

A stylized map of Genova, Italy, with various colored blocks representing different urban areas. The colors include red, blue, yellow, and white. The map is set against a dark background.

Autorità Portuale di Genova



Piano Regolatore Portuale

Testo approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 35 del 31 Luglio 2001, rettificata con Deliberazione n. 61 del 13 Novembre 2001

[Back](#)

S - Sampierdarena

Il mercato della merce containerizzata rappresenta il settore trainante dell'evoluzione del porto di Genova, mentre per settori quali le rinfuse e le merci varie, a fronte di un andamento generale sostanzialmente stabile, occorre prevedere strategie di sviluppo connesse alle opportunità offerte da specifici segmenti di mercato.

Partendo da queste considerazioni, il programma di potenziamento del settore contenitori nel bacino di Sampierdarena si realizza secondo uno schema riconducibile a due progetti essenziali.

Il primo riguarda il riempimento dello specchio acqueo antistante Calata Bettolo, con la rilocazione delle attività insediate sulla stessa Calata Bettolo, su Calata Olii Minerali e Calata Carzio, al fine di creare un nuovo terminal contenitori dotato di una superficie pari a circa 500.000 mq, e di oltre 1.800 metri lineari di banchina, per una capacità complessiva di circa 950.000 teus annui.

~~La partecipazione al trasferimento delle funzioni di bunkeraggio potrà avvenire essendo le medesime previste nell'Area Territoriale Pegli-Muttedo-Seethi (soppresso)~~

Sino a quando non verrà individuata una diversa e migliore localizzazione per l'attuale attività di bunkeraggio, tale attività dovrà essere resa compatibile con le previsioni di riempimento di Calata Bettolo.

Il secondo progetto riguarda, prima di tutto, la completa rifunzionalizzazione del Ponte Libia secondo il programma di intervento già previsto nel Piano Operativo Triennale 1997-1999, intervento da

completarsi attraverso una seconda fase che prevede il riempimento dello specchio acqueo compreso fra lo stesso Ponte Libia e Ponte Canepa.

A seguito dei suddetti interventi verrà nella prima fase creata un'area operativa di 325.000 mq con circa 1.500 metri lineari di banchina.

Nel più lungo periodo la completa trasformazione del naviglio verso modelli full container e l'espansione dei traffici movimentati impongono un ulteriore ampliamento del polo in esame attraverso il riempimento dello specchio acqueo compreso fra i moli Ronco e Canepa.

Il nuovo terminal misurerà nel complesso circa 600.000 mq, e sarà dotato di circa 2.300 metri lineari di banchina, con una potenzialità, per la componente dedicata al traffico contenitori, stimata di circa 850.000 teus annui.

Per quanto attiene il settore convenzionale il progetto di piano si incentra, a fronte delle prospettive commerciali prima indicate, su una razionalizzazione delle attività ed una migliore distribuzione degli spazi ad esse relativi. In effetti, al momento, il settore si caratterizza per una configurazione degli spazi e degli accosti che appare scarsamente compatibile con la tipologia ed i volumi dei traffici prodotti. Da ciò conseguono tra l'altro effetti negativi sul grado di utilizzo delle aree.

Le risultanze degli studi di settore portano, quindi, a prevedere la creazione di un unico polo territoriale per i traffici convenzionali caratterizzato dalla copresenza di funzioni miste e di funzioni specializzate, nonché da consistenti spazi

per attività dedicate al traffico dei contenitori trasportati da navi a carico misto. In questa logica, il nuovo polo, localizzato fra Ponte Somalia e Ponte Idroscalo, sarà caratterizzato rispetto all'attuale configurazione dal recupero di una vasta area a terra attraverso il riempimento dello specchio acqueo compreso fra Ponte Eritrea e Ponte Etiopia. La superficie complessiva misurerà circa mq 400.000, con una disponibilità di circa 2.300 metri lineari di banchina e potrà essere dotata di magazzini destinati alle merci varie per complessivi circa 60.000 mq.

L'area in esame potrà inoltre gestire un traffico contenitori di circa 250.000 teus/anno.

Il Piano Regolatore, nella disciplina di questa area territoriale, lascia ampi margini di flessibilità sia in termini gestionali che di distribuzione interna degli spazi coperti e scoperti da dedicare alle diverse attività, garantendo peraltro attraverso i parametri urbanistici un assetto coerente rispetto alle prospettive di sviluppo delle diverse tipologie produttive.

Contemporaneamente, si ritiene che le attività complementari e connesse con l'operatività dei terminal siano da collocarsi nella fascia a ridosso della nuova viabilità a raso in modo da non compromettere la funzionalità delle parti operative dei terminal stessi.

All'interno del settore rinfuse solide un ruolo preminente è svolto dalle movimentazioni di carbone, la cui prospettiva sembra essere orientata ad una sostanziale stabilità. In ragione di tale indicazione

ne prospettica e in considerazione del limitato apporto in termini di valore aggiunto riconducibile al trattamento del carbone, di cui sono ben note le problematiche di tipo ambientale, il progetto di Piano prevede una contrazione degli spazi dedicati a tale merceologia, concentrando gli stessi nelle aree di ponte San Giorgio ed in quelle da recuperare attraverso un parziale riempimento delle epoche eque di Calata Cenerentola dove potrà essere eventualmente essere trasferito il carbone ENEL (soppresso).

Accanto all'obiettivo di ridurre gli spazi dedicati al carbone, il progetto di piano prevede la presenza di attività legate al settore cemento e l'espansione dei minerali non ferrosi e delle rifuse minori, (argilla, caolino, sale, salgemma, ecc.), traffico contraddistinto dalla presenza di servizi a maggiore valore aggiunto rispetto alle tradizionali rifuse e da caratteristiche di compatibilità ambientale coerenti con una localizzazione nell'ambito del bacino di Sampierdarena.

Dal punto di vista infrastrutturale, il bacino portuale di Sampierdarena, sia per il livello di saturazione complessivamente già oggi rinvenibile, sia per le continue interferenze con il sistema urbano, necessita di una consistente opera di risistemazione.

Dal punto di vista dell'assetto ferroviario, il programma di interventi si incentra su una sostanziale modifica del relativo modello organizzativo di base con l'obiettivo di razionalizzare e delocalizzare le funzioni di smistamento del traffico, il

cui svolgimento avverrà principalmente attraverso due parchi ferroviari esterni, Sampierdarena e Campasso, favorendo così la razionalizzazione delle strutture interne al porto. A valle del suddetto ridisegno impiantato sulle due direttrici ora descritte, si pone ovviamente la revisione della rete delle connessioni che ad oggi si diramano su tutto il territorio portuale in linea con un assetto delle infrastrutture portuali e dei traffici ormai superato. In estrema sintesi l'intero bacino di Sampierdarena sarà interessato da un'opera di razionalizzazione e di semplificazione delle attuali connessioni, anche nell'intento di minimizzare gli incroci fra viabilità stradale e ferroviaria e di evitare "tagli" delle aree operative con evidenti sprechi di risorse territoriali.

Per quanto concerne il sistema stradale la nuova organizzazione si basa sulla predisposizione di due viabilità distinte: una a raso, l'altra di attraversamento in sopraelevata. Più in particolare, la viabilità in sopraelevata rappresenta una dorsale di collegamento del bacino di Sampierdarena tale da connettere l'attuale varco di San Benigno con il polo logistico di Comigliano, per proseguire a raso fino a connettere l'Aeroporto ed il casello autostradale di Genova-Aeroporto. Rispetto a tale prospettiva di medio-lungo periodo occorre precisare che il Piano prevede una fase intermedia contraddistinta dalla realizzazione di un nuovo varco in corrispondenza delle aree Canepa-Libia, oltreché di un nuovo accesso al bacino di Sampierdarena localizzato in corrispondenza della nuova viabilità del Polcevera. Si rievoca,

inoltre, che il nuovo assetto della viabilità è correlato ad una diversa organizzazione dei varchi doganali, coerentemente con l'esigenza di ridurre la presenza sul traffico e sulle strutture urbane ad oggi penalizzate dall'eccessiva concentrazione dei flussi sul varco di San Benigno. Il programma di ristrutturazione va accompagnato da un progressivo adeguamento delle tecnologie utilizzate sia per la gestione del traffico sia per lo svolgimento di specifiche funzioni.

E' opportuno ricordare che l'assetto infrastrutturale proposto è coerente con la destinazione di lungomare Canepa ad asse di scorrimento urbano veloce, avendo a riferimento un quadro progettuale già approvato dagli enti competenti in Conferenza dei Servizi - che ha cura di evitare interferenze tra la mobilità urbana e portuale.

Anche in questa direzione va ricordato il proposto programma di riassetto dell'area di S. Benigno che, nel contesto di una valorizzazione degli insediamenti urbani e portuali ivi previsti, assicura una migliore connessione tra il varco portuale e il casello autostradale, eliminando nel contempo interferenze con la viabilità urbana.

Ancora, il riassetto delle infrastrutture stradali impone un preventivo intervento di recupero degli assi viari alla loro originaria finalità, delocalizzando tutte le funzioni improprie che ad oggi impediscono un corretto utilizzo della viabilità interna al porto. Quest'ultima considerazione richiama la necessità di reperire, d'intesa con l'amministrazione comunale, al di fuori dell'area di operatività portuale,

gli spazi necessari alle funzioni indotte dall'attività dello scalo marittimo. In particolare ci si riferisce all'esigenza di individuare soluzioni adeguate al problema della sosta degli automezzi pesanti.

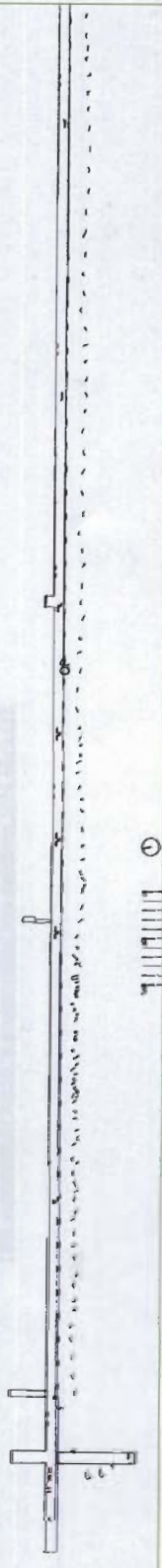
La puntuale definizione dello schema di assetto infrastrutturale rappresenta elemento prioritario rispetto alla localizzazione delle aree edificabili⁽¹⁾.

