



COMUNE DI GENOVA

DELIBERAZIONE ADOTTATA DAL CONSIGLIO COMUNALE NELLA SEDUTA  
PUBBLICA DI PRIMA CONVOCAZIONE DEL 28/04/2011

**00019/2011** APPROVAZIONE DELLO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO RELATIVO ALL'AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA N. 3 DEL PUC, EX STABILIMENTO VERRINA, IN VIA PRA', MUNICIPIO VII PONENTE, CON RELATIVO AGGIORNAMENTO DEL P.U.C. EX ART. 43 DELLA L.R. N. 36/97 E S.M.I.  
APPROVAZIONE DELLA BOZZA DI CONVENZIONE, DA STIPULARSI TRA IL COMUNE DI GENOVA E LA SOCIETA' SALATI ARMANDO S.P.A., RELATIVA ALL'ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI PREVISTI DAL SUCCITATO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO.

Presiede: Il Presidente del Consiglio - Guerello Giorgio

E' presente la Sindaco Marta Vincenzi

Risultano presenti i Signori Consiglieri:

NOME E COGNOME		NOME E COGNOME	
1	Arvigo Alessandro	20	Gagliardi Alberto
2	Balleari Stefano	21	Grillo Guido
3	Basso Emanuele	22	Grillo Luciano
4	Bernabo' Brea Giovanni	23	Guastavino Emanuele
5	Biggi Maria Rosa	24	Jester Giorgio
6	Bruni Gianlorenzo	25	Lecce Salvatore
7	Bruno Antonio	26	Lo Grasso Umberto
8	Burlando Angela Francesca	27	Malatesta Gianpaolo
9	Campora Matteo	28	Mannu Giorgia
10	Cappello Manuela	29	Murolo Giuseppe
11	Cecconi Giuseppe	30	Musso Enrico
12	Centanaro Valter	31	Nacini Arcadio
13	Cortesi Paolo	32	Ottonello Tomaso Erminio
14	Costa Giuseppe	33	Piana Alessio
15	Cozzio Luisa	34	Porcile Italo
16	Danovaro Marcello	35	Pratico Aldo
17	De Benedictis Francesco	36	Scialfa Nicolo
18	Federico Erminia	37	Tassistro Michela
19	Frega Alessandro	38	Viazzi Remo

Intervenuti dopo l'appello:

NOME E COGNOME		NOME E COGNOME	
1	Delpino Bruno	5	Pasero Ermanno
2	Garbarino Roberto	6	Pizio Nicola
3	Ivaldi Enrico	7	Proto Andrea
4	Lauro Lilli	8	Vacalebri Vincenzo

Assenti giustificati:

NOME E COGNOME		NOME E COGNOME	
1	Dallorto Luca	3	Lorenzelli Vincenzo
2	Fusco Marylin		

E pertanto complessivamente presenti n. 48 componenti del Consiglio.

Assessori:

NOME E COGNOME		NOME E COGNOME	
1	Anzalone Stefano	6	Papi Roberta
2	Farello Simone	7	Pastorino Bruno
3	Margini Mario	8	Ranieri Andrea
4	Miceli Francesco	9	Scidone Francesco
5	Montanari Giuseppina	10	Vassallo Giovanni

Partecipa: Il Segretario Generale Supplente - Graziella De Nitto

Il Presidente pone in discussione la proposta della Giunta al Consiglio Comunale n. 17 in data 24 marzo 2011;

(omissis)

Il Presidente ricorda che la pratica è stata oggetto di trattazione in sede di Commissione.

(omessa la discussione)

Non essendo fatte altre osservazioni il Presidente pone in votazione la proposta della Giunta nel testo con gli allegati parte integrante, di seguito riportato, comprensivo delle modifiche proposte dalla Giunta stessa.

Su proposta dell'Assessore alla Pianificazione Strategica, Urbanistica e Urban Lab, Marta Vincenzi, di concerto con l'Assessore all'Attuazione dei Grandi Progetti di Riqualificazione Urbana, Mario Margini;

Premesso che:



- La Società Salati Armando S.p.A. è proprietaria, in forza di atto a rogito Notaio Riccardo Dogliotti di Genova in data 23 dicembre 2004, rep. 8231, di un complesso immobiliare sito a Genova Prà n. 76, della superficie catastale complessiva di mq. 18.770;
- il Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.), approvato con D.P.G.R. n. 44 del 10 marzo 2000, ricomprende il succitato compendio immobiliare all'interno dell'Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana n. 3, ex stabilimento Verrina, nel quale la funzione caratterizzante è "connettivo urbano", sebbene tale funzione, proprio per la sua caratteristica intrinseca, costituisca completamente rispetto ad altre e principali funzioni;
- le ulteriori funzioni ammesse nell'Ambito sono i servizi pubblici, i parcheggi pubblici, i servizi privati, la residenza, gli esercizi di vicinato, le medie strutture di vendita con esclusione dei generi alimentari, i pubblici esercizi, il direzionale, l'assistenza alla mobilità veicolare ed i parcheggi privati, esclusivamente interrati;
- per tale Ambito è prevista, quale modalità di attuazione, la preventiva approvazione di uno Schema di Assetto Urbanistico (S.A.U.) esteso all'intera zona e la possibilità di attuare gli interventi per fasi;
- la superficie complessiva delle aree soggette a S.A.U. è di circa 19.700 mq, di cui 18.770 mq. in proprietà dei soggetti privati, e la quota restante in parte di proprietà del Comune di Genova (tratto confinante con via Prà), in parte di proprietà dell'ANAS (limitatamente alle aree confinanti con il sedime autostradale) e in parte occupata dal Rio San Giuliano;
- sotto il profilo edilizio, il P.U.C. consente la demolizione e ricostruzione a parità di Superficie Agibile (S.A.) esistente, la Superficie Netta di vendita relativa all'attività di distribuzione al dettaglio non può superare il 30% della S.A. disponibile e la S.A. relativa alla residenza non può superare il 50% del totale;
- il P.U.C., inoltre, richiede che le medie strutture di vendita e le attività produttive debbano avere accesso dalla Via Aurelia e dalla nuova viabilità di collegamento ed essere collocate in modo da risultare compatibili con la funzione residenziale. Le aree destinate a verde e parcheggi pubblici dovranno essere prevalentemente poste lungo il lato ovest dell'area, a confine con l'abitato esistente;
- per quanto riguarda le previsioni infrastrutturali e le connessioni con l'intorno, il P.U.C. prevede l'eventuale traslazione a monte dell'Aurelia, conseguente alla rettifica della linea ferroviaria e la realizzazione di un collegamento diretto fra il sottopasso di Via Ventimiglia e l'Aurelia, oltre alla riserva di un'area libera per la realizzazione del futuro collegamento tra Via Ventimiglia e Palmaro, a valle dell'Autostrada;

*Abreu*

- l'art. 14, comma 1 delle Norme di Attuazione del P.U.C., modificato con variante adottata con D.C.C. n.85/2009 e approvata con D.C.C. n. 73/2010, stabilisce che "lo Schema di Assetto Urbanistico (S.A.U.) è preordinato a specificare la struttura insediativa della zona e le sue connessioni con il contesto, nel rispetto della disciplina urbanistico-edilizia e delle prestazioni indicate nelle relative norme, fatta salva la possibilità di introduzione di contestuali aggiornamenti o di varianti al P.U.C., da approvarsi con il procedimento di cui agli artt. 43 o 44 della L.R. 36/1997 e s.m.";
- ai sensi del comma 2 dell'art. 14 succitato, come sopra modificato, attraverso lo Schema di Assetto Urbanistico devono essere obbligatoriamente determinati:
  - l'organizzazione delle principali reti infrastrutturali e degli spazi pubblici;
  - la definizione dei rapporti con le preesistenze e individuazione degli aspetti meritevoli di particolare tutela;
  - l'individuazione di eventuali settori di intervento e delle relative densità edificatorie, anche in rapporto alle aree interessate e alle destinazioni d'uso specifiche;
  - i criteri per la definizione progettuale della dislocazione e dei caratteri tipologici e dimensionali degli edifici, ove questo sia predeterminabile in relazione agli aspetti tecnologici e funzionali;
  - la valutazione del peso insediativo in termini di servizi aggiuntivi richiesti e di flussi di traffico generati;
  - l'inquadramento rispetto alla normativa geologica di attuazione del P.U.C. a alla sovraordinata normativa dei Piani di Bacino;
- ai sensi del comma 3 del medesimo art. 14, lo S.A.U. deve essere esteso all'intera zona di intervento per la quale è prescritto, specificandone dettagliatamente il perimetro, ed è costituito almeno da una planimetria quotata in scala non inferiore a 1:2.000 e da relazione tecnica, che illustrino adeguatamente l'assetto proposto, in funzione del ruolo e delle prestazioni che il P.U.C. assegna alla zona;
- ai sensi del comma 4 dell'articolo succitato, come sopra modificato, lo S.A.U., laddove prescritto, costituisce documentazione obbligatoria da approvarsi da parte della Giunta Comunale, in quanto elemento di mera specificazione dei contenuti del P.U.C. non rientrante tra gli atti di pianificazione urbanistica di cui al capo IV della L.R. 36/1997 e s.m., contestualmente alla prescritta convenzione attuativa, previa espressione del parere del Municipio competente e prima del rilascio dei relativi titoli abilitativi;
- il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico, approvato con D.C.R. n. 6/1990, come modificato con D.P.G.R. n. 44/2000, destina l'area medesima in gran parte a Tessuto urbano (TU), disciplinato dall'art.38 delle relative





norme di attuazione, e in minima parte (precisamente la porzione disposta a nord est) a Insediamenti Sparsi soggetti a regime di Mantenimento (IS-MA), disciplinati dall'art. 49 delle relative norme di attuazione;

- l'area soggetta a S.A.U. è in parte interessata da vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 136 del D. Lgs. n. 42/04 e s.m.i. e la variante di salvaguardia al PTCP della Fascia Costiera, di cui alle D.G.R. n.940 del 10.07.2009 e D.G.R. n. 1006 del 24.07.2009, introduce la "disciplina per la salvaguardia e la valorizzazione del complesso viario di interesse paesistico regionale della via Aurelia", con l'obiettivo di "restituire alla via Aurelia il rango di elemento costitutivo dell'identità e dell'immagine della Liguria";
- il confine di ponente dell'area è segnato dalla presenza del Rio San Giuliano, che il Piano di Bacino –Ambiti 12 e 13 – comprende nel reticolo significativo del sistema idrografico locale;
- con delibera CIPE in data 29.03.06 è stato approvato il progetto di ristrutturazione del complesso di binari che occupa la zona frontistante, a mare dell'Aurelia; tale progetto consente di contenere lo spazio occupato dai binari stessi ed evitare traslazioni del tracciato stradale dell'Aurelia ed individua la nuova collocazione della stazione ferroviaria proprio nei pressi dell'area in oggetto, evidenziandone così il suo ruolo di cerniera fra la zona collinare ed il tessuto che si è sviluppato lungo la costa;

Premesso altresì che:

- la società Salati Armando S.p.A., relativamente al complesso immobiliare suindicato, in data 6 novembre 2006 ha presentato al Settore Urbanistica e Centro Storico istanza per l'approvazione di uno Schema di Assetto Urbanistico finalizzato alla riqualificazione dell'area ex Verrina;
- il progetto proponeva la demolizione e il recupero della superficie esistente, quantificata in mq. 16.260, in due ambiti di intervento, ambito sud, con piazza pubblica e tre corpi destinati a funzioni commerciali con esercizi di vicinato, connettivo e servizi pubblici, ed edificio a torre per residenza; ambito nord, destinato prevalentemente ad attività commerciali per medie strutture di vendita di generi non alimentari e/o di connettivo urbano, con parziale riutilizzo dei capannoni esistenti;
- a seguito di alcune perplessità in ordine alla soluzione plani-volumetrica sollevate dal Municipio VII Ponente, a cui, ai sensi dell'art. 61 del Regolamento per il decentramento e la partecipazione municipale, era stato inviato il progetto dello S.A.U., la Civica Amministrazione ha ritenuto opportuno avviare un percorso di partecipazione popolare, sulla scorta di due soluzioni alternative in merito alla tipologia dell'edificio residenziale (edificio a torre o edificio a blocco), al fine di sviluppare le linee di orientamento progettuale per la riconversione dell'area industriale;



- le linee guida per la progettazione, emerse da tale percorso di partecipazione, sono state approvate dal Municipio VII Ponente con atto n.26 del 15 ottobre 2009, e da esse emerge, tra l'altro, l'esigenza che l'utilizzo dell'area consenta una maggiore disponibilità di spazi per funzioni pubbliche;
- inoltre la vigente disciplina dettata dalle Norme specifiche dell'Ambito di Riqualficazione Urbana n. 3 riserva alla funzione Connettivo Urbano una percentuale di spazi (10%) non adeguata a raggiungere una consistenza sufficiente per assumere il valore di "Funzione Caratterizzante";
- pertanto, nel corso dell'iter istruttorio dello S.A.U., è emersa la necessità di procedere ad una variante di aggiornamento ex art. 43 della L.R. n.36/97 e s.m. e i., al fine di modificare la funzione caratterizzante dell'Ambito (connettivo urbano) con quella di "servizi pubblici", funzione, quest'ultima, già compresa tra quelle ammesse nell'Ambito, senza alterare né le prestazioni e i parametri urbanistici ed edilizi, né le prescrizioni paesaggistiche e le modalità di attuazione e, quindi, la disciplina sostanziale prevista dal PUC medesimo;
- la società Salati Armando S.p.A. ha, pertanto, provveduto a ripresentare al Settore Pianificazione Urbanistica, in data 1 marzo 2010, un progetto di S.A.U, costituente revisione dello S.A.U. presentato in data 6 novembre 2006;

Considerato che:

- lo Schema di Assetto Urbanistico succitato prevede che la S.A. esistente ed oggetto di demolizione, pari a 16.260 mq, venga ricostruita e suddivisa nelle seguenti funzioni:
  - Commerciale/connettivo urbano/Esercizi di vicinato 8.130 mq, pari al 50% della S.A. esistente, di cui superficie commerciale riconducibile alla definizione di Superficie Netta di Vendita 4.878 mq (pari al 30% della S.A. disponibile);
  - Residenza 8.130 mq, pari al 50% della S.A. esistente;
- detto S.A.U. si articola in 4 Ambiti di Intervento, perimetrati in funzione della loro relativa autonomia funzionale e degli obiettivi prefissati dal P.U.C., per ciascuno dei quali le Norme di Attuazione dello S.A.U. stabiliscono le destinazioni d'uso, le invarianti e i margini di modificabilità, con indicazione delle funzioni previste e degli interventi consentiti;
- in particolare:
  - l'Ambito "A" è riservato alla realizzazione di un edificio con tipologia a torre, a prevalente destinazione residenziale, di un



volume destinato a servizi pubblici ed a connettivo urbano e di un edificio di due piani, destinato a funzioni prevalentemente commerciali, oltre ad una serie di spazi pubblici pedonali ed ai parcheggi di pertinenza delle residenze e delle attività di connettivo e commerciali;

- l' Ambito "B" è destinato alla realizzazione di un edificio di due piani ad uso commerciale (Medie Strutture di vendita di generi non alimentari), con destinazione della copertura a spazi ricreativi di uso pubblico, da convenzionare, oltre a spazi pedonali pubblici di collegamento con la zona a monte (via Ventimiglia);
- nell' Ambito "C" è previsto il mantenimento del piccolo edificio rurale e l'utilizzo dello stesso, unitamente agli spazi circostanti, per servizi pubblici e/o di uso pubblico;
- nell' Ambito "D" è prevista la realizzazione della viabilità di collegamento tra via Aurelia e via Ventimiglia, la realizzazione di parcheggi pubblici lungo la sponda sinistra del Rio San Giuliano e della viabilità di accesso a detti parcheggi pubblici ed ai parcheggi interrati di pertinenza degli edifici a progetto;

- lo S.A.U. di che trattasi prevede la realizzazione delle seguenti opere di urbanizzazione e servizi pubblici (per una superficie totale pari a 11.630 mq, superiore alla quantità di spazi per parcheggi, verde o servizi pubblici richiesta dall'art. Amb6), comma 2, delle N.di A. del PUC, pari a 5.614 mq):

- spazi per servizi pubblici per S.A. di 1000 mq circa, nell'ambito dell'edificio destinato anche a funzioni di connettivo urbano;
- area di pertinenza esterna degli spazi per servizi pubblici, per 400 mq.;
- parcheggi pubblici di pertinenza degli spazi per servizi pubblici, di 350 mq;
- edificio rurale Piana delle Serre di 80 mq di S.A.;
- area verde Piana delle Serre di 2.000 mq;
- piazza pubblica sulla via Aurelia di 800 mq;
- parcheggi pubblici, compresa strada di accesso, 1500 mq;
- percorsi e piazze pedonali 3500 mq;
- copertura attrezzata fabbricato commerciale, in proprietà privata con servitù di uso pubblico da convenzionare, 2000 mq;

- lo S.A.U. di che trattasi prevede, inoltre, in conformità a quanto richiesto dalla disciplina dell'ambito di riqualificazione, la realizzazione della viabilità di collegamento tra via Aurelia e via Ventimiglia, con sedime di circa 3250 mq;

Rilevato che:

- la Commissione per il Paesaggio ha esaminato più volte lo S.A.U. in argomento, e da ultimo nella seduta del 24 marzo 2010, ha espresso conclusivamente parere favorevole, ponendo alcune condizioni, alle quali il



progetto è stato adeguato, relativamente all'attuale livello di progettazione, con elaborati presentati in data 31 marzo 2010;

- con note in data 8 aprile 2010, prot.n.123403, 20 aprile 2010 prot.n.138177 e 26 aprile 2010 prot.n.145503, lo S.A.U., rielaborato in relazione agli indirizzi espressi dal Municipio con il citato atto n.26/2009 ed al parere della Commissione per il Paesaggio, è stato trasmesso, ai sensi di quanto previsto dall'art. 59 del Regolamento per il decentramento e la partecipazione municipale, al Municipio VII Ponente;

- Il Municipio VII Ponente, con atto n. 10/2010, adottato dal Consiglio Municipale in data 27 maggio 2010, ha espresso parere favorevole alla variante di aggiornamento al PUC relativa alla modifica della funzione caratterizzante dell'Ambito (da "connettivo urbano" a "servizi pubblici"), formulando altresì le seguenti osservazioni:

- si richiede, per quanto riguarda il progetto definitivo, di utilizzare l'impianto fotovoltaico per lo sfruttamento di energia alternativa;
- si richiede, altresì, che la "V" di Verrina sia ricontestualizzata all'interno della costruzione per ricordare la storia dello stabilimento, in memoria di coloro che ci hanno lavorato. Il cippo commemorativo dovrà essere ricollocato sulla piazza;
- dovranno essere valutate dal Municipio Ponente, in sede di presentazione, le singole fasi di avanzamento della progettazione e segnatamente per quanto riguarda la dotazione degli spazi dedicati ai servizi asilo nido e residenza protetta per gli anziani;

- con nota prot. n. 883210 in data 20 dicembre 2006, confermata da successiva nota prot. n.7351 in data 11 gennaio 2011, l'Ufficio Geologico ha espresso nulla osta per quanto di competenza all'iter approvativo dello S.A.U., a condizione che nelle successive fasi attuative dello strumento urbanistico la progettazione sia corredata da uno studio geologico di dettaglio, sulla base di quanto indicato nella relazione geologica di fattibilità dello S.A.U.;

- con nota prot. n. 115313 in data 31 marzo 2010, a firma Dirigente Divisione Territoriale Ponente e Direttore Politiche Sociali, è stata confermata l'indicazione, assunta anche dal Municipio VII Ponente, per la realizzazione di una residenza servita con le caratteristiche previste dalla normativa regionale vigente, da destinare ad adulti ed anziani autosufficienti;

- con nota prot. n. 117389 in data 1 aprile 2010 e nota prot. n. 211611 del 15.06.2010, la Direzione Politiche Educative – Settore Progettazione Sistema Educativo Integrato, in relazione alla prevista destinazione ad asilo nido, di un piano della struttura, ha evidenziato, in particolare, che gli spazi interni (mq. 530 destinati a 54 bambini) devono garantire un rapporto mq/bambino pari a 6 mq e gli spazi esterni, adeguatamente protetti dai raggi solari, devono avere estensione pari a mq. 5 a bambino;



- con nota prot. n. 154576 in data 3 maggio 2010 la Direzione Mobilità – Sviluppo Infrastrutture ha rilevato che la verifica sul traffico appare adeguata per quanto riguarda gli aspetti dell'art. 51.7 bis del PUC, ma non esaustiva rispetto ai requisiti di cui alla D.C.R. n.18/2007, in quanto carente delle indicazioni per la verifica a livello di rete, verifica che deve essere firmata da un tecnico abilitato;

- sempre con la già citata nota prot. n. 154576 in data 3 maggio 2010 la Direzione Mobilità – Sviluppo Infrastrutture ha rilevato che:

- per quanto riguarda la nuova viabilità di collegamento tra via Prà e via Ventimiglia, le caratteristiche geometriche della strada a progetto sono rappresentate a livello di massima; è necessario disporre di un progetto esecutivo del nuovo nastro stradale e delle relative intersezioni a monte e a valle ove dovrà essere verificata la conformità dell'opera ai DD.MM. 6792/2001 e 1699/2006, richiedendo al S.I.I.T. competente le eventuali deroghe per gli aspetti difformi dalla normativa;
- gli accessi privati (passi carrabili), localizzati alla quota di progetto + 9.55, sono conformi al Codice della Strada e dovranno essere autorizzati dagli Uffici competenti ai sensi dell'art.22 D.Lgs.285/92 e degli artt. 44 e 46 D.P.R. 495/92, inoltre andranno delimitati fisicamente con cancelli o sbarre, in modo da riservare l'accesso ai soli veicoli aventi diritto;
- per quanto riguarda le due viabilità a levante e a ponente del lotto di intervento, esse costituiranno "strada" ai sensi dell'art. 2 del codice della Strada e dovranno essere cedute al Comune o gravate da servitù di uso pubblico. La segnaletica stradale dovrà essere oggetto di specifica progettazione, da concordare con l'Ufficio medesimo in vista della conclusione dei lavori ed in tempo utile per consentire la disposizione dell'ordinanza del Sindaco per la regolamentazione della circolazione. Oneri di progettazione e realizzazione della segnaletica sono a carico dell'Operatore;

- con successiva nota prot. n. 443214 in data 20 dicembre 2010, la Direzione Mobilità, Settore Pianificazione, Ufficio Progettazione e Pareri, esaminata la relazione integrativa per la verifica trasportistica ai sensi della normativa regionale, ha richiamato i contenuti del precedente parere, rinviando più puntuali valutazioni sugli aspetti richiamati alla visione degli specifici elaborati progettuali di dettaglio, da presentare in fase attuativa;

- con nota prot. n. 149999 del 28 aprile 2010, la Direzione Patrimonio e Demanio, esaminata la soluzione proposta (campo da tennis con circostanti spazi verdi), ha osservato che l'impianto ivi previsto non rispetta le dimensioni minime regolamentari; evidenzia quindi che, ai fini di garantire l'utilizzo di carattere sportivo dell'area verde "Piana delle Serre", sia da prevedere una sistemazione che tenga conto delle dimensioni minime degli spazi necessari per la pratica di discipline sportive, compatibili con le dimensioni e le caratteristiche dell'area, nonché delle dotazioni di accessi e parcheggi di pertinenza, a discapito della



realizzazione degli ampi spazi verdi previsti dalla soluzione presentata; non ritiene di interesse pubblico, ai fini dell'attività sportiva, lo spazio in copertura dell'edificio commerciale, e chiede che la progettazione degli spazi a servizi in struttura, da cedersi al Comune, sia concordata anche con la Direzione Patrimonio;

- nell'ulteriore corso dell'istruttoria, valutato anche che non emerge, dalle linee guida per la progettazione, approvate dal Municipio con atto n. 26/2009, una chiara e univoca indicazione per l'utilizzo a finalità sportive dell'area "Piana delle Serre" e che le caratteristiche dell'area consentono la realizzazione di pochi impianti sportivi con dimensioni a norma, con inevitabile rinuncia a spazi verdi, come evidenziato nella predetta nota prot. n. 149999/2010, si è ritenuto opportuno prevedere interventi per la messa in sicurezza e la piena fruibilità dell'area quale spazio a verde pubblico, anche in considerazione del fatto che la copertura del fabbricato commerciale viene comunque destinata a utilizzazione ricreativo-sportiva;

- gli elaborati di S.A.U. sono stati, quindi, ridefiniti in data 21 dicembre 2010;

- con nota prot. n. 48841 in data 15 febbraio 2011 sono state trasmesse al Municipio VII Ponente, per conoscenza e valutazioni di competenza, gli adeguamenti dello S.A.U., presentati nel mese di dicembre 2010;

- in merito, con decisione di Giunta Municipale n. 74 in data 2 marzo 2011:

- sono state espresse preoccupazioni circa la piena attuazione della destinazione a fini sportivi e/o di aggregazione sociale, dell'area di copertura del centro commerciale, chiedendo, pertanto, di individuare soluzioni per il completamento degli impianti sportivi sull'area medesima;

- è stato richiesto che vengano contestualmente definite e concordate con l'istituzione locale le tipologie di completamento delle aree pubbliche site nella parte a nord del compendio Verrina;

Dato atto che la Direzione Patrimonio, Demanio e Sport, valutata la soluzione progettuale aggiornata a dicembre 2010, con nota prot. n. 88071 in data 18 marzo 2011 ha confermato di non ritenere di particolare interesse pubblico lo spazio destinato ad uso sportivo sulla copertura dell'edificio commerciale, rinviando quindi alle pattuizioni convenzionali le modalità per la definizione di uso, attrezzatura, con manutenzione degli spazi, in capo ai privati e/o aventi causa, mentre, per quanto riguarda l'area verde "Piana delle Serre", ha ritenuto di condividere la nuova soluzione progettuale, che consente la riqualificazione di uno spazio a verde di pubblico accesso, in sostituzione di uno spazio sportivo di limitata superficie ed utilizzabile da discipline sportive già adeguatamente soddisfatte da altri impianti presenti sul territorio



Ritenuto, a fronte di quanto osservato dal Municipio VII Ponente con la Decisione di Giunta n. 74/2011, di richiamare quanto espresso dalla Direzione Patrimonio, Demanio e Sport, nell'ambito della citata nota prot. n. 88071 in data 18 marzo 2011, e inoltre di evidenziare, che è, in ogni caso, interesse dell'Amministrazione Comunale pervenire ad una piena e completa funzionalità ed attivazione degli spazi, in proprietà privata con servitù di uso pubblico, in copertura dell'edificio commerciale, obiettivo per cui la convenzione prevede, a carico del privato attuatore, l'obbligo di individuazione di un soggetto gestore che si faccia carico della sistemazione e attrezzatura dell'area, con relativa manutenzione, d'intesa con la Civica Amministrazione; pertanto, nell'ambito di quanto stabilito in convenzione, c'è la possibilità, da parte della Civica Amministrazione, di un'azione sinergica, con la partecipazione anche della comunità locale e del competente Municipio, per il completamento e miglior utilizzo dell'area stessa;

Dato atto altresì che, successivamente all'approvazione dello Schema di Assetto Urbanistico, contestualmente alle fasi di progettazione edilizia che riguardano l'edificio direttamente interessato, occorrerà richiedere ad ANAS la deroga dalle distanze minime previste dalla sede autostradale, dal momento che il progetto di S.A.U. prevede la creazione di un volume in sottosuolo per magazzini ad una distanza inferiore ai 30 mt. dall'autostrada;

Rilevato inoltre che:

- con nota prot. n. 38744 in data 3 febbraio 2010 il Settore Pianificazione Urbanistica del Comune di Genova ha chiesto al Direttore del Dipartimento Ambiente della Regione Liguria una valutazione in ordine all'assoggettamento o meno dello S.A.U. ai procedimenti di cui alla L.R. n.38/98 (V.I.A.) e del D. Lgs. n.4/08 (VAS);

- con nota prot. n. 19578 in data 4 febbraio 2010 il Direttore del Dipartimento Ambiente della Regione Liguria ha precisato che l'intervento in oggetto non ricade nei disposti della L.R. n.38/98 e del D. Lgs. n.4/08;

Considerato inoltre, in merito a quanto disposto dall'art. 26, comma 4 b, punti 1 e 2, della L.R. 38/2007 e s.m.i., di evidenziare quanto segue:

- la variante, connessa al presente S.A.U., diretta a sostituire la funzione caratterizzante dell'Ambito "connettivo urbano" con quella di "servizi pubblici", non determina un incremento della potenzialità edificatoria in assoluto ed inoltre l'istanza di approvazione dello S.A.U. è stata presentata nel novembre 2006, prima dell'entrata in vigore del Programma Quadriennale Regionale per l'Edilizia Residenziale, per cui non è da assoggettarsi all'obbligo di destinare una quota di residenza all'Edilizia Residenziale Pubblica;



- al punto 3 del dispositivo della deliberazione di Consiglio Comunale n.4 del 15 febbraio 2011, con cui è stata approvata la variante generale del settore abitativo ed è stato adeguato il P.U.C., ai sensi dell'art. 26 delle L. R.38/2007, sono state approvate le limitazioni di applicazione della disciplina urbanistica, introdotta dalla variante medesima, relativamente ad interventi urbanistici puntualmente identificati, tra cui quello relativo all'ex stabilimento Verrina;

Dato atto che:

- lo Schema di Assetto Urbanistico di che trattasi si compone dei seguenti elaborati grafici e descrittivi, che si allegano al presente provvedimento quali parti integranti e sostanziali:

- Doc.	Rel Gen	Relazione Generale
- Doc.		Relazione Integrativa
- Tav.	SU 01.0	Delimitazione dello Schema di
	Assetto Urbanistico	
- Tav.	SU 02.0	Inquadramento territoriale: PTCP-
	PTC-PUC	
- Tav.	SU 03.0	Inquadramento territoriale: P. d B.
	ambiti 12 e 13	
- Tav.	SU 04.1	Rilievo: palazzina uffici, edifici sparsi
- Tav.	SU 04.2	Rilievo: capannoni industriali
- Tav.	SU 04.3	Rilievo: pianta coperture, volumetrie
- Tav.	SU 05.0	Riferimenti catastali
- Tav.	SU 06.0	Calcolo superficie agibile (S.A.) da
	rilievo	
- Tav.	SU 07.0	Temi dello Schema di Assetto
	Urbanistico	
- Tav.	SU 08.1	Progetto preliminare da previsioni
	SAU - Piante	
- Tav.	SU 08.2	Progetto preliminare da previsioni
	SAU -	
	Prospetti/Sezioni/Viste	
- Tav.	SU 08.3	Sezione torre residenziale - numero
	piani	
- Tav.	SU 09.0	Verifiche soleggiamento
- Tav.	SU 10.0	Verifiche permeabilità delle superfici
	e utilizzo del suolo	
- Tav.	SU 11.0	Verifiche viabilità
-	<b>Allegati alla Relazione Generale</b> Schede da 1 a 8 (Tav. SU 07.0) :	
-	Scheda SAU 1	Sistema infrastrutturale e punti nodali
-	Scheda SAU 2	Sistema delle preesistenze, aree
		inedificabili, fasce di rispetto, criticità



- Scheda SAU 3 Sistema delle aree funzionali: Ambiti e fasi di intervento
  - Scheda SAU 4 Sistema delle aree a concentrazione volumetrica e destinazioni d'uso
  - Scheda SAU 5 Sistema dei Servizi: edifici, verde, piazze e spazi pedonali
  - Scheda SAU 6 Sistema dei parcheggi e viabilità interna
  - Scheda SAU 7 Standard urbanistici, opere di urbanizzazione, servizi.
  - Scheda SAU 8 Standard Urbanistici
- Altri Allegati:**
- Documentazione fotografica
  - Relazione Geologica di fattibilità
  - Relazione Idraulica di fattibilità
  - Studio dell'impatto sul sistema della mobilità relativo all'intervento di riqualificazione urbana dell'area denominata "Ex Verrina"
  - Relazione Paesaggistica e Ambientale

Rilevato che:

- in data 3 gennaio 2011 la società Salati Armando S.p.A. ha sottoscritto l'atto d'impegno per la stipula della convenzione di S.A.U. conforme alla bozza allo stesso allegata, atto autenticato nella firma dal Notaio Riccardo Dogliotti di Genova n. rep.12854;
- detta bozza di convenzione di S.A.U.:
- definisce la struttura dello S.A.U. e le relative previsioni insediative;
- individua le opere di urbanizzazione e i servizi pubblici previsti, sopra meglio descritti, nonché le relative condizioni di realizzazione;
- in particolare, stabilisce, che l'asilo e la residenza servita saranno realizzati al finito, completi degli idonei impianti necessari e dei relativi arredi, con le caratteristiche previste dalla vigente normativa, con dotazioni per gli spazi, destinati ad asilo nido, per un massimo di n. 54 bambini e con il limite massimo di spesa, per gli arredi interni ed esterni, anche della residenza servita, di complessivi euro 100.000,00 (centomila), importo che dovrà essere aggiornato con riguardo all'indice ISTAT al momento in cui verrà effettuata la relativa fornitura;
- prevede inoltre che l'edificio rurale, presente nell'area verde sopra la Piana delle Serre, sarà oggetto di manutenzione straordinaria, ai fini della messa in sicurezza e dell'usabilità dello stesso, ed il terreno circostante di mq. 2000, verrà sistemato al fine di destinarlo a verde fruibile, messo in



sicurezza, anche attraverso eventuale posa in opera di recinzione, nonché reso accessibile tramite idonea viabilità di accesso, a cura e spese della parte privata, con un massimo di spesa di complessivi Euro 100.000, importo che dovrà essere aggiornato con riguardo all'indice ISTAT al momento in cui verranno effettuati i relativi lavori;

- relativamente all'area di copertura dell'edificio commerciale, precisa che la stessa resterà in proprietà privata, sarà gravata di servitù di uso pubblico ed attrezzata per l'utilizzazione ricreativo - sportiva; a tal fine la parte privata dovrà individuare un soggetto gestore che assumerà a suo carico gli oneri per la sistemazione e attrezzatura dell'area nonché la manutenzione con l'obiettivo di garantire l'attuazione e la piena funzionalità dell'area a servizi;
- stabilisce l'impegno della parte privata a cedere, senza corrispettivo, al Comune di Genova e/o a gravare di servitù di uso pubblico, dopo positivo collaudo dei lavori effettuati, le aree, le opere e gli impianti destinati a infrastrutture e servizi pubblici, come precisato nella bozza di convenzione;
- prevede, a carico della parte privata e/o suoi aventi causa, l'onere della manutenzione ordinaria e straordinaria delle aree ed opere che saranno gravate da servitù di uso pubblico;
- prevede l'attuazione degli interventi in due fasi, subordinando l'avvio di ciascuna fase alla stipula di relativa convenzione, ed individua le modalità attuative degli interventi dello S.A.U., con richiamo alla vigente normativa in merito alla progettazione e realizzazione delle opere di urbanizzazione;
- stabilisce l'impegno alla corresponsione del contributo per oneri di urbanizzazione e per costo di costruzione dovuti;
- prevede la possibilità di ammettere a scomputo, al momento del rilascio del titolo abilitativo, il costo delle opere di urbanizzazione, da individuarsi tra quelle che la parte privata si è impegnata a realizzare, precisando, in particolare, che non saranno acquisite dal Comune ed ammesse a scomputo opere ricadenti su sedime interessato, anche in parte, da opere private;
- pone a carico della parte privata l'impegno a fornire idonee garanzie fideiussorie, relative agli impegni assunti a suo carico;
- definisce i termini per l'attuazione dello S.A.U.

Ritenuto, per quanto precedentemente esposto, che lo Schema di Assetto Urbanistico di che trattasi sia meritevole di approvazione, tenuto anche conto che la prevista presenza di un mix di funzioni conferisce carattere di centralità urbana all'insediamento e ne favorisce la frequentazione collettiva, promuovendo, quindi, il perseguimento degli obiettivi del PUC;



Visto l'atto di impegno sottoscritto dalla società Salati Armando S.p.A. in data 3 gennaio 2011, che si allega al presente atto quale parte integrante e sostanziale;

Visto lo schema di convenzione di S.A.U. da stipularsi tra il Comune di Genova e la società Salati Armando S.p.A., che si allega al presente atto quale parte integrante e sostanziale;

Visto il parere favorevole espresso dalla Commissione per il Paesaggio nella seduta del 24 marzo 2010;

Vista la Relazione Urbanistica in data 22 aprile 2010;

Viste le Norme di Attuazione dello S.A.U. in data 10 dicembre 2010;

Viste le linee guida per la progettazione approvate dal Municipio VII Ponente con atto n. 26 del 15 ottobre 2009;

Visto il parere favorevole del Municipio VII Ponente in merito alla variante di aggiornamento al P.U.C. espresso con atto n. 10/2010 del Consiglio Municipale in data 27 maggio 2010;

Vista la Legge Regionale n. 25/1995;

Vista la Legge Regionale n. 36/97 e s.m. e i.;

Vista la Legge Regionale n. 16/2008 e s.m. e i.;

Viste le Norme di Attuazione del P.U.C., approvato con D.P.G.R. n. 44/2000;

Visto il D.P.R. n. 380/2001;

Visto il D. Lgs. n. 163/2006 e s.m. e i.

Visti gli allegati pareri in ordine alla regolarità tecnica e contabile del presente provvedimento espressi rispettivamente dal Responsabile del Servizio competente e dal Responsabile di Ragioneria, nonché l'attestazione sottoscritta dal Responsabile del Servizio Finanziario ed il parere di legittimità espresso dal Segretario Generale;

La Giunta  
PROPONE  
al Consiglio Comunale

1) di approvare, per i motivi espressi in premessa, in conformità alle disposizioni di cui all'art. 14 delle Norme di Attuazione del P.U.C. così come modificate con



variante approvata con Deliberazione Consiglio Comunale n. 73/2010, lo Schema di Assetto Urbanistico relativo all'Ambito Speciale di Riqualficazione Urbana n.3, ex stabilimento Verrina, via Prà 76, Municipio VII Ponente, costituito dagli elaborati grafici e descrittivi elencati in premessa che qui si intendono espressamente richiamati quale parte integrante e sostanziale, ivi comprese le relative Norme di Attuazione;

2) di approvare, per le motivazioni espresse in premessa, la variante di aggiornamento al P.U.C. ex art.43 della Legge Regione Liguria n.36/97 e s.m.i., al fine di modificare la funzione caratterizzante dell'Ambito (connettivo urbano) con quella di "servizi pubblici";

3) di approvare ed accettare l'atto di impegno per la stipula della convenzione con il Comune di Genova, sottoscritto dalla Società Salati Armando S.p.A. in data 3 gennaio 2011, autenticato nella firma dal Notaio Riccardo Dogliotti di Genova, n. rep. 12854, allegato al presente atto quale parte integrante e sostanziale;

4) di approvare la bozza di convenzione di S.A.U. tra il Comune di Genova e la società Salati Armando S.p.A., che si allega al presente atto quale parte integrante e sostanziale, relativa all'attuazione degli interventi previsti dallo Schema di Assetto Urbanistico di cui al precedente punto 1);

5) di dare mandato alla Direzione Sviluppo Urbanistico e Grandi Progetti - Settore Pianificazione Urbanistica e Settore Approvazione Progetti e Controllo Attività Edilizia, alla Direzione Patrimonio, Demanio e Sport, alla Direzione Manutenzione Infrastrutture, Verde e Parchi, per gli adempimenti conseguenti al presente provvedimento;

6) di dare mandato, inoltre, al Settore Gare e Contratti per gli adempimenti di competenza, ivi compresi eventuali opportuni adeguamenti di natura tecnico-giuridica al testo della convenzione;

7) di rinviare a successivo provvedimento dirigenziale, a seguito dell'approvazione del presente atto di pianificazione, la determinazione e ripartizione della somma incentivante di cui all'art. 92, comma 5 del D. Lgs. n.163/2006 e s.m.i.

Al momento della votazione sono presenti, oltre alla Sindaco Vincenzi, i consiglieri: Arvigo, Biggi, Cortesi, Cozzio, Danovaro, De Benedictis, Federico, Frega, Grillo L., Guastavino, Guerello, Jester, Lecce, Malatesta, Mannu, Pasero, Porcile, Proto, Scialfa, Tassistro, Cappello, Grillo G., Piana, Basso, Burlando, Campora, Cecconi, Centanaro, Delpino, Gagliardi, Lauro, Murolo, Musso, Ottonello, Praticò, Viazzi, Bruno, Nacini, in numero di 39



La votazione, fatta mediante l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Cecconi, Guastavino, Proto, dà il seguente risultato:

Presenti in aula	n.	39	consiglieri
Votanti	n.	24	”
Voti favorevoli	n.	21	
Voti contrari	n.	3	(Cappello; Grillo G.; L.N.L.)
Astenuti	n.	13	(L'Altra Genova: Basso, Murolo, Musso; S.E.L.: Burlandó, Delpino; P.D.L: Campora, Cecconi, Centanaro, Gagliardi, Lauro, Ottonello, Praticò, Viazzi)
Pres. non votanti	n.	2	(Nacini; P.R.C.: Bruno)

Visto l'esito della votazione il Presidente dichiara approvata dal Consiglio la proposta della Giunta.

Il Presidente propone di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile.

Al momento della votazione sono presenti, oltre alla Sindaco Vincenzi, i consiglieri:

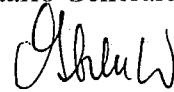
Arvigo, Basso, Biggi, Bruno, Burlando, Cecconi, Cortesi, Cozzio, Danovaro, De Benedictis, Delpino, Federico, Frega, Grillo L., Guastavino, Guerello, Jester, Lecce, Malatesta, Mannu, Murolo, Musso, Nacini, Pasero, Porcile, Proto, Scialfa, Tassistro, Cappello, Grillo G., Piana, Campora, Centanaro, Gagliardi, Lauro, Ottonello, Viazzi, in numero di 38

La dichiarazione di immediata eseguibilità della deliberazione in questione, mediante regolare votazione, fatta con l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei consiglieri Cecconi, Guastavino, Proto, viene approvata con 29 voti favorevoli; 3 voti contrari (Cappello; Grillo G.; L.N.L.); 6 astenuti (PDL: Campora, Centanaro, Gagliardi, Lauro, Ottonello, Viazzi).



Il Presidente

Il Segretario Generale Supplente



Il presente provvedimento viene dichiarato immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 - comma 4 - del T.U. D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267..

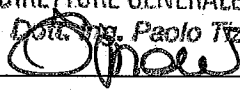
La presente deliberazione viene posta in pubblicazione all'Albo Pretorio del Comune per 15 giorni a far data dal **06 MAG. 2011** ai sensi dell'art. 124 - comma 1- del T.U. D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

E' divenuta esecutiva ai sensi dell'art. 134 - comma 3 - T.U. D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, il giorno

ALLEGATO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE ODE N. 114.....  
DEL 21.03.2011 COMPOSTO DA N. 186..... FOGLI.

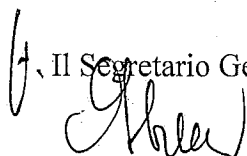
ELENCO ALLEGATI

- 1) Atto d'Impegno sottoscritto dalla Società Salati Armando S.p.A. in data 03.01.2011  
Rep. N. 12854
- 2) Progetto di S.A.U. Area Ex Verrina.
- 3) Norme di Attuazione datate 10.12.2010

Il Dirigente Responsabile  
(timbro e firma)  
IL DIRETTORE GENERALE D'AREA  
Dot. Ing. Paolo Tizzoni  


---

ALLEGATO ALLA DELIBERA DI ~~GIUNTA~~/CONSIGLIO COMUNALE N. 19.....  
DEL 28.06.2011.....

Il Segretario Generale  


---





16



-----ATTO DI IMPEGNO-----

A SOTTOSCRIVERE LA CONVENZIONE DI S.A.U. RELATIVA ALL'ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI PREVISTI DALLO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO INERENTE L'AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA N. 3 DEL P.U.C., EX STABILIMENTO VERRINA IN VIA PRA' 76, MUNICIPIO VII PONENTE, COMPORTANTE AGGIORNAMENTO AL P.U.C. EX ART. 43 DELLA L.R. N. 36/1997 E S.M.I.-----

La sottoscritta:-----

"SALATI ARMANDO S.P.A.", con sede in Milano (MI), Via dei Piatti n. 2, capitale sociale euro 2.600.000,00 - iscritta presso il Registro delle Imprese di Milano ed avente Codice Fiscale e Partita I.V.A. numero 01331010155, ed iscritta al n. 606023 del R.E.A. di Milano-----

in persona dell'Amministratore Unico Geom. Piergiorgio Salati, nato a Savona (SV) il 10 luglio 1935, domiciliato per la carica presso la sede sociale in Milano (MI) Via dei Piatti n. 2, munito dei necessari poteri, a quanto infra, come dichiara, in forza del vigente Statuto Sociale.-----

con riferimento ed in relazione alla convenzione di S.A.U. relativa all'attuazione degli interventi previsti dallo schema di assetto urbanistico inerente l'ambito speciale di riqualificazione urbana n. 3 del P.U.C., ex Stabilimento Verrina in Via prà n. 76, Municipio VII Ponente, comportante aggiornamento al P.U.C. ex art. 43 della L.R. n. 36/1997 e s.m.i.-----

-----si obbliga-----

per sè e/o aventi causa a stipulare con il Comune di Genova la convenzione conforme all'allegata bozza ed a far fronte a tutti gli oneri ed obbligazioni che da essa deriveranno, subordinatamente all'approvazione della stessa da parte dei competenti organi comunali.-----

La sottoscritta, conformemente alla legge vigente, dà atto che la presente scrittura privata sarà conservata a raccolta dal Notaio autenticante e lo autorizzano a rilasciarne copia a chiunque ne richieda.-----

Genova, 3 gennaio 2011-----

Firmato: Piergiorgio Salati-----

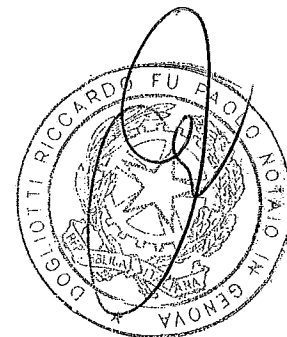
N.Rep. 12854 N.Racc. 8100-----

-----AUTENTICA DI FIRMA-----

Certifico io sottoscritto Dottor Riccardo Dogliotti Notaio in Genova ed iscritto nel Ruolo dei Distretti Notarili Riuniti di Genova e Chiavari, che il signor:-----

Geom. SALATI Piergiorgio, nato a Savona (SV) il 10 luglio 1935, domiciliato per la carica presso la sede sociale in Milano (MI) Via dei Piatti n. 2,-----

della cui identità personale sono certo, ha apposto la propria firma in calce della suesesa privata scrittura alla mia presenza, scrittura da me Notaio letta al sottoscritto.-----  
Genova, tre gennaio duemilaundici, in Via Venti Settembre-----



civico numero quattordici interno ventisette, sottoscritto-  
alle ore diciotto e minuti trenta.-----  
Firmato: Dr. Riccardo Dogliotti Notaio-----

~~\_\_\_\_\_~~



BOZZA DI CONVENZIONE DI S.A.U.

Tra il Comune di Genova e la Società Salati Armando s.p.a., con sede in Milano, via dei Piatti 2, per l'attuazione degli interventi previsti dallo Schema di Assetto Urbanistico inerente l'Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana n° 3 del P.U.C., ex stabilimento Verrina in via Prà 76, Municipio VII Ponente, comportante aggiornamento al P.U.C. ex art. 43 L.R. n. 36/1997 e s.m.i;

REPUBBLICA ITALIANA

L'anno..., il giorno... del mese di..., in Genova, via Garibaldi n 9.

Innanzi a me...

Sono comparsi

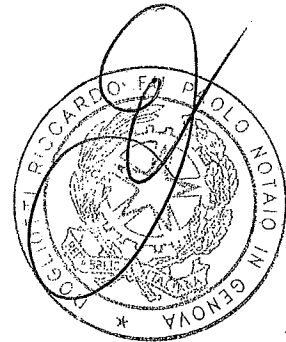
Per una parte:

Il Comune di Genova con sede in Genova, via Garibaldi n 9, CF 00856930102, in persona del... nato a... il..., domiciliato presso la sede comunale, nella sua qualità di... munito degli idonei poteri a quanto infra in forza dell'art.107, comma 3, e dell'art.109, comma 2, del D. Legislativo n.267 del 18 agosto 2000, il quale stipula il presente atto in esecuzione della deliberazione di....n.....del.....;

Per l'altra parte:

La Società Salati Armando s.p.a., con sede in Milano, via dei Piatti 2, iscritta presso il Registro delle Imprese di Milano, CF n° 01331010155 ed iscritta al n° 606023 del R.E.A. di Milano, in persona del Signor Salati Piergiorgio, nato a Savona il 10.07.1935, residente a Savona, Via Nizza 27, CF n. SLTPGR35L10I480Y, in qualità di amministratore unico nominato con atto del 26.04.2005, come da visura della Camera di Commercio, Industria, Artigianato, Agricoltura di Milano allegata al presente atto

in seguito, per brevità, indicato come la "parte privata" e/o la "Società".



*Handwritten signature or note on the right margin.*



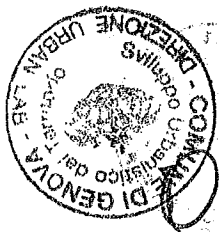
*Handwritten signature or note on the right margin.*



Detti comparenti, della cui identità personale io Notaio sono certo, rinunciano meco d'accordo all'assistenza dei testimoni a questo, mediante il quale:

premesse che

- 1 La Società Salati Armando s.p.a., in forza di atto a rogito Notaio Riccardo Dogliotti di Genova rep. n° 8231 in data 23 dicembre 2004, è proprietaria di un complesso immobiliare sito a Genova, in via Pra' n° 76, della superficie catastale complessiva di mq 18.770, censita al Catasto Terreni di Genova, foglio 12, particelle 79 (mq. 190) e 889 (mq. 18.580); i fabbricati risultano censiti al catasto urbano del medesimo comune di Genova sez. PRA', foglio 12 particelle graffate 77-78-84-574-575;
- 2 il compendio immobiliare sopra descritto risulta contornato in tinta rossa nella planimetria catastale, estratto N.C.T., allegata al presente atto sotto la lettera...;
- 3 il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (P.T.C.P.), approvato con D.C.R. n° 6/90, come modificato con D.P.G.R. n. 44/2000, destina l'area medesima in gran parte a Tessuto Urbano (TU) disciplinato dall'art. 38 delle relative norme di attuazione e in minima parte (precisamente la porzione disposta a nord est) a Insediamenti Sparsi soggetti a regime di Mantenimento (IS-MA) disciplinati dall'art. 49 delle relative norme di attuazione;
- 4 l'ambito è in parte interessato da vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. n. 42/04 e la proposta di variante di salvaguardia al PTCP della Fascia Costiera, approvata con D.G.R. n.940 del 10 luglio 2009, introduce la "disciplina per la salvaguardia e la valorizzazione del complesso viario di interesse paesistico regionale della Via Aurelia", con l'obiettivo di "restituire alla Via Aurelia il rango di elemento costitutivo dell'identità e dell'immagine della Liguria";
- 5 il confine di ponente dell'area è segnato dalla presenza del Rio San Giuliano, che il Piano di Bacino - Ambiti 12 e 13 - comprende nel reticolo significativo del sistema idrografico locale;
- 6 con delibera CIPE del 29 marzo 2006 è stato approvato il progetto di ristrutturazione del complesso di binari che occupa la zona frontistante, a mare dell'Aurelia; tale progetto consente di contenere lo spazio occupato dai binari stessi ed evitare traslazioni del tracciato stradale dell'Aurelia, ed individua la nuova collocazione della stazione ferroviaria proprio nei pressi dell'area in oggetto, evidenziandone così il suo ruolo di cerniera fra la zona collinare ed il tessuto che si è sviluppato lungo la costa;
- 7 il Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.), approvato con D.P.G.R. n. 44 del 10 marzo 2000, comprende l'area in questione nell'Ambito Speciale di Riqualficazione Urbana n.



- 3, ex Stabilimento Verrina, indicando come funzione caratterizzante "connettivo urbano", sebbene tale funzione, proprio per la sua caratteristica intrinseca, costituisca completamente rispetto ad altre e principali funzioni;
- 8 le ulteriori funzioni ammesse nell'Ambito sono i servizi pubblici, i parcheggi pubblici, i servizi privati, la residenza, gli esercizi di vicinato, le medie strutture di vendita con esclusione dei generi alimentari, i pubblici esercizi, il direzionale, l'assistenza alla mobilità veicolare ed i parcheggi privati, esclusivamente interrati;
- 9 per tale Ambito è prevista, come modalità di attuazione, la preventiva approvazione di uno Schema di Assetto Urbanistico (di seguito, per brevità, detto anche "S.A.U.") esteso all'intera zona e la possibilità di attuare gli interventi per fasi;
- 10 la superficie complessiva delle aree soggette a S.A.U. è di circa 19.700 mq., di cui 18.770 mq. in proprietà dei soggetti privati, come specificato al precedente punto 1, e la quota restante in parte di proprietà del Comune di Genova (tratto confinante con via Prà), in parte di proprietà dell'ANAS (limitatamente alle aree confinanti con il sedime autostradale) e in parte occupata dal Rio San Giuliano;
- 11 sotto il profilo edilizio il P.U.C. consente la demolizione degli edifici esistenti e la loro ricostruzione a parità di Superficie Agibile; la Superficie Netta di Vendita relativa all'attività di distribuzione al dettaglio non può superare il 30% della S.A. disponibile e la S.A. relativa alla residenza non può superare il 50% del totale;
- 12 il P.U.C., inoltre, richiede che le medie strutture di vendita e le attività produttive debbano avere accesso dalla via Aurelia e dalla nuova viabilità di collegamento ed essere collocate in modo da risultare compatibili con la funzione residenziale. Le aree destinate a verde e parcheggi pubblici dovranno essere prevalentemente poste lungo il lato ovest dell'area, a confine con l'abitato esistente;
- 13 per quanto riguarda le previsioni infrastrutturali e le connessioni con l'intorno, il P.U.C. prevede l'eventuale traslazione a monte dell'Aurelia, conseguente alla rettifica della linea ferroviaria, e la realizzazione di un collegamento diretto tra il sottopasso di via Ventimiglia e la via Aurelia, oltre alla riserva di un'area libera per la realizzazione del futuro collegamento tra via Ventimiglia e Palmaro, a valle dell'autostrada;
- 14 la Società Salati Armando s.p.a., relativamente al complesso immobiliare sopra indicato, in data 6 novembre 2006 ha presentato al Settore Urbanistica e Centro Storico istanza per l'approvazione di uno Schema di Assetto Urbanistico finalizzato alla riqualificazione dell'area ex Verrina;
- 15 il progetto proponeva la demolizione e il recupero della superficie esistente, quantificata in mq. 16.260, in due ambiti di intervento, ambito sud, con piazza pubblica e tre corpi destinati a funzioni commerciali con esercizi di vicinato, connettivo e servizi



pubblici, ed edificio a torre per residenza; ambito nord, destinato prevalentemente ad attività commerciali per medie strutture di vendita di generi non alimentari e/o di connettivo urbano, con parziale riutilizzo dei capannoni esistenti;

16 a seguito di alcune perplessità in ordine alla soluzione plani-volumetrica sollevate dal Municipio VII Ponente, a cui, ai sensi dell'art.61 del Regolamento per il decentramento e la partecipazione municipale, era stato inviato il progetto dello S.A.U., la Civica Amministrazione ha ritenuto opportuno avviare un percorso di partecipazione popolare, sulla scorta di due soluzioni alternative in merito alla tipologia dell'edificio residenziale (edificio a torre o edificio a blocco), al fine di sviluppare le linee di orientamento progettuale per la riconversione dell'area industriale;

17 le linee guida per la progettazione emerse da tale percorso di partecipazione sono state approvate dal Municipio VII Ponente con atto n.26 del 15 ottobre 2009;

18 nel corso dell'iter istruttorio dello S.A.U., anche in considerazione delle richieste espresse dagli abitanti in termini di maggior consistenza di servizi pubblici, è emersa la necessità di procedere, in conformità all'art.14 delle Norme di Attuazione del PUC, così come modificato con D.C.C. n. 85/2009, ad una variante di aggiornamento ex art.43 della L.R. n.36/97 e s.m. e i., al fine di modificare la funzione caratterizzante dell'Ambito da "connettivo urbano" a "servizi pubblici", funzione, quest'ultima, già compresa tra quelle ammesse nell'Ambito, senza alterare né le prestazioni e parametri urbanistici ed edilizi, né le prescrizioni paesaggistiche e le modalità di attuazione e, quindi, la disciplina sostanziale prevista dal PUC medesimo;

19 la società Salati Armando s.p.a. ha, pertanto, provveduto a presentare al Settore Pianificazione Urbanistica, in data 1 marzo 2010, un nuovo progetto di S.A.U., costituente revisione dello S.A.U. presentato in data 6 novembre 2006;

20 detto S.A.U., formulato in sintonia con le linee guida recepite nell'atto n. 26/2009 di cui al precedente punto 17, prevede:

20.1 S.A. esistente 16.260 mq.

20.2 Funzioni:

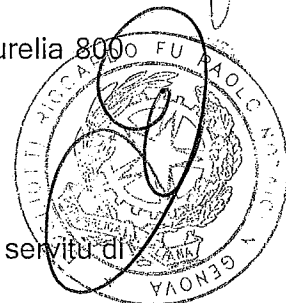
20.2.1 Commerciale per medie strutture di vendita non alimentari/Connettivo urbano/Esercizi di Vicinato 8.130 mq di S.A., pari al 50% della S.A. esistente, di cui:

20.2.1.1 Superficie commerciale di vendita, a carattere alimentare esclusivamente per gli esercizi di vicinato (riconducibile alla definizione



- di Superficie netta di vendita S.N.V.) 4.878 mq pari al 30% della S.A. disponibile
- 20.2.1.2 Superficie commerciale (per attività non riconducibili alla definizione di Superficie netta di vendita S.N.V.) 1.652 mq
- 20.2.1.3 Connettivo urbano 1.600 mq
- 20.2.2 Residenza 8.130 mq, pari al 50% della S.A. disponibile
- 20.2.3 Servizi Pubblici - Opere di urbanizzazione (per una superficie totale pari a mq 11.630, superiore alla quantità di spazi per parcheggi, verde o servizi pubblici richiesta dall'art.Amb6), comma 2, delle Norme di Attuazione del P.U.C., pari a 5.614 mq, consistenti in :
- 20.2.3.1 spazi per servizi pubblici, per S.A. di 1.000 mq ca., nell'ambito di edificio destinato anche a funzioni di connettivo urbano;
- 20.2.3.2 area di pertinenza esterna agli spazi per servizi pubblici, di cui al punto 20.2. 3.1, per mq. 400 mq;
- 20.2.3.3 parcheggi pubblici di pertinenza degli spazi, di cui al precedente punto 20.2.3.1., per 350 mq;
- 20.2.3.4 edificio rurale Piana delle Serre S.A. 80 mq;
- 20.2.3.5 area verde Piana delle Serre 2.000 mq; piazza pubblica sulla via Aurelia 800 mq;
- 20.2.3.6 parcheggi pubblici compresa strada di accesso 1.500 mq;
- 20.2.3.7 percorsi e piazze pedonali 3.500 mq;
- 20.2.3.8 copertura attrezzata fabbricato commerciale, in proprietà privata con servizio di uso pubblico da convenzionare, 2.000 mq;

- 21 lo S.A.U. prevede, inoltre, la realizzazione della viabilità di collegamento tra via Aurelia e via Ventimiglia, con sedime di circa 3.250 mq;
- 22 Lo Schema di Assetto Urbanistico è stato esaminato in più volte, e da ultimo in data 24 marzo 2010, dalla Commissione per il Paesaggio, che ha espresso conclusivamente parere favorevole ponendo tuttavia alcune condizioni, alle quali il progetto è stato adeguato con elaborati presentati in data 31 marzo 2010;
- 23 Il Settore Pianificazione Urbanistica del Comune di Genova ha redatto la Relazione Urbanistica in data 22 aprile 2010, alla quale si deve fare riferimento circa gli aspetti dimensionali ed attuativi dello S.A.U.;



24 I Servizi Comunali si sono espressi sulla proposta come segue:

24.1 Direzione Politiche Educative - Settore Progettazione Sistema Educativo Integrato, in relazione della prevista destinazione ad asilo nido di un piano della struttura, di cui al precedente punto 20.2.3.1, con nota prot. n. 117389 in data 1 aprile 2010, ha evidenziato che gli spazi interni debbano garantire un rapporto mq/bambino pari a 6 mq e gli spazi esterni (punto 20.2.3.2) adeguatamente protetti dai raggi solari, devono avere estensione pari a mq. 5 a bambino;

24.2 Direzione Politiche Sociali, con nota prot. n. 115313 in data 31 marzo 2010, ha confermato l'indicazione, assunta anche dal Municipio VII Ponente, per la realizzazione, nell'ambito degli spazi di cui al punto 20.2.3.1, di una residenza servita, con le caratteristiche previste dalla normativa regionale vigente, destinata ad adulti/anziani autosufficienti;

24.3 Direzione Patrimonio Demanio e Sport, con nota prot. n. 149999 del 28 aprile 2010, ha richiesto in particolare, ai fini di garantire l'utilizzo di carattere sportivo dell'area verde "Piana delle Serre", una sistemazione che tenga conto delle dimensioni minime degli spazi necessari per la pratica di discipline sportive, compatibili con le dimensioni e le caratteristiche dell'area, nonché delle dotazioni di accessi e parcheggi di pertinenza; non ritiene di interesse pubblico, ai fini dell'attività sportiva, lo spazio in copertura dell'edificio commerciale, e chiede che la progettazione degli spazi a servizi in struttura, da cedere al Comune, sia concordata anche con la Direzione Patrimonio;

24.4 Direzione Mobilità - Sviluppo Infrastrutture, con nota prot. n. 154576 in data 3 maggio 2010 ha rilevato che:

- la verifica sul traffico appare adeguata per quanto riguarda gli aspetti dell'art.51.7 bis del PUC;
- per quanto riguarda la viabilità di collegamento tra via Pra e via Ventimiglia, le caratteristiche geometriche della strada a progetto sono rappresentate a livello di massima; è necessario disporre di un progetto esecutivo del nuovo nastro stradale e delle relative intersezioni a monte e a valle ove dovrà essere verificata la conformità dell'opera ai DD.MM. 6792/2001 e 1699/2006, richiedendo al S.I.I.T. competente le eventuali deroghe per gli aspetti difformi dalla normativa;
- gli accessi privati (passi carrabili), localizzati alla quota di progetto + 9.55, sono conformi al Codice della Strada e dovranno essere autorizzati





dagli Uffici competenti ai sensi dell'art.22 D.Lgs.285/92 e degli artt. 44 e 46 D.P.R. 495/92, inoltre andranno delimitati fisicamente con cancelli o sbarre, in modo da riservare l'accesso ai soli veicoli aventi diritto;

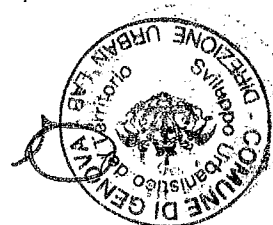
- per quanto riguarda le due viabilità a levante e a ponente del lotto di intervento, esse costituiranno "strada" ai sensi dell'art.2 del Codice della Strada e dovranno essere cedute al Comune o gravate da servitù di uso pubblico. La segnaletica stradale dovrà essere oggetto di specifica progettazione, da concordare con l'Ufficio medesimo in vista della conclusione dei lavori ed in tempo utile per consentire la disposizione dell'ordinanza del Sindaco per la regolamentazione della circolazione. Oneri di progettazione e realizzazione sono a carico dell'Operatore;

25. Con nota in data 8 aprile 2010, integrata e rettificata con successive note in data 20 aprile 2010 e in data 26 aprile 2010, lo S.A.U., rielaborato in relazione agli indirizzi espressi dal Municipio con il citato atto n. 26/2009 ed al parere della Commissione per il Paesaggio, è stato trasmesso, ai sensi di quanto previsto dall'art. 59 del Regolamento per il decentramento e la partecipazione Municipale, al Municipio VII Ponente che, con deliberazione adottata dal Consiglio Municipale in data 27 maggio 2010, ha espresso parere favorevole alla variante di aggiornamento al PUC relativa alla modifica della funzione caratterizzante dell'Ambito (da "connettivo urbano" a "servizi pubblici"), formulando altresì le seguenti osservazioni:

- 25.1. si richiede, per quanto riguarda il progetto definitivo, di utilizzare l'impianto solare termico/fotovoltaico per lo sfruttamento di energia alternativa;
- 25.2. si richiede, altresì, che la "V" di Verrina sia ricontestualizzata all'interno della costruzione per ricordare la storia dello stabilimento, in memoria di coloro che ci hanno lavorato. Il cippo commemorativo dovrà essere ricollocato sulla piazza;
- 25.3. dovranno essere valutate dal Municipio Ponente, in sede di presentazione, le singole fasi di avanzamento della progettazione e segnatamente per quanto riguarda la dotazione degli spazi dedicati ai servizi asilo nido e residenza protetta per gli anziani;

26. lo S.A.U. si compone degli elaborati grafici e descrittivi, di cui infra, tra cui sono comprese le Norme di Attuazione, da intendersi parte integrante e sostanziale della presente convenzione ancorchè non materialmente allegate, alle quali si rinvia per gli aspetti normativi ed attuativi non espressamente esplicitati nel presente atto, unitamente alle richiamate norme del PUC;

27. lo S.A.U. si articola in 4 Ambiti di Intervento, perimetrati in funzione della loro relativa autonomia funzionale e degli obiettivi prefissati dal P.U.C., per ciascuno dei quali le



Norme di Attuazione dello S.A.U. stabiliscono le destinazioni d'uso, le invarianti e i margini di modificabilità, con indicazione delle funzioni previste e degli interventi consentiti;

28. l'attuazione dello S.A.U., il cui limite è perimetrato con tratteggio rosso sulla Tav. n° S.U. 01.0, allegata al presente atto sotto la lettera "...", è regolata dalla presente convenzione ed avverrà mediante due fasi, sulla base di permessi di costruire convenzionati a norma dell'art. 49 della L.R. 36/97 e s.m. e i., secondo quanto indicato nel presente atto;

29. lo S.A.U. è composto dai seguenti elaborati grafici e descrittivi:

Doc.	Rel Gen	Relazione Generale
Doc.		Relazione Integrativa
Tav.	SU 01.0	Delimitazione dello Schema di Assetto Urbanistico
Tav.	SU 02.0	Inquadramento territoriale: PTCP-PTC-PUC
Tav.	SU 03.0	Inquadramento territoriale: P. d B. ambiti 12 e 13
Tav.	SU 04.1	Rilievo: palazzina uffici, edifici sparsi
Tav.	SU 04.2	Rilievo: capannoni industriali
Tav.	SU 04.3	Rilievo: pianta coperture, volumetrie
Tav.	SU 05.0	Riferimenti catastali
Tav.	SU 06.0	Calcolo superficie agibile (S.A.) da rilievo
Tav.	SU 07.0	Temi dello Schema di Assetto Urbanistico
Tav.	SU 08.1	Progetto preliminare da previsioni SAU - Piante
Tav.	SU 08.2	Progetto preliminare da previsioni SAU - Prospetti/Sezioni/Viste
Tav.	SU 08.3	Sezione torre residenziale - numero piani
Tav.	SU 09.0	Verifiche soleggiamento
Tav.	SU 10.0	Verifiche permeabilità delle superfici e utilizzo del suolo
Tav.	SU 11.0	Verifiche viabilità

Allegati alla Relazione Generale Schede da 1 a 8 (Tav. SU 07.0) :

Scheda SAU	1	Sistema infrastrutturale e punti nodali
Scheda SAU	2	Sistema delle preesistenze, aree inedificabili, fasce di rispetto, criticità
Scheda SAU	3	Sistema delle aree funzionali: Ambiti e fasi di intervento
Scheda SAU	4	Sistema delle aree a concentrazione volumetrica e destinazioni di uso
Scheda SAU	5	Sistema dei Servizi: edifici, verde, piazze e spazi pedonali
Scheda SAU	6	Sistema dei parcheggi e viabilità interna
Scheda SAU	7	Standard urbanistici, opere di urbanizzazione, servizi.
Scheda SAU	8	Standard Urbanistici

Altri Allegati:



Documentazione fotografica  
Relazione Geologica Preliminare  
Relazione Idraulica Preliminare  
Valutazione sui flussi di traffico  
Relazione Paesaggistica e Ambientale

30. nulla osta alla sottoscrizione della convenzione, conforme alla bozza approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n....del....., che ha contestualmente approvato, altresì, la variante di aggiornamento al PUC ex art.43 della L.R. n.36/97 e s.m.i.

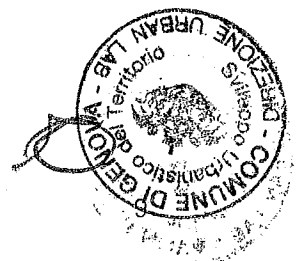
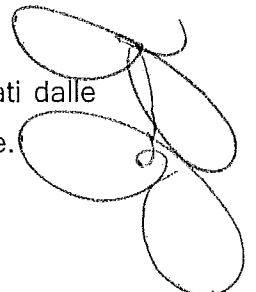
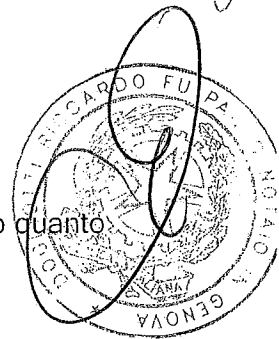
### Visti

- il D.P.R.380/2001;
- la Legge della Regione Liguria 04/9/97 n.36;
- la Legge della Regione Liguria 07/4/95 n.25 e le Delibere del Consiglio Comunale per la definizione e l'aggiornamento della tariffa urbanistica, approvate in attuazione della Legge medesima;  
le norme di attuazione del P.U.C. approvato con D.P.G.R. 10/3/2000 n.44;  
la Legge della Regione Liguria 6 giugno 2008 n.16 e s.m.i.;
- il D.Lgs.n.163/2006 e s.m. e i.;

Quanto sopra premesso, le parti, come sopra rappresentate, convengono e stipulano quanto segue:

### Articolo 1. VALIDITA' DELLE PREMESSE

- 1.1. Le sopra esposte premesse e gli allegati come ante ed infra citati, vidimati dalle parti, costituiscono parte integrante e sostanziale della presente convenzione.



## Articolo 2. OGGETTO DELLA CONVENZIONE

- 2.1 Costituisce oggetto della presente convenzione l'attuazione delle previsioni urbanistiche ed edificatorie dello S.A.U. per il compendio immobiliare di cui agli elaborati grafici e descrittivi indicati nelle premesse, da considerarsi ad ogni effetto parte integrante e sostanziale del presente atto, anche se non materialmente allegati.
- 2.2 La convenzione definisce il quadro di riferimento, propedeutico alla realizzazione degli interventi edilizi, attuabili mediante due fasi, per la riqualificazione dell'area ex stabilimento Verrina, disciplinando le modalità attuative per la realizzazione delle opere di urbanizzazione connesse all'ambito di intervento.
- 2.3 Preliminarmente al rilascio del primo titolo abilitativo per ciascuna fase, saranno stipulate specifiche convenzioni attuative.

## Articolo 3 - STRUTTURA DELLO S.A.U. E PREVISIONI INSEDIATIVE

- 3.1. In conformità alle prescrizioni del vigente P.U.C. la potenzialità edificatoria complessiva delle aree oggetto dello Schema di Assetto Urbanistico è stabilita nel valore massimo di 16.260 mq di S.A., corrispondente alla S.A. esistente ed oggetto di demolizione, così suddivisa:
- 3.1.1. Commerciale per medie strutture di vendita non alimentari/Connettivo urbano/Esercizi di Vicinato 8.130 mq di S.A., pari al 50% della S.A. esistente, di cui:
- 3.1.1.1. Superficie commerciale di vendita, a carattere alimentare esclusivamente per gli esercizi di vicinato (riconducibile alla definizione di Superficie netta di vendita S.N.V.) 4.878 mq pari al 30% della S.A. disponibile
- 3.1.1.2. Superficie commerciale (per attività non riconducibili alla definizione di Superficie netta di vendita S.N.V.) 1.652 mq
- 3.1.1.3. Connettivo urbano 1.600 mq
- 3.1.2. Residenza 8.130 mq, pari al 50% della S.A. disponibile.
- 3.2. La superficie di cui al punto 3.1 sarà oggetto di verifica nella fase istruttoria riguardante l'atto autorizzativo delle demolizioni.
- 3.3. Gli interventi di demolizione potranno avvenire in modo progressivo. Il rilascio dei



provvedimenti edilizi relativi agli interventi di nuova costruzione dovranno essere preceduti da idonea dichiarazione del progettista circa l'intervenuta demolizione di fabbricati di S.A. almeno pari a quelli in ricostruzione.

- 3.4. Lo S.A.U. si articola in quattro Ambiti di intervento, perimetrati in funzione della loro relativa autonomia funzionale e degli obiettivi prefissati dal P.U.C., per ciascuno dei quali le Norme di Attuazione dello S.A.U. stabiliscono le destinazioni d'uso, le invariati e i margini di modificabilità, con indicazione delle funzioni previste e degli interventi consentiti:

3.4.1. Ambito A

In tale Ambito è prevista la realizzazione di un edificio con tipologia a torre, a prevalente destinazione residenziale, di un volume destinato a servizi pubblici ed a connettivo urbano e di un edificio di due piani, destinato a funzioni prevalentemente commerciali per esercizi di vicinato, oltre ad una serie di spazi pubblici pedonali ed ai parcheggi di pertinenza delle residenze e delle attività di connettivo e commerciali.

3.4.2. Ambito B

In tale Ambito è prevista la realizzazione di un edificio di due piani ad uso commerciale (Medie Strutture di vendita di generi non alimentari), con destinazione della copertura a spazi ricreativi di uso pubblico da convenzionare, oltre a spazi pedonali pubblici di collegamento con la zona a monte (via Ventimiglia).

3.4.3. Ambito C

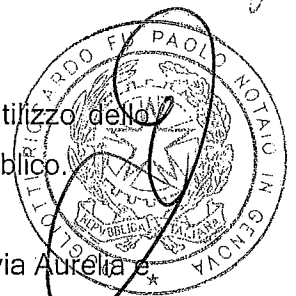
In tale Ambito è previsto il mantenimento del piccolo edificio rurale e l'utilizzo dello stesso, unitamente agli spazi circostanti, per servizi pubblici e/o di uso pubblico.

3.4.4. Ambito D

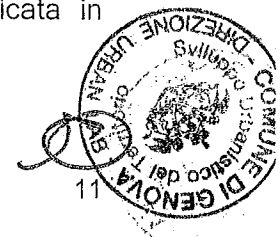
In tale Ambito è prevista la realizzazione della viabilità di collegamento tra via Aurelia e via Ventimiglia, con sedime di circa 3.250 mq, la realizzazione di parcheggi pubblici lungo la sponda sinistra del Rio San Giuliano e della viabilità di accesso a detti parcheggi pubblici ed ai parcheggi interrati di pertinenza degli edifici a progetto;

- 3.5. In relazione agli interventi, pubblici e privati, previsti dallo S.A.U., le Norme di Attuazione del medesimo stabiliscono, agli artt. 4, 5 e 6, le modalità di attuazione, le previsioni di indirizzo e orientamento e gli indirizzi progettuali di qualità.
- 3.6. In relazione a tutti gli interventi, pubblici e privati, previsti dallo S.A.U., le superfici delle varie funzioni insediabili devono intendersi quali massime, mentre la superficie complessiva degli spazi destinati a standard, sia pubblici sia di uso pubblico, deve intendersi minima.
- 3.7. Al momento della presentazione di ogni progetto edilizio finalizzato al rilascio del titolo abilitativo, previa stipula della convenzione attuativa, dovrà essere verificata in

*vertical handwritten signature*



*handwritten signature*



ragione della S.A., risultante dal progetto medesimo, la dotazione minima prescritta in termini di standard, che non potrà comunque risultare inferiore a quella prescritta dallo S.A.U.

- 3.8. A tale proposito, nell'ambito della realizzazione delle fasi attuative, descritte al successivo articolo 6, si precisa che, per gli standard in eccedenza eventualmente previsti nella prima fase, sarà ammessa la compensazione a supporto della successiva fase.

#### Articolo 4. OPERE DI URBANIZZAZIONE - SERVIZI PUBBLICI

4.1 Alla realizzazione degli insediamenti previsti dallo S.A.U. sono connesse le seguenti opere di urbanizzazione, individuate e descritte nella planimetria "Scheda 8 - Estratto Tav. SU 07.0", che si allega al presente atto sotto la lettera "...":

- 4.1.1 spazi ad uso servizi pubblici, in edificio comprendente anche funzioni di connettivo urbano, per una S.A. di 1.000 mq.;
- 4.1.2 area di pertinenza esterna agli spazi per servizi pubblici 400 mq;
- 4.1.3 parcheggi pubblici, di pertinenza degli spazi, di cui al precedente punto 4.1.1., per 350 mq;
- 4.1.4 edificio rurale Piana delle Serre S.A. 80 mq;
- 4.1.5 area verde Piana delle Serre 2.000 mq;
- 4.1.6 piazza pubblica sulla via Aurelia 800 mq;
- 4.1.7 parcheggi pubblici compresa strada di accesso 1.500 mq;
- 4.1.8 percorsi e piazze pedonali 3.500 mq;
- 4.1.9 copertura attrezzata fabbricato commerciale (medie strutture di vendita di generi non alimentari nell'ambito B) 2.000 mq

4.2 Lo S.A.U. prevede, inoltre, la realizzazione della viabilità di collegamento tra via Aurelia e via Ventimiglia, con sedime di circa 3.250 mq;

4.3 Gli spazi per servizi, di cui al precedente punto 4.1.1., saranno realizzati al finito, completi degli idonei impianti tecnologici e di climatizzazione e dei relativi arredi interni ed esterni e con le caratteristiche previste dalla vigente normativa in relazione al tipo di servizio da insediare; in particolare la parte privata si impegna a garantire dotazioni per gli spazi, destinati ad asilo nido nel presente S.A.U., per un massimo di n. 54 bambini e con il limite massimo di spesa, per gli arredi interni ed esterni, anche della residenza servita, di

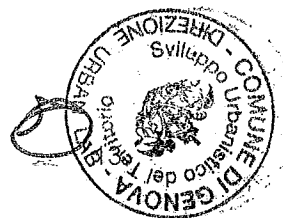


complessivi euro 100.000,00 (centomila), importo che dovrà essere aggiornato con riguardo all'indice ISTAT al momento in cui verrà effettuata la relativa fornitura.

- 4.4 L'edificio rurale, di cui al precedente punto 4.1.4., sarà oggetto di manutenzione straordinaria, ai fini della messa in sicurezza e dell'usabilità dello stesso, ed il terreno circostante di mq. 2000 (punto 4.1.5.), verrà sistemato al fine di destinarlo a verde fruibile, messo in sicurezza, anche attraverso eventuale posa in opera di recinzione, nonché reso accessibile tramite idonea viabilità di accesso, a cura e spese della parte privata, con un massimo di spesa di complessivi Euro 100.000, importo che dovrà essere aggiornato con riguardo all'indice ISTAT al momento in cui verranno effettuati i relativi lavori.
- 4.5 La progettazione definitiva ed esecutiva degli spazi verdi e/o pedonali, di cui al precedente punto 4.1, dovrà essere redatta in conformità agli indirizzi di cui alla Norme di Attuazione dello Schema di Assetto Urbanistico e concordata con i competenti Uffici comunali.
- 4.6 L'infrastruttura viaria di collegamento tra la Via Aurelia e Via Ventimiglia di cui al punto 4.2., sarà realizzata nel rispetto delle caratteristiche dimensionali e funzionali stabilite dalle Norme di Attuazione dello S.A.U. e dei pareri dei competenti Uffici e/o Aziende.
- 4.7 La quantità di spazi pubblici, di cui al precedente punto 4.1, per ogni singola tipologia di servizio, è da intendersi come minima, non è ammessa la distribuzione delle superfici tra le varie voci.
- 4.8 Tutte le opere di urbanizzazione sopra indicate sono a carico della parte privata che dovrà realizzarle, previa progettazione definitiva ed esecutiva, a propria cura, responsabilità e spese, conformandosi alle indicazioni ed alle prescrizioni dei competenti uffici comunali, con i limiti di cui ai precedenti punti 4.3 e 4.4.

## Articolo 5. CESSIONE DELLE AREE, DEGLI IMPIANTI E MANUFATTI ED IMPOSIZIONE DI SERVITU' DI USO PUBBLICO

- 5.1 La parte privata si impegna a cedere al Comune di Genova, senza corrispettivo, e/o a costituire servitù di uso pubblico, a lavori ultimati e dopo il loro positivo collaudo, le aree, le opere e gli impianti su di esse realizzati di cui al precedente articolo 4.
- 5.2 Gli spazi pubblici, di cui ai precedenti punti 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3., 4.1.4, 4.1.5., 4.1.6, 4.1.7 e 4.2, saranno acquisiti in proprietà dal Comune, con manutenzione a carico dell'Ente, previo collaudo stessi come previsto al successivo art. 15, fatte salve, in ogni caso, idonee garanzie per l'attecchimento delle piantumazioni sugli spazi a sistemati a verde.
- 5.3 Per quanto riguarda le restanti opere, elencate al precedente articolo 4, le parti



concordano di rinviare alle singole convenzioni attuative la scelta della puntuale definizione del relativo regime patrimoniale, restando peraltro inteso che le aree e le opere gravate da servitù di uso pubblico non saranno oggetto di scomputo dagli oneri di urbanizzazione e saranno oggetto di manutenzione ordinaria e straordinaria a carico della parte privata e/o suoi aventi causa.

- 5.4 Le opere e le aree di sedime saranno asservite e/o cedute in proprietà, libere da oneri, pesi, vincoli, servitù, diritti in genere, ipoteche, trascrizioni ed iscrizioni pregiudizievoli, nonché libere e sgombre da persone e cose, con tutte le garanzie di legge.
- 5.5 Le spese tecniche e quelle degli atti notarili saranno a carico della parte privata.
- 5.6 Le superfici indicate nelle tavole dello S.A.U., quali aree di sedime di opere di cui al precedente articolo 4, sono indicative, fermo restando quanto stabilito ai precedenti punti 3.6 e 4.7.
- 5.7 Con riguardo all'area di copertura del fabbricato commerciale di cui al punto 4.1.9, resta convenuto che essa resterà in proprietà privata, sarà gravata di servitù di uso pubblico, e sarà attrezzata per la utilizzazione ricreativo-sportiva, da concordare con l'Amministrazione. A tale fine la parte privata dovrà individuare un soggetto gestore, che dovrà assumere a suo carico gli oneri per la sistemazione e attrezzatura dell'area, nel rispetto della destinazione d'uso prevista, nonché la manutenzione degli spazi in esame, anche d'intesa con la civica Amministrazione, con l'obiettivo di garantire l'attuazione e la piena funzionalità dell'area a servizi.
- 5.8 Resterà in ogni caso a carico della parte privata la realizzazione a regola d'arte della sottostante struttura, adeguata all'uso dell'area di copertura, come definita ai sensi del precedente punto 5.7.

## Articolo 6. FASI DI ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI

6.1 Gli interventi previsti dallo S.A.U. saranno attuati in due fasi.

6.2 Ciascuna fase attuativa dovrà tener conto:

- 6.2.1 che gli interventi di demolizione potranno avvenire in modo progressivo; il rilascio dei provvedimenti edilizi relativi agli interventi di nuova costruzione dovranno essere preceduti da idonea dichiarazione del progettista circa l'intervenuta demolizione dei fabbricati di S.A. almeno pari a quelli in ricostruzione
- 6.2.2 del soddisfacimento del fabbisogno di opere di urbanizzazione in relazione alle funzioni realizzate, alla quantità ed alla loro localizzazione;





- 6.2.3 della mitigazione dell'impatto conseguente all'esecuzione dei lavori sul territorio circostante;
- 6.2.4 del bilancio degli oneri attivo, assicurando un ammontare delle opere di urbanizzazione realizzate dagli operatori, sempre superiore rispetto alla quota per oneri di urbanizzazione generata dagli interventi.
- 6.3 Le fasi attuative, delimitate planimetricamente nella " Scheda 3 - Estratto tavola SU 07.0", allegata al presente atto sotto la lettera "A", sono così articolate:

6.3.1 1^ Fase

- 6.3.1.1 Ambito A e Ambito D (escluso il tratto della strada pubblica di ponente sottesa dall'Ambito A);

6.3.2 2^ Fase

- 6.3.2.1 Ambito B, Ambito C e tratto restante della strada di ponente.

Articolo 7. MODALITA' ATTUATIVE

- 7.1 Gli interventi nel comprensorio considerato dallo S.A.U. sono soggetti al rilascio di permessi di costruire ed alla sottoscrizione di convenzioni attuative a norma dell'articolo 49 della legge regionale n. 36/97 e s.m. e i.
- 7.2 La parte privata si obbliga a rispettare quanto previsto dalla vigente normativa relativa alla progettazione e alla realizzazione delle opere di urbanizzazione, pubbliche o di uso pubblico.
- 7.3 A tale fine, la parte privata provvederà a quanto previsto dall'art. 10, comma 9, del D. Lgs. N. 163/2006 e s.m.i., dandone tempestiva comunicazione al Comune di Genova.
- 7.4 La progettazione edilizia preordinata all'ottenimento dei necessari permessi a costruire dovrà essere compatibile con l'assetto previsto dallo S.A.U. per l'intero ambito di intervento e, comunque, nel rispetto dei criteri enunciati agli articoli 3, 4, 5 e 6 del presente atto, cui dovranno attenersi, anche, le convenzioni attuative.
- 7.5 La parte privata si obbliga ad affidare la progettazione e l'esecuzione delle opere di urbanizzazione di cui sopra nel rispetto della vigente normativa, nonché a garantirne la realizzazione congiuntamente all'intervento privato, secondo la tempistica e le modalità stabilite ai sensi delle convenzioni attuative.



7.6 La parte privata si impegna ad affidare e a far realizzare le opere, di cui sopra, da soggetti che posseggano e mantengano, per tutta la durata dei lavori, i requisiti necessari per l'esecuzione delle opere stesse.

7.7 La parte privata assume a suo carico tutti gli obblighi ed oneri relativi all'attuazione delle opere previste dal presente atto, manlevando la Civica Amministrazione da ogni e qualsiasi responsabilità in merito.

#### Articolo 8. CONTRIBUTO PER ONERI DI URBANIZZAZIONE

8.1 La parte privata si impegna a corrispondere al Comune di Genova, all'atto del rilascio del/i titolo/i abilitativo/i relativo/i agli insediamenti oggetto dello S.A.U. , il contributo per oneri di urbanizzazione, a norma del testo unico in materia edilizia approvato con D.P.R. n 380/2001 e della Legge regionale n. 16/2008 e s.m.i, definito sulla base della legge Regione Liguria 07.04.1995 n 25, nella misura, nei termini, con le prescrizioni e con le modalità vigenti al momento della richiesta dei necessari titoli abilitativi, fatti salvi gli scomputi, di cui al successivo art. 10.

#### Articolo 9. CONTRIBUTO PER IL COSTO DI COSTRUZIONE

9.1 La parte privata si impegna a corrispondere al Comune di Genova, all'atto del rilascio del/i titolo/i abilitativo/i relativo/i agli interventi oggetto dello S.A.U., il contributo per il costo di costruzione, a norma del testo unico in materia edilizia approvato con D.P.R. n 380/2001, e della legge regionale n. 16/2008 e s.m.i., definito sulla base della legge Regione Liguria 07.04.1995 n 25, nella misura, nei termini, con le prescrizioni e con le modalità vigenti al momento della richiesta di ogni predetto titolo abilitativo.

9.2 A norma dell'articolo 12, terzo comma, della legge Regione Liguria 07.04.1995 n 25, la quota di contributo concernente il costo di costruzione non è mai scomputabile.

#### Articolo 10. SCOMPUTO DAL CONTRIBUTO PER IL RILASCIO DEL PERMESSO DI COSTRUIRE

10.1 Dal contributo afferente il permesso di costruire commisurato all'incidenza delle opere di urbanizzazione, così come determinato al precedente articolo 8, con riferimento agli

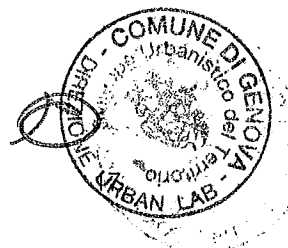


edifici da costruire in attuazione dello S.A.U., sarà scomputato, al momento del rilascio dei titoli abilitativi relativi alle diverse fasi di intervento con le prescrizioni e le modalità vigenti al momento della presentazione della relativa istanza, il costo delle opere di urbanizzazione, da individuarsi tra quelle che la parte privata si è impegnata a realizzare al precedente articolo 4, e da definirsi in sede di convenzioni attuative relative alle fasi di intervento, di cui al precedente articolo 6.

