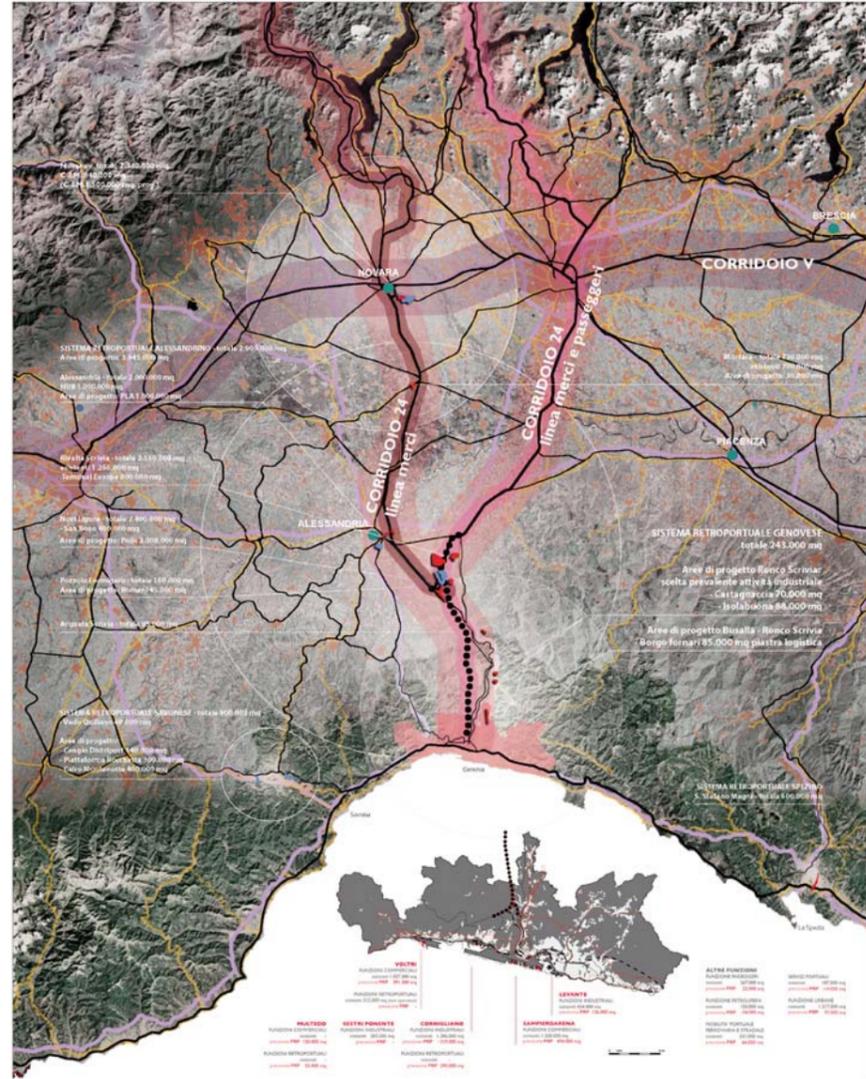
Le **Norme del Piano**, avente efficacia prescrittiva, fatti salvi i contenuti aventi efficacia di direttiva nell'ambito delle differenti discipline di settore di cui all'art. 26, contengono le disposizioni generali relative a principi, organizzazione, flessibilità e relazioni normative, la disciplina tecnica generale e le disposizioni per la gestione e attuazione del Piano.

Le norme contengono le disposizioni speciali relative all'Ambito speciale di riqualificazione urbana puntuale AR-UP che si determina, con la contestuale proposta di attuazione dell'intervento, in presenza di precisi requisiti stabiliti dal Piano al fine di attuare un diffuso processo di rinnovamento del patrimonio edilizio in condizioni di obsolescenza, degrado, dismesso e inutilizzato o preesistente, attraverso interventi di riqualificazione funzionale, paesaggistica, architettonica e statica in grado di garantire il raggiungimento dei più elevati standard ambientali, tecnologici e di efficienza energetica con il recupero di spazi e attrezzature di pubblico interesse (costituisce risposta organica alla episodicità delle "leggi speciali", quali la L.R. 49/2009).

Relativamente agli Ambiti con disciplina urbanistica e/o paesaggistica speciale, che individuano infrastrutture, aree o immobili soggetti a specifici regimi normativi di disciplina paesistica o norme progettuali e prestazionali specifiche valgono le prescrizioni proprie degli ambiti che li comprendono nonché quelle particolari connotative del singolo ambito.

L'**Ambito complesso per la valorizzazione del litorale**, individuato nelle cartografie della struttura del Piano (Livello 3 e Livello 2), è soggetto a specifica normativa urbanistica e di livello puntuale finalizzata alla conservazione e valorizzazione dei tratti di costa aventi rilevanza paesaggistica, naturalistica e ambientale, alla riqualificazione dei tratti urbanizzati ed integrati nel tessuto storico della città, e in generale allo sviluppo della fruizione pubblica della costa e attiva del mare.

L'**Ambito complesso di riqualificazione degli assi urbani** di attraversamento della città, individuato nelle cartografie della Struttura del Piano (Livello 3 e Livello 2) con apposita simbologia, è costituito dalle aree pubbliche della viabilità urbana, con i relativi spazi connessi, e dalle aree ed edifici che fronteggiano l'asse urbano ed è regolato da una speciale disciplina degli interventi di nuova costruzione che integra le norme dei singoli ambiti situati lungo gli assi urbani individuati, e vige per quanto non indicato, volta ad incentivare interventi di rinnovamento e riqualificazione dell'edificato e degli spazi pubblici.

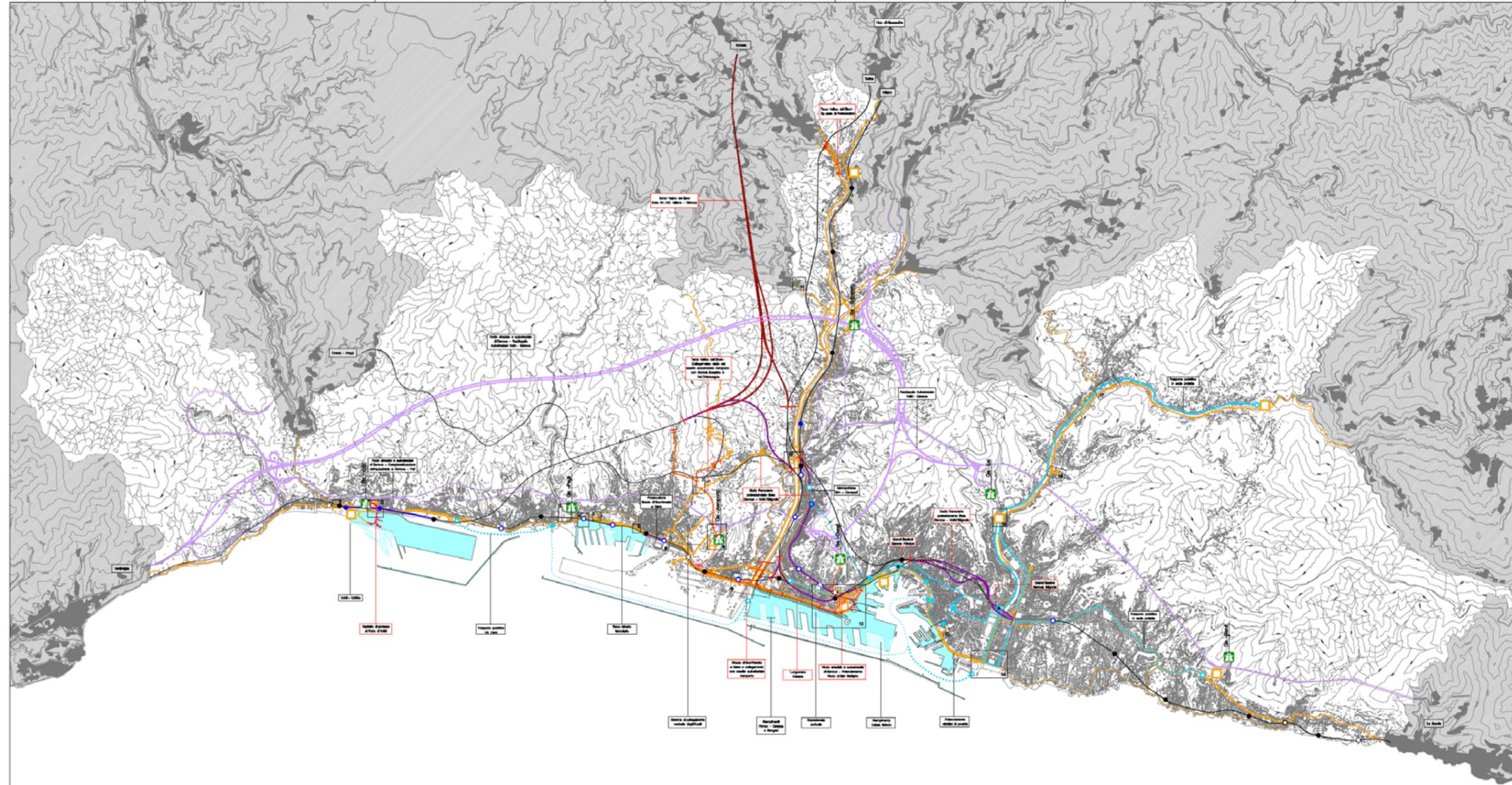


LEGENDA

-  Corridoio 24
-  Corridoio v
-  Linea merci
-  Linea merci e passeggeri
-  Rete ferroviaria principale esistente
-  Rete autostradale principale esistente
-  Rete stradale principale esistente
-  Terzo Valico ferroviario (previsione)
-  Interporti esistenti
-  Interporti progetto
-  Città del "Quadrilatero delle merci"

LIV. 1 - GENOVA NEL SISTEMA DELLE RELAZIONI LOGISTICHE DEL NORD OVEST -





LEGENDA

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

- Rota esistente
- Terzo vello del Giovi (di previsione)
- Potenziamento linea Genova-Voltri / Brignole (Nodo Ferroviario) (di previsione)
- Potenziamento previsto Protocollo d'Intesa (3 ottobre 2008) (di previsione)

Fermate

- Fermate esistenti
- Fermate ripristinate (di previsione)
- Fermate Nodo Ferroviario (di previsione)
- Fermate nuove da intesa
- Fermate nuove proposte e/o alternative

TRASPORTO PUBBLICO

- Metropolitana e trasporto pubblico in sede protetta esistente
- Metropolitana e trasporto pubblico in sede protetta (di previsione)
- Trasporto pubblico via mare esistente
- Trasporto pubblico via mare (di previsione)
- Fermate trasporto pubblico esistenti
- Fermate trasporto pubblico (di previsione)

INFRASTRUTTURE VIARIE

- Autostrada esistente
- Autostrada (di previsione)
- Strade di interesse urbano esistente
- Strade di interesse urbano (di previsione)

PARCHEGGI

- Di interesse urbano (di previsione)

NODI E INFRASTRUTTURE (norme di conformità e congruenza P.U.C.)

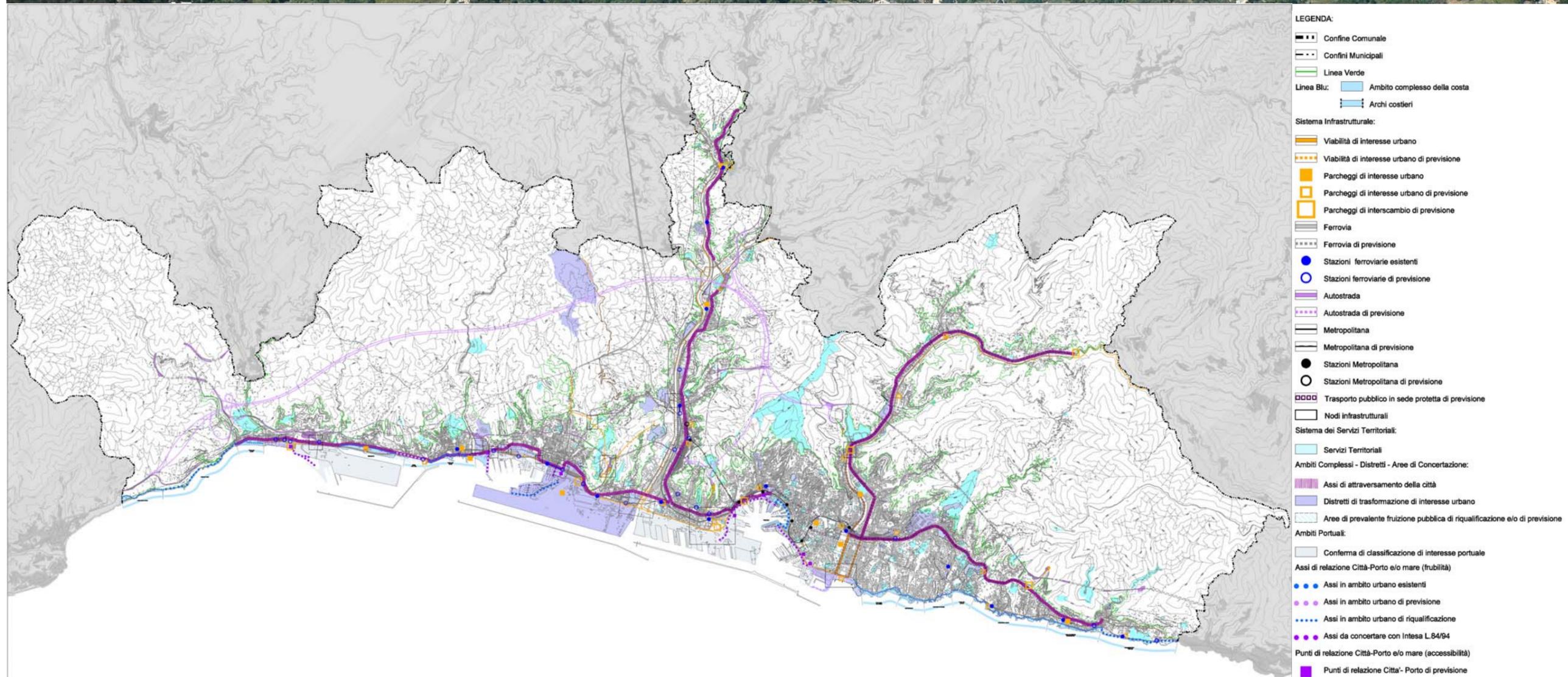
- n con disciplina speciale art. 37
- con disciplina speciale art. 37

