

0	Dic. 2023	Prima Emissione				
Revisione	Data	Oggetto	Redatto	Controllato	Verificato	Approvato

Committente

# BAGNI CASTELLUCCIO S.p.a.

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

Tel. +39 0106121111

e-mail: castelluccio@fastwebnet.it

Part. IVA: 02218930101



## COORDINAMENTO PROGETTAZIONE

<b>Progetto Architettonico</b>  Dott. Arch. Marco Roggeri - mag.MA architetture Via Cardinal Meglia, 28 - 18010 - Santo Stefano al Mare (IM) Tel. +39 347 6185301 e-mail: info@mag-ma.it Part. IVA: 01211220080	<b>Progettazione Opere Marittime</b>  Studio Ballerini Ingegneri Associati Via Caffaro, 27/10 - 16124 - Genova Tel. +39 010 209 1295 e-mail: studioballerini@gmail.com Part. IVA: 02555620992
<b>Progetto Strutturale</b>  Dott. Ing. Davide Barilli - BD INGEGNERIA STP S.r.l. Piazza R. Baldini, 4/28 - 16149 - Genova Tel.: +39 010532074 e-mail: studio@bdingegneria.com Part. IVA: 02533670994	<b>Progettazione Opere Fluviali</b>  Dott. Ing. Giampiero Nobile - OAC INNOVATION SRL Via di Sottoripa, 1A/81 - 16124 - Genova Tel. +39 010 869 8603 e-mail: gnobile@oacingegneria.com Part. IVA: 02790430991
<b>Progetto Impianti</b>  Dott. Ing. Maurizio Cambiaso - Cambiaso Ingegneria S.r.l. Piazza della Vittoria 15/23 - 16121 - Genova Tel.: +39 0108690286 e-mail: cambiaso.maurizio@gmail.com Part. IVA: 02360420992	<b>Progettazione Geologica</b>  Dott. Geol. Andrea Guardiani Piazza S.Benedetto, 8 - 18018 - Taggia (IM) Tel. +39 0184 475874 e-mail: aguardiani.ag@gmail.com Part. IVA: 01277730089
<b>Progettazione Acustica</b>  Dott. Ing. Gianluca Agliata Via Montelungo 80/2 - 16121 - Genova Tel.: +39 335 6116854 e-mail: gianluca.agliata@gmail.com Part. IVA: 01438460998	<b>Progettazione Geologica</b>  Dott. Geol. Paolo Anfossi Via Lungo Argentina, 19 - 18018 - Taggia (IM) Tel. +39 3937684781 e-mail: anfossipaolo@libero.it Part. IVA: 01532840087
<b>Progettazione Geologica</b>  Dott. Geol. Stefano Romanelli Piazza S.Giovanni 9/3 - 16043 - Chiavari (GE) Tel.: +39 0185312417 e-mail: romanelli.stefano@libero.it Part. IVA: 02318810302	<b>Rilievi</b>  Geom. Alberto Centenari - 4geo Via Colombo, 13 - 16121 - Genova Tel. +39 010 5957355 e-mail: centenari@4geo.it Part. IVA: 03787920101

<b>Intervento/Opera</b>  Realizzazione di una struttura dedicata alla nautica da diporto a Genova Pegli procedimento previsto dal D.P.R. 2/12/1997 n. 509 <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	<b>Scala</b>  	<b>Data</b>  18 Dicembre 2023
<b>Oggetto della tavola</b>  <b>RELAZIONE PAESAGGISTICA</b>	<b>Tavola N°</b>  <b>D-DG-PR- D018-0</b>	
<b>Livello Progettazione</b>  <b>DEFINITIVO</b>		

## RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005

### DATI GENERALI

#### 1. RICHIEDENTE:

Persona fisica     società     impresa     ente

Bagni Castelluccio S.p.A., Partita IVA: 02218930101, con sede a Genova in Via Pegli 30, c.a.p. 16156.

**2. TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO:** Realizzazione di una struttura dedicata alla nautica da diporto a Genova Pegli procedimento previsto dal D.P.R. 2/12/1997 n. 509

#### 3. OPERA CORRELATA A:

edificio  
 area di pertinenza o intorno dell'edificio  
 lotto di terreno  
 strade, corsi d'acqua  
 territorio aperto

#### 4. CARATTERE DELL'INTERVENTO:

temporaneo o stagionale  
 permanente:  a) fisso  
 b) rimovibile

**5.a DESTINAZIONE D'USO** del manufatto esistente o dell'area interessata (se edificio o area di pertinenza)

residenziale     turistico-ricettiva     industriale/artigianale (fabbricato oggetto di demolizione)     agricola/  
funzioni connesse     commerciale     direzionale     altro:

**5.b USO ATTUALE DEL SUOLO** (se lotto di terreno)

urbano     agricolo     boscato     naturale     non coltivato     altro:

#### 6. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E/O DELL'OPERA:

centro storico     area urbana     area periurbana     territorio agricolo     insediamento sparso  
 insediamento agricolo     area naturale

#### 7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO:

costa bassa     ambito lacustre/vallivo     pianura     versante (collinare/montano)     altopiano/promontorio  
 piana valliva(montana/collinare)     terrazzamento     crinale

#### 8. UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO:

L'intervento in progetto propone la realizzazione di un nuovo porticciolo turistico a completamento delle aree portuali di Genova Prà-Voltri nella parte terminale verso Pegli in corrispondenza dell'imboccatura di levante.

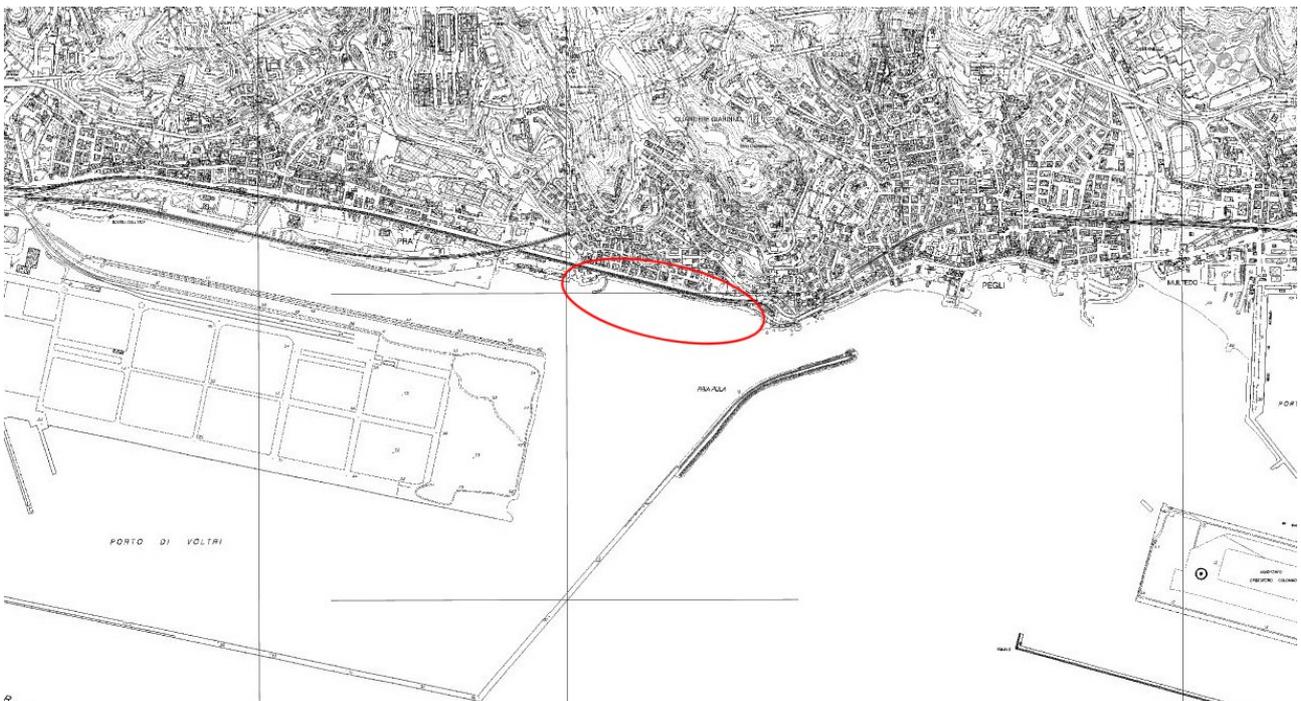
Oltre alle citate aree portuali, oggetto di domanda di nuova concessione, l'intervento intende raccordare la progettazione verso ponente ai "Bagni Castelluccio", aree in proprietà alla società richiedente, in modo tale da proporre una soluzione organica che garantisca un intervento di riqualificazione unitario di tutto questo tratto di litorale che si sviluppa a valle della massicciata ferroviaria tra il promontorio de "il Risveglio", a levante, e la rocca del "Castelluccio" a ponente.