- 10.2 La parte privata si impegna in ogni caso a completare le opere di urbanizzazione assunte a proprio carico, di cui ante, ed a cedere e/o asservire le aree e gli impianti relativi, anche se il costo complessivo delle opere stesse dovesse risultare superiore all'importo del contributo afferente il permesso di costruire, restando quindi a suo carico la differenza ed essendo escluso qualsiasi diritto a conguaglio.
- 10.3 Qualora il costo delle opere di urbanizzazione ammesse a scomputo, connesse alla prima fase attuativa, risultasse superiore all'importo del contributo per oneri di urbanizzazione dovuto a fronte del rilascio dei permessi a costruire della fase stessa, l'eccedenza sarà scomputabile dal contributo dovuto per il rilascio dei permessi a costruire relativi alla seconda fase.
- 10.4 Qualora, al contrario, il costo delle opere di urbanizzazione, di cui al precedente punto 10.3, connesse alla prima fase attuativa, risultasse inferiore all'importo del contributo afferente i permessi a costruire, la differenza dovuta al Comune di Genova potrà essere trasferita nel bilancio degli oneri relativo alla seconda fase, condizionatamente alla prestazione di idonea fideiussione, prestata da Istituto bancario autorizzato all'esercizio dell'attività bancaria ai sensi del D. Lgs. n.385/1993 o Impresa di assicurazioni debitamente autorizzata all'esercizio del ramo cauzioni ai sensi del D.Lgs. n. 209/2005 o da Società di intermediazione finanziaria iscritta nell'elenco speciale di cui all'articolo 107 del Decreto Legislativo n.385/1993, in possesso di apposita autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, nel rispetto dei criteri di cui al D.P.R. n.115/2004.
- 10.5 Qualora, in concomitanza con la realizzazione della seconda fase attuativa, l'importo del contributo dovuto per oneri di urbanizzazione risultasse a consuntivo superiore al costo delle opere di urbanizzazione riconosciute a scomputo, la parte privata si obbliga a integrare i progetti con opere analoghe o, in alternativa, a corrispondere al Comune l'eventuale differenza a debito, in relazione all'effettivo importo delle opere stesse, da definirsi all'atto del collaudo.
- 10.6 Le disposizioni di cui al punto 10.5 valgono anche qualora la parte privata non intendesse completare gli interventi previsti dallo S.A.U., con riguardo al contributo dovuto per gli interventi effettivamente realizzati.



Handwritten signature or scribble.



## Articolo 11. ENTI ED AZIENDE DI GESTIONE DEI PUBBLICI SERVIZI

- 11.1 La parte privata si obbliga a richiedere agli Enti ed Aziende, che gestiscono i pubblici servizi di rete e le infrastrutture viarie e tecnologiche, le prescrizioni tecniche necessarie ad assicurare la corretta esecuzione delle opere ed a conformarvisi.
- 11.2 Detti soggetti si intendono soggetti terzi rispetto al Comune di Genova, anche se costituiti o partecipati dallo stesso Comune.

## Articolo 12. ESECUZIONE DEI LAVORI E RESPONSABILITÀ RELATIVE

- 12.1 L'esecuzione delle opere di urbanizzazione sarà coordinata e controllata dall'Ufficio Alta Sorveglianza nel rispetto delle specifiche competenze tecniche dei vari Uffici Comunali ed i tecnici preposti avranno pertanto libero accesso ai cantieri.
- 12.2 La data di inizio delle opere dovrà essere comunicata al Settore Approvazione Progetti e Controllo Attività Edilizia ed all'Ufficio Alta Sorveglianza a mezzo raccomandata con preavviso di almeno dieci giorni.
- 12.3 Le opere suddette saranno soggette a collaudo in corso d'opera, in conformità alla vigente normativa in materia di opere pubbliche, da parte di un professionista, incaricato dalla parte privata, d'intesa con la Civica Amministrazione.
- 12.4 Anche per gli eventuali collaudi statici dei manufatti assoggettati a particolari procedure, il Comune si riserva di esprimersi sulla nomina del collaudatore.
- 12.5 Le opere medesime saranno soggette altresì al collaudo concernente l'eliminazione delle barriere architettoniche.
- 12.6 Le spese di collaudo, compresi i compensi dei collaudatori, si intendono a carico della parte privata.
- 12.7 Nei casi consentiti dalla legge, il certificato di collaudo potrà essere sostituito dal certificato di regolare esecuzione rilasciato in conformità alla vigente normativa.
- 12.8 La parte privata manleva il Comune di Genova da ogni e qualsiasi responsabilità nei confronti di terzi in ordine all'affidamento e all'esecuzione, relativi all'attuazione delle opere previste dallo S.A.U., che vengono pertanto per intero assunte dalla parte privata.

## Articolo 13. DESTINAZIONI URBANISTICHE E NORME EDILIZIE



- 13.1 La superficie del comprensorio interessato dallo S.A.U. sarà destinata agli usi specificati nello schema medesimo.
- 13.2 Tutte le aree, gli edifici, gli impianti e i manufatti destinati ad opere di urbanizzazione resteranno vincolati alle destinazioni d'uso indicate nello S.A.U., salvo varianti ammesse per legge e secondo le prescritte procedure.
- 13.3 Le domande per il rilascio del permesso di costruire seguiranno le ordinarie norme e disposizione di legge vigenti in materia, nonché le indicazioni contenute nel presente atto e nelle Norme di Attuazione.

#### Articolo 14. TERMINI PER L'ATTUAZIONE DELLO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO

- 14.1 L'attuazione delle opere, previste dallo S.A.U., dovrà essere completata nel termine di 10 (dieci) anni dalla stipula della presente convenzione, fatte salve eventuali proroghe, per fatti non imputabili a fatto o colpa della parte privata, e fermi restando i termini massimi stabiliti dalla vigente legislazione.
- 14.2 La richiesta del permesso di costruire, inerente la prima fase di attuazione dello S.A.U., sarà presentata entro diciotto mesi dalla data di stipulazione del presente atto e le opere ivi previste dovranno essere ultimate entro il termine di 5 anni dall'inizio dei lavori, ai sensi dell'art. 34 L.R. 16/2008.
- 14.3 La parte privata si impegna a completare e a rendere agibili le opere di urbanizzazione nel rispetto della tempistica stabilita ai sensi del presente atto e dalle convenzioni attuative.
- 14.4 In ogni caso il collaudo delle opere di urbanizzazione relative a ciascuna delle fasi dovrà precedere l'agibilità degli edifici privati.

#### Articolo 15. MODALITÀ PER LA CESSIONE/COSTITUZIONE DI SERVITÙ DI USO PUBBLICO DELLE AREE, OPERE ED IMPIANTI

- 15.1 Fermo restando quanto previsto all'articolo 14 (termini per l'attuazione dello S.A.U.), il contratto od i contratti definitivi necessari per la cessione e/o costituzione di servitù sulle opere di urbanizzazione e sulle relative aree, da realizzarsi a norma del precedente articolo



4, saranno stipulati, subordinatamente al collaudo delle opere stesse, secondo le modalità stabilite nelle singole convenzioni attuative.

#### Articolo 16. TRASFERIMENTO DEGLI IMMOBILI A TERZI

16.1 In caso di trasferimento, anche parziale, a terzi degli immobili oggetto del presente S.A.U. la parte privata si impegna a porre a carico degli eventuali futuri aventi causa, mediante specifica clausola da inserire nei relativi atti di cessione, tutti gli obblighi ed oneri derivanti dal presente atto, rimanendo tuttavia obbligata in solido con gli stessi, all'adempimento degli obblighi medesimi, fino a che l'avente causa non abbia prestato a favore del Comune di Genova idonea garanzia, accettata dalla Civica Amministrazione. In caso di garanzia parziale, rispetto agli impegni oggetto del presente atto, la parte privata rimarrà obbligata in solido per quanto non espressamente garantito.

#### Articolo 17. GARANZIE

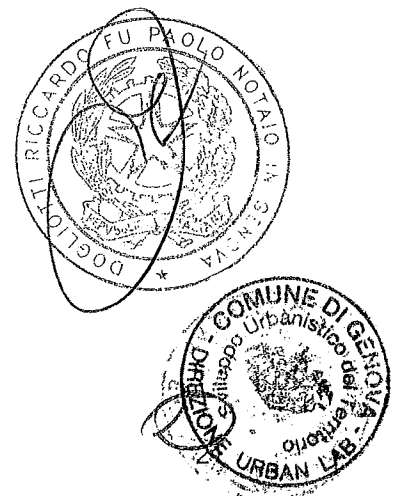
17.1 A garanzia della puntuale e completa esecuzione delle opere di urbanizzazione di cui al precedente articolo 4, così come attribuite alle singole fasi secondo l'elenco di cui al precedente articolo 6, la parte privata medesima si impegna a consegnare al Comune di Genova, all'atto dell'acquisizione del titolo abilitativo, idonea fideiussione (con scadenza incondizionata, fino alla restituzione dell'originale o di equipollente lettera liberatoria da parte del Comune) prestata da Istituto bancario autorizzato all'esercizio dell'attività bancaria ai sensi del D. Lgs. n.385/1993 o Impresa di assicurazioni debitamente autorizzata all'esercizio del ramo cauzioni ai sensi del D.Lgs. n. 209/2005 o da Società di intermediazione finanziaria iscritta nell'elenco speciale di cui all'articolo 107 del Decreto Legislativo n.385/1993, in possesso di apposita autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, nel rispetto dei criteri di cui al D.P.R. n.115/2004, alle condizioni stabilite dai competenti settori comunali.

17.2 La fideiussione sarà prestata per un importo parametrato al costo di tutte le opere che la parte privata si impegna a realizzare, risultante dal computo metrico - estimativo riferito ai costi rilevati nel "Prezzario Regionale - Opere Edili" della Unione Regionale delle Camere di Commercio della Liguria"; detto importo dovrà essere ritenuto congruo dai competenti Uffici Comunali, e definito secondo le modalità stabilite nella convenzione attuativa.



- 17.3 L'importo delle fideiussioni sarà altresì maggiorato del 10%, in misura atta a garantire la Civica Amministrazione dalle spese che la stessa dovrebbe indirettamente sostenere nell'ipotesi di esecuzione diretta delle opere disposte, previo incameramento delle garanzie, in conseguenza dell'inadempimento della parte privata.
- 17.4 L'importo della fideiussione potrà altresì essere aggiornato annualmente d'ufficio, rispetto al valore iniziale, da parte dell'Ufficio Alta Sorveglianza, qualora il medesimo risultasse insufficiente per effetto dell'eventuale mutata entità dei costi come sopra determinata.
- 17.5 Le garanzie di cui sopra saranno, previa espressa autorizzazione del Comune di Genova, ridotte parzialmente, in relazione al compimento delle singole opere e/o porzioni funzionali cui si riferiscono, da farsi constare da apposita certificazione, con l'obbligo comunque per la parte privata di integrare la garanzia medesima, qualora essa venisse utilizzata, in tutto o in parte, a seguito di inadempienze.
- 17.6 Le garanzie saranno integralmente svincolate soltanto dopo l'esito positivo di tutti i collaudi e contestualmente alla stipulazione degli atti di cessione/asservimento delle opere e delle relative aree di sedime, che dovrà avvenire entro un termine da fissare nelle singole convenzioni attuative.
- 17.7 Qualora il costo delle opere di urbanizzazione connesse ad ogni singola fase attuativa risultasse inferiore all'importo del contributo afferente i permessi a costruire, la parte privata si obbliga a consegnare al Comune di Genova idonea fideiussione, come definita al precedente punto 17.1, per l'ammontare costituito dalla differenza tra gli oneri dovuti ed il costo delle opere riconosciute a scomputo.
- 17.8 Le fideiussioni dovranno abilitare il Comune di Genova ad ottenere il pagamento della somma richiesta, fino alla concorrenza dei massimali garantiti, entro il termine massimo di trenta giorni dal ricevimento della richiesta scritta di pagamento, a semplice richiesta, senza eccezioni, formalità e senza preventiva pronuncia del Giudice, restando esclusi sia il beneficio della preventiva escussione del debitore principale di cui al secondo comma dell'articolo 1944 C.C., sia l'eccezione di cui al primo comma dell'articolo 1957 dello stesso codice.
- 17.9 Le polizze dovranno inoltre riportare l'autentica notarile della firma e della qualità di agente del sottoscrittore.

## Articolo 18. INADEMPIENZE



18.1 Ferme restando le sanzioni penali ed amministrative previste dalla vigente legislazione, il Comune di Genova potrà risolvere la convenzione, previa semplice diffida a mezzo raccomandata A.R., nei seguenti casi:

18.1.1 mancato rispetto della tempistica e delle modalità di attuazione dello S.A.U., come stabiliti dal presente atto, salvi i ritardi dovuti a cause non imputabili alla parte privata;

18.1.2 mancato inserimento da parte della parte privata negli atti di trasferimento a terzi degli immobili, delle clausole di cui al precedente articolo 16 (trasferimento degli immobili a terzi);

18.1.3 reiterate e gravi violazioni delle altre norme contenute nella presente convenzione.

#### Articolo 19. TRASCRIZIONE

19.1 La presente convenzione sarà integralmente registrata e trascritta, a cura e spese della parte privata.

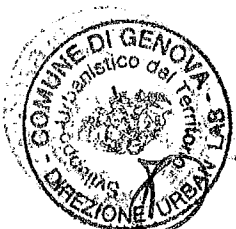
19.2 Essa avrà valore ed efficacia di quadro di riferimento propedeutico all'attuazione dello S.A.U. ed alla stipula delle convenzioni attuative in base alla normativa vigente in materia a cui si fa espresso rinvio.

19.3 L'esecuzione resta comunque subordinata all'effettivo rilascio del titolo abilitativo nonché alla realizzazione, da parte della parte privata o suoi aventi causa, del programma edificatorio previsto, secondo le modalità ed i termini specificati ai precedenti articoli 6 (Fasi di attuazione degli interventi), 7 (modalità attuative) e 14 (termini per l'attuazione dello S.A.U.).

#### Articolo 20. SPESE

20.1 Tutte le spese inerenti alla stipulazione, registrazione e trascrizione della convenzione e sue conseguenti sono a carico della parte privata che chiede le agevolazioni fiscali in materia.

20.2 Resteranno altresì a carico della parte privata i compensi e le spese, gli oneri tributari e fiscali ivi compresi quelli derivanti dall'acquisizione di opere e manufatti da parte del

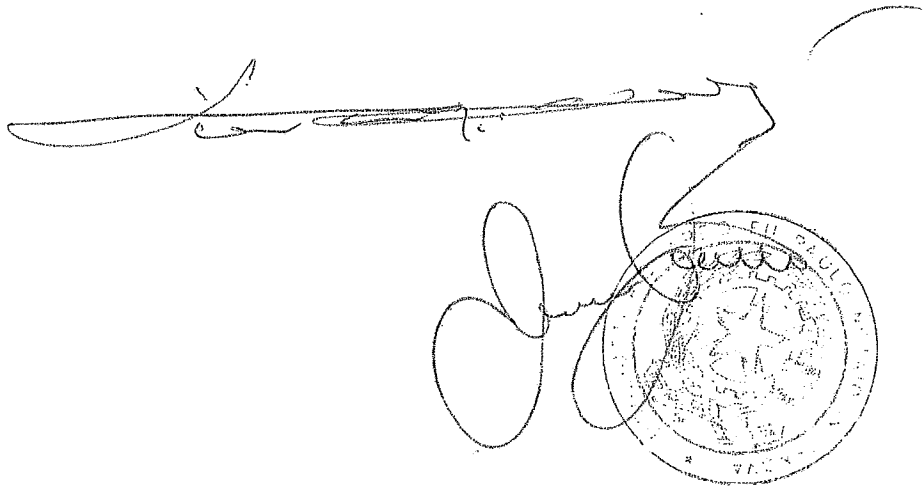




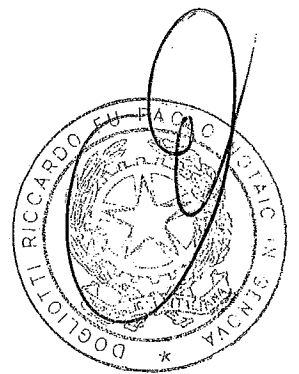
Comune, nonché le spese relative agli atti di cessione e/o asservimento previsti in convenzione.

Articolo 21. RINVIO ALLE NORME DI ATTUAZIONE DELLO S.A.U.

21.1 Per quanto non espressamente previsto nel presente atto si fa rinvio, in quanto applicabili, alle norme che disciplinano il presente S.A.U., approvate con deliberazione di Consiglio Comunale n.....del....., di cui la parte privata dichiara di essere a conoscenza.



A handwritten signature in black ink is written over a circular official stamp. The stamp features a central star and the text "COMUNE DI GENOVA" around the perimeter.



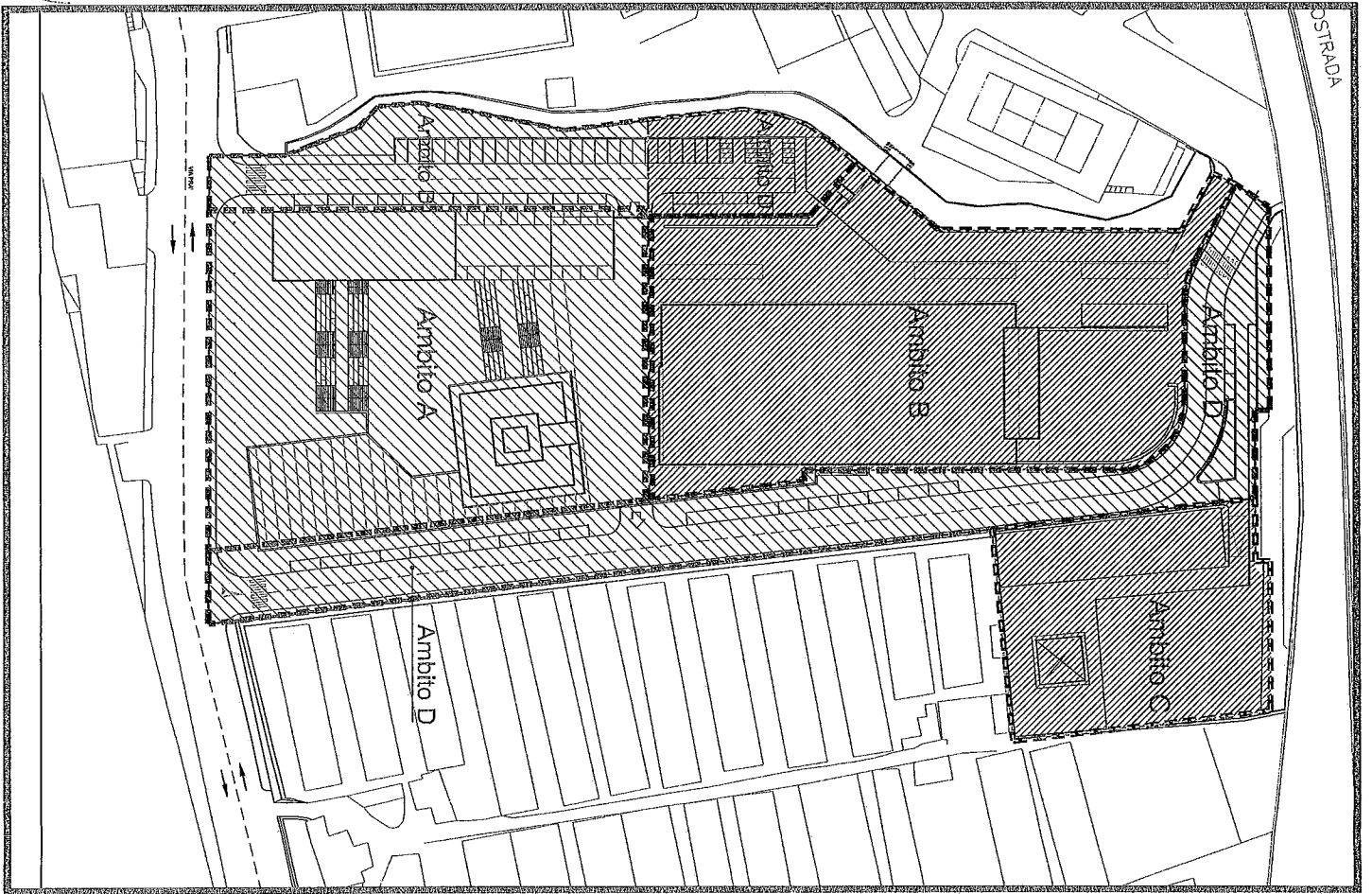
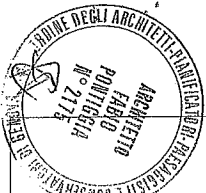
A circular official stamp from the Comune di Genova. The outer ring contains the text "RICCARDO PU'PACO" at the top and "DOGLIOTTI RICCARDO PU'PACO" at the bottom. The inner ring contains "COMUNE DI GENOVA" and "STABIC". The center of the stamp features a star.



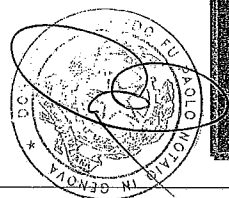
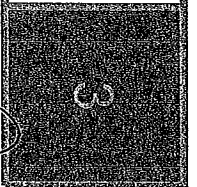
A circular official stamp from the Comune di Genova. The outer ring contains the text "COMUNE DI GENOVA" at the top and "URBANISMO - URBAN LAB" at the bottom. The inner ring contains "Ufficio Urbanistico del Territorio". The center of the stamp features a star.

**ANNULATA**





Area Ex Vertina  
Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana  
S.A.U.  
TEMI DI DEFINIZIONE  
SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO



	Ambiti di intervento
<b>FASI D'INTERVENTO</b>	
	Fase 1
	Fase 2

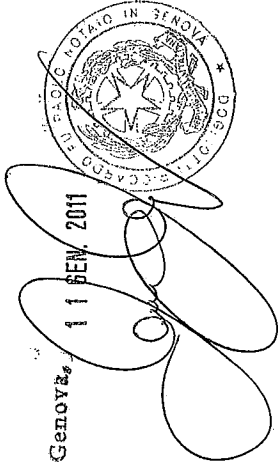


Firmato: DR. Riccardo De Giori Notaio

Firmato: Pierantonio Isleri

Copia conforme all'originale  
rilasciata per gli usi consentiti.

Genova, 11 FEB. 2011



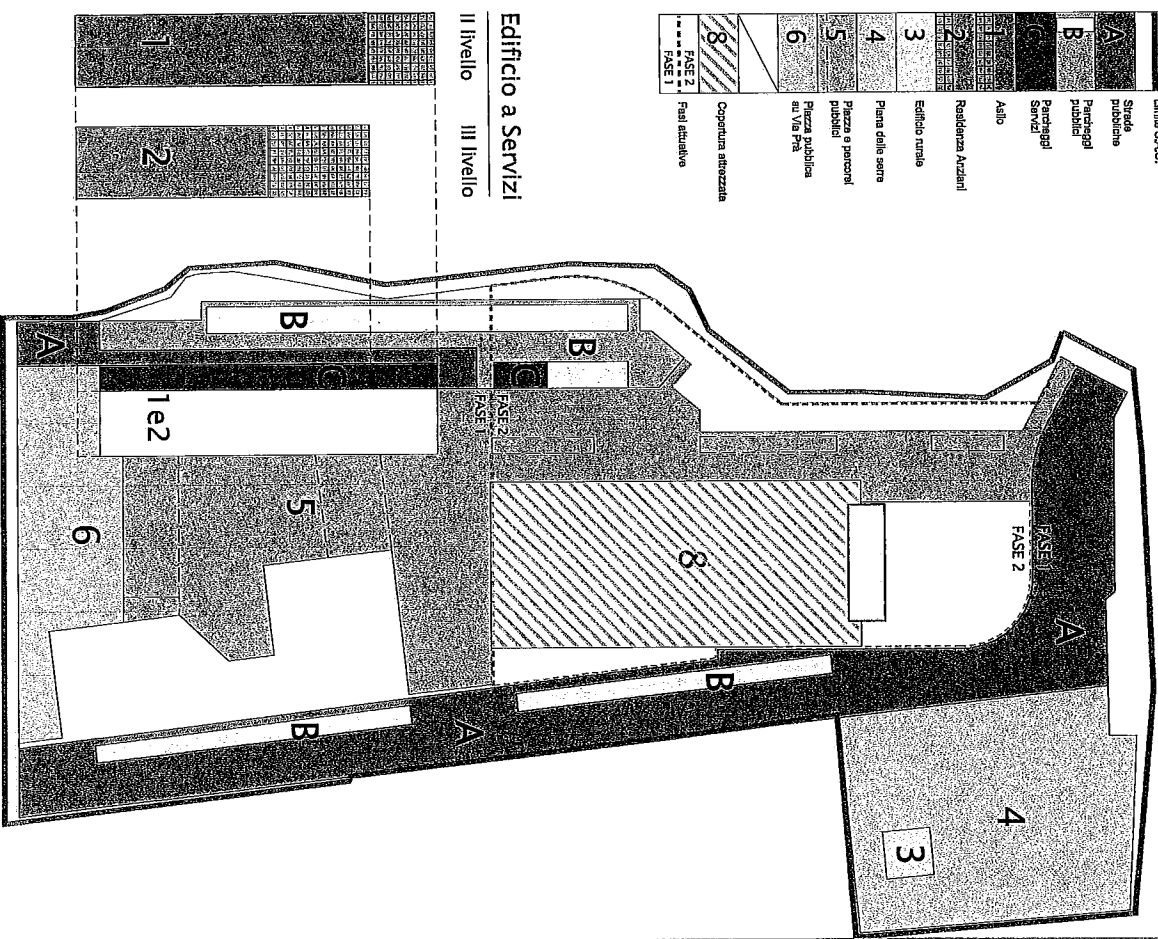
REGISTRATO
c GENOVA 2
il 10/1/2011
al N° 263/
Serie 11/
Euro 168/0



**legenda**

	Limiti S.A.U.
	Strade pubbliche
	Parcheggi pubblici
	Parcheggi Servizi
	Asilo
	Residenze Anziani
	Edificio rurale
	Piana delle serre
	Piazza e percorsi pubblici
	Piazza pubblica su Via Pia
	Copertura attrezzata
	Fasi attuative
	FASE 1
	FASE 2

**Edificio a Servizi**  
II livello III livello



Area Ex Verrina  
Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana  
S.A.U.  
TEMI DI DEFINIZIONE  
SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO

**OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA**

**INFRASTRUTTURE VIARIE**

<b>A</b>	Strade pubbliche	3.250 mq	Fase 1
----------	------------------	----------	--------

**OPERE DI URBANIZZAZIONE SECONDARIA**

**PARCHEGGI PUBBLICI**

<b>B</b>	Parcheggi pubblici	1.500 mq	1.000 mq Fase 1 500 mq Fase 2	1.850 mq.
<b>C</b>	Parcheggi edificio Servizi	350 mq	Fase 1	

**SUPERFICI A SERVIZI**  
Edifici per Servizi pubblici e/o convenzionati

<b>1</b>	Asilo	650 mq	Fase 1	1.480 mq.
<b>2</b>	Aree di pertinenza esterne	150 mq	Fase 1	
<b>2</b>	Residenza per anziani	350 mq	Fase 1	
<b>2</b>	Aree di pertinenza esterne	250 mq	Fase 1	
<b>3</b>	Edificio rurale (recupero)	80 mq	Fase 2	

**SUPERFICI A SERVIZI**  
Area a Servizi pubblici e/o con servizi d'uso pubblico

<b>4</b>	Area Verde Serre	2.000 mq	Fase 2	8.300 mq.
<b>5</b>	Percorsi e piazze pedonali	3.500 mq	2.200 mq Fase 1 1.300 mq Fase 2	
<b>6</b>	Piazza Pubblica sull'Aurelia	800 mq	Fase 1	

<b>8</b>	Copertura ad uso sportivo	2.000 mq	Fase 2	
----------	---------------------------	----------	--------	--

Totale Generale 14.880 mq

11.630 mq.

COMUNE DI GENOVA  
15 APR 2011  
SETT. Uff. Registrazione  
Protocollo N° 426.524

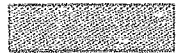
Legenda :



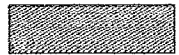
Perimetro S.A.U.



Proprietà Proponente (Soc. SALATI)



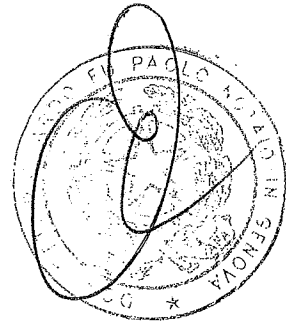
Proprietà Demanio (Rio San Giuliano)



Proprietà Comune di Genova (Via Prà)



Proprietà A.N.A.S (Autostrada A10)



Firmato: Dr. Riccardo Dogliotti, Notaio

Firmato: Pisagoro Nobile SALATI

RIQUALIFICAZIONE AREA EX VERRINA - GENOVA VOLTRI -

SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO

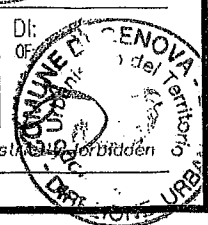
5					
4	10.12.2010	VERIFICHE ALLEGATI CONVENZIONE - NORME DI ATTUAZIONE	CR	FP	
3	25.03.2010	REVISIONE PROGETTO PARERE COMMISSIONE PAESAGGISTICA	VC	FP	
2	20.01.2010	REVISIONE PROGETTO CITTA' PARTECIPATA	ES	FP	
1	18.04.2008	REVISIONE PROGETTO ; TORRE/BLOCCO	ES	FP	
0	06.11.2006	PRIMA EMISSIONE	ES	FP	
EMM/REV	DATA	DESCRIZIONE DELLA REVISIONE	DISEGNATO	CONTROLLATO	APPROVATO
	DATE	REVISION DESCRIPTION	DRAWN	CHECKED	APPROVED

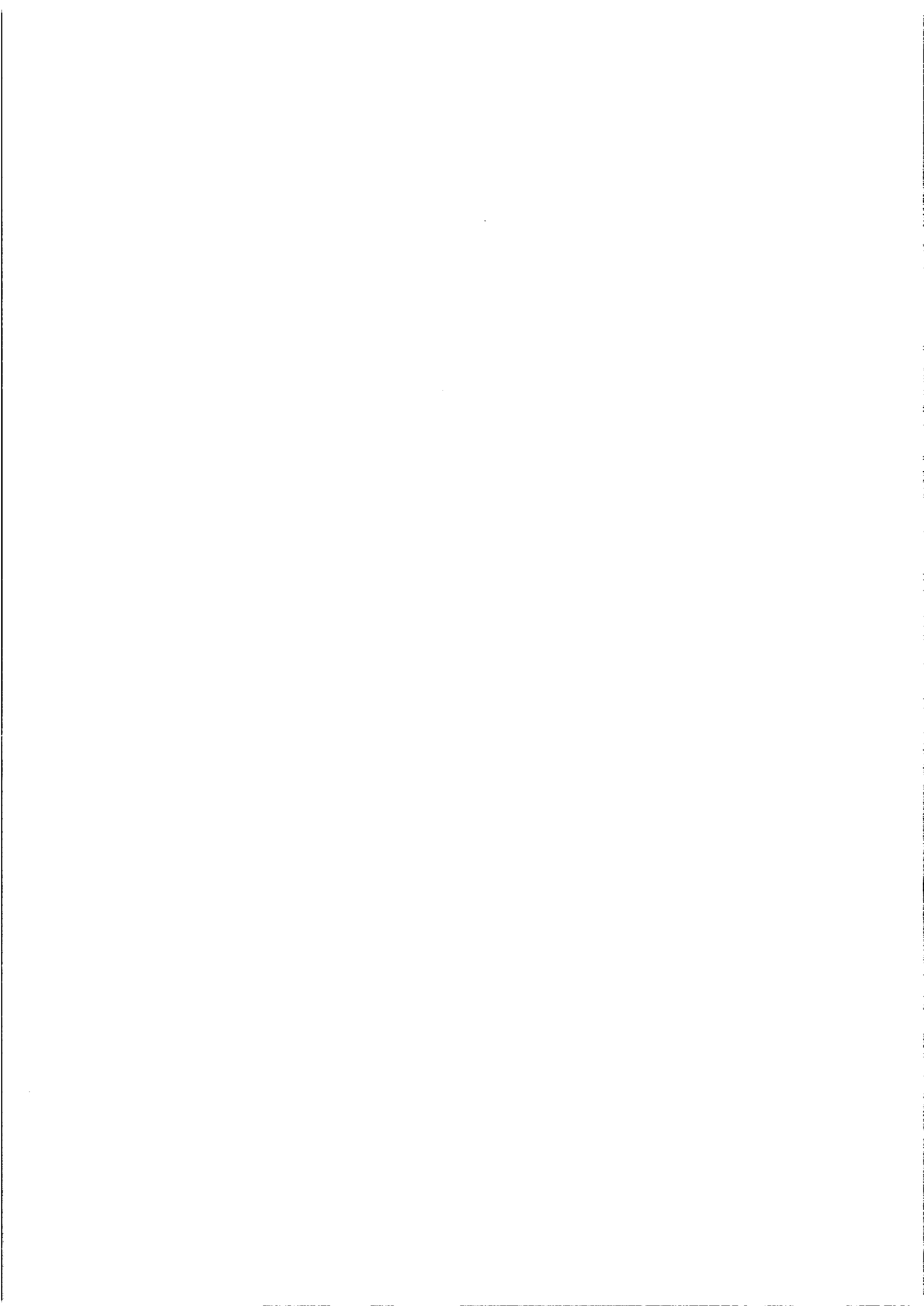
COMMESSA : JOB NO.: <b>VER</b>	IDENTIFICATIVO FILE: FILE IDENTIFICATION:	PROGETTO: PROJECT: <b>S.A.U.          RIQUALIFICAZIONE AREA EX VERRINA</b>
--------------------------------------	--	--

COMMITTENTE : <b>SALATI ARMANDO S.p.a.</b> Via XX Settembre n° 1/10 - 16121 Genova - Tel. 010 661569	TITOLO: TITLE: <b>DELIMITAZIONE DELLO          SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO</b>
PROGETTO: <b>FABIO PONTIGGIA ARCHITETTO</b> Laboratorio di Progettazione <b>OPEN POINT ARCHITETTURA</b> Piazza Campetto, 7/10 16123 GENOVA	
Arch. Fabio Pontiggia Arch. Enrica Campomenosi Arch. Claudia Levin Arch. Enrico Spicuglia Arch. Valentina Cossu	e-mail: fabio.pontiggia@laboarchigenova.it Tel. +39 010 2474333 Fax +39 010 2757621 c.f. PNTFBA88T26D9691 p.iva 01646920897

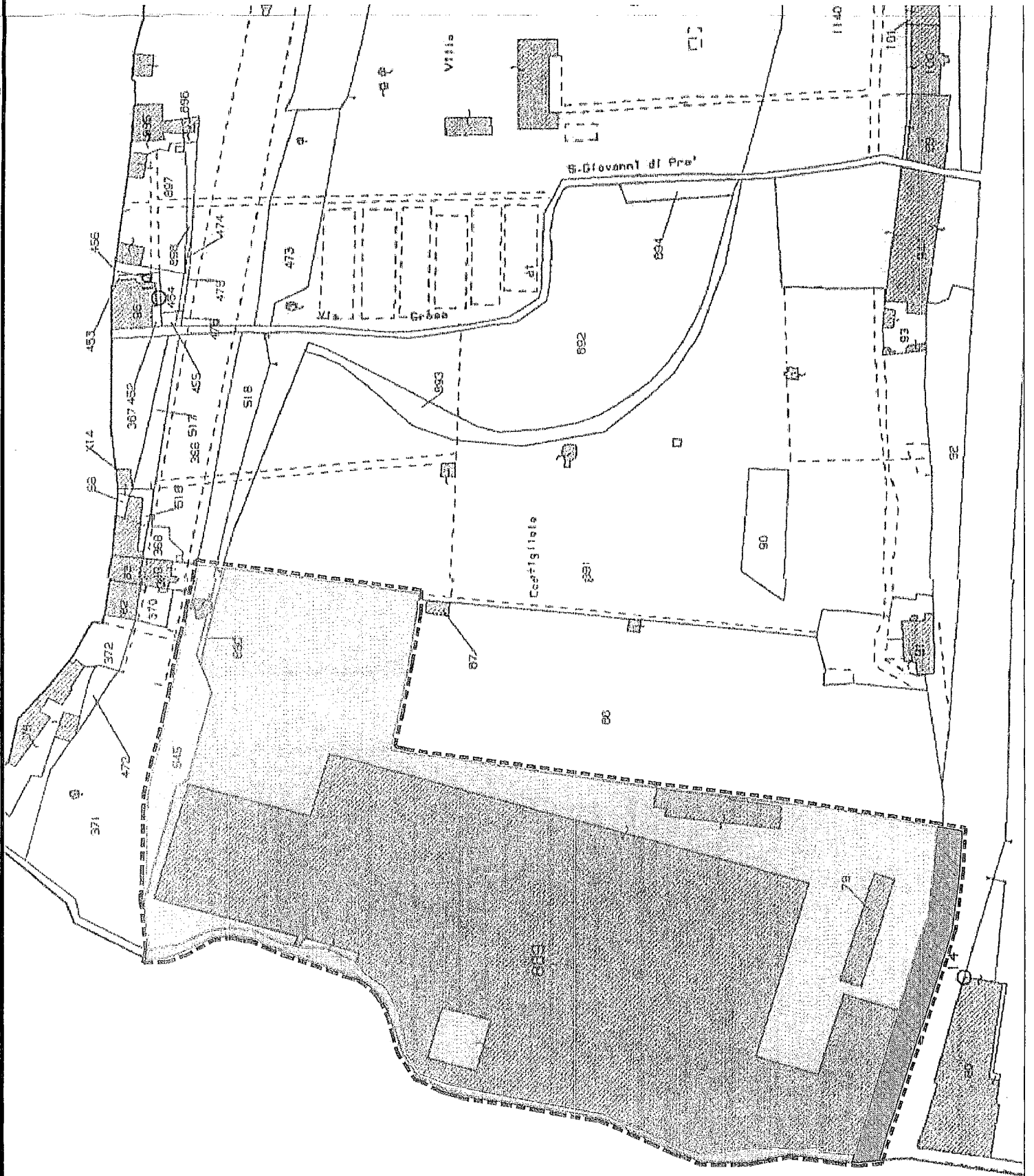
IDENTIFICATIVO DOCUMENTO : <b>VER 01 DIS</b>	TAV.: NO.: <b>SU 01.0</b>	FORMATO: SIZE:	SCALA: SCALE: <b>1:1000</b>	FOGLIO: SHEET:	DI: OF:
--	---------------------------------	-------------------	-----------------------------------	-------------------	------------

proprietà e diritti del presente disegno sono riservati - la riproduzione è vietata ownership and copyright are reserved - reproduction is strictly forbidden











4

COMUNE DI GENOVA

Rel\_Gen

AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA AREA EX VERRINA

# SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO (S.A.U.)

## • RELAZIONE GENERALE



Proponente:  
**SALATI ARMANDO S.p.A.**  
 Via XX Settembre, 1/10 - 16126 Genova

Progetto:  
**FABIO PONTIGGIA ARCHITETTO**  
 Piazza Campetto, 7-10 - 16122 Genova  
 Tel. 010 24.74.333 Fax 010 27.57.621

arch. Fabio Pontiggia  
 arch. Enrica Campomenosi  
 arch. Claudia Levin  
 arch. Enrico Spicuglia

[fabio.pontiggia@laboarchigenova.it](mailto:fabio.pontiggia@laboarchigenova.it)

Genova, 25 Marzo 2010

COMUNE DI GENOVA  
 31 MAR 2010  
 SETT. URBANISTICA  
 Protocollo N° 445574





## RELAZIONE GENERALE

### **PREMESSA**

#### **1 – NORMATIVA E VINCOLI**

#### **2 – STATO ATTUALE**

- 2.1 Consistenza
- 2.2 Volumetria
- 2.3 Polarità ed emergenze
- 2.4 Collegamenti con il sistema viario principale

#### **3 – OBIETTIVI DELLO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO**

#### **4 – I TEMI DELLO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO**

- 4.1 Sistema infrastrutturale e punti nodali di collegamento con il sistema viario esistente
- 4.2 Relazioni con le preesistenze
- 4.3 Aree inedificabili e fasce di rispetto
- 4.4 Individuazione degli aspetti di criticità o meritevoli di particolare tutela
- 4.5 Aree funzionali, spazi pubblici e pedonali
- 4.6 Concentrazione volumetrica e destinazioni d'uso
- 4.7 Superfici destinate a servizi
- 4.8 Fasi di intervento
- 4.9 Criteri per la definizione progettuale della dislocazione e dei caratteri tipologici e dimensionali degli edifici
- 4.10 Valutazione del peso insediativo in termini di eventuali servizi aggiuntivi e in relazione ai flussi di traffico generati.

#### **5 – SAU – REGIME NORMATIVO**

- 5.1 Natura giuridica e finalità dello Schema di Assetto Urbanistico

#### **6 – PUC – AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA – N.3 – EX VERRINA**

- 6.1 Disciplina degli interventi
- 6.2 Prestazioni e parametri urbanistici e edilizi

#### **7 – PUC – SUPERFICI INDICATIVE PER FUNZIONI NELLE PREVISIONI DI PROGETTO**

#### **8 – PUC – PARCHEGGI PERTINENZIALI**

#### **9 – PUC – STANDARD URBANISTICI**

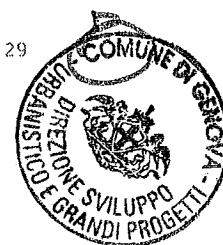
- 9.1 Totale superfici minime standard urbanistici
- 9.2 Standard Urbanistici nelle previsioni di SAU e di Progetto

#### **10 – EFFICACIA DELLE INDICAZIONI DI SAU**

- 10.1 Prescrizioni vincolanti
- 10.2 Previsioni di indirizzo e orientamento

#### **11 – REGIME NORMATIVO DEFINITIVO**

#### **12 – ELENCO TAVOLE E DOCUMENTI ALLEGATI**



## **PREMESSA**

Una prima ipotesi di Schema di Assetto Urbanistico è stata elaborata e presentata ai competenti Uffici comunali il **21 novembre 2006** con integrazioni documentarie successive durante l'anno 2007.

Tale ipotesi è stata esaminata dalla Commissione Edilizia Integrata (C.E.I.) in tre diverse sedute (**26/01/2007, 16/02/2007, 09/03/2007**) e successivamente discussa anche in sede locale presso il Municipio di Voltri.

In tali sedute la C.E.I., per quanto di sua competenza, ha approvato l'ipotesi esaminata e indicando alcune modifiche di merito sulle prime ipotesi progettuali e di S.A.U.

Contestualmente altre indicazioni sono venute dalle istanze del Municipio VII Ponente al quale il progetto è stato illustrato in due successive sedute pubbliche.

L'insieme di queste osservazioni ha portato a modificare il primo progetto introducendo significative modifiche che in sintesi possono essere riassunte nei seguenti punti:

1. Spostamento dell'asse di attraversamento veicolare urbano dal perimetro di Ponente dell'area al perimetro di Levante verso il confine con il muro delle serre della "piana Podestà".
2. Rafforzare il percorso pedonale di attraversamento longitudinale dell'area posto sul lato a ponente e individuato come collegamento privilegiato tra gli insediamenti residenziali a monte e la Via Aurelia.
3. Potenziare l'area a verde pubblico posta lungo il Rio San Giuliano tra il nuovo intervento e l'edificazione esistente come elemento di riordino e riqualificazione ambientale.
4. Prevedere la demolizione integrale dei vecchi capannoni industriali considerati di scarsa rilevanza architettonica e non classificabili come "archeologia industriale".
5. Sfruttare la demolizione dei vecchi edifici per migliorare il rapporto tra le nuove volumetrie di progetto, gli spazi liberi e le infrastrutture viarie.
6. Ipotizzare una copertura piana per il nuovo edificio ad uso commerciale/connettivo in modo da non precludere la possibilità di un suo utilizzo, prestando attenzione alla valenza di questa ampia superficie come "quinto prospetto" dell'edificio, visibile dalla collina e dagli insediamenti circostanti.
7. Evitare zone di difficile accesso e di incerta sistemazione lungo il confine con l'autostrada.
8. Verificare una possibilità alternativa per l'edificio residenziale, limitandone l'altezza a favore di un maggior sviluppo a terra.

Sulla base di queste indicazioni è stato presentato nell'aprile del 2008 un aggiornamento dello S.A.U. che recepisce queste indicazioni e ipotizzava due possibili opzioni per la realizzazione dell'edificio residenziale:

1. un edificio a torre di circa 20 piani residenziali con un'impronta a terra contenuta su una superficie di circa 600 mq.
2. un edificio a blocco alto circa 10 piani residenziali con un'impronta a terra di circa 1.200 mq.

Entrambe le ipotesi alternative condividevano un' identico planivolumetrico generale di progetto, valido per entrambe le soluzioni e rispondente alle indicazioni emerse sia nella fase di dibattito pubblico e nella valutazione della C.E.I., in particolare in materia di superfici complessive, destinazioni d'uso, viabilità, aree destinate a percorsi, spazi e servizi pubblici.

Una successiva fase di analisi della nuova ipotesi progettuale, nelle due alternative presentate, è stata avviata in collaborazione con l'Ufficio Città Partecipata del Comune di Genova allo scopo di giungere ad una soluzione finale condivisa.

Il confronto si è svolto in ambito locale attraverso incontri, interviste, questionari che hanno portato ad una rielaborazione dei progetti sulla base delle Linee Guida definite al termine del percorso di partecipazione dei cittadini e presentate in assemblea pubblica il 21 Ottobre 2009.



Il Consiglio di Municipio ha espresso ufficialmente il proprio parere favorevole nei confronti dello S.A.U. così ridefinito. **(delibera n° 26 del 15/10/2009)**

Il presente S.A.U. è il risultato di questo confronto e della condivisione con il territorio delle scelte generali e programmatiche elaborate in ottemperanza alle previsioni del P.U.C. per questo Ambito di Riqualificazione Urbana.

## **1- NORMATIVA E VINCOLI**

### Strumenti di Pianificazione territoriale

Il P.T.C. Provinciale dell'ambito genovese comprende l'area ex Verrina nel repertorio delle aree produttive dismesse come indicato dallo strumento pianificatorio comunale, al di fuori delle aree classificate come "elementi di criticità".

Il P.T.C.P. classifica l'area di progetto come "Tessuto Urbano" **(TU)** : "... parti del territorio nelle quali prevalgono, rispetto agli obiettivi propri del Piano, le più generali problematiche di ordine urbanistico, le stesse non sono assoggettate a specifica ed autonoma disciplina paesistica.

In termini di **assetto insediativo** l'area, classificata come tessuto urbano, è il risultato di modificazioni rilevanti della morfologia originaria del territorio e soggetta alle problematiche del tessuto urbanizzato.

Una parte dell'area di circa 2.200 mq., è interna al perimetro afferente all'insediamento agricolo delle serre dette della "Piana Podestà". Questa porzione interna al perimetro di intervento è classificata come "insediamenti sparsi" **(IS)** ed è soggetta a regime normativo di "Mantenimento" **(MA) (PTCP)**.

La normativa sovraordinata di pianificazione rimanda alle previsioni del P.U.C. che individua l'area dell'ex stabilimento Verrina come Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana (Ambito N°3, Circostrizione VII Ponente - Prà) e definisce scopi e criteri di intervento per l'attuazione della Riqualificazione.

Il P.U.C. specifica che l'obiettivo della Riqualificazione è la " RICONVERSIONE PER USI COMPATIBILI CON LA RETROSTANTE ZONA RESIDENZIALE, FINALIZZATA A REALIZZARE UN'AREA DI CERNIERA TRA LA 'ZONA 167', L'URBANIZZAZIONE DI VIA VENTIMIGLIA E LA VIA AURELIA (VIA PRÀ) ".

Inoltre il P.U.C. anche in ottemperanza alla prescrizioni particolari a livello puntuale del P.T.C.P. definisce che l'intervento di Riqualificazione debba attuarsi secondo i seguenti criteri generali:

- approvazione preventiva di Schema di Assetto Urbanistico esteso all'intera zona;
- realizzazione di un collegamento viario diretto tra la "167" e l'Aurelia, tale da alleggerire il transito in Via Ventimiglia;
- introduzione delle diverse funzioni ammesse compatibilmente con le aree residenziali esistenti;
- dislocazione delle M.S.V. compatibile con la funzione residenziale e con accesso dalla nuova viabilità di collegamento e dall'Aurelia;
- sistemazione delle aree pedonali a parcheggio e a verde prevalentemente lungo il confine con l'abitato a ponente dell'area;
- attuabilità degli interventi per fasi distinte nell'ambito delle previsioni dello SAU.



### Funzione caratterizzante

Il P.U.C. per questo Ambito di Riqualficazione definisce come CARATTERIZZANTE la FUNZIONE di CONNETTIVO URBANO.

La Funzione Caratterizzante è definita come "...la funzione che riveste il ruolo urbanistico più tipico dell'ambito..., quella che di norma, è quantitativamente prevalente e comunque qualitativamente connotante l'ambito, il distretto o la sottozona, rispetto ad ogni altra funzione ammessa e per ciò assume, in sede attuativa, caratteristica preminente e specifica agli effetti della tipologia insediativa e dei requisiti ambientali".  
(variante al P.U.C. - DCC 2009)

Nel processo di definizione delle caratteristiche dell'Ambito è emersa con evidenza la contraddizione tra il concetto di Funzione Caratterizzante e la definizione di Connettivo Urbano: funzione che assolve al ruolo di connessione tra le funzioni specifiche del tessuto urbano (residenziale, commerciale, servizi).

Risulta incongruo che una funzione che per sua natura è l'elemento di **connessione** tra le funzioni tipiche del tessuto urbano, possa essere definita come funzione prevalente all'interno di un Ambito.

Le stesse norme infatti consentono la realizzazione di superfici residenziali pari al 50% della S.A. consentita e di superfici commerciali con una S.N.V. pari al 30% della S.A. consentita.

Risulta quindi evidente che la Funzione di Connettivo Urbano non può avere caratteristiche di funzione prevalente, ma quelle sue peculiari di "collante" fra le funzioni tipiche del tessuto urbano e previste per questo Ambito di Riqualficazioni.

Lo sviluppo delle soluzioni programmatiche e progettuali del presente S.A.U. evidenzia che la Funzione Caratterizzante di questo Ambito è quella dei Servizi, in particolare dei Servizi Pubblici e Convenzionati.

Contestualmente all'approvazione del presente Schema di Assetto Urbanistico viene quindi richiesta l'approvazione di una Variante alla scheda dell'Ambito di Riqualficazione Urbana N° 3 del PUC per ciò che riguarda la Funzione Caratterizzante, modificando quest'ultima da Connettivo Urbano a Servizi. (Art. 43 L.R. n° 36 del 1/9/97)

A sostegno di quanto sopra si specifica che il totale delle superfici a Servizi indicativa prevista dal P.U.C. per questo ambito è di 3.500 mq, mentre le superfici a **Servizi** definite dal presente S.A.U. sono circa **12.050 mq.** oltre alla viabilità pubblica (circa 3.250 mq.) e costituiscono la funzione quantitativamente e qualitativamente caratterizzante l'Ambito di Riqualficazione Urbana.

### Vincolo Paesaggistico

In merito al **vincolo paesaggistico**, l'area ex Verrina è in parte compresa nella fascia soggetta a vincolo ambientale del territorio costiero entro i 50 mt. pertinenti alla Via Aurelia, in questo tratto Via Prà.

Parte dell'area è compresa nel perimetro della "Piana Podestà" , area agricola delle serre, e classificata dal PTCP come zona IS-MA.

### Vincolo idrogeologico

Il confine dell'area a ponente è segnato dalla presenza del Rio San Giuliano che il **Piano di Bacino** - Ambiti 12 e 13 comprende nel reticolo significativo del sistema idrografico locale:

- alveo naturale;
- escluso dalle aree storicamente inondate,





- a rischio idraulico lieve o trascurabile;
- non soggetto a interventi speciali entro il perimetro dell' area.

Intervento non soggetto a VIA regionale

In riferimento alla Disciplina della Valutazione di Impatto Ambientale si precisa che le opere previste (parcheggi, centri commerciali e interventi di edilizia residenziale) dal presente S.A.U. per le loro caratteristiche, non rientrano in quelle soggette a VIA regionale.

In particolare per le previsioni di progetto relative al presente S.A.U., in riferimento all' Art. 2, allegato 3, L.R. n°38/98, si precisa quanto segue.

- L'area complessiva dell'intervento di riconversione è inferiore a 2 ha.
- Il numero di parcheggi complessivi previsti è di circa 420 posti auto, massimo consentito 500 p.a.
- L'edificio destinato ad attività commerciali in MSV ha un volume complessivo di 29.700 mc., massimo consentito 30.000 mq., con una superficie trasformata inferiore a 2 ha.
- L'edificio residenziale ha un volume complessivo pari a 54.000 mc., massimo consentito 70.000 m. con una superficie trasformata inferiore a 5 ha.



## **2 - STATO ATTUALE**

### **2.1 – CONSISTENZA**

Lo Schema di Assetto Urbanistico comprende delimitata a Sud dalla Via Aurelia, a Nord dall'autostrada Genova-Ventimiglia, a Ponente dal Rio San Giuliano e a Levante dall'area delle serre della Piana di Villa Podestà.

Il perimetro dell'Ambito di Riqualificazione racchiude una superficie di circa 19.700 mq., l'area di proprietà dei soggetti proponenti ammonta catastalmente a circa 18.770 mq., di cui circa 13.000 mq. di impronta edificata, occupati prevalentemente dai capannoni in ferro dell'ex insediamento industriale.

Sul fronte dell'Aurelia si attesta una palazzina di quattro piani fuori terra già destinata ad uffici e portineria.

Oltre ai tre grandi capannoni che corrono per tutta la sua lunghezza il sito è occupato da un grande corpo di fabbrica in c.a., articolato in aggregazioni di corpi edificati cresciuti negli anni parallelamente allo sviluppo dell'attività produttiva.

Questa parte si sviluppa su diverse altezze e il suo perimetro a ponente coincide con l'andamento irregolare del Rio San Giuliano.

All'interno di questo corpo di fabbrica trovavano spazio, oltre all'attività produttiva, parte degli uffici, la mensa e altri servizi accessori.

Tutto il complesso edificato si articola su tre diversi livelli altimetrici:

1. la quota di accesso dall' Aurelia (Via Prà) a circa +6.00 mt. slm;
2. la quota di accesso ai capannoni in ferro a circa +9.00 mt. slm
3. una porzione consistente, interna ai due capannoni di ponente, ad una quota di circa +12.00 mt slm.

Una parte dell'area, posta a valle dell'autostrada e confinante con le serre verso levante, si estende per una superficie di circa 2.200 mq. alla quota dei terreni circostanti ( circa +23.00 mt. slm.) ed è occupata da un piccolo fabbricato rurale in stato di abbandono.

Come già anticipato questa porzione della proprietà è inserita nella perimetrazione delle aree soggette a regime di mantenimento (IS-MA) dal PTCP, accomunata per evidenti affinità tipologiche e territoriali alla confinante area delle serre.

La superficie edificata ammonta complessivamente a circa **17.376 mq** di cui **16.260 mq.** classificabile come Superficie Agibile (**S.A.**).

Per la determinazione delle superfici è stato eseguito un accurato rilievo planimetrico dell'area e di tutti i piani edificati all'interno dell'area di proprietà.

Le superfici sono state calcolate a seguito di un recente rilievo e mediante l'uso di PC (calcolo vettoriale software Autocad 2007 LT).  
Cfr. Tavv. 04.1, 04.2, 04.3.

Considerando i seguenti vincoli di inedificabilità: 5 mt. di distanza minima dall'alveo del Rio San Giuliano, 30 mt. di distanza minima dalle proprietà ANAS/autostrade e 5 mt. di distanza dalle altre proprietà, la superficie utilizzabile interna al lotto risulta quindi di circa 13.550 mq.



## 2.2 - VOLUMETRIA

Attualmente il complesso edificato, soggetto a totale demolizione, ha una **consistenza volumetrica** pari a **185.700 MC** complessivi fuori terra. **Tav. 04.3**

## 2.3 - POLARITA' ED EMERGENZE

L'area occupa una posizione baricentrica tra lo svincolo autostradale di Ge- Voltri a levante e l'attuale stazione ferroviaria di Voltri posta all'inizio del tessuto storico della Circostrizione; è inoltre rilevante la presenza a ponente dello snodo viario che conduce ai quartieri residenziali collinari e verso l'entroterra a Mele ed alla S.S. 456 del Turchino.

Verso il fronte mare è significativa la presenza dell'area portuale del VTE, accessibile direttamente dallo svincolo autostradale e l'area del litorale verso ponente dove hanno sede altre attività produttive ed aree a carattere sportivo ad uso prevalentemente locale.

Un particolare richiamo va fatto alla prevista realizzazione della nuova stazione ferroviaria di Voltri con le conseguenti modifiche alla viabilità locale.

Sono in corso di perfezionamento i progetti a cura dell'ente ferroviario che prevedono di spostare la stazione ferroviaria a circa 200 mt verso levante e quindi in prossimità dell'area ex Verrina. Il progetto rientra nell'ambito del programma di potenziamento dei collegamenti ferroviari metropolitani, della riorganizzazione del tracciato ferroviario e del nuovo assetto della viabilità di attraversamento urbano programmato dal Comune.

Nella posizione prevista la nuova stazione ferroviaria contribuirà a dare ulteriore centralità all'area ex Verrina come polo di integrazione tra le diverse parti urbane che qui si attestano.

L'ipotesi di nuova viabilità di attraversamento prevede anche il recupero a verde e ad area pedonale dell'ampia fascia che si estende lungo il fronte delle serre di Villa Podestà. L'intervento rientra nel quadro della valorizzazione del fronte edificato a carattere storico prospiciente le serre, attualmente isolato fra l'ex insediamento industriale e lo svincolo autostradale.

Lo studio di sistemazione della costa elaborato dallo studio dell'architetto R. Piano (noto come "affresco") e la conseguente elaborazione delle proposte progettuali ad esso collegate ad opera dell' "Urban Lab" confermano la nuova ipotesi di viabilità, prevedono la realizzazione di un nuovo porticciolo pescherecci verso Prà, la realizzazione di aree verdi, sportive e parcheggi di interscambio verso il mare, oltre il tracciato ferroviario.

## 2.4 - COLLEGAMENTI CON IL SISTEMA VIARIO PRINCIPALE

Come già accennato l'area oggi confina a sud con la viabilità urbana costiera di attraversamento in stretta relazione con lo svincolo autostradale.

In futuro l'attuale Aurelia (Via Prà) svolgerà una funzione di asse urbano di collegamento locale, mentre il traffico di attraversamento Ponente/Levante sarà traslato a mare rispetto alla ferrovia.

La previsione del P.U.C., di un nuovo collegamento tra l'Aurelia e Via Ventimiglia attraverso l'area di progetto, viene confermata anche rispetto alle trasformazioni conseguenti la nuova stazione ferroviaria e le modifiche alla viabilità di attraversamento sulla costa.

In ottemperanza alla previsioni del P.U.C. il presente S.A.U. prevede la realizzazione del nuovo tracciato viario di collegamento tra Via Ventimiglia e Via Prà, perpendicolare a quest'ultima lungo il confine di perimetro con la piana delle serre di Villa Podestà.



Il nuovo collegamento viario è uno dei temi importanti del progetto: contribuirà ad alleggerire il carico veicolare verso i quartieri collinari che oggi grava interamente sulla parte bassa di Via Ventimiglia e sul tratto costiero dall'autostrada fino allo svincolo per Mele ed il Turchino.

Inoltre il sistema di circolazione interno all'area, previsto per l'accesso diretto ai parcheggi pubblici e a quelli pertinenziali sia commerciali che residenziali, garantirà flussi di traffico veicolare in entrata e uscita dai parcheggi interrati limitando le interferenze con la nuova viabilità.

Al completamento della nuova viabilità di attraversamento, contestuale al trasferimento della stazione ferroviaria e alla modifica del tracciato dei binari, sarà possibile agevolare lo scorrimento veicolare verso la parte alta di Via Ventimiglia introducendo una rotatoria in prossimità dell'innesto su Via Prà della nuova strada prevista dal presente S.A.U..

Ciò consentirà un ulteriore miglioramento dello deflusso veicolare da e per le aree residenziali collinari con conseguente miglioramento delle condizioni di traffico su Via Prà nel tratto compreso tra lo svincolo autostradale e la deviazione per Mele.

Lungo il confine dell'area di progetto verso l'autostrada, la nuova sistemazione viaria e delle aree verdi risulta compatibile anche con le previsioni di P.U.C. in merito ad un possibile collegamento stradale tangente all'autostrada e diretto verso Palmaro.



### **3. OBIETTIVI DELLO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO**

Il P.U.C. vigente inserisce l'area ex Verrina nell'elenco degli Ambiti Speciali di Riqualificazione Urbana, parte integrante di un complesso di interventi volti al recupero qualificato delle aree urbane costiere del ponente cittadino in relazione con i processi in atto di consolidamento e sviluppo delle attività portuali.

Vanno sicuramente menzionati gli altri interventi già realizzati o in fase di esecuzione o completamento:

- la fascia di rispetto ed il canale navigabile di Prà;
- il recupero funzionale ed ambientale del litorale di Voltri;
- il porticciolo pescherecci di Prà;
- la valorizzazione dell'area delle Ville della Piana Podestà;

Per l'area ex Verrina l'obiettivo prefissato dal P.U.C. è quello del superamento di un vuoto di funzioni determinatosi con la dismissione dell'attività industriale, ed il suo integrale recupero a funzione urbana: area di cerniera tra la fascia edificata costiera e gli imponenti interventi di edilizia popolare che hanno interessato la collina di Prà a partire dagli anni '70.

Le previsioni del presente Schema di Assetto Urbanistico recepiscono questa indicazione generale e coerentemente con gli strumenti di pianificazione territoriale sovordinati ed i limiti fissati dal P.U.C. intendono perseguire i seguenti obiettivi principali:

- riconvertire l'area per usi compatibili con le zone residenziali presenti al contorno mediante **demolizione** dei volumi esistenti e **ricostruzione a parità di Superficie Agibile** (S.A.);
- inserire funzioni diversificate e composite tipiche del tessuto urbano;
- garantire l'attuazione dell'intero programma di Riqualificazione mediante interventi per fasi definite e comunque compatibili con il completamento integrale delle opere di interesse pubblico (viabilità e Servizi) nella prima fase realizzativa;
- realizzare il collegamento tra la viabilità dell' Aurelia (Via Prà) e quella di accesso ai quartieri collinari retrostanti tale da alleggerire l'attuale transito sul ramo terminale di Via Ventimiglia e della parte di Via Prà tra l'autostrada e lo svincolo per Mele;
- realizzare spazi liberi di relazione per favorire l'integrazione fra le nuove funzioni urbane inserite, il tessuto urbano esistente, le previsioni di trasformazione lungo il fronte a mare (viabilità, nuova stazione ferroviaria, parcheggi di interscambio, servizi, aree pubbliche e servizi) ;
- mantenere libera gran parte della superficie del sito riqualificato inserendo aree a verde, piazze e spazi pedonali che conferiscano dignità al contesto urbano, migliorando le condizioni di vivibilità delle aree residenziali confinanti, a cominciare dagli insediamenti posti a ponente del Rio San Giuliano.

### **4 - I TEMI DELLO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO**

Lo Schema di Assetto Urbanistico stabilisce quindi a livello puntuale il complesso degli interventi previsti secondo i seguenti temi di definizione:

- 4.1 Sistema infrastrutturale e dei punti nodali di collegamento con il sistema viario esistente.
- 4.2 Relazioni con le preesistenze.
- 4.3 Aree inedificabili e fasce di rispetto.



- 4.4 Individuazione degli aspetti di criticità o meritevoli di particolare tutela.
- 4.5 Ambiti di interventi: funzioni insediate, spazi pubblici e pedonali.
- 4.6 Concentrazione volumetrica e destinazioni d'uso.
- 4.7 Superfici destinate a servizi.
- 4.8 Fasi di intervento.
- 4.9 Criteri per la definizione progettuale della dislocazione e dei caratteri tipologici e dimensionali degli edifici.
- 4.10 Valutazione del peso insediativo in relazione ai flussi di traffico generati.

#### **4.1- Sistema infrastrutturale e dei punti nodali di collegamento con il sistema viario esistente. ( Allegato Scheda 1 )**

Il tracciato del collegamento tra l'Aurelia (Via Prà) e Via Ventimiglia viene individuato lungo i confini dell'area a Levante e verso l'autostrada.

L'innesto del nuovo tracciato con la viabilità esistente a monte e a valle dovrà essere oggetto di specifico approfondimento in sede di elaborazione dei progetti esecutivi di attuazione delle previsioni di S.A.U.

Il rimando ad un' approfondimento successivo è d'obbligo non essendo ancora definite le soluzioni ipotizzate da ente ferroviario e Comune in merito alla nuova viabilità di attraversamento.

Nel breve periodo (prima delle modifiche previste alla nuova viabilità di attraversamento) tale intervento risulta comunque compatibile con la situazione stradale attuale e con le possibili fasi transitorie fino alla sistemazione definitiva dell'assetto viario costiero.

Gli elementi dimensionali minimi del nuovo asse viario sono stabiliti dalle N.di A. del P.U.C., indicati nelle Prescrizioni Vincolanti del presente SAU e saranno comunque oggetto di verifica con i competenti uffici comunali della Viabilità e Traffico in sede di approvazione dei progetti edilizi.

La nuova strada interna all'area si intende ascritta alle "Opere di Urbanizzazione Primaria" così come le reti dei sottoservizi ad essa correlata.

#### **4.2- Relazioni con le preesistenze. ( Allegato Scheda 2 )**

Nell'ambito della progettazione dei singoli interventi edilizi dovranno essere considerate:

- la presenza del comparto di edilizia residenziale posto oltre il Rio San Giuliano;
- la presenza dell'autostrada Genova-Ventimiglia;
- l'area delle serre che delimita il comparto verso levante;
- il fronte urbano sull' Aurelia (Via Prà).

Questi elementi costituiscono un sistema di relazioni vincolanti nella definizione delle aree funzionali di progetto.

#### **4.3 - Aree inedificabili e fasce di rispetto. ( Allegato Scheda 2 )**

Si individuano tre aree inedificabili al perimetro dell'area determinate dai vincoli imposti dalla preesistenza del Rio San Giuliano, dell'autostrada e delle proprietà confinanti.

Definizione delle fasce inedificabili:

- a) limite di 5 mt. dal Rio San Giuliano: inedificabilità e condizioni di tutela in materia di difesa del suolo e Piani di Bacino.



- b) limite di 30 mt. dalla sede autostradale per l'edificazione di nuovi volumi;
- c) limite di 5 mt. dalle proprietà confinanti per le nuove edificazioni in elevazione.

Il limite relativo al Rio San Giuliano è valutato compatibile con la realizzazione in superficie di aree a verde, pedonali, parcheggi pubblici a raso e viabilità di servizio interna all'area.

Per eventuali volumi realizzabili in sottosuolo la distanza minima dal Rio sarà di 10 mt. così come previsto dalla normativa in vigore.

Nelle fasi successive di progettazione si dovrà fare comunque riferimento ad apposite indagini sulla conformità idraulica dei progetti rispetto alle previsioni ed alle indicazioni del P.di.B.

In base al parere espresso dalla Commissione Paesaggistica in data 24.03.2010 il volume edificato fuori terra destinato alle MSV è sottoposto a limitazioni dimensionali dalle quali deriva l'esigenza di reperire le volumetrie previste (magazzini) al piano seminterrato corrispondente alla quota del primo livello commerciale.

In tale ipotesi parte dei volumi interrati e seminterrati verrà realizzato in deroga alla distanza minima inedificabile di 30 mt. dalla proprietà ANAS/Autostrade.

Qualora, nelle fasi successive dell'iter di approvazione dei progetti edilizi della FASE 2, tale deroga dovesse essere rifiutata, tali volumi potranno essere realizzati in soprasuolo senza che questo costituisca variante allo S.A.U.

#### **4.4 – Individuazione degli aspetti di criticità o meritevoli di particolare tutela.** ( Allegato **Scheda 2** )

Sono individuati come aspetti di criticità il Rio San Giuliano e l'autostrada mentre vanno tutelati come elementi particolari sotto il profilo ambientale e urbano:

- il fronte sulla Via Aurelia;
- il perimetro verso levante caratterizzato dall'imponente muro di confine con l'area delle serre di Villa Podestà;
- l'area delle serre a ridosso dell'autostrada e compresa nel perimetro di progetto verso levante (area IS MA del PTCP);
- l'area di sponda destra del Rio San Giuliano.

Questi elementi concorrono alla definizione delle aree funzionali, degli spazi pedonali e delle caratteristiche tipologiche e dimensionali delle edificazioni previste.

Per l'area compresa nel settore a regime di mantenimento si ipotizza il recupero dell'edificio rurale esistente e il recupero dell'area verde da destinarsi a Servizi (sportivi e/o ricreativi) di tipo Pubblico o Convenzionato per il quartiere.

#### **4.5 –Ambiti di intervento, aree funzionali ( Allegato **Scheda 3** ).**

L'area è fortemente segnata dalle preesistenze perimetrali: Rio San Giuliano, Autostrada, muro di confine con l'area delle serre, Aurelia.

Il presente S.A.U. individua **4 aree funzionali (Ambiti di intervento)** omogenee compatibili con le caratteristiche generali del sito e con le previsioni urbanistiche definite dall'Ambito di Riqualificazione Urbana.



#### **4.5.a. Ambito A**

Caratterizzato da un ampio spazio libero centrale sul quale si affacciano le principali funzioni previste in questo ambito: servizi, residenze, commerciale di vicinato, connettivo urbano e i relativi parcheggi pertinenziali.

Organizzato come successione di spazi liberi e collegamenti pedonali tra la Piazza su Via Prà e le aree pubbliche superiori fino al tracciato viario di collegamento tra i parcheggi pubblici posti a ponente e la nuova viabilità posta a levante.

Gli spazi esterni sono ricavati artificialmente in copertura dei parcheggi pertinenziali situati alle quote inferiori e si pongono e come elementi di connessione articolata tra i volumi edificati previsti:

- edificio per servizi;
- torre residenziale;
- edificio commerciale al piede della torre.

L'edificio per Servizi e il piede commerciale della torre residenziale delimitano a ponente e a levante la Piazza pedonale su Via Prà: porta di accesso all'area centrale e al collegamento pedonale con Via Ventimiglia.

#### **4.5.b. Ambito B**

Caratterizzato da uno spazio libero sul perimetro a ponente e dall'edificio a due piani fuori terra destinato a funzione commerciale (Medie Strutture di Vendita).

L'area a ponente è caratterizzata dal Rio San Giuliano che, pur costituendo un impedimento fisico allo scambio diretto con le aree residenziali esistenti, rappresenta un elemento di connessione spaziale e visiva tra il nuovo intervento e il tessuto urbano preesistente.

La sponda sinistra del Rio viene recuperata per ospitare un'area verde di diaframma ed i percorsi pedonali di collegamento tra l'area centrale dell'intervento e Via Ventimiglia.

Lo spazio compreso tra l'edificio commerciale principale e il Rio San Giuliano è caratterizzato da elementi diffusi di arredo urbano, spazi verde alberati di transito e sosta pedonale e si collega organicamente alle aree pedonali dell'Ambito A.

Questo collegamento costituisce l'elemento portante del sistema di cerniera urbana tra le aree a nord dell'intervento e l'Aurelia, anche in funzione delle future connessioni pedonali con la prevista nuova stazione ferroviaria.

Compatibilmente con le limitazioni imposte dal rivo e con il regime proprietario delle aree della sua sponda destra, sarà possibile individuare eventuali collegamenti puntuali trasversali tra l'area di progetto e l'edificato esistente.

Il limite sud dell'Ambito B è caratterizzato dalla piazza pedonale superiore prospiciente l'edificio a destinazione commerciale.

La copertura di questo edificio sarà destinata a servizi sportivi da assoggettare all'uso pubblico, mentre lo spazio a monte del fabbricato, in comunicazione diretta con la nuova viabilità principale, sarà destinato ad area merci al servizio delle attività commerciali.





#### **4.5.c. Ambito C**

Area prevalentemente verde (ex uso agricolo) delimitata a nord dall'autostrada, a ovest dalla nuova viabilità, a sud e ad est dalla Piana delle serre di Villa Podestà.

Compatibilmente con le indicazioni del PTCP (che classifica l'area come IS MA), il progetto prevede la destinazione a funzioni ricreative/sportive di quartiere attraverso il mantenimento dello spazio verde ed il recupero funzionale del piccolo edificio rurale esistente.

#### **4.5.d. Ambito D**

Questo Ambito comprende il sistema della nuova viabilità pubblica:

- a levante l'asse di attraversamento previsto dal PUC come nuovo tracciato per collegare Via Prà con Via Ventimiglia e alleggerire il traffico sull'Aurelia tra il casello autostradale e la deviazione per il Turchino;
- a ponente la viabilità di servizio per l'accesso all'area dei parcheggi pubblici posti lungo la sponda sinistra del Rio San Giuliano.

#### **4.6 – Concentrazione volumetrica e destinazioni d'uso. ( Allegato Scheda 4 )**

Stabiliti i limiti fisici ed i criteri di definizione delle diverse aree funzionali si prevede che nella parte centrale dell'area, su un sedime indicativo di circa 10.000 mq, trovino collocazione planimetrica le funzioni ammesse dal P.U.C. per questo Ambito Speciale Riqualficazione.

Gran parte della superficie centrale edificata sarà occupata dai parcheggi pertinenziali ad uso residenziale, commerciale e servizi, realizzati prevalentemente in sottosuolo rispetto alle sistemazioni definitive indicate e rispetto all'attuale piano di campagna.

***Le parti edificate in elevazione avranno le seguenti destinazione d'uso prevalente ammesse dal P.U.C.:***

- a) Servizi pubblici, Servizi privati, Servizi convenzionati.
- b) Residenziale.
- c) Esercizi di vicinato, Pubblici esercizi.
- d) Commerciale in M.S.V. non alimentare.
- e) Connettivo Urbano, Direzionale.

Le principali concentrazioni volumetriche previste oltre ai parcheggi pertinenziali sono:

##### **4.61. Edificio A – ambito A:**

edificio multipiano che ospita prevalentemente Servizi pubblici e/o convenzionati (asilo, residenza anziani, ecc) e si affaccia verso l'Aurelia chiudendo il lato a ponente della Piazza pubblica sull'Aurelia.

Le funzioni, indicate come uso prevalente e non esclusivo, si articolano in un edificio a sviluppo lineare che comprende ai diversi piani spazi a terrazza e/o a verde pensile di pertinenza delle singole funzioni pubbliche previste.

Altre funzioni consentite : esercizi di vicinato e connettivo urbano.



#### **4.6.2. Edificio B - ambito A:**

edificio di due piani al piede della torre residenziale destinato a funzione prevalentemente commerciale e che si affaccia sull' Aurelia definendo il lato a levante della Piazza pubblica.

La copertura praticabile costituisce una terrazza di affaccio verso sud sulla quale possono eventualmente trovare collocazione attività di Pubblico Esercizio nel limite delle superfici complessive ammesse per la S.A. commerciale e relativa S.N.V.

Altre funzioni ammesse: connettivo urbano

#### **4.6.3. Edificio C -: ambito A**

edificio destinato a funzione prevalentemente residenziale con tipologia a torre, con un'impronta a terra di circa 550 mq. e uno sviluppo in altezza pari a 20 piani +1 (attico) di residenza, 3 piani bassi (atrii e due piani per funzioni di connettivo urbano).

Altre funzioni ammesse: commerciale, connettivo urbano.

#### **4.6.4. Edificio D - ambito B:**

edificio di due piani a tipologia industriale destinato ad attività commerciali anche in Media Superficie di Vendita, con un'impronta a terra di circa 2.300 mq. per uno sviluppo in altezza fuori terra di due piani.

La copertura praticabile costituisce uno spazio da destinare prevalentemente ad attività sportiva come servizio convenzionato e può essere eventualmente collegata all'area compresa nella Piana delle serre.

#### **4.6.5. Edificio E- ambito C:**

recupero di edificio rurale da destinarsi a Servizi di quartiere.

### **4.7 - Superfici destinate a servizi. ( Allegato Scheda 5 )**

L'intervento complessivo comprende la realizzazione di superfici edificate da destinarsi a Servizi .

In termini di necessità specifiche locali sono state individuate dalla Municipalità le seguenti funzioni di Servizi pubblici da realizzarsi in struttura:

**4.7.1. Asilo Nido;**

**4.7.2. Residenza Protetta per Anziani;**

**4.7.3. Attività ricreative / sportive di quartiere da prevedere nell'area della Piana delle serre.**

Le prime due funzioni trovano sede nell'edificio multipiano posto a ponente del lotto e sul fronte dell'Aurelia (4.6.2 Ed. A ).

Queste attività a carattere pubblico saranno poste in stretta relazione con i percorsi pedonali principali e gli spazi pubblici alle quote superiori.



Questi spazi saranno singolarmente dotati di spazi di pertinenza esclusivi (giardini pensili / terrazze) e di aree a parcheggio pubblico ad uso esclusivo.

In fase di previsioni si stima che la parte da destinarsi ad Asilo abbia una superficie agibile di circa 650 mq. (+ circa 150 mq di pertinenze esterne), mentre la parte da destinarsi a Residenza per anziani abbia una superficie agibile di circa 350 mq. (+ circa 200 mq di pertinenze esterne).

In ogni caso le caratteristiche tipologiche, dimensionali e funzionali dei Servizi previsti saranno oggetto di successivi approfondimenti con gli Uffici comunali competenti prima e durante l'elaborazione dei progetti edilizi.

Tale opera andrà completata contestualmente alla realizzazione della torre residenziale e degli spazi pubblici .

Per le attività ricreative e/o sportive di quartiere si prevede il recupero dell'edificio rurale compreso nell'area della Piana delle serre (4.6.5 Ed. E ) con destinazione specifica da verificarsi successivamente con il Municipio VII Ponente ma comunque a carattere di servizio pubblico e/o convenzionato.

Oltre a questi Servizi a sono classificate e computate come aree a Servizi:

- 4.7.4. *l'area verde della Piana delle serre annessa all'edificio rurale di cui al punto 4.7.3;***
- 4.7.5. *la Piazza pubblica sull'Aurelia;***
- 4.7.6. *l'area a parcheggio pertinenziale per l'edificio a Servizi;***
- 4.7.7. *l'area verde di sponda destra del Rio San Giuliano;***
- 4.7.8. *l'area pedonale dei percorsi pubblici tra Via Ventimiglia e l'Aurelia;***
- 4.7.9. *le aree centrali pedonali in servitù d'uso pubblico;***
- 4.7.10. *la superficie attrezzata ad uso sportivo in copertura dell'edificio commerciale destinato alle MSV.***

a queste si aggiungono le aree per gli interventi di **Urbanizzazione Primaria**:

- 4.7.11. *la nuova strada pubblica di collegamento Via Prà/Via Ventimiglia;***
- 4.7.12. *l'area a parcheggio pubblico lungo il Rio San Giuliano e gli altri parcheggi pubblici lungo la nuova viabilità.***

#### **4.8 – Fasi di intervento ( Allegato Scheda 3 )**

Le attività necessarie alla completa riqualificazione dell'area possono essere oggetto di attuazione per fasi distinte al fine di agevolare gli operatori nella programmazione degli interventi.

A tal fine viene indicato orientativamente che l'edificio principale a destinazione commerciale (MSV) possa essere realizzato in una seconda fase (Fase 2) con parte delle aree e percorsi pedonali lungo il rio San Giuliano insieme alla sistemazione dell'area verde della Piana delle serre.

Rimane prescritto l'obbligo di realizzare, in prima fase (Fase 1), contestualmente all'edificio residenziale e relativi parcheggi di pertinenza:

- la nuova strada pubblica;



- quota parte dei parcheggi pubblici (non meno del 50% del totale previsto);
- l'edificio a Servizi e relativi parcheggi pertinenziali;
- la Piazza sulla Via Aurelia;
- i percorsi pubblici e gli spazi pedonali di relazione tra gli edifici realizzati.

Si rimanda la definizione degli obblighi specifici per la realizzazione delle opere di urbanizzazione, ai documenti della Convenzione Attuativa riferita al presente SAU.

Nell'eventualità di dare seguito all'applicazione della, Artt. 6 e 7 della L.R. 49/09, come già definito al **punto 2.2**, essendo prevista un'attuazione del S.A.U. per FASI distinte, si ribadisce che la FASE 1 del presente S.A.U. non sarà soggetta a variazioni sostanziali mentre la FASE 2 sarà opportunamente modificata, nelle funzioni, nelle quantità e nel contenuto rispetto a quanto qui definito e descritto, con le modalità previste dalla stessa L.R. 49/09.

Dette modifiche verranno recepite altresì nella formulazione della convenzione attuativa per la realizzazione della FASE 2.

#### **4.9 – Criteri per la definizione progettuale delle caratteristiche delle nuove edificazioni previste.**

A completamento di quanto già specificato ai punti **4.5 e 4.6** si rileva che la posizione dell'edificio a prevalente destinazione Commerciale (MSV) occupa una parte del sedime attuale dei capannoni industriali verso l'autostrada.

Le restanti superfici ad uso Commerciale/Connettivo Urbano/ Esercizi di vicinato trovano collocazione verso il fronte sud attestandosi sull' Aurelia e sugli altri spazi pedonali e piazze sopraelevate.

L'edificio residenziale è invece previsto in posizione centrale spostato lateralmente a levante per consentire un'apertura visuale e funzionale di tutta l'area verso il fronte dell'Aurelia.

Si è già accennato al fatto che si è preferito una soluzione di integrale demolizione degli edifici esistenti, privi di un significativo valore architettonico, per favorire una migliore composizione degli spazi edificati in altezza e delle aree libere, in sintonia con la prescrizione di P.U.C. che prevede appunto un intervento "...da attuarsi mediante demolizione e ricostruzione delle volumetrie esistenti".

Per ciò che concerne le caratteristiche dei singoli interventi edificatori si indicano di seguito alcuni criteri generali di intervento nella progettazione architettonica ritenuti di particolare rilevanza.

##### **Edificio per Servizi - A (scheda 4)**

Questo volume trova una sua collocazione ideale verso il fronte dell'abitato esistente a ponente, di fronte alla futura nuova stazione ferroviaria e quindi delle fermate del trasporto pubblico.

L'affaccio sulla Piazza prospiciente l'Aurelia e le relazioni con gli spazi pubblici pedonali alle quote superiori dovranno garantire una ottimale accessibilità dai diversi fronti e livelli, ponendo l'edificio al centro dei flussi pedonali principali.

Il piano terra dell'edificio potrà essere adibito ad attività commerciali di piccola metratura (esercizi di vicinato), mentre il piano sulla piazza intermedia potrà ospitare attività di connettivo urbano compatibili.

Ai due piani superiori troveranno sede le funzioni a Servizio individuate dal Municipio e dalla cittadinanza durante le recenti fasi di consultazione e presentazioni pubblica dei progetti e delle previsioni di S.A.U..



A conclusione dell'iter partecipativo il Municipio ha infatti deliberato che tale edificio venga destinato a due importanti Servizi per il quartiere: un Asilo e una Residenza protetta per anziani (ipotesi di servizio convenzionato).

Questi spazi dovranno essere progettati e realizzati sentiti i competenti Uffici comunali, per corrispondere al meglio alle esigenze tecnico/gestionali dei Servizi che qui saranno ospitati.

I due Servizi saranno posti su livelli diversi, con accessi separati e dotati ognuno di spazi liberi a terrazzo e/o giardino.

L'asilo troverà sede al secondo piano con accesso diretto dalla quota pedonale più elevata (piazza superiore) oltre ad un eventuale ingresso diretto da Via Prà; al piano dovrà disporre di uno spazio per le attività all'aperto in condizioni ottimali di luminosità in un ambito adeguatamente protetto.

La Residenza Protetta per Anziani troverà sede al piano più alto dell'edificio, facilmente accessibile da Via Prà e in posizione favorevole per fruire del sistema di trasporto pubblico (bus e treni).

#### **Edificio Residenziale e Commerciale minore – B / C (scheda 4)**

Si è già detto sulle ragioni principali della sua collocazione la parte bassa dell'area a levante, in condizioni favorevoli di esposizione, di distanza dall'autostrada e dagli edifici residenziali esistenti a ponente.

Questo edificio avrà uno sviluppo prevalente in altezza con una pianta regolare di superficie contenuta compatibile con la scelta di evitare la saturazione del lotto a discapito degli spazi pubblici di relazione e della qualità ambientale per gli edifici esistenti al contorno.

Anche dal dibattito svoltosi con la cittadinanza e di cui già accennato in premessa è emersa una indicazione chiara di preferenza per un edificio a torre, ritenuto più idoneo a preservare i campi visivi degli insediamenti esistenti e appunto a garantire la massima disponibilità di spazi liberi e aree pedonali.

La torre è collocata al centro dell'intervento costituendo uno snodo tridimensionale di unione e scambio tra le diverse funzioni che si trovano distribuite lungo il percorso pedonale e in una successione di spazi liberi e volumi costruiti.

La molteplicità degli elementi architettonici: volumi edificati, piazze, aree verdi e percorsi pedonali strutturati, si articola infatti intorno a questo edificio.

Il suolo artificiale digradante dalla piazza superiore sino alla Piazza sull' Aurelia (di fronte all'area della futura stazione ferroviaria) costituisce l'elemento di continuità e di ricucitura del tessuto urbano preesistente là dove oggi questo è interrotto bruscamente dal "vuoto urbano" generato dall'ex insediamento industriale.

Si determina quindi quella ricucitura e continuità auspicata dal P.U.C. che consente di favorire l'integrazione fra le nuove funzioni urbane inserite e le aree circostanti, realizzando l'auspicata connessione tra le aree residenziali a monte e la linea costiera.

L'edificio residenziale "a torre" avrà uno sviluppo in altezza limitato dalla S.A. residenziale totale che il P.U.C. consente di realizzare: 8.130 mq. pari al 50% della S.A. totale prevista per tutto l'Ambito.

La torre sarà quindi costituita da 20 + 1(attico) piani residenziali oltre il piano terra (atrio principale), e 2 piani destinati ad attività diverse (Uffici/Connettivo Urbano).



Su questa base viene quindi indicato come limite massimo in altezza la quota assoluta di 95 mt. s.l.m..

Tale limite risponde alle condizioni di sicurezza, alle distanze minime previste per le altezze massime consentite in materia di sicurezza del traffico aeroportuale.

In questo senso sono già state avviate le procedure di verifica con gli Enti competenti in materia di sicurezza dei voli ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile e Ente Nazionale Assistenza Voli) che verranno concluse contestualmente all' approvazione del progetto architettonico.

L'edificio dovrà essere caratterizzato da un volume unitario, materiali e finiture saranno scelti e progettati specificatamente per questa tipologia di edificio in relazione al valore ambientale del sito.

In particolare la definizione del rivestimento (*pelle*) dell'edificio dovrà essere oggetto di progettazione specifica in relazione alla visibilità dell'edificio, alle problematiche di tipo tecnologico-strutturale ed alla ricerca di soluzioni innovative nel campo del risparmio energetico e dell'efficienza bioclimatica.

Il piede dell'edificio che avanza verso la Piazza sull' Aurelia (Via Prà), avrà una copertura a terrazzo di ampia superficie utilizzabile come area di pertinenza dell'edificio residenziale con possibilità di fruizione pubblica.

#### **Edificio Commerciale principale (MSV) – D (scheda 4)**

Edificio a tipologia industriale (capannone prefabbricato) vincolato progettualmente alla necessità di considerare prioritario il contesto urbano in cui il volume si inserirà.

In fase di progetto edilizio dovrà essere dedicata una particolare attenzione alla definizione dei prospetti per i quali si richiede un uso attento dei materiali di rivestimento e in generale delle finiture esterne.

Le soluzioni progettuali dovranno quindi essere compatibili con l'inserimento nel tessuto urbano circostante, prevedendo anche l'utilizzo di materiali innovativi e tecnologicamente avanzati in grado di generare una qualità architettonica complessiva più consona al contesto residenziale che a quello dei capannoni commerciali.

Infine una particolare attenzione progettuale dovrà essere dedicata al sistema di protezione/schermatura della funzione sportiva prevista per la copertura praticabile.

Per le caratteristiche dimensionali dell'edificio di cui sopra si rimanda ai vincoli già fissati dalle norme dell'Ambito (vedi Disciplina degli Interventi) in termini di superfici massime consentite (S.A. commerciale e S.N.V.)

#### **4.10 –Valutazione del peso insediativo in relazione ai flussi di traffico generati.**

L'impianto planimetrico complessivo, che prevede in termini di viabilità e parcheggi:

- la nuova viabilità di attraversamento;
- la viabilità secondaria di servizio;
- le ampie superfici previste con destinazione a parcheggio in sottosuolo per le residenze e le funzioni commerciali, di connettivo urbano e servizi;
- i parcheggi pubblici in superficie;



è stato definito a livello progettuale per non generare punti di conflittualità tra le attuali condizioni di traffico e quelle successive al nuovo insediamento.

**Tavola 011.0**  
Allegati **SCHEDA 1, SCHEDA 6**

Come già detto la nuova strada di attraversamento prevista dal P.U.C. è stata prevista per favorire il deflusso veicolare da e per i quartieri residenziali posti nelle retrostanti aree collinari.

Tale asse contribuirà in maniera sensibile ad alleggerire il peso veicolare diretto al centro di Voltri per il tratto compreso tra il casello autostradale e lo svincolo per Mele.

Inoltre l'accesso ai parcheggi pertinenziali interrati ed ai parcheggi pubblici del nuovo insediamento è separato dalla nuova viabilità di attraversamento proprio per evitare che eventuali accumuli e l'incrocio dei flussi veicolari determini interferenze e problemi con la nuova viabilità di attraversamento.