LOGISTICA PORTO

- Sopraelevata (di previsione)
- Area del demanio
- Ampliamenti previsti dal PRP
- Terminali esistenti
- Terminali (di previsione)

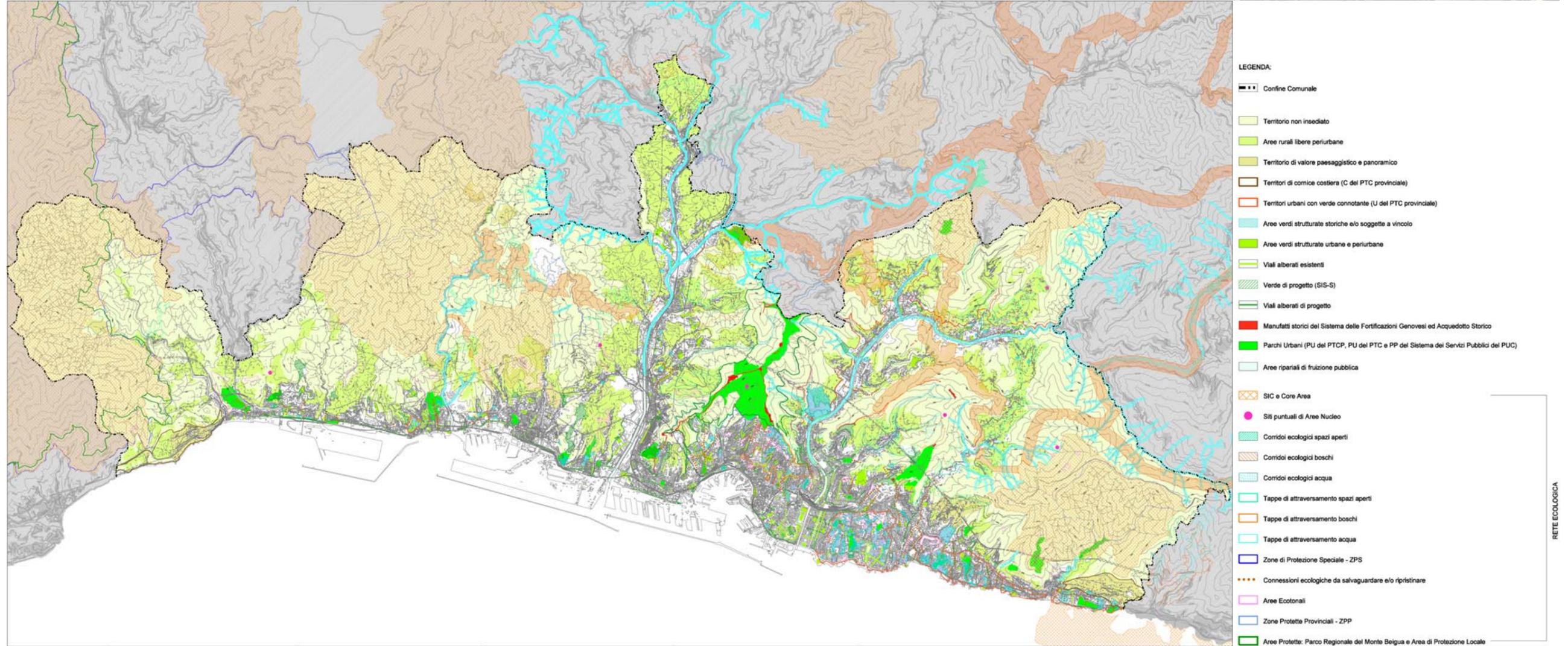
LIV. - SISTEMA INFRASTRUTTURALE





LIV. 2 – ASSETTO INFRASTRUTTURALE E INSEDIATIVO





LIV. " -SISTEMA DEL VERDE URBANO E TERRITORIALE

RETE ECOLOGICA



La normativa relativa al Sistema delle infrastrutture e dei servizi ne disciplina la realizzazione definendo le modalità che consentono di insediare le funzioni complementari funzionalmente connesse con l'infrastruttura o il servizio previsto compatibili e indipendenti dagli stessi.

La **programmazione dell'offerta turistico-ricettiva** redatta ai sensi dell'art. 4 della L.R. N. 1/2008, contenuto obbligatorio del Piano, definisce le funzioni relative alla categoria "Ospitalità ricettiva" di cui all'art. 15 del P.U.C. L'ultima parte del volume delle Norme è costituito dalle Norme Geologiche che disciplinano, per gli aspetti geologici, l'attuazione del Piano Urbanistico Comunale e regolano, per i soli aspetti geologici, gli interventi sul suolo o nel sottosuolo secondo quanto previsto dalle Norme Tecniche per le costruzioni di cui al D.M. 14.01.2008 in particolare per quanto riguarda "Azione sismica", "Progettazione Geotecnica" e "Opere e sistemi geotecnici".

Le norme di congruenza dei Distretti di trasformazione sono articolate, nel relativo fascicolo, in singole schede che, specificando obiettivi e i criteri guida della trasformazione, definiscono nella prima parte il Quadro Programmatico di riferimento ed in particolare il rapporto con il documento degli obiettivi, con i piani sovraordinati e i piani di settore, la presenza di aree e immobili tutelati per legge ed il rapporto con la l.r. 38/1998 ai fini della valutazione di impatto ambientale. Nella seconda parte della scheda è definita la disciplina urbanistica, paesaggistica, ambientale con indicazione dell'obiettivo della trasformazione, del grado di specificazione della trasformazione, le alternative considerate, il perimetro e la superficie territoriale, le funzioni ammesse, l'eventuale suddivisione in settori, le modalità di intervento, i parametri urbanistici, la dotazione di servizi e infrastrutture, le prestazioni ambientali specifiche richieste, la disciplina paesistica di livello puntuale, la flessibilità, le modalità di attuazione e le norme transitorie.

Le norme di conformità e di congruenza

Il territorio comunale è suddiviso in ambiti di conservazione e di riqualificazione e in distretti di trasformazione. Ciascun ambito è dotato di una disciplina che definisce le funzioni ammesse, principali e complementari, gli interventi sul patrimonio edilizio esistente, gli interventi di sostituzione edilizia e di nuova costruzione, gli interventi di sistemazione degli spazi liberi e quelli consentiti sulla viabilità pubblica e relativi accessori.

Sono definite per ogni ambito le norme progettuali di livello puntuale del P.U.C., che costituiscono espressamente disciplina paesistica. Sono inoltre indicati nella cartografia di P.U.C. perimetri che individuano aree, infrastrutture o immobili soggetti a discipline specifiche.

Gli Ambiti di conservazione e di riqualificazione

Ambito di conservazione del territorio non insediato AC-NI

Parti del territorio di elevato valore naturalistico-ambientale interessate in forme sporadiche e marginali dalla presenza di insediamenti stabili, dove risulta prevalente l'interesse ad una sostanziale conservazione dell'assetto in atto. L'ambito ha l'obiettivo di salvaguardare e valorizzare il quadro paesistico ed ambientale, anche ai fini della fruizione attiva e turistica del territorio, e risulta costituito da:

- aree boscate, cespugliate o prative di gestione agro-forestale;
- aree a prateria caratterizzate da vegetazione naturale erbacea o arbustiva, da mantenere tali anche per la tutela delle visuali panoramiche e dei caratteri paesaggistici e naturalistici.

Ambito di conservazione del territorio di valore paesaggistico e panoramico AC-VP

Territorio agricolo di valore storico, costituito da aree rurali con caratteri paesistico-ambientali di pregio e aree poste direttamente al contorno del tessuto edificato (nuclei storici), di cui costituiscono l'essenziale elemento di cornice, ove prevale l'interesse generale alla sostanziale conservazione dell'assetto in atto al fine della salvaguardia dell'immagine paesistica.

Ambito di conservazione del verde urbano strutturato AC-VU

Aree appartenenti alla struttura urbana a forte connotazione del verde da sottoporre ad una rigorosa conservazione, poiché sottendono valori paesaggistici che contribuiscono a costituire l'immagine della città e assicurano il permanere delle risorse ambientali e del verde urbano comprendente aree verdi private, giardini strutturati di ville e parchi di pregio storico, contraddistinti da valore paesistico e ambientale costituenti un sistema unitario da conservare.

Ambito di conservazione del Centro Storico Urbano AC-CS

Costituito dal tessuto urbano di impianto medievale e da parte dell'urbanizzazione ottocentesca, individuato con apposito perimetro nella cartografia in scala 1:10.000 dell'assetto urbanistico del Livello 3 del Piano e nella cartografia in scala 1:2.000 relativa all'Ambito stesso, classificato anche come zona di recupero ai fini della legge regionale n. 25/1993.

Ambito di conservazione dell'impianto urbano storico AC-US

Struttura urbana storica, nuclei storici minori, tessuti edilizi, ville ed edifici antichi di valore architettonico, spazi liberi e percorsi che rivestono carattere storico, artistico e di particolare pregio paesaggistico e che, per le loro caratteristiche e la loro consistenza unitaria, sono destinate ad essere conservate e valorizzate. La presenza di zone libere e giardini costituiscono elementi di valore da preservare.

Ambito di conservazione dell'impianto urbanistico AC-IU

Tessuto urbano caratterizzato da presenza di edifici di valore architettonico e da impianto urbano progettato unitariamente, aree nel loro complesso sature, destinate a essere conservate sotto il profilo dell'assetto urbanistico e insediativo. Gli spazi liberi originariamente strutturati nell'impianto urbanistico e insediativo costituiscono elementi di valore da preservare.

Ambito di riqualificazione del territorio di presidio ambientale AR-PR

Mosaico di aree agricole e boschive, con carattere di terrazzamenti e di aree naturali, caratterizzate da insediamenti rurali sparsi ed aggregati, dove si rende necessario subordinare gli interventi sul patrimonio edilizio



esistente o di nuova costruzione al perseguimento delle finalità di tutela e presidio ambientale attivo del territorio, in applicazione dell'art. 36 della L.R. 36/1997, mediante il recupero delle eventuali situazioni di degrado idrogeologico e vegetazionale, abbandono agrosilvo-pastorale e per l'insediamento di attività produttive agricole ed artigianali, associate alla residenza ed alle funzioni complementari indicate nella relativa disciplina.

Ambito di riqualificazione delle aree di produzione agricola AR-PA

Aree agricole strutturate, fasce terrazzate e relativi percorsi interessate dalla presenza anche di insediamenti stabili, ove si rende necessario subordinare gli interventi sul patrimonio edilizio esistente o di nuova costruzione al perseguimento della finalità di rilancio e sviluppo delle attività per l'effettiva produzione agraria, associate a quelle funzioni compatibili che possono costituire completamento e diversificazione delle opportunità di reddito per le stesse aziende agricole.

Ambito di riqualificazione urbanistica-residenziale AR-UR

Parti del territorio urbanizzato caratterizzate dall'inadeguatezza dell'assetto infrastrutturale e dei servizi, nella quale l'incremento del carico insediativo esistente, mediante interventi di completamento del tessuto edificato, costituisce occasione per il miglioramento dell'assetto urbanistico e della qualità architettonica e paesaggistica, dove possono essere effettuati interventi anche d'importante modificazione dell'edificato a condizione che sia contestualmente rinnovato e migliorato l'impianto urbanistico, le dotazioni di pubblici servizi, segnatamente per il verde e gli spazi pedonali attrezzati, ed in generale la qualità architettonica, di inserimento paesaggistico ed efficienza energetica delle nuove costruzioni ivi ammesse.

Ambito di riqualificazione urbanistica produttivo-urbano AR-PU

Parti del territorio destinate ad insediamenti produttivi e commerciali connotati da elevata qualità progettuale ed ambientale, in generale compatibili con le altre funzioni urbane. Ambito destinato ad essere mantenuto, trasformato, completato o costruito a condizione che sia contestualmente rinnovato e migliorato l'impianto urbanistico e le dotazioni di servizi ed infrastrutture pubbliche.

Ambito di riqualificazione urbanistica produttivo-industriale AR-PI

Parti del territorio destinate ad insediamenti produttivi artigianali, servizi speciali ed insediamenti industriali, segnatamente nel settore manifatturiero, non compatibili con le altre funzioni urbane. Ambito destinato ad essere mantenuto, trasformato, completato o costruito a condizione che sia contestualmente rinnovato e migliorato l'impianto urbanistico e le dotazioni di servizi ed infrastrutture pubbliche.

Gli Ambiti speciali

Ambito speciale di riqualificazione urbana puntuale AR-UP

Gli Ambiti di Riqualificazione Urbana Puntuale si determinano con la contestuale proposta di attuazione dell'intervento esclusivamente all'interno degli Ambiti di tipo: AC-US, AC-IU, AR-UR, AR-PU, AR-PI, in presenza di precisi requisiti stabiliti dal Piano al fine di determinare un diffuso processo di rinnovamento del patrimonio

edilizio in condizioni di obsolescenza, degrado, dismesso e inutilizzato o preesistente, attraverso interventi di riqualificazione funzionale, paesaggistica, architettonica e statica in grado di garantire il raggiungimento dei più elevati standard ambientali, tecnologici e di efficienza energetica con il recupero di spazi e attrezzature di pubblico interesse.