L'area oggetto di domanda di concessione è situata nel paraggio est del bacino portuale di Prà-Voltri ed è compresa tra il promontorio del Castelluccio, a ponente, caratterizzato dai resti di un antico fortilizio, e la scogliera naturale del Risveglio, a levante.

## ESTRATTI CARTOGRAFICI



Estratto cartografico da **OpenStreetMap** (fonte: [www.liguriavincoli.it](http://www.liguriavincoli.it))

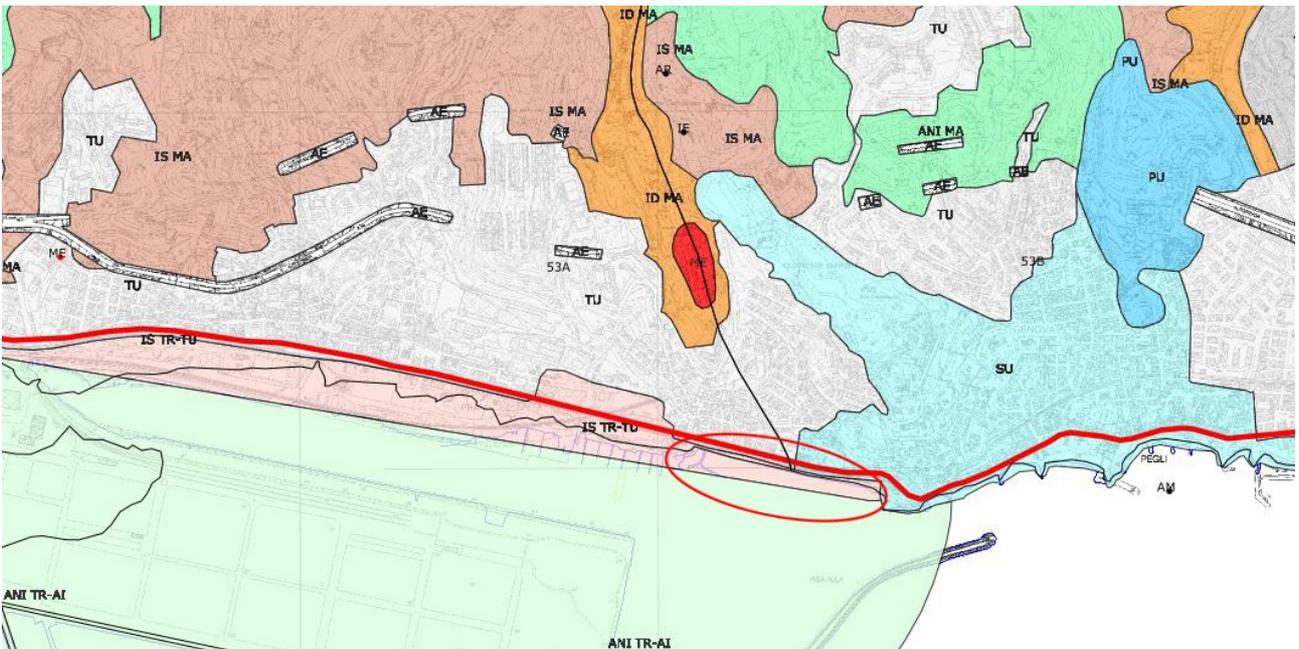


Estratto cartografico da **C.T.R. - Carta Tecnica Regionale** (fonte: [www.liguriavincoli.it](http://www.liguriavincoli.it))

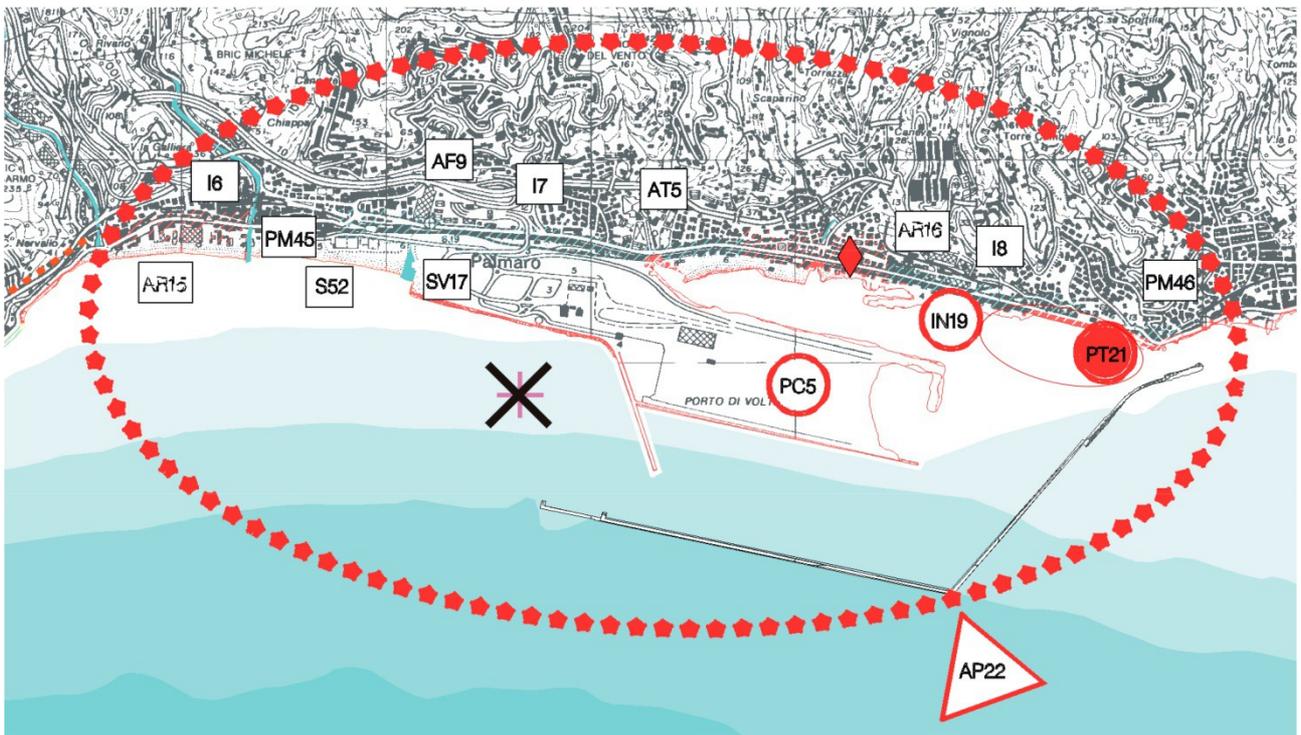


Estratto **ortofoto** 2019 (fonte [www.liguriavicoli.it](http://www.liguriavicoli.it))