Al completamento degli interventi generali previsti dal Comune per la viabilità di scorrimento costiero (contestuali allo spostamento verso mare della linea di parte dei binari ferroviari) grazie all'allargamento dell'Aurelia sarà possibile realizzare una rotatoria all'incrocio tra Via Prà e la nuova strada di collegamento con Via Ventimiglia.

Al completamento di questo intervento saranno pienamente soddisfatte le migliori condizioni di scorrimento del traffico locale per questo tratto.

Le attività Commerciali, escludendo come da norma l'insediamento di attività di tipo alimentare e unità di vendita superiori ai 2.500 mq (MSV), non genereranno picchi di traffico concentrato oltre le capacità di normale assorbimento del nuovo assetto viario anche in ragione della sufficiente dotazione di parcheggi espressamente riservati a queste attività e del sistema di accessi separati previsti.

Le aree di movimentazione merci per le attività commerciali trovano sede in appositi spazi riservati di dimensioni e accessibile dalla nuova viabilità prevista.

In merito al **PESO INSEDIATIVO**, in riferimento al totale della S.A. residenziale massima consentita di 8.130 mq., l'intervento porterà ad un insediamento in loco di circa 250 abitanti, in parte nuove unità famigliari e in parte trasferimenti di unità famigliari o singoli in ambito locale.

La parete residua del totale del peso insediativo è da conferire alle restanti funzioni previste, che in termini di S.A. ammontano a 8.130 mq. di attività Commerciali e di Connettivo Urbano alle quali si sommano circa 1.000 mq di S.A. destinata a Servizi.

Si rimanda alla Relazione sui Flussi di Traffico allegata.

## **5 – SAU - REGIME NORMATIVO**

### **5.1 – Natura giuridica e finalità dello Schema di Assetto Urbanistico (S.A.U.)**

5.1.a – Il presente S.A.U., redatto in attuazione delle previsioni del PUC e nel rispetto delle indicazioni normative e prescrittive del PTCP, del PTC Provinciale e del Piano di Bacino Ambito 12 e 13, costituisce un atto di programmazione e di definizione degli indirizzi e delle scelte di pianificazione urbanistica che dovranno essere rispettate nella stesura delle progettazioni definitive ed esecutive per l'edificazione dell'area.



- 5.1.b – Lo S.A.U. riguarda l'Ambito di Riqualificazione Urbana n.3 del PUC, ex stabilimento Verrina, Circostrizione VII Ponente.  
La delimitazione dello Schema di Assetto Urbanistico è indicata nella planimetria allegata Tav. SU 00

## **6 – AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA N° 3 Area ex Verrina**

### **6.1 – Disciplina degli interventi definiti dal P.U.C.**

- 6.1.a – Obiettivi della riqualificazione:  
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; realizzazione di un collegamento viario diretto fra la 167 e l'Aurelia, tale da alleggerire il transito in Via Ventimiglia.
- 6.1.b – Settore di intervento:  
unico con riferimento alla perimetrazione della proprietà evidenziata nelle planimetrie.
- 6.1.c/1 – Funzione caratterizzante prevista dal P.U.C.:  
Connettivo urbano.
- 6.1.c/2 – Funzione caratterizzante prevista dal presente S.A.U.:  
Superfici a Servizi a carattere pubblico e/o convenzionato.
- 6.1.d – Funzioni ammesse:  
Servizi pubblici  
Parcheggi pubblici  
Infrastrutture per la mobilità limitatamente alla strada di previsione  
Viabilità secondaria  
Servizi privati  
Residenza  
Esercizi di vicinato  
Medie strutture di vendita con esclusione dei generi alimentari  
Pubblici esercizi  
Alberghi  
Direzionale  
Assistenza alla mobilità veicolare  
Parcheggi privati, esclusivamente interrati

### **6.2 – Prestazioni e parametri urbanistici e edilizi definiti dal P.U.C.**

- 6.2.a – Definizione dell'intervento:  
Demolizione e ricostruzione a parità di Superficie agibile (S.A).  
La Superficie Netta di Vendita (S.N.V.) relativa all'attività al dettaglio non può superare il 30% della S.A. totale.  
La S.A. residenziale non può superare il 50% della S.A. totale.
- 6.2.b – Previsioni indicative di aree per servizi:  
Nessuna indicazione particolare  
Quota minima relativa agli interventi previsti 3.500 mq.
- 6.2.c - Previsioni infrastrutturali e connessioni al contorno:  
Eventuale contenuta traslazione a monte dell'Aurelia, conseguente alla rettifica della linea ferroviaria e alla realizzazione di un collegamento diretto fra il sottopasso di Via Ventimiglia e la Via Aurelia.  
Riserva di un'area libera per la realizzazione del futuro collegamento tra Via Ventimiglia e Palmaro a valle dell'autostrada.





6.2.d – Prescrizioni particolari e livello puntuale del P.T.C.P.:

Le medie strutture di vendita e le attività produttive devono avere accesso dalla Via Aurelia e dalla nuova viabilità di collegamento ed essere collocati in modo da risultare compatibili con la funzione residenziale. Le aree destinate a verde e parcheggi pubblici devono essere prevalentemente poste lungo il lato ovest dell'area, a confine con l'abitato esistente.

L'altezza dell'edificio destinato ad attività alberghiere non dovrà superare quella degli edifici circostanti.

6.2.e – Modalità di attuazione:

Gli interventi sono subordinati alla preventiva approvazione di S.A.U. esteso all'intera zona e sono eventualmente attuabili per fasi.

La zona é classificata di recupero ai fini della legge regionale 25/93 esclusivamente se posta in relazione con gli interventi da realizzare nell'ambito del Piano di Zona 167.

### **7 – SUPERFICI INDICATIVE PER FUNZIONI NELLE PREVISIONI DI S.A.U.**

Il **P.U.C.** definisce l'intervento per mezzo di demolizione e ricostruzione a parità di S.A. con le seguenti limitazioni:

- **S.A. residenziale ≤ 50 %** della S.A. totale
- **S.N.V.** (anche in MSV con esclusione dei generi alimentari) ≤ 30% della S.A. totale per attività commerciali di distribuzione al dettaglio.

**TOTALE S.A. rilevata, oggetto di demolizione e ricostruzione è pari a 16.260 mq..**

Nel rispetto dei suddetti limiti il presente S.A.U. prevede le seguenti superfici per funzioni:

S.A. Residenziale	50% S.A. totale	pari a 8.130 mq.
S.A. Connettivo e Commerciale (1)	50% S.A. totale	pari a 8.130 mq.
<b>S.A. TOTALE</b>	<b>100% S.A. totale</b>	<b>pari a 16.260 mq.</b>

(1) *commercio al dettaglio esercizi di vicinato, pubblici esercizi, attività in MSV non alimentare.*

In particolare il totale delle superfici previste dal presente S.A.U. per le funzioni di Connettivo Urbano e Commerciale sono così definite:

S.N.V. Commerciale (2)	30% S.A. totale	pari a 4.878 mq.
S.A. Connettivo e Commerciale <b>No S.N.V.</b> (3)	residuale totale	pari a 3.252 mq.
<b>S.A. TOTALE Conn./Commerciale (1)</b>		<b>pari a 8.130 mq.</b>

Nell'ambito di queste quantità il presente S.A.U. prevede la realizzazione di superfici Commerciali e di Connettivo Urbano così distribuite:

N° 2 Medie Superfici di Vendita (M.S.V.) di 2.000 mq. di S.N.V. cad.	pari a 4.000 mq. SNV
<u>Esercizi di Vicinato per un totale di SNV</u>	<u>pari a 878 mq. SNV</u>
<b>TOTALE SNV (2)</b>	<b>4.878 mq. SNV</b>



Superfici ad uso attività commerciali NO S.N.V. (depositi, atri, magazzini)	1.652 mq. S.A.
<u>Superfici ad uso Connettivo Urbano</u>	<u>1.600 mq. S.A.</u>
<b>TOTALE Conn./Comm. No SNV (3)</b>	<b>3.252 mq. S.A.</b>

Inoltre è prevista la realizzazione di un edificio da destinarsi a Servizi per una superficie di circa 1.000 mq di S.A. e relative pertinenze esterne, oltre al recupero di un piccolo edificio rurale di circa 80 mq, da destinarsi anch'esso a Servizi.

Sulla base di quanto stabilito dalla L.R. 16/2008 e s.m. e i. sono ammesse superfici accessorie ( Sup. Acc.) non costituenti S.A. nei limiti massimi previsti e secondo le definizioni della stessa Legge.

Non essendo compresa nelle FUNZIONI AMMESSE (6.1.d) quella di Centro Commerciale le attività commerciali previste all'interno dell'edificio **D** ( Scheda 4 ) dovranno comunque essere funzionalmente distinte e singolarmente inferiori a 2.500 mq. (MSV).

Specificatamente, in osservanza delle disposizioni regionali esplicative della D.C.R. n. 18 dell' 8.5.2007, le singole attività commerciali non potranno avere tra di loro in comune più di uno dei seguenti elementi funzionali presenti nella stessa struttura:

- a) aree a parcheggio
- b) aree di accesso
- c) corridoi interni di collegamento tra i vari esercizi.

## **8 - PARCHEGGI PERTINENZIALI MINIMI NELLE PREVISIONI DI S.A.U.**

Superfici a parcheggio pertinenziali **minime** previsti da norma ( Art. 51 N.di A. del P.U.C.)

Commerciali:

parcheggi per la clientela esercizi non alimentari :

fino a 250 mq. di S.N.V. Sup. a parcheggio 35 % della S.A.

superiori a 250 mq. di S.N.V. Sup. a parcheggio 75 % della S.N.V (0.03 p.a. x SNV)

Aree di sosta e movimentazione merci:

da 250 mq. a 600 mq = parcheggio clienti + 50 mq. + 2 p.a.

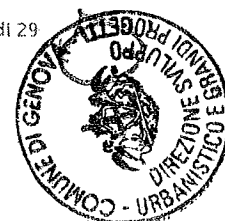
da 600 mq. a 2.500 mq = 18% della S.N.V. + 48 mq.

Residenziale e altre funzioni :

Sup. a parcheggio 35% della S.A.

Sulla base delle previsioni di S.A.U. e di progetto, le superfici minime da destinarsi a parcheggi pertinenziali per singole funzioni risultano essere:

Residenziale:	8.130 mq. S.A.	x 35%	≥ 2.850 mq.
Conn. Urbano/ Comm.<250 mq.	2.630 mq. S.A.	x 35%	≥ 920 mq.
Commerciale tra 250 e 2.500 mq.(4)	4.000 mq. S.N.V.	x 75%	≥ 3.000 mq.
(oppure 4.000 mq. S.N.V. x 0.03 p.a. ≥ 120 p.a.)			
<u>Servizi Pubblici:</u>	<u>1.000 mq. S.A.</u>	<u>x 35%</u>	<u>≥ 350 mq.</u>
<b>Totale parcheggi pertinenziali</b>			<b>≥ 7.120 mq.</b>



(4) Si evidenzia che il minimo delle superfici destinate a parcheggio pertinenziali commerciale potrà variare in funzione dell'effettiva superficie commerciale destinata alle Medie Strutture di Vendita per la quale si applica una percentuale maggiore.

Le eventuali eccedenze significative di superficie a parcheggio rispetto ai valori minimi di cui sopra, se non asserviti come pertinenziali a norma delle leggi vigenti al momento della costruzione, potranno essere destinate a parcheggi privati (funzione ammessa).

Eventuali parcheggi in autorimesse private, non concorrono al calcolo totale della S.A se rispondenti alle caratteristiche definite dalla L.R. 6/6/08 n°16 e s.m. e i..

Le aree di sosta previste per la movimentazione merci saranno definite nel rispetto delle norme di P.U.C. in relazione alla natura delle attività insediate e all'effettiva S.N.V. realizzata a seguito di approvazione dei relativi progetti edilizi.

### **9 – STANDARD URBANISTICI NELLE PREVISIONI DI S.A.U. (Allegato Scheda 8)**

Per tutte le funzioni previste **esclusa la Media Struttura di Vendita** la sup. minima da destinare a parcheggi pubblici, verde e servizi è pari **al 40% della S.A.** (Art. Amb 6 N.di A. P.U.C.).

*In base alle previsioni del presente S.A.U.*

*(16.260 mq. S.A. – 5.500 mq. S.A. Comm.le prevista per le M.S.V. = 10.760 mq S.A.)*

**10.760 mq. S.A. x 40% = 4.305 mq.**

Per le **Medie Struttura di Vendita non alimentari:**

sup. minima da destinare a parcheggi pubblici, verde e servizi è pari al **20% della sup. asservita** (Art. Amb 6 N.di A. P.U.C.).

Stabilito che l'Indice di Utilizzazione Insediativa (I.U.I.) per il l'intervento previsto è:

$I.U.I. = S.A. \text{ totale} / \text{Sup. lotto} = 16.260 \text{ mq} / 18.770 \text{ mq.} = 0,87$

La **superficie asservita** nell'ipotesi del massimo utilizzo previsto dal presente S.A.U. per M.S.V. risulta essere: **5.500 mq. / 0,87 = 6.322 mq.**

Da cui risulta: **6.322 mq. x 20% = 1.264 mq.**

**9.1 - TOTALE SUPERFICI A STANDARD  $\geq 4.305 \text{ mq} + 1.264 \text{ mq} \geq 5.569 \text{ mq.}$**

**Superficie minima prevista a norma dell' Art. Amb 6 N. di A. P.U.C.**



## 9.2 - STANDARD URBANISTICI NELLE PREVISIONI DI S.A.U. E DI PROGETTO

In riferimento alle previsioni del progetto preliminare redatto in base al presente S.A.U., le superfici che concorrono al soddisfacimento degli standard urbanistici risultano essere:

• Edificio per servizi pubblici	1.000 mq
• Aree di pertinenze esterne ed. per servizi	400 mq
• Parcheggi pertinenziali per l'edificio a Servizi	350 mq
• Edificio rurale Piana delle serre	80 mq
• Area Verde della Piana delle serre	2.000 mq
• Percorsi e Piazze pedonali pubblici	3.500 mq
• P.zza Pubblica sulla Via Aurelia	800 mq
• Parcheggi pubblici	1.500 mq
• Aree a verde sponda Rio S. Giuliano	420 mq
• <u>Copertura dell'edificio commerciale principale</u>	<u>2.000 mq</u>

**9.2.a - TOTALE AREE A SERVIZI PUBBLICI 12.050 mq.**

12.050 mq > 5.569 mq. min. richiesto

In riferimento alle previsioni del progetto preliminare redatto in base al presente S.A.U., le superfici destinate alla realizzazione delle **Opere di Urbanizzazione primaria** risultano essere:

• <u>Strade pubbliche</u>	<u>3.250 mq</u>
---------------------------	-----------------

**9.2.b TOTALE AREE URBANIZZAZIONE PRIMARIA 3.250 mq.**

• TOTALE AREE A SERVIZI PUBBLICI	12.050 mq
• <u>TOTALE AREE URBANIZZAZIONE PRIMARIA</u>	<u>3.250 mq</u>

**9.2.c TOTALE GENERALE 15.300 mq**



## **10 – FLESSIBILITA' PROGETTUALI DELLO S.A.U.**

### **10.1 – PRESCRIZIONI VINCOLANTI**

***Costituiscono prescrizioni vincolanti da rispettare nelle fasi di progettazione edilizia degli interventi previsti:***

- 10.1-a. La realizzazione della strada pubblica di collegamento tra la Via Prà e Via Ventimiglia **SCHEDA 1** con le seguenti dimensioni minime:
- mt. 7.00 di carreggiata, mt. 3.50 per senso di marcia o corsia;
  - mt. 0.50 banchine laterali, una per lato;
  - mt. 0.25 cunetta deflusso acque meteoriche, una per lato;
  - mt. 2.00 marciapiede, presente sempre almeno su un lato.
- 10.1-b. I limiti di in edificabilità individuati dalla **SCHEDA 2**.
- 10.1-c. La destinazione delle aree funzionali e degli spazi urbani e pedonali individuate nella **SCHEDA 3**.
- 10.1-d. Le distanze minime tra gli edifici principali così come indicato nella **SCHEDA 4**.
- 10.1-e. La realizzazione della Piazza pubblica su Via Prà che dovrà avere superficie minima complessiva di 800 mq.
- 10.1-f. La realizzazione delle superfici da destinarsi a Servizi di cui al alla **SCHEDA 5** e secondo le previsioni del **P.to 9.2.a**, che comunque dovranno essere superiori al 50% della S.A. complessiva consentita (8.130 mq.) in quanto funzione caratterizzante dell'Ambito di intervento.
- 10.1-g. La quota assoluta del solaio di copertura dell'edificio (esclusi i volumi tecnici) residenziale a torre non potrà superare il livello di 95 mt. s.l.m. **SCHEDA 7**.
- 10.1-h. La quota assoluta dell'edificio commerciale per le MSV non potrà superare (escluso i volumi tecnici) il livello di 26 mt. s.l.m. **SCHEDA 7**.
- 10.1-i. La quota assoluta del solaio di copertura dell'edificio destinato a Servizi non potrà superare (escluso i volumi tecnici) il livello di 24 mt. s.l.m. **SCHEDA 7**.
- 10.1-j. Il limite di tolleranza delle misure e delle quote altimetriche è 1 mt.

### **10.2 – PREVISIONI DI INDIRIZZO E ORIENTAMENTO**

***Costituiscono indicazioni di previsione le cui modifiche non richiedono variante allo S.A.U. in quanto elementi di approfondimento delle successive fasi di progettazione e approvazione dei progetti edilizi:***

- 10.2-a. Il progetto preliminare allegato che ha valore indicativo di massima in termini qualitativi e quantitativi, dell'intervento da realizzarsi secondo le modalità fissate dal presente S.A.U..



- 10.2-b. Il perimetro di delimitazione delle aree funzionali e delle aree a concentrazione volumetrica fuori terra, salvo il rispetto delle distanze minime tra edifici indicate nella **SCHEDA 4**.
- 10.2-c. La configurazione planoaltimetrica dell'edificio destinato a Servizi e relativi parcheggi pertinenziali, purché siano garantite le seguenti superfici minime:
- Asilo  $\geq$  650 mq. di S.A. più di 150 mq. di pertinenze esterne
  - Residenza per Anziani  $\geq$  350 mq. più 250 mq. di pert. esterne
  - Parcheggio pertinenziale  $\geq$  350 mq.
- 10.2-d. L'edificio a Servizi potrà essere destinato a funzioni diverse da quelle di cui al punto precedente su richiesta della Pubblica Amministrazione mantenendo le stesse caratteristiche tipologiche e dimensionali definite dal presente S.A.U.;
- 10.2-e. Il numero dei piani dei singoli edifici fatto salvo le altezze massime definite ai p.ti 10.1-g, 10.1-h, 10.1-i, 10.1-j.
- 10.2-f. La viabilità interna locale di servizio e di accesso ai parcheggi pertinenziali e i relativi collegamenti con la nuova viabilità e quella principale esistente.
- 10.2-g. La localizzazione, distribuzione e suddivisione interna delle superfici da destinare a parcheggi pertinenziali in struttura rappresentati indicativamente nella **SCHEDA 6**.
- 10.2-h. Le superfici complessive destinate a parcheggi pertinenziali e/o privati in struttura purché siano soddisfatti i minimi previsti di pertinenzialità per le singole funzioni realizzate.
- 10.2-i. La localizzazione planoaltimetrica delle aree destinate a carico scarico merci per le attività commerciali, nonché il loro dimensionamento nel rispetto dei minimi previsti dalle norme vigenti.
- 10.2-j. La localizzazione e organizzazione planoaltimetrica dei parcheggi pubblici.
- 10.2-k. Le quote altimetriche indicative di progetto per le piazze e gli spazi pedonali.
- 10.2-l. La suddivisione e organizzazione degli spazi da destinarsi ad aree pedonali, verde salvo quanto previsto per le dimensioni minime della P.zza sull'Aurelia (p.to 10.1-e).
- 10.2-m. La perimetrazione delle fasi di intervento di cui alla **Scheda 3**, fatto salvo l'obbligo di realizzare in Prima fase contestualmente all'edificio residenziale e ai relativi parcheggi di pertinenza le seguenti opere:
- la nuova strada pubblica;
  - quota parte dei parcheggi pubblici pari a circa 1.000 mq (Fase1)
  - l'edificio a Servizi e relativi parcheggi pertinenziali;
  - la Piazza sulla Via Aurelia;
  - i percorsi pubblici e gli spazi pedonali di relazione tra gli edifici realizzati.



## **11 – REGIME NORMATIVO DEFINITIVO**

A riqualificazione avvenuta, sono consentiti interventi edilizi che non alterino l'assetto complessivo dell'ambito riqualificato, assimilando per analogia i singoli immobili alle diverse sottozone di Piano.

### **Per l'edificio a prevalente destinazione residenziale sono consentiti:**

- manutenzione ordinaria ed opere interne;
- manutenzione straordinaria ;
- ristrutturazione edilizia;
- demolizione e ricostruzione a parità di S.A.;
- frazionamento e accorpamento di unità immobiliari con obbligo di reperire un posto auto aggiuntivo per ogni unità immobiliare aggiuntiva;
- cambio di destinazione d'uso nell'ambito delle funzioni ammesse e della quantità massima consentita di S.A. ad uso residenziale e di S.N.V. complessiva.

### **Per l'edificio a prevalente destinazione commerciale (MSV) sono consentiti:**

- manutenzione ordinaria ed opere interne;
- manutenzione straordinaria ;
- ristrutturazione edilizia;
- demolizione e ricostruzione a parità di S.A.
- frazionamento e accorpamento di unità immobiliari, senza obbligo di reperire parcheggi pertinenziali aggiuntivi, purché non si generino unità con SNV superiore a 2.500 mq. cioè il massimo consentito per MSV.
- cambio di destinazione d'uso nell'ambito delle funzioni ammesse e delle quantità massime consentite di S.A. e S.N.V. previste dall'Ambito di Riqualificazione Urbana .

### **Per le superfici destinate a parcheggi in struttura sono consenti seguenti:**

- manutenzione ordinaria ed opere interne;
- manutenzione straordinaria ;
- ristrutturazione edilizia;
- demolizione e ricostruzione;
- frazionamento e accorpamento nel rispetto del mantenimento delle superfici minime di parcheggio pertinenziali assegnate alle funzioni presenti nell'area;
- cambio di destinazione d'uso nell'ambito del rispetto delle pertinenzialità minime previste per le singole funzioni ammesse.

### **• Per gli edifici destinati a servizio pubblico:**

gli edifici destinati a Servizi Pubblici non concorrono alla formazione della S.A. e non sono soggetti a particolari limitazioni dimensionali.

Nel caso dell'edificio a servizi previsto valgono le prescrizioni delle N.di A. del PUC. Relative alla Sottozona FF.

Nel complesso dell'ambito, per quanto non espressamente specificato, vale per analogia la disciplina relativa all' omologa sottozona di riferimento già presente nel tessuto urbanizzato circostante.



## **12- ELENCO DOCUMENTI S.A.U**

Elenco elaborati a supporto del S.A.U.:

Relazione Generale

Tav. SU 01.0	Delimitazione dello Schema di Assetto Urbanistico
Tav. SU 02.0	Inquadramento territoriale: PTCP-PTC-PUC
Tav. SU 03.0	Inquadramento territoriale: P. d B. ambiti 12 e 13
Tav. SU 04.1	Rilievo: palazzina uffici, edifici sparsi
Tav. SU 04.2	Rilievo: capannoni industriali
Tav. SU 04.3	Rilievo: pianta coperture, volumetrie
Tav. SU 05.0	Riferimenti catastali
Tav. SU 06.0	Calcolo superficie agibile (S.A.) da rilievo
Tav. SU 07.0	Temì dello Schema di Assetto Urbanistico
Tav. SU 08.1	Progetto preliminare da previsioni SAU - Piante
Tav. SU 08.2	Progetto preliminare da previsioni SAU - Prospetti/Sezioni/Viste
Tav. SU 09.0	Verifiche soleggiamento
Tav. SU 10.0	Verifiche permeabilità delle superfici
Tav. SU 11.00	Verifiche viabilità

**Allegati alla Relazione Generale** Schede da 1 a 8 (Tav. SU 07.0) :

Scheda SAU 1	Sistema infrastrutturale e punti nodali
Scheda SAU 2	Sistema delle preesistenze, aree inedificabili, fasce di rispetto, criticità
Scheda SAU 3	Sistema delle aree funzionali: Ambiti e fasi di intervento
Scheda SAU 4	Sistema delle aree a concentrazione volumetrica e destinazioni d'uso
Scheda SAU 5	Sistema dei Servizi: edifici, verde, piazze e spazi pedonali
Scheda SAU 6	Sistema dei parcheggi e viabilità interna
Scheda SAU 7	Standard urbanistici, opere di urbanizzazione, servizi.
Scheda SAU 8	Standard Urbanistici

**Altri Allegati:**

Documentazione fotografica

Relazione Geologica Preliminare

Relazione Idraulica Preliminare

Valutazione sui flussi di traffico

Relazione Paesaggistica e Ambientale

Fabio Pontiggia Architetto



Ge, 25-03-10





Area Ex Verrina  
Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana

S.A.U.  
TEMI DI DEFINIZIONE  
SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO

### SISTEMA INFRASTRUTTURALE E PUNTI NODALI

#### VIABILITA' URBANA DI RIFERIMENTO

Viabilità extraurbana (autostrada Genova-Ventimiglia)

Viabilità urbana attuale - Via Aurelia

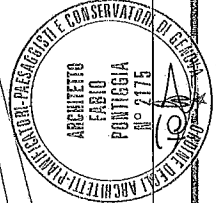
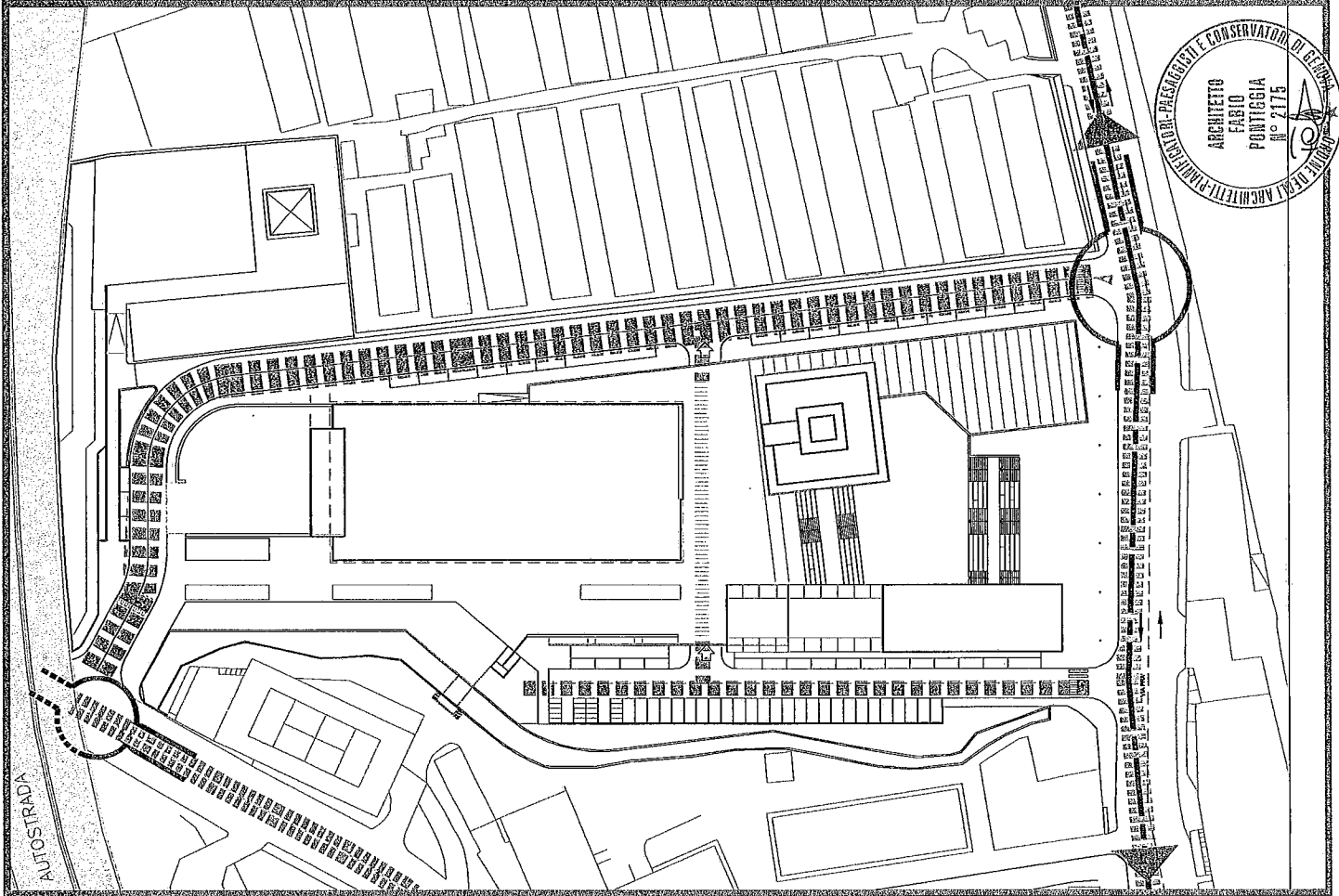
Viabilità locale esistente - Via Ventimiglia

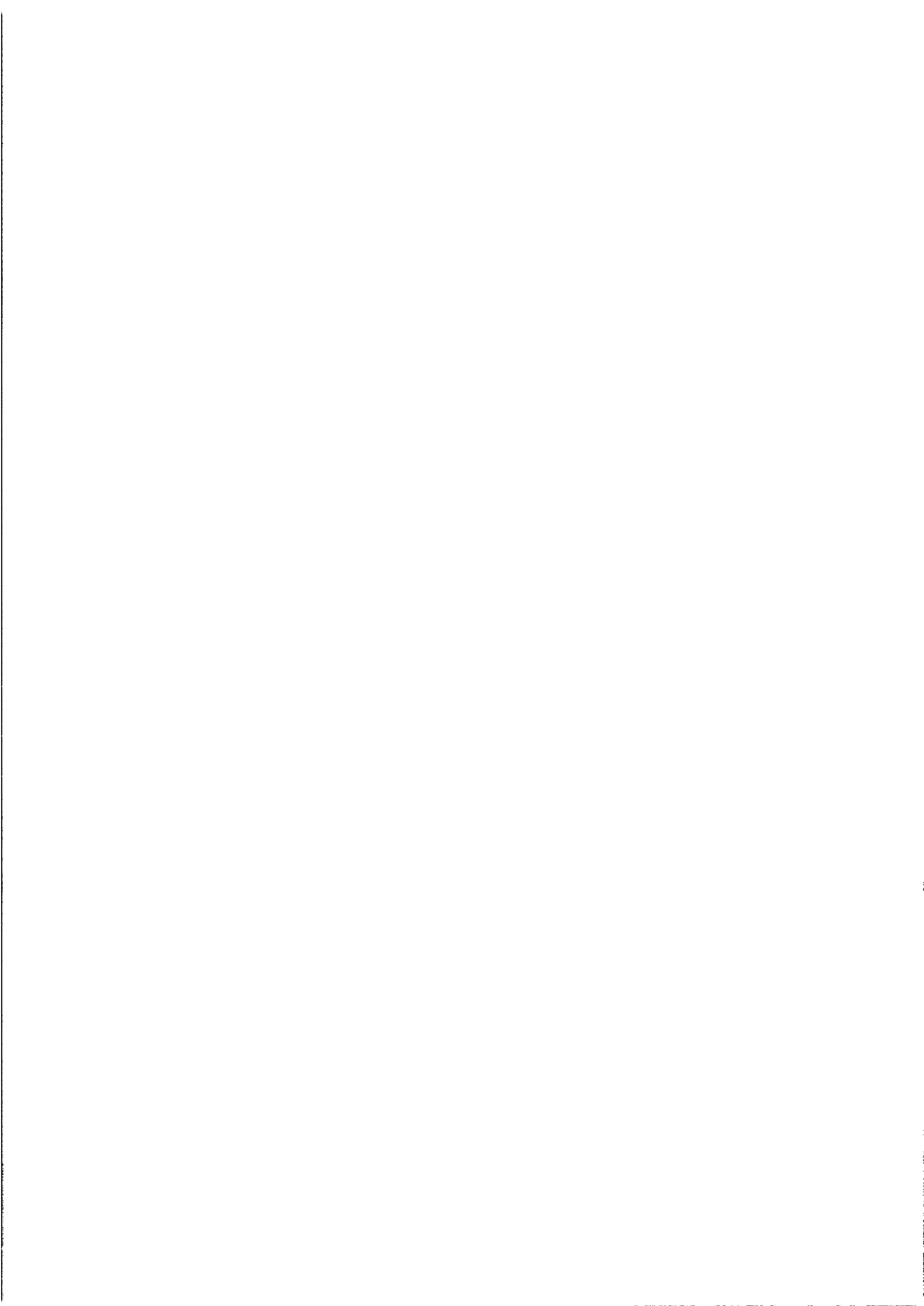
#### SISTEMA VIABILITA' DI PROGETTO

Nuovo asse urbano di collegamento  
(previsione PUC)

Strada di servizio ad uso pubblico

Nodo di collegamento con  
viabilità esistente





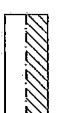


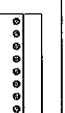

Area Ex Verrina  
Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana

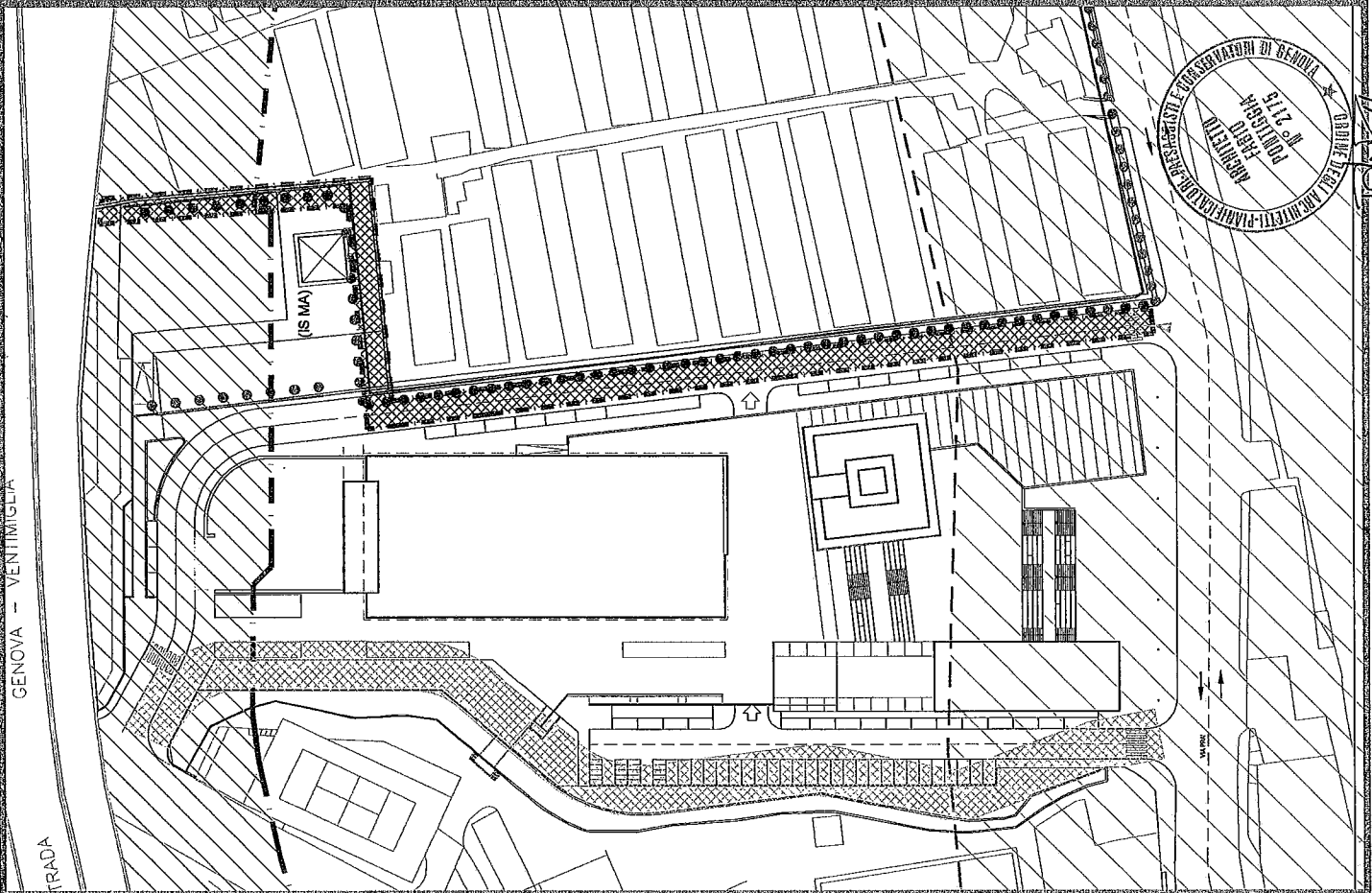
2

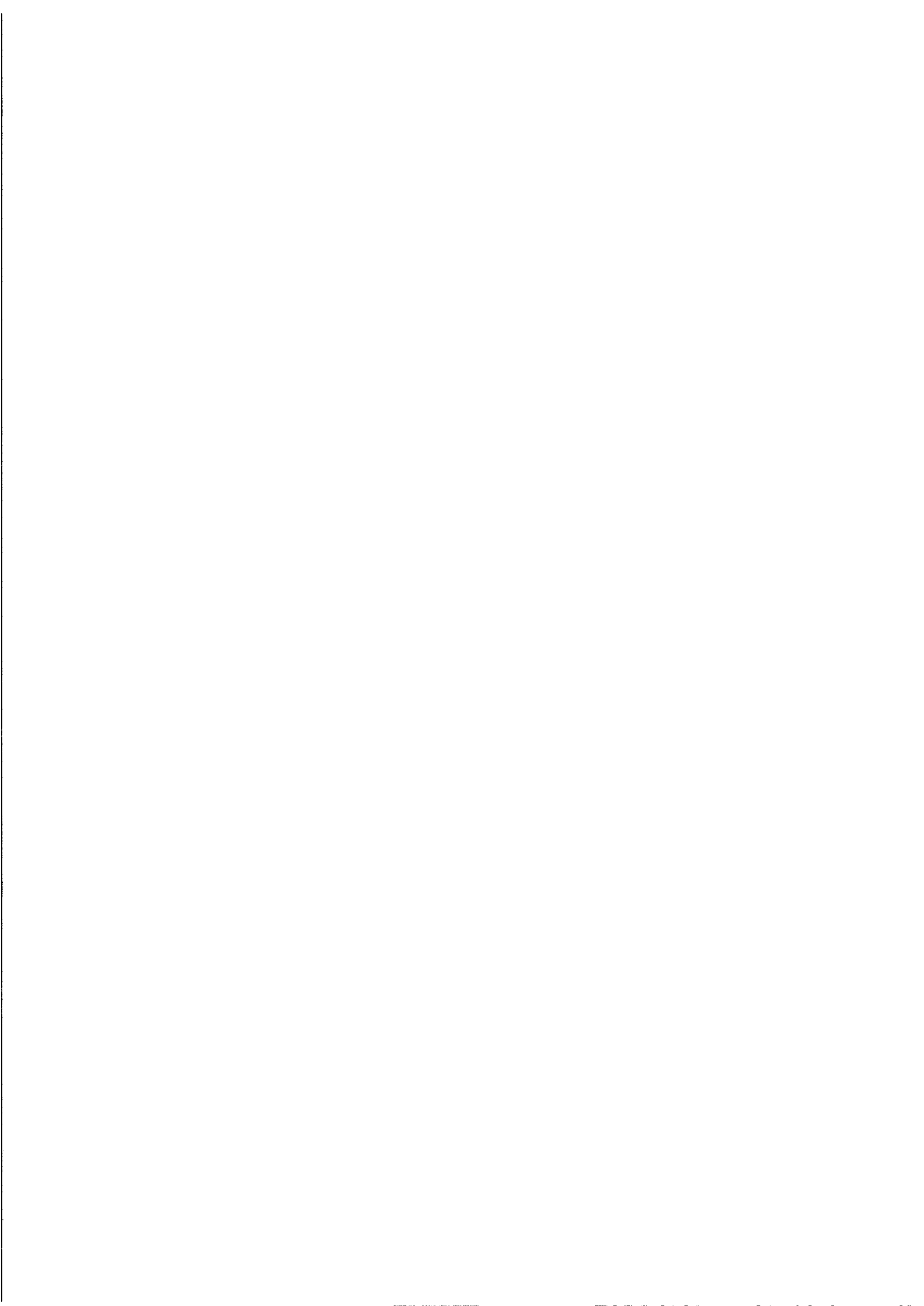
S.A.U.  
TEMI DI DEFINIZIONE  
SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO

**INEDIFICABILI E FASCE DI RISPETTO, ELEMENTI DI CRITICITA' E TUTELA**

**LIMITI FASCE DI RISPETTO**

	30 mt. di inedificabilità dalla sede autostradale per nuove volumetrie, salvo deroga per parti interrate e semi-interrate
	Ambito di criticità del Rio San Giuliano 10 mt. di inedificabilità dall'alveo del Rio San Giuliano
	5 mt. di inedificabilità dai confini
	Ambito di particolare tutela (Piana delle serre)
	Vincolo paesistico - ambientale ; fascia di rispetto di 50 m. dalla Via Aurelia

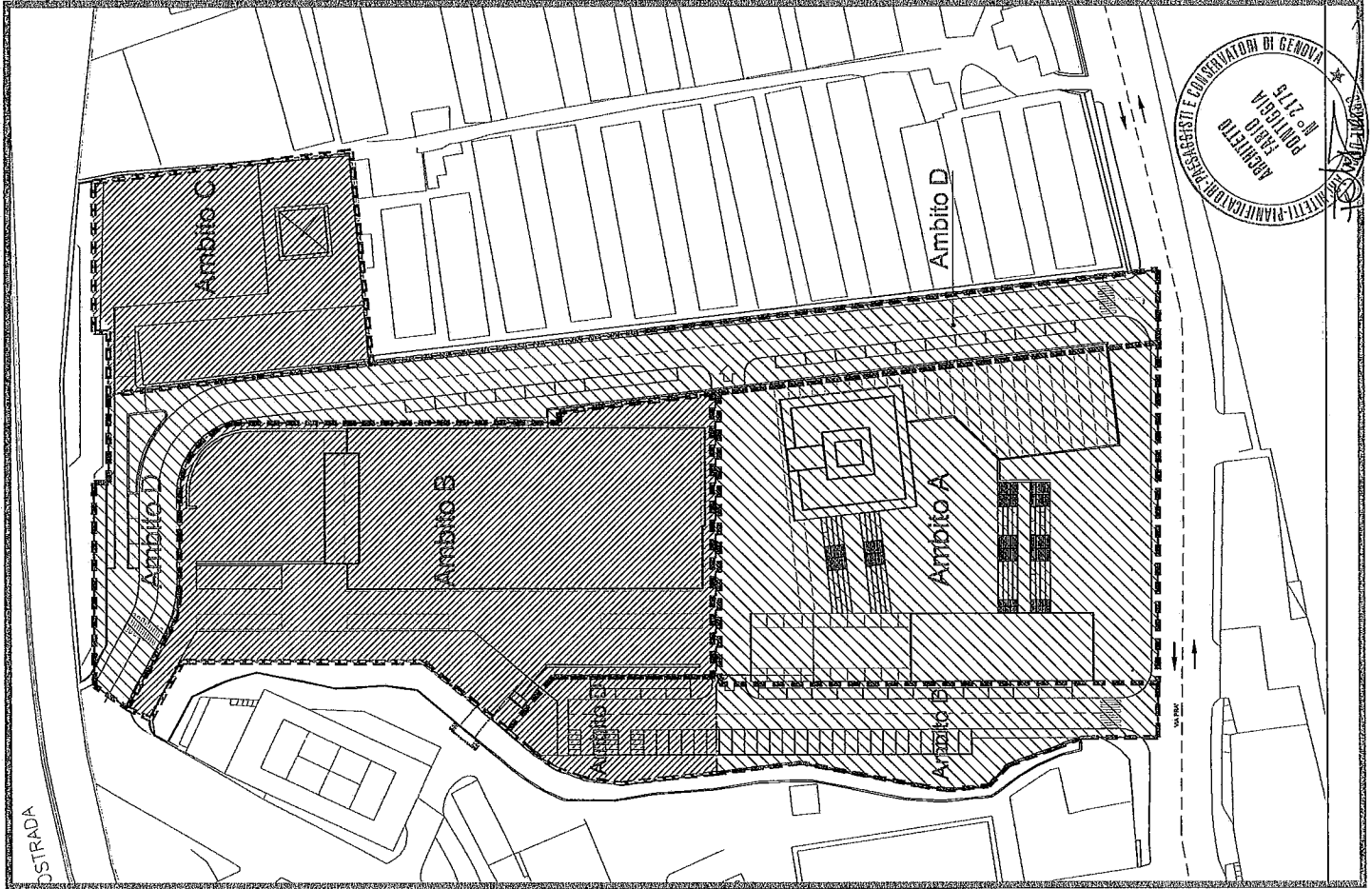







Area Ex Verrina  
Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana

S.A.U.  
TEMI DI DEFINIZIONE  
SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO

3



	Ambiti di intervento
<b>FASI D'INTERVENTO</b>	
	Fase 1
	Fase 2











Area Ex Verrina  
Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana

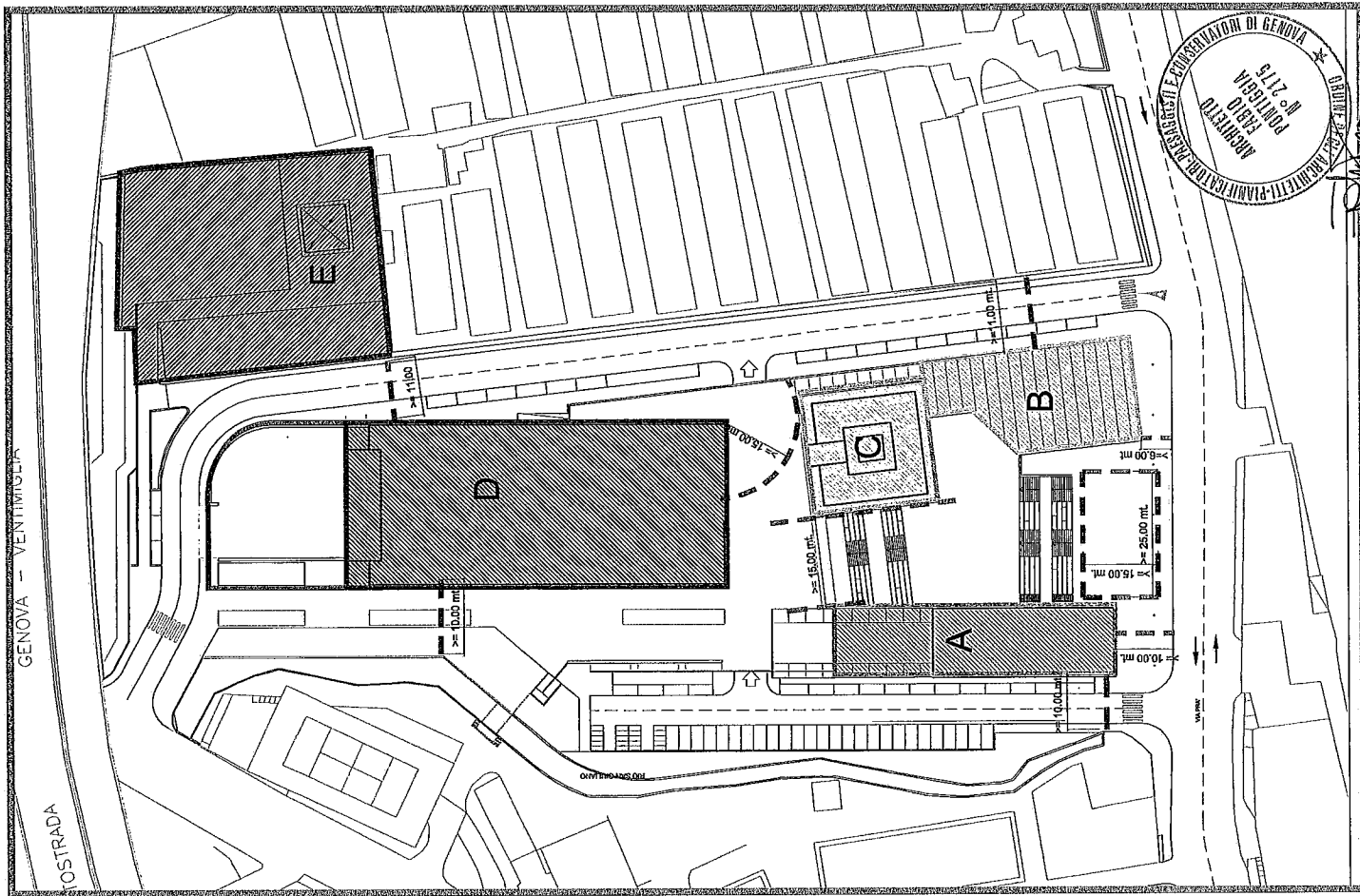
S.A.U.  
TEMI DI DEFINIZIONE  
SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO

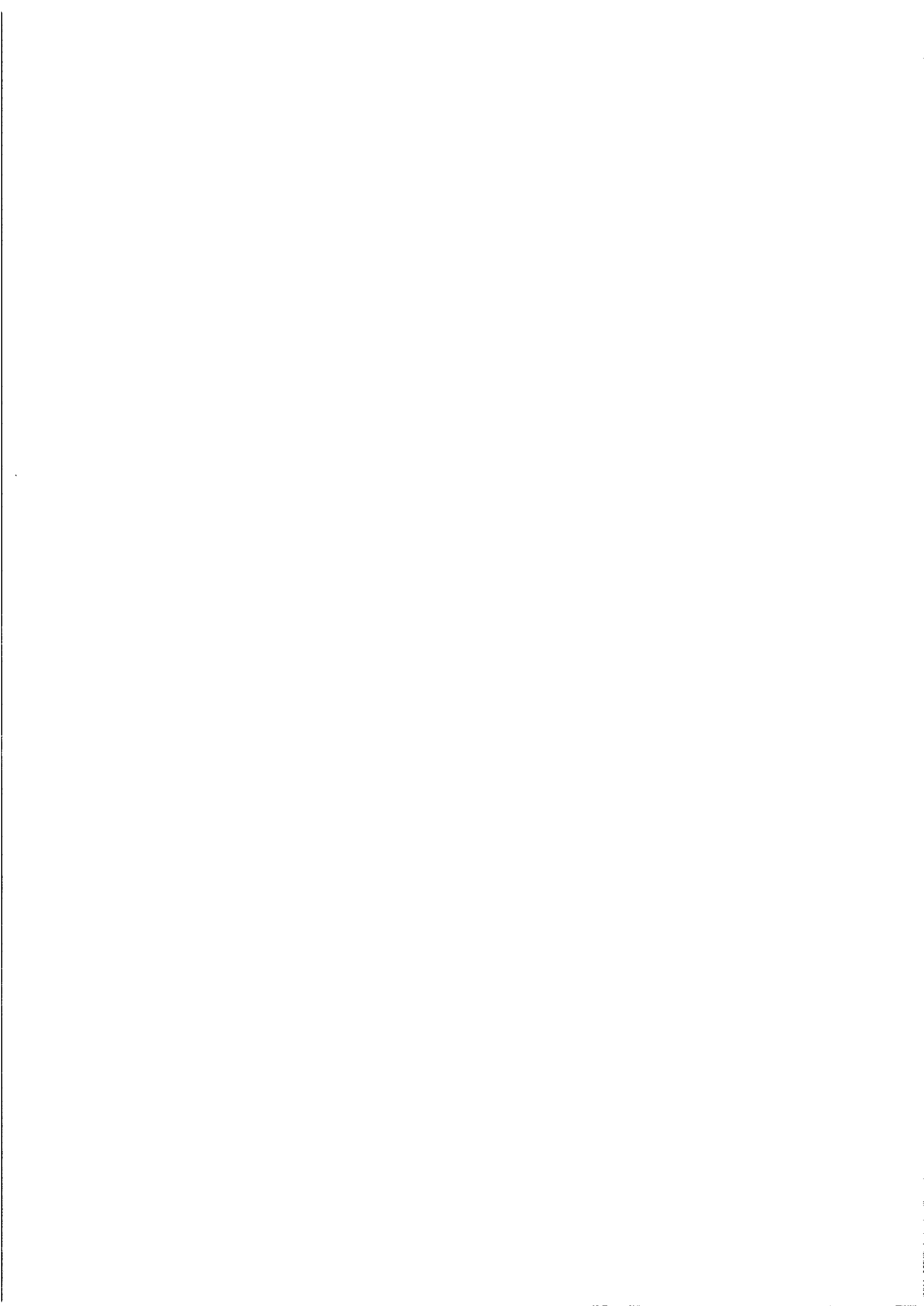
4

### SISTEMA DELLA CONCENTRAZIONE VOLUMETRICA E DESTINAZIONI D'USO

#### CONCENTRAZIONI VOLUMETRICHE

	Edificio ad uso prevalente <b>servizi pubblici</b> edificio isolato costituente fronte urbano Altri usi consentiti: commerciale / connettivo urbano
	Edificio ad uso <b>commerciale</b> (esercizi di vicinato): edificio basso costituente fronte urbano al piede della torre Altri usi consentiti: connettivo urbano
	Edificio ad uso prevalente <b>residenziale</b> Tipologia: edificio a torre Altri usi consentiti: commerciale / connettivo urbano
	Edificio ad uso <b>commerciale</b> (MSV): Tipologia edificio: struttura modulare ad ampia superficie. Altri usi consentiti limitatamente alla copertura piana: servizi convenzionati per attività sportive
	Recupero edificio rurale esistente e relativa area verde da destinare a servizio pubblico per attività ricreative/sportive di quartiere
	Distanze minime tra fronti edificati e dimensioni minime della Piazza pubblica si via Prà







Area Ex Verrina  
Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana

5

S.A.U.  
TEMI DI DEFINIZIONE  
SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO

### SISTEMA DEI SERVIZI: EDIFICI, VERDE, PIAZZE E SPAZI PEDONALI

#### PERCORSI PEDONALI / SPAZI PUBBLICI

Percorsi e Collegamenti pedonali pubblici

Possibile collegamento pedonale con aree limitrofe

Aree pubbliche con sistemazione a verde naturale e risanamento della sponda sinistra del Rio S. Giuliano

Aree pedonali caratterizzate da arredo urbano qualificante e verde pensile; Piazze pedonali a quote superiori

Piazza pubblica sulla Via Aurelia

Area merci funzionale alle attività commerciali di MSV

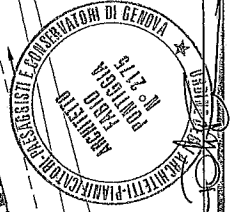
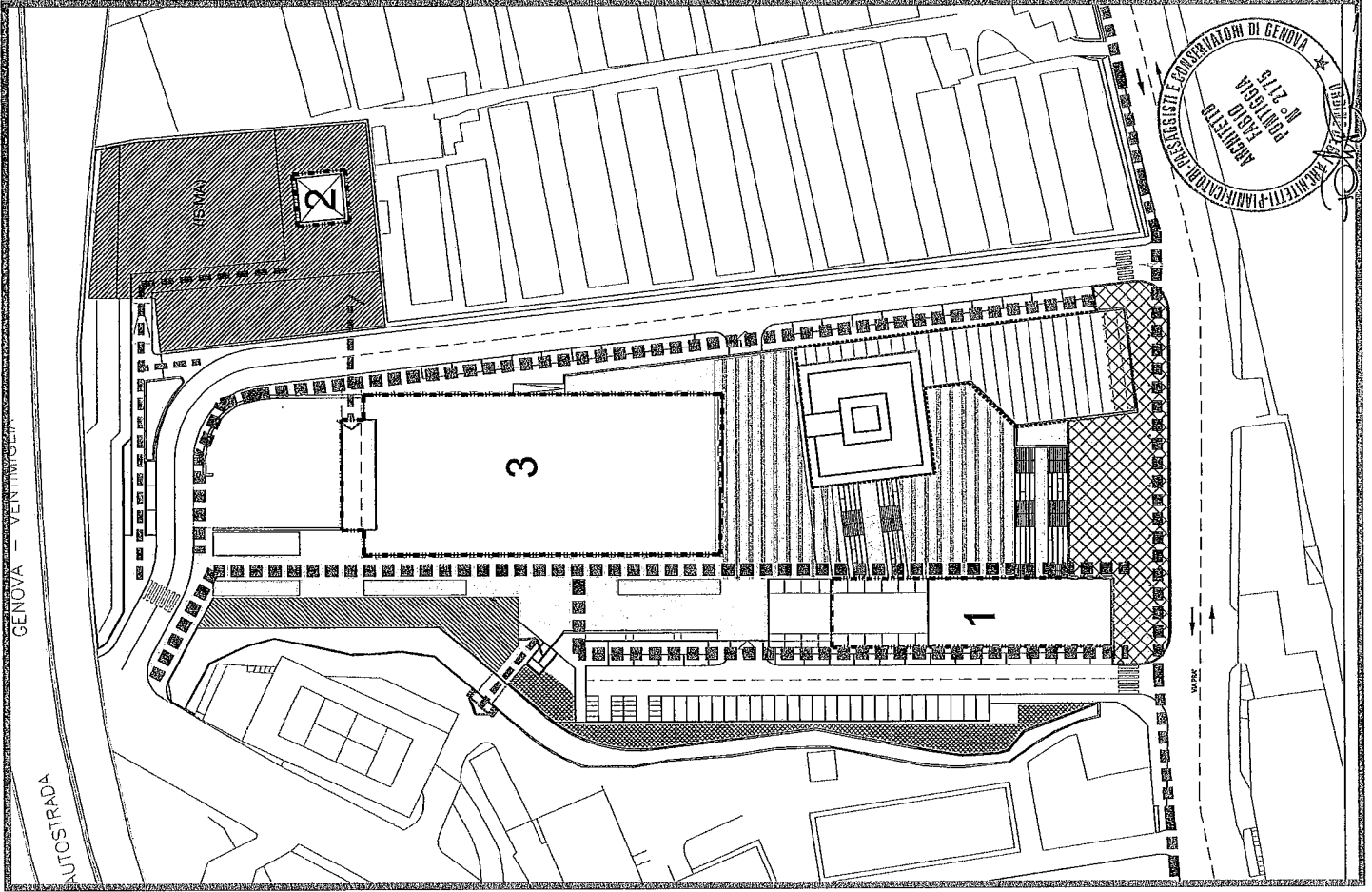
Aree di mantenimento da destinarsi a servizi di tipo pubblico e/o convenzionato

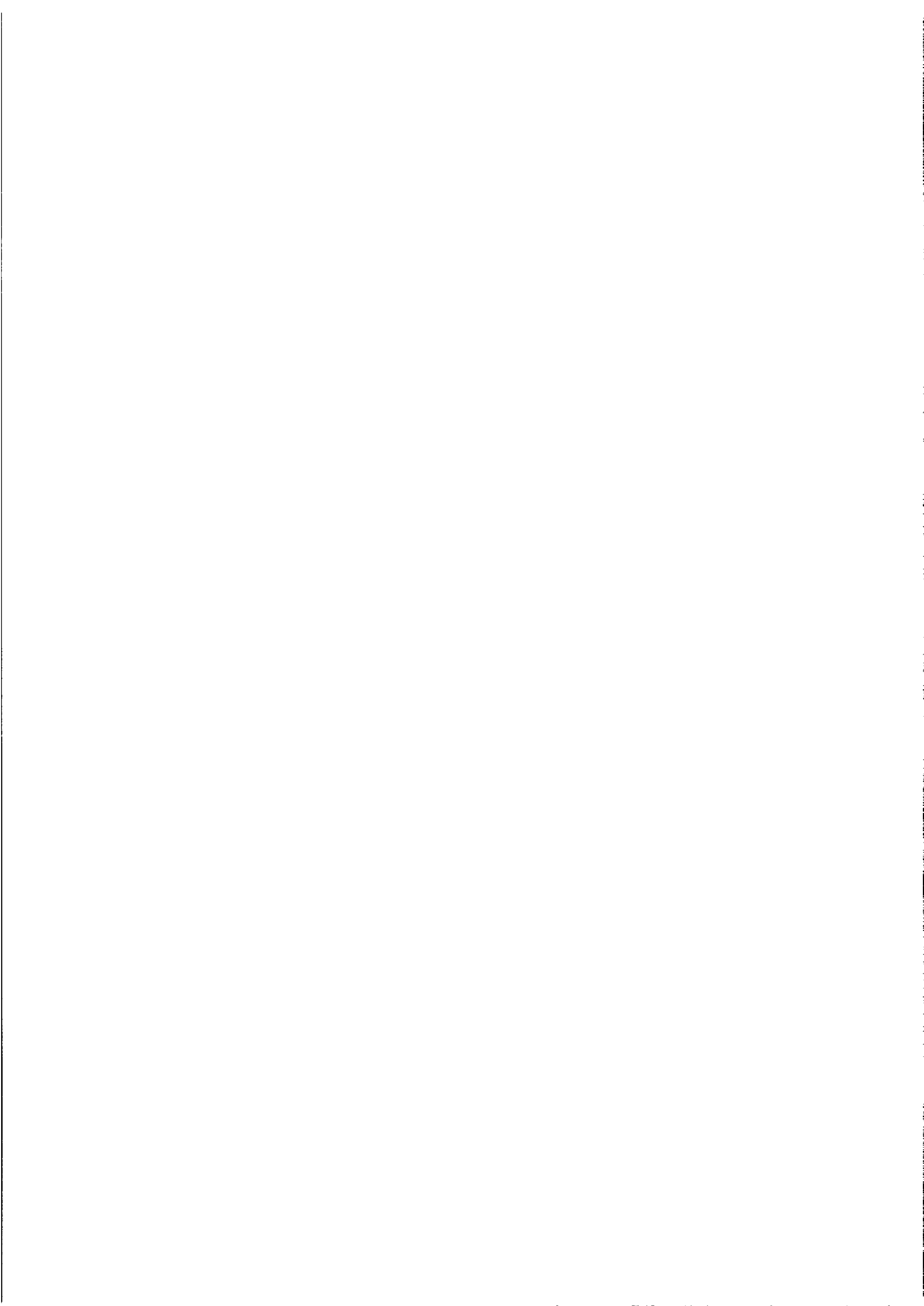
#### SUPERFICI EDIFICATE

Edificio da destinarsi prevalentemente a servizi: asilo e residenza protetta per anziani o altri servizi compatibili di tipo pubblico

Recupero edificio rurale da destinarsi a servizio pubblico per attività ricreative/sportive di quartiere

Limitatamente alla copertura piana, superficie da destinarsi a servizi convenzionati per attività sportive

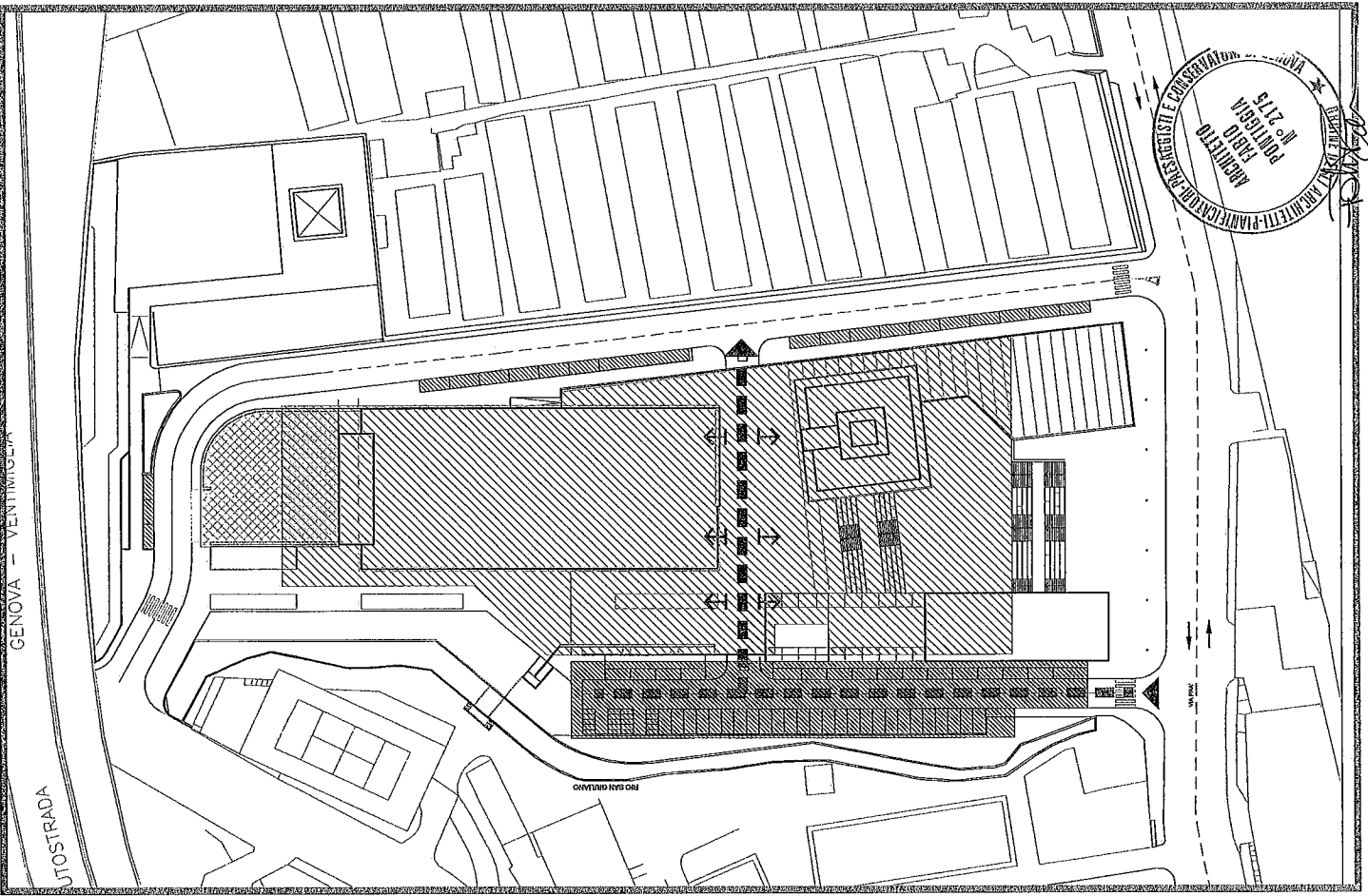




Area Ex Verrina  
 Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana

S.A.U.  
 TEMI DI DEFINIZIONE  
 SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO

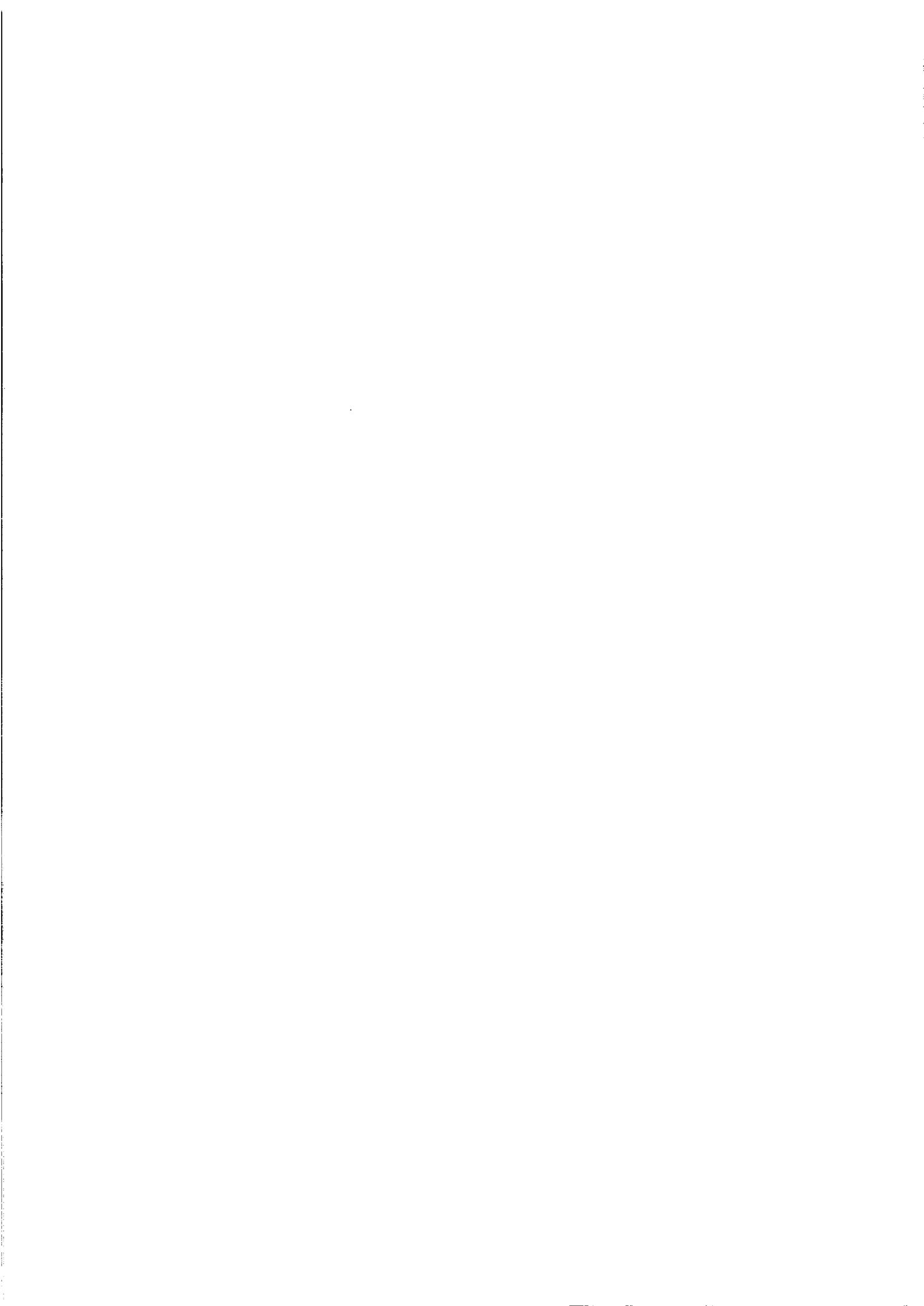
6



ARCHITETTO PIANIFICATORE ARCHITETTO CONSERVATORE  
 PIAZZA F.lli GRILLI N. 215  
 10121 TORINO  
 PIAZZA F.lli GRILLI N. 215  
 10121 TORINO

<b>SISTEMA DEI PARCHEGGI E VIABILITA' INTERNA</b>	
<b>VIABILITA' INTERNA</b>	Viabilità di accesso veicolare per i parcheggi pertinenziali residenziali e commerciali interrati e seminterrati.
<b>SISTEMA PARCHEGGI</b>	<b>ParCHEGGI PERTINENZIALI</b>
[Diagonal hatching symbol]	ParCHEGGI PERTINENZIALI interrati o seminterrati per residenziale e commerciale
[Cross-hatching symbol]	Area merci per attività commerciali in Media Struttura di Vendita
[Vertical hatching symbol]	ParCHEGGI pubblici e per servizi
[Dark grey fill symbol]	ParCHEGGI pertinenziali per edificio Servizi

COMUNE DI GENOVA  
 DIREZIONE URBANISTICA  
 10121 TORINO



**QUOTE MASSIME DELLE VOLUMETRIE PRINCIPALI**  
al netto di parapetti, protezioni, locali tecnici e impianti

Edificio Servizi

Torre Residenze

Edificio Commerciale (M.S.V.)

Area Ex Verrina  
Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana

S.A.U.  
TEMI DI DEFINIZIONE  
SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO

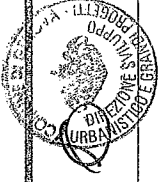
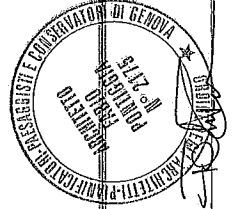
+95.00 s.l.m.

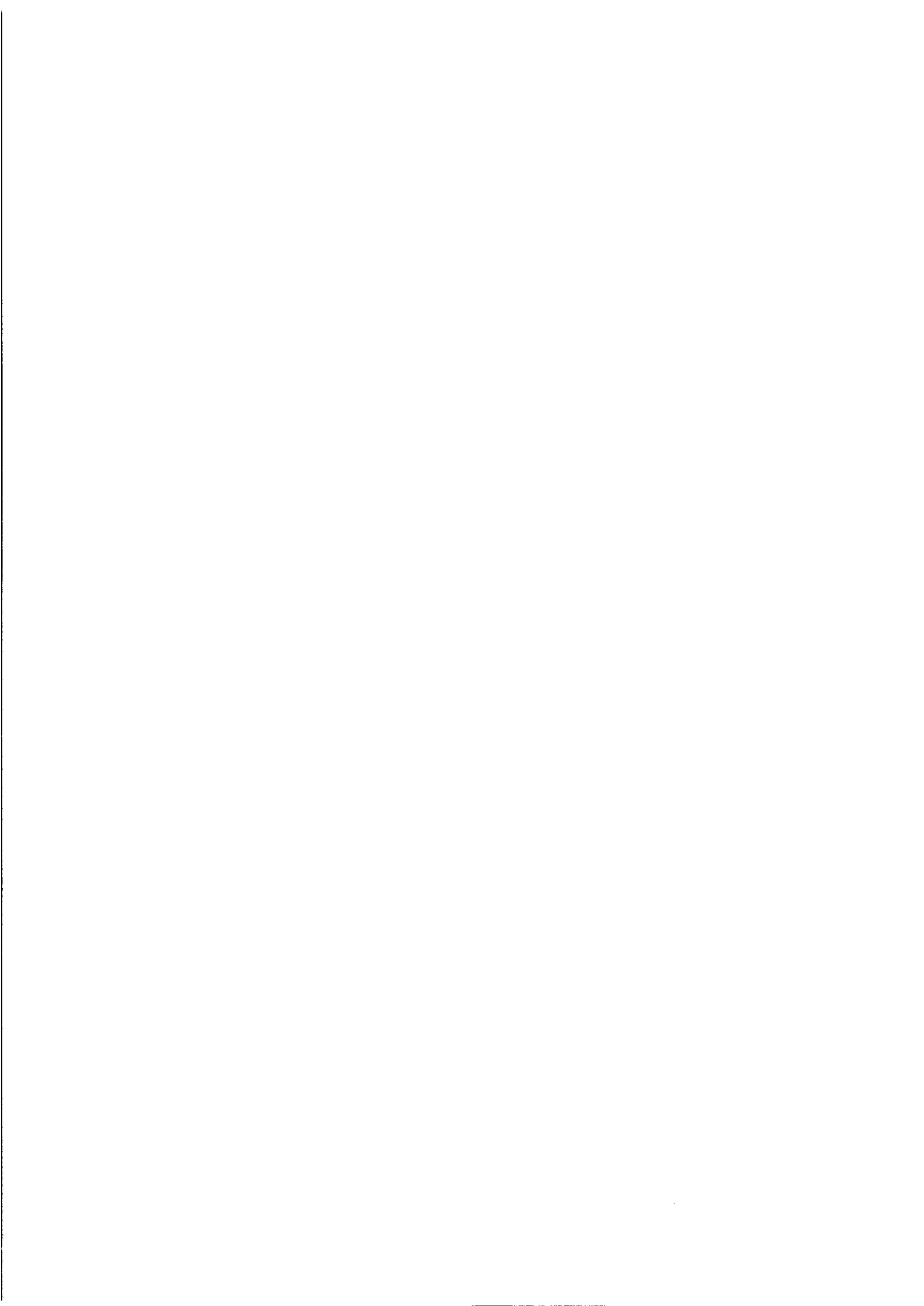
+24.00 s.l.m.

+26.00 s.l.m.

+6.10 s.l.m.

PROSPETTO EST





Area Ex Verrina  
Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana

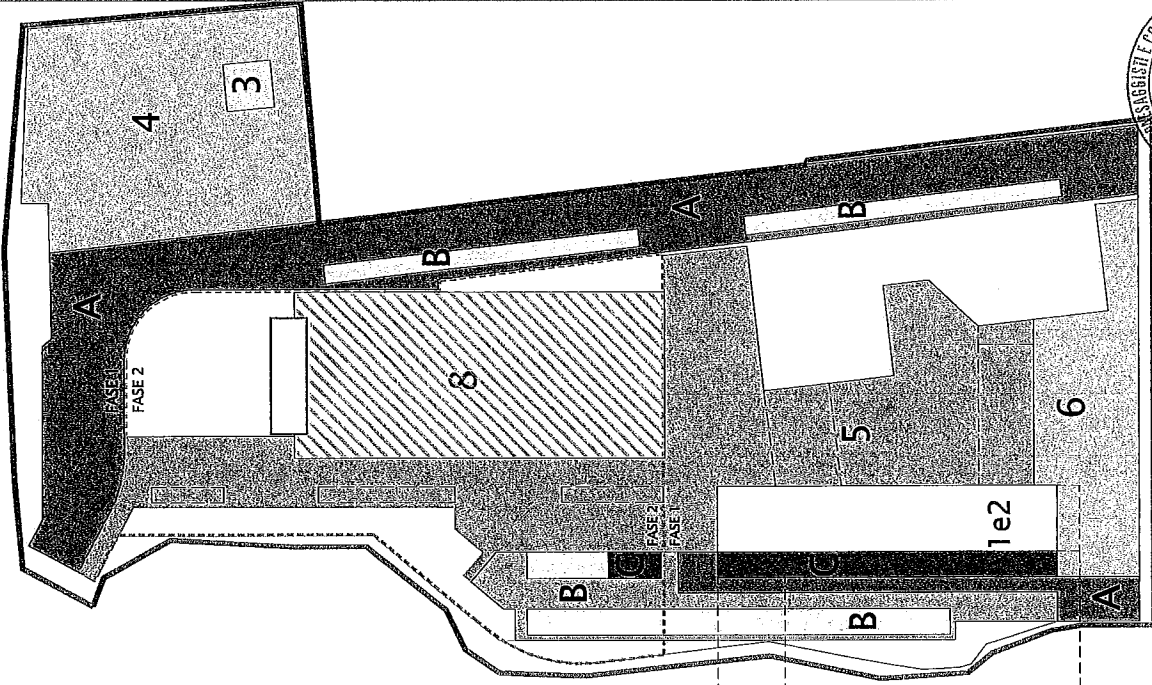
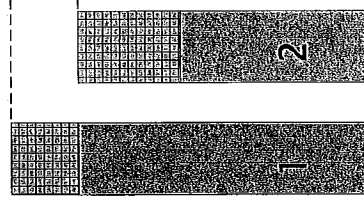
S.A.U.  
TEMI DI DEFINIZIONE  
SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO

**legenda**

	Limite S.A.U.
	Strade pubbliche
	Parcheggi pubblici
	Parcheggi Servizi
	Asilo
	Residenza Anziani
	Edificio rurale
	Plena dalle serre
	Piazze e percorsi pubblici
	Piazza pubblica di Via PIA
	Copertura attrezzata
	Fieri attuale
	FASE 2
	FASE 1

**Edificio a Servizi**

II livello  
III livello



**OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA**

INFRASTRUTTURE VIARIE	
A	Strade pubbliche 3.250 mq Fase 1

**OPERE DI URBANIZZAZIONE SECONDARIA**

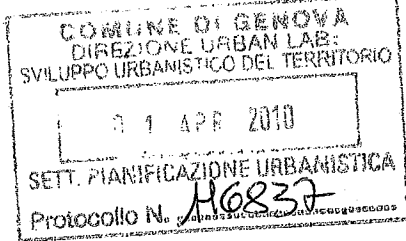
PARCHEGGI PUBBLICI	
B	Parcheggi pubblici 1.500 mq 1.000 mq Fase 1 500 mq Fase 2
C	Parcheggi edificio Servizi 350 mq Fase 1
SUPERFICIA SERVIZI Edifici per Servizi pubblici e/o convenzionati	
1	Asilo 650 mq Fase 1
2	Area di pertinenza esterne 150 mq Fase 1
3	Residenze per anziani 350 mq Fase 1
	Area di pertinenza esterne 250 mq Fase 2
	Edificio rurale (recupero) 80 mq Fase 2
SUPERFICIA SERVIZI Area a Servizi pubblici con servizio BUS pubblico	
4	Area Verde Serre 2.000 mq Fase 2
5	Percorsi e piazze pedonali 3.500 mq 2.200 mq Fase 1 1.300 mq Fase 2
6	Piazza Pubblica sull'Aurelia 800 mq Fase 1
8	Copertura ad uso sportivo 2.000 mq Fase 2
<b>Totale Generale 14.880 mq</b>	

11.630 mq







**COMUNE DI GENOVA**

**Direzione Gestione del Territorio  
Settore Urbanistica**

Via di Francia 1  
16149 GENOVA

Rif.: VER/100330-a/FP/fp

**Oggetto:** Relazione integrativa in aggiornamento della documentazione SAU Verrina a seguito parere Commissione Locale per il Paesaggio del 24.03.2010.

Nel merito del parere espresso si dichiara quanto di seguito riportato a titolo di  
**RELAZIONE INTEGRATIVA**

Presa visione in via anticipata (documentazione visionata presso il Settore Urbanistica, arch. Massimo Ferrari) del parere favorevole condizionato espresso dalla Commissione per il Paesaggio che nella seduta del 24.03.2010 ha esaminato gli elaborati progettuali relativi allo Schema di Assetto Urbanistico (SAU) dell' area ex Verrina di Genova Voltri si provvede all'aggiornamento degli elaborati di progetto ottemperando alle condizioni ammissibili.

In particolare si rileva che nel merito del vincolo specifico di competenza della Commissione, relativo alla fascia di rispetto di 50+50 mt della Via Aurelia, non sono state espressi dinieghi ne prescrizioni vincolanti. Essendo lo S.A.U. diviso per Fasi Attuative (Fase 1 e Fase 2) si sottolinea che lo condizioni poste nel parere favorevole espresso riguardano esclusivamente il volume edificato interamente compreso nella Fase 2 e che pertanto si assumono come integralmente approvate le ipotesi progettuali contenute nella Fase 1.

Nel merito delle condizioni poste per la realizzazione degli interventi previsti in Fase 2 si specifica quanto di seguito enunciato:

1. Il corpo di fabbrica destinato ad ospitare le superfici di Media Struttura di Vendita viene ridotto ad una lunghezza di circa 60 mt. fuori terra, ponendo le superfici destinate a magazzino a livello del piano seminterrato (indicativamente a q.ta + 14.00 mt).
2. Si rileva che tale scelta implica la richiesta di deroga dalle distanze minime previste dalla sede autostradale. Tale richiesta verrà formalizzata in seguito all'approvazione dello Schema di Assetto Urbanistico contestualmente alle fasi di progettazione edilizia che riguardano l'edificio direttamente interessato.
3. Qualora non venisse concessa tale deroga verrà presentata una nuova



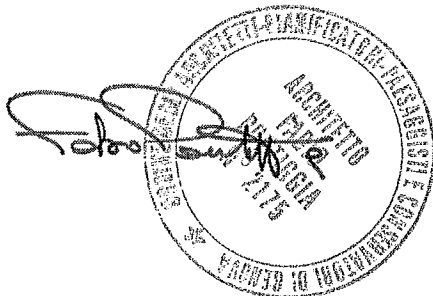
sistemazione dei volumi previsti in Fase 2, per un nuovo parere paesaggistico senza tuttavia che ciò costituisca variante al S.A.U. e mantenendo le superfici funzionali di progetto da questo previste sia in termini di S.A. che di S.N.V.

4. L'area retrostante il suddetto fabbricato viene solo parzialmente sistemata a verde di uso pubblico come ampliamento dei percorsi principali a ponente del fabbricato. Per la parte restante la superficie liberata verrà destinata ad area di carico e scarico merci essendo richiesta ( Art. 50 N. di A. P.U.C.) per questa funzione una superficie minima di circa 800 mq. non ricavabile in altro spazio limitrofo a diretto contatto con la struttura commerciale.
5. Si sottolinea che la riduzione dei volumi fuori terra rappresenta un considerevole svantaggio per la funzionalità della MSV posta al secondo livello che si viene a trovare nella condizione di non disporre di magazzini al piano. Ciò determina una minore appetibilità commerciale di questa struttura con possibili ricadute negative sul complesso dell'intervento e di conseguenza anche sugli interventi previsti a destinazione pubblica o in servitù d'uso pubblico.
6. Viene scartata la possibilità di realizzare in sottosuolo un accesso diretto carrabile ai magazzini perche ciò comporterebbe, oltre a problemi di incompatibilità normativa rispetto al codice della strada e in materia di sicurezza e prevenzione incendi, l'eliminazione totale dei magazzini stessi che verrebbero appunto sostituiti dalle rampe e dagli spazi di manovra.

Nell'ipotesi, non praticabile, di rinunciare alla superficie destinata a magazzini (nella misura stabilita dallo SAU in attuazione delle previsioni del PUC) si verificherebbero comunque condizioni di scarsa utilizzabilità della superficie fuori terra come spazio a verde pubblico. L'area verrebbe infatti necessariamente occupata da rampe carrabili, marciapiedi di sicurezza, aree di manovra, griglie di ventilazione, stato poco conciliabile con un' utilizzo a verde pubblico e di qualità.

7. Ottemperando alla condizione posta dal parere in Oggetto, di cui al precedente punto 1, si determina comunque l'auspicata condizione di un maggiore collegamento visivo da nord verso l'area verde della Piana delle serre data da una maggiore apertura spaziale.
8. La nuova viabilità principale posta ad est del comparto sarà caratterizzata da un filare di alberatura ad alto fusto verso il nuovo edificio come indicato nel parere in Oggetto.

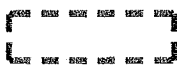
Fabio Pontiggia



Genova, 30/03/10



Legenda :



Perimetro S.A.U.