Ambiti con disciplina urbanistica e/o paesaggistica speciale

Ambiti che individuano infrastrutture, aree o immobili soggetti a specifici regimi normativi di disciplina paesistica o norme progettuali e prestazionali per i quali valgono le prescrizioni proprie degli ambiti che li comprendono nonché quelle particolari connotative del singolo ambito. Nella cartografia dell'assetto urbanistico (Struttura livello 3) sono indicati con un perimetro gli ambiti soggetti a specifica disciplina urbanistica nonché le aree interessate da attività di cava soggette alle relative normative di settore. Le aree soggette a norme particolari di livello puntuale del P.U.C. sono individuate nella specifica cartografia del Piano.

Ambiti complessi

Ambito complesso per la valorizzazione del litorale

L'Ambito è individuato nelle cartografie dell'assetto urbanistico (Struttura livello 3 e Struttura Livello 2) ed è soggetto a specifica normativa urbanistica e di livello puntuale finalizzata alla conservazione e valorizzazione dei tratti di costa aventi rilevanza paesaggistica, naturalistica e ambientale, alla riqualificazione dei tratti urbanizzati ed integrati nel tessuto storico della città, e in generale allo sviluppo della fruizione pubblica della costa e attiva del mare.

Ambito complesso di riqualificazione degli assi urbani di attraversamento della città

L'ambito è individuato nelle cartografie dell'assetto urbanistico (Struttura Livello 3 e Struttura Livello 2) con apposita simbologia ed è costituito dalle aree pubbliche della viabilità urbana, con i relativi spazi connessi, e dalle aree ed edifici che fronteggiano l'asse urbano e stabilisce una speciale disciplina degli interventi di nuova costruzione relativamente ai soli Ambiti AC-IU e AR-UR. La scheda normativa dell'ambito speciale integra le norme dei singoli ambiti che disciplinano le aree e gli immobili situati lungo gli assi urbani individuati e vigono per quanto non indicato. Gli interventi previsti sono connessi alla riqualificazione degli spazi pubblici e della viabilità.

Sistema delle infrastrutture e dei servizi

Infrastrutture di interesse generale e locale SIS-I
Nella Struttura del Piano sono individuate:



- nel Livello 1 e 2 le grandi infrastrutture, ferroviarie e autostradali, che interessano il territorio del Comune e la relativa connessione, sia con il sistema portuale sia con la rete infrastrutturale del nord Italia e dell' Europa, delle quali il Piano riporta le indicazioni progettuali con effetto di mero recepimento delle stesse, a seguito della relativa approvazione in applicazione della speciale legislazione in materia;

- nel Livello 2 e 3 le grandi infrastrutture urbane, stradali e per il trasporto pubblico in sede propria con i relativi nodi di connessione previsti, che completano l'armatura infrastrutturale della Città;

- nel Livello 3 le infrastrutture, prevalentemente stradali, che completano la maglia della viabilità urbana locale in situazioni già programmate con il P.U.C. 2000, ferma restando la possibilità di ulteriori integrazioni o adeguamenti ammessi dalla disciplina dei singoli ambiti in cui si articola la Struttura del Piano.

La scheda normativa che disciplina la realizzazione delle infrastrutture sopra indicate, definisce, inoltre, le modalità che consentono di insediare le funzioni complementari funzionalmente connesse con l'infrastruttura o compatibili e indipendenti dalla stessa. La realizzazione di nuove strade pubbliche, ancorché non individuate nella cartografia del Piano sopra indicata, è ammessa nel rispetto delle prescrizioni di legge e della disciplina dei singoli ambiti e distretti e con le caratteristiche tecniche indicate nella Scheda normativa relativa alle infrastrutture (SIS-I).

Servizi pubblici di interesse generale e locale SIS-S

Il sistema dei servizi pubblici, esistenti e di previsione, è indicato nelle cartografie della Struttura del Piano con la seguente ripartizione ai fini dell'attribuzione del pertinente grado di efficacia:

- nella cartografia del Livello 2 ed in quella dell'assetto urbanistico del Livello 3, sono indicate le aree e gli immobili destinati a servizi pubblici di interesse generale, quali le sedi degli Enti pubblici territoriali, del sistema sanitario regionale, delle Amministrazioni dello Stato, le strutture museali, le sedi universitarie, i grandi impianti sportivi, i cimiteri ecc. nonché i parchi urbani e di interesse regionale; la presenza di altri servizi pubblici ha carattere meramente ricognitivo e la puntuale e cogente indicazione è riportata nelle pertinenti cartografie del Livello 3 del Piano;

- nella cartografia del Livello 3 Sistema dei servizi pubblici, relativa alla destinazione d'uso delle aree e degli immobili per servizi pubblici esistenti e di previsione, è, invece, indicata la specifica tipologia dei servizi per istruzione, interesse comune, verde, gioco e sport e parcheggi, aventi rilevanza agli effetti della determinazione degli standard urbanistici del P.U.C..

Distretti di trasformazione

I distretti di trasformazione individuano parti del territorio in cui sono previste complesse modifiche dell'assetto urbanistico e territoriale per le quali il P.U.C. definisce gli obiettivi e i criteri guida della trasformazione, rinviando il compiuto assetto dell'area alla fase operativa. I distretti di trasformazione comprendono porzioni di territorio caratterizzate da assetto urbano inadeguato o da presenza di attività produttive dismesse e di funzioni incompatibili dove il P.U.C. prevede, sulla base di progettazioni specifiche fortemente connotate, modifiche dell'assetto territoriale non riconducibili alla disciplina degli ambiti di

conservazione e di riqualificazione, in quanto implicano progettazioni specificatamente finalizzate. I distretti di trasformazione sono individuati da un perimetro nella cartografia del P.U.C., contraddistinti da numerazione progressiva e specifica denominazione e disciplinati dalle norme seguenti, nonché dalle schede individuali che evidenziano l'obiettivo della riqualificazione e ne dettano la disciplina specifica. I Distretti si distinguono in Distretti speciali di concertazione, Distretti di trasformazione urbana, Distretti di trasformazione locale e Distretti di trasformazione in attuazione o in corso di formazione in relazione ai connotati delle trasformazioni che comportano.

Distretti speciali di concertazione: si tratta di porzioni della città dove, per la grande rilevanza dei temi da affrontare, la complessità dei profili tecnici da risolvere e la compresenza di più soggetti istituzionali ed economici coinvolti, il Piano si limita ad indicare gli obiettivi della trasformazione attesa dando atto che il percorso di pianificazione

generale non è ancora concluso e che si dovrà procedere, una volta conclusa la fase della concertazione, a specifiche varianti integrative ai sensi dell'art. 44, comma 2, della L.R. 36/1997 e, pertanto, coerenti con la Descrizione Fondativa e con il Documento degli Obiettivi del Piano.

Distretti di trasformazione urbana: si tratta di porzioni della città dove, in ragione delle loro caratteristiche dimensionali o localizzative, devono essere effettuati consistenti interventi di trasformazione che rivestono un ruolo strategico a livello urbano per le quali il Piano indica opzioni anche alternative di utilizzo del territorio da definire mediante la preventiva approvazione di Progetti Urbanistici Operativi

Distretti di trasformazione locale: si tratta di ambiti della città, caratterizzati da criticità dell'impianto urbanistico dove, sulla base di specifici requisiti stabiliti dal Piano, possono essere effettuati interventi di trasformazione in grado di contribuire alla risoluzione delle criticità indicate

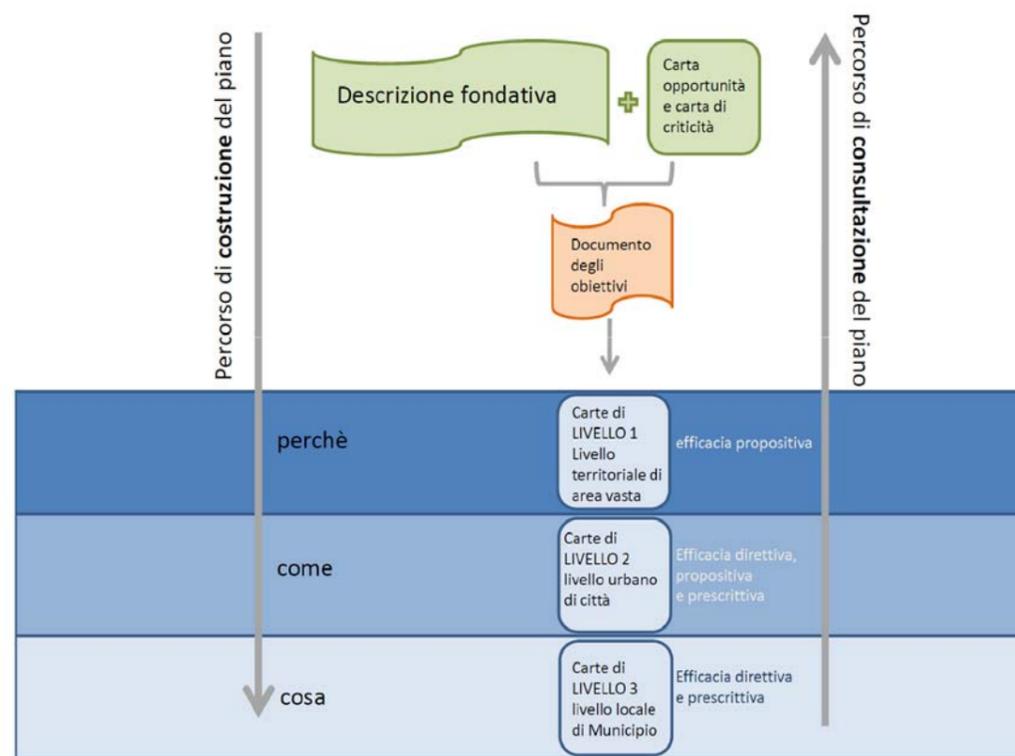
Distretti di trasformazione in attuazione o in corso di formazione: si tratta di ambiti della città di carattere strategico o caratterizzati da criticità di impianto urbanistico, in cui la trasformazione prevista è in fase di esecuzione ovvero che risultano oggetto di iniziative di pianificazione in corso.

Per facilitare la lettura degli elaborati di piani si allega uno schema dei contenuti:

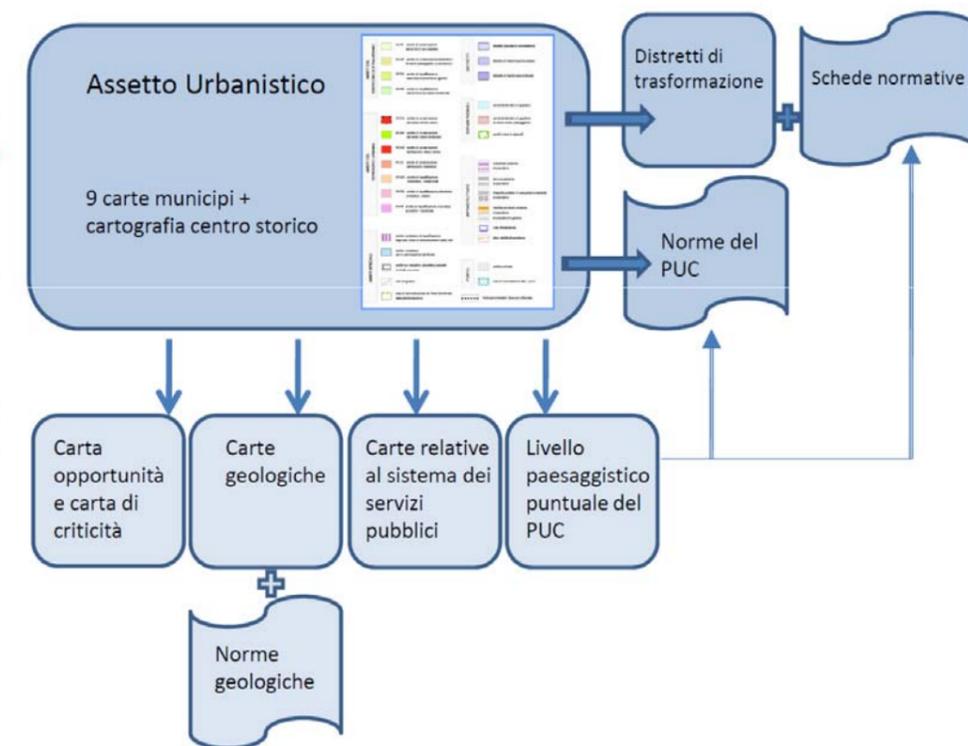


Elementi costitutivi del PUC del Comune di Genova – (Legge Regionale 36/97)

Livello 3 – Livello locale di Municipio



LIVELLO 3 Livello locale di Municipio





Il rapporto tra obiettivi ed azioni (normative)

Dal Documento degli obiettivi del PUC è possibile estrapolare, sulla base dei singoli obiettivi, le molteplici azioni di piano che vengono messe in campo per garantire il raggiungimento degli obiettivi stessi.

Le azioni di piano si esplicitano a loro volta nell'apparato cartografico normativo del piano (zonizzazione con ambiti e distretti + norme di struttura). Le norme del piano possono essere valutate in base alla loro natura secondo lo schema seguente:

		OGGETTO DELLA NORMA			
		USI DEL SUOLO	FORMA URBANA	SPAZIO PUBBLICO	ATTIVITA' EDILIZIA
TIPOLOGIA DI NORMA	DISEGNO	Localizzazione funzioni	Schemi di assetto	Infrastrutture e servizi	
	INDIRIZZO		Regole morfologiche	Linee guida	Prestazioni richieste
	REGOLAMENTAZIONE	Destinazioni d'uso ammesse	Indici e parametri edilizi	Standard formali e costruttivi	Definizione interventi ammessi
	GESTIONE	Regolazione mix funzionali		Attuazione, rapporti tra piani	Modalità di attuazione

Sulla base di tale articolazione normativa, possono così distinguersi i "tipi" di norme che regolano i diversi aspetti del piano urbanistico. Di fatto, ogni ambito o distretto contiene un mix di questi tipi normativi a seconda degli obiettivi prefissati.

