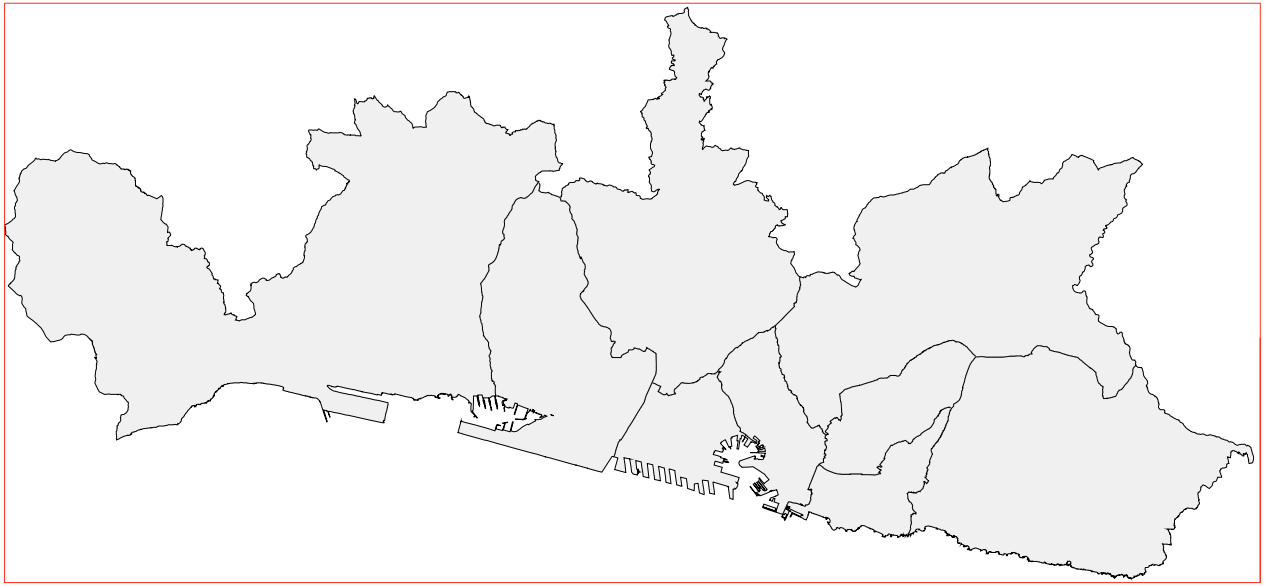
COMUNE DI GENOVA

GENOVA
MORE THAN THIS

PIANO URBANISTICO COMUNALE

Progetto Definitivo



GENOVA Urban Lab DIREZIONE SVILUPPO URBANISTICO DEL TERRITORIO

Elaborazione:

- Settore Urban Lab e Attuazione Progetti di Area Portuale
- Settore Pianificazione Urbanistica
- Ufficio Geologico
- Settore Approvazione Progetti e Controllo Attivita' Edilizia
- Ufficio GIS e Sviluppo Interno e Georeferenzialita'.

Progetto Definitivo con mero adeguamento di alcune parti del documento costitutivo il Progetto Preliminare in recepimento pareri Enti e controdeduzioni di alcune osservazioni.

DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI

UNA NUOVA VISIONE PER GENOVA

Il documento degli obiettivi si propone di orientare le politiche urbanistiche del prossimo decennio alla ricerca di un nuovo senso della comunità genovese.

Sulla base dell'art. 26 della Legge regionale 36/1997 esso deve identificare in modo esplicito gli obiettivi che il Piano urbanistico intende assumere relativamente alle diverse componenti dell'assetto territoriale ed in coerenza con la Descrizione fondativa.

Ciò non può prescindere dal dichiarare quale idea di città si voglia proporre.

E' un compito difficile oggi nel nostro Paese, dopo decenni di adattamenti all'esplosione del fabbisogno abitativo e al modificarsi delle funzioni urbane che hanno privilegiato la centralità dell'economia del cemento piuttosto che dell'economia dei trasporti o dei servizi, impoverendo in modo quasi irreversibile la qualità della vita quotidiana delle nostre città.

E' tempo di cambiare. Genova ha buone possibilità di farlo con una scelta di sostenibilità che la dichiari accessibile e attrattiva di nuova cittadinanza urbana.

La "nuova" cittadinanza è condizione da promuovere se non vogliamo limitarci a qualche miglioria che addolcisca l'inarrestabile calo demografico.

Senza catastrofismi, tale consapevolezza deve orientare le priorità.

Per questo, prendendo le mosse dai documenti strategici elaborati da Renzo Piano e l'Urban Lab, dal Tavolo delle Idee e dallo sviluppo dei suoi contenuti con Richard Burdett, dagli Indirizzi di Pianificazione approvati con la DCC n. 1 del 13 gennaio 2009, il Documento degli obiettivi identifica tre *step* irrinunciabili per il futuro della città:

A. Sviluppo socio-economico e delle infrastrutture
B. Organizzazione spaziale della città e qualificazione dell'immagine urbana
C. Difesa del territorio e qualità ambientale

Declinati in sottocategorie, questi capitoli definiscono l'ossatura di una strategia urbanistica complessiva fondata prevalentemente su approcci di tipo economico, sociale ed ambientale, essenziali nella formazione di uno strumento di assetto del territorio di nuova concezione.

Al centro della visione si propone una comunità disponibile a far evolvere le identità che l'hanno storicamente segnata: il policentrismo della tradizione oligarchica medioevale, l'espansione per direttrici del XIX secolo, l'intenso sfruttamento delle aree libere conseguente alla creazione della Grande Genova, la crescita indiscriminata della città del secondo dopoguerra.

Antida Gazzola ha descritto magistralmente questa evoluzione così come le conseguenze di alcune Leggi dello Stato degli anni '70 e '80.

"La città pubblica, cioè l'insieme dei quartieri residenziali di edilizia supportata da contributi finanziari pubblici in forma sovvenzionata, destinata all'affitto e agevolata (…) è segnata, prima ancora di nascere,dalla diversità delle aspettative, delle modalità partecipative, delle scelte tecnologiche di costruzione, delle finiture, delle scelte progettuali e dei tipi edilizi. Così, nella percezione sociale diffusa, agli insediamenti di sovvenzionata è attribuito uno status di periferia mentre quelli di agevolata rivestono il carattere di zone residenziali".

Invece, il bambino che nasce a Genova in questi anni o l'adulto che la sceglierà per viverci senza esserci nato, deve potersi muovere libero in uno spazio urbano che riconosce il passato, ma non ripropone antiche separatezze o nuove gerarchie escludenti.

Il tentativo di sintesi è la proposta di una città metropolitana con uno sviluppo più distribuito delle funzioni urbane, degli attrattori della cosiddetta "città emergente", di una qualità urbana rintracciabile ovunque, della accessibilità attraverso lo sviluppo del trasporto pubblico e della mobilità sostenibile.

Ne consegue l'esigenza di una diversa mediazione tra l'imprenditoria privata che si sviluppa costruendo e la pubblica amministrazione che sceglie di non consentire l'uso del suolo per l'esplosione della città pur senza rinunciare allo sviluppo.

Da vera città metropolitana gli obiettivi del PUC portano Genova ben al di là degli asfittici confini comunali (fino a comprendere,nelle sue relazioni, la totalità dell'Europa ed il Mare Mediterraneo) giocando sulle due prerogative del "porto fabbrica" e della città "dove si vive bene".

Il sistema produttivo , la qualità del vivere e del risiedere, unite al tema dell'accessibilità e della sostenibilità ambientale, rappresentano una visione perseguibile perché attrattiva di investimenti infrastrutturali, di servizi, *know how* e creatività che possiamo realizzare nel prossimo decennio.

Marta Vincenzi, Sindaco di Genova

L'esigenza di conciliare crescita economica ed equa distribuzione delle risorse in un nuovo modello di sviluppo ha iniziato a farsi strada a partire dagli anni '70, in seguito all'avvenuta presa di coscienza del fatto che il concetto di sviluppo classico, legato

esclusivamente alla crescita economica, avrebbe causato entro breve il collasso dei sistemi naturali. **La crescita economica di per sé non basta, lo sviluppo è reale solo se migliora la qualità della vita in modo duraturo.**

Nella sua accezione più ampia, il concetto di sostenibilità implica la capacità di un processo di sviluppo di sostenere nel corso del tempo **la riproduzione del capitale mondiale composto dal capitale economico, umano/sociale e naturale**.

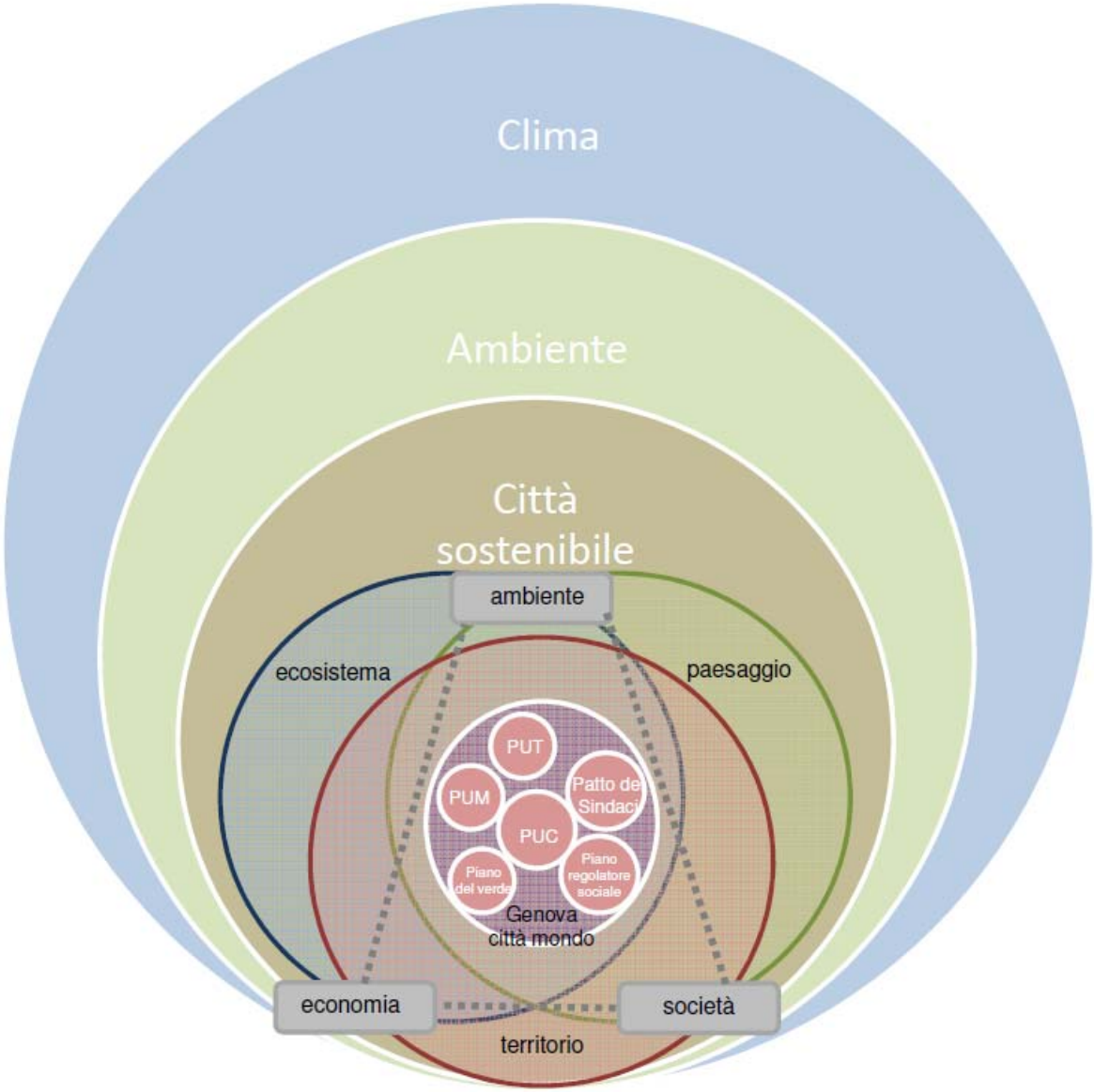
La definizione più diffusa è quella fornita nel **1987 dalla Commissione Indipendente sull'Ambiente e lo Sviluppo** (World Commission on Environment and Development), presieduta da Gro Harlem Brundtland, secondo la quale: "*L'umanità ha la possibilità di rendere sostenibile lo sviluppo, cioè di far sì che esso soddisfi i bisogni dell'attuale generazione senza compromettere la capacità delle generazioni future di rispondere ai loro*".

L'elemento centrale di tale definizione è la necessità di cercare una equità di tipo intergenerazionale: le generazioni future hanno gli stessi diritti di quelle attuali. Il successo di tale enunciato, prevalentemente di matrice ecologica, ha animato il dibattito internazionale, determinando numerosi approfondimenti e ulteriori sviluppi del concetto di sostenibilità, che nel tempo si è esteso a tutte le dimensioni che concorrono allo sviluppo.

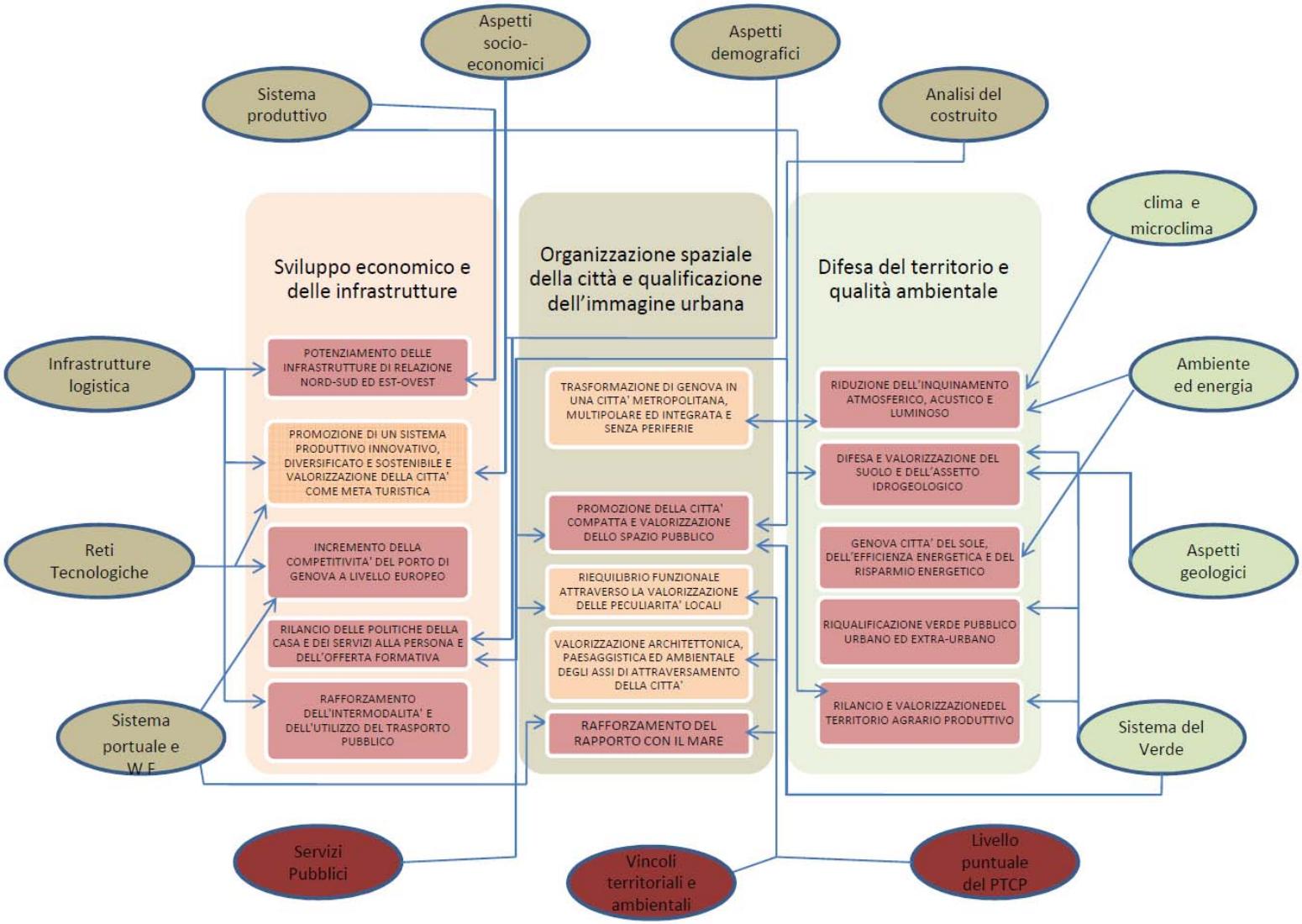
In tale ottica, la sostenibilità è, dunque, da intendersi *non come uno stato o una visione immutabile, ma piuttosto come un processo continuo,* che richiama la necessità di coniugare **le tre dimensioni fondamentali e inscindibili dello sviluppo: Ambientale, Economica e Sociale.**

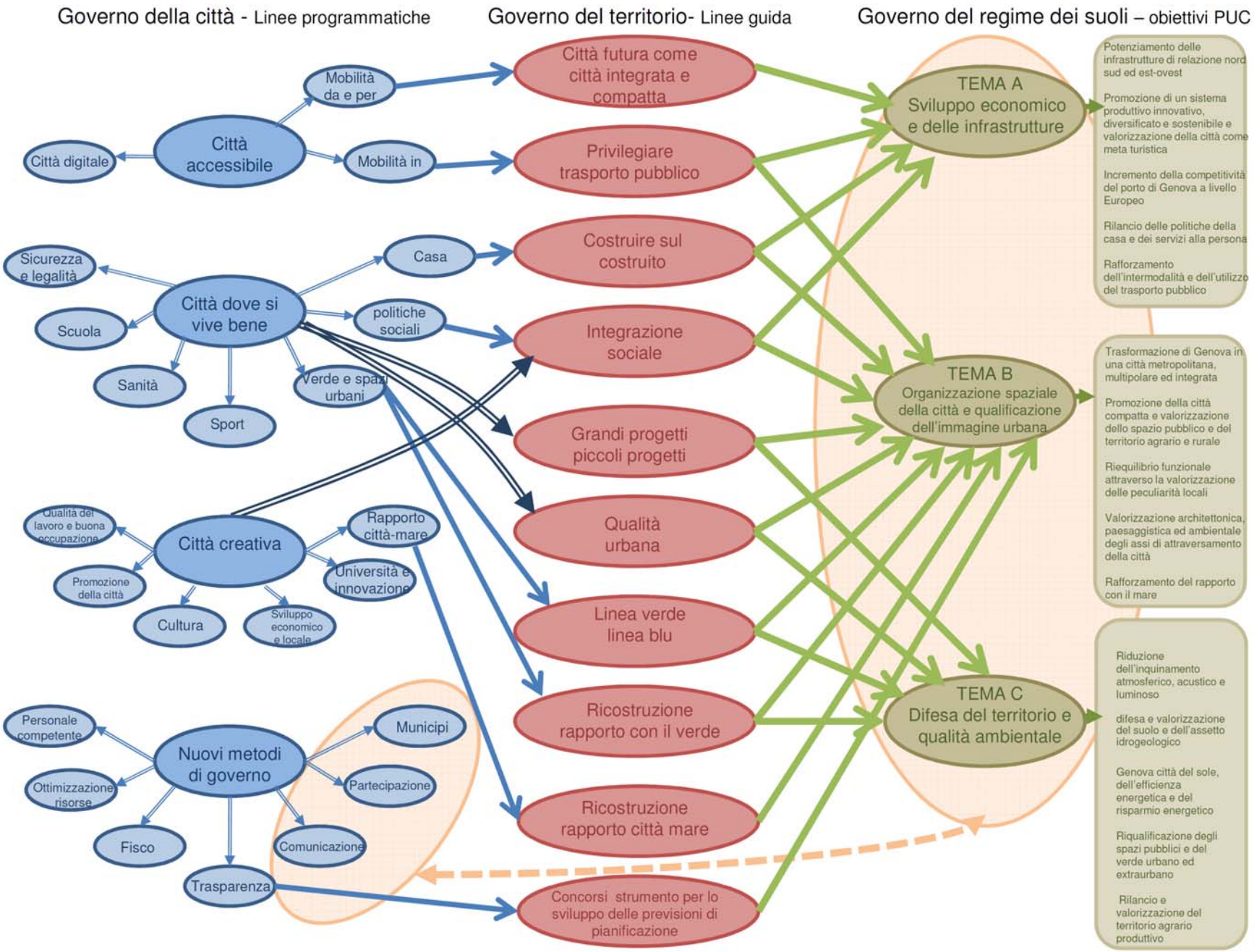
Proprio perché è un processo investe tutti gli aspetti relativi al governo di un territorio e tutti i processi conseguenti sino alla produzione di atti, normative, piani o programmi che devono quindi essere orientati alla sostenibilità.