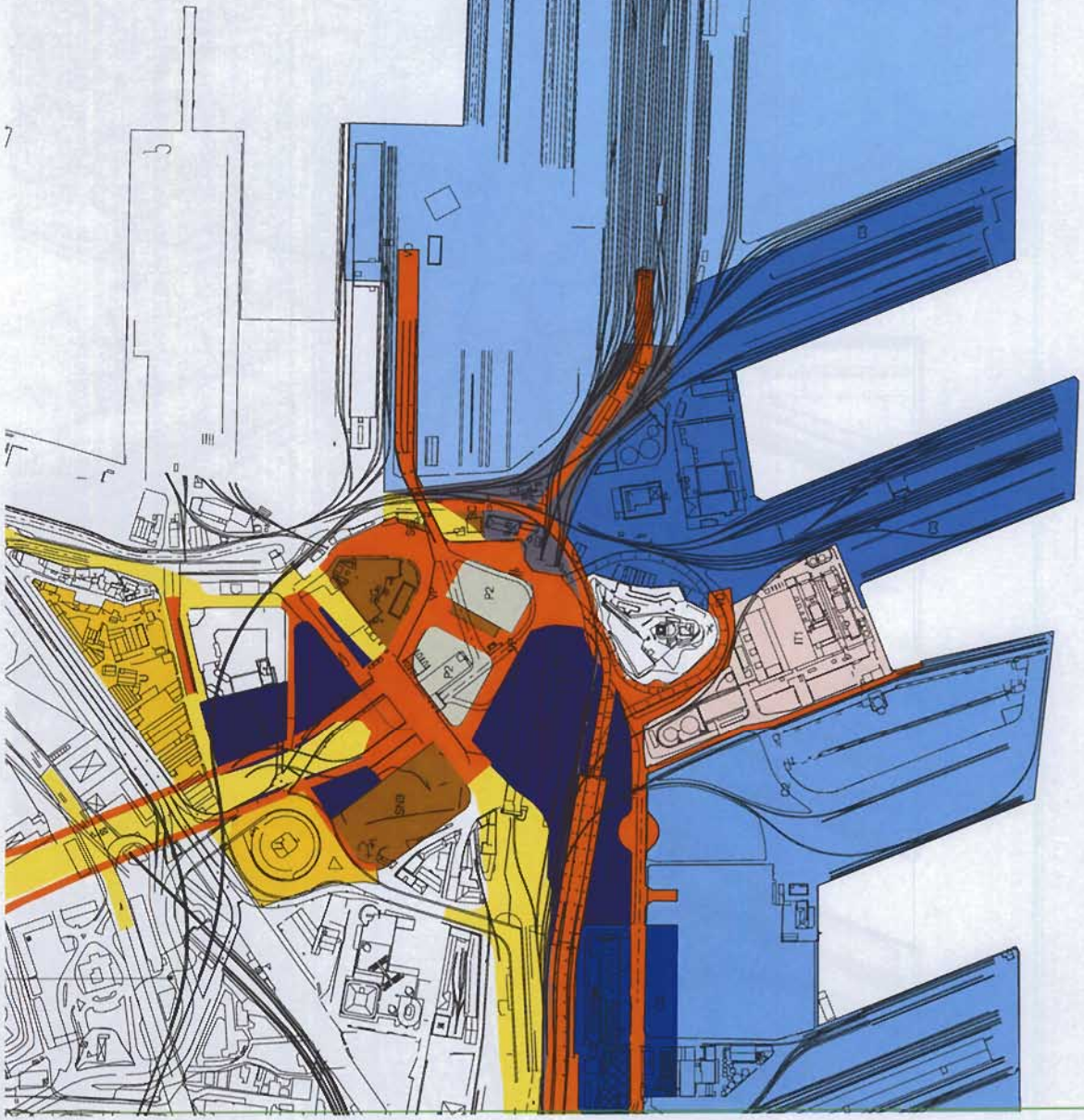
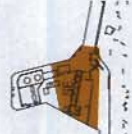
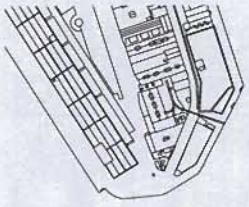
Infine per quanto attiene alle opere marittime, il potenziale dell'offerta portuale previsto per il bacino di Sampierdarena ed in particolare per il polo Libia-Canepa-Ronco, richiede che il sistema degli accessi marittimi al porto venga conseguentemente adeguato per essere reso compatibile con l'aumento del numero delle navi in entrata ed uscita. A questi fini, il progetto di piano prevede la risagomatura dell'accesso di ponente, oggi utilizzabile solo per gli accosti di Cornigliano, attraverso un modifica dell'attuale assetto della diga in modo tale da creare un bacino di evoluzione sufficiente all'ingresso delle navi destinate ai terminal di ponente del bacino di Sampierdarena.

(1) Si veda a riguardo la Deliberazione del Consiglio Regionale n° 35 del 31 Luglio 2001 rettificata con Deliberazione n° 61 del 13 Novembre 2001



Area territoriale Sampierdarena





7

b

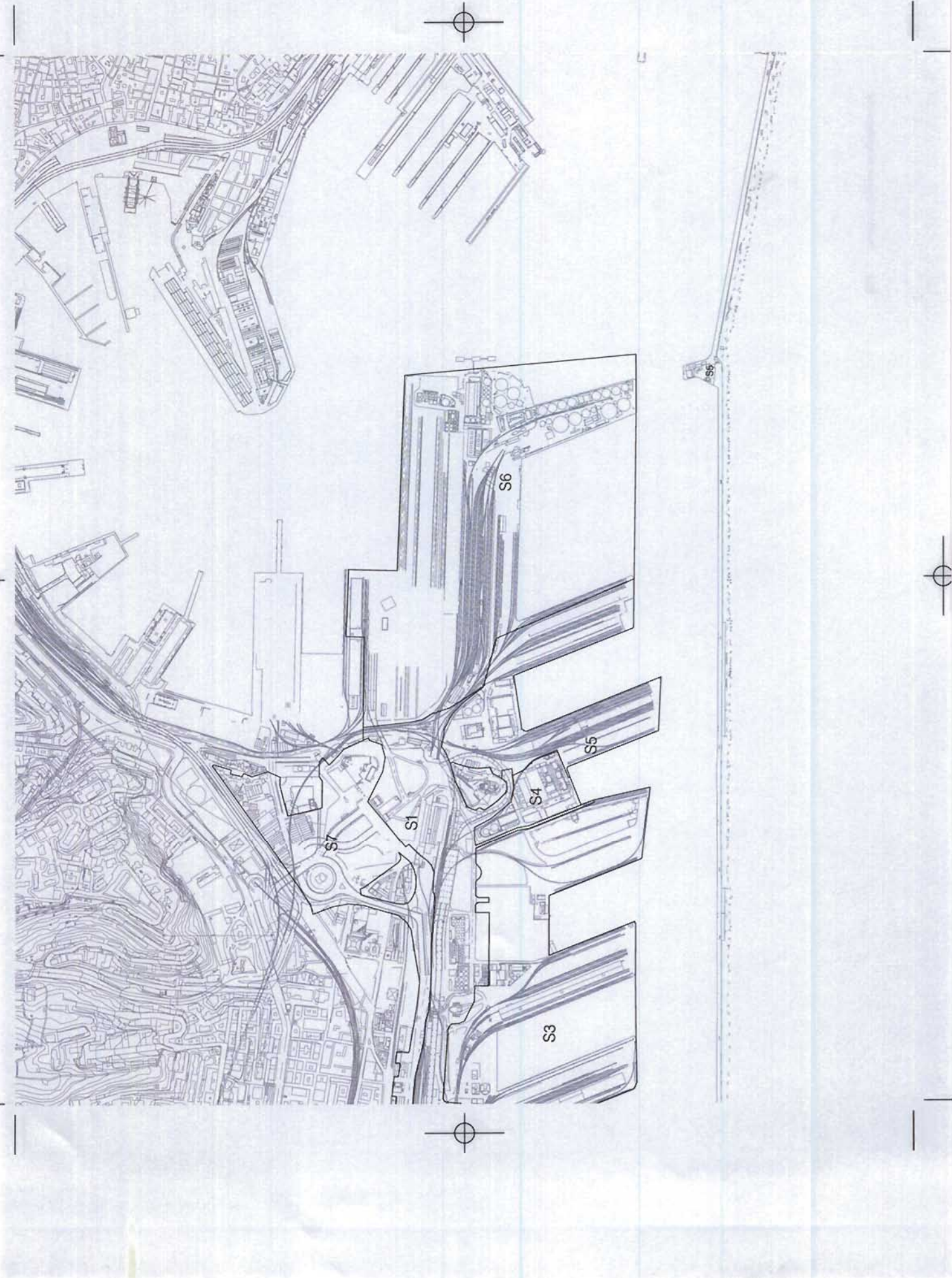
b

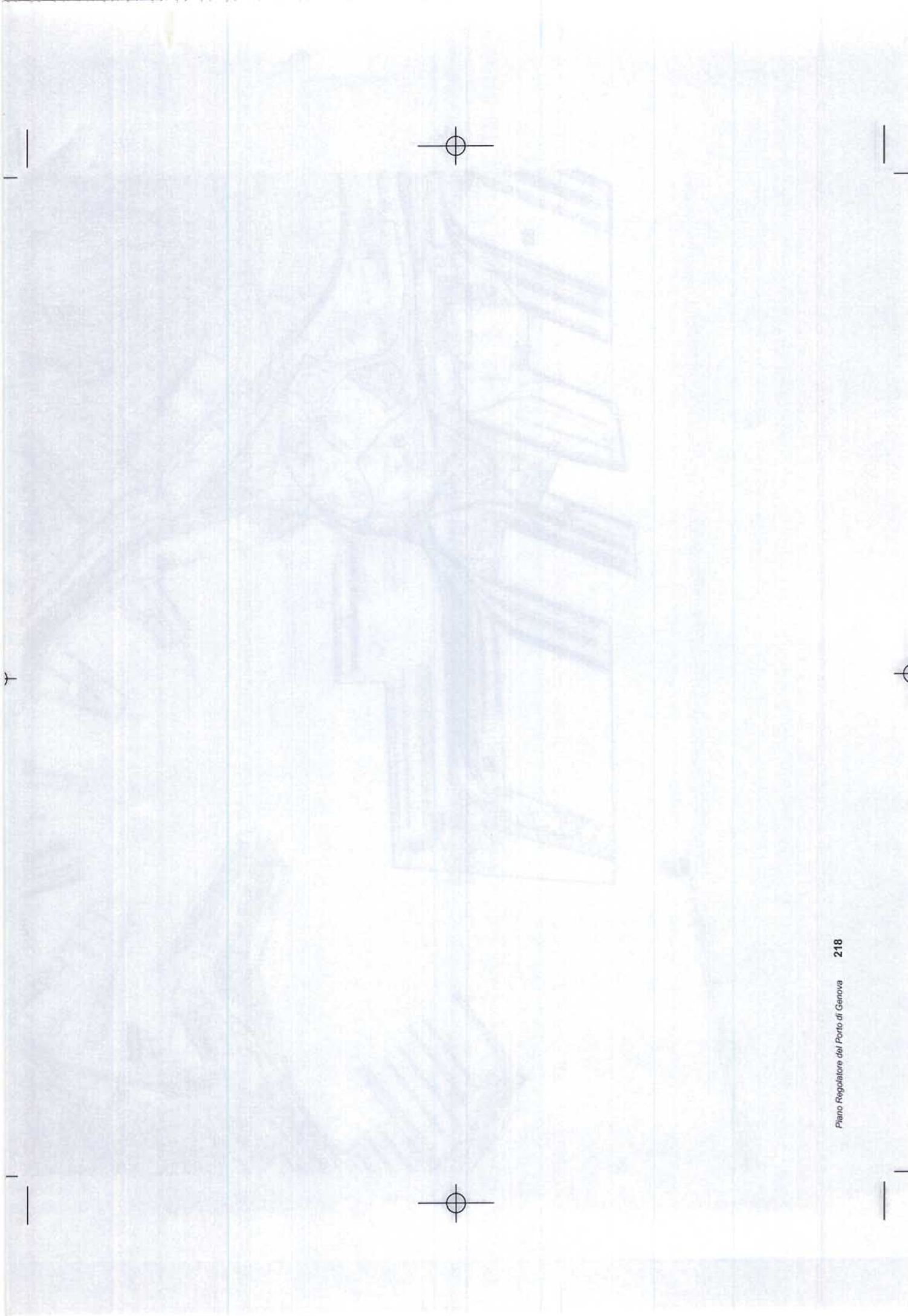




Gli ambiti di Sampierdarena

711171119





S1

Gli obiettivi dell'ambito

Il totale riassetto del sistema stradale del bacino di Sampierdarena risulta essere un intervento fondamentale in considerazione degli aumenti di traffico previsti e delle nuove distribuzioni funzionali. A questo scopo il nuovo assetto si fonda su un disegno unitario a raso ed in sopraelevata (già parzialmente esistente) dell'infrastruttura viaria, in grado di garantire un'accessibilità diretta dai varchi ai vari terminali e viceversa, senza alcuna interferenza tra i flussi di traffico. Si sottolinea anche che la rilevanza del corretto funzionamento del sistema della viabilità, così come previsto dal nuovo assetto infrastrutturale, impone una rigida osservanza delle norme circa l'incompatibilità delle funzioni improprie. La realizzazione del nuovo sistema è articolata in due fasi. La prima, di medio periodo, che, presupponendo la realizzazione del nodo infrastrutturale sul Polcevera, assicura il collegamento diretto fra il porto e la direttrice nord, attraverso il casello di Genova-Bolzaneto. Al riguardo si sottolinea l'importanza della localizzazione del nuovo varco Canepa-Libia, che deve assicurare la connessione con il sistema della viabilità portuale a raso (parte ponente); inoltre il tracciato del collegamento ferroviario tra la linea sommersibile e il parco fuori muro non deve interferire con il suddetto sistema a raso ed essere perciò designato il più possibile in aderenza alla nuova strada su Lungomare Canepa. La seconda fase, in cui la sopraelevata portuale viene ad assumere, grazie al suo prolungamento, carattere di dorsale principale dal varco di S.Benigno all'area di Cornigliano e di qui al casello di Genova Aereoporto. In questa fase si potrà disporre anche di un nuovo accesso al bacino di Sampierdarena, localizzato nell'area di Cornigliano in corrispondenza della nuova viabilità del Polcevera.