Nella struttura del piano, le norme sono articolate secondo il seguente schema:

- Funzioni ammesse (norme di regolamentazione e di disegno sugli usi del suolo);
- Disciplina degli interventi edilizi (norme di regolamentazione dell'attività edilizia);
- Modalità di attuazione e flessibilità (norme di gestione su usi del suolo ed attività edilizia);
- Regole sugli spazi aperti pubblici e/o privati (norme di disegno, indirizzo e regolamentazione sullo spazio pubblico);
- Parametri edilizi (norme di regolamentazione sull'attività edilizia)

Le relazioni tra obiettivi del piano ed azioni normative è rappresentato infine dal seguente schema sinottico:

Secondo tale schema strutturale le norme del piano urbanistico possono distinguersi in base alla loro natura regolamentativa e di cogenza, distinguendosi in:

- norme di disegno, prevalentemente disegnate cartograficamente
- norme di indirizzo, aventi natura di disciplina per altri strumenti (attuativi o settoriali) o facenti capo al concetto di "linee-guida per gli interventi ad attuazione diretta;
- norme di regolamentazione, che regolano le modalità della trasformazione urbana (destinazioni d'uso ammesse / compatibili, principali e accessorie, indici e parametri, standard, tipi di intervento ammessi, ecc.)
- norme di gestione che afferiscono alla sfera dell'attuazione.

Questa articolazione normativa si può incrociare con i "temi" propri di un piano urbanistico: la disciplina degli usi del suolo e la localizzazione di funzione, il controllo morfologico della città fisica, il progetto ed il dimensionamento dello spazio pubblico, la regolamentazione dell'attività edilizia.



IL QUADRO DELLE RELAZIONI TRA OBIETTIVI ED AZIONI DEL PIANO

COD.	TEMA STRATEGICO	AZIONI	STRUTTURA DEL PIANO	
			INDICAZIONI CARTOGRAFICHE	INDICAZIONI NORMATIVE
TEMA A: SVILUPPO SOCIO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE				
A1	Potenziamento delle infrastrutture di relazione nord-sud ed est-ovest	Realizzazione del terzo valico ferroviario	Livello 1-2: Sistema Infrastrutturale	Norme di conformità: SIS-I Infrastrutture
		Riorganizzazione del nodo ferroviario di Genova	Livello 1-2: Sistema Infrastrutturale	Norme di conformità: SIS-I Infrastrutture
		Realizzazione del SFM Genova- Alessandria	Livello 1-2: Sistema Infrastrutturale	Norme di conformità: SIS-I Infrastrutture
		Gronda autostradale di ponte	Livello 1-2: Sistema Infrastrutturale	Norme di conformità: SIS-I Infrastrutture
		Realizzazione del SFM Voltri-Nervi	Livello 1-2: Sistema Infrastrutturale	Norme di conformità: SIS-I Infrastrutture
		Completamento viabilità a mare San Benigno - Miltedo	Livello 1-2: Sistema Infrastrutturale	Norme di conformità: SIS-I Infrastrutture
Potenziamento delle funzioni portuali, aeroportuali	Distretti di trasformazione (livelli 2,3)	Norme di congruenza, DT di concertazione (livello 1) 4 e 6		
A2	Promozione di un sistema produttivo innovativo e diversificato, e valorizzazione della città come meta turistica	Pianificazione integrata del sistema produttivo locale	Distretti e ambiti	DT con previsioni produttive (L1: 2, 5, 6, 7, 8, 11; L2: 5, 9) , ambiti AR-PU e AR-PI (L1: distretti di concertazione, L2: distretti di trasformazione urbana)
		Orientamento del sistema produttivo verso l'high-tech	Distretti di trasformazione	DT di concertazione: 4, 5
		Realizzazione di parchi scientifici e tecnologici	Distretti di trasformazione	DT di concertazione: 4, 5
		Sviluppo delle attrezzature ricettive alberghiere	Ambiti e distretti	Distretti di trasformazione L1: 12, 14; L2: 3, 6, 14. Ambiti riqualificazione AR-UR
		Valorizzazione del sistema delle ville storiche	Ambiti e distretti	AC-VP, AC-VU, AC-US, rif.: interventi sull'esistente ed alla disciplina paesistica
		Poli urbani con funzioni sportive e culturali	Livello 1-2: Sistema Infrastrutturale	SIS-S Servizi pubblici
		Potenziamento spazi per il tempo libero	Ambiti e distretti	Distretti di trasformazione L1: 6, 12, 14; L2: 8
		Passeggiate a mare e riorganizzazione dei litorali	Ambito complesso	ACO-L: ambito complesso per la valorizzazione del litorale
Potenziamento localizzato del sistema commerciale	Ambiti e distretti	Distretti di trasformazione L1: 5; L2: 2		
A3	Incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo	Potenziamento delle funzioni portuali e aeroportuali	Distretti di trasformazione (livello 1)	DT di concertazione: 4, 6, 8, 11
		Sviluppo di centri intermodali e piattaforme logistiche	Distretti di trasformazione (livello 1)	DT di concertazione: 2, 8, 11
		Interventi sull'area del cantiere navale di Sestri P.	Distretti di trasformazione (livello 1)	DT di concertazione: 4
		Interventi sul polo manifatturiero di Cornigliano	Distretti di trasformazione (livello 1)	DT di concertazione: 8
A4	Rilancio delle politiche della casa, dei servizi alla persona e dell'offerta formativa	Incremento offerta edilizia sociale (politica della casa)	Ambiti e distretti	DT di livello 1 e 2 con funzioni residenziali (L1: 1, 3, 4, 5, 9, 10; L2: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 9)
		Incremento RSA e residenze protette	Ambiti	Ambiti di riqualificazione AR-UR
		Servizi urbani e locali per la residenza	Ambiti e distretti	DT di livello 1 e 2 con funzioni residenziali (vedi sopra e ambiti di riqualificazione UR, UP)

A5	Rafforzamento dell'intermodalità e dell'utilizzo del trasporto pubblico	Realizzazione di nuovi assi attrezzati per il trasp. pubbl.	Livello 1-2: Sistema Infrastrutturale	Norme di conformità: SIS-I Infrastrutture
		Parcheggi di interscambio	Livello 1-2: Sistema Infrastrutturale	Norme di conformità: SIS-I Infrastrutture
		Realizzazione di un efficiente sistema logistico	Distretti di trasformazione	DT con funzioni a servizio della logistica. L1: 2, 7, 8, 11; L2: 5, 7

COD.	TEMA STRATEGICO	AZIONI	STRUTTURA DEL PIANO	
			INDICAZIONI CARTOGRAFICHE	INDICAZIONI NORMATIVE

ORGANIZZAZIONE SPAZIALE DELLA CITTÀ E QUALIFICAZIONE DELL'IMMAGINE URBANA

B1	Trasformazione di Genova in una città metropolitana, multipolare, integrata e senza periferie	Servizi pubblici a livello di Municipio	Livello 2: Sistema Infrastrutturale	SIS-S Servizi pubblici
		Riequilibrio territoriale nell'offerta dei servizi urbani	Livello 2: Sistema Infrastrutturale	SIS-S Servizi pubblici
B2	Promozione della città compatta e valorizzazione dello spazio pubblico	Realizzazione di un articolato sistema di mobilità	Livello 1-2: Sistema Infrastrutturale	Norme di conformità: SIS-I Infrastrutture
		Sostituzione e riqualificazione diffusa del patrimonio ed.	Ambiti e distretti	DT per laddove prevedono sostituzione, ambiti AR, UR, PU, PI, ACO-A, ACO-L
B3	Riequilibrio funzionale attraverso la valorizzazione delle peculiarità locali	Ricucitura dello spazio urbano	Distretti di trasformazione	DT L1: 1, 3, 4, 5, 9, 10, 12, 14; L2: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 9
		Attribuzione delle dotazioni funzionali nella città	Livello 2: Sistema Infrastrutturale	SIS-S Servizi pubblici
B4	Valorizzazione degli assi di attraversamento della città	Realizzazione di spazi pubblici nei distretti di trasformaz.	Distretti di trasformazione	DT L1: 1, 2, 4, 9, 10, 12, 13, 14; L2: 1, 4, 6, 7, 8
		Riqualificazione del Centro Storico	Ambito di conservazione C.S	AC-CS, AC-VU
B5	Rafforzamento del rapporto con il mare	Riqualificazione urbanistica degli assi viari principali	Ambito di riqualificazione ACO-A	Ambito ACO-A
		Riqualificazione dei distretti collocati lungo gli assi	Distretti di trasformazione	DT L1: 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10, 12, 13, 14; L2: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9
B5	Rafforzamento del rapporto con il mare	Riqualificazione della fascia costiera	Ambito di riqualificazione ACO-L	Ambito ACO-L
		Riqualificazione Darsena, Fiera, Piazzale Kennedy	Distretti di trasformazione	Distretti di trasformazione L1: 12 e 13

COD.	TEMA STRATEGICO	AZIONI	STRUTTURA DEL PIANO	
			INDICAZIONI CARTOGRAFICHE	INDICAZIONI NORMATIVE

QUALITÀ AMBIENTALE E DIFESA DEL TERRITORIO

C1	Riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso	Realizzazione edifici con alte prestazioni ambientali	Ambiti e distretti	Ambiti e distretti per quanto contenuto nelle linee di indirizzo sulla progettazione sostenibile
		Sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico e intermodalità	Livello 1-2: Sistema Infrastrutturale	Norme di conformità: SIS-I Infrastrutture
C2	Difesa e valorizzazione del suolo e dell'assetto idrogeologico	Razionalizzazione circolazione e sosta	Livello 1-2: Sistema Infrastrutturale	Norme di conformità: SIS-I Infrastrutture e SIS-S, parcheggi pubblici e di interscambio
		Trasformazione urbana con messa in sicurezza	Ambiti e distretti	Ambiti e distretti per quanto contenuto nelle linee di indirizzo sui suoli
C3	Genova città del sole, dell'efficienza energetica e del risparmio energetico	Progettazione edilizia con elevati standard ambientali	Ambiti e distretti	Norme gestionale di progettazione edilizia sostenibile
		Incentivazione fonti energetiche rinnovabili	Ambiti e distretti	Ambiti e distretti per quanto contenuto nelle linee di indirizzo sulla progettazione sostenibile
C4	Riqualificazione del verde pubblico urbano ed extraurbano	Installazione impianti produzione da rinnovabili	Distretti di trasformazione	Distretti di trasformazione, in particolare il DT L1 N.7
		Riqualificazione aree verdi alberate	Ambiti e distretti	Ambiti e distretti per quanto contenuto nelle linee di indirizzo sulla progettazione sostenibile
C5	Rilancio e valorizzazione del territorio agrario produttivo	Manutenzione spazi pubblici	Livello 2: Sistema Infrastrutturale	SIS-S Servizi pubblici
		Promozione aree di effettiva produzione agricola	Ambiti di riqualificazione	Ambiti AR-PA
C5	Rilancio e valorizzazione del territorio agrario produttivo	Promozione interventi per il presidio ambientale	Ambiti di riqualificazione	Ambiti AR-PR
		Recupero dei centri urbani minori	Ambiti	Ambiti di conservazione AC-US, di riqualificazione AR-UR e AR-UP



Il massimo dimensionamento del piano

La capacità insediativa del Piano è determinata dalla sommatoria dei pesi insediativi esistenti alla data di formazione del PUC e dei pesi insediativi di previsione, derivanti dalle trasformazioni urbanistiche ammissibili, in termini di abitanti, di visitatori per turismo o affari, nonché di addetti alle attività produttive. Il peso insediativo esistente alla data di formazione del Piano, risulta il seguente:

Peso insediativo alla data di formazione del PUC			
Abitanti (1)	Posti letto (2)	Addetti (3)	Complessivo (4)
611.102	8.347	284.464	903.913

- (1) fonte: Anagrafe del Comune di Genova: rilevazione al 02.12.2010, il dato include anche i 77abitanti residenti nella Circostrizione Porto, non afferente ad alcun Municipio;
- (2) Censimento industria e servizi 2001 – fonte: Sistema Statistico Nazionale – Ufficio Statistica;
- (3) Censimento industria e servizi 2001 – fonte: Sistema Statistico Nazionale – Ufficio Statistica;
- (4) Il dato, che vorrebbe esprimere il peso insediativo complessivo alla data di formazione del Piano somma di fatto agli abitanti residenti, la capacità turistico ricettiva, espressa in posti letto e il numero di addetti di cui una quota parte è di fatto costituita dalla stessa popolazione residente, maggiorando di fatto la reale capacità insediativa.

Il peso insediativo derivante dagli interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente alla data di formazione del Piano, ricavato considerando la possibilità di recuperare il 30% delle abitazioni non occupate per corrispondenti complessivi 21.119 abitanti insediabili, è stato quantificato considerando un indice di occupazione per alloggio pari al valore medio nelle 71 unità urbanistiche, rilevato al 31.12.2009, presso le quali risulta disponibile il patrimonio residenziale da recuperare.