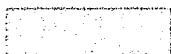
Proprietà Proponente (Soc. SALATI)



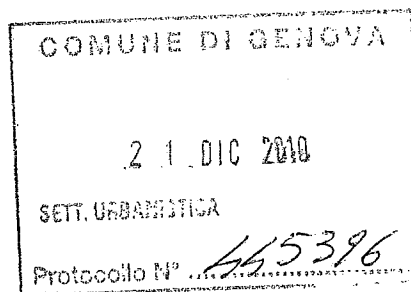
Proprietà Demanio (Rio San Giuliano)



Proprietà Comune di Genova (Via Prà)



Proprietà A.N.A.S (Autostrada A10)



3

RIQUALIFICAZIONE AREA EX VERRINA - GENOVA VOLTRI -

SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO

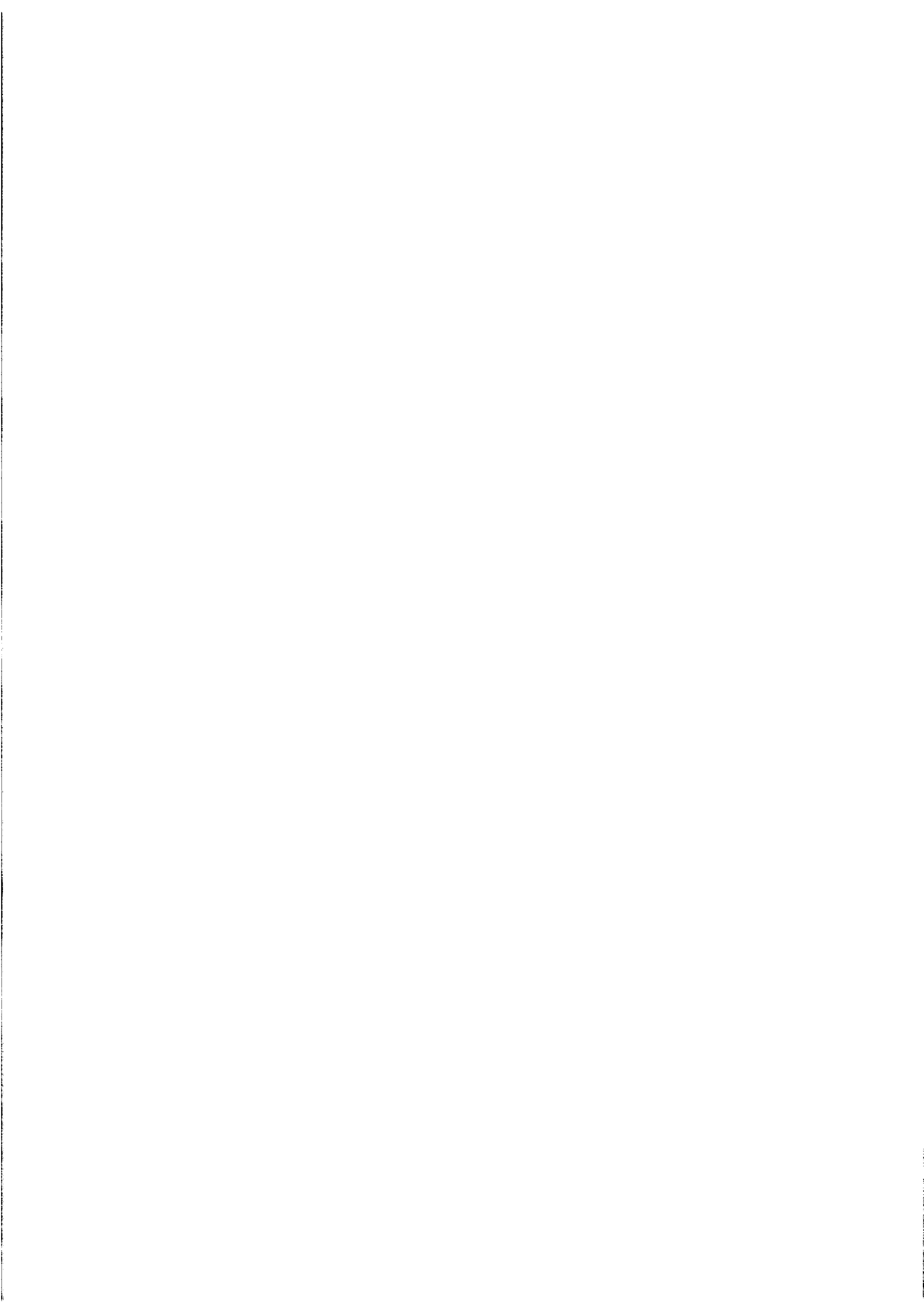
EMM/REV	DATA DATE	DESCRIZIONE DELLA REVISIONE REVISION DESCRIPTION	DISEGNATO DRAWN	CONTROLLATO CHECKED	APPROVATO APPROVED
5					
4	10.12.2010	VERIFICHE ALLEGATI CONVENZIONE - NORME DI ATTUAZIONE	CR	FP	
3	25.03.2010	REVISIONE PROGETTO PARERE COMMISSIONE PAESAGGISTICA	VC	FP	
2	20.01.2010	REVISIONE PROGETTO CITTA' PARTECIPATA	ES	FP	
1	18.04.2008	REVISIONE PROGETTO : TORRE/BLOCCO	ES	FP	
0	06.11.2006	PRIMA EMISSIONE	ES	FP	

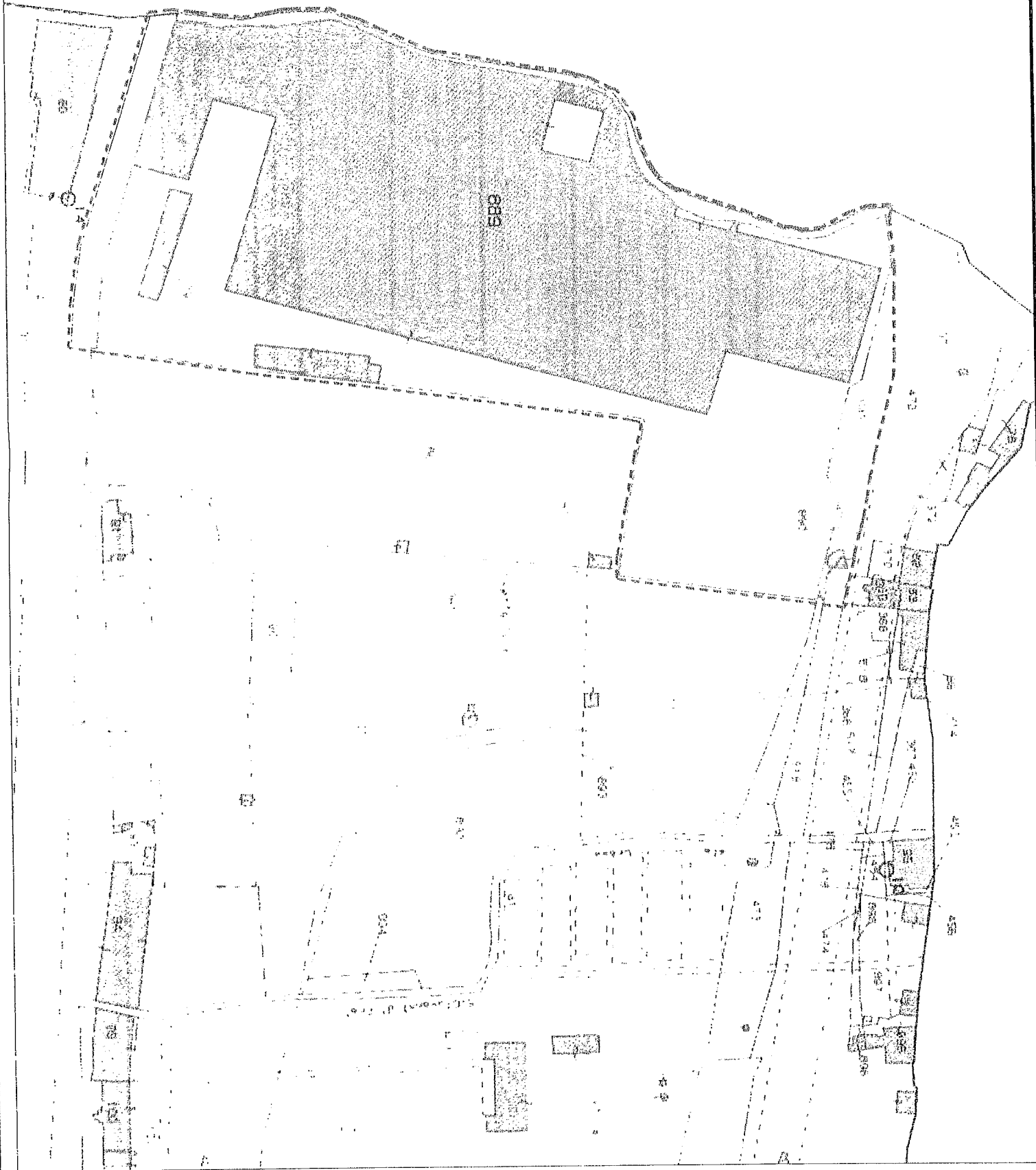
COMMESSA : JOB NO.:	<b>VER</b>	IDENTIFICATIVO FILE: FILE IDENTIFICATION:	PROGETTO: PROJECT:	<b>S.A.U. RIQUALIFICAZIONE AREA EX VERRINA</b>		
------------------------	------------	--	-----------------------	--	--	--

COMMITTENTE : <b>SALATI ARMANDO S.p.a.</b> Via XX Settembre n° 1/10 - 16121 Genova - Tel. 010 561589	TITOLO: TITLE:	<b>DELIMITAZIONE DELLO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO</b>			
---	-------------------	--	--	--	--

PROGETTO: <b>FABIO PONTIGGIA ARCHITETTO</b> Laboratorio di Progettazione <b>OPEN POINT ARCHITETTURA</b> Piazza Campetto, 7/10 16123 GENOVA					
Arch. Fabio Pontiggia Arch. Enrica Campomenosi Arch. Claudia Levin Arch. Enrico Spicuglia Arch. Valentina Coasu e-mail: fabio.pontiggia@laboarchigenova.it Tel. +39 010 2474333 Fax +39 010 2757621 c.f. PNTFBA58126D969I p.iva 01548920997					

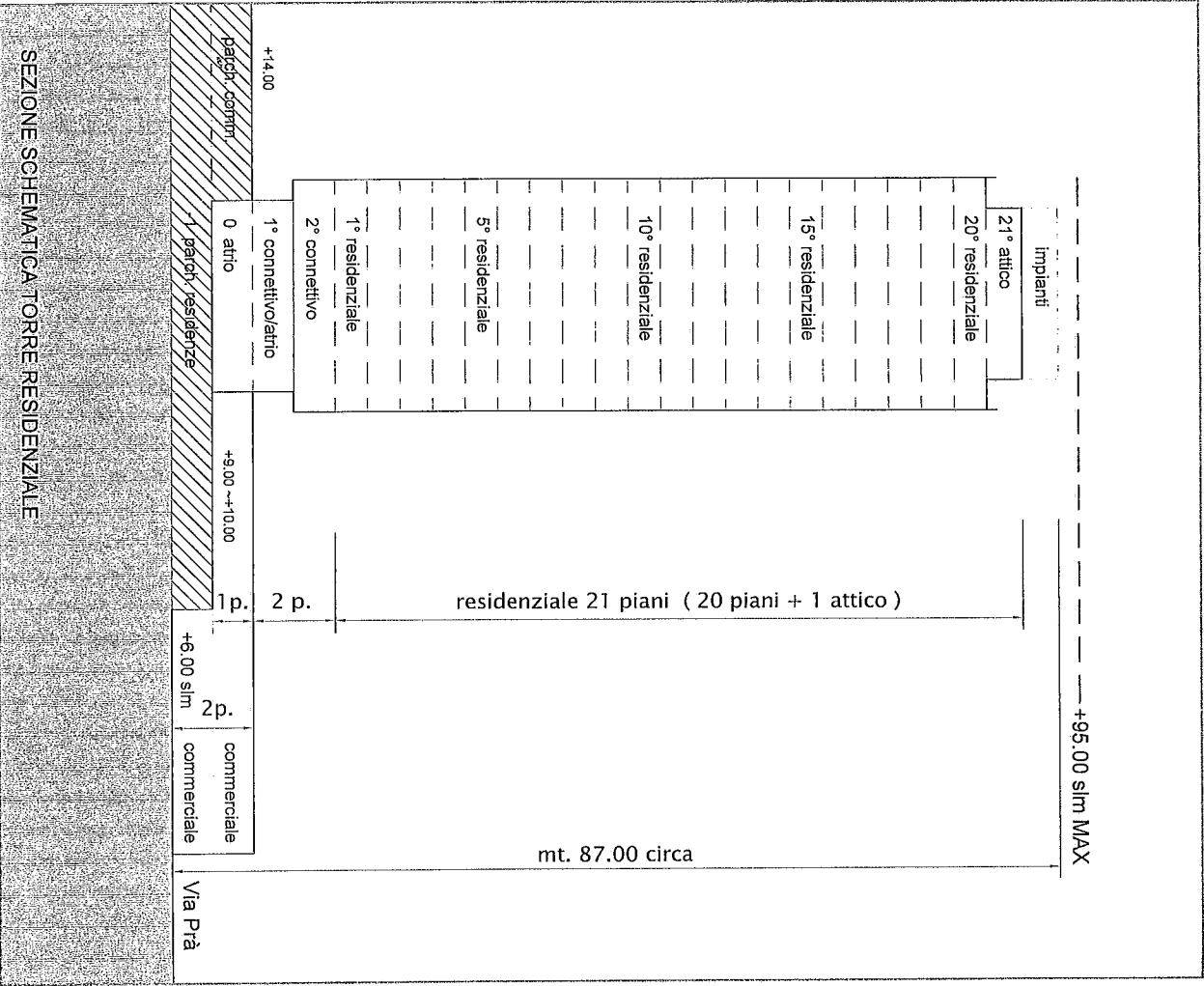
IDENTIFICATIVO DOCUMENTO :	TAV.: NO.:	FORMATO: SIZE:	SCALA: SCALE:	FOGLIO: SHEET:	DI: OF:
<b>VER 01 DIS</b>	<b>SU 01.0</b>		<b>1:1000</b>		







COMUNE DI GENOVA  
12 APR 2010  
SETT. Edil. e Terr.  
Protocollo: 126802



**RIQUALIFICAZIONE AREA EX VERRINA - GENOVA VOLTRI -**

**SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO**

5									
4									
3	20.01.2010	REVISIONE PROGETTO CITA' PARTECIPATA	ES	FP					
2	18.04.2008	REVISIONE PROGETTO : TORRE/BLOCCO	ES	FP					
1	06.11.2006	PRIMA EMISSIONE	ES	FP					
0									

EMK/REV	DATA	DESCRIZIONE DELLA REVISIONE	DISEGNATO	CONTROLLATO	APPROVATO
FILE IDENTIFICATIVO	FILE IDENTIFICATIVO	FILE IDENTIFICATIVO	CHECKED	CHECKED	APPROVED

**VER**

COMMESSA :  
JOB NO.:

PROGETTO:  
PROGETTO:  
PROGETTO:

TITOLO:  
TITOLO:  
TITOLO:

COMMITTENTE :  
**SALATI ARMANDO S.p.a.**  
Via XX Settembre n° 1/10 - 16121 Genova -  
Tel. 010 561589

PROGETTO:  
**FABIO PONTIGGIA ARCHITETTO**  
OPERA POINT ARCHITETTURA  
Piazza Campello, 7/10 16123 GENOVA

Arch. Fabio Pontiggia  
Arch. Erica Campomoni  
Arch. Claudia Lavin  
Arch. Enrico Spicchia  
Arch. Valentina Casati

È n.° 126802 del 12/04/2010  
C.I. P. 126802/001/001 - Data 01/04/2009



IDENTIFICATIVO DOCUMENTO :  
**VER 01 DIS**

TAV. NO. :  
**SU 08.3**

FORMATO: SIZE  
SCALA: SCALE  
**1:500**

FOLI/O: SHEET  
DI: OF

Proprietà e diritti del presente disegno sono riservati - la riproduzione e l'uso ownership and copyright are reserved - reproduction is strictly forbidden

SEZIONE SCHEMATICA TORRE RESIDENZIALE



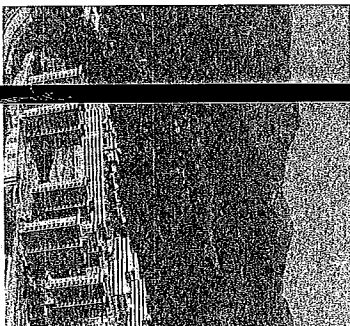


COMUNE DI GENOVA

AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA AREA EX VERRINA

SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO (S.A.U.)

• DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA



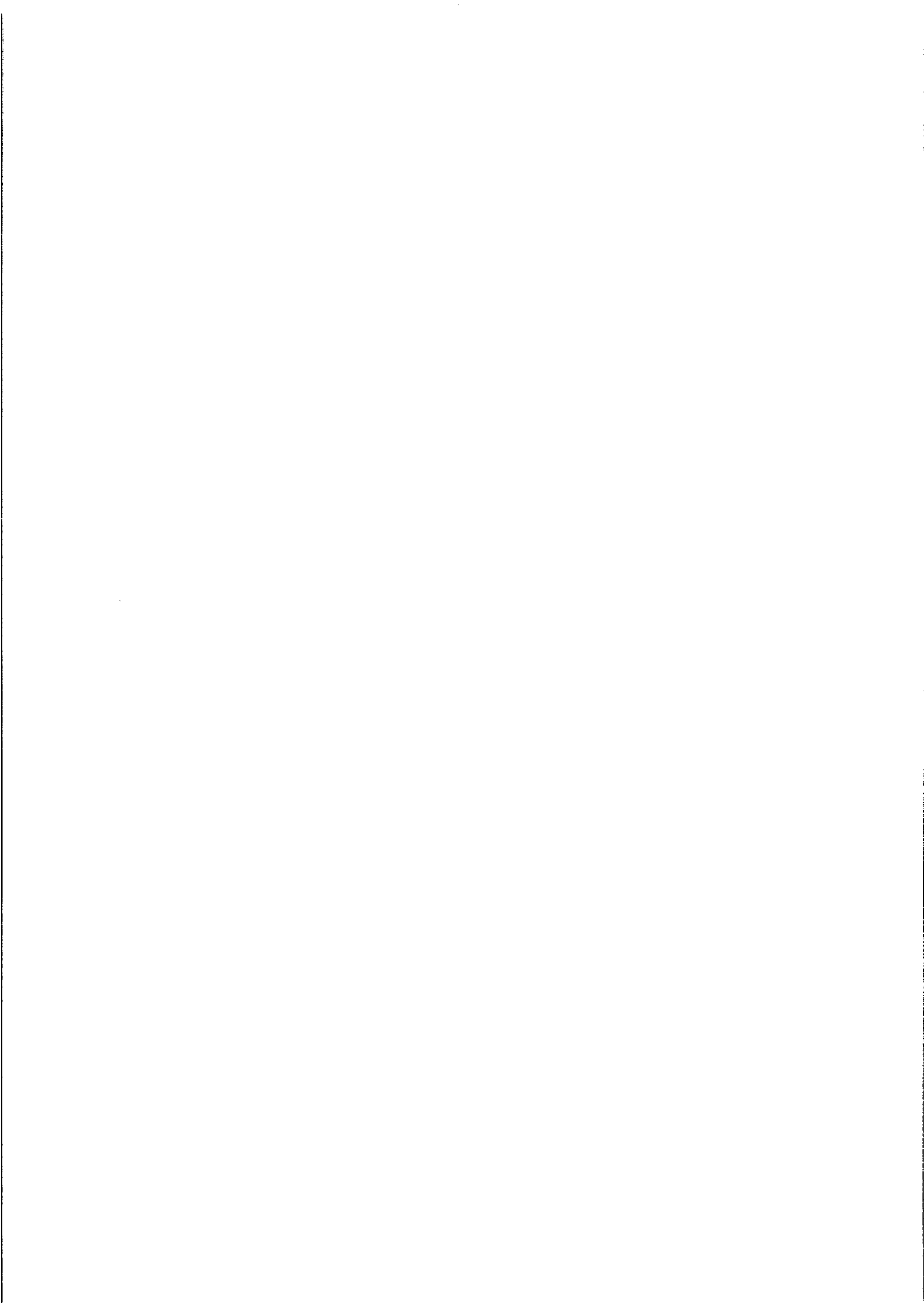
Proponente:  
SALATI ARMANDO S.p.A.  
Via XX Settembre, 1/10 - 16126 Genova

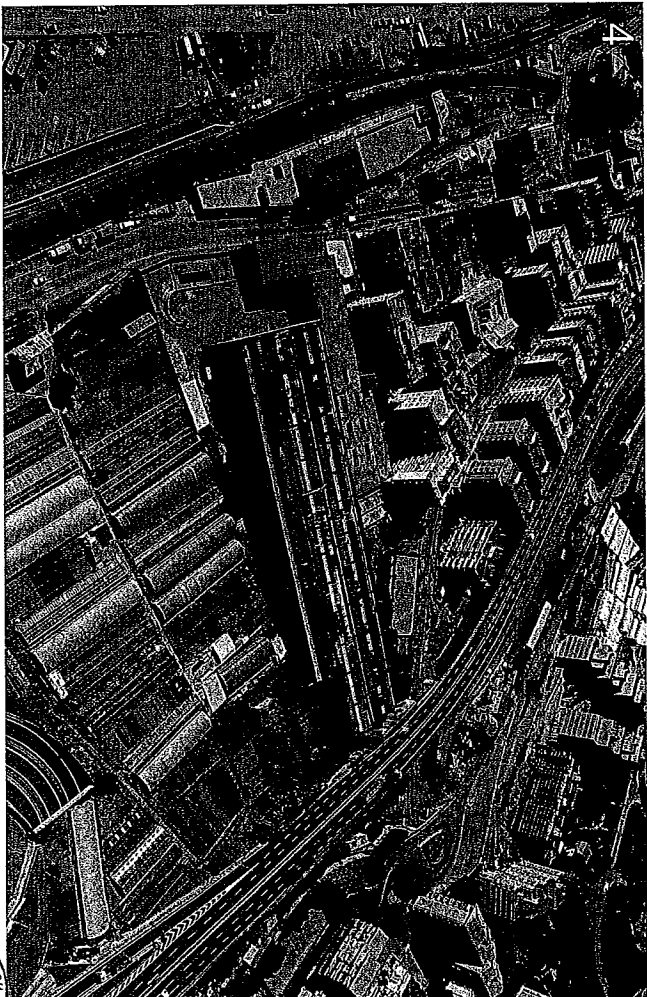
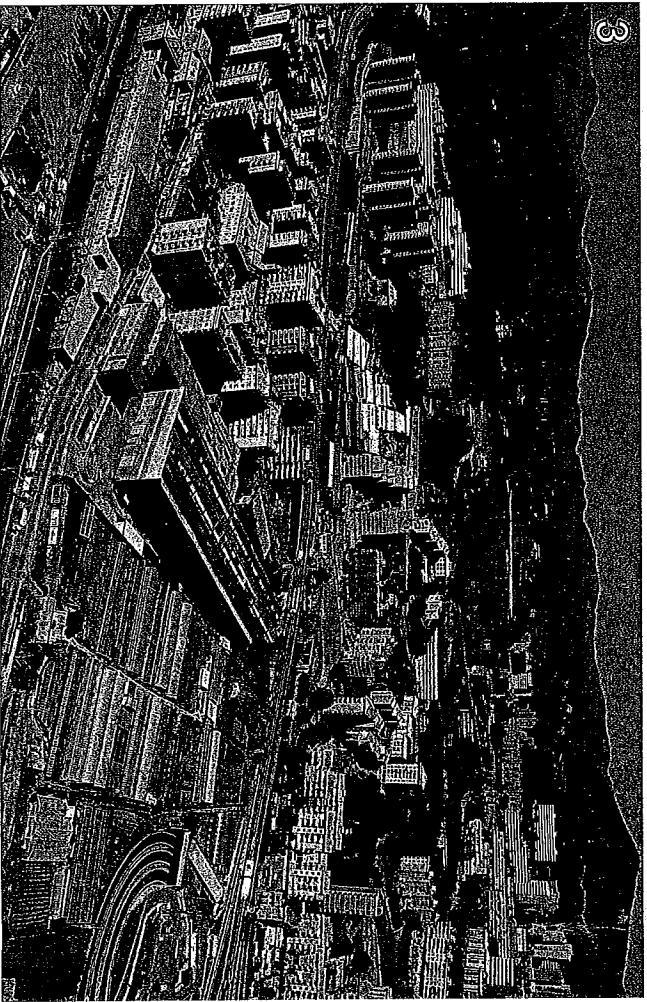
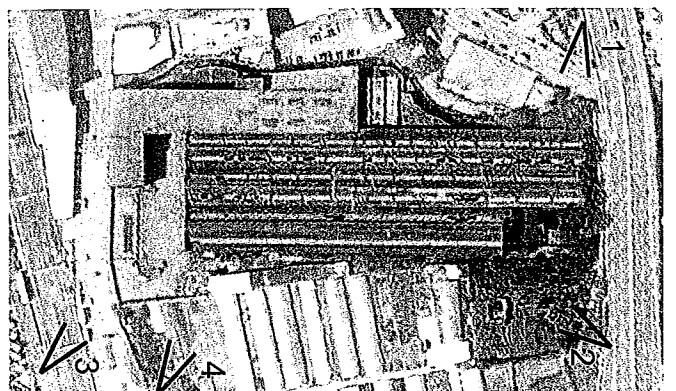
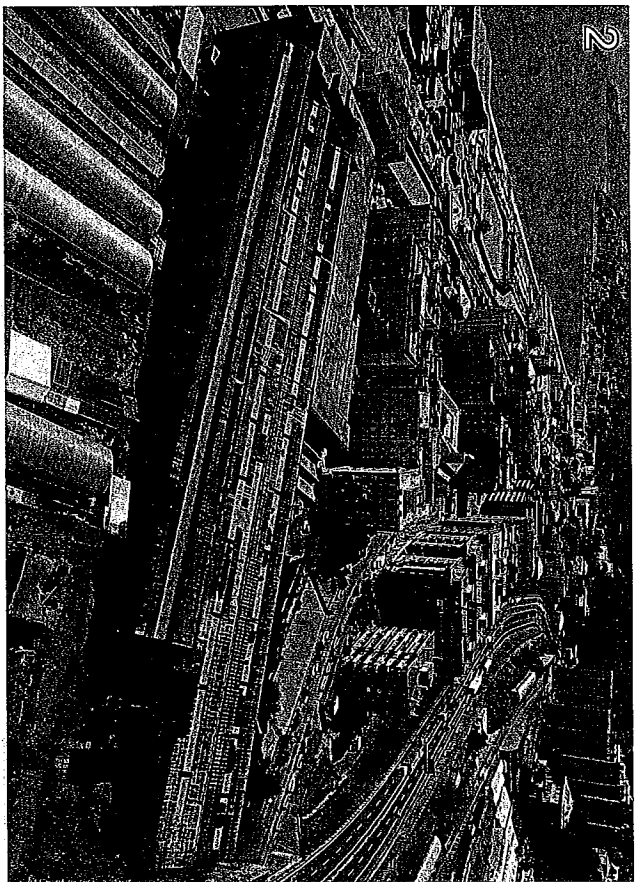
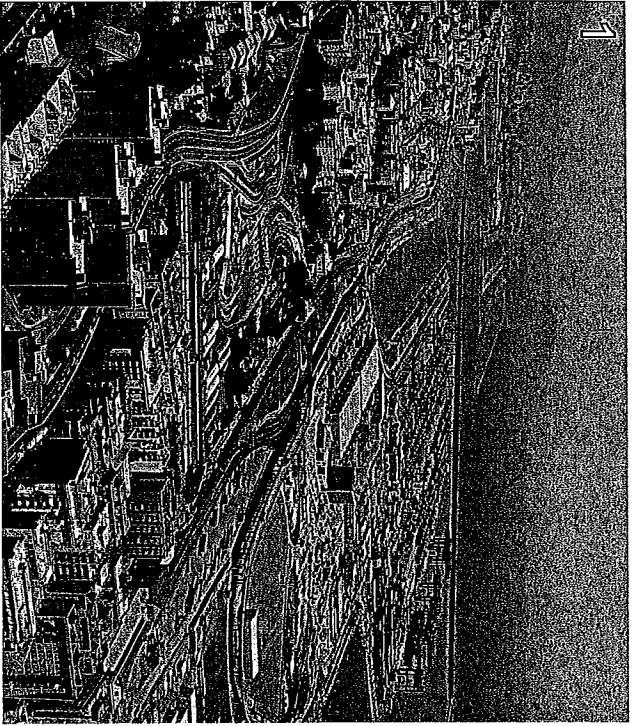
Progetto:  
FABIO PONTIGGIA ARCHITETTO  
Piazza Campetto, 7-10 - 16122 Genova  
Tel. 010 24.74.333 - Fax 010 27.57.621  
arch. Fabio Pontiggia  
arch. Enrica Campomenosi  
arch. Claudia Levin  
arch. Enrico Spicuglia

fabio.pontiggia@laboarchigenova.it  
Genova, 25 Febbraio 2010

COMUNE DI GENOVA  
02 MAR 2010  
SETT. URBANISTICA  
Protocollo N° 76169





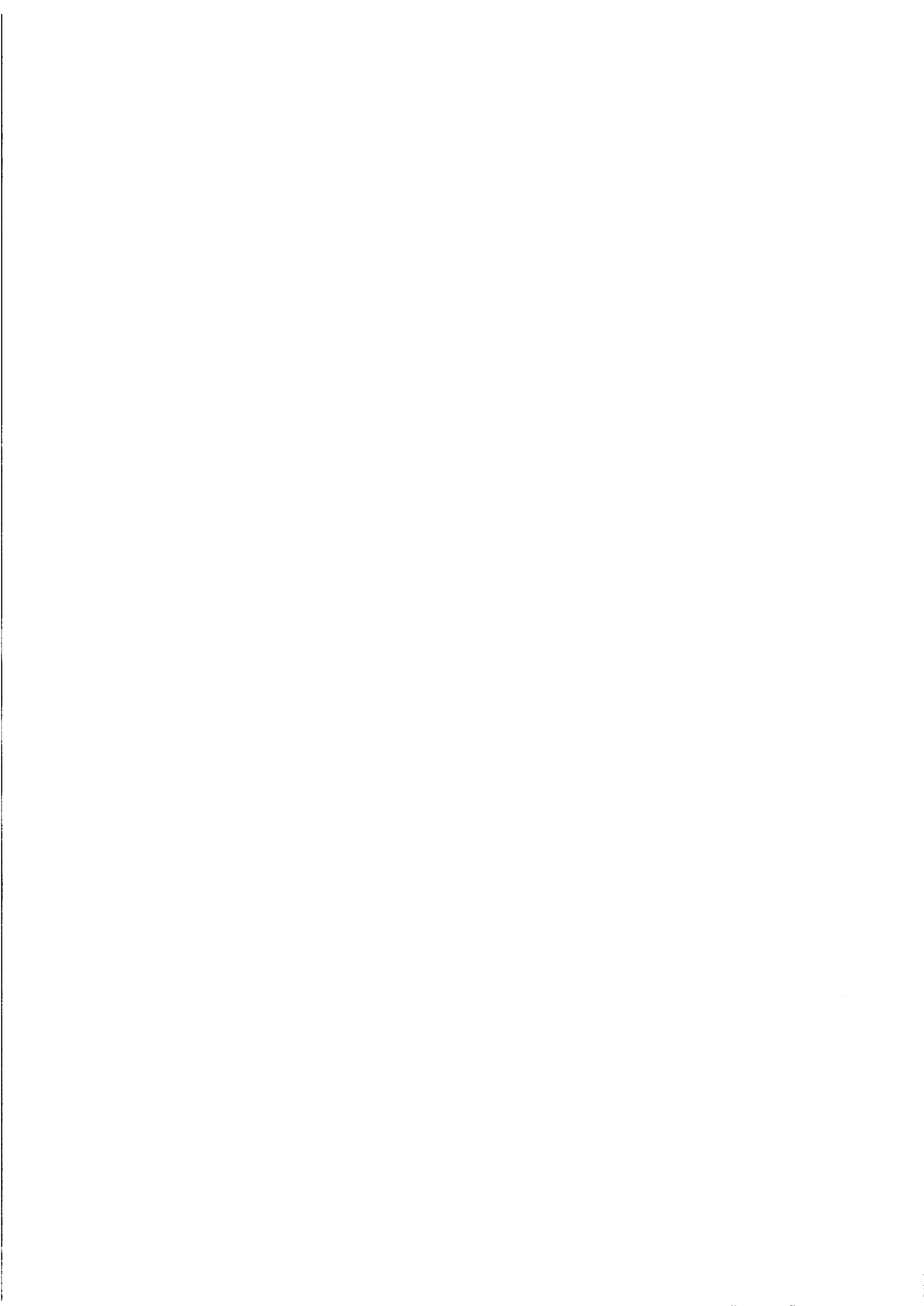


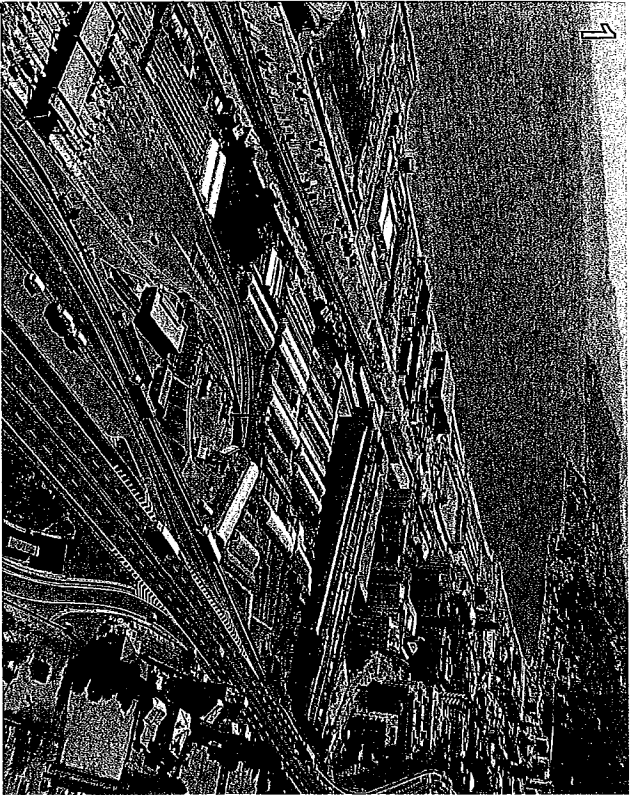
VISTE AEREE

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA - AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA EX-VERRINA

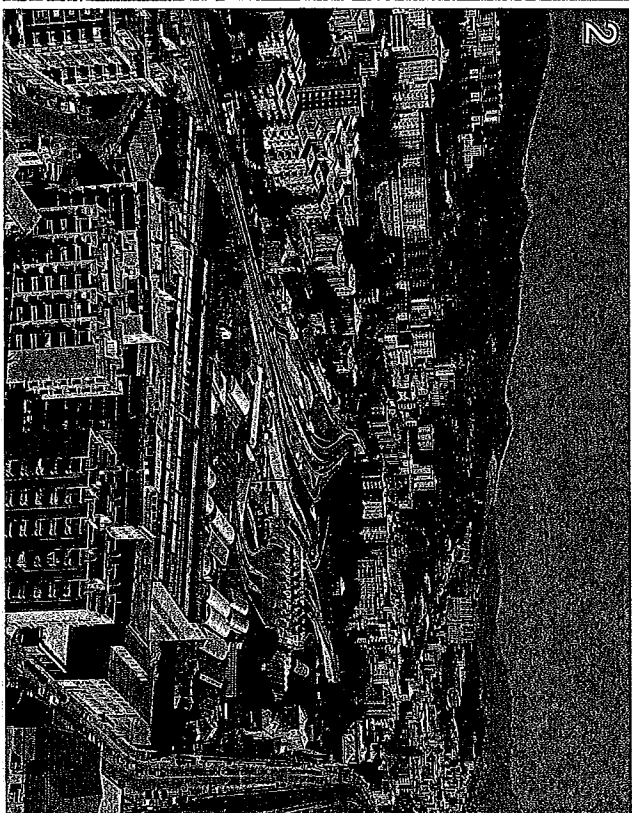
FABIO PONTIGGIA ARCHITETTO  
Laboratorio di Architettura





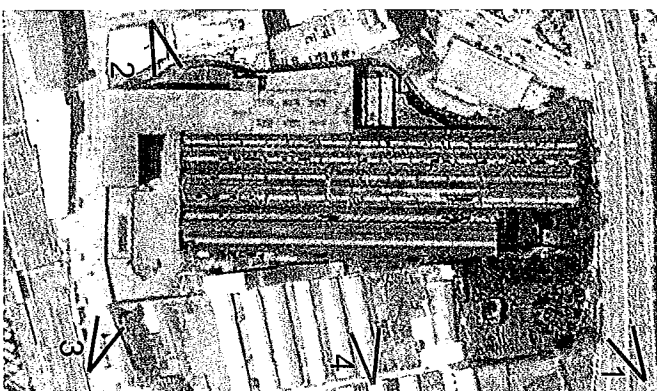


1



2

VISTE AEREE

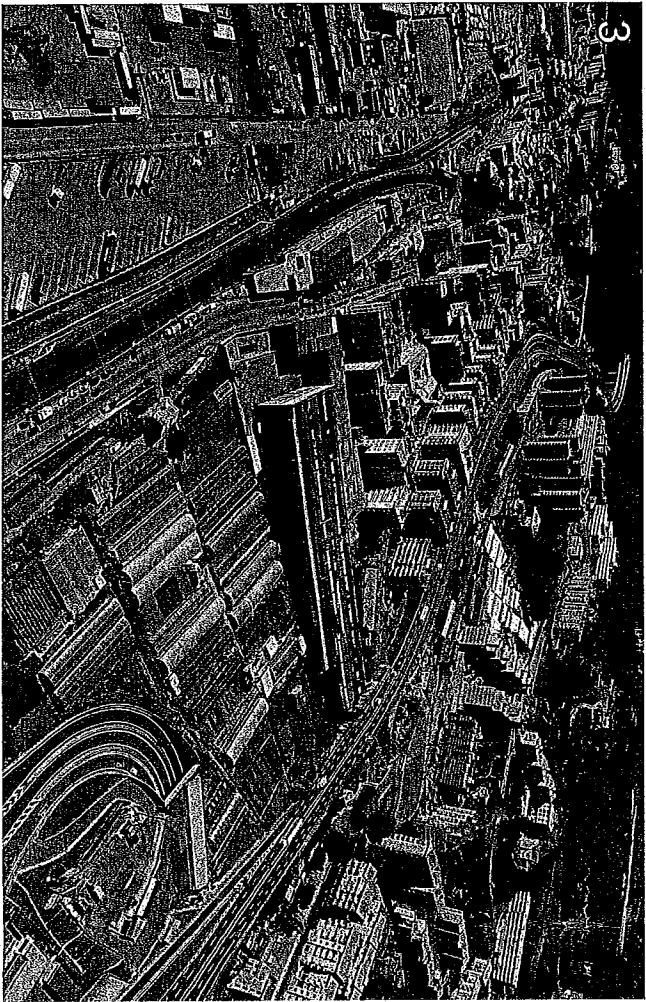


1

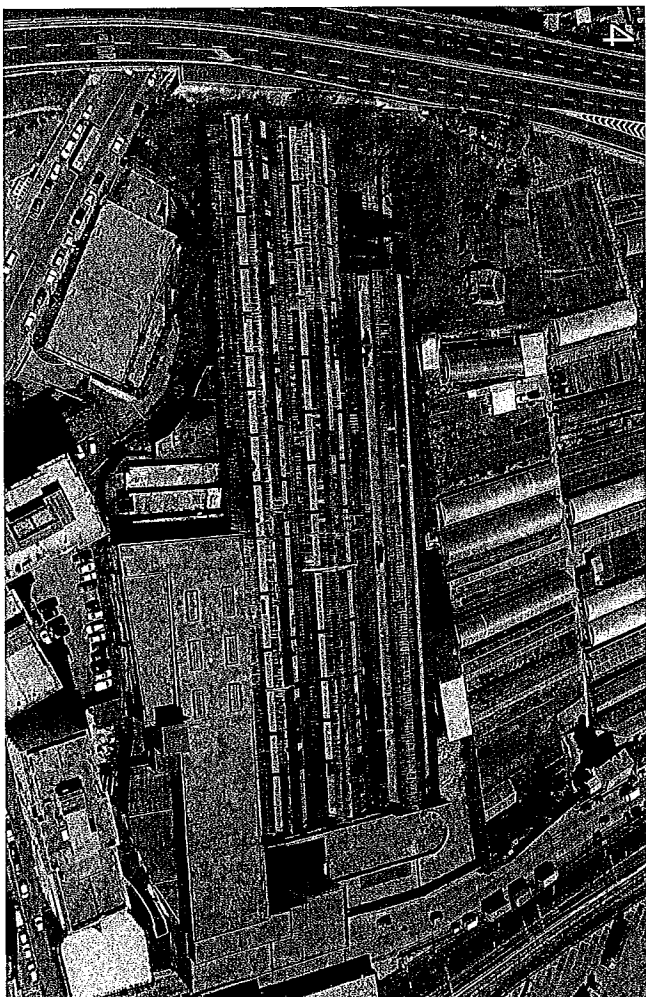
4

3

2



3



4

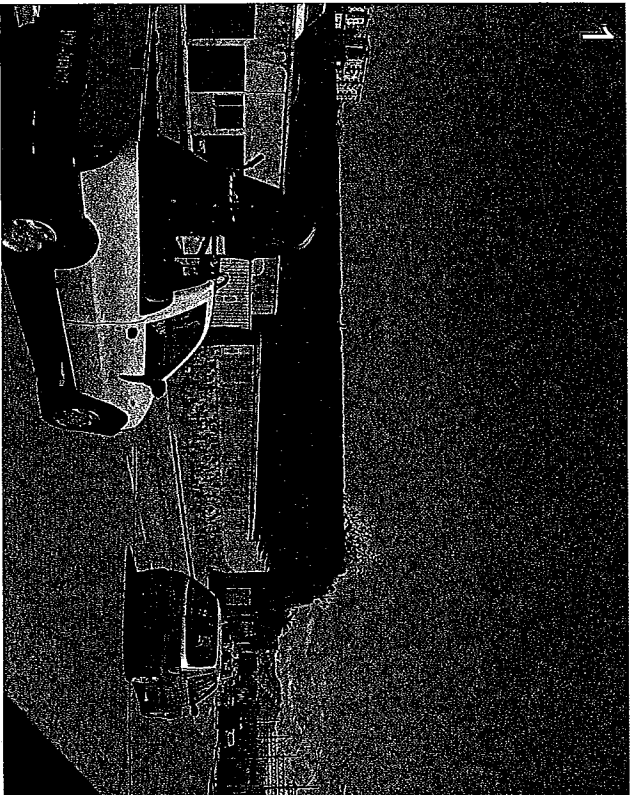
DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA - AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA EX-VERRINA

FABIO PONTIGGIA ARCHITETTO  
Laboratorio di Arch



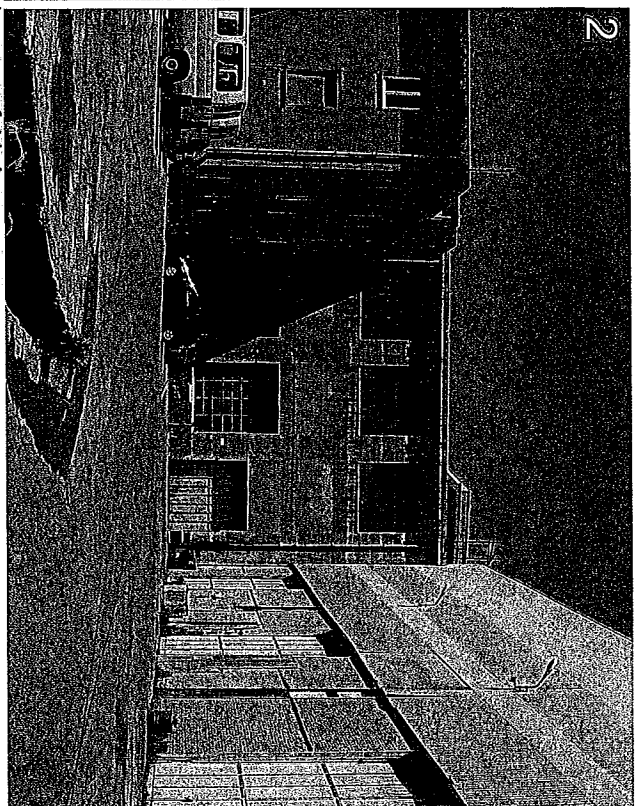






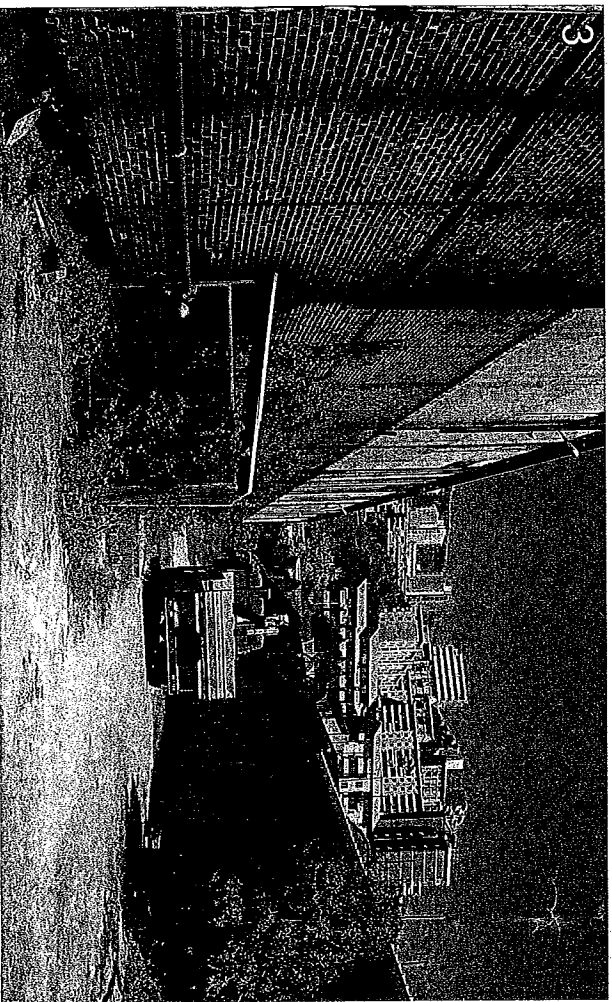
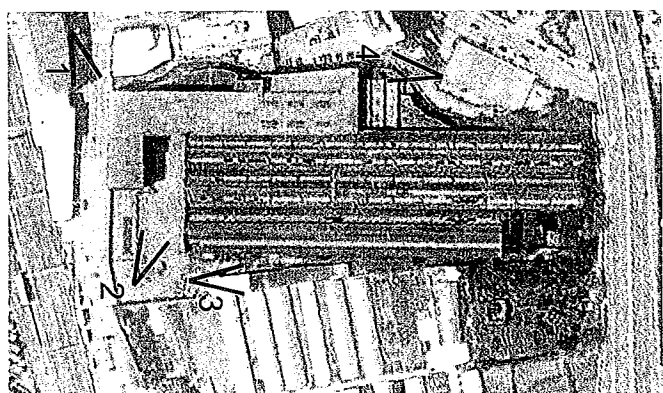
1

vista da via Prà



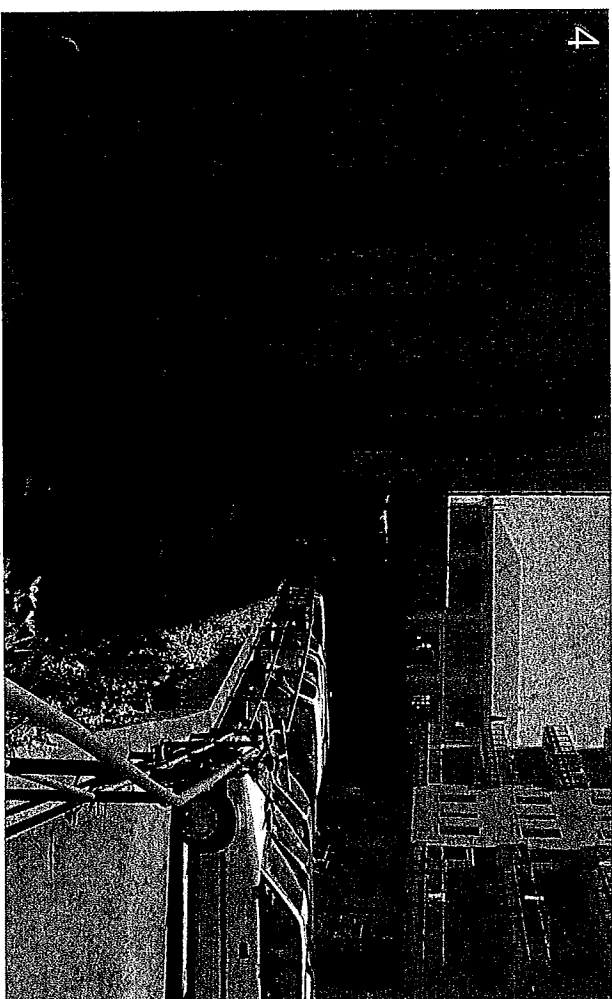
2

Ingresso fabbrica



3

vista spazio di pertinenza fabbrica lato est



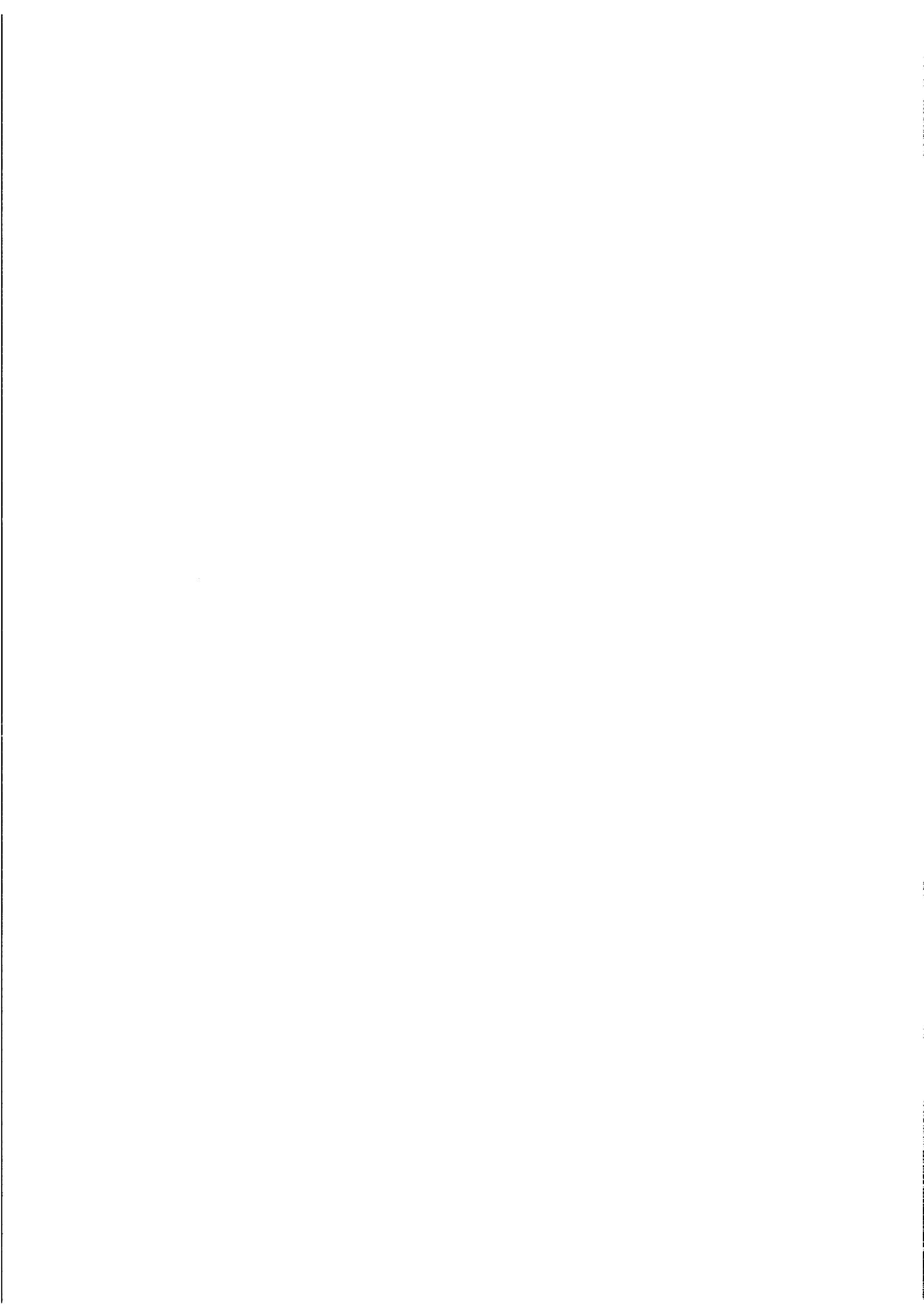
4

vista da Rio San Giuliano

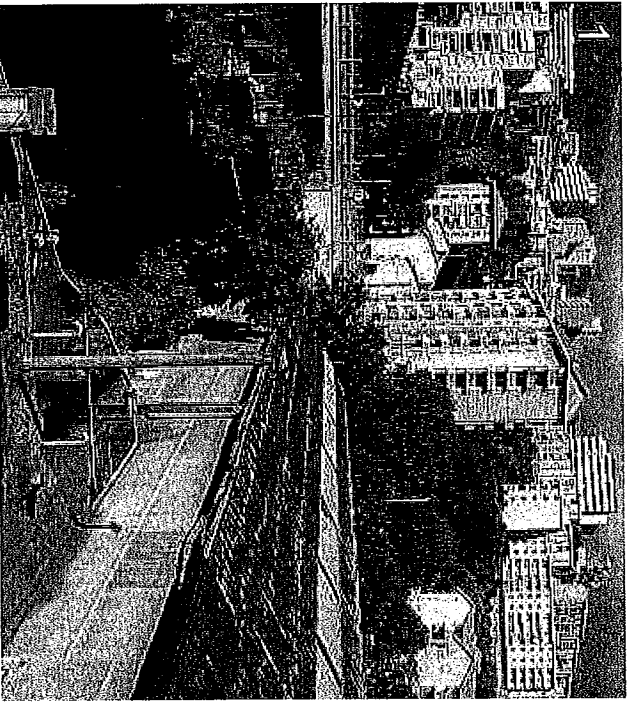
DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA - AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA EX-VERRINA

FABIO PONTIGLIA ARCHITETTO  
Laboratorio di Archi

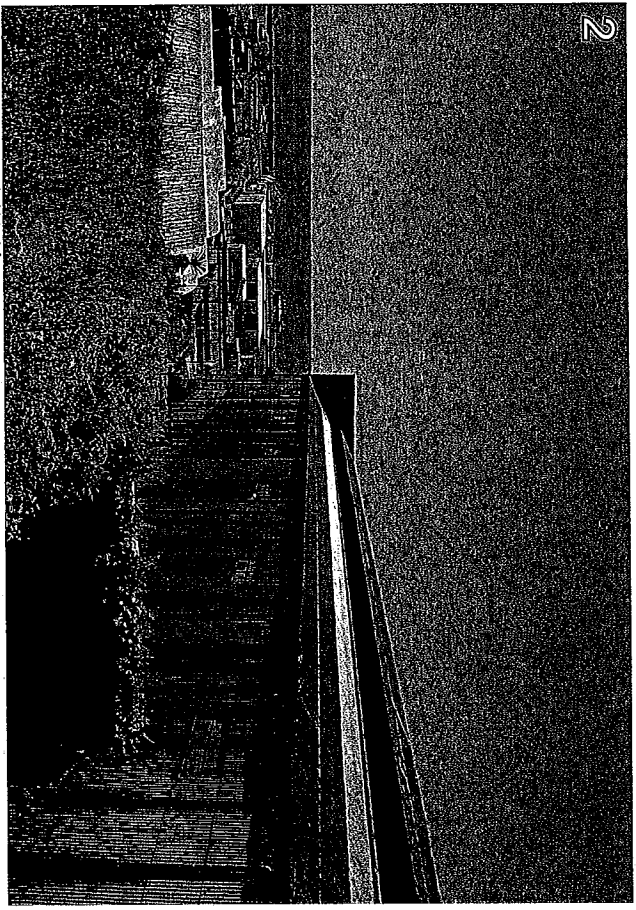




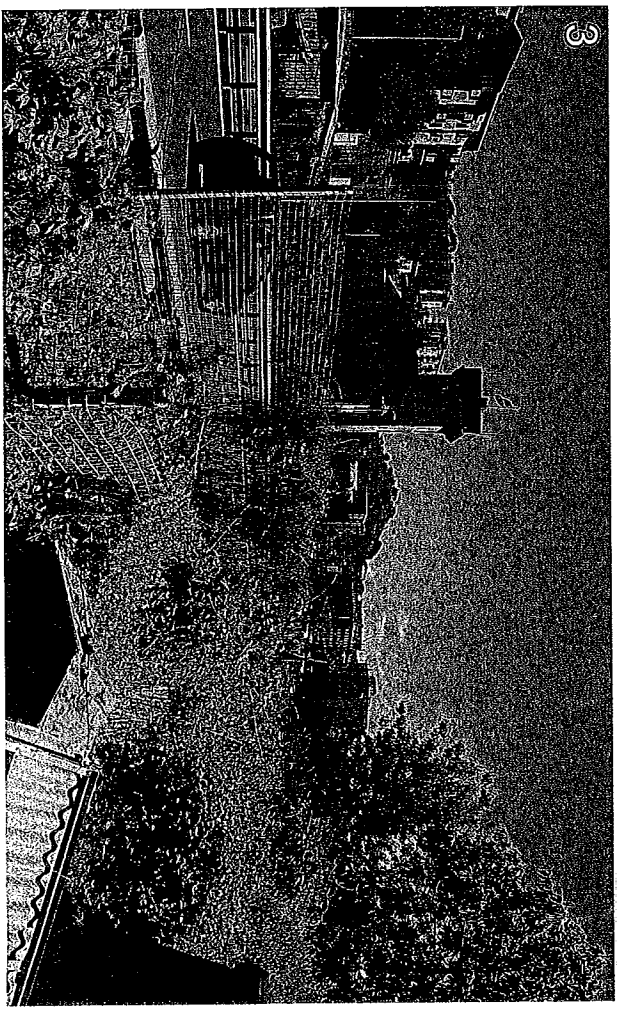
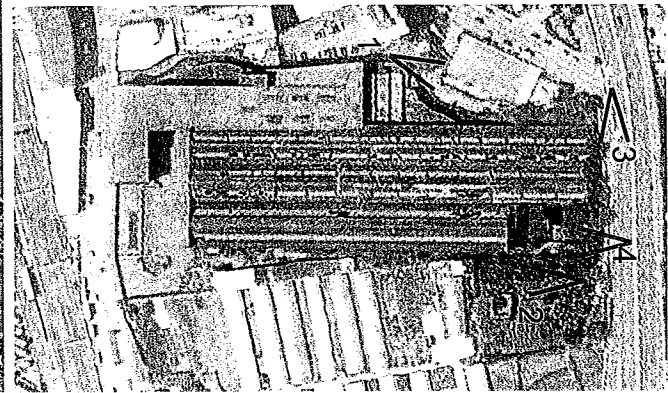




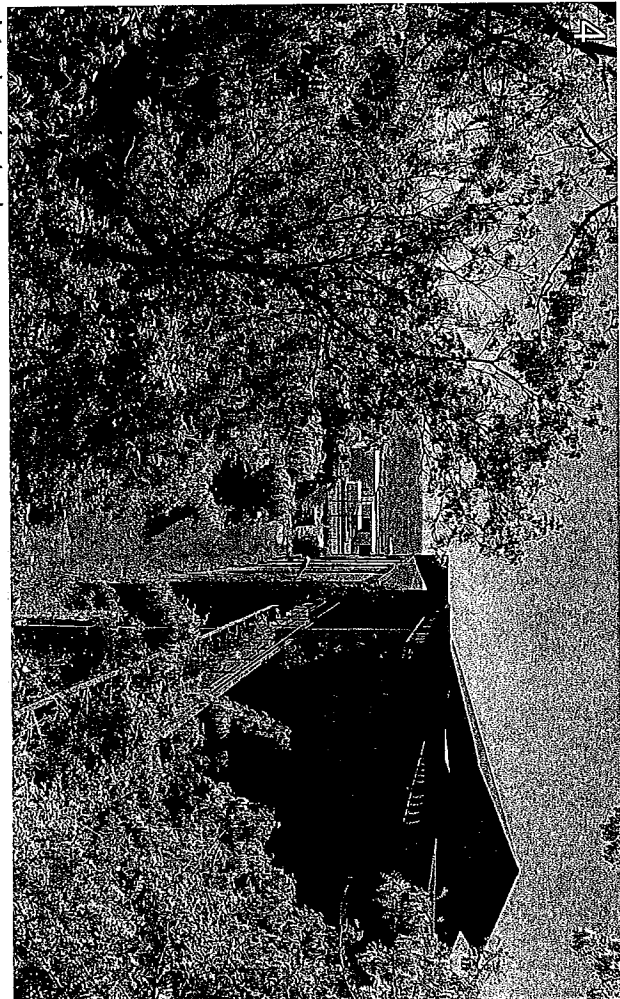
vista da terrazzo lato ovest



vista da rudere (SMA)



vista da via Ventimiglia

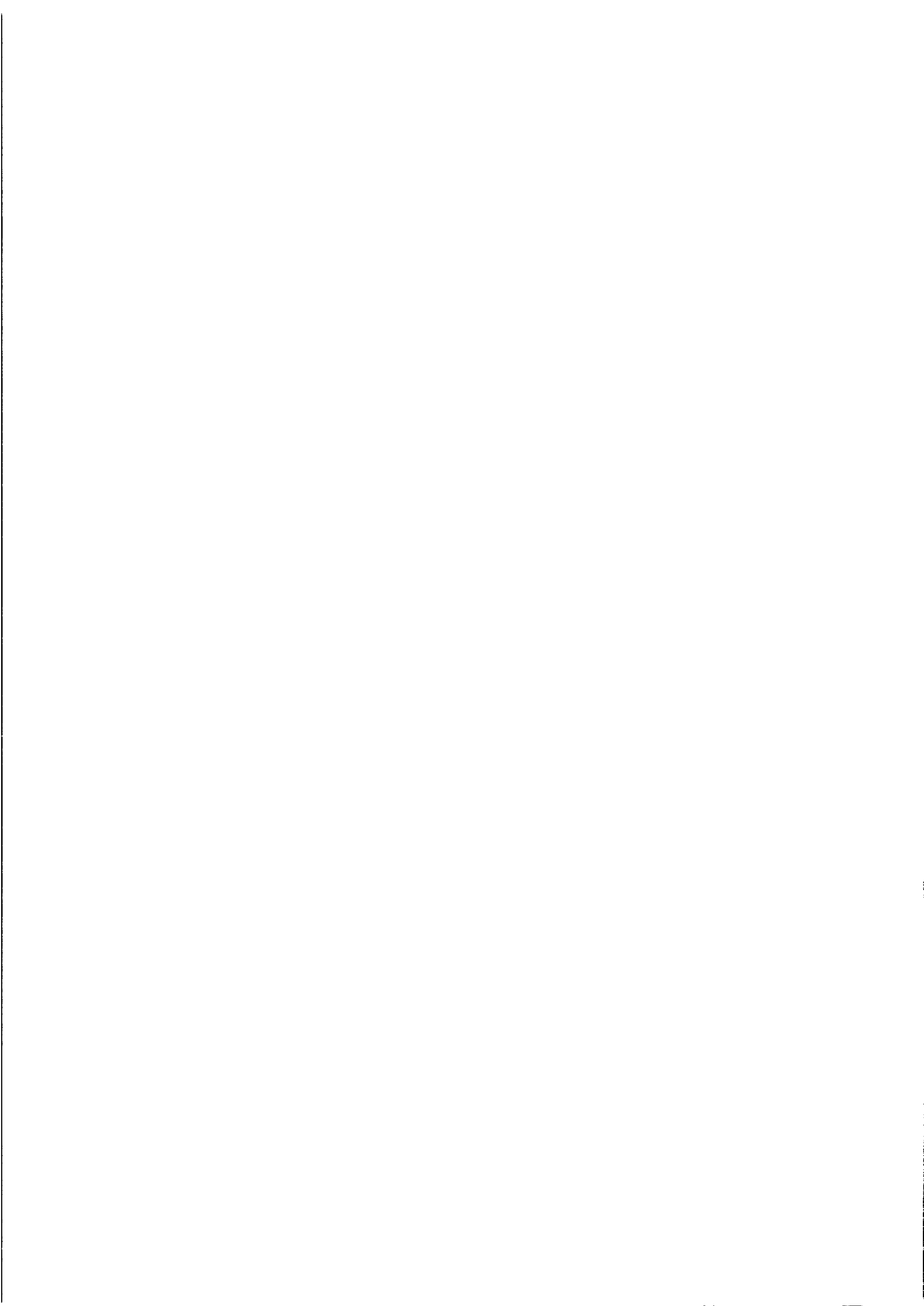


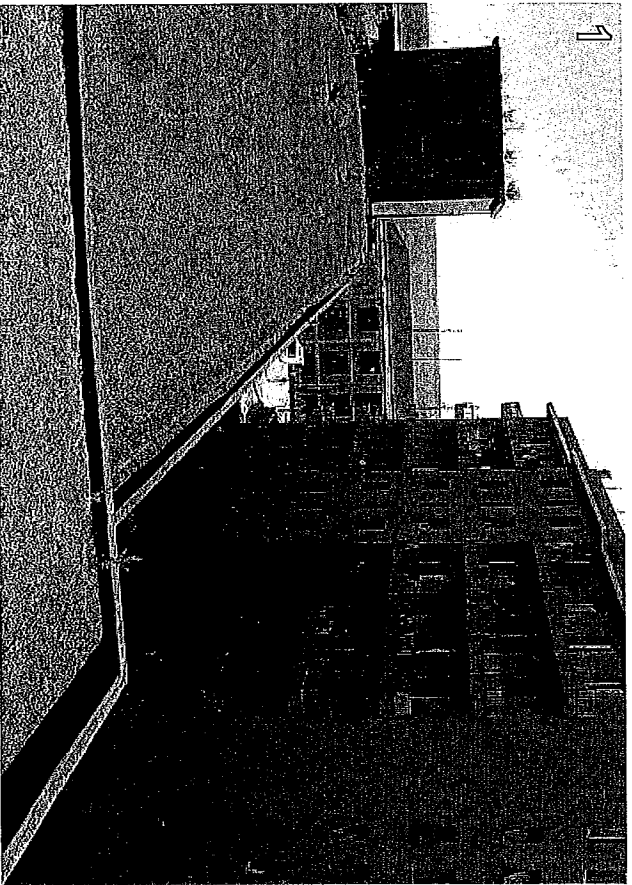
vista da autostrada

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA - AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA EX-VERRINA

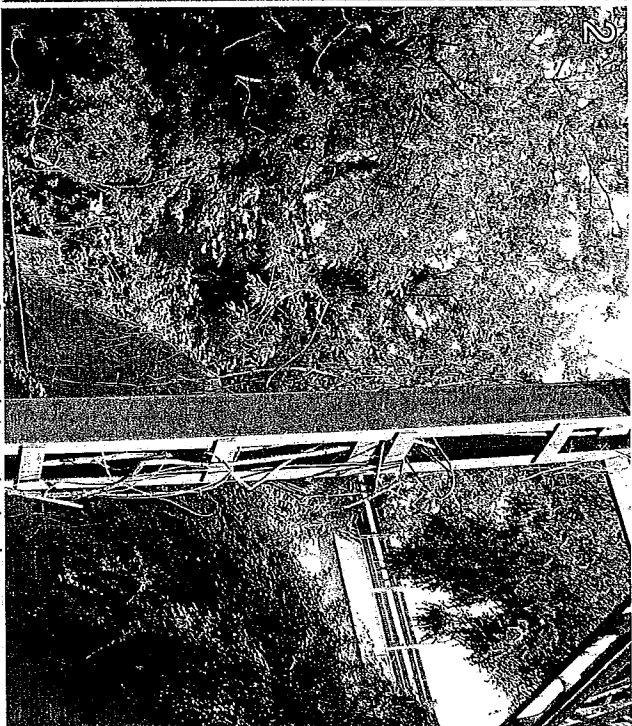
FABIO PONTIGGIA ARCHITETTO  
Laboratorio di Architetture  
e Grandi Progetti



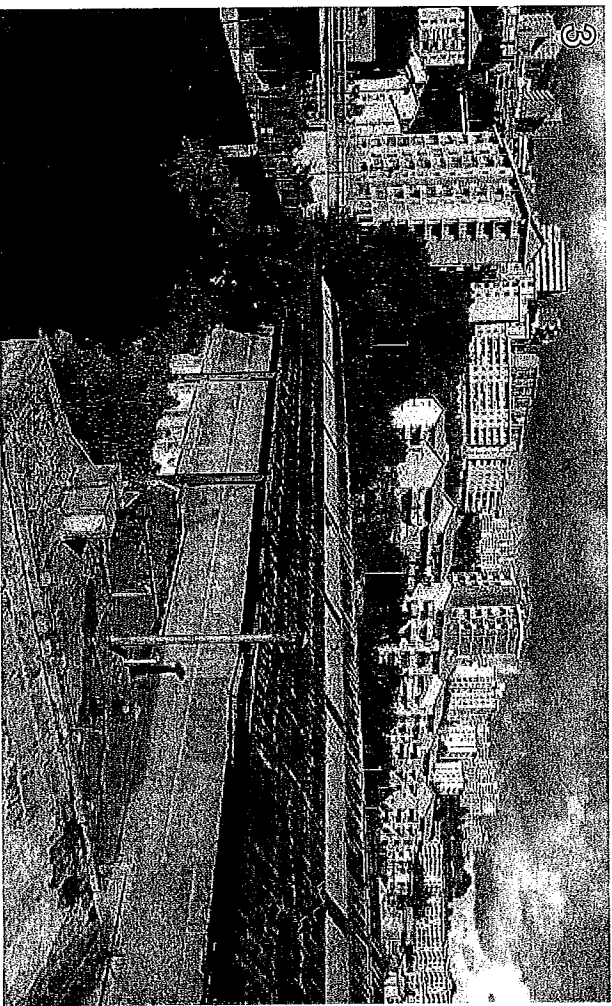
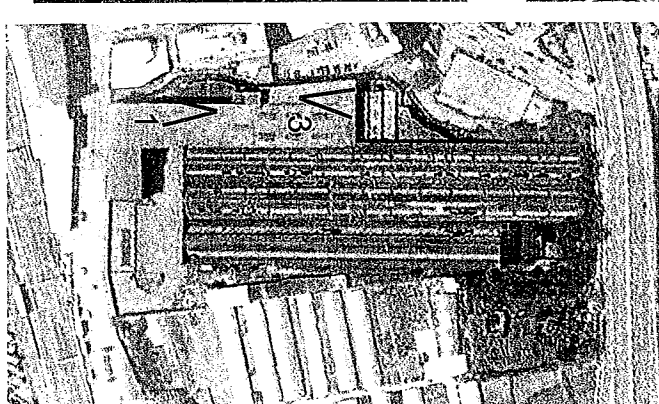




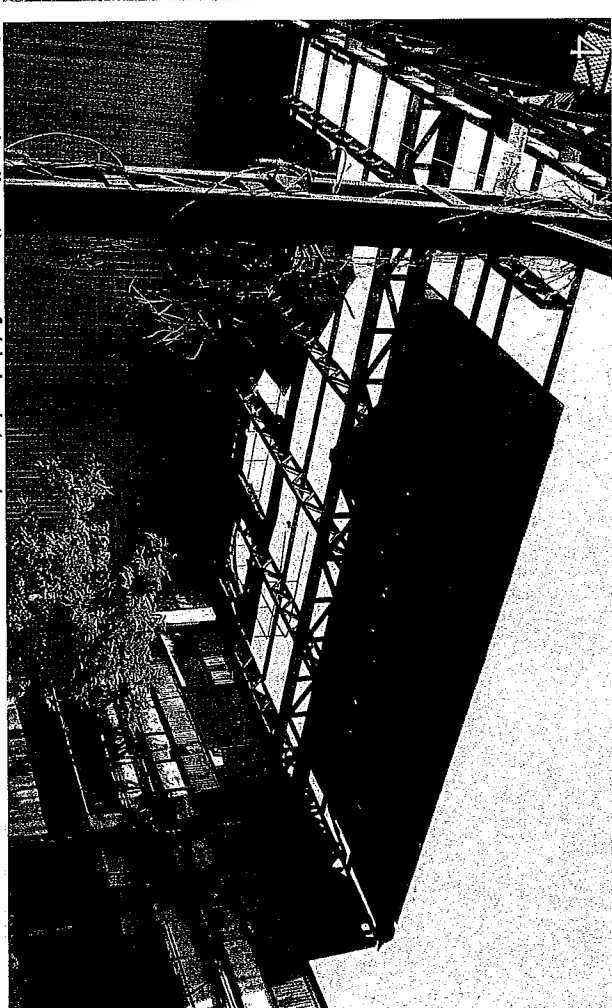
1  
vista da terrazzo lato ovest



2  
vista spazio di pertinenza fabbrica lato autostrada



3  
vista da terrazzo lato ovest



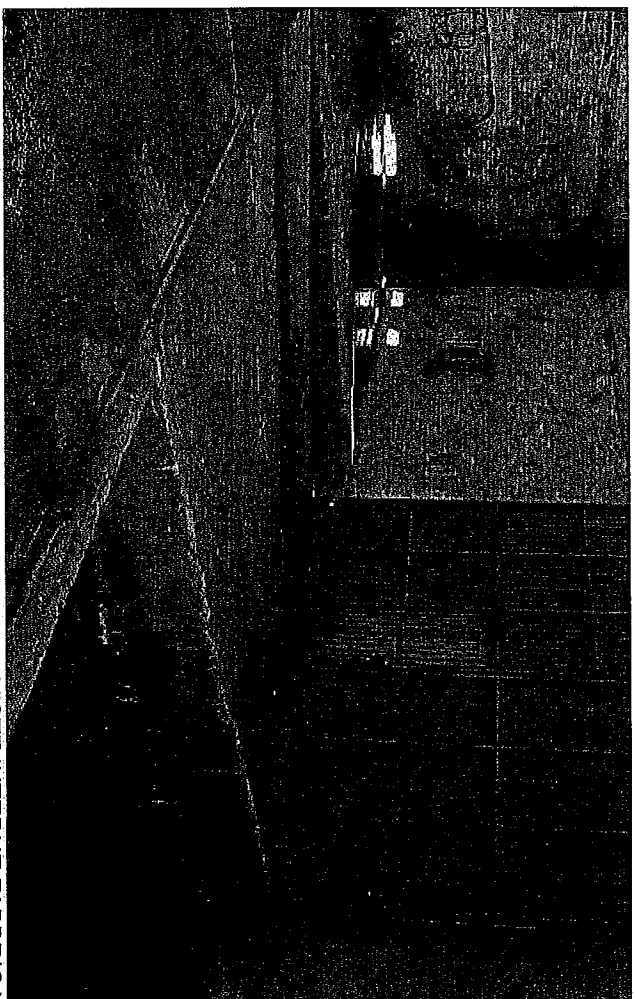
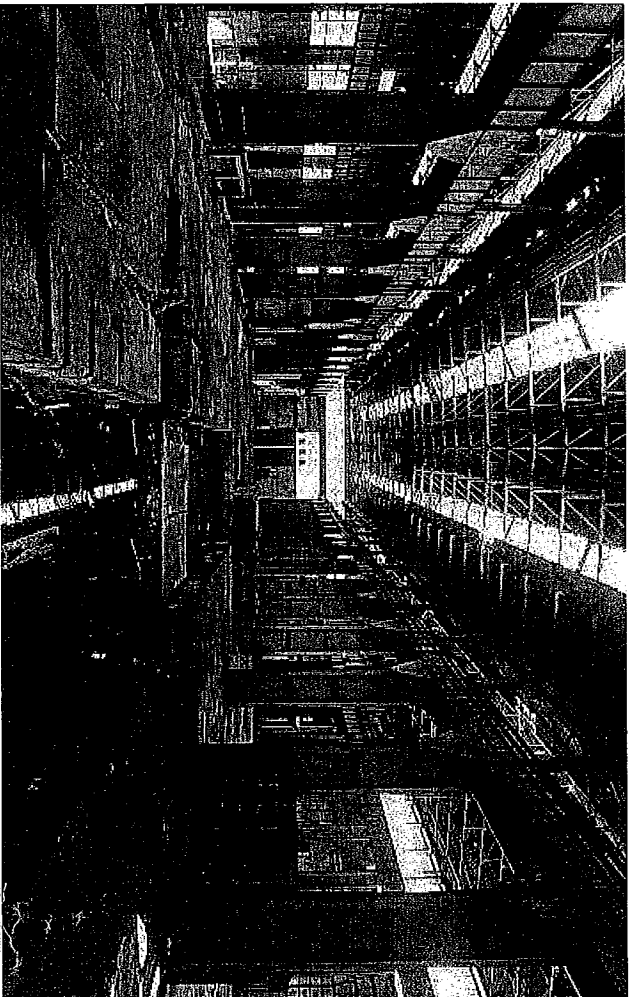
4  
vista spazio di pertinenza fabbrica lato est

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA - AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA EX-VERRINA

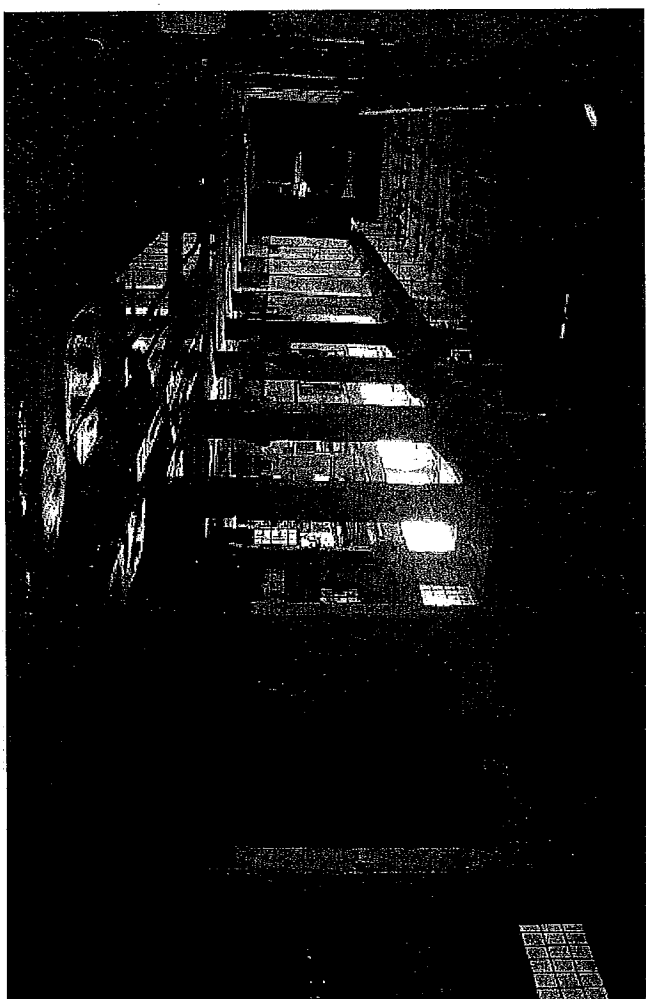
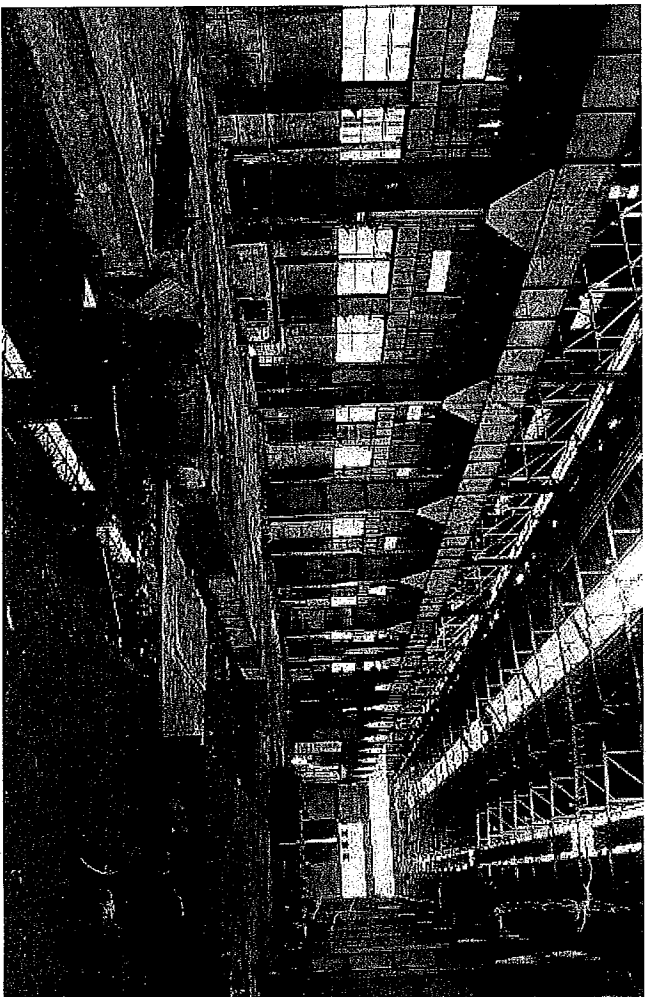
FABIO PONTIGLIA ARCHITETTO  
Laboratorio di Architettura







VISTE INTERNE FABBRICA



DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA - AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA EX-VERRINA

FABIO PONTIGGIA ARCHITETTO  
Laboratorio di Architettura







10 GIU 2008

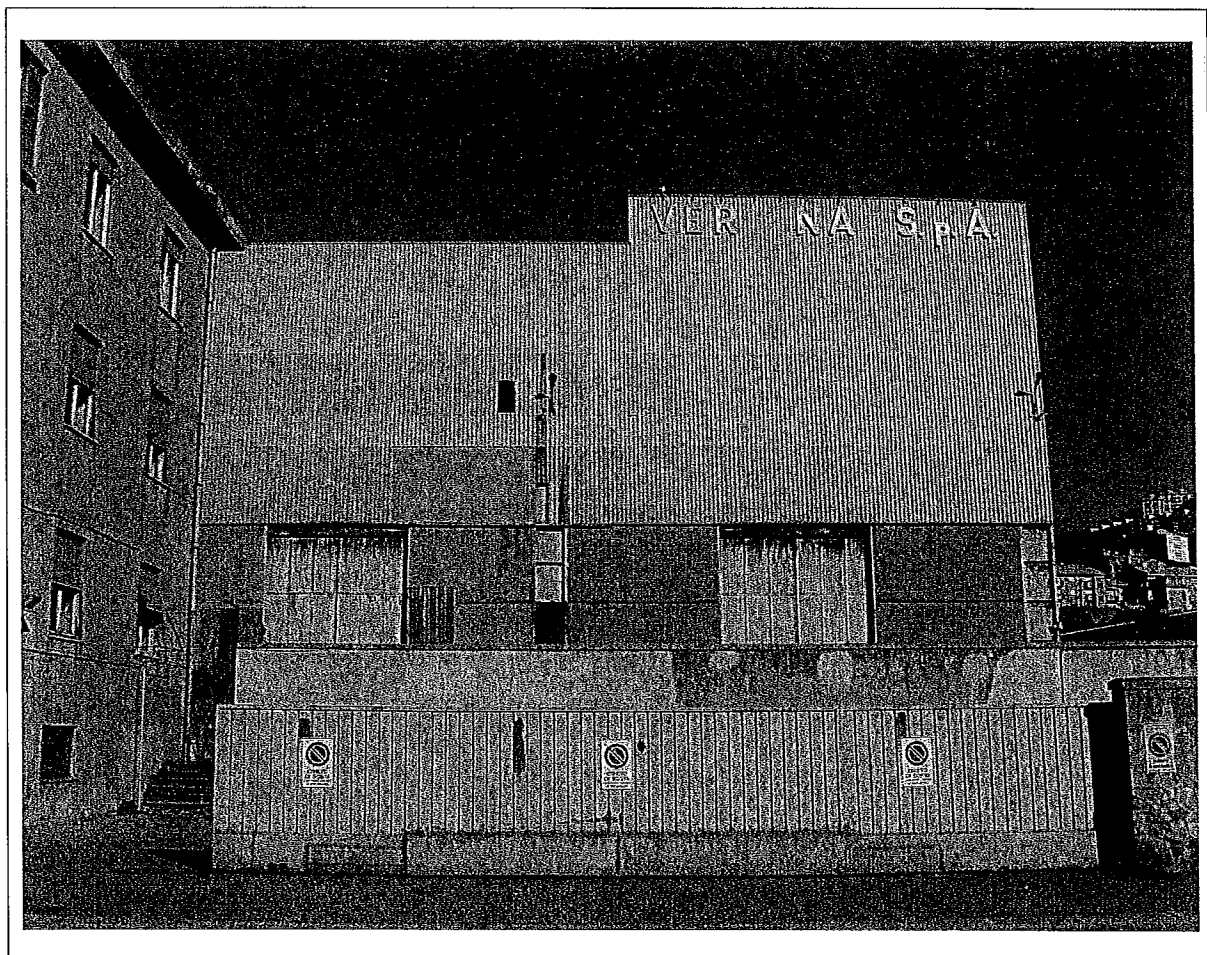
SETT. URBANISTICA

Protocollo N° 215877

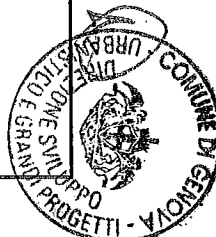
**COMUNE DI GENOVA**  
**AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA**  
**EX STABILIMENTO VERRINA - GENOVA VOLTRI**

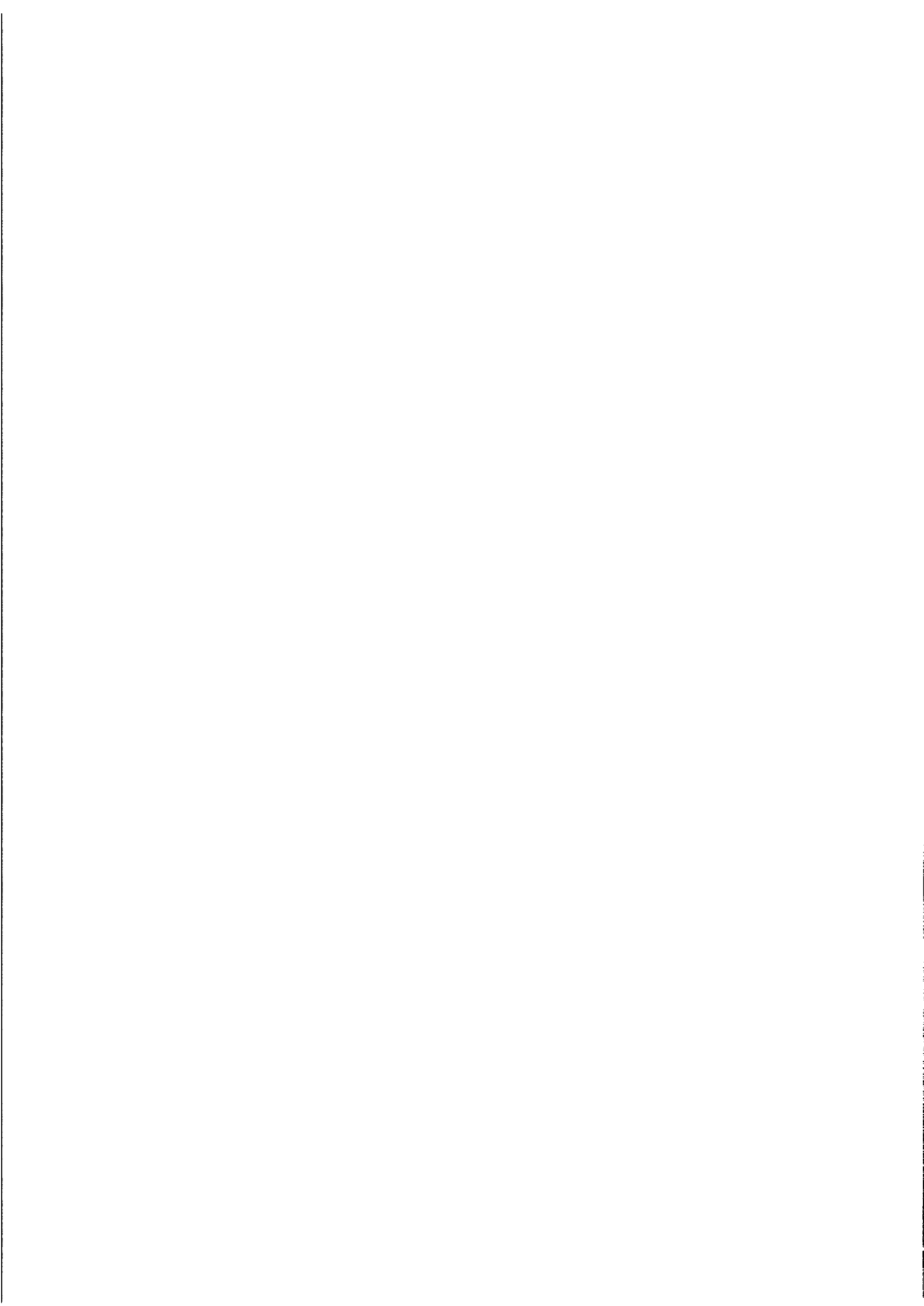
**Schema di Assetto Urbanistico**

**RELAZIONE GEOLOGICA DI FATTIBILITA'**



<b>STUDIO ASSOCIATO BELLINI</b> Geologi		Data : Giugno 2008
<b>Via Galata 9/1</b> <b>16121 - GENOVA</b> Tel - Fax 010-566277-586503 <b>COD. FISCALE Partita I.V.A.</b> <b>01270990995</b>		







## RELAZIONE GEOLOGICA DI FATTIBILITA'

Gli scriventi sono stati incaricati dalla Committente Salati Armando S.p.A., Via XX Settembre 1/13 - 16121 Genova, di esaminare lo schema di assetto urbanistico indicato in epigrafe, così come redatto dall'Arch. Fabio Pontiggia per verificarne la fattibilità geologica.

Gli scriventi, valutato il progetto, esaminati i luoghi ed acquisite le risultanze di una campagna geognostica già effettuata nel 2004, sono in grado di esporre quanto segue.

### INQUADRAMENTO NORMATIVO.

In ordine ai regimi normativi di valenza geologica vigenti sull'area interessata dal SAU, in questa sede si richiamano i contenuti relativi al:

- PUC (Piano Urbanistico Comunale) - Genova.
- Piano di Bacino stralcio D.L. 180/98 – Ambiti 12 e 13.

### Piano Urbanistico Comunale di Genova

Con riferimento agli Studi Geologici per il P.U.C. del Comune di Genova (approvato con D.P.G.R. n. 44 del 10.3.2000), l'area in esame, per quanto riguarda la carta di zonizzazione e suscettività d'uso del territorio, ricade interamente in zona Zona B $\beta$  (area urbanizzata con suscettività d'uso parzialmente condizionata).



Piano di Bacino stralcio D.L. 180/98 – Ambiti 12 e 13

Secondo il Piano di Bacino Stralcio di cui all'art. 1, comma 1 del D.L. 11.06.98 n.180 convertito in legge 03.08.98 n. 267 e s.m.i. la zona di intervento, ricade all'interno degli Ambiti 12 e 13 approvati con D.C.P. n. 65 del 12.12.2002 e successive modifiche.

Nel seguito sono riportati due estratti della cartografia del Piano, relativi alle tematiche di interesse in rapporto alla problematica in esame, dai quali è possibile desumere la posizione dell'area in rapporto ai regimi normativi di Piano vigenti.

In particolare, per quanto riguarda la Carta della suscettività al dissesto (estratto fuori scala in **Tavola 3**,) la zona ricade in classe di suscettività molto bassa Pg0.

In relazione alla Carta delle Fasce Fluviali (estratto fuori scala in **Tavola 4**), non viene segnalata alcuna problematica areale, mentre viene indicata una criticità puntuale sul tombino del Rio San Giuliano che sottopassa la ferrovia, a valle dell'area di intervento, per le portate con tempi di ritorno  $T = 200$  anni. Tra l'altro vale la pena evidenziare che il rivo suddetto, sul confine occidentale dell'area di proprietà, appartiene al reticolo idrografico significativo.