Anche il varco di S.Benigno viene riconfigurato secondo il nuovo assetto viabilistico: l'individuazione di opportune zone di sosta per veicoli commerciali è collegato al generale disegno infrastrutturale illustrato nell'area territoriale di Sampierdarena. Tale riassetto infrastrutturale permette inoltre di ricavare nuovi spazi al di sotto della sopraelevata portuale che possono costituire preziosa risorsa per i servizi portuali.

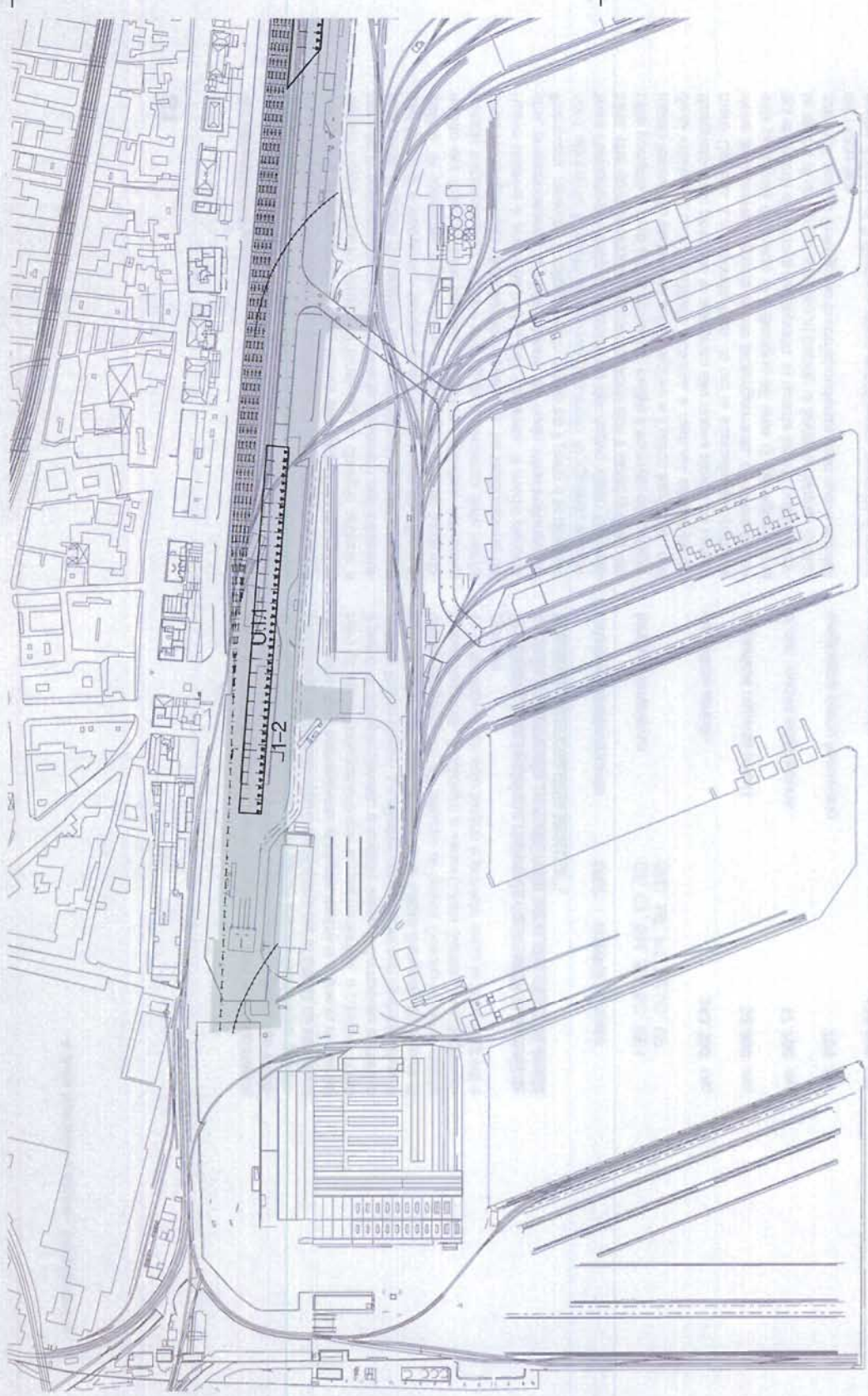
In corrispondenza delle rampe della sopraelevata portuale-parte più a levante-trova localizzazione un polo rifiuti liquide, dedicato ai prodotti chimici. Lo schema del sistema ferroviario principale pre-

vede il mantenimento del parco "Fuorimuro", con una consistenza compatibile con il nuovo schema organizzativo e gestionale incaricato sull'uso più sistematico dei parchi esterni Campasso e Sampierdarena, ottenendo spazio necessario per le attività da insediarsi al di sotto della sopraelevata portuale; inoltre si prevede di mantenere gli attuali collegamenti con la rete nazionale, a ponente verso il parco di Sampierdarena, a levante verso il Campasso tramite la galleria Passo Nuovo. Le relative connessioni con i parchi interni ai terminali sono previste all'altezza di calata Bengasi, all'altezza di calata Mogadiscio, all'altezza di calata Giaccone verso ponte Rubattino/ponte S. Giorgio e verso Calata Sanità; un collegamento di servizio ad un solo binario è previsto verso la zona traghetti e crociere.

Si richiama la prescrizione regionale riguardante la demolizione della sopraelevata portuale nella parte che cinge ad anello lo sperone roccioso della lanterna⁽¹⁾.

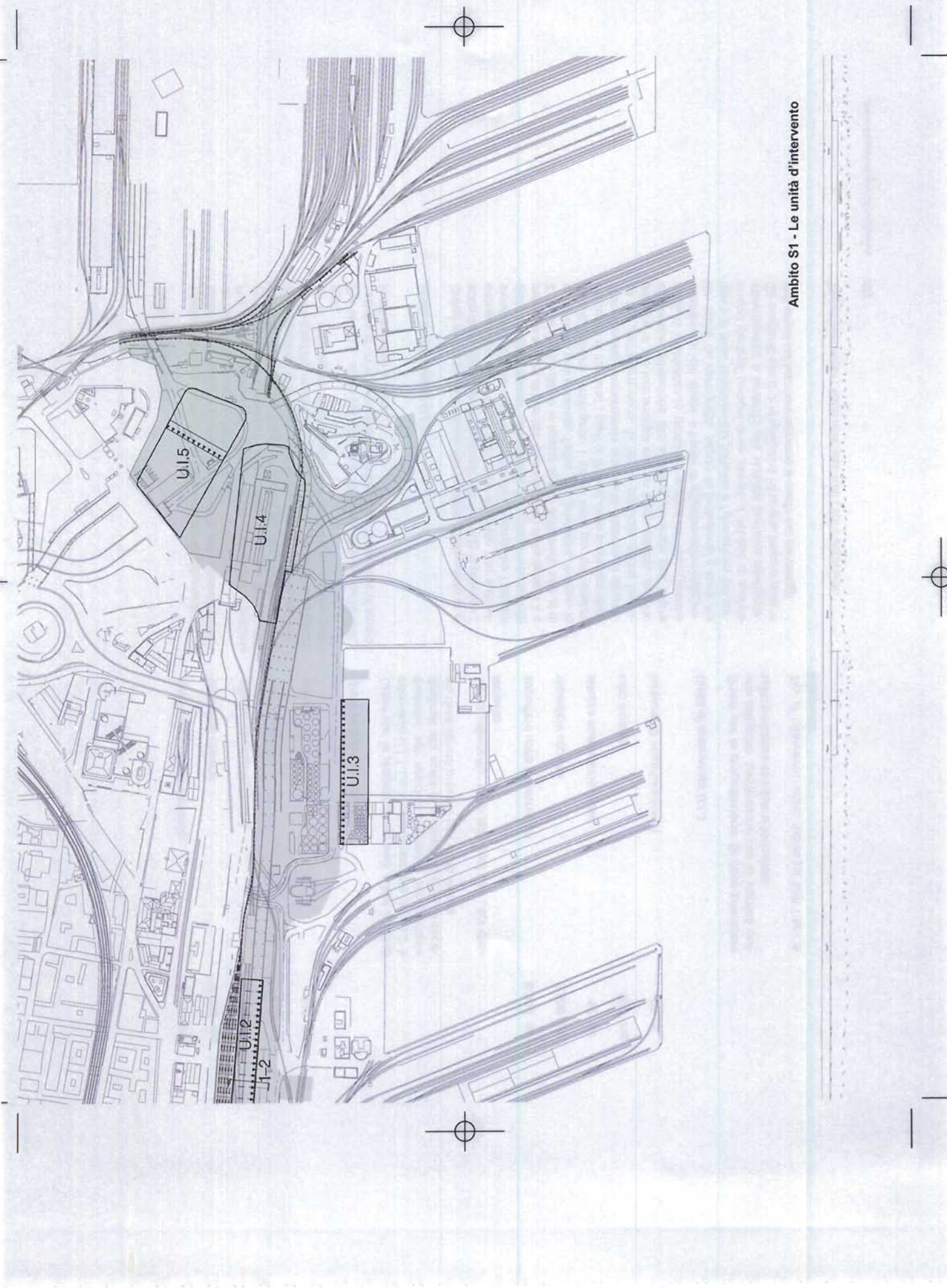
funzione caratterizzante	MS2 - viabilità portuale
funzioni ammesse	C5, C7, SM, SG, SC, SE1, SN3, MF, P1, P2, VD, VP
superficie ambito	243.300 mq
superficie coperta (max)	39.800 mq
di cui: nuova edificazione	17.700 mq
lunghezza parco ferroviario	700 ml
viabilità portuale	127.800 mq
spazi ad esclusivo uso portuale destinati alla sosta delle autovetture (min).	8.800 mq
spazi ad esclusivo uso portuale destinati alla sosta dei veicoli commerciali (min).	11.500 mq

(1) Si veda a riguardo la Deliberazione del Consiglio Regionale n. 35 del 31 Luglio 2001 rettificata con Deliberazione n. 61 del 13 Novembre 2001



7111111111 0





Ambito S1 - Le unità d'intervento

Unità di intervento

L'ambito è stato suddiviso in cinque Unità di Intervento di cui quattro localizzate al di sotto e a lato della sopraelevata portuale, mentre la quinta riguarda il varco di S. Benigno.