Il nuovo Piano Urbanistico Comunale si colloca tra gli strumenti che il governo del territorio utilizza per orientare i cambiamenti e contribuisce alla costruzione di una nuova Genova "città mondo" accessibile e attrattiva di nuova cittadinanza urbana. Si tratta quindi di garantire uno sviluppo economico compatibile con l'equità sociale e gli ecosistemi, operante in regime di equilibrio ambientale (ecologia, equità, economia).


Clima
Ambiente
Città sostenibile
ambiente
ecosistema
paesaggio
PUT
PUM
Patto dei Sindaci
PUC
Piano del verde
Piano regolatore sociale
Genova città mondo
economia
società
territorio

La costruzione degli Obiettivi del Piano Urbanistico Comunale è avvenuta a partire dalle Linee programmatiche approvate il 25 settembre 2007 dal Consiglio Comunale per tradurre in azione amministrativa il programma di mandato della Sindaco. Sono state organizzate conferenze strategiche per approfondire e condividere tali linee programmatiche, al fine di definire le scelte del governo della città.
Tenendo conto dell'impostazione culturale e dei criteri di pianificazione emersi nei Tavoli delle Idee, sono state definite le linee guida per il nuovo Piano urbanistico comunale volte al governo del territorio.
Parallelamente è stata predisposta la prima bozza di Descrizione Fondativa che interpreta i temi del territorio genovese a partire dagli aspetti ambientali, in particolare dalle condizioni climatiche, seguiti dagli aspetti antropici e in ultimo dagli aspetti normativi e giuridici, ovvero il complesso di regole che l'uomo si dà. Dalle interrelazioni tra i diversi argomenti trattati nella Descrizione Fondativa, rappresentativi di una realtà complessa, discendono gli obiettivi di piano organizzati in tre temi fondamentali coerenti con le linee programmatiche e le sopra citate linee guida. Gli obiettivi del Piano Urbanistico Comunale orientano il governo del regime dei suoli.


Aspetti socio-economici
Aspetti demografici
Sistema produttivo
Analisi del costruito
clima e microclima
Sviluppo economico e delle infrastrutture
Organizzazione spaziale della città e qualificazione dell'immagine urbana
Difesa del territorio e qualità ambientale
Infrastrutture logistica
Ambiente ed energia
Reti Tecnologiche
Aspetti geologici
Sistema portuale e W.F.
Sistema del Verde
Servizi Pubblici
Vincoli territoriali e ambientali
Livello puntuale del PTCP
POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE DI RELAZIONE NORD-SUD ED EST-OVEST
PROMOZIONE DI UN SISTEMA PRODUTTIVO INNOVATIVO, DIVERSIFICATO E SOSTENIBILE E VALORIZZAZIONE DELLA CITTA' COME META TURISTICA
INCREMENTO DELLA COMPETITIVITA' DEL PORTO DI GENOVA A LIVELLO EUROPEO
RILANCIO DELLE POLITICHE DELLA CASA E DEI SERVIZI ALLA PERSONA E DELL'OFFERTA FORMATIVA
RAFFORZAMENTO DELL'INTERMODALITA' E DELL'UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO
TRASFORMAZIONE DI GENOVA IN UNA CITTA' METROPOLITANA, MULTIPOLARE ED INTEGRATA E SENZA PERIFERIE
PROMOZIONE DELLA CITTA' COMPATTA E VALORIZZAZIONE DELLO SPAZIO PUBBLICO
RIEQUILIBRIO FUNZIONALE ATTRAVERSO LA VALORIZZAZIONE DELLE PECULIARITA' LOCALI
VALORIZZAZIONE ARCHITETTONICA, PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE DEGLI ASSI DI ATTRAVERSAMENTO DELLA CITTA'
RAFFORZAMENTO DEL RAPPORTO CON IL MARE
RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO, ACUSTICO E LUMINOSO
DIFESA E VALORIZZAZIONE DEL SUOLO E DELL'ASSETTO IDROGEOLOGICO
GENOVA CITTA' DEL SOLE, DELL'EFFICIENZA ENERGETICA E DEL RISPARMIO ENERGETICO
RIQUALIFICAZIONE VERDE PUBBLICO URBANO ED EXTRA-URBANO
RILANCIO E VALORIZZAZIONEDEL TERRITORIO AGRARIO PRODUTTIVO


Governo della città - Linee programmatiche
Governo del territorio- Linee guida
Governo del regime dei suoli – obiettivi PUC
Città accessibile
Mobilità da e per
Città digitale
Mobilità in
Città dove si vive bene
Sicurezza e legalità
Casa
Scuola
politiche sociali
Sanità
Verde e spazi urbani
Sport
Città creativa
Qualità del lavoro e buona occupazione
Rapporto città-mare
Promozione della città
Università e innovazione
Cultura
Sviluppo economico e locale
Nuovi metodi di governo
Personale competente
Municipi
Ottimizzazione risorse
Partecipazione
Fisco
Comunicazione
Trasparenza
Città futura come città integrata e compatta
Privilegiare trasporto pubblico
Costruire sul costruito
Integrazione sociale
Grandi progetti piccoli progetti
Qualità urbana
Linea verde linea blu
Ricostruzione rapporto con il verde
Ricostruzione rapporto città mare
Concorsi strumento per lo sviluppo delle previsioni di pianificazione
TEMA A
Sviluppo economico e delle infrastrutture
TEMA B
Organizzazione spaziale della città e qualificazione dell'immagine urbana
TEMA C
Difesa del territorio e qualità ambientale
Potenziamento delle infrastrutture di relazione nord sud ed est-ovest
Promozione di un sistema produttivo innovativo, diversificato e sostenibile e valorizzazione della città come meta turistica
Incremento della competitività del porto di Genova a livello Europeo
Rilancio delle politiche della casa e dei servizi alla persona
Rafforzamento dell'intermodalità e dell'utilizzo del trasporto pubblico
Trasformazione di Genova in una città metropolitana, multipolare ed integrata
Promozione della città compatta e valorizzazione dello spazio pubblico e del territorio agrario e rurale
Riequilibrio funzionale attraverso la valorizzazione delle peculiarità locali
Valorizzazione architettonica, paesaggistica ed ambientale degli assi di attraversamento della città
Rafforzamento del rapporto con il mare
Riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso
difesa e valorizzazione del suolo e dell'assetto idrogeologico
Genova città del sole, dell'efficienza energetica e del risparmio energetico
Riqualificazione degli spazi pubblici e del verde urbano ed extraurbano
Rilancio e valorizzazione del territorio agrario produttivo

Governo del regime dei suoli– obiettivi PUC

Sintesi degli elementi fondativi

TEMA A Sviluppo economico e delle infrastrutture

A1	Potenziamento delle infrastrutture di relazione nord sud ed est-ovest	5_04 - (vedi 11_01) Realizzazione di un sistema infrastrutturale integrato e costantemente adeguato allo sviluppo infrastrutturale del contesto nazionale e internazionale: ineludibili gli interventi programmati sul telaio infrastrutturale. 11_01 - (vedi 5_05) Realizzazione di un sistema infrastrutturale integrato e costantemente adeguato allo sviluppo infrastrutturale del contesto nazionale e internazionale e a tal fine: - Realizzazione della strada a mare e del suo prolungamento a ponente; - Promuovere la "Metropolitanizzazione" della linea ferroviaria
A2	Promozione di un sistema produttivo innovativo, diversificato e valorizzazione della città come meta turistica	2_10 - Promuovere la messa in sicurezza delle industria a rischio di incidente rilevante. 5_06 - Sviluppare interventi atti a favorire la vocazione turistica della città. 6_02 - Promuovere politiche di sostegno alla crescita d'impresa. 8_01 - Sviluppare una città polifunzionale che poggia il suo sviluppo su tre poli: porto/industria, ricerca, turismo/cultura; la "green economy" deve essere trasversale a tutte le attività. 8_03 - Favorire la corrispondenza tra le esigenze delle aziende e le previsioni pianificatorie, da perseguirsi anche attraverso l'efficientamento delle procedure. 8_04 - Superamento graduale della commistione fra residenza ed attività produttive non compatibili con la residenza. 8_05 - Per quanto riguarda la programmazione commerciale promuovere azioni per perseguire un equilibrio fattivo tra commercio tradizionale e grande distribuzione; 8_06 - Contenere l'ampliamento della grande distribuzione tendendo a promuovere la sua modernizzazione e l'eventuale ricollocazione in armonia con gli sviluppi urbanistici. 8_07 - Valorizzare i CIV. 8_09 Promozione di un sistema produttivo innovativo, diversificato e sostenibile, d'intesa con la Provincia ed i Comuni dell'area metropolitana.
A3	Incremento della competitività del porto di Genova a livello Europeo	5_03 - Rilancio del porto sia in termini di gestione di flussi merci che attenzione al settore passeggeri e crocieristico 8_02 - Presidiare i punti di forza del sistema produttivo genovese: porto, area siderurgica di Cornigliano, polo tecnologico di Erzelli, cantiere navale e l'intero ambito di Sestri e le riparazioni navali 9_1 - definizione dell'intesa città/porto che individui i nuovi ambiti di interesse urbano e di interesse portuale ove condividere i contenuti pianificatori, coerentemente anche alla redazione del nuovo PRP. 11_02 – Connettere gli "hub locali" a stazioni ferroviarie e/o sistemi di trasporto pubblico
A4	Rilancio delle politiche della casa e dei servizi alla persona	5_01 - Tendere alla definizione di un Piano a "bilancio 0" per quanto riguarda la funzione residenziale. 6_01 - Promuovere politiche di accesso alla prima casa e/o canoni d'affitto calmierati 6_03 - Consolidare l'offerta di servizi pubblici per lo sport, il tempo libero, la cultura e, in generale, la socializzazione. 10_06 - Promuovere azioni per la rigenerazione e/o valorizzazione dei patrimoni immobiliari degli Enti pubblici e partecipati. 14_01 - Standard urbanistici quali parametri di riferimento per l'affermazione del fondamentale valore del bene comune. 14_02 - Nelle aree di trasformazione di dimensioni adeguate applicare gli standard europei per il verde.
A5	Rafforzamento dell'intermodalità e dell'utilizzo del trasporto pubblico	1_06 - Implementare il trasporto pubblico rispetto a quello privato. 1_07 - Limitare la realizzazione di nuove strade e di nuovi parcheggi attrattori di traffico nella città. 1_08 - Implementare la realizzazione di parcheggi di interscambio sulla cintura urbana o connessi alle reti infrastrutturali primarie.

TEMA B Organizzazione spaziale della città e qualificazione dell'immagine urbana

B1	Trasformazione di Genova in una città metropolitana, multipolare ed integrata e senza periferie	7_01 - Genova smart city: promuovere nuove tecnologie nella progettazione e riqualificazione degli spazi pubblici e degli interventi privati 12_01 - Promuovere, nell'ambito delle nuove urbanizzazioni o rifacimento infrastrutturali, la realizzazione di tunnel sotterranei unici per alloggiare tutte le canalizzazioni (escluso gas). 12_04- Favorire il completamento del servizio in fibra ottica con l'installazione integrata di impianti wireless in tutti i quartieri della città. 16_02 - Tendere ad un riequilibrio nella distribuzione delle opere impattanti o prevedere adeguate compensazioni a fronte del sacrificio che una comunità è chiamata a sopportare per il bene comune
B2	Promozione della città compatta e valorizzazione dello spazio pubblico	1_04 - Favorire azioni di riqualificazioni urbane di aree dismesse piuttosto che prevedere nuove espansioni. 5_02 - Progettare e riqualificare lo spazio pubblico con attenzione all'accessibilità ed al superamento delle barriere architettoniche. 5_05 - Uso attento della risorsa urbana più scarsa: quella spaziale 6_04 - (vedi anche 5_02 e 5_03) Progettare e riqualificare lo spazio pubblico con attenzione agli aspetti che migliorano la qualità della vita e della salute dei cittadini. 6_05 - Progettare e riqualificare lo spazio pubblico con attenzione alla ricerca di soluzioni atte a favorire la sicurezza urbana. 10_03 – Favorire gli interventi di frazionamento delle unità immobiliari di grandi dimensioni.
B3	Riequilibrio funzionale attraverso la valorizzazione delle peculiarità locali	10_02 - Riequilibrare le zone residenziali esistenti con dotazioni diffuse e qualificate di servizi e infrastrutture. 14_04 - Programmare una gestione del sistema complessivo degli spazi che tenga maggiormente conto della flessibilità, della intercambiabilità e della integrabilità dei servizi anche in ragione del particolare assetto territoriale genovese e della elevata densità dell'edificato. 14_05 - Puntare alla creazione ed al potenziamento di almeno una struttura pubblica pregiata di riferimento in ogni municipio 16_01 - Favorire azioni di rafforzamento identitario delle comunità locali.
B4	Valorizzazione architettonica, paesaggistica ed ambientale degli assi di attraversamento della città	4_06 - Tutela attiva dei sistemi paesistici urbani ed extraurbani attraverso la conservazione e la valorizzazione: dei luoghi di identità paesistica, del paesaggio agrario o naturale, dei luoghi di eccezionale visibilità o panoramicità, degli ambiti di conservazione del paesaggio oltreché degli specifici ambiti costieri. 10_01 - Valorizzare le potenzialità del centro storico e dei nuclei, o sistemi, antichi. 10_04 - riqualificazioni del patrimonio edilizio esistente .
B5	Rafforzamento del rapporto con il mare	4_04 - Waterfront urbani (linea blu) da affrontare secondo due indirizzi prevalenti: il primo volto alla riqualificazione urbana mediante grandi trasformazioni, il secondo al miglioramento della qualità dei luoghi tramite interventi minuti ma diffusi tesi alla valorizzazione della loro identità

TEMA C Salute, qualità ambientale e difesa del territorio

C1	Riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso	1_01- Coerenza con Piano Clima Europeo **1_09 - Favorire modalità di trasporto eco-compatibili** (mobilità dolce, treno, metropolitana, via mare, impianti di risalita -). **2_07 - Promuovere azioni per la raccolta differenziata totale** 2_08 - Individuare le aree critiche dal punto di vista acustico e progettare le trasformazioni urbane in modo da ridurre la popolazione esposta. 2_09 - Verificare le dovute distanze di sicurezza tra le linee di alta tensione ed i ripetitori televisivi ed i centri abitati. 12_02 - Promuovere l'interramento di reti aeree ad alta tensione con contestuale eliminazione di cavi e tralicci. 12_03 - Incentivare gli interventi di separazione degli scarichi fognari per trattamenti diversificati, recuperando le parti riutilizzabili e ridurre la massa dei liquami da depurare (vedi anche punti 2_2, 2_04, 2_5, 2_06).
C2	Difesa e valorizzazione del suolo e dell'assetto idrogeologico	2_01 - Promuovere la verifica dei progetti anche sulla base del numero di AE (Abitante Equivalente) attualmente serviti dalla pubblica fognatura afferente ad ogni impianto. 2_02 - Nei siti produttivi utilizzare soluzioni tecniche distribuite in caditoia per la depurazione delle acque da dilavamento. **2_03 - Ridurre le superfici impermeabilizzate nelle sistemazioni degli spazi aperti pubblici e privati, in particolare quando il substrato non è argilloso.** 2_04 - Promuovere sistemi per il riutilizzo dell'acqua piovana. 2_05 - Promuovere l'utilizzo di sistemi di scarico urbano sostenibile (SUDS – Suistainable Urban Drainage System) . **3_01 - Promuovere azioni per la messa in sicurezza idraulica e geomorfologia del territorio** **4_05 - Tutela, riqualificazione e, ove necessario, ricostruzione dei territori terrazzati.**
C3	Genova città del sole, dell'efficienza energetica e del risparmio energetico	1_02 - Approccio sistemico della lotta contro il riscaldamento climatico, basata sullo sviluppo urbano sostenibile **1_05 - Favorire azioni di sostituzione del patrimonio edilizio non storico per promuoverne l'efficienza funzionale ed energetica.** **2_06 - Adottare misure specifiche finalizzate a migliorare l'efficienza energetica nei settori più energivori come quello terziario e residenziale** **10_05 - Favorire l'utilizzo di materiali e tecnologie biocompatibili, l'autonomia energetica, l'abbattimento delle emissioni inquinanti, il riciclo della acque piovane**
C4	Riqualificazione del verde pubblico urbano ed extraurbano	**1_03 - Delimitare il territorio urbano all'interno del quale contenere la trasformazione della città, limitare il "consumo di suolo".** **1_10 -** (vedi anche 4_01) **Preservare e valorizzare la rete ecologica del verde urbano e di cintura collinare.** **1_11 - Prevedere la realizzazione ed il recupero di aree verdi di prossimità e la ricucitura dei percorsi alberati interrotti, la piantumazione di nuove essenze arboree ogni qualvolta sia possibile, la creazione di spazi verdi interni al costruito anche di piccole dimensioni, favorire la realizzazione di verde pensile e muri verdi.** 4_01 - Preservare gli spazi naturali, agricoli e forestali metropolitani in quanto, anche nel caso in cui abbiano subito processi di frammentazione, rappresentano superfici utili per il consolidamento o l'ampliamento di una rete; promuovere la ricucitura di detta rete ove frammentata. **4_02 - Preservare e valorizzare la polifunzionalità (ambientale, ecologica, funzionale, ecc.) dello spazio naturale, agricolo e forestale.** **14_03 - Organizzare e gestire il verde pubblico come un unico sistema di tutela del paesaggio e della salute dei cittadini**
C5	Rilancio e valorizzazione del territorio agrario produttivo	4_03 - Ricostruire e valorizzare, anche attraverso apposite regolamentazioni, la polifunzionalità della fascia periferica urbana. **8_08 - Promuovere l'uso agricolo del territorio anche attraverso l'istituzione di parchi agricoli di sostegno alle produzioni di qualità e l'individuazione di azioni che favoriscano il superamento del frazionamento del territorio extraurbano**

Con la D.C.C. n. 1 del 13 gennaio 2009 sono state approvate le “Linee d’indirizzo per la redazione del nuovo Piano Urbanistico comunale, si è scelto di cambiare le strategie di sviluppo urbano e i suoi regolamenti a favore di una politica rispettosa dell'ambiente, politica destinata a diventare parte integrante della città tramite l’elaborazione di regolamenti e norme di pianificazione da adottare per diventare il quadro di riferimento fondamentale per lo sviluppo urbano.