### Strumenti di pianificazione a livello regionale



Estratto cartografico del **P.T.C.P. - Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico - Assetto Insediativo**. L'area di intervento è ubicata in zona IS-TR-TU e ANI-TR-AI

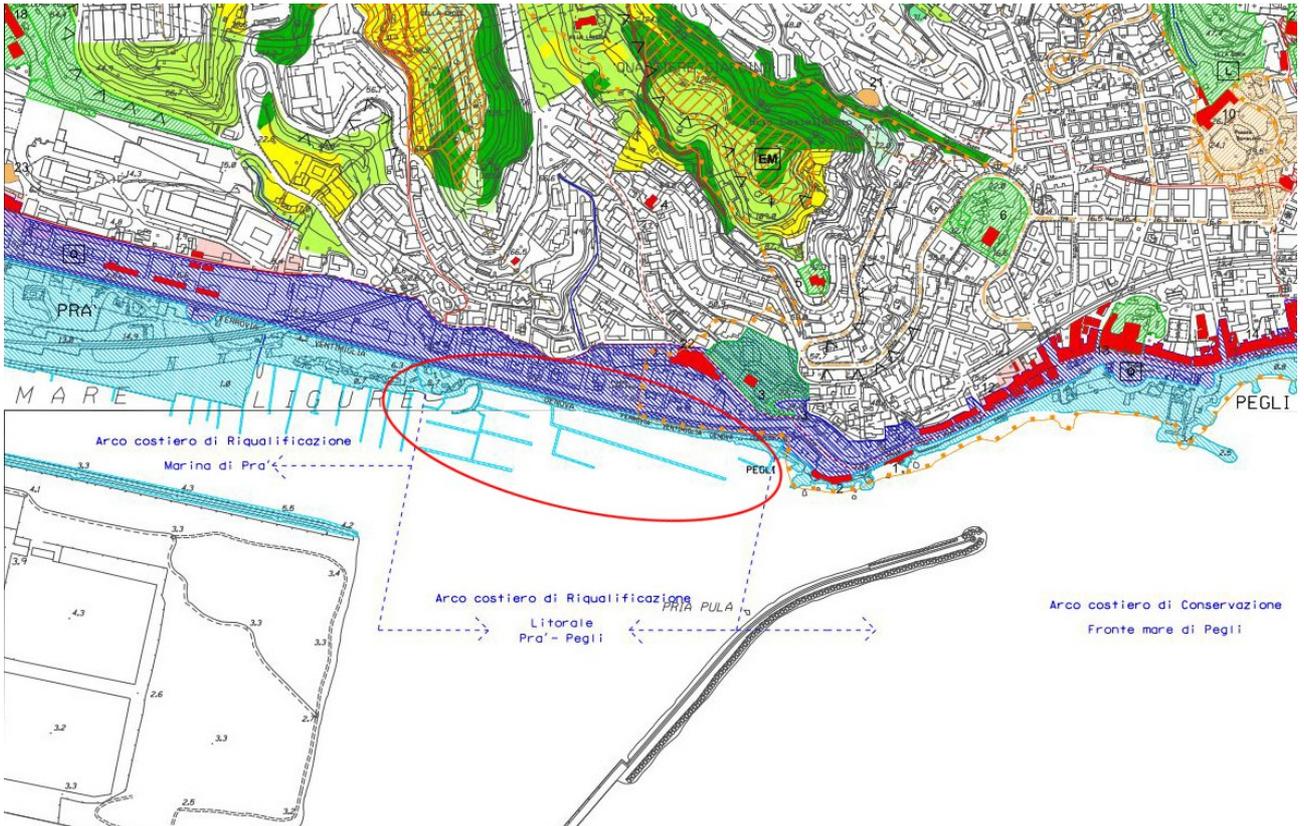


Estratto cartografico del **Piano territoriale di Coordinamento della Costa**. L'area di intervento è individuata come ambito di progetto AP22 – GENOVA VOLTRI – PRA' – PEGLI, tema di progetto PT21.