Per le unità di intervento al di sotto della sopraelevata portuale (U.I.1, U.I.2) si prevede l' utilizzo degli spazi per servizi (SG, SC, SM) direttamente legati all' attività portuale; nell' U.I.3 trova localizzazione la funzione operazioni portuali relative alle rinfuse liquide(C5); mentre nella U.I.4 trova localizzazione la funzione di stoccaggio, manipolazione e distribuzione delle merci (C7).

Per la U.I.5, varco portuale di S Benigno, si prevede la realizzazione di un nuovo edificio con funzione di stazione di controllo all' accesso al porto.

Unità di intervento U.I.1

Criteria per la progettazione: Per le unità di intervento al di sotto della sopraelevata portuale (U.I.1, U.I.2) si prevede l' occupazione degli spazi sottostanti secondo una suddivisione in lotti che deve rispettare la distanza tra i pilastri della struttura stessa. Le modalità di occupazione dei lotti possono essere di due tipi come indicato nelle sezioni 1 e 2: l'una che privilegia lo spazio aperto edificando solo al di sotto della sopraelevata; l'altra che privilegia, invece, lo spazio coperto, edificando l' intero lotto per un' altezza massima di 12 metri (parti al di fuori delle proiezioni della sopraelevata), mantenendo sempre la distanza di sicurezza dal parco ferroviario. Si ritiene possibile anche l'occupazione di più lotti contigui con un unico edificio, avendo comunque attenzione allo schema generale dell' intera unità di intervento in modo da evitare un' occupazione casuale dei lotti stessi. Il fronte di attestamento obbligatorio, come da cartografia, segue la proiezione a terra del lato sud della sopraelevata portuale e l'ubicazione dei parcheggi portuali comuni deve essere a ridosso di questo attestamento e limitrofo alla viabilità portuale principale. Gli eventuali spazi di lavorazione all'aperto devono essere individuati sul lato nord opposto a quello dei parcheggi.

Tipi di intervento : sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie unità d'intervento	8.500 mq
superficie coperta	8.500 mq
altezza costruzione (max)	12 ml
lotto minimo	325 mq
rapporto di copertura	100 %

Unità di intervento U.I.2

Criteria per la progettazione: vedi criteri unità di intervento U.I.1. Lo spazio antistante la U.I.2 è dedicato agli spazi di esclusivo uso portuale destinati alla sosta di autovetture (P1), a servizio delle attività previste nell' unità stessa.

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie unità di intervento	6.300 mq
superficie coperta	5.500 mq
altezza costruzione (max)	12 ml
lotto minimo	460 mq
rapporto di copertura (max)	90 %

Unità di intervento U.I.3

Criteria per la progettazione: Si deve prevedere una adeguata connessione con la viabilità portuale principale stradale e ferroviaria.

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi di intervento.

superficie unità d'intervento	7.200 mq	superficie coperta	1300 mq
rapporto di copertura (max)	90 %	altezza costruzione (max)	9 ml
		rapporto di copertura (max)	9 %

Unità di intervento U.I.4

Criteri per la progettazione: l'eventuale ampliamento dell' edificio preesistente dovrà prestare particolare attenzione alle connessioni con la viabilità portuale comune e al mantenimento della linea ferroviaria di collegamento tra il parco Fuorimuro e l'area di Levante (galleria Passonovo e parco S. Limbania).

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi di intervento.

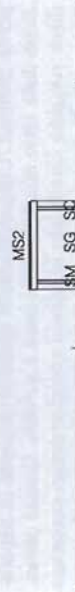
superficie unità d'intervento	17.200 mq
superficie coperta	8.800 mq
altezza costruzione (max)	30 ml
rapporto di copertura (max)	52 %

Unità di intervento U.I.5

Criteri per la progettazione: Per la U.I.5, varco portuale di S Benigno, il nuovo edificio con funzione di stazione di controllo all'accesso al porto ha un fronte di attestamento obbligatorio coincidente con la nuova cinta portuale, in modo da garantire spazi di accumulo interni ed esterni al porto e per meglio assolvere alle suddette funzioni di controllo.

Tipi d'intervento : sono ammessi tutti i tipi di intervento.

superficie unità d'intervento	15.000 mq
-------------------------------	-----------



sezione 1



sezione 2



S2

Gli obiettivi dell'ambito

A fronte delle motivate previsioni di sviluppo del traffico containerizzato, il piano si propone di favorire una significativa espansione dell'offerta attraverso la progettazione, nel bacino di Sampierdarena, di due poli contenitori.

L'ambito in esame rappresenta uno dei suddetti poli. Obiettivo da perseguire è la realizzazione di un area contenitori la cui capacità a regime raggiunga i circa ottocentomila Teus, tramite il riempimento degli specchi acquei tra i moli Ronco, Canepa e Libia. La rete infrastrutturale sarà adeguata al nuovo assetto mediante la realizzazione di due parchi ferroviari, uno su ponte Ronco ed uno sul riempimento tra ponte Canepa e ponte Libia, rappresentati nella scheda grafica, entrambi collegati al sistema ferroviario principale. E' anche prevista la demolizione delle rampe che dalla sopraelevata portano a ponte Libia e ponte Somalia. L'organizzazione spaziale prevede la separazione delle zone operative dalle aree a servizio. Queste ultime, dove vengono localizzate le attività complementari connesse all'operatività del terminal, si trovano concentrate nella fascia a ridosso della strada principale a raso, delimitate dalla localizzazione dei nuovi varchi e dagli spazi previsti per l'accumulo dei veicoli commerciali. All'interno della stessa fascia sono altresì individuate zone da destinare all'edificazione di nuove strutture.

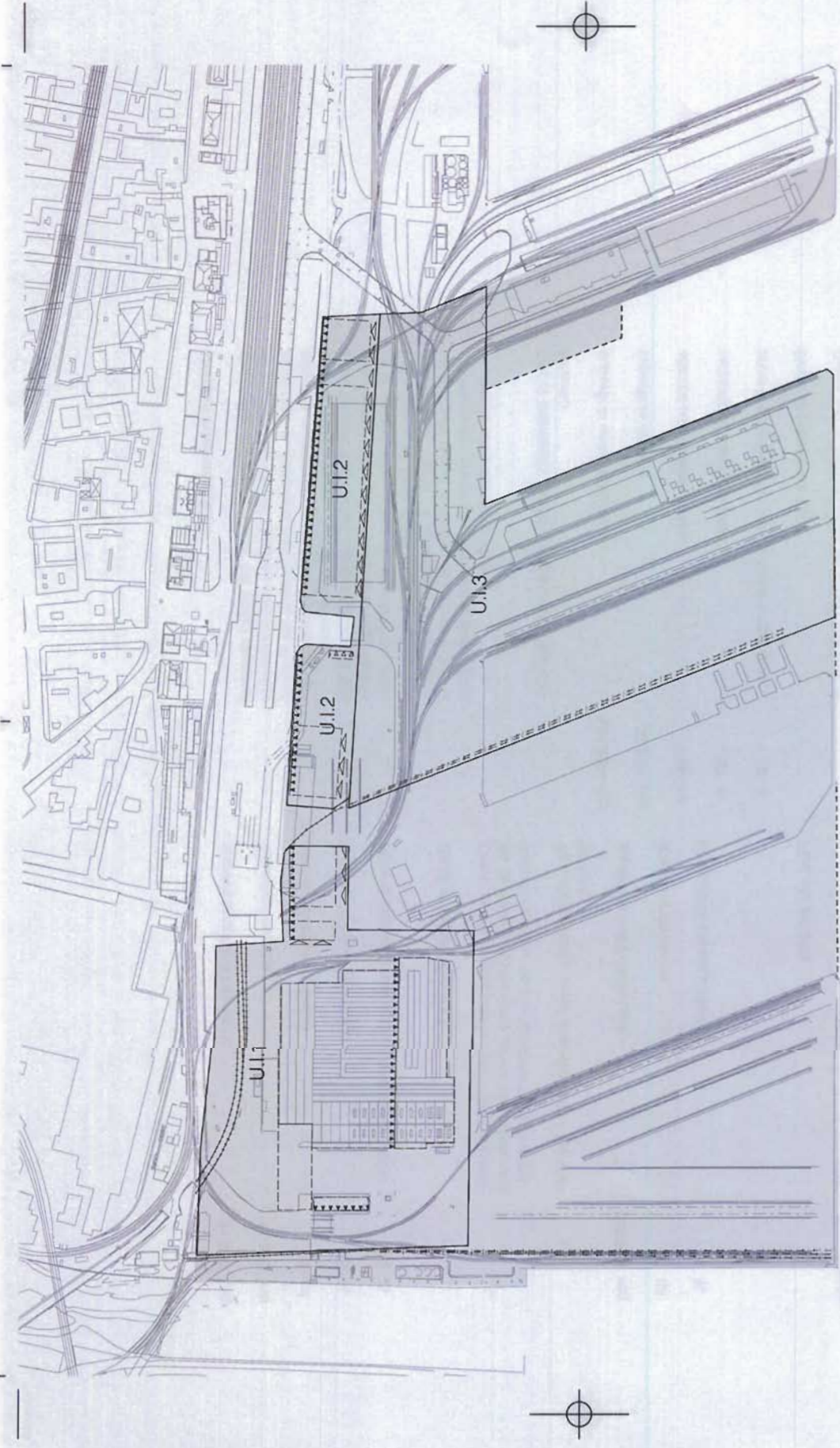
funzione caratterizzante	C1 - operazioni portuali relative ai contenitori	C2
funzioni ammesse		
superficie ambito	608.800 mq	
superficie riempimento (max)	126.700 mq	
banchine	2.400 ml	
superficie coperta	65.400 mq	

di cui: nuova edificazione 20.000 mq
lunghezza singolo parco ferroviario 500 ml

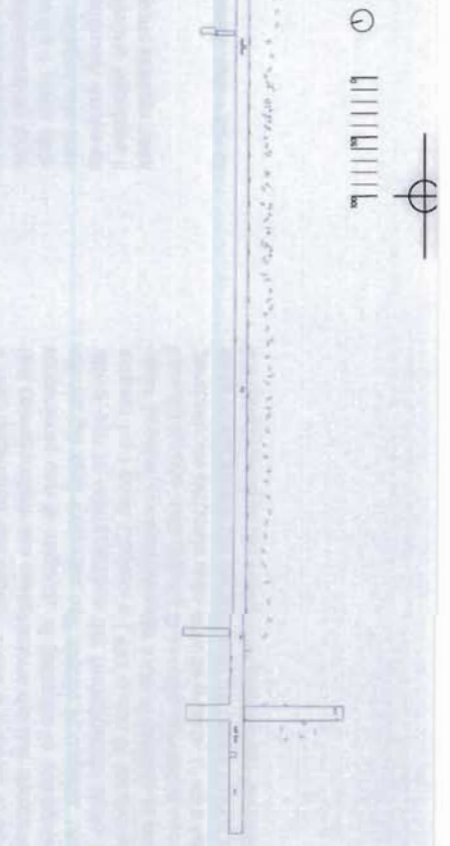
Unità di intervento

L'ambito è stato suddiviso in tre unità d'intervento: in particolare tutte le attività complementari connesse all'operatività del terminal devono trovare collocazione nelle U.I.1 e U.I.2, mentre nella U.I.3 (area operativa) è ammessa edificazione per la sola funzione di stoccaggio della merce.

Le aree di accumulo per i veicoli commerciali, localizzate nelle U.I.1 e U.I.2, devono essere costituite da superfici unitarie poste in prossimità di ciascun varco. Eventuali ulteriori zone di accumulo possono essere soddisfatte in aree contigue alle U.I.1 e U.I.2. Nelle stesse U.I.1 e U.I.2 dovranno essere garantiti idonei spazi da dedicare a parcheggio pertinenziale.