**CARATTERI GENERALI DELLA ZONA.**

***Morfologia.***

L'area si presenta attualmente a morfologia piana gradonata, acquisita tramite interventi modificatori necessari per la costruzione dei capannoni che la occupano quasi per intero. Tali interventi sono riassumibili in:

- sbancamento del settore nord, con taglio del versante protetto da un muro continuo, in testa al quale passa l'autostrada A10;



- sistemazione dell'area su tre livelli a quote decrescenti da monte verso mare (q. 12 – 9 – 6) con collocazione di riporti, per il rialzo ed il livellamento delle quote originarie, di spessore crescente dal settore centrale al settore meridionale.

Da tali interventi si ricava che la morfologia naturale era definita da:

- un versante a pendenza media nel settore nord;
- un piano a leggera inclinazione verso mare per la parte restante.

Mentre il versante faceva parte della morfologia che riguarda l'ossatura rocciosa collinare, il piano inclinato verso mare rappresenta un terrazzo marino quaternario che caratterizza questo tratto di fascia costiera; è su tale terreno che sono collocate Villa Podestà e le serre che la circondano.

Si deve altresì osservare che i riporti di maggiore spessore del settore meridionale dell'area sono stati condizionati nella loro collocazione dal fatto che verso mare ne erano stati sistemati altri analoghi per il passaggio della Via Aurelia e della sede ferroviaria, alle quali le parti meridionali della sistemazione si sono raccodate.

A completamento si osserva che il confronto tra la corografia dello stato attuale (**Tavola 1**) e la carta tecnica comunale del 1965 (**Tavola 2**) evidenzia che la linea di costa è stata notevolmente spostata verso mare con una ulteriore ed estesa collocazione di riporti.

### **Geologia.**

L'ossatura del versante è costituita dalla Formazione dei calcescisti, definita da calcemicascisti con soletti calcarei e talora quarzosi.

Tale substrato è ricoperto, a partire dal settore centrale dell'area sino al suo margine meridionale, dal deposito di terrazzo, costituito da sabbie e ghiaie di origine marina, in parte integrate da apporti continentali.



Il fenomeno di terrazzamento marino ha inevitabilmente indotto, sul complesso di substrato dei calcescisti, un processo di alterazione e di degrado; è quindi da attendersi che detto complesso, al di sotto dei depositi marini e nella fascia di orlo del terrazzo possa risultare particolarmente degradato.

### ***Idrogeologia.***

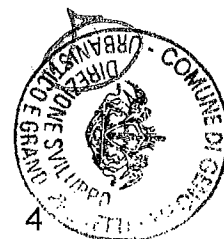
Il deposito di terrazzo viene interessato e talora saturato dalle acque che provengono dai versanti sovrastanti. Una parte di tali acque è richiamata dall'alveo del Rio S. Giuliano che, completamente arginato, lambisce e delimita ad Ovest l'area in oggetto; una parte delle acque permea direttamente nelle sabbie e nelle ghiaie del deposito, che si trovano così ad ospitare in modo permanente una falda idrica di acqua dolce che defluisce lentamente verso la falda marina.

### **INDAGINI GEOGNOSTICHE PREESISTENTI.**

Da parte della precedente proprietà (Grandi Lavori Fincosit), con lo scopo di acquisire una valutazione preliminare dei terreni di copertura, è stata realizzata nel settembre 2004 una campagna di sondaggi meccanici a rotazione. Visto lo scopo, tali sondaggi sono stati spinti sino a modesta profondità (max m. 6.70), ma tutti, ad eccezione di uno (S3) hanno raggiunto il substrato roccioso, fornendo utili informazioni dirette sulla sua natura e sullo stato di conservazione, che possono essere impiegate per una migliore definizione dello schema di inquadramento sopra esposto.

Nella **Figura 1** sono indicate le posizioni di tali sondaggi, mentre nella **Figura 2** si sono schematizzate le risultanze. Può essere osservato quanto segue:

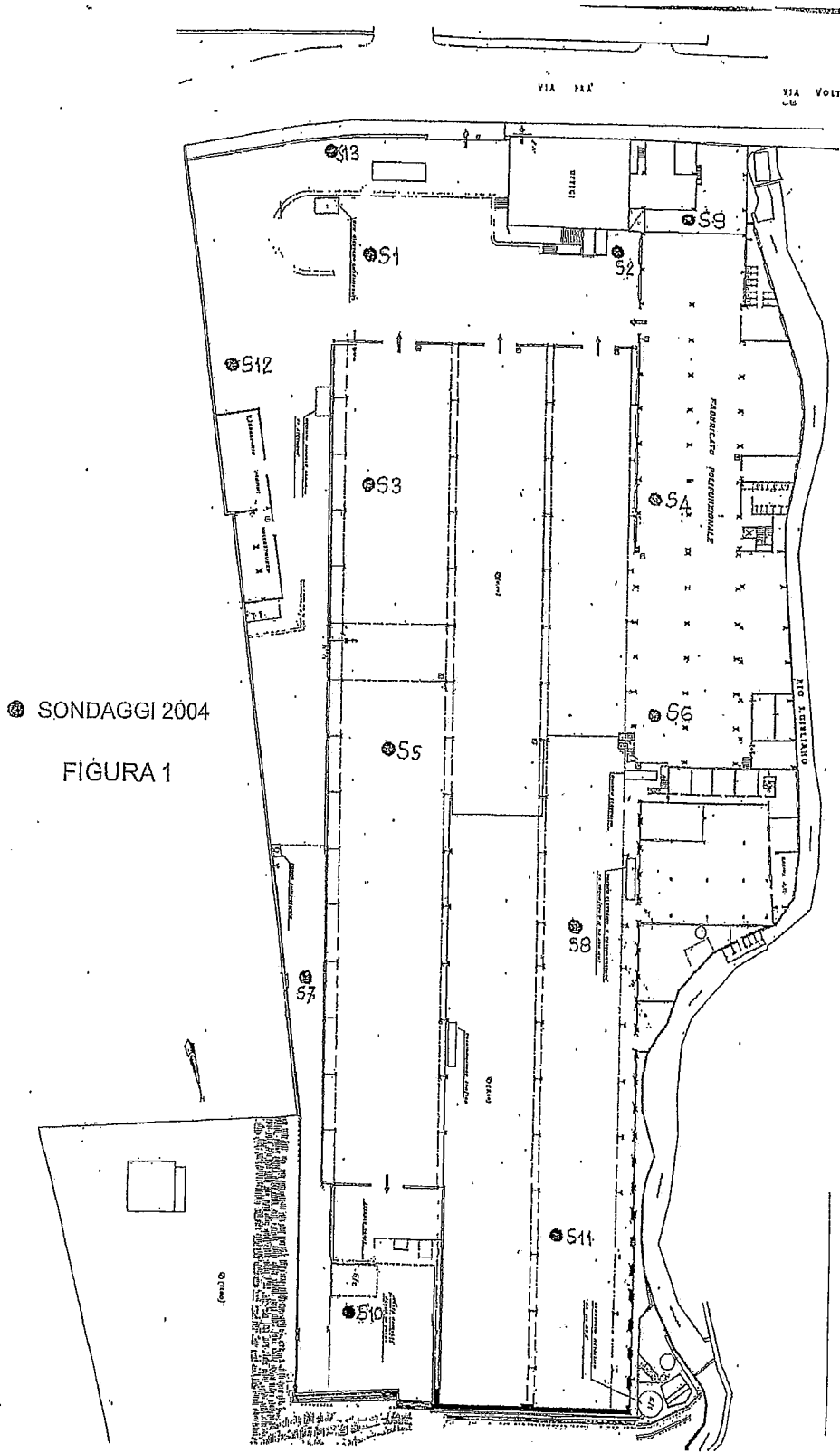
- i materiali di riporto sono sempre presenti, con spessore attorno al metro nell'area coperta dal capannone, con valori maggiori all'esterno (S7) e



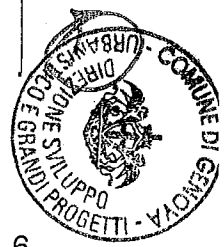
soprattutto a valle, dove si raggiungono spessori di quasi tre metri. Tali riporti sono costituiti da materiali granulari, talora limosi, di natura detritica, integrati da apporti artificiali (frammenti di laterizi e di cls);

- nei sondaggi più verso monte (S10, S11, S8, S7, S5) detti riporti sono appoggiati direttamente sul substrato di calcescisti, mentre nei sondaggi del settore centrale è interposto un livello di circa due metri di sabbie più o meno limose (S6, S4, S3, S12);
- nei sondaggi più verso mare, il deposito di terrazzo si è mostrato più potente e più grossolano, con prevalenza di ghiaie e ciottoli (S12, S3, S1, S2, S9, S13);
- il substrato è sempre risultato rappresentato dai calcescisti, reperiti a profondità rispetto al piano di campagna tra 0,35 – 0,50 (S5, S11) più verso monte e m. 4,80 (S1) a valle; caratteristica costante di tale substrato, soprattutto dove è presente il deposito di terrazzo, è il suo elevato stato di deterioramento e profonda alterazione; solo raramente (a monte, S11) la sonda ha potuto prelevare carote lapidee;
- nel sondaggio S13, prima dei calcescisti è stato perforato un livello di due metri costituito da serpentinoscisti.





● SONDAGGI 2004  
FIGURA 1



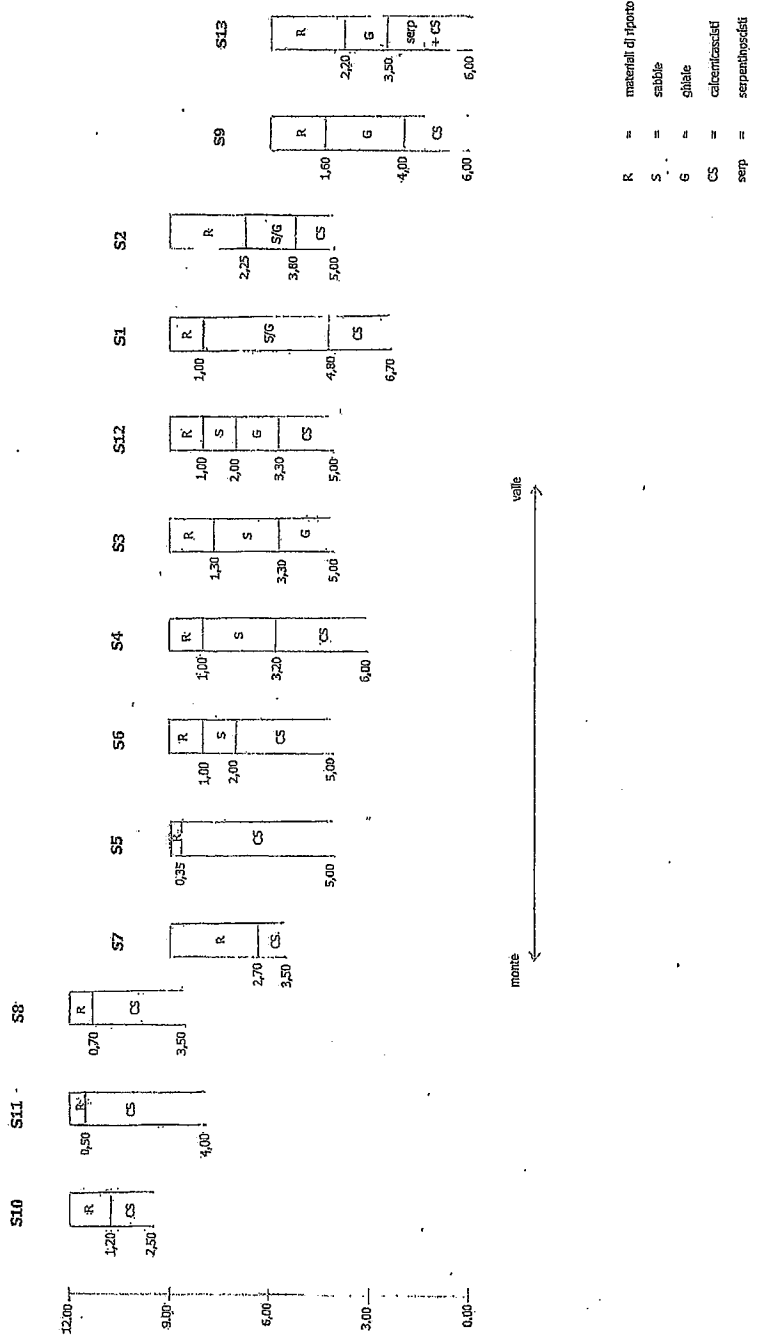


FIGURA 2



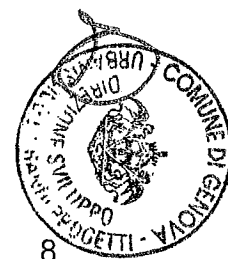
Vi è pure da riferire che una parte dei tredici sondaggi è stata corredata di piezometro; è stato così possibile determinare anche i livelli di falda.

Nella tabella seguente sono stati riportati i valori misurati nel 2004 e quelli controllati, per i piezometri ancora reperibili, in data 04.11.06.

<i>Piezometro</i>	<i>2004</i>	<i>2006</i>	<i>Quota bocca foro</i>
S1	4,30	2,15	9
S3	1,20	1,90	9
S4	1,95	1,90	9
S5	0,70	N.R.	9
S6	1,00	0,81	9
S8	0,60	N.R.	12
S9	2,70	N.R.	6
S11	0,20	N.R.	12
S13	=	1,90	6

I numeri indicano le profondità in metri rispetto al p.c. ; N.R. = non reperito

Si può, in definitiva, affermare che detta campagna ha confermato il quadro di previsione, accertando la presenza della falda e precisando i rapporti tra le diverse tipologie di terreni che costituiscono il sottosuolo dell'area in esame.





## ESIGENZE DEL PROGETTO E RELATIVE PROBLEMATICHE.

La riqualificazione dell'area prevede una completa trasformazione rispetto alla situazione attuale.

Viene prevista la demolizione delle strutture esistenti ed un deciso approfondimento del profilo, con costruzione di nuove strutture per servizi, parcheggi, connettivo urbano e commerciale, nonché di una quota per residenze.

In particolare, nel settore nord dell'area é ubicata la costruzione di un edificio con tre piani di parcheggi interrati e due piani destinati ad uso commerciale e connettivo, con copertura attrezzata. Per l'inserimento nel contesto è previsto un generalizzato intervento di scavo fino a q.a. circa 6, con ordinata di sterro massima di circa 8.00 m sul fronte a Nord. Si prevede di scavare anche verso Sud, sotto l'imposta di quello che sarà l'edificio residenziale, a torre o a blocco, per ricavare due piani di parcheggi con quota d'imposta a q.a. circa 3.00. Lo scavo, quindi, in questa zona, ribassa il profilo attuale del terreno da 7 a 4 metri.

Nella fase attuale, per la destinazione residenziale, vengono proposte due ipotesi progettuali:

- nell'ipotesi A, una torre elevata con sedime ristretto di ingombro 20x20 m;
- nell'ipotesi B, un edificio meno alto, ma con area di sedime più estesa ed a sviluppo rettangolare di 60x20m circa.

L'esecuzione del progetto comporta sostanzialmente, dal punto di vista geologico, le seguenti problematiche:

- scavi e sbancamenti per acquisire i sedimi dei fabbricati proposti;
- aspetti fondazionali;
- rapporti con le acque di falda continentali e marine.



### DATI DI CONOSCENZA DEL SOTTOSUOLO.

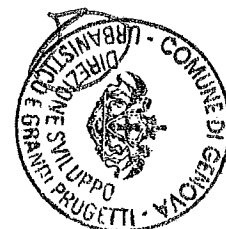
Si sono prima descritti gli elementi di conoscenza che sono stati acquisiti tramite la campagna di sondaggi del 2004; si tratta di sondaggi corti che non risolvono le esigenze del progetto per le problematiche descritte, ma che permettono comunque di ricavare una sezione geologica monte-valle quanto mai indicativa per la natura dei terreni presenti in sottosuolo. Nello specifico, a titolo di maggior chiarimento, su tale sezione sono state riportate le previsioni progettuali relative all'ipotesi A (**Tavola 5A**) e all'ipotesi B (**Tavola 5B**) sopra richiamate: si può osservare che la gradonatura di monte, dopo lo sbancamento del versante a confine, è stata ottenuta sui calcescisti, con una sottile coltre di riporto come regolarizzazione; nel tratto centrale compaiono i primi livelli (sabbiosi) del deposito marino, intagliato per l'esecuzione del limite di valle del secondo gradone.

Nell'ultimo ripiano verso valle, a q.a. 6.00, la collocazione di riporti ha reso piana la superficie naturale inclinata verso mare.

La sezione, in definitiva, permette di stimare che il deposito marino, che arriva ad interessare circa la metà dell'area, mantiene uno spessore limitato a pochi metri (massimo reperito, in S1, pari a m. 3.80) e che subito al di sotto è reperibile la formazione di substrato, la quale, nella parte più a nord dell'area, è subito affiorante sotto sottili riporti.

Peraltro, i sondaggi eseguiti hanno mostrato che la formazione di substrato si presenta in cattivo stato di conservazione mantenendo solo a monte consistenza lapidea e comunque con intensa fratturazione.

Si è detto sopra che la formazione di substrato dovrà essere il costante riferimento per le fondazioni dei nuovi edifici: appare quindi evidente la necessità di effettuare una nuova campagna di indagini geognostiche e geotecniche atte a definirne le caratteristiche.



E' ovvio che i nuovi sondaggi, a differenza dei precedenti, dovranno essere profondi, sino ad inserirsi decisamente all'interno del substrato sano. Dovranno inoltre essere prelevati campioni da destinare ad un programma di analisi e prove di laboratorio finalizzate alla determinazione dei parametri di resistenza e deformabilità della roccia.

La distribuzione dei punti di indagine programmati è riportata sulle planimetrie delle **Tavole 6A e 6B**, che localizzano i sondaggi in tutta l'area, e si differenziano unicamente nella zona di imposta dell'insediamento residenziale, nell'ipotesi A – Torre (**Tavola 6A**) e nell'ipotesi B –edificio/blocco (**Tavola 6B**).

Dalla sezione geologica ricostruita con i dati di sottosuolo già a disposizione, si ricava che il nuovo profilo di progetto, identico per le due ipotesi proposte, raggiungerà sempre i calcescisti di substrato; questi, peraltro, a parte i settori più verso monte, sono da prevedersi degradati ed alterati, per uno spessore che può essere consistente, soprattutto nel settore più meridionale.

A tale riguardo, quindi, le lunghezze dei sondaggi dovranno avere valori differenziati, in modo da raggiungere sempre i calcescisti sani. A titolo indicativo, possono essere previste lunghezze medie di 15 metri, in aumento fino a 20 metri verso mare, nella zona di imposta dell'edificio residenziale (torre o blocco).

Almeno cinque dei nuovi sondaggi, distribuiti da monte a valle, dovranno essere attrezzati con piezometro per la verifica della falda, al caso prevedendo i necessari accorgimenti per controllare quella più superficiale (competente ai depositi sciolti) e quella eventualmente presente nel substrato.

L'indagine verrà completata con una serie di prospezioni sismiche in foro del tipo down hole, per verificare lo stato di fratturazione dell'ammasso con la misura della velocità delle onde p ( $V_p$ ). E' prevista anche la misura della velocità delle onde di taglio ( $V_s$ ) per la caratterizzazione del substrato dal punto di vista sismico.



### VALUTAZIONE EFFETTI DEGLI INTERVENTI DI IMPERMEABILIZZAZIONE.

Con riferimento agli adempimenti previsti dalle Norme Geologiche di Attuazione del P.U.C. di Genova, per la parte relativa alle Norme di salvaguardia idrogeologica, idraulica e litoranea, si specifica che la realizzazione delle opere in progetto non comporta la creazione di nuove superfici impermeabilizzate, bensì consegue un netto miglioramento della situazione attuale, totalmente urbanizzata, in quanto prevede l'inserimento di importanti aree a verde.

Per le valutazioni nel merito si rimanda alla tavola del progetto SU13 datata aprile 2008.

Infine per quanto attiene gli aspetti idraulici relativi alla verifica ed alla gestione del corso d'acqua Rio San Giuliano, previste dalla normativa vigente, oltre al progetto delle reti di smaltimento a corredo del progetto nei rapporti con il rivo citato, si rimanda a specifico elaborato da redigere a cura di Tecnico abilitato.

### DICHIARAZIONE FINALE.

Esaminato il progetto di riqualificazione urbana dell'area ex Verrina a Genova Voltri redatto dall'Arch. Fabio Pontiggia, valutati gli elementi geologici ricavabili dall'esame dei luoghi e da dati di sottosuolo acquisiti tramite una precedente campagna geognostica, gli scriventi dichiarano la piena fattibilità geologica di quanto previsto.

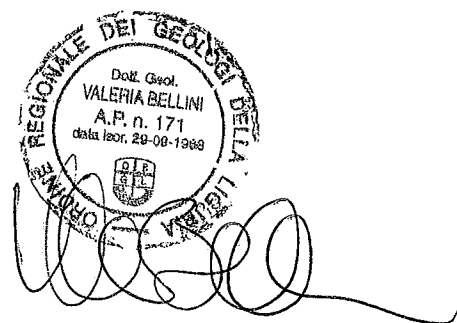
Ai sensi delle Norme Geologiche di attuazione del vigente PUC del Comune di Genova, la presente relazione svolge il ruolo di relazione preliminare, mirata all'approvazione dello Schema di Assetto Urbanistico (fase progettuale urbanistica).



La fase geologica esecutiva, comprensiva della effettuazione delle indagini programmate nella presente relazione e delle valutazioni in merito alla caratterizzazione sismica del sito ai sensi dell'OPCM n. 3274/2003, verrà eseguita nella previsione della progettazione esecutiva e strutturale delle singole opere comprese nel SAU.



Genova, 3 giugno 2008

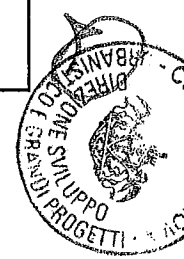


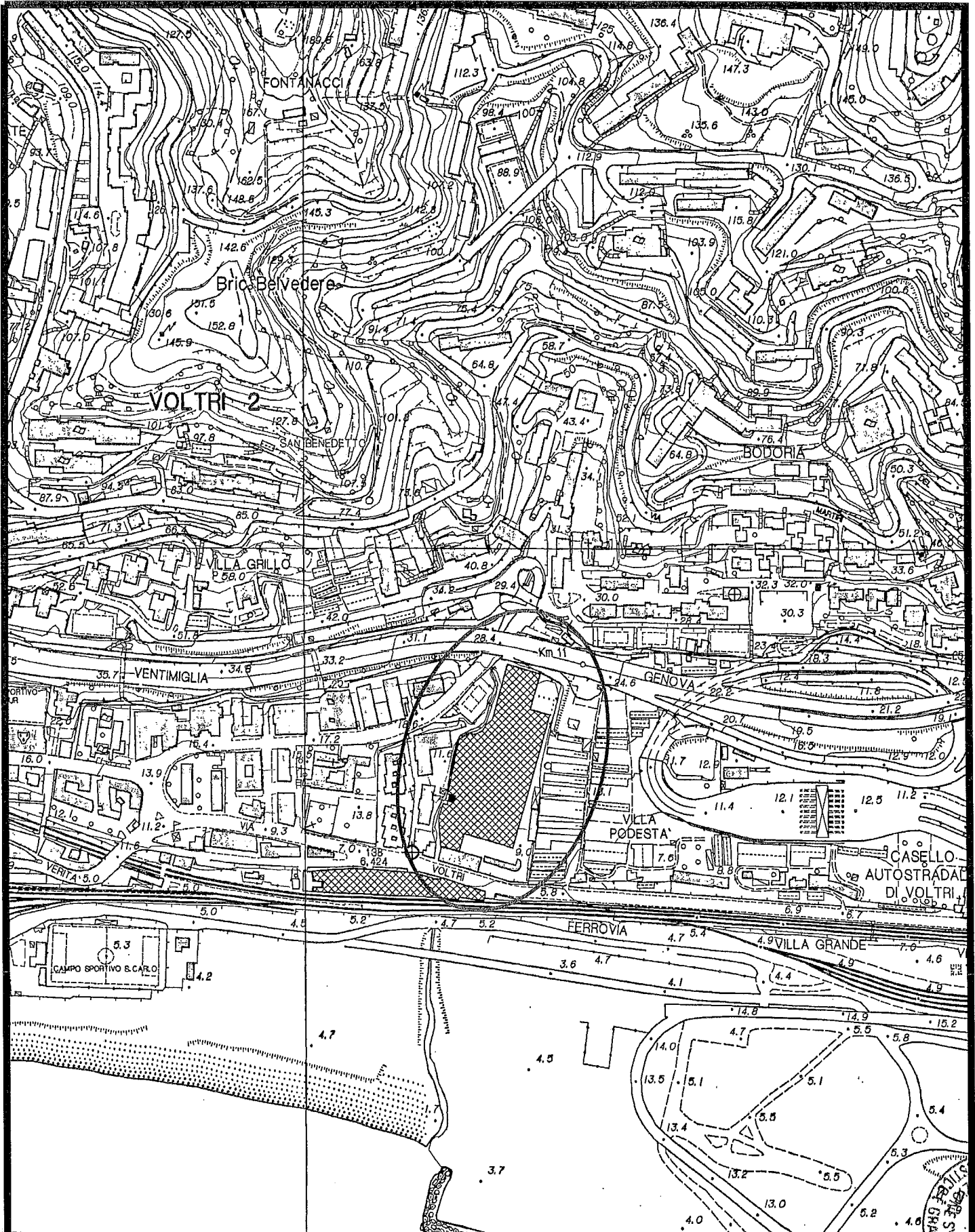
#### ELENCO ALLEGATI

- **Tav. 1:** corografia stato attuale – stralcio CTR Regione Liguria – scala 1:5000;
- **Tav. 2:** corografia della zona di intervento anno 1965 – Comune di Genova – scala 1:5000;
- **Tav. 3:** stralcio della carta della Suscettività al dissesto del Piano di Bacino stralcio D.L. 180/98 – Ambiti 12 e 13 – fuori scala;
- **Tav. 4:** stralcio della carta delle Fasce Fluviali del Piano di Bacino stralcio D.L. 180/98 – Ambiti 12 e 13 – fuori scala;
- **Tav. 5A:** sezione geologica interpretativa ipotesi A – scala 1: 500;
- **Tav. 5B:** sezione geologica interpretativa ipotesi B – scala 1: 500;
- **Tav. 6A:** programma indagini geognostiche ipotesi A: scala 1:1000;
- **Tav. 6B:** programma indagini geognostiche ipotesi B: scala 1:1000.



<p><b>STUDIO ASSOCIATO BELLINI</b> Geologi</p> <p>Via Galata 9/1 16121 - GENOVA</p>		<p><b>Data: Giugno 2008</b></p>
<p><b>Oggetto: Ambito speciale di riqualificazione urbana ex stabilimento Verrina – Genova Voltri – SAU.</b> <b><u>Relazione geologica di fattibilità</u></b></p>		<p><b>SCALA: 1 : 5.000</b></p>
<p><b>Corografia stato attuale</b> <b>Stralcio C.T.R. Regione Liguria</b></p>		<p><b>TAV. 1</b></p>





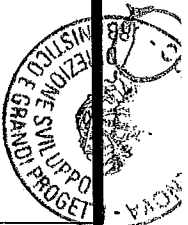
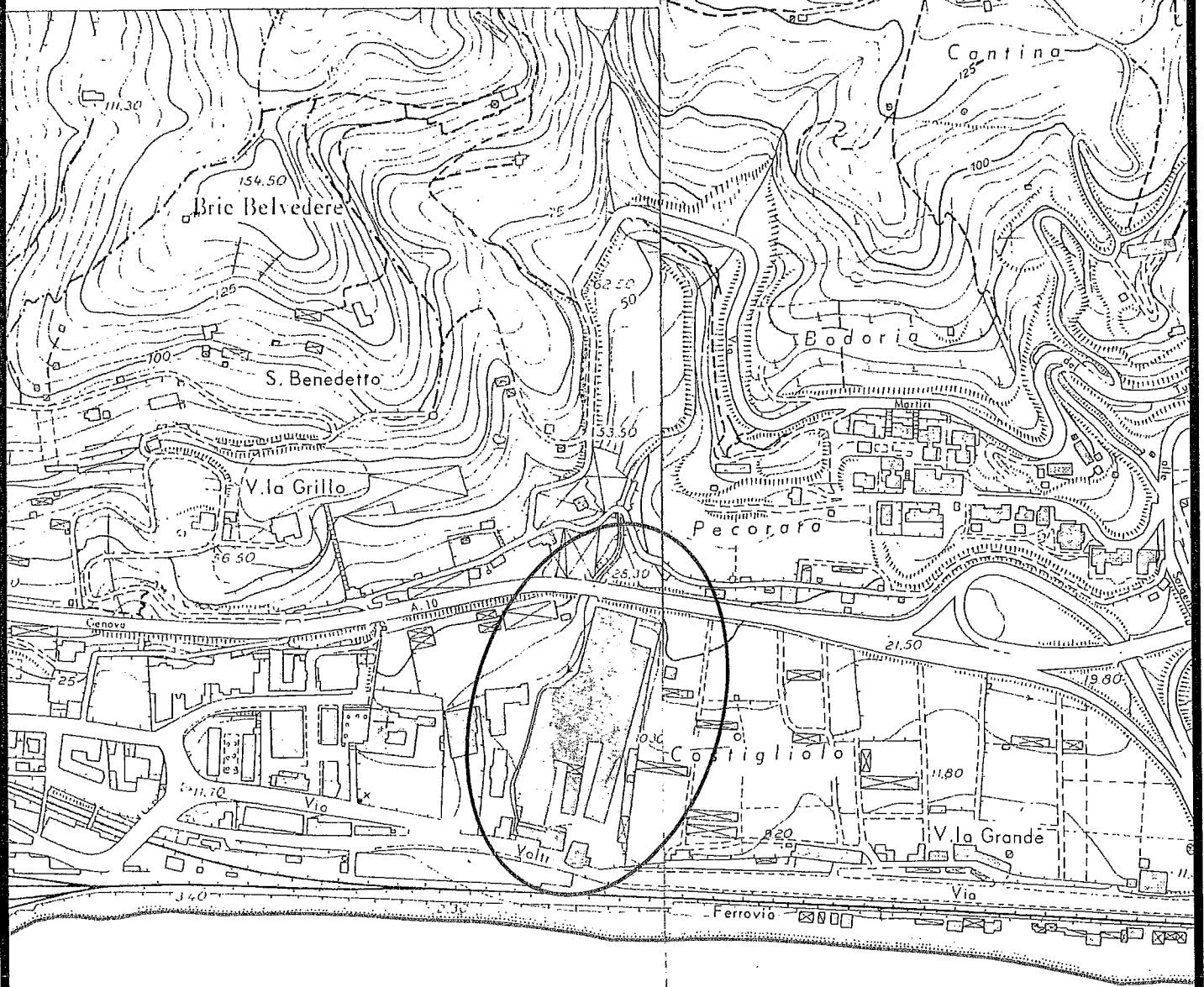
<p><b>STUDIO ASSOCIATO BELLINI</b> Geologi</p> <p>Via Galata 9/1 16121 - GENOVA</p>		<p><b>Data: Giugno 2008</b></p>
<p><b>Oggetto: Ambito speciale di riqualificazione urbana ex stabilimento Verrina – Genova Voltri – SAU.</b> <b><u>Relazione geologica di fattibilità</u></b></p>		<p><b>SCALA: 1 : 5.000</b></p>
<p><b>Corografia della zona di intervento anno 1965</b> <b>Comune di Genova</b></p>	<p><b>TAV. 2</b></p>	



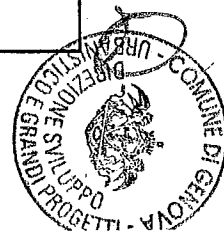


Y=1 481 000

Y=1 481 500






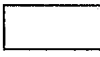


<p><b>STUDIO ASSOCIATO BELLINI</b> Geologi</p> <p>Via Galata 9/1 16121 - GENOVA</p>		<p><b>Data: Giugno 2008</b></p>
		<p><b>FUORI SCALA</b></p>
<p><b>Oggetto: Ambito speciale di riqualificazione urbana ex stabilimento Verrina - Genova Voltri - SAU.</b> <b><u>Relazione geologica di fattibilità</u></b></p>		
<p><b>Stralcio della carta della Suscettività al dissesto del Piano di Bacino stralcio D.L. 180/98</b> <b>Ambiti 12 e 13</b></p>	<p><b>TAV. 3</b></p>	





## LEGENDA

### CLASSI DI SUSCETTIVITA' AL DISSESTO

	FRANA ATTIVA	Pg 4
	FRANA QUIESCENTE	Pg 3
	SUSCETTIVITA' ALTA	Pg 3a
	SUSCETTIVITA' MEDIA	Pg 2
	SUSCETTIVITA' BASSA	Pg 1
	SUSCETTIVITA' MOLTO BASSA	Pg 0





<p><b>STUDIO ASSOCIATO BELLINI</b> Geologi</p> <p>Via Galata 9/1 16121 - GENOVA</p>		<p><b>Data: Giugno 2008</b></p>
<p><b>Oggetto: Ambito speciale di riqualificazione urbana ex stabilimento Verrina – Genova Voltri – SAU.</b> <b><u>Relazione geologica di fattibilità</u></b></p>		<p><b>FUORI SCALA</b></p>
<p><b>Stralcio della carta delle Fasce Fluviali del Piano di Bacino stralcio D.L. 180/98</b> <b>Ambiti 12 e 13</b></p>	<p><b>TAV. 4</b></p>	



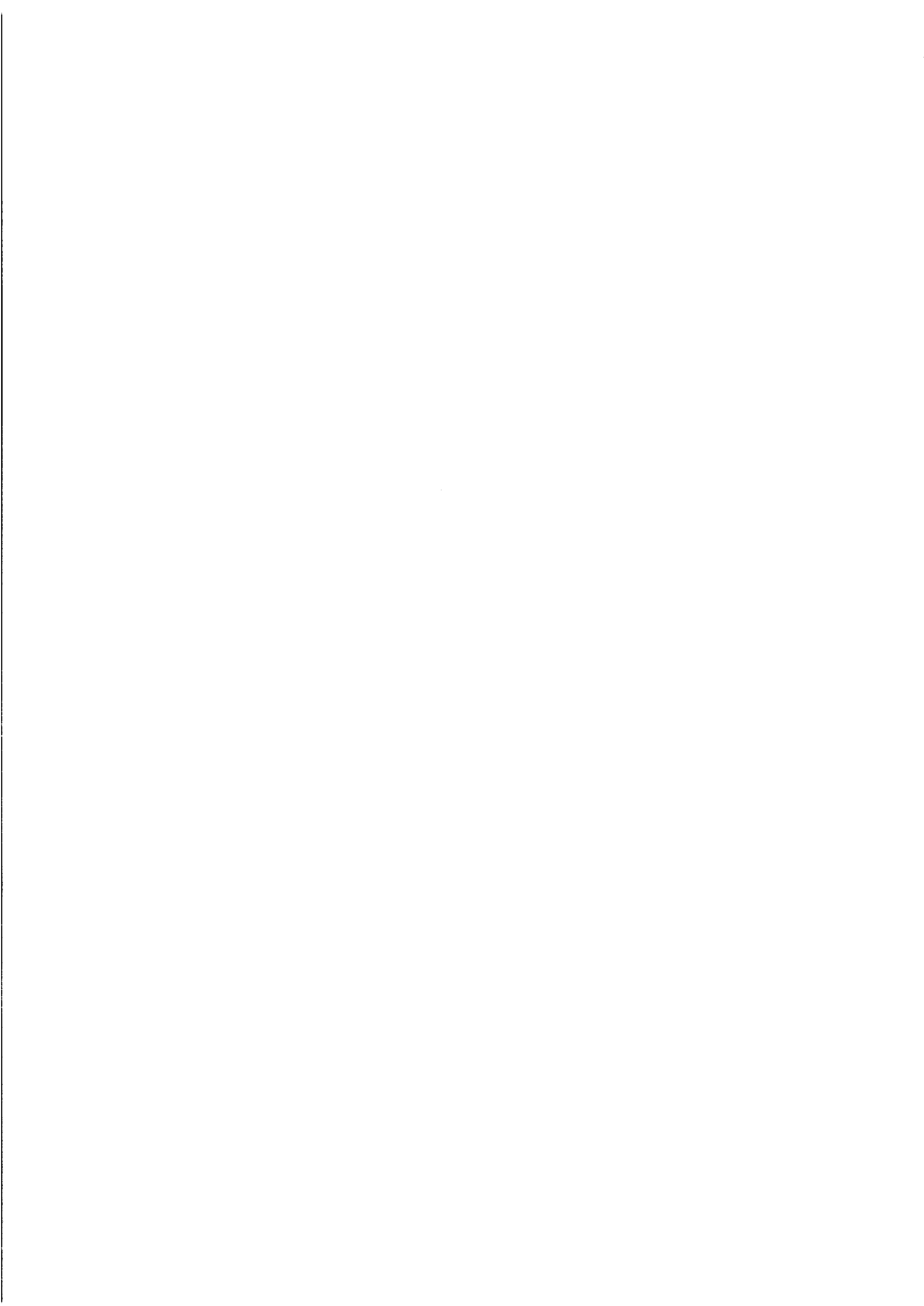




**CRITICITA' IDRAULICHE PUNTUALI:**

- manufatto o copertura non verificata per t=500 anni
- manufatto o copertura non verificata per t=200 anni
- manufatto o copertura non verificata per t=50 anni



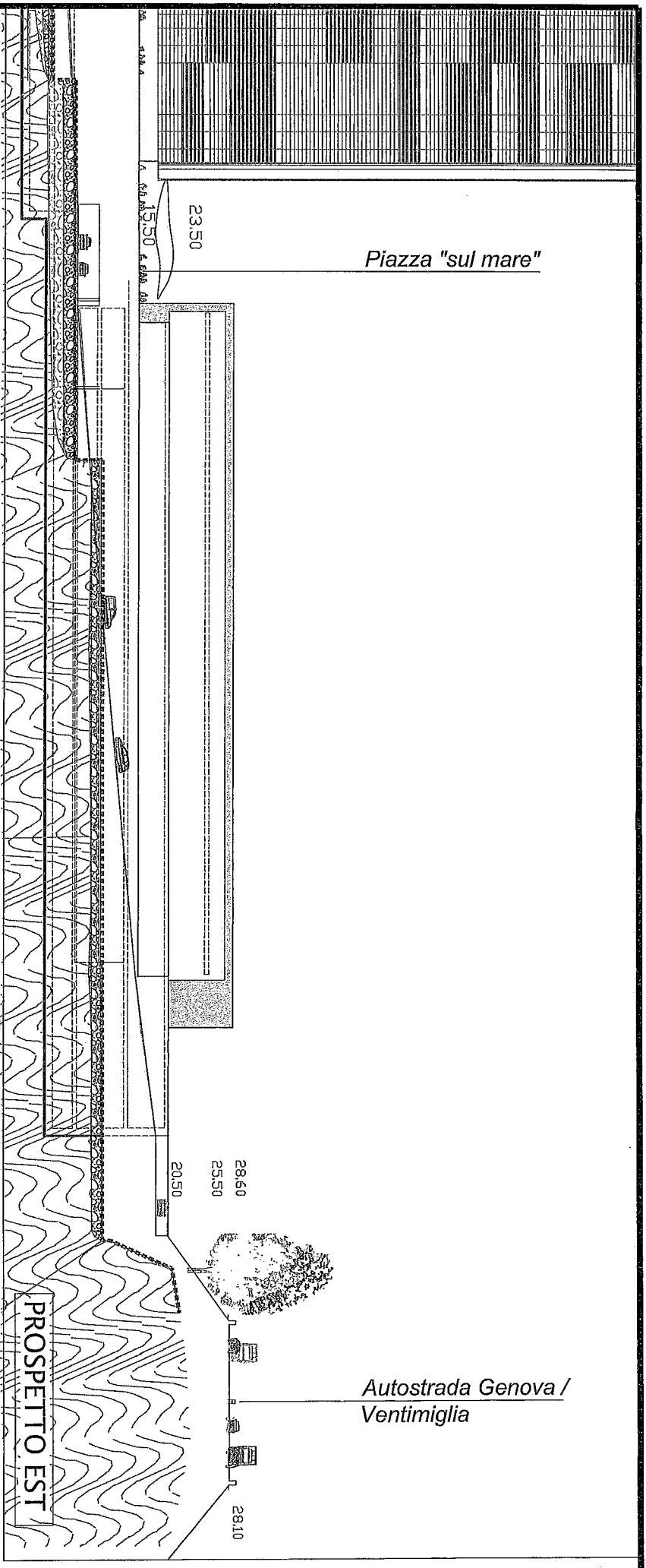




<p><b>STUDIO ASSOCIATO BELLINI</b> Geologi</p> <p>Via Galata 9/1 16121 - GENOVA</p>		<p><b>Data: Giugno 2008</b></p>
<p><b>Oggetto: Ambito speciale di riqualificazione urbana ex stabilimento Verrina – Genova Voltri – SAU.</b> <b><u>Relazione geologica di fattibilità</u></b></p>		<p><b>SCALA: 1 : 500</b></p>
<p><b>Sezione geologica interpretativa ipotesi A</b></p>	<p><b>TAV. 5A</b></p>	





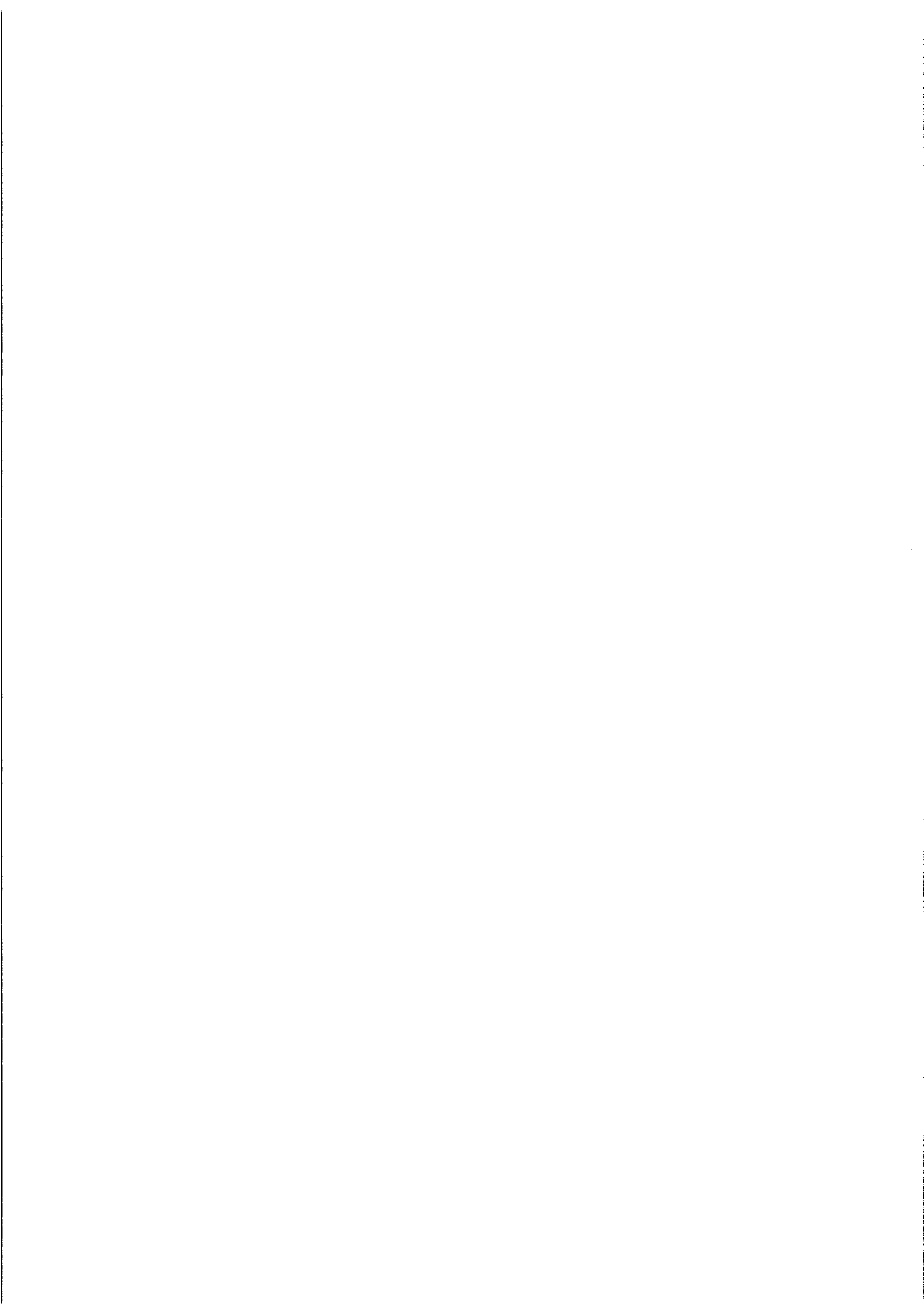


TIVO | COMMERCIALE - COMMERCIALE/CONNETTIVO - | AREA MERCI |  
 RESIDENZE | PARCHEGGI |

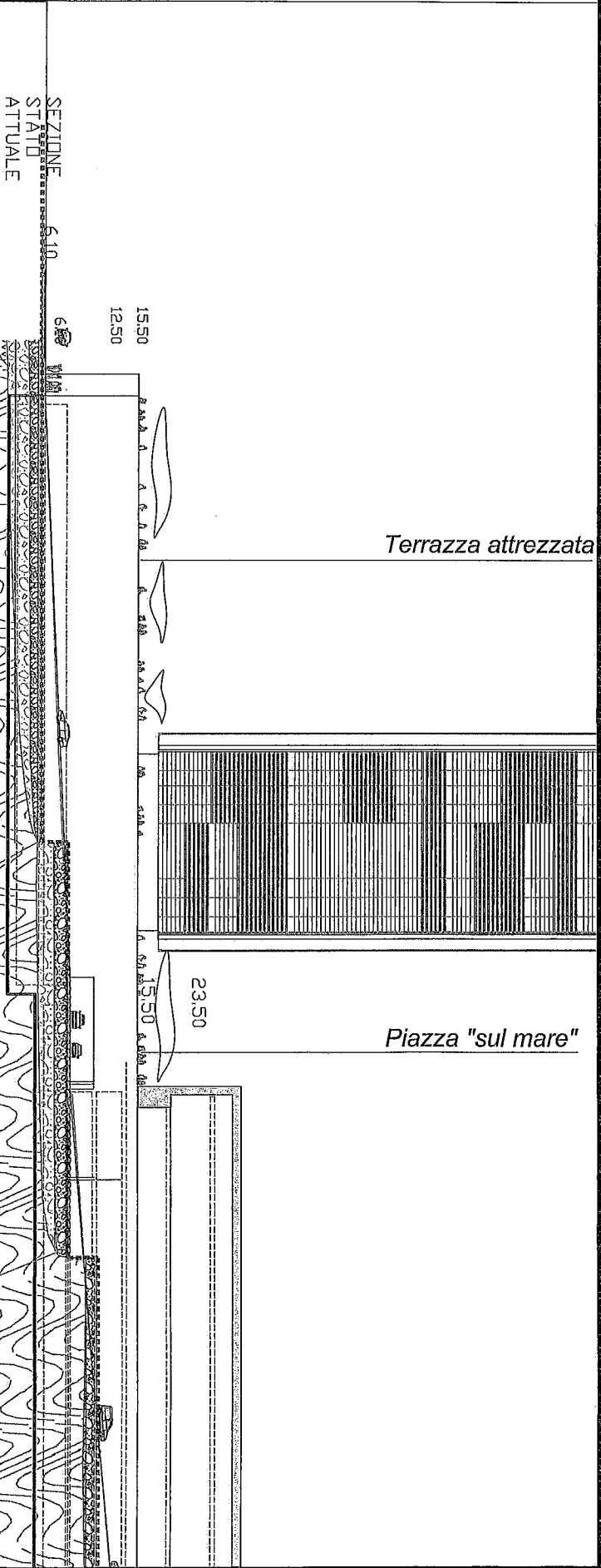
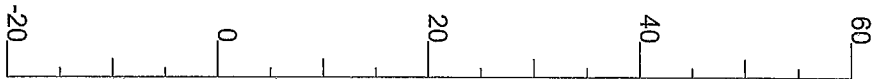
LEGENDA

-  Riporti
-  Depositi di terrazzo (sabbie e ghiaie)
-  Calcescisti
-  Serpenthoscisti
-  Profilo di scavo





q.a. (m s.l.m.)



Terrazza attrezzata

Piazza "sul mare"

/ COMMERCIALE/CONNETTIVO

RESIDENZE

COMMERCIALE - COMMERCIALE/  
PARCHEGGI

LEGENDA



Riparti



Depositi di terrazzo (sabbie e ghiaie)

Profilo di scavo



Calcescisti



Serpentinocisti

Studio Associato Bellini

Via Saldade 9/1 - 16121 Genova

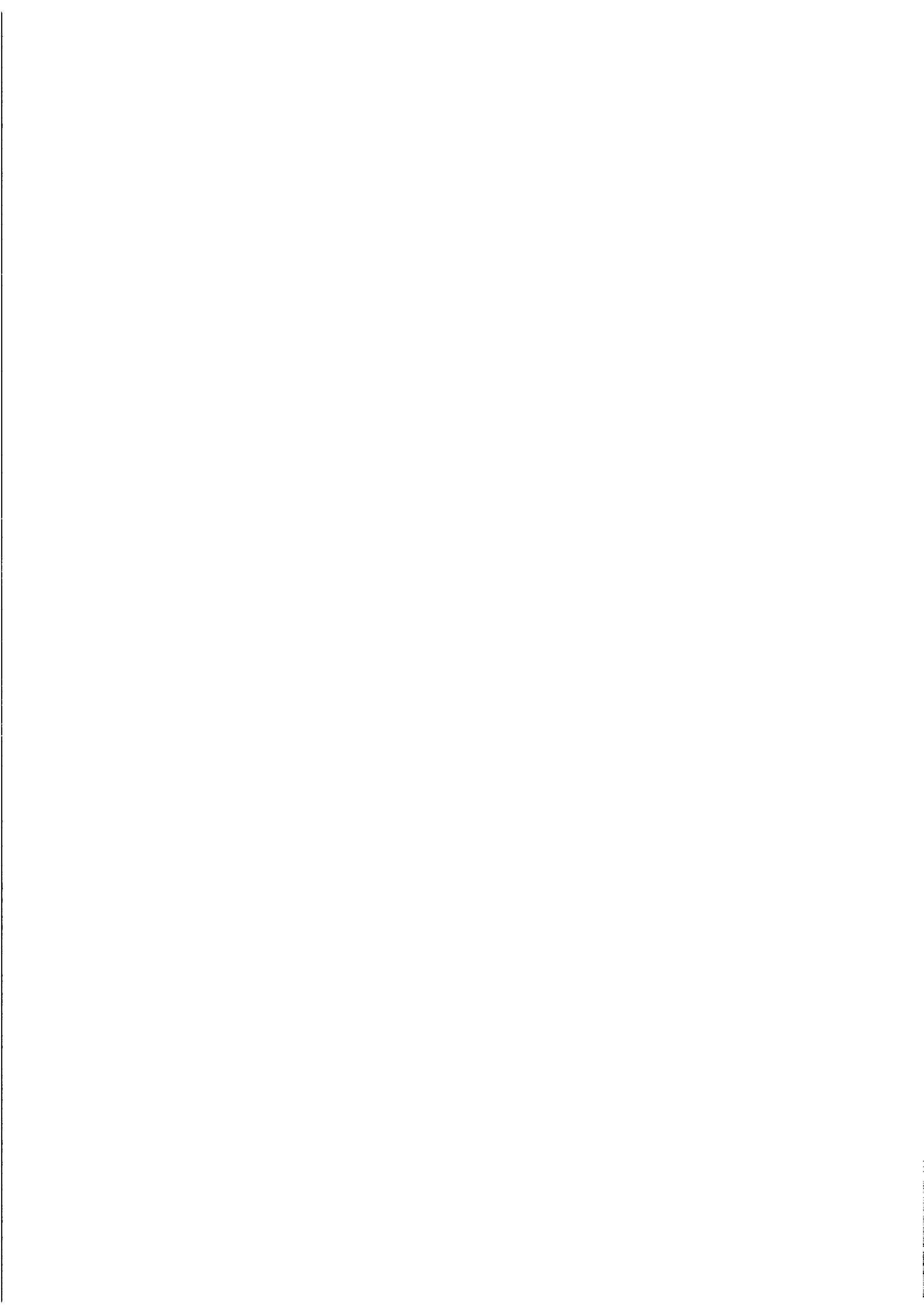
AREA EX VERUNA, GENOVA - VOLTRI

IPOTESI A EDIFICIO RESIDENZIALE A TORRE

SEZIONE MONTE - VALLE

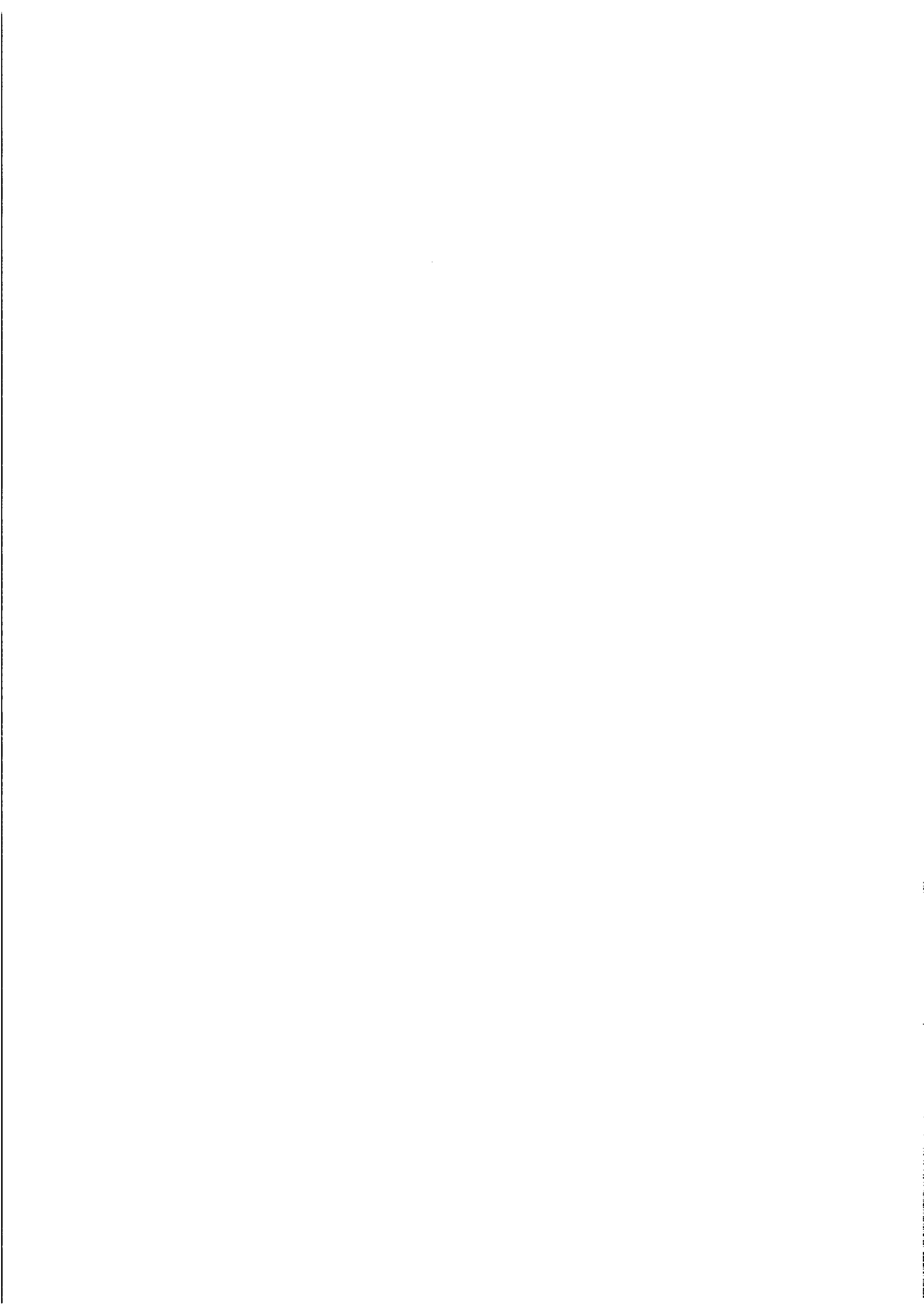
SCALA  
1:500





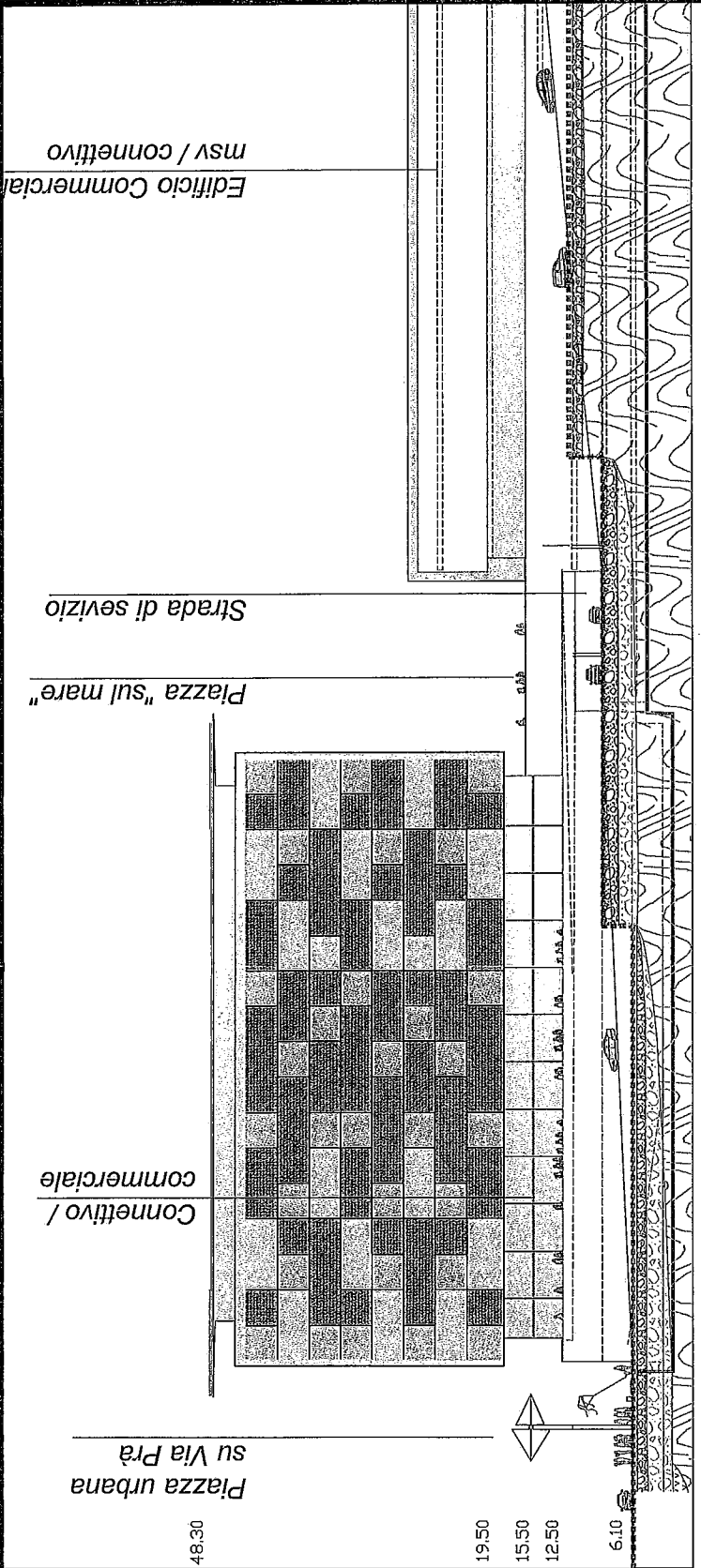
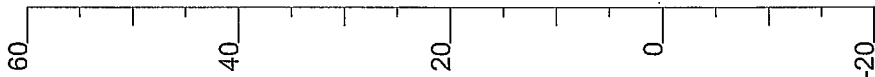
<p><b>STUDIO ASSOCIATO BELLINI</b> Geologi</p> <p>Via Galata 9/1 16121 - GENOVA</p>		<p><b>Data: Giugno 2008</b></p>
<p><b>Oggetto: Ambito speciale di riqualificazione urbana ex stabilimento Verrina – Genova Voltri – SAU.</b> <b><u>Relazione geologica di fattibilità</u></b></p>		
<p><b>Sezione geologica interpretativa ipotesi B</b></p>	<p><b>TAV. 5B</b></p>	







q.a. (m s.l.m.)



RESIDENZE

CONNETTIVO / COMMERCIALE / PARCHEGGIO

COMMERCIALE MSV / CONNETTIVO /

### LEGENDA



Riporti



Calcescisti



Depositi di terrazzo (sabbie e ghiaie)



Serpentinocisti



Profilo di scavo

Studio Associato Bellini  
Via Galata 9/1 - 16121 Genova

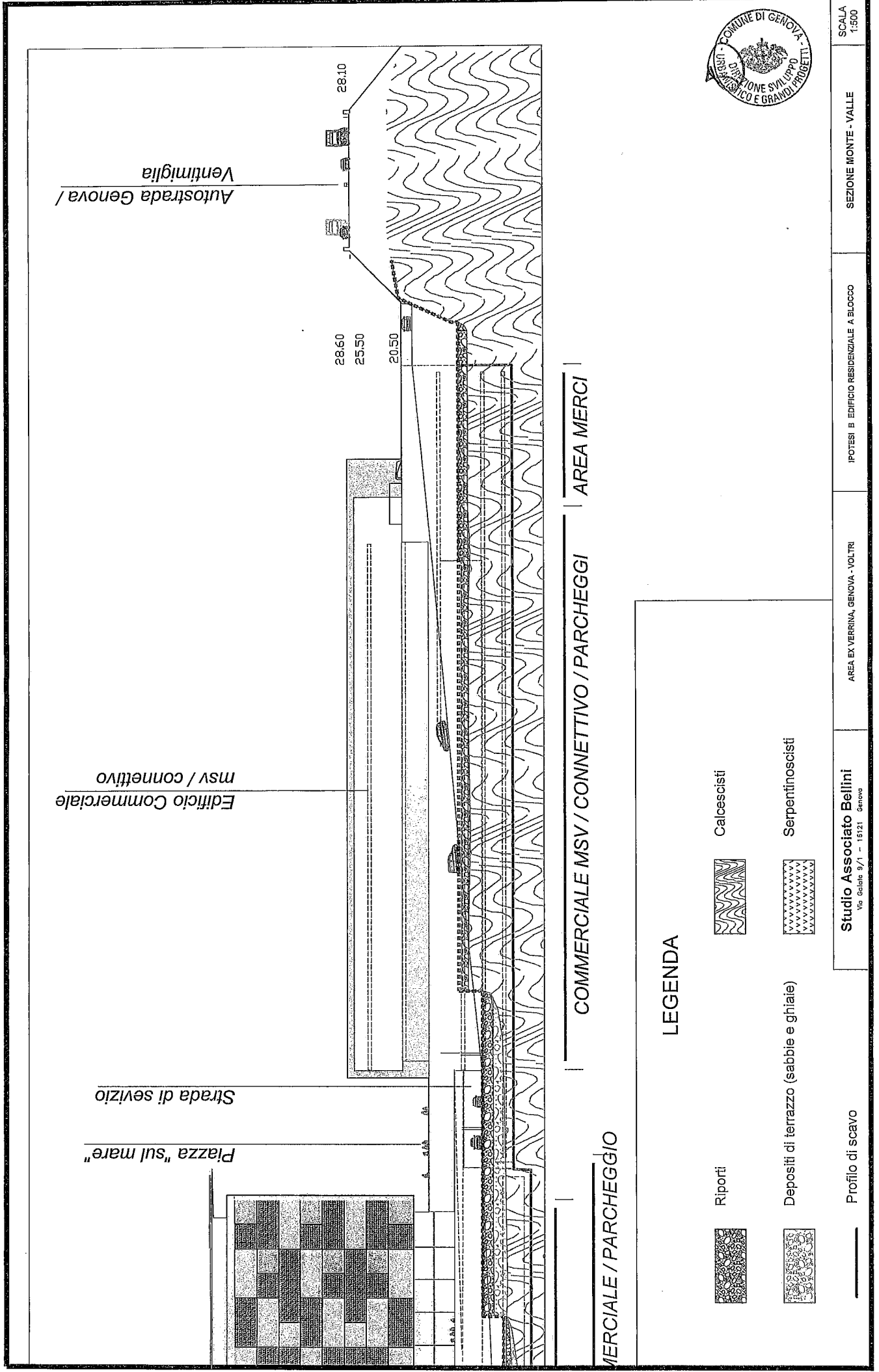
AREA EX VERRINA, GENOVA - VOLTRI

IPOTESI B EDIFICIO RESIDENZIALE A BLOCCO

SEZIONE MONTE - VALLE

SCALA  
1:500





Piazza "sul mare"

Strada di servizio

Edificio Commerciale  
msv / connettivo

Autostrada Genova /  
Ventimiglia

28.10

28.60

25.50

20.50

COMMERCIALE MSV / CONNETTIVO / PARCHEGGI

AREA MERCÌ

MERCIALE / PARCHEGGIO

LEGENDA

Riporti



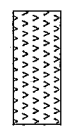
Calcescisti



Depositi di terrazzo (sabbie e ghiaie)



Serpentinocisti



Profilo di scavo

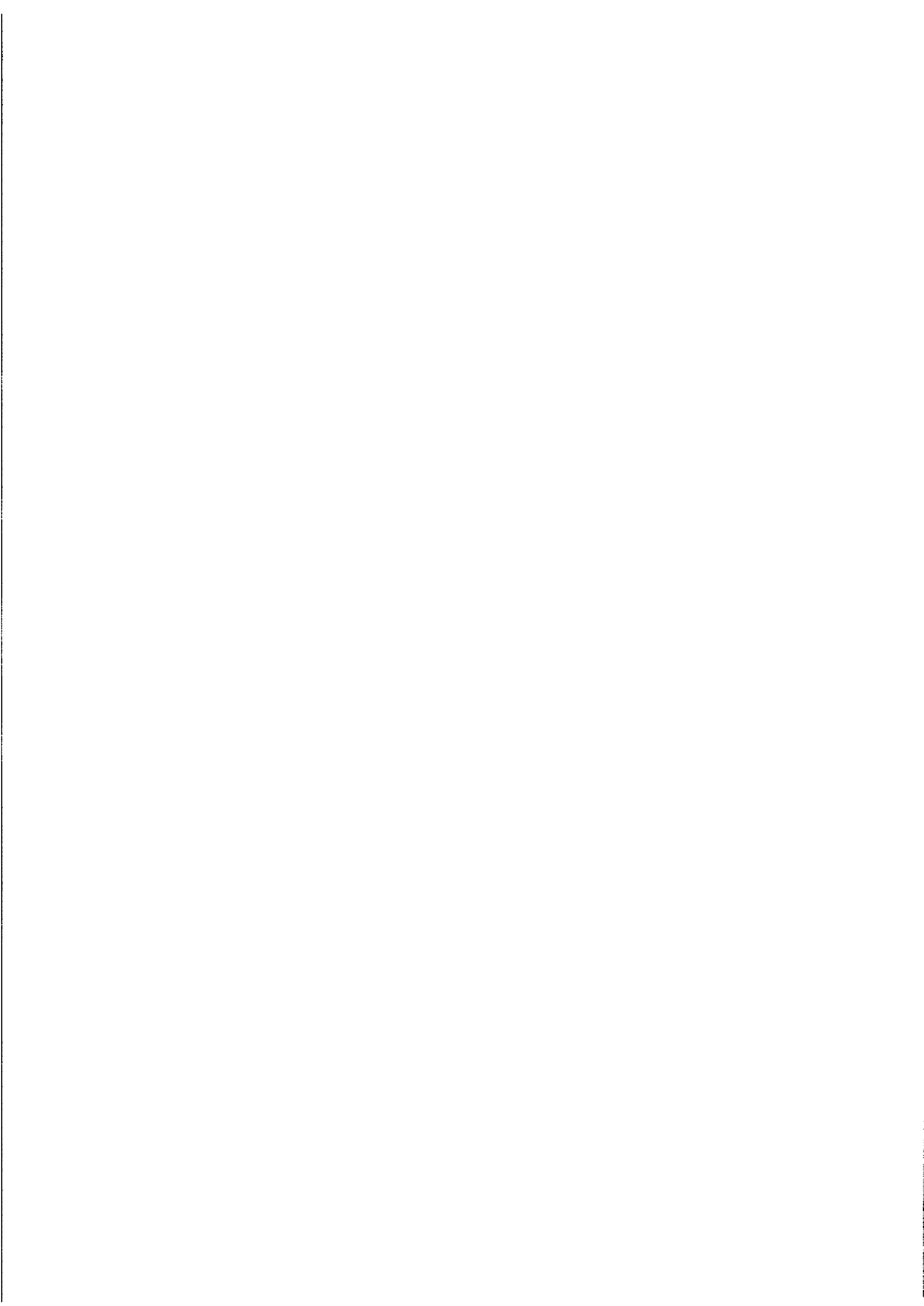
Studio Associato Bellini  
Via Galvani, 9/1 - 10121 Genova

AREA EX VERRINA, GENOVA - VOLTRI

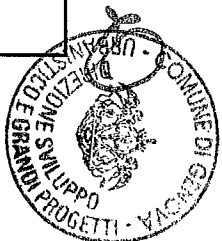
IPOTESI B EDIFICIO RESIDENZIALE A BLOCCO

SEZIONE MONTE - VALLE

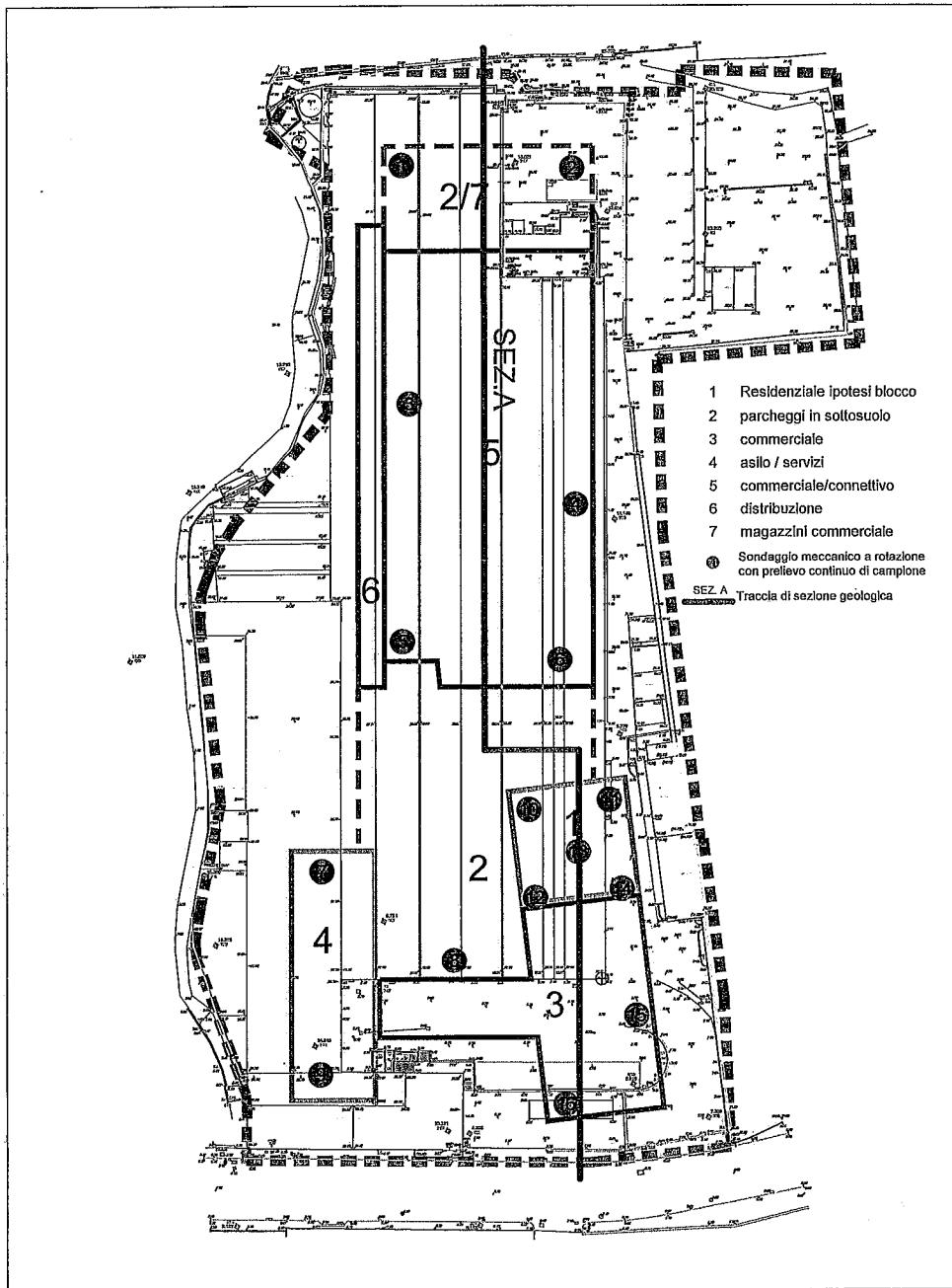
SCALA  
1:500



<p><b>STUDIO ASSOCIATO BELLINI</b> Geologi</p> <p>Via Galata 9/1 16121 - GENOVA</p>		<p><b>Data: Giugno 2008</b></p>
<p><b>Oggetto: Ambito speciale di riqualificazione urbana ex stabilimento Verrina – Genova Voltri – SAU.</b> <b><u>Relazione geologica di fattibilità</u></b></p>		<p><b>SCALA: 1 : 1.000</b></p>
<p><b>Programma indagini geognostiche ipotesi A</b></p>	<p><b>TAV. 6A</b></p>	



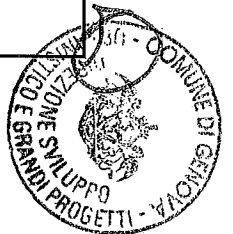




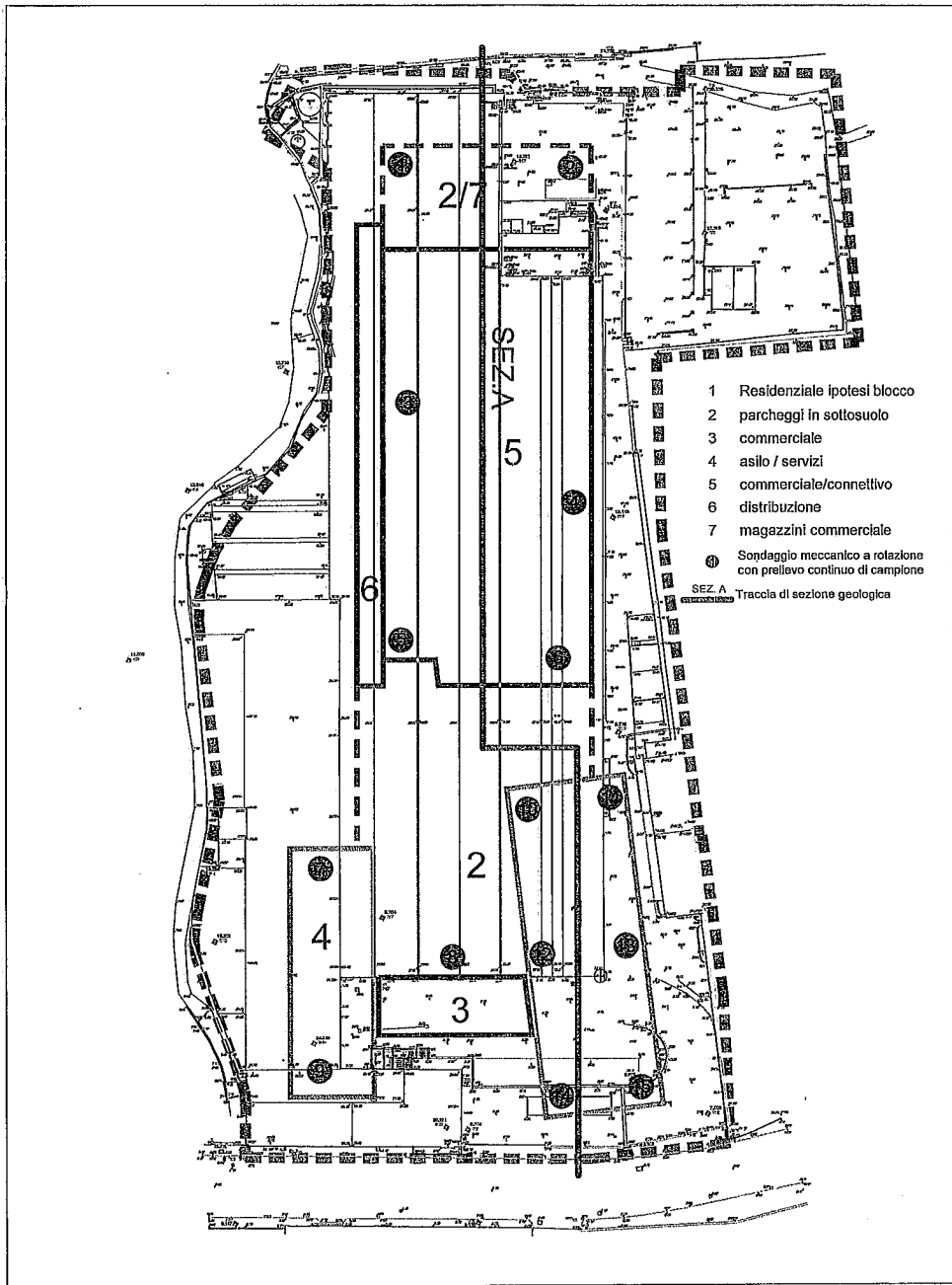




<p><b>STUDIO ASSOCIATO BELLINI</b> Geologi</p> <p>Via Galata 9/1 16121 - GENOVA</p>		<p><b>Data: Giugno 2008</b></p>
<p><b>Oggetto: Ambito speciale di riqualificazione urbana ex stabilimento Verrina – Genova Voltri – SAU.</b> <b><u>Relazione geologica di fattibilità</u></b></p>		<p><b>SCALA: 1 : 1.000</b></p>
<p><b>Programma indagini geognostiche ipotesi B</b></p>	<p><b>TAV. 6B</b></p>	

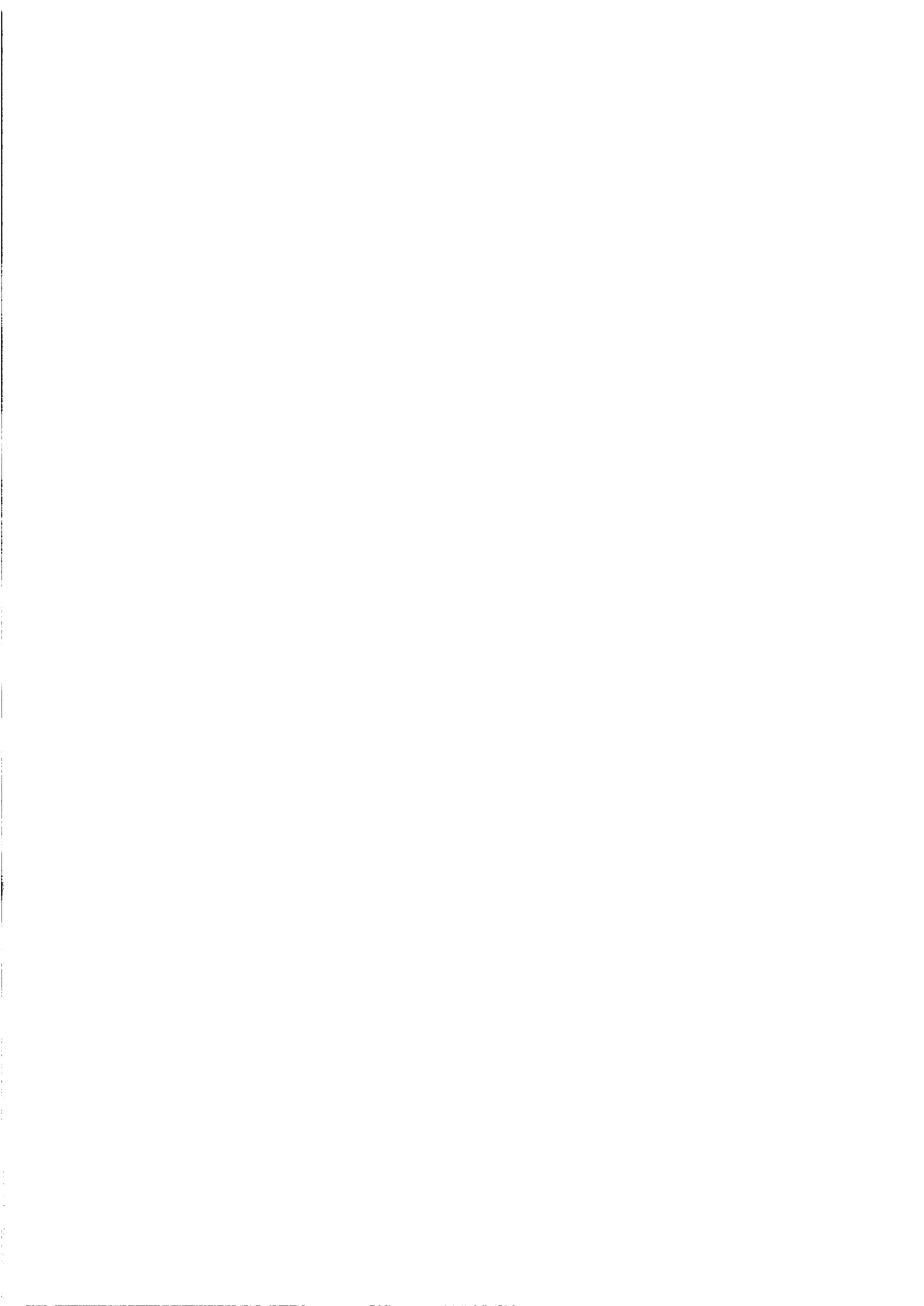




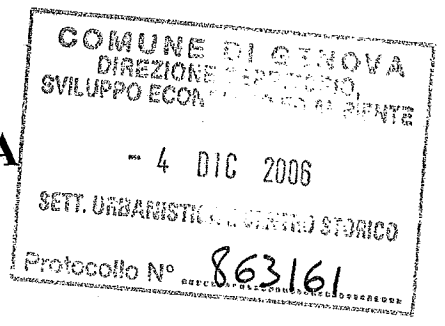


- 1 Residenziale ipotesi blocco
- 2 parcheggi in sottosuolo
- 3 commerciale
- 4 asilo / servizi
- 5 commerciale/connettivo
- 6 distribuzione
- 7 magazzini commerciale
- ⊙ Sondaggio meccanico a rotazione con prelievo continuo di campione
- SEZ. A Traccia di sezione geologica





**COMUNE DI GENOVA**



**AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA EX  
 STABILIMENTO VERRINA – GENOVA VOLTRI**

**SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO**

**Relazione idraulica di fattibilità**

Genova, dicembre 2006

**Dott. Ing. Domenico Rocca**





La presente relazione contiene alcune considerazioni in merito all'analisi della compatibilità idraulica degli interventi previsti nell'*Ambito speciale di riqualificazione urbana ex stabilimento Verrina - Genova Voltri*, ai fini dell'approvazione dello Schema di Assetto Urbanistico.

L'area è ubicata in sponda sinistra del rio San Giuliano nel tratto compreso tra via Voltri e l'autostrada A10 Genova - Ventimiglia.

Nello stato attuale l'area è occupata quasi per intero da un capannone industriale con il muro perimetrale lato ponente confinante con il corso d'acqua.

Il progetto di riqualificazione prevede una trasformazione del settore lato sud dell'area, con costruzione di strutture per servizi, parcheggi, connettivo urbano e commerciale, nonché di una torre destinata a residenze; nel settore di monte prevale il criterio della conservazione, con adeguamenti per una destinazione connettivo-commerciale.

Da un punto di vista idraulico l'intervento è soggetto alle norme del Piano di Bacino Stralcio sul Rischio Idrogeologico ambito di bacino regionale Ge 12 e 13 redatto dalla Provincia di Genova, approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 65 del 12/12/2002 e modificato con Delibera della Giunta Provinciale n. 305 del 06/07/2004 (Normativa).

Il rio San Giuliano è inserito tra i rivi significativi nella Carta della rete idrografica significativa, allegata al Piano.

Per i rivi significativi il Piano stabilisce una fascia di inedificabilità dai limiti dell'alveo pari a 5 m all'interno del perimetro dei centri urbani, sono fatti salvo tutti gli interventi diretti alla realizzazione di strade purché a raso.

Il Piano degli Interventi, allegato al Piano di Bacino, prevede per il rio San Giuliano l'adeguamento del tratto di tombinatura sottostante via Voltri e la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia e l'adeguamento del tratto canalizzato fino a mare (A6-ID1).

Il progetto prevede la realizzazione delle nuove edificazioni ad una distanza di 10 m dal limite dell'alveo e la realizzazione di una strada spondale ad una distanza dalla sponda tale da consentire possibili future sistemazioni del corso d'acqua e ad una quota superiore al livello della piena 200-ennale.

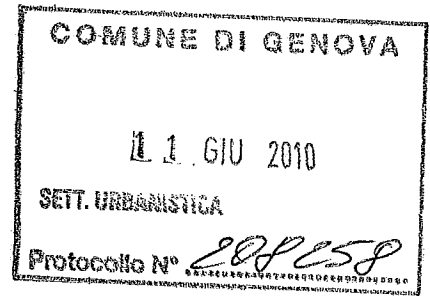
Nelle successive fasi progettuali verranno definite con maggior grado di dettaglio le quote di sistemazione e gli eventuali interventi volti alla mitigazione del rischio idraulico anche alla luce delle verifiche di dettaglio del corso d'acqua, comunque richieste dalla normativa di Piano.

In base alle considerazioni sopra riportate il progetto risulta idraulicamente compatibile e conforme alle Norme di Piano.









AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA AREA EX VERRINA

**STUDIO DELL'IMPATTO  
SUL SISTEMA DELLA MOBILITA'  
RELATIVO ALL'INTERVENTO DI  
RIQUALIFICAZIONE URBANA DELL'AREA  
DENOMINATA "EX - VERRINA"**

Genova, 10 giugno 2010

Ing. Cristina Giolosa  
ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI GENOVA  
N. iscr. Albo 8641A , sez. Civile e Ambientale, Industriale e dell'informazione

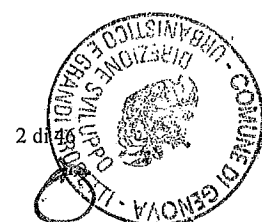
**TeMA - Territorio Mobilità Ambiente - S.r.l.**  
Via Sottoripa 1A/116 - 16124 Genova; Tel +39 010 4217401/02 Fax +39 010 9998698  
Registro Imprese di Genova e Codice Fiscale/P. IVA 01631290994; Capitale Sociale i.v. 15.000,00 euro  
[www.temasrl.net](http://www.temasrl.net) [info@temasrl.net](mailto:info@temasrl.net)





## Sommario

1) Premessa.....	3
2) Metodologia .....	4
3) Dati generali sulla mobilità .....	6
4) Assetto circolatorio attuale e livelli di servizio delle principali strade interne all'area di studio .....	9
5) Collegamenti pubblici .....	22
6) Descrizione dell'intervento.....	24
7) Domanda indotta dall'insediamento previsto.....	26
8) Analisi e verifica funzionale della rete viaria .....	35
9) Verifica di rete del comparto commerciale e definizione della portata oraria di servizio nelle sezioni significative .....	39
10) Conclusioni.....	46



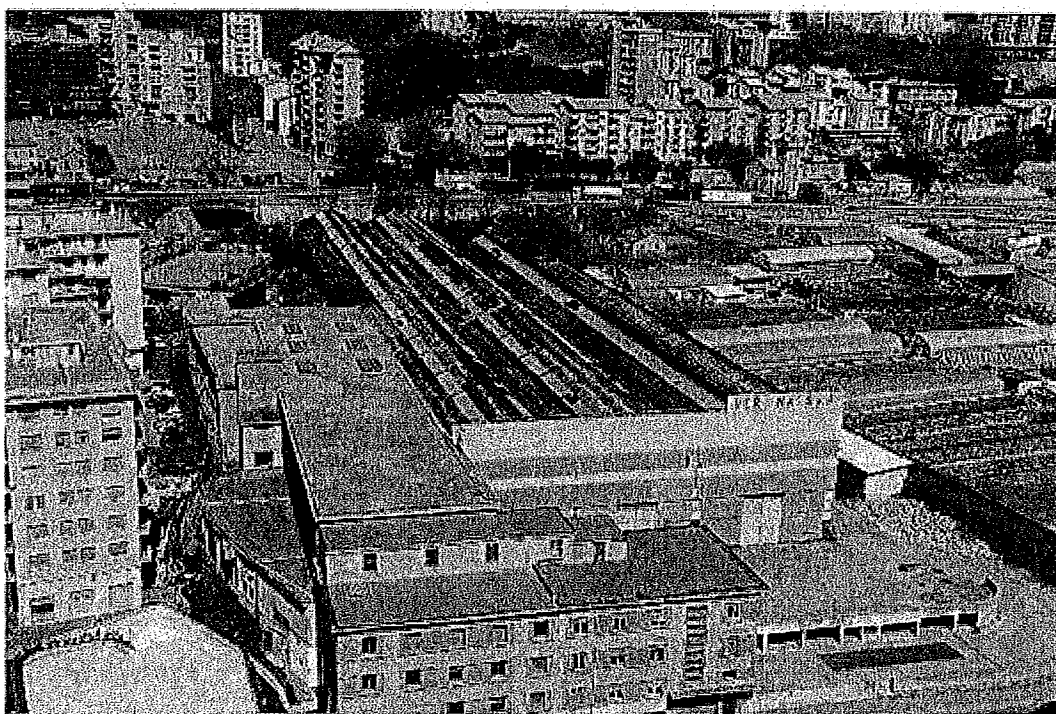


## 1) Premessa

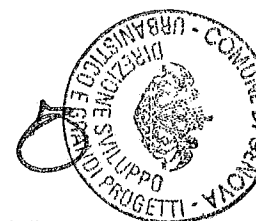
Obiettivo del documento è quello di valutare gli impatti sul sistema della mobilità del nuovo insediamento in progetto presso l'area denominata "ex-Verrina", sita a Voltri.