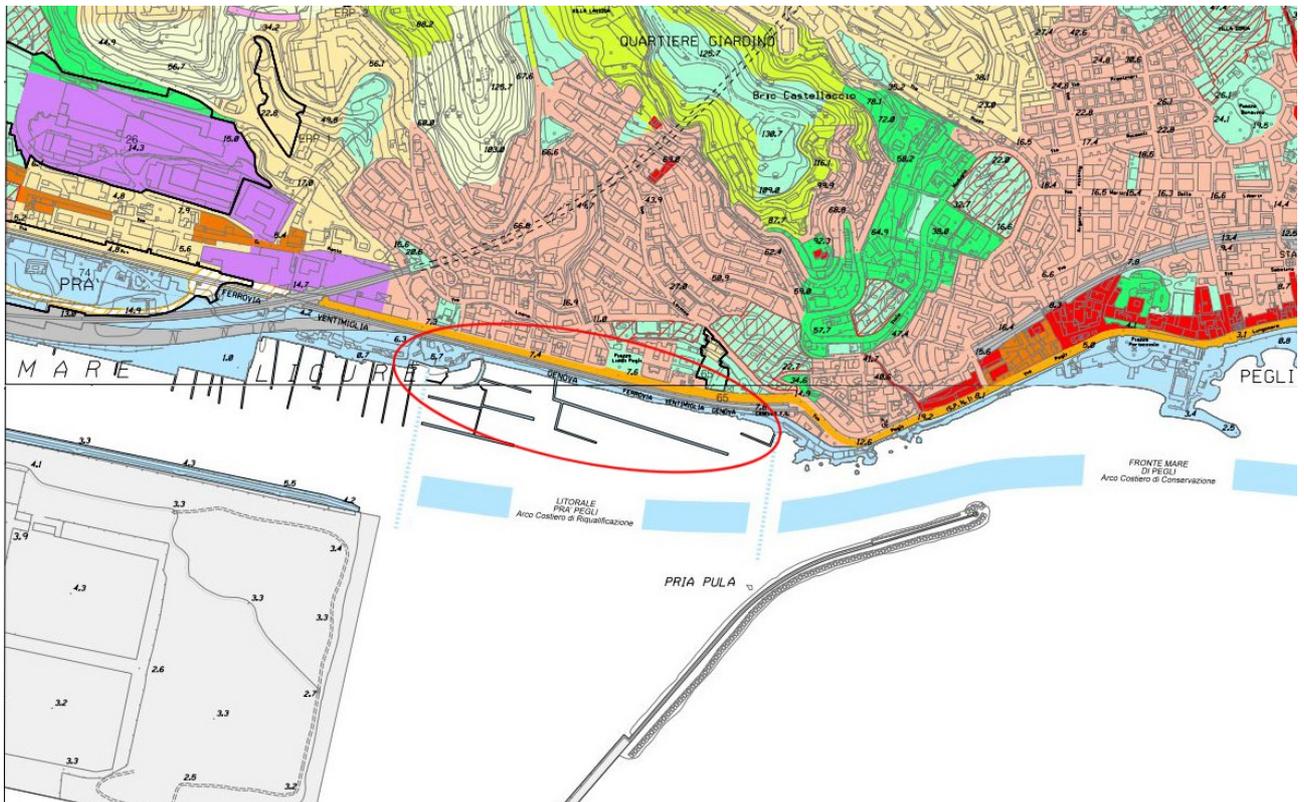


Estratto cartografico del **Piano di Bacino** – carta delle fasce di inondabilità. Poiché l'area di intervento si sviluppa in ambito demaniale marittimo, la stessa non risulta assoggettata alle norme del piano di bacino, fermo restando il mantenimento dello sbocco libero in mare del corso d'acqua.

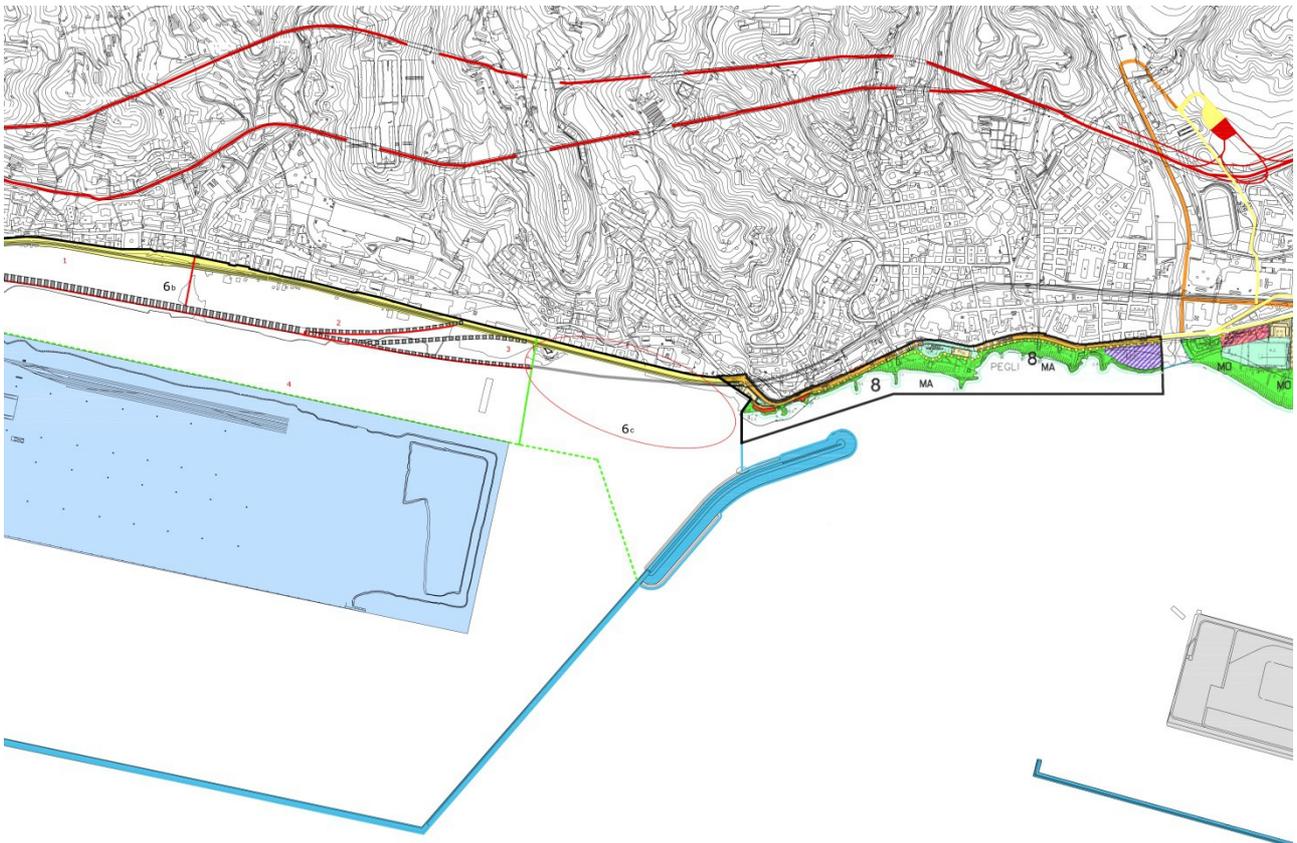
## Strumenti di pianificazione a livello comunale e settoriale



Estratto cartografico del **Piano Urbanistico Comunale - Livello Paesaggistico Puntuale** - tavole 25 e 35 - Litorale Prà-Pegli



Estratto cartografico del **Piano Urbanistico Comunale - Assetto Urbanistico** - tavole 25 e 35 - zona ACO-L-2



Estratto cartografico del **Piano Regolatore Portuale** – Distretto Aggregato - Nuovo Porto e Litorale Prà-Pegli 6c

#### 9. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA:



Identificazione punti di ripresa fotografica su immagine satellitare



Foto 1: Scorcio dal parapetto del giardinetto tra l'imbocco di via Zaccaria e via Pegli (S.S 1 - via Aurelia)



Foto 2: Panoramica dal parapetto del giardino di Villa Banfi



Foto 3: Panoramica dalla sommità del Castelluccio sull'arco da Sud-Ovest a Levante



Foto 4: Panoramica dalla Via Aurelia nei pressi dell'imbocco di via Caldesi

## 10. INDICAZIONE E ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA OPERANTI NEL CONTESTO PAESAGGISTICO E NELL'AREA D'INTERVENTO CONSIDERATA

A) ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO MINISTERIALE O REGIONALE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DEL VINCOLO PER IMMOBILI O AREE DICHIARATE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (art.136 – 141 – 157 D. Lgs. 42/04 e ss.mm.ii.)