Ambito S2 - Le unità d'intervento



Unità di intervento U.I.1

Criteria per la progettazione: Gli edifici doganali di supporto ai varchi saranno preferibilmente localizzati in posizione baricentrica tra il varco stradale e l'accesso ferroviario e collegati alle aree di accumulo per i veicoli commerciali. Sono previsti sugli edifici esistenti interventi fino alla demolizione e parziale ricostruzione. Qualora si ritenga necessario un uso diverso delle aree occupate dalla parte a mare dell'edificio denominato "Dema", è consentita la demolizione e ricostruzione a partire dal nuovo fronte di attestamento, come da indicazione prescrittiva contenuta nella scheda grafica.

Tipi di intervento : sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie unità d'intervento	101.800 mq
superficie coperta	30.000 mq
altezza costruzione (max)	26 ml
rapporto di copertura (max)	32 %
zone di accumulo dei veicoli commerciali (min)	5 %

Unità di intervento U.I.2

Criteria per la progettazione: gli edifici doganali di supporto ai varchi saranno preferibilmente localizzati in posizione baricentrica tra il varco stradale e l'accesso ferroviario e collegati alle aree di accumulo per i veicoli commerciali. Anche gli edifici, demoliti e ricostruiti, devono rispettare il fronte di attestamento obbligatorio indicato nella scheda grafica.

Tipo d'intervento: sono ammessi tutti i tipi di intervento

superficie unità di intervento	31.900 mq
superficie coperta	17.500 mq
altezza costruzione (max)	15 ml
rapporto di copertura (max)	55 %
zone di accumulo dei veicoli commerciali (min)	12 %

Unità di intervento U.I.3

Criteria per la progettazione : ogni struttura edilizia di nuova costruzione dovrà rispettare una distanza minima dal filo banchina di venti metri

Tipo d'intervento: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie unità d'intervento	165.000 mq
altezza costruzione	20 ml
rapporto di copertura (max)	10 %

Fasi e/o priorità

Il raggiungimento dell'assetto finale è previsto in due distinte fasi corrispondenti alla realizzazione dei due riempimenti, coerentemente con le esigenze di garantire la salvaguardia delle attività già insediate nell'ambito in oggetto. Una fase si attiva con la realizzazione del riempimento dello specchio acqueo tra i ponti Canepa e Libia e con la localizzazione dei nuovi accessi; contestualmente a ciò si realizza la progressiva concentrazione delle attività di servizio connesse secondo l'organizzazione proposta nella scheda grafica. L'altra fase prevede la realizzazione del riempimento tra i ponti Ronco e Canepa e il completamento del sistema infrastrutturale ferroviario.

Codice	Descrizione	Coordinate	Note
01	Area di interesse storico-artistico	44° 45' N, 10° 45' E	...
02	Area di interesse urbanistico	44° 45' N, 10° 45' E	...
03	Area di interesse ambientale	44° 45' N, 10° 45' E	...
04	Area di interesse paesaggistico	44° 45' N, 10° 45' E	...
05	Area di interesse culturale	44° 45' N, 10° 45' E	...
06	Area di interesse sportivo	44° 45' N, 10° 45' E	...
07	Area di interesse religioso	44° 45' N, 10° 45' E	...
08	Area di interesse scientifico	44° 45' N, 10° 45' E	...

S3

Gli obiettivi dell'ambito

I traffici convenzionali fanno prevedere una crescita contenuta e con riferimento a specifiche merceologie e tipologie di trasporto.

In relazione a questo scenario, obiettivo generale è la razionalizzazione degli attuali spazi e accosti mediante la realizzazione di un unico polo caratterizzato dalla copresenza di funzioni miste e di funzioni specializzate, nonché da consistenti spazi per attività dedicate al traffico dei contenitori trasportati da navi a carico misto.

Per il nuovo polo dei traffici convenzionali, si prevede il recupero di vaste aree a terra anche mediante il riimpimento dello specchio acqueo tra i ponti Eritrea ed Etiopia. L'intera area è progettata per ospitare, da un lato un terminal specializzato per le operazioni portuali relative ai prodotti deperibili, localizzato su ponte Somalia, e dall'altro un terminal multipurpose da localizzare sui ponti Eritrea, Etiopia e Idroscalo. E' anche prevista la demolizione delle rampe che dalla sopraelevata portano a ponte Libia e ponte Somalia. La rete infrastrutturale sarà adeguata al nuovo assetto mediante la realizzazione di nuove linee ferroviarie. L'organizzazione spaziale prevede la separazione delle zone operative dalle aree a servizio. Queste ultime, dove vengono localizzate le attività complementari connesse all'operatività dei terminal, si trovano concentrate nella fascia a ridosso della strada principale a raso, delimitate dalla localizzazione dei nuovi varchi e dagli spazi previsti per l'accumulo dei veicoli commerciali. All'interno della stessa fascia sono altresì individuate zone da destinare all'edificazione di nuove strutture.

funzione caratterizzante C2 - operazioni portuali relative alle merci convenzionali

funzioni ammesse: C1, C3 (1)

superficie ambito	<u>411.600 mq</u>
superficie riempimento (max)	59.500 mq
banchine	<u>2.300 ml</u>
superficie coperta	89.500 mq
di cui: nuova edificazione	69.400 mq
lunghezza parco ferroviario	350 ml

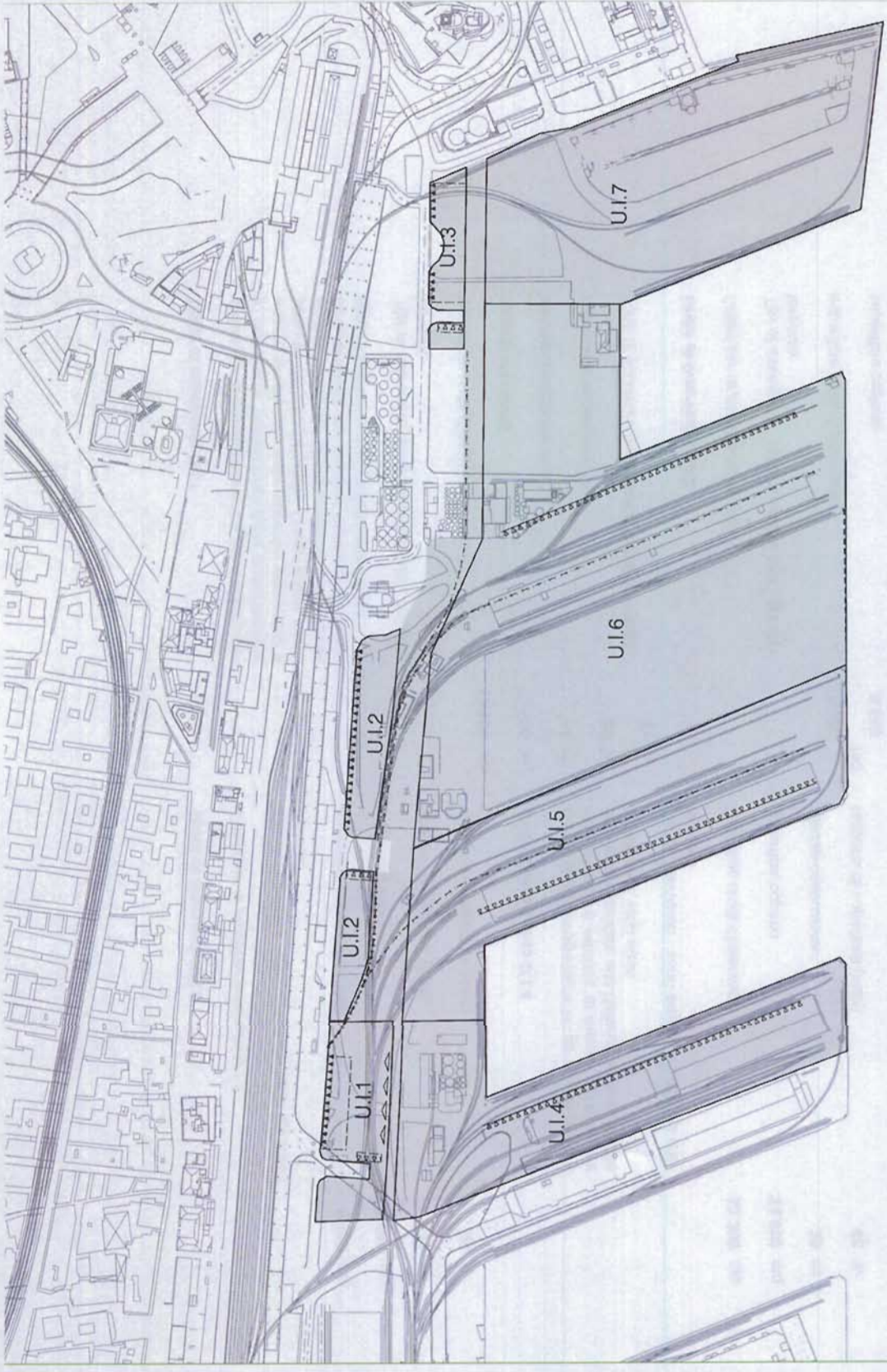
Unità di intervento

L'ambito è stato suddiviso in sette unità d'intervento: in particolare tutte le funzioni classificate come attività complementari connesse all'operatività del terminal devono trovare collocazione nelle U.I.1, U.I.2 e U.I.3 mentre nelle U.I.4, U.I.5, U.I.6 e U.I.7 (aree operative) è ammessa l'edificazione per la sola funzione di stoccaggio della merce.

In particolare si prevede: per la U.I.4 la localizzazione di attività specializzate nel trattamento di prodotti deperibili, per la U.I.5 e U.I.6 la localizzazione di funzioni miste (merci convenzionali e contenitori).

~~Tenute presente che l'area è interessata dall'eventuale realizzazione di un impianto tecnologico per lo smaltimento dei rifiuti solidi eccedendo le indicazioni contenute nel protocollo d'intesa a suo tempo sottoscritto con gli enti locali e J. Enel, il Piano ne prevede eventualmente la localizzazione nelle U.I.7 (soppresso)~~

Le aree di accumulo per i veicoli commerciali, localizzate nelle U.I.1, U.I.2 e U.I.3 devono essere costituite da superfici unitarie contigue al varco. Eventuali ulteriori zone di accumulo possono essere soddisfatte in aree contigue alle U.I.1, U.I.2 e U.I.3. Nelle stesse U.I.1, U.I.2 e U.I.3 dovranno essere garantiti idonei spazi da dedicare a parcheggio pertinenziale.



Ambito S3 - Le unità d'intervento



Unità di intervento U.I.1

Criteria per la progettazione: La zona di accumulo per veicoli commerciali deve possibilmente essere localizzata nelle superfici disponibili a ponente del varco stradale. I nuovi edifici, previsti per le attività complementari e connesse all'operatività dei terminali, devono attestarsi lungo il confine superiore dell'unità stessa.