Un notevole cambiamento culturale è stato compiuto, scegliendo di passare ad una politica anti-*sprawl*, adottata per la nuova pianificazione urbana, che consente di intervenire all’interno del tessuto costruito, compreso tra la cosiddetta "linea verde" sul fronte collinare e la "linea blu" sul lato mare, scegliendo di preservare il valore ambientale, ecologico e paesaggistico del territorio circostante alla città. Gli sviluppi urbani futuri e le attività edilizie devono pertanto essere limitati a “costruire sul costruito”. Gli interventi devono essere rivolti all’aggiornamento e all’integrazione delle destinazioni d’uso e alle riqualificazioni urbane; gli interventi edilizi devono apportare miglioramenti alle prestazioni energetiche e di qualità ambientale a livello della singola unità.

La conservazione del verde e della biodiversità della città di Genova è diventata una priorità di pianificazione. Essa fa parte del contesto utile a creare opportunità di investimento economico non in contrasto con la vivibilità.

La riqualificazione del waterfront urbano (linea blu) considera il complesso rapporto tra acqua, ambiente naturale e ambiente urbanizzato analizzandone le criticità e ponendosi come obiettivo prioritario il recupero del rapporto col mare da parte della città laddove possibile e orientando le trasformazioni.

L’attuazione e l’applicazione delle strategie di sviluppo urbano e delle normative correlate implica di fatto una sorta di implosione dello sviluppo urbanistico della città, dove le parti interessate sono tenute a cambiare atteggiamento nei confronti dell’ urbanizzazione e di adottare, al posto dell’approccio tradizionale di espansione (consumo di suolo), un nuovo punto di vista inteso a conseguire la sostenibilità ambientale entro i confini indicati dalla collina "linea verde" e dal mare "linea blu".

Per evitare la dispersione e la frammentazione delle forze di mercato e dei servizi urbani, l'amministrazione comunale è impegnata a trovare il giusto equilibrio tra l'interesse sociale ed economico dei cittadini e delle imprese da un lato, e delle azioni di sostenibilità ambientale dall'altro, attraverso opportune misure di perequazione.

Pur riconoscendo l'obiettivo di preservare le peculiarità storiche e culturali della città, il governo della città intende stimolare e aprire la strada per gli investimenti in innovazioni tecnologiche e di sviluppo del mercato delle tecnologie energetiche rinnovabili, creando la consapevolezza dell'utilità del miglioramento delle prestazioni e dell’efficienza energetica tra le parti del mercato interessate: imprese, industrie, l'autorità portuale e, in generale tra i cittadini genovesi.

E’ necessario avviare e sviluppare l'attrattività della città per le imprese e le attività economiche in sostituzione di quella pesante, settore industriale tradizionale della città, ed in particolare operare il lancio dell'immagine di Genova nel settore delle attività produttive

pulite, nell'alta tecnologia, nell'industria creativa e nel settore delle attività culturali e turistiche con efficientamento del sistema della mobilità e del trasporto pubblico.

Il Comune di Genova, con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 16/2009 ad oggetto: "Patto dei sindaci in tema di energia e cambiamento climatico", ha disposto di approvare la propria adesione al "Patto dei Sindaci", iniziativa, su base volontaria, che impegna le città europee a predisporre un Piano di Azione con l'obiettivo di ridurre di oltre il 20% le proprie emissioni di gas serra attraverso politiche e misure locali che aumentino il ricorso alle fonti di energia rinnovabile, che migliorino l'efficienza energetica e attuino programmi ad hoc sul risparmio energetico e l'uso razionale dell'energia.

Ad Agosto 2010 il Comune di Genova ha presentato il proprio Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (SEAP), comprensivo della *baseline* delle emissioni di CO2 al 2005, redatta sulla base delle Linee Guida della Commissione Europea ed in conformità all'approccio metodologico ed alle informazioni già disponibili presso la Banca Dati Energia del Sistema Informativo Ambientale Regionale ed il Bilancio Energetico della Provincia di Genova.

Confrontando i risultati della *baseline* 2005 con la "visione" per il 2020, sono stati identificati le maggiori criticità e settori interessati, nonché i potenziali di miglioramento relativi, e su questa base un numero considerevole di strategie ed azioni adeguate sono state definite sfruttando sia tecnologie convenzionali che innovative e nuovi approcci per il raggiungimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni (-23,7% di CO2).

Pertanto PUC e SEAP concorrono alla realizzazione delle azioni individuate nell'*Action Plan* del Patto dei Sindaci in conformità con il quadro delle strategie di sviluppo e degli obiettivi sui quali, nel corso del tempo, è maturato il consenso e che oggi sono condivise dall'amministrazione comunale, dai soggetti pubblici e dalla cittadinanza. Detti obiettivi devono pertanto essere raggiunti attraverso l'utilizzo delle tecnologie diffuse e note sul mercato, sfruttando le sinergie esistenti e un adeguato coordinamento delle azioni a livello locale di *governance*.

Inoltre, esistono rilevanti possibilità e opportunità di raggiungere anche ulteriori riduzioni nei consumi energetici e nelle emissioni di CO2 adottando l'ampio spettro di cosiddette "tecnologie intelligenti" che possono raggiungere la maturità del mercato nel prossimo futuro.

Il concetto di città intelligente (*smart city*) va affermandosi con forza, partendo dalla consapevolezza che solo attraverso una gestione integrata, coordinata e condivisa con il mondo della ricerca e dell'imprenditoria e della produzione si può raggiungere uno sviluppo economico duraturo e rispettoso dell'ambiente.
Smart city è una parola d'ordine riconosciuta che ci propone la possibilità di perseguire una migliore qualità della vita negli spazi urbani, di agevolare i progetti di vita e di lavoro dei cittadini, anziché incontrare ostacoli dovuti a crescenti caotiche complessità.
Una città *smart* può essere identificata (e misurata) lungo almeno cinque dimensioni principali:

Mobilità
Una città *smart* è una città in cui gli spostamenti sono agevoli, che garantisce una buona disponibilità di trasporto pubblico innovativo e con basse emissioni, che promuove l'uso dei mezzi a basso impatto ecologico come la bicicletta, che regolamenta l'accesso ai centri storici privilegiandone la vivibilità (aree pedonalizzate); una città *smart* adotta soluzioni avanzate di *mobility management* e di infomobilità per gestire gli spostamenti quotidiani dei cittadini e gli scambi con le aree limitrofe

Ambiente
Una città *smart* promuove uno sviluppo sostenibile che ha come paradigmi la riduzione dell'ammontare dei rifiuti, la differenziazione della loro raccolta, la loro valorizzazione economica; la riduzione drastica delle emissioni di gas serra tramite la limitazione del traffico privato, l'ottimizzazione delle emissioni industriali, la razionalizzazione dell'edilizia così da abbattere l'impatto del riscaldamento e della climatizzazione; la razionalizzazione dell'illuminazione pubblica; la promozione, protezione e gestione del verde urbano ; lo sviluppo urbanistico basato sul "risparmio di suolo", la bonifica delle aree dismesse.
Pone particolare attenzione alla disciplina dell'assetto idrogeologico con l'obiettivo della messa in sicurezza in particolare delle aree antropizzate ed alla prevenzione del rischio attraverso norme d'uso del territorio. In particolare assume come elementi fondanti, per la pianificazione dell'uso del territorio e per la prevenzione dal dissesto idrogeologico, la pianificazione di bacino, il suo aggiornamento ed attuazione. Ritiene di fondamentale importanza l'attività di indagine locale sia per il necessario approfondimento delle problematiche sia, soprattutto, per giungere ad una conoscenza partecipata del territorio, delle sue criticità ed opportunità per una assunzione condivisa delle decisioni.

Turismo e cultura
Una città *smart* promuove la propria immagine turistica con una presenza intelligente sul web; virtualizza il proprio patrimonio culturale e le proprie tradizioni e le restituisce in rete come "bene comune" per i propri cittadini e i propri visitatori; usa tecniche avanzate per creare percorsi e "mappature" tematiche della città e per renderle facilmente fruibili; promuove un'offerta coordinata ed intelligente della propria offerta turistica in Internet; offre ai turisti un facile accesso alla rete e dei servizi online in linea con le loro esigenze

Economia della conoscenza e della tolleranza
Una città *smart* è un luogo di apprendimento continuo che promuove percorsi formativi profilati sulle necessità di ciascuno; una città *smart* offre un ambiente adeguato alla creatività e la promuove incentivando le innovazioni e le sperimentazioni nell'arte, nella cultura, nello spettacolo sostenendo lo sviluppo dell'industria creativa; si percepisce e si rappresenta come un laboratorio di nuove idee; privilegia la costruzione di una rete di reti non gerarchica, ma inclusiva, in cui i vari portatori di interesse e le loro comunità possano avere cittadinanza e voce; sviluppa alleanze con le università, ma anche con le agenzie formative informali; dà spazio alla libera conoscenza e privilegia tutte le forme in cui il sapere è libero e diffuso.

Trasformazioni urbane per la qualità della vita
Una città *smart* ha una visione strategica del proprio sviluppo e sa definire in base a questa le scelte e le linee di azione da intraprendere; considera centrale la manutenzione del suo patrimonio immobiliare e la sua efficiente gestione e usa tecnologie

avanzate per questo obiettivo; fonda la propria crescita sul rispetto della sua storia e della sua identità e privilegia in questo senso il riuso e la valorizzazione dell'esistente in un rinnovamento che si basa sulla conservazione; nel suo sviluppo fisico crea le condizioni per promuovere la coesione e l'inclusione sociale ed elimina le barriere che ne impediscono la sua completa accessibilità per tutti i cittadini. **In sintesi Genova "città intelligente" è in grado di produrre alta tecnologia, promuovere trasporti puliti e migliorare in generale la qualità della vita dei suoi abitanti.**

OBIETTIVI DEL PIANO URBANISTICO COMUNALE (P.U.C.) 2010

TEMA A: SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE

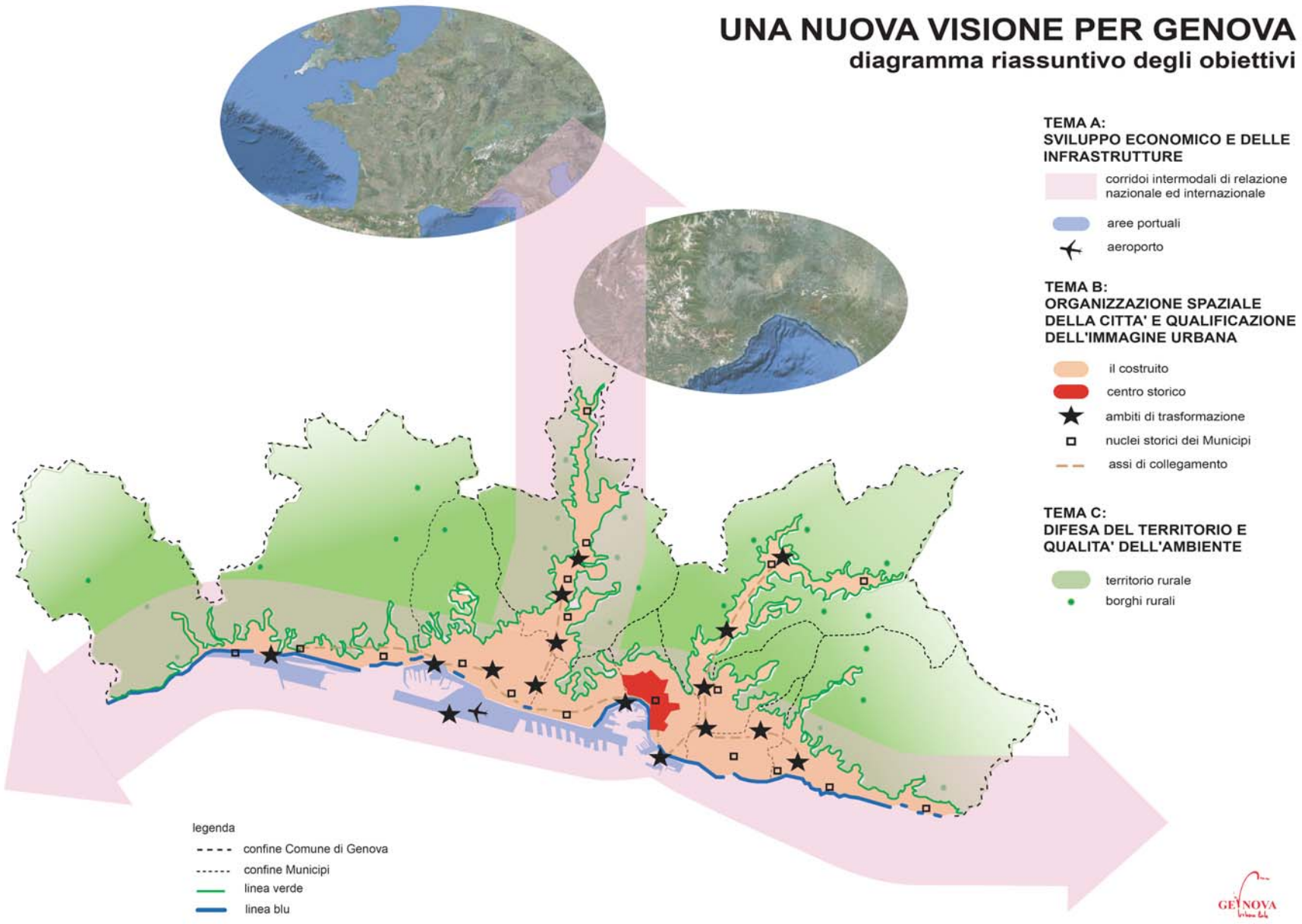
Obiettivo A1 Potenziamento delle infrastrutture di relazione nord-sud ed est-ovest
Obiettivo A2 Promozione di un sistema produttivo innovativo e diversificato, e valorizzazione della città come meta turistica
Obiettivo A3 Incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo
Obiettivo A4 Rilancio delle politiche della casa, dei servizi alla persona e dell'offerta formativa
Obiettivo A5 Rafforzamento dell'intermodalità e dell'utilizzo del trasporto pubblico

TEMA B: ORGANIZZAZIONE SPAZIALE DELLA CITTA' E QUALIFICAZIONE DELL'IMMAGINE URBANA

Obiettivo B1 Trasformazione di Genova in una città metropolitana, multipolare, integrata e senza periferie
Obiettivo B2 Promozione della città compatta e valorizzazione dello spazio pubblico
Obiettivo B3 Riequilibrio funzionale attraverso la valorizzazione delle peculiarità locali
Obiettivo B4 Valorizzazione architettonica, paesaggistica ed ambientale degli assi di attraversamento della città
Obiettivo B5 Rafforzamento del rapporto con il mare

TEMA C: SALUTE, QUALITA' AMBIENTALE E DIFESA DEL TERRITORIO

Obiettivo C1 Riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso
Obiettivo C2 Difesa e valorizzazione del suolo e dell'assetto idrogeologico
Obiettivo C3 Genova città del sole, dell'efficienza energetica e del risparmio energetico
Obiettivo C4 Riqualificazione del verde pubblico urbano ed extraurbano
Obiettivo C5 Rilancio e valorizzazione del territorio agrario produttivo


UNA NUOVA VISIONE PER GENOVA
diagramma riassuntivo degli obiettivi
TEMA A:
SVILUPPO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE
corridoi intermodali di relazione nazionale ed internazionale
aree portuali
aeroporto
TEMA B:
ORGANIZZAZIONE SPAZIALE DELLA CITTA' E QUALIFICAZIONE DELL'IMMAGINE URBANA
il costruito
centro storico
ambiti di trasformazione
nuclei storici dei Municipi
assi di collegamento
TEMA C:
DIFESA DEL TERRITORIO E QUALITA' DELL'AMBIENTE
territorio rurale
borghi rurali
legenda
confine Comune di Genova
confine Municipi
linea verde
linea blu
GENOVA

Tema A: SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE

Criticità — *Difficoltà di relazioni sia con il centro e nord Europa attraverso la Pianura Padana, che lungo l'arco di costa ligure; lunghi tempi di percorrenza*

Obiettivo — **A1 - POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE DI RELAZIONE NORD–SUD ED EST–OVEST. (obiettivo invariabile)**

Livello di Piano — Relazioni territoriali di area vasta, urbane e intercomunali (Livello 1 e 2: vedi Capitolo Organizzazione del Piano)

Principali azioni ecessarie

- Realizzazione del Terzo Valico ferroviario;
- Riorganizzazione del nodo ferroviario di Genova;
- Realizzazione del servizio ferroviario metropolitano Alessandria – Genova sulla direttrice Scrivia – Polcevera;
- Completamento del raddoppio ferroviario sulla riviera di ponente;
- Riorganizzazione del nodo autostradale e realizzazione della gronda di ponente;
- Realizzazione del servizio ferroviario metropolitano Voltri-Nervi;
- Completamento della viabilità a mare tra San Benigno e Multedo
- Potenziamento delle funzioni portuali, aeroportuali e delle funzioni intermodali;
- Quadruplicamento della Linea ferroviaria di Levante da Brignole a Pieve Ligure.
- Integrazione tra le modalità di trasporto aereo e ferroviario attraverso la realizzazione della fermata ferroviaria Aeroporto – Erzelli

Municipio	Declinazioni indicative dell'obiettivo
I Centro Est	
II Centro Ovest	- Completamento Strada a Mare e nodo San Benigno
III Bassa Val Bisagno	-
IV Media Val Bisagno	-
V Val Polcevera	Realizzazione delle opere di indennizzo e riqualificazione in Val Polcevera in quanto principalmente interessata dall'asse porto-nord Europa, con adeguata gestione e coordinamento sotto i diversi profili di impatto (ambientali, sociali, viari) conseguenti ai diversi cantieri ferroviari ed autostradali. By pass Pontedecimo.
VI Medio Ponente	-
VII Ponente	Palmaro, Pegli Lido e Multedo fermate metropolitanizzazione FS. Complanare Palmaro e nuova viabilità di accesso al casello di Multedo. Ottimizzare la posizione della fermata della futura linea metropolitana rendendola il più possibile baricentrica al quartiere di Multedo. Uso metropolitano dell'attuale linea ferroviaria litoranea prevedendo le seguenti stazioni/fermate: Voltri, Palmaro, Prà, Pegli Lido, Pegli, Multedo.
VIII Medio Levante	-
IX Levante	Cattaneo e Sant'Ilario fermate metropolitanizzazione FS;