- cose immobili
- ville
- giardini
- parchi
- complessi di cose immobili
- bellezze panoramiche

estremi del provvedimento di tutela e motivazioni in esso indicate:

- **Sede stradale della via Aurelia in provincia di Genova per una profondità di m. 50 sia a monte che a valle (D.M. del 19/06/1958)** . Motivazioni: "... *La sede stradale della via Aurelia nel percorso compreso nel territorio della provincia di Genova, con una fascia marginale, sia a monte che a valle, per una profondità di metri 50 (cinquanta), sita nel territorio dei comuni di Rapallo, Zoagli, Chiavari, Lavagna, Sestri Levante, Moneglia, Genova, Arenzano e Cogoleto ha notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed è quindi sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa.*"
- **Zone in località Castelluccio nel comune di Genova – Pegli dalle quali si gode la visuale del mare e di parte della costa ligure (D.M. del 13/02/1953)**. Motivazioni: "... *la zona, nel suo insieme, presenta aspetti panoramici di non comune bellezza che eventuali costruzioni incontrollate potrebbero deturpare impedendone la visuale; Riconosciuto che la zona predetta costituisce un quadro naturale ricco di punti di belvedere dai quali si gode la visuale del mare e di parte della costa ligure; ...*"

B) PRESENZA DI AREE TULATE PER LEGGE (art. 142 del D.Lgs. 42/04 e ss.mm.ii.):

- territori costieri
- territori contermini ai laghi
- fiumi, torrenti, corsi d'acqua
- montagne sup. 1200/1600 m
- ghiacciai e circhi glaciali
- parchi e riserve
- territori coperti da foreste e boschi
- università agrarie e usi civici
- zone umide (da D.P.R. 13/03/76 n° 448)
- vulcani
- zone di interesse archeologico

C) PRESENZA DI BENI CULTURALI TULATI AI SENSI DELLA PARTE II DEL D.Lgs.42/04

Nelle vicinanze dell'area d'intervento sono presenti i seguenti beni:

- **Fortilizio Castelluccio**, Decreto del Ministero della Educazione Nazionale del 7 giugno 1940;
- **Resti dell'antico Complesso parrocchiale Chiesa di S. Antonio Abate**, Decreto del Ministero per i Beni e le Attività Culturali del 17/11/2015;
- **Ex Ospedale Martinez** , Decreto del Ministero per i Beni e le Attività Culturali del 17/11/2004;
- **Villa Lomellini Banfi**, art. 12 del Dlgs. 42/2004;

## 11. NOTE DESCRITTIVE DELLO STATO ATTUALE DELL'IMMOBILE O DELL'AREA TUTELATA

Elementi o valenze paesaggistiche che interessano l'area d'intervento e il contesto paesaggistico

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

La succitata fonte descrive la zona come di seguito riportato:

### "Inquadramento

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

### Invarianti del paesaggio

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

### Visibilità dei luoghi

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

### Elementi naturali e materiali

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

### Verde di pregio

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

### Elementi antropici

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

### Emergenze esteticamente rilevanti e tracce storico-artistiche

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

Dall'analisi diretta dello stato dei luoghi emerge che l'intervento si inserisce in un tratto di costa già pesantemente artificializzato, caratterizzato a monte dalla massicciata della ferrovia, il cui tracciato affianca la via Aurelia separando l'abitato dalla costa, e a mare dalle opere portuali della diga foranea del porto di Prà-Voltri. Il tessuto urbano alle spalle del paraggio è rappresentato da grandi complessi residenziali di epoca relativamente recente (anni '60-'70) privi di una vera e propria valenza architettonico-paesaggistica che fanno da cornice alla rocca del Castelluccio, mentre a levante si contraddistinguono, in corrispondenza del Capo del Risveglio, alcuni fabbricati di maggior valore situati lungo via Zaccaria che si affacciano direttamente sul mare, e il sistema delle ville collinari in cui sono ricomprese Villa Banfi e la chiesa di Sant'Antonio Abate. Nel dettaglio il paraggio è caratterizzato verso terra dalla scogliera artificiale realizzata a protezione della massicciata ferroviaria e a ovest, ai piedi del promontorio roccioso su cui svetta il fortilizio, dalle strutture dei "Bagni Castelluccio" dedicate alla balneazione ed alle attività nautiche. A mare si segnala invece il campo da gara internazionale di canottaggio, che completa una serie di strutture sportive che si sviluppano nella zona portuale di ponente.

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

Al momento i luoghi oggetto di intervento risultano difficilmente fruibili. L'accesso da levante è infatti interdetto dalle aree cintate di una associazione di pesca sportiva, mentre a ponente dalla presenza delle aree in concessione alla "Bagni Castelluccio", nonché dalla chiusura del sottopasso pedonale di collegamento con la Via Aurelia. L'area è inoltre oggetto di un "divieto di pesca, di balneazione ed ogni

utilizzo che implichi contatto diretto con l'acqua di mare" imposto dall' O.S.N. n. 11 del 9/2/1995 del comune di Genova.

### **Rapporti visuali con punti di avvistamento pubblico sensibili**

L'indagine in loco ha identificato quali possibili punti sensibili di avvistamento pubblico quelli di seguito identificati:

- Visuale, seppur parziale per via della morfologia del terreno, da Via Aurelia (S.S. n.1) nel tratto tra l'innesto di Via Zaccaria e il fortilizio del Castelluccio
- Visuale, dall'alto, dai beni oggetto di vincolo architettonico puntuale situati lungo Via Caldesi quali: resti dell'antico Complesso parrocchiale Chiesa di S. Antonio Abate, Ex Ospedale Martinez, Villa Lomellini Banfi.

## **12. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA**

### DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

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

L'impostazione del progetto si fonda sui seguenti punti:

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

### Opere a mare

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

Il numero totale dei posti barca è pari a 647 di cui 292 dedicati alle piccole imbarcazioni, ovvero di lunghezza inferiore o uguale a 6 m (pari al 45% del totale). Come già detto, infatti, il presente progetto è orientato a mantenere ed incrementare l'offerta relativa alla nautica sociale, pur senza rinunciare ad una quota comunque considerevole di posti barca per imbarcazioni maggiori.

### Opere a terra

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

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

Completano tale organizzazione a levante, la sistemazione delle aree a ridosso del promontorio del Risveglio, e a ponente, la riqualificazione dei "Bagni Castelluccio" e il miglioramento viabilistico sino all'innesto con la SS1.

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

L'accesso carrabile all'area portuale avviene unicamente da ponente attraverso il sottopasso ferroviario, esistente, a fianco del Rio San Michele, prosegue nelle aree già previste dal S.O.I. del Consorzio Pegli Mare, passa a mare in corrispondenza del Castelluccio e raggiunge le aree oggetto di richiesta di concessione collocandosi nella parte a monte della banchina, a ridosso della massicciata della ferrovia. A levante una rotatoria consente di tornare verso l'accesso di ponente. In corrispondenza della rotatoria è sistemato l'accesso carrabile al molo, lungo il quale si trovano dei piccoli depositi a servizio della nautica e alla cui sommità sono sistemati il varo e il piazzale di manutenzione e ad un percorso in rampa destinato alla viabilità veicolare per soli mezzi di sicurezza e soccorso, nonché pedonale di accesso all'approdo da via Zaccaria.

Su entrambe i lati della carreggiata in banchina sono sistemati i parcheggi.

Scrupolosamente separati dalla viabilità veicolare, per consentirne una fruizione in sicurezza, gli spazi pedonali lungo la banchina si sviluppano nella parte a mare. Trattati come vera e propria passeggiata, rappresentano la continuazione dei tratti già esistenti o in corso di realizzazione, e si collegano a levante con la passeggiata di Pegli e a ponente con i percorsi pedonali della fascia di rispetto di Prà.