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie unità d'intervento
superficie coperta
altezza costruzione (max)
rapporto di copertura (max)
zone di accumulo dei veicoli commerciali (min)

13.000 mq
2.500 mq
15 ml
25 %
17 %

Unità di intervento U.I.2

Criteria per la progettazione: vedi U.I.1

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie unità d'intervento
superficie coperta
altezza costruzione (max)
rapporto di copertura (max)
zone di accumulo dei veicoli commerciali (min)

12.900 mq
5.500 mq
15 ml
43 %
27 %

Unità di intervento U.I.3

Criteria per la progettazione: vedi U.I.1

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie unità d'intervento
superficie coperta
altezza costruzione (max)
rapporto di copertura (max)

5.600 mq
2.300 mq
15 ml
45 %

Unità di intervento U.I.4

Criteria per la progettazione: gli ampliamenti e ogni struttura edilizia di nuova costruzione dovranno rispettare una distanza minima dal filo banchina di venti metri

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie unità d'intervento
superficie coperta
altezza costruzione
rapporto di copertura (max)

53.300 mq
24.600 mq
20 ml
48 %

Unità di intervento U.I.5

Criteria per la progettazione: vedi U.I.4

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie unità d'intervento

65.500 mq

rapporto di copertura (soppresso).

superficie coperta	20.000 mq
altezza costruzione	20 ml
rapporto di copertura (max)	40 %

Unità di intervento U.I.6

Criteria per la progettazione: vedi U.I. 4

Tipi di intervento : sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie unità d'intervento	155.500 mq
superficie coperta	14.500 mq
altezza costruzione	20 ml
rapporto di copertura (max)	10 %

Unità di intervento U.I.7

Criteria per la progettazione: vedi U.I. 4. Nel caso di realizzazione dell'impianto tecnologico termoelettrico - questo deve essere localizzato in contiguità alla centrale ENEL, secondo quanto indicato nel relativo protocollo di intenti - deve essere garantita l'indipendenza funzionale mediante la realizzazione di una viabilità dedicata non coincidente con quella portuale (soppresso).

Tipi di intervento : sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie unità d'intervento	76.700 mq
altezza costruzione	20 ml
	20 %

S4

Gli obiettivi dell'ambito

In questo ambito è localizzato l'impianto di produzione dell'energia elettrica. I dati di seguito riportati sono riferiti al solo perimetro che attualmente occupa e alle aree di pertinenza ad esso connesse.

La localizzazione del parco carbone della centrale stessa è individuata avuto riguardo agli obiettivi indicati nell'ambito S5. Lungo tutto il confine della centrale corre la viabilità portuale principale e la viabilità interna dei terminal limitrofi.

Sulle concessioni concernenti le aree demaniali destinate all'esercizio degli impianti di produzione termoelettrica, è intervenuta la legge n. 340 del 24 Novembre 2000⁽⁵⁾.

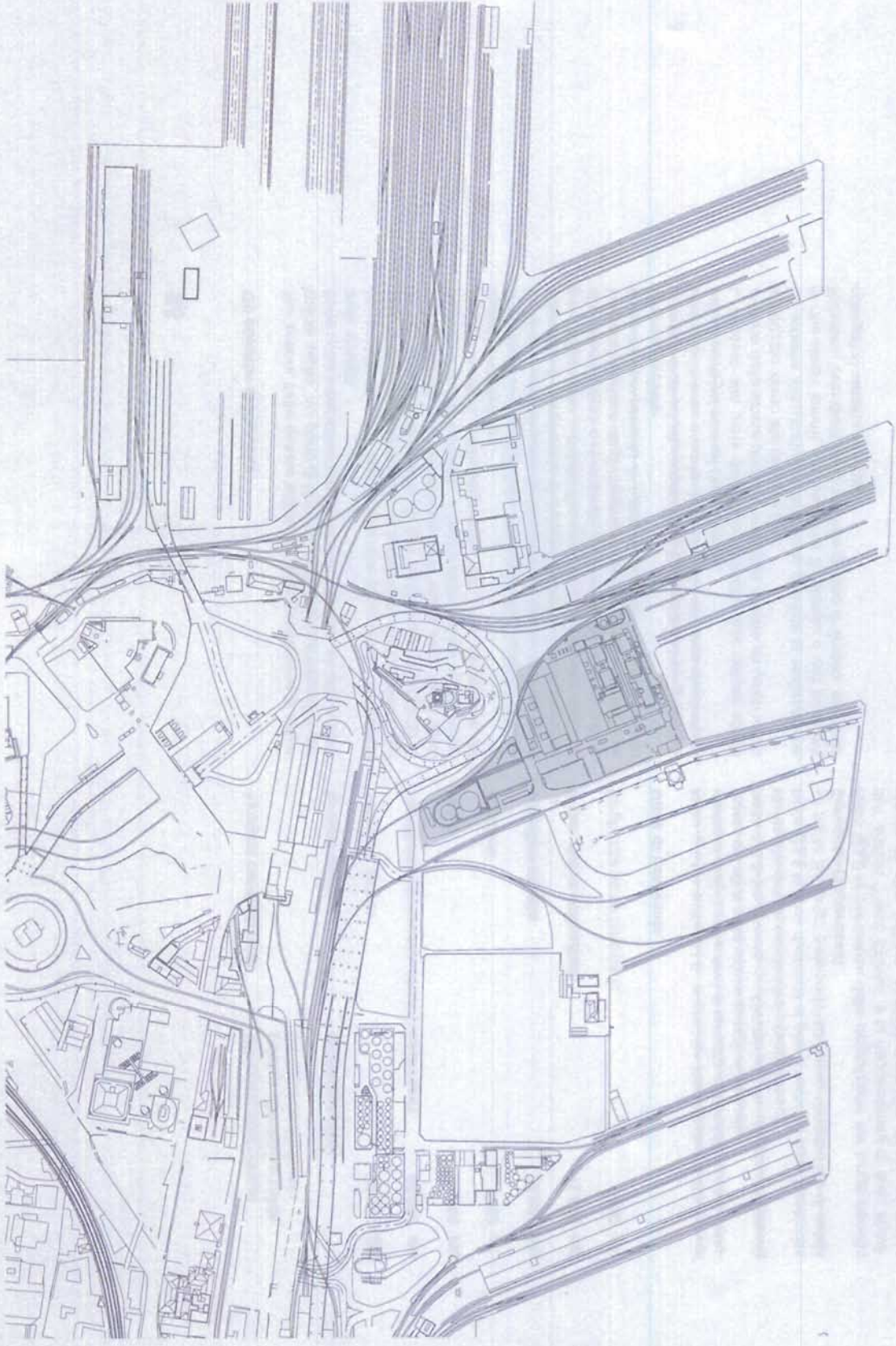
funzione caratterizzante IT - impianti tecnologici

Tipi di intervento : sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie ambito 31.000 mq

superficie coperta 12.500 mq

(5) La precisazione è opportuna anche in riferimento alle indicazioni contenute nel Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale sul PRP del 25/10/00, che a riguardo ha previsto la necessità di riconsiderare la presenza dell'Centrali ENEL.



Ambito S4



S5

Gli obiettivi dell'ambito

Nel settore delle rifuse solide un ruolo preminente è attualmente svolto, nel porto di Genova, dalle movimentazioni di carbone la cui prospettiva sembra essere orientata ad una sostanziale stabilità.

In considerazione di tale indicazione prospettica, del limitato valore aggiunto riconducibile al trattamento del carbone e per le ben note problematiche di tipo ambientale, il progetto di piano prevede una diminuzione della quota parte degli spazi dedicati a questo minerale, a favore delle rifuse solide minori (argilla, caolino, sale, salgemma, etc.), del cemento e dei materiali non ferrosi.

In particolare, è previsto che il cantiere Enel veda a essere trasferito nelle aree di ponte S. Giorgio ed in quello da recuperare attraverso il riempimento di calata Concenter. Di conseguenza il ponte Rubattino e calata Giocone possono essere dedicati alle rifuse minori e ai materiali non ferrosi. Si prevede inoltre la realizzazione degli impianti di stoccaggio del cemento su parte del riempimento di calata Concenter in adiacenza alle aree sopra citate.

L'ambito è altresì interessato dalla localizzazione su ponte ex ferrosale Levante e dente del Galliera di un'area destinata ai servizi ecologici portuali (soppresso).

L'accesso alla parte dell'ambito dedicata alle rifuse solide avviene dalla strada portuale principale tramite un unico varco localizzato vicino alla centrale Enel.

Lo schema infrastrutturale ferroviario prevede la realizzazione di due parchi interni, uno su ponte S. Giorgio e uno su ponte Rubattino individuati nello schema grafico d'ambito, entrambi collegati al sistema principale.

funzione caratterizzante	C3 -operazioni portuali relative alle rifuse solide: prodotti non alimentari
funzioni ammesse	SE (soppresso)
superficie ambito	34.500 mq
superficie riempimento (max) (soppresso)	27.000 mq
scavo	1800 mq
banchine	1400 ml
superficie coperta	39.000 mq
di cui: nuova edificazione	11.600 mq
lunghezza parco ferroviario	350 ml

Unità di intervento

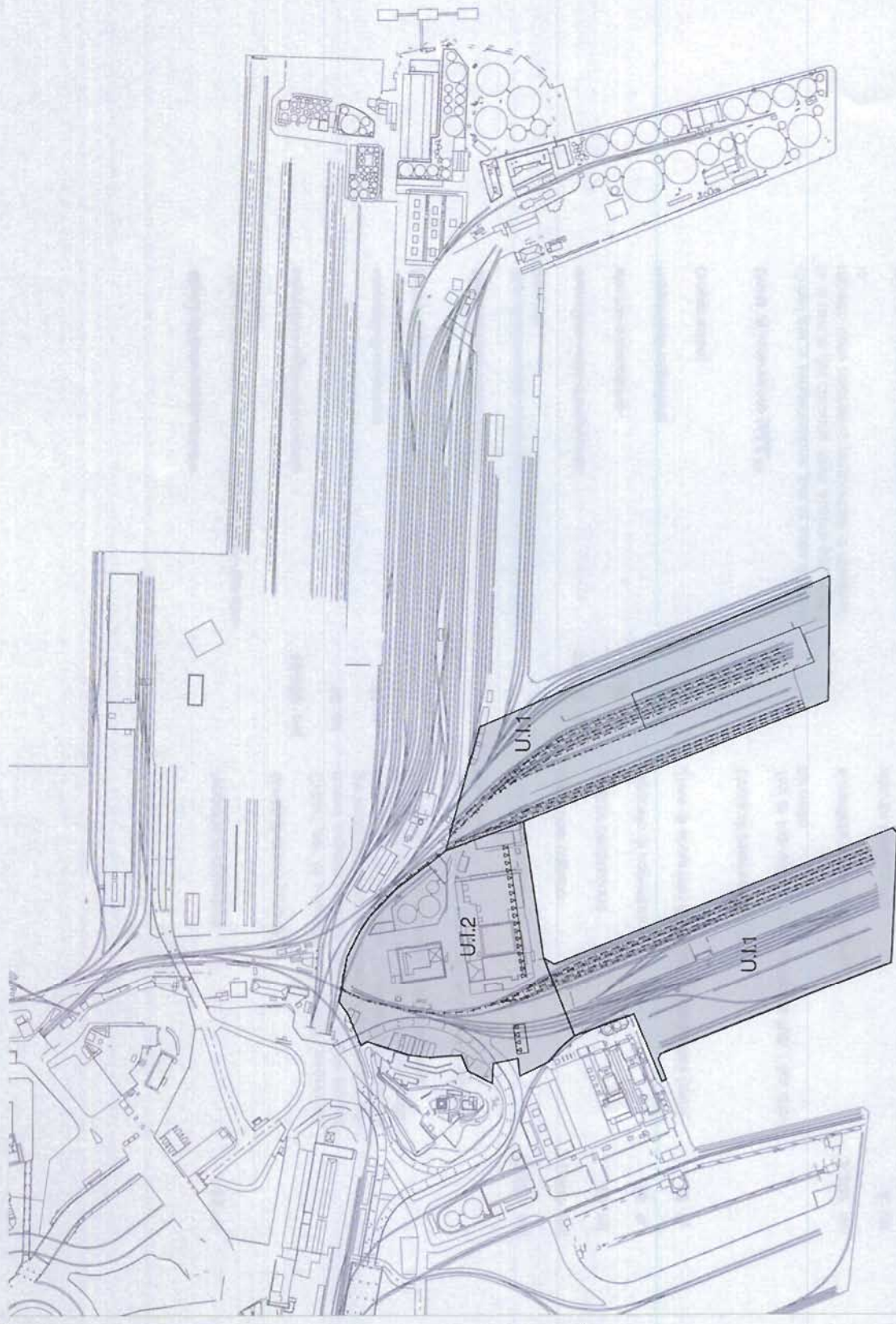
Nelle U.I.1 e nella U.I.5 è previsto l'insediamento dei servizi ecologici (SE) con funzioni di raccolta, differenziazione e trattamento dei rifiuti solidi urbani di origine portuale.

Nella U.I.2 troveranno preferibilmente localizzazione attività riferite alle rifuse specializzate (soppresso).

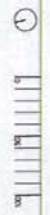
Nella U.I.1 le aree destinate al parco carbone sono localizzate su ponte S. Giorgio e su parte del nuovo riempimento di calata Concenter (soppresso).

Nella U.I.2 la previsione della demolizione nel lungo periodo dell'edificio "Pietro Chiesa" e la riacquisizione di aree attualmente ad altro utilizzo, renderà possibile un più adeguato assetto dell'area.

Per quanto attiene il riempimento di Calata Concenter, che interessa le U.I.2, U.I.3, è intervenuto il Decreto di Compatibilità Ambientale che ha previsto debba essere verificata progettualmente la possibilità di ricomporre una continuità tra Porto Antico e Lanterna, e tra questa e l'acqua, evitando, tra l'altro, il riempimento in questione.



Ambito S5 - Le unità d'intervento



Unità di intervento U.I.1⁽⁶⁾

~~Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi d'intervento~~

superficie unità d'intervento	45-300 mq
altezza costruzione	45 ml
rapporto di copertura (soppresso)	45 %

Unità di intervento U.I.2⁽⁶⁾

~~Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi d'intervento~~

superficie unità d'intervento	40-400 mq
altezza costruzione	20 ml
rapporto di copertura (soppresso)	40 %

Unità di intervento U.I.1⁽⁶⁾

~~Criteria per la progettazione: per le aree destinate ai parchi del carbone deve essere garantito il rispetto della normativa ambientale di riferimento.~~

~~Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi d'intervento~~

sup. unità d'intervento	92.000 mq
superficie coperta	7.500 mq
altezza costruzione	20 ml

rapporto di copertura

15 %

Unità di intervento U.I.2

Criteria per la progettazione: Nell' eventuale nuova organizzazione dell' U.I.2 dovrà essere garantita un'adeguata distanza tra la nuova edificazione e la banchina. Le attività complementari e connesse potranno quindi essere localizzate nella parte più lontana dalla banchina.

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie unità d'intervento	42.600 mq
superficie coperta	11.600 mq
altezza costruzione	20 ml
rapporto di copertura	35 %
Zone di accumulo dei veicoli commerciali (min)	12 %

Unità di intervento U.I.3

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie unità d'intervento	3.200 mq
altezza costruzione	8 ml
rapporto di copertura	40 %

Fasi e/o priorità

Prioritario risulta essere il tombamento di calata Cenerent per poter ottenere il relativo aumento superficiale, necessario a garantire l'avvio del riassetto dell'intera area eccedendo i criteri e opere decise (soppresso).

S6

Gli obiettivi dell'ambito

A fronte delle motivate previsioni di sviluppo del traffico containerizzato, il piano si propone di favorire una significativa espansione dell'offerta attraverso la progettazione nel bacino di Sampierdarena di due poli contenitori.

L'ambito S6 rappresenta il secondo polo contenitori, che va ad aggiungersi al polo dell'ambito S2. Obiettivo da perseguire è la realizzazione di un area contenitori la cui capacità a regime raggiunga i circa novecentomila Teus, tramite il riempimento dello specchio acqueo di calata Olii Minerali, fino ad allinearsi con il dente del Ponte Paleocapa, e dello specchio acqueo tra Ponte Rubattino e Calata Canzio. Tale configurazione potrà assicurare la conservazione dello specchio acqueo in corrispondenza dei transiti obbligati nella navigazione da e per il bacino del Porto Antico.

Sino a quando non verrà individuata una diversa e migliore localizzazione per l'attività di bunkeraggio, tale attività dovrà essere resa compatibile con le previsioni di riempimento di Calata Bettolo, tenuto anche conto del parere del Ministero BC relativamente alla colmata e rettifica della calata Olii Minerali ⁽¹⁾.

La rete infrastrutturale sarà adeguata al nuovo assetto mediane la riorganizzazione del parco ferroviario esistente (Calata Bettolo) collegato, come evidenziato nelle scheda grafica, al sistema ferroviario principale. E', inoltre, previsto un nuovo accesso tramite la realizzazione della rampa di collegamento tra il Varco S. Benigno ed il piazzale, a sud del parco ferroviario (riportata nelle tavole dell'area territoriale di Sampierdarena). L'organizzazione spaziale prevede la concentrazione della nuova edificazione in una area a monte dei piazzali operativi e a ridosso degli accessi veicolari, in prossimità dei quali sono previsti spazi idonei per l'accumulo dei veicoli commerciali.

funzione caratterizzante C1 operazioni portuali relative ai contenitori

funzioni ammesse C2, **SN1, C4, C5, C6** ⁽⁷⁾

superficie ambito	519.800 mq
superficie riempimento (max)	163.300 mq
banchina	1900 ml
superficie coperta	49.100 mq
di cui: nuova edificazione	26.400 mq
lunghezza parco ferroviario	500 ml

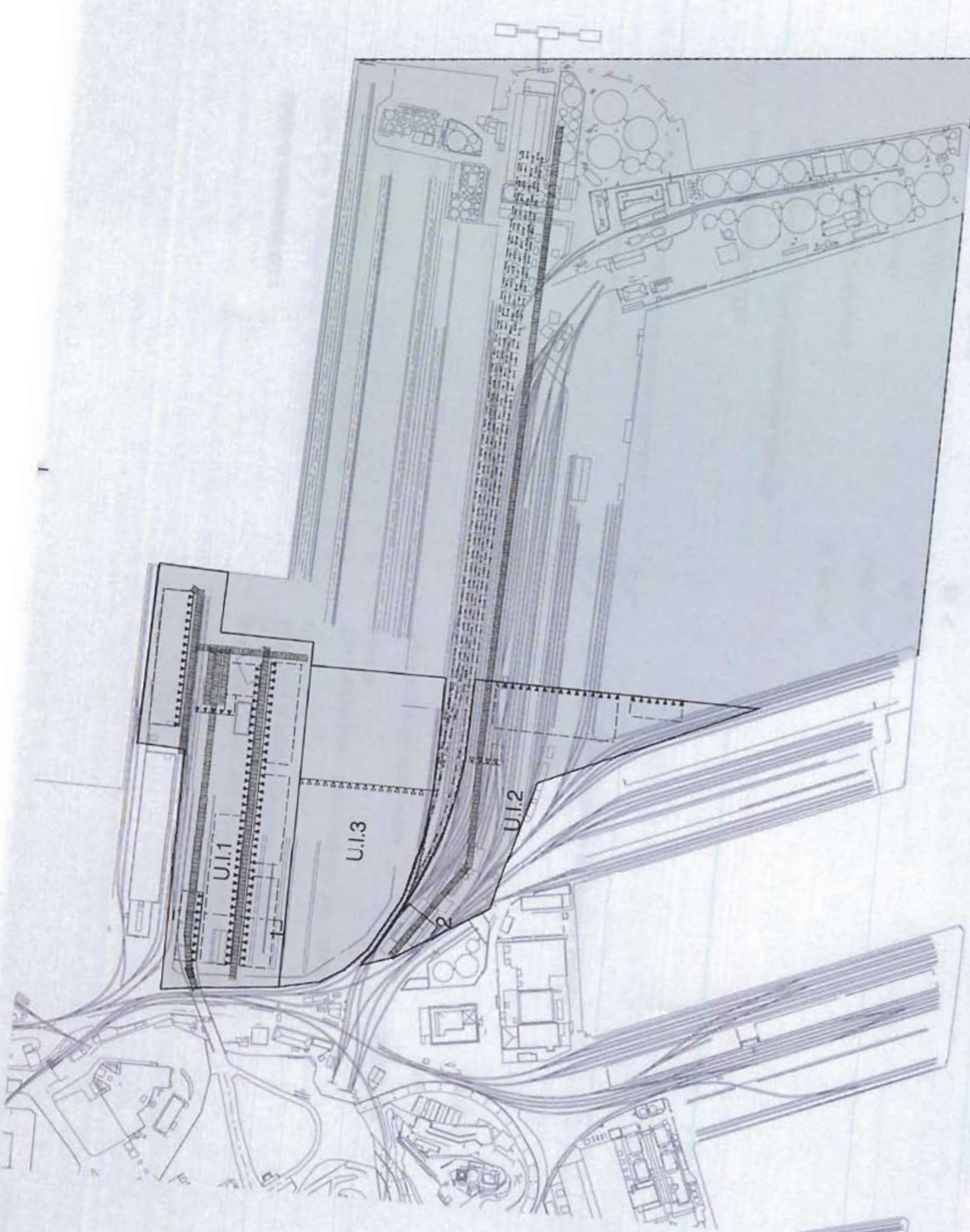
Unità di intervento

L'ambito è stato suddiviso in tre unità d'intervento; in particolare le attività complementari connesse all'operatività del terminal debbono trovare collocazione nelle U.I.1 e U.I.2 mentre nella U.I.3 (area operativa) è ammessa edificazione per la sola funzione di stoccaggio della merce.

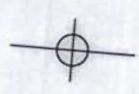
Le aree di accumulo per i veicoli commerciali, localizzate nelle U.I.1 e U.I.2, devono essere costituite da superfici unitarie poste in prossimità di ciascun varco.

Per quanto riguarda la U.I.1 sono previsti sugli edifici esistenti interventi fino alla demolizione con ricostruzione con aumento della superficie coperta. Inoltre è possibile utilizzare parte degli spazi sottostanti la rampa di collegamento con il varco di S. Benigno per attività complementari connesse all'attività del terminal.

⁽⁷⁾ La presenza transitoria delle rifiuti alimentari (C4, C6) è ammessa per un periodo che risulti compatibile con gli interventi a suo tempo effettuati, a valere sui fondi DOCUP Obiettivo2, con le disposizioni comunitarie che disciplinano il finanziamento delle opere ai sensi della DGR 3758 del 16/9/1997.



Ambito S6 - Le unità d'intervento



Unità di intervento U.I.1

Criteria per la progettazione: gli ampliamenti e ogni struttura edilizia di nuova costruzione dovranno rispettare una distanza minima dal filo banchina di venti metri.

Tipi di intervento : sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie unità d'intervento	51.100 mq
superficie coperta	19.400 mq
altezza costruzione	15 ml
rapporto di copertura (max)	38 %
zone di accumulo dei veicoli commerciali (min)	8 %

limite verso mare, su cui eventuali edifici devono attestarsi; viene inoltre consigliato di occupare le aree a partire dal limite nord/est (confine con la U.I.1).

Tipi di intervento : sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie unità d'intervento	37.000 mq
altezza costruzione	15 ml
rapporto di copertura (max)	60 %

Fasi e/o priorità

Prioritari risultano essere i riempimenti previsti.

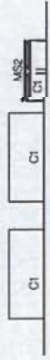
Unità di intervento U.I.2

Tipi di intervento : sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie unità d'intervento	30.100 mq
superficie coperta	7.000 mq
altezza costruzione	15 ml
rapporto di copertura (max)	25 %
zone di accumulo dei veicoli commerciali (min)	14 %

Unità di intervento U.I.3

Criteria per la progettazione: nella U.I.3 viene assegnato un fronte d'attestamento che indica il



sezione 1



sezione 2





S7

Gli obiettivi dell'ambito

L'area di S. Benigno è oggetto di un importante ridisegno che, partendo da un migliore assetto infrastrutturale, permette una radicale trasformazione di un'importante area di confine tra porto e città.