Criticità	*Difficoltà nello sviluppo del sistema produttivo e riduzione della competitività economica e turistica della città*
Obiettivo	**A2 – PROMOZIONE DI UN SISTEMA PRODUTTIVO INNOVATIVO E DIVERSIFICATO, E VALORIZZAZIONE DELLA CITTA' COME META TURISTICA (obiettivo orientabile)**
Livello di Piano	Relazioni intercomunali, urbane e locali (Livello 2 e 3: vedi Organizzazione del Piano)
Principali azioni opportune	- Sviluppare una città polifunzionale che poggia il suo sviluppo su tre poli: porto/industria, ricerca, turismo cultura; la green economy deve essere trasversale a tutte le attività. - Pianificazione integrata del sistema produttivo territoriale, d'intesa con la Provincia ed i Comuni dell'area metropolitana genovese; - Definizione della Struttura del Piano per il Sistema Produttivo da articolare in 5 sottosistemi: 1) portuale (porto fabbrica); 2) industriale urbano; 3) artigianale/commerciale/terziario/socio-sanitario urbano; 4) turistico/ricreativo/culturale; 5) agricolo produttivo e di presidio, in coerenza con una strategia residenziale e della mobilità urbana; - Selezione ed orientamento del sistema produttivo verso le attività ad alto contenuto tecnologico, sostenibilità ambientale e radicamento al territorio (in particolare nei settori della sideromeccanica, dell'impiantistica, dell'energia, della cantieristica/applicazioni navali, della nautica, della subacquea, della biologia marina, della avionica, dell'automazione, dell'elettronica, delle telecomunicazioni, dell'elettromedicale, delle nanotecnologie, della robotica, della trasformazione dei rifiuti ecc.) favorendo il potenziamento delle attività esistenti e l'inserimento di nuove; - Articolare e dimensionare le scelte urbanistiche per il sistema produttivo in coerenza con gli obiettivi di sviluppo dell'occupazione ed al fine di contrastare l'andamento demografico precario; - Promozione della realizzazione di parchi scientifici e tecnologici (specialmente nei settori dell'ingegneria e della medicina), incubatori e start up per le imprese, *spin off* universitari, mediante l'incentivazione della filiera Università-Ricerca-Industria; - Riorganizzazione degli accosti destinati alla croceristica, anche mediante l'individuazione di nuovi terminal; - Agevolazione allo sviluppo di strutture alberghiere ricettive; - Valorizzazione del Sistema di Ville Storiche; - Valorizzazione del Cimitero Monumentale di Staglieno e costituzione di un polo Museale; - Realizzazione di un sistema dei grandi poli urbani per le funzioni sportive e culturali di massa; - Potenziamento del sistema museale e degli spazi per il tempo libero (parchi pubblici e parchi tematici specialistici); - Completamento del sistema delle passeggiate a mare e riorganizzazione dell'assetto dei litorali per la balneazione; - Valorizzazione e potenziamento del sistema commerciale nelle zone adiacenti ai terminal aeroportuali, portuali e crocieristici e nelle zone dei Centri Storici. - Superamento della presenza del carcere di Marassi di concerto con la Provincia e gli altri Enti interessati e individuazione dell'ambito di ricollocazione;

-

Municipio	Declinazioni indicative dell'obiettivo
I Centro Est	Creazione di una sinergia mare-verde (linea blu - linea verde) tra poli museali, Centro Storico, Porto Antico e Peralto. Valorizzazione del patrimonio storico-culturale del sistema dei forti, anche come polo di attrazione turistica. Diversificazione dell'offerta ricettiva. Riqualificazione e rifacimento Mura delle Cappuccine, Mura di santa Chiara e Mura del Prato. Valorizzazione del sistema turistico culturale delle ville storiche di circonvallazione a monte.
II Centro Ovest	Valorizzazione Ville Storiche e relativi parchi, passeggiata pedonale ciclabile Porto Antico/Lanterna. Tutela della rete commerciale diffusa.
III Bassa Val Bisagno	Rilancio e valorizzazione dei Forti, di Villa Imperiale e della Madonna del Monte.
IV Media Val Bisagno	Costituzione e/o Valorizzazione Parco delle Mura e dell'Acquedotto Storico con recupero e valorizzazione delle Creuze di accesso. Valorizzazione del Cimitero Monumentale di Staglieno e costituzione di un polo Museale. Costituzione di un polo integrato per le attività sportive tra S. Eusebio e Sciorba. Rilancio del Parco dei Forti. Limitare la presenza di funzioni commerciali nei Distretti.
V Val Polcevera	Rilancio e valorizzazione dei Forti. Valorizzazione Chiostro Certosa, Villa Carrega e Beata Chiara. Rilancio agricolo della Valle. Valorizzazione Ville Storiche. Valorizzazione percorsi Via del Sale. Valorizzazione della vocazione industriale: fare leva IIT per volano piccole imprese e favorire la presenza dei ricercatori. Aree ferroviarie: valutare la conversione delle aree ferroviarie assumendo come priorità la funzionalità del sistema del trasporto delle merci,. Trasferire le Industrie a Rischio di Incidente Rilevante. Contenere la diffusione delle Medie e Grandi Strutture di Vendita.
VI Medio Ponente	Sviluppo Progetto Cine-Porto di Cornigliano. Recupero e valorizzazione parchi e ville storiche anche in funzione pubblica e culturale. Il trasferimento di Ingegneria ad Erzelli è strategico per lo sviluppo del Ponente.
VII Ponente	Sviluppo artigianato e piccola e media industria manifatturiera. Zone collinari per parchi tematici. Valorizzazione ville storiche con inserimento in percorsi turistici. Realizzazione di insediamenti produttivi ad alta tecnologia ambientalmente compatibili nelle aree di Fondega Sud.
VIII Medio Levante	Valorizzazione del sistema della Ville Storiche, delle creuze e delle piazze. Tutela di villa Cambiaso e Paradisetto. Rilancio turistico della Foce, Corso Italia, Abbazia di San Giuliano e Boccadasse.
IX Levante	Sviluppo delle attività ricettive: alberghi, B&B, agriturismi, albergo diffuso. Valorizzazione sistema Ville Storiche, dei Parchi e dei Musei. Parco scientifico-tecnologico ex ospedale Psichiatrico. Rilancio del commercio al dettaglio tramite CIV.

Criticità

Scarsa disponibilità di spazio da destinare alla logistica delle merci e dei traffici portuali; concorrenzialità e scarso coordinamento tra i porti di Genova, Savona e La Spezia; scarsa disponibilità di moli e banchine per le nuove esigenze delle attività portuali

Obiettivo

A3 – INCREMENTO DELLA COMPETITIVITA' DEL PORTO DI GENOVA A LIVELLO EUROPEO (obiettivo invariabile)

Livello di Piano

Relazioni territoriali di area vasta, urbane e intercomunali (Livello 1 e 2: vedi Capitolo Organizzazione del Piano)

Principali azioni necessarie

- Potenziamento delle funzioni portuali, aeroportuali e delle funzioni intermodali connesse;
- Collaborazione con l'Autorità Portuale nella redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale perseguendo integrazione e sinergia tra gli strumenti urbanistici di competenza comunale e portuale prevedendo gli sviluppi delle infrastrutture portuali necessarie e sviluppando l'ipotesi del "porto fabbrica" e del "porto lungo";
- Completamento degli interventi previsti dall'attuale PRP e degli adeguamenti tecnico funzionali necessari;
- Promozione di intese finalizzate alla cooperazione ed allo sviluppo della portualità ligure;
- Promozione ed investimento nello sviluppo dei centri intermodali e delle piattaforme logistiche situate sulla direttrice del Corridoio 24 Genova-Rotterdam e del mercato di riferimento del Porto di Genova, attraverso le necessarie intese a livello istituzionale ed amministrativo;
- Aggiornamento e attuazione dell'Accordo di Programma relativo al Distretto Aggregato Riparazioni navali – Fiera;
- Sottoscrizione ed attuazione dell'Accordo di Programma per l'Area di Intervento Cantieri Navali di Sestri Ponente;
- Aggiornamento dell'Accordo di Programma per l'Area di Intervento 12 – Polo manifatturiero di Cornigliano anche per il reperimento di nuove aree per la logistica portuale.
- Connettere gli "hub locali" a stazioni ferroviarie e/o sistemi di trasporto pubblico
- Realizzazione di un autoparco;

Municipio	Declinazioni indicative dell'obiettivo
I Centro Est	-
II Centro Ovest	-
III Bassa Val Bisagno	-
IV Media Val Bisagno	-
V Val Polcevera	Nell'ambito del nuovo disegno della portualità genovese, individuare le strutture per logistica nel retroporto Alessandrino.
VI Medio Ponente	Riutilizzo ad usi urbani delle aree Fincantieri. No allo spostamento a mare aeroporto
VII Ponente	Contrazione porto petroli, ulteriore fermata nave bus.
VIII Medio Levante	-
IX Levante	-

Criticità	*Mancanza di stabilità nell'andamento demografico con aumento della popolazione anziana, diminuzione dei componenti delle famiglie, fabbisogno abitativo*
Obiettivo	**A4 - RILANCIO DELLE POLITICHE DELLA CASA, DEI SERVIZI ALLA PERSONA E DELL'OFFERTA FORMATIVA** **(obiettivo invariabile)**
Livello di Piano	Relazioni urbane e intercomunali (Livello 2 e 3: vedi Organizzazione del Piano)
Principali azioni necessarie	- Contrastare l'andamento demografico precario attraverso un incremento della popolazione con una crescita percentuale delle sue componenti più giovani al fine di invertire, nel lungo periodo, l'attuale saldo negativo mediante la creazione di nuova occupazione; - Contrastare l'andamento demografico precario attraverso lo sviluppo di servizi per la natalità e l'infanzia e speciali categorie di utenza (anziani, studenti, etc); - Promozione di una adeguata politica della casa che preveda particolari agevolazioni ed incentivi per le nuove famiglie e giovani con figli ed incentivi al comparto delle costruzioni per la realizzazioni di alloggi di qualità a costi contenuti, anche in attuazione della L.R. 38/2007; - Agevolazione alla realizzazione di residenze e servizi per speciali categorie di utenza (anziani, studenti, lavoratori), caratterizzati da elevati standard qualitativi e prezzi competitivi; - Incentivazione alla realizzazione e alla trasformazione di edifici senza barriere architettoniche; - Promozione di una adeguata politica di agevolazioni, mediante incentivi al frazionamento/ampliamento degli immobili, per famiglie mononucleari/giovani; - Rafforzamento del terzo livello universitario (scuole di specializzazione, master, dottorati di ricerca) e di partenariati con le principali realtà produttive genovesi.

Municipio	Declinazioni indicative dell'obiettivo
I Centro Est	Allestimento di minialloggi e servizi per studenti e insegnanti provenienti da fuori città per rivitalizzare ed aumentare il controllo sociale in porzioni del tessuto urbano (proposte ex-Albergo dei Poveri e ex-facoltà di Economia e Commercio di Via Bertani) Area Ex Caserma Gavoglio e Centrale Telecom: realizzazione servizi socio-sanitari per giovani e anziani. Ospedale Galliera deve restare a Carignano con un progetto ambientalmente sostenibile.
II Centro Ovest	Recupero abitazioni a basso costo per attrarre giovani coppie e famiglie.
III Bassa Val Bisagno	Politiche della casa orientate ad attrarre giovani attraverso il consolidamento del tessuto abitativo esistente.
IV Media Val Bisagno	Rigenerazione e recupero edilizio-abitativo di Piazzale Adriatico. Completamento del recupero dell'ex Istituto Doria. Creazione di un polo florovivaistico in località Doria, integrazione del vivaio cittadino con l'Istituto Marsano.
V Val Polcevera	Rigenerazione quartiere Diamante, anche attraverso la dotazione di attività artigianali, commerciali e di PMI. Promuovere il recupero dei quartieri ERP attraverso interventi edilizi e sociali, evitando la realizzazione di nuovi insediamenti ERP nel territorio extraurbano.

	Promuovere la realizzazione di una piastra sanitaria Promuovere la realizzazione di Residenza speciale per anziani.
VI Medio Ponente	Realizzazione di case per anziani e centri riabilitativi.
VII Ponente	Valorizzazione delle abitazioni nella prospettiva di un numero adeguato di occupanti per appartamento (studenti, lavoratori, trasfertisti). Recupero del patrimonio edilizio esistente in particolare negli insediamenti collinari. Individuazione spazi per social housing. Riqualificazione ex edificio Coproma per servizi socio-sanitari.
VIII Medio Levante	
IX Levante	Riqualificazione ex Ospedale Militare di Via Bottini (residenze protette per anziani). Villa Posalunga: struttura di accoglienza per anziani.

Criticità *Scarsa integrazione tra i diversi mezzi di trasporto e disomogenea offerta dei servizi*

Obiettivo **A5 - RAFFORZAMENTO DELL'INTERMODALITA' E DELL'UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO (obiettivo invariabile)**

Livello di Piano Relazioni urbane e intercomunali (Livello 2: vedi Organizzazione del Piano)

Principali azioni necessarie

- Implementazione dell'offerta di trasporto pubblico, rendendo il servizio veloce, integrato e sicuro e con tempi di spostamento tra i poli della città non superiori a 30';
- Realizzazione di nuovi assi attrezzati per il trasporto pubblico;
- Realizzazione di parcheggi di interscambio all'esterno delle aree urbane centrali;
- Realizzazione di un efficiente sistema logistico di supporto al trasporto pubblico;
- Sviluppare le reti telematiche per garantire una migliore gestione dei flussi e il contenimento della domanda di mobilità;
- Implementare la realizzazione di parcheggi di interscambio sulla cintura urbana o connessi alle reti infrastrutturali primarie

Municipio	Declinazioni indicative dell'obiettivo
I Centro Est	Collegamento dedicato Brignole-Principe-Ostello della Gioventù. Progettazione di impianti di risalita con stazioni strategiche legati alla valenza architettonico-naturalistica dei siti. Potenziamento collegamenti verticali. Collegamento sotterraneo tra Stazione Principe e metrò. Parcheggio interscambio Stazione Principe. Stazione Metropolitana Corvetto
II Centro Ovest	Razionalizzazione dei flussi di traffico sfruttando percorsi esistenti (gallerie sotterranee, linea ferroviaria del Campasso). Impianti di risalita per raggiungere i centri collinari e il verde.
III Bassa Val Bisagno	Collegamento verticale tra Villa Imperiale e Madonna del Monte ed al servizio di Quezzi Potenziamento del trasporto pubblico con particolare attenzione alle connessioni collinari. Parcheggi di interscambio per liberare aree da sosta e recuperarle ad uso pedonale. Prevedere il prolungamento della metropolitana a Terralba.
IV Media Val Bisagno	Mezzo pubblico di attraversamento della valle in sede propria. Realizzazione parcheggio di interscambio in località Pian Martello. Rilancio della Ferrovia di Casella sia per fini turistici che di trasporto pubblico urbano/periurbano. Potenziare l'intermodalità locale prevedendo parcheggi d'interscambio e trasporti pubblici collinari verticali.
V Val Polcevera	Metropolitanizzazione delle fermate FS. Parcheggi di interscambio presso FS/AMT. Interscambio metro-FS a Certosa.
VI Medio Ponente	Parcheggio d'interscambio aeroporto-impianto di risalita per Erzelli e presso FS/AMT. Metropolitanizzazione delle fermate FS (metropolitanizzazione linea FS Sampierdarena-Acqui). Completamento strada a mare. Previsione parcheggi per le nuove fermate metropolitane ferroviarie. Previsione impianto di risalita C.so Perrone – Coronata. Migliorare l'affaccio a

	mare di Sestri Ponente e riqualificare Via Marsiglia.
VII Ponente	Realizzazione parcheggi d'interscambio. Potenziamento trasporto pubblico con nuclei collinari. Rafforzamento del servizio nave-bus con estensione a Prà e Voltri. Complanare di Prà.
VIII Medio Levante	Recupero ad usi urbani dell'area di Terralba. Servizio metropolitano ferroviario con collegamento ad Ospedale San Martino. Miglioramento collegamenti con aree collinari. Potenziamento intermodalità. Prevedere il prolungamento della Metropolitana a Terralba.
IX Levante	Rafforzamento trasporto pubblico aree collinari – impianti di risalita. Nuovo asse attrezzato Nervi-Brignole. Parcheggi d'interscambio stazioni FS; richiesta di previsione anche di un collegamento stradale tra la Valle Sturla e la Val Bisagno, raddoppiando il servizio svolto dall'autostrada A12.

Tema B: ORGANIZZAZIONE SPAZIALE DELLA CITTA' E QUALIFICAZIONE DELL'IMMAGINE URBANA

Criticità — *Distribuzione disomogenea delle polarità urbane, dei servizi e delle servitù*

Obiettivo — **B1 - TRASFORMAZIONE DI GENOVA IN UNA CITTA' METROPOLITANA, MULTIPOLARE ED INTEGRATA E SENZA PERIFERIE (obiettivo orientabile)**

Livello di Piano — Relazioni urbane e intercomunali (Livello 2 e 3: vedi Organizzazione del Piano)

Principali azioni opportune

- Riduzione delle servitù urbane presenti in alcune aree urbane e bilanciamento dell'offerta dei servizi pregiati ed ambientalmente compatibili;
- Realizzazione di un articolato sistema di mobilità ambientalmente compatibile che permetta di raggiungere agevolmente le diverse polarità urbane.
- Genova Smart City: promuovere nuove tecnologie nella progettazione e riqualificazione degli spazi pubblici e degli interventi privati.

Municipio	Declinazioni indicative dell'obiettivo
I Centro Est	Struttura polisportiva con copertura a verde nei Giardini Baltimora con sottostanti parcheggi per residenti e fruitori. Organizzazione polifunzionale degli spazi dei Giardini Baltimora con inserimento di un cinema all'aperto. Realizzazione di un parcheggio pubblico/privato sotto il Ponte Don Acciai. Miglioramento dell'utilizzo dello spazio di Piazza Caricamento.
II Centro Ovest	Creazione spazi museali. Impianto di risalita c/o salita Millelire.
III Bassa Val Bisagno	Potenziamento servizi scolastici per un tessuto abitativo ad alta densità.
IV Media Val Bisagno	Connessione dei nuclei frazionali di mezza costa con il sistema dell'accessibilità urbana con recupero e valorizzazione delle Creuze. Riqualificazione dell'area della Volpara. Prolungamento della viabilità lungo la sponda destra del Bisagno nel tratto immediatamente a monte del ponte Flemming.
V Val Polcevera	Connessione dei nuclei frazionali di mezza costa con il sistema dell'accessibilità urbana.
VI Medio Ponente	Miglioramento dell'accessibilità collinare: Sant'Alberto, Coronata, Via Borzoli e Via dei Sessanta.
VII Ponente	Creazione polo attrattivo per cultura, sport e tempo libero.
VIII Medio Levante	Giardini Govi: terrazza sul mare, spettacoli, strutture sportive.
IX Levante	Creazione polo attrattivo cultura, sport e tempo libero (Quarto Alta, Campanule, ex Aura). Riqualificazione strade collinari.

Criticità *Progressivo incremento dell'area urbanizzata e consumo di suolo*

Obiettivo **B2 – PROMOZIONE DELLA CITTA' COMPATTA E VALORIZZAZIONE DELLO SPAZIO PUBBLICO (obiettivo invariabile)**

Livello di Piano Relazioni urbane e locali (Livello 2 e 3: vedi Organizzazione del Piano)

Principali azioni necessarie

- Promozione ed incentivazione di interventi di sostituzione e riqualificazione diffusa del patrimonio esistente, con particolare riguardo a quello di scarsa qualità architettonica, costruttiva e bassa efficienza energetica, prodotto dal dopoguerra sino al 1980;
- Agevolazione della ricucitura di parti sfrangiate o "vuoti urbani" presenti nella città, rendendo maggiormente compatto l'insediamento per favorire il recupero di spazi liberi da restituire ad usi urbani collettivi (piazze ed aree verdi).
- Progettare e riqualificare lo spazio pubblico con attenzione agli aspetti che migliorano la qualità della vita e della salute dei cittadini
- Superamento della presenza del carcere di Marassi di concerto con la Provincia e gli altri Enti interessati e individuazione dell'ambito di ricollocazione;

Municipio	Declinazioni indicative dell'obiettivo
I Centro Est	Vivaio Corso Firenze e impianti sportivi, servizi. Sviluppare piccoli progetti di riqualificazione e riordino.
II Centro Ovest	Creazione di maggiori aree pedonali di qualità.
III Bassa Val Bisagno	Creazione di maggiori aree pedonali di qualità e di spazi collettivi.
IV Media Val Bisagno	Ristrutturazione del Mercato di Piazzale Parenzo. Riqualificazione della "Piastra in uscita autostrada Genova Est. Realizzazione di un Polo Culturale per il territorio municipale. Riqualificazione complesso scolastico Via Lodi con parco urbano.
V Val Polcevera	Valorizzazione area penisola con area verde polivalente.
VI Medio Ponente	Programma integrato di interventi per la riqualificazione urbana di Cornigliano. Recupero dei percorsi pedonali. Ponte Mulinassi e nuova passerella via Villa Gavotti – viale Villini Rollino. Prevedere Verde e spazio pubblico per il DST di Trasformazione Fincantieri
VII Ponente	Creazione di maggiori aree pedonali di qualità.
VIII Medio Levante	Riutilizzo area Via Maddaloni ex rimessa AMT e riqualificazione di Piazzale Kennedy.
IX Levante	Riqualificazione urbana Depositeria San Desiderio, con eventuale spostamento in cava San Giorgio di Bavari**.** Ex Aura centro sportivo.

