

04						
03						
02						
01						
00						
Revisione	Data	Oggetto	Redatto	Controllato	Verificato	Approvato

COMUNE DI GENOVA



DIREZIONE PROGETTAZIONE
E IMPIANTISTICA SPORTIVA

Direttore

Arch. Luca PATRONE

Dirigente Settore Strutture e Impianti

Ing. Francesco BONAVITA

Comittente

ASSESSORATO AL BILANCIO, LAVORI PUBBLICI, MANUTENZIONI E VERDE PUBBLICO

Codice Progetto

15.21.03.B

COORDINAMENTO
PROGETTAZIONE

Dir. Arch. Luca PATRONE

RESPONSABILE UNICO
PROCEDIMENTO

Dir. Arch. Mirco GRASSI

Progetto Architettonico

Progettista: **F.S.T. Arch. Giacomo GALLARATI**

Collaboratore: **I.S.T. Maura GENOVESE**

Progetto Strutturale

Resp. ufficio: **F.D.T. Ing. Lucia LA ROSA**

Progettisti: **F.S.T. Ing. Adriano GALANTE**

F.S.T. Ing. Simone GIMELLI

Computi e capitolati

Resp. ufficio: **F.D.T. Geom. Giuseppe SGORBINI**

Computista: **I.S.T. Geom. Ileana NOTARIO**

Modellazione e visualizzazione 3D

F.S.T. Arch. Roberto CASARINI

Studi geologici:

F.S.T. Geol. Stefano BATTILANA

Progettazione impiantistica - Cantierizzazione e sicurezza - Gestione delle materie - Studio idrodinamico e Studio trasportistico

Progettisti: **RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI PROFESSIONISTI**

3TI PROGETTI ITALIA INGEGNERIA INTEGRATA S.p.A.

Lungotevere Vittorio Gassman n.22 - 00146 Roma

STUDIO DI ARCHITETTURA ED INGEGNERIA GNUDI

Via Gabriele D'Annunzio n.2/15 - 16121 Genova

SYSTEMATICA S.r.l.

Via Lovanio n.8 - 20121 Milano

STUDIO ASSOCIATO BELLINI

Via Galata n.9/1 - 16121 Genova

Consulenti: **Ing. Sandro Morandi e Associati**

Studio Geologico tecnico Ambientale Andrea Valente Arnaldi

Studio di impatto ambientale

Progettista: **VDP S.r.l.**

Via Federico Rosazza 38

00153 Roma

Intervento/Opera

WATERFRONT DI LEVANTE
Realizzazione Canaletto e Canale principale

Oggetto della tavola

RELAZIONE GENERALE

Municipio

Medio Levante

VIII

Quartiere

FOCE

15

N° progr. tav.

N° tot. tav.

Scala

-

Data

**Luglio
2020**

Tavola n°

R-01
D-Ar

Livello Progettazione

DEFINITIVO

ARCHITETTONICO

Codice MOGE

Codice CUP

Codice identificativo tavola



WATERFRONT DI LEVANTE **Realizzazione Canaletto e Canale principale**

Area Fiera del Mare – Genova

Municipio VIII - Quartiere Medio Levante - Genova

Progetto Definitivo

Relazione Generale

Genova, Luglio 2020

SOMMARIO

PREMESSA 3

1. INQUADRAMENTO AREA D'INTERVENTO	5
1.1 INDIVIDUAZIONE DELL'AREA D'INTERVENTO	5
1.2 INQUADRAMENTO URBANISTICO	6
1.3 VERIFICA VINCOLI AI SENSI DEL D.LGS. 42/2004	8
1.4 VERIFICA PREVENTIVA DI INTERESSE ARCHEOLOGICO.....	9
1.5 V.I.A. 9	
1.6 ACCERTAMENTO DISPONIBILITÀ DELLE AREE ED IMMOBILI.....	9
1.7 VERIFICA DELLE INTERFERENZE	10
2. DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO.....	11
3. INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO	12
4. IL PROGETTO ARCHITETTONICO.....	15
4.1 OGGETTO DELLA PROGETTAZIONE.....	15
4.2 OBIETTIVI DI PROGETTO.....	16
4.3 ILLUSTRAZIONE DEL PROGETTO E DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI ANALIZZATE	17
5. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA.....	21

Premessa

La Giunta Comunale, con deliberazione n.185 del 30/07/2015, ha reso esecutiva ai sensi di legge l'accettazione del "Blueprint per Genova", un disegno d'assieme contenente un approfondimento paesaggistico, infrastrutturale e urbanistico relativo alle aree di Levante del Porto di Genova, comprese tra Calata Gadda e Punta Vagno, effettuate dall'Arch. Renzo Piano e dal Renzo Piano Building Workshop. La proposta del "Blueprint" è stata successivamente rielaborata ed aggiornata dallo stesso RPBW, che ha elaborato un secondo disegno d'assieme dell'area, denominato "Waterfront di Levante", la cui donazione è stata accettata dalla Giunta Comunale con deliberazione n.253 del 28/10/2017.

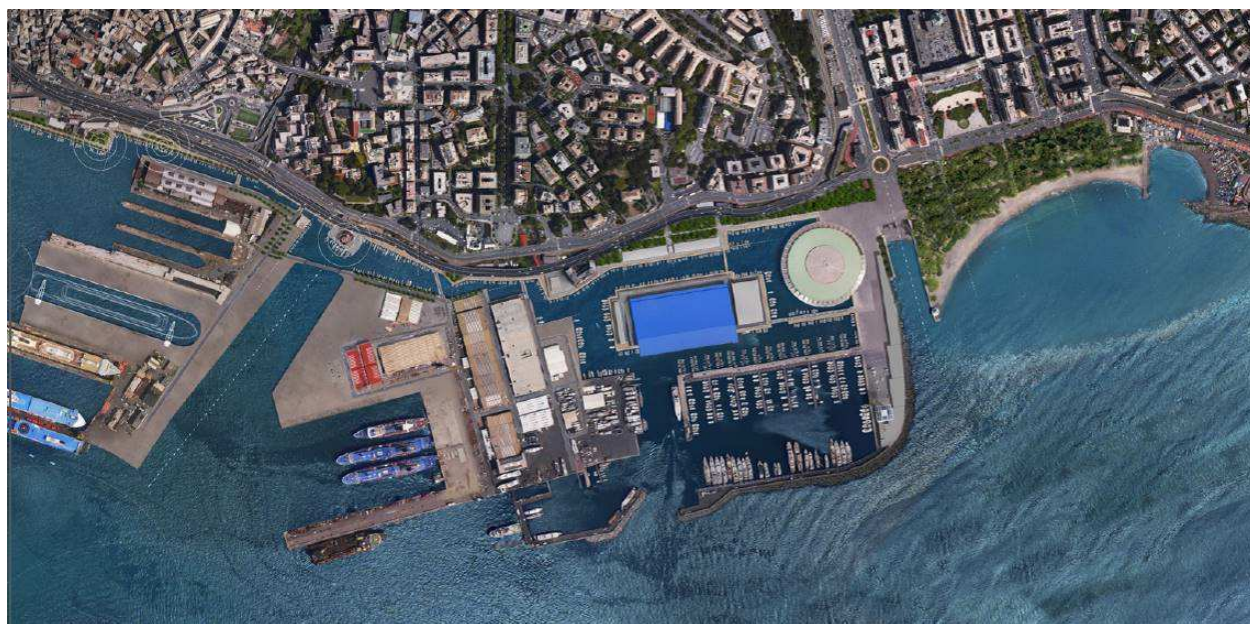


Figura 1. Il Waterfront di Levante del Renzo Piano Building Workshop

Le previsioni del Renzo Piano Building Workshop sono state recepite dalla normativa urbanistica comunale: in particolare la parte orientale del "Waterfront di Levante", individuata dal P.U.C. vigente come Settore 2 del Distretto di Trasformazione n. 20 Fiera – Kennedy, è disciplinata dalla scheda n. 20 delle Norme di Congruenza.

Il primo atto verso la realizzazione della "visione" di Renzo Piano è stata la demolizione dell'edificio ex Nira e la successiva realizzazione del primo tratto di canale navigabile, costituente l'imbocco dall'attuale darsena. Entrambi gli interventi sono stati progettati dalla Direzione Progettazione e Impiantistica Sportiva: il primo è già completato e collaudato, mentre il secondo è attualmente in fase di esecuzione.

In parallelo, con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 25/2018 e successiva deliberazione della Giunta Comunale n. 100/2018, è stato stabilito di dare attuazione a una prima porzione del "Waterfront di Levante" attraverso la riqualificazione del compendio immobiliare corrispondente all'area ex fieristica genovese, alienando beni e diritti di proprietà del Comune di Genova e della società Nuova Foce S.r.l. E' stata perciò espletata la procedura

di vendita sull'intero compendio, a seguito della quale è stato aggiudicato il solo lotto corrispondente al Padiglione S - Palasport alla società CDS Holding S.p.A., con la quale è stato sottoscritto il contratto preliminare di vendita in data 4/10/2019.

A seguire, su iniziativa congiunta del Comune di Genova (Direzione Valorizzazione Patrimonio e Demanio Marittimo), di Nuova Foce in liquidazione S.r.l. e di CDS Holding S.p.A., è stato presentato un Progetto Urbanistico Operativo (P.U.O.) unitario sull'intero settore 2 del Distretto di Trasformazione n. 20, come previsto dalle norme di PUC, che è stato approvato con .

Parallelamente al procedimento urbanistico, sono state avviate sull'area del PUO diverse progettazioni di livello edilizio, di natura pubblica e privata, tutte concorrenti all'obiettivo generale della sistemazione del nuovo Waterfront della città di Genova. Si possono ad oggi riepilogare i seguenti interventi.

All'interno di questo quadro di progettazioni, distinte ma complementari, si inserisce perciò la presente progettazione, che ha come oggetto i canali e le opere pubbliche connesse.

Oggetto della presente progettazione è perciò la prosecuzione del canale navigabile verso est, sul retro del "padiglione B – Jean Nouvel", con il tratto denominato "canale principale", e la sua finale ricongiunzione verso sud alla Marina, con il "canaletto" che lambisce il lato ovest del "padiglione S - Palasport". Oltre alle opere relative allo scavo e alla realizzazione del canale in sé, il progetto comprende le sistemazioni delle banchine sulle due sponde.

L'attuale progettazione costituisce l'approfondimento del progetto di fattibilità tecnica ed economica, redatto dalla Direzione Progettazione e Impiantistica Sportiva e approvato con D.G.C. n. 65 del 2/4/2020 "Waterfront di Levante. Realizzazione Canale e Opere Pubbliche Connesse".

Il progetto sviluppa gli elaborati al livello di definitivo secondo quanto prescritto dalla vigente normativa in materia di appalti (Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 - Codice dei contratti pubblici, aggiornato con il D. Lgs. 19 aprile 2017 n. 56 e la Legge 21 giugno 2017 n. 96).

1. INQUADRAMENTO AREA D'INTERVENTO

1.1 Individuazione dell'area d'intervento

La consistenza degli immobili dell'area Fiera, oggetto del progetto "Waterfront di Levante", è stata oggetto di ricognizione da parte delle amministrazioni proprietarie con perizia asseverata dell'11 Aprile 2014 su incarico della Direzione Patrimonio Demanio e Sport del Comune di Genova, e riverificata dalla Direzione Coordinamento delle Risorse Tecnico Operative con rapporto preliminarmente alla pubblicazione del bando di valorizzazione del comparto (D.G.C. 25 del 10/4/2018).

In particolare, l'intervento oggetto della presente progettazione interessa in parte l'attuale piazzale dell'ex comparto fieristico ed in parte l'area oggi occupata dai seguenti immobili:

- a) padiglione C;
- b) padiglione D;
- c) locali su Marina ad uso sportivo.

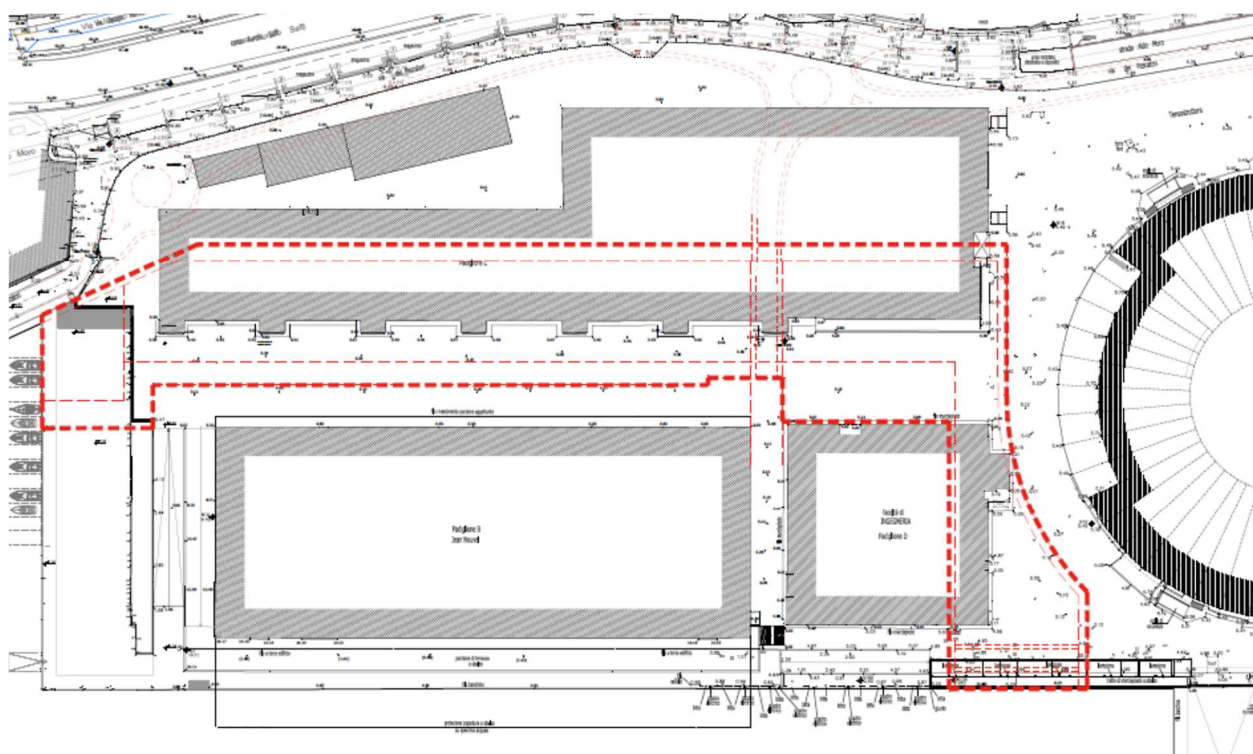


Figura 2. Individuazione area d'intervento su rilievo di stato attuale

Le demolizioni degli immobili di cui sopra, i cui progetti definitivi sono attualmente in fase di approvazione, saranno oggetto di appalti specifici, propedeutici a quello relativo alla realizzazione dei canali oggetto della presente

progettazione. Inoltre, prima dell'avvio dei lavori relativi alla realizzazione dei canali, è previsto un intervento generale di preparazione area, propedeutico alle varie opere pubbliche previste.

1.2 Inquadramento urbanistico

Sull'area vigono i seguenti strumenti di pianificazione:

- Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) Regionale, approvato con D.C.R. n. 6/1990: le aree sono classificate come Assetto Insediativo TU (Tessuti Urbani), disciplinato dall'art. 38 delle relative Norme di Attuazione, e SU (Strutture Urbane qualificate), disciplinato dall'art. 35 delle suddette norme;
- Piano Territoriale di Coordinamento della Costa (PTCC): l'area è compresa all'interno del più ampio Ambito di Progetto AP25 – Genova Porto di Levante;
- PUC di Genova in vigore dal 3.12.2015: le aree ricadono nel Distretto di Trasformazione n. 20, e nello specifico nel Settore 2;
- Progetto Urbanistico Operativo (P.U.O.) unitario, relativo all'intero settore 2 del Distretto di Trasformazione n. 20, approvato con D.G.C. n. 69 del 9/4/2020.

Per il sedime del canale è individuato dal PUO uno specifico sub-comparto 2.8, descritto come "Area destinata a canali navigabili oggetto di attuazione separata di OO.PP. aggiuntive". Il progetto del canale, pur essendo incluso nel Sub Comparto 2.8, è da considerarsi indipendente e parallelo rispetto al PUO e alla sistemazione generale dell'area.

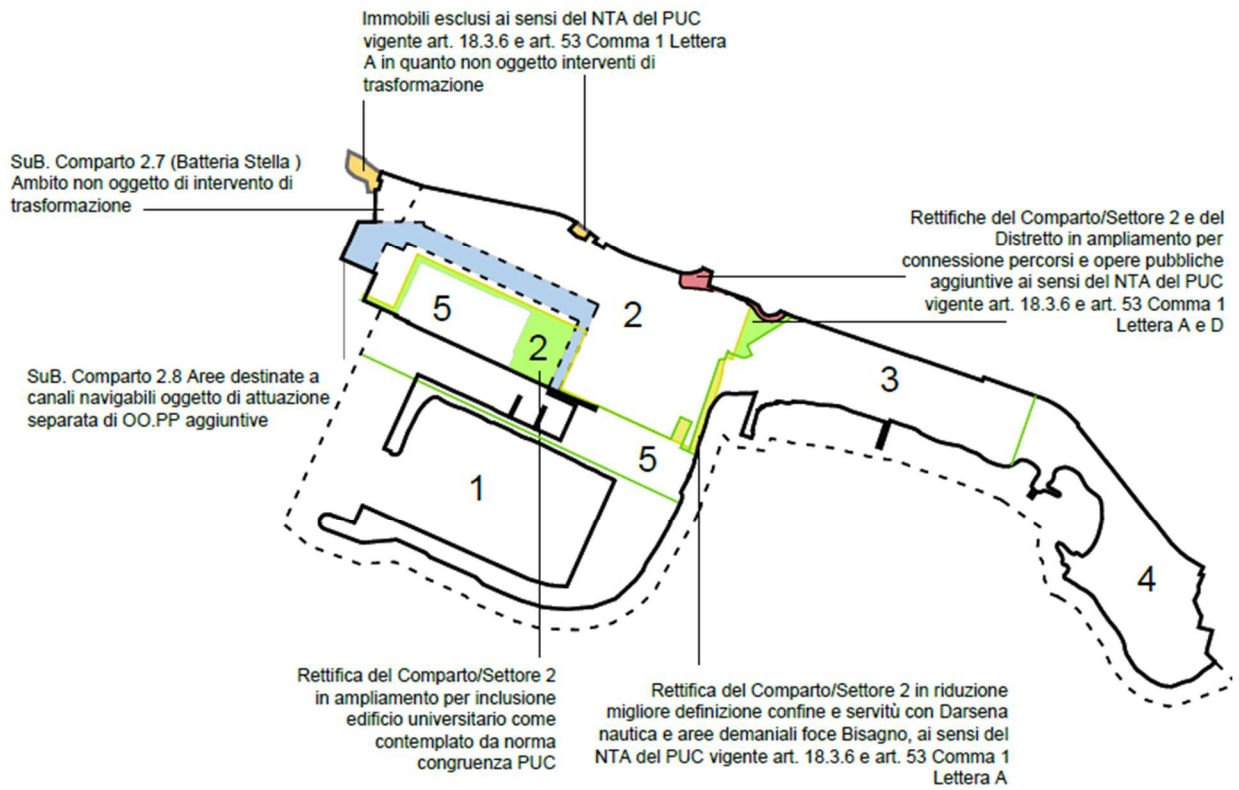


Figura 3. Stralcio elaborato di PUO con rappresentazione Distretto di Trasformazione n. 20 di PUC – stato rettificato

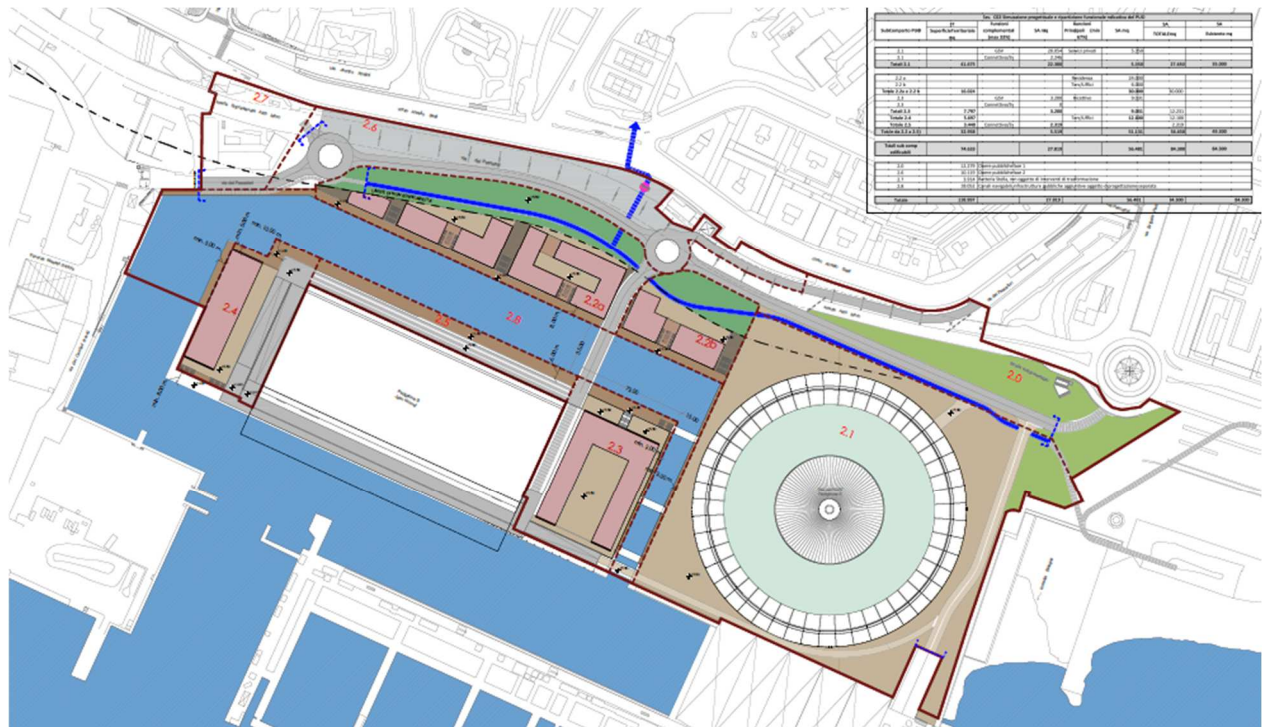


Figura 4. Planimetria generale di PUO con indicazione limiti sub-comparti – Elaborato C02

1.3 Verifica vincoli ai sensi del D.Lgs. 42/2004

L'area d'intervento è soggetta a vincolo paesaggistico, ai sensi della parte III del D.Lgs. 42/2004 ex art. 142 lett. a), trovandosi in territorio costiero compreso nella fascia di 300 m dalla linea di battigia. Inoltre, in prossimità di tale area, si estende l'ambito tutelato ai sensi dell'art. 136 del Codice, in forza del D.M. 1 luglio 1969, con la dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di via Corsica.

La Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per Città Metropolitana di Genova e le Province di Imperia, La Spezia e Savona si è già espressa sull'area con i seguenti pareri:

- Nota prot. 11483 del 23/5/2018 (e successive precisazioni di cui alla nota 12257 del 1/6/2018): assenso di massima ai contenuti del disegno "Waterfront di Levante" del RPBW;
- Nota prot. 27271 del 6/12/2018: parere positivo nell'ambito della CDS relativa alla realizzazione dell'Imbocco Canale Navigabile (e successivo parere sulla variante con nota 21386 del 24/9/2019);
- Nota prot. 5229 del 3/3/2020: parere positivo sul PUO in fase di approvazione.

Quest'ultima nota, in particolare, contiene alcune indicazioni specifiche relative alla presente progettazione, che di seguito si riepilogano:

- innanzitutto, si rileva che negli elaborati grafici del PUO è prevista una riduzione del canale rispetto al disegno dello studio Piano, con la eliminazione dello specchio acqueo dal perimetro del Padiglione S: la Soprintendenza richiede che esso, trattandosi di elemento caratterizzante il progetto generale, non possa essere completamente eliminato ma "debba essere mantenuto almeno per la porzione verso il mare e con un andamento che segua la forma curva del padiglione stesso";
- in secondo luogo, viene auspicato che siano aumentate le superfici delle banchine a quota +1 sul livello del mare rispetto a quelle a quota +5.

Al fine di ottemperare alle prescrizioni della Soprintendenza, al PUO è stato quindi allegato un elaborato integrativo, denominato "Adempimenti Soprintendenza – Relazione illustrativa", che rappresenta un aggiornamento del layout generale dei canali. Di seguito si allega a stralcio la planimetria.

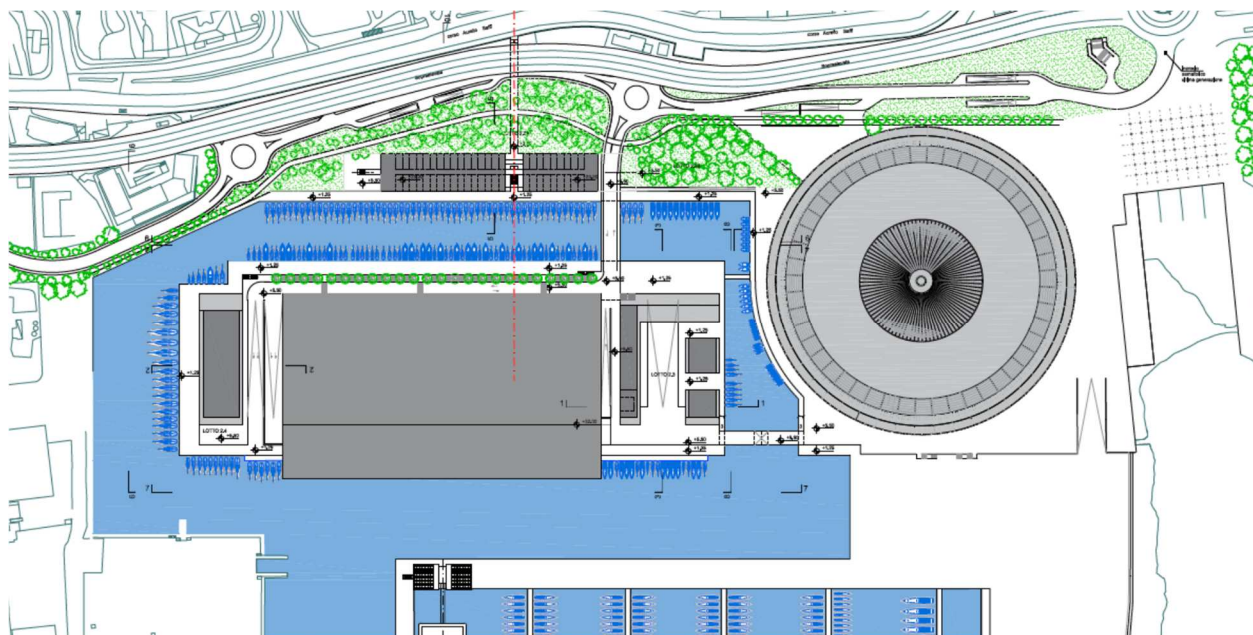


Figura 5. Planimetria di aggiornamento del layout generale del PUO in adempimento alle prescrizioni della Soprintendenza

1.4 Verifica preventiva di interesse archeologico

La competente Soprintendenza, con nota prot. 18285 del 10/8/2018, ha espresso il proprio parere in merito alla verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui alla nota prot. 13713 del 19/6/2018. Tale parere è stato richiamato dalla stessa Soprintendenza nel già citato parere sul PUO prot. 5229 del 3/3/2020.

1.5 V.I.A.

Il progetto dei canali rientra tra gli interventi da sottoporre alla Verifica di assoggettabilità a VIA di competenza nazionale, ai sensi dell'Allegato II bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 lettera h), punto 2. Si rinvia allo specifico documento di progetto "Studio di Impatto Ambientale".

Il progetto complessivo dell'area oggetto del PUO (esclusi i canali), invece, a seguito di procedura di verifica di assoggettabilità e di conseguente pronunciamento da parte della Regione Liguria, è risultato non assoggettato a VIA o VAS (Determinazione Dirigenziale N. 2020-151.0.0.25).

1.6 Accertamento disponibilità delle aree ed immobili

Circa la disponibilità delle aree e degli immobili, si rimanda alla specifica documentazione del PUO, e in particolare all'elaborato G1 – Assetto proprietario su base catastale, da cui risulta che l'area oggetto dell'intervento dei canali ricade interamente su mappali di proprietà del Comune di Genova o su beni comuni non censibili.