Da ponente l'accesso a tali spazi è pensato in continuità con i percorsi pedonali previsti nel SOI del Consorzio Pegli Mare mentre a levante, dove il collegamento con via Zaccaria necessita il superamento di un dislivello di circa 6 metri, il tracciato segue uno sviluppo in rampa, utile anche al superamento delle barriere architettoniche, per proseguire il percorso verso la passeggiata di Pegli. In aggiunta a tali ingressi, posti alle estremità del paraggio, l'accessibilità pedonale è potenziata dalla riapertura del sottopasso ferroviario che, situato circa 80 metri ad est da quello del Castelluccio e circa a 150 metri da piazza Lido di Pegli, mette le aree portuali in collegamento diretto con la via Aurelia e l'abitato.

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

I percorsi pedonali sono volti ad incrementare e consolidare, il rapporto diretto con il mare. Verso ponente, in corrispondenza del promontorio roccioso su cui sorge il fortilizio, il tracciato della passeggiata si sviluppa a mare ed è attrezzato con una lunga seduta affacciata sul bacino portuale e sul campo di gara di canottaggio. Anche nell'area portuale occupa la parte più vicina allo specchio acqueo, dotandosi, anche in questo caso, di punti attrezzati per la sosta. A levante il percorso si sdoppia proseguendo da un lato sulla rampa di accesso da via Zaccaria, destinata anche alla viabilità veicolare per soli mezzi di sicurezza e soccorso, e dall'altro verso il molo. Su quest'ultimo la percorribilità pedonale avviene sia a livello inferiore, in continuità con gli spazi in banchina, sia a livello superiore, ovvero in corrispondenza del belvedere e sulla passeggiata sopraelevata ricavata sulla copertura di piccoli depositi a servizio dei fruitori dei posti barca dalla quale si godono visuali privilegiate sia sul porticciolo che sull'area naturale della scogliera del Risveglio che, in tal modo, oltre che salvaguardata, sarà valorizzata. Dal belvedere sarà anche possibile accedere direttamente alla battigia del Risveglio.

Infine il ponte sul Rio Grillé realizzato come una sorta di lunga seduta in legno affacciata sul bacino portuale, oltre che rappresentare un'infrastruttura viaria, assume il carattere di luogo di sosta e socializzazione in connessione con il mare.

La separazione tra la viabilità veicolare e le percorrenze pedonali avviene mediante aree a verde con funzione di filtro e arredo. Una sorta di "fascia attrezzata" lungo la quale avviene la distribuzione dei servizi alla nautica per tutta la lunghezza della banchina, mediante elementi modulari al cui interno saranno collocati servizi igienici, docce, locali lavanderia e spazi integrati per la raccolta differenziata.

La fascia funzionale è caratterizzata, oltre che dai blocchi a servizi per la nautica, da una struttura continua sistemata a verde, appunto di filtro e arredo, con sedute in legno integrate rivolte verso il bacino portuale per la sosta lungo la passeggiata. Ad emergere dai cespugli verdi e fioriti sarà il filare di palme Washingtonia che, idealmente, prosegue quello della passeggiata di Pegli.

I locali tecnici e la cabina di trasformazione ENEL sono ricavati al di sotto della rampa di collegamento a via Zaccaria.

Allo scopo di limitare le opere da realizzarsi, nonché di evitare di interferire con attività già presenti e/o previste nella restante area del porto di Prà-Pegli, non è previsto l'inserimento di ulteriori funzioni.

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

Su quest'area si affacciano dei locali commerciali connessi alle attività portuali il cui volume edilizio si inserisce nella conformazione del luogo mantenendosi costantemente al di sotto di via Zaccaria e assumendo, dal punto di vista della composizione architettonica, funzione di raccordo tra quest'ultima e le aree portuali in modo da attenuare il salto di quota e, al contempo, migliorare l'inserimento nel contesto ambientale cui tende ad integrarsi mantenendo anche gli accessi alla scogliera del Risveglio la cui valorizzazione è amplificata dalla presenza del belvedere in copertura, attrezzato con sedute e alberature ombreggianti, dal quale si godono visuali privilegiate sulle aree portuali e sulla scogliera naturale.

#### Le sistemazioni a verde

Il progetto delle sistemazioni delle aree a verde, di filtro e arredo, tiene in considerazione diversi fattori quali la necessità di realizzare un intervento ben integrato con il contesto paesaggistico che lo circonda, la mitigazione di situazioni critiche, la valorizzazione di elementi emergenti, il comfort dei fruitori e, ultimo ma non ultimo una gestione sostenibile.

Il clima mediterraneo caratterizza 5 regioni del mondo, l'Africa del Sud, l'Australia, la California, il Cile, e ovviamente il Bacino del Mediterraneo. Le caratteristiche di tale clima sono: inverni miti (raramente sotto gli 0°), estati calde ma non torride, piovosità variabile inferiore ai 1300 mm annui concentrata soprattutto in

primavera e autunno e scarsa durante la stagione estiva. Pertanto i fattori che condizionano le piante di queste aree sono la siccità e le alte temperature durante la stagione estiva, e la mitezza degli inverni che consente a molte di esse di proseguire l'attività vegetativa.

Queste regioni accolgono il 20% delle specie vegetali terrestri e la Liguria accoglie piante tipicamente mediterranee, acclimatate, diffuse in modo spontaneo lungo la costa, in un paesaggio in cui convivono specie autoctone e specie naturalizzate provenienti d'oltremare. Le sistemazioni a verde in progetto prendono spunto da queste considerazioni, utilizzando specie vegetali mediterranee, autoctone o naturalizzate, al fine di creare innanzitutto un ambiente in armonia con il contesto paesaggistico e, di conseguenza, soggetto ad una gestione sostenibile.

Le essenze vegetali utilizzate, che vivono in terreni aridi non necessitano di particolare irrigazione durante la stagione estiva, anzi molte volte quest'ultima può rivelarsi dannosa facendo perdere un'identità legata al clima e al suolo. L'impianto di irrigazione avrà la funzione di aiutare le piante dopo la piantagione e alla ripresa vegetativa, consentendo fioriture e sviluppo pur risparmiando un bene prezioso quale l'acqua. Le sistemazioni a verde comunque non sono realizzazioni statiche, bensì in continua evoluzione e pertanto si continuerà con successive semine e piantagioni.

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

Una delle funzioni principali è senz'altro quella di mitigare le superfici, necessariamente piatte e anonime, destinate alla viabilità veicolare, migliorandone l'impatto ambientale a vantaggio delle visuali, in particolar modo da monte ovvero dalla via Aurelia, dalla ferrovia e da Via Zaccaria. A tal fine una prima zona filtro è stata predisposta immediatamente a ridosso della massicciata ferroviaria la cui sistemazione prevede l'utilizzo di essenze rampicanti e strisciante che troverà supporto nella struttura pergolata allestita a totale copertura della prima fila di parcheggi.

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

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

A levante, il collegamento con via Zaccaria è sottolineato da un'ampia fascia alberata che sviluppandosi lungo tutta la rampa pedonale ne filtra, mitigandole, le visuali verso le aree ferroviarie. Allo stesso modo le alberature a vocazione ombreggiante caratterizzano il belvedere sul Risveglio e la sottostante piazzetta dando luogo a zone di confortevole sosta dedicate alla socializzazione.