Verranno valutati i livelli di servizio delle strade interessate dall'intervento, prima e dopo la sua realizzazione, il traffico indotto dal nuovo insediamento e gli effetti sul sistema circolatorio all'interno e ai confini dell'area di studio.

Verrà inoltre verificato il raggiungimento, sul piano trasportistico, dell'obiettivo di costituire di un collegamento, non solo urbanistico ma anche viabilistico, tra Palmaro, l'area di via Ventimiglia e via Prà, in linea con le indicazioni del P.U.C..



*Fonte: sito UrbanCenter Genova*



## 2) Metodologia

Lo studio è consistito in una prima parte di inquadramento a livello di macro e microscala delle principali caratteristiche della mobilità e dei flussi di traffico sulla rete che interessa l'area in oggetto (al fine di valutare gli indicatori trasportistici necessari alla costruzione dello scenario attuale) e in una seconda parte di studio del traffico indotto dai nuovi insediamenti (mediate l'analisi della variazione degli stessi parametri allo stato di progetto).

La verifica di impatto trasportistico prende in esame tutta la rete viaria compresa entro un buffer di raggio pari a 1,5 km (area di studio), incentrata nell'area sede dell'intervento di progetto e ne analizza l'assetto circolatorio e le caratteristiche dei flussi che lo interessano.



*Figura 1: Schema viabilistico dell'area di studio*

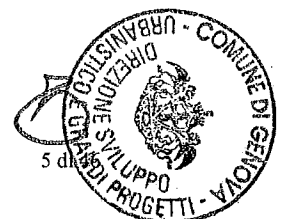
Il flusso veicolare da considerare per la valutazione dei volumi di traffico che interesseranno potenzialmente la rete a progetto ultimato viene stimato come la somma di due componenti distinte:

- ✓ **portata oraria di servizio**, stimata sulla base di rilievi di traffico relativi alla situazione "attuale" (ossia senza struttura di vendita);
- ✓ **traffico orario aggiuntivo** generato dall'intervento in oggetto.

La domanda aggiuntiva di mobilità è stata stimata sulla base dei dati infrastrutturali di progetto (volumetria e localizzazione) e di quelli funzionali (destinazione d'uso dei segmenti di progetto).

Le analisi svolte per poter effettuare la valutazione di impatto trasportistico sono di tipo qualitativo e quantitativo:

- **analisi della rete viaria** interna all'area di studio (con indicazione degli incroci ed intersezioni più prossimi, svincoli di autostrade e/o superstrade), intersezioni, vincoli (puntuali e laterali) e singolarità;
- descrizione dei **livelli di servizio delle tratte** interessate dal nuovo insediamento (capacità, velocità media di scorrimento, congestione);
- indagine e rappresentazione dei flussi di traffico diurno (07.00 - 20.00) divise per intervalli di 15 minuti in una giornata feriale media invernale, con dettaglio delle ore di punta mattinali e pomeridiane (statisticamente 7.00 - 10.00 e 17.00 - 20.00);
- **dimostrazione di ammissibilità** degli accessi sulla viabilità principale (direttamente o tramite viabilità secondaria o di servizio), in relazione alla capacità teorica di questa, dei livelli di congestione esistenti e dei margini di capacità residua;
- **analisi dell'impatto** sulla circolazione delle prevedibili frequenze di rotazione della sosta, simulazione dei flussi, calcolo delle curve di deflusso e relativa previsione di livelli di servizio, tempi d'attesa e lunghezza delle eventuali code;
- **analisi e verifica funzionale** dettagliata dei nodi e delle intersezioni esistenti e previste.



### 3) Dati generali sulla mobilità

Una prima analisi di massima è stata effettuata valutando i volumi di traffico su scala cittadina e analizzando le provenienze e le destinazioni principali degli spostamenti sistematici effettuati da e verso il quartiere voltrese.

#### Analisi del traffico generato e attratto da Voltri per modalità di trasporto e fascia oraria

Le tabelle evidenziano come le principali destinazioni degli spostamenti sistematici siano distribuite principalmente a livello locale e siano fortemente orientate sul mezzo di trasporto privato:

TPL 7.00 - 10.00		TPL 17.00 - 20.00	
DESTINAZIONI	Spost.	DESTINAZIONI	Spost.
Ponente	948	Ponente	422
Medio Ponente	542	Medio Ponente	83
Val Polcevera	41	Val Polcevera	11
Centro Ovest	142	Centro Ovest	95
Centro Est	986	Centro Est	-
Medio Levante	950	Medio Levante	74
Bassa Val Bisagno	18	Bassa Val Bisagno	-
Val Bisagno	20	Val Bisagno	-
Levante	62	Levante	15
<b>TOTALE</b>	<b>3709</b>	<b>TOTALE</b>	<b>700</b>

PRIVATO 7.00 - 10.00		PRIVATO 17.00 - 20.00	
DESTINAZIONI	Spost.	DESTINAZIONI	Spost.
Ponente	2.531	Ponente	3.010
Medio Ponente	257	Medio Ponente	326
Val Polcevera	104	Val Polcevera	205
Centro Ovest	53	Centro Ovest	307
Centro Est	67	Centro Est	222
Medio Levante	131	Medio Levante	74
Bassa Val Bisagno	35	Bassa Val Bisagno	44
Val Bisagno	34	Val Bisagno	543
Levante	0	Levante	42
<b>TOTALE</b>	<b>3.212</b>	<b>TOTALE</b>	<b>4.773</b>





Analoghe considerazioni possono essere effettuate per gli spostamenti diretti a Voltri, sempre nelle ore di punta mattinali e serali: la quota maggiore delle relazioni O/D si sviluppa a carattere locale e prevalentemente mediante mezzo privato:

TPL 7.00 - 10.00

ORIGINI	Spost.
Ponente	2.187
Medio Ponente	332
Val Polcevera	0
Centro Ovest	106
Centro Est	26
Medio Levante	82
Bassa Val Bisagno	0
Val Bisagno	0
Levante	45
<b>TOTALE</b>	<b>2.778</b>

TPL 17.00 - 20.00

ORIGINI	Spost.
Ponente	484
Medio Ponente	153
Val Polcevera	32
Centro Ovest	165
Centro Est	423
Medio Levante	516
Bassa Val Bisagno	37
Val Bisagno	0
Levante	30
<b>TOTALE</b>	<b>1.840</b>

PRIVATO 7.00 - 10.00

ORIGINI	Spost.
Ponente	3.162
Medio Ponente	261
Val Polcevera	410
Centro Ovest	324
Centro Est	160
Medio Levante	48
Bassa Val Bisagno	73
Val Bisagno	525
Levante	55
<b>TOTALE</b>	<b>5.018</b>

PRIVATO 17.00 - 20.00

ORIGINI	Spost.
Ponente	2.972
Medio Ponente	254
Val Polcevera	228
Centro Ovest	250
Centro Est	523
Medio Levante	644
Bassa Val Bisagno	70
Val Bisagno	40
Levante	30
<b>TOTALE</b>	<b>5.011</b>

Entrando nel dettaglio delle destinazioni degli spostamenti si evidenzia ancor di più il carattere locale dei viaggi che interessano la zona di Voltri: le quote maggiori di originati provengono da Voltri stessa, Ca' Nuova e Palmaro, sia per la modalità pubblica che privata:

TPL 7.00 - 10.00

ORIGINI	Spost.	ORIGINI	Spost.
Crevari	223	Calcinara	261
Voltri	497	Cornigliano	19
Cà Nuova	641	S.Gaetano	15
Palmaro	466	Sampierdarena	46
Prà	170	Belvedere	12
Castelluccio	66	S.Bartolomeo	19
Pegli	92	S.Teodoro	13
Multedo	31	Prè	10
Sestri	14	Carignano	16
S.Giovanni Battista	38	Brignole	82
Quarto	45		

*Dettaglio degli spostamenti originati nella fascia oraria di punta mattinale con mezzo pubblico.*

PRIVATO 7.00 - 10.00

ORIGINI	Spost.	ORIGINI	Spost.
Porto	23	Pontedecimo	13
Crevari	65	Cornigliano	21
Voltri	2.200	Sampierdarena	244
Cà Nuova	423	Angeli	17
Palmaro	26	S.Teodoro	63
Prà	141	Maddalena	28
Castelluccio	111	Molo	41
Pegli	134	S.Nicola	91
Multedo	39	Brignole	48
Sestri	139	S.Agata	17
Calcinara	100	S.Fruttuoso	37
Certosa	145	Fereggiano	19
Rivarolo	28	Parenzo	21
Bolzaneto	223	Molassana	504
Quarto	27	Apparizione	28

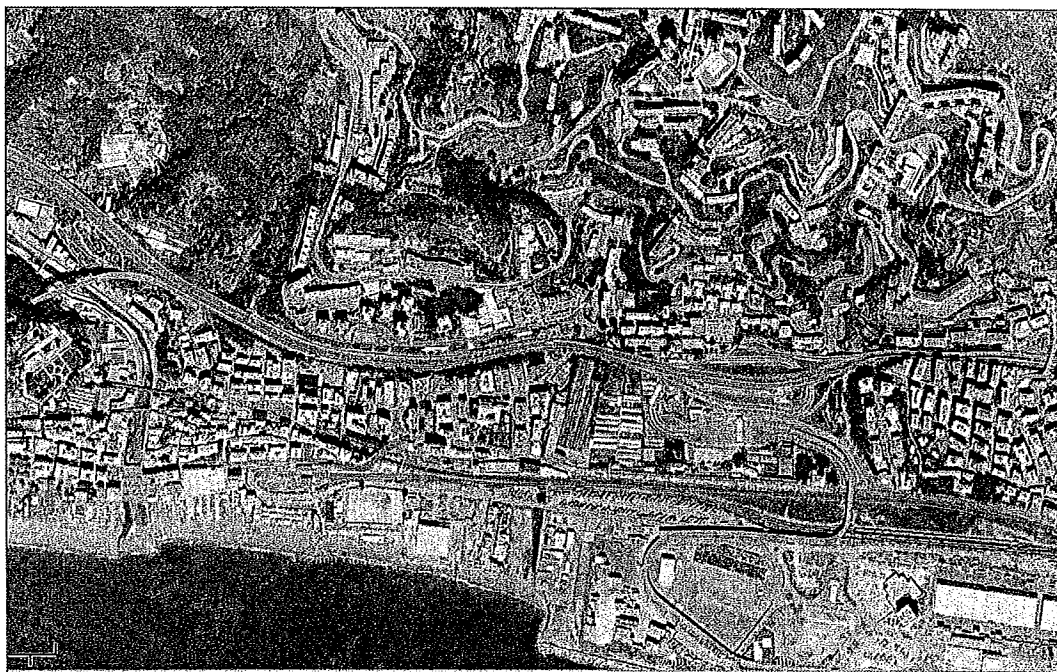
*Dettaglio degli spostamenti originati nella fascia oraria di punta mattinale con mezzo privato.*



#### 4) Assetto circolatorio attuale e livelli di servizio delle principali strade interne all'area di studio

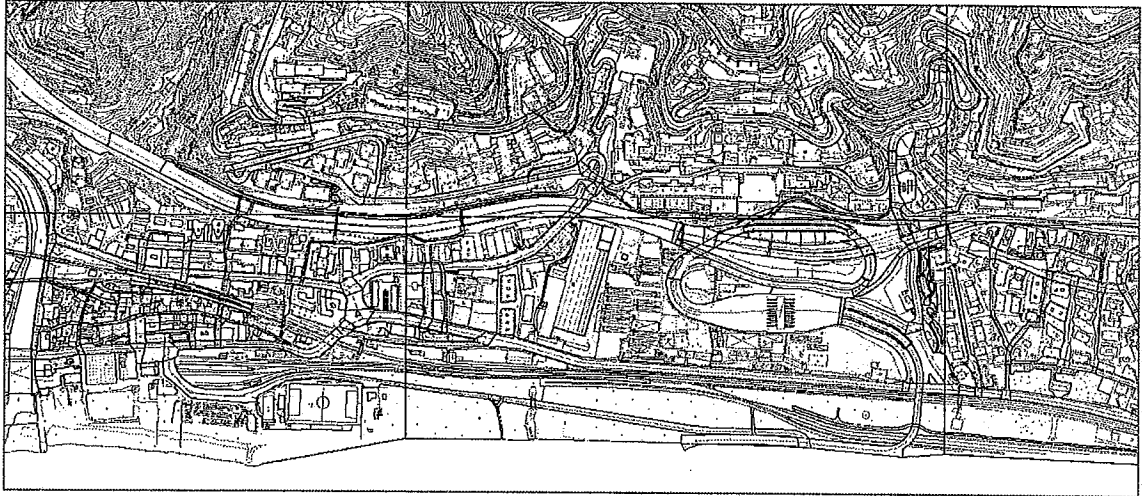
Preliminarmente alla stima della domanda indotta è stata effettuata la caratterizzazione dello stato trasportistico attuale tramite l'analisi del contesto territoriale e circolatorio, finalizzato poi al calcolo dei livelli di servizio della rete viaria interessata dal progetto.

L'intervento è localizzato presso l'area dell'ex stabilimento Verrina in località Voltri, esso si colloca fra via Ventimiglia (e la zona residenziale che si estende immediatamente a monte del nastro autostradale sulla collina di Prà) e via Voltri, lungo l'Aurelia. Si tratta di un'area situata in posizione baricentrica tra lo svincolo autostradale di Genova - Voltri, a levante, e l'attuale stazione ferroviaria di Voltri posta al limite del tessuto storico della Circoscrizione. A ponente si innesta lo snodo viario che conduce ai quartieri residenziali collinari, l'entroterra a Mele e la S.S.456 del Turchino.

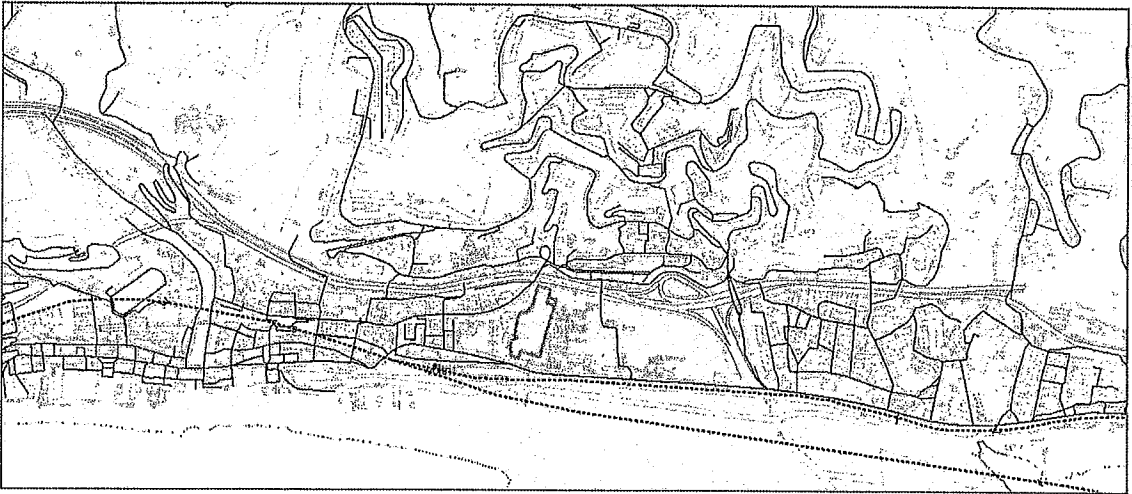


Verso fronte mare si estende l'area portuale del VTE dove, in tempi recenti, si sono sviluppate le infrastrutture destinate alle funzioni connesse alle attività portuali; lungo il litorale, verso ponente, hanno sede inoltre numerose attività produttive a carattere locale.

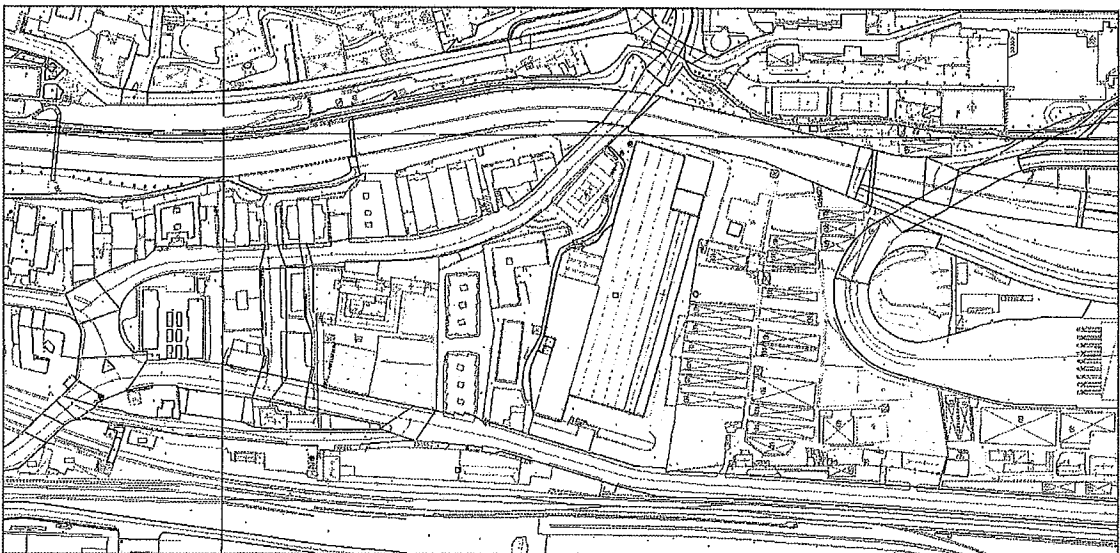




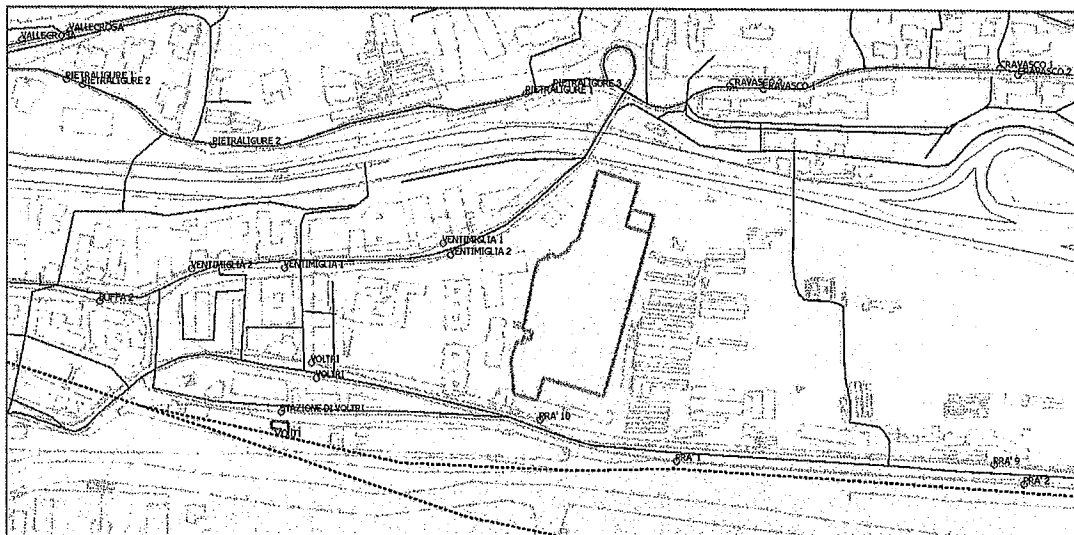
*Quadro d'insieme con rappresentazione della viabilità di avvicinamento entro un raggio di almeno un Km*



*Schema della viabilità dell'area di studio*



*Planimetria del lotto da insediare, con rappresentazione della viabilità di accesso*



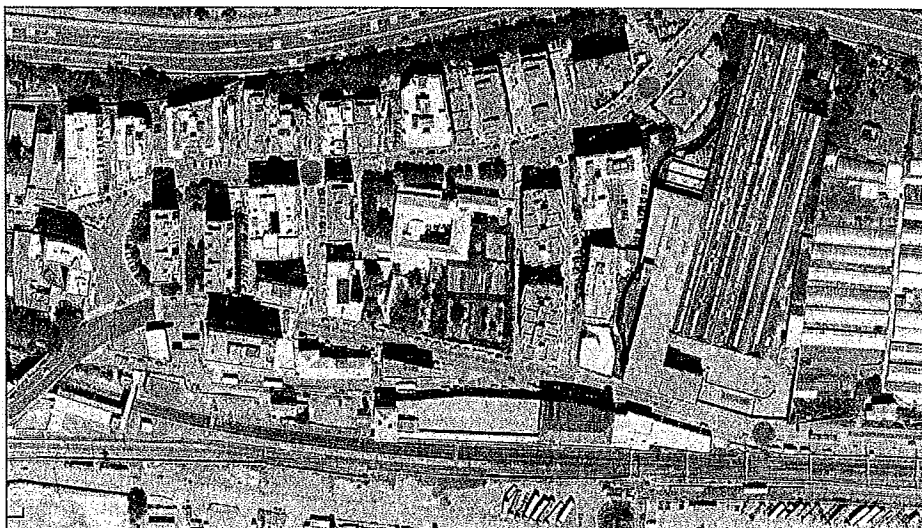
*Grafo di dettaglio del sistema trasportistico interessato dall'intervento di progetto*

### *3.1) Livelli di servizio del sistema viario interessato dall'insediamento commerciale*

Per la determinazione dei livelli di servizio del sistema viario, è stata condotta una campagna di indagine in situ su tre punti di controllo della rete, localizzati in modo tale da poter stimare univocamente i flussi nell'area interessata dall'intervento, la loro composizione e direzione.

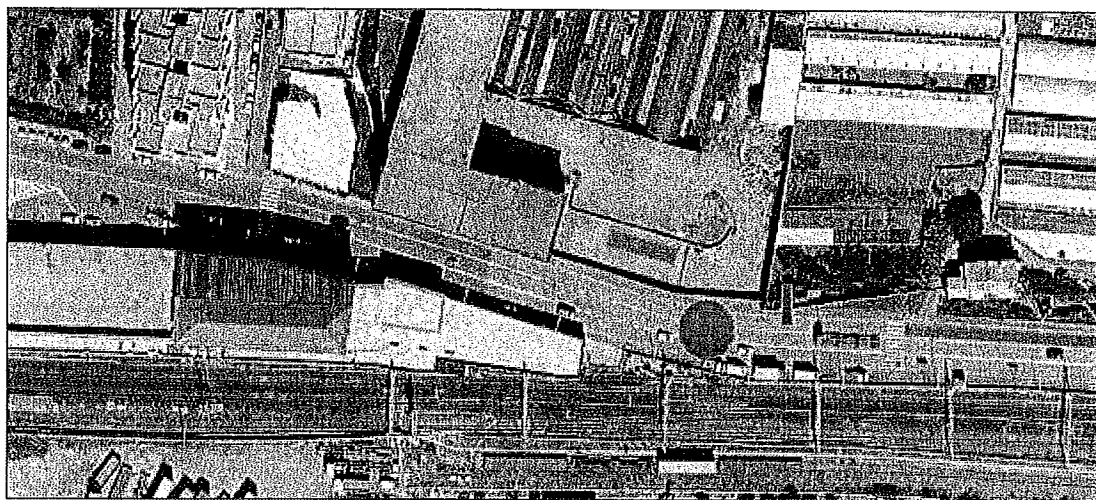
La campagna di rilievo è stata volta alla determinazione del traffico in un giorno feriale invernale medio, su intervalli di 15 minuti, con analisi dettagliata delle ore di punta mattinali e pomeridiane (7.00 - 10.00 e 17.00 - 20.00).

- **Punto di rilievo 1** : Via Prà (direzione levante e ponente);
- **Punto di rilievo 2** : Via Ventimiglia (direzione levante e ponente);
- **Punto di rilievo 3** : Incrocio Via Buffa (direzione da e per Via Ventimiglia) – via Cervo.



I dati raccolti sono stati successivamente associati a quelli relativi alle analisi di mobilità disponibili per l'area urbana (flussi e capacità), permettendo la determinazione delle variabili necessarie al calcolo dei livelli di servizio.

### 3.1.1) Via Voltri – Via Prà (PUNTO DI RILIEVO 1)



Localizzazione del punto di rilievo 1 – via Prà

	ORARIO	VEICOLI
03/02/10 VIA PRA' DIREZIONE LEVANTE	7.00	896
	8.00	798
	9.00	653

	ORARIO	VEICOLI
03/02/10 VIA PRA' DIREZIONE PONENTE	7.00	780
	8.00	737
	9.00	672

	ORARIO	VEICOLI
04/02/10 VIA PRA' DIREZIONE PONENTE	17.00	836
	18.00	888
	19.00	713

	ORARIO	VEICOLI
04/02/10 VIA PRA' DIREZIONE LEVANTE	17.00	878
	18.00	707
	19.00	686

I dati di carico riguardanti il “punto di rilievo 1” sono stati effettuati in due giornate: mercoledì 3 febbraio 2010 nell’ora di punta mattinata (7.00 – 10.00) e giovedì 4 febbraio nell’ora di punta pomeridiana (17.00 – 20.00).

	ORARIO	AUTOVETTURE	MEDIA PERSONE IN AUTOVETTURA	FURGONI	CAMION	ARTICOLATI	AUTOBUS	MOIO
0302/10 VIA PRÀ DIREZIONE LEVANTE	7.00	169		14	3		4	14
	7.15	184		26	4		4	33
	7.30	162		22	3		3	30
	7.45	171		23	7		5	15
	8.00	132		18	3	1	4	28
	8.15	158		26	6		4	26
	8.30	153	1,14	30	5	1	5	22
	8.45	137	1,28	15	4		4	16
	9.00	124	1,26	13	6		5	11
	9.15	115	1,24	19	3	1	2	17
	9.30	130	1,23	16	4		3	16
9.45	136	1,29	13	4		2	13	
	ORARIO	AUTOVETTURE	MEDIA PERSONE IN AUTOVETTURA	FURGONI	CAMION	ARTICOLATI	AUTOBUS	MOIO
0302/10 VIA PRÀ DIREZIONE PONENTE	7.00	175		8	3	1	4	13
	7.15	168		10	4		4	18
	7.30	155	1,12	15	6	1	2	27
	7.45	115	1,08	16	8		4	23
	8.00	143	1,13	18	6		3	17
	8.15	118	1,20	17	6		5	16
	8.30	144	1,21	18	6		2	19
	8.45	144	1,19	21	3		6	25
	9.00	124	1,32	11	6		2	21
	9.15	134	1,29	15	7		5	24
	9.30	146	1,34	13	7		1	12
9.45	99	1,36	20	8		3	14	

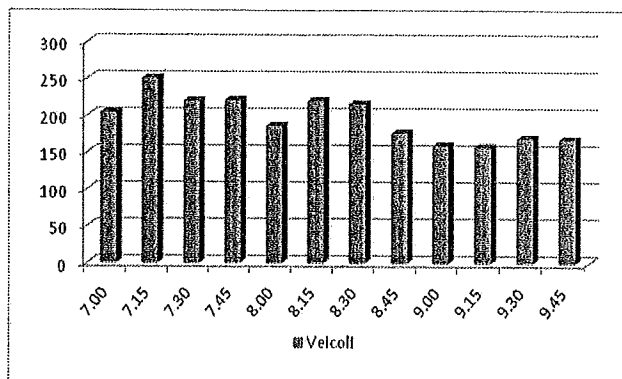
	ORARIO	AUTOVETTURE	MEDIA PERSONE IN AUTOVETTURA	FURGONI	CAMION	ARTICOLATI	AUTOBUS	MOIO
0402/10 VIA PRÀ DIREZIONE PONENTE	17.00	157	1,34	14	5		3	22
	17.15	168	1,18	15	3		4	23
	17.30	152	1,26	22	1	1	4	23
	17.45	191		12			3	13
	18.00	195		15	4		2	25
	18.15	190		11	2		5	27
	18.30	138		13	1		3	18
	18.45	191		15	1		3	29
	19.00	143		3		1	5	21
	19.15	146		6	2		4	24
	19.30	156		9	4		3	15
19.45	145		4	2		3	17	
	ORARIO	AUTOVETTURE	MEDIA PERSONE IN AUTOVETTURA	FURGONI	CAMION	ARTICOLATI	AUTOBUS	MOIO
0402/10 VIA PRÀ DIREZIONE LEVANTE	17.00	178	1,21	17	4	1	3	24
	17.15	187	1,12	18	3	1	3	13
	17.30	176	1,07	9	4		2	16
	17.45	173		27	2		4	13
	18.00	172		9	1		3	20
	18.15	141		8	2		4	17
	18.30	137		5			1	16
	18.45	145		6			4	16
	19.00	155		8	1		4	17
	19.15	144		11	3		5	10
	19.30	143		7			3	15
19.45	138		6			3	13	

Dall'analisi dei dati del "punto di rilievo 1" sito in Via Prà si può notare che le autovetture rappresentano il 76% del traffico totale nella fascia oraria di punta della

mattina (7:00 – 10:00). Tra le restanti categorie di mezzi solo le moto superano il 10% del totale.

**Rilievi del 03/02/10 (VIA PRA'  
DIREZIONE LEVANTE, fascia  
oraria 7:00 – 10:00)**

VEICOLI	TGM
Autovetture	1.771
Furgoni	235
Camion	52
Autoarticolati	3
Autobus	45
Moto	241

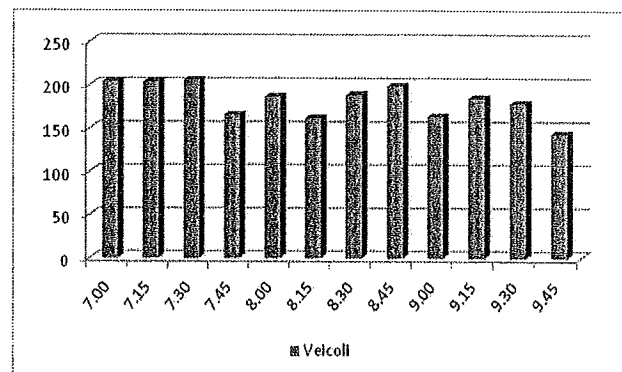


*Numero medio di veicoli per fasce orarie (Via Prà direzione levante, fascia oraria 7:00 – 10:00)*

La punta di traffico nella fascia oraria 7:00 – 10:00 nel tratto di Via Prà in direzione levante si ha alle 7:15 con quasi 250 veicoli. Il flusso rimane sopra i 200 mezzi fino alle 8:30, momento nel quale si verifica una flessione negativa.

**Rilievi del 03/02/10 (VIA PRA'  
DIREZIONE PONENTE, fascia  
oraria 7:00 – 10:00)**

VEICOLI	TGM
Autovetture	1.665
Furgoni	182
Camion	70
Autoarticolati	2
Autobus	41
Moto	229



*Numero medio di veicoli per fasce orarie (Via Prà direzione ponente, fascia oraria 7:00 – 10:00)*

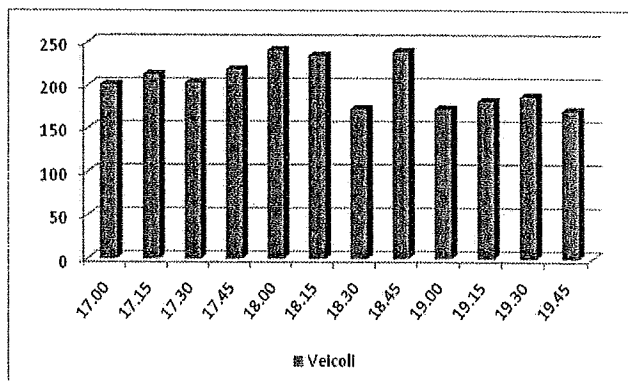
La punta di traffico nella fascia oraria 7:00 – 10:00 nel tratto di Via Prà in direzione ponente si ha nella prima mezz'ora di rilievi, dalle 7:00 alle 7:30, periodo nel quale il flusso si presenta quasi costante. Successivamente si può notare un decremento del numero di veicoli circolanti, numero che comunque si mantiene sopra i 150 mezzi passanti (nell'arco di ogni intervallo di 15 minuti) fino alle 9:30.



Nella fascia oraria serale (17:00 – 20:00) nel tratto di Via Prà in direzione ponente si ha una punta di traffico molto concentrata (tra le 17:30 e le 17:45) che tocca quota 120 veicoli; nelle restanti ore il flusso veicolare ha caratteristica costante.

**Rilievi del 04/02/10 (VIA PRA'  
DIREZIONE PONENTE, fascia  
oraria 17:00 – 20:00)**

VEICOLI	TGM
Autovetture	1.972
Furgoni	139
Camion	25
Autoarticolati	2
Autobus	42
Moto	257

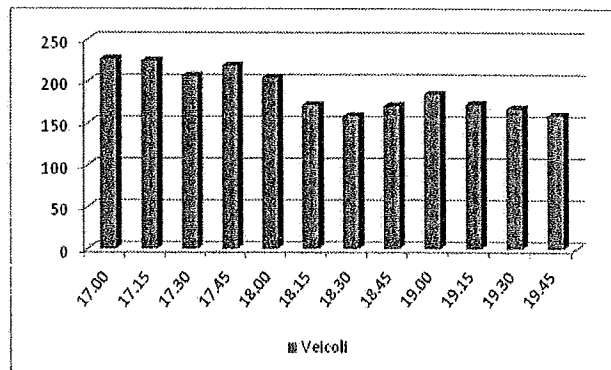


Numero medio di veicoli per fasce orarie (Via Prà direzione ponente, fascia oraria 17:00 – 20:00)

La distribuzione del traffico che attraversa Via Prà in direzione levante ha un andamento nel complesso decrescente. La punta di traffico si nota infatti tra le 17:00 e le 17:30, presentando una flessione continua nelle ore successive.

**Rilievi del 04/02/10 (VIA PRA'  
DIREZIONE LEVANTE, fascia  
oraria 17:00 – 20:00)**

VEICOLI	TGM
Autovetture	1.889
Furgoni	131
Camion	20
Autoarticolati	2
Autobus	39
Moto	190



Numero medio di veicoli per fasce orarie (Via Prà direzione levante, fascia oraria 17:00 – 20:00)

Nella fascia di punta serale si nota come aumentino ulteriormente le autovetture, superando l'80% del totale, a discapito delle moto e dei furgoni che scendono rispettivamente all' 8 e 6% in direzione levante e al 10 e 6% in direzione ponente.

3.1.2) Via Ventimiglia (PUNTO DI RILIEVO 2)



Localizzazione del punto di rilievo 2 – via Ventimiglia

04/02/10 VIA VENTIMIGLIA DIREZIONE LEVANTE	ORARIO	VEICOLI
	7.00	156
	8.00	207
	9.00	224

04/02/10 VIA VENTIMIGLIA DIREZIONE PONENTE	ORARIO	VEICOLI
	7.00	430
	8.00	486
	9.00	363

03/02/10 VIA VENTIMIGLIA DIREZIONE LEVANTE	ORARIO	VEICOLI
	17.00	396
	18.00	436
	19.00	297

03/02/10 VIA VENTIMIGLIA DIREZIONE PONENTE	ORARIO	VEICOLI
	17.00	396
	18.00	337
	19.00	208

I rilievi sui dati di carico riguardanti il “punto di rilievo 2” sono stati effettuati in due giornate: giovedì 4 febbraio 2010 nell’ora di punta mattinatale (7.00 – 10.00) e mercoledì 3 febbraio nell’ora di punta pomeridiana (17.00 – 20.00).

	ORARIO	AUTOVETTURE	MEDIA PERSONE IN AUTOVETTURA	FURGONI	CAMION	ARTICOLATI	AUTOBUS	MOIO
0402/10 VIA VENTIMIGLIA DIREZIONE PRA'	7.00	27	1,15	2	1		1	2
	7.15	29	1,24	5	2		3	1
	7.30	32	1,44	3			2	1
	7.45	34	1,32	4	2		3	2
	8.00	46	1,24	6	2		2	
	8.15	46	1,20	2			2	1
	8.30	44	1,23	2			2	2
	8.45	40	1,33	3	1		2	4
	9.00	38	1,18	7			1	1
	9.15	62	1,19	7			1	1
9.30	46	1,24	4			1	1	
9.45	47	1,19	1	1		2	3	
	ORARIO	AUTOVETTURE	MEDIA PERSONE IN AUTOVETTURA	FURGONI	CAMION	ARTICOLATI	AUTOBUS	MOIO
0402/10 VIA VENTIMIGLIA DIREZIONE INCROCIO VIA BUFA	7.00	48	1,19	5	4		2	4
	7.15	64	1,23	11			1	7
	7.30	126	1,33	7	3		4	9
	7.45	115	1,28	8	3		2	7
	8.00	129	1,21	11	1		2	3
	8.15	90	1,21	10	2		2	8
	8.30	108	1,31	8			3	6
	8.45	91	1,23	3	1		1	7
	9.00	76	1,20	6			4	4
	9.15	97	1,23	4			1	2
9.30	86	1,17	5	1		2	4	
9.45	61	1,30	3	1		1	5	

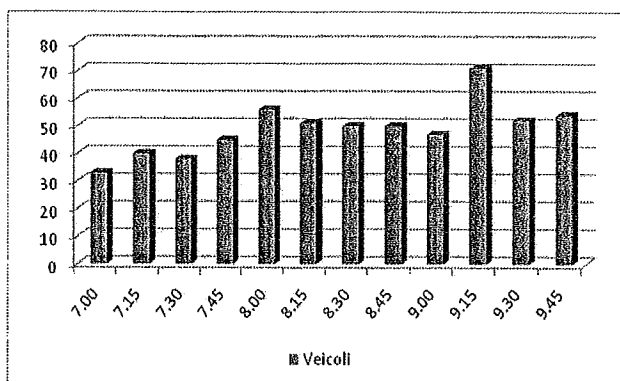
	ORARIO	AUTOVETTURE	MEDIA PERSONE IN AUTOVETTURA	FURGONI	CAMION	ARTICOLATI	AUTOBUS	MOIO
0302/10 VIA VENTIMIGLIA DIREZIONE PRA'	17.00	72	1,54	3			1	8
	17.15	63	1,44	1			1	6
	17.30	99	1,46	6	1		2	8
	17.45	106	1,72	5			2	12
	18.00	90	1,33	4			1	11
	18.15	103	1,39	2	1		1	6
	18.30	95	1,33	2			2	11
	18.45	92	1,32	2			2	11
	19.00	90	1,43	2			1	6
	19.15	60	1,32	4			1	12
	19.30	64	1,44	4			1	7
	19.45	43	1,16				1	1
	ORARIO	AUTOVETTURE	MEDIA PERSONE IN AUTOVETTURA	FURGONI	CAMION	ARTICOLATI	AUTOBUS	MOIO
0302/10 VIA VENTIMIGLIA DIREZIONE INCROCIO VIA BUFA	17.00	82	1,29	10	2		3	9
	17.15	80	1,24	4	2		1	6
	17.30	90	1,33	8			2	5
	17.45	82	1,28	2			1	7
	18.00	85	1,26	5			2	6
	18.15	82	1,24	2	1		1	6
	18.30	62	1,18	4			2	4
	18.45	65	1,11	3			1	6
	19.00	63	1,10	3	1		2	1
	19.15	41	1,00	2			1	3
19.30	33	1,00				2	8	
19.45	44	1,00	1			1	2	

*Distribuzione dei flussi passanti per direzione lungo via Ventimiglia, indice medio di occupazione delle vetture e tipologia di mezzo.*

Nella fascia di punta 7:00 – 10:00 dai rilievi svolti in Via Ventimiglia si nota che il flusso veicolare è sostenuto in direzione incrocio Via Buffa. Le autovetture, in entrambi i sensi, rappresentano oltre l'85% del traffico totale.

**Rilievi del 04/02/10 (VIA VENTIMIGLIA DIREZIONE PRA', fascia oraria 7:00 – 10:00)**

VEICOLI	TGM
Autovetture	491
Furgoni	46
Camion	9
Autoarticolati	0
Autobus	22
Moto	19



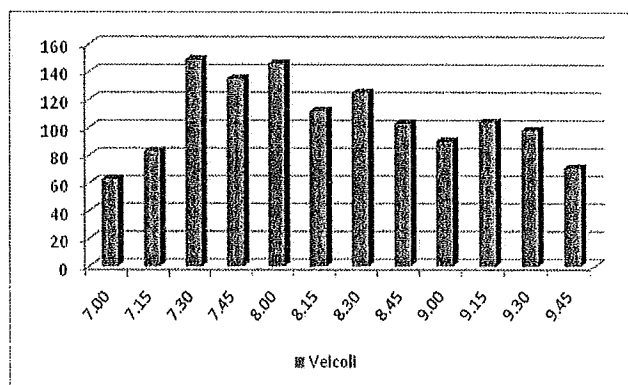
Numero medio di veicoli per fasce orarie (Via Ventimiglia direzione Prà, fascia oraria 7:00 – 10:00)

Il flusso veicolare registrato lungo Via Ventimiglia in direzione Prà nella fascia oraria 7:00 – 10:00 presenta una distribuzione pressoché costante nel periodo in esame con una punta mattinata concentrata alle 9:15.

L'andamento del traffico in Via Ventimiglia (direzione Buffa) nelle ore di punta del mattino presenta un picco che si verifica tra le ore 7:30 e le 8:00 dove si contano oltre 140 mezzi circolanti. Nelle restanti ore il flusso è pressoché costante.

**Rilievi del 04/02/10 (VIA VENTIMIGLIA DIR. BUFFA, fascia oraria 7:00 – 10:00)**

VEICOLI	TGM
Autovetture	1.091
Furgoni	81
Camion	16
Autoarticolati	0
Autobus	25
Moto	66

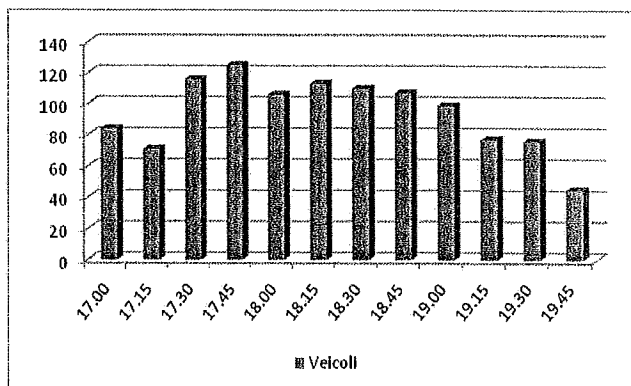


Numero medio di veicoli per fasce orarie (Via Ventimiglia direzione Buffa, fascia oraria 7:00 – 10:00)

Il flusso di mezzi registrato nella fascia oraria 17:00 – 20:00 nel punto di rilievo 2 (Via Ventimiglia direzione Prà) è caratterizzato da due punte massime individuabili rispettivamente tra le 18:00 – 18:15 e alle 18:45. Dopo le ore 19:00 si nota una flessione negativa notevole del traffico veicolare.

**Rilievi del 03/02/10 (VIA VENTIMIGLIA DIR. PRA', fascia oraria 17:00 – 20:00)**

VEICOLI	TGM
Autovetture	977
Furgoni	35
Camion	2
Autoarticolati	0
Autobus	16
Moto	99



Numero medio di veicoli per fasce orarie (Via Ventimiglia direzione Prà, fascia oraria 17:00 – 20:00)

La distribuzione del traffico che attraversa Via Ventimiglia in direzione Via Buffa ha un andamento nel complesso decrescente. La punta di traffico si nota infatti tra le 17:00 e le 17:15, presentando una flessione continua nelle ore successive.

**Rilievi del 03/02/10 (VIA VENTIMIGLIA DIR. BUFFA, fascia oraria 17:00 – 20:00)**

VEICOLI	TGM
Autovetture	809
Furgoni	44
Camion	6
Autoarticolati	0
Autobus	19
Moto	63

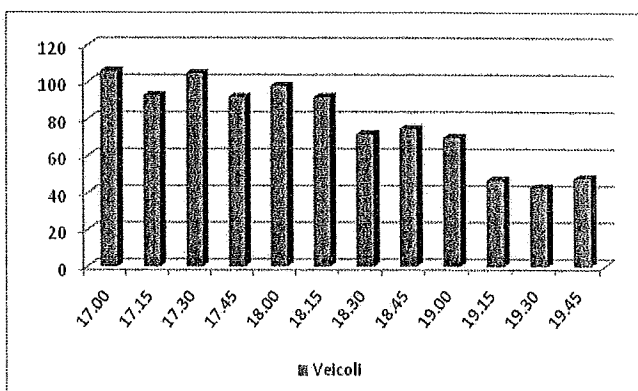


Figura: Numero medio di veicoli per fasce orarie (Via Ventimiglia direzione Buffa, fascia oraria 17:00 – 20:00)

Analizzando i dati raccolti nel “punto di rilevamento 2” nella fascia oraria serale (17:00 – 20:00) si nota come le autovetture rappresentino la quasi totalità del flusso veicolare.

3.1.3) Flussi trasversali di collegamento tra via Voltri verso via Ventimiglia (PUNTO DI RILIEVO 3)



Localizzazione del punto di rilievo

La stima dei volumi di traffico che da via Voltri si dirigono (attraverso l'incrocio di via Buffa e lungo via Cervo) verso via Ventimiglia, in entrambe le direzioni, è necessaria alla valutazione dei potenziali flussi che interesseranno la via di collegamento prevista all'interno dell'area di progetto. Essi risultano essere una quota consistente del traffico che percorre via Voltri in direzione ponente:

04/02/10 VIA CERVO DIREZIONE LEVANTE (DA VIA VOLTRI A VIA VENTIMIGLIA)	ORARIO	VEICOLI
	7.00	111
	8.00	161
	9.00	166

04/02/10 VIA VENTIMIGLIA SVOLTA PER VIA CERVO (DA VIA VENTIMIGLIA A VIA VOLTRI)	ORARIO	VEICOLI
	7.00	325
	8.00	371
	9.00	280

03/02/10 VIA CERVO DIREZIONE LEVANTE (DA VIA VOLTRI A VIA VENTIMIGLIA)	ORARIO	VEICOLI
	17.00	300
	18.00	332
	19.00	221

03/02/10 VIA VENTIMIGLIA SVOLTA PER VIA CERVO (DA VIA VENTIMIGLIA A VIA VOLTRI)	ORARIO	VEICOLI
	17.00	284
	18.00	257
	19.00	155

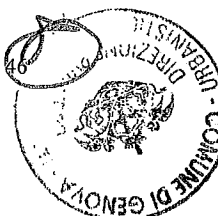
Dettaglio dei flussi passanti (dati relativi alla campagna di indagine in situ):

	ORARIO	AUTOVETTURE	MEDIA PERSONE IN AUTOVETTURA	FURGONI	CAMION	ARTICOLATI	AUTOBUS	MOTO
04/02/10 VIA CERVO DIREZIONE LEVANTE (VERSO VIA VENTIMIGLIA)	7.00	18	1,00	2	1	0	0	2
	7.15	21	1,00	4	1	0	0	1
	7.30	23	1,15	2	0	0	0	1
	7.45	27	1,06	3	2	0	0	3
	8.00	35	1,00	5	2	0	0	0
	8.15	37	1,00	1	0	0	0	2
	8.30	35	1,00	1	0	0	0	3
	8.45	32	1,06	3	1	0	0	4
	9.00	28	1,00	5	0	0	0	1
	9.15	47	1,00	6	0	0	0	1
	9.30	37	1,00	2	0	0	0	3
9.45	33	1,00	1	0	0	0	2	

	ORARIO	AUTOVETTURE	MEDIA PERSONE IN AUTOVETTURA	FURGONI	CAMION	ARTICOLATI	AUTOBUS	MOTO
04/02/10 VIA VENTIMIGLIA SVOLTA PER VIA CERVO (VERSO VIA PRA')	7.00	36	1,00	4	4	0	0	2
	7.15	46	1,00	6	0	0	0	6
	7.30	98	1,07	7	2	0	0	8
	7.45	92	1,02	5	3	0	0	6
	8.00	104	1,00	6	0	0	0	3
	8.15	72	1,00	9	2	0	0	7
	8.30	79	1,04	8	0	0	0	4
	8.45	68	1,00	3	0	0	0	6
	9.00	60	1,00	6	0	0	0	5
	9.15	77	1,00	3	0	0	0	3
	9.30	65	1,00	4	0	0	0	3
9.45	47	1,04	2	1	0	0	4	

	ORARIO	AUTOVETTURE	MEDIA PERSONE IN AUTOVETTURA	FURGONI	CAMION	ARTICOLATI	AUTOBUS	MOTO
03/02/10 VIA CERVO DIREZIONE LEVANTE (VERSO VIA VENTIMIGLIA)	17.00	56	1,23	2	0	0	0	7
	17.15	52	1,16	0	0	0	0	4
	17.30	73	1,17	5	1	0	0	5
	17.45	81	1,37	4	0	0	0	10
	18.00	72	1,07	2	0	0	0	9
	18.15	86	1,11	1	1	0	0	6
	18.30	69	1,06	2	0	0	0	9
	18.45	66	1,05	1	0	0	0	8
	19.00	59	1,15	1	0	0	0	6
	19.15	48	1,05	2	0	0	0	11
	19.30	50	1,15	3	0	0	0	7
19.45	33	1,00	0	0	0	0	1	

	ORARIO	AUTOVETTURE	MEDIA PERSONE IN AUTOVETTURA	FURGONI	CAMION	ARTICOLATI	AUTOBUS	MOTO
03/02/10 VIA VENTIMIGLIA SVOLTA PER VIA CERVO (VERSO VIA PRA')	17.00	61	1,03	6	1	0	0	7
	17.15	59	1,00	3	0	0	0	6
	17.30	66	1,07	5	2	0	0	4
	17.45	57	1,02	1	0	0	0	6
	18.00	61	1,01	4	0	0	0	5
	18.15	65	1,00	2	0	0	0	5
	18.30	49	1,00	3	0	0	0	3
	18.45	52	1,00	2	0	0	0	6
	19.00	47	1,00	3	0	0	0	1
	19.15	32	1,00	2	0	0	0	3
	19.30	28	1,00	0	0	0	0	7
19.45	29	1,00	1	0	0	0	2	

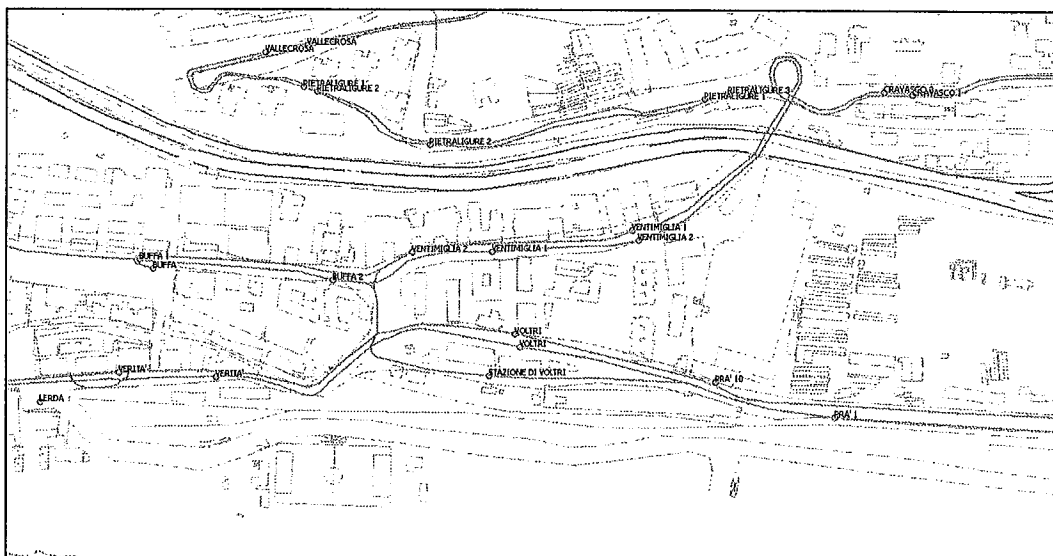


La consistenza dei flussi di passaggio tra via Ventimiglia e via Prà evidenzia la validità di un'opportunità di collegamento ulteriore tra le due arterie viarie.

## 5) Collegamenti pubblici

**Sistema di trasporto collettivo che serve l'area (in ragione del possibile livello di soddisfacimento della richiesta generata).**

L'area è efficacemente collegata tramite mezzi pubblici con il centro urbano di Genova e le zone circostanti. L'analisi della capacità e della frequenza di passaggio del sistema TPL (gomma e ferro) sono necessarie alla stima del potenziale livello di soddisfacimento della richiesta generata dai nuovi punti vendita e servizi previsti nell'insediamento.



*Rete pubblica di riferimento dell'area di studio*

La fermata del trasporto pubblico più prossima si trova nelle strette vicinanze dell'accesso all'era occupata dallo stabilimento.

Linea 1 → Caricamento – Via Camozzini (ferma a Prà Verrina)  
Frequenza media in punta: 8 min

Linea 96 → Voltri Verità – Crevari  
Frequenza media: 15 min.

Linea 191 → Voltri Verità – Voltri Ospedale  
Frequenza media: 25 minuti

Linea 192 → Voltri FS – Palmaro (ferma a Prà Verrina)  
Frequenza: 30 min

Linea 195 → Voltri Buffa – Palmaro  
Frequenza media: 30 min



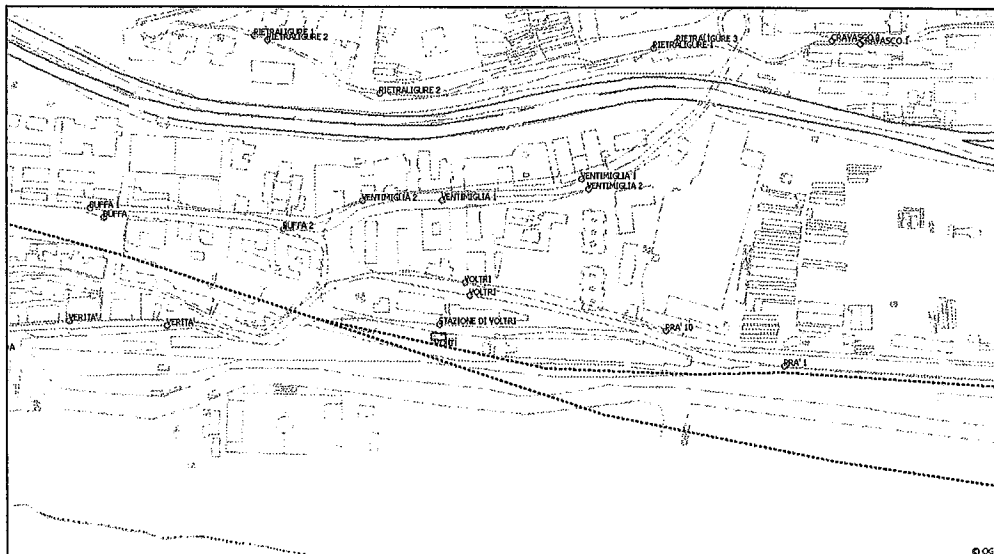
Linea 198 → Voltri FS – Due Dicembre/Palmaro (ferma a Prà Verrina)  
Frequenza: 30 min

Linea 199 → Voltri Buffa - Palmaro  
Frequenza media: 20 min

101 → Via Verità – Acquasanta FS  
Frequenza: 3 passaggi per direzione

97 → Via Don Verità – Via Fiorino  
Frequenza: 4 passaggi per direzione

La stazione ferroviaria è localizzata a circa 200 metri dall'area sede dell'intervento, ma occorre evidenziare che la stazione ferroviaria di Voltri rientrerà nell'ambito del programma di potenziamento dei collegamenti ferroviari metropolitani e verrà spostata verso levante, proprio in prossimità dell'area ex Verrina, contribuendo a dare ulteriore centralità all'area in oggetto.



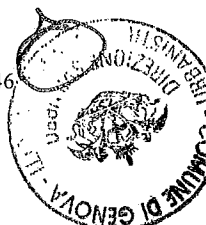
### Collegamenti ferroviari:

Dalle 7:00 alle 10:00 in direzione Arenzano:  
6 treni regionali ogni 30 min CIRCA

Dalle 17:00 alle 20:00 in direzione Arenzano:  
9 regionali ogni 15 min CIRCA

Dalle 7:00 alle 10:00 in direzione Genova P.P.  
7 regionali ogni 20 min CIRCA

Dalle 17:00 alle 20:00 in direzione Genova P.P.  
8 regionali ogni 15 min CIRCA

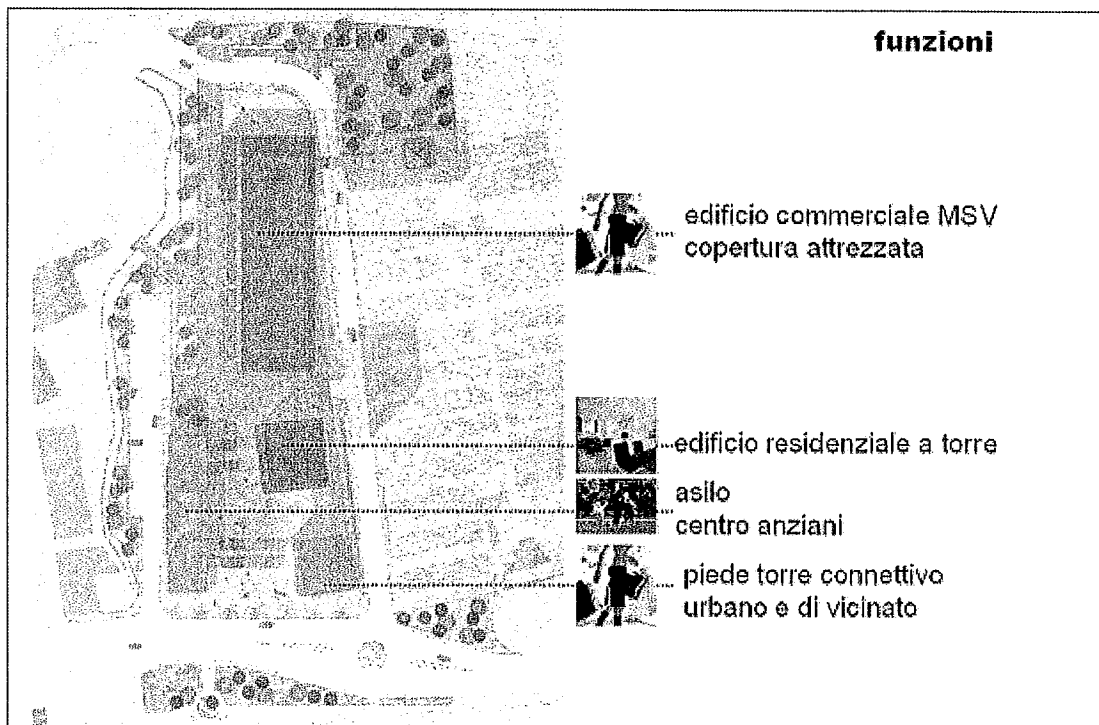


## 6) Descrizione dell'intervento

L'area complessiva interessata dall'intervento occupa una superficie di circa 19.380 mq di cui circa 13.000 mq attualmente edificati e occupati prevalentemente dai capannoni dell'ex insediamento industriale.

Il progetto prevede insediamenti di tipo residenziale, commerciale e di pubblico servizio suddivisi secondo il seguente dettaglio:

<b>area residenziale</b>	8.130 mq	<b>80 appartamenti, circa 250 abitanti</b>
<b>area commerciale</b>	4.000 mq di superficie netta di vendita suddivisa in due unità da 2.000 mq cad.	<b>2 Medie Superfici di vendita</b>
<b>asilo nido</b>	650 mq + 150 mq di pertinenze esterne	<b>60-80 iscritti</b>
<b>residenza per anziani</b>	350 mq	<b>4/5 alloggi destinati ad ospitare un totale di circa 10 degenti</b>
<b>Esercizi di vicinato</b>	Plano terra edificio servizi (878mq)	
<b>Spazi per attività ricreative e sportive</b>	Area Piana delle Serre	
<b>Centro polisportivo</b>	Copertura edificio commerciale	



Fonte sito UrbanCenter Genova

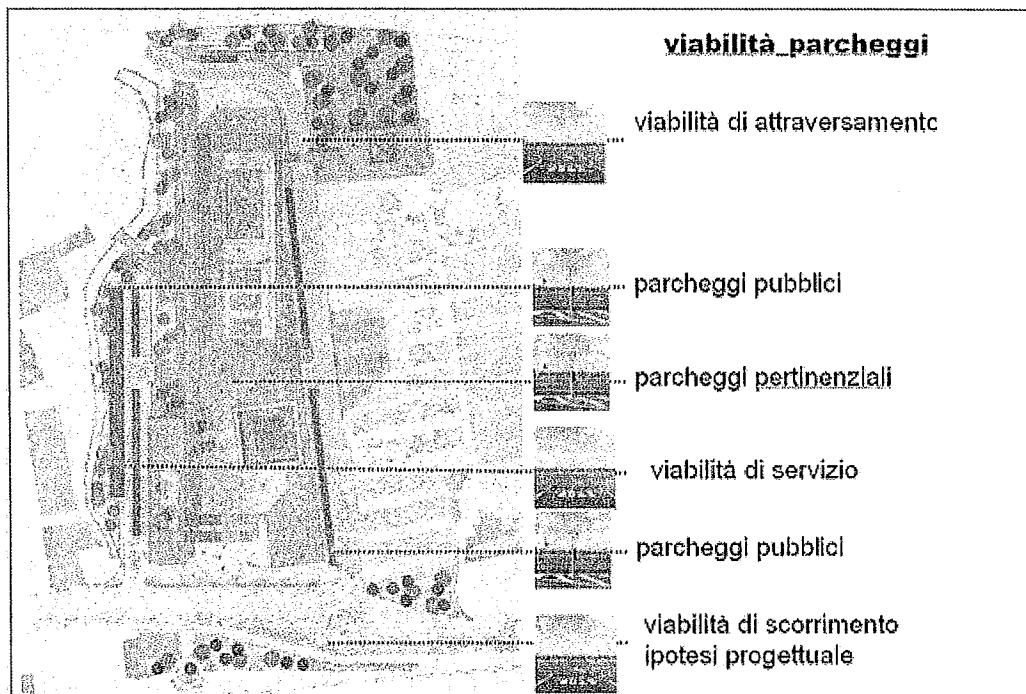
La proposta di riassetto circolatorio prevede:

- un'asse pubblico di collegamento tra la Via Aurelia e Via Ventimiglia (due corsie, mt. 7.00 di carreggiata, mt. 3.50 per senso di marcia o corsia);
- un percorso pedonale di attraversamento longitudinale dell'area sul lato a ponente individuato come collegamento privilegiato tra gli insediamenti residenziali a monte e la via Aurelia;
- una strada di accesso e servizio ai parcheggi pubblici a carreggiata semplice (larghezza minima di mt. 6.00, più relativi spazi pedonali di sicurezza per il passaggio pedonale e marciapiede di 1.50 mt. larghezza minima sempre almeno su un lato), separata dalla viabilità di collegamento tra la via Aurelia e via Ventimiglia.

### 5.1) Il sistema della sosta

L'insediamento prevede una dotazione di parcheggi così distribuiti:

<b>parcheggi residenziali</b>	<b>3.000 mq</b>	<b>100 posti auto</b>
<b>parcheggi commerciale clienti (M.S.V.)</b>	<b>6.000 mq</b>	<b>300 posti auto</b>
<b>parcheggi addetti centro commerciale</b>		<b>50 posti auto</b>
<b>parcheggi pubblici</b>	<b>1.550 mq</b>	<b>60 posti auto</b>
<b>parcheggi per servizi (asilo- residenza anziani)</b>	<b>350 mq</b>	<b>12 posti auto</b>



Fonte sito UrbanCenter Genova

## 7) Domanda indotta dall'insediamento previsto

Per la quantificazione della domanda indotta sono stati utilizzati:

- dati volumetrici e funzionali di progetto;
- dati demografici e ISTAT relativi alle zone censuarie interessate dal progetto;
- indici di motorizzazione e caratteristiche del parco circolante (dati PRA);
- dati della matrice origine/destinazione relativi al numero di spostamenti e alla ripartizione modale degli stessi (dati PUM 2006);
- dati statistici di frequentazione degli edifici di progetto in relazione alle caratteristiche funzionali previste e alle destinazioni d'uso.

Lo studio dell'impatto sulla viabilità generato dal traffico indotto dall'area, una volta che le funzioni in essa sviluppate saranno a regime, necessita di informazioni su evoluzione dell'offerta e della domanda di mobilità. Nel presente studio viene fornita una previsione dei flussi attratti dall'area nell'ora di punta a seconda della funzione considerata.

Va fin da subito sottolineato però come le ore di punta in cui le diverse funzioni esercitano la loro massima capacità attrattiva non si sovrappongano necessariamente tra di loro ma, anzi, in molti casi interessino fasce orarie diverse della giornata.

Il progetto prevede la realizzazione di cinque moduli così composti:

- Edificio A: servizi pubblici (asilo, residenza per anziani);
- Edificio B: struttura commerciale;
- Edificio C: complesso residenziale;
- Edificio D: struttura commerciale di Media Superficie di Vendita e complesso sportivo;
- Edificio E: recupero della struttura esistente e realizzazione di servizi di quartiere.

Di seguito sono indicati gli sviluppi della domanda potenziale funzionalmente agli insediamenti previsti.

### 7.1) Superficie destinata a complesso residenziale

Dati generali:

Superficie residenziale (mq)	8.130
Superficie media unità abitative (mq)	65
unità abitative (n)	125
famiglie (n)	125
componenti per famiglia (n)	2,07
abitanti insediabili (n)	259

Distribuzione della popolazione Municipio VII Ponente (residenti 2008 per fasce di età) e stima dei residenti insediabili:

Municipio VII Ponente residenti 2008 per fasce di età	0-2	1.371	2,18%	Insediamento area ex Verrina abitanti insediabili per fasce di età	0-2	6
	3-5	1.314	2,09%		3-5	5
	6-10	2.409	3,83%		6-10	10
	11-13	1.435	2,28%		11-13	6
	14-18	2.391	3,80%		14-18	10
	19-24	2.984	4,74%		19-24	12
	25-44	15.713	24,98%		25-44	65
	45-64	17.967	28,56%		45-64	74
	65-74	8.421	13,39%		65-74	35
	75 e più	8.904	14,15%		75 e più	37
	Totale	62.909	100,00%		Totale	260

### Stima della mobilità dei residenti

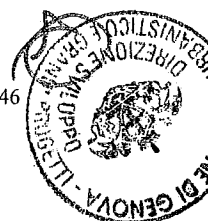
Il calcolo della consistenza degli spostamenti, della ripartizione modale degli stessi e degli indici di mobilità dei residenti si basa sulla normalizzazione dei parametri su scala urbana e di quartiere per analoghe tipologie urbanistiche e distribuzioni demografiche.

Per ogni classe di età e ogni fascia oraria della giornata, è stato possibile stimare un indice di mobilità medio da applicare alla popolazione insediabile.

### Distribuzione degli spostamenti per motivo di studio, dettagliati per fasce orarie e classi di età:

MOTIVO: Studio	% abitanti che si spostano	Fasce orarie																totale	
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20				
0-2	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3-5	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-10	96%	-	1,0	-	-	-	-	0,8	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	2
11-13	96%	-	1,0	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
14-18	80%	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
19-24	70%	-	-	0,7	0,3	-	-	0,3	-	0,3	-	-	0,4	-	-	-	-	-	2
25-44	10%	-	-	0,7	0,3	-	-	0,3	-	0,3	-	-	0,4	-	-	-	-	-	2
45-64	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
65-74	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
75 e più	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>10</b>	

Abitanti che si spostano	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	totale	
																Spostamenti generati
0-2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3-5	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-10	10	-	10	-	-	-	-	8	-	-	2	-	-	-	-	
11-13	6	-	6	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	
14-18	8	8	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	
19-24	8	-	-	6	2	-	-	2	-	2	-	-	3	-	-	
25-44	7	-	-	5	2	-	-	2	-	2	-	-	3	-	-	
45-64	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
65-74	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
75 e più	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Totale</b>	<b>39</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>26</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>77</b>	



**Ripartizione modale degli spostamenti per motivo di studio, dettagliati per mezzo di trasporto e classi di età:**

MOTIVO: Studio		Ripartizione modale					
	% abitanti che si spostano	Piedi	Moto	Auto acc	Auto	Autobus	Totale
0-2	0%	-	-	-	-	-	-
3-5	0%	-	-	-	-	-	-
6-10	96%	40%	-	60%	-	-	1,0
11-13	96%	10%	-	40%	-	50%	1,0
14-18	80%	5%	15%	10%	5%	65%	1,0
19-24	70%	-	30%	-	15%	55%	1,0
25-44	10%	-	30%	-	15%	55%	1,0
45-64	0%	-	-	-	-	-	-
65-74	0%	-	-	-	-	-	-
75 e più	0%	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>							

	Abitanti che si spostano	Piedi	Moto	Auto acc	Auto	Autobus	Totale
0-2	0	-	-	-	-	-	-
3-5	0	-	-	-	-	-	-
6-10	10	8	-	12	-	-	20
11-13	6	1	-	5	-	6	12
14-18	8	1	2	2	1	10	16
19-24	8	-	5	-	2	8	15
25-44	7	-	4	-	2	8	14
45-64	0	-	-	-	-	-	-
65-74	0	-	-	-	-	-	-
75 e più	0	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>39</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>32</b>	<b>77</b>

**Distribuzione degli spostamenti per motivo di lavoro, dettagliati per fasce orarie e classi di età:**

MOTIVO: lavoro		Fasce orarie																	
	% abitanti che si spostano	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	totale			
0-2	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
3-5	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
6-10	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
11-13	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
14-18	10%	1,0	-	-	-	-	-	0,2	0,2	-	-	-	1,0	-	-	2			
19-24	15%	1,0	-	-	-	-	-	0,2	0,2	-	-	-	1,0	-	-	2			
25-44	78%	1,0	-	-	-	-	-	0,2	0,2	-	-	-	1,0	-	-	2			
45-64	88%	1,0	-	-	-	-	-	0,2	0,2	-	-	-	1,0	-	-	2			
65-74	30%	1,0	-	-	-	-	-	0,2	0,2	-	-	-	1,0	-	-	2			
75 e più	15%	1,0	-	-	-	-	-	0,2	0,2	-	-	-	1,0	-	-	2			
<b>Totale</b>		<b>6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>14</b>			

		Spostamenti generati																	
	Abitanti che si spostano	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	totale			
0-2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
3-5	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
6-10	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
11-13	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
14-18	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2			
19-24	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	4			
25-44	51	51	-	-	-	-	-	10	10	-	-	-	51	-	-	122			
45-64	65	65	-	-	-	-	-	13	13	-	-	-	65	-	-	156			
65-74	11	11	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	11	-	-	26			
75 e più	6	6	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	6	-	-	14			
<b>Totale</b>	<b>136</b>	<b>136</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>136</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>324</b>			



**Ripartizione modale degli spostamenti per motivo di lavoro, dettagliati per mezzo di trasporto e classi di età:**

	MOTIVO: lavoro	Ripartizione modale						
		% abitanti che si spostano	Piedi	Moto	Auto acc	Auto	Autobus	Totale
0-2	0%	-	-	-	-	-	-	-
3-5	0%	-	-	-	-	-	-	-
6-10	0%	-	-	-	-	-	-	-
11-13	0%	-	-	-	-	-	-	-
14-18	10%	5%	15%	10%	5%	65%	1,0	
19-24	15%	5%	30%	10%	25%	30%	1,0	
25-44	78%	5%	30%	10%	25%	30%	1,0	
45-64	88%	5%	30%	10%	20%	35%	1,0	
65-74	30%	5%	10%	15%	25%	45%	1,0	
75 e più	15%	5%	-	30%	20%	45%	1,0	
<b>Totale</b>								

	Abitanti che si spostano	Piedi	Moto	Auto acc	Auto	Autobus	Totale
0-2	0	-	-	-	-	-	-
3-5	0	-	-	-	-	-	-
6-10	0	-	-	-	-	-	-
11-13	0	-	-	-	-	-	-
14-18	1	0	0	0	0	1	2
19-24	2	0	1	0	1	1	4
25-44	51	6	37	12	31	37	122
45-64	65	8	47	16	31	55	156
65-74	11	1	3	4	7	12	26
75 e più	6	1	-	4	3	6	14
<b>Totale</b>	<b>136</b>	<b>16</b>	<b>88</b>	<b>37</b>	<b>72</b>	<b>112</b>	<b>324</b>

**Distribuzione degli spostamenti per altri motivi, dettagliati per fasce orarie e classi di età:**

	MOTIVO: altro (pendolari)	% abitanti che si spostano	Fasce orarie													totale		
			7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		20	
0-2	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3-5	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-10	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11-13	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14-18	8%	-	-	0,5	0,5	-	-	-	-	-	-	0,5	-	0,5	-	-	-	2
19-24	13%	-	-	0,3	0,3	0,3	-	0,3	-	0,3	0,3	0,3	-	0,3	-	0,3	-	2
25-44	10%	-	-	0,3	0,3	-	-	0,2	0,2	-	0,3	0,3	-	0,2	0,2	-	-	2
45-64	10%	-	-	0,3	0,3	-	-	0,2	0,2	-	0,3	0,3	-	0,2	0,2	-	-	2
65-74	55%	-	0,7	0,3	-	-	0,3	0,3	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	2
75 e più	45%	-	0,7	0,3	-	-	0,3	0,3	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	2
<b>Totale</b>		-	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	

	Abitanti che si spostano	Spostamenti generati													totale			
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		20		
0-2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3-5	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-10	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11-13	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14-18	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	4
19-24	2	-	-	1	1	1	-	1	-	1	1	1	-	1	-	1	-	8
25-44	7	-	-	2	2	-	-	1	1	-	2	2	-	1	1	-	-	12
45-64	7	-	-	2	2	-	-	1	1	-	2	2	-	1	1	-	-	12
65-74	19	-	13	6	-	-	6	6	8	-	-	-	-	-	-	-	-	39
75 e più	17	-	12	5	-	-	5	5	7	-	-	-	-	-	-	-	-	34
<b>Totale</b>	<b>53</b>	-	<b>25</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	-	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>109</b>		



La stima della mobilità sistemica totale generata dal nuovo insediamento è quindi data dalla somma delle componenti STUDIO, LAVORO e ALTRO:

**MOTIVO: totale (pendolari)**

	% abitanti che si spostano	Fasce orarie														totale				
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20					
0-2	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3-5	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-10	96%	-	1,0	-	-	-	-	0,8	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
11-13	96%	-	1,0	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
14-18	98%	2,0	-	0,5	0,5	-	-	1,2	0,2	-	-	0,5	1,0	0,5	-	-	-	-	-	6
19-24	98%	1,0	-	1,0	0,6	0,3	-	0,8	0,2	0,6	0,3	0,3	1,4	0,3	-	-	-	-	-	6
25-44	98%	1,0	-	1,0	0,6	-	-	0,7	0,4	0,3	0,3	0,3	1,4	0,2	0,2	-	-	-	-	6
45-64	98%	1,0	-	0,3	0,3	-	-	0,4	0,4	-	0,3	0,3	1,0	0,2	0,2	-	-	-	-	4
65-74	85%	1,0	0,7	0,3	-	-	0,3	0,5	0,6	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	4
75 e più	60%	1,0	0,7	0,3	-	-	0,3	0,5	0,6	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	4
<b>Totale</b>		<b>7</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>0</b>					<b>36</b>

	Abitanti che si spostano	Spostamenti generati														totale					
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20						
0-2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3-5	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-10	10	-	10,0	-	-	-	-	8,0	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
11-13	6	-	6,0	-	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
14-18	10	9,0	-	1,0	1,0	-	-	8,0	-	-	-	1,0	1,0	1,0	-	-	-	-	-	-	22
19-24	12	2,0	-	7,0	3,0	1,0	-	3,0	-	3,0	1,0	1,0	5,0	1,0	-	-	-	-	-	-	27
25-44	64	51,0	-	7,0	4,0	-	-	13,0	11,0	2,0	2,0	2,0	54,0	1,0	1,0	-	-	-	-	-	148
45-64	73	65,0	-	2,0	2,0	-	-	14,0	14,0	-	2,0	2,0	65,0	1,0	1,0	-	-	-	-	-	168
65-74	30	11,0	13,0	6,0	-	-	6,0	8,0	10,0	-	-	-	11,0	-	-	-	-	-	-	-	65
75 e più	22	6,0	12,0	5,0	-	-	5,0	6,0	8,0	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	48
<b>Totale</b>	<b>227</b>	<b>144</b>	<b>41</b>	<b>28</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>66</b>	<b>43</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>142</b>	<b>4</b>	<b>2</b>						<b>510</b>

A partire dai dati relativi alla popolazione residente e alla matrice degli spostamenti, è stato inoltre possibile stimare la quota di spostamenti occasionali, che è stata aggiunta al totale degli spostamenti sistematici giornalieri:

**Totale spostamenti**

	% abitanti che si spostano	Fasce orarie														totale					
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20						
0-2	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3-5	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-10	96%	-	1,0	-	-	-	-	0,8	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
11-13	96%	-	1,0	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
14-18	98%	2,0	-	0,5	0,5	-	-	1,2	0,2	-	-	0,5	1,0	0,5	-	-	-	-	-	-	6
19-24	98%	1,0	-	1,0	0,6	0,3	-	0,8	0,2	0,6	0,3	0,3	1,4	0,3	-	-	-	-	-	-	6
25-44	98%	1,0	-	1,0	0,6	-	-	0,7	0,4	0,3	0,3	0,3	1,4	0,2	0,2	-	-	-	-	-	6
45-64	98%	1,0	-	0,3	0,3	-	-	0,4	0,4	-	0,3	0,3	1,0	0,2	0,2	-	-	-	-	-	4
65-74	85%	1,0	0,7	0,3	-	-	0,3	0,5	0,6	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	4
75 e più	60%	1,0	0,7	0,3	-	-	0,3	0,5	0,6	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	4
<b>Totale</b>		<b>7</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>0</b>						<b>36</b>

	Abitanti che si spostano	Spostamenti generati														totale					
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20						
0-2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3-5	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-10	10	-	10	-	-	-	-	8	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
11-13	6	-	6	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
14-18	10	20	-	5	5	-	-	12	2	-	-	5	10	5	-	-	-	-	-	-	64
19-24	12	12	-	11	7	3	-	9	2	7	3	3	17	3	-	-	-	-	-	-	77
25-44	64	64	-	64	38	-	-	45	26	19	19	19	90	13	13	-	-	-	-	-	410
45-64	73	73	-	22	22	-	-	29	29	-	22	22	73	15	15	-	-	-	-	-	322
65-74	30	30	21	9	-	-	9	15	18	-	-	-	30	-	-	-	-	-	-	-	132
75 e più	22	22	15	7	-	-	7	11	13	-	-	-	22	-	-	-	-	-	-	-	97
<b>Totale</b>	<b>227</b>	<b>221</b>	<b>52</b>	<b>118</b>	<b>72</b>	<b>3</b>	<b>16</b>	<b>135</b>	<b>90</b>	<b>26</b>	<b>46</b>	<b>49</b>	<b>242</b>	<b>36</b>	<b>28</b>						<b>1.134</b>





Sulla base della ripartizione modale e del numero di spostamenti giornalieri dei residenti, si può dunque calcolare il traffico addotto dai residenti:

FASCIA ORARIA	SPOSTAMENTI	Piedi	Moto	Auto acc.	Auto	Autobus
7	221	18	53	27	49	75
8	52	4	12	6	11	18
9	118	9	28	14	26	40
10	72	6	17	9	16	24
11	3	0	1	0	1	1
12	16	1	4	2	4	5
13	135	11	32	16	30	46
14	90	7	22	11	20	31
15	26	2	6	3	6	9
16	46	4	11	6	10	16
17	49	4	12	6	11	17
18	242	19	58	29	53	82
19	36	3	9	4	8	12
20	28	2	7	3	6	10
	<b>1134</b>	<b>91</b>	<b>272</b>	<b>136</b>	<b>249</b>	<b>386</b>

I veicoli che potenzialmente andranno a caricare la rete sono dunque stati calcolati in base alla distribuzione percentuale delle destinazioni, delle fasce orarie e dei flussi misurati:

Residenti			via Ventimiglia dir. Lev	via Ventimiglia dir. Pon	via Prà dir. Lev	via Prà dir. Pon.
Fascia oraria	Spostamenti	Veicoli	VEICOLI	VEICOLI	VEICOLI	VEICOLI
7	221	75	5	14	30	26
8	52	18	2	4	6	6
9	118	40	5	8	14	14
10	72	24	6	6	6	6
11	3	1	0	0	0	0
12	16	5	1	1	1	1
13	135	46	11	11	11	11
14	90	31	8	8	8	8
15	26	9	2	2	2	2
16	46	16	4	4	4	4
17	49	17	3	3	6	6
18	242	82	15	12	25	31
19	36	12	2	1	4	5

## 7.2) Superficie a destinazione commerciale

### Traffico addotto dalla struttura commerciale prevista all'interno dell'edificio D

La stima del traffico addotto da un complesso commerciale di media superficie di vendita (2.000 mq) è stata eseguita a partire dalla quantificazione degli spazi destinati a parcheggio. Il numero dei posti-auto disponibili costituisce infatti un limite fisico per la determinazione del traffico che può essere generato



dall'insediamento commerciale ed è ragionevole ipotizzare che, in prima approssimazione, le unità di vendita non possano attrarre più vetture di quante non possano essere parcheggiate.

È inoltre opportuno valutare, in relazione alla dimensione del punto vendita, alla gamma merceologica offerta, alle opportunità extracommerciali presenti, il periodo medio di sosta (indice di rotazione dei parcheggi). In via di prima approssimazione appare corretto assegnare quale periodo medio di sosta per una simile struttura di vendita il tempo di un'ora.

Con riferimento all'intero complesso commerciale, il flusso orario in ingresso/uscita per direzione di marcia può dunque essere definito come il numero dei posti-auto diviso per il periodo medio di sosta, con flessioni orarie percentuali legate alle ore di minor afflusso.

#### *Il traffico imputabile agli addetti delle attività:*

Il numero presunto degli addetti si è ottenuto a partire da un coefficiente pari a 2,43 addetti per 100 mq di superficie lorda pavimentata e ipotizzando che tutti gli addetti compiano uno spostamento nell'ora di punta. Dallo studio della realtà voltrese e considerata la vicinanza della stazione dei treni per gli spostamenti pendolari da e verso l'esterno, si ipotizza uno split modale orientato in buona parte su mezzi di trasporto pubblico, per cui l'utilizzo del mezzo pubblico si attesterebbe intorno al 60%.

Orario	VEICOLI			via Ventimiglia dir. Lev	via Ventimiglia dir. Pon	via Prà dir. Lev	via Prà dir. Pon.
	CLIENTI	ADDETTI	TOTALE	VEICOLI	VEICOLI	VEICOLI	VEICOLI
7.00	0	2	2	0	0	1	1
8.00	0	9	9	1	2	3	3
9.00	120	1	121	14	23	41	42
10.00	150	0	150	38	38	38	38
11.00	240	0	240	60	60	60	60
12.00	300	0	300	75	75	75	75
13.00	210	8	218	54	54	54	54
14.00	150	4	154	39	39	39	39
15.00	180	0	180	45	45	45	45
16.00	240	0	240	60	60	60	60
17.00	300	0	300	47	47	105	100
18.00	180	0	180	33	26	54	68
19.00	60	10	70	11	8	25	26

La quota relativa alla movimentazione delle merci si è ipotizzata concentrata nella fascia oraria di punta mattinata, principalmente dalle 7.00 alle 8.00, con cadenza settimanale.

#### *I servizi (edifici A ed E)*

Gli edifici destinati a servizi sono dotati di parcheggi interrati esclusivi e non gravano sul sistema di parcheggi dell'area.

#### **Asilo nido**

La procedura per la stima del traffico indotto dall'asilo nido è stata costruita a partire dai dati a disposizione sulle abitudini e sulle caratteristiche di mobilità dei cittadini di Genova Voltri. Dovendo offrire una stima valida per la fascia oraria di punta e prendendo ad esempio quella del mattino, data la sistematicità



caratteristica degli spostamenti effettuati, si calcola in un 50% il flusso entrante e nel rimanente 50% il flusso uscente dal comparto. L'asilo nido sarà progettato per 60-80 alunni ed è ragionevole supporre che la maggior parte di essi vengano accompagnati in auto.

La stima del traffico indotto dagli spostamenti legati agli addetti e agli approvvigionamenti si basa su una procedura di calcolo che lega il numero di addetti e spostamenti in adduzione al numero di iscritti:

Orario	VEICOLI			via Ventimiglia dir. Lev	via Ventimiglia dir. Pon	via Prà dir. Lev	via Prà dir. Pon.
	ALUNNI	ADDETTI	TOTALE	VEICOLI	VEICOLI	VEICOLI	VEICOLI
7.00	40	2	42	3	8	17	15
8.00	24	5	29	3	6	10	10
9.00	16	1	17	2	3	6	6
10.00	0	0	0	0	0	0	0
11.00	0	0	0	0	0	0	0
12.00	0	0	0	0	0	0	0
13.00	36	5	41	10	10	10	10
14.00	12	5	17	4	4	4	4
15.00	10	1	11	3	3	3	3
16.00	18	1	19	5	5	5	5
17.00	4	0	4	1	1	1	1
18.00	0	4	4	1	1	1	1
19.00	0	2	2	0	0	1	1

### Residenza per anziani:

Per quanto riguarda l'indice di mobilità da attribuire a questo comparto, si può affermare che essendo pochi i posti disponibili (massimo 10 persone), il flusso di visitatori non influenzerà in modo determinante i carichi veicolari nell'area, anche nell'ora di punta, il flusso sarà maggiormente consistente nella fascia oraria delle 12.00 – 13.00 e in quella delle 17.00 – 18.00 e nelle finestre temporali di ingresso ed uscita degli addetti alla struttura:

Orario	VEICOLI			via Ventimiglia dir. Lev	via Ventimiglia dir. Pon	via Prà dir. Lev	via Prà dir. Pon.
	VISITATORI	ADDETTI	TOTALE	VEICOLI	VEICOLI	VEICOLI	VEICOLI
7.00	0	2	2	0	0	1	1
8.00	0	3	3	0	1	1	1
9.00	0	0	0	0	0	0	0
10.00	0	0	0	0	0	0	0
11.00	1	0	1	0	0	0	0
12.00	4	0	4	1	1	1	1
13.00	3	4	7	2	2	2	2
14.00	0	1	1	0	0	0	0
15.00	0	0	0	0	0	0	0
16.00	0	0	0	0	0	0	0
17.00	4	0	4	1	1	1	1
18.00	2	4	6	1	1	2	2
19.00	0	2	2	0	0	1	1

La stima del traffico indotto dagli spostamenti legati agli addetti e agli approvvigionamenti si basa su una procedura di calcolo del tutto simile a quella adottata per l'asilo nido.

### Spazi ricreativi/sportivi di quartiere:

La stima degli afflussi alla struttura ricreativa/sportiva non può prescindere dalla destinazione finale dei singoli spazi e alle scelte che si faranno riguardo alle attività che vi verranno ospitate. Si può però supporre che la fruizione avvenga a carattere



prevalentemente locale e in fasce orarie di morbida, non andando a gravare sui flussi veicolari delle ore di punta, quelli maggiormente critici.

In linea di massima si è potuto attribuire un indice di attrattività inversamente proporzionale alla distanza dalla struttura, creando dei buffer di generazione degli spostamenti rispettivamente di 500 m di raggio (in parte sovrapposti agli spostamenti occasionali dell'area residenziale e comunque non pesantemente gravanti sul traffico veicolare privato), 1km, 2km e 3km:

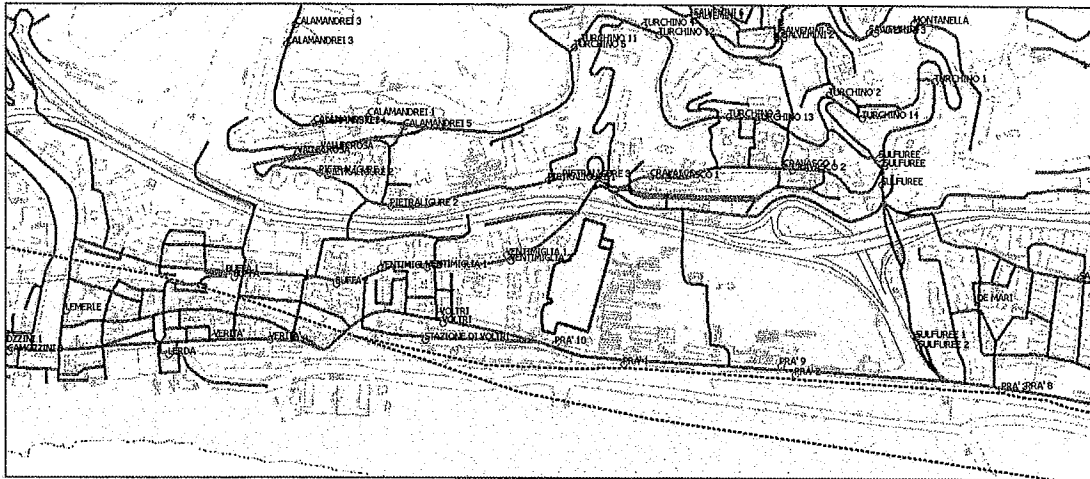


*Buffer di attrattività degli spazi ricreativi/sportivi*

FASCIA ORARIA	500m	1km	2km	3km	ADDETTI	TOTALE VEICOLI
7	2	0	0	1	1	5
8	0	0	0	0	1	2
9	3	1	2	2	1	8
10	2	0	1	1	1	5
11	0	0	0	0	1	2
12	0	0	0	0	1	2
13	2	0	1	1	1	5
14	1	1	1	2	2	7
15	1	1	1	2	2	7
16	1	1	3	4	2	12
17	1	2	4	6	2	16
18	3	3	6	9	2	22
19	1	1	2	3	1	7
20	1	0	1	1	1	3

## 8) Analisi e verifica funzionale della rete viaria

### 8.1) Offerta dei sistemi di trasporto



L'offerta di trasporto privato risulta così strutturata:

#### Via Ventimiglia

Capacità	800 veicoli/ora
Velocità media di scorrimento	40 km/h
Congestione – flussi passanti:	
Direzione levante 7.00 – 10.00	200 veicoli/h
Direzione ponente 7.00 – 10.00	425 veicoli/h
Direzione levante 17.00 – 20.00	375 veicoli/h
Direzione ponente 17.00 – 20.00	315 veicoli/h

#### Via Prà

Capacità	1300 veicoli/ora
Velocità media di scorrimento	35 km/h
Congestione - flussi passanti:	
Direzione levante 7.00 – 10.00	780 veicoli/h
Direzione ponente 7.00 – 10.00	730 veicoli/h
Direzione levante 17.00 – 20.00	810 veicoli/h
Direzione ponente 17.00 – 20.00	760 veicoli/h

#### Strade di collegamento – via Ventimiglia/via Prà (attraverso via Buffa e via Cervo)

Capacità	200 + 600 veicoli/ora
Velocità media di scorrimento	30 km/h
Congestione – flussi passanti:	
Direzione nord 7.00 – 10.00	150 veicoli/h

Direzione sud 7.00 – 10.00	325 veicoli/h
Direzione nord 17.00 – 20.00	285 veicoli/h
Direzione sud 17.00 – 20.00	230 veicoli/h

**Strada di collegamento via Ventimiglia/via Prà – nuovo collegamento viario**

Capacità	900 veicoli/ora
Velocità media di scorrimento	40 km/h

7.2) *domanda dei sistemi di trasporto*

**Stima dei flussi nelle future ore di punta**

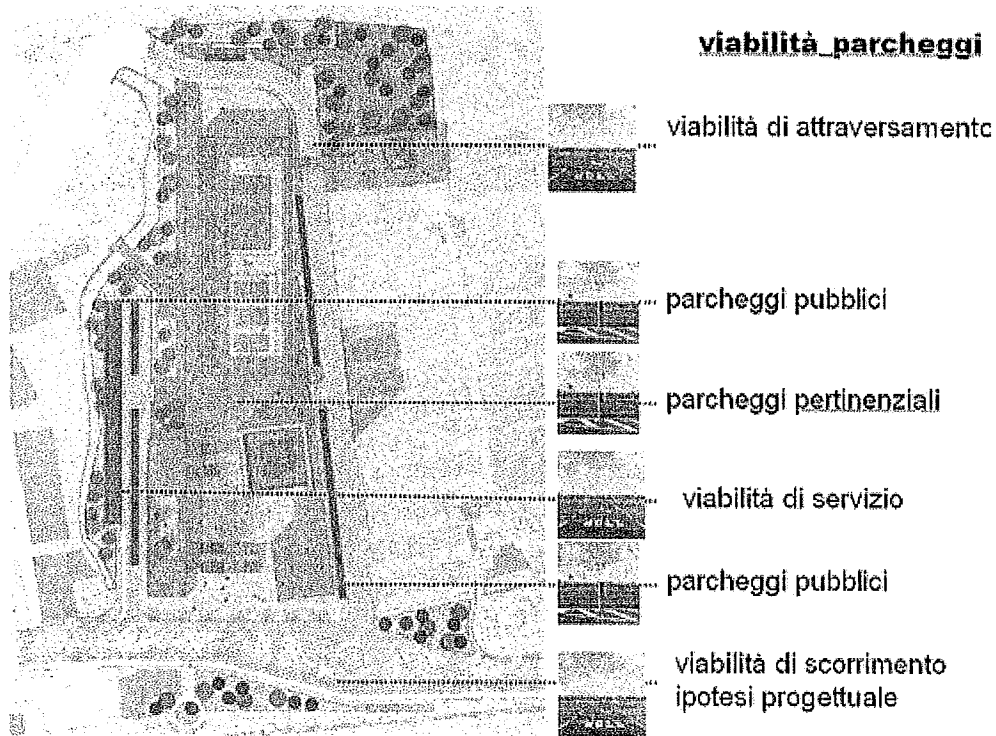
Sulla base delle elaborazioni fin qui effettuate, è possibile stimare la portata del traffico indotto e la sua distribuzione:

	via Ventimiglia dir. Lev	via Ventimiglia dir. Pon	via Prà dir. Lev	via Prà dir. Pon.
ORARIO	VEICOLI	VEICOLI	VEICOLI	VEICOLI
7.00	165	454	946	824
8.00	213	499	820	757
9.00	246	398	716	737
10.00	94	94	94	94
11.00	69	69	69	69
12.00	102	102	102	102
13.00	178	178	178	178
14.00	118	118	118	118
15.00	68	68	68	68
16.00	104	104	104	104
17.00	450	450	997	950
18.00	490	379	795	998
19.00	312	218	720	748

E' possibile inoltre stimare il volume di veicoli potenziali che interesserà la nuova strada di attraversamento. La stima si basa sulla seguente distribuzione dei flussi:

- flussi da via Prà a via Ventimiglia (direzione nord) in sovrapposizione ai flussi diretti rispettivamente verso via Ventimiglia in direzione levante e ponente;
- flussi da via Ventimiglia a via Prà (direzione sud) in sovrapposizione ai flussi diretti rispettivamente verso via Prà in direzione levante e ponente;





Schema di rete (fonte sito UrbanCenter Genova)

	ORARIO	VOLUME VEICOLI ATTUALE	TRAFFICO ADDOTTO	TOTALE
DIREZIONE NORD	7.00	111	33	144
	8.00	161	19	180
	9.00	166	57	223
	17.00	300	108	408
	18.00	332	96	428
	19.00	221	25	246

	ORARIO	VOLUME VEICOLI ATTUALE	TRAFFICO ADDOTTO	TOTALE
DIREZIONE SUD	7.00	325	94	419
	8.00	371	41	412
	9.00	280	129	409
	ORARIO	VEICOLI		
	17.00	284	233	517
	18.00	257	198	455
	19.00	155	69	224

### 7.3) intersezione domanda-offerta

#### Analisi funzionale della rete stradale

L'analisi della congestione degli archi allo stato di progetto evidenzia condizioni critiche di saturazione per l'asse di via Prà, in entrambe le direzioni, in particolare nella fascia oraria di punta serale.

Nelle restanti ore della giornata e per l'asse di via Ventimiglia non sussistono invece condizioni di criticità evidenti.

In tabella vengono evidenziati gli incrementi massimi percentuali stimati dei volumi di traffico che gravano sui due assi:

	via Ventimiglia dir. Lev	incremento percentuale	via Ventimiglia dir. Pon	incremento percentuale
<b>ORARIO</b>				
7.00	22%	2%	60%	6%
8.00	27%	1%	64%	3%
9.00	33%	5%	54%	9%
10.00	17%	11%	17%	11%
11.00	16%	15%	16%	15%
12.00	23%	19%	23%	19%
13.00	32%	20%	32%	20%
14.00	21%	13%	21%	13%
15.00	15%	13%	15%	13%
16.00	22%	18%	22%	18%
17.00	63%	13%	63%	13%
18.00	68%	14%	53%	10%
19.00	41%	4%	29%	3%

	via Prà dir. Levante	incremento percentuale	via Prà dir. Ponente	incremento percentuale
<b>ORARIO</b>				
7.00	77%	8%	67%	7%
8.00	65%	3%	60%	3%
9.00	60%	10%	62%	10%
10.00	11%	7%	11%	7%
11.00	10%	9%	10%	9%
12.00	14%	12%	14%	12%
13.00	20%	12%	20%	12%
14.00	13%	8%	13%	8%
15.00	9%	8%	9%	8%
16.00	14%	11%	14%	11%
17.00	86%	18%	82%	17%
18.00	68%	13%	85%	17%
19.00	58%	5%	60%	5%





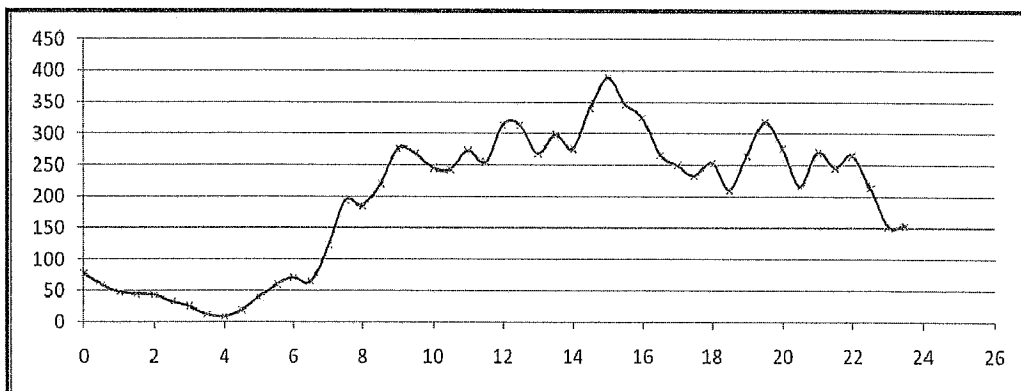
## 9) Verifica di rete del comparto commerciale e definizione della portata oraria di servizio nelle sezioni significative

### 9.1 Definizione della portata oraria di servizio

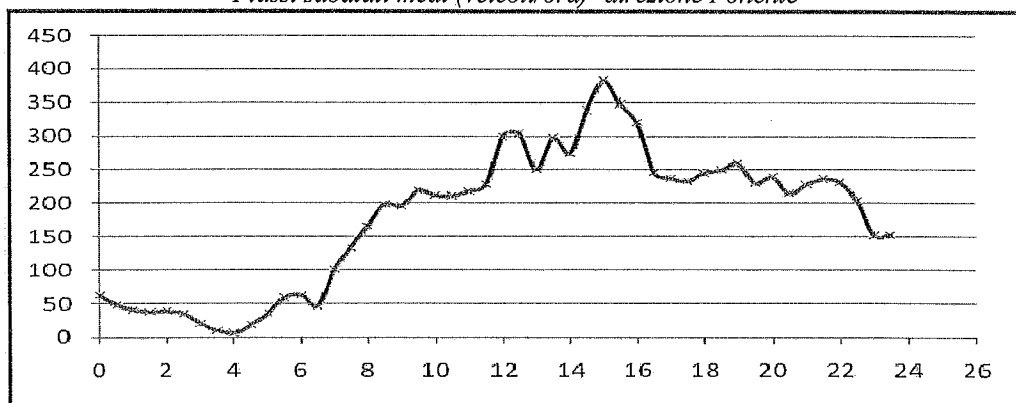
L'esame dei volumi di traffico che interessano la rete stradale ha analizzato la giornata di sabato, con particolare attenzione alle fasce orarie 15.00-16.00 e 18.00-19.00, poiché maggiormente critiche in termini di traffico massimo medio rilevato, per direzione, nella fascia oraria diurna sabatale.

Per la valutazione dei volumi di traffico veicolare che insistono sulla rete di studio si sono presi a riferimento i dati provenienti dalle spire localizzate sulla direttrice costiera in prossimità del Ponte Cerusa, forniti dal Comune di Genova. Attraverso i volumi rilevati dalle spire è stata possibile la calibrazione della matrice origine-destinazione degli spostamenti che interessano l'area nella giornata di sabato e la definizione dei flussi passanti in corrispondenza delle sezioni di controllo.

L'andamento medio dei volumi di traffico sulle sezioni di rilievo poste in prossimità del torrente Cerusa risulta essere in seguente:



*Flussi sabatali medi (veicoli/ora)- direzione Ponente*



*Flussi sabatali medi (veicoli/ora)- direzione Levante*

Il flusso veicolare passante in corrispondenza delle sezioni di rilievo, nelle fasce orarie d'interesse, risulta essere così distribuito:

ORARIO	TOT	Sezione
15-16	547	via XXmiglia ( dir. Prà)
15-16	422	via XXmiglia (dir. Incrocio Buffa)
15-16	1114	via Prà (dir. ponente)
15-16	885	via Prà (dir. Levante)
15-16	709	Ponte Cerusa (dir. Levante)
15-16	631	Ponte Cerusa (dir. Ponente)

ORARIO	TOT	Sezione
18-19	413	via XXmiglia ( dir. Prà)
18-19	318	via XXmiglia (dir. Incrocio Buffa)
18-19	840	via Prà (dir. ponente)
18-19	667	via Prà (dir. Levante)
18-19	534	Ponte Cerusa (dir. Levante)
18-19	476	Ponte Cerusa (dir. Ponente)

## 9.2 Definizione del traffico orario aggiuntivo

Sulla base dei parametri di generazione del flusso di veicoli addotto e originato dai segmenti di domanda relativi alle funzioni di progetto, nelle fasce orarie sabatali di riferimento, si sono stimati i volumi veicolari che insisteranno sull'area, valutandone l'impatto sulla rete stradale. Come per l'analisi trasportistica infrasettimanale, per la fascia diurna del sabato si sono sommate le quote di traffico generate dalle diverse funzioni e si sono analizzati gli impatti sulle sezioni stradali significative.

### Struttura commerciale

Il traffico orario aggiuntivo legato all'insediamento della struttura commerciale è stato calcolato in merito alle disposizioni della Delibera del Consiglio Regionale N.18 del 8/5/ come segue:

- 67% della globale effettiva dotazione di parcheggi della struttura commerciale, considerato quale traffico in entrata al parcheggio della struttura di vendita;
- 67% della globale effettiva dotazione di parcheggi della struttura commerciale, considerato quale traffico in uscita dal parcheggio della struttura di vendita.

L'assunzione che riguarda il flusso di veicoli in entrata e in uscita dalla struttura commerciale stima il coefficiente di rotazione dei parcheggi della struttura pari a un'ora e mezza.

### Altre funzioni - Fascia oraria 15.00 – 16.00

Flussi originati: i flussi originati dalla struttura residenziale nella fascia oraria sabatale compresa fra le 15.00 e le 16.00 è pari a circa il 30% di quello in uscita nella fascia oraria di punta feriale. Per ciò che concerne l'asilo e il centro per anziani s'è assunto che, nella fascia oraria considerata, questi generino un volume di utenza trascurabile in rapporto al volume di veicoli generato dalla struttura residenziale e da quella commerciale (il primo perché generalmente chiuso nella giornata di sabato, il secondo perché origina flussi principalmente in fasce orarie differenti). Per il centro sportivo si è stimato in maniera cautelativa un'utenza media pari a quella totale settimanale.

Flussi destinati: per la residenza per anziani s'è supposto che l'utenza attratta sia cautelativamente doppia rispetto a quella di un qualsiasi pomeriggio infrasettimanale (17.00 - 18.00), mentre il centro sportivo (ad esempio in presenza di eventi) potrà



invece raggiungere il suo massimo grado di attrattività proprio nel pomeriggio sabatale, pertanto s'è assunta un'utenza destinata pari al 200% di quella media giornaliera infrasettimanale.

#### Altre funzioni - Fascia oraria 18.00 – 19.00

Per il centro abitativo si è stimato un flusso originato pari a quello della fascia oraria settimanale 19.00-20.00, significativo ai fini della valutazione della quota di spostamenti sabatali generati dai residenti.

La residenza per anziani invece si è valutato che possa generare un numero di spostamenti in entrata e uscita pari al valore settimanale nella medesima fascia oraria. Per il centro sportivo s'è invece conservata l'ipotesi precedentemente fatta di una crescita dei flussi pari al 200% rispetto ad un giorno feriale. Le quote di spostamenti generati e originati dal centro sono state dunque riportate e sommate nelle rispettive fasce orarie:

origine	via Ventimiglia (dir. Lev)	via Ventimiglia (dir. Pon)	via Prà (dir. Lev)	via Prà (dir. Pon)	
15.00-16.00	2	5	10	9	Abitazioni
15.00-16.00	0	0	0	0	Asilo
15.00-16.00	0	0	0	0	Anziani
15.00-16.00	2	2	2	2	Sport
15.00-16.00	59	59	59	59	Commerciale
<b>15.00-16.00</b>	<b>63</b>	<b>66</b>	<b>71</b>	<b>70</b>	<b>Totale</b>

destinazione	via Ventimiglia (dir. Lev)	via Ventimiglia (dir. Pon)	via Prà (dir. Lev)	via Prà (dir. Pon)	
15.00-16.00	1	1	1	1	Abitazioni
15.00-16.00	0	0	0	0	Asilo
15.00-16.00	2	2	4	4	Anziani
15.00-16.00	8	8	8	8	Sport
15.00-16.00	59	59	59	59	Commerciale
<b>15.00-16.00</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>Totale</b>

origine	via Ventimiglia (dir. Lev)	via Ventimiglia (dir. Pon)	via Prà (dir. Lev)	via Prà (dir. Pon)	
18.00-19.00	2	1	4	5	Abitazioni
18.00-19.00	0	0	0	0	Asilo
18.00-19.00	1	1	2	2	Anziani
18.00-19.00	8	6	14	16	Sport
18.00-19.00	59	59	59	59	Commerciale
<b>18.00-19.00</b>	<b>70</b>	<b>67</b>	<b>79</b>	<b>82</b>	<b>Totale</b>



destinazione	via Ventimiglia (dir. Lev)	via Ventimiglia (dir. Pon)	via Prà (dir. Lev)	via Prà (dir. Pon)	
18.00-19.00	15	12	25	31	Abitazioni
18.00-19.00	0	0	0	0	Asilo
18.00-19.00	1	1	2	2	Anziani
18.00-19.00	8	6	14	16	Sport
18.00-19.00	59	59	59	59	Commerciale
<b>18.00-19.00</b>	<b>83</b>	<b>77</b>	<b>98</b>	<b>106</b>	<b>Totale</b>

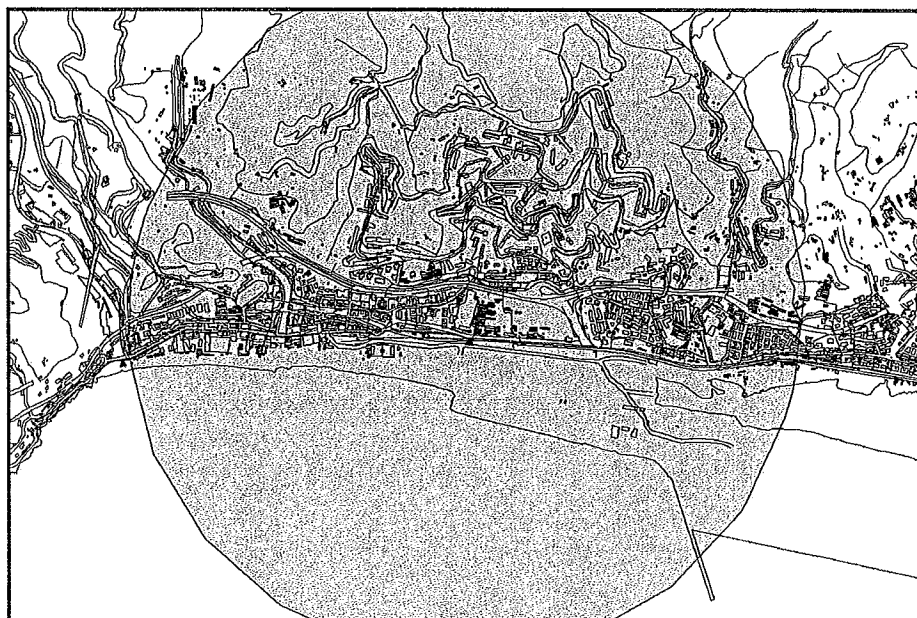
### ***Definizione della matrice O/D sabatale nelle fasce orarie di riferimento***

Per la definizione della matrice sabatale attuale degli spostamenti privati nell'area di studio si è utilizzato il modello dei flussi di traffico costruito per lo scenario feriale e si è successivamente calibrata l'assegnazione alla giornata del sabato mediante i dati provenienti dalle sezioni di controllo nello stesso orizzonte di riferimento.

E' stato poi costruito lo scenario progettuale incrementando la matrice dei volumi addotti dai nuovi insediamenti e valutando i flussi di traffico in rete per le sezioni significative.

### **9.3 Definizione delle sezioni significative**

L'analisi ha interessato la rete stradale compresa in un'area di raggio pari a 1,5 km dal punto principale di accesso al parcheggio per la clientela della struttura commerciale, ovvero della stessa rete sino al punto in cui essa intercetta le strade classificate come Autostrade.





## 9.4 Volumi di traffico e congestione degli archi stradali

Per la valutazione dell'impatto trasportistico dell'intervento di progetto si è quindi analizzata la variazione dei volumi di traffico nelle sezioni significative e l'incremento della saturazione sugli stessi archi stradali di riferimento.

### Fascia oraria 15.00 – 16.00

Le tratte stradali sono state suddivise in porzioni contigue e omogenee, distinguendole qualora sulla stessa sussistesse un'intersezione con un arco stradale significativo che potesse alterarne i flussi e successivamente numerate in maniera progressiva al crescere della distanza dall'oggetto di studio:

sezione	flusso di progetto	flusso attuale	% Saturazione di progetto	% Saturazione attuale
Via Prà 1 lev	859	801	66%	62%
Via Prà 2 lev	713	642	55%	49%
Via Prà 3 lev	455	394	35%	30%
Via Prà 4 lev	699	570	54%	44%
Via Prà 1 pon	854	737	66%	57%
Via Prà 2 pon	186	54	14%	4%
Via Prà 3 pon	802	678	62%	52%
Via ventimiglia pon	347	198	58%	33%
Via ventimiglia lev	322	221	40%	28%

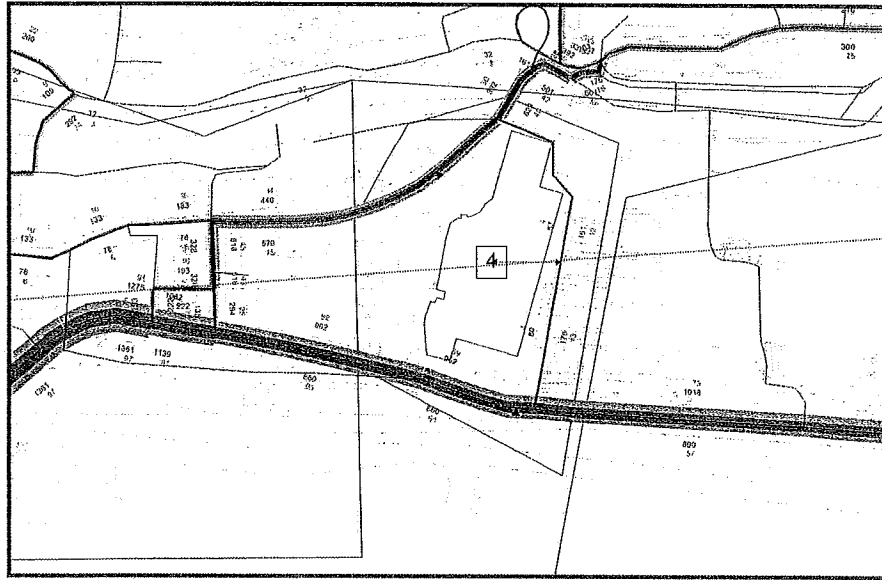
### Fascia oraria 18.00 – 19.00

Si propone di seguito la stessa analisi effettuata per la seconda fascia oraria (18.00-19.00):

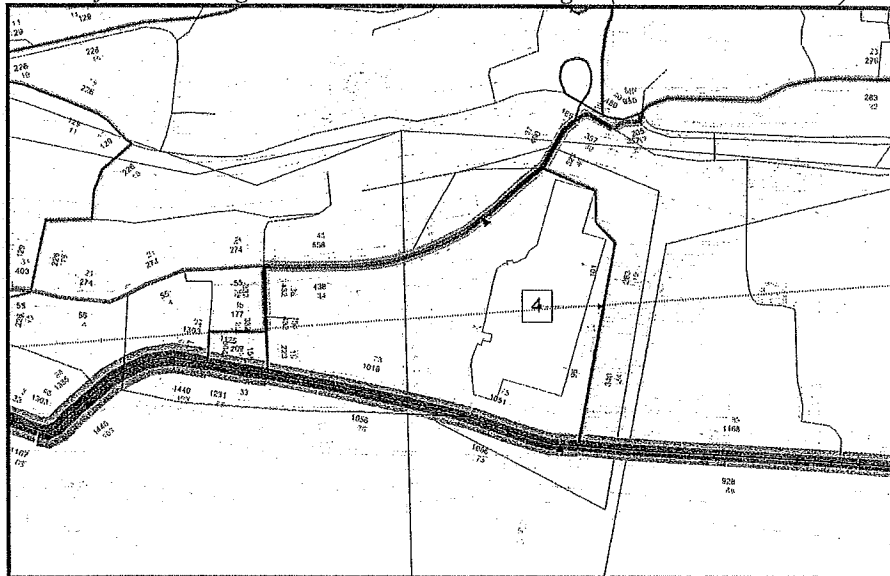
sezione	flusso di progetto	flusso attuale	% Saturazione di progetto	% Saturazione attuale
Via Prà 1 lev	672	605	52%	47%
Via Prà 2 lev	627	557	48%	43%
Via Prà 3 lev	353	295	27%	23%
Via Prà 4 lev	489	425	38%	33%
Via Prà 1 pon	797	663	61%	51%
Via Prà 2 pon	960	823	74%	63%
Via Prà 3 pon	831	725	64%	56%
Via ventimiglia pon	259	161	43%	27%
Via ventimiglia lev	265	182	33%	23%

La verifica del grado di saturazione del collegamento di progetto tra via Prà e via Ventimiglia non presenta gradi di criticità in nessuna delle due fasce orarie di riferimento:





*Verifica del collegamento via Prà – via Ventimiglia (sabato 15.00 – 16.00)*



*Verifica del collegamento via Prà – via Ventimiglia (sabato 18.00 – 19.00)*



## 10) Conclusioni

Lo stato di progetto è stato costruito sulla base del disegno infrastrutturale proposto e dei dati relativi agli accessi statisticamente rilevati presso attività commerciali, residenziali e servizi comparabili con l'intervento in oggetto.

La soluzione circolatoria prevista per il nodo di accesso all'area risulta compatibile con i flussi previsti in entrata e in uscita dalla struttura commerciale.

I flussi incrementali previsti nella valutazione di impatto trasportistico sono anch'essi compatibili con quelli proposti.

La dotazione infrastrutturale della rete nella quale si va a inserire il complesso, viene valutata sufficiente delle condizioni minime di deflusso e capacità necessarie all'insediamento della struttura in progetto, anche a fronte delle implementazioni previste. Esse infatti risultano migliorative delle attuali condizioni di deflusso e si valutano come condizione imprescindibile e necessaria alla successiva realizzazione del nuovo insediamento commerciale.

L'analisi dei flussi interessati dalla possibilità di disporre di una nuova via di collegamento tra via Ventimiglia e via Prà evidenzia l'utilità del progetto di nuova viabilità proposto. Essa si va a inserire dunque in un quadro generale di riqualificazione dell'area che non si limita ai soli flussi addotti dai residenti, dai clienti del modulo commerciale e dagli utenti dei servizi che vi verranno ospitati, ma si propone come valida alternativa circolatoria di alleggerimento della rete viaria esistente (che attualmente grava unicamente su via Cervo e sull'incrocio di via Buffa).

La necessità di rappresentare funzionalmente un'area di ricucitura tra gli insediamenti a monte di via Ventimiglia, l'agglomerato di Voltri e la fascia costiera di via Prà - via Voltri, viene infine soddisfatta anche sul piano trasportistico, a fronte di prevedibili, ma non critici, incrementi dei volumi di traffico che interessano l'area di studio.

Per ciò che concerne lo studio sul traffico indotto dalla struttura commerciale nella giornata del sabato, per entrambe le fasce orarie di riferimento, individuate come quelle di maggior carico medio in termini di volumi di traffico passanti nell'area di studio, per direzione di marcia, le sezioni presentano livelli di congestione non trascurabili, ma non critici (inferiori all'80%).

Non sussistono inoltre condizioni di criticità legate all'insediamento della struttura commerciale e ai visitatori che vi saranno attratti, neppure in sovrapposizione con i flussi generati dalle funzioni diverse che insistono nell'area.





22

COMUNE DI GENOVA  
AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA AREA EX VERRINA

RELAZIONE PAESAGGISTICA E AMBIENTALE

Genova 25 Marzo 2010

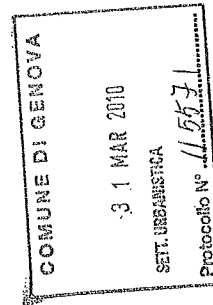
Proponente:

SALATI ARMANDO S.p.A.  
Via XX Settembre, 1/10 - 16126 Genova



Progetto:

FABIO PONTIGGIA ARCHITETTO  
Piazza Campetto, 7-10 - 16122 Genova  
Tel. 010 24.74.333 Fax 010 27.57.621  
arch. Fabio Pontiggia  
arch. Enrica Campomenosi  
arch. Claudia Levin  
arch. Enrico Spicuglia  
fabio.pontiggia@laboarchigenova.it



FABIO PONTIGGIA ARCHITETTO  
Laboratorio di Architettura



## PREFAZIONE

Il presente documento va inteso come elaborazione preliminare propedeutica alle fasi successive di progettazione edilizia per gli interventi previsti dallo Schema di Aspetto Urbanistico di cui è parte integrante. Le ipotesi progettuali sono scaturite da un lavoro sul territorio svolto in collaborazione con l'Ufficio Città Partecipata del Comune di Genova allo scopo di giungere ad una definizione delle caratteristiche dell'intervento condivise con la popolazione locale. Il confronto si è svolto attraverso incontri, interviste, questionari che hanno portato ad una rielaborazione dei progetti iniziali ed alla definizione delle Linee Guida di intervento presentate in assemblea pubblica il 21 Ottobre 2009.

Il Consiglio di Municipio ha espresso ufficialmente il proprio parere favorevole nei confronti dello S.A.U. così ridefinito. (delibera n° 26 del 15/10/2009)

## COMUNE DI GENOVA

### AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA, PER OPERE EDILIZIE, RILASCIATAAI SENSI DELL'ART 151 DEL D.Lgs. 490/99,

#### 1. PROPONENTE:

SALATI ARMANDO S.p.A.

Via XX Settembre, 1/10 - 16126 Genova

#### 2. UBICAZIONE DELL'INTERVENTO:

Delimitata a Sud dalla Via Aurelia, a Nord dall'autostrada Genova-Ventimiglia, a Ponente dal Rio San Giuliano e a Levante dall'area delle serre della Piana di Villa Podestà.

Il perimetro dell'Ambito di Riqualificazione racchiude una superficie di circa 19.700 mq., l'area di proprietà dei soggetti proponenti ammonta catastalmente a circa 18.770 mq., di cui circa 13.000 mq. di impronta edificata, occupati prevalentemente dai capannoni in ferro dell'ex insediamento industriale.

Una parte dell'area, posta a valle dell'autostrada e confinante con le serre verso levante, si estende per una superficie di circa 2.200 mq. alla quota dei terreni circostanti (circa +23.00 mt. slm.) ed è occupata da un piccolo fabbricato rurale in stato di abbandono.

#### 3. TIPOLOGIA DELL'OPERA:

Intervento di riqualificazione urbana mediante demolizione di strutture industriali dismesse e realizzazione di opere edilizie a carattere pubblico e privato. Le parti edificate in sottosuolo rispetto alle sistemazioni definitive e all'attuale piano di campagna saranno destinate a parcheggi perfunzionari.

Le parti edificate in elevazione avranno le seguenti destinazioni d'uso prevalente ammesse dal P.U.C. di cui al successivo punto 6a.

#### 4. OPERA CORRELATA:

Area a destinazione pubblica prevalentemente verde (ex uso agricolo) delimitata a nord dall'autostrada, a ovest dalla nuova viabilità, a sud e ad est dalla Piana delle serre di Villa Podestà e dalla via Prà (Via Aurelia).

#### 5. CARATTERE DELL'INTERVENTO:

Permanente

#### 6a. DESTINAZIONE D'USO:

- Servizi pubblici, Servizi privati, Servizi convenzionati.
- Residenziale.
- Esercizi di vicinato, Pubblici esercizi.
- Commerciale in M.S.V. non alimentare.
- Connettivo Urbano, Direzionale.



#### 6b. USO ATTUALE DEL SUOLO

Tutta l'area versa in grave stato di degrado e abbandono.

Il perimetro dell'Ambito di Riqualificazione racchiude una superficie di circa 19.700 mq., l'area di proprietà dei soggetti proponenti ammonta catastalmente a circa 18.770 mq., di cui circa 13.000 mq. di impronta edificata, occupati prevalentemente dai capannoni in ferro dell'ex insediamento industriale.

Sul fronte dell'Aurelia si attesta una palazzina di quattro piani fuori terra già destinata ad uffici e portineria. Oltre ai tre grandi capannoni che corrono per tutta la sua lunghezza il sito è occupato da un grande corpo di fabbrica in c.a., articolato in aggregazioni di corpi edificati cresciuti negli anni parallelamente allo sviluppo dell'attività produttiva.

Questa parte si sviluppa su diverse altezze e il suo perimetro a ponente coincide con l'andamento irregolare del Rio San Giuliano.

All'interno di questo corpo di fabbrica trovavano spazio, oltre all'attività produttiva, parte degli uffici, la mensa e altri servizi accessori.

Tutto il complesso edificato si articola su tre diversi livelli altimetrici:

- la quota di accesso dall'Aurelia (Via Prà) a circa +6.00 mt. slm;
- la quota di accesso ai capannoni in ferro a circa +9.00 mt. slm
- una porzione consistente, interna ai due capannoni di ponente, ad una quota di circa +12.00 mt slm.

Una parte dell'area, posta a valle dell'autostrada e confinante con le serre verso levante, si estende per una superficie di circa 2.200 mq. alla quota dei terreni circostanti (circa +23.00 mt. slm.) ed è occupata da un piccolo fabbricato rurale in stato di abbandono.

Questa porzione della proprietà è inserita nella perimetrazione delle aree soggette a regime di mantenimento (IS-MA) dal PTCP, accompagnata per evidenti affinità tipologiche e territoriali alla confinante area delle serre.

#### 7. CONTESTO PAESAGGISTICO

L'area di intervento rappresenta oggi un elemento di disomogeneità ambientale e funzionale. L'ex funzione industriale risulta incongrua ed estranea ai tessuti urbani e semi-urbani in cui è incastata:

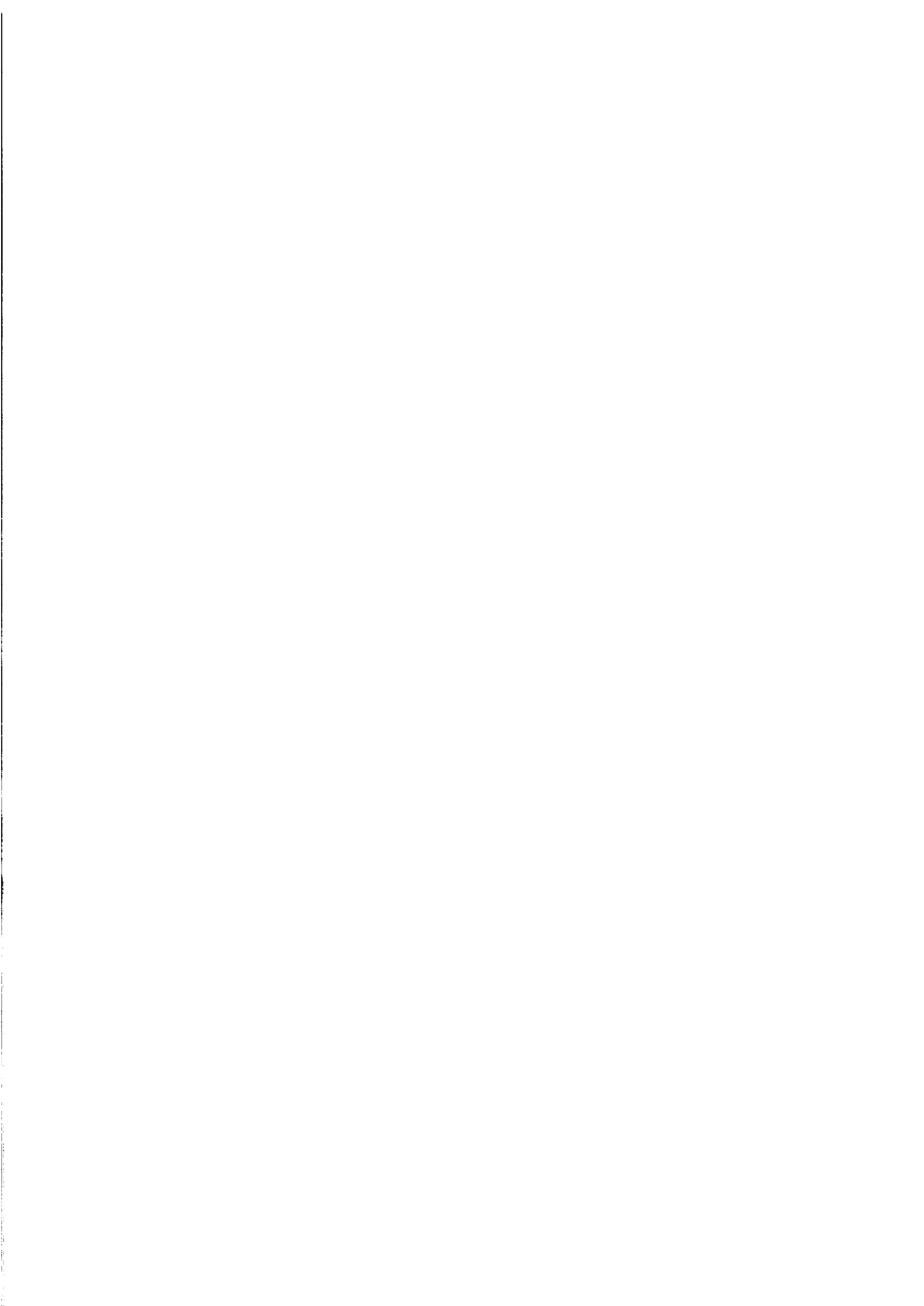
A ovest le aree di espansione residenziale più o meno recenti;

A sud le aree di espansione portuali e industriali di servizio;

A levante l'area agricola con preesistenza di edificazione a carattere rurale o residenziale a villa (XVI secolo).

La massiccia presenza all'intorno di opere infrastrutturali (autostrada, ferrovia, svincoli portuali) non contribuisce a definire un carattere unitario e di qualità ai luoghi. Alle spalle dell'area l'espansione residenziale disordinata della recente espansione urbana incornicia l'insieme in maniera disomogenea aumentando la sensazione di disagio percettivo del paesaggio.





8. UBICAZIONE DELL'INTERVENTO:



Foto aerea dell'area di Genova - Voltri - Loc. Verrina

9. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO :

Area industriale posta tra il tessuto urbano vero e proprio e ciò che resta dell'area ad uso agricolo detta della "Piana Podestà".  
 Classificata come tessuto urbano, è il risultato di rilevanti modificazioni progressive della morfologia originaria del territorio. Oggi è soggetta alle problematiche tipiche del tessuto urbano.  
 Elemento di discontinuità del fronte urbano sulla viabilità principale sia rispetto all'edificato che alle preesistenze di manufatti caratteristici come il muro perimetrale all'area agricola e gli insediamenti sparsi a carattere rurale.

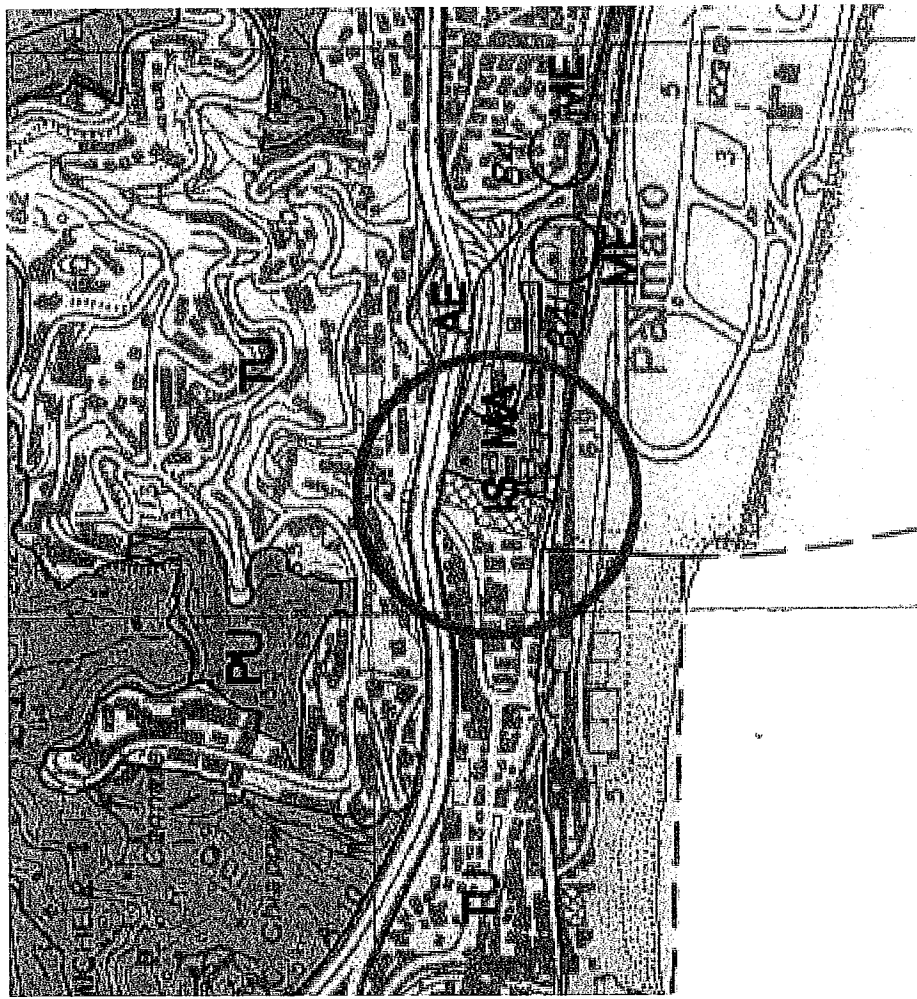


Foto aerea dell'area di Progetto

10. ESTREMI DI VINCOLO E STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA:

10.a PTCP

Il contesto paesaggistico e l'area di intervento considerata sono soggetti ai livelli di tutela del PTCP della Regione Liguria individuate alla tavola 15 sotto il regime normativo TU (Tessuto Urbano).  
 Una parte dell'area di circa 2.200 mq., è interna al perimetro afferente all'insediamento agricolo delle serre dette della "Piana Podestà". Questa porzione interna al perimetro di intervento è classificata come "insediamenti sparsi" (IS) ed è soggetta a regime normativo di "Mantenimento" (MA) (PTCP).  
 La normativa sovraordinata di pianificazione rimanda alle previsioni del P.U.C. che individua l'area dell'ex stabilimento Verrina come Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana (Ambito N°3, Circoscrizione VII Ponente - Prà) e definisce scopi e criteri di intervento per l'attuazione della Riqualificazione.



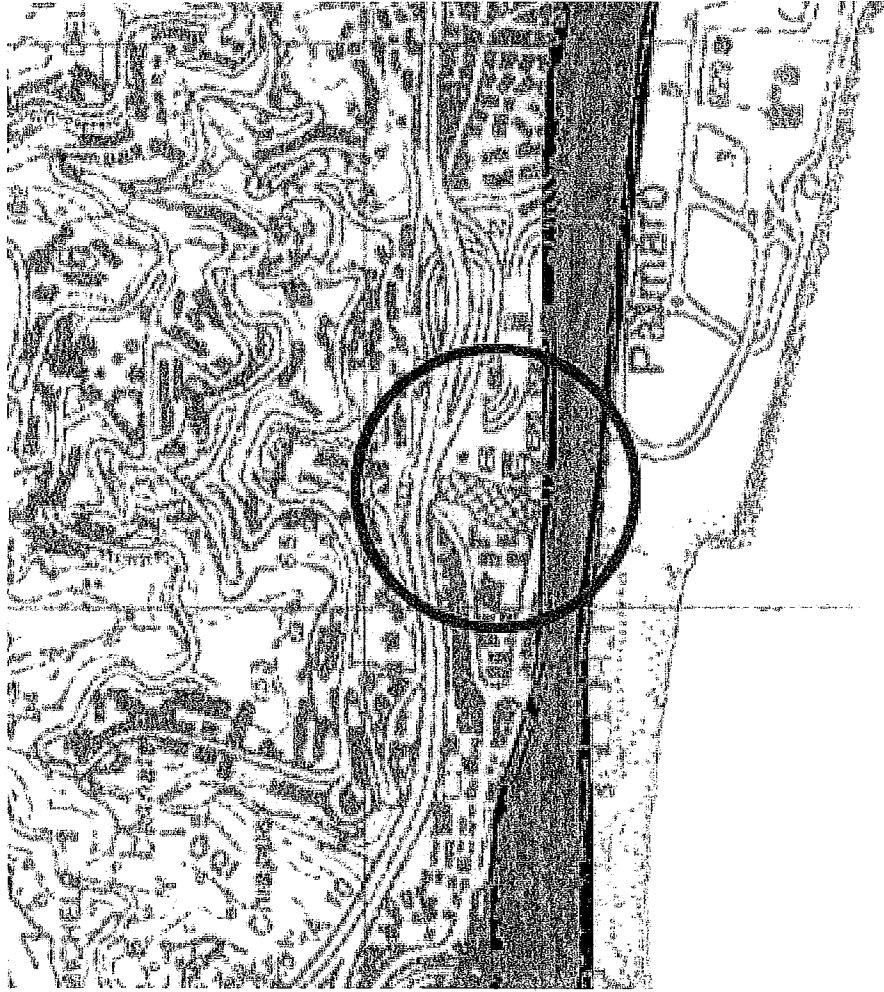
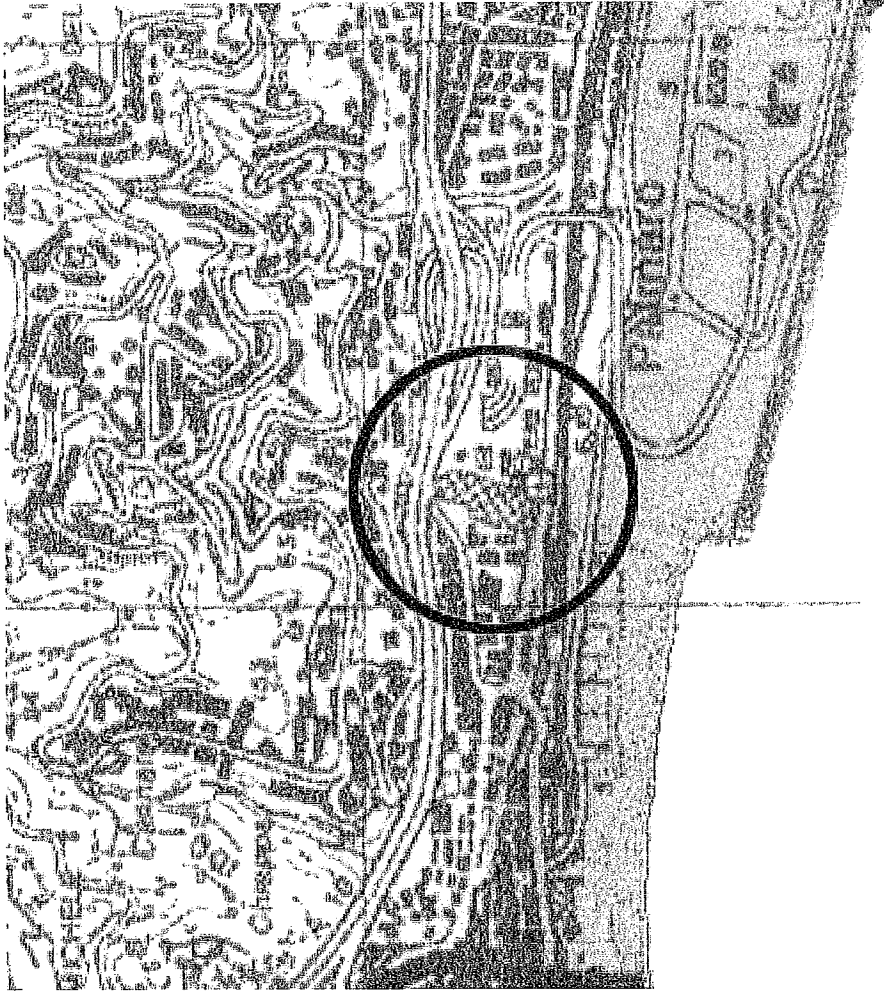
PTCP Area di Progetto

RELAZIONE PAESAGGISTICA - AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA EX-VERRINA

FABIO PONTIGGIA ARCHITETTO  
 Laboratorio di Architettura







vincolo paesistico

vincolo ambientale

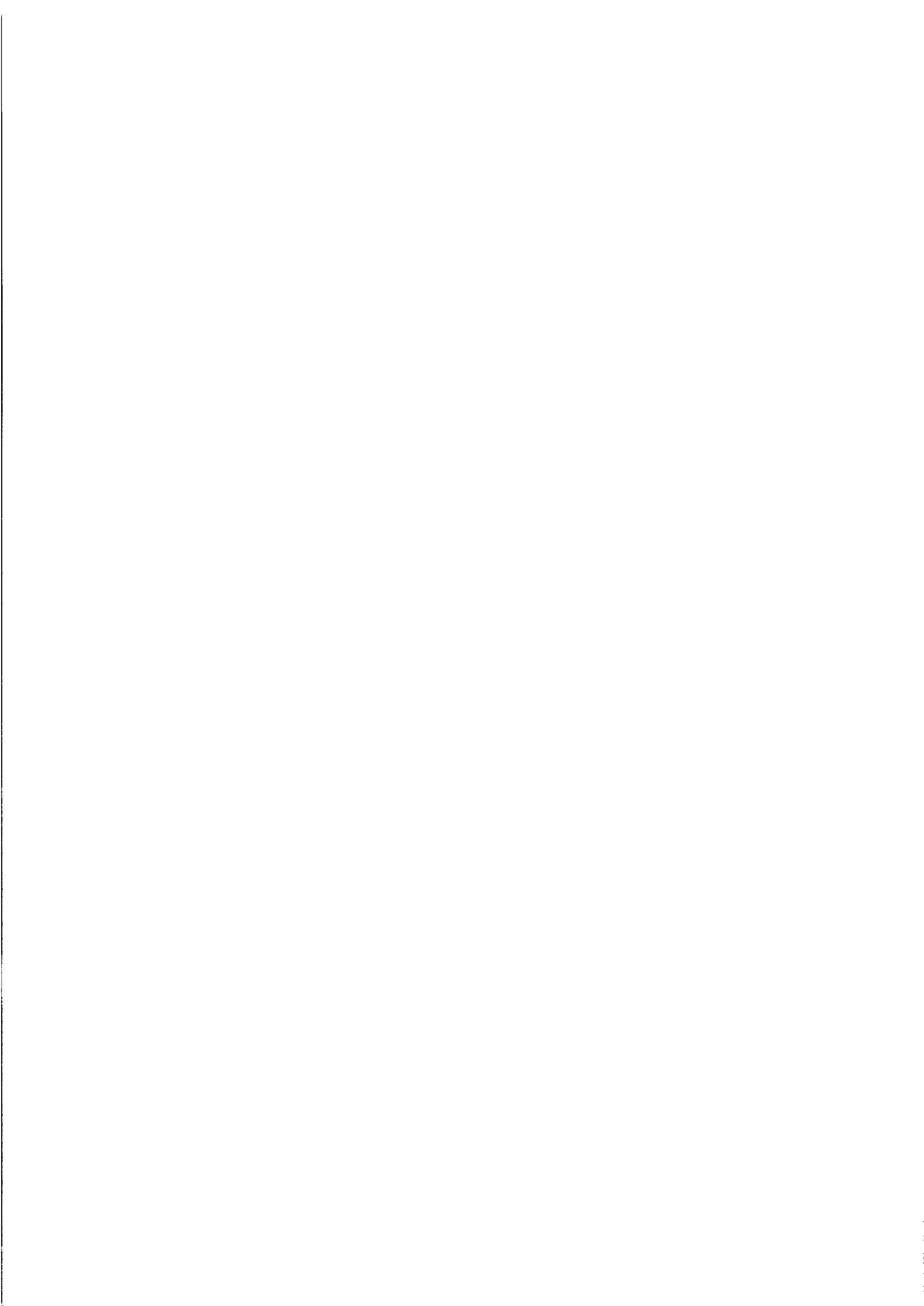


Territori costieri

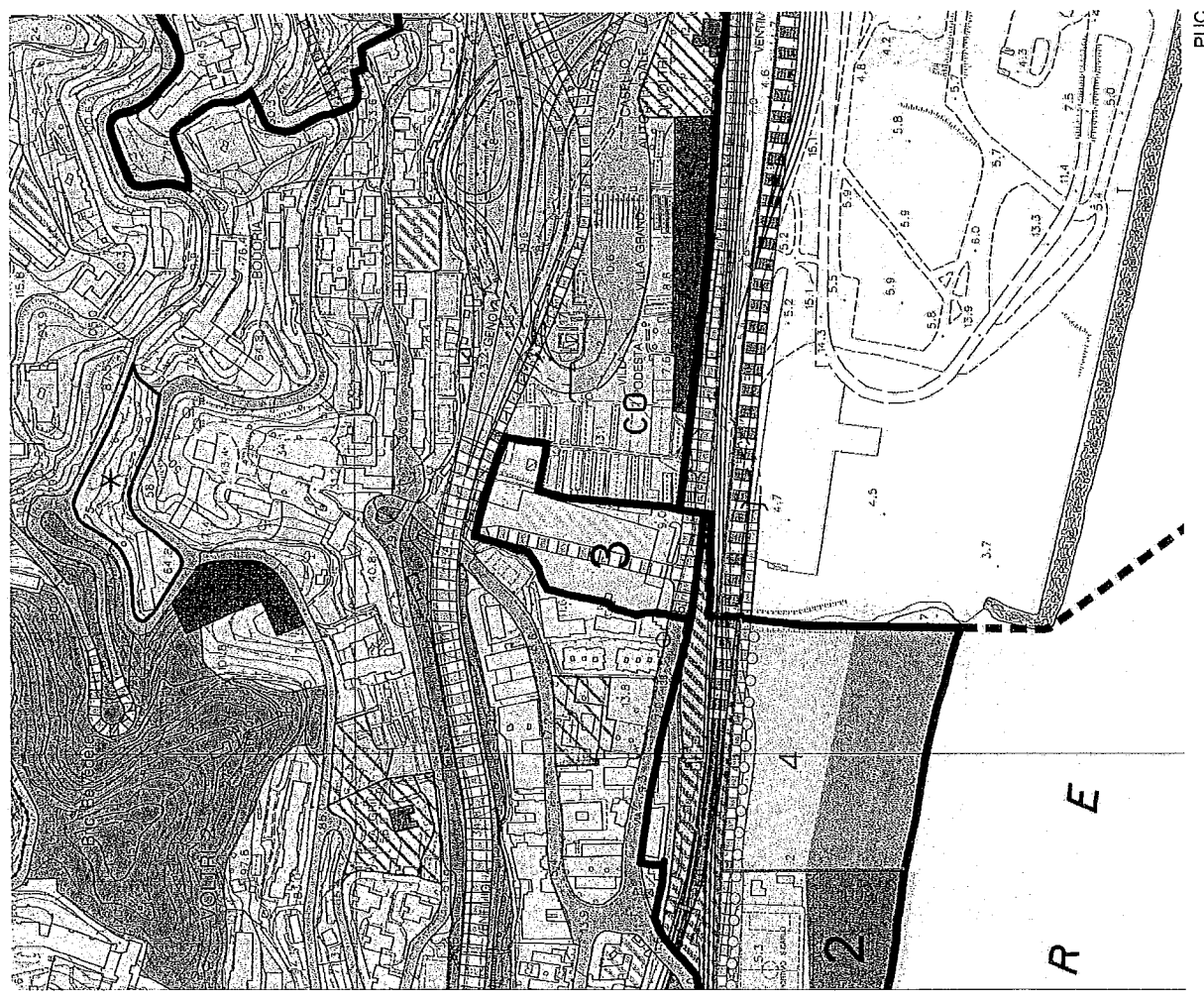


limite inedificabilità a 300m dalla costa









PUC

RELAZIONE PAESAGGISTICA - AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA EX-VERRINA



Vincolo ambientale fascia di rispetto via Aurelia



FABIO PONTIGGIA ARCHITETTI ASSOCIATI  
GIUSEPPE MANDI PROGETTI  
Laboratorio di Architettura







11. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

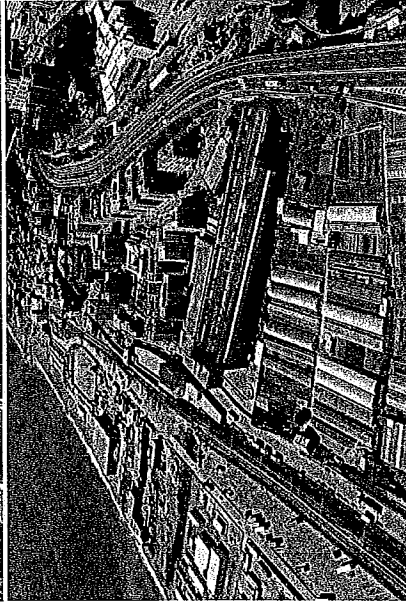
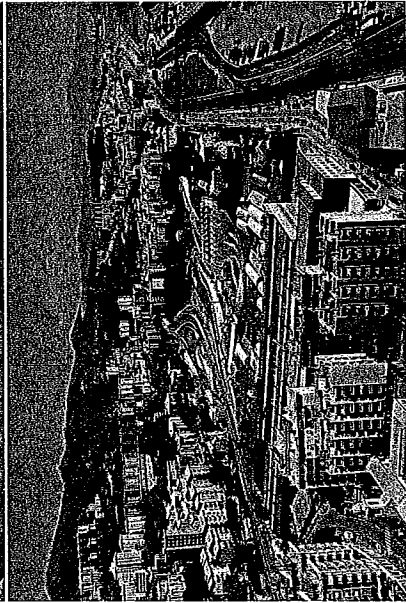


Foto aeree area di progetto (stato attuale)



Ingresso area su via Aurelia (stato attuale) - art. 79 bis



Zona sottoposta a vincolo (S MA (stato attuale) - art. 49 bis

12. NOTE DESCRITTIVE DELLO STATO ATTUALE DELL'AREA TUTELEATA

Il P.T.C. Provinciale dell'ambito genovese comprende l'area ex Verrina nel repertorio delle aree produttive di interesse pubblico, come indicato dallo strumento pianificatorio comunale, al di fuori delle aree classificate come "elementi di criticità".

Il P.T.C.P. classifica l'area di progetto come "Tessuto Urbano" (TU): "... parti del territorio nelle quali prevalgono, rispetto agli obiettivi propri del Piano, le più generali problematiche di ordine urbanistico, le stesse non sono assoggettate a specifica ed autonoma disciplina paesistica.

In termini di assetto insediativo l'area, classificata come tessuto urbano, è il risultato di modificazioni rilevanti della morfologia originaria del territorio e soggetta alle problematiche del tessuto urbanizzato.

Una parte dell'area di circa 2.200 mq., è interna al perimetro afferente all'insediamento agricolo delle serre dette della "Piana Podestà". Questa porzione interna al perimetro di intervento è classificata come "insediamenti sparsi" (IS) ed è soggetta a regime normativo di "Mantenimento" (MA) (PTCP).

La normativa sovraordinata di pianificazione rimanda alle previsioni del P.U.C. che individua l'area dell'ex stabilimento Verrina come Ambito Speciale di Riquilificazione Urbana (Ambito N°3, Circostrizione VII Ponente - Prà) e definisce scopi e criteri di intervento per l'attuazione della Riquilificazione.

Il P.U.C. specifica che l'obiettivo della Riquilificazione è la "RICONVERSIONE PER USI COMPATIBILI CON LA RETROSTANTE ZONA RESIDENZIALE, FINALIZZATA A REALIZZARE UN'AREA DI CERNIERA TRA LA ZONA 167, L'URBANIZZAZIONE DI VIA VENTIMIGLIA E LA VIA AURELIA (VIA PRA)".

In merito al vincolo paesaggistico, l'area ex Verrina è in parte compresa nella fascia soggetta a vincolo ambientale del territorio costiero entro i 50 mt. pertinenti alla Via Aurelia, in questo tratto Via Prà.

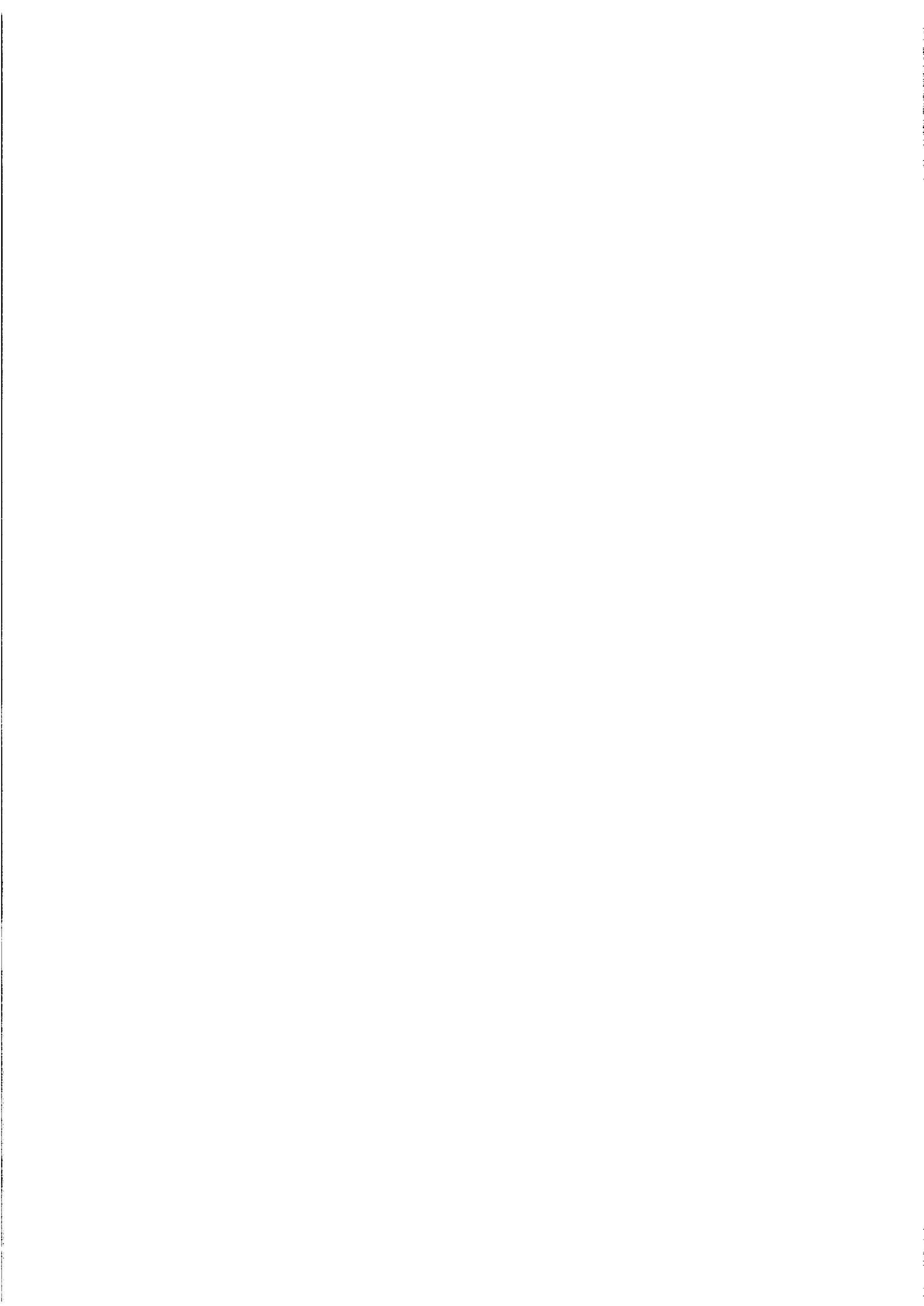
Regime normativo SVA (Sistema della Via Aurelia):  
• Art. 79 bis (come modificato con D.G.R. n. 1006 del 24/07/2009)

"Disciplina per la salvaguardia e la valorizzazione del complesso viario di interesse paesistico regionale della Via Aurelia e delle relative aree e manufatti di pertinenza"

Parte dell'area è interessata dal regime di mantenimento:

- art. 49 bis Insediamenti Sparsi - Regime normativo di MANTENIMENTO finalizzato a non incrementare la consistenza insediativa (S MA Sature).

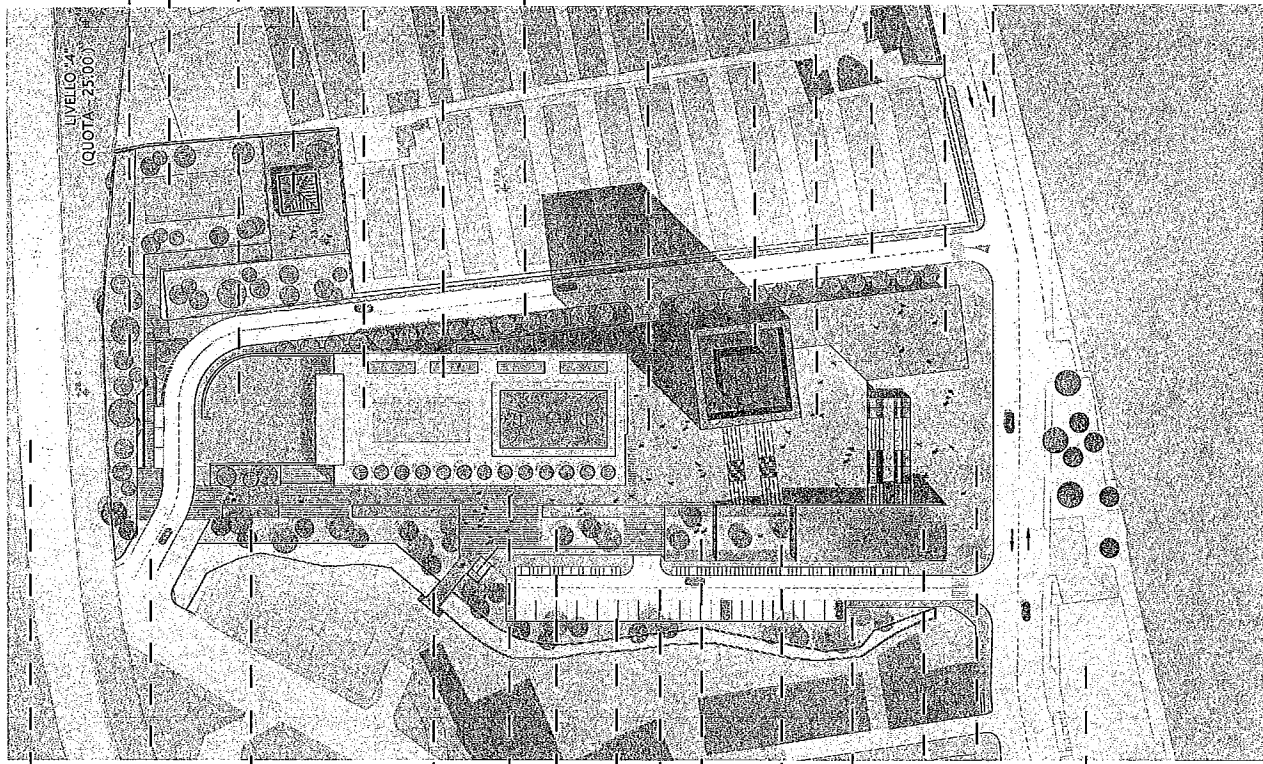




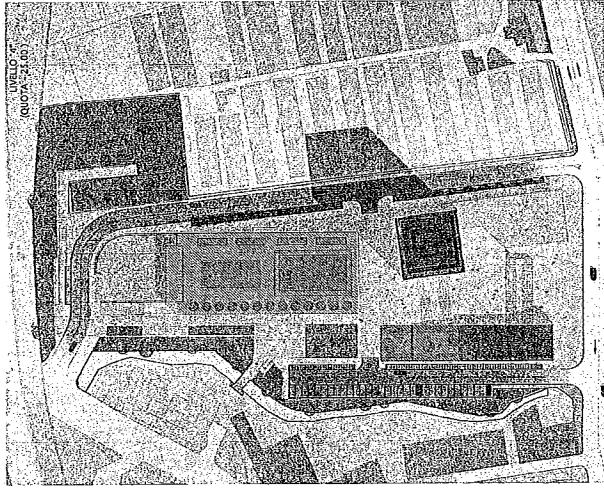


13. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELLE OPERE:

13.a GENERALE



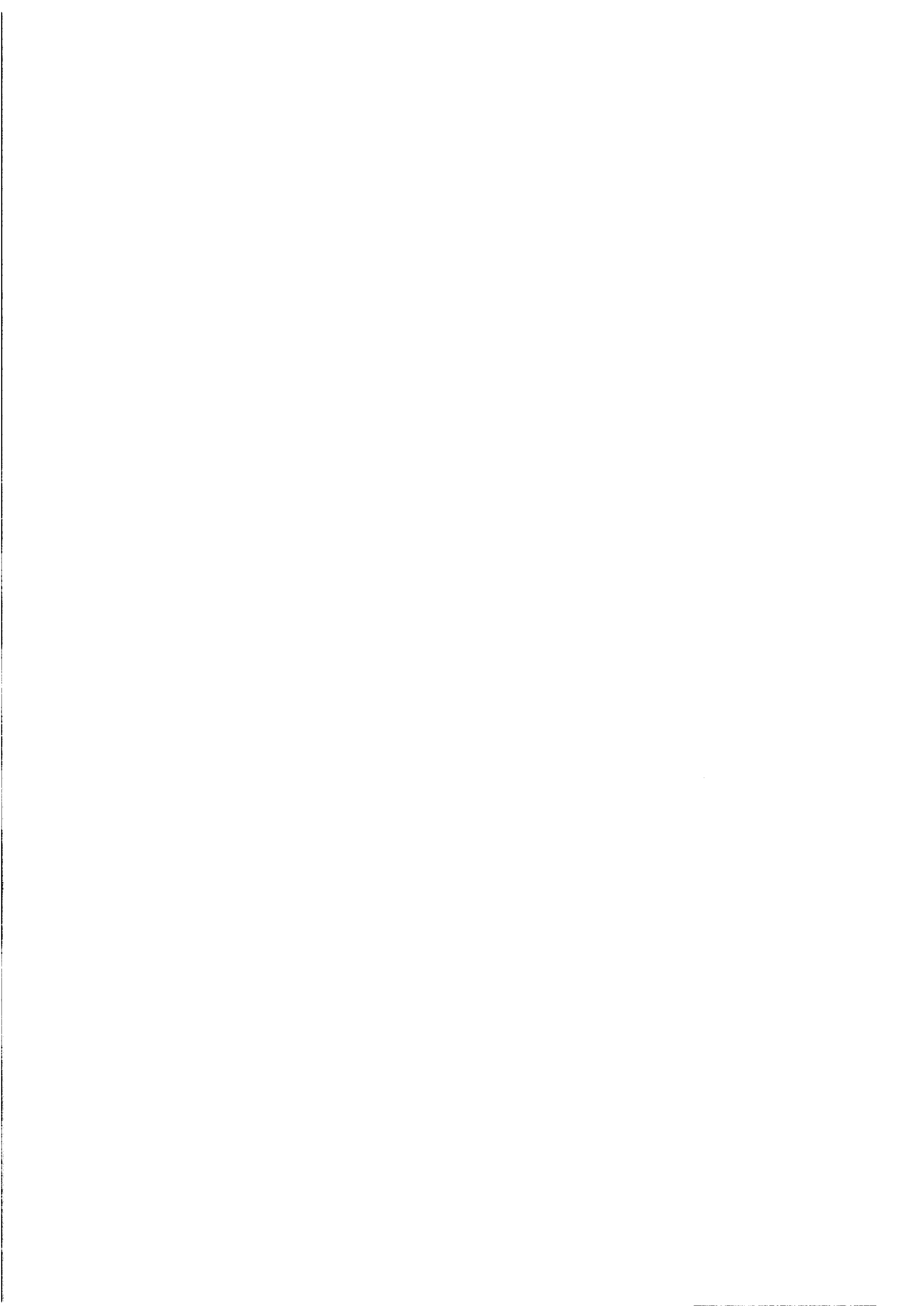
- autostrada Genova-Ventimiglia
- nuova viabilità innesto su via Ventimiglia
- area verde pubblica contestuale al risanamento del rio San Giuliano
- possibile collegamento con area residenziale
- percorsi pubblici
- area verde attrezzata
- parcheggio pubblico
- viabilità di servizi accesso parcheggi
- giardino asilo
- giardino centro anziani
- area verde pubblica contestuale al risanamento del rio San Giuliano
- asilo e centro anziani
- piazza pubblica su via aurelia\_Via PIA
- stazione f.s.



- area verde schematura autostrada
- area verde di mantenimento
- area metci
- edificio rurale a servizio pubblico/convenzionato
- copertura da destinarsi a servizio convenzionato per attività sportive
- attività commerciali MSV
- parcheggio pubblico
- piazza pubblica
- residenze
- piazza pubblica
- viabilità di collegamento con Via Ventimiglia
- attività commerciale di Vineto
- viabilità locale via aurelia\_Via PIA

- AREE PEDONALI
- PARCHEGGI/STRADE
- AREE VERDE NATURALE
- VERDE COPERTURE EDIFICI
- COPERTURE EDIFICI

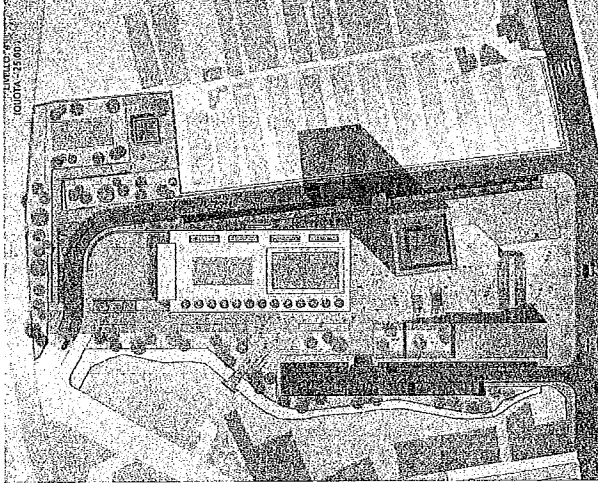






13. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELLE OPERE:

13.b PARCHEGGI STRADE



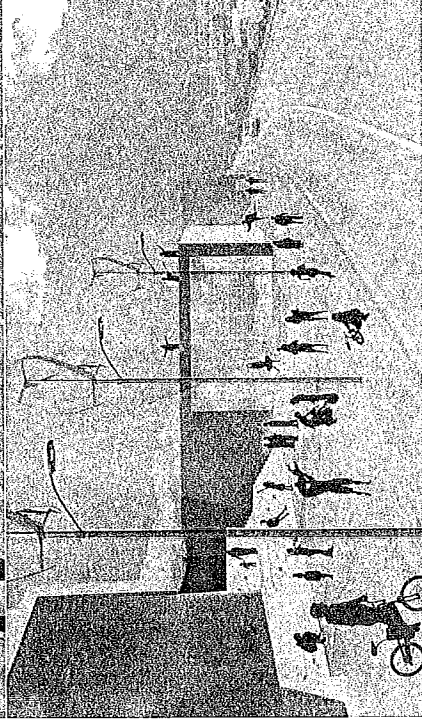
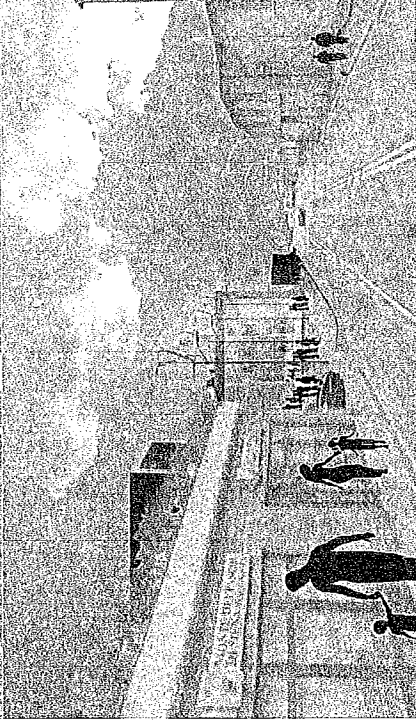
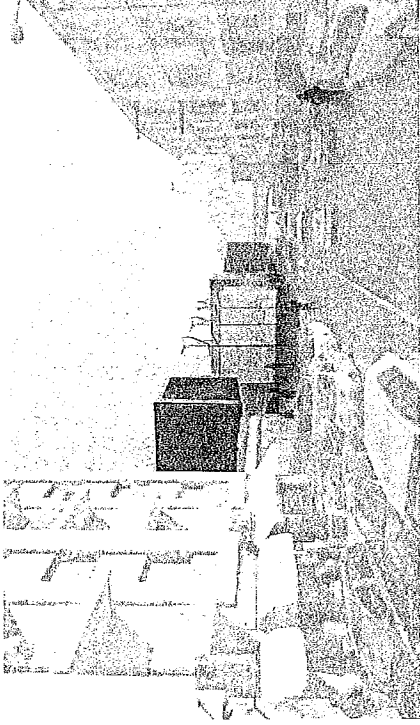
Opere di urbanizzazione primaria previste dalla scheda di P.U.C.:

- Nuova strada pubblica di collegamento Via Prà/Via Ventimiglia.
- Area a parcheggio pubblico lungo il Rio San Giuliano e gli altri parcheggi pubblici lungo la nuova viabilità.
- Nuova Viabilità di servizio ai parcheggi pubblici e pertinenziali.

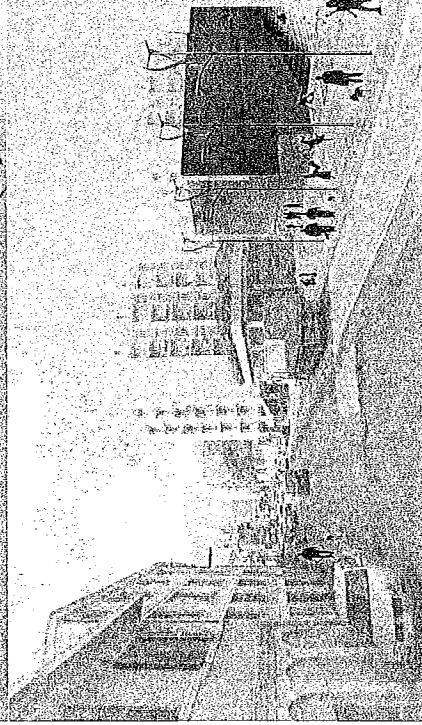
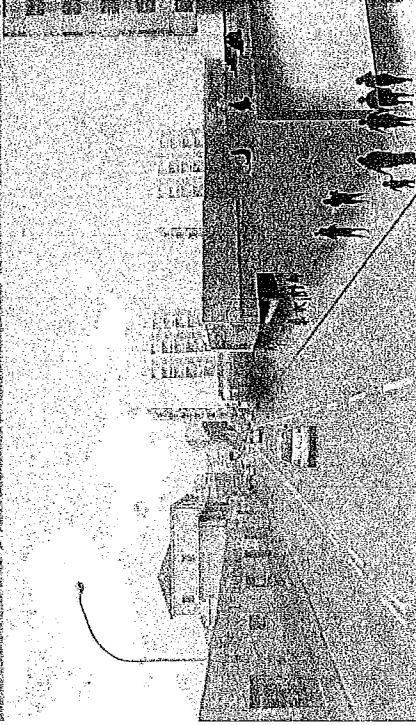
Come già detto, la nuova strada di attraversamento prevista dal P.U.C., ha l'obiettivo di favorire il deflusso veicolare da e per i quartieri residenziali posti nelle retrostanti aree collinari. Tale asse contribuirà in maniera sensibile ad alleggerire il peso veicolare diretto al centro di Voltri per il tratto compreso tra il casello autostradale e lo svincolo per Mele.

Le aree a parcheggio pubblico sono pensate su area permeabili con uso intensivo di aiuole e arbusti. Distribuite lungo le arterie carrabili dell'area, sono a servizio delle funzioni pubbliche.

La viabilità di servizio, è pensata al fine di creare un anello di traffico interno al comparto, che permetta di alleggerire l'asse viario principale di connessione tra via Prà e Via Ventimiglia.



Percezione in sequenza attraversamento OVEST-EST



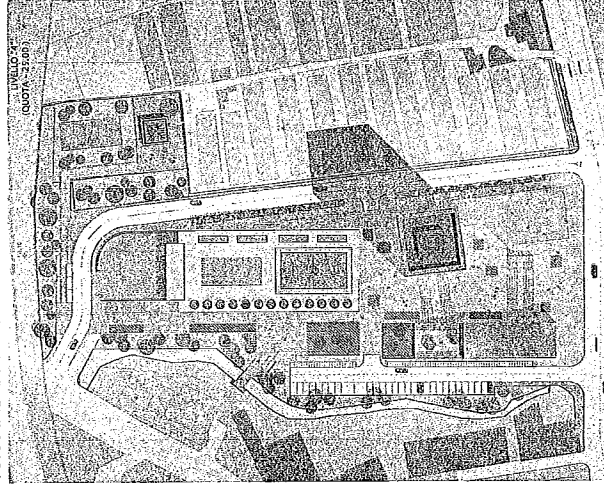
Percezione in sequenza attraversamento EST-OVEST



RIFERIMENTI PROGETTUALI

13. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELLE OPERE:

13.c AREE PEDONALI



Sviluppate quasi interamente a copertura dei parcheggi peritenziali a quote inferiori, esse consistono in un insieme di percorsi e spazi liberi di relazione, con il fine di favorire l'integrazione fra le nuove funzioni urbane inserite, il tessuto urbano esistente e le previsioni di trasformazione lungo il fronte a mare.

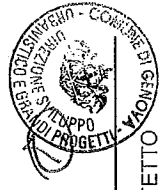
Il sistema delle aree pedonali connette le aree collinari con le aree pedonali sulla Via Aurelia, attraverso il succedersi di piazze ed aree verdi, che conferiscono dignità al contesto urbano, migliorando le condizioni di vivibilità delle aree residenziali confinanti; a cominciare dagli insediamenti posti a ponente del Rio San Giuliano.

TIPOLOGIE DI ALBERATURE SU TERRAZZA



CERCIS SILIQUASTUM  
(albero di Giuda)

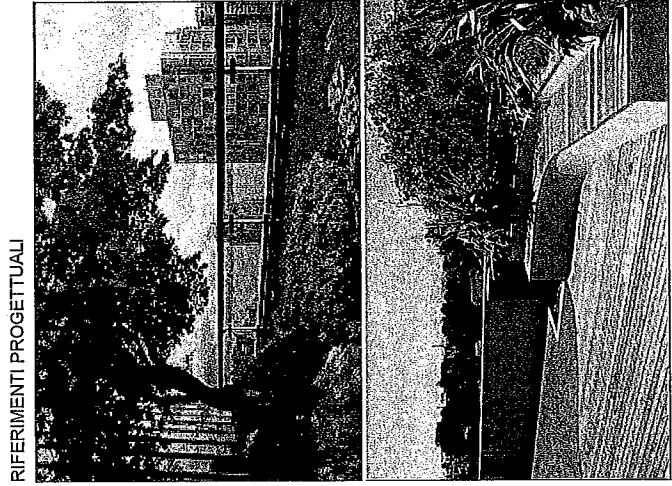
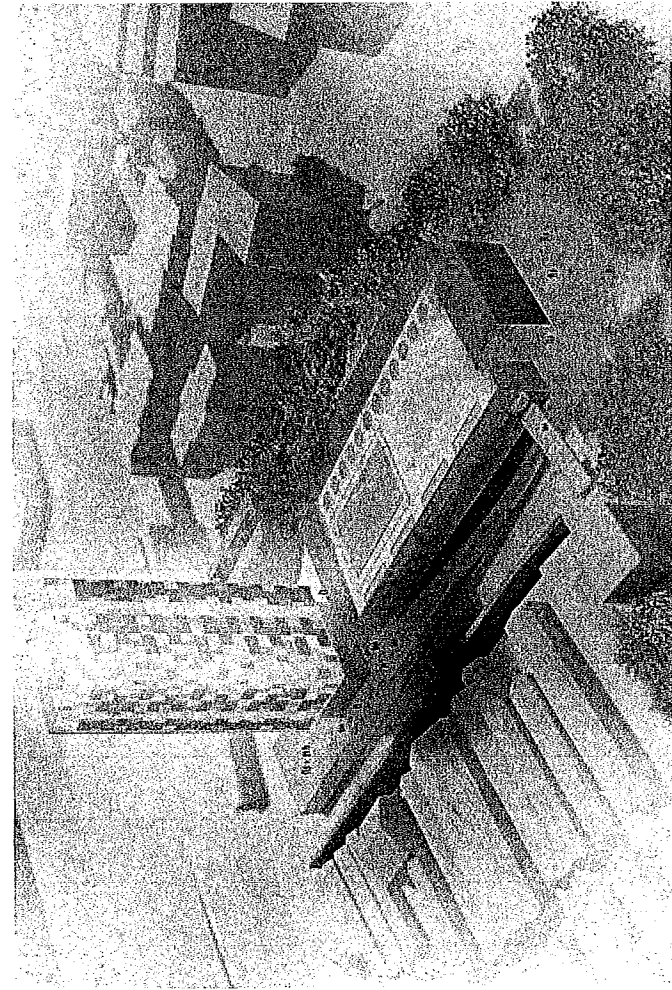
MALUS FLORIBUNDA  
(melo da fiore)





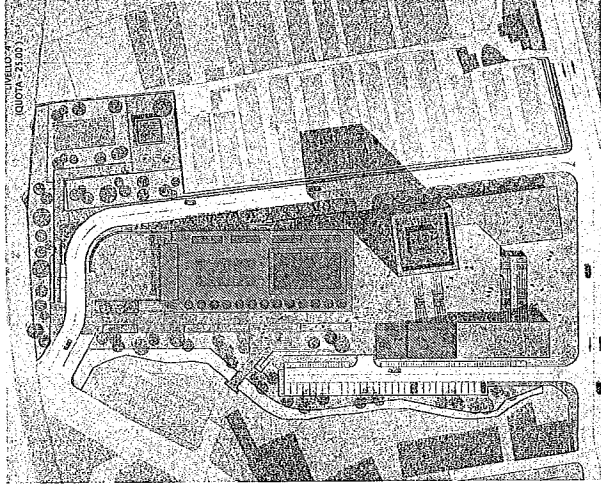


RIFERIMENTI PROGETTUALI



13. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELLE OPERE:

13.d VERDE SU EDIFICI



Nell'ottica di perseguire l'obiettivo di mantenere libera gran parte della superficie del sito riqualificato, il sistema delle aree a verde pensile restituisce gli spazi delle coperture ad un uso pubblico o di servizio alle attività sottostanti.

Perciò nella progettazione si è posta particolare attenzione all'uso della quinta facciata, considerandola come un'ulteriore risorsa spaziale e compositiva. Insieme con i percorsi pedonali e con il verde naturale esso crea un disegno unitario degli spazi aperti dell'intervento.

Tipologia di verde: *intensivo*.