La verifica degli standard svolta anche in relazione al peso insediativo derivante dal recupero del patrimonio residenziale in disuso, secondo le stesse modalità di cui al punto precedente, evidenzia il seguente bilancio:

Verifica degli standard svolta nel rapporto fra gli spazi pubblici di previsione e la capacità insediativa del PUC derivante dal peso insediativo alla data di formazione del Piano e da quello derivante dagli interventi di riuso del patrimonio residenziale non occupato			
Spazi pubblici di previsione (1) mq	Peso insediativo	Standard procapite	Dotazione minima di legge procapite mq
17.170.345	Abitanti	mq	18,00 riducibili a 9,00 in zone territoriali omogenee A) e B)
	611.102 + 21.119	27,16	
	Abitanti+posti letto	mq	
	640.568	26,80	
	Abitanti+posti letto+addetti	mq	
	925.032	18,56	

Il peso insediativo derivante dagli interventi di trasformazione ammessi negli Ambiti di conservazione e di riqualificazione e previsti nei Distretti di trasformazione risulta il seguente:





Peso insediativo derivante dagli interventi di trasformazione negli Ambiti di conservazione e riqualificazione e nei Distretti di trasformazione			
Distretti di trasformazione (1) e Ambiti di conservazione e riqualificazione	Abitanti (2)	Addetti (3)	Posti letto nelle strutture ricettive (4)
Ambiti di conservazione	Conferma del peso insediativo esistente		
Ambiti di riqualificazione	Interventi di prevalente ristrutturazione e sostituzione del patrimonio edilizio utili a corrispondere i fabbisogni pregressi e non comportanti incrementi del peso insediativo per il settore residenziale, oltre a quelli già quantificati in derivazione del recupero di parte del patrimonio edilizio attualmente inutilizzato		
Distretti speciali di concertazione n. 14	7.214	13.356	1.206
Distretti di trasformazione urbana n. 9	2.940	10.387	1.347
Distretti di trasformazione localen. 14	5.153	3.570	781
Distretti di trasformazione in attuazione o in corso di formazione n. 3	-	44	59
Totale previsione Distretti	15.307	27.357	3.393

(1) Le capacità insediative nei distretti di trasformazione e nei settori nei quali sono ammesse trasformazioni per differenti destinazioni d'uso, residenziali e produttive, sono state quantificate considerando una ripartizione uniforme delle superfici agibili realizzabili fra le differenti funzioni, tranne per i casi caratterizzati da un iter progettuale in corso di formazione, per i quali si sono assunte per le differenti funzioni le reali quantità di progetto.

(2) La capacità insediativa per il settore residenziale nei distretti di trasformazione è stata quantificata con l'applicazione dei previsti indici di utilizzazione insediativa massimi, assumendo la corrispondenza di 1 abitante insediabile per 30 mq di Superficie agibile realizzabile.

(3) La capacità insediativa per il settore produttivo è stata quantificata con l'applicazione dei previsti indici di utilizzazione insediativa massimi, assumendo le seguenti corrispondenze: - corrispondenza di 1 addetto per il settore industriale per 80 mq di Superficie agibile realizzabile;

- corrispondenza di 1 addetto per il settore alberghiero per 200 mq di Superficie agibile realizzabile;

- corrispondenza di 1 addetto per il settore terziario, commerciale, connettivo urbano e servizi privati, per 40 mq di Superficie agibile realizzabile; considerando, per i distretti o per i settori nei quali sono ammesse trasformazioni per differenti destinazioni d'uso, residenziali e produttive, una ripartizione uniforme fra le differenti funzioni delle superfici agibili realizzabili, tranne per i casi caratterizzati da iter progettuali in corso di formazione, per i quali si sono assunte le reali ripartizioni d'uso fra le differenti funzioni.

(4) La capacità insediativa ricettiva in termini di posti letto, è stata quantificata assumendo la corrispondenza di 1 posto letto per ogni 25 mq di Superficie agibile realizzabile.

Il dimensionamento nei distretti speciali di concertazione risulta il seguente:

n°	Denominazione	Abitanti insediati 30 mq /ab	Addetti industria, artigianato, movimentazione e distribuzione e all'ingrosso di merci 80 mq/add	Addetti distribuzione e al dettaglio ed uffici (LUR 36/87 art.33 p. 3 l.c) 40 mq/add	Addetti ricettività 1add/8p.le	Addetti servizi pubblici 1/50	Utenti delle attività economiche e dei servizi (LUR 36/87 art.33 p. 2) stima	Numeri presenze nelle attività ricettive alberghiere ed extra-alberghiere (LUR 36/87 art.33 p. 2) 1/3 posti	Personi presenti per turismo od affari (LUR 36/87 art.33 p. 2) stima
01:01	Voltri - Litorale di Levante	360,43	0,00	115,85	0,00			0,00	
01:02	Carmagnani - Fondegga sud*	326,67	693,00	699,00	6,40			51,22	
01:03	Superba	326,67	0,00	0,00	21,00			168,00	
01:04	Sestri P. - Fincantieri	2242,80	120,15	961,20	48,06			384,48	
01:05	Nuova Sestri	1568,00	330,00	976,50	30,00			240,00	
01:06	Piaggio - Aeroporto*	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	
01:07	Scarpino	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	
01:08	Polo industriale di Cornigliano	0,00	6138,04	0,00	0,00			0,00	
01:09	S.G. D'Acri - Bombrini	916,35	0,00	294,54	0,00			0,00	
01:10	Campasso	581,37	72,67	872,05	0,00			0,00	
01:11	Depositi Fegino - S. Quirico	0,00	833,88	714,75	0,00			0,00	
01:12	Fronte mare porto antico	26,84	0,00	20,13	5,37			42,94	
01:13	Fiera - Kennedy	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	
01:14	Ospedale di San Martino	864,50	0,00	363,38	39,90			319,20	
	tot. Parz.	7213,62	8187,73	5017,40	150,73			1205,84	



mentre il dimensionamento nei distretti di trasformazione urbana risulta:

n°	Denominazione	Abitanti insediati 30 mq /ab	Addetti industria, artigianato, movimentazione e distribuzione e all'ingrosso di merci 80 mq/add	Addetti distribuzione e al dettaglio ed uffici (LUR 36/87 art.33 p. 3 l. c) 40 mq/add	Addetti ricettività 1add/8p.le	Addetti servizi pubblici 1/50	Utenti delle attività economiche e dei servizi (LUR 36/87 art.33 p. 2) stima	Numeri presenze nelle attività ricettive alberghiere e extra-alberghiere (LUR 36/87 art.33 p. 2) 1/3 posti	Persone presenti per turismo od affari (LUR 36/87 art.33 p. 2) stima
02:01	Fascia di Pra	0,00	0,00	376,31	0,00			0,00	
02:02	Multedo	615,47	248,89	821,75	20,50			164,00	
02:03	Spataro – Degola – Pacinotti	917,53	0,00	1820,00	18,37			146,96	
02:04	Ex Colisa	159,77	1031,51	935,53	0,00			0,00	
02:05	Fegino (ex deposito petrolifero continental)	266,67	194,21	502,20	0,00			0,00	
02:06	Terralba	537,37	0,00	1305,40	63,49			507,88	
02:07	Nuova val Bisagno	301,57	393,45	2434,08	37,83			302,64	
02:08	Stadio Carlini	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	
02:09	Ex Ospedale Quarto	141,90	26,60	128,90	28,24			225,92	
	tot. Parz.	2940,27	1894,66	8324,16	168,425			1347,40	

infine, nei distretti di trasformazione locale si ha il seguente quadro:

n°	Denominazione	Abitanti insediati 30 mq /ab	Addetti industria, artigianato, movimentazione e distribuzione e all'ingrosso di merci 80 mq/add	Addetti distribuzione e al dettaglio ed uffici (LUR 36/87 art.33 p. 3 l. c) 40 mq/add	Addetti ricettività 1add/8p.le	Addetti servizi pubblici 1/50	Utenti delle attività economiche e dei servizi (LUR 36/87 art.33 p. 2) stima	Numeri presenze nelle attività ricettive alberghiere e extra-alberghiere (LUR 36/87 art.33 p. 2) 1/3 posti	Persone presenti per turismo od affari (LUR 36/87 art.33 p. 2) stima
03:01	Autorimessa Sapierdarena	670,46	0,00	215,51	0,00			0,00	
03:02	Certosa – Park. Locomotive	1292,67	0,00	207,75	41,55			332,40	
03:03	Teglia – Mira Lanza	980,00	0,00	1102,50	0,00			0,00	
03:04	Area ex Bruzzo	0,00	328,13	281,25	0,00			0,00	
03:05	Stazione Principe	0,00	0,00	463,48	42,57			340,56	
03:06	Lagaccio – Gavoglio	880,13	0,00	282,83	0,00			0,00	
03:07	Valletta San Nicola	44,50	0,00	35,83	0,00			0,00	
03:08	AMT Foce	386,87	0,00	124,35	0,00			0,00	
03:09	Viale Causa	518,05	0,00	166,52	0,00			0,00	
03:10	Borgo Sturla	170,28	0,00	54,73	0,00			0,00	
03:11	Valle Chiappeto	70,00	0,00	22,50	0,00			0,00	
03:12	Stazione di Quarto	0,00	0,00	91,83	13,49			107,88	
03:13	Quinto FS	103,18	0,00	33,17	0,00			0,00	
03:14	Ex Aura di Nervi	37,33	0,00	62,25	0,00			0,00	
	tot. Parz.	5153,46	328,13	3144,47	97,605			780,84	



La fase di scoping

In applicazione delle disposizioni di cui all'art. 13, comma 1, del D Lgs. 4/2008 e al fine dell'avvio della fase di consultazione con l'Autorità competente regionale nonché con gli altri soggetti pubblici competenti in materia ambientale, il Comune di Genova ha inviato la Proposta di Progetto Preliminare del Piano Urbanistico alla regione Liguria, al fine di definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale per la relativa conseguente Valutazione Ambientale Strategica con nota n° 239689 dell' 8 luglio 2011.

Con ciò il Comune di Genova ha adempiuto anche l'obbligo di cui all'art. 24, comma 5, delle Norme di Attuazione del vigente P.T.C. della Provincia di Genova, così come introdotto con D.C.P..

La proposta di piano inviata all'Autorità competente conteneva:

Conferenza di valutazione/scoping

Gli incontri di scoping si sono tenuti presso Regione Liguria il:

29/07/2010

24/09/2010

12/10/2010

13/10/2010

L'Autorità Competente ha inviato il verbale di scoping l'11/11/2010.



Verbale di scoping

VAS DEL PUC DEL COMUNE DI GENOVA

**CONSULTAZIONE SUL RAPPORTO PRELIMINARE PER DEFINIRE LA PORTATA
ED IL LIVELLO DI DETTAGLIO DELLE INFORMAZIONI DA INSERIRE
NEL RAPPORTO AMBIENTALE - ESITI DELLA FASE DI SCOPING**

9 novembre 2010

Il Comune di Genova ha attivato in data 16 luglio 2010, sulla base di un Rapporto Preliminare e degli elaborati costitutivi della proposta di PUC, la fase di consultazione con l'autorità competente e con i soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale ai sensi dell'art.13 del Dlgs 4/2008.

Si sono svolti quattro incontri di consultazione:

- 29 Luglio 2010 alle ore 14.00 presso la sede della Regione Liguria Via Fieschi 15 - Presentazione del Progetto Preliminare del Piano Urbanistico del Comune di Genova e del Rapporto Preliminare;
- 24 settembre alle ore 9.30 presso la sede della Regione Liguria Via Fieschi 15 - Riflessioni su: i contenuti e le modalità di costruzione della carta delle criticità e delle opportunità, la completezza del quadro di riferimento conoscitivo, programmatico e della pianificazione, i criteri valutativi, gli indicatori;
- 12 Ottobre alle ore 9.30 presso la sede della Regione Liguria Via Fieschi 15 - Acquisizione delle valutazioni e dei contributi conoscitivi dei soggetti competenti in materia ambientale;
- 13 Ottobre alle ore 9.30 presso la sala riunioni dell'11° piano sede della Regione Liguria Via Fieschi 15, Genova - Acquisizione delle valutazioni e dei contributi conoscitivi delle strutture regionali.

Agli incontri del 29 luglio 2010 e 24 settembre sono stati invitati i seguenti soggetti con competenze ambientali esterne a Regione:

- Provincia di Genova (Direzione Ambiente ed Energia e Direzione Pianificazione Generale e di Bacino), Ente Parco del Beigua, ARPAL (Dipartimento Provinciale, Direzione Scientifica, Unità Tecnica Complessa di Livello Regionale - UO Attività Specialistiche), Asl 3 Genovese - Igiene e sanità pubblica, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria, Comune di Arenzano, Comune di Urbe, Comune di Tiglieto, Comune di Masone, Comune di Mele, Comune di Bosio, Comune di Ceranesi, Comune di Campomorone, Comune di Miganego, Comune di Serra Riccò, Comune di S. Olcese, Comune di Montoggio, Comune di Davagna, Comune di Bargagli, Comune di Sori.
- e le seguenti strutture regionali:
- Assetto del Territorio, Parchi Aree Protette e Biodiversità, Aria e Clima, Ciclo Integrato e Gestione delle Risorse Idriche, Gestione integrata dei Rifiuti, Piani e Progetti di Bonifica ambientale, Ecosistema Costiero, Tutela del Paesaggio, Urbanistica e Procedimenti Concertativi, Trasporti.

Per gli incontri finali sono stati invitati separatamente i soggetti con competenze ambientali esterne a Regione (incontro del 12 ottobre 2010) e le strutture regionali competenti (13 ottobre 2010) per consentire un più agevole svolgimento delle riunioni.

ESITI CONCLUSIVI DELLA FASE DI SCOPING

Quale esito della fase di scoping si fornisce quanto di seguito indicato:

- i verbali degli incontri, allegati alla presente, quale elemento sostanziale dell'esito dello scoping (Allegato I)
- i contributi istruttori pervenuti dagli enti, allegati alla presente (Allegato II) (Ente Parco beigua, Provincia di Genova)
- alcune ulteriori considerazioni e specificazioni, ritenute opportune, riassunte nella presente, esito dell'istruttoria condotta dall'Ufficio VIA.

1) Coerenza esiti quadro conoscitivo – obiettivi di sostenibilità – indicatori

Dai contenuti del Rapporto preliminare, unitamente alle integrazioni emerse nelle fasi di confronto e consultazione costituite dagli incontri di scoping, si rileva che, attraverso il lavoro fin qui svolto, non è ancora stato delineato un quadro sintetico e coerente tra analisi dello stato dell'ambiente, definizione degli obiettivi di sostenibilità pertinenti al PUC, individuazione delle azioni di sostenibilità e relativi indicatori, ai fini di verificare l'effettiva sostenibilità del piano. Inoltre deve essere meglio chiarita la metodologia che si intende applicare per pervenire alla definizione di quanto sopra.