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

#### Il Castelluccio

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

Il nuovo complesso balneare, che comprende un bar, un ristorante con annessa cucina e servizi, e alcuni locali destinati ad uffici, si sviluppa su un unico piano. Le cabine e i servizi dello stabilimento balneare, che allo stato attuale sono rappresentati da elementi precari sparsi, vengono radunati e racchiusi all'interno di un unico organismo, così che la nuova costruzione, la cui quota d'imposta risulta ben inferiore al tracciato della Via Aurelia, si presenta quale basso basamento, continuo e unitario, ai piedi del promontorio su cui sorge il fortilizio, la cui copertura piana, adibita in parte a solarium-bar e in parte sistemata a verde pensile contribuisce a limitarne l'impatto visuale lasciando emergere la rocca quale baluardo del paesaggio.

Il complesso del "Castelluccio", per forme e materiali, si conforma all'intervento generale sull'area portuale alla quale è collegato mediante un piccolo volume di distribuzione verticale.

#### Materiali

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

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

Per le sedute dislocate negli spazi pedonali lungo la banchina, nonché la panca a ponente, il materiale di finitura è il legno, così come per la gradinata alberata a levante, e la seduta del ponte sul Rio Sacchi-Grillè.

I materiali utilizzati per le pavimentazioni si differenziano a seconda della destinazione d'uso cercando di favorire la permeabilità delle superfici. Per la viabilità veicolare interna e per la rampa a levante, che ha funzione di accesso all'approdo, sia veicolare che pedonale, da via Zaccaria si prevede l'utilizzo di una pavimentazione in calcestruzzo drenante.

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

Infine, per per gli spazi pedonali lungo la banchina, la passeggiata a ponente, il belvedere e la passeggiata sopraelevata a levante, è previsto l'utilizzo di una pavimentazione in calcestruzzo pettinato.

#### SIMULAZIONE DETTAGLIATA DELLO STATO DEI LUOGHI A SEGUITO DELLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO



Fotoinserimento su foto 1: Scorcio dal parapetto del giardinetto tra l'imbocco di via Zaccaria e via Pegli (S.S 1 - via Aurelia)



Fotoinserimento su foto 2: Panoramica dal parapetto del giardino di Villa Banfi



Fotoinserimento su foto 3: Panoramica dalla sommità del Castelluccio sull'arco da Sud-Ovest a Levante



Fotoinserimento su foto 4: Panoramica dalla Via Aurelia nei pressi dell'imbocco di via Caldesi

### 13. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Una delle principali problematiche legate all'impatto visivo delle opere da realizzare è senz'altro legata allo sviluppo delle superfici destinate alla viabilità veicolare e al parcheggio, che si presentano per loro stessa natura piatte e anonime.

Il progetto individua tali aree nella parte a monte della banchina, a ridosso della zona filtro con la massicciata ferroviaria, in modo tale da sfruttare la differenza di quota per ottenere un cono visivo vantaggioso sia dalla ferrovia che dalla via Aurelia. A mitigare la percezione da tale punto di vista concorreranno le sistemazioni dell'area verde con funzione di filtro e arredo, per le quali è prevista la predisposizione di strutture pergolate sulle quale potranno svilupparsi essenze vegetali rampicanti e striscianti che andranno a nascondere alla vista la fila di parcheggi a monte della viabilità veicolare interna. A valle di tale viabilità è invece prevista la realizzazione di una seconda area verde di filtro e di arredo. Corredata da lunghi tratti di aiuola, che caratterizzeranno la fascia attrezzata dei servizi destinati alla nautica, fornendo una separazione fisica e visiva tra la viabilità veicolare e quella pedonale, andrà ulteriormente a mitigare le visuali da monte e renderà influente l'avvistamento dal mare.

Altro tema sensibile rispetto alla percezione dei luoghi riguarda la composizione dei volumi atti ad ospitare i servizi annessi alla nautica. Il progetto, che per ragioni funzionali, in conformità con la normativa di settore, prevede il dislocamento dei servizi lungo tutto lo sviluppo della banchina, utilizza manufatti modulari con altezza limitata all'interno dei quali saranno ricoverati i servizi igienici, le docce e i locali lavanderia. All'esterno

di tali manufatti, ma ad essi integrato, è ricavato uno spazio per il ricovero dei cassonetti per la raccolta differenziata dei rifiuti.

Ad uniformare ed identificare la fascia dei servizi, cosiddetta funzionale, rendendola immediatamente riconoscibile, è l'aiuola, che assume il ruolo di elemento unificante lungo il quale sono ricavate anche zone di sosta.

Le sistemazioni a verde dell'aiuola prevedono l'utilizzo di cespugli e di alberature ad alto fusto che hanno una doppia valenza. Da un lato le palme Washingtonia ne scandiscono lo sviluppo collegandosi idealmente con la passeggiata di Pegli, dall'altro i cespugli conferiscono un maggior comfort agli spazi pedonali lungo la banchina filtrando e mitigando la presenza della viabilità veicolare situata a monte.

L'effetto di tale struttura migliora l'assetto generale dell'area sia in funzione delle visuali dalle infrastrutture a monte dell'area che di quelle dal mare, conferendo omogeneità al disegno e rendendo immediatamente identificabile la funzione nonché l'ambito di appartenenza e interrompendo al contempo la piatezza e monotonia dell'area portuale.

Il volume a levante, che ospita locali commerciali connessi alle attività portuali, è mantenuto rigorosamente ad un solo piano fuori terra e la sua composizione architettonica non solo non interferisce con via Zaccaria ma assume il ruolo di vero e proprio raccordo tra quest'ultima, la banchina e il Risveglio andando a modellare una zona ad una quota intermedia, adibita a belvedere, che valorizza i rapporti visuali con la scogliera del Risveglio senza entrare in conflitto con la percezione del mare da parte delle infrastrutture a monte e viceversa.

Anche a ponente la riqualificazione dei Bagni Castelluccio, mediante l'eliminazione delle strutture balneari esistenti e la creazione di un organismo unico ed omogeneo, è volta alla valorizzazione del fortilizio sito in vetta al promontorio. La quota di imposta del nuovo volume, che si sviluppa su un unico piano fuori terra, rimane ben al di sotto del livello della via Aurelia limitandone, e di conseguenza migliorandone, l'impatto sulle visuali sia dal mare che dalla strada statale, cui concorre il parziale trattamento della copertura con sistemazioni a verde pensile, nonché l'utilizzo di forme, colori e materiali che qualificano l'edificio quale basso basamento integrato nel contesto circostante che lascia emergere il fortilizio.

La particolare situazione di contiguità delle aree oggetto di domanda di concessione e di quelle in proprietà alla Bagni Castelluccio, consente, pur mantenendone la rispettiva autonomia nel caso in cui nel tempo sopravvenisse un mutamento delle condizioni concessorie, di gestire l'intervento organizzandolo in maniera unitaria ed organica, sia da un punto di vista funzionale che di linguaggio architettonico, su tutto il paraggio, in ottemperanza a quanto prescritto negli strumenti di pianificazione comunale e sovra-comunale.

#### **14. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO**

La mitigazione dell'impatto dell'intervento deriva dalle modalità con cui quest'ultimo è stato progettato. Come sopra descritto, ogni opera è stata pensata per integrarsi al meglio nel contesto paesaggistico circostante.