Criticità	*Presenza di azzonamenti monofunzionali*
Obiettivo	**B3 – RIEQUILIBRIO FUNZIONALE ATTRAVERSO LA VALORIZZAZIONE DELLE PECULIARITA' LOCALI (obiettivo orientabile)**
Livello di Piano	Relazioni urbane (Livello 2 e 3: vedi Organizzazione del Piano)
Principali azioni opportune	-Distribuzione delle dotazioni funzionali all'interno della città; -Individuazione dei distretti e degli ambiti di trasformazione e riqualificazione urbana, caratterizzati dal mix funzionale in grado di garantire la compatibilità di attività differenti e la dotazione di nuovi spazi e servizi pubblici, per il tempo libero e per lo svago. -Completare la riqualificazione del Centro Storico attraverso una strategia complessiva con il recupero edilizio, il miglioramento dei servizi di quartiere e lo sviluppo dell'industria creativa, nonché delle funzioni artigianali, turistiche-ricettive e commerciali. -Creazione o potenziamento di almeno una struttura pubblica pregiata di riferimento in ogni Municipio; -Programmare una gestione del sistema complessivo degli spazi che tenga conto della flessibilità, della intercambiabilità e della integrabilità dei servizi anche in ragione del particolare assetto territoriale genovese e della elevata densità dell'edificato

Municipio	Declinazioni indicative dell'obiettivo
I Centro Est	Riqualificazione area Misericordia, Caserma Gavoglio-Lagaccio, vivaio Corso Firenze.
II Centro Ovest	Valorizzazione del tessuto storico. Riqualificazione area ex-rimessa AMT, area Degola-Pacinotti e Campasso.
III Bassa Val Bisagno	Recupero Ponte Sant'Agata pedonale e valorizzazione Borgo Incrociati.
IV Media Val Bisagno	Riqualificazione parcheggi Piastra Staglieno. Riconversione in produttivo-artigianale e commerciale dell'area ex Italcementi. Consolidamento delle funzioni compatibili nell'area Cà de Pitta. Destinazione produttiva alla Cava di Molassana.
V Val Polcevera	Nuovo residenziale nelle aree Fegino e Miralanza. Riorganizzazione dei nodi Piazza Pallavicini-Fegino-Via Ferri. Valorizzazione sistema delle ville storiche e della Via del Sale. Riqualificazione dei mercati rionali
VI Medio Ponente	Riqualificazione aree Multedo con attenzione alla ricollocazione attività produttive.
VII Ponente	Parco del Basilico. Valorizzazione borghi storici.
VIII Medio Levante	Riqualificazione area San Martino, creuze di Albaro e Antica Romana San Martino-Levante. Riqualificazione area Facoltà Ingegneria.
IX Levante	Tutela borghi storici e nuclei rurali.

Criticità — *Disomogenea caratterizzazione dell'immagine della città e scarsa valorizzazione delle caratteristiche orografiche*

Obiettivo — **B4 – VALORIZZAZIONE ARCHITETTONICA, PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE DEGLI ASSI DI ATTRAVERSAMENTO DELLA CITTA'**
(obiettivo orientabile)

Livello di Piano — Relazioni urbane (Livello 2 e 3: vedi Organizzazione del Piano)

Principali azioni opportune

- Individuazione di distretti ed ambiti di trasformazione collocati lungo i grandi assi di attraversamento della città anche in corrispondenza delle polarità infrastrutturali, per la riqualificazione dell'immagine della città;
- Valorizzazione architettonica, paesaggistica ed ambientale delle prospettive urbane sia longitudinali che trasversali, promuovendone il rafforzamento e la caratterizzazione.

Municipio	Declinazioni indicative dell'obiettivo
I Centro Est	-
II Centro Ovest	-
III Bassa Val Bisagno	Struttura urbana satura.
IV Media Val Bisagno	Struttura urbana satura con scarsa identità paesistica (successiva agli anni '50)
V Val Polcevera	-
VI Medio Ponente	Agevolazioni per il recupero dei prospetti delle civili abitazioni nelle vie di Cornigliano.
VII Ponente	Riqualificazione Centro storico Voltri, Pegli, Prà.
VIII Medio Levante	Ricucitura del sistema di percorsi pedonali e ciclopedonali volti a collegare corso Italia e piazzale Kennedy con le aree del Porto Antico e del Centro Storico.
IX Levante	-

Criticità *Incompleta e disomogenea valorizzazione dell'affaccio a mare della città*

Obiettivo **B5 – RAFFORZAMENTO DEL RAPPORTO CON IL MARE (obiettivo invariabile)**

Livello di Piano Relazioni urbane e locali (Livello 2 e 3: vedi Organizzazione del Piano)

Principali azioni necessarie

- Promozione di interventi che aumentino la visibilità dell'acqua, l'accessibilità e la fruibilità del lungomare attraverso la riduzione delle aree costruite, impermeabili e delle barriere visive;
- Realizzazione di nuove spiagge pubbliche, accessibili attraverso percorsi ciclo-pedonali gradevoli e sicuri;
- Perseguire un equilibrato rapporto per la realizzazione delle infrastrutture senza compromettere il rapporto della città con il mare;
- Valorizzazione ed implementazione dei punti di vista panoramici (terrazze sul mare) mediante la realizzazione e la sistemazione di spazi pubblici attrezzati per la sosta ed il riposo;
- Riqualificazione Fiera, Darsena Nautica, Piazzale Kennedy, Punta Vagno.
- Waterfront urbani da affrontare secondo due indirizzi prevalenti: il primo volto alla riqualificazione urbana mediante grandi trasformazioni, il secondo al miglioramento della qualità dei luoghi tramite interventi minuti ma diffusi tesi alla valorizzazione della loro identità.

Municipio	Declinazioni indicative dell'obiettivo
I Centro Est	Riqualificazione aree cantieri navali e Fiera. Riorganizzazione degli spazi tra Principe-stazione Marittima, Darsena-Pré, Caricamento-Piazza Banchi, San Giorgio-Canneto, Piazza Cavour-Molo, Corso Quadrio-Mura delle Grazie, Marina-Ravecca. Riqualificazione del rapporto di ponte Parodi con la cintura a mare del centro storico e le sue funzioni. Estendere le aree pedonali del Centro Storico con particolare riferimento a Via Vallechiara, Via Galata e Spianata Castelletto e relativi intorni. Ridurre i volumi dell'edificio delle ferrovie per allargare l'imbocco di via Lagaccio. Connessione Fiera del Mare – Porto antico
II Centro Ovest	Migliorare rapporto città-mare con particolare attenzione nella progettazione delle infrastrutture (strada a mare)
III Bassa Val Bisagno	-
IV Media Val Bisagno	-
V Val Polcevera	-
VI Medio Ponente	Valorizzazione Marina di Sestri Ponente. Realizzazione di collegamenti viari tra il tessuto storico e la zona marina. Migliorare i collegamenti, l'affaccio a mare Sestri Ponente, riqualificare Via Marsiglia.
VII Ponente	Apertura al mare del borgo antico di sant'Ambrogio. Completamento passeggiata a mare di Voltri lato levante. Completamento passeggiata a mare di Pegli tratto Largo Calasetta-Castello Vianson, collegamento della stessa attraverso il porticciolo turistico di Pegli alla Fascia di Rispetto di Prà. Riqualificazione affaccio a mare a Multedo. Promozione di intese con l'Autorità Portuale nel tratto da Vesima a Multedo al fine di identificare porzioni di litorale non più di interesse portuale oggetto di possibile sdemanializzazione.

VIII Medio Levante	Rilancio Fiera del Mare. Recupero litorale Punta Vagno - corso Italia - piazzale Kennedy-Fiera. Recupero Borgo Boccadasse. Fiera – Kennedy. Ricucitura rapporto città /mare. Fiera – Kennedy con Lido, Stadio del Nuoto, Valletta Cambiaso e Porto Antico. Riqualificazione Piazzale Kennedy.
IX Levante	Valorizzazione passeggiata Anita Garibaldi, realizzazione passeggiata a mare Quinto-Vernazzola. Nuovi accessi al mare (anche per disabili). Valorizzazione dei punti panoramici.

Tema C: SALUTE, QUALITA' AMBIENTALE E DIFESA DEL TERRITORIO

Criticità — *Ridotto utilizzo di fonti energetiche alternative, adeguamento alle normative sopravvenute.*

Obiettivo — **C1 – RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO, ACUSTICO E LUMINOSO (obiettivo invariabile)**

Livello di Piano — Relazioni urbane e locali (Livello 2 e 3: vedi Organizzazione del Piano)

Principali azioni necessarie

- Realizzazione di nuovi edifici caratterizzati da alte prestazioni energetiche ed ambientali (Classe A) e riqualificazione energetica del patrimonio edilizio pubblico e privato esistente (Classe C);
- Sviluppare l'offerta di trasporto pubblico e l'intermodalità;
- Promuovere lo sviluppo del *car sharing, car pooling*, ecc. caratterizzato da veicoli a basse emissioni;
- Migliorare l'efficienza energetica del sistema di illuminazione pubblica;
- Rendere più efficace la regolamentazione della mobilità automobilistica agendo attraverso la circolazione e la sosta**.**
- Riduzione della popolazione esposta a rumore

Municipio	Declinazioni indicative dell'obiettivo
I Centro Est	Riduzione degli inquinanti da traffico urbano e riduzione inquinamento acustico. Regolazione del microclima. Estensione di piste ciclabili. Rafforzare il concetto di pedonalizzazione come scelta irreversibile, progressiva e partecipata.
II Centro Ovest	Necessità di interventi per abbattere inquinamento acustico e dell'aria causa la presenza di molte fonti di inquinamento (centrale ENEL, navi in porto con motore acceso, depositi di carbone non coperti, depositi di prodotti petrolchimici, centrale termica Fiumara, traffico elevato).
III Bassa Val Bisagno	-
IV Media Val Bisagno	Ricollocazione della Struttura di cremazione del Cimitero di Staglieno nell'area del Veilino. Riduzione inquinamento da riscaldamento domestico, veicolare e da impianto di incenerimento di rifiuti solidi. Riduzione inquinamento acustico dovuto a traffico intenso lungo assi principali. Realizzazione di piste ciclabili.
V Val Polcevera	Realizzazione piste ciclabili. Nuova strada per Scarpino. Trasferire le Industrie a Rischio di Incidente Rilevante.
VI Medio Ponente	Riduzione degli inquinanti da traffico urbano. Realizzazione piste ciclabili.
VII Ponente	Insonorizzazione tratto autostradale Multedo-Voltri.
VIII Medio Levante	Realizzazione piste ciclabili.
IX Levante	-

Criticità *Aggiornamento rispetto alla pianificazione di bacino.*

Obiettivo **C2 – DIFESA E VALORIZZAZIONE DEL SUOLO E DELL'ASSETTO IDROGEOLOGICO (obiettivo invariabile)**

Livello di Piano Relazioni urbane e locali (Livello 2 e 3: vedi Organizzazione del Piano)

Principali azioni necessarie

- Redazione del Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.) in conformità ai Piani di Bacino;
- Promozione di interventi di trasformazione urbana anche attraverso incentivi che consentano la messa in sicurezza idrogeologica e la conseguente riduzione del rischio;
- Promozione di interventi che riducano i dissesti di versante attraverso incentivi per il presidio ambientale e il recupero del territorio;
- Promozione di interventi di edilizia bioclimatica (residenziale e industriale);
- Implementazione della raccolta differenziata (rifiuti solidi urbani) mediante la previsione di un adeguato sistema logistico con individuazione di appositi spazi per realizzare gli obiettivi stabiliti;
- Nelle nuove edificazioni o ristrutturazioni devono essere previste aree per raccolta differenziata;
- Gestione dello sviluppo del territorio con particolare attenzione alle limitazioni d'uso prescritte per gli ambiti a pericolosità idraulica o di frana e relativa verifica delle programmazioni urbanistiche.
-

Municipio	Declinazioni indicative dell'obiettivo
I Centro Est	Presidio di AMIU per il conferimento di rifiuti ingombranti (zona Peralto- area di Via Bianco) per prevenire discariche abusive. Realizzazione d'interventi per la riduzione del rischio idrogeologico, per la tutela dell'incolumità pubblica e privata, delle attività economiche e dei beni pubblici e privati.
II Centro Ovest	- Realizzazione d'interventi per la riduzione del rischio idrogeologico, per la tutela dell'incolumità pubblica e privata, delle attività economiche e dei beni pubblici e privati.
III Bassa Val Bisagno	Necessità di interventi di riassetto idrogeologico sul sistema idrografico debole con versanti sovraccarichi. Realizzazione d'interventi per la riduzione del rischio idrogeologico, per la tutela dell'incolumità pubblica e privata, delle attività economiche e dei beni pubblici e privati. Scolmatore Fereggiano.
IV Media Val Bisagno	Riduzione rischio esondazione Bisagno e affluenti - Scolmatore Bisagno. Consolidamento versanti e messa in sicurezza Cava in località Rosata ove possibile con interventi di ingegneria naturalistica. Realizzazione d'interventi per la riduzione del rischio idrogeologico, per la tutela dell'incolumità pubblica e privata, delle attività economiche e dei beni pubblici e privati.
V Val Polcevera	Bonifica siti petroliferi dismessi o in dismissione. Realizzazione d'interventi per la riduzione del rischio idrogeologico, per la tutela dell'incolumità pubblica e privata, delle attività economiche e dei beni pubblici e privati.
VI Medio Ponente	Messa in sicurezza ed eventuale riutilizzo aree di cava. Realizzazione d'interventi per la riduzione del rischio idrogeologico, per la tutela dell'incolumità pubblica e privata, delle attività economiche e dei beni pubblici e privati.
VII Ponente	Messa in sicurezza ed eventuale riutilizzo aree di cava. Particolari attenzioni dei cantieri Gronda a stabilità versanti e trasporto serpentiniti con tracce di amianto. Tutela sorgenti e corsi d'acqua minori. Realizzazione d'interventi per la riduzione del rischio idrogeologico, per la tutela dell'incolumità pubblica e privata, delle attività economiche e dei beni

	pubblici e privati.
VIII Medio Levante	Bonifica ex Belimbau. Realizzazione d'interventi per la riduzione del rischio idrogeologico, per la tutela dell'incolumità pubblica e privata, delle attività economiche e dei beni pubblici e privati.
IX Levante	Realizzazione pennelli per la difesa costiera. Pulizia degli alvei. Consolidamento dei versanti. Realizzazione d'interventi per la riduzione del rischio idrogeologico, per la tutela dell'incolumità pubblica e privata, delle attività economiche e dei beni pubblici e privati. Non realizzare parcheggi in struttura.

Criticità *Scarsa efficienza energetica del patrimonio edilizio esistente.*

Obiettivo **C3 – GENOVA CITTA' DEL SOLE, DELL'EFFICIENZA ENERGETICA E DEL RISPARMIO ENERGETICO (obiettivo invariabile)**

Livello di Piano Relazioni locali (Livello 3: vedi Organizzazione del Piano)

Principali azioni necessarie

- Adesione al Patto dei Sindaci
- Realizzazione del Piano energetico comunale
- Realizzazione del Piano di azione del Patto dei sindaci e rilancio obiettivo di 30% riduzione CO2, 30% di risparmio energetico, 30% di fonti rinnovabili
- Promozione di interventi di fotovoltaico, solare termico, utilizzo di materiali bioedili, tetti verdi (indice di riduzione di impatto edilizio), ecc.
- Revisione del Regolamento edilizio in applicazione del Regolamento regionale n. 1 del 22 gennaio 2009
- Adesione al Documento del Sindaco di Londra sui cambiamenti climatici.
- Definizione di norme per i nuovi interventi edilizi e per il recupero del patrimonio esistente, in grado di garantire il rispetto dei più elevati standard ambientali, tecnologici e di efficienza energetica.

Municipio	Declinazioni indicative dell'obiettivo
I Centro Est	-
II Centro Ovest	-
III Bassa Val Bisagno	Installazione impianti produzione energia da fonte rinnovabile in siti estrattivi dismessi e presso le strutture fortificate (Forte Ratti).
IV Media Val Bisagno	Installazione impianti produzione energia da fonte rinnovabile in siti estrattivi dismessi e presso le strutture fortificate (Puin, Richelieu, Quezzi).
V Val Polcevera	-
VI Medio Ponente	-
VII Ponente	Confermare la Val Varenna quale Sistema Territoriale a prevalente valore ambientale, che preveda, tra l'altro, la trasformazione delle cave in parchi per la produzione di energia da fonti rinnovabili.
VIII Medio Levante	-
IX Levante	-

Criticità	*Progressivo degrado degli spazi e del verde pubblico dei quartieri*
Obiettivo	**C4 – RIQUALIFICAZIONE DEL VERDE PUBBLICO URBANO ED EXTRA URBANO (obiettivo invariabile)**
Livello di Piano	Relazioni locali (Livello 3: vedi Organizzazione del Piano)
Principali azioni necessarie	- Realizzazione dei piccoli progetti di riqualificazione diffusa della città anche mediante il ricorso alle convenzioni attuative degli interventi urbanistico-edilizi previsti dal Piano Urbanistico Comunale; - Definizione di norme urbanistiche che, per ogni nuova edificazione prevedano in ambito extraurbano la riqualificazione delle aree verdi pubbliche alberate, le opere di recupero e riassetto funzionale, di tutela idrogeologica e idraulica, di salvaguardia dei terrazzamenti esistenti ed il ripristino di quelli degradati. - Definizione di norme urbanistiche che, per ogni nuova edificazione nell'ambito dei corridoi ecologici o potenziali corridoi ecologici prevedano l'obbligo della piantumazione di alberature di alto fusto. - Definizione di norme urbanistiche che, per ogni intervento di ristrutturazione e di nuova costruzione l'esecuzione di opere di manutenzione straordinaria degli spazi pubblici (marciapiedi, aiuole, creuze e scalinate, passi pedonali, arredo, ecc.).