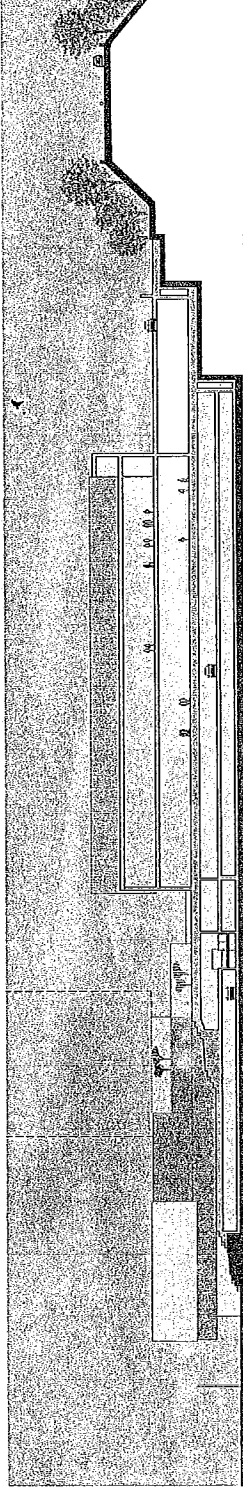
Spessore massimo terreno: *1 metro*

Tipologia di impianto arboreo: *arbustivo e alberi fino a tre metri di altezza*.

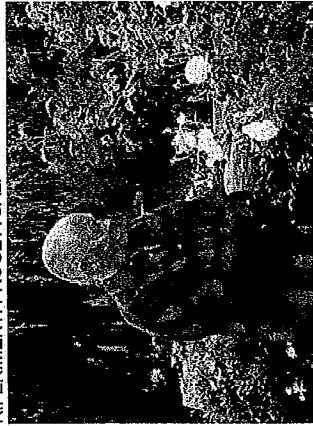
Utilizzo terrazze edificio a servizi: *verde a servizio asilo e centro anziani*.

Utilizzo copertura edificio commerciale MSV: *attività sportive all'aperto e prato e verde arbustivo*.

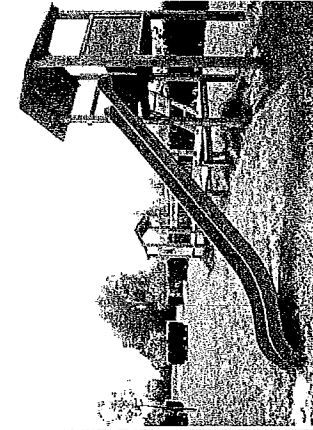
SEZIONE LONGITUDINALE



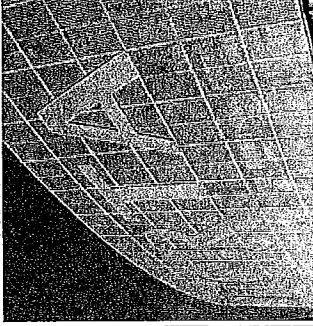
RIFERIMENTI PROGETTUALI



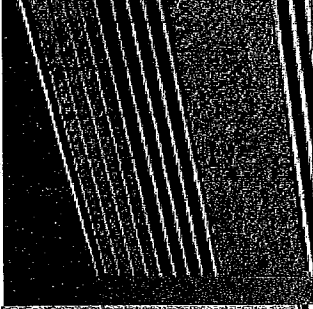
Verde pensile residenza per anziani

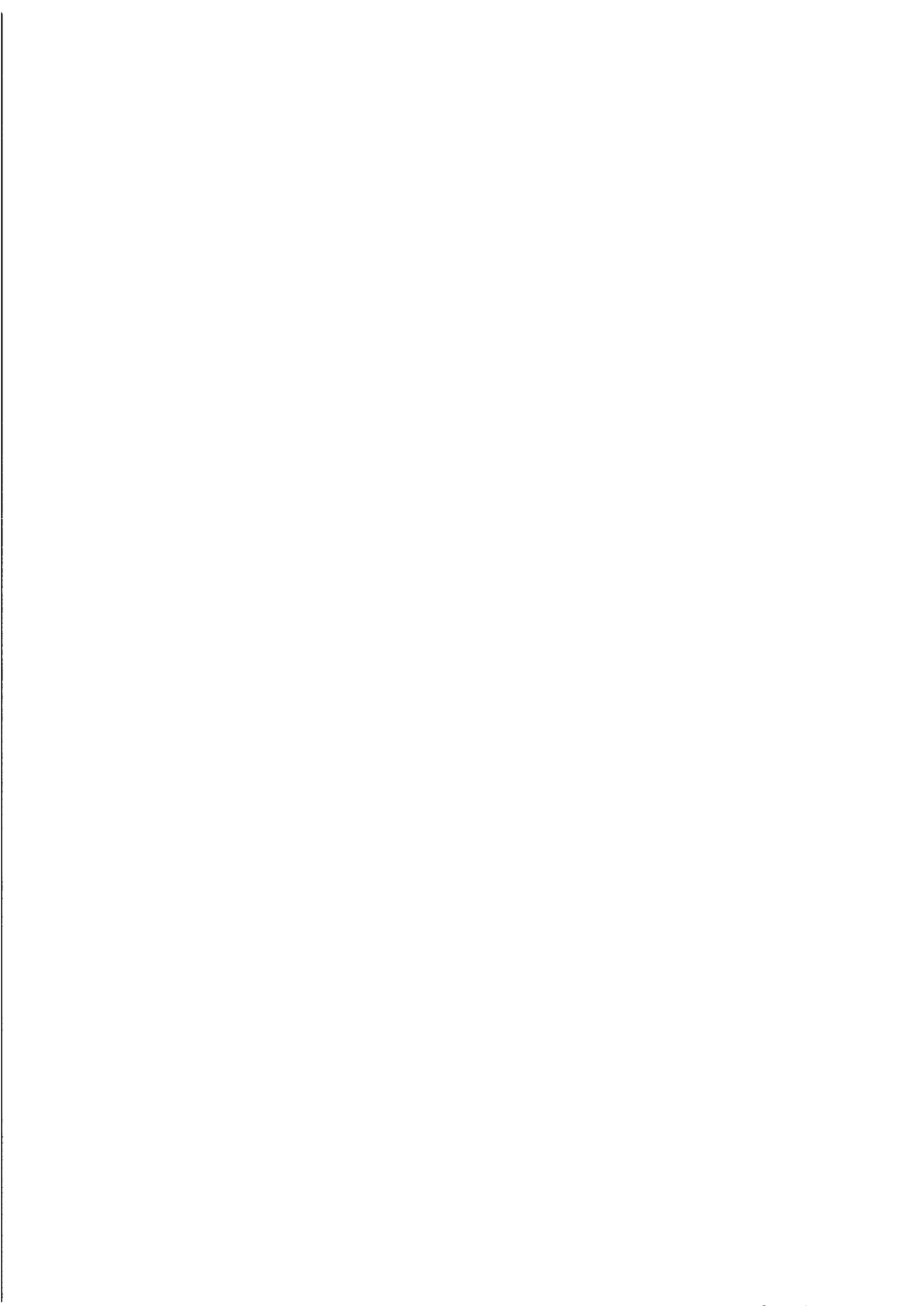


Verde attrezzato asilo



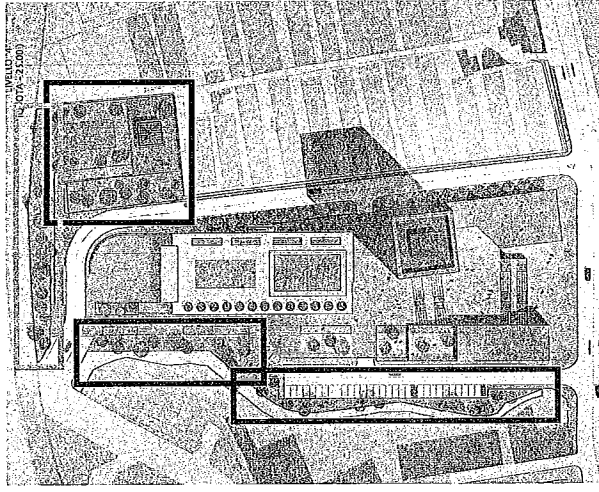
Schermature aree sportive in copertura di edifici





13. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELLE OPERE:

13 e VERDE



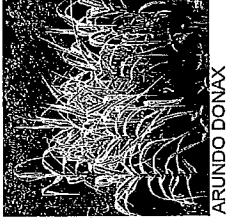
SORBUS AUCUPARIA



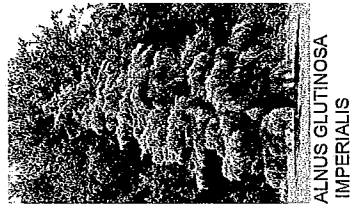
EUCALYPTUS GUNNII



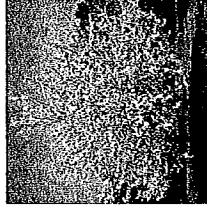
QUERCUS ILEX



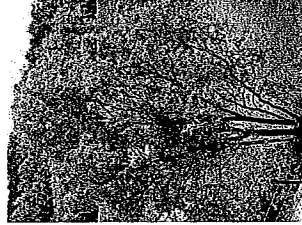
ARUNDO DONAX



ALNUS GLUTINOSA IMPERIALIS



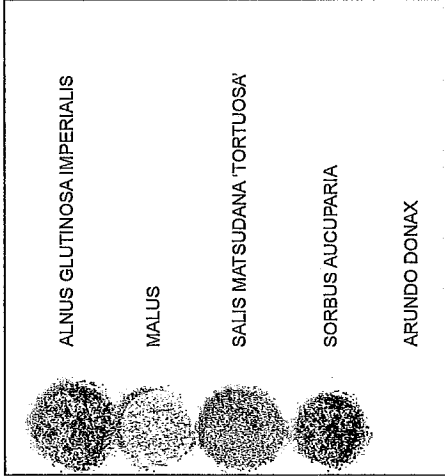
MALUS



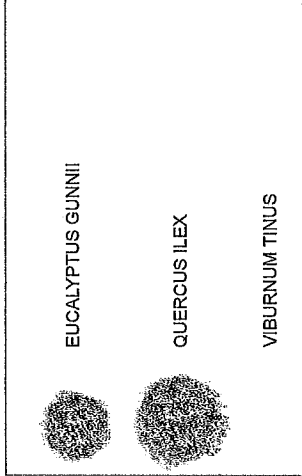
SALIS MATSUDANA 'TORTUOSA'



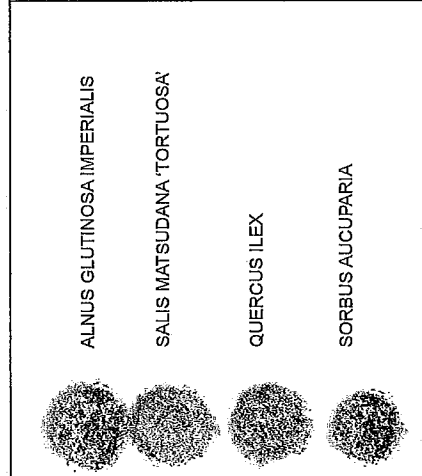
VIBURNUM TINUS



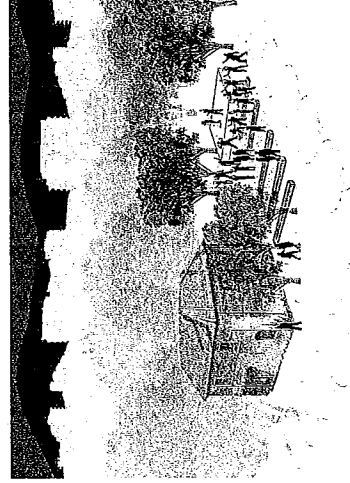
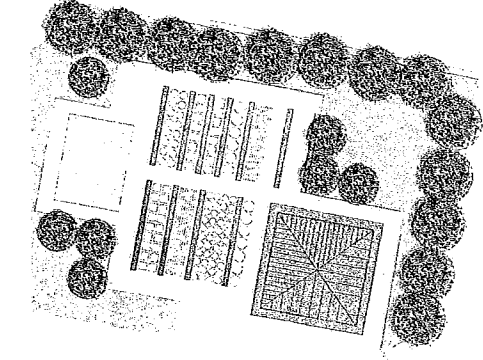
RIO SAN GIULIANO



CASPINA AUTOSTRADA



IS MA



- RIO SAN GIULIANO
- CASPINA AUTOSTRADA
- IS MA

L'area delle serre a ridosso dell'autostrada e compresa nel perimetro di progetto verso levante (area IS MA del P.T.C.P.):

- art. 49 bis Insestimenti Sparsi - Regime normativo di MANTENIMENTO finalizzato a non incrementare la consistenza insediativa (IS MA Saturo).

Compatibilmente con le indicazioni del P.T.C.P., il progetto prevede la destinazione a funzioni ricreative/sportive di quartiere attraverso il mantenimento dello spazio verde ed il recupero funzionale del piccolo edificio rurale esistente.



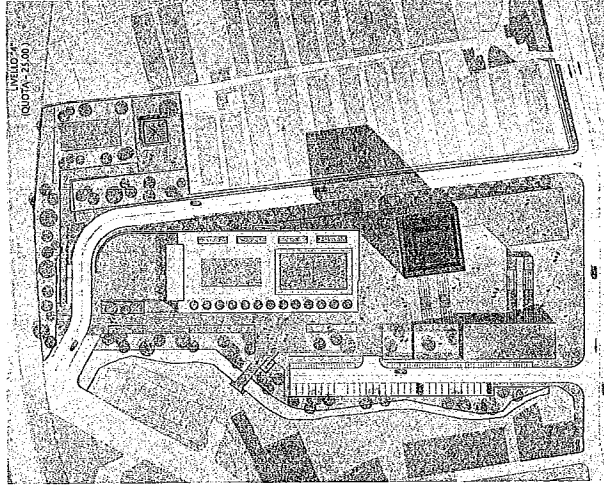




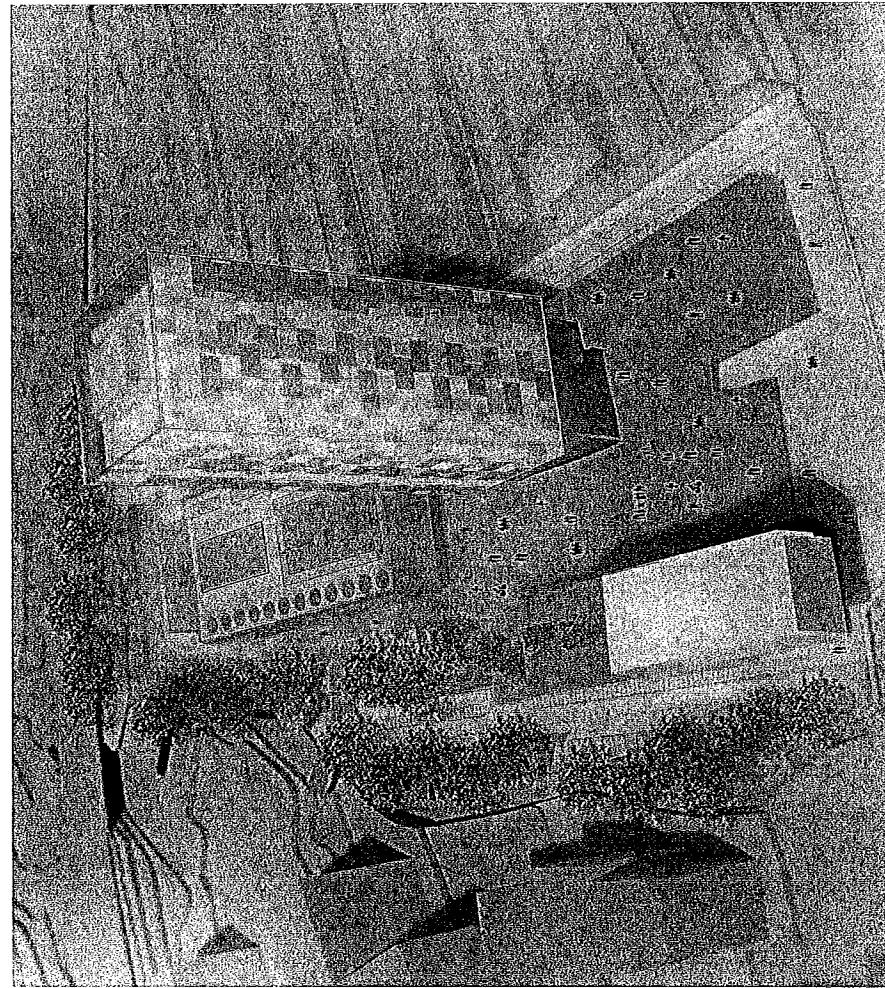
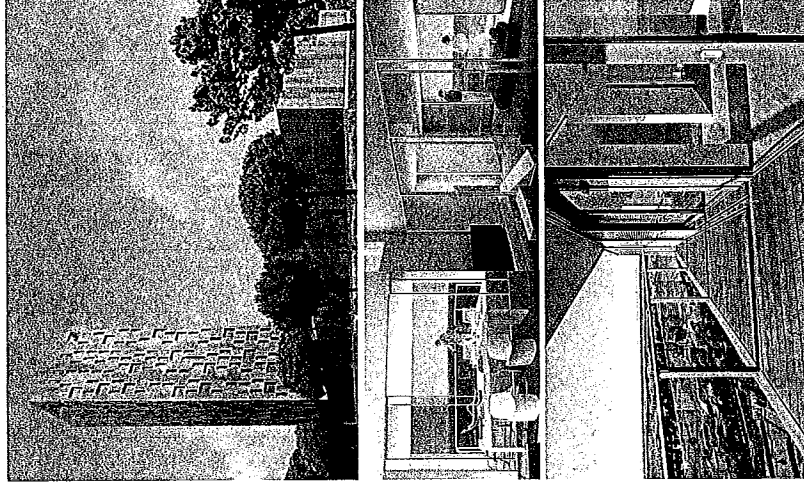
RIFERIMENTI PROGETTUALI

13. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELLE OPERE:

13.f EDIFICI: LA TORRE



TORRE RESIDENZE

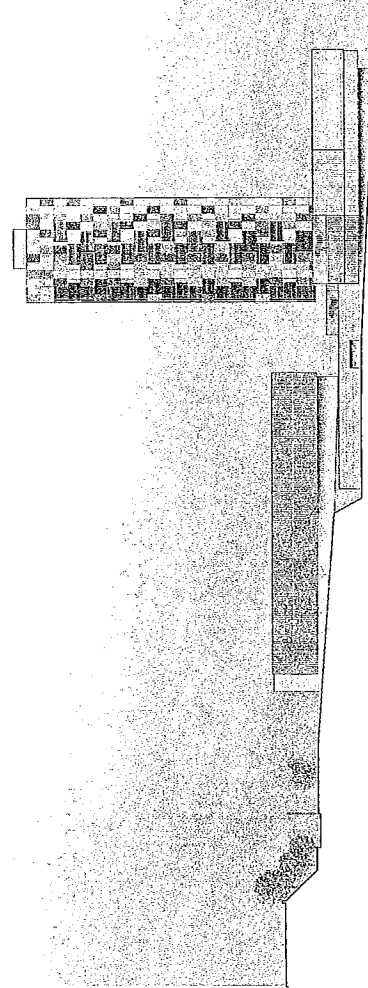


Dal dibattito svoltosi con la cittadinanza è emersa una indicazione chiara di preferenza per un edificio a torre, ritenuto più idoneo a preservare i campi visivi degli insediamenti esistenti e a garantire la massima disponibilità di spazi liberi e aree pedonali.

La torre si colloca nella parte bassa dell'area, a levante, in condizioni favorevoli di esposizione, di distanza dall'autostrada e dagli edifici residenziali esistenti a ponente. La molteplicità degli elementi architettonici: volumi edificati, piazze, aree verdi e percorsi pedonali, si articola intorno a questo edificio. Il suo artificiale digradante dalla piazza superiore sino alla Piazza sull'Aurelia (di fronte all'area della futura stazione ferroviaria), costituisce elemento di ricucitura del tessuto urbano preesistente là dove oggi questo è interrotto bruscamente dal "vuoto urbano" generato dall'ex insediamento industriale.

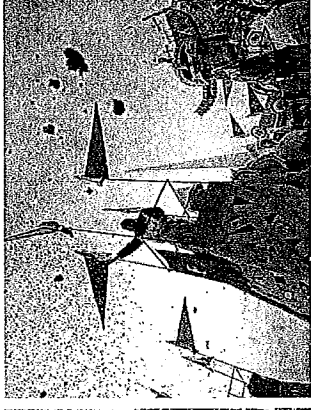
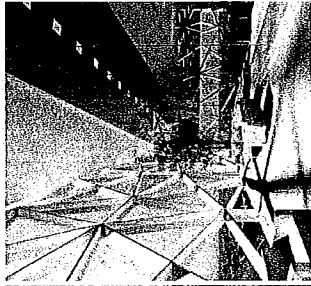
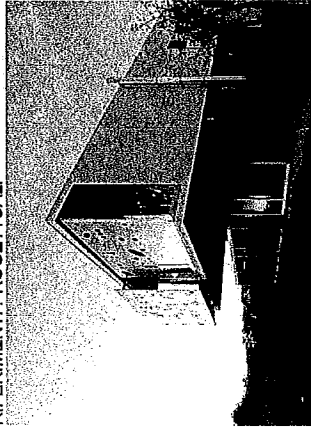
Intorno alla torre si determina quella ricucitura auspicata dal P.U.C. che consente di favorire l'integrazione fra le nuove funzioni urbane inserite e le aree circostanti, realizzando la con-

nessione tra le aree residenziali a monte e la linea costiera. La torre sarà costituita da 20 + 1 (attico) piani residenziali oltre il piano terra (atrio principale), e 2 piani destinati ad attività diverse (Uffici/Connettivo Urbano). Il limite massimo in altezza è la quota assoluta di 95mt. s.l.m. (verifica ENAC-ente nazionale per l'aviazione civile). L'edificio dovrà essere caratterizzato da un volume unitario, materiali e finiture saranno scelti e progettati specificatamente per questa tipologia di edificio in relazione al valore ambientale del sito. In particolare la definizione del rivestimento dell'edificio dovrà essere oggetto di progettazione specifica in relazione alla visibilità dell'edificio, alle problematiche di tipo tecnologico-strutturale ed alla ricerca di soluzioni innovative nel campo del risparmio energetico e dell'efficienza bioclimatica. Il piede dell'edificio che avanza verso la Piazza sull'Aurelia (Via Prà), avrà un'ampia copertura a terrazzo utilizzabile come area di pertinenza dell'edificio residenziale con possibilità di fruizione pubblica.





RIFERIMENTI PROGETTUALI



Edifici Servizi - Asilo e Centro Anziani:

Questo edificio si presenta come volume unitario con uno sbalzo sulla piazza della via Aurelia. Trova una sua collocazione ideale verso il fronte dell'abitato esistente a ponente, di fronte alla futura nuova stazione ferroviaria e quindi di vicino alle fermate del trasporto pubblico. L'affaccio sulla Piazza prospiciente l'Aurelia e le relazioni con gli spazi pubblici pedonali alle quote superiori garantiscono una ottimale accessibilità ai diversi livelli.

Il piano terra dell'edificio potrà essere adibito ad attività commerciali di piccola metratura (esercizi di vicinato), mentre il piano sulla piazza intermedia (quota 10m s.l.m.) potrà ospitare attività di connettivo urbano compatibili.

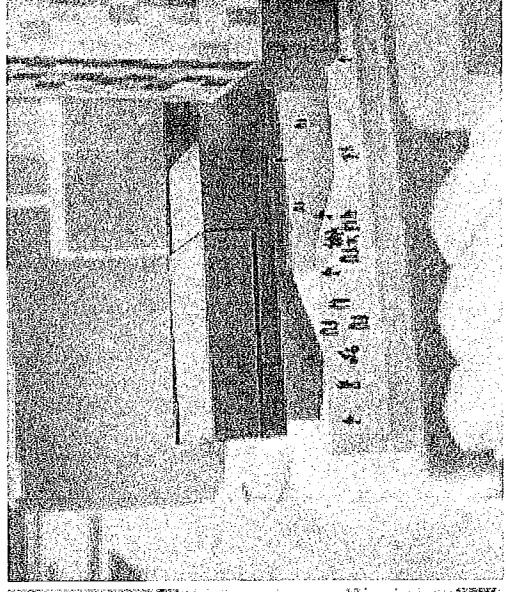
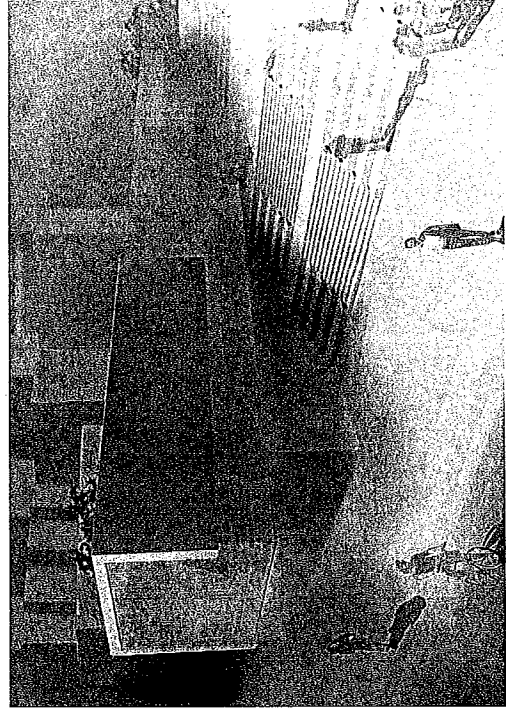
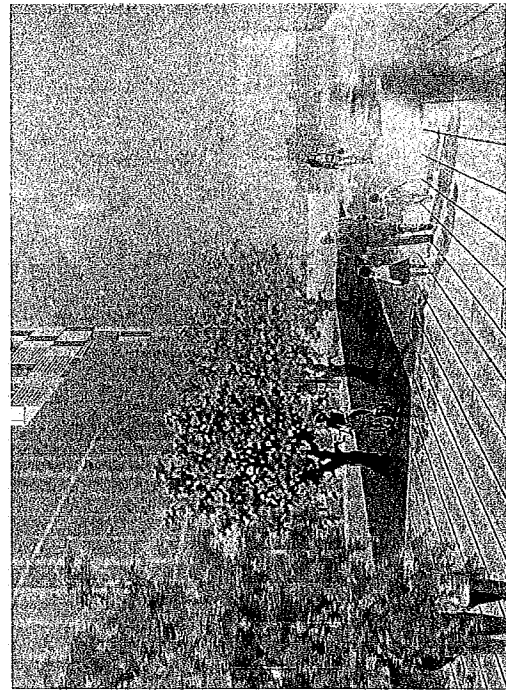
Ai due piani superiori troveranno sede le funzioni a Servizio individuate dal Municipio e dalla cittadinanza durante le recenti fasi di consultazione e presentazioni pubblica dei progetti e delle previsioni di S.A.U.

Edificio Commerciale:

L'edificio ipotizzato a tipologia industriale (capannone prefabbricato) è vincolato progettualmente alle necessità ambientali proprie del contesto urbano in cui il volume si inserisce.

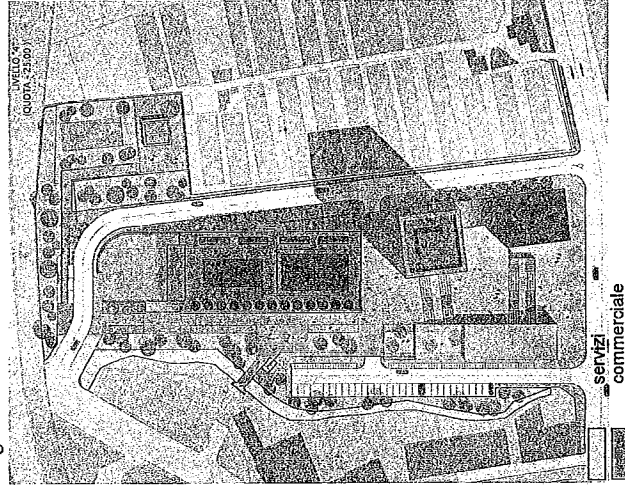
Le soluzioni progettuali dovranno essere compatibili con l'insediamento nel tessuto urbano circostante, prevedendo l'utilizzo di materiali innovativi e tecnologicamente avanzati in grado di generare una qualità architettonica complessiva più consona al contesto residenziale che a quello dei capannoni commerciali.

In fase di progetto edificio dovrà essere dedicata una particolare attenzione alla definizione dei prospetti per i quali si richiede un uso attento dei materiali di rivestimento e in generale delle finiture esterne, infine una particolare attenzione progettuale verrà dedicata al sistema di protezione/schermatura della funzione sportiva prevista per la copertura pratica-

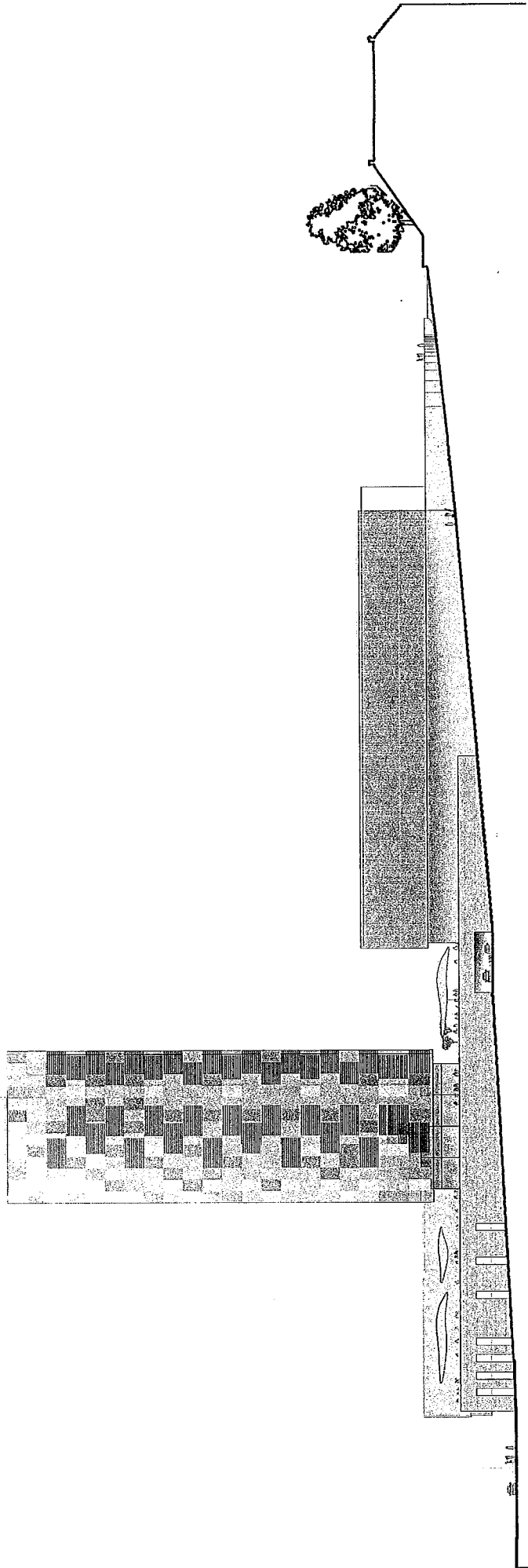


13. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELLE OPERE:

13.g EDIFICI: SERVIZI E COMMERCIALE







#### 14. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Non si rilevano ricadute negative dell'intervento sull'ambiente e sul paesaggio rispetto allo stato attuale. Per sua natura questo intervento non comporta effetti di perdita di valore ambientale; al contrario realizza una ricificazione complessiva con ricadute positive sulle aree urbane limitrofe senza effetti negativi sulle aree ad uso agricolo confinanti.

#### 15. MITIGAZIONE IMPATTO DELL'INTERVENTO

L'intervento previsto e definito dallo S.A.U. rappresenta innanzitutto il superamento di un grave stato di degrado urbano e ambientale. Il progetto recupera tutta l'area a valori di contesto urbano di qualità e nello specifico migliora notevolmente le interconnessioni tra la zona residenziale a ponente e il sistema di viabilità della via Aurelia e delle nuove connessioni tra questa e la via Ventimiglia.

La previsione del P.U.C., di un nuovo collegamento tra l'Aurelia e Via Ventimiglia attraverso l'area di progetto, viene confermata anche come percorsi e connessioni pedonali.

L'area confina a sud con la viabilità urbana costiera di attraversamento che in futuro avrà funzione di asse urbano di collegamento locale, l'attuale Aurelia (Via Prà) in futuro svolgerà una funzione di asse urbano di collegamento locale, mentre il traffico di attraversamento Ponente/Levante verrà traslato a mare rispetto alla ferrovia.

Nella posizione prevista la nuova stazione ferroviaria contribuirà a dare ulteriore centralità all'area ex Verrina come polo di integrazione tra le diverse parti urbane che qui si attestano.

Invece che saturare l'area si è scelto di concentrare in altezza gran parte della superficie abitabile (grazie alla torre) lasciando gli interspazi liberi e fruibili dalla popolazione.

Il percorso pedonale, che si evolve in una serie di piazze urbane e digrada dolcemente fino alla via Aurelia, permette di poter godere appieno del nuovo spazio liberato.

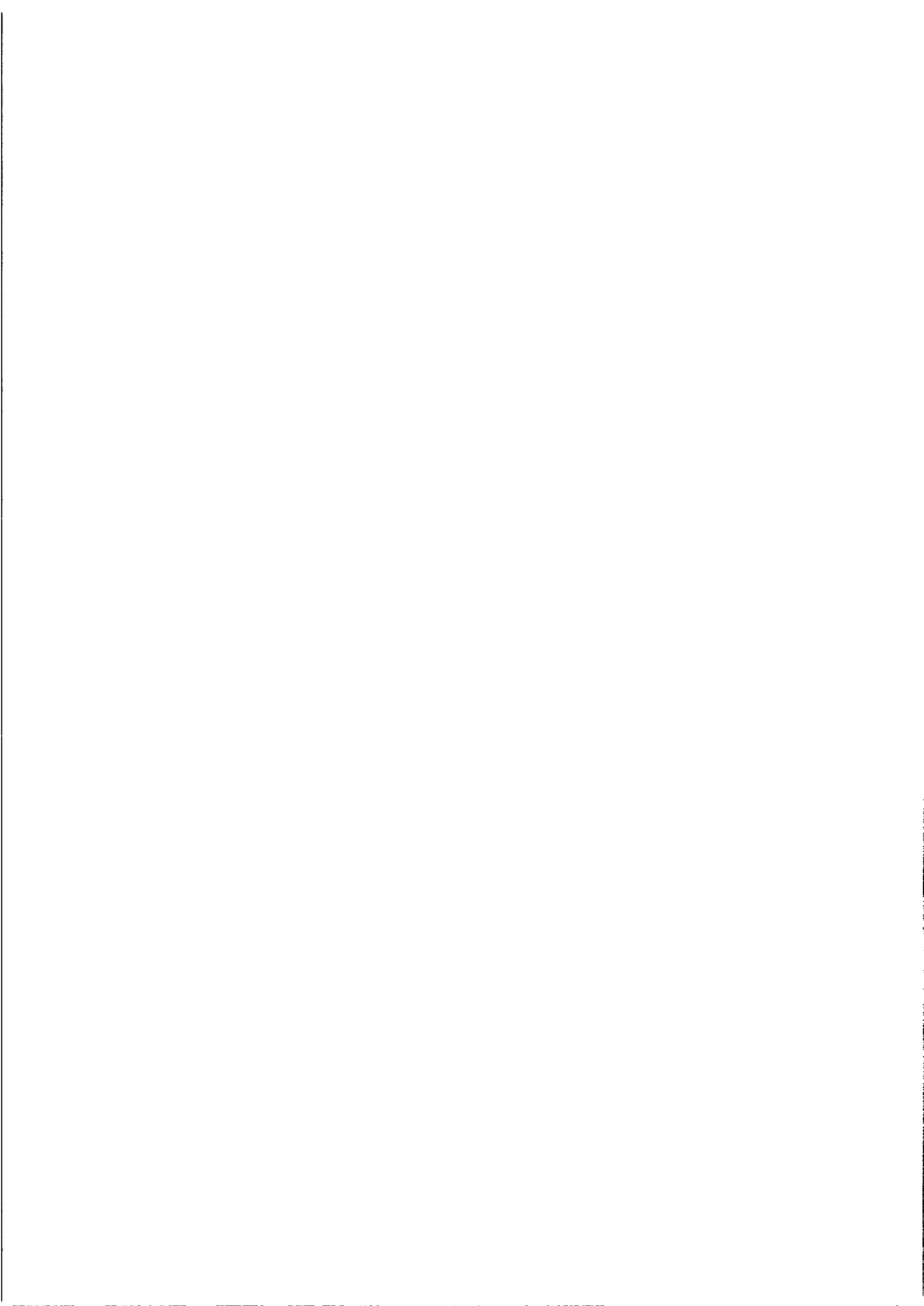
Gli stessi edifici, normalmente di ostacolo agli spazi pubblici, hanno appoggi a terra lievi con restringimento delle base, senza colonne e costituiti da materiali leggeri e/o trasparenti. Il restringimento dei piani a terra apre le visuali ed estende ulteriormente gli spazi liberi favorendo una vista verso il mare di cui si può godere già al livello della piazza sopraelevata a quota 10m s.l.m..

I singoli manufatti sono generatori di una qualità architettonica superiore rispetto a quella diffusa all'intorno e si pongono come stimolo per miglioramento del contesto urbano preesistente.

Rappresenta elemento di mitigazione delle opere realizzate con valenza di aumento significativo della qualità urbana complessiva e dei valori ambientali e paesaggistici locali:

- L'uso di materiale lapideo per la pavimentazione delle aree pedonali
- L'uso estensivo di arredi urbani qualificanti
- L'uso di verde pensile
- L'uso estensivo di alberature e schermature a verde
- L'uso di materiali di pregio per le facciate degli edifici.

Per tutto quanto non definito in questa fase di elaborazione si rimanda alle successive fasi progettuali che seguiranno per l'ottenimento dei permessi a costruire e dei singoli interventi previsti dal presente S.A.U..



16. VALUTAZIONI PRELIMINARI IN MERITO AGLI IMPIANTI TECNOLOGICI FINALIZZATI AL RISPARMIO ENERGETICO ED ALLA COMPATIBILITÀ AMBIENTALE

Premessa

La cultura della realizzazione allo stato attuale può e deve essere migliorata. L'atto progettuale spesso procede isolato dagli strumenti realizzativi e gestionali ed in questa frattura risiedono molte delle cause della mancata qualità del prodotto edilizio. L'integrazione tra gli aspetti progettuali, quelli realizzativi e quelli gestionali riuscirebbe a "chiusure il cerchio" del processo edilizio; in questo modo troverebbero la loro giusta dimensione la componente storica, garanzia di continuità; la componente morfologica, garanzia di qualità architettonica e la componente tecnologica, in grado di rendere possibile la realizzazione e la gestione. Inoltre, dall'investimento di tendenza iniziata negli anni Novanta nei confronti dell'ambiente, grazie alla quale esso non è più visto come ricchezza da deprecare ma come una risorsa da salvaguardare, è diventato indispensabile affrontare i temi della sostenibilità tecnologica e del risparmio energetico. In questo senso l'insediamento "Verrina Residenze" sarà consono agli aspetti ambientali perché verranno integrati con quelli progettuali e realizzativi.

Il Progetto

Gli impianti tecnologici saranno progettati con particolare attenzione agli aspetti indicati nella premessa per cui nella fase preliminare verrà analizzata la possibilità di ricorrere all'uso delle energie rinnovabili. Vista l'estensione dell'insediamento e la varietà delle destinazioni d'uso si pensa di poter sviluppare le tematiche di seguito riportate.

Impianti Meccanici

- Produzione dei fluidi caldi e freddi con l'ausilio di una centrale a biomasse o, in alternativa, con pompe di calore ad acqua di falda;
- Produzione di acqua calda sanitaria con pannelli solari a bassa temperatura;
- Produzione di fluido refrigerato con pannelli solari ad alta temperatura;
- Abbattimento dell'accumulo termico sulle coperture degli edifici con pannelli idraulici alimentati ad acqua di pozzo.

- Minimizzare i disperdimenti energetici attraverso l'involucro degli edifici per ridurre i consumi per il riscaldamento; Ventilazione naturale diurna per ridurre, nelle mezzes stagioni, l'uso delle apparecchiature di raffreddamento e notturna per abbattere il carico termico accumulato durante il giorno;
- Regolazione automatica delle schermature solari;
- Impianti idrici sanitari con apparecchi che comportino un limitato consumo di acqua;
- Utilizzo dell'acqua piovana per l'innaffiamento delle aree verdi.

Impianti Elettrici

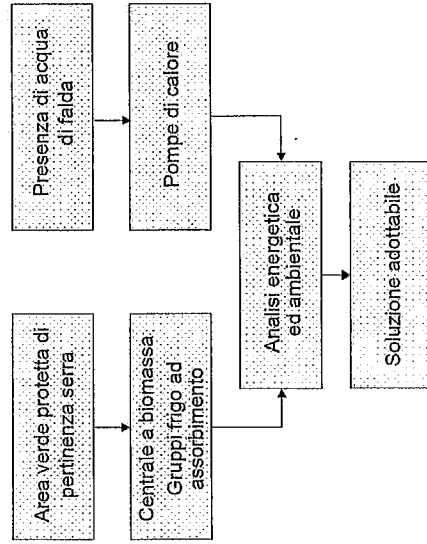
- Produzione di energia elettrica con pannelli fotovoltaici;
- Controllo dell'intensità luminosa;
- Accensione delle luci con rivelatori di presenza;
- Apparecchi illuminanti con alimentatori elettronici;
- Integrazione e regolazione della luce diurna con la luce artificiale;
- Sistema di supervisione e controllo;
- Sistema di evidenziazione, tramite sito web, del risparmio energetico ottenuto e del contenimento delle emissioni di CO2 in atmosfera

Schemi a blocchi esplicativi

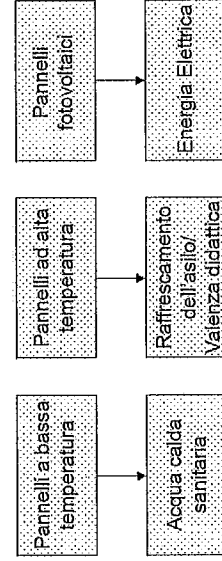
Per una migliore comprensione di quanto esposto alleghiamo gli schemi a blocchi esplicativi inerenti:

- La produzione dei fluidi caldi e freddi;
- L'uso dei pannelli solari a bassa ed alta temperatura;
- Le tecnologie applicabili per la riduzione dei consumi energetici e di acqua;
- La visualizzazione dei risultati ottenibili con l'applicazione delle tematiche esposte nella presente relazione.

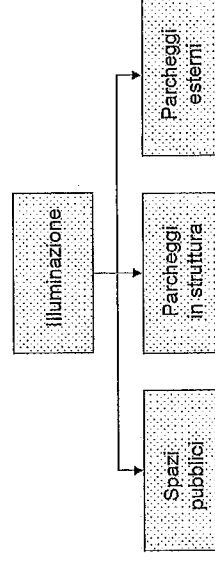
La Produzione di fluidi caldi e freddi



L'Uso dei Pannelli Solari



Pale eoliche, asse verticale

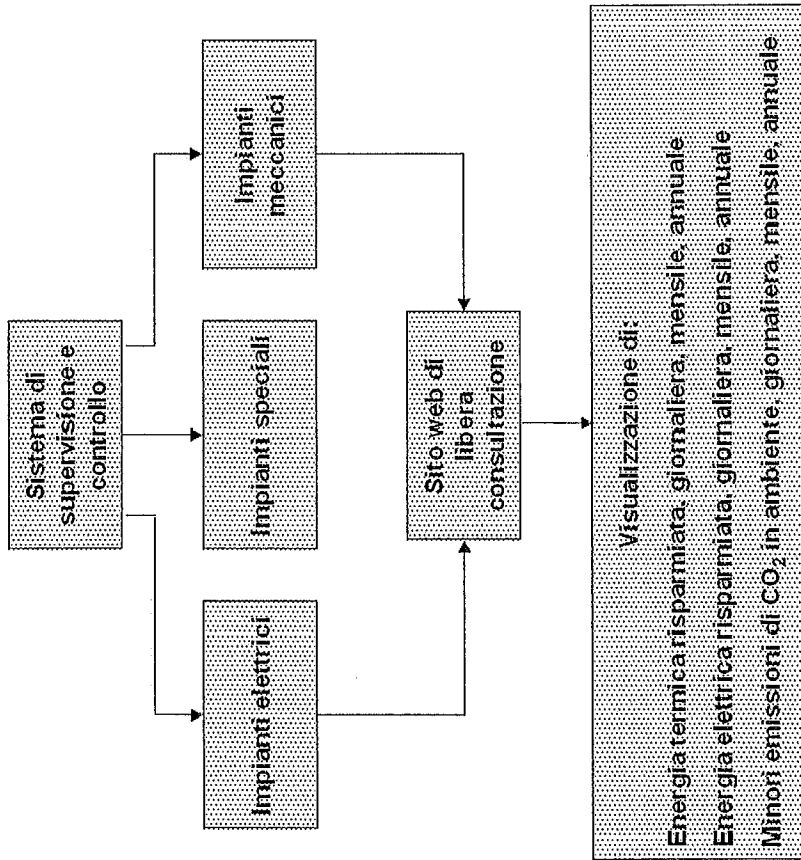




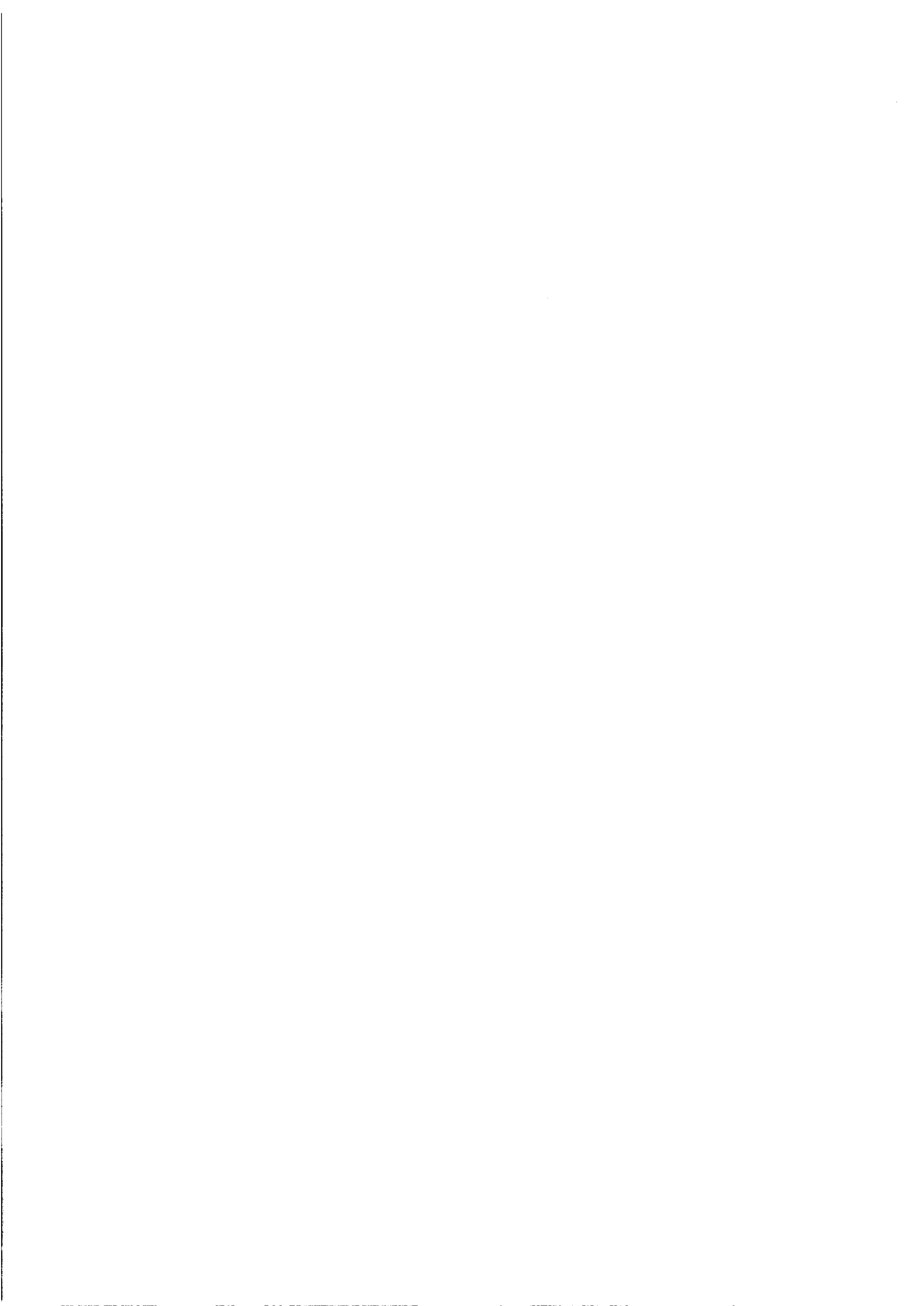


16. VALUTAZIONI PRELIMINARI IN MERITO AGLI IMPIANTI TECNOLOGICI FINALIZZATI AL RISPARMIO ENERGETICO ED ALLA COMPATIBILITÀ AMBIENTALE.

**VISUALIZZAZIONE DEI RISULTATI OTTENUTI**



RISULTATI PERSEGUIBILI			
Descrizione	Risparmio anno (mc/gas)	Risparmio annuo (kWh)	Minori emissioni annue di CO2 (ton)
Centrale a biomassa	-		200
Pompa di calore	17000		45
Pannelli solari a bassa temperatura	2700		7
Pannelli idraulici in copertura	9600		24
Ventilazione naturale	7200		18
Schermatura solare con regolazione		37000	21
Luce diurna con regolazione della luce artificiale		49000	27
Pannelli fotovoltaici 100kWp		109000	58
Pale eoliche ad asse verticale		da valutare	da valutare



12



COMUNE DI GENOVA

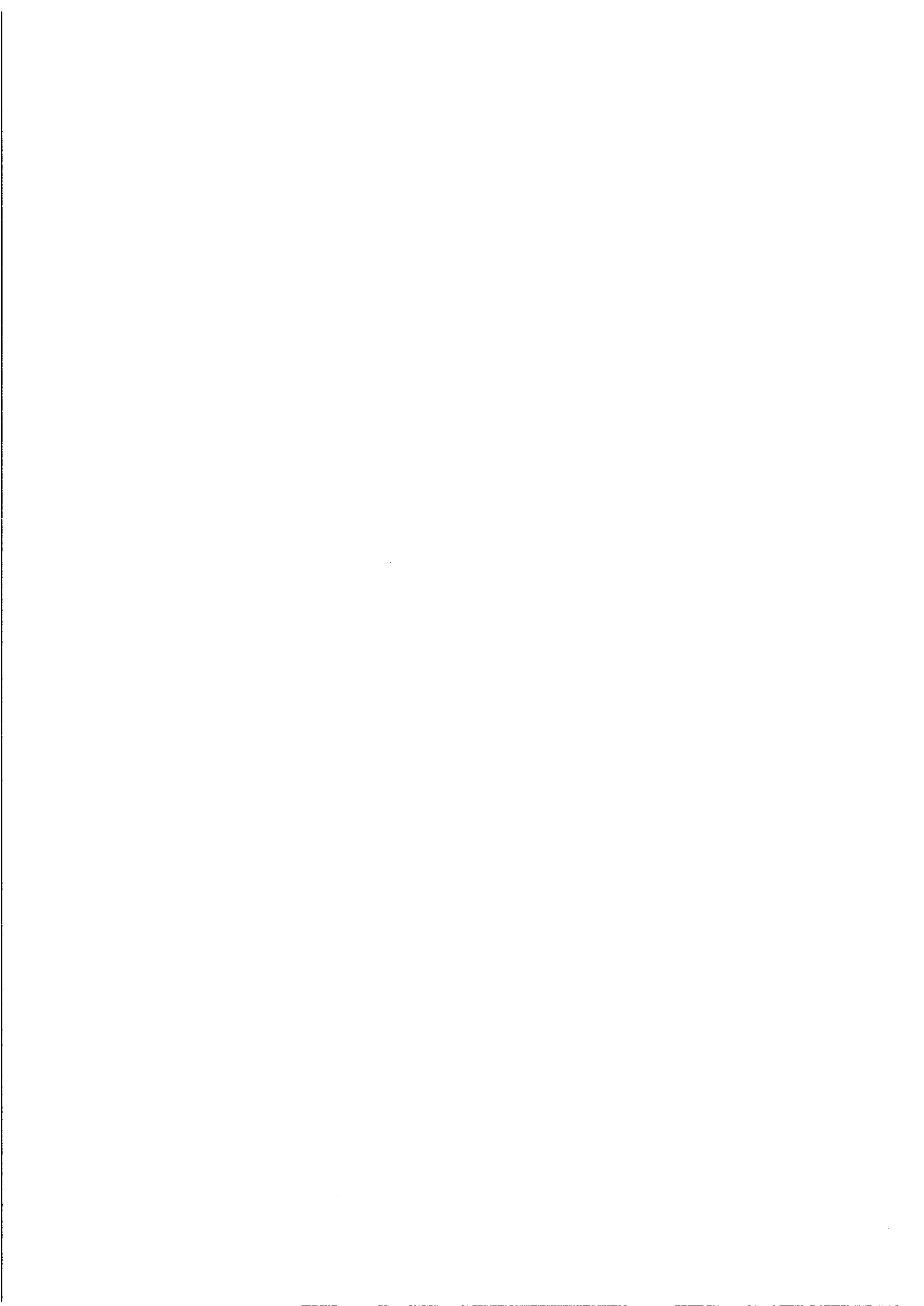
Comune di Genova  
Direzione Urban Lab Sviluppo Urbanistico del Territorio  
Settore Pianificazione Urbanistica

SCHEMA di ASSETTO URBANISTICO  
AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA n° 3  
“EX STABILIMENTO VERRINA”  
CIRCOSCRIZIONE VII PONENTE –PRA’

NORME di ATTUAZIONE

REV.	DATA	ELABORATO	VERIFICATO	APPROVATO
1	10.12.2010	Arch. Massimo Ferrari	Arch. Silvia Capurro	Arch. Pier Paolo Tomiolo





# SCHEMA di ASSETTO URBANISTICO AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA N.3 EX STABILIMENTO VERRINA

## NORME DI ATTUAZIONE

### Articolo 1 - CAMPO DI APPLICAZIONE DELLE NORME

- 1.1 Le presenti Norme riguardano gli interventi compresi nel perimetro dello Schema di Assetto Urbanistico afferente l'Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana 3 - Ex Stabilimento Verrina , Municipio VII ponente - del P.U.C approvato con D.P.G.R. n. 44 del 10.03.2000, così come aggiornato per quanto attiene alla funzione caratterizzante da 'connettivo urbano' a 'pubblici servizi' , ai sensi dell'art. 43 della L.R. 36/1997, contestualmente alla sua approvazione con D.C.C. n. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_.
- 1.2 Il perimetro dell'ambito risulta rettificato rispetto all'indicazione di P.U.C. nei limiti ammessi dall'art. Amb2) delle N. di A del P.U.C. al fine di garantire la più appropriata attuazione delle opere pubbliche previste dal S.A.U.
- 1.3 La delimitazione dello Schema di Assetto Urbanistico è indicata nella Tav. SU 01.0 e comprende:
- Le aree ed i fabbricati ricadenti nell'Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana 3 del P.U.C.
  - Tratti di proprietà comunale costituenti i sedimi di Via Prà.
  - Una porzione di proprietà della Società ANAS (Autostrade).
  - Sponda sinistra del Rio S. Giuliano nel tratto scoperto compreso tra Via Prà e Via Ventimiglia.
- 1.4 Tutte le porzioni di suolo e tutti gli immobili in sottosuolo ed in elevazione esistenti o in progetto compresi nell'area sopra specificata sono sottoposti alle presenti Norme di attuazione e, per quanto in esse non specificato, alla Norme di Attuazione del P. U.C. ed ai regolamenti vigenti.

### Articolo 2 - ELABORATI COSTITUENTI LO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO

- 2.1 Lo Schema di Assetto Urbanistico è costituito dai seguenti elaborati grafici, redatti anche allo scopo di meglio esplicitare gli effetti delle linee di indirizzo progettuale assunte, dei vincoli e delle limitazioni nonché dei margini di modificabilità disposti dalle presenti Norme. Tali elaborati dovranno essere assunti come riferimento per la progettazione degli interventi previsti:

#### ELENCO DOCUMENTI S.A.U - Area ex Verrina

Doc.	Rel Gen	Relazione Generale
Doc.		Relazione Integrativa
Tav.	SU 01.0	Delimitazione dello Schema di Assetto Urbanistico



Tav.	SU 02.0	Inquadramento territoriale: PTCP-PTC-PUC
Tav.	SU 03.0	Inquadramento territoriale: P. d B. ambiti 12 e 13
Tav.	SU 04.1	Rilievo: palazzina uffici, edifici sparsi
Tav.	SU 04.2	Rilievo: capannoni industriali
Tav.	SU 04.3	Rilievo: pianta coperture, volumetrie
Tav.	SU 05.0	Riferimenti catastali
Tav.	SU 06.0	Calcolo superficie agibile (S.A.) da rilievo
Tav.	SU 07.0	Temi dello Schema di Assetto Urbanistico
Tav.	SU 08.1	Progetto preliminare da previsioni SAU - Piante
Tav.	SU 08.2	Progetto preliminare da previsioni SAU - Prospetti/Sezioni/Viste
Tav.	SU 08.3	Sezione torre residenziale - numero piani
Tav.	SU 09.0	Verifiche soleggiamento
Tav.	SU 10.0	Verifiche permeabilità delle superfici e utilizzo del suolo
Tav.	SU 11.0	Verifiche viabilità

**Allegati alla Relazione Generale Schede da 1 a 8 (Tav. SU 07.0) :**

Scheda SAU	1	Sistema infrastrutturale e punti nodali
Scheda SAU	2	Sistema delle preesistenze, aree inedificabili, fasce di rispetto, criticità
Scheda SAU	3	Sistema delle aree funzionali: Ambiti e fasi di intervento
Scheda SAU	4	Sistema delle aree a concentrazione volumetrica e destinazioni d'uso
Scheda SAU	5	Sistema dei Servizi: edifici, verde, piazze e spazi pedonali
Scheda SAU	6	Sistema dei parcheggi e viabilità interna
Scheda SAU	7	Standard urbanistici, opere di urbanizzazione, servizi.
Scheda SAU	8	Standard Urbanistici

**Altri Allegati:**

Documentazione fotografica

Relazione Geologica di fattibilità

Relazione Idraulica di fattibilità

Studio dell'impatto sul sistema della mobilità relativo all'intervento di riqualificazione urbana dell'area denominata "Ex Verrina"

Relazione Paesaggistica e Ambientale

**Articolo 3 - ORGANIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI E DESTINAZIONE D'USO DELLE AREE**

**3.1 Superfici delle aree soggette allo Schema di Assetto Urbanistico**

- La superficie complessiva delle aree soggette allo Schema di Assetto Urbanistico è di circa mq. 19.700
- Di tale superficie, quella in proprietà dei soggetti privati proponenti misura mq.18.770
- La quota restante risulta in parte in proprietà del Comune di Genova (tratto confinante con Via Prà), in parte in proprietà della Società ANAS (Autostrade), limitatamente alle aree confinanti con il sedime autostradale, e in parte è occupata dal Rio San Giuliano.

**3.2 Superficie Agibile massima edificabile**



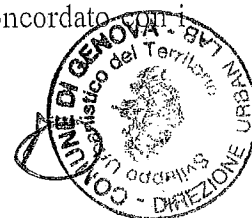
- In conformità alle disposizioni delle Norme di Attuazione del P.U.C. lo Schema di Assetto Urbanistico prevede interventi di demolizione e ricostruzione a parità di Superficie Agibile.
- La Superficie Agibile esistente, definita ai sensi dell'articolo 17 delle Norme di Attuazione del P.U.C., è indicata dallo Schema di Assetto Urbanistico nella misura di 16.260 mq.
- Tale superficie sarà oggetto di verifica nella fase istruttoria riguardante l'atto autorizzativo delle demolizioni
- Gli interventi di demolizione potranno avvenire in modo progressivo. Il rilascio dei provvedimenti edilizi relativi agli interventi di nuova costruzione dovranno essere preceduti da idonea dichiarazione del progettista circa l'intervenuta demolizione di fabbricati di SA almeno pari a quelli in ricostruzione.
- Ai fini della determinazione della Superficie agibile e della Superficie Accessoria sono fatte salve le vigenti disposizioni legislative e regolamentari in materia, dando atto che sussistono le condizioni di qualità progettuale per l'applicazione del 5° comma dell'art. 17 della Norme tecniche di attuazione del PUC che prevede l'incremento fino al 30 % della Superficie Accessoria da non ricomprendere nella Superficie Agibile.

### 3.3 Aree pubbliche o di uso pubblico

- La quantità di spazi pubblici riportata in tabella per ogni singola tipologia di servizio è da intendersi come minima, non è ammessa la distribuzione delle superfici tra le varie voci individuate nella tabella stessa.

Spazi per servizi pubblici all'interno dell'edificio destinato anche a connettivo urbano e collocato ad ovest della piazza	S.A. mq. 1.000
area esterna, di pertinenza degli spazi a servizi	mq. 400
parcheggio di pertinenza degli spazi a servizi	mq. 350
edificio rurale Pian delle Serre	S.A. mq. 80
area verde Piana delle Serre	mq. 2.000
piazza pubblica sulla Via Aurelia	mq. 800
parcheggi pubblici, compresa viabilità di accesso, lato ovest	mq. 1.500
percorsi e piazze pedonali	mq. 3.500
copertura attrezzata edificio commerciale	mq. 2.000
Per complessivi	mq. 11.630

- A detto valore complessivo di spazi per servizi pubblici va a sommarsi quello del sedime della futura strada di collegamento fra la Via Aurelia e Via Ventimiglia di circa 3.250 mq.
- Gli spazi di cui sopra, individuati graficamente nella scheda n 8 della tav. SU 07.0 allegata al SAU, fermo restando la loro dimensione, potranno subire modifiche all'atto della elaborazione progettuale, al fine di corrispondere a esigenze riscontrabili nel corso della successiva fase progettuale.
- L'intervento di sistemazione della sponda sinistra del Rio San Giuliano, a fronte della demolizione e dello sgombero dei manufatti esistenti, dovrà essere concordato con i competenti uffici comunali e provinciali.

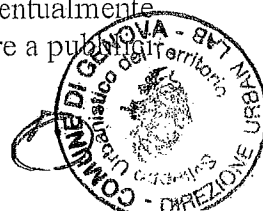


### 3.4 AMBITI DI INTERVENTO

- Con riferimento alla Tav. 07.0 - scheda n. 3 del SAU, sono stati individuati quattro ambiti di intervento che delimitano le aree a concentrazione volumetrica nel rispetto di quanto già normato e delle distanze minime indicate nella Tav. 07.0 - scheda n. 4.
- Gli Ambiti di Intervento sono stati perimetrati in funzione della loro relativa autonomia funzionale tenendo a riferimento gli obiettivi prefissati dal PUC oltre che della loro eventuale attuazione distinta per fasi.
- Il perimetro degli ambiti potrà essere eventualmente rettificato all'atto delle successive fasi di elaborazione progettuali in ragione del maggior livello di dettaglio.
- Le presenti norme, per ciascun Ambito, stabiliscono le destinazioni d'uso delle aree indicando le funzioni previste dalla Schema di Assetto Urbanistico, gli interventi consentiti, le invariati ed i margini di modificabilità.

#### 3.4.1 Ambito A

- Con riferimento alla Tav. 07.0 - scheda n. 3 l'ambito A si sviluppa nella porzione sud dell'area ricompresa fra i tracciati viari previsti dal SAU (collegamento tra via Prà e Via Ventimiglia e strada di servizio ai parcheggi).
- All'interno dell'Ambito A si distinguono:
  - un edificio con tipologia a torre (23 piani più piano atrio), impostata sulla copertura del piano a parcheggi, a prevalente destinazione residenziale sino ad un massimo di S.A. pari a mq. 8.130, a delimitazione parziale del lato nord della piazza intermedia;
  - sul lato di ponente il volume destinato a servizi pubblici (asilo, residenza servita etc..) ed a connettivo urbano al primo piano, disposto a perimetro della piazza pubblica è articolato lungo i percorsi pubblici principali di collegamento nord-sud.
  - sul lato di levante, l'edificio di due piani, ai piedi della torre residenziale, destinato a funzioni prevalentemente commerciale (esercizi di vicinato per un massimo di S.A. pari a mq.1.240) che definisce il lato orientale della nuova piazza su Via Prà;
  - una serie di spazi pubblici pedonali articolati in tre piazze a diversa quota e collegate da rampe e/o scale e delimitate dagli edifici di cui sopra;
  - i parcheggi di pertinenza delle residenze e delle attività di connettivo e commerciale disposti ai piani interrati del complesso edilizio.
- Invarianti di assetto urbanistico:
  - l'altezza massima della torre residenziale, da misurarsi in corrispondenza della copertura dell'ultimo piano e da determinarsi in ottemperanza alle prescrizioni dell'autorità di controllo aeroportuale-ENAC / ENAV-, non potrà superare la quota assoluta di 90 mt. s.l.m.;
  - la copertura a terrazzo ed eventuali opere previste sulla stessa, dovrà essere realizzata ai sensi dell'art. 53 del Regolamento Edilizio;
  - l'altezza massima dell'edificio a servizi posto a ponente, da misurarsi in corrispondenza del solaio di copertura, non potrà superare la quota assoluta di 24 mt. s.l.m.;
  - la copertura dell'edificio commerciale a levante dovrà avere natura di terrazza fruibile dalla piazza pedonale superiore e potrà essere eventualmente attrezzata con verande, chioschi o altri tipi di strutture da destinare a pubblici esercizi;





- la distanza interposta tra l'edificio a torre ed il volume a servizi non dovrà essere inferiore a 15 mt.;
- l'edificio a servizi e quello a destinazione commerciale dello stesso ambito dovranno essere disposti ad una distanza non inferiore, rispettivamente, a 10 mt e 5 dal bordo del marciapiede lungo Via Prà;
- la distanza fra l'edificio a torre quello per attività commerciali previsto nell'ambito B non dovrà essere inferiore a 15 mt.;
- la Piazza pedonale su Via Prà, dovrà corrispondere ad una superficie minima di circa 800 mq. complessivi;
- le distanze minime tra edifici sono da ritenersi inderogabili mentre il margine di variazione delle quote di copertura degli edifici e di quelle di sistemazione esterne relative agli spazi e percorsi pedonali è limitato ad un metro. In fase di progettazione definitiva si dovrà verificare la possibilità di ridurre al massimo il dislivello fra gli spazi pedonali allo scopo di raccordarli nella maniera ottimale.
- la S.A. per funzione residenziale è da intendersi massima (50% della S.A. disponibile).

### 3.4.2 Ambito B

Con riferimento alla scheda n. 3 l'ambito B si sviluppa nella porzione nord dell'area ricompresa fra i due tracciati viari previsti dal SAU (collegamento tra via Prà e Via Ventimiglia e strada di servizio ai parcheggi).

- All'interno dell'Ambito B si distinguono:
  - un edificio di due piani ad uso commerciale (Medie Strutture di Vendita) impostato sulla piastra di copertura dei due piani di parcheggi di pertinenza delle attività svolte all'interno dell'edificio;
  - la copertura dello stesso edificio, resa accessibile tramite il corpo scala/ascensore disposto in aderenza al lato nord, sarà destinata a servizi ricreativi da assoggettare all'uso pubblico mentre lo spazio a monte del fabbricato, ricompreso fra lo stesso edificio e la strada pubblica di previsione, sarà prevalentemente utilizzato per le operazioni di carico e scarico a favore delle attività commerciali.
  - spazi pedonali pubblici di collegamento tra la zona a monte (Via Ventimiglia) e le piazze ed i percorsi previsti nell'Ambito B.
- Invarianti (riferimento scheda 4) di assetto urbanistico:
  - l'altezza massima dell'edificio per attività commerciale, misurata in corrispondenza del solaio di copertura esclusi i volumi tecnici e quelli per servizi, non potrà superare la quota assoluta di 26 mt. s.l.m.
  - potrà essere consentito di predisporre schermature in elevazione a protezione degli spazi ricreativi da / e verso l'esterno con particolare attenzione nella scelta dei componenti e dei relativi materiali in grado di generare una soluzione unitaria dell'edificio commerciale.
  - potrà essere consentita l'installazione di strutture per impianti a energia rinnovabile compatibili con le attività previste in copertura ed esteticamente compatibili con il contesto.
  - le distanze minime tra edifici sono da ritenersi inderogabili mentre il margine di variazione delle quote di copertura degli edifici e di quelle di sistemazione



esterne relative agli spazi e percorsi pedonali è limitato ad un metro. In fase di progettazione definitiva si dovrà verificare la possibilità di ridurre al massimo il dislivello fra gli spazi pedonali allo scopo di raccordarli nella maniera ottimale.

- Il nuovo edificio non dovrà, in ogni caso, configurarsi come Centro Commerciale ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 17 della legge regionale n.1/2007 (Testo Unico in materia di commercio), in quanto funzione non ammessa dalle norme del PUC.
- il progetto di SAU, prevede la creazione di un volume in sottosuolo per magazzini ad una distanza inferiore ai 30 mt. dall'autostrada.
- tale scelta implica la richiesta di deroga ad ANAS dalle distanze minime previste dalla sede autostradale; richiesta da formalizzarsi in seguito all'approvazione dello Schema di Assetto Urbanistico contestualmente alle fasi di progettazione edilizia che riguardano l'edificio direttamente interessato.
- nell'ipotesi di diniego della deroga da parte di ANAS potrà ricercarsi una nuova soluzione per recuperare il volume a magazzino in altra parte, soluzione che dovrà essere sottoposta all'esame della Commissione del Paesaggio

### 3.4.3 Ambito C

- L'ambito è delimitato a nord dalla sede autostradale ed a ovest dal tracciato della futura viabilità di collegamento tra Via Aurelia e Via Ventimiglia; al suo interno il progetto prevede il mantenimento del piccolo edificio rurale e l'utilizzo dello stesso, unitamente agli spazi all'intorno, per servizi pubblici per il quartiere.
- l'intervento relativo al comparto C dovrà tener conto delle indicazioni del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico relative alla classificazione di quest'area (IS MA).

### 3.4.4 Ambito D

- Lo Schema di Assetto Urbanistico sulla scorta delle indicazioni del PUC prevede la realizzazione della viabilità di collegamento tra la Via Aurelia e Via Ventimiglia, la realizzazione dei parcheggi pubblici lungo la sponda sinistra del Rio San Giuliano , la viabilità di accesso ai parcheggi pubblici ed ai parcheggi interrati di pertinenza degli edifici in progetto. Nell'ambito D è ricompreso anche la rampa di risalita all'area verde (piana delle serre) come riportato nella scheda 3 della tavola 07.0.
- La strada pubblica di collegamento tra la Via Aurelia e Via Ventimiglia, con sedime di. circa 3.250 mq circa, dovrà avere le seguenti dimensioni minime:  
mt. 7.00 di carreggiata, mt. 3.50 per senso di marcia o corsia;  
mt. 0.50 banchine laterali, una per lato;  
mt. 0.25 cunetta deflusso acque meteoriche, una per lato;  
mt. 2,00 marciapiede, alberato sul lato di ponente per il primo tratto rettilineo come indicato nella tav. 08. Sul lato di levante il marciapiede può essere limitato ad una larghezza di 0,90 cm.
- La strada di accesso ai parcheggi pubblici sarà a carreggiata semplice con larghezza minima di mt. 6.00, più relativi spazi pedonali di sicurezza per il passaggio pedonale e marciapiede di 1.50 mt. larghezza minima sempre almeno su un lato.

## Articolo 4 - MODALITA' D'ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI PREVISTI DALLO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO

### 4.1 Convenzione quadro—convenzioni attuative



4.1.1 Lo Schema di Assetto Urbanistico è regolato da una convenzione quadro di cui le presenti norme sono parte integrante e sostanziale.

4.1.2 Lo Schema di Assetto Urbanistico sarà attuato con permessi di costruire convenzionati, a norma dell'art. 49 della legge regionale 36/97 e s.m. e i.

## 4.2 Fasi attuative

4.1.3 Le opere riguardanti gli Ambiti di intervento di cui al punto 3.4 : (A), (B), (C) e (D), in conformità alle disposizioni di cui al precedente 4.1 saranno attuate per Fasi.

4.1.4 Ciascuna fase attuativa dovrà tener conto:

- che gli interventi di demolizione potranno avvenire in modo progressivo. Il rilascio dei provvedimenti edilizi relativi agli interventi di nuova costruzione dovranno essere preceduti da idonea dichiarazione del progettista circa l'intervenuta demolizione di fabbricati di SA almeno pari a quelli in ricostruzione.
- che il soddisfacimento del fabbisogno di opere di urbanizzazione deve avvenire in relazione alle funzioni realizzate, alla quantità ed alla loro localizzazione;
- della mitigazione dell'impatto conseguente alla esecuzione dei lavori sul territorio circostante;
- del bilancio degli oneri attivo, assicurando un ammontare delle opere di urbanizzazione realizzate dagli operatori sempre superiore rispetto alla quota per oneri di urbanizzazione generata dagli interventi.

4.1.5 Le fasi attuative, previste in numero di due e delimitate planimetricamente nella scheda n°3 della tavola SU 07.0 sono così articolate:

### Fase 1

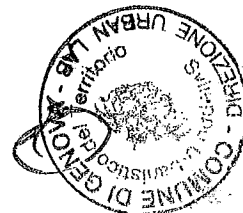
Ambito A e Ambito D esclusa il tratto della strada pubblica di ponente sottesa dall'ambito B

### Fase 2

Ambito B, Ambito C e tratto restante della strada di ponente

## Articolo 5 - FLESSIBILITÀ PROGETTUALI DELLO SCHEMA di ASSETTO URBANISTICO

5.1.1 Fatto salvo quanto espressamente indicato per i rispettivi Ambiti di intervento relativamente agli elementi invariati dell'assetto urbanistico, eventuali modifiche a quanto prefigurato dallo Schema di Assetto Urbanistico possono essere introdotte in fase di progettazione edilizia esclusivamente in funzione di motivate esigenze solo se conformi al P.U.C. e, comunque, previo assenso della Commissione del Paesaggio per i profili di competenza in rapporto alla presenza del vincolo paesaggistico.



5.1.2 Il progetto di assetto urbanistico allegato costituisce il quadro unitario di riferimento per le successive fasi di progettazione insieme alle indicazioni qualitative e quantitative contenute dal presente S.A.U..

5.1.3 Costituiscono indicazioni suscettibili di modificazione che non costituiscono modifiche allo Schema di Assetto Urbanistico in quanto elementi di approfondimento delle successive fasi di progettazione e approvazione dei progetti edilizi:

- Il perimetro di delimitazione delle Fasi di intervento e degli Ambiti funzionali
- La configurazione planoaltimetrica dell'edificio in parte destinato a Servizi pubblici e relativi parcheggi pertinenziali, purché siano garantite le seguenti superfici minime:
  - Asilo e Residenza Servita, mq. 1000 di S.A. più 400 mq. di pertinenze esterne
  - Parcheggio pertinenziale 350 mq
- La localizzazione distribuzione e suddivisione interna delle superfici da destinare a parcheggi pertinenziali in struttura rappresentati indicativamente nella SCHEDA n. 6.
- Le superfici complessive destinate a parcheggi pertinenziali e/o privati in struttura purché siano soddisfatti i minimi previsti dal SAU di pertinenzialità per le singole funzioni realizzate.
- La localizzazione e organizzazione planoaltimetrica dei parcheggi pubblici.

5.1.4 Gli spazi a servizi individuati nell'edificio ricompreso nell'ambito A potranno essere destinati a funzioni diverse da quelle di cui al punto precedente su richiesta della Pubblica Amministrazione, mantenendo le stesse caratteristiche tipologiche e dimensionali definite dal presente S.A.U.;

## Articolo 6– TUTELA AMBIENTALE–INDIRIZZI PROGETTUALI di QUALITÀ

6.1 Criteri per la definizione progettuale delle caratteristiche delle nuove edificazioni previste. Per ciò che concerne le caratteristiche dei singoli interventi edificatori si indicano di seguito alcuni criteri generali di intervento nella progettazione architettonica ritenuti di particolare rilevanza.

6.1.1 Edificio a Servizi e Connettivo Urbano.

Questo volume è situato verso il fronte dell'abitato esistente a ponente, di fronte alla futura nuova stazione ferroviaria.

L'affaccio sulla Piazza prospiciente l'Aurelia e le relazioni con gli spazi pubblici pedonali alle quote superiori costituiscono gli elementi di riferimento per la futura progettazione che dovrà garantire una ottimale accessibilità dai diversi fronti e livelli, ponendo l'edificio al centro dei flussi pedonali principali e in posizione favorevole per fruire del sistema di trasporto pubblico.



Gli spazi dovranno essere progettati sulla base delle indicazioni di competenti Uffici comunali, per corrispondere al meglio alle esigenze tecnico/gestionali delle attività previste per questo edificio.

I due Servizi, posti su livelli diversi, dovranno avere accessi separati e dovranno essere dotati di spazi liberi a terrazzo e/o giardino in condizioni ottimali di luminosità e in ambito adeguatamente protetto.

#### 6.1.2 Edificio Residenziale e Commerciale minore

Il complesso è posto nella parte bassa dell'area a levante ed è costituito dalla torre residenziale e da un corpo più basso proteso a chiudere il perimetro di levante della prevista Piazza su Via Prà: in condizioni favorevoli di esposizione, di distanza dall'autostrada e dagli edifici residenziali esistenti a ponente.

La torre dovrà avere una pianta regolare di superficie contenuta in sintonia con la scelta condivisa di evitare la saturazione del lotto a discapito degli spazi pubblici di relazione e della qualità urbana complessiva; dovrà inoltre preservare al meglio i campi visivi degli insediamenti esistenti e garantire la massima disponibilità di spazi liberi e aree pedonali.

L'edificio dovrà essere caratterizzato da un volume unitario, materiali e finiture saranno scelti e progettati specificatamente per questa tipologia di edificio in relazione al valore ambientale del sito.

In particolare la definizione del rivestimento dell'edificio dovrà essere oggetto di progettazione specifica in relazione alla visibilità dell'edificio, alle problematiche di tipo tecnologico-strutturale ed alla ricerca di soluzioni finalizzate al contenimento del consumo energetico e all'uso di tecnologia ambientalmente compatibili.

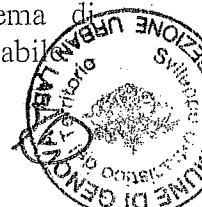
Il volume a destinazione commerciale al piede della torre e di confine della nuova Piazza sull'Aurelia dovrà rapportarsi architettonicamente al grande muro che contiene la Piana delle serre.

#### 6.1.3 Edificio Commerciale principale

In fase di progetto edilizio dovrà essere dedicata una particolare attenzione alla definizione dei prospetti per i quali si richiede un uso attento dei materiali di rivestimento e in generale delle finiture esterne.

Le soluzioni progettuali dovranno quindi essere adattate al contesto residenziale circostante, prevedendo l'utilizzo di materiali innovativi e tecnologicamente avanzati in grado di determinare una qualità architettonica del manufatto più consona al contesto urbano che a quello delle strutture a funzione commerciali tipiche delle periferie urbane

Una particolare attenzione progettuale dovrà essere dedicata al sistema di protezione/schermatura della funzione sportiva prevista per la copertura praticabile



#### 6.1.4 Spazi esterni

Gli spazi esterni pedonali e a verde devono essere concepiti come un unico sistema in termini di tipologie di arredo di pavimentazione e di scelta delle sistemazioni a verde.

Le soluzioni tecniche devono riferirsi ai disciplinari di enti di normazioni (CEN, UNI o altro)

I progetti del verde devono essere sostenuti da uno studio sulla scelta delle specie vegetali, idonee al luogo, alle diverse esposizioni ed all'uso in copertura tenuto conto di una congrua e coerente dotazione di verde sulle piazze pubbliche, con verde verticale, coperture a verde pensile ed eventuali altre soluzioni;

Il suolo artificiale (copertura dei parcheggi pertinenziali) digradante dalla piazza superiore sino alla Aurelia (di fronte all'area della futura stazione ferroviaria) costituisce l'elemento di continuità e di 'ricucitura del tessuto urbano' prefigurato dalle finalità dello Schema di Assetto Urbanistico.

Le piazze, le aree a verde e i percorsi pedonali pubblici che si articolano tra la torre residenziale e l'edificio a servizi dovranno quindi essere progettati con particolare attenzione ai materiali, al sistema di illuminazione, all'arredo urbano e alle sistemazioni a verde pensile.

Il progetto deve tener conto della necessità di rendere permeabili le superfici a parcheggio e dell'allestimento di alberature o altri sistemi adombranti e di mitigazione visiva (es.: pergolati)

Sistema di superfici permeabili e drenanti, comprese le superfici a verde, connesso al riutilizzo della risorsa idrica, anche a scopo di arredo mediante la realizzazione di fontane o giochi d'acqua.

### Articolo 6 – Regime normativo definitivo

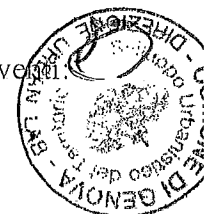
6.1 A riqualificazione avvenuta, sono consentiti interventi edilizi che non alterino l'assetto complessivo dell'ambito riqualificato, assimilando per analogia i singoli immobili alle diverse sottozone di Piano.

6.1.1 Per l'edificio a prevalente destinazione residenziale sono consentiti gli interventi ammessi dalle norme del PUC per gli edifici ricadenti nella sottozona BB-CE, con esclusione di ulteriori ampliamenti volumetrici.

6.1.2 Per gli edifici a prevalente destinazione commerciale sono consentiti:

- manutenzione ordinaria ed opere interne;
- manutenzione straordinaria ;
- ristrutturazione edilizia;
- frazionamento e accorpamento di unità immobiliari con obbligo di reperire parcheggi pertinenziali per accorpamenti che generino unità immobiliari superiori a 250 mq di S.N.V. ;
- cambio di destinazione d'uso a favore delle funzioni ammesse e delle quantità massime consentite di S.A. prevista dall'ambito di riqualificazione urbana.

6.1.3 Per le superfici destinate a parcheggi in struttura sono consentiti seguenti interventi



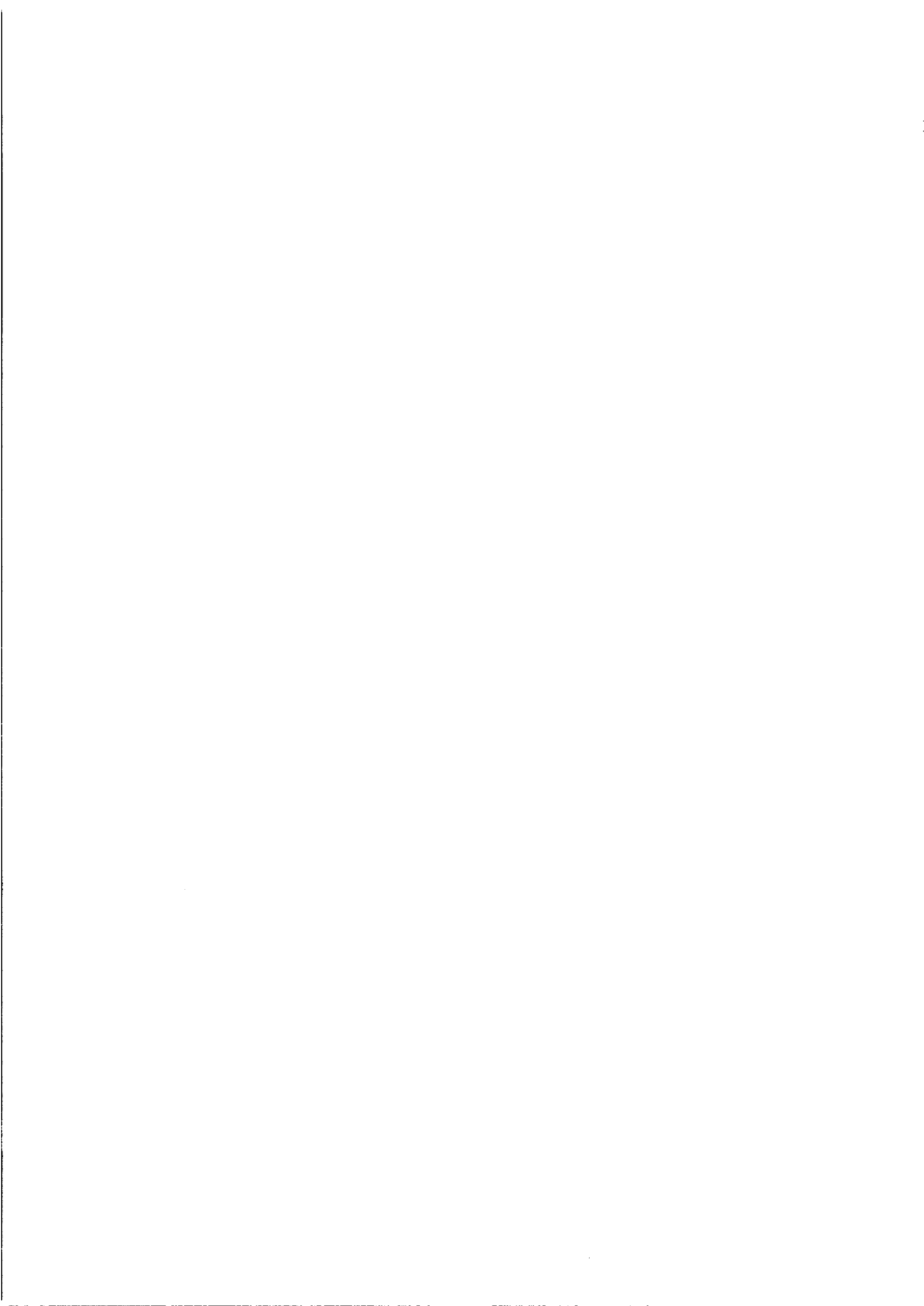
- manutenzione ordinaria ed opere interne;
- manutenzione straordinaria ;
- frazionamento e accorpamento nel rispetto del mantenimento delle superfici minime di parcheggio pertinenziali assegnate alle funzioni presenti nell'area;

6.1.4 Per i locali destinati a servizio pubblico:

- i locali destinati a Servizi Pubblici non concorrono alla formazione della S.A. e non sono soggetti a particolari limitazioni dimensionali.
- nel caso dei locali a servizi previsti valgono le prescrizioni delle N.di A. del PUC relative alla Sottozona FF.

6.1.5 Nel complesso dell'ambito, per quanto non espressamente specificato, vale per analogia la disciplina relativa all' omologa sottozona di riferimento già presente nel tessuto urbanizzato circostante.











COMUNE DI GENOVA

b) La presente proposta di deliberazione comporta una modifica delle previsioni di entrata o di spesa del bilancio di previsione annuale, pluriennale o degli esercizi futuri?

SI

~~NO~~

Nel caso in cui si sia risposto in modo affermativo alla precedente domanda b) compilare il prospetto seguente:

Anno di esercizio	Capitolo	Centro di Costo	Previsione assestata	Nuova Previsione	Differenza + / -

c) La presente proposta di deliberazione comporta una modifica dei cespiti inventariati?

SI

~~NO~~

Nel caso in cui si sia risposto in modo affermativo alla precedente domanda c) compilare il prospetto seguente:

Tipo inventario	Categoria inventariale	Descrizione cespiti	Valore ammortizzato attuale	Valore ammortizzato post delibera

Osservazioni del dirigente proponente:

IL DIRETTORE GENERALE D'AREA  
Dott. Ing. Paolo Trzoni



**Direzione Sviluppo Urbanistico e Grandi Progetti**

COMUNE DI GENOVA

**E' parte integrante della proposta di deliberazione n. 114 del 21.03.2011**  
cod. uff. 118.

**APPROVAZIONE DELLO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO RELATIVO ALL'AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA N. 3 DEL PUC, EX STABILIMENTO VERRINA, IN VIA PRA', MUNICIPIO VII PONENTE, CON RELATIVO AGGIORNAMENTO DEL P.U.C. EX ART. 43 DELLA L.R. N. 36/97 E S.M.L.**

**APPROVAZIONE DELLA BOZZA DI CONVENZIONE, DA STIPULARSI TRA IL COMUNE DI GENOVA E LA SOCIETA' SALATI ARMANDO S.P.A., RELATIVA ALL'ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI PREVISTI DAL SUCCITATO SCHEMA DI ASSETTO URBANISTICO.**

**PARERE TECNICO DEL RESPONSABILE DEL SERVIZIO**  
(art. 49 comma 1 Dlgs 267/2000)

Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento

DATA

Il Direttore  
Ing. Paolo Tizzoni  
*[Signature]*

**ATTESTAZIONE COPERTURA FINANZIARIA**  
(art. 153 comma 5 Dlgs 267/2000)

NON NECESSITA

Genova, 23 marzo 2011

IL DIRETTORE  
Dr. MAGDA MARCHESI

*[Signature]*



**PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE**  
(art. 49 comma 1 Dlgs 267/2000)

FAVOREVOLE

23/03/2011

*[Signature]*

Il Dirigente  
Dott. Giovanni Librici



**PARERE DI LEGITTIMITA' DEL SEGRETARIO GENERALE**  
(Ordinanza Sindacale n. 300 del 24 settembre 2007)

Visto, esprimo parere favorevole  
sulla legittimità

23 MAR 2011

Genova, .....  
Il Vice Segretario Generale  
(Avv. Edda Odone)