#### **15. INDICAZIONI DEI CONTENUTI PRECETTIVI DELLA DISCIPLINA PAESAGGISTICA VIGENTE IN RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI INTERVENTO: CONFORMITÀ CON I CONTENUTI DELLA DISCIPLINA**

##### **Strumenti di pianificazione a livello regionale**

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

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

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

##### **Il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico**

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

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

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

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

*"1. Tale regime si applica nei casi in cui a previsioni insediative dello strumento urbanistico generale non si oppongono specifiche ragioni di ordine paesistico-ambientale che ne impediscano l'attuazione.*

2. L'obiettivo della disciplina è quello di consentire l'attuazione delle previsioni di sviluppo insediativo definite in sede di pianificazione urbanistica, indirizzandone la realizzazione verso forme idonee a garantirne il corretto inserimento nel contesto paesistico.

3. Sono pertanto consentite, previa elaborazione di Studio Organico d'Insieme, operazioni di trasformazione dello stato dei luoghi, nei limiti e nelle forme dei tipi insediativi rispettivamente specificati nella cartografia di Piano (ID o NI o TU o AI)."

### **Il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa**

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

*"La nuova struttura nautica dovrà darsi carico di conservare:*

*a) gli elementi di valore costitutivi del paesaggio salvaguardando le visuali libere dai punti panoramici dell'Aurelia, quindi collocando volumi e strutture legati al porticciolo nella fascia sottostante la strada stessa;*

*b) l'assetto della costa, segnatamente nell'ambito in corrispondenza della località Castelluccio e dell'insediamento abitativo in loc. Risveglio – via Zaccaria; pertanto occorrerà conformare il progetto con soluzioni costruttive a basso impatto che prevedano il mantenimento della linea di costa naturale nelle località citate, confinando, quindi, il porto nel tratto di costa già artificializzato per la presenza della massicciata, evitando nuovi significativi riempimenti a mare e limitando l'inserimento di volumi ai servizi essenziali alla stessa struttura nautica."*

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

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

*1) la base nautica di Pegli deve essere confinata nel tratto di costa già artificializzato per la presenza della massicciata ferroviaria, escludendo pertanto l'interessamento dei tratti di costa alle due estremità che ancora mantengono carattere naturale; il progetto del nuovo impianto nautico dovrà quindi ottemperare sia alle esigenze relative alla sicurezza della navigazione, sia alla necessità che la zona del "Risveglio" non subisca modificazioni della configurazione attuale del profilo di costa; il progetto dovrà pertanto svilupparsi a ponente di tale ambito senza intervenire con opere di radicamento a terra delle strutture di protezione che possano alterare il profilo costiero e limitando i collegamenti a sole percorrenze pedonali, quali il proseguimento della passeggiata a mare verso il centro di Pegli.*

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

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

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

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

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

### **Il Piano di Bacino Stralcio per la tutela del rischio idrogeologico**

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

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

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

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

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

e come prescritto dal Piano Territoriale di Coordinamento della Costa:

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

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

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

## Strumenti di pianificazione a livello comunale e settoriale

### Il Piano Urbanistico Comunale

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

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

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

Al livello 3 sono infine affidate le prescrizioni alla progettazione.

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

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

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

## **"Grado di Pianificazione**

Prescritta approvazione P.U.O.

### **Disciplina paesaggistica puntuale**

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

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

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

La valorizzazione del litorale di ponente che verrà attuata con il completamento della passeggiata a mare su tutto l'arco costiero, potrà trovare ulteriore completamento con la realizzazione anche in questo settore del percorso della passeggiata. La finalità è quella di realizzare completamente la tratta pegliese della più ampia passeggiata litoranea prevista nel ponente, della quale sono costitutivi altri progetti: la fascia di rispetto "Pra' Marina"; l'ambito della nuova stazione ferroviaria di Voltri; la passeggiata di Voltri tra i torrenti Leira e Cerusa; la passeggiata lungo via Rubens, verso Vesima.

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

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

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

### **"Archi in regime di riqualificazione**

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

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

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

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

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

### **Parcheggi**

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

### **Prestazioni urbanistiche, ambientali e paesaggistiche**

Gli interventi ammessi nell'Ambito devono assicurare le seguenti prestazioni generali: -  
ricostituzione dell'accessibilità pubblica al mare, ove interrotta;  
- riqualificazione dei percorsi esistenti di accesso al mare;  
- creazione di nuovi percorsi pedonali per l'accessibilità alla costa ed al mare;  
- percorribilità pubblica della battigia e della costa;  
- riapertura delle visuali del mare, mediante demolizione delle barriere fisiche esistenti;  
- garantire la visibilità del mare e delle scogliere dai percorsi e dagli spazi pubblici;"

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

**"Art. 16) – Parcheggi**

**1.**

...

**B) Tipologie in:**

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

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

3) Parcheggi privati consentiti dalle norme di conformità

...

b - asserviti con vincolo di pertinenzialità;"

**Il Piano Regolatore Portuale**

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

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

**OBIETTIVI DELLA TRASFORMAZIONE:**

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

**PERIMETRO E SETTORI**

Sub-Settore unico.

**FUNZIONE CARATTERIZZANTE:**

Servizi pubblici e privati per la nautica ed il tempo libero

**FUNZIONI AMMESSE:**

Servizi pubblici

Parcheggi pubblici

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

Viabilità secondaria

Esercizi di vicinato di generi connessi con l'attività principale

Pubblici esercizi

Connettivo urbano

Parcheggi privati

**PRESTAZIONI E PARAMETRI URBANISTICI ED EDILIZI**

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

**PREVISIONI INDICATIVE DI AREE PER SERVIZI:**

A LIVELLO DI QUARTIERE

Esistenti confermati mq.0

Previsione mq.30.000

Totale generale mq.30.000

A LIVELLO URBANO

Esistenti confermati mq.0

Previsione mq.200.000

**PREVISIONI INFRASTRUTTURALI E CONNESSIONI CON L'INTORNO:**

Eventuale spostamento a mare della linea ferroviaria costiera Genova-Ventimiglia: la scelta del tracciato della ferrovia del Castelluccio è subordinata ad una verifica tecnica e alla relativa

*intesa con le Ferrovie dello Stato. Eventuale ampliamento dell'Aurelia per una larghezza minima di 4 corsie.*

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

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

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

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

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

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

2 realizzare un tratto fra il Risveglio e il Castelluccio su piloni a mare in modo da evitare devastanti riempimenti dello specchio acqueo che devono essere comunque contenuti nel limite della spiaggia così come conformata negli anni '70. 3 adeguare le gallerie del Risveglio

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

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

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

#### **MODALITA' DI ATTUAZIONE:**

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

#### **NORME TRANSITORIE:**

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

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

#### **Verifica della compatibilità delle opere in progetto con gli strumenti di pianificazione comunale**

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

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

- salvaguarda la visibilità del mare limitando i volumi e mantenendoli al di sotto del livello della Aurelia;
- adotta per le nuove costruzioni materiali e tecnologie tradizionali dell'ambiente marino nonché forme che si integrano con il contesto nel quale si inseriscono;
- prevede opere edilizie identificabili nelle categorie "Sostituzione edilizia" e "Nuova costruzione" (per le quali è prevista la redazione di un S.O.I.);

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

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

Per quanto non espressamente specificato nella presente trattazione si rimanda agli elaborati grafici e ai documenti allegati al progetto.

Genova, 18.12.2023

Il richiedente

Il progettista