

CA - Cornigliano, Aeroporto

L'area di Cornigliano ed Aeroporto è fortemente caratterizzata, allo stato attuale, dalla presenza di due grandi impianti: le acciaierie e lo scalo aeroportuale. Una risorsa significativa per entrambi è data dai buoni collegamenti infrastrutturali che quest'area offre: contigua alla viabilità costiera in direzione est/ovest (passibile di ulteriore potenziamento secondo il progetto comunale di strada a mare), prossima all'innesto della Val Polcevera, servita dal casello autostradale dedicato di Genova Aeroporto.

Gli stabilimenti siderurgici sono venuti progressivamente a rappresentare un fattore di notevole criticità in relazione al rapporto tra attività produttive e tessuto urbano circostante. In questo senso è da tempo aperto un confronto tra Istituzioni e parti sociali al fine di individuare un percorso che garantisca e armonizzi le esigenze, traducibili nell'incremento dei livelli occupazionali compatibilmente al necessario processo di riqualificazione ambientale ed urbana. Tale esigenza risulta particolarmente rilevante qualora si consideri che le caratteristiche dell'area e le sue dimensioni conferiscono al territorio una potenzialità da cogliere quale risorsa strategica nel processo di sviluppo e diversificazione delle attività produttive cittadine.

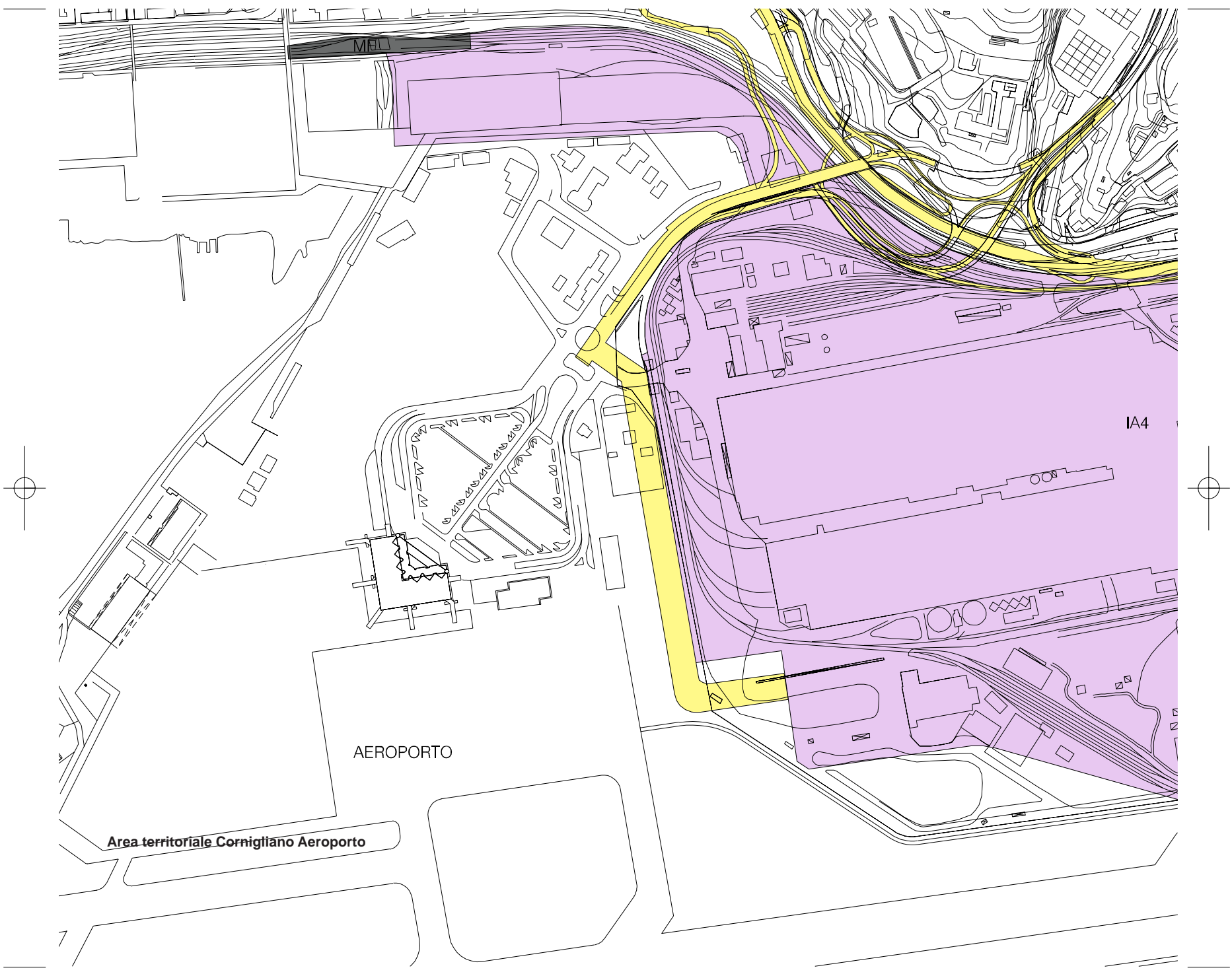
Al riguardo il Piano Regolatore Portuale non può che avere a riferimento i contenuti dell'Accordo di Programma attuativo del protocollo d'intesa siglato in data 26 luglio 1996 tra Autorità Portuale, Enti Locali, Ministeri competenti e parte imprenditoriale ⁽⁴⁾. In particolare, appare evidente che la possibilità di recuperare