Municipio	Declinazioni indicative dell'obiettivo
I Centro Est	Riqualificazione dei percorsi pedonali e dei viali alberati (con particolare attenzione per Mura Cappuccine e Circonvallazione a Monte). Urgenza per le misure di recupero delle Ville Storiche e dei loro Parchi, riordino degli arredi e predisposizione di spazi pubblici per la frequentazione delle famiglie. Consolidamento e tutela delle creuze storiche. Miglior sfruttamento dell'area Giardini Caduti lager nazisti con vicina fermata metrò.
II Centro Ovest	Consolidamento e tutela delle creuze storiche. Parco urbano attiguo Torri Faro.
III Bassa Val Bisagno	Consolidamento e tutela delle creuze storiche. Tutela e valorizzazione Bosco dei Frati. Tutela Bosco Pelato. Costituzione del Parco dei Forti Orientali. Recupero del verde –Villa Imperiale e Piazza Martinez.
IV Media Val Bisagno	Riqualificazione Giardini Piastra Staglieno, area Lucarno e Giardini De Tomaso. Riqualificazione Parco Monterosa e area sant'Eusebio Sprint.
V Val Polcevera	Recupero aree verdi, consolidamento e tutela delle creuze storiche. Redazione del piano del verde.
VI Medio Ponente	Riqualificazione spazi verdi pubblici. Riuso urbano aree ex-ILVA (PRU Cornigliano).
VII Ponente	Valletta Rio San Pietro. Riqualificazione spazi verdi pubblici. Piazza Lerda zona verde con servizi. Tutela del verde di corona e a margine del tessuto urbano. Tutela flora, specie arboree e biodiversità.
VIII Medio Levante	Valorizzazione parchi attraverso collaborazione con privati e CIV.
IX Levante	Pulizia dei boschi, prevenzione incendi. Realizzazione aree attrezzate aree demaniali Monte Moro e Monte Cordona. Recupero uliveti. Agevolazioni alla coltivazione di prodotti agricoli e florovivaistici.

Criticità *Abbandono del territorio agrario e assenza di politiche per la "campagna abitata"*

Obiettivo **C5 – RILANCIO E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO AGRARIO PRODUTTIVO (obiettivo invariabile)**

Livello di Piano Relazioni locali (Livello 3: vedi Organizzazione del Piano)

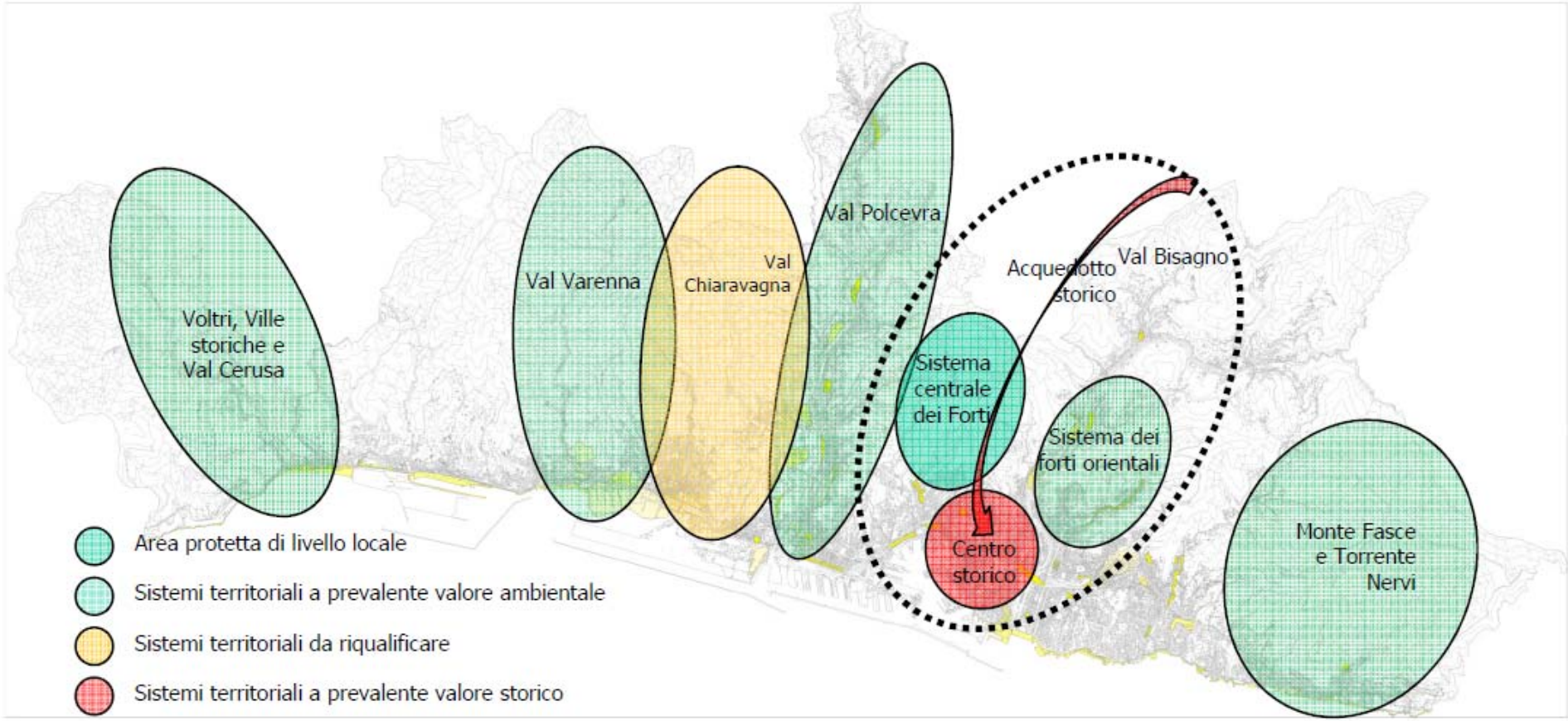
Principali azioni necessarie

- Promozione di interventi di sviluppo delle aree di effettiva produzione agricola;
- Promozione di interventi di presidio ambientale per il recupero del territorio abbandonato;
- Assenza di nuovi interventi di urbanizzazione e di espansione edilizia della città oltre la "Linea verde";
- Promozione, mediante appropriati incentivi della disciplina urbanistico-edilizia, all'utilizzo a fini agrari dei terreni prossimi alla "Linea verde";
- Promozione della fruizione attiva del territorio esterno alla "Linea verde";
- Definizione di norme urbanistiche che agevolino la permanenza della popolazione nella campagna ;
- Agevolazione al rafforzamento dei centri urbani minori, mediante il recupero del patrimonio edilizio esistente, il presidio ambientale e la contenuta crescita del sistema produttivo locale.
- Possibile individuazione di ulteriori aree di presidio ambientale all'intorno dei nuclei preesistenti, al fine di garantire il mantenimento, il recupero, la ricostruzione e l'ampliamento dei nuclei già abitati.

Municipio	Declinazioni indicative dell'obiettivo
I Centro Est	Risistemazione di fasce collinari a "orto urbano" con interventi sugli impianti idrici e le vie di accesso. Limitare i volumi residenziali a quelli esistenti nell'area della Valletta San Nicola e promuoverne l'uso pubblico
II Centro Ovest	Riqualificazione delle aree verdi collinari quale possibilità di fruizione per una parte del Municipio.
III Bassa Val Bisagno	Agevolazioni normative per chi si impegna a effettuare presidio ambientale e produzione agricola. Ambiti da dedicare ad attività agricole (olivi e serre in collina).
IV Media Val Bisagno	Strada di accesso a Forte Ratti e Torre Quezzi Agevolazioni normative per chi si impegna a effettuare presidio ambientale e produzione agricola. Richiesti incentivi per il recupero di mezza costa e concessione dei terreni abbandonati al volontariato.
V Val Polcevera	Sviluppo orti urbani con recupero aree collinari. Normativa che faciliti le attività legate all'agricoltura. Localizzazione di mercati a tema su prodotti tipici della Val Polcevera. Valorizzazione dell'agricoltura a Km 0. Favorire la filiera del legno per uno sfruttamento sostenibile della superficie boschiva, per la produzione di pellet, ecc. Venga riconosciuto il ruolo di manutenzione e di presidio svolto dai Comitati. Valorizzare la possibilità di consentire piccole aziende per sostegno al reddito degli agricoltori (attività di trasformazione dei prodotti).
VI Medio Ponente	Sviluppo agrario del territorio. Normativa che faciliti le attività legate all'agricoltura e il presidio ambientale. Valorizzazione agricola collina di Coronata fino a Corso Perrone. Sviluppo orti urbani con recupero aree collinari. Recupero manufatti rurali (Panigaro). Incremento delle produzioni tipiche locali.

VII Ponente	Rafforzamento e sviluppo dell’agricoltura.
VIII Medio Levante	Creazione di “orto urbano” al Chiappeto. Sperimentazione di un mercato di prodotti biologici stabile.
IX Levante	Recupero degli uliveti. Favorire la produzione agricola e florovivaistica.

I SISTEMI TERRITORIALI



Tenuto conte delle esigenze di riequilibrio delle condizioni ambientali fra centro urbano e territorio esterno, della necessità di risarcire alcune porzioni di territorio segnato da condizioni di degrado ambientale o di dissesto idrogeologico nonché di valorizzarne gli aspetti legati all'identità locale, sono stati individuati alcuni sistemi territoriali.
Per lo più si tratta di territori con una forte identità e che in passato hanno svolto un loro ruolo significativo nell'economia locale che si espletava lungo l'asse mare-monti. Da quando si è scelto di costruire la grande Genova l'asse della struttura economica è ruotato e le reti di relazioni si sono concentrate prevalentemente sull'asse costiero con conseguente disequilibrio degli antichi rapporti con il centro cittadino.
La proposta al territorio è quella di valutare la possibilità di una disciplina finalizzata a consentire un meccanismo di perequazione urbanistica tra gli interventi previsti nel tessuto urbano e le possibili ricadute sull'entroterra.

In questi sistemi territoriali potranno essere utilizzati fondi e finanziamenti previsti dai programmi europei, nazionali e regionali, interventi da prevedere nel programma dei lavori pubblici e oneri di urbanizzazione; saranno inoltre specificatamente attivate politiche di difesa idrogeologica del territorio e di sviluppo di produzione di energia da fonti alternative. Gli sviluppi pianificatori conseguenti si pongono in coerenza con la Descrizione Fondativa nonché con gli Obiettivi di piano. Su tali sistemi inoltre dovranno essere sviluppate attività di partecipazione attiva oltre che di marketing territoriale.



1. Voltri, Ville storiche e Val Cerusa. (MANIFATTURA)

2. Val Varenna (NATURA)
3. Val Chiaravagna (SUOLO)
4. Val Polcevera (AGRICOLTURA)
5. Centro storico e Val Bisagno (Rolli-Sistema dei forti centrale e orientale-Acquedotto storico) (STORIA)
6. Monte Fasce e Torrente Nervi (FLORA)

Il denominatore comune dei sistemi territoriali individuati è costituito dall'**acqua** declinata in diversi aspetti: fisici, idrogeologici, energetici, naturali, agricoli, e storico culturali. Il sistema delle acque è inteso come elemento strutturante del territorio Genovese di connessione tra i crinali ed il mare.

1. Voltri Ville storiche e Val Cerusa

Risalendo da Voltri la Valle del Torrente Cerusa si addentra in una zona ancora incontaminata, dove lo sfruttamento edilizio degli ultimi decenni non ha fatto scempio delle colline e del loro valore bio naturalistico, e dove sono tutt'ora riconoscibili le caratteristiche dell'architettura rurale tipica genovese.

Unica eccezione risulta la forte presenza nella zona di un considerevole numero di opifici, per lo più abbandonati o riconvertiti alla residenza, utilizzati un tempo per le lavorazioni legate alla manifattura della carta. Perfetto esempio di paese completamente votato a tale attività è San Bartolomeo delle Fabbriche, il cui nome deriva proprio dalla massiccia presenza delle "Fabbriche da Carta".

Questi valori tipici della comunità locale devono essere tutelati e valorizzati, gli eventuali finanziamenti devono essere utilizzati prioritariamente per la messa in sicurezza dell'assetto idrogeologico, per l'adeguamento dell'accessibilità, per lo sviluppo delle attività agricole e di presidio al fine di un rilancio anche in funzione turistica dell'identità locale e del patrimonio storico. Particolare attenzione dovrà essere rivolto all'implementazione di impianti di energia rinnovabile nel caso specifico valutando l'utilizzo di micro-idroelettrico.

2.Val Varenna

La Val Varenna si sviluppa in direzione Nord-Sud per circa 9 Km, con una ampiezza massima, in senso Est-Ovest di circa 4,5 Km.
Il bacino ha una forma stretta ed allungata e presenta un'asimmetria del reticolo che evidenzia una maggiore ramificazione lungo il versante destro.
Il Torrente Varenna è sempre stato centrale nella vita della valle, le comunità locali hanno sempre avuto profonda cura e rispetto del loro torrente e tutta l'economia della valle ha sempre gravitato intorno ad esso (mulini, cartiere, pastifici, lavanderie, ramerie); da ciò discende la previsione di attribuire a questo torrente un ruolo di parco fluviale .
Lo sviluppo della valle deve comprendere aspetti legati alla produzione di energia da fonti rinnovabili e al rilancio dei prodotti agricoli tipici. Deve essere verificata la possibilità di prevedere per le cave dismesse o in dismissione un riutilizzo prioritario per le attività sopra richiamate oltrechè per attività legate al tempo libero.

In particolare la valle può svolgere un significativo ruolo turistico e di fruizione attiva legati al valore dei suoi specifici connotati naturalistici e paesistici e delle sue emergenze storico-culturali (es. villa tre ponti, mulini etc.). La mobilità all'interno della valle dovrà prediligere sistemi di trasporto a basso impatto ambientale nonché integrarsi con sistemi ciclopedonali ed escursionistici.

3.Val Chiaravagna

Si tratta dell'ambito cittadino caratterizzato dalle più rilevanti condizioni di degrado e dissesto del territorio, con particolare riguardo alle cave dismesse che interessano i versanti del Monte Gazzo, a quelle ancora attive che costituiscono una risorsa per la cantierizzazione dei grandi interventi infrastrutturali previsti nonché all'assetto idrogeologico del Torrente. Su tali aspetti devono essere incentrati gli interventi di riqualificazione dell'ambito con particolare attenzione al miglioramento delle condizioni viarie.
E' necessario provvedere ad un riordino delle attività produttive collocata lungo il bacino risolvendone i problemi di interferenza con gli aggregati residenziali presenti.
Ai fini della riqualificazione della valle risulta prioritaria la riqualificazione dell'area attualmente interessata dalla discarica di rifiuti solidi urbani di AMIU prevedendone un riuso legato anche alle energie rinnovabili, associato ad uno sviluppo produttivo ad alto contenuto tecnologico, integrato con servizi pubblici di interesse generale per lo smaltimento degli inerti provenienti da scavi e demolizioni.

4.Val Polcevera

La valle oggi svolge un importante ruolo quale sede di esistenti e future infrastrutture di collegamento con le reti europee (Terzo Valico, Nodo ferroviario, Nodo autostradale), costituisce una risorsa per lo sviluppo produttivo della città, per la presenza di attività significative nell'ambito della ricerca, dell'innovazione tecnologica oltrechè di attività produttive specializzate (CNR, IIT Ansaldo, ecc.) e si caratterizza per un cospicuo patrimonio di aree riconvertibili, (attività petrolifere e industriali, aree ferroviarie).
La valle inoltre si qualifica per la presenza di un territorio agrario vitale, di significativa estensione e qualità produttiva (Coronata, Murta, ecc) con potenzialità connesse alle caratteristiche del suolo, al clima ed all'esposizione, nonché con un accettabile livello di urbanizzazione. Significativi sono inoltre i caratteri ambientali, naturalistici e di biodiversità del territorio rappresentati dal sistema fluviale e da quello dei crinali, connotato fra l'altro dalla presenza di un'area di valore paesaggistico ed ambientale sullo spartiacque che la divide dalla valle Bisagno (Area Protetta di livello locale delle Mura Genovesi).

Peraltro in un'ottica di spostamento a monte dei traffici, l'attuazione delle grandi infrastrutture e il processo di rinnovamento della media rete di collegamento, devono essere intesi come occasione per migliorare la qualità della mobilità urbana e incentivare interventi di trasformazione del costruito, incentrati su poli di interscambio adeguatamente selezionati (metropolitanizzazione FS esistente).

Devono essere messe a sistema le reti naturalistiche e quelle dei paesaggi agrari dei crinali principali e secondari, che scendono fino al fondovalle, per connettersi con l'alveo fluviale inteso come elemento non di cesura, ma di connessione fra i due versanti. Tale parco fluviale viene affiancato, in particolare sulla sponda sinistra, da una fascia di ristrutturazione dell'esistente edificato, prevalentemente volta a integrare con il verde, servizi urbani e insediamenti produttivi innovativi e compatibili con l'abitato.
Analogamente, sempre in un'ottica di rete, il disegno della valle deve prevede la valorizzazione della cinta seicentesca dei forti che divide la val Polcevera dal centro città e dalla valle Bisagno, intorno a cui è stato realizzato il Parco delle Mura, attribuendo ad esso un ruolo di integrazione fra il centro storico urbano, i monti, e gli antichi percorsi dei fondovalle del Polcevera e del Bisagno.
La valorizzazione della valle deve sostenere lo sviluppo e la promozione dei prodotti agricoli locali a partire dai DOCG di Coronata, favorendone la commercializzazione a Km 0. Inoltre devono essere favorite le iniziative volte alla divulgazione delle conoscenze relative alla biodiversità che connota il paesaggio agrario e le relative tecniche e modalità di coltivazione.

5.Centro storico e Val Bisagno (Rolli-Sistema dei forti centrale e orientale-Acquedotto storico- Museo dell'Acqua)

Ai fini della valorizzazione storico-culturale e turistica della città diventa prioritario integrare i sistemi storici significativi costituiti dal centro antico di Genova (porto antico e sistema dei rolli), dal sistema della fortificazioni (Sistema centrale e orientale) e dall'acquedotto storico. Sino ad oggi l'Amministrazione si è impegnata nel recupero del centro storico raggiungendo l'obiettivo di iscrivere i palazzi dei Rolli nel Patrimonio dell'Umanità UNESCO. Oggi questo importante risultato deve servire da volano, unitamente al Porto Antico, per rilanciare altre porzioni del territorio cittadino cercando di portare gli utenti verso l'interno tramite percorsi che connettano la linea blu con la linea verde e valorizzino le antiche connessioni fra il centro storico e i sistemi territoriali interni (sistema dei percorsi, reti idriche: acquedotto e fontane).
La valorizzazione di queste risorse non può prescindere da una opportuna messa a sistema dei collegamenti del trasporto pubblico che in Val Bisagno si esplicita nella realizzazione di una rete in sede propria in fondovalle collegata con opportuni impianti di risalita e connessa con la ferrovia Genova-Casella. Tale ferrovia può acquisire la duplice valenza di trasporto turistico e di trasporto pubblico urbano e peri-urbano migliorando l'accessibilità alle stazioni. Anche il sistema dei forti per poter svolgere un ruolo attivo nell'offerta turistica necessita prioritariamente di un adeguato sviluppo delle infrastrutture e dei servizi di trasporto pubblici (prosecuzione Principe-Granarolo e collegamento con funicolare Zecca-Righi ad es.). La disposizione delle fortificazioni del sistema centrale incornicia il nucleo storico della città e la caratterizza fortemente, un'adeguata illuminazione scenografica, alimentata con energia da fonti rinnovabili, costituirebbe un segno di riconoscimento facilmente riconoscibile e spendibile anche in campagne di marketing territoriale.
Analogamente l'acquedotto storico deve essere reso accessibile e fruibile garantendone la raggiungibilità e il buono stato di conservazione, avendo cura di tutelare ed attrezzare le aree verdi circostanti per favorirne la fruizione da parte di cittadini e turisti.
Come per la Val Polcevera devono essere valorizzati i caratteri ambientali, naturalistici e di biodiversità del territorio rappresentati dal sistema fluviale e da quello dei crinali in buona parte compreso nell'Area Protetta di Interesse Locale "Parco delle Mura", in particolare è previsto un parco fluviale che deve essere attrezzato per la fruizione pubblica, senza ricorrere ad opere stabili, integrato con una percorrenza ciclopedonale. La pianificazione della Valle è volta alla riqualificazione della funzione residenziale di fondovalle e degli

insediamenti collinari da riequilibrare con la presenza di importanti servizi pubblici quali cimitero monumentale, stadio, carcere, aziende comunali etc. e di attività produttive. In tale ottica anche il recupero delle aree di cava assume un ruolo strategico se interpretate ai fini della riqualificazione urbana e del rilancio economico e turistico.

6.Monte Fasce e Torrente Nervi

Dal punto di vista naturalistico, l' area del bacino è di notevole pregio e praticamente coincide con quella del Sito di Interesse Comunitario (SIC) del Monte Fasce, che, con i suoi 1100 ettari, è uno dei sette SIC della Provincia di Genova.
Ricca di acque, l' area del bacino è anche ricca di vegetazione, in particolare nelle zone meno esposte al sole. Le numerose cascatelle ed i vari 'laghetti', marmitte scavate dalle acque nella roccia, sono ben noti ed apprezzati per la loro bellezza .
L'area è assai interessante anche dal punto di vista storico e culturale. Infatti al suo interno sono situati gli antichi mulini ed i frantoi, i resti delle antiche canalizzazioni e delle vasche di raccolta delle acque, la colonna infame, il ponte medioevale, alcuni nuclei abitati del '600 (come i ruderi di Lumarzo e l' insediamento di Molinetti), le chiesette di S.Rocco e di S. Maria Maddalena ed altre opere di notevole interesse.
Dal punto di vista paesaggistico, infine, l' area è nota per la sua bellezza e varietà: in particolare, verso nord, la visuale abbraccia la corona dei monti Fasce, Croce e Cordona, mentre, verso sud, lo sguardo si affaccia sul "balcone costiero" di S. Ilario, che offre un'incantevole vista sul mare.
Di particolare pregio anche il paesaggio della zona della foce, dove il torrente sbocca nel porticciolo di Nervi.

Lo scopo principale per questo ambito è procedere a migliorare lo stato di conservazione dei manufatti (la colonna infame, i mulini, le antiche canalizzazioni, gli antichi insediamenti e gli altri edifici storici) ed a recuperare alcuni siti (ad esempio alcuni laghetti e la foce del torrente), che necessitano di interventi semplici ma efficaci, evitando comunque ulteriori trasformazioni che possano comprometterne lo stato: ciò ai fini della salvaguardia della biodiversità e del paesaggio esistente.

La sostenibilità ambientale del Piano

Il progetto del nuovo Piano Urbanistico comunale assume i principi della sostenibilità dello sviluppo all'interno del suo processo di costruzione, a partire dal Documento degli Indirizzi di Pianificazione.

Si evidenziano, in questo Documento di base, almeno sette aspetti qualificanti:

1) La scelta di fondo di delimitare il territorio urbano all'interno del quale contenere la trasformazioni della Città, ripensandone sia la struttura organizzativa che la qualità degli spazi e dell'architettura, attraverso l'individuazione della "linea verde", perseguendo in tal modo l'obiettivo generale della pianificazione territoriale regionale di limitare il "consumo di suolo" e di risorse non riproducibili o riproducibili in tempi lunghi;
2) La scelta di fondo di assumere i temi della difesa del suolo, dell'assetto idrogeologico, della riduzione della pericolosità e del rischio idrogeologico come riferimento per la pianificazione del territorio comunale, assumendo, aggiornando ed integrando la pianificazione di bacino.
3) La conseguente scelta di "costruire sul costruito", come riqualificazione e completamento piuttosto che come espansione, con l'obiettivo di innescare un diffuso processo di sostituzione del patrimonio edilizio non storico per rilanciarne l'efficienza funzionale ed energetica;
4) La scelta di fondo di ricostruire il rapporto tra città e mare, per restituire trasparenza nei rapporti visuali, fruibilità e accessibilità al litorale;
5) La scelta di fondo di privilegiare il trasporto pubblico rispetto al trasporto privato, come obiettivo primario della nuova mobilità urbana, limitando la realizzazione di nuove strade e di nuovi parcheggi attrattori di traffico nella città, privilegiando i parcheggi di interscambio sulla cintura urbana o connessi alle reti infrastrutturali primarie, e rilanciando modalità di trasporto eco-compatibili (treno, metropolitana, via mare, impianti di risalita);
6) La scelta di fondo di preservare e valorizzare la rete ecologica del verde urbano e di cintura collinare, mediante l'individuazione di tutte le tipologie che costituiscono questo sistema e la progettazione urbanistica di "corridoi verdi" di collegamento tra "linea verde" e "linea blu", la previsione di verde parallelo alla linea di costa, l'inserimento di nuove aree verdi di prossimità, la ricucitura dei percorsi alberati interrotti, la creazione di spazi verdi anche piccoli;
7) L'ampio spazio dato ai momenti di partecipazione e confronto (diffusione sulla rete internet, interviste agli attori locali, *focus groups* tematici, raccolta della progettualità espressa dai Municipi);

Al Piano si accompagna uno specifico Rapporto Ambientale, redatto nello spirito della Direttiva 42/01 ed in conformità alle sopravvenute disposizioni di cui al D.Lgs. 4/2008, volto a verificare l'attuazione dei principi di Partecipazione e Integrazione nonchè il contributo del Piano al conseguimento degli obiettivi generali di sostenibilità enunciati dai principali documenti di settore.

Nello specifico e con riferimento ai Temi generali rispetto ai quali sono stati declinati gli Obiettivi del P.U.C., si evidenziano le seguenti azioni per la mitigazione degli impatti ambientali:

Tema A: SVILUPPO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE

A1/2/3/4/5

- connessioni ecologiche atte a rendere più permeabili le barriere infrastrutturali di nuovi progetti;
- mitigazione dell'impatto visivo con interventi di forestazione;
- mitigazioni dell'impatto acustico prodotto dal traffico veicolare;
- bilanci energetici per comparto o per singola attività;
- ottimizzazione processi produttivi e sistemi di abbattimento degli inquinanti;
- riduzione consumi ed emissioni;
- introduzione premialità per i soggetti che introducano processi basati sulle rinnovabili o che incidono positivamente sul fabbisogno energetico;
- priorità alle iniziative che comportano la riqualificazione naturalistica degli alvei;
- favorire interventi che prevedano riutilizzo materiali di risulta;
- rilocalizzazione di attività impattanti o a rischio da aree particolarmente vulnerabili o loro messa in sicurezza;
- controllare i flussi turistici e distribuire le presenze nell'arco dei 12 mesi, riducendo i picchi stagionali;
- sostenere la mobilità collettiva e leggera;
- limitare il consumo d'acqua;
- ridurre la produzione dei rifiuti e impegnarsi nel loro riuso e riciclaggio;
- limitare il consumo di energia favorendo l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili;
- gestione integrata della catena dei trasporti;
- ridurre gli scarichi in mare di rifiuti generati dalle navi e dei residui di carico (direttiva 2000/59/CE);
- riduzione delle emissioni di CO_2 dovute al trasporto marittimo;
- protezione e riabilitazione della costa e delle risorse marine riacquisite alla città;
- migliorare le attrezzature e i servizi, sia per i residenti sia per i visitatori;

Tema B: ORGANIZZAZIONE SPAZIALE DELLA CITTA'E QUALIFICAZIONE DELL'IMMAGINE URBANA

B1/2/3/4/5

- riduzione dei consumi energetici;
- riduzione dell'impatto ambientale;
- risparmio idrico: recupero dell'acqua piovana da utilizzare per l'irrigazione del verde esterno e per riserve anti-incendio;
- utilizzo di materiali disinquinanti fotocatalitici per i rivestimenti e pavimentazioni esterne;
- interventi tesi al restauro e al recupero del patrimonio storico;
- riduzione dell'inquinamento atmosferico;
- interventi sugli impianti di riscaldamento prediligendo quelli a bassa emissione di inquinanti;
- investire sul trasporto pubblico di merci e persone, utilizzando i sistemi meno inquinanti;
- incrementare sistemi di mobilità intermodale, aumentando la disponibilità di parcheggi-scambio;
- potenziare il servizio di *car sharing*, che consiste nell'uso collettivo di un parco di autoveicoli;
- incentivare il *car pooling* o uso collettivo dei mezzi privati;
- realizzare direzionali di smistamento, per migliorare l'organizzazione logistica del trasporto di merci;
- mettere in sicurezza e razionalizzare l'attuale rete viaria;
- realizzare interventi di riqualificazione urbana privilegiando interventi di sostituzione del bitume impermeabilizzante con materiali di pregio porosi, autobloccanti e permeabili;
- introdurre limitazione dei movimenti e della velocità dei veicoli;
- promuovere la mobilità alternativa (ciclabile e pedonale);
- riqualificare i luoghi liberando aree prima assegnate al traffico di attraversamento o alla sosta;
- privilegiare le operazioni di recupero e riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, rispetto alla nuova edificazione;
- incentivare la progettazione di edifici passivi;
- favorire l'utilizzo di energie rinnovabili;
- favorire interventi di bioarchitettura;
- prediligere tetti verdi per il lento rilascio e la purificazione delle acque di prima pioggia e per la regolamentazione del microclima;
- verifica del bilancio CO2 e incentivazione degli interventi che contribuisco alla riduzione delle emissioni;
- conservazione della biodiversità in agricoltura;
- sviluppo di pratiche agricole sostenibili;
- individuazione di indicatori agro-ambientali;
- riconoscimento della multifunzionalità dell'agricoltura;

- tutela dell’integrità dell’appoderamento agricolo e della rete infrastrutturale dell’agrotessuto;
- favorire l’individuazione di spazi dedicati alla fauna urbana, al benessere degli animali (nuovo gattile, cimitero degli animali);
- compatibilità con la tutela dei valori naturalistici dei siti Rete Natura 2000**;**
- favorire interventi di recupero aree abbandonate, bonificate, ricollocazione imprese aree a rischio, messe in sicurezza, riduzione rischio idrogeologico;
- favorire filiere che valorizzino la produzione di beni derivanti da attività di recupero materiali o il recupero di energia;
- riduzione consumi ed emissioni;
- introduzione premialità per i soggetti che introducano processi basati sulle rinnovabili o che incidono positivamente sul fabbisogno energetico;
- valutare disponibilità risorsa idrica e capacità di carico sistemi depurazione;
- favorire insediamenti in siti e aree da recuperare o in abbandono;
- favorire interventi di decongestionamento aree di confine con i sistemi portuali;
- perseguire la riduzione emissioni in atmosfera da traffico;
- valutare disponibilità di biomassa forestale considerando anche progetti in corso di realizzazione;
- bonifica e recupero di siti inquinati o dimessi;
- favorire interventi di recupero aree abbandonate, bonificate, ricollocazione imprese aree a rischio, messa in sicurezza, riduzione rischio idrogeologico**;**
- preservare il litorale dalla realizzazione di infrastrutture che comportino l’allontanamento della linea di costa**;**
- tutelare della qualità delle acque marine**;**
- difesa del litorale naturale**;**
- filtraggio delle acque di prima pioggia nelle aree produttive e portuali.

Tema C: DIFESA DEL TERRITORIO E QUALITA' AMBIENTALE

C1/2/3/4/5

- mitigazione del microclima;
- funzione termoregolatrice del verde urbano;
- funzione ecologico-ambientale: le aree verdi accrescono il valore ecologico e la biodiversità dell'ambiente urbano e contribuiscono mitigare gli effetti gli impatti delle edificazioni e dalle attività dell'uomo;
- funzione di riduzione dell'inquinamento acustico, dato dalla capacità fonoassorbente delle piante;
- funzione igienico-sanitaria, legata alla depurazione chimica dell'atmosfera;
- protezione da fenomeni di dissesto idrogeologico ed erosione superficiale;
- favorire interventi previsti da piani di gestione e misure di conservazione dei siti Natura 2000;
- favorire interventi su habitat e specie prioritarie o specie ombrello;
- promuovere monitoraggio degli effetti sull'ambiente naturale;
- valorizzazione eventuali valenze geologiche;
- interventi di forestazione urbana e interventi di rinaturalizzazione di corridoi ecologici presenti nell'unità di paesaggio.

Obiettivi invariabili e obiettivi orientabili

Gli Obiettivi del Piano che scaturiscono dal percorso descrittivo coniugato con gli Indirizzi di Pianificazione, sono espressi in termini pertinenti, sotto il profilo disciplinare, ad un Piano Urbanistico, in modo da poter verificare, sia in fase di formazione che di gestione del Piano, la coerenza dei contenuti strutturali del Piano stesso, ma hanno come protagonista e destinatario l'individuo, nelle molteplici forme che assume nell'ambito di un atto di pianificazione urbanistica

In questo senso gli Obiettivi del Piano urbanistico devono poter essere declinabili per rispondere alle diverse aspettative delle persone e, soprattutto, devono potersi rivolgere ad una ampia gamma di soggetti esponenziali di interessi legittimi alla formazione del piano e alla tutela e sviluppo del territorio, evitando quindi che il Piano sia luogo di risposte settoriali limitate agli "addetti ai lavori", e non consideri, invece, la più ampia gamma possibile della domanda di pianificazione che la Città nel suo complesso attende.

Per queste ragioni gli Obiettivi devono, al tempo stesso, connotare il carattere del Piano e sapersi adattare ai cambiamenti della domanda di pianificazione, dividendosi, pertanto, tra obiettivi invariabili e obiettivi diversamente orientabili.

Questa ripartizione, certamente funzionale alla gestione del Piano ed alla corretta applicazione degli aggiornamenti periodici ed delle varianti, soprattutto quelle integrative programmate per lo sviluppo e l'approfondimento dell'azione progettuale, conferisce al Piano una proprietà adattiva, in grado di attenuare l'inevitabile effetto di "invecchiamento" dell'azione pianificatoria e modulare il suo processo di attuazione sino al raggiungimento di tutti gli obiettivi, secondo gli orizzonti temporali indicati per ciascun obiettivo specifico.

1. **Obiettivi invariabili,** quelli che connotano l'impronta politica e ambientale del Piano e rispetto ai quali, nel periodo decennale di validità, le eventuali varianti da introdurre ai sensi dell'art. 44 della L.R. 36/1997 non sono riconducibili a quelle di cui al comma 2 in quanto, comunque, incidenti sulla Descrizione Fondativa del Piano e, come tali, da sottoporre al procedimento di cui al comma 8 del medesimo art. 44.

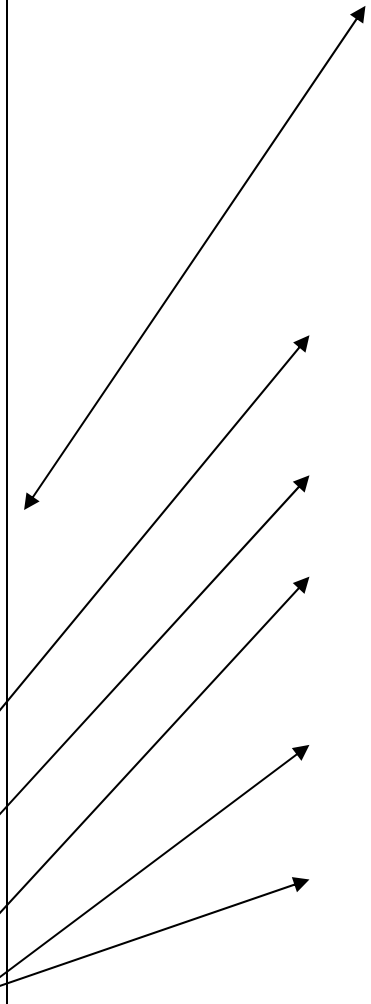
2. **Obiettivi orientabili,** quelli che in coerenza con la Descrizione Fondativa del Piano, sono suscettibili di introduzione di varianti alla Struttura del Piano ai sensi dell'art. 44, comma 2, della L.R. 36/1997, purchè corredate di adeguata dimostrazione delle relative ragioni e della congruità complessiva.

Allegato 1

Elementi fondativi associati a ciascun obiettivo

Documenti a corredo

Descrizione Fondativa				Documento Obiettivi
Capitolo	Sintesi interpretativa			
1_clima e microclima	Gli studi scientifici analizzano gli impatti del cambiamento climatico in termini di risorse (acqua, desertificazione, produttività agricola, salute, ambiente naturale, innalzamento del livello del mare, fenomeni meteorologici) ad una scala globale. L'impatto sulle città, la loro popolazione e la loro economia, non è studiato in quanto tale. Ne consegue che le raccomandazioni in termini di azioni metropolitane di prevenzione sono deboli. Le raccomandazioni sono rivolte prevalentemente agli Stati (obiettivi di Kyoto) attraverso il **Piano Clima europeo.** È auspicabile che i territori si dotino di una strategia che permetta loro di rilevare e contrastare efficacemente i rischi naturali legati al riscaldamento del pianeta. Il rapporto Stern (2006), ha dimostrato le conseguenze economiche dell'inoperosità di fronte alla sfida del cambiamento climatico. Ha dimostrato anche che operare per la tutela dell'ambiente naturale non è un freno alla crescita economica (green economy). Il C40 (riunisce i rappresentanti delle metropoli più inquinate del pianeta), fondato dall'ex sindaco di Londra, Ken Livingstone, parte dal presupposto che il ruolo di città dove vive circa il 50% delle popolazione mondiale sia particolarmente rilevante, nella lotta ai cambiamenti climatici, visto anche che queste metropoli consumano il 75% dell'energia mondiale e producono l'80% dei gas serra. Questa presa di coscienza, individua le città come una parte del problema, ma conferma anche che sono il luogo dove cercare le soluzioni. La lotta contro il cambiamento climatico sarà persa o vinta nelle città. **Un approccio urbano, proattivo e globale è tanto più giustificato nelle città che accolgono la maggioranza della popolazione dello spazio mediterraneo**, tendenza che non smette di accentuarsi, particolarmente nel Sud del Mediterraneo. Si stima che nel 2025, nel bacino del Mediterraneo, il		**1_01- Coerenza con Piano Clima Europeo** **1_02 - Approccio sistemico della lotta contro il riscaldamento climatico,**	C1 Riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso C3 Genova città del sole, dell'efficienza energetica e del risparmio energetico

