



L'ENERGIA CHE TI ASCOLTA.

Unità di Business di Genova

## Relazione sui vincoli Urbanistici, Ambientali e Territoriali

---

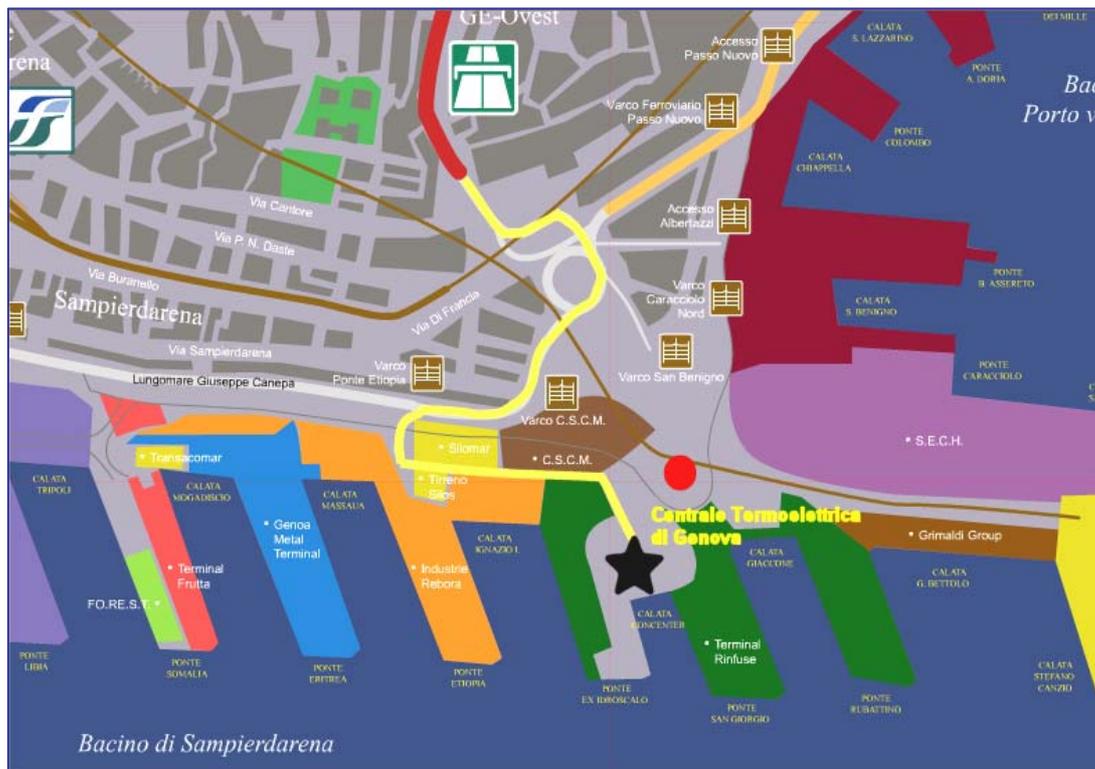
[Back](#)

Relazione sui vincoli  
Urbanistici, Ambientali e Territoriali  
Allegato A24

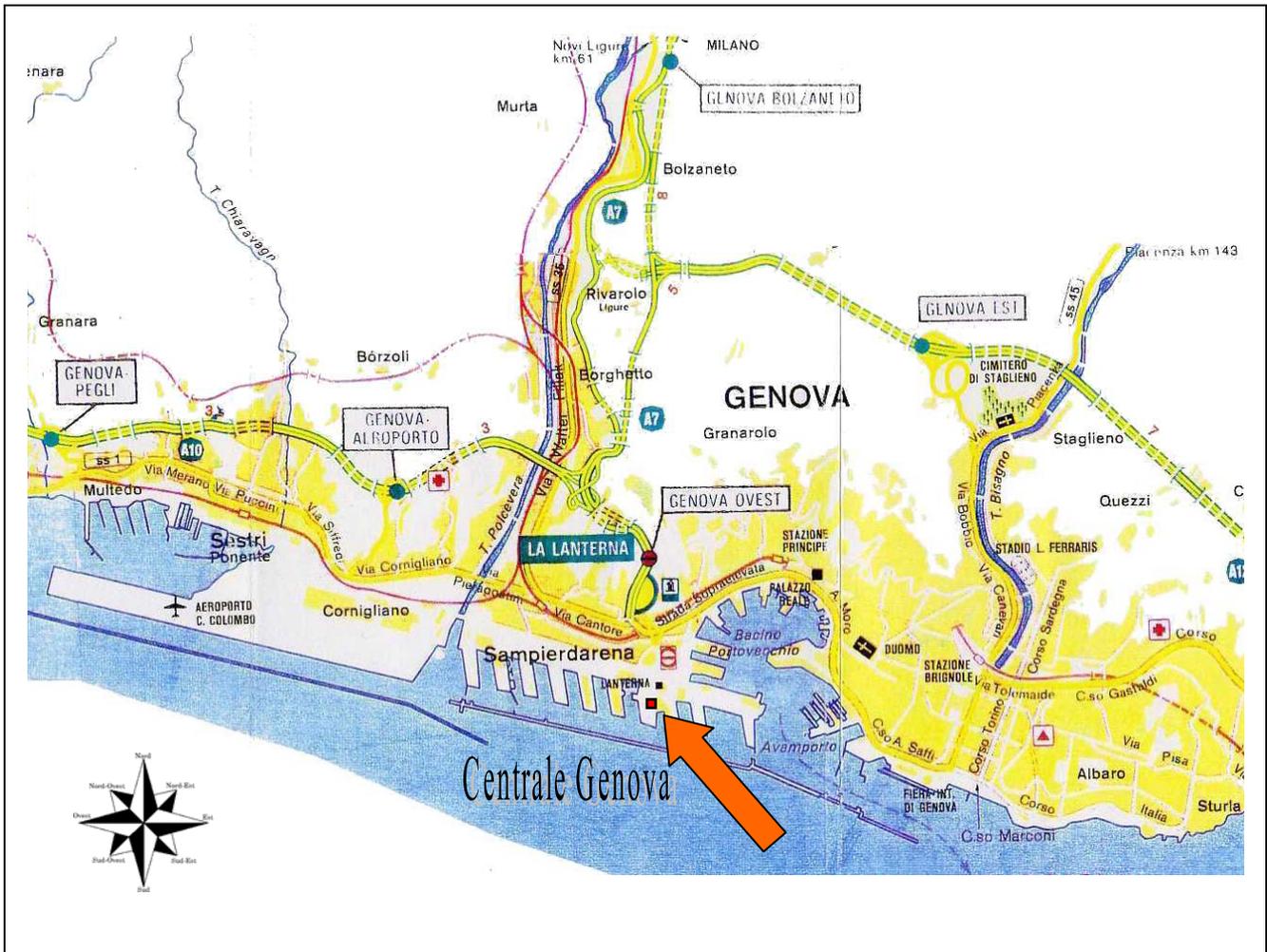
## **Indice**

1. Identificazione dell'area
  - Localizzazione geografica
  - Descrizione dell'infrastruttura
  - Programmi attuali e progetti futuri
2. Documentazione descrittiva dello scenario ambientale
3. Inquadramento fisico
  - Geologia e geomorfologia del territorio
  - Infrastrutture del territorio
  - Rete ferroviaria
  - Comunicazione aerea
  - Rete marittima e infrastrutture portuali
  - Uso del suolo
  - Climatologia e meteorologia
4. Pianificazione territoriale
5. Elementi di pregio naturalistico, paesaggistico, storico ed archeologico
  - Aspetti paesaggistici e naturalistici
  - Aspetti economici
  - Aspetti storici-artistici-archeologici

**1. Identificazione dell'area**



L'impianto termoelettrico è ubicato in Liguria, nel porto di Genova, alla radice del molo San Giorgio e del molo ex Idroscalo, sul terreno di proprietà dell'autorità portuale rilasciato in concessione fino al 2020 a Enel Produzione SpA.



La figura mette in evidenza la rete stradale di accesso per Genova e l'area portuale; da Nord direzione Milano si percorre la A7, da Torino la A26, da ponente la A10 e da levante la A12. Sono indicate altresì la rete ferroviaria con le stazioni principali (Principe e Brignole) e l'uscita per l'aeroporto dall'autostrada e la localizzazione dello stesso. Il porto di Genova è il collegamento via mare per i principali porti italiani e del Mediterraneo.

Il porto di Genova è il naturale sbocco sul mare della zona più industrializzata del Nord Italia e si trova in posizione ideale per servire l'apparato industriale e i mercati di consumo europei. Genova è il porto per eccellenza, per tradizione. Nel porto ha individuato gran parte della sua identità storica e sul porto ha trasferito larga parte della propria progettualità, le scommesse per il futuro. Intorno al porto fonde elementi multisettoriali, dalla distribuzione al turismo, dalla manifattura alle relazioni internazionali, alla cultura, all'intrattenimento.

Numerose sono le aziende che hanno installato la propria attività all'interno del porto nelle immediate vicinanze della centrale (area territoriale Sanpierdarena). Esse sono prevalentemente dedite alle attività di stoccaggio e distribuzione rinfuse e sostanze varie (solo a titolo di esempio carbone, cemento, rinfuse bianche, olii minerali, prodotti chimici) o stoccaggio merci e container. Sono presenti, inoltre, piccoli esercizi commerciali (bar, trattorie, gommista, officina meccanica) e stoccaggi autorizzati per rottame ferroso.

**Localizzazione geografica** Il porto di Genova è situato a Lat. 44'24' 15" N Long. 8'54'15" E nell'ansa più protetta del Mar Ligure e occupa circa 500 ettari di superficie a terra e altrettanti di specchio acqueo. I fari principali sono due: il primo, universalmente conosciuto come *La Lanterna* (44' 24' N- 8' 54' E), è costituito da una alta torre quadrangolare a due piani con terrazzi di colore grigio, l'altro è su Punta Vagno, sistemato su torre cilindrica bianca per le super-petroliere.

**Descrizione dell'infrastruttura.** Le opere marittime assommano a circa 47.000 m<sup>2</sup> di cui 30.000 di banchine altamente operative ed in grado di ospitare oltre 200 navi di tipo diverso. I fondali variano da 9 a 15 m con una punta di 50 m per le super-petroliere. Tutti questi elementi messi insieme fanno del porto genovese e dei suoi bacini periferici uno dei maggiori scali marittimi dell'intero

Mediterraneo e d'Europa. A completamento di tante strutture vi è un moderno aeroporto, completamente ricostruito intorno alla metà



degli anni 80. Si tratta di una struttura costruita sul mare, oltre il bacino petrolifero di Pegli, che per le sue caratteristiche viene definito scalo intercontinentale. Esso è completamente interconnesso con il sistema di trasporti stradale ed autostradale nonché ferroviario ed è raggiungibile dal centro cittadino in circa 30 minuti tramite arterie a scorrimento veloce. Una vasta area aeroportuale è destinata alla movimentazione del traffico delle merci.

**I traffici.** Attualmente il porto di Genova occupa una superficie complessiva pari a circa 7 milioni di metri quadrati e si estende ininterrottamente per 20 chilometri lungo una fascia costiera protetta da dighe foranee, che parte dal bacino del Porto Antico, in corrispondenza del centro storico della città, fino alla delegazione di Voltri. Al suo interno, attraverso lo sviluppo di 13 Terminal tutti raccordati alle reti della viabilità autostradale e ferroviaria, il porto di Genova è in grado di garantire lo sbarco e l'imbarco di merci solide e liquide, containerizzate e non, di qualsiasi genere e dimensione, per navi di qualsiasi tipo e stazza. I Terminal, grazie alle dotazione a terra di moderne infrastrutture dedicate, consentono la gestione di tutte le attività

logistiche di movimentazione, deposito costiero, magazzinaggio, imballaggio, consolidamento, smistamento di merci di qualsiasi natura, che seguono lo sbarco e precedono l'imbarco per le diverse fasi di import e di export. L'insieme di queste infrastrutture, unite ad un opportuno sistema complessivo di coordinamento e gestione delle diverse necessità specifiche, confermano che Genova è oggi ai vertici della classifica dei porti del Mediterraneo per volumi di traffico merci movimentate. Ai Terminal dedicati al trasporto delle merci, vanno aggiunti il rinnovato Terminal Crociere, presso lo storico Ponte dei Mille, e il nuovo Terminal Traghetti di recentissima costruzione, che, attraverso la gestione dei flussi di traffico passeggeri e dei loro veicoli, permettono al Porto di Genova di supportare in modo adeguato la crescente immagine della città quale meta turistica di livello internazionale.

**Programmi attuati e progetti futuri.** La realizzazione del nuovo porto di Voltri ha consentito la disponibilità del più moderno terminal contenitori dell'intero bacino del Mediterraneo. Una vasta area di 425.000 m<sup>2</sup> è asservita esclusivamente alle riparazioni navali. Tale area si sviluppa sui centri di Calata Gadda, Calata Giano, Calata Grazie. L'intero sistema orbita su 2.710 m di banchine con accosti di lato e di punta. Nell'antica zona del Molo Vecchio, tra i vecchi magazzini del cotone, Ponte Embriaco e Ponte Spinola, è stato localizzato, su una superficie di 18.000 m<sup>2</sup>, il complesso espositivo delle celebrazioni del cinquantesimo anniversario della scoperta dell'America da parte di C. Colombo. Inoltre è in fase avanzata di progettazione un'area da destinarsi alla nautica da diporto compresa fra Ponte Calvi e Ponte Morosini. Il progetto è molto ambizioso e comporta anche la costruzione di numerosi servizi alberghieri, commerciali e tecnici per la nautica. L'antico nucleo del porto di Genova si è così trasformato in un moderno centro dove si incrociano interessi e attrattive turistiche.

## 2. Documentazione descrittiva dello scenario ambientale

In questo paragrafo sono stati catalogati (precisando promotore, autore, scopo, contenuti essenziali) gli studi e i documenti reperiti allo scopo di caratterizzare sotto il profilo ambientale l'area circostante l'impianto produttivo. Vale a dire:

- ✓ la documentazione prodotta da ENEL, o da altri Enti e Istituzioni, per descrivere e/o studiare problematiche ed impatti ambientali;
- ✓ I documenti programmatici circa l'uso del territorio, predisposti da Enti ed Autorità Locali;

**Documentazione di carattere ambientale o generale.**

<b>Analisi ambientale iniziale</b>	
<b>Promotore</b>	ENEL Produzione S.p.A.
<b>Autore</b>	UB Genova
<b>Scopo e contenuti essenziali</b>	Sintesi documentata di tutti gli aspetti ambientali, i dati e le informazioni tecniche e gestionali passate in rassegna al fine di introdurre un sistema di gestione ambientale conforme alla norma UNI EN ISO 14001 e registrazione al sistema Comunitario di Ecogestione e audit (EMAS) istituito dal regolamento CE n°761/2001 del 19 marzo 2001..

<b>Rapporto di Valutazione dei Rischi e Piano di Emergenza</b>	
<b>Promotore</b>	ENEL Produzione S.p.A.
<b>Autore</b>	UB Genova

<p><b>Scopo e contenuti essenziali</b></p>	<p>Descrivere le norme comportamentali da tenere da parte del personale in caso di incidenti e situazioni di pericolo oltre che alle procedure necessarie per prevenire tali situazioni. Individuazione e valutazione dei rischi relativi all'ambiente di lavoro, agli impianti ed alle attrezzature di impianto.</p>
--	---

**Documentazione sulla programmazione territoriale**

<p><b>Piano Regolatore Portuale</b></p>	
<p><b>Promotore</b></p>	<p><u>Autorità portuale</u> <a href="http://www.porto.genova.it/ap/programmazione/piano_regolatore.asp">http://www.porto.genova.it/ap/programmazione/piano_regolatore.asp</a></p>
<p><b>Scopo e contenuti essenziali</b></p>	<p>La Legge italiana riguardante la riforma dei porti del 1994, ha aperto la strada alla produzione di un nuovo tipo di <b>Piano Regolatore Portuale</b> volto non solo a fornire un approfondito studio riguardante le previsioni di traffico ed il conseguente ripensamento dell'assetto territoriale, ma anche a focalizzare l'attenzione sullo sviluppo delle relazioni tra il porto e la città.</p> <p>Ciò naturalmente implica un nuovo approccio metodologico agli strumenti di pianificazione di città e porto, che sono i <b>Piani Regolatori Urbano e Portuale</b>, che devono d'ora in poi essere coerenti nelle rispettive linee guida e devono condividere lo stesso modello di sviluppo.</p>

### **Struttura del Piano Regolatore Portuale**

Il Piano Regolatore Portuale si articola in alcune parti differenti tra loro e tuttavia strettamente correlate da un percorso non semplicemente lineare e deduttivo tra le scelte d'assieme e quelle più particolari e di dettaglio.

La prima parte riguarda lo **scenario evolutivo** del commercio internazionale, lo **sviluppo dei traffici** ed il **ruolo del Porto di Genova**.

La seconda parte attiene al **livello strutturale** e riguarda le scelte territoriali d'assieme principalmente orientate all'assetto macro funzionale ed infrastrutturale.

Una terza parte riguarda il **livello localizzativo e di dettaglio**; al suo interno infatti, il piano articola i propri enunciati in sei **Aree Territoriali**, Voltri- Prà (VP), Pegli- Multedo- Sestri (PMS), Cornigliano- Aeroporto (CA), Sampierdarena (S), Porto Antico (PA), Riparazioni Navali- Fiera- Piazzale Kennedy (RFK), che hanno il compito di verificare il significato locale degli assetti proposti.

La scala significativa di maggior dettaglio è contenuta negli **Ambiti**, che suddividono ulteriormente l'intero territorio portuale introducendo disposizioni relative ai principi insediativi, alle misure ed alle quantità, tanto per gli spazi aperti, quanto per le infrastrutture e gli spazi costruiti.

	<p>Per questi ultimi, sono previste ulteriori specificazioni contenute nelle <b>Unità di Intervento</b>, dedicate a regolare gli interventi architettonici, attraverso la disciplina di allineamenti, altezze, volumi, e l'espressione dei criteri prestazionali ai quali informare i progetti esecutivi.</p>
--	---

### **3. Inquadramento fisico**

#### **Geologia e geomorfologia del territorio**

Il substrato roccioso dei monti del genovesato di ponente e` in molte zone particolarmente aspro ed inospitale per la vegetazione.

Molte zone hanno infatti substrato di rocce serpentinitiche, ricche di magnesio (tossico per molte piante), con un terreno scuro, che si surriscalda molto, sul quale sono stati fatti estesi rimboschimenti a pino marittimo, come nell'entroterra di Cogoleto (solo sul versante a nord della Stoppani si trova una lecceta pura) e Arenzano, dove le pinete, portano evidenti segni di degrado dovuto ad incendi e fitopatie.

A causa del vento dal mare, carico di umidità` si verificano spesso condizioni di particolare pericolo, per aumento improvviso della portata dei corsi d'acqua, che si riversano nelle zone costiere ad alta urbanizzazione.

Il monte Beigua, parco regionale, è visibile dalla costa e si distingue per l'asprezza e la scarsità di vegetazione (ghiaioni e rocce nude con rare frugali specie colonizzatrici). La zona del Monte Beigua viene considerata, in particolare, una tra le aree più ricche di biodiversità della Liguria: questo territorio è segnalato a livello internazionale per il fenomeno della migrazione dei rapaci diurni (in particolare il Biancone) e, inoltre, da alcuni anni ha visto il ritorno stabile dell'aquila reale.

Alle spalle della città e verso levante (dove predominano i calcari dell'Antola), il paesaggio assume forme più dolci, di tipo appenninico e i versanti ospitano un bosco misto con alta percentuale di castagno, non più ceduo.

In corrispondenza dei crinali si osservano vaste aree a prateria e verso Nervi il suolo lascia affiorare la roccia, per effetto di drastici disboscamenti dell'ultima guerra (praterie più stabili con buone foraggere si trovano sui crinali più interni, in val Polcevera, come ai piani di Praglia, e alta val Bisagno).

### **Infrastrutture del territorio**

Numerose strade e valichi facilitano le comunicazioni con la Francia, il Piemonte, l'Emilia Romagna, la Toscana.

Nel genovesato il sistema delle infrastrutture è stato, in tempi e modi diversi, incrementato al fine di risolvere i problemi della mobilità urbana ed extraurbana.

In nome del progresso, a partire dal tracciato ferroviario, molte volte al sistema infrastrutturale sono state sacrificate parti della città, attraverso tagli o

costituzione di barriere di diversa natura (si veda ad esempio il giardino di Villa Scassi a Sampierdarena, tagliato da Via Cantore).

La metropoli contemporanea ha esigenze sempre più rilevanti di collegamenti rapidi, ma insieme anche di qualità dell'ambiente urbano (valorizzazione del centro storico, il più grande d'Europa) e di riduzione degli impatti sull'ambiente: questo rende più complessa la progettazione e la realizzazione di nuove infrastrutture di livello interregionale e locale (terzo valico, bretella autostradale, alta velocità GE-MI), alle quali il completamento della metropolitana potrebbe dare un significativo contributo funzionale.

L'antico sistema delle ville del genovesato, il paesaggio di giardini e orti delle aree appena fuori mura e delle colline di Sampierdarena, Sestri, Voltri è stato "svenduto" e trasformato per far posto alle industrie.

Il paesaggio storico del genovesato si può ricostruire solo in parte, a partire dal centro storico della città e aggiungendovi elementi emergenti ancora esistenti, come il sistema dei forti sulle alture attorno alla città.

Nelle valli attorno alla metropoli genovese si notano elementi di archeologia industriale, come le numerose cartiere a Mele e Fabbriche, accanto ai mulini e ad altri elementi di un sistema produttivo desueto.

### **Rete ferroviaria**

La rete ferroviaria che attraversa il territorio provinciale è in questo momento costituita dagli assi principali a doppio binario Genova-Ventimiglia, Genova-Roma, Genova-Ovada-Acqui Terme, Genova-Milano, di collegamento col territorio nazionale;

all'interno di quello provinciale, ad uso locale, è presente la ferrovia a scartamento ridotto Genova-Casella.

### **Comunicazione aerea**

L'aeroporto Cristoforo Colombo, posto sul litorale fra Genova Cornigliano e Genova Murtedo, dispone di piste di volo abilitate ai collegamenti aerei nazionali ed internazionali.

### **Rete marittima e infrastrutture portuali**

La rete marittima ha nel porto di Genova la sede principale per i collegamenti diretti con le isole maggiori e con alcuni porti della penisola; sono adesso in funzione anche linee marittime locali per i collegamenti tra varie zone turistiche delle due riviere.

Lungo la fascia costiera provinciale si contano diverse infrastrutture portuali, che nell'ordine sono costituite da:

- 2 porti commerciali (Genova Voltri e Genova Stazione Marittima);
- 2 porti petroli (Genova Murtedo e Genova Sampierdarena);
- 8 porticcioli turistici (Arenzano, Genova Marina Porto Antico, Camogli, Portofino, Santa Margherita Ligure, Rapallo, Chiavari, Lavagna, Sestri Levante I);
- 12 Approdi (Cogoleto, Punta Vagno, Boccadasse, Vernazzola, Priaruggia, Quinto, Nervi, Bogliasco, Recco, Punta Chiappa, San Fruttuoso, Sestri Levante II).

## **Uso del suolo**

La Liguria, per le sue caratteristiche morfologiche, ha da sempre dato grande importanza allo sviluppo della costa e alle attività commerciali via mare. Attraverso i suoi porti, infatti, la Liguria ha concretizzato la sua vocazione marinara e, in una continua ricerca di un equilibrio del territorio, ha reso la fusione tra terra e mare un perno imprescindibile all'interno del proprio sviluppo locale. L'impianto è stato realizzato in ambito portuale, "Calata Concenter"; realizzata in seguito al riempimento di tratti di mare con terra di riporto.

## **Climatologia e meteorologia**

Gli aspetti meteorologici ed anemologici (direzione e velocità del vento, stabilità dell'atmosfera) sono importanti per determinare quali sono le aree potenzialmente influenzate dalle emissioni atmosferiche dell'impianto. La rete di monitoraggio realizzata dall'Enel per rilevare la qualità dell'aria nell'intorno dell'impianto, include pertanto una stazione di rilievo dei dati meteo posta a circa 54 m dal livello del mare per la misura della direzione e velocità del vento, della temperatura ambiente e della pressione atmosferica.

I dati sui mm di pioggia rilevati dalla stazione di villa Cambiaso, ubicata nei pressi di Genova Nervi, si possono riassumere con la media calcolata negli ultimi 15 anni, pari a 1281,8 mm di pioggia caduti annualmente.

Lungo la costa il clima è molto mite con inverni tiepidi ed estati ventilate.

I monti a ridosso del mare difendono infatti il litorale dai venti freddi provenienti da nord. Nelle zone interne più elevate prevalgono caratteristiche climatologiche continentali.

La distribuzione degli afflussi meteorici nell'arco dell'anno, per quanto riguarda il versante tirrenico, presenta generalmente due massimi - uno primaverile e uno autunnale - e due minimi - uno estivo e uno invernale. Le perturbazioni che si verificano durante il periodo autunnale, sono in generale responsabili delle piogge più intense e degli eventi critici per molti dei corsi d'acqua della regione.

Nell'ambito della provincia di Genova la piovosità aumenta in modo più o meno graduale procedendo da ovest verso est (lungo la costa da 1100 a 1350 mm circa in media), e dal mare verso l'entroterra. Le precipitazioni nevose sono alquanto irregolari, in intensità e durata; raramente si verificano neviccate lungo la fascia costiera; a volte, tuttavia, un acquoso e pesante manto bianco ricopre i luoghi prossimi al mare, determinando la parziale o purtroppo la completa paralisi del traffico urbano, inadeguato, essendo città di mare, ad affrontare situazioni di vera e propria emergenza climatica.

Per quanto riguarda i venti, quelli dominanti provengono dai settori NE (Grecale) e SE (Scirocco) mentre i venti estremi giungono invece da NO (Maestrale) e da SO (Libeccio), con componenti non trascurabili da N (tramontana) e da SE. Di norma, la velocità dei venti più forti si aggira tra gli 8 ed i 9,15 km/h. (valori registrati stazione meteo Università di Genova)

#### **4. Pianificazione territoriale**

Negli ultimi decenni gli scali portuali hanno visto crescere sempre di più la loro importanza a motivo dell'intenso sviluppo degli scambi tra aree e macro regioni economiche anche molto distanti tra loro. Nel mercato del Mediterraneo, il Porto di Genova rappresenta una realtà portuale che, per una tradizione essenzialmente legata

alla collocazione geografica e, più recentemente, per i positivi sviluppi di traffico e delle attività conseguenti al processo di riorganizzazione posto in essere, si candida a svolgere un ruolo di rilievo rispetto agli scenari evolutivi futuri del commercio internazionale e del trasporto marittimo.

Alla luce delle analisi svolte a livello macro e relativamente ai singoli settori di attività, l'obiettivo di rappresentare un porto di livello internazionale nel bacino del Mediterraneo comporta l'adozione di una serie di scelte coerenti con le trasformazioni in atto nel settore marittimo-portuale e, più in generale, nel mercato del trasporto, che concretamente rappresentano le linee-guida di sviluppo economico e territoriale del porto in un orizzonte temporale decennale.

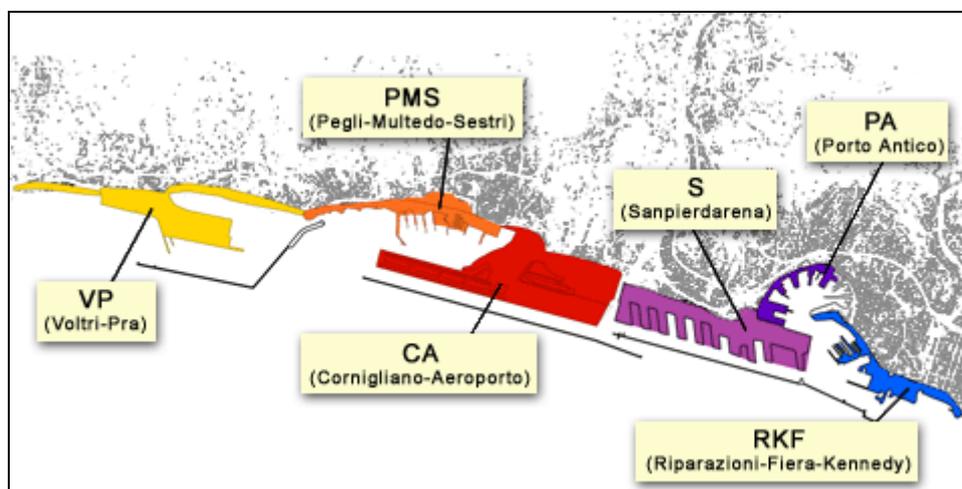
Sulla base di queste premesse il **Piano Regolatore Portuale**, redatto e approvato nel corso del 2001, ha inteso concentrare la sua attenzione su alcuni temi centrali, riconducibili, in sintesi:

- Al ruolo economico e sociale del porto di Genova, sulla base delle ipotesi di sviluppo indicate dalle analisi di mercato, e quindi al contributo occupazionale e produttivo del Porto all'economia locale e nazionale.
- Al riassetto e al potenziamento delle aree portuali e retroportuali, finalizzati al superamento dei vincoli rappresentati dalla configurazione fisica del territorio circostante.
- Al potenziamento dell'assetto infrastrutturale, attraverso l'individuazione di soluzioni adeguate ai fabbisogni della mobilità dedicata ai traffici portuali ed alle attività connesse, secondo un ordine di priorità degli interventi fondato sull'analisi dei livelli di saturazione degli attuali schemi di mobilità.

- Ai rapporti tra autorità portuale ed ambiente circostante avendo riguardo in particolare agli spazi portuali che presentano una consolidata relazione con il contesto urbano e ciò al fine di assicurare che i vantaggi economici legati allo sviluppo dell'attività portuale non siano pregiudicati dai costi ambientali e sociali connessi con la presenza del porto e delle attività allo stesso collegate.

Per quanto attiene le scelte di tipo locale, il **Piano Regolatore Portuale** si articola secondo una suddivisione del territorio in sei zone denominate **Aree Territoriali (VP, PMS, CA, S, PA, RKF)**.

L'elemento portante ha qui una grana più fine, ed è dato dalla disciplina delle funzioni che caratterizza le singole aree, alle quali viene assegnata una "funzione prevalente" o "*ambito*", che identifica l'uso del suolo e ne determina i caratteri fondamentali, ed una serie di "funzioni ammesse", che ne completano l'assetto e le potenzialità.



La centrale termoelettrica di Genova ricade nell'area territoriale S (Sampierdarena) ambiti S4 (la centrale) ed S3 (carbonile).

La funzione caratterizzante dell'ambito S3 è denominata C2 ovvero "operazioni portuali relative alle merci convenzionali". Funzioni ammesse sono la C1 e la C3 "operazioni portuali relative alle rinfuse solide: prodotti non alimentari".

La funzione caratterizzante dell'ambito S4 è denominata IT (impianti tecnologici). In questo ambito è localizzato l'impianto vero e proprio di produzione dell'energia elettrica, ausiliari ed attività connesse comprese.

**5. Elementi di pregio naturalistico, paesaggistico, storico ed archeologico**

*"E' la Liguria una terra leggiadra.  
Il sasso ardente, l'argilla pulita,  
s'avvivano di pampini al sole.  
E' gigante l'ulivo. A primavera  
appar dovunque la mimosa effimera.  
Ombra e sole s'alternano  
per quelle fondi valli  
che si celano al mare,  
per le vie lastricate  
che vanno in su, fra i campi di rose,  
pozzi e terre spaccate,  
costeggiando poderi e vigne chiuse.  
In quell'arida terra il sole striscia  
sulle pietre come un serpe.  
Il mare in certi giorni  
è un giardino fiorito.  
reca messaggi il vento.  
Venere torna a nascere  
ai soffi del maestrone.  
O chiese di Liguria, come navi  
disposte a esser varate!  
O aperti ai venti e all'onde  
liguri cimiteri!  
Una rosea tristezza vi colora  
quando di sera, simile ad un fiore  
che marcisce, la grande luce  
si va sfacendo e muore."*

*Liguria-Vincenzo Cardarelli*

### **Aspetti paesaggistici e naturalistici**

La Liguria si affaccia sul Mar Ligure, formando un ampio arco costiero che va dalla Francia alla Toscana; comprende i versanti meridionali delle Alpi Marittime e il primo tratto dell'Appennino. La Regione è interamente montuosa e collinosa e i rilievi giungono fino al mare, formando coste alte e rocciose. Solo lungo la fascia costiera si trovano piccoli lembi di pianura. Fiumi veri e propri non esistono: le montagne, troppo vicine al mare alimentano solo corsi d'acqua a carattere torrentizio.

Tra i rischi idrogeologici, le alluvioni rimangono difatti il pericolo maggiormente indagato a causa della sua diffusione territoriale e dei frequenti e rilevanti eventi calamitosi che si sono succeduti dalla metà del secolo scorso fino ad oggi, interessando l'intera provincia ed i Comuni di tutte le dimensioni e localizzazioni geografiche sia della costa sia dell'entroterra insieme ai fenomeni di frana.

La provincia di Genova in particolare si estende su una superficie di 1838,47 km<sup>2</sup>, pari allo 0,6 % circa del territorio nazionale e pari a poco più di un terzo del territorio della regione Liguria e comprende 67 comuni.

Confina con le province d'Alessandria e Piacenza a nord/nord-est, con le province di Parma e La Spezia ad est/sud-est, con la provincia di Savona ad ovest ed è delimitata a sud dal Mar Ligure.

Sulla base di quanto contenuto nella carta dell'uso del suolo della Regione Liguria, il territorio provinciale è suddiviso in:

- ✓ • superficie boschiva 1303,74 km<sup>2</sup>, pari al 71,12 % del totale;
- ✓ • superficie agricola 151,18 km<sup>2</sup>, pari al 8,25 % del totale;
- ✓ • superfici abitative urbane, sedi d'insediamenti industriali ed artigianali e di strutture varie,

i restanti 378,08 km<sup>2</sup>, pari al 20,63 % del territorio.

Anche se scarsamente remunerativo, il bosco è comunque elemento determinante per la difesa del suolo, la regimazione delle acque e in generale per la conservazione degli ambienti naturali.

Lo sviluppo della fascia di litorale ricadente all'interno della provincia di Genova ha un'estensione di 152,40 km, mentre l'estensione di spiagge "agevolmente fruibili" per la balneazione (spiagge sabbiose, ciottolose, o tratti di battigia rocciosa) risulta di 21,90 km.

Lungo la costa sono facilitate, infatti, la disposizione degli insediamenti antropici, la mobilità e le conseguenti opportunità turistiche, produttive e commerciali e la realizzazione quindi di approdi per le navi carboniere, di spazi per i carbonili ed anche attracchi con pipeline petrolifere ove presenti, queste hanno ormai obliterato totalmente l'originale morfologia del litorale ed ogni eventuale traccia di affioramenti rocciosi o depositi alluvionali naturalmente in posto.

### **Aspetti economici**

Area collinare della provincia di Genova

Questa zona ha un'estensione di 542 km<sup>2</sup> e 49.564 abitanti, con una densità media di popolazione di 91 abitanti/km<sup>2</sup>.

Si tratta di una zona di altitudine media e di clima intermedio fra la fascia collinare costiera (dove crescono gli olivi) e la fascia medio-montana, dove il castagno e il nocciolo sono le colture dominanti.

La zona è attraversata da alcuni corsi d'acqua (Bisagno, Lavagna, Sturla, Graveglia, Petronio, per citare i principali), tutti tributari del Mar ligure.

L'economia di questa zona è caratterizzata storicamente (a partire dal XIX secolo) dalla prevalenza dell'attività mineraria, con particolare riferimento all'estrazione dell'ardesia (in Val Fontanabuona) e del manganese (in Val Graveglia), e dalla lavorazione del minerale per ottenere vari prodotti per l'edilizia, l'arredamento e l'industria chimica.

L'agricoltura è ben presente nella zona, ma non ha una vocazione univoca: si producono infatti olio d'oliva, vino, ortaggi, mais, patate, castagne, nocciole, carne e latte e ultimamente anche piante ornamentali. La selvicoltura non è molto importante.

L'economia di questa zona è piuttosto vivace: le attività produttive, che erano fino a pochi decenni fa rappresentate quasi unicamente dall'estrazione e lavorazione dell'ardesia e dall'agricoltura, si sono andate articolando in una serie di attività artigianali, industriali e commerciali assai diffuse. Fermo restando che il settore principale di attività è comunque quello legato all'edilizia, si sono tuttavia sviluppate attività in settori molto diversi, grazie alla vicinanza di questa zona con la città di Genova e con la riviera.

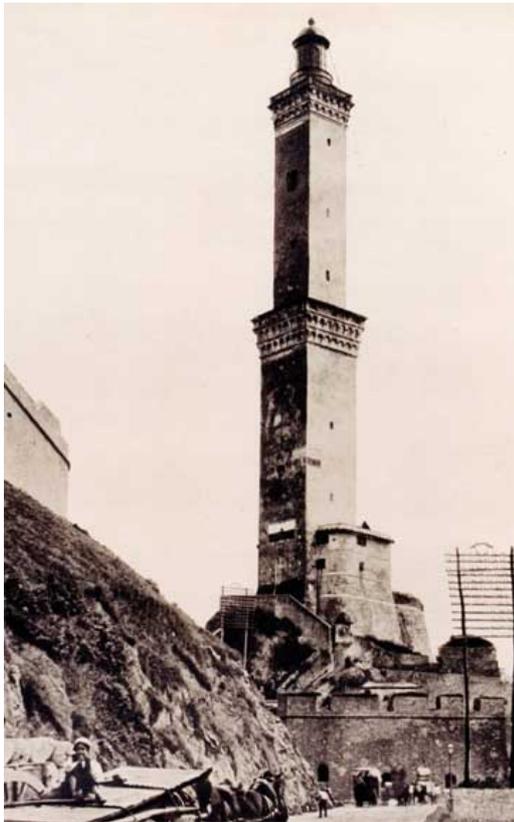
### **Aspetti storici-artistici-archeologici**

Il monumento simbolo della città, è stato nei secoli torre di segnalazione, di guardia armata, palcoscenico di funamboli, prigioniera. Oggi è semplicemente la "Lanterna": simbolo di Genova, unico faro ad identificare la città. Posizionato in Latitudine 44° 22' 15" Nord - Longitudine 8° 54' 20" Est, alto 76 metri, è costituito da una torre su due ordini di sezione quadrata, costruita in pietra naturale delle cave di Carignano, con terrazza aggettante alla sommità sia del primo che del secondo ordine.

Il porto di Genova si è sviluppato all'interno di una insenatura naturale delimitata ad est dalla collina di Castello, e ad ovest dalla collina di Promontorio (che deve il suo nome al fatto che, in origine, era circondata dal mare su tre lati). Sul sito di Castello (castrum) si sviluppò, dall'VIII° secolo A.C., un insediamento abitativo che nella sottostante baia del Mandraccio trovava un porto naturale, protetto dai venti, che consentiva traffici via mare. La città di Genova si sviluppò attorno alla collina di Castello, spingendosi via via verso ponente; il porto naturale venne protetto dal "molo vecchio", ancora oggi visibile nell'area dell'Expo; solo alla fine del 1500 l'intera insenatura naturale venne protetta con la costruzione del "molo nuovo", arditissima opera d'ingegneria che partiva dalla collina di Promontorio, in corrispondenza della Lanterna, con direzione ovest/est (il molo nuovo è oggi sepolto sotto la "calata Sanità").

Sulla punta della collina di Promontorio sorse la Lanterna, e per questo la collina venne chiamata anche "di capo di Faro", o di San Benigno, dal nome del convento che vi sorgeva. La strada di collegamento tra Genova ed il ponente, comunemente detta via di Francia, costeggiava l'arco portuale ed il Promontorio, probabilmente passando in origine a picco sul mare. Le rappresentazioni grafiche di questa strada ce la

presentano invece in una veste più recente, senz'altro non anteriore al XVII° secolo, come passante a monte della Lanterna, attraverso la cosiddetta "tagliata", una



profonda trincea scavata a monte del Faro.

Urbanisticamente la Lanterna si presentava quindi lontano dall'abitato storico, e solo nel XVII° secolo venne inglobata nella cosiddetta

"cerchia seicentesca", la poderosa cerchia di mura lunga quasi diciannove chilometri attorno alla città, ancora oggi in gran parte esistente.

Mentre in origine, e fino al secondo dopoguerra,

la Lanterna si presentava come elemento connotante di un paesaggio urbano raccolto attorno all'insenatura portuale, e ben delimitato dalle colline circostanti, la situazione è oggi

talmente cambiata da essere quasi irriconoscibile: la collina di Promontorio (o San

Benigno, o Capo di Faro) è stata rasa al suolo ed al suo posto vediamo oggi un enorme

piazzale utilizzato a scopi sia urbani che portuali; la Lanterna, e la piccola rocca su cui sorge (unici resti del Promontorio) è oggi isolata in un paesaggio portuale ed industriale che le è sorto attorno tra il primo ed il secondo dopoguerra; la "via di

Francia" scorre oggi a parecchie centinaia di metri di distanza dal Faro. Questo isolamento - che rendeva la Lanterna addirittura irraggiungibile fisicamente - è oggi

superato almeno pedonalmente con la "passeggiata" costruita dalla Provincia e con l'apertura al pubblico del Faro e delle aree circostanti.