un'area di rilevanti dimensioni a Cornigliano rappresenta un'occasione pressoché unica, per poter fornire al bacino di Sampierdarena l'opportunità di realizzare un'espansione retroportuale, impossibile da conseguire in misura soddisfacente nel "retro" di Sampierdarena, connotato da una minore disponibilità territoriale e da obiettivi orientamenti urbani, anche in relazione al ridisegno di Lungomare Canepa.

La possibilità di realizzare l'insediamento di un nuovo distripark a Cornigliano è rilevante non solo in relazione ad un servizio complementare offerto alle attività esistenti, ma proprio in quanto parte costitutiva del modello di porto proposto, in cui la ricerca di una consistente offerta di nuove attività di manipolazione, distribuzione e commercio di beni diviene parte essenziale dell'arricchimento e dell'integrazione del porto di transito, con immediate conseguenze positive in termini di produzione di reddito e di occupazione locali. La configurazione ad "L" proposta per il distripark si presta ad essere collegata direttamente alle aree operative di Sampierdarena, tramite il prolungamento della sopraelevata portuale, in modo da tenere separate le mobilità portuale ed urbana, con reciproco vantaggio. Conseguentemente dovrà essere realizzato un varco portuale presso Cornigliano, per consentire l'equilibrio del sistema e per distribuire entrate ed uscite in maniera razionale e rispondente alle situazioni di traffico giornaliera, alleggerendo la pressione, a tutt'oggi obbligatoria, sul casello di Genova ovest.

La possibilità di usufruire in misura maggiore del casello di Genova Aeroporto, opportunamente rafforzato, consente inoltre di deviare una significativa quota del traffico stradale di origine/destinazione portuale su un casello con minore funzione urbana rispetto a Genova Ovest. La mobilità portuale così delineata potrebbe infatti giovare di un ulteriore varco portuale a ponente del distripark, in prossimità dell'aeroporto. Tale varco consentirà, anche mediante la realizzazione di un tratto di strada in sotterranea, il collegamento con la viabilità pubblica dell'aeroporto, e attraverso questa con l'autostrada. Il quadro delineato, si inserisce in una configurazione d'insieme della dotazione infrastrutturale dell'area in forte mutamento, anche in conseguenza del progetto cittadino di nuova strada a mare. Particolare rilievo assumono quindi i collegamenti e gli scambi tra i principali assi, la cui progettazione dovrà essere particolarmente attenta, considerati anche i forti condizionamenti posti dal contesto.

Un effetto indotto di questo riassetto, può essere inoltre ravvisato nella ridefinizione del ruolo di via Cornigliano, che dovrebbe perdere la funzione di asse di collegamento interlocale ed assumere pienamente caratteri urbani, anche attraverso interventi di "rallentamento" del traffico al suo interno, e al ridisegno della sezione con opportune alberature ed uso di materiali verdi. L'insieme delle trasformazioni proposte dal Piano consente, infine, di realizzare l'obiettivo di un profondo miglioramento ambientale, determinato dalla prevista cessazione