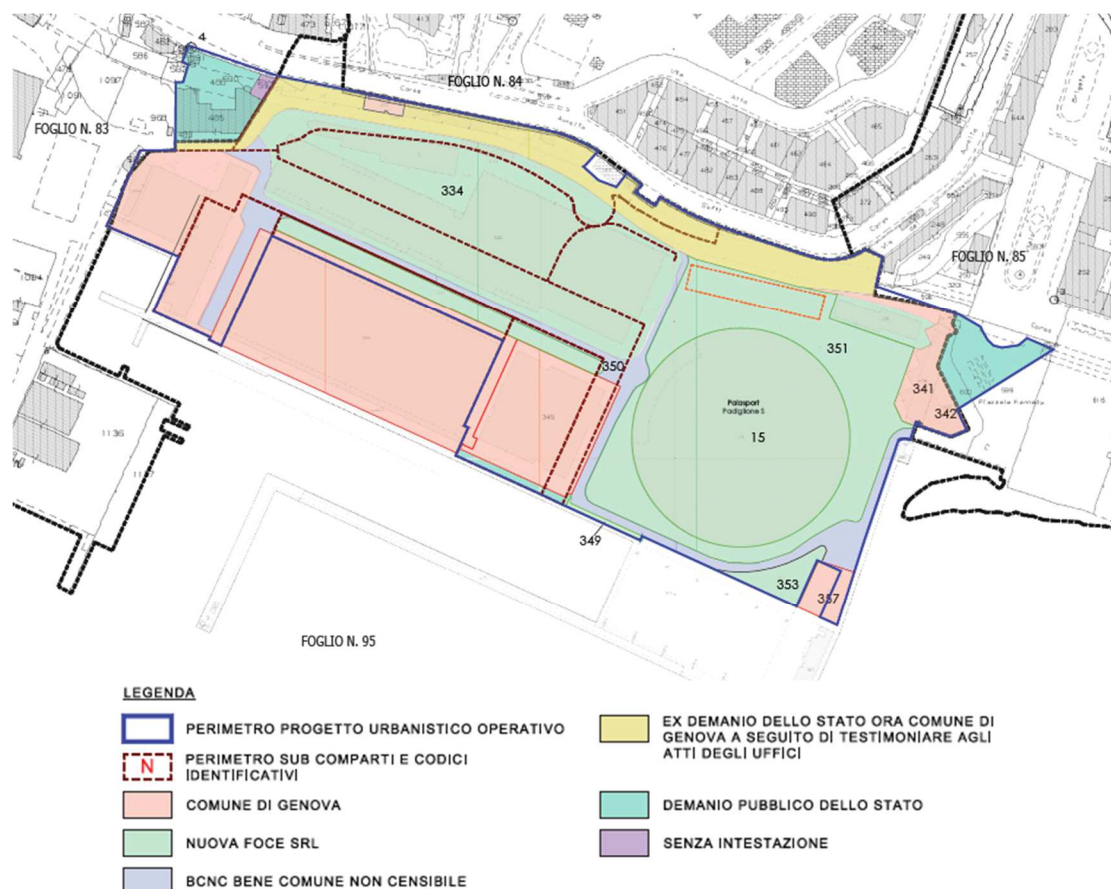


Figura 6 – Stralcio elaborato di PUO G1 – Assetto proprietario su base catastale

1.7 Verifica delle interferenze

Il rilievo di dettaglio dei sottoservizi esistenti, nonché la definizione di tutte le utenze e le dorsali impiantistiche sia nell'assetto finale sia nelle diverse fasi di realizzazione delle opere previste nel PUO, sono oggetto di uno specifico progetto, esteso all'intera area del Waterfront, denominato "Waterfront di Levante. Riorganizzazione sottoservizi e reti infrastrutturali".

Con D.G.C. n. 143 del 2/7/2020 è stato approvato il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica; è invece attualmente in fase di approvazione il Progetto Definitivo.

La riorganizzazione provvisoria delle reti esistenti propedeutica alla realizzazione delle varie opere pubbliche sarà oggetto di uno specifico appalto, che dovrà completarsi prima dell'avvio delle opere oggetto della presente progettazione.

2. DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

Come anticipato in premessa, parallelamente al procedimento urbanistico sono state avviate sull'area diverse progettazioni di livello edilizio, di natura pubblica e privata, tutte concorrenti all'obiettivo generale della sistemazione del nuovo Waterfront della città di Genova. Alcune di esse, in particolare, sono volte alla demolizione di immobili che attualmente insistono sul sedime dei canali di futura realizzazione, nonché alla preparazione dell'area per la realizzazione delle varie opere pubbliche previste, e sono perciò da considerarsi propedeutiche agli interventi oggetto della presente progettazione.

Lo stato di fatto all'avvio degli interventi di realizzazione dei canali, che viene considerato come stato di partenza della presente progettazione, descritto negli elaborati di stato attuale D-Ar-T02, non costituisce perciò il reale stato dell'area in data odierna, che è invece rappresentato nell'elaborato D-Ar-T01, ma una previsione della situazione che verrà a definirsi a seguito del completamento delle demolizioni di cui sopra e perciò dello stato dell'area al momento dell'avvio dei lavori dei canali.

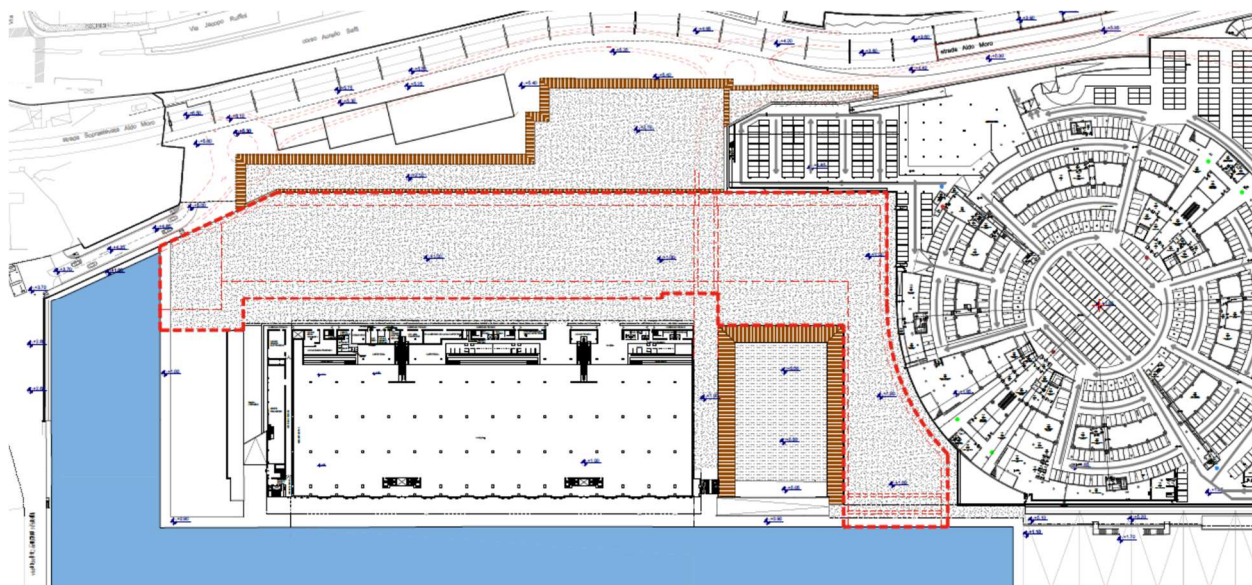


Figura 7. Stato di fatto dell'area ad avvio interventi di realizzazione canali. Stralcio elaborato di progetto Ar-T02

3. INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO

Come si è anticipato in premessa, l'intervento oggetto della presente progettazione si inserisce all'interno di un complesso sistema di opere pubbliche e private, che di seguito si riepilogano.

Imbocco canale e demolizione Palazzina Uffici

Entro l'estate 2020 si concluderanno i lavori del primo tratto del nuovo canale navigabile di levante, il cosiddetto "imbocco canale", che amplia verso nord lo specchio acqueo della marina in corrispondenza di Batteria Stella. Entro la stessa data verrà completata la demolizione della Palazzina Uffici.

Demolizione Padiglione C, Padiglione D e Biglietteria e intervento di preparazione area

In autunno 2020 verranno avviate le demolizioni degli ex Padiglioni fieristici denominati "C" e "D" (quest'ultimo in uso alla Facoltà di Ingegneria fino a pochi anni fa), il cui sedime è attualmente in parte interferente con i canali e con le altre opere pubbliche e private previste. Entro l'autunno verrà inoltre avviata e completata la demolizione dell'edificio della Biglietteria. A seguire le demolizioni, è previsto un generale intervento di preparazione area, propedeutico alle diverse opere pubbliche.

Riorganizzazione sottoservizi e reti infrastrutturali e opere di sistemazione area

In parallelo alle demolizioni, verrà attuata una prima serie di interventi di riorganizzazione dei sottoservizi e delle reti infrastrutturali che attualmente attraversano l'area interessata dal progetto "Waterfront di Levante", finalizzati a consentire la realizzazione degli scavi per le opere pubbliche e private.

Riqualificazione Padiglione S

In contemporanea alle demolizioni e alla riorganizzazione dei sottoservizi, verrà avviata la realizzazione dell'autorimessa privata interrata prevista nei lotti 2.1 e 2.2b; seguiranno quindi i lavori di recupero del Palasport o Padiglione S.

Canali e banchine

Entro la primavera 2021, a conclusione delle demolizioni dei padiglioni C e D, avranno avvio gli interventi finalizzati alla realizzazione del canale navigabile previsto nel disegno “Waterfront di Levante” dello studio Renzo Piano Building Workshop.

Verrà data precedenza al tratto est di canale, il cosiddetto “canaletto”, che a partire dall’attuale marina di fianco alla tendostruttura salirà verso nord lambendo il Palasport: con una larghezza di 43 m nel tratto sud, lo specchio acqueo si ridurrà gradualmente per seguire la curva dell’edificio.

Il canale verrà quindi proseguito verso ovest sul retro del Padiglione “B” (l’attuale edificio ad uso fieristico dal caratteristico colore blu, progettato dall’arch. Jean Nouvel) con il tratto denominato “canale principale”, che avrà una larghezza costante pari a 35 m, fino a ricongiungersi al primo tratto ovest o “imbocco”.

Su entrambi i lati dei canali sono previste ampie banchine pedonali ad uso pubblico, che avranno una larghezza compresa tra i 6 e i 18 m lungo il canale principale e pari a 3 m lungo il canaletto.

Opere pubbliche connesse ai canali

In parallelo alle fasi finali dello scavo dei canali verranno realizzate le altre opere pubbliche ad essi connesse: i due ponti carrabili sul canale principale e sul canaletto, la nuova rampa sul lato est del Padiglione B e i due nuovi volumi mono-piano a quota banchina di iniziativa pubblica, entrambi ricavati al di sotto dell’attuale quota del piazzale fieristico.

Come espressamente richiesto dall’arch. Piano, infatti, le banchine saranno animate dalla presenza di locali destinati a connettivo urbano (negozietti, ristoranti, attività nautiche, ecc.), in parte di realizzazione pubblica e in parte privata.

Il nuovo volume di iniziativa pubblica che si affaccerà sul canaletto, sul lato verso il Palasport, avrà un fronte di più di 150 m e una profondità di circa 4 m, mentre quello sul canale principale, adiacente al Padiglione B, avrà un’estensione di circa 220 m e una profondità di 12 m. Se la copertura del volume sul canaletto andrà ad ampliare il piazzale pedonale del Palasport, quella dell’edificio lungo il canale principale svolgerà la funzione di nuova viabilità lato nord del padiglione fieristico nonché di accesso alle rampe ovest.

Oltre a locali di connettivo urbano, all’interno del volume sul retro del Padiglione B è previsto un nuovo accesso da nord al padiglione fieristico a quota banchina, con relativi servizi e spazi tecnici.

Nuova viabilità, recupero mura storiche e intradosso Sopraelevata

Entro la primavera 2021, compatibilmente con le operazioni private in corso nell’area del Palasport, verrà anche avviata la realizzazione della nuova viabilità interna dell’area Waterfront, che collegherà da ovest a est

l'attuale incrocio tra C.so Marconi e la Sopraelevata con la Batteria Stella. A partire da una rotatoria prevista all'incirca a metà percorso, si staccherà un tratto di strada in direzione sud di collegamento con il ponte sul canale principale e con la viabilità intorno al Padiglione B.

In contemporanea alla viabilità, verranno realizzati gli interventi di recupero delle mura storiche di Corso Aurelio Saffi e dell'intradosso della Sopraelevata; verrà inoltre sistemata l'area a nord-ovest della viabilità, situata al di sotto della Sopraelevata, che sarà destinata a parcheggi pubblici a raso.

Parco urbano e pista ciclabile

La nuova viabilità sarà affiancata sul lato sud per tutta la sua lunghezza da un nuovo parco urbano, all'interno del quale un percorso ciclabile e uno pedonale si svilupperanno tra alberature e sistemazioni a verde.

La realizzazione del parco è prevista a fine 2021, compatibilmente con il completamento delle autorimesse private previste a nord del canale e intorno al Palasport, il cui sedime coincide in parte con quello delle aree verdi.

Il verde pubblico, anche per le parti che verranno realizzate su soletta, su precisa indicazione dello studio Piano prevedrà spessori di terreno pari ad almeno 1/1,5 m, compatibili con alberature ad alto fusto.

4. IL PROGETTO ARCHITETTONICO

4.1 Oggetto della progettazione

Elemento fondante del disegno del “Waterfront di Levante” del Renzo Piano Building Workshop è la realizzazione di un canale urbano o darsena navigabile a ridosso delle mura antiche della città, che colleghi il Porto Antico alla Fiera e consenta la riorganizzazione degli specchi acquei esistenti in quest’area, tra cui la Marina antistante la Fiera del Mare.

Oggetto principale della presente progettazione è il completamento del ramo di levante del canale navigabile previsto dal RPBW, già avviato con il cantiere dell’Imbocco Canale in fase di esecuzione, ossia la sua prosecuzione verso est, sul retro del “*padiglione B – Jean Nouvel*”, con il tratto denominato “canale principale” (o canale “beta”), e la sua finale ricongiunzione verso sud alla Marina, con il “canaletto” (o canale “gamma”) che lambisce il lato ovest del “*padiglione S - Palasport*”. Oltre alle opere relative allo scavo e alla realizzazione del canale in sé, il progetto comprende le opere pubbliche ad esso connesse, ossia le sistemazioni delle banchine sulle due sponde con le relative dotazioni e la realizzazione del nuovo volume sul lato nord del padiglione B, con in copertura la nuova strada carrabile di accesso al padiglione fieristico

Il presente progetto si articola secondo due diversi lotti di intervento:

- LOTTO 1: Canaletto;
- LOTTO 2: Canale principale;



Figura 8. Vista di progetto

4.2 Obiettivi di progetto

Obiettivo principale del progetto è la realizzazione di uno specchio acqueo di qualità, che combini la funzione di canale navigabile con quella di darsena per imbarcazioni da diporto: in questo senso, il progetto ha teso ad aprire ed ampliare il più possibile lo specchio acqueo verso i volumi esistenti e di nuova previsione che su di esso affacciano ed affacceranno.

Secondo obiettivo è la configurazione delle banchine lungo i canali come spazi pubblici urbani di alta qualità, o “promenades”. Nella progettazione si sono perciò concentrati gli sforzi innanzitutto sul conferimento alle banchine di una profondità e una qualità architettonica adeguata a combinare la funzione primaria di darsena con un utilizzo di tipo ludico-ricreativo (passeggio, spazi esterni per pubblici esercizi, ecc.).

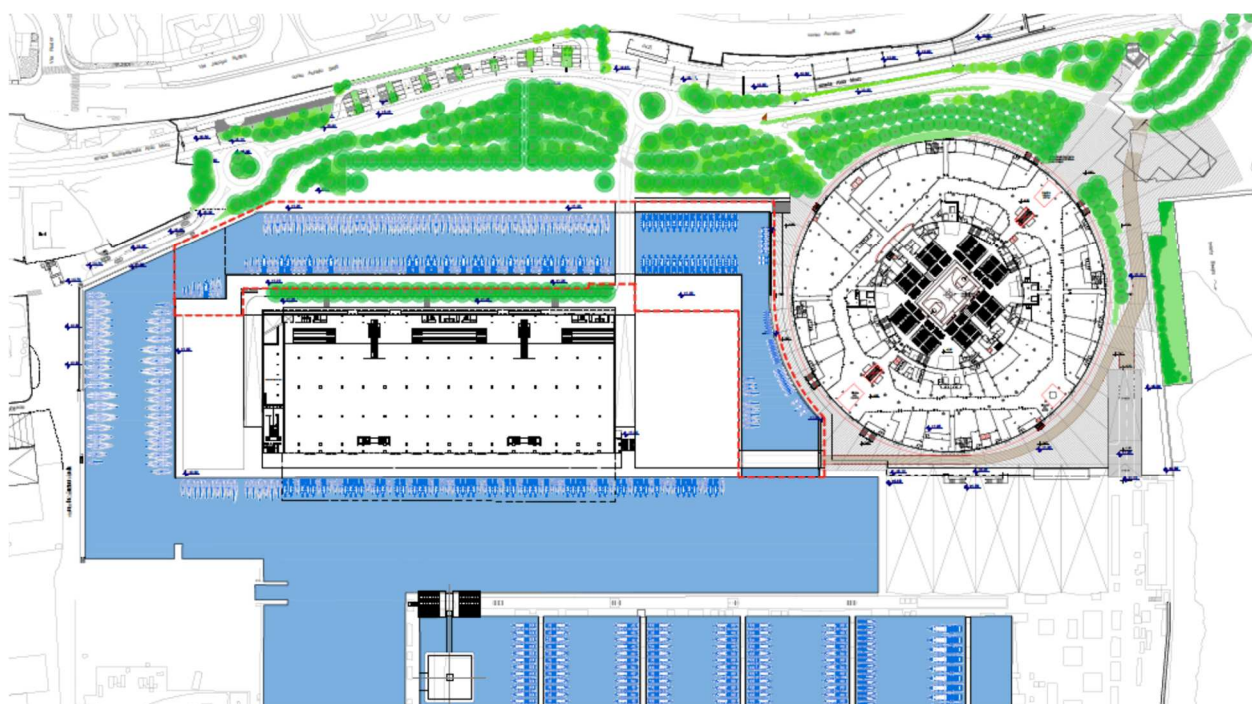


Figura 9. Planimetria generale di progetto a quota +5,50 – Stralcio elaborato Ar-T04

4.3 Illustrazione del progetto e delle alternative progettuali analizzate

Il canale principale

Il dimensionamento in larghezza del canale principale ha costituito un dato di partenza del progetto: la larghezza di 35 m è stata infatti definita preliminarmente dal disegno del RPBW e successivamente condivisa con la Civica Amministrazione e confermata dal PUO. Il canale presenta ovviamente un restringimento nel tratto di collegamento con l'imbocco, dovendo adeguarsi alla conformazione dell'area in corrispondenza della Batteria Stella.

Analogamente, la profondità del canale di -3 m rispetto al livello del mare è da considerarsi un dato di partenza del progetto, indicato espressamente dalla Civica Amministrazione. Anche in questo caso, la necessità di raccordarsi alla maggiore profondità dell'imbocco canale ha portato a prevedere nel tratto di collegamento a ponente una quota di -4 m.

Anche la quota di +1,20 sul livello del mare delle banchine è stata assunta come dato di partenza del progetto, desunta dagli schemi di Renzo Piano e dagli elaborati di PUO e confermata dall'analogia con l'attuale quota delle banchine.

Il posizionamento del canale principale, invece, prima di essere definito dal presente progetto ad una distanza di 22,5 m rispetto al filo nord del padiglione B (sotto lo sbalzo), è stato oggetto di diverse e discusse alternative progettuali, legate principalmente a diverse ipotesi di dimensionamento delle banchine.

Diverse soluzioni sono state infatti analizzate relativamente alla larghezza delle due banchine sui lati sud e nord del canale principale.



Figura 10. Vista di progetto. Dettaglio della banchina sud

Il presente progetto ha quindi definito ad 8 m la profondità della banchina lato sud in corrispondenza del padiglione B, in quanto si è ritenuto che una profondità minore non avrebbe consentito di garantire il passaggio di persone e mezzi di soccorso, e tantomeno l'accesso alle imbarcazioni ormeggiate, nel caso di utilizzo per

l'organizzazione di eventi fieristici o per il posizionamento di attrezzature dei pubblici esercizi. Tale dimensione si amplia a 18 m ad est del ponte, nel tratto corrispondente all'affaccio a mare del lotto 2.3 di PUO. Relativamente alla banchina nord, è stata convenuta invece una profondità di 6 m.

Al fine di garantire la qualità dei nuovi spazi urbani ricavati lungo i canali, inoltre, è previsto come opera pubblica un nuovo volume lungo la banchina lato sud, che si affiancherà ad essa per buona parte della lunghezza (circa 220 m), oggetto di altra progettazione.

Il canaletto

Il posizionamento della sponda occidentale del canaletto è stato definito a 71 m dal filo est del padiglione B.

E' stata oggetto di svariate alternative progettuali la forma del canaletto nella metà a sud, fino al ricongiungimento con l'attuale marina. Nel disegno del Renzo Piano Building Workshop, infatti, il canaletto aveva un andamento irregolare e seguiva la forma del Palasport da nord a sud: già i primi schemi urbanistici redatti dagli uffici comunali, però, modificavano decisamente questa previsione, disegnando un canaletto rettilineo con una larghezza costante di 15 m. Questa conformazione era stata recepita anche dagli elaborati del PUO.

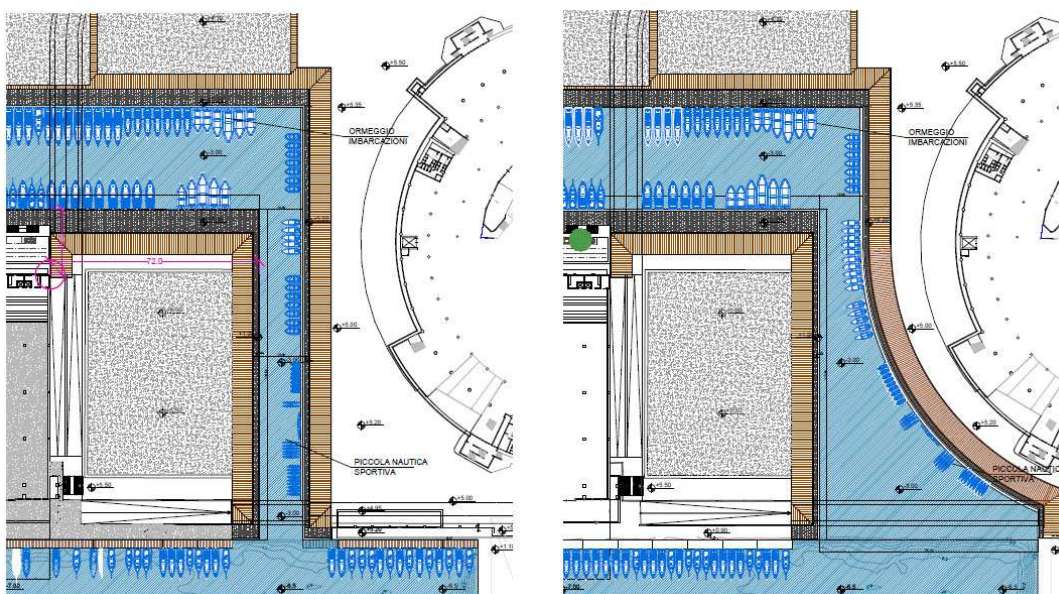


Figura 11. Confronto prime alternative progettuali canaletto

Il presente progetto prevede un primo tratto rettilineo con larghezza 15 m dalla congiunzione col canale principale fino all'asse del Palasport, e un secondo tratto con lato ovest rettilineo e lato est di forma circolare, concentrico al Palasport, che si interrompe a circa un quarto della lunghezza del canale, riproponendo un ulteriore tratto rettilineo nella parte terminale.

Relativamente alle banchine del canaletto, sono previste larghe 3 m sul lato est e 2 m sul lato ovest. In particolare la banchina sul lato est, lunga circa 150 m sarà animata per la sua intera estensione dall'affaccio di locali destinati ad attività sportive, opera pubblica oggetto di altra progettazione.