Descrizione dello stato dell'ambiente: allo scopo di rendere coerenti gli obiettivi e le azioni del PUC con quanto emerge dall'analisi dello stato ambientale, si rende necessario sistematizzare i dati ambientali, i riferimenti normativi e programmatici settoriali e le valutazioni ambientali conseguenti, avendo cura di considerare dati e riferimenti aggiornati. Si rileva infatti che i livelli informativi cartografici citati nel Rapporto preliminare sono datati, così come sono superati gran parte dei riferimenti normativi e programmatici citati nella descrizione fondativa. Per quanto riguarda i livelli informativi utilizzati nel GIS "Sistema di pianificazione" si prende atto degli esiti della seconda riunione di scoping del 24-09-2010, ove il comune ha spiegato che i livelli utilizzati risultano più aggiornati rispetto a quelli elencati nel Rapporto preliminare; si raccomanda comunque l'allineamento della documentazione. Attraverso l'analisi dello stato dell'ambiente devono essere definiti i temi critici e le emergenze ritenute pertinenti al PUC e sulle quali il piano può agire direttamente. L'analisi deve essere condotta utilizzando una scala di riferimento ed un livello di dettaglio opportuno rispetto ai contenuti pianificatori del PUC.

Obiettivi di Sostenibilità: al momento nello schema di piano l'individuazione di obiettivi di tipo ambientale si traduce in una raccolta di indirizzi, quindi in una serie di possibili azioni, nessuna delle quali, però, riesce a concretizzarsi in un reale obiettivo. Al fine di selezionare gli obiettivi ambientali credibilmente raggiungibili in un particolare ambito di riferimento, è necessario ripercorrere alcuni passi del processo di pianificazione, per garantirne e migliorarne il raccordo con le indicazioni emerse dal quadro conoscitivo ambientale (coerenza interna), e con gli indirizzi della pianificazione sovraordinata (coerenza esterna). Gli obiettivi ambientali desumibili dal quadro di riferimento normativo e programmatico europeo, nazionale e regionale, pertinenti al PUC, devono essere messi in relazione con le azioni, attraverso l'analisi della prestazione di queste ultime in relazione al raggiungimento dell'obiettivo stesso, al fine di indirizzare le previsioni del PUC alla sostenibilità.

Le prestazioni ambientali delle previsioni del piano devono essere valutate e messe in comparazione anche ai fini della scelta delle alternative.

Gli indicatori sono i "descrittori" di questa relazione logico-prestazionale, e vanno quindi individuati a seguito di un processo analitico. Gli obiettivi e gli indicatori devono essere tarati per ciascuno dei livelli sui quali viene condotta l'analisi ambientale e sulla base delle previsioni di piano.

Indicatori: le fonti utilizzate per la definizione della descrizione fondativa e in particolare gli indicatori "descrittivi" utilizzati (stato, tendenze evolutive e definizione delle criticità prioritarie) sono stati acquisiti prevalentemente dai documenti di reporting ambientale e dalle attività di monitoraggio dei fenomeni ambientali della regione e dell'Arpal. Tale nucleo iniziale di indicatori può e deve perfezionarsi nella fase di definizione degli obiettivi e azioni di sostenibilità, e sarà ulteriormente strutturato nella progettazione definitiva del monitoraggio – per il quale il Rapporto ambientale dovrà indicare modalità di effettuazione, responsabilità e risorse. Va ricordato tuttavia che, affinché gli indicatori non rimangano entità astratte, è necessario che siano sempre riferiti ad un obiettivo e azione significativa di piano, allo scopo di individuarne un numero ridotto, efficace a rappresentare l'andamento del contesto ambientale e a leggere, sia direttamente che indirettamente, gli effetti del piano sull'ambiente (efficacia). Un ulteriore elemento da tenere in considerazione nel sistema di monitoraggio è la valutazione dell'efficienza del piano nell'attuare le proprie previsioni.

2) Coerenza esterna e Valutazione delle alternative

La definizione del GIS "Sistema di pianificazione" rappresenta uno strumento particolarmente efficace per valutare i rapporti del PUC col quadro pianificatorio/programmatico. Dal punto di vista delle tematiche da affrontare, al fine di costruire una valutazione di coerenza esterna completa, occorrerà considerare oltre alle "previsioni – tutele - attenzioni" localizzabili, anche il quadro degli obiettivi pertinenti il piano comunale, con particolare attenzione agli obiettivi di sostenibilità, in quanto la coerenza esterna non si esaurisce con la coerenza localizzativa ma comprende anche quella programmatica e strategica. Questo lavoro è stato già in parte impostato ma se ne richiede un ulteriore approfondimento al fine di descrivere il processo che ha portato alla selezione delle previsioni del PUC fino a questo momento delineate, alla luce degli obiettivi ambientali.

La coerenza esterna ed in particolare lo strumento GIS "Sistema di pianificazione" consente peraltro di sviluppare un'analisi comparativa delle eventuali alternative considerate, con riferimento sia ad opzioni strategiche che localizzative, ad es. di determinate infrastrutture particolarmente significative a livello territoriale (gronda, nuovo ospedale del ponente ligure, stadio,).

Si raccomanda in linea generale di rendere ripercorribili tutte le fasi del lavoro.

Inoltre a tal fine si sottolinea che l'analisi di coerenza esterna deve garantire anche la coerenza del PUC rispetto alle decisioni già assunte sul territorio, e tenere conto degli effetti ambientali da queste attesi (piano di risanamento acustico, piano di risanamento della qualità dell'aria, patto dei sindaci, piano urbano della mobilità o del traffico, progetti comunitari, grandi opere, etc). La coerenza esterna (coerenza orizzontale)

Autore Regione Liguria/rfile/dipartim/dip-152100/152130/VAS/VAS in fase di Attivazione/istruttoria VIA.doc

2



comprende inoltre la valutazione rispetto ai piani dello stesso livello. In quest'ultimo caso si tratta di verificare se strategie diverse possono coesistere sullo stesso territorio e nei territori al confine tra diverse amministrazioni.

3) Leggibilità

Per consentire un'efficace partecipazione è necessario mettere a disposizione del pubblico, anche su sito web del Comune e della Regione, la proposta di piano ed il rapporto ambientale come previsto dall'articolo 14 c.2 del Dlgs 152/2006; è a questo fine opportuno che **il Rapporto ambientale e la sintesi non tecnica siano organizzati in formato facilmente leggibile a video e stampabile con costi ambientali ed economici contenuti** (testi preferibilmente in A4 e cartografie preferibilmente in A0). E' altresì necessario che la restante documentazione di piano sia organizzata, per quanto attiene al formato digitale, in file di dimensione idonea ad essere pubblicati agevolmente sul web. Sarebbe infine utile fornire agli uffici competenti i livelli digitali GIS delle previsioni di piano, e l'accesso al GIS "Sistema di pianificazione", al fine di semplificare l'esame istruttorio, vista la complessità del PUC.

4) Valutazione degli effetti del PUC

La valutazione ambientale deve essere effettuata ad una scala adeguata e con un livello di dettaglio opportuno. Vengono di seguito fornite indicazioni propositive su come articolare la valutazione degli effetti del PUC a livello di:

- comune,
- municipio
- distretto.

rispecchiando in parte la struttura del PUC stesso.

Si raccomanda inoltre quanto segue:

- la valutazione degli impatti significativi deve sempre e comunque fare riferimento alle massime pressioni previste; questo principio si applica in particolar modo alle previsioni del PUC per le quali viene indicato un range di carico insediativo;
- gli esiti delle valutazioni devono trovare chiaro riscontro nelle previsioni di piano e nelle relative norme;
- è necessario mettere in evidenza quali sono le previsioni del PUC tra loro alternative, effettuando anche un confronto tra queste in termini di prestazioni ambientali;
- l'individuazione delle misure di mitigazione di impatti ambientali significativi deve avvenire previa individuazione e valutazione delle prestazioni ambientali delle alternative; le misure di mitigazione dovrebbero essere volte infatti agli impatti ambientali residuali a valle della scelta dell'alternativa migliore anche sotto il profilo ambientale.

LIVELLO COMUNALE

Con valutazione del livello comunale si intende la valutazione degli effetti dovuti al massimo dimensionamento previsto dal PUC; l'impatto cumulativo delle previsioni del PUC è infatti diverso rispetto alla somma degli effetti delle trasformazioni prese singolarmente in considerazione. A questo scopo, la valutazione deve prevedere un bilancio complessivo degli effetti cumulativi che si verranno a determinare in seguito alla realizzazione delle previsioni insediative (distretti/ambiti) ed infrastrutturali del PUC. Tale valutazione potrà riprendere il modello concettuale dei contesti (focus sui contesti costiero, rurale e urbano), tenendo però conto dell'obiettivo della valutazione sistemica a scala comunale.

Sarà necessario inoltre individuare in maniera sintetica le previsioni che possono avere effetti ambientali significativi sui comuni limitrofi (compreso il versante piemontese) e delinearne gli impatti al fine di facilitare un'effettiva partecipazione degli stessi al processo di consultazione e pianificazione.

Il rapporto ambientale per il livello comunale dovrebbe avere i seguenti contenuti:

- illustrazione sintetica dei contenuti del PUC indicando le strategie generali, obiettivi e linee di azione. Andranno descritte le previsioni che possono avere impatti a scala comunale o sovracomunale. Dovranno essere indicate quali sono le previsioni alternative nel territorio del Comune.
- per ciascuna componente ambientale si dovrà provvedere a descrivere su base analitica:
 - analisi dello stato dell'ambiente: rappresentazione analitica e sintetica degli aspetti pertinenti dello stato dell'ambiente con particolare attenzione alla definizione e accertamento delle criticità ed emergenze ambientali ritenute rilevanti per il piano urbanistico comunale e sulle quali il PUC determina impatti significativi;
 - obiettivi di sostenibilità adottati: descrizione degli obiettivi generali/obiettivi specifici di sostenibilità ambientale e territoriale che derivano dal quadro di riferimento conoscitivo delineato e pertinenti al PUC (analisi della coerenza esterna);

- impatti cumulativi: descrizione analitica degli effetti cumulativi significativi esercitati su ciascun componente ed obiettivo ambientale in seguito all'attuazione di tutte le previsioni del PUC (comprese le previsioni relative agli ambiti di riqualificazione della produzione agricola, degli ambiti di riqualificazione del territorio di presidio ambientale, degli ambiti di conservazione del territorio non insediato, indicando anche chiaramente i nuovi abitanti insediabili previsti dal piano per tali aree); le previsioni alternative che hanno rilevanza a livello comunale andranno valutate al fine di tenere conto, nella scelta, delle prestazioni ambientali;
- misure di mitigazione/compensazione: ossia le risposte che il PUC fa proprie per il superamento delle criticità ambientali residue - a valle della scelta tra alternative - individuate a scala comunale e per il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità adottati, in termini di condizioni per la sostenibilità, di prestazioni e di dotazioni ambientali. Tali risposte hanno carattere generale, cioè si riferiscono a requisiti di sostenibilità da raggiungere in tutti i distretti, ambiti di nuovo insediamento, di riqualificazione, e potranno essere tradotti in standards "per la sostenibilità ambientale" da integrare nella normativa di piano;
- monitoraggio: individuazione di indicatori strettamente correlati e significativi a livello comunale per l'analisi e il monitoraggio del contesto ambientale e per la valutazione, sia diretta che indiretta, delle prestazioni del PUC nel raggiungimento degli obiettivi ambientali.

I contenuti sopra indicati dovranno essere descritti in maniera analitica ma con opportune schematizzazioni.

LIVELLO MUNICIPALE

I contenuti da fornire a livello di municipio potranno essere organizzati in schede ma è opportuno che le schede siano corredate da descrizioni analitiche. L'analisi ambientale a livello di municipio deve rappresentare un momento di coordinamento e integrazione tra la valutazione a scala comunale e quella a scala di distretto, anche al fine di garantire la coerenza interna del PUC. L'analisi a livello di municipio deve consentire inoltre di valutare gli impatti cumulativi di tutte le previsioni di piano comprese nel municipio, e di valutare in termini prestazionali le alternative. L'analisi a livello di municipio deve essere comprensiva dei seguenti elementi:

- illustrazione sintetica e quantificata di tutte le previsioni del PUC (a qualunque livello vengano assunte ovvero di distretto, ambito, etc. compresi i piccoli progetti condivisi con i municipi) che riguardano le aree del municipio o che hanno impatti ambientali significativi sul municipio. Dovrà inoltre essere fornita una carta in scala leggibile della localizzazione delle previsioni;
- approfondimento delle criticità ambientali a livello di municipio pertinenti alle previsioni del PUC;
- individuazione degli obiettivi ambientali e delle conseguenti azioni in risposta alle criticità accertate;
- valutazione delle alternative individuate nell'ambito del municipio anche in termini di prestazioni ambientali al fine di tenere conto di tali prestazioni nelle scelte;
- impatti cumulativi: descrizione analitica degli effetti cumulativi significativi esercitati su ciascun componente ed obiettivo ambientale in seguito all'attuazione delle previsioni del PUC per il municipio;
- indicatori strettamente correlati e significativi a livello di municipio per l'analisi e il monitoraggio e per la valutazione, sia diretta che indiretta, delle prestazioni del PUC per il raggiungimento degli obiettivi ambientali; gli indicatori dovranno essere dunque significativi in tal senso;
- ulteriori misure di mitigazione/compensazione: ossia ulteriori risposte, oltre a quelle generali individuate a livello comunale, che il PUC fa proprie per il superamento delle criticità del municipio ed il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità enunciati, specificamente con riferimento alle previsioni che hanno ricadute sul municipio. Tali misure potranno essere tradotti in standards "per la sostenibilità ambientale" da integrare nella normativa di piano.

Si fa rilevare che se il comune intende effettuare la consultazione del pubblico nei Municipi, come emerso nel corso degli incontri, le informazioni fornite nel rapporto ambientale con riferimento a questa scala territoriale dovranno essere complete e agevolmente fruibili da documenti di facile lettura.