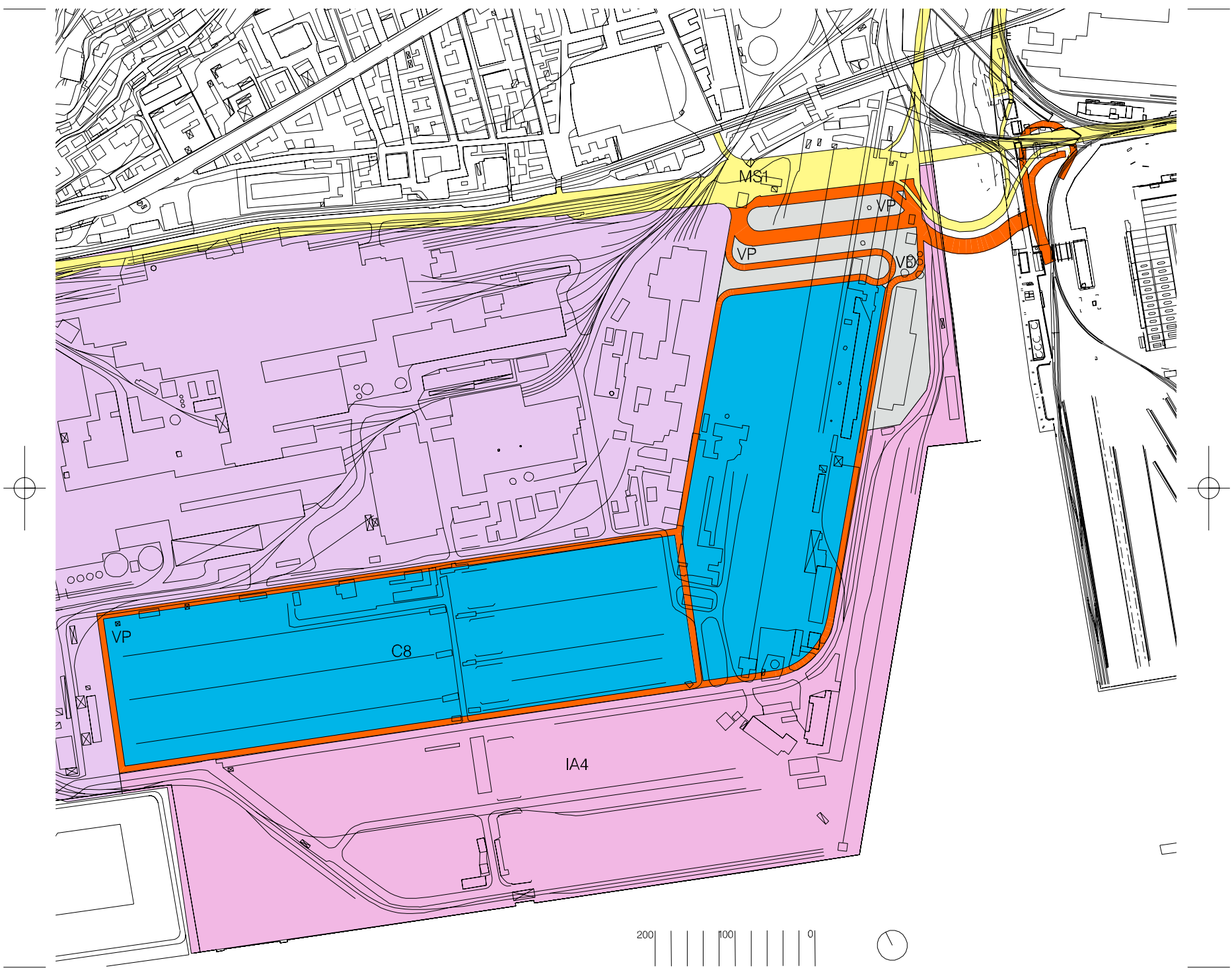


Area territoriale Cornigliano Aeroporto

AEROPORTO

IA4

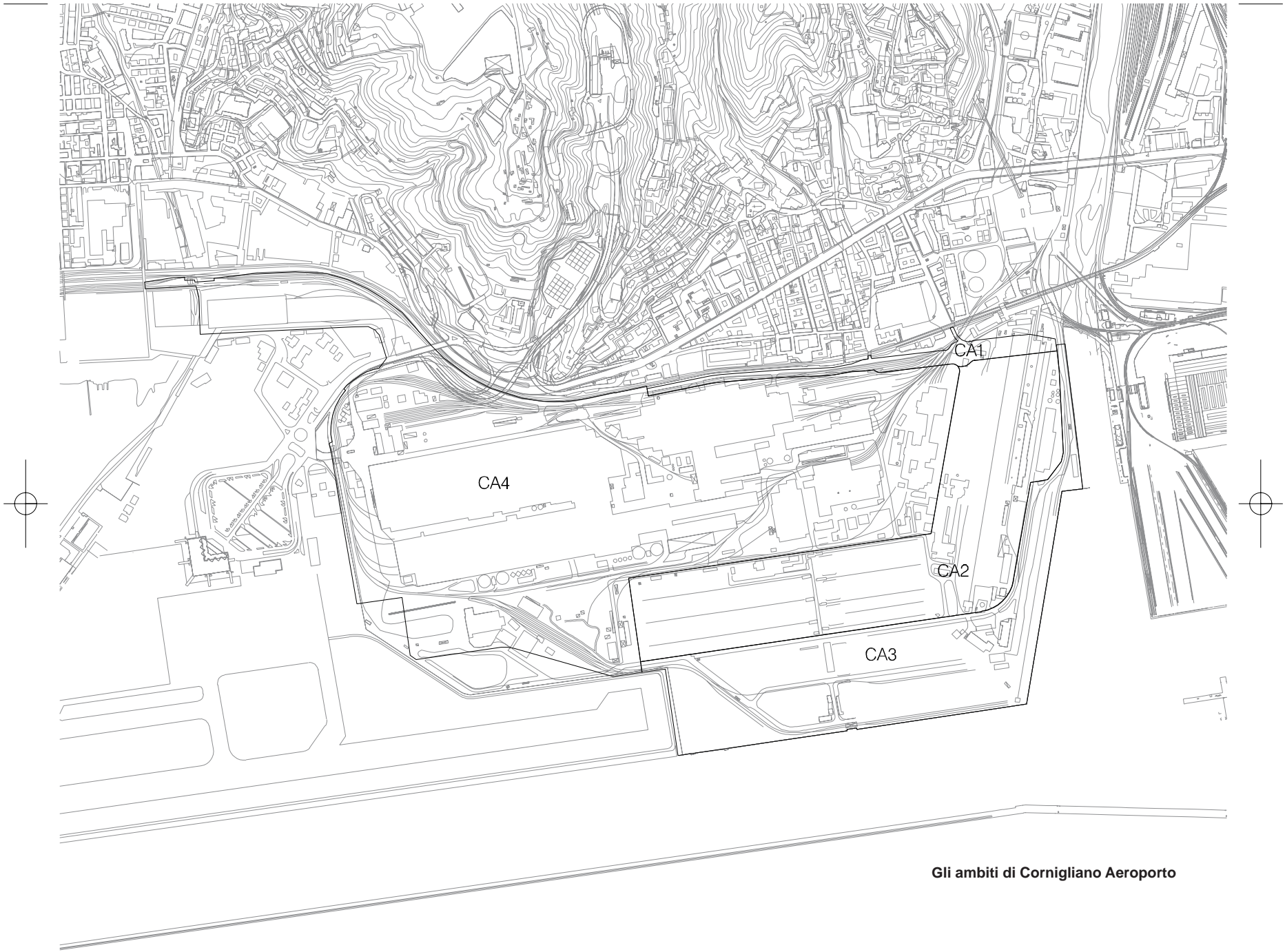
MFI



200 100 0

delle lavorazioni a caldo delle acciaierie e dalla conseguente bonifica del suolo, da destinarsi a nuovi insediamenti di tipo retroportuale sicuramente in linea con il concetto di sviluppo sostenibile.

La Regione Liguria con DGR 591 del 29/5/2001 di adozione ai sensi dell'art. 76 LR 36/97 e s.m., ha adottato un'apposita variante di iniziativa regionale al PTC ACL per adeguarne la disciplina nell'area 12 di Cornigliano nel senso di escludere la possibilità di insediare attività siderurgiche comportanti qualsiasi tipo di lavorazione a caldo.