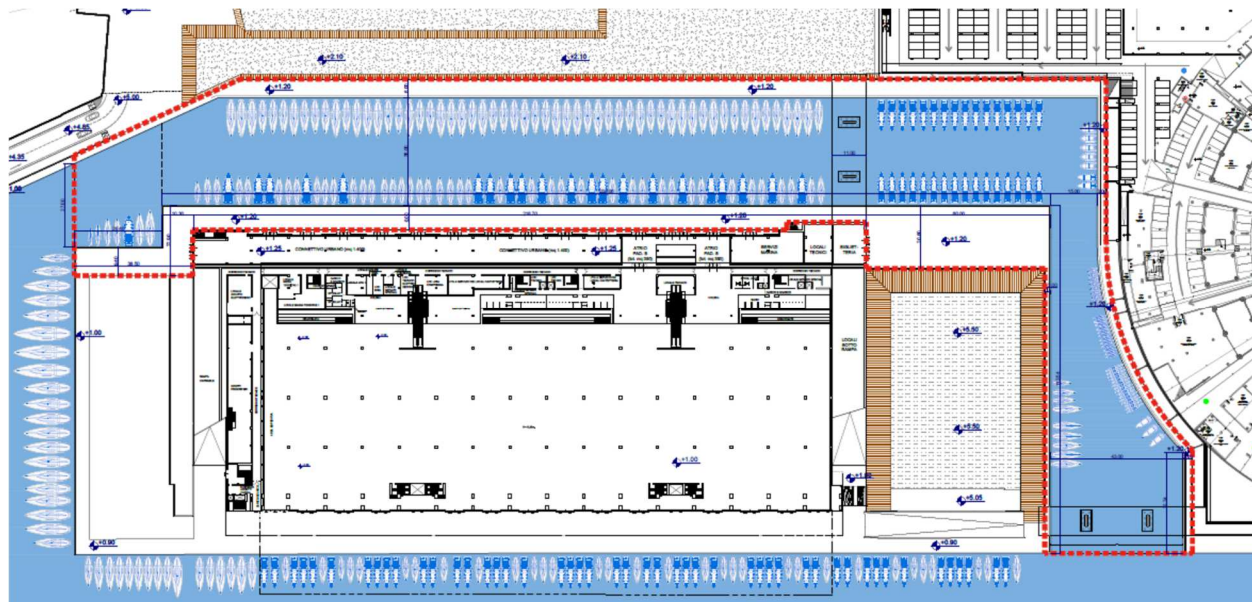


Figura 12. Planimetria di progetto a quota banchina – Stralcio elaborato Ar-T-05



Figura 13. Vista di progetto verso il Palasport



Figura 14. Vista di progetto del nuovo volume lato nord del Padiglione B

5. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA



Figura 15. Foto dell'area dai palazzi di Corso Aurelio Saffi



Figura 16. Foto del cantiere dell'imbocco canale

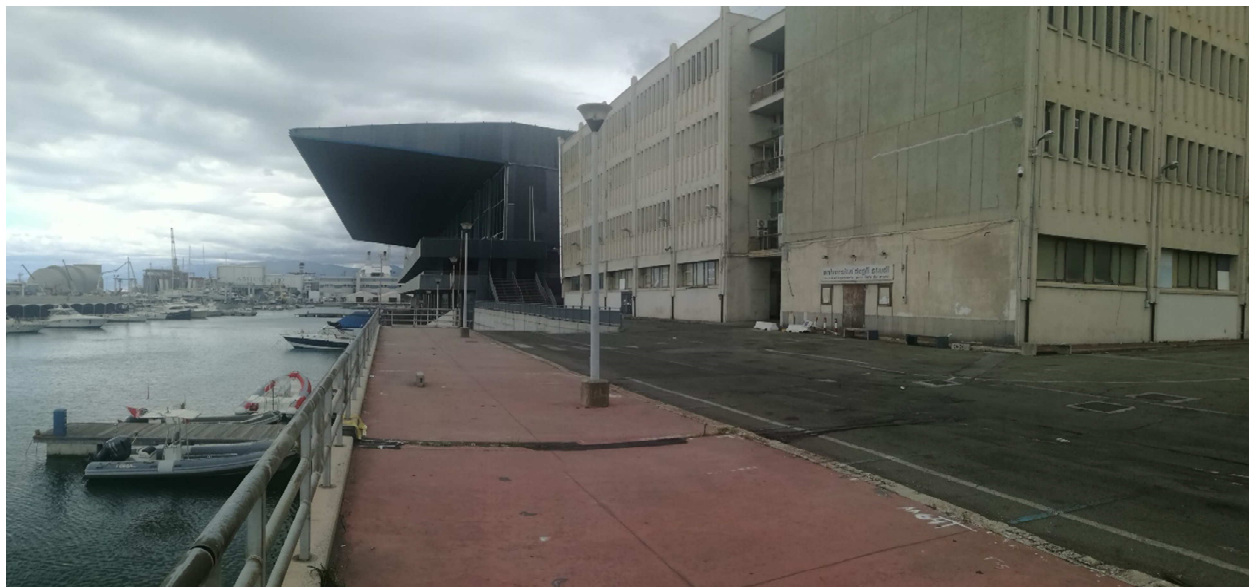


Figura 17. Foto dei padiglioni D e B visti da levante

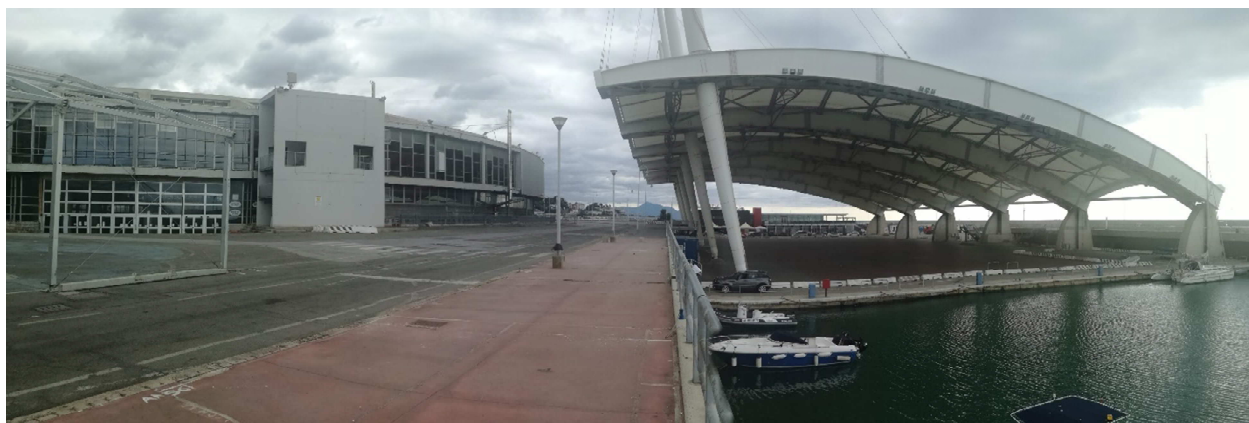


Figura 18. Foto del Palasport e della tendostruttura da ponte

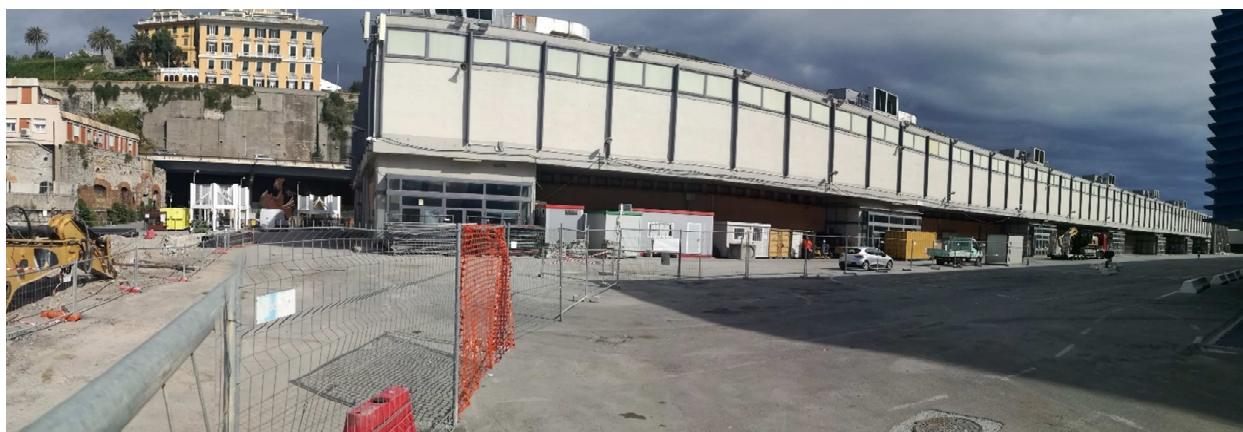


Figura 19. Foto del Padiglione C e del piazzale tra di esso e il Padiglione B

DIREZIONE PROGETTAZIONE

Coordinamento Progettazione

Dir.

Arch.

Luca PATRONE

PROGETTO ARCHITETTONICO

Progettista:

F.S.T.

Arch.

Giacomo GALLARATI

Collaboratore:

I.S.T

Maura GENOVESE