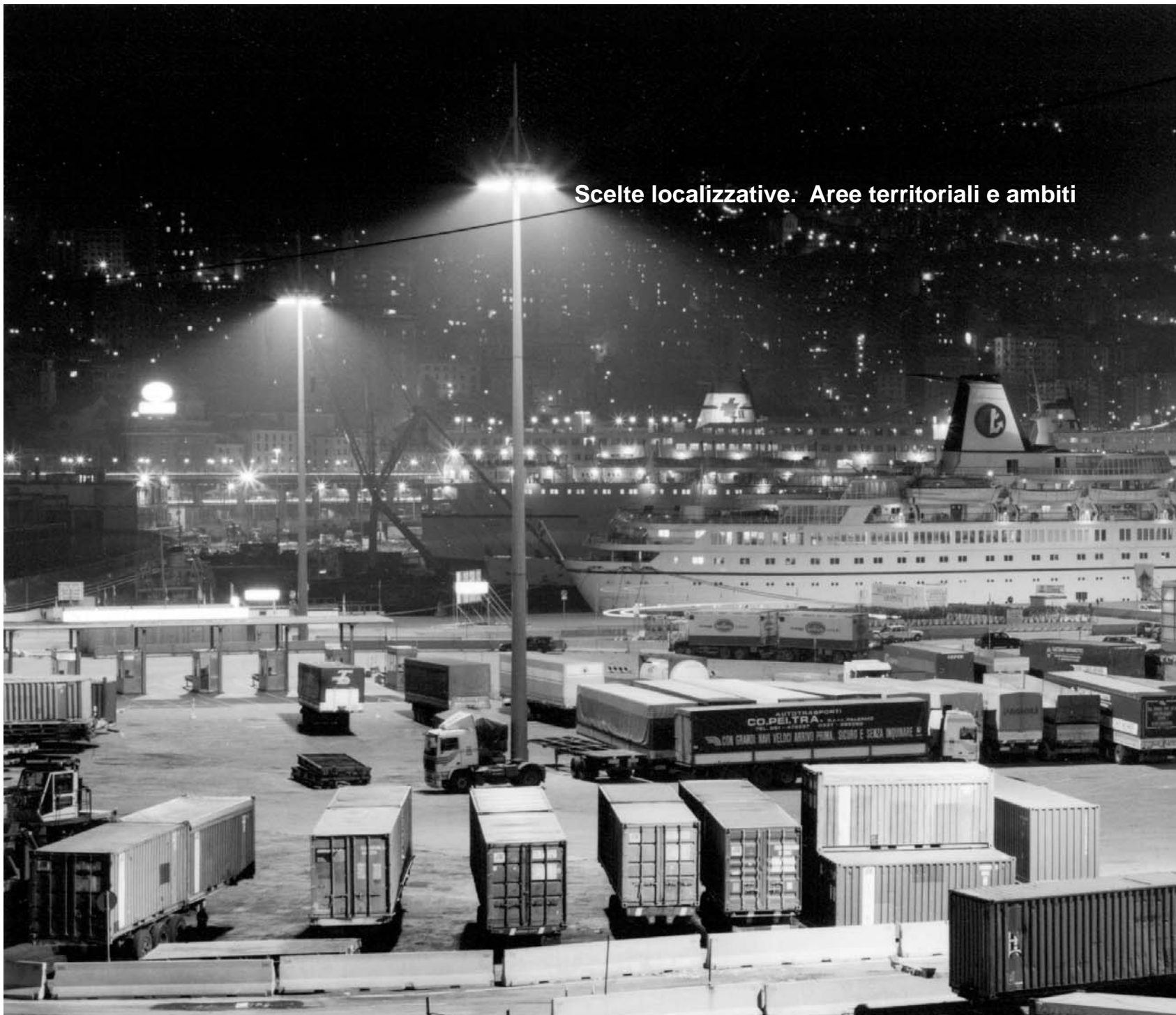


Scelte localizzative. Aree territoriali e ambiti





## VP - Voltri, Prà

In altre parti del Piano è già stato evidenziato come i contenitori rappresentino il settore trainante dell'evoluzione del porto di Genova.

In tale contesto assumono particolare rilievo le riflessioni sullo sviluppo del terminal di Voltri.

Va peraltro tenuto presente che quest'area territoriale presenta al suo interno ambiti demaniali di natura differente: al polo portuale si associano, infatti, zone il cui assetto riveste un particolare interesse dal punto di vista urbano.

Da tali considerazioni scaturiscono effetti significativi nella direzione di una auspicabile e sempre più efficace integrazione tra attività portuali e tessuto urbano circostante.

Per le zone del demanio inserite all'interno delle previsioni di sviluppo del ponente cittadino, il Piano Regolatore Portuale esprime, infatti, una linea d'indirizzo coerente a quella del Piano Regolatore Generale. In particolare si individua nel waterfront di quest'area territoriale uno dei luoghi di rilievo per le tematiche inerenti la connessione tra porto e città, sui quali sperimentare anche forme di progettazione congiunta, per contribuire al raggiungimento di una nuova qualità urbana.

Sotto altro profilo, il Piano Regolatore Portuale indica nell'espansione dell'attuale terminal di Voltri, attraverso la realizzazione del VI modulo e la definizione di un progetto d'espansione verso ponente, gli interventi cardine per lo sviluppo del traffico containerizzato.

Per quanto concerne l'espansione del terminal di Voltri, il programma di sviluppo verrà attuato, in una prima fase, attraverso la realizzazione del VI modulo

che consentirà di disporre di un'area operativa complessiva di 1.000.000 mq. con 2.300 (di cui 570 in testata) metri lineari di banchina, in parte dedicati al traffico ro-ro. La potenzialità stimata del terminal è pari a 1.400.000 teus.

~~La seconda fase verrà realizzata attraverso un ampliamento a mare degli spazi portuali situati a ponente dell'attuale banchina operativa, così da consentire uno sviluppo compatibile con l'assetto urbanistico al contorno ed, in particolare, con la salvaguardia del litorale (soppresso)~~

**Per ciò che concerne la seconda fase, che consiste nel previsto ampliamento a mare del bacino portuale da sottoporre preventivamente alle verifiche di carattere ambientale, si rimanda a quanto specificatamente previsto per l'ambito VP5bis<sup>(1)</sup>.**

In conseguenza, la superficie complessiva del terminal sarà pari a circa 1.400.000 mq. con 3.400 metri lineari di banchina. La potenzialità complessiva del terminal è stimata in 2.500.000 teus, anche a seguito di alcuni degli interventi di ottimizzazione del layout attuale.

La realizzazione del distripark a Voltri, invece, nel quadro generale di Piano, rientra nel programma d'intervento a sostegno delle attività retroportuali ad alto valore aggiunto, così da porre le condizioni per ingenerare un processo moltiplicativo dei benefici che il porto è in grado di sviluppare e trattenere a vantaggio della complessiva economia cittadina.

Il progetto di distripark di Voltri prevede la realizzazione di strutture dedicate allo stoccaggio, alla manipolazione ed alla distribuzione delle merci movimentate

dal terminal, nonché di strutture volte ad ospitare i centri direzionali dei vari operatori coinvolti nel ciclo logistico.

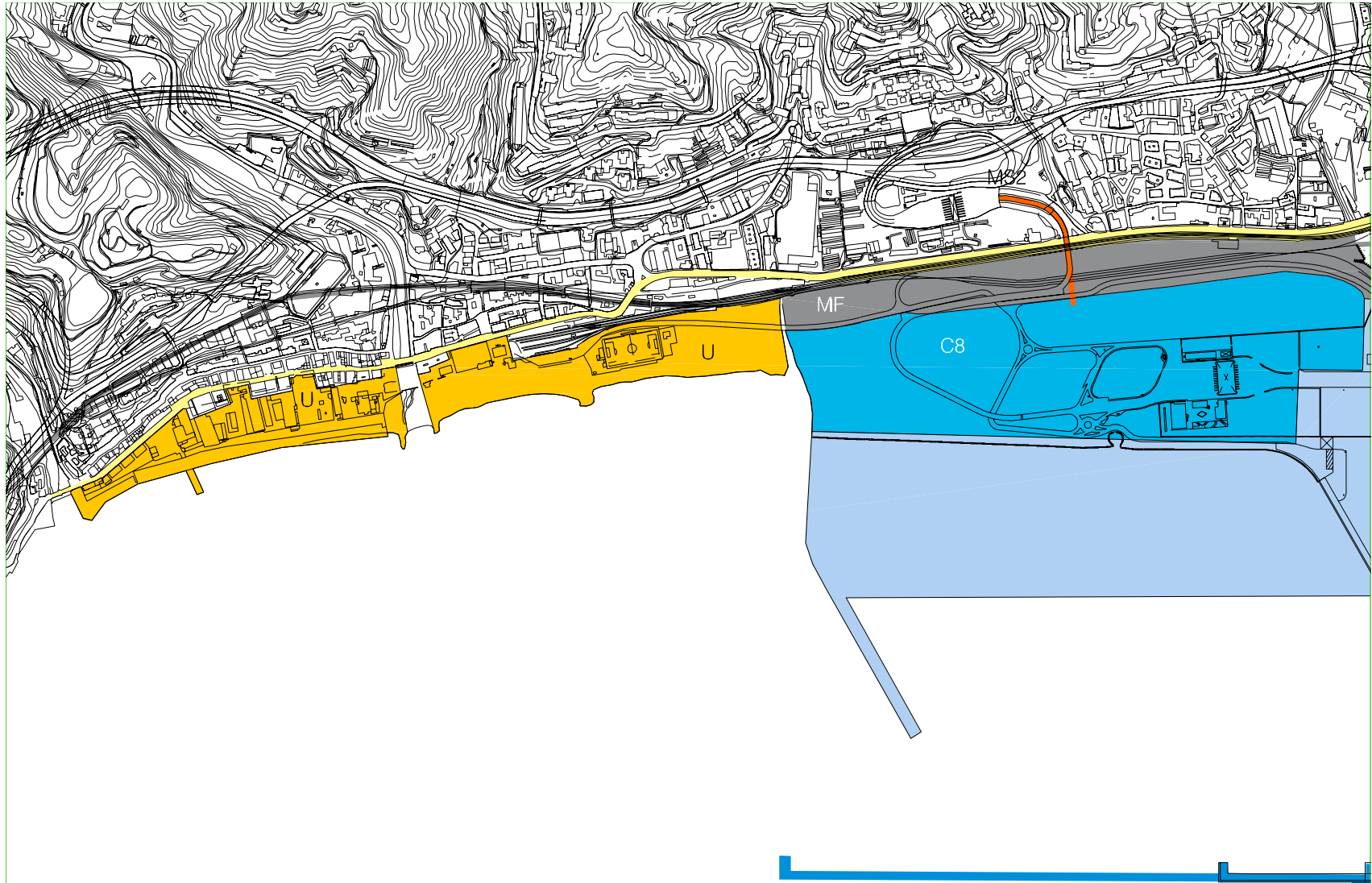
Dal punto di vista dimensionale, tale progetto riguarda una superficie di circa 350.000 mq. e si articola in diverse fasi realizzative, la prima delle quali risulta già definita in sede d'accordo di programma.

**Più in generale per gli ambiti VP3, VP4 e VP5, la progettazione e l'attuazione delle previsioni infrastrutturali ed edilizie è demadnata ad uno o più Accordi di Programma tra le diverse Amministrazioni interessate che tenga conto degli impegni definiti nel precedente Accordo siglato in data 7/5/996<sup>(1)</sup>.**

Va messo in evidenza che ai fini della definizione del programma degli interventi per la mobilità interna del bacino portuale di Voltri, non essendosi rilevate allo stato attuale particolari criticità, non vengono indicati interventi di grande rilievo, la cui eventuale previsione potrà essere sviluppata nell'ambito del progetto relativo all'espansione verso ponente del terminal.

Va detto comunque che la società FF.SS., all'interno del progetto preliminare di definizione del parco ferroviario di Voltri - Prà, ha presentato il disegno dei raccordi con le linee ferroviarie interne ed esterne al porto di Prà-Voltri e delle opere per la realizzazione della nuova stazione per il servizio ferroviario metropolitano, attraverso soluzioni che assicurano alle aree operative una funzionalità, misurata anche in termini di volumi di merci movimentabili, compatibile con le previsioni di Piano.

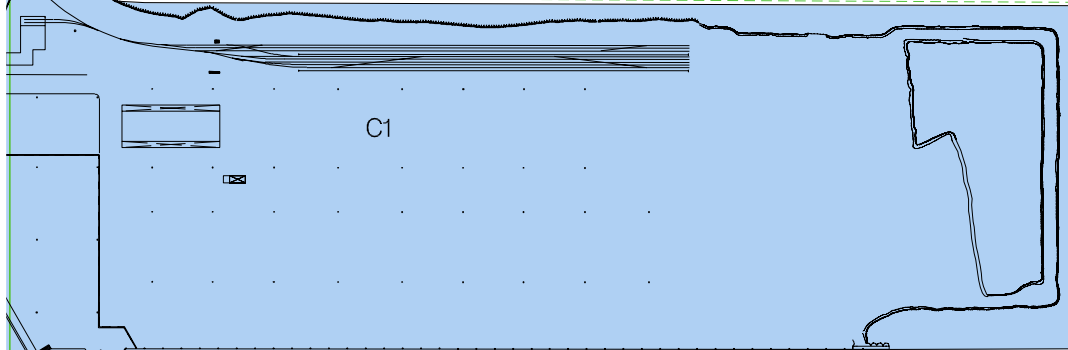
**(1) Si veda a riguardo la Deliberazione del Consiglio Regionale n° 35 del 31 Luglio 2001 rettificata con Deliberazione n° 61 del 13 Novembre 2001**



OP

Area territoriale Voltri Prà

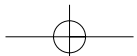
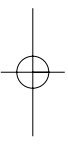
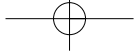
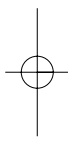




1

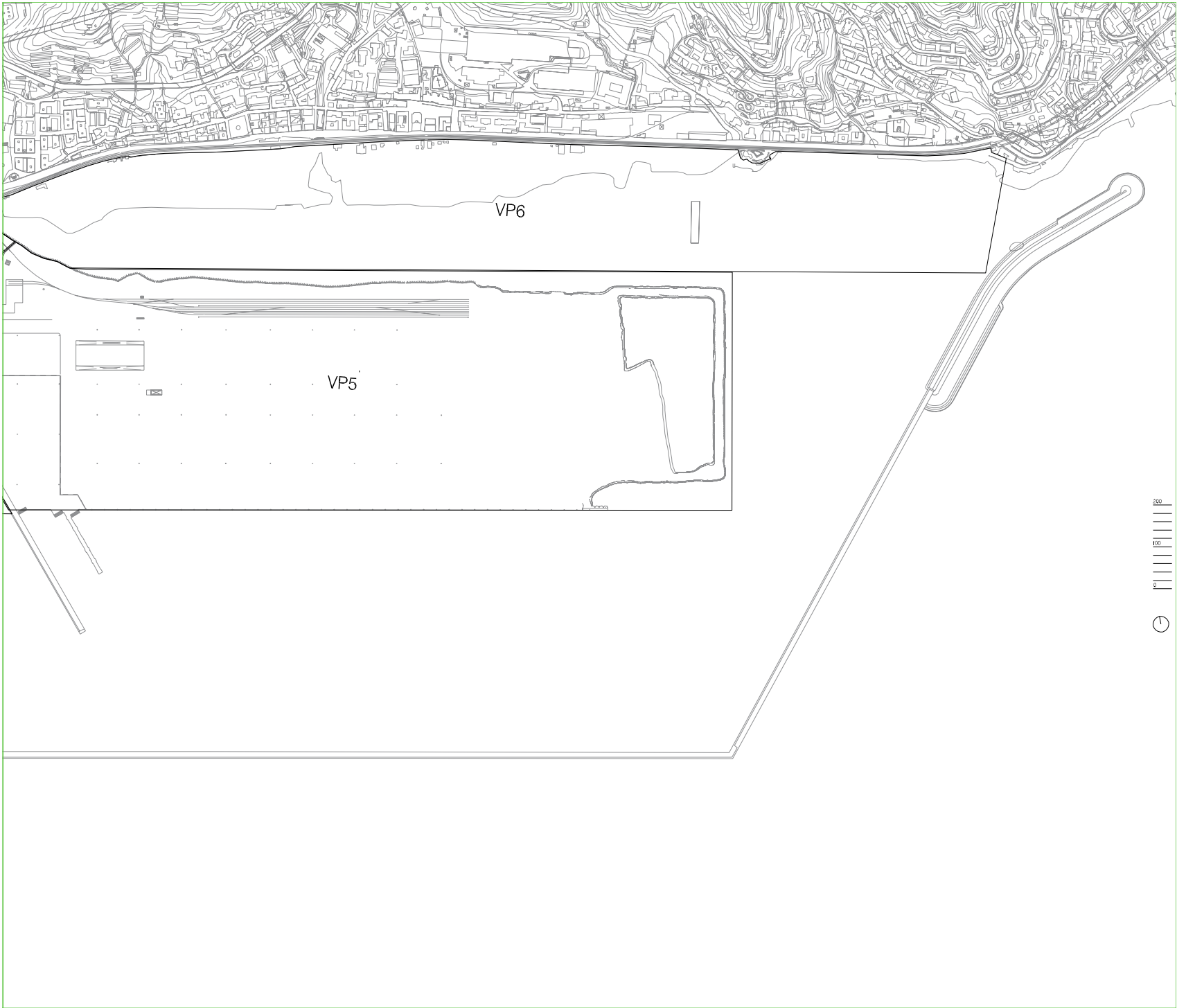
C1

200  
150  
100  
0





**Gli ambiti di Voltri Pra**



**VP1****AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA - LITORALE DI VOLTRI****1**

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 1 - Litorale di Voltri <sup>(1)</sup>.