In particolare, lo spostamento più a mare del nodo viabilistico insistente su questa zona, nell'area compresa tra il nuovo World Trade Center e il quartiere detto della "Coscia", permette la demolizione dell'Elicoidale e delle infrastrutture viarie connesse. Al contempo, il riordino del sistema della mobilità tiene conto delle indicazioni del Piano Regolatore Generale, e si adegua all'esigenza di migliorare l'accessibilità al varco portuale di S. Benigno, eliminando le interferenze con il traffico urbano e generando una migliore connessione tra la nuova Stazione traghetti e i sistemi viari urbani e autostradali. Il tracciato è anche compatibile con una nuova connessione con il casello di Genova Ovest, sempre secondo le indicazioni del Piano Regolatore Generale.

Di conseguenza vengono liberate consistenti aree, permettendo un assetto urbanistico di maggior valore sia per il porto che per la città.

Da questo radicale cambiamento, infatti, il nuovo assetto individua due zone a destinazione funzionale distinta: per l'area più a monte si prevede l'insediamento di funzioni urbane, valorizzate anche attraverso la modifica delle condizioni infrastrutturali al contorno (come la parziale demolizione della sopraelevata), mentre l'area più a mare è destinata, invece, alle funzioni legate all'attività portuale quali, ad esempio, la manipolazione e distribuzione delle merci e la provveditoria di bordo. L'offerta di attività del genere, direttamente connesse con la zona portuale, permette di garantire servizi ad alto valore aggiunto, creando al contempo nuove tipologie di lavoro importanti per la città. Va infine sottolineato che tale riassetto permette una consistente modificazione dello spazio urbano circostante, avuto particolare riguardo al ridisegno dell'asse urbano di via di Francia. L'ambito in oggetto comprende anche Lungomare Canepa per il quale vengono confermate le previsioni del PRG.

Per quanto attiene la Funzione Urbana, si fa riferimento alla normativa del Piano Urbanistico Comunale.⁽⁸⁾

funzioni caratterizzanti MS1 - mobilità urbana.

funzioni ammesse U, S, C7, MS2

superficie ambito 206.300 mq

superficie coperta 19.000 mq

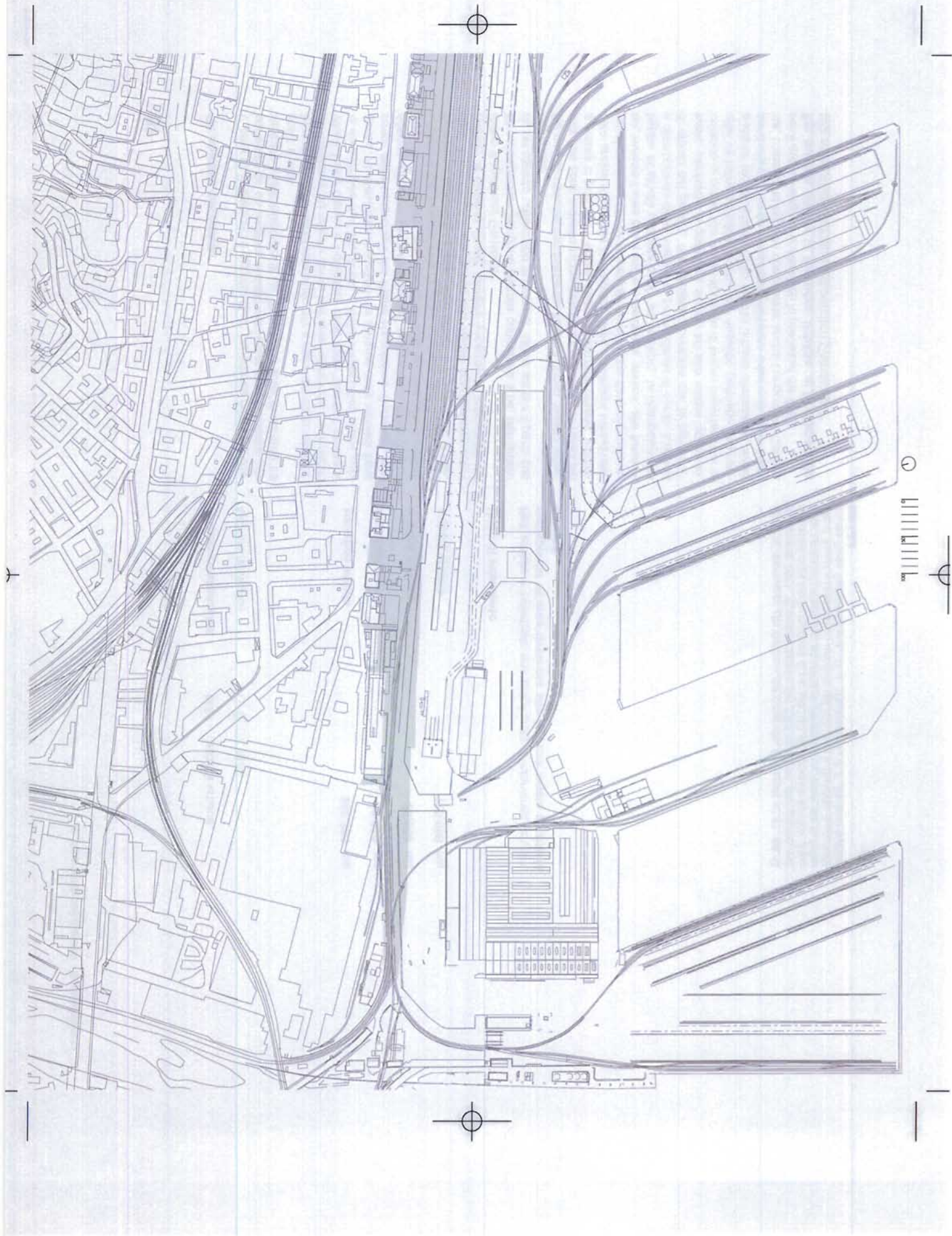
viabilità portuale 29.800 mq

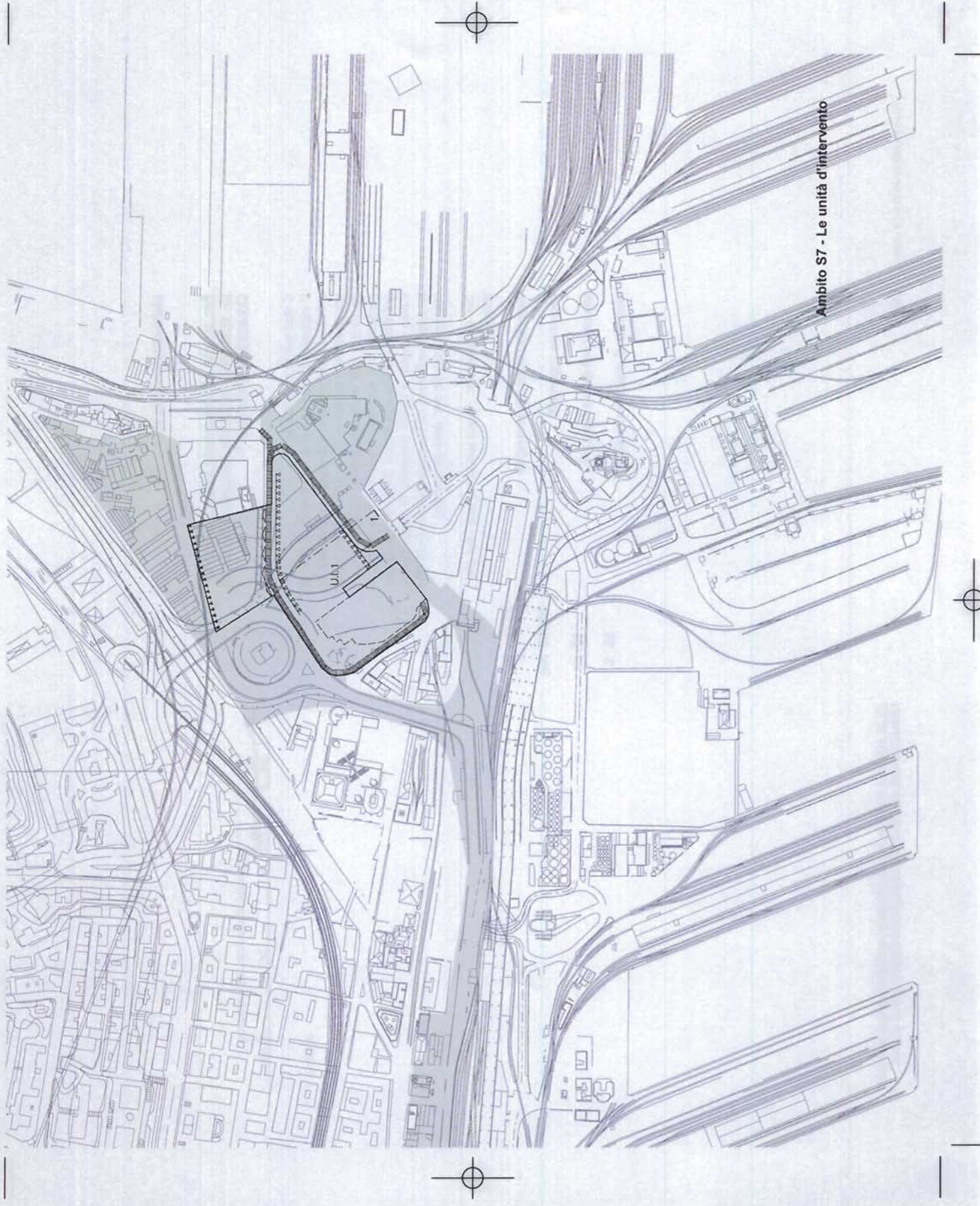
viabilità urbana 120.000 mq

Unità di intervento

Nell'ambito è individuata una unica unità di intervento, la U.I.1, corrisponde all'area destinata alle funzioni legate all'attività portuale.

(8) Si fa riferimento alla Delibera del Consiglio Regionale n° 61, del 13 Novembre 2001, di approvazione del PRP che, con riferimento agli obiettivi della trasformazione di cui alla U.I.1 del presente Ambito, introduce parametri urbanistici ed edili di riferimento a valore per lo Schema di Assetto Urbanistico previsto dal PUC per il Distretto Aggregato Fronte Porto Sampierdarena, 38 d. "Promontorio di S. Benigno, subsectori 1,2,3





Ambito S7 - Le unità d'intervento

Unità di intervento U.I.1

Per quanto attiene questa Unità di intervento, si fa riferimento alla normativa del Piano Urbanistico Comunale⁽⁹⁾

Criteria per la progettazione:

Il rapporto di copertura è funzionale al tipo di attività effettivamente insediata. La viabilità di accesso deve avvenire da un unico asse (come da tavole dell' area territoriale). La diretta connessione con il varco, e quindi con il porto, è garantita tramite una rampa che dalla quota del varco stesso (+18.00) permette di raggiungere la quota inferiore di Piazzale Negro (+11.00) (come da tavole dell' area territoriale).

Tipi di intervento : sono ammessi tutti i tipi d'intervento

superficie unità d'intervento ⁽⁹⁾	42.100 mq
superficie coperta ⁽⁹⁾	19.000 mq
altezza costruzione (max) ⁽⁹⁾	12 ml
rapporto di copertura (max) ⁽⁹⁾	65 %



⁽⁹⁾ Si vedano a riguardo le considerazioni precedentemente espresse circa i contenuti dello Schema di Assetto Urbanistico relativo all'area.