LIVELLO DISTRETTUALE

In relazione alle schede di valutazione anticipate nel rapporto preliminare si suggerisce di integrare i contenuti delle schede ambientali dei distretti, o almeno le loro conclusioni, nelle schede urbanistiche, al fine di avere un'unica scheda per ciascun distretto e di evitare duplicazione delle informazioni. Le schede dei distretti devono in prima analisi perseguire l'obiettivo di definire i condizionamenti e le prestazioni ambientali specifiche, con lo scopo di valutare i distretti anche in funzione delle loro prestazioni ambientali, e pervenire ad una definizione dell'assetto definitivo di piano che limiti le eventuali situazioni di criticità, anche attraverso la scelta delle alternative. Le schede dei distretti di I, II e III livello dovranno esplicitare chiaramente gli impatti significativi degli interventi previsti sulle criticità e gli obiettivi pertinenti al distretto e individuati nell'analisi ambientale di municipio. Le schede dovranno comprendere:



- a) la valutazione della coerenza localizzativa delle scelte di piano attraverso tecniche di Map-Overlay; in particolare la descrizione ad oggi riportata in merito al confronto con la Carta della criticità/opportunità dovrà essere integrata con i relativi stralci cartografici, possibilmente ridefiniti per più categorie tematiche, in modo da renderli maggiormente leggibili. Con la stessa tecnica occorrerà provvedere alla verifica di coerenza esterna, con particolare attenzione alla pianificazione settoriale (zonizzazione acustica, piano del traffico etc.);
- b) la verifica di coerenza interna ovvero la valutazione di come attraverso ciascun distretto siano perseguiti gli obiettivi generali e specifici di sostenibilità adottati. Si dovranno quindi esplicitare chiaramente le risposte/azioni agli obiettivi individuati (ad es. se dall'analisi dello stato dell'ambiente emerge, quale criticità, la popolazione esposta a livelli elevati di rumore o a scarsa qualità dell'aria, o la mancanza di spazi verdi, nelle schede di distretto deve essere esplicitato il contributo in positivo o negativo dell'intervento in questione rispetto a tali criticità);
- c) valutazione degli effetti prodotti dalla previsione di piano attraverso la contabilizzazione degli indicatori selezionati: tale valutazione sintetica dovrà essere accompagnata da una valutazione analitica in caso di evidenti criticità o impatti sulle principali criticità rilevate;
- d) misure di mitigazione/compensazione: ossia dovranno essere garantite le prestazioni ambientali specifiche per ciascun distretto finalizzate a limitare le eventuali situazioni di criticità e/o gli eventuali effetti negativi o a raggiungere obiettivi specifici di sostenibilità; tali misure dovranno essere integrate nella normativa di piano e quando localizzabili, integrate nelle schede del distretto.
In particolare le indicazioni di "compatibilizzazione" nelle schede dei distretti: a) devono essere specifiche per distretto, b) devono essere legate alle criticità ambientali evidenziate nell'analisi ambientale condotta per ciascun distretto e non generiche, c) devono essere concretizzate nelle norme di distretto. Tali misure potranno essere tradotti in standards "per la sostenibilità ambientale" da integrare nella normativa di piano.

5) Ulteriori aspetti ambientali

Di seguito si riportano alcune osservazioni circa aspetti ambientali, da tenere in considerazione, ulteriori a quelli riportati nei verbali di scoping e nei contributi delle autorità competenti in materia ambientale allegati o precisazione delle stesse.

- è opportuno che il rapporto ambientale tenga in considerazione gli aspetti relativi alla salute, specialmente quelli legati alla qualità dell'ambiente nei settori in cui il PUC ha incidenza (es. popolazione esposta ad inquinamento da traffico, rumore, inquinamento elettromagnetico, scarsa qualità delle acque, etc.), approfondendo le criticità a scala comunale, di singolo municipio e distretto al fine di garantire che le previsioni di piano consentano la diminuzione o almeno il non aumento della popolazione esposta a condizioni ambientali critiche o comunque non ottimali;
- il Rapporto ambientale dovrà essere comprensivo dello studio di incidenza che prenda in considerazione tutte le previsioni del PUC, ed avente i contenuti minimi di cui alla DGR 328/2006 - Rif L.R. 28/2009 - unitamente all'analisi delle relazioni con la rete ecologica di cui alla DGR 1793/2009. E' opportuno inoltre che nel quadro di riferimento programmatico e pianificatorio siano presi in considerazione, oltre al Piano del Parco del Beigua, le Misure di Conservazione della Zona di Protezione Speciale del Beigua di cui al Regolamento regionale n°5 del 24 dicembre 2008. Sono inoltre da considerare, per la gestione degli aspetti relativi a siti natura 2000 e biodiversità, le priorità di conservazione dei Siti di Importanza Comunitaria terrestri e le cartografie delle zone rilevanti per la salvaguardia dei Siti di Importanza Comunitaria di cui alla DGR 1687 del 04/12/2009, le Misure di salvaguardia per gli habitat di allegato I della direttiva 92/43/CE di cui alla DGR 1507 del 06/11/2009 e ss. mm., gli indirizzi per le attività agro-silvo-pastorali di cui alla DGR 126 del 09/02/2007;
- i parametri considerati per l'accessibilità alle aree verdi andrebbero ripensati in relazione alle caratteristiche morfologiche del territorio comunale, considerando distanze e dislivelli ragionevolmente percorribili a piedi; è certamente un dato importante da considerare nel Rapporto ambientale la superficie di verde procapite e l'accessibilità a piedi per zona, evidenziando quindi le zone critiche rispetto a tali parametri e proponendo attraverso le previsioni di piano soluzioni/mitigazioni finalizzate a "ricostruire il rapporto con il verde". Inoltre, poiché il piano riconosce le molteplici funzioni del verde, sia in termini di miglioramento della rete ecologica a scala comunale, che di mitigazione degli effetti dell'inquinamento, e poiché per essere efficace il verde deve avere determinate caratteristiche di struttura e composizione, si suggerisce di specificare tali requisiti e di trasporli ove pertinente, nelle schede di distretto quale requisito prestazionale;
- per gli aspetti relativi all'inquinamento acustico, si suggerisce di inserire tra le criticità la cartografia delle zone critiche dal punto di vista acustico, e tra gli indicatori nelle schede di distretto e di municipio la popolazione in zona critica rispetto alla medesima cartografia, al fine di valutare il non aumento della popolazione esposta legato all'attuazione delle previsioni di piano, e di definire opportune prestazioni ambientali per i distretti;

- il piano dovrà prendere in considerazione i dati e le caratterizzazioni delle acque superficiali e sotterranee afferenti all'aggiornamento del Piano di Tutela delle Acque deliberato dal Consiglio Regionale, nonché i relativi obiettivi di qualità. È a questo fine opportuno che nella Carta delle criticità e delle opportunità sia considerata la caratterizzazione e gli obiettivi dei corpi idrici significativi. Per quanto riguarda le prestazioni ambientali dei nuovi interventi, si richiama anche quanto disposto dall'art. 146 del D. Lgs. n. 152/2006, secondo cui gli strumenti urbanistici, compatibilmente con l'assetto urbanistico e territoriale e con le risorse finanziarie disponibili, devono prevedere reti duali al fine di rendere possibili appropriate utilizzazioni di acque anche non potabili. Si segnala inoltre che pertinenti alle prestazioni ambientali per i distretti sono i sistemi di risparmio idrico e riciclo dell'acqua (es. sistemi di recupero dell'acqua piovana, riutilizzo delle acque grigie, etc.).
- analogamente, per quanto concerne gli aspetti energetici, è necessario che siano compresi fra gli standards per la sostenibilità ambientale, ovvero considerati elementi prestazionali minimi da individuare a scala di distretto e di ambito, utilizzando tutte le potenzialità insite nella ricostruzione, nella sostituzione edilizia, nell'ampliamento volumetrico, nella nuova edificazione. Ci si riferisce sia al risparmio ed all'efficienza che al tema dello sfruttamento delle fonti rinnovabili. Gli obiettivi minimi sono reperibili nella normativa di livello regionale e sovraordinata, e nella pianificazione regionale ed atti connessi, in particolare per l'utilizzo delle fonti rinnovabili. Il dichiarato obiettivo di autonomia energetica a scala distrettuale è condivisibile ma deve essere argomentato e tradotto in norma specifica. Un elemento ulteriormente qualificante potrebbe essere lo sviluppo di un approccio bioclimatico alla progettazione del verde e degli spazi urbani.



Consegna della bozza di progetto preliminare di piano alla Sindaco

Il 13 dicembre 2010 è stata consegnata una bozza di progetto preliminare del nuovo PUC alla Sindaco Marta Vincenzi. Dopo la presa d'Atto da parte della Giunta dei documenti del progetto preliminare di PUC la Sindaco ha scelto di avviare un percorso volontario di comunicazione/partecipazione del nuovo PUC, non prevista dalla normativa.

Seconda fase di comunicazione - Gli incontri

Il percorso di partecipazione è costituito da una serie di incontri per illustrare il progetto preliminare secondo la seguente tempistica:

- a partire da **mercoledì 9 marzo** incontri settimanali delle **Commissioni Consiliari**. Ai primi incontri di carattere generale si sono succedute Commissioni per approfondire temi specifici del nuovo PUC
- **Venerdì 25 marzo** in sala Giunta Nuova di Tursi si è svolta una **Giunta tematica**
- **Lunedì 28 marzo** presso la sede di Urban Lab illustrazione del nuovo PUC ai **Presidenti dei nove municipi**
- **Giovedì 31 marzo** presso il Salone di Rappresentanza di Tursi sono stati invitati gli **Stakeholders** già coinvolti nella prima fase di comunicazione
- **Lunedì 4 aprile** presso la sede di Urban Lab il piano è stato illustrato agli Stakeholders dell'**Area Cultura** dell'Ente
- **Lunedì 18 aprile** nel Salone di Rappresentanza di Tursi si è svolto l'incontro con il **Gruppo Istituzioni** (Provincia e Comuni limitrofi)

A questo nutrito calendario si sono affiancati gli incontri di approfondimento nelle sedi dei nove municipi.

L'obiettivo di questa fase di consultazione è consistita nell'informare i soggetti coinvolti sugli aspetti caratterizzanti il nuovo piano invitando ad esprimere in merito osservazioni e suggerimenti per poter portare il nuovo PUC già condiviso in Giunta e quindi al Consiglio Comunale entro Luglio 2011.

Calendario incontri presso i Municipi per la presentazione del PUC

- **I CENTRO EST** : 21/04/2011 ore 9:00
- **II CENTRO OVEST** : 20/04/2011 ore 18:00
- **III BASSA VALBISAGNO** : 19/04/2011 ore 17.00
- **IV MEDIA VALBISAGNO** : 21/04/2011 ore 14:00
- **V VALPOLCEVERA** : 22/04/2011 ore 9:00
- **VI MEDIO PONENTE** : 19/04/2011 ore 14:00
- **VII PONENTE** : 18/04/2011 ore 14:00
- **VIII MEDIO LEVANTE** : 03/05/2011 ore 14:00
- **IX LEVANTE** : 20/04/2011 ore 9:00

Coinvolgimento trasversale delle strutture dell'Ente

Parallelamente è stato avviato un progetto interno all'Amministrazione Comunale al fine di perseguire la coerenza interna delle scelte di PUC coordinato dalla Direzione Pianificazione Organizzazione Relazioni Sindacali e Sviluppo Risorse Umane. Il progetto è consistito nell'attribuire un obiettivo trasversale relativo alla redazione del Progetto Preliminare del nuovo PUC a tutte le direzioni dell'Ente per favorire la coerenza e la condivisione delle scelte di pianificazione cittadina dei prossimi anni.

Questo percorso ha permesso di migliorare notevolmente i contenuti del Piano offrendo la possibilità anche a Direzioni e/o Settori che tradizionalmente si sono sempre sentiti estranei ai processi urbanistici di cogliere e sviluppare le potenzialità offerte da un lavoro congiunto e finalizzato ad un obiettivo comune a tutti.

Particolarmente significativo è stato l'apporto della Direzione Programmazione Bilanci e Partecipate e della Direzione Contabilità e Finanza. Il lavoro svolto insieme ha permesso di migliorare il lavoro di tutte le direzioni coinvolte e di rileggere gli investimenti economici comunali in funzione delle scelte urbanistiche e di riqualificazione urbana condivise.



Comune di Genova

Acquisizione pareri PUC
Programma di lavoro

temi della descrizione fondativa		referenti Direzione	Responsabili Struttura	Scadenze	Componenti da analizzare		Modalità di lavoro	Note					
clima e microclima		Colombo	Risso, Cha (Robbiano - protezione civile)	22 APRILE	DESCRIZIONE FONDATIVA	DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI	In autonomia con il supporto dei referenti di direzione	Le strutture chiamate ad esprimere parere sulla descrizione fondativa possono lavorare direttamente inserendo il proprio apporto nei capitoli di competenza nella staz. 10320/ cartella condivisa/ descrizione fondativa . L'arch. Colombo monitorerà le modifiche e successivamente opererà il relativo coordinamento. Gli autori dei capitoli della descrizione fondativa devono rileggere e rivedere il proprio apporto per eventuali integrazioni e correzioni.					
ambiente energia			Merello, Riso										
verde paesaggio		Colombo	Pinasco, Marasso										
aspetti geologici		Razzore	Pinasco, Murchio, Vincenzi, Cha (Protezione Civile);										
aspetti demografici		Pastorino	Verdona (Statistica)										
aspetti socio-economici		Pastorino	Villa, Marchese, Mangiardi, Cha										
sistema produttivo - commerciale - turistico		Ferrari, Succi, Ortale	Tinella, Capurro, Torre C.										
sistema portuale - litorale		Colombini	Tedeschi, Lottici, Pinasco, Gatti Gianluigi										
analisi del costruito		Gallone, De Maria per centro storico	Giorgio Gatti										
sistema culturale		Colombo	Gandino										
infrastrutture logistica		Poleggi, Ghezzi	Bocca, Ionna, Capurro, Petacchi, Rupalti										
reti tecnologiche			Risso, Pinasco, Benghi, Garassino, Carli										
servizi pubblici		Roggerone	Maimone, Cavalli, Gatti Giorgio										
			Gandino										
			Romani										
			Valcalda										
			Mangiardi										
attuazione PUC 2000		Marinato	Berio, Cortesia, Capurro										
livello puntuale PTCP		Caviglione											
partecipazione analisi swot		Pastorino											
struttura del Piano													
livello 1 - territoriale di area vasta	relazioni logistiche	Poleggi		6 MAGGIO	LIVELLO 1	LIVELLO 2	Incontri preliminari d'impostazione metodologica con i referenti; successiva elaborazione in autonomia	Gli apporti delle strutture costituiti da integrazioni e modifiche CARTIGRAFICHE E NORMATIVE devono pervenire in duplice copia all'ing. Tizzoni, responsabile del progetto e all'arch. Corsi, responsabile di procedimento.					
	infrastrutture		Bocca, Ionna, Capurro, Petacchi, Rupalti										
livello 2 - urbano di città	assetto urbanistico	Ghezzi	Tutti										
	sistema del verde	Colombo	Pinasco, Marasso										
	sistema sedi istituzionali e sedi organi di sicurezza	Poleggi	Tedeschi, Mangiardi, Carpanelli										
	sistema socio-sanitario	Roggerone, Gallone	Maimone										
	sistema servizi urbani (cimiteri, acquedotti, impianti depurazione, centri raccolta RSU, RAE) e reti tecnologiche	Ghezzi, Roggerone	Romani, Pinasco, Riso, Garassino, Vigneri										
	sistema mobilità	Poleggi	Bocca, Ionna, Capurro, Petacchi, Rupalti										
	sistema aree produttive	Ferrari	Tizzoni										
	sistema commercio	Succi	Tinella, Capurro, Torre C.										
	sistema culturale	Colombo	Gandino										
	sistema sport e tempo libero	Roggerone	Valcalda										
livello 3 - locale di Municipio	assetto urbanistico	Succi, De Maria	Carpanelli + Tutti						20 MAGGIO	LIVELLO 3			
	sistema dei servizi	Roggerone	Tutti <i>quelli dei servizi pubblici - vedi sopra</i>										
	livello puntuale	Caviglione	Tutti										
	geologico	Razzore	Pinasco, Murchio, Vincenzi, Cha (Protezione Civile);										
distretti di trasformazione		Sinaglia, Ferrari, Colombini, Succi	Tutti										
norme del Piano		Succi, Marinato, Pedevilla, Defornari, Caviglione, De Maria	De Nitto, Masuelli, Capurro										



I due processi di partecipazione, interno ed esterno, sono stati sviluppati parallelamente da febbraio a maggio. Ciò ha comportato un lavoro frenetico di recepimento delle osservazioni, consigli, integrazioni che per quanto riguarda la Descrizione Fondativa hanno rappresentato un affinamento e, in alcuni casi, un approfondimento. Per quanto riguarda il Documento degli Obiettivi hanno comportato alcune modifiche specialmente in riferimento a come i Municipi si riconoscano in ciascun obiettivo di Piano.

Per quanto riguarda la Struttura di Piano si è arricchita di nuovi tematismi di Livello 2, è stato rivisto il Livello 3 e soprattutto sono state riorientate le norme e i Distretti di Trasformazione.

Sono stati ridotti gli indici edificatori ed è stata introdotta una più articolata prassi perequativa.

Consegna di progetto preliminare di PUC alla Giunta luglio 2011

Il progetto preliminare di PUC è stato consegnato alla Giunta Comunale in due fasi tra il 30 giugno e il 14 luglio.

Il progetto preliminare del nuovo PUC, conseguentemente alle modifiche elaborate per recepire i contributi emersi durante il processo volontario di partecipazione rispetto alla bozza consegnata alla Sindaco a dicembre, è così strutturato:

Descrizione Fondativa e documento degli obiettivi

- **Livello 1**
 - Tavola n. 1 - Sistema Infrastrutturale
 - Tavola n. 2 - Genova nel Sistema Logistico del Nord-Ovest (Tavola a corredo)
- **Livello 2**
 - Tavola n. 1 - Sistema del Verde
 - Tavola n. 2 - Sistema Produttivo
 - Tavola n. 3 - Aree di Osservazione stabilimenti a rischio incidente rilevante
 - Tavola n. 4 - Sistema Infrastrutturale e Insediativo (Tavola a corredo)
 - Tavola n. 5 - Sistema della Mobilità (Tavola a corredo)
 - Tavola n. 6 - Sistema dei Servizi Urbani (Tavola a corredo)
 - Tavola n. 7 - Sistema dei Servizi Socio-Sanitari (Tavola a corredo)
 - Tavola n. 8 - Sistema Commerciale (Tavola a corredo)
 - Tavola n. 9 - Sistema Culturale (Tavola a corredo)
 - Tavola n. 10 - Sistema Sport e Tempo libero (Tavola a corredo)

- **Livello 3**
 - Assetto Urbanistico**
 - Tavola n. 1 - Municipio I
 - Tavola n. 2 - Municipio II
 - Tavola n. 3 - Municipio III
 - Tavola n. 4 - Municipio IV
 - Tavola n. 5 - Municipio V
 - Tavola n. 6 - Municipio VI
 - Tavola n. 7 - Municipio VII
 - Tavola n. 8 - Municipio VIII
 - Tavola n. 9 - Municipio IX
 - Tavola n. 10 - Ambito di Conservazione del Centro Storico Urbano
 - N. 9 Tavole (una per ciascun Municipio) - Vincoli Geomorfologici e Idraulici
 - N. 9 Tavole (una per ciascun Municipio) - Zonizzazione Geologica del Territorio
 - N. 31 Tavole - Sistema dei Servizi Pubblici
 - N. 46 Tavole - Livello Paesaggistico Puntuale

- le Norme del Piano si compongono, oltre che della Relazione Descrittiva dell'apparato normativo, dei seguenti Documenti:

- Norme Generali
- Norme di Conformità
- Norme di Congruenza
- Norme Geologiche

- costituiscono inoltre parte integrante i seguenti Documenti:

- Rapporto Ambientale
- Studio di Incidenza



Partecipazione pubblica relativo al processo di VAS del nuovo PUC

La partecipazione è un processo, sistematico e strutturato, che consente a cittadini, portatori di interesse e decisori di confrontarsi e condividere sia le problematiche del territorio sia le decisioni che lo influenzeranno.

I principali obiettivi che si possono raggiungere attraverso un processo di partecipazione sono:

- informazione sui principali problemi del territorio e sugli strumenti di pianificazione;
- educazione ambientale e civica;
- trasparenza delle decisioni;
- risoluzione dei conflitti e condivisione delle scelte, attraverso una negoziazione trasparente;
- raccolta di informazioni, aspettative, preoccupazioni e proposte da cittadini e attori del territorio;
- attuazione più rapida di piani e programmi, grazie alla condivisione delle scelte fin dal processo di pianificazione/decisione.

Un altro aspetto importante di un processo di partecipazione pubblica è la diffusione delle informazioni, non solo dei documenti ma anche della loro esistenza, delle fasi d'avanzamento del processo di pianificazione e del processo di partecipazione stesso:

- a chi è rivolta l'informazione (soggetti istituzionali, gruppi di portatori di interesse, pubblico...);
- come deve essere fornita: quotidiani, Internet, depliant, spot televisivi, incontri e conferenze informative;
- gli obiettivi della singola informazione: sensibilizzazione, promozione dei cambiamenti o semplice informazione.

Momenti di consultazione nella VAS di Genova.

Lo strumento principale per la diffusione del materiale da sottoporre all'attenzione degli attori principali e alle osservazioni dei cittadini e dei rappresentanti dei comitati o delle associazioni interessate sarà il sito internet comunale URBAN CENTER, attraverso il quale tutti avranno la possibilità di dare il proprio contributo ed esprimere le loro considerazioni.

Oltre che essere la scatola contenente i documenti della VAS ed in particolare la sintesi non tecnica da sottoporre alla riflessione del pubblico diventerà un vero e proprio forum dove potrà esserci un vero confronto e aprirsi un dibattito che dovrà segnalare all'amministrazione le criticità, le problematiche per le quali condividere una soluzione, la risoluzione di conflitti così come la condivisione delle scelte.

L'Urban Center di Genova gestisce la comunicazione delle politiche di trasformazione urbana e territoriale favorendo la divulgazione, la trasparenza e la partecipazione e in occasione della presentazione del nuovo PUC diventerà anche un luogo fisico alla Loggia dei Banchi.

La realizzazione dell'Urban Center è prevista dalle Linee programmatiche dell'Amministrazione comunale come sede, fisica e digitale, della partecipazione cittadina alle scelte urbanistiche della Città.

L'Urban Center di Genova è stato inaugurato nel cuore del centro antico, in piazza Banchi, nella Loggia che ospitò la borsa merci.

Il sito sarà a disposizione dei cittadini per offrire al pubblico strumenti di conoscenza e di proposta sulla trasformazione urbana.

Inoltre, saranno programmati degli incontri pubblici tematici per il dibattito su argomenti che interessano l'area comunale genovese e incontri nei municipi per l'illustrazione delle proposte e la condivisione delle scelte più particolari o di interesse locale.

L'Amministrazione attiverà la consultazione dei soggetti interessati (istituzioni, enti pubblici e privati, associazioni) istituendo un calendario di incontri che si protrarrà per circa tre mesi.

Incontri con i 9 municipi

1^a settimana

1 Centro est - 2 Centro Ovest

2^a settimana

3 Bassa Val Bisagno - 4 Val Bisagno

3^a settimana

5 Val Polcevera - 6 Medio Ponente

4^a settimana

7 Ponente - 8 Medio Levante - 9 Levante

Incontri con i soggetti portatori di interessi

**5^ settimana****Gruppo Istituzioni** - incontro con Sindaco

- ▶ Regione Liguria
- ▶ Provincia di Genova
- ▶ Autorità Portuale di Genova
- ▶ Comuni interessati

6^ settimana**Associazioni di Categoria**

- ▶ Ascom
- ▶ Alce
- ▶ Associazione agenti marittimi
- ▶ Associazione spedizionieri
- ▶ Assedil
- ▶ Camera di Commercio
- ▶ Cna
- ▶ Coldiretti
- ▶ Confartigianato
- ▶ Confesercenti
- ▶ Confindustria
- ▶ Confservizi
- ▶ Legacoop
- ▶ Confapi
- ▶ Confcooperative
- ▶ Compagnia delle opere

7^ settimana**Associazioni Ambientaliste**

- ▶ Legambiente
- ▶ Italia Nostra
- ▶ WWF Liguria
- ▶ Medici per l'Ambiente

8^ settimana**Altre associazioni di Categoria**

- ▶ Aniem

- ▶ Consedil
- ▶ Cia
- ▶ Associazione Albergatori
- ▶ Associazione proprietà edilizia
- ▶ Associazione Piccoli Proprietari
- ▶ Unione Piccoli Proprietari Immobiliari

9^ settimana**Università, Ordini e Collegi Professionali**

- ▶ Facoltà di Architettura
- ▶ Facoltà di Ingegneria
- ▶ Facoltà di Economia e Commercio
- ▶ Ordine degli Architetti
- ▶ Ordine degli Ingegneri
- ▶ Ordine dei Geologi
- ▶ Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali
- ▶ Collegio dei Geometri
- ▶ Collegio dei Periti Industriali
- ▶ Inu

10^ settimana**Sindacati e Rappresentanze dei Consumatori**

- ▶ CGIL
- ▶ CISL
- ▶ UIL
- ▶ Adiconsum
- ▶ Assoutenti
- ▶ ACU
- ▶ Adoc
- ▶ Casa del consumatore
- ▶ Cittadinanzattiva
- ▶ Federconsumatori
- ▶ Lega consumatori Acli
- ▶ Movimento consumatori
- ▶ Movimento difesa del cittadino
- ▶ Sportello del consumatore
- ▶ Confconsumatori
- ▶ Altroconsumo



Sommario Parte II – Il PUC del Comune di Genova

Descrizione del piano, delle informazioni e dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente	10
Quadro delle trasformazioni in atto o in fase di attuazione (SUA, PUO, grandi opere, progetti rilevanti)	14
Stato di attuazione del PUC vigente	14
Grandi eventi	16
URBAN II	28
La Rigenerazione Urbana	35
progetti rilevanti approvati od in fase di realizzazione	59
Riqualficazione urbana	63
Centri Integrati di Via	63
Contratto di Quartiere – programma di recupero urbano	64
POR Programma Operativo Regionale	66
• Costo: Euro 400.000,00	81
Genova Sestri Chiaravagna	83
Percorso di formazione della proposta di piano compresa la descrizione di momenti di partecipazione/consultazione pubblica avvenuti prima dell'adozione del progetto preliminare di piano	84
Percorso di formazione della proposta di piano	84
Patto dei Sindaci	86

Smart city: siamo pronti a immaginare città più intelligenti?	88
Condivisione documento degli obiettivi	92
Incontri con i 9 municipi	92
Incontri con i soggetti portatori di interessi	92
Municipio VI Medio Ponente	93
Municipio VII Ponente	93
Municipio VIII Medio Levante	94
Municipio IX Levante	94
Municipio III Bassa Val Bisagno	94
Municipio IV Media Val Bisagno	94
Descrizione sintetica degli obiettivi, dello schema della struttura e del massimo dimensionamento previsto dal piano	95
Descrizione sintetica degli obiettivi	95
Dalle linee programmatiche, alle linee guida fino alla formulazione degli obiettivi strategici del PUC	95
Struttura del Piano	101
Le norme di conformità e di congruenza	106
Distretti di trasformazione	108
Il rapporto tra obiettivi ed azioni (normative)	110
Il massimo dimensionamento del piano	112
La fase di scoping	115



Consegna della bozza di progetto preliminare di piano alla Sindaco.....	119
Seconda fase di comunicazione - Gli incontri	119
Consegna di progetto preliminare di PUC alla Giunta luglio 2011	121
Partecipazione pubblica relativo al processo di VAS del nuovo PUC.....	122
Sommario Parte II – Il PUC del Comune di Genova	124