

## PMS - Pegli, Multedo, Sestri

L'area di Pegli, Multedo e Sestri si connota fortemente per la differenza delle vocazioni delle parti che la compongono; dal litorale urbano di Pegli, al porto di Multedo incentrato sulla funzione petrolifera e sui collegamenti con le linee ed i depositi di terra, ai cantieri navali di Sestri, alla zona più orientale di Sestri, in cui la commistione di attività produttive ed artigianali ed usi ricreativi e diportistici della costa attende da tempo la realizzazione di un nuovo assetto integrato.

Nell'assetto proposto assume particolare rilievo la contrazione delle aree destinate ai traffici petroliferi, ed insieme la creazione di un polo di rinfuse alimentari, solide e liquide, che possa coniugare il perseguimento di un miglioramento della qualità ambientale e l'impianto di attività capaci di attrarre nuove domande di mercato e generare reddito ed occupazione locale. Il progetto, perseguendo una politica di concentrazione delle aziende del settore delle rinfuse alimentari anche al fine di sviluppare il livello di efficienza complessiva (uso integrato degli accosti, accordi commerciali tra aziende, ed altro), consente il recupero di nuovi spazi per circa 120.000 mq, oltre a quelli situati a nord della linea ferroviaria dedicati a funzioni di retroporto. D'altro canto, va sottolineata come la realizzazione di questo disegno concorra anche al perfezionamento della nuova configurazione del bacino di Sampierdarena, attraverso la liberazione di spazi funzionali al riordino della viabilità portuale, alla razionalizzazione del settore dei traffici convenzionali ed all'e-

spansione del settore contenitori. Ciò, inoltre, consente di eliminare a Sampierdarena numerose servitù ed interferenze che ad oggi gravano sulle aree terminalistiche in cui ricadono gli accosti al servizio degli operatori delle rinfuse liquide. L'assetto proposto garantisce adeguati spazi per l'insediamento di attrezzature dedicate ai traffici cerealicoli, avuto riguardo all'esigenza di un ridisegno complessivo dell'area attualmente occupata a Ponte Parodi, area di elevato pregio anche per programmi di iniziativa congiunta tra porto e città. A titolo di completezza si rileva inoltre che le nuove tecnologie concernenti la movimentazione dei prodotti cerealicoli non prevedono la realizzazione di significativi volumi in altezza, tali da indurre cospicue variazioni del paesaggio portuale ed industriale circostante.

Per la funzione petrolifera, il piano prevede una conferma della localizzazione e, al contempo, un profondo mutamento del significato di questa presenza, in sé e nei suoi rapporti con gli abitati contigui.

In ragione dei presupposti economico-commerciali, il progetto di piano prevede la riduzione degli spazi dedicati allo sbarco di prodotti petroliferi, funzione che verrà progressivamente concentrata abbandonando l'uso del pontile delta, e mantenendo l'uso delle attuali monoboa e piattaforma off-shore, rifunzionalizzate attraverso interventi di adeguamento tecnologico. Le ulteriori operazioni nelle quali si sostanzia l'intervento di riconfigurazione del terminal petrolifero consi-

stano nel prolungamento a mare dei pontili e nel loro adeguamento tecnologico, nella razionalizzazione e accorpamento dei booster e nell'adeguamento della fossa collettori.

Dal lato terra, la razionalizzazione si traduce nella possibilità di traslazione verso mare del confine settentrionale dell'impianto, creando un'area filtro di circa 23.000 mq, atta a modulare adeguatamente la transizione tra impianti produttivi, infrastrutture ed abitati.

Il ridimensionamento delle strutture specializzate per lo sbarco di prodotti petroliferi dà comunque luogo ad un impianto che, in linea con la riduzione dei traffici del nostro scalo, garantisca comunque una potenzialità tale da non pregiudicare la possibilità di sfruttare eventuali congiunture commerciali favorevoli.

**In tale contesto l'attuazione delle previsioni di PRP dovrà essere realizzata tramite Accordo di Programma riferito agli ambiti PMS3, PMS4, PMS5, PMS6<sup>(2)</sup>.**

**Nell'ambito di tale Accordo di Programma andrà verificata anche la sostenibilità dei traffici portuali indotti dall'insediamento del nuovo polo alimentare COSÌ come prescritto dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del 25/10/2000.**

**In particolare dovrà essere verificata, partendo dallo schema di massima già contenuto dal Piano per gli ambiti PMS4 e PMS6, la concreta realizzabilità di più puntuali soluzioni progettuali idonee a favorire:**

**- l'ulteriore contrazione delle aree da destinare a funzioni petrolifere a cui deve corrispondere l'ulteriore contra-**

**zione dei livelli di traffico, nel rigoroso rispetto delle previsioni del PTC ACL, e con riferimento alle considerazioni riportate nel Piano al cap. 3 "Schema Generale di Piano" - Funzione petrolifera, e comunque al netto delle attività petrolchimiche da dismettere;**

**- una maggiore distanza degli impianti produttivi petroliferi dagli abitati di Miltedo e Sestri;**

**- ottimali condizioni operative e di sicurezza del bacino di evoluzione antistante i pontili;**

**- un riassetto dell'impiantistica portuale, sia per la componente interna che per i raccordi impiantistici verso l'esterno, rispondente ad ottimali parametri di sicurezza e di mitigazione acustica;**

**- il mantenimento in attività delle strutture artificiali "off-shore";**

**- la verifica, negli spazi complessivamente recuperati alla funzione petrolifera, dell'inserimento delle funzioni IA1 e IA2 (cantieristica navale e da diporto). Qualora la configurazione definitiva dell'area confermi l'esigenza della modifica e dell'allungamento dei pontili dedicati al carico e allo scarico degli idrocarburi, gli interventi dovranno essere sottoposti, conformemente alle indicazioni di legge riportate dal provvedimento del Ministero dell'Ambiente del 25/0/2000, a specifica valutazione di impatto ambientale<sup>(1)</sup>.**

Nel contesto del complessivo assetto del terminal petrolifero, potranno inoltre trovare sistemazione le attività di bunkering. Tale servizio, importante all'interno dell'offerta complessiva del porto, verrebbe ad associarsi alle generali fun-

zioni di servizio previste come destinazione a regime della banchina occidentale (soppresso)<sup>(1)</sup>.

Le previsioni relative al nuovo assetto portuale di Miltedo hanno inoltre imposto una attenta riflessione sui relativi collegamenti infrastrutturali sia in ragione degli sviluppi di traffico di matrice portuale, sia in relazione alle necessarie connessioni autostradali ed al previsto riassetto della viabilità urbana. A questo proposito, il piano prevede la creazione di una viabilità dedicata, compresa fra il terminal e la linea ferroviaria, in grado di connettersi autonomamente al nuovo allacciamento previsto fra il litorale, la grande viabilità interlocale e l'accesso autostradale. Il ridisegno del casello di Genova Pegli finalizzato al suo potenziamento e fluidificazione, attraverso la soluzione indicata dal P.R.G. cittadino, appare quindi l'intervento principale da perseguire per il potenziamento del sistema infrastrutturale locale. All'interno del porto di Miltedo, invece, il ridisegno della viabilità primaria diviene condizione per poter inserire un collegamento sopraelevato che, scavalcando il tracciato ferroviario, colleghi direttamente le attività del polo alimentare con le aree di retroporto.

L'area di possibile insediamento retroportuale, pur non ricadendo all'interno del demanio portuale, attende da tempo nuovi usi, che subentrino alle attività industriali pesanti non più attive. La notevole consistenza di questa area (intorno a 55.000 mq), l'esistenza di un parco ferroviario dismesso, la loro limitata esposizione sul fronte urbano interno

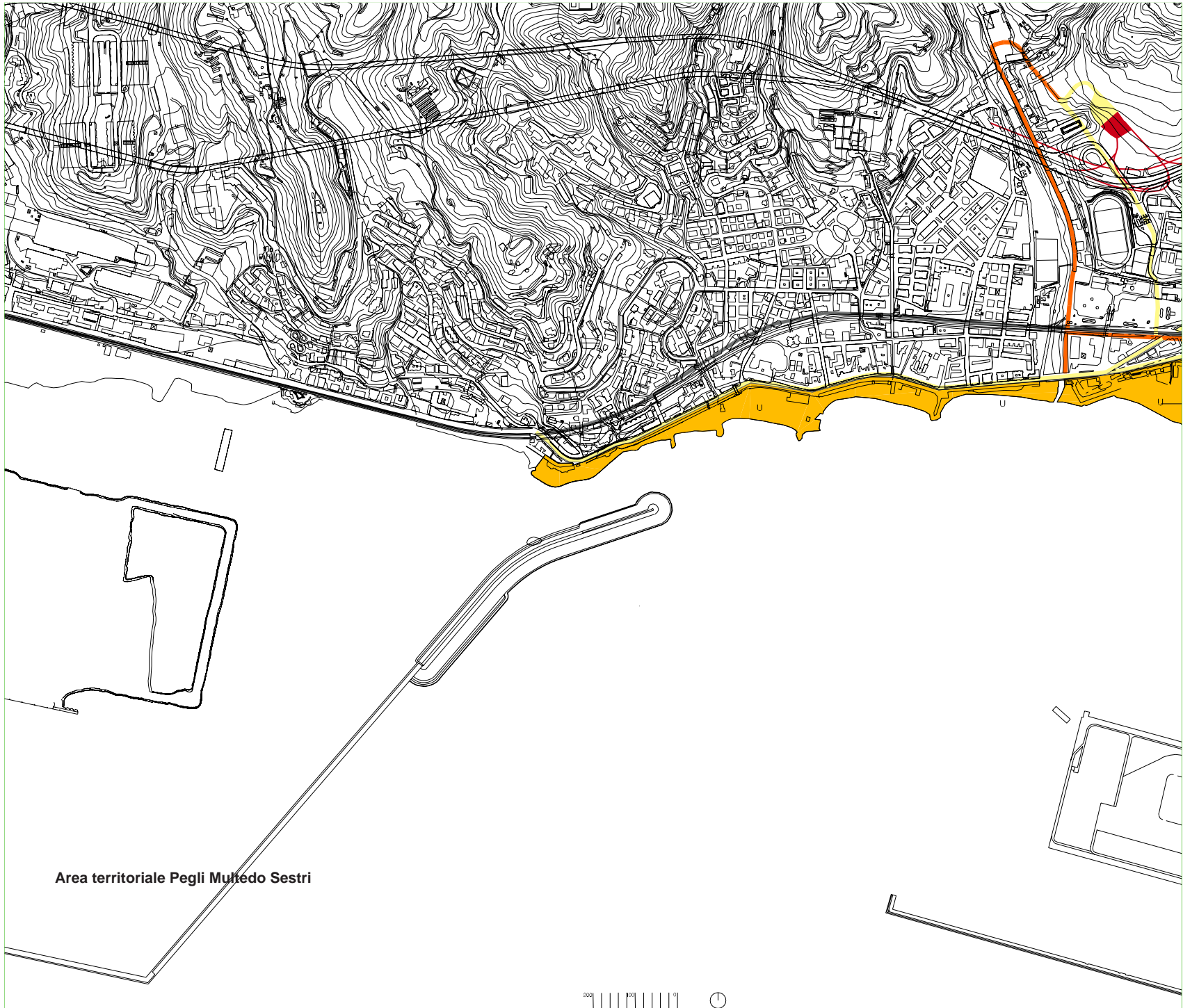
costituiscono condizioni importanti per poter innescare la formazione in loco di iniziative imprenditoriali legate al settore alimentare, e concorrere ad una nuova relazione produttiva tra porto e città nei territori intermedi, che subentri a quello della produzione pesante, definitivamente congedato.

Per quanto riguarda l'attività della cantieristica navale, il piano prevede una sostanziale conferma delle forme della presenza attuale, rilevando la possibilità di un margine di espansione interno per l'attività di grande cantieristica, legato ad un uso più intensivo della risorsa spaziale già oggi disponibile. Per quanto riguarda la cantieristica "minore" di Sestri, legata in modo preferenziale alla nautica da diporto, si prevede la conferma della localizzazione, ritenuta pienamente compatibile con un rinnovato affaccio al mare di Sestri. Una consistente offerta di parcheggio in questa zona, anche con funzione di interscambio, potrebbe incrementare la funzione urbana di quest'area, il cui riassetto include la realizzazione di una vasca di sedimentazione presso la foce del Chiaravagna, rilevante anche per il mantenimento dei fondali del porto turistico. Per altri versi, la proposta di Piano si appoggia, in analogia con il quadro procedurale definito per le scelte di carattere urbanistico relative agli ambiti portuali di prevalente funzione urbana, sulla opportunità di una proposta di intervento definita insieme all'Amministrazione comunale.

4. Aree territoriali e ambiti - Pegli, Multedo, Sestri

**(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**

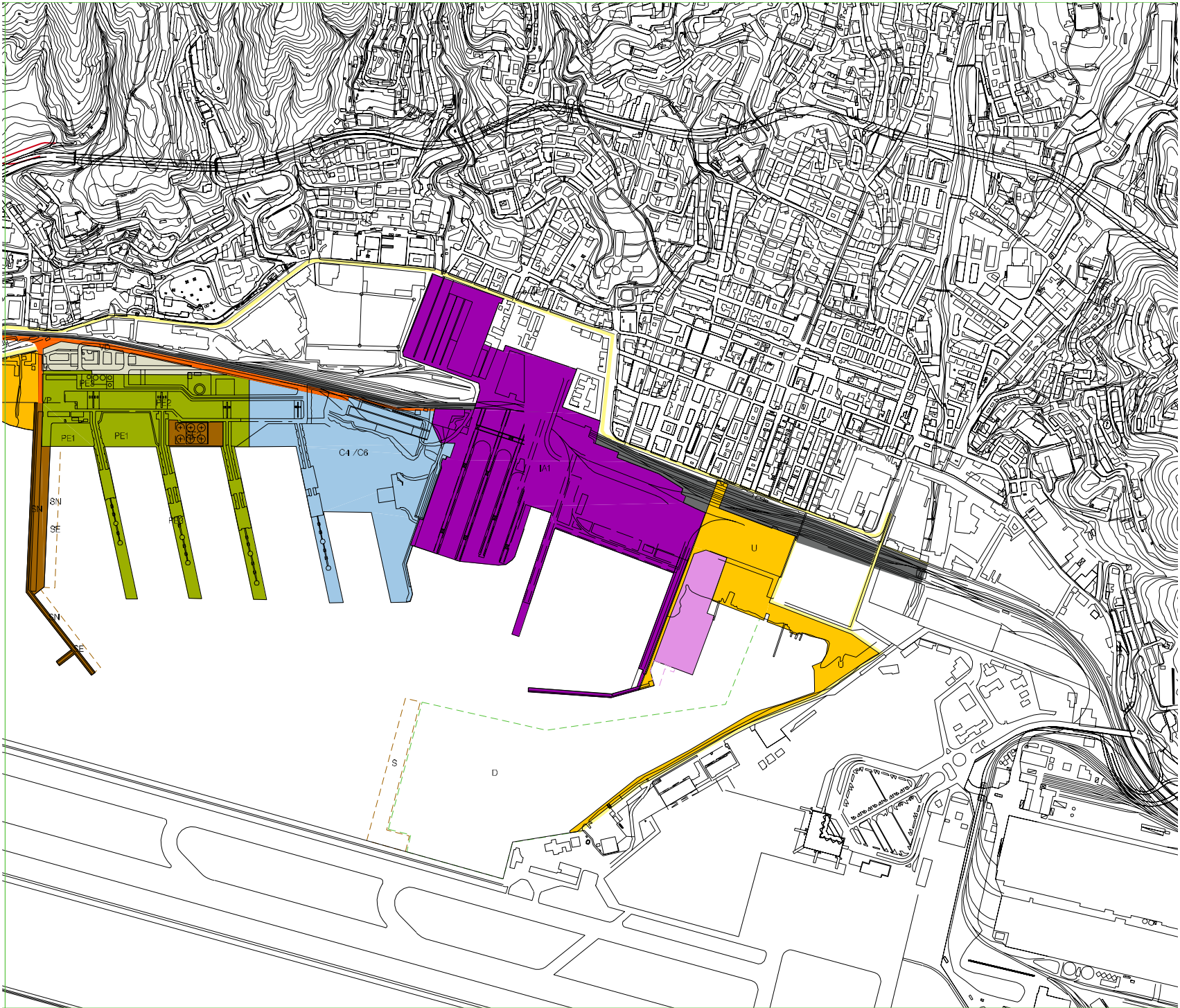
**(2) La deliberazione del Consiglio Regionale n° 35 del 31 Luglio 2001 rettificata con Deliberazione n° 61 del 13 Novembre 2001 di approvazione del PRP prevede che l'Autorità Portuale promuova il previsto Accordo di Programma entro 12 mesi dall'approvazione del PRP stesso.**



**Area territoriale Pegli Mutedo Sestri**





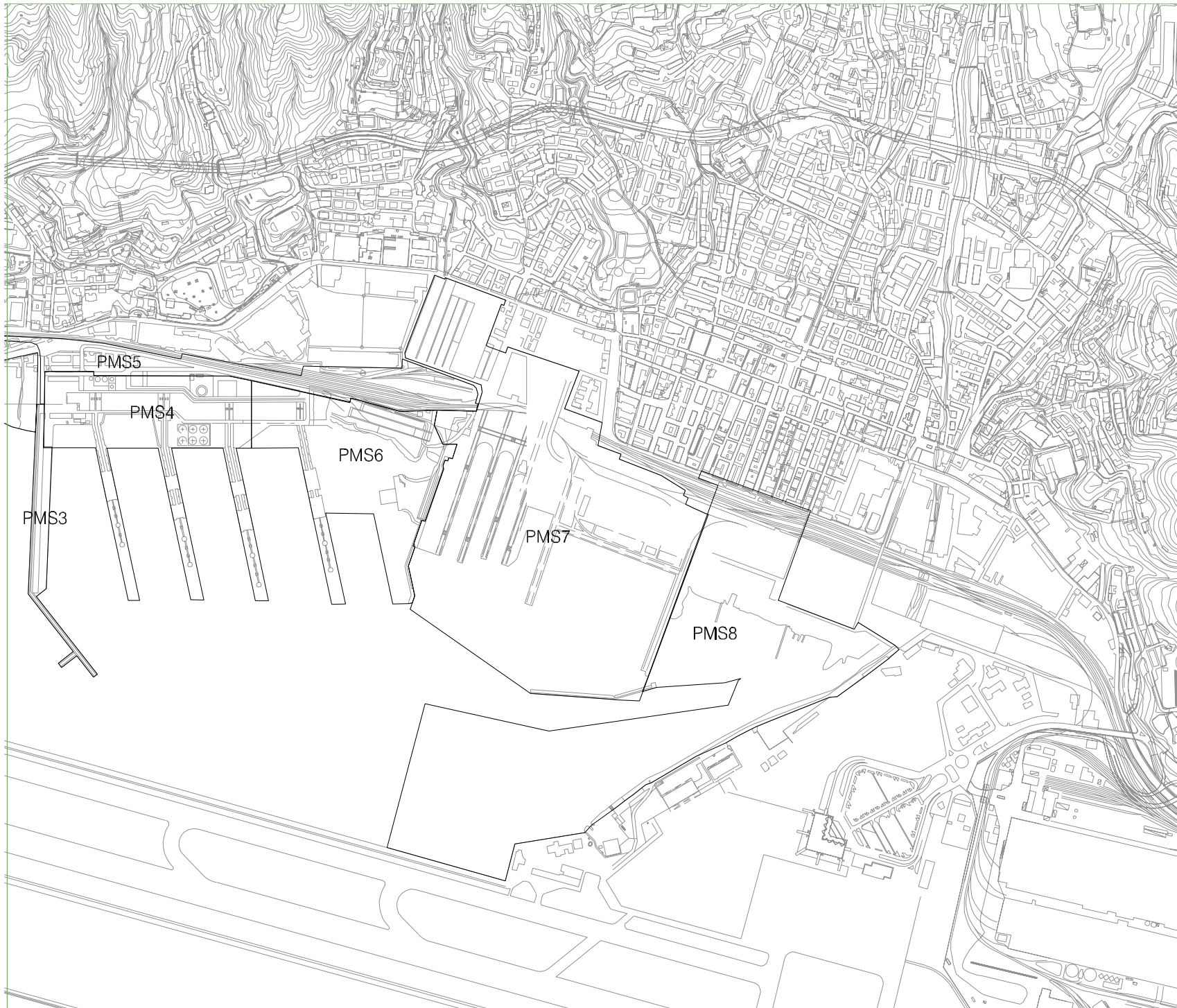




**Gli Ambiti di Pegli Multedo Sestri**







## PMS1 AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA PASSEGGIATA A MARE E LITORALE DI PEGLI 8

Avendo il Piano Regolatore Portuale attribuito all'ambito quale Funzione Caratterizzante quella Urbana, per lo stesso si deve prevedere l'applicazione e l'operatività del vigente Piano Urbanistico Comunale: Ambito Speciale di Riqualificazione Urbana 8- Passeggiata a mare e litorale di Pegli (1).

### DISCIPLINA DEGLI INTERVENTI

#### OBIETTIVI DELLA RIQUALIFICAZIONE:

Riqualificazione della passeggiata e del litorale ed estensione delle zone pedonali.

PERIMETRO E SETTORI (con riferimento alla planimetria):  
Settore unico

#### FUNZIONE CARATTERIZZANTE

Servizi pubblici per il tempo libero e lo sport

#### FUNZIONI AMMESSE

Servizi pubblici  
Parcheggi pubblici  
Infrastrutture per la mobilità, limitatamente all'ampliamento della viabilità esistente  
Viabilità secondaria  
Residenza  
Esercizi di vicinato  
Pubblici esercizi  
Connettivo urbano  
Parcheggi privati, esclusivamente interrati  
Servizi Speciali limitatamente al depuratore esistente

#### PRESTAZIONI E PARAMETRI URBANISTICI ED EDILIZI

La progettazione della passeggiata deve contemplare la verifica di fattibilità di un sottopasso viario eventualmente a sagoma ridotta, realizzabile anche in tempi differiti, per valutarne accuratamente la compatibilità ambientale complessiva e l'effettivo apporto in termini di qualificazione del sito e di miglioramento alla viabilità; l'eventuale sotto

passo non deve comunque comportare la demolizione di edifici residenziali.

#### PREVISIONI INDICATIVE DI AREE PER SERVIZI:

##### A LIVELLO DI QUARTIERE

Esistenti confermati	mq.1.755
Previsione	mq.0
Totale generale	mq.1.755

##### A LIVELLO URBANO

Esistenti confermati	mq.11.500
Previsione	mq.0

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

La soluzione infrastrutturale prevista deve assicurare la necessaria continuità dei percorsi pedonali tra l'abitato e la passeggiata. E' comunque esclusa la realizzazione della galleria precedentemente prevista sotto la collina del Risveglio.

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

La definizione progettuale dell'adeguamento dell'Aurelia con eventuale sottopasso dovrà comunque privilegiare l'obiettivo primario di qualificare ed ampliare la zona pedonale e di migliorare la qualità ambientale e la fruibilità del litorale.

La realizzazione dell'eventuale sottovia deve privilegiare l'utilizzo del trasporto pubblico.

#### MODALITA' DI ATTUAZIONE:

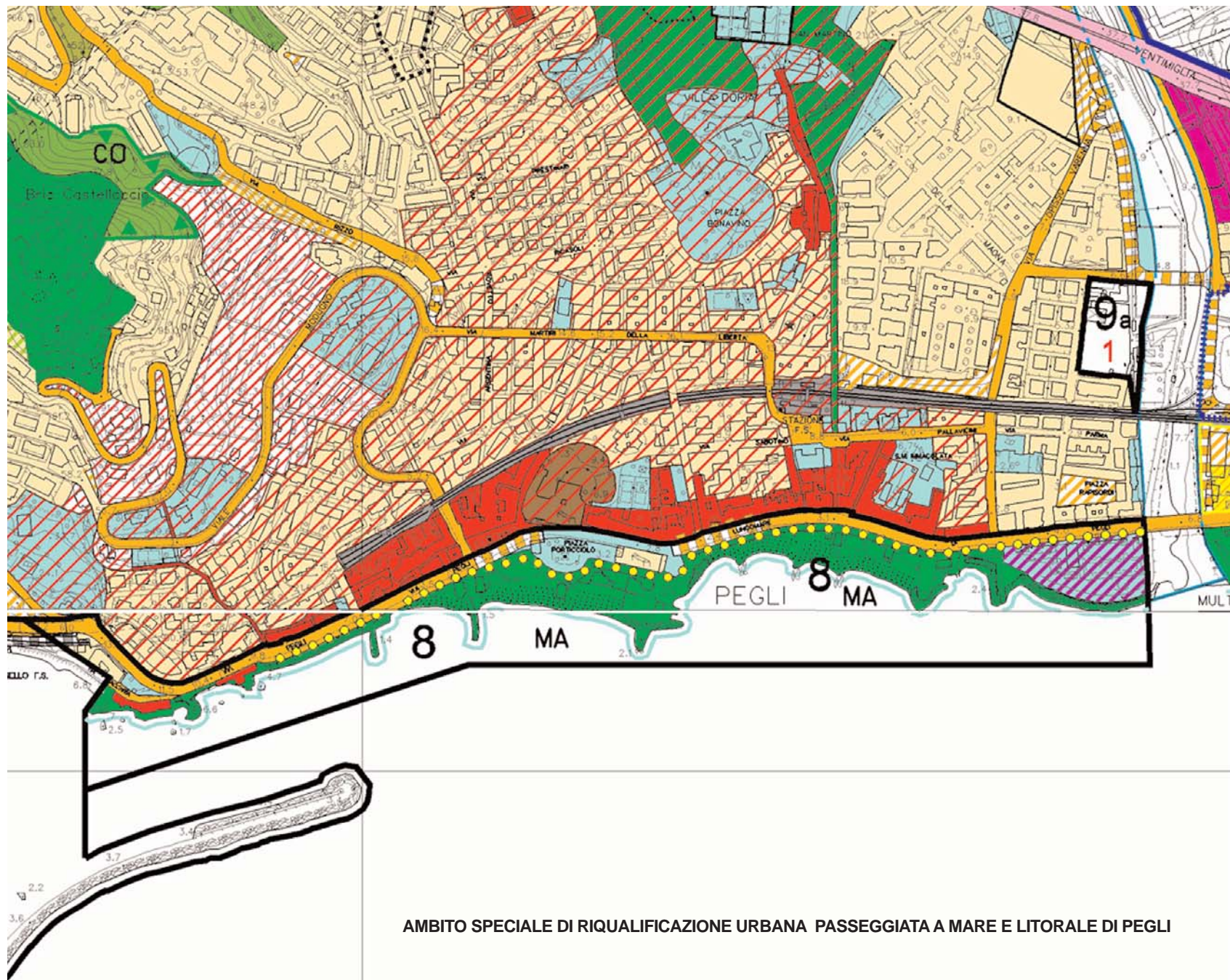
Gli interventi sono subordinati alla preventiva approvazione di un Progetto Unitario esteso all'intera zona.

#### NORME TRANSITORIE:

Gli edifici residenziali esistenti sono assoggettati rispettivamente alla disciplina e alle norme progettuali delle sottozone AS e BB. Sugli altri edifici esistenti sono consentiti esclusivamente interventi di manutenzione senza cambio d'uso e senza frazionamenti e accorpamenti. La passeggiata e le attrezzature balneari possono essere mantenute, restaurate o ristrutturare. Sul depuratore sono consentiti tutti gli interventi necessari per assicurare la miglior funzionalità del servizio.

(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

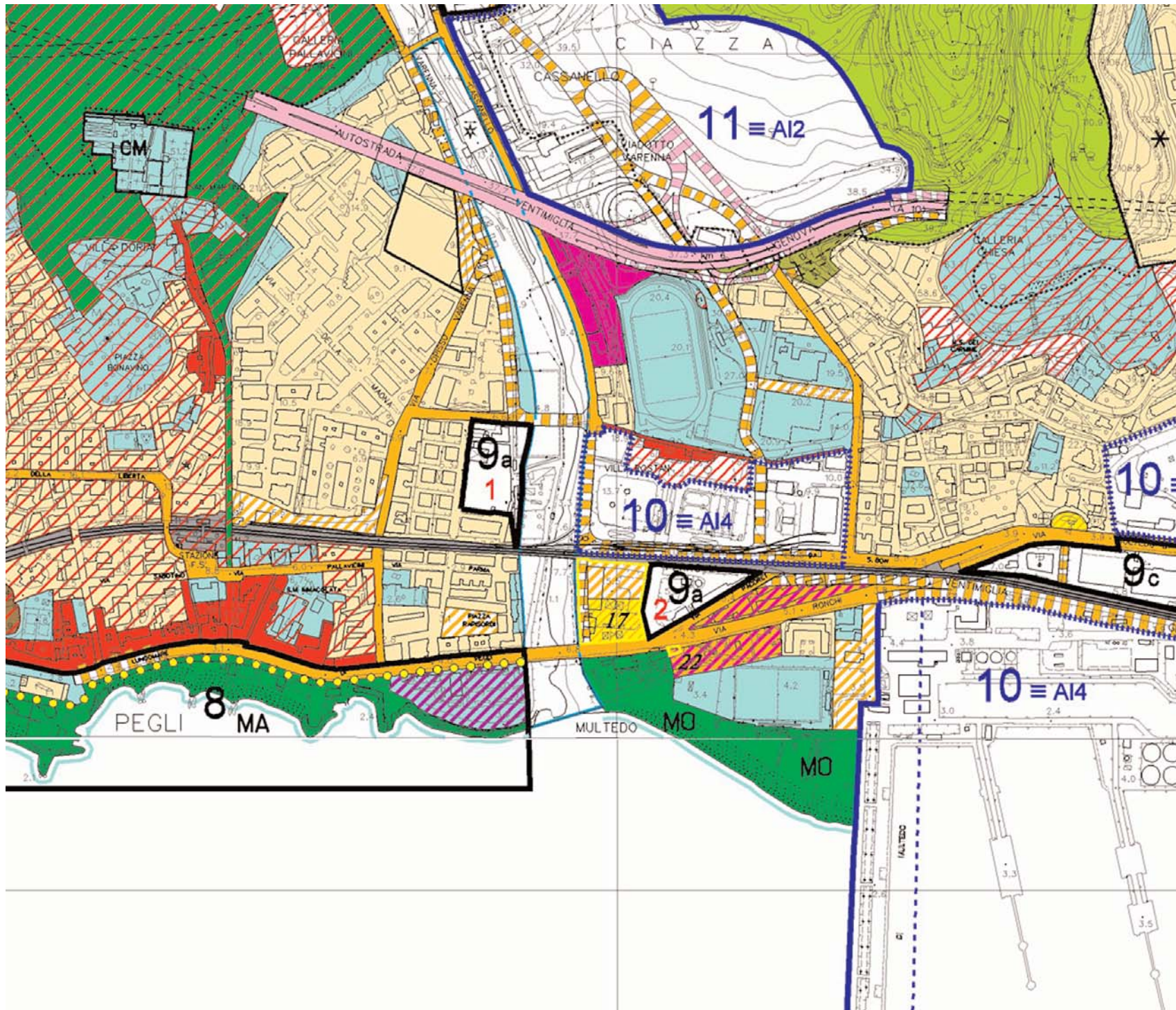




## PMS2

Avendo il Piano Regolatore Portuale attribuito all'ambito quale Funzione Caratterizzante quella Urbana, per lo stesso si deve prevedere l'applicazione e l'operatività del vigente Piano Urbanistico Comunale <sup>(1)</sup>.







## PMS3

### Gli obiettivi dell'ambito

Nell'ambito PMS3 il Piano prevede una generale destinazione a servizi portuali, all'interno della quale assumono particolare rilievo i servizi alla nave.

Per questo tipo di servizi, che comprendono bunkeraggi (**soppresso**), piloti, rimorchiatori, ormeggiatori e trasporto del personale di bordo, si prevede la presenza di un presidio composto sia da spazi coperti che da mezzi nautici.

Gli spazi coperti per questo tipo di servizi sono attualmente collocati all'esterno dell'ambito e potrebbero venire rilocalizzati in un edificio da collocarsi preferibilmente alla radice del molo.

E' inoltre ammessa la presenza di servizi di sicurezza e controllo, che comprendono vigili del fuoco e capitaneria di porto, oltre alla presenza di servizi ecologici. Per entrambi questi tipi di servizi si prevede la presenza dei soli mezzi nautici.

L'accesso all'ambito è previsto in radice al molo attraverso la nuova viabilità portuale direttamente collegata al casello di Pegli.

**Si richiama quanto precedentemente detto circa la necessità di uno specifico Accordo di Programma esteso agli Ambiti PMS3, PMS4, PMS5, PMS6.**

### Criteri per la progettazione

E' previsto il disegno di una viabilità a doppio senso di marcia da collocarsi preferibilmente in modo tale da lasciare uno spazio libero in banchina sufficientemente ampio.

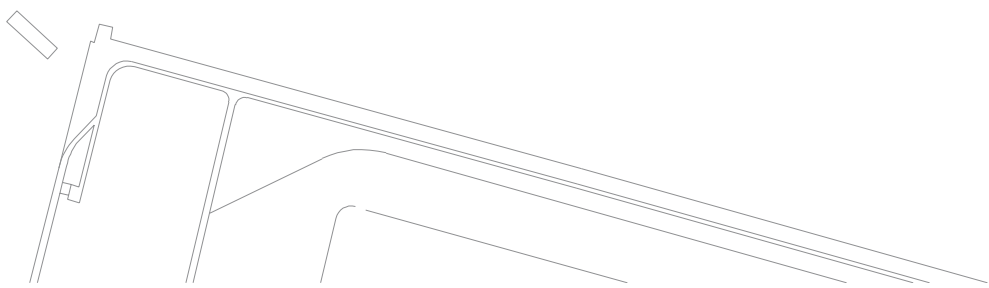
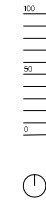
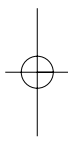
Per la costruzione ad oggi localizzata in parte nell'ambito in oggetto e in parte nell'U.I.4 dell'ambito PMS4 di quest'area territoriale è prevista la demolizione senza ricostruzione.

Conseguentemente le attività afferenti la costruzione di cui sopra saranno concentrate all'interno della U.I.4 dell'ambito PMS4.

### Fasi e/o priorità

Le nuove funzioni previste potranno trovare una loro collocazione in seguito alla ridefinizione della presenza delle attuali funzioni petrolchimiche e degli impianti annessi che occupano, ad oggi, gli spazi di banchina.

funzione caratterizzante	SN - servizi alla nave
funzioni ammesse	SC, SE
superficie ambito	<b>20.000</b> mq
banchine	<b>600</b> ml
superficie coperta	<b>400</b> mq
di cui: nuova edificazione	<b>400</b> mq



**Ambito PMS3**

## PMS4

### Gli obiettivi dell'ambito

Il Piano prevede di concentrare le attività petrolifere all'interno di un nuovo perimetro, dislocato nella parte di ponente dell'attuale configurazione. ~~In tale ambito è inoltre ammessa la localizzazione delle funzioni di bunkeraggio trasferite dal bacino di Sampierdarena (soppresso) <sup>(1)</sup>.~~

La nuova configurazione prevista dal Piano è motivata dal fatto che la potenzialità dell'attuale impianto risulta sovradimensionata rispetto alle condizioni di traffico, anche considerando realistici margini di incremento.

Tale localizzazione consente di continuare ad usare tre pontili di carico, tra cui il pontile gamma di recente costruzione, e le relative aree a terra. E' inoltre prevista la possibilità di un adeguamento funzionale dei pontili alfa e beta, che potranno essere prolungati o modificati; il pontile delta rientra invece nell'ambito dedicato alle rinfuse alimentari.

Sono inoltre previsti due riempimenti degli specchi acquei antistanti la linea di banchina, il primo tra la banchina occidentale e il pontile alfa, il secondo tra quest'ultimo e il pontile beta, così da ottenere un unico allineamento in banchina fino al pontile gamma. Tali interventi rendono possibile la realizzazione di una zona filtro, tra abitato e il terminal portuale, meglio identificata nella PMS5.

La contrazione delle dimensioni dell'impianto determina l'occasione di riunificare e ammodernare le linee ed i booster attuali, riducendo lo spazio ad essi dedicato e semplificando la matrice dell'impianto.

Mantenendo l'attuale localizzazione dell'impianto per il trattamento delle acque, posizionato tra i pontili beta e gamma, che opportunamente razionalizzato viene utilizzato anche per il trattamento degli slops.

Rimane confermata l'attuale localizzazione del varco di accesso all'ambito, raggiungibile attraverso la nuova viabilità portuale di connessione con il casello di Pegli.

Il parcheggio pertinenziale per autoveicoli oggi esterno al perimetro del porto petroli viene trasferito all'interno dell'ambito in questione.

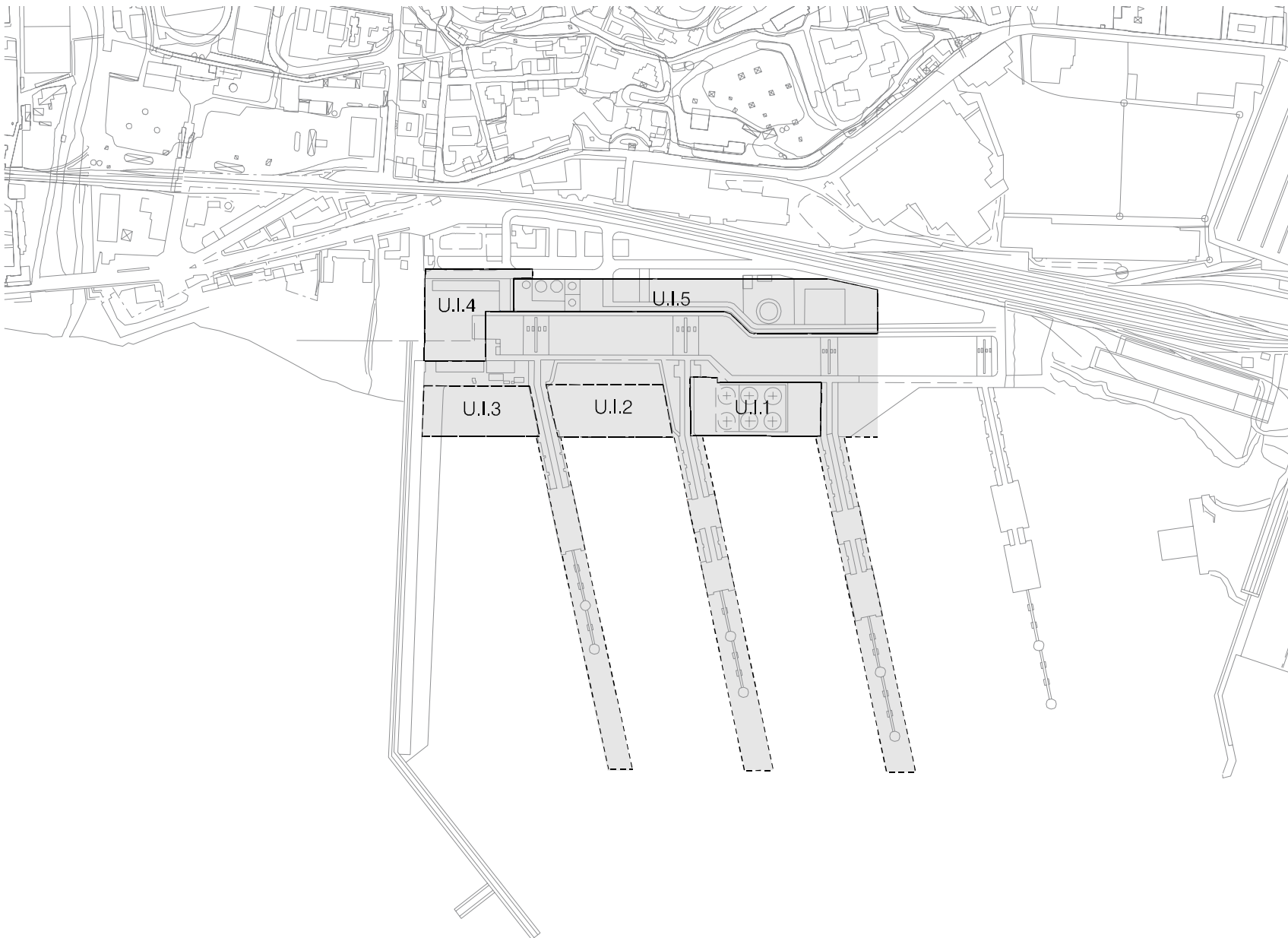
Si richiama quanto precedentemente detto circa la necessità di uno specifico Accordo di Programma esteso agli Ambiti PMS3, PMS4, PMS5, PMS6.

le soluzioni che il progetto di ristrutturazione dovrà perseguire devono essere sottoposte a VIA secondo quanto stabilito dalla L 220/92 e dalla L 339/99 in quanto comportano l'allungamento dei pontili dedicati al carico e allo scarico di idrocarburi (art. 1 comma 2 DPCM 10/8/88 n. 377)<sup>(1)</sup>.

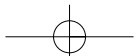
funzione caratterizzante	PE - funzione petrolifera
funzioni ammesse	SN1, IT, SC, SE2
superficie ambito	<b>118.500</b> mq
superficie riempimenti (max)	<b>12.600</b> mq
banchine	<b>2.700</b> ml
superficie coperta	<b>37.400</b> mq
di cui: nuova edificazione	<b>32.300</b> mq

**(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**





Ambito PMS4 - Le unità d'intervento



### Unità di intervento

L'area di accesso all'ambito, coincidente con la U.I.4, mantiene grosso modo l'organizzazione attuale con l'aggiunta del parcheggio per autoveicoli attualmente esterno al perimetro del porto petroli. L'ambito risulta suddiviso organizzativamente secondo tre fasce, con andamento parallelo alla linea di costa, per le quali vengono stabiliti dei principi di massima di localizzazione delle funzioni. La fascia a mare comprende tre U.I., due delle quali si vanno a collocare sui due riempimenti previsti all'interno dell'ambito. Nella fascia intermedia è prevista, sia pur con la necessaria flessibilità, la localizzazione dei collettori, per i quali non è prevista U.I.. Nella fascia a monte, su cui insiste la U.I.5, vengono previste funzioni di servizio.

### Unità di intervento U.I.1

*Criteria per la progettazione:* per questa unità di intervento il Piano prevede di confermare l'attuale impianto, da utilizzarsi per il trattamento delle acque e degli slops.

Per quanto riguarda l'accosto dei necessari mezzi, esso potrà avvenire compatibilmente con le attività del porto petroli o all'interno dello specchio acqueo antistante questa U.I. o lungo la banchina occidentale.

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

superficie unità d'intervento	<b>8.400</b> mq
altezza costruzione (max)	<b>15</b> m

### Unità di intervento U.I.2

*Criteria per la progettazione:* si prevede il riempimento dello specchio acqueo compreso nel perimetro di tale U.I. e la costruzione di nuovi boosters (unificati e semplificati, che pur mantengano le necessarie specificità dei prodotti) e di tutti gli impianti necessari al funzionamento delle attività previste.

*Tipi di intervento:* nuova edificazione

superficie unità di intervento	<b>7.200</b> mq
altezza costruzione (max)	<b>15</b> m

### Unità di intervento U.I.3

*Criteria per la progettazione:* si prevede il riempimento dello specchio acqueo compreso nel perimetro di tale U.I. e la costruzione di nuovi boosters (unificati e semplificati, che pur man-

tengano le necessarie specificità dei prodotti) e di tutti gli impianti necessari al funzionamento delle attività previste.

*Tipi di intervento:* nuova edificazione

superficie unità di intervento **6.700** mq  
 altezza costruzione (max) **15** m

#### **Unità di intervento U.I.4**

*Criteri per la progettazione:* tale unità d'intervento corrisponde all'attuale area di accesso all'ambito con l'aggiunta di un'area di parcheggio a Nord attualmente esterna al perimetro del porto petroli. Gli edifici esistenti sono: portineria, uffici, blocco officina e magazzini, mensa e spogliatoi, centrale antincendio e cabina elettrica, per i quali si prevede in linea di massima il mantenimento se compatibile con le esigenze del porto petroli.

*Tipi di intervento:* sono ammessi tutti i tipi di intervento tranne l'ampliamento. Per il prefabbricato preesistente, che ricade per metà in questa U.I.4 e per metà nell'ambito 3 di questa area territoriale è prevista la demolizione senza ricostruzione. La funzione ivi collocata può comunque essere rilocalizzata all'interno della U.I.4.

superficie unità d'intervento **8.200** mq  
 superficie coperta **2.700** mq  
 altezza costruzione **10** m  
 rapporto di copertura **33** %  
 parcheggi pertinenziali **18** %

#### **Unità di intervento U.I.5**

*Criteri per la progettazione:* eventuali nuovi edifici di servizio andranno collocati preferibilmente nella parte di ponente dell'unità di intervento.

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

sup. unità d'intervento **17.400** mq  
 superficie coperta **12.200** mq  
 altezza costruzione (max) **12** ml  
 rapporto di copertura **70** %

#### **Fasi e priorità**

Si prevede di effettuare la contrazione del Porto Petroli in un periodo di tempo limitato, e preferibilmente in un'unica fase temporale, provvedendo nello stesso tempo alla riorganizzazione dell'intero ambito, assicurando il carattere di priorità alla rilocalizzazione delle funzioni di bunkeraggio **(soppresso)**<sup>(1)</sup>.

**(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**



## PMS5

### Gli obiettivi dell'ambito

All'interno della riorganizzazione di quest'area territoriale il disegno delle infrastrutture ed il collegamento con la viabilità esterna assumono particolare rilevanza per il funzionamento dell'assetto interno previsto.

In previsione della contrazione del porto petroli e della localizzazione di nuovi insediamenti, il traffico di veicoli pesanti tra l'autostrada e il porto petroli graverebbe su una viabilità a carattere urbano e di capienza limitata.

Il PRG prevede uno spostamento a monte del casello autostradale di Pegli (nell'area oggi occupata dai depositi di Fondegga sud di cui si prevede la dismissione) ed il ridisegno della viabilità di collegamento con il tessuto urbano di Multedo all'interno del quale viene disegnato il tracciato di una nuova viabilità di sponda lungo il Varenna.

Coerentemente a tali previsioni di PRG viene studiata la possibilità di accedere in area portuale senza interferire con il traffico urbano. La viabilità a carattere portuale si connette alla viabilità in sponda sinistra del Varenna e, proseguendo verso Est, parallelamente al tracciato ferroviario, supera in quota la via Ronchi e ridiscende, biforcandosi, all'altezza dell'attuale porto petroli. La rampa adiacente alla ferrovia permette di accedere agli ambiti PMS6 e PMS7, quella adiacente al confine di ponente del porto petroli e perpendicolare alla linea di costa, conduce agli ambiti PMS3 e PMS4.

Tale tracciato viario a carattere portuale, in questa parte, insiste su territorio comunale. Occupa in ogni caso un sedime ridotto (due carreggiate) e ricade in zone di PRG di servizio alla mobilità veicolare, funzionalmente compatibili.

La viabilità portuale interna di servizio all'ambito corre parallela alla ferrovia in prosecuzione della viabilità esterna di collegamento e funziona come asse di distribuzione del traffico e dei servizi necessari al funzionamento agli altri ambiti di quest'area territoriale.

E' inoltre prevista un'area per la sosta dei veicoli commerciali unitamente ad un raddoppio del tracciato viario dedicato alla corsia di accumulo per l'accesso all'ambito PMS6 delle rinfuse.

La realizzazione di un'ampia superficie di servizio per la sosta dei veicoli commerciali introduce, fra l'altro, un ulteriore ele-

mento distanziatore tra l'impianto petrolifero e gli abitati più prossimi.

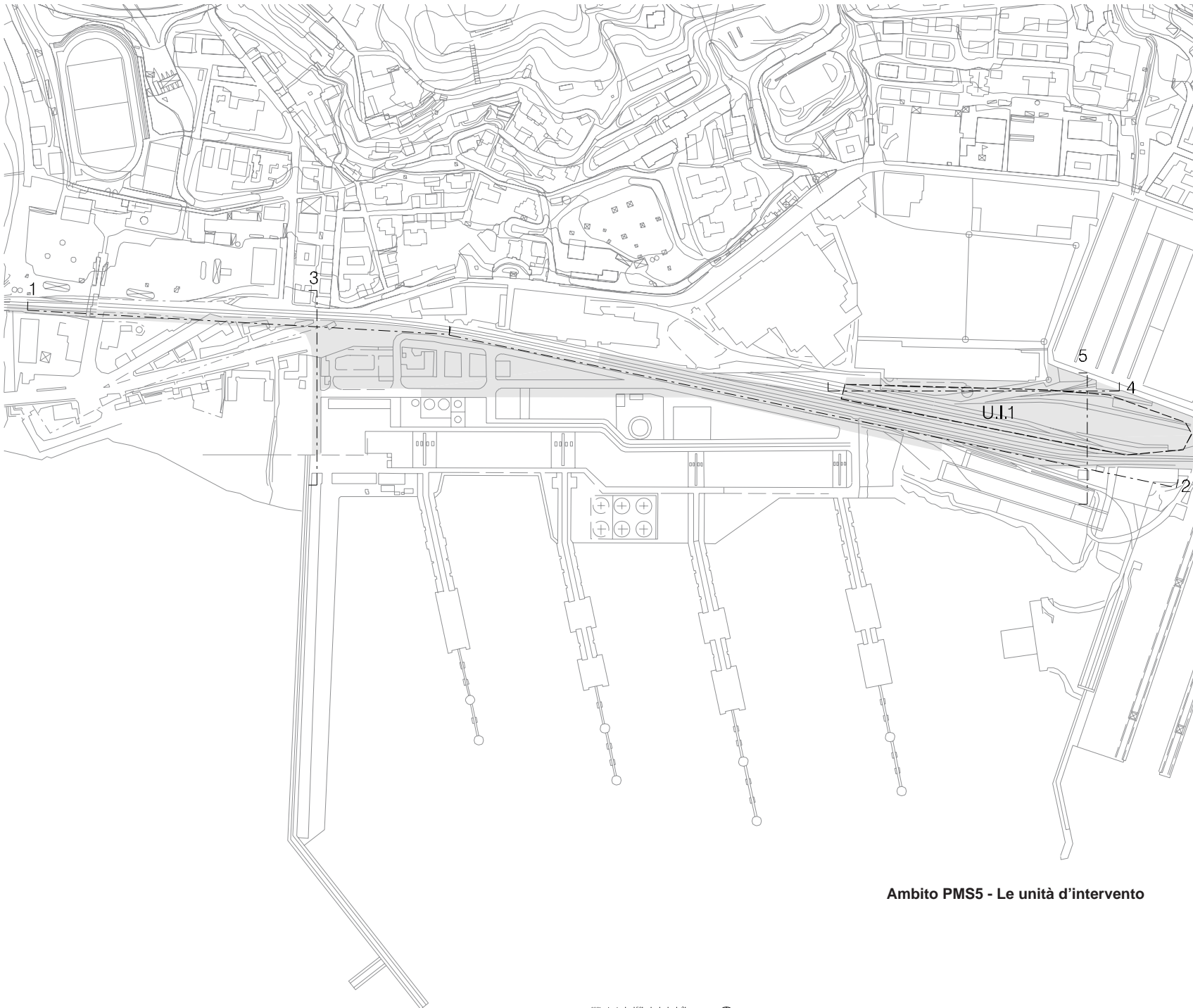
Si rileva, infine, che il tracciato viario portuale non pregiudica le possibilità di realizzazione della strada a mare prevista dal PRG, nel rispetto della funzionalità delle operazioni portuali.

**Si richiama quanto precedentemente detto circa la necessità di uno specifico Accordo di Programma esteso agli Ambiti PMS3, PMS4, PMS5, PMS6.**

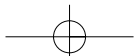
funzione caratterizzante MS2 - viabilità portuale comune

funzioni ammesse MF, P2, SG, C7

superficie ambito	<b>74.000</b> mq
superficie coperta	<b>7.000</b> mq
di cui: nuova edificazione	<b>7.000</b> mq
lunghezza parco ferroviario	<b>330</b> ml
viabilità portuale	<b>22.000</b> mq
spazi di esclusivo uso portuale destinati alla sosta di veicoli commerciali	<b>17.600</b> mq



**Ambito PMS5 - Le unità d'intervento**



### Unità di intervento

L'asse principale parallelo alla ferrovia risulta essere la naturale prosecuzione della viabilità esterna di collegamento.

Perpendicolarmente ad esso si innesta la viabilità di accesso ai singoli ambiti. In adiacenza alla spina principale vengono collocate delle corsie e degli spazi di accumulo e di sosta dei mezzi in corrispondenza degli ingressi agli ambiti.

All'estremità di levante di questo ambito, si prevede la possibilità di superare in quota tramite rampe la linea ferroviaria in vista dell'acquisizione delle aree a monte della stessa ad usi retroportuali.

Si ricava così, all'interno dell'anello viario in rampa, la U.I.1 destinata ad aree di servizio con funzioni ferroviarie, di sosta per i veicoli commerciali e per le attività complementari rispetto alla PMS6 ed al retroporto.

### Unità di intervento U.I.1

*Criteria per la progettazione:* la realizzazione della rampa di collegamento verso l'area di espansione retroportuale dovrà essere realizzata senza introdurre servitù visive per gli abitati urbani.

E' prevista anche la possibilità di collegare tramite pipeline tale U.I. con l'ambito PMS6.

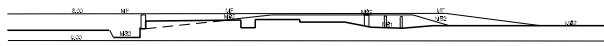
*Tipi di intervento:* sono ammessi tutti i tipi di intervento.

superficie unità d'intervento	<b>18.300</b> mq
superficie coperta	<b>6.000</b> mq
altezza costruzione	<b>12</b> ml
rapporto di copertura	<b>33</b> %
parcheggi pertinenziali	<b>20</b> %
lunghezza parco ferroviario	<b>330</b> ml

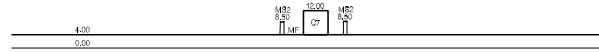
### Fasi e/o priorità

Si prevede di realizzare in prima istanza la viabilità portuale interna all'ambito e parallela al tracciato ferroviario, il parcheggio per i mezzi pesanti, la viabilità di accumulo e di accesso ai singoli ambiti.





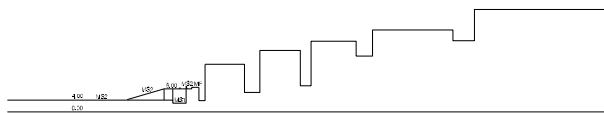
sezione 1



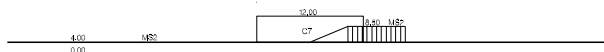
sezione 5



sezione 2



sezione 3



sezione 4

## PMS6

### Gli obiettivi dell'ambito

Il Piano prevede di localizzare a Multedo un nuovo polo per le rinfuse alimentari liquide e solide, concentrando nella attuale porzione di levante del Porto Petroli sia le rinfuse liquide alimentari presenti altrove che significative quote di nuova espansione. Per entrambi i tipi di attività il Piano indica un'area preferenziale, individuata in base alle caratteristiche dell'area e alla possibilità di accosti; tuttavia è comunque contemplata la possibilità di una diversa configurazione.

La scelta della localizzazione d'ambito sopra indicata risulta inoltre favorevole al collegamento con le aree di retroporto posizionate a monte della ferrovia, che potrebbero costituire futuri spazi aggiunti dedicati alla manipolazione delle rinfuse.

Per potere predisporre adeguate superfici per il nuovo polo alimentare, il Piano prevede un intervento di riempimento comprensivo del disegno di una nuova darsena, atta a garantire il necessario sviluppo degli accosti.

Contestualmente a tale intervento, si renderà probabilmente necessaria la demolizione del pontile delta, il cui attuale sedime ricade all'interno dell'intervento di riempimento indicato dal Piano. La superficie massima di riempimento si attesta in corrispondenza dell'estensione del pontile delta; il dimensionamento ritenuto ottimale in relazione alle funzioni previste è individuato nella relativa unità di intervento U.I.1.

Le indicazioni dal punto di vista dell'accessibilità e del supporto infrastrutturale previste sono contenute nella scheda d'ambito PMS5; si intende in questo contesto comunque sottolineare come venga garantita una connessione con la zona di accumulo dei mezzi pesanti.

**In tale contesto, l'attuazione delle previsioni di PRP è condizionata alla promozione da parte dell'Autorità Portuale di un Accordo di Programma entro 12 mesi da oggi, riferito agli ambiti PMS3, PMS4, PMS5, PMS6, mirato a un'effettiva riduzione dei traffici petroliferi da attuarsi mediante una significativa riduzione del numero degli accosti e il conseguente recupero della disponibilità di spazi anche per l'attività della cantieristica; ciò implica l'inserimento della funzione cantieristica nelle funzioni ammesse quale opportunità di cui l'Autorità Portuale può avvalersi all'atto della progettazione degli ambiti <sup>(1)</sup>.**

funzioni caratterizzanti C6 - operazioni portuali relative alle rinfuse liquide: prodotti alimentari  
C4 - operazioni portuali relative alle rinfuse solide: prodotti alimentari

### **funzioni ammesse IA1, IA2<sup>(1)</sup>**

sup. ambito	<b>125.700 mq</b>
sup. riempimento (max)	<b>68.350 mq</b>
banchine	<b>1.120 ml</b>
superficie coperta	<b>96.100 mq</b>
di cui: di nuova edificazione	<b>96.100 mq</b>

### **Unità di intervento**

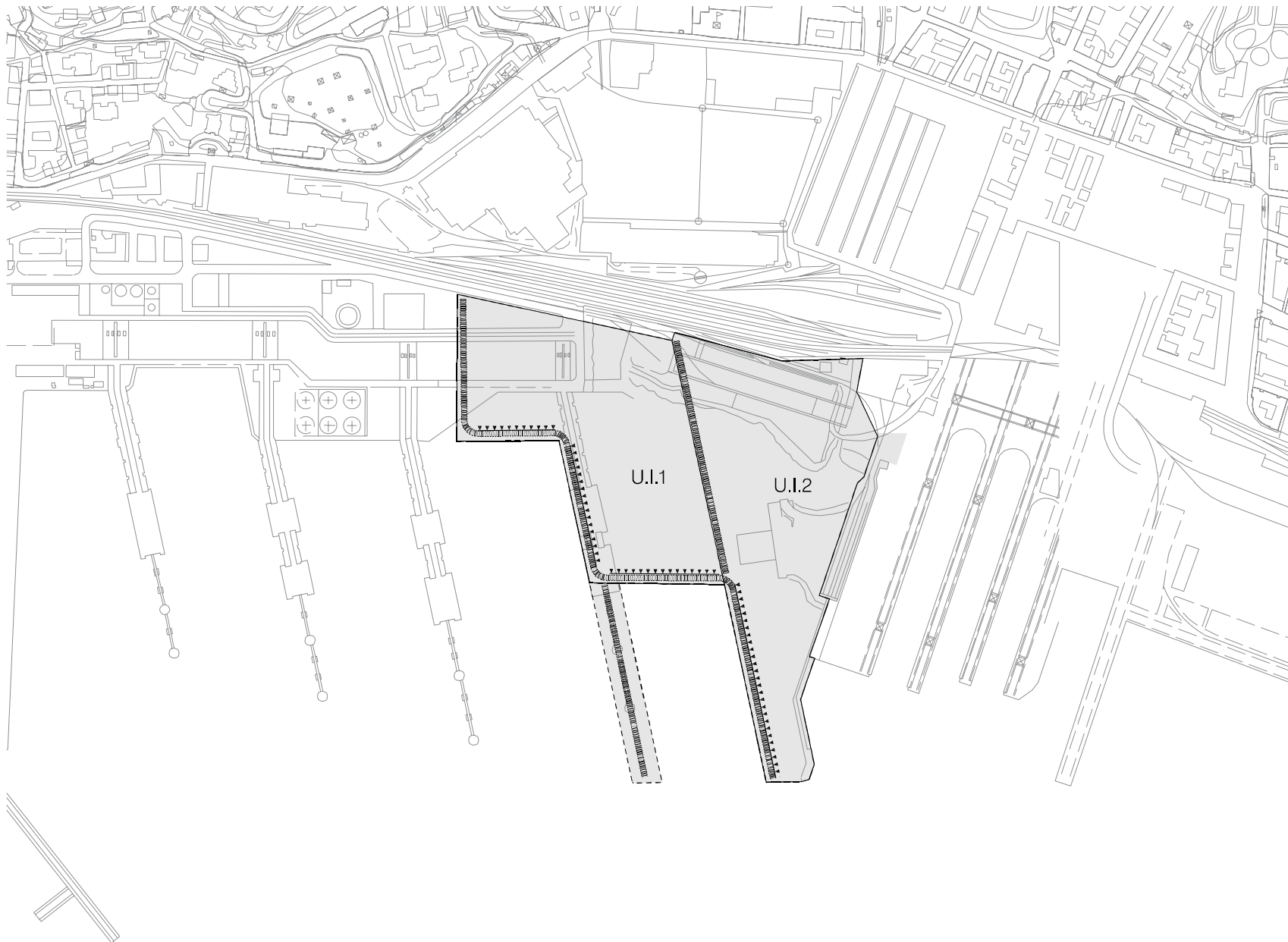
Si riconoscono all'interno dell'ambito due diverse unità di intervento, corrispondenti alle aree di preferenziale localizzazione delle rinfuse liquide alimentari l'una, solide l'altra.

Tali aree sono di dimensioni pressochè equivalenti e dunque la localizzazione suggerita non risulta vincolante, in quanto il Piano contempla comunque la possibilità di invertire la localizzazione dei due tipi di rinfuse, qualora ciò risultasse più opportuno. Questa suddivisione in due risulta funzionale anche rispetto all'organizzazione della viabilità: in questo modo si rende infatti possibile l'inserimento di una spina baricentrica rispetto all'ambito, a doppio senso di marcia.

La U.I.1 potrebbe comprendere la ricollocazione delle attività che attualmente operano nel settore a Sampierdarena, già comprensive di una prima fase di ampliamento interno. Nella stessa U.I. potrebbero inoltre essere localizzate ulteriori espansioni, possibili in una seconda fase.

Si può considerare a disposizione della U.I.1 anche l'intervento

**(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**



Ambito PMS6 - Le unità d'intervento



da realizzarsi a ridosso del pontile delta, intervento in grado di rendere disponibile un notevole sviluppo lineare di accosti. Per quanto riguarda la parte di tombamento più a ponente di questa U.I., il Piano indica il riempimento dello specchio acqueo tra pontili gamma e delta, secondo un allineamento parallelo alla linea di banchina indicata nell'ambito PMS4 di quest'area territoriale.

Nella U.I.2 il Piano suggerisce di collocare preferibilmente le rinfuse solide.

Come per la U.I.1 il piano riserva comunque alle singole attività l'organizzazione dei criteri insediativi dei propri manufatti, pur nel rispetto della distanza necessaria dalla banchina (15 m nel caso di collocazione delle rinfuse solide)

#### **Unità di intervento U.I.1**

*Criteri per la progettazione:* Per quanto riguarda la superficie coperta il piano prevede di lasciare alla singola attività la disposizione dei propri manufatti ed impianti, nel rispetto però della distanza prevista dalla banchina.

Tale distanza risulta pari ad un minimo di 10 m nel caso delle rinfuse liquide (misura comprensiva di spazio operativo di banchina e di viabilità di scorrimento a doppio senso di marcia).

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

superficie unità d'intervento	<b>55.100</b> mq
superficie coperta	<b>46.800</b> mq

altezza costruzione	<b>15</b> m
rapporto di copertura (max)	<b>85</b> %

#### **Unità di intervento U.I.2**

*Criteri per la progettazione:* in base alle caratteristiche dell'area potrebbe risultare favorevole una disposizione per fasce longitudinali parallele alla banchina, intervallate da viabilità di servizio a unico senso di marcia.

Queste fasce potrebbero essere così dimensionate: una prima più vicina alla banchina con una larghezza di 40 m in cui collocare un manufatto di dimensioni notevoli; una seconda fascia nello spazio residuo nella quale disporre magazzini o altri manufatti di dimensioni più ridotte

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

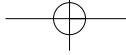
superficie unità di intervento	<b>58.600</b> mq
superficie coperta	<b>49.800</b> mq
altezza costruzione	<b>15</b> m
rapporto di copertura (max)	<b>85</b> %

#### **Fasi e priorità**

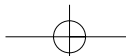
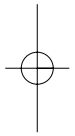
Risulta prioritario procedere all'intervento di realizzazione dell'unità U.I.1 con relativo banchinamento, nonchè del banchinamento dell'unità U.I.2.

In una seconda fase può essere completato il tombamento della U.I.2, utile alla ricollocazione delle rinfuse solide.





*4. Aree territoriali e ambiti - Pegli, Multedo, Sestri*



## PMS7

### Gli obiettivi dell'ambito

L'ambito, che delimita le aree occupate da Fincantieri, prevede il mantenimento della funzione attualmente presente di costruzione navale tramite il consolidamento e la eventuale riorganizzazione dei cantieri navali. Sono quindi ammessi tutti gli interventi volti ad assicurare e migliorare lo svolgimento delle attività in atto.

Le aree dei cantieri insistono solo parzialmente su territorio demaniale, sviluppandosi con edifici e spazi operativi su suolo pubblico a monte della ferrovia. Va inoltre rilevato che nel dato della superficie dell'ambito sono inclusi circa 170.000 mq di specchi acquei, funzionali allo svolgimento delle attività cantieristiche.

Per quanto riguarda queste aree, funzionalmente legate ai cantieri, il Piano è coerente rispetto alle indicazioni del PRG.

La definizione dell'esatto confine dell'ambito potrà subire delle modifiche, da definirsi di intesa con il Comune, avuto riguardo al Suo eventuale interessamento al progetto di Riqualficazione del Porto Turistico di Genova-Sestri Ponente.

Dovrà in ogni caso essere garantito un accesso autonomo alle aree operative.

In caso di eventuale dismissione di porzioni marginali dell'area è consentito l'insediamento di attività cantieristiche per la nautica da diporto.

### **Si richiama inoltre la vigente normativa del PTC ACL Al6**

funzione caratterizzante IA1 - riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione e allestimento navale

funzioni ammesse IA2, MS, MF, S

superficie ambito

**435.700** mq

superficie coperta

**67.800** mq



**Ambito PMS7 - Le unità d'intervento**



Avendo il Piano Regolatore Portuale attribuito all'ambito quale Funzione Caratterizzante quella Urbana, per lo stesso si deve prevedere l'applicazione e loperatività del vigente Piano Urbanistico Comunale: AI7 Stazione di Sestri Ponente, disciplinata dal PTC ACL<sup>(1)</sup>.

In argomento è intervenuto, in data 1/08/00, un Accordo di Programma tra Regione Liguria, Comune di Genova ed Autorità Portuale

#### RUOLO

Il Piano attribuisce all'Area un ruolo essenziale nella strategia generale di recupero del rapporto diretto tra il tessuto urbano e il mare, valorizzando a tal fine la presenza della stazione ferroviaria e delle diverse strutture esistenti per la nautica da diporto (cantieristiche, associative, sportive, di rimessaggio, ecc.) entrambe da riorganizzare e riqualificare, anche mediante i necessari potenziamenti, in funzione di tale obiettivo.

funzioni prescritte : FU3

funzioni vietate : SM1, SM4, FU6

funzioni consentite:

In deroga a quanto previsto dalla normativa generale per le compatibilità è consentito l'insediamento di attività produttive AE5, connesse con la nautica da diporto e riferite in particolare alla cantieristica minore

#### DISCIPLINA URBANISTICO- EDILIZIA

Sono consentiti tutti gli interventi volti al migliore espletamento della Funzione Caratterizzante e del ruolo attribuito all'Area. Detti interventi vanno inseriti in una progettazione complessiva che preveda da un lato la localizzazione di una nuova stazione ferroviaria, di un parcheggio in struttura anche per funzioni di interscambio, di un opportuno mix di funzioni urbane e di spazi a verde e di percorsi pedonali di anticipazione ed invito all'affaccio a mare, dall'altro la riorganizzazione, anche in termini di potenziamento, delle attività associative in atto, degli spazi occupati dalla nautica da diporto e dalle attività collaterali che assicurino un'ampia e diversificata fruizione pubblica per il tempo libero e lo sport, nell'ottica che la marina" così riprogettata costituisca la naturale prosecuzione dell'affaccio a mare di Sestri Ponente.

L'area è suddivisa in due settori:

settore 1: costituito dall'area della stazione ferroviaria e dalla (prevista) piazza a mare antistante;

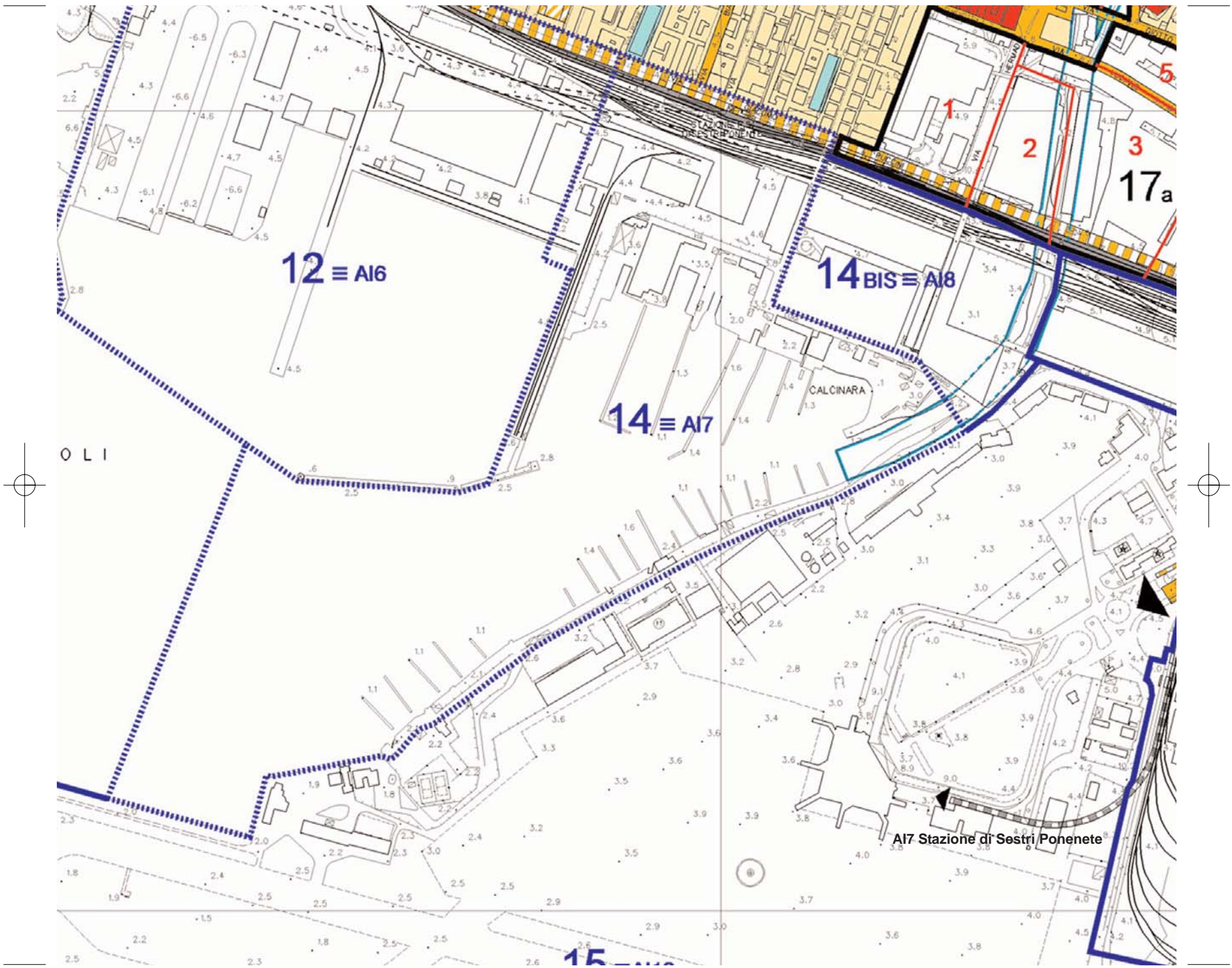
settore 2: costituito dalla parte a mare dell'area (associazioni, specchio acqueo, porticciolo, cantieristica minore).

Le quantità delle singole funzioni saranno precisate in sede di Accordo di Programma, ferme restando le funzioni ammesse dal PTC.

La funzione residenziale, ammessa, non dovrà avere, in rapporto al settore 2, carattere prevalente.

**(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**





**Prescrizioni particolari:**

- obbligo di realizzare un parcheggio in struttura, in elevazione e/o sotterraneo, in prossimità della stazione ferroviaria, di congrua capacità, anche per funzioni di interscambio;
- obbligo di realizzare congrui spazi pubblici pedonali anche con caratteristiche di piazza attrezzata, liberi da volumetrie e aperti verso il mare, in diretto collegamento con le banchine e i moli, di superficie complessiva >10.000 mq;
- obbligo di provvedere alla sistemazione dello sbocco a mare del torrente Chiaravagna sulla base di uno studio che consideri la sistemazione idraulica dell'intero corso di acqua ed in particolare i problemi idraulici presenti allo sbocco dello stesso nello specchio acqueo portuale.

Lo studio dovrà essere redatto sulla base di specifiche tecniche e di direttive fornite allo scopo dai competenti Uffici regionali, anche in vista del rilascio delle successive concessioni e/o autorizzazioni connesse agli interventi previsti.

Per quanto riguarda l'intervento di riorganizzazione della stazione ferroviaria e della piazza antistante, al fine di assicurare il conseguimento dell'obiettivo del recupero dell'affaccio a mare del quartiere, la progettazione deve rispettare quote e ingombri tali da non pregiudicare la visibilità del mare dagli edifici retrostanti.

Lo Schema di assetto urbanistico deve garantire inoltre la possibilità della realizzazione di una strada di scorrimento a raso con due corsie per ogni senso di marcia (strada di scorrimento a mare) prevedendo a tal fine una zona di rispetto (della profondità di ml 25) che non potrà pertanto essere destinati (nelle more della realizzazione della viabilità) a funzioni tali da rendere più onerosa la realizzazione di tale viabilità.

**PRESTAZIONI:**

Il progetto d'intervento, in relazione ai caratteri indicati nel precedente Cap. 2.1 - SCHEMA DI RIASSETTO DEL TERRITORIO/Interventi su specifiche Aree, - dovrà garantire:

- la libera percorribilità lungo l'intero fronte a mare e l'agevole collegamento pedonale tra il retrostante tessuto urbano e l'Area;
- l'attribuzione alla nuova stazione ferroviaria di una funzione di raccordo e collegamento fra il centro urbano e l'Area;
- la collocazione della nuova stazione ferroviaria, anche ai fini di cui sopra, all'interno di un organico complesso urbanistico - funzionale costituito da un opportuno mix delle funzioni compatibili, atto a conferire caratteri di centralità urbana all'insediamento e quindi tale da favorire la più ampia frequentazione collettiva;
- caratteri distributivi dell'intervento (volumi, verde pubblico e privato, infrastrutture, spazi aperti) atti a configurare la sistemazione dell'area come organico prolungamento del tessuto urbano di Sestri P. verso il mare;
- la verifica di fattibilità di un accesso veicolare diretto dalla via Puccini al parcheggio in struttura.

**MODALITA' DI ATTUAZIONE:**

Schema di assetto urbanistico esteso all'intera Area.

Gli interventi sono subordinati alla stipula di un Accordo di Programma, relativo a ciascun settore di intervento, tra le diverse Amministrazioni Pubbliche e i soggetti interessati che evidenzino gli impegni di ciascuno dei soggetti partecipanti all'Accordo necessari a conferire le condizioni di operatività all'intero progetto.

L'Accordo di programma relativo a ciascun settore di intervento può essere articolato per lotti funzionali e può prevedere, in relazione ad essi, tempi e fasi di definizione progettuale e di attuazione diversificati in relazione al grado di fattibilità degli interventi previsti, fermo restando

la individuazione delle condizioni urbanistiche e/o convenzionali necessarie a garantire le opportune interconnessioni fra i lotti e le fasi attuative previste.

**NORME TRANSITORIE:**

Nelle more di approvazione dell'Accordo di Programma, ferma restando la ammissibilità di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sugli edifici e di adeguamento tecnologico sugli impianti esistenti, sono consentiti interventi sulle strutture cantieristiche esistenti in funzione degli insediamenti produttivi connessi alla nautica purché accompagnati dal formale impegno da parte della autorità concedente (Consorzio Autonomo dei Porto di Genova) a rendere disponibili nell'ambito del previsto Accordo di Programma le aree necessarie alla realizzazione dell'affaccio a mare per Sestri Ponente. Nei capannoni esistenti posti a ponente di via Cibrario e contrassegnati dalla lettera P nella planimetria dell'Area di Intervento è ammesso l'uso per attività produttive connesse ai Cantieri aeronautica Piaggio ferme restando le determinazioni definitive da assumersi nell'ambito del previsto Accordo di Programma in ordine alle modalità e alla tempistica per la loro totale o parziale rimozione in funzione della realizzazione dell'affaccio a mare di Sestri Ponente.