Gli ambiti di Cornigliano Aeroporto

CA1

Gli obiettivi dell'ambito

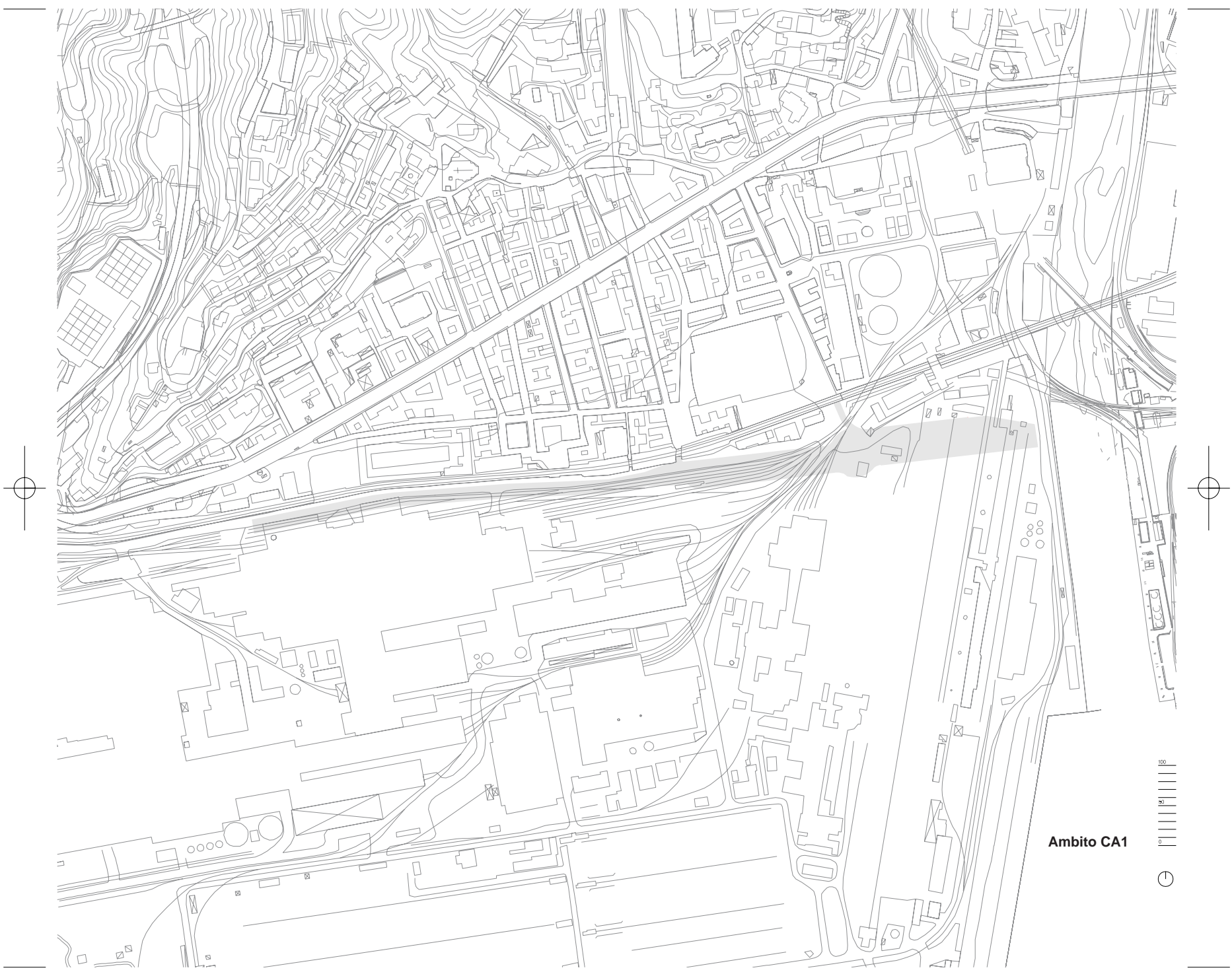
L'ambito in oggetto risulta di fondamentale importanza sia in quanto dedicato alla nuova viabilità di scorrimento in prosecuzione di Lungomare Canepa, sia ai fini di garantire le necessarie connessioni tra l'area territoriale di Cornigliano e i principali assi di collegamento esterni. In tale ambito confluiscono, infatti, tanto le indicazioni del Piano Regolatore Comunale, per il passaggio della strada a mare, quanto quelle scaturite dall'approvazione, in sede di Conferenza dei Servizi, del progetto relativo allo snodo della viabilità Lungo Polcevera.

Si richiama inoltre la vigente normativa del PTC ACL AI2

Criteri per la progettazione

Lo schema progettuale adottato accoglie le indicazioni del Piano Regolatore Comunale, integrandole attraverso la proposta di distribuzione della viabilità su due livelli in modo tale da snellire la circolazione affluente in questo snodo. In elevato scorre la strada a mare, dalla quale è possibile connettersi alla viabilità Lungo Polcevera, mentre a raso si sviluppa la circolazione di connessione, al tessuto urbano di Cornigliano, alle aree siderurgiche, all'area del distripark, e alle rampe d'accesso ala strada a mare secondo gli schemi della viabilità proposti. Gli spazi a raso non interessati da connessioni viabilistiche possono ospitare attività logistiche.

funzione caratterizzante	MS1 - viabilità urbana	
funzioni ammesse:	C8	
superficie ambito		30.000 mq



Ambito CA1

CA2

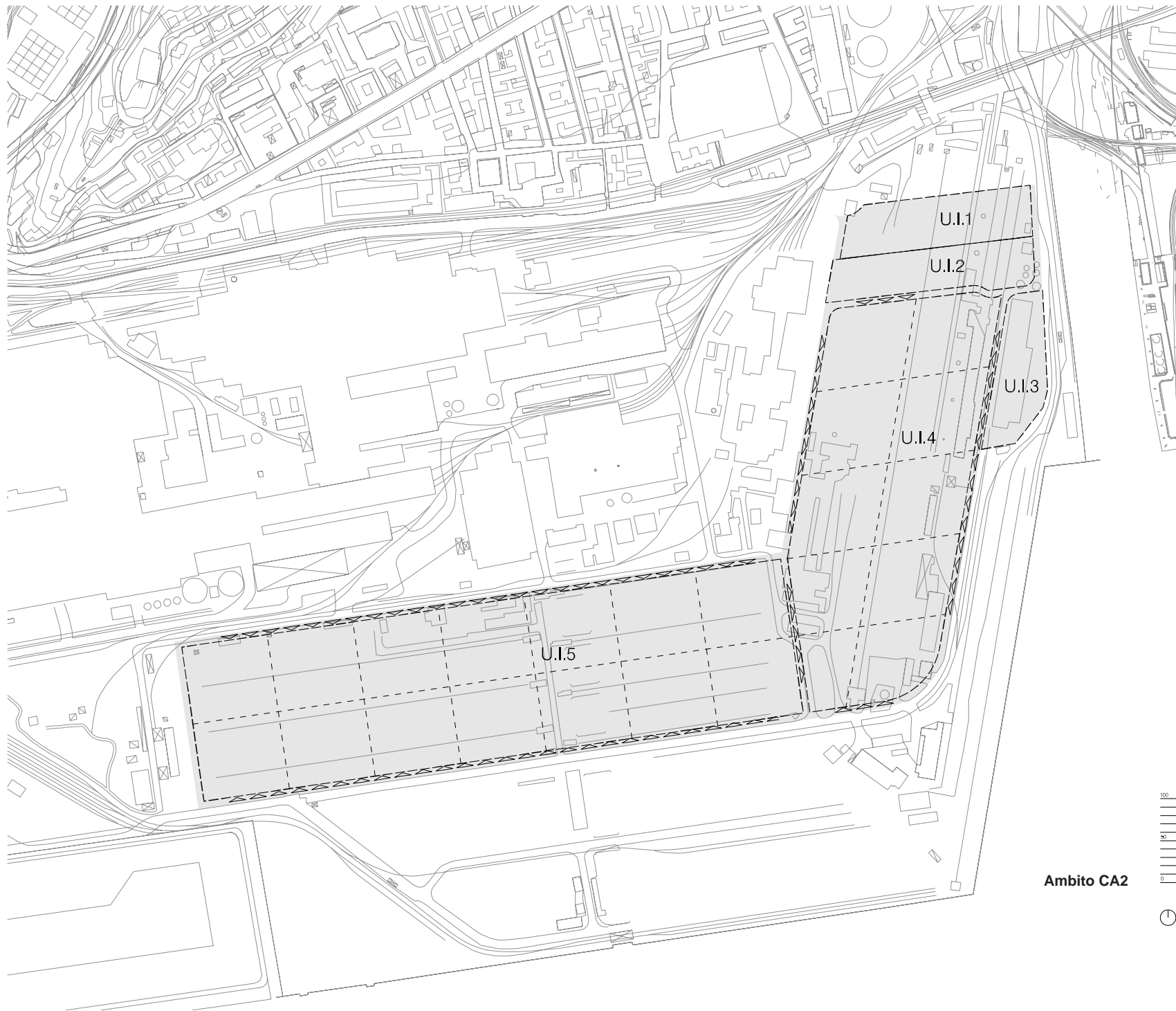
Gli obiettivi dell'ambito

In tale ambito è prevista la localizzazione di funzioni logistiche da porre al servizio del bacino portuale di Sampierdarena. L'obiettivo è quindi rappresentato dall'insediamento di attività ad alto valore aggiunto in grado di completare la gamma dei servizi portuali e logistici offerti a Sampierdarena, in linea con le esigenze rappresentate dai segmenti più significativi dell'utenza portuale. In questo senso il distripark di Cornigliano, unitamente alle aree retroportuali di Voltri e Multedo, rappresenta una risorsa strategica per rafforzare il posizionamento competitivo del porto di Genova, e per elevarne l'impatto occupazionale. Il posizionamento del distripark di Cornigliano risulta, inoltre, ideale ai fini della localizzazione di funzioni logistiche in considerazione della sua posizione baricentrica rispetto a porto, aeroporto, e grandi assi di comunicazione (ferroviari e stradali). Le connessioni dell'ambito con i bacini portuali di Sampierdarena vengono assicurate tramite il prolungamento della sopraelevata portuale che consente un immediato interscambio tra aree operative e aree retroportuali, mentre il collegamento con l'aeroporto è previsto tramite un sottopasso posizionato all'estremità di ponente dell'ambito. Per quanto concerne la connessione con gli assi di scorrimento urbano diretti ai caselli autostradali, essa viene prevista attraverso la realizzazione di un collegamento diretto e dedicato con lo snodo della nuova viabilità lungo Polcevera, già approvato in sede di Conferenza dei Servizi unitamente al progetto di risistemazione della viabilità di Lungomare Canepa.

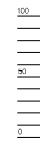
Si richiama inoltre la vigente normativa del PTC ACL AI2

funzione caratterizzante	C8 - operazioni relative a logistica portuale e trasportistica
funzioni ammesse	SC, P2
superficie ambito	289.000 mq
superficie coperta	125.700 mq
di cui nuova edificazione	125.700 mq

viabilità portuale comune	30.200 mq
rapporto di copertura	60 %
spazi di esclusivo uso portuale destinati alla sosta di veicoli commerciali	9.800 mq



Ambito CA2



Unità di intervento

I dati riportati corrispondono allo schema grafico di seguito proposto. L'assetto urbanistico a cui si è fatto riferimento contiene forti elementi di modularità ed è quindi suscettibile di ampliamenti a fronte di eventuali future contrazioni delle attività degli ambiti CA3 e CA4. Tale studio è basato in primo luogo sul posizionamento dei varchi di accesso secondo criteri di omogeneità rispetto alle altre aree portuali. Suddetti varchi sono posti alle estremità dell'area : uno a ponente in prossimità del sottopasso veicolare di connessione con l'aeroporto C. Colombo, l'altro verso il tessuto urbano di Cornigliano prossimo allo snodo delle infrastrutture dell'ambito CA1 e alla sopraelevata portuale. Dovrà, inoltre, essere consentita la connessione fra l'ambito in oggetto e l'ambito CA3 in corrispondenza della possibilità di utilizzo della banchina lungo Polcevera a servizio del distripark. Al fine di garantire un assetto della mobilità coerente con le caratteristiche di modularità degli insediamenti portuali, il progetto distribuisce i tracciati della viabilità sul perimetro dell'ambito, articolando la circolazione a senso unico di marcia, in due anelli. La griglia individuata per il dimensionamento dei moduli insediativi si attesta ai tracciati veicolari che suddividono l'area in tre unità di intervento. Secondo questa ipotesi indicativa, suscettibile di successivi perfezionamenti, l'ambito è stato suddiviso in cinque unità di intervento, in particolare: nella U.I.1 possono trovare collocazione le attività di controllo e le strutture connesse alla viabilità, con le relative aree di accumulo per i veicoli commerciali; (i dati tecnici riportati -a titolo indicativo- sono relativi a tale tipologia insediativa). La U.I.2 si ritiene adatta, data la vicinanza con il tessuto urbano e con le connessioni veicolari, ad accogliere attività di servizio all'area retroportuale unitamente alle attività logistiche; nella U.I.3 è prevista la sola funzione logistica: nella U.I.4 trovano collocazione le attività logistiche e le attività di controllo relative alla connessione con l'aeroporto C. Colombo. Nella U.I.5. oltre a trovare collocazione le attività logistiche, potranno essere localizzate zone di sosta per veicoli commerciali, eventualmente anche in alternativa rispetto alla U.I.1.

Unità di intervento U.I.1

Criteri per la progettazione: è previsto un unico intervento da realizzare congiuntamente con il prolungamento della sopraelevata portuale, per tale intervento si auspica una progettazione integrata con il nuovo nodo viabilistico a completamento di Lungomare Canepa.

Tipi di intervento: nuova edificazione

superficie unità di intervento	13.000 mq
superficie coperta	400 mq
rapporto di copertura	3 %

Unità di intervento U.I.2

Criteri per la progettazione: può essere edificata in un unico lotto o suddiviso in più lotti accorpabili, pur essendo caratterizzata da una minore flessibilità.

Tipi di intervento: nuova edificazione

superficie unità di intervento	10.700 mq
superficie coperta	5.350 mq
rapporto di copertura	50 %

Unità di intervento U.I.3

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi di intervento

superficie unità di intervento	9.900 mq
superficie coperta di progetto	5.900 mq
rapporto di copertura	60 %

Unità di intervento U.I.5

Criteria per la progettazione: è articolabile in 14 lotti di circa 9.700 mq ciascuno, accorpabili.

L'accesso a ciascun lotto deve essere predisposto in modo tale da non rallentare lo scorrimento dei mezzi sulla viabilità comune.

Tipi di intervento: nuova edificazione

superficie unità di intervento	135.900 mq
superficie coperta	67.950 mq
rapporto di copertura	60 %

Unità di intervento U.I.4

Criteria per la progettazione: è articolabile in 10 lotti di circa 9.920 mq ciascuno, accorpabili.

L'accesso a ciascun lotto deve essere predisposto in modo tale da non rallentare lo scorrimento dei mezzi sulla viabilità comune.

Tipi di intervento: nuova edificazione

superficie unità di intervento	99.200 mq
superficie coperta	49.600 mq
rapporto di copertura	60 %

Fasi e priorità

Gli insediamenti previsti per questo ambito sono assoggettati agli interventi di bonifica necessari a ripristinare l'area su cui insistono gli impianti delle attività siderurgiche a caldo e al prolungamento della sopraelevata portuale. Solo successivamente si potrà procedere alla realizzazione del collegamento veicolare col l'aeroporto.

CA3

Gli obiettivi dell'ambito

L'ambito in esame è riferito all'insieme degli spazi e degli accosti nei quali vengono concentrate le funzioni portuali al servizio sia delle attività industriali retrostanti sia di eventuali esigenze connesse alle funzioni del distripark. In questo senso dovrà essere consentita la connessione con l'ambito CA2.

Si richiama inoltre la vigente normativa del PTC ACL AI2

Criteri per la progettazione

Va richiamata l'esigenza di garantire la realizzazione del prolungamento della sopraelevata portuale di collegamento fra il bacino di Sampierdarena ed il distripark.

Si sottolinea la necessità di garantire il collegamento ferroviario e stradale con l'ambito CA4 adibito ad attività siderurgiche a freddo.

funzione caratterizzante	IA4 - movimentazione materie prime e prodotti siderurgici
--------------------------	-----------------------------------------------------------

funzioni ammesse	C
------------------	---

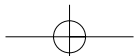
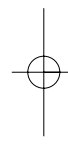
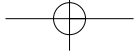
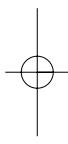
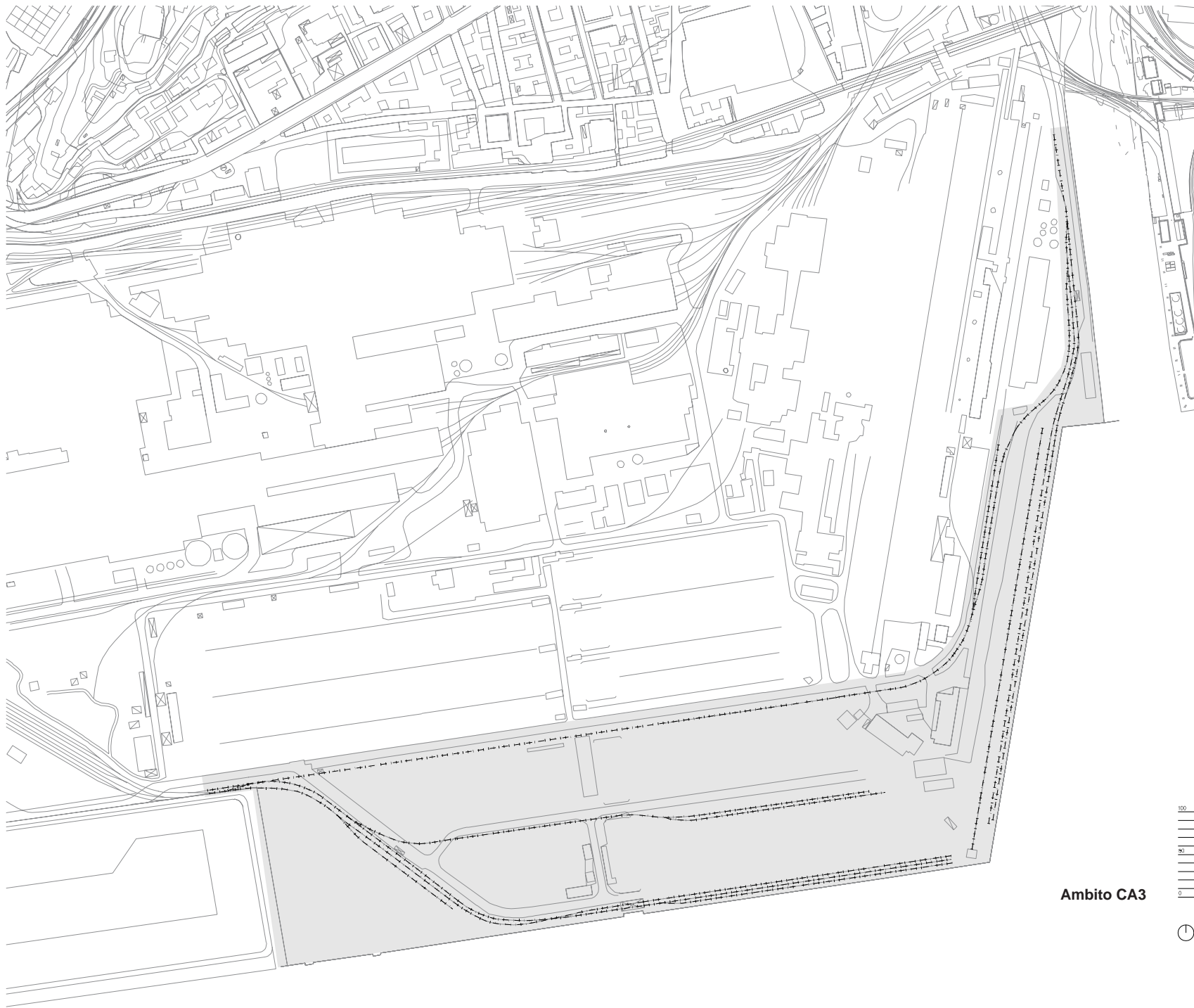
superficie ambito	245.243 mq
-------------------	-------------------

banchine	1760 ml
----------	----------------

superficie coperta	12.260 mq
--------------------	------------------

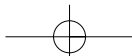
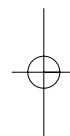
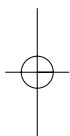
rapporto di copertura	10 %
-----------------------	-------------

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi di intervento



Ambito CA3





CA4

Gli obiettivi dell'ambito

L'ambito in oggetto corrisponde agli spazi oggi occupati dalle attività siderurgiche a freddo, nonché a parte delle aree derivanti dalla dismissione delle attività siderurgiche a caldo.

L'eventuale riassetto è correlato al mantenimento di un'importante realtà industriale - purché compatibile sotto il profilo ambientale - anche in considerazione del rilevante apporto occupazionale ad essa riconducibile.

La Regione Liguria con DGR 591 del 29/5/2001 di adozione ai sensi dell'art. 76 LR 36/97 e s.m., ha adottato un'apposita variante di iniziativa regionale al PTC ACL per adeguarne la disciplina nell'area 12 di Cornigliano nel senso di escludere la possibilità di insediare attività siderurgiche comportanti qualsiasi tipo di lavorazione a caldo.

Criteri per la progettazione

I dati proposti si limitano a riportare il perimetro dell'ambito e il rapporto di copertura.

L'accessibilità all'ambito sul lato confinante con l'aeroporto continuerà ad essere garantita tramite gli attuali accessi, ai quali andrà ad aggiungersi la connessione con l'ambito infrastrutturale CA1.

Il collegamento al sistema ferroviario nazionale è garantito dall'innesto al parco ferroviario di Sestri Ponente, mentre la connessione all'ambito CA3 è assicurata dal mantenimento dell'attuale linea adiacente al confine aeroportuale. L'ambito è assoggettato alla servitù di viabilità del distripark essendo previsto il collegamento con l'aeroporto tramite un sottopasso posizionato all'estremità di ponente dell'ambito CA2.

funzione caratterizzante	IA3 - attività siderurgiche: produzione e lavorazione prodotti siderurgici <u>(con esclusione delle lavorazioni a caldo ⁽¹⁾)</u>
funzioni ammesse	C8

superficie ambito	822.464 mq
superficie coperta	411.230 mq
rapporto di copertura	60 %

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi di 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