**DISCIPLINA DEGLI INTERVENTI****OBIETTIVI DELLA RIQUALIFICAZIONE:**

Riqualificazione dell'affaccio a mare di Voltri, da attuarsi mediante lo spostamento delle funzioni vietate ed il riordino e l'integrazione di quelle esistenti, incentrata sulla realizzazione della passeggiata pedonale a mare. E' prevista la demolizione di tutti gli edifici incompatibili

**PERIMETRO E SETTORI (con riferimento alla planimetria):**

L'area è suddivisa in sei settori, in ragione della differente destinazione funzionale e la passeggiata pedonale costituisce l'elemento unificante.

**FUNZIONE CARATTERIZZANTE**

Servizi pubblici per il tempo libero e lo sport

**FUNZIONI AMMESSE****In tutti i settori:**

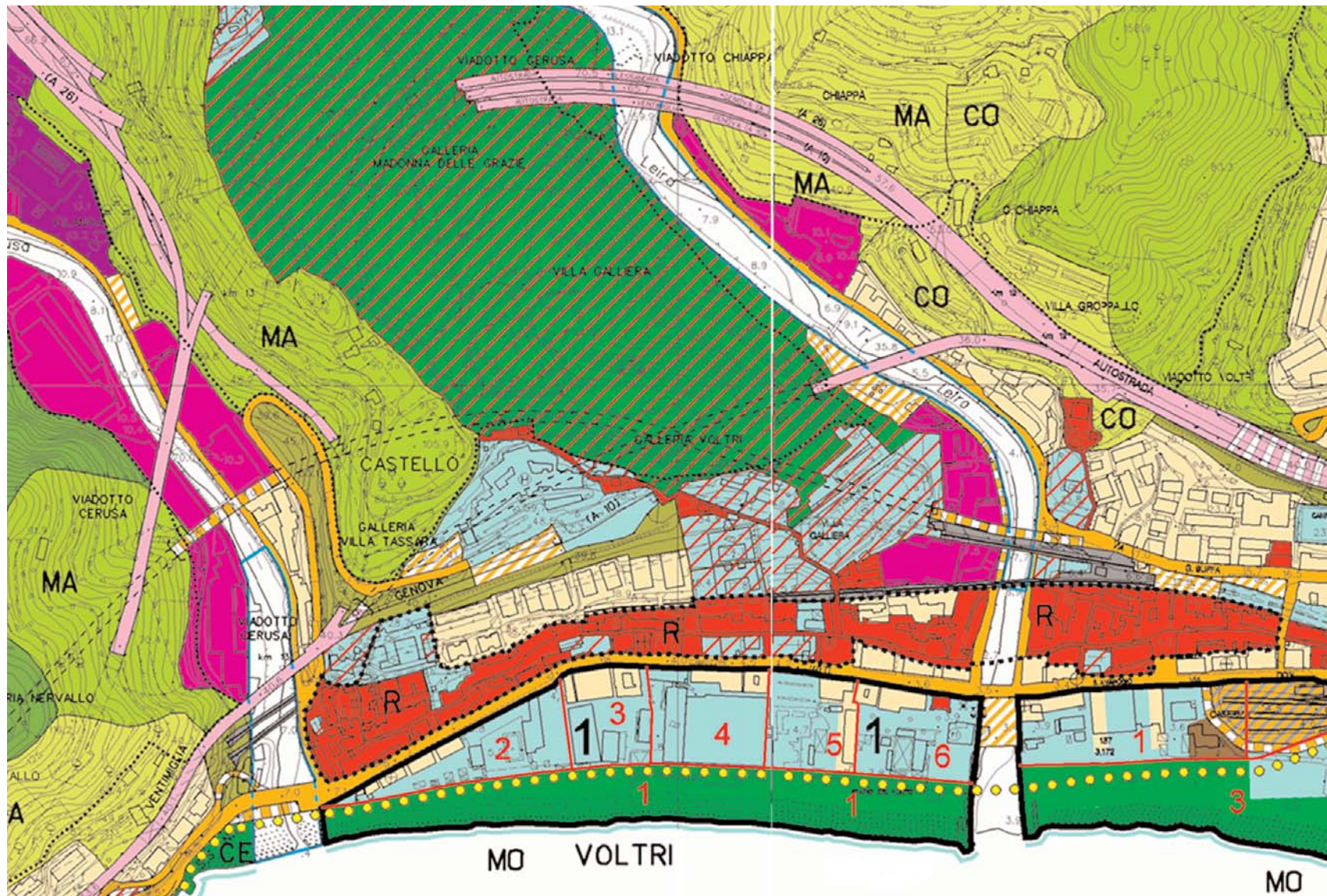
Servizi pubblici  
 Parcheggi pubblici  
 Viabilità secondaria  
 Esercizi di vicinato  
 Pubblici esercizi  
 Connettivo urbano  
 Parcheggi privati, esclusivamente interrati

**Nel settore 5:**

Servizi privati  
 Residenza  
 Residenze turistico - alberghiere

**(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 SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA LITORALE DI VOLTRI

## PRESTAZIONI E PARAMETRI URBANISTICI ED EDILIZI

Settore n. 1: consolidamento dell'arenile, realizzazione della passeggiata pedonale e contestuale riorganizzazione delle attrezzature balneari esistenti.

Settore n. 2: sistemazione superficiale delle aree e loro arredo con verde, attrezzature sportive e parcheggi; è consentita la costruzione di piccoli edifici per servizi e pubblici esercizi.

Settore n. 3: realizzazione di edifici per servizi pubblici (casa di riposo).

Settore n. 4: consolidamento ed integrazione dei servizi esistenti.

Settore n. 5: riqualificazione dell'affaccio a mare e del collegamento dell'abitato di Voltri con la passeggiata pedonale attraverso la ridefinizione di una piazza pedonale e di spazi per parcheggi pubblici; realizzazione di un edificio con S.A. massima di mq. 2.000, destinato a pubblici esercizi e alle altre funzioni ammesse, in luogo dell'edificio incompatibile esistente.

Settore n. 6: ricostruzione della piscina e sistemazione degli spazi circostanti.

PREVISIONI INDICATIVE DI AREE PER SERVIZI:  
A LIVELLO DI QUARTIERE

Esistenti confermati	mq.20.162
Previsione	mq.12.000
Totale generale	mq.32.162

## A LIVELLO URBANO

Esistenti confermati	mq.0
Previsione	mq.38.772

## QUOTA RELATIVA AGLI INTERVENTI PREVISTI

Settore n. 5	mq.7.000
--------------	----------

PREVISIONI INFRASTRUTTURALI E CONNESSIONI  
CON L'INTORNO:

Raccordo tra la passeggiata pedonale e gli accessi esistenti e verifica di fattibilità di una pista ciclabile parallela, mediante l'utilizzo della viabilità secondaria e la rimozione degli ostacoli attualmente esistenti.



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

La passeggiata a mare deve configurarsi come intervento leggero, con andamento aderente al terreno; le attrezzature balneari devono essere collocate in modo da ridurre al minimo l'effetto di barriera visiva tra la passeggiata e il mare.

Dovrà inoltre essere prevista la sua prosecuzione a valle dell'Aurelia, fino a collegarsi con la parte realizzata dall'Anas in località Molino di Crevari.

E' prescritto il mantenimento o lo spostamento della pista di pattinaggio coperta.

La definizione volumetrica del settore 5 deve considerare i rapporti volumetrici e visuali con l'esistente edificio per servizi e deve prevedere la ricomposizione del fronte di quest'ultimo e la sistemazione della piazza interposta.

Puntuale applicazione delle normative del Piano di Bacino.

#### NORME TRANSITORIE:

Gli edifici residenziali esistenti sono assoggettati alla disciplina e alle norme progettuali della sottozona BB.

L'immobile di pregio esistente è assoggettato alla disciplina e alle norme progettuali della sottozona AS.

Sugli edifici incompatibili sono consentiti esclusivamente interventi di manutenzione, senza cambio d'uso e senza frazionamenti ed accorpamenti.

La sistemazione superficiale delle aree, anche temporanea, è consentita esclusivamente per le funzioni ammesse. E' vietato il cambio di tipologia merceologica per le attività commerciali presenti negli edifici incompatibili.

#### MODALITA' DI ATTUAZIONE:

Gli interventi sono subordinati alla preventiva approvazione di un S.A.U. esteso all'intera zona.

Il S.A.U. può prevedere una diversa distribuzione delle previsioni tra i settori 2 e 3, adeguatamente motivata in sede progettuale.

Gli interventi sono subordinati alla preventiva approvazione di un Progetto Unitario esteso ad ogni singolo settore e sono eventualmente attuabili per fasi.

## VP2 AMBITO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA - ZONA DI RISPETTO DELL'ABITATO DI VOLTRI 2

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 1 - Litorale di Voltri <sup>(1)</sup>.

### DISCIPLINA DEGLI INTERVENTI

#### OBIETTIVI DELLA RIQUALIFICAZIONE:

Costituzione di una zona filtro tra l'abitato e il porto, caratterizzata da una progressiva diversificazione degli insediamenti, con funzioni prettamente urbane a ponente e funzioni compatibili con la città e con il porto verso levante.

#### PERIMETRO E SETTORI (con riferimento alla planimetria):

L'area é suddivisa in quattro settori diversificati in ragione della posizione rispetto al porto e della differente destinazione funzionale.

#### FUNZIONE CARATTERIZZANTE

Servizi pubblici per il tempo libero e lo sport

#### FUNZIONI AMMESSE

##### In tutti i settori:

Servizi pubblici  
 Parcheggi pubblici  
 Infrastrutture per la mobilità, limitatamente alla strada di previsione  
 Pubblici esercizi  
 Connettivo urbano  
 Parcheggi privati, esclusivamente interrati

##### Nel settore 1:

Servizi privati  
 Residenza  
 Esercizi di vicinato  
 Medie strutture di vendita, limitatamente alla ricollocazione parziale delle strutture esistenti

##### Nel settore 2:

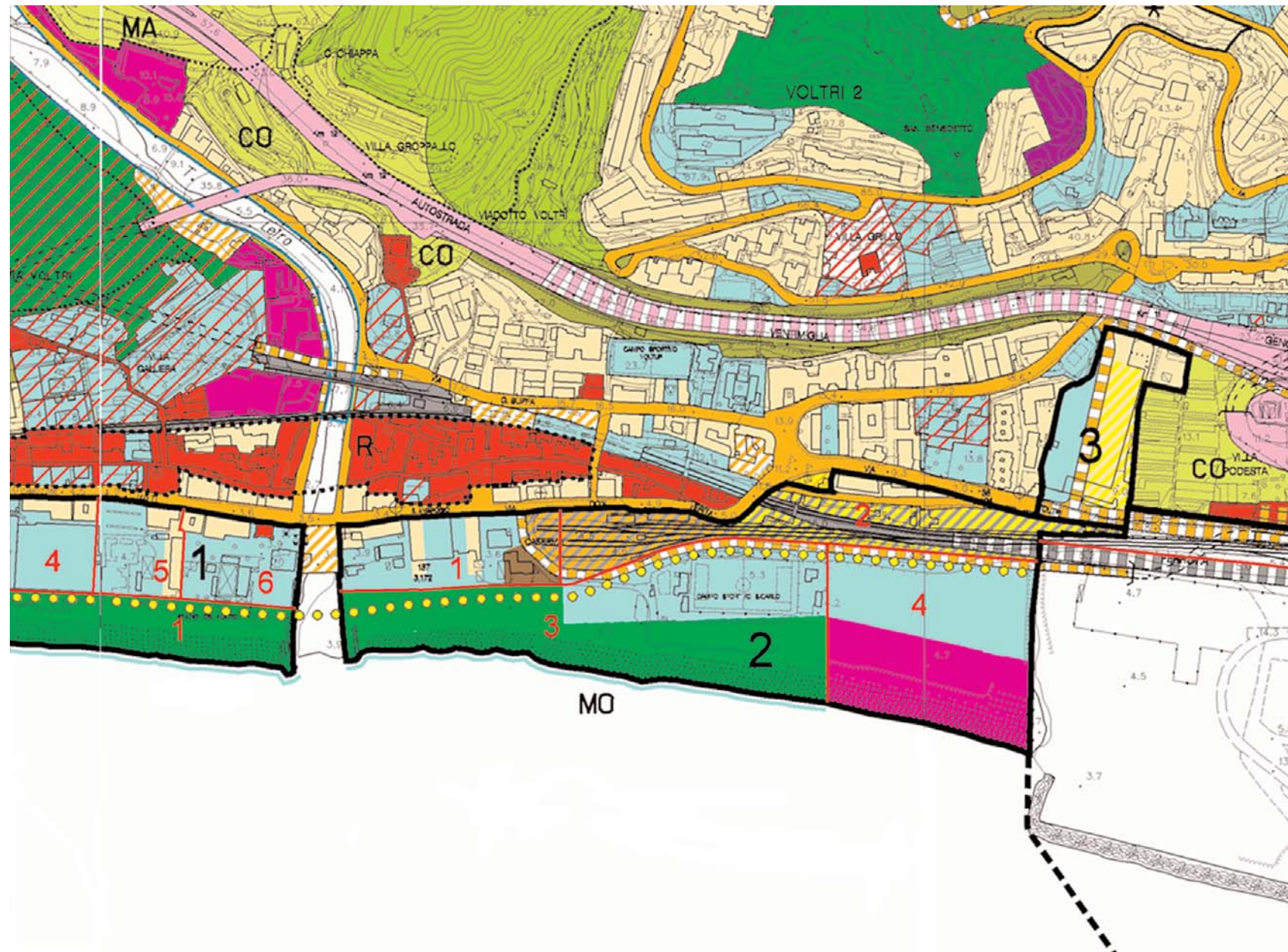
Servizi privati  
 Centro integrato di via artificiale  
 Assistenza alla mobilità veicolare  
 Attività trasportistiche, di carattere ferroviario

##### Nel settore 4:

Servizi speciali, purchè compatibili sotto il profilo ambientale  
 Direzionale  
 Terziario avanzato  
 Industria e artigianato, per la cantieristica navale e la pesca  
 Assistenza alla mobilità veicolare

**(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 SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA  
ZONA DI RISPETTO DELL'ABITATO DI VOLTRI

**PRESTAZIONI E PARAMETRI URBANISTICI ED EDILIZI****Settore n. 1:**

demolizione e ricostruzione degli edifici incompatibili, a parità di S.A., con la realizzazione di una piazza pubblica pedonale che garantisca visuali libere tra il centro storico e il mare. La ricollocazione parziale delle medie strutture di vendita esistenti è ammessa nel limite complessivo di mq. 500 di S.N.V.

**Settore n. 2:**

riorganizzazione degli impianti ferroviari per favorirne l'integrazione con il tessuto urbano, ove possibile, attraverso l'arretramento del parco binari sino al campo sportivo e mediante la creazione di una stazione di testa del servizio ferroviario locale, integrata con un centro integrato di via artificiale e dotata di parcheggio di interscambio per circa 500 posti auto, da collocarsi parzialmente anche nei settori 3 e 4.

**Settore n. 3:**

consolidamento dell'arenile e riorganizzazione delle attrezzature balneari esistenti, contestualmente alla realizzazione di una passeggiata pedonale in affiancamento alla strada di previsione; integrazione e riqualificazione degli impianti sportivi esistenti.

**Settore n. 4:**

creazione di una zona filtro fra città e porto, con insediamento di attività produttive e di servizio compatibili con le funzioni urbane.

**PREVISIONI INDICATIVE DI AREE PER SERVIZI:  
A LIVELLO DI QUARTIERE**

Esistenti confermati	mq.12.509
Previsione	mq.12.500
Totale generale	mq.25.009

**A LIVELLO URBANO**

Esistenti confermati	mq.23.435
Previsione	mq.14.000

**QUOTA RELATIVA AGLI INTERVENTI PREVISTI**

Settore n. 2	mq.2.000
--------------	----------

**PRESTAZIONI AGGIUNTIVE:**

L'eventuale consistente arretramento dei binari verso levante determina la possibilità di realizzare un complesso di edifici per pubblici esercizi a mare di via Don G. Verità.

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

Realizzazione della viabilità a mare.  
Connessione pedonale tra il centro storico di Voltri e la passeggiata pedonale attraverso la piazza di nuova creazione.

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

La definizione volumetrica dell'intervento di sostituzione previsto nel settore 1 deve contemplare la sistemazione della piazza pubblica con soluzioni architettoniche e di arredo unitario.

La stazione ferroviaria deve essere progettata in modo da ridurre i fattori di incompatibilità acustica, visiva ed ambientale degli impianti e, possibilmente, risultare integrata con il centro integrato di via artificiale.

A tal fine è prescritta la preventiva verifica di fattibilità dell'arretramento dei binari fino al campo sportivo. Deve essere altresì previsto l'allargamento di via Don G. Verità, per favorire il raccordo fra la via Aurelia e la nuova viabilità a mare.

La passeggiata a mare deve essere realizzata in continuità con quella prevista nell'ambito speciale di riqualificazione urbana "Litorale di Voltri" e con andamento aderente al terreno.

Le attrezzature balneari devono essere collocate in modo da ridurre al minimo l'effetto di barriera visiva tra la passeggiata e il mare.

Puntuale applicazione delle normative del Piano di Bacino.

#### MODALITA' DI ATTUAZIONE:

Tutti gli interventi sono subordinati alla preventiva formazione di un P.U.O o di un Accordo di Programma per il settore 2. Gli interventi sui settori 1 e 3 sono da attuarsi con un S.A.U. esteso ad ogni singolo settore. Gli interventi sul settore 4 sono da attuarsi con P.U.O.

#### NORME TRANSITORIE:

Gli edifici residenziali esistenti sono assoggettati alla disciplina e alle norme progettuali della sottozona BB. L'edificio ricettivo esistente nel settore 1 è assoggettato alla disciplina e alle norme progettuali della sottozona RH.

Sugli edifici incompatibili sono consentiti esclusivamente interventi di manutenzione, senza cambio d'uso e senza frazionamenti ed accorpamenti.

La sistemazione superficiale delle aree, anche temporanea, è consentita esclusivamente per le funzioni ammesse.

E' vietato il cambio di tipologia merceologica per le attività commerciali presenti negli edifici incompatibili.

Gli impianti, le infrastrutture, le aree e gli edifici ferroviari sono assimilati alla sottozona XF.

## VP3

### Gli obiettivi dell'ambito

Tale ambito si configura come un'area intermedia tra la città e il porto a carattere infrastrutturale di tipo viabilistico e ferroviario. Viene confermato l'ingresso al polo portuale di Voltri in viadotto, in diretta connessione con il casello autostradale.

La connessione tra la viabilità urbana a mare e l'Aurelia a monte, prevista dal P.R.G. in sottopasso all'estremità di ponente, potrebbe trovare collocazione anche all'interno dell'ambito VP2 di quest'area territoriale, e, comunque la sua realizzazione, non deve interferire con la viabilità portuale.

All'interno dell'ambito è prevista la riorganizzazione degli impianti ferroviari con la traslazione della linea Genova-Ventimiglia il cui vecchio sedime accoglierebbe l'ampliamento dell'Aurelia.

Tale allargamento funzionale, integrato con la sistemazione delle aree attigue, viene a costituire un filtro di protezione tra l'abitato e il porto come previsto dal P.R.G..

Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari portuali, all'interno del progetto preliminare di definizione del parco ferroviario, la società F.S. S.p.a. ha presentato adeguate soluzioni in merito ai raccordi con le linee ferroviarie interne ed esterne al porto di Prà-Voltri (VP4 e VP5) e alle opere per la realizzazione della nuova stazione per il servizio ferroviario metropolitano, tali soluzioni assicurano alle aree operative una funzionalità, misurata anche in termini di volumi di merci movimentabili, compatibile con le previsioni di Piano.

funzioni caratterizzanti	MS2 - viabilità portuale comune - U urbane MF - viabilità ferroviaria	
superficie ambito		<b>105.600</b> mq
lunghezza parco ferroviario		<b>600</b> ml

### Criteri per la progettazione

Il tracciato della linea ferroviaria Genova - Ventimiglia ed il parco ferroviario ad uso portuale, entrambi paralleli alla costa, sono sovrappassati trasversalmente dall'esistente viabilità portuale in viadotto che collega l'uscita dell'autostrada di Voltri agli accessi degli ambiti VP4 e VP5. Il vecchio sedime ferroviario viene ad accogliere l'ampliamento dell'Aurelia per una larghezza minima di quattro corsie con lo scopo, attraverso la sistemazione delle aree attigue, di costituire un filtro di protezione tra l'abitato e il porto. Una volta realizzato questo programma di potenziamento della viabilità urbana a monte, all'interno dell'ambito in questione (come del VP4 e del VP5) la viabilità può essere ad esclusivo uso portuale. L'esatta perimetrazione della fascia di rispetto di Palmaro sarà definita successivamente alla verifica dell'assetto degli impianti ferroviari.

**La progettazione e l'attuazione delle previsioni infrastrutturali ed edilizie è demnadata ad uno o più Accordi di Programma tra le diverse Amministrazioni interessate che tenga conto degli impegni definiti nel precedente Accordo siglato in data 7/5/996**

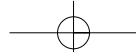
### Fasi e/o priorità

Prioritari risultano essere i nuovi raccordi con le linee ferroviarie interne ed esterne al porto di Prà-Voltri (ambiti VP4 e VP5), che assicurano funzionalità alle aree operative, previsti dal progetto preliminare di definizione del parco ferroviario della società FF.SS.





**Ambito VP3**



## VP4

### Gli obiettivi dell'ambito

L'intero ambito è destinato ad ospitare il complesso delle funzioni logistiche per lo stoccaggio, la manipolazione e la distribuzione delle merci, attraverso la realizzazione di magazzini, uffici, aree scoperte e parcheggi. Attraverso un Accordo di Programma (ai sensi dell'art. 27 della L. 8/6/90 n.142) sottoscritto da Ministero dei LL. PP., Regione Liguria, Provincia di Genova, Comune di Genova, Autorità Portuale, Società FS, Società Voltri Terminal Europa S.p.a. (in data 7/5/96) è stata avviata una prima fase progettuale che contempla, nella parte di ponente di tale area portuale, un complesso di fabbricati da destinarsi a magazzini ed uffici con funzione di retroporto. Più in particolare sono previsti tre fabbricati da destinarsi due a magazzini ed uno ad uffici, in relazione ad un'area di 63.000 mq., la pavimentazione di una superficie di 40.000 mq. da destinare a deposito provvisorio di contenitori vuoti e l'installazione provvisoria di un capannone di 2.500 mq. per la riparazione dei contenitori, parcheggi e servizi accessori. Il completamento del progetto dell'area logistica seguirà, sulla base dei criteri orientativi sviluppati nella presente scheda, lo schema procedurale richiamato. A livello infrastrutturale l'ambito è servito da una viabilità dedicata, direttamente connessa al casello autostradale di Voltri. Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari si richiama quanto indicato in proposito per VP3. In quest'ambito, inoltre, viene localizzato, all'estremità di ponente, il depuratore, secondo il progetto AMGA, come prescritto dal P.R.G.

funzione caratterizzante	C8 - operazioni	
relative a logistica portuale e trasportistica		
superficie ambito		<b>312.200</b> mq
superficie coperta		<b>140.000</b> mq
viabilità portuale comune		<b>5.300</b> mq

### Criteri per la progettazione

E' prevista la possibilità di un collegamento con il parco ferroviario a monte connesso con la nuova linea ferroviaria Genova- Ventimiglia.

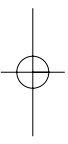
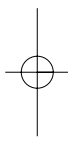
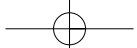
A carattere orientativo viene proposta un'ipotesi di sviluppo organizzativo delle funzioni logistiche coerente con lo schema proposto per l'area retroportuale di Cornigliano (ambito CA2), comprendendo anche gli interventi previsti e già approvati attraverso l'Accordo di Programma sopra richiamato. La concezione di progetto è quella di una griglia orientata secondo le direzioni già presenti sul terreno con una maglia più larga per i lati paralleli alla linea di costa o ai tracciati infrastrutturali a monte dell'area, minore per i lati perpendicolari. Su tale griglia insistono i lotti d'intervento che rispondono ad un'esigenza di razionalizzazione dell'uso del suolo e di quantificazione indicativa delle superfici edificabili. I moduli di tali lotti sono stati dimensionati secondo criteri di grande flessibilità, con la possibilità di essere ulteriormente suddivisi per prestarsi a diversi usi. In via indicativa sono previsti un modulo da 30.000 mq, ulteriormente suddivisibile in due o quattro sottomoduli e raddoppiabile, e un modulo da 12.000 mq anch'esso suddivisibile in due sottomoduli.

Secondo il modello proposto viene anche disegnato il tracciato viario all'interno del quale la circolazione è pensata a senso unico da entrambi i lati delle singole unità per una maggiore fluidità di movimento dei mezzi. Il rapporto complessivo tra superficie coperta e scoperta (spazi aperti accessori e viabilità stradale) risulta essere orientativamente pari al 40%, ossia circa 140.000 mq di nuova costruzione incluse le superfici già previste dall'Accordo di Programma. Gli schemi grafici 1 e 2 sintetizzano le indicazioni di progetto.

**La progettazione e l'attuazione delle previsioni infrastrutturali ed edilizie è demnadata ad uno o più Accordi di Programma tra le diverse Amministrazioni interessate che tenga conto degli impegni definiti nel precedente Accordo siglato in data 7/5/996**



**Ambito VP4**

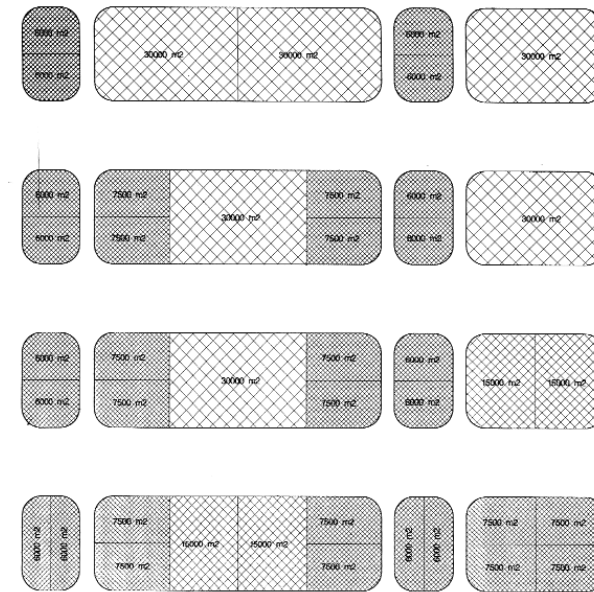




### Fasi e/o priorità

Risulta necessaria prioritariamente una razionalizzazione generale della viabilità dell'ambito poiché essa viene ad interessare il funzionamento dell'intera area territoriale.

Lo schema modulare proposto presenta ampi margini di flessibilità funzionale anche alle possibili fasi temporali di realizzazione degli interventi rispetto ai quali la parte già approvata costituisce una prima tappa. Prima della definitiva ricollocazione all'interno dell'ambito VP5 dei servizi e dell'accesso doganale al terminal, l'area logistica potrebbe insistere su una superficie ridotta rispetto all'ambito individuato (che esclude appunto l'area oggi occupata dai servizi e dell'accesso doganale al terminal).

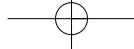


schema 1

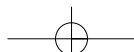
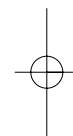
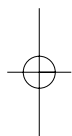


schema 2





4. Aree territoriali e ambiti - Voltri, Prà



## VP5

### Gli obiettivi dell'ambito

Tale ambito include l'area dell'attuale terminal contenitori di cui viene previsto l'ampliamento tramite la realizzazione del sesto modulo. Dal punto di vista infrastrutturale, l'accesso all'area è possibile tramite rampa di discesa e risalita connessa con il viadotto esistente di collegamento con il casello autostradale di Genova Voltri. All'interno di quest'ambito è prevista la localizzazione del varco doganale, dei servizi e dei parcheggi, delle zone di accumulo per i mezzi commerciali ed, in generale, di tutte le attività complementari attualmente altrimenti insediate. Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, essi sono descritti nell'ambito VP3 e risultano funzionali all'operatività dell'ambito in questione, nel quale è previsto anche l'ampliamento del parco ferroviario interno, parallelamente a quello esistente.

funzione caratterizzante	C1 - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio contenitori
funzione ammessa	C2 - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali

superficie ambito	<b>1.061.500</b> mq
superficie riempimenti (max)	<b>105.200</b> mq
banchine	<b>2.300</b> ml
superficie coperta	<b>27.000</b> mq
di cui: nuova edificazione	<b>13.500</b> mq
lunghezza parco ferroviario (min)	<b>1.340</b> mq
viabilità portuale comune	<b>16.000</b> mq
spazi di esclusivo uso portuale destinati alla sosta di veicoli commerciali	<b>42.000</b> mq

### Criteri per la progettazione

Il tracciato della viabilità di accesso all'ambito, anche se a carattere orientativo, deve comunque garantire una connessione a monte con il viadotto di collegamento con il casello di Voltri e in ogni caso, conseguentemente all'assetto previsto per l'area territoriale del polo portuale in oggetto, la sua localizzazione ottimale risulta configurabile parallelamente al limite nord, in adiacenza all'ambito VP4. E' previsto anche l'ampliamento dell'attuale parco ferroviario coerentemente alle previsioni di sviluppo dei traffici ed alle connesse esigenze di movimentazione ferroviaria rappresentate dalle FF. S. S.p.a. in sede di approvazione dell'Accordo di Programma del 7 maggio 1996.

Tali esigenze dovranno essere esaminate solo dopo la presentazione di un progetto da parte delle Ferrovie dello Stato, elaborato in accordo con l'Autorità Portuale ed il Comune di Genova, sentito il concessionario, nel rispetto delle competenze del Comitato di Vigilanza di cui al cit. Accordo di Programma.

**La progettazione e l'attuazione delle previsioni infrastrutturali ed edilizie è demandata ad uno o più Accordi di Programma tra le diverse Amministrazioni interessate che tenga conto degli impegni definiti nel precedente Accordo siglato in data 7/5/996.**

Fasi e/o priorità

La realizzazione delle previsioni contenute nell'ambito VP5 è da intendersi come prioritaria rispetto alle previsioni di ulteriore potenziamento della funzione commerciale contenuta nell'ambito VP5 bis.

**Unità d'intervento U.I.1**

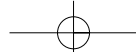
*Criteri per la progettazione* : l'assetto organizzativo dell'area proposto all'interno dell'unità d'intervento U.I.1 ha valore orientativo e non prescrittivo. L'unità d'intervento è posta in adiacenza all'accesso all'ambito ed al suo interno è prevista la rilocalizzazione del varco doganale preceduto da un'apposita corsia d'accumulo dedicata ai mezzi pesanti, di tutti i servizi necessari e dei parcheggi che ora si trovano all'interno dell'ambito VP4.

*tipo d'intervento*: nuova edificazione

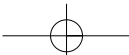
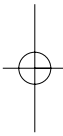
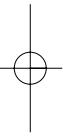
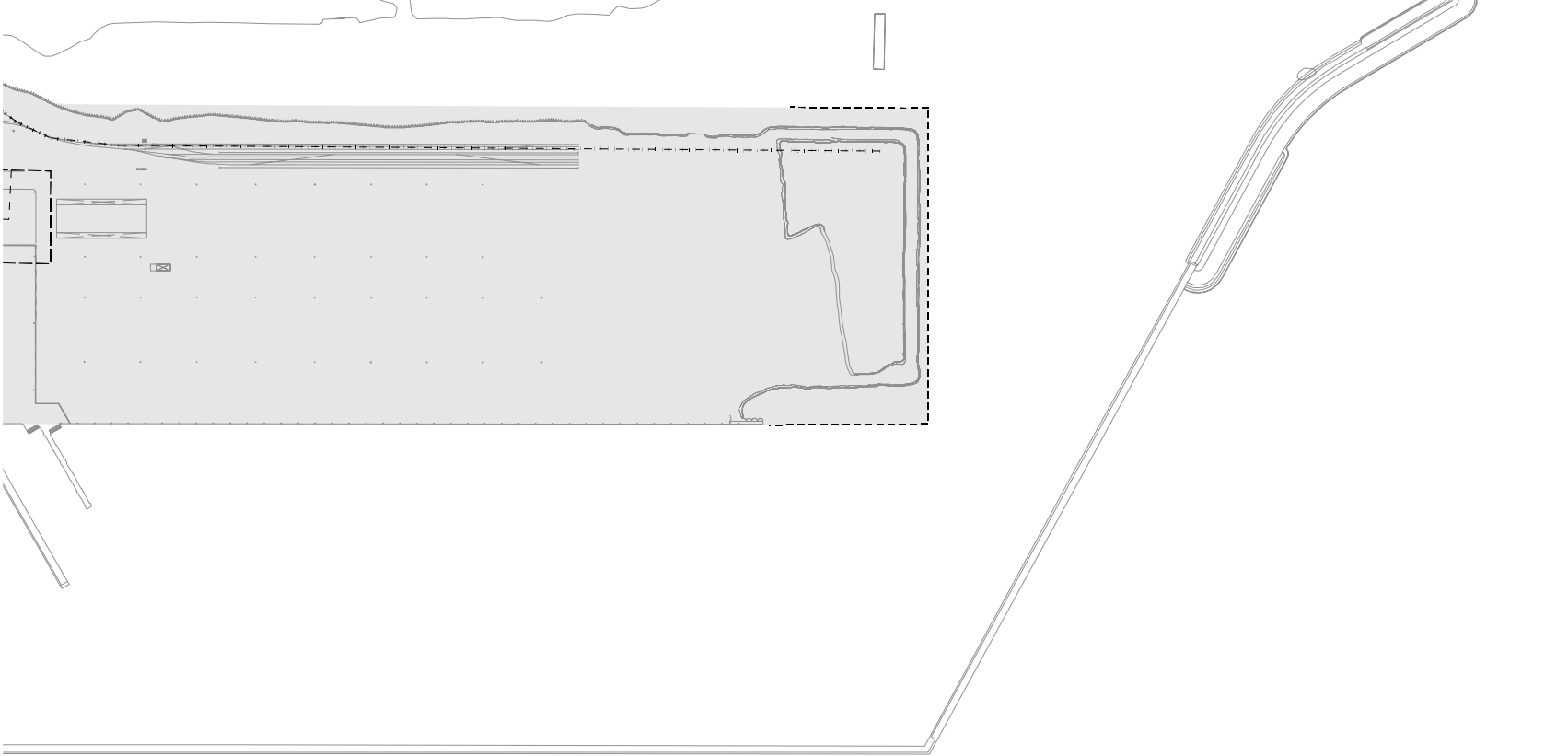
superficie unità d'intervento	<b>55.000</b> mq
superficie coperta di progetto	<b>13.500</b> mq
lotto minimo	<b>10.000</b> mq
sedime edificio	<b>3.500</b> mq
altezza costruzione (max)	<b>12</b> ml
rapporto di copertura (max)	<b>24</b> %
spazi di esclusivo uso portuale destinati alla sosta di veicoli commerciali	<b>42.000</b> mq



Ambito VP5 - Le unità di intervento







## VP5 bis

### Gli obiettivi dell'ambito

Ulteriori sviluppi dei traffici potranno comportare, in un periodo che collocabile tra il 2005 e il 2010, l'opportunità di procedere alla realizzazione delle previsioni contenute in questo ambito, la cui definizione concreta è sospesa, restando rimandato alla presentazione di uno specifico Accordo di Programma, rimane condizionata alle verifiche:

1. delle risultanze dello studio di sostenibilità ambientale, di cui all'art.5, comma 4, della legge 84/94;
2. dell'effettivo andamento dei traffici rispetto alle previsioni di Piano e delle connesse esigenze di espansione delle aree operative, anche in relazione al tasso di utilizzo delle aree portuali disponibili;
3. dell'impatto sull'attuale assetto costiero, avuto riguardo all'effetto sull'arenile e sull'assetto idrogeologico dell'area;
4. delle condizioni di navigabilità all'imbocco del bacino portuale di Voltri, avuto particolare riguardo agli effetti determinati dal prolungamento del filo di banchina e dal prolungamento della diga di protezione;
5. di compatibilità con il costruendo depuratore di Voltri;
6. della congruità dei livelli occupazionali indotti dagli interventi previsti;
7. del limite di sostenibilità dei traffici portuali da parte della città;
8. della compatibilità con le condizioni di vivibilità dei quartieri circostanti;
9. della analisi delle opere infrastrutturali;

**La ricerca di soluzioni per il potenziamento del Porto di Voltri, laddove ne venisse dimostrata la necessità, come richiesto dal Ministero dell'Ambiente, resta subordinata : - a soluzioni che non compromettano l'attuale spiaggia di Voltri sotto il profilo dell'equilibrio idro dinamico, paesistico e della qualità della fruizione avuto particolare riguardo al nuovo assetto della diga foranea (allungamento). - alla possibilità di garantire un adeguato potenziamento delle infrastrutture di trasporto per l'avvio e l'inoltro delle merci, sia all'interno che all'esterno dell'ambito.**

**La previsione per questo ambito è da ritenersi inefficace. Tale previsione resta quindi subordinata all'approvazione da parte delle Amministrazioni interessate, in sede di apposito Accordo di Programma, dello studio richiesto dal Decreto di compatibilità ambientale e delle conseguenti soluzioni progettuali da predisporre a cura dell'Autorità Portuale nel rispetto delle indicazioni di cui sopra <sup>(1)</sup>.**

funzione caratterizzante	C1 -	operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio contenitori	
funzione ammessa	C2 -	operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali	
superficie ambito			<b>357.000 mq</b>
superficie riempimenti			<b>286.000 mq</b>
banchine			<b>1.100 ml</b>

### Criteri per la progettazione

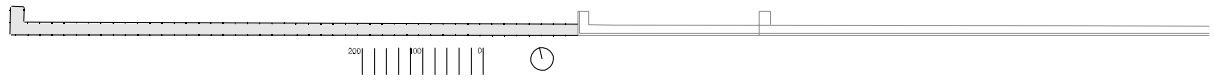
A protezione dell'insieme delle opere previste andrà realizzato un opportuno prolungamento della diga foranea verso ponente, **nel rispetto delle condizioni richiamate negli obiettivi di ambito.**

La configurazione del molo di sottoflutto che completa le opere di protezione a mare dell'ambito VP5 corrisponde ad un disegno di massima e prelude a successive fasi di progettazione definitiva.

**(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 VP5 bis



200

100

0



**VP6****DISTRETTO AGGERGATO- NUOVO PORTO E LITORALE PRA - PEGLI 6b**

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: Distretto Aggergato 6b, 6c - Nuovo porto e litorale Prà-Pegli - Fascia di rispetto e canale navigabile di Prà - Approdo nautico di Pegli. Si richiamano il parere regionale per la VIA e la prouincia del Ministero dell'Ambiente (previsione di misure per garantire la qualità delle acque nell'ambito del canale di calma di Pra) <sup>(1)</sup>.

**DISCIPLINA DEGLI INTERVENTI****OBIETTIVI DELLA TRASFORMAZIONE:**

Realizzazione di una zona di rispetto, attrezzata per funzioni di servizio connesse con il tempo libero.  
Consolidamento del canale navigabile destinato al canottaggio e alla nautica da diporto e pesca, con i relativi servizi.  
E' prevista la demolizione di tutti gli edifici incompatibili.

**PERIMETRO E SETTORI (con riferimento alla planimetria):**

L'area è suddivisa in 4 sub-settori, delimitati dalla posizione delle nuove infrastrutture ferroviarie e dallo sfocio dei corsi d'acqua.

**FUNZIONE CARATTERIZZANTE:**

Servizi pubblici per il tempo libero e lo sport

**FUNZIONI AMMESSE:**

In tutti i sub-settori:  
Servizi pubblici  
Parcheggi pubblici  
Viabilità secondaria

Esercizi di vicinato di generi connessi con l'attività principale  
Pubblici esercizi  
Nel sub-settore 3:  
Infrastrutture per la mobilità, relativamente alla traslazione della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia.  
Industria e artigianato, limitatamente alle attività connesse con la nautica

**PRESTAZIONI E PARAMETRI URBANISTICI ED EDILIZI:**

Settore n. 1:  
attrezzatura del terrapieno per verde pubblico e sport.

Settore n. 2:  
attrezzatura del terrapieno per funzioni di servizio per il tempo libero e per parcheggio di interscambio con la nuova stazione ferroviaria.

Sub-Settore n. 3:  
prevalentemente destinato a rimessaggi e nautica da diporto, compresa la eventuale ricollocazione delle attività produttive esistenti.

Sub-Settore n. 4:  
realizzazione di un canale navigabile, di larghezza minima pari a 140 metri, da utilizzarsi come campo di regata e per l'ormeggio delle imbarcazioni, con relative attrezzature.

**PREVISIONI INDICATIVE DI AREE PER SERVIZI****A LIVELLO DI QUARTIERE**

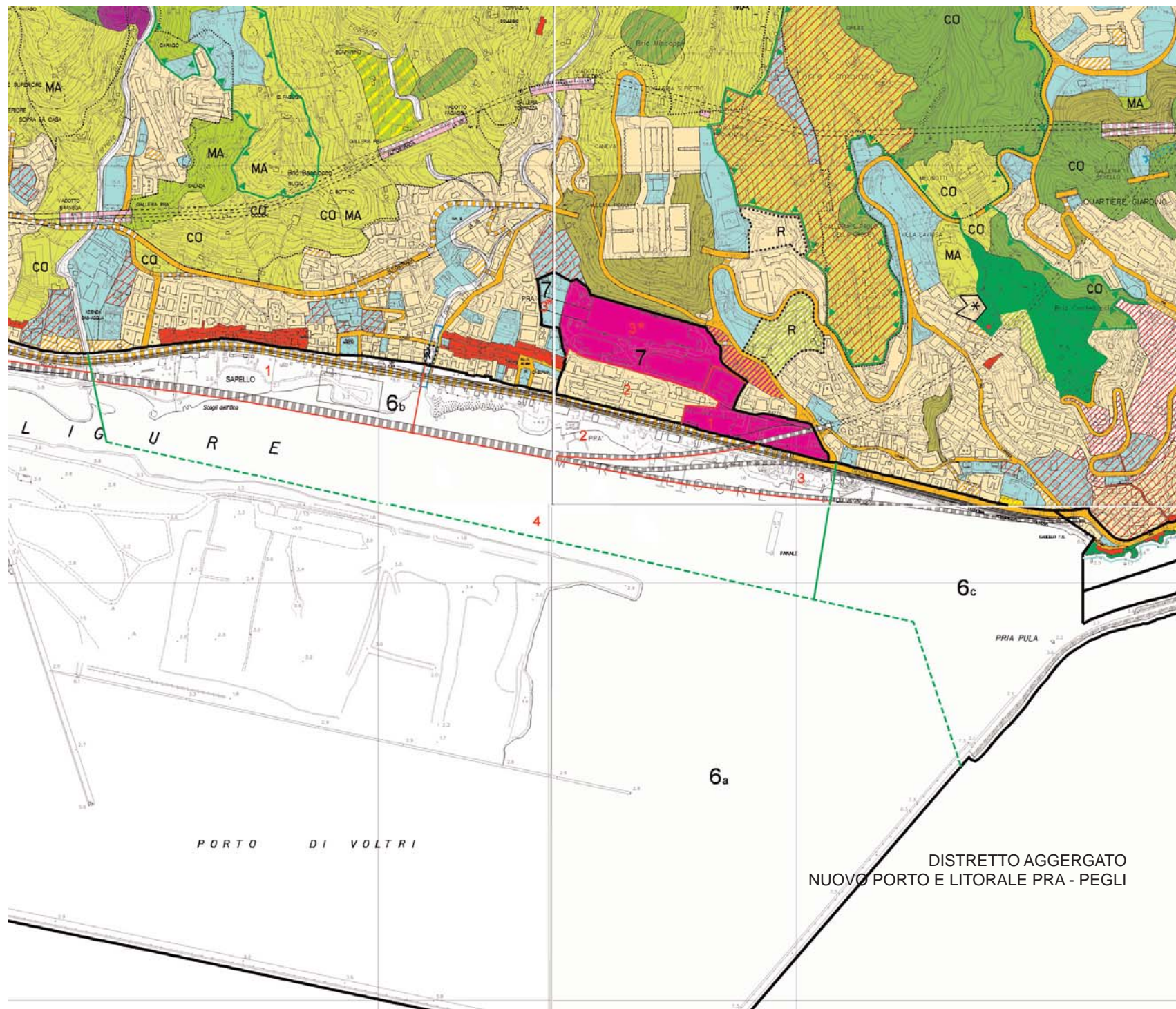
Esistenti confermati	mq.8.000
Previsione	mq.180.000
Totale generale	mq.188.000

**A LIVELLO URBANO**

Esistenti confermati	mq.0
Previsione	mq.250.000

**(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**





PORTO DI VOLTRI

DISTRETTO AGGERATO  
NUOVO PORTO E LITORALE PRA - PEGLI

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

Bretella ferroviaria e spostamento a mare della linea ferroviaria costiera con tracciato da definire, con realizzazione della nuova stazione.

La scelta del tracciato della ferrovia a levante del Castelluccio è subordinata ad una verifica tecnica e alla relativa intesa con le Ferrovie dello Stato.

Ampliamento dell'Aurelia per una larghezza di 4 corsie.

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

Gli interventi nei sub-settori 1 e 2 devono essere progettati anche in relazione allo spostamento della linea ferroviaria e all'allargamento dell'Aurelia.

L'allargamento dell'Aurelia deve prevedere la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili protetti in fregio o paralleli alla stessa per l'intero sviluppo.

Gli attracchi devono essere conformati in modo da non interferire con il campo di regata per il canottaggio.

L'ampliamento del riempimento portuale fino al limite minimo fissato per la larghezza del canale navigabile deve contemplare, ove possibile, una riserva di spazi funzionali all'utilizzo del canale stesso e a costituire un filtro fra il porto e l'abitato.

Puntuale applicazione delle N.T. della DGR 1411/99 fino alla adozione ed alla successiva approvazione dei rispettivi Piani di Bacino stralcio e comunque non oltre a quanto stabilito dall'art.17, comma 6bis della L.183/89 e successive modificazioni ed integrazioni.

Le nuove realizzazioni dovranno essere compatibili con il libero deflusso della piena duecentennale. Dovrà essere verificata, con una specifica analisi, l'attuale efficienza idraulica del "canale di calma".

**MODALITA' DI ATTUAZIONE:**

Gli interventi sono subordinati alla preventiva approvazione di un S.A.U. esteso ad ogni singolo sub-settore coordinati funzionalmente tra di loro (S.A.U. approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 103 del 20.9.99).

Le attrezzature di servizio alla nautica sono subordinate alla preventiva approvazione di un Progetto Unitario esteso ad ogni singolo sub-settore.

**NORME TRANSITORIE:**

Sugli edifici incompatibili sono consentiti esclusivamente interventi di manutenzione, senza cambio d'uso e senza frazionamenti e accorpamenti.

Gli impianti, le infrastrutture, le aree e gli edifici ferroviari sono assimilati alla sottozona XF.

**VP6****DISTRETTO AGGERGATO- NUOVO PORTO E LITORALE PRA - PEGLI****6c****DISCIPLINA DEGLI INTERVENTI****OBIETTIVI DELLA TRASFORMAZIONE:**

Realizzazione di un approdo per la nautica compatibile con il campo di regata per il canottaggio previsto nel canale, con recupero di spazi per servizi ma con esclusione di insediamenti residenziali.

**PRESTAZIONI E PARAMETRI URBANISTICI ED EDILIZI**

Realizzazione mediante limitati riempimenti di banchine e approdi di un porticciolo ad utilizzazione pubblica per la nautica da diporto, con riserva per la nautica sociale e di un centro servizi accessorio all'approdo; realizzazione di servizi e parcheggi nella parte retrostante la linea ferroviaria di previsione con esclusione della residenza.

**PREVISIONI INDICATIVE DI AREE PER SERVIZI:****A LIVELLO DI QUARTIERE**

Esistenti confermati	mq.0
Previsione	mq.30.000
Totale generale	mq.30.000

**PERIMETRO E SETTORI**

Sub-Settore unico.

**A LIVELLO URBANO**

Esistenti confermati	mq.0
Previsione	mq.200.000

**FUNZIONE CARATTERIZZANTE:**

Servizi pubblici e privati per la nautica ed il tempo libero

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

Eventuale spostamento a mare della linea ferroviaria costiera Genova-Ventimiglia: la scelta del tracciato della ferrovia del Castelluccio è subordinata ad una verifica tecnica e alla relativa intesa con le Ferrovie dello Stato. Eventuale ampliamento dell'Aurelia per una larghezza minima di 4 corsie.

**FUNZIONI AMMESSE:**

Servizi pubblici  
 Parcheggi pubblici  
 Infrastrutture per la mobilità, relativamente alla traslazione della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia.  
 Viabilità secondaria  
 Esercizi di vicinato di generi connessi con l'attività principale  
 Pubblici esercizi  
 Connettivo urbano  
 Parcheggi privati

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

Gli interventi devono essere progettati anche in relazione all'eventuale spostamento della linea ferroviaria e all'allargamento della via Aurelia.

L'allargamento dell'Aurelia deve prevedere la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili protetti, in fregio alla stessa, che devono essere collegati con l'approdo nautico e con la passeggiata di Pegli.

Deve essere realizzato un parcheggio pubblico in superficie per almeno 400 posti auto, fuzionale anche all'accesso alla passeggiata a mare e al centro di Pegli.

Gli attracchi devono essere conformati in modo da non interferire con il campo di regata per il canottaggio.

L'eventuale progetto dello spostamento del tracciato ferroviario a levante del Castelluccio dovrà verificare la possibilità di:

- 1 realizzare una fermata in località Castelluccio-Lido che consenta l'utilizzo metropolitano della linea
- 2 realizzare un tratto fra il Risveglio e il Castelluccio su piloni a mare in modo da evitare devastanti riempimenti dello specchio acqueo che devono essere comunque contenuti nel limite della spiaggia così come conformata negli anni '70.
- 3 adeguare le gallerie del Risveglio
- 4 realizzare un abbassamento ed eventualmente le coperture della linea, ove questa non interferisca negativamente con le visuali verso mare.

Puntuale applicazione delle Norme Tecniche della DGR 1411/99 fino alla adozione ed alla successiva approvazione dei rispettivi Piani di Bacino stralcio e comunque non oltre a quanto stabilito dall'art.17, comma 6bis della L.183/89 e successive modificazioni ed integrazioni.

Le nuove realizzazioni dovranno essere compatibili con il libero deflusso della piena duecentennale. Dovrà essere verificata, con una specifica analisi, l'attuale efficienza idraulica del "canale di calma".

#### MODALITA' DI ATTUAZIONE:

Gli interventi sono subordinati alla preventiva approvazione di un P.U.O o Accordo di Programma esteso all'intera zona.

Le attrezzature di servizio alla nautica sono subordinate alla preventiva approvazione di un Progetto Unitario.

#### NORME TRANSITORIE:

Sugli edifici incompatibili sono consentiti esclusivamente interventi di manutenzione, senza cambio d'uso e senza frazionamenti e accorpamenti.

Gli impianti, le infrastrutture, le aree e gli edifici ferroviari sono assimilati alla sottozona XF.