	75% delle popolazioni vivranno nelle aree urbane (Piano Blu 2004). E se l'ampiezza dell'impatto del cambiamento climatico è sempre sorgente di controversia scientifica, tutti gli scienziati si accordano sul fatto che il Mediterraneo sarà tra le zone che lo subiranno di più (Piano Blu 2008), così come sull'**importanza di un'azione globale e multisettoriale, concentrata nelle città** (GIEC, 2007). Da questa presa di coscienza, è nato la scelta di un nuovo Piano Urbanistico Comunale basato su un **approccio sistemico della lotta contro il riscaldamento climatico, basata sullo sviluppo urbano sostenibile**. Questa scelta implica di accordare un'uguale importanza all'ambiente naturale, all'economia, agli aspetti sociali e al territorio. In particolare risulta quindi **delimitare il territorio urbano all'interno del quale contenere la trasformazioni della Città, limitare il "consumo di suolo"** e di risorse non riproducibili o riproducibili a tempi lunghi. Ne consegue la necessità di **privilegiare le riqualificazioni urbane di aree dismesse piuttosto che prevedere nuove espansioni**. Questa scelta può essere accompagnata da un processo di **sostituzione del patrimonio edilizio non storico per rilanciarne l'efficienza funzionale ed energetica**. Altro tema che deve essere improntato alla sostenibilità ambientale è la mobilità. **Privilegiare il trasporto pubblico rispetto al trasporto privato**, come obiettivo primario della nuova mobilità urbana, **limitando la realizzazione di nuove strade e di nuovi parcheggi attrattori di traffico nella città, privilegiando i parcheggi di interscambio sulla cintura urbana o connessi alle reti infrastrutturali primarie, e rilanciando modalità di trasporto eco-compatibili (treno, metropolitana, via mare, impianti di risalita)**. Il controllo del clima e del microclima urbano richiede inoltre di **preservare e valorizzare la rete ecologica del verde cittadino e di cintura collinare, l'inserimento di nuove aree verdi di prossimità, la**		**basata sullo sviluppo urbano sostenibile** **1_03 - Delimitare il territorio urbano all'interno del quale contenere la trasformazione della città, limitare il "consumo di suolo".** **1_04 - Favorire azioni di riqualificazioni urbane di aree dismesse piuttosto che prevedere nuove espansioni.** **1_05 - Favorire azioni di sostituzione del patrimonio edilizio non storico per promuoverne l'efficienza funzionale ed energetica.** **1_06 - Implementare il trasporto pubblico rispetto a quello privato.** **1_07 - Limitare la realizzazione di nuove strade e di nuovi parcheggi attrattori di traffico nella città.** **1_08 - Implementare la realizzazione di parcheggi di interscambio sulla cintura urbana o connessi alle reti infrastrutturali primarie.** **1_09 - Favorire modalità di trasporto eco-compatibili (mobilità dolce, treno, metropolitana, via mare, impianti di risalita).**	C4 Riqualificazione del verde pubblico urbano ed extraurbano B2 Promozione della città compatta e valorizzazione dello spazio pubblico e del territorio agrario e rurale C3 Genova città del sole, dell'efficienza energetica e del risparmio energetico A5 Rafforzamento dell'intermodalità e dell'utilizzo del trasporto pubblico A5 Rafforzamento dell'intermodalità e dell'utilizzo del trasporto pubblico A5 Rafforzamento dell'intermodalità e dell'utilizzo del trasporto pubblico C1 Riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso

	ricucitura dei percorsi alberati interrotti, la piantumazione di nuove essenze arboree ogni qualvolta sia possibile, la creazione di spazi verdi anche piccoli ma interni al costruito. Il nuovo piano dovrà inoltre privilegiare ed incentivare gli interventi di edilizia bioclimatica, sia di tipo residenziale che industriale, favorendo anche il controllo del **microclima indoor tramite l'uso di verde pensile e muri verdi**.		**1_10 -** (vedi anche 4_01) **Preservare e valorizzare la rete ecologica del verde urbano e di cintura collinare.** **1_11 - Prevedere la realizzazione ed il recupero di aree verdi di prossimità e la ricucitura dei percorsi alberati interrotti, la piantumazione di nuove essenze arboree ogni qualvolta sia possibile, la creazione di spazi verdi interni al costruito anche di piccole dimensioni, favorire la realizzazione di verde pensile e muri verdi.**	C4 Riqualificazione del verde pubblico urbano ed extraurbano C4 Riqualificazione del verde pubblico urbano ed extraurbano
2_Ambiente ed energia	**INQUINAMENTO DELL'ARIA** Il CO, inquinante tipicamente da traffico, non rappresenta un parametro critico. L'SO2 non presenta particolari criticità. Il benzene non presenta superamenti al limite e le criticità del passato sono state superate. L'NO2, inteso come media annua, costituisce una criticità: non si osserva alcuna tendenza alla diminuzione. Per il biossido di azoto inoltre non si osserva una netta tendenza alla diminuzione. Il PM10 evidenzia valori decisamente elevati, con il rischio di superamenti dei valori limite. I trend non mostrano particolari miglioramenti. I trend di miglioramento misurati in alcune postazioni sono riconducibili a situazioni specifiche di questi siti. L'ozono è stato superato il valore bersaglio nelle postazioni di tipo "parchi urbano", e risulta inoltre superato il valore di 120 mg/m3.. Comunque a partire dal 1999 si è registrata una tendenza alla diminuzione dei livelli di ozono anche se si verifica il superamento dei valori bersaglio per la		**Argomenti oggetto di VAS**	C1 Riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso

	salute. Non sembra sussistere il rischio per il superamento della soglia di allarme, ma potrebbero verificarsi ancora episodi di superamento della soglia di informazione. Una variabile che può influire sui livelli di ozono è il mutamento climatico in corso, dovuto alle emissioni di gas serra, ma l'influenza di tale variabile è di difficile previsione. **ACQUE** Per gli scarichi industriali recapitanti in pubblica fognatura, sarebbe necessario un approfondimento rispetto alla situazione attuale per migliorare il grado di conoscenza delle singole realtà industriali e quindi il tipo di inquinamento che si riversa nella fognatura. Per il comune di Genova globalmente la percentuale di utenze collegate a qualche forma di impianto di depurazione è del 68%, non certo ottimale, ma si prevede un rapido miglioramento della situazione dovuto all'imminente attivazione dell'impianto Valpolcevera. Tra le azioni da intraprendere risultano indispensabili quelle tese al miglioramento della conoscenza degli impatti e al conseguente miglioramento delle azioni di risposta dell'amministrazione, quali: **informatizzazione e approfondimento dei dati relativi agli scarichi industriali recapitanti in pubblica fognatura, per una corretta valutazione dei carichi inquinanti veicolati e la conseguente individuazione di eventuali trattamenti depurativi supplementari**; **verifica del numero di AE** (Abitante Equivalente: unità di misura con cui viene espresso il carico inquinante organico biodegradabile in arrivo all'impianto di depurazione, secondo l'equivalenza 1AE=60 grammi/giorno di BOD5 cioè quantità di ossigeno consumato al buio e a 20° C in 5 giorni) **attualmente serviti dalla pubblica fognatura** (sia abitanti residenti sia equivalenti industriali) **afferente ad ogni impianto**; le stime infatti si riferiscono alla fase progettuale dell'impianto (o di suoi successivi potenziamenti), che certamente riflette una situazione		**2_01 - Promuovere la verifica dei progetti di trasformazione urbana anche sulla base del numero di AE (Abitante Equivalente) per verificare la loro sostenibilità in relazione ai parametri ambientali** **2_02 - Nei siti produttivi utilizzare soluzioni tecniche distribuite in caditoia per la depurazione**	C2 Difesa e valorizzazione del suolo e dell'assetto idrogeologico C2 Difesa e valorizzazione del suolo e dell'assetto idrogeologico

	diversa da quella attuale; **ove possibile utilizzare soluzioni tecniche distribuite in caditoia per la depurazione delle acque meteoriche di dilavamento in terminali portuali e aree esterne di siti produttivi** (Comune di Genova capofila progetto Life Ambiente ESTRUS); **conservare l'acqua piovana per usi successivi ridurre al minimo le impermeabilizzazione della pavimentazioni degli spazi pubblici e privati aperti** quando il substrato non è argilloso; **Far defluire l'acqua piovana in stagnazione o in serbatoi aperti per un rilascio graduale**; **Utilizzare l'acqua piovana conservandola in serbatoi o in contenitori sigillati per un rilascio graduale**; **I nuovi immobili dovrebbero utilizzare sistemi di scarico urbano sostenibile (SUDS)**. **ENERGIA** Le informazioni raccolte nel presente elaborato configurano un quadro della situazione energetica sensibilmente mutato rispetto a quello che caratterizzava il Comune di Genova al 1998. In particolare, se da un lato si evidenzia una riduzione dei consumi di fonte primaria, legata principalmente all'evoluzione subita dal settore siderurgico, parallelamente si osserva come settori quali il terziario ed il residenziale siano diventati sempre più energivori. In un quadro internazionale in cui la domanda di energia è sempre meno sostenibile a tutti i livelli (ambientale, politico, economico…), strumento fondamentale per rendere l'approvvigionamento ed il consumo più sicuri e più rispettosi dell'ambiente è l'**adozione di misure specifiche finalizzate a migliorare l'efficienza energetica nei settori più critici**. Solo con azioni mirate in tal senso sarà possibile controllare la domanda di energia ed operare in maniera efficace per il perseguimento degli obiettivi fissati dal Protocollo di Kyoto. L'Europa ha deciso di puntare su un mix energetico differenziato che riduca sensibilmente la dipendenza	Definizione: SUDS, or Sustainable Urban* Drainage Systems are a sequence of water management practices(1) and facilities(2) designed to drain surface water in a manner that will provide a more sustainable approach than what has been the conventional practice of routing run-off through a pipe to a watercourse. A cura di:SEPA "Scottish Environment protection Agency"	**delle acque da dilavamento.** **2_03 - Ridurre le superfici impermeabilizzate nelle sistemazioni degli spazi aperti pubblici e privati, in particolare quando il substrato non è argilloso.** **2_04 - Promuovere sistemi per il riutilizzo dell'acqua piovana.** **2_05 - Promuovere l'utilizzo di sistemi di scarico urbano sostenibile (SUDS – Suistainable Urban Drainage System) .** **2_06 - Adottare misure specifiche finalizzate a migliorare l'efficienza energetica nei settori più energivori come quello terziario e residenziale**	C2 Difesa e valorizzazione del suolo e dell'assetto idrogeologico C2 Difesa e valorizzazione del suolo e dell'assetto idrogeologico C2 Difesa e valorizzazione del suolo e dell'assetto idrogeologico C3 Genova città del sole, dell'efficienza energetica e del risparmio energetico

	dall'estero e i fabbisogno di fossili. Le fonti rinnovabili devono consentire una produzione di energia elettrica che riduca le emissioni del 20%. Ne consegue che dobbiamo iniziare a metterci alla prova per innestare un modello virtuoso di produzione consumo. Molto può essere fatto a livello locale per **individuare nuovi paradigmi energetici soprattutto a livello di produzione di energia pulita e a livello di intervento sull' "edificio" e di gestione della mobilità urbana**. **RIFIUTI** Nel territorio comunale gli impianti per la gestione dei rifiuti non sono sufficienti a soddisfare completamente le necessità dell'utenza. L'unico impianto attualmente attivo per lo smaltimento dei rifiuti urbani è la discarica di Scarpino gestita da AMIU. La discarica ha un volume autorizzato di oltre 4 milioni di metri cubi, in parte già impegnati, e garantisce lo smaltimento dei rifiuti prodotti sia dal Comune di Genova che da altri 25 Comuni della Provincia nei quali non è presente un impianto di smaltimento. Gli impianti presenti sono in gran parte per la raccolta e il trasferimento dei rifiuti raccolti, ma mancano ancora quelli a supporto della raccolta differenziata, fatta eccezione di quello per il compostaggio in Val Varenna. Per ridurre i rifiuti conferiti in discarica dovrebbero essere attuate anche **politiche per il potenziamento dei sistemi di trattamento e di raccolta delle frazioni differenziate**, in particolare quelle mirate alla frazione organica (comprendente i rifiuti biodegradabili provenienti da parchi e giardini, quelli prodotti da mense e cucine ed infine i rifiuti dei mercati, comunemente detti "umido") poiché proprio questa tipologia di rifiuti è la componente principale del rifiuto urbano e ad oggi è quella cui si pone meno attenzione. Ovviamente la mancanza di impianti dedicati ad attività di recupero di carta, plastica, vetro ecc. sul territorio comunale comporta una movimentazione spinta di questi rifiuti con conseguenti ripercussioni in altri ambiti (ad. es. viabilità, costi di gestione elevati, inquinamento		**2_07 - Promuovere azioni per la raccolta differenziata totale**	C1 Riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso

	dell'aria, dell'acqua, rumore, ecc.) **BONIFICHE** Nel Comune di Genova sono presenti 76 aree interessate da procedimento di bonifica che rientrano nell'elenco trasmesso dalla Provincia di Genova alla Regione Liguria, a'sensi dell'art. 22 della L.R. 10/2009, per l'aggiornamento dell'anagrafe dei siti da bonificare (dato aggiornato a Dicembre 2009 con provvedimento Dirigenziale della Provincia di Genova n. 3125 del 21/05/10). **INQUINAMENTO ACUSTICO** La fonte di inquinamento acustico principale considerata dalla mappatura acustica nell'agglomerato, è il rumore da traffico urbano. Sono state individuate le aree da migliorare con la rappresentazione delle criticità acustiche determinate secondo la vigente normativa nazionale e regionale. Uno degli ambiti urbani più critici è il quartiere di Sampierdarena. In sede di redazione del nuovo piano urbanistico comunale e soprattutto **nella fasi di progettazione urbanistica delle aree in trasformazione si dovrà tenere conto delle aree critiche dal punto di vista acustico e progettare in modo da ridurre il rumore o prevedendo opere di mitigazione.** **INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO** Questi ultimi anni hanno confermato un trend in aumento delle fonti di pressione relative all'esposizione della popolazione ai campi elettromagnetici a radiofrequenza. Il maggior incremento si è registrato tra il 1998 e il 2003, anni in cui sono nate le reti di telefonia cellulare di seconda (GSM) e di terza (UMTS) generazione, anche gli anni più recenti hanno registrato un tasso di incremento degli impianti di telefonia cellulare dovuto al consolidamento delle reti UMTS di proprietà di diversi gestori privati. Nel frattempo si sono affacciate sulla scena cittadina nuove tecnologie di diffusione di segnali radio quali il DVB-H per la ricezione del segnale televisivo su telefono mobile e la realizzazione di reti wireless		**2_08 - Individuare le aree critiche dal punto di vista acustico e progettare le trasformazioni urbane in modo da ridurre la popolazione esposta.**	C1 Riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso

	metropolitane su cui il Comune di Genova si sta attivando avendo tra i suoi obiettivi la realizzazione del progetto Genova città digitale. Per quanto riguarda gli **elettrodotti è necessario mantenere le dovute distanze di sicurezza tra le linee d'alta tensione e i centri abitati, così come dai ripetitori televisivi.** **AZIENDE A RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE** Nel territorio comunale sono presenti 9 aziende a rischio di incidente rilevante di cui 4 art. 6 del D.Lgs 334/99 (Liquigas S.p.A., Tecnomine s.a.s., Petrolig s.a.s. e Ilva S.p.A) e 7 (Solimar S.p.A., ENI S.p.A.., Carmagnani S.p.A., Superba s.r.l., Iplom S.p.A., Sigemi s.r.l. e Getoil S.r.l) art. 8 del D.Lgs 334/99. Le aziende collocate a più stretto contatto con il tessuto urbano risultano oggi Carmagnani e Superba quindi risultano essere quelle che più necessitano di una delocalizzazione. In ogni caso sarà nella redazione del RIR comunale che si individueranno le incompatibilità, le compatibilità condizionate e le compatibilità a carattere preliminare qualora siano rispettati i parametri del DM 9 maggio 2001 e i criteri della Variante al PTC Provinciale.		**2_09 - Verificare le dovute distanze di sicurezza tra le linee di alta tensione ed i ripetitori televisivi ed i centri abitati.** **2_10 - Promuovere la messa in sicurezza delle industria a rischio di incidente rilevante.**	C1 Riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso A2 Promozione di un sistema produttivo innovativo, diversificato e sostenibile e valorizzazione della città come meta turistica

3_Aspetti geologici	Il quadro finale che deriva dall'analisi dei dati in possesso è un territorio con condizioni idrogeologiche molto eterogenee per le complesse interazioni tra criticità ed elementi di valore. Gli elementi di criticità sono riconducibili alle condizioni di elevato rischio idraulico dei tratti prossimi alla foce dei corsi d'acqua principali, dovute alle dimensioni spesso fortemente insufficienti delle sezioni d'alveo conseguenti ad opere di artificializzazione quali tombinature, deviazioni e restringimenti. A queste si deve aggiungere l'impermeabilizzazione di alcuni tratti di territorio, conseguenza dell'urbanizzazione non controllata degli anni sessanta, che rende più rapidi gli eventi di piena in grado di mettere in crisi il sistema. Le testate e le parti mediane dei bacini stessi sono anche, in talune situazioni, profondamente esposte a fenomeni di instabilità, talvolta di dimensioni rilevanti che, in rapporto a contenute distanze testata-foce ed alla conseguente brevità dei tempi di corrivazione, aggravano le condizioni di rischio consolidate nei tratti terminali delle aste torrentizie. Altro elemento di criticità quindi connesso al precedente è rappresentato dall'elevata suscettività al dissesto estesa a gran parte del bacino del Cerusa, alla fascia mediana del bacino del Leiro, alle aree di "Pian Grande" e dell'"Acqua Sulfurea" nel bacino del Branega, alla parte alta del bacino del S. Pietro e del Chiaravagna, a tutto il bacino del Varenna, alle aree di Fontanegli, S. Eusebio, Fontana, Pino Sottano e del crinale Forte Diamante - Forte Sperone - S. Pantaleo nel bacino del Bisagno, in loc. Stallo e San Desiderio nella valle Sturla. Complessivamente, si può affermare quindi che l'instabilità dei versanti contribuisce in maniera preponderante alla vulnerabilità delle aree urbanizzate del fondovalle soggette al rischio di esondazione. Elementi di criticità sono rappresentati anche dai poli estrattivi del ponente genovese (Sestri, Val Varenna) e della Val Bisagno. Tutti gli elementi di criticità suesposti sono da considerarsi prioritari nelle scelte di riqualificazione della pianificazione del territorio in rapporto alla sussistenza ed all'attualità dei vincoli ambientali individuati. Per le particolari condizioni orografiche e morfologiche		**3_01 - Promuovere azioni per la messa in sicurezza idraulica e geomorfologia del territorio**	C2 Difesa e valorizzazione del suolo e dell'assetto idrogeologico

4_paesaggio	Genova è una città fortemente urbanizzata lungo la fascia costiera in cui gli spazi naturali – agricoli e forestali – sono allo stesso tempo oggetto di forti pressioni e di elevate aspettative da parte della collettività. La natura – in tutte le sue forme, inclusa quella agricola e forestale – non è mai stata così vicina ed integrata al mondo urbano e, al contempo, così sollecitata e pertanto vulnerabile proprio perché la società esprime un bisogno crescente di "natura". E' necessario **superare la dicotomia città/natura**. La natura non è più una riserva di spazi per la città è uno dei suoi componenti. **Gli spazi naturali, agricoli e forestali devono formare un unicum con gli spazi urbanizzati in quanto svolgono un ruolo determinante nel definire la qualità di vita dell'insieme, il suo equilibrio sociale, la sua identità geografica, la sua ricchezza economica e il suo potere di attrazione.** L'obiettivo da perseguire è attribuire agli spazi naturali, agricoli e forestali un valore legato all'uso, al ruolo economico, di funzione sociale e collettiva e di progetti territoriali sufficientemente significativi e sostenibili da fare sì che l'urbanizzazione non sia più la loro unica destinazione. Genova ha la fortuna che l'urbanizzato non ha ancora invaso il verde extraurbano (linea verde) mentre nel tratto costiero (linea blu) raramente è stata rispettata la conformazione naturale. **Gli spazi naturali, agricoli e forestali metropolitani in alcuni casi formano ancora aree omogenee di grandi dimensioni ma anche nel caso in cui abbiamo subito processi di frammentazione, rappresentano tuttora superfici sufficienti alla realizzazione di una rete verde che deve essere il più possibile ricucita.** Questi spazi formano un insieme ecologico, un sistema paesaggistico, una possibilità di fruizione ricreativa, ma anche un potenziale di risorse agronomiche il cui valore dipende dalla capacità degli enti preposti di supportare adeguatamente un nuovo		**4_01 - Preservare gli spazi naturali, agricoli e forestali metropolitani in quanto, anche nel caso in cui abbiano subito processi di frammentazione, rappresentano superfici utili per il consolidamento o l'ampliamento di una rete; promuovere la ricucitura di detta rete ove frammentata.** **4_02 - Preservare e valorizzare la polifunzionalità (ambientale, ecologica, funzionale, ecc.) dello spazio naturale, agricolo e forestale.**	C4 Riqualificazione del verde pubblico urbano ed extraurbano C4 Riqualificazione del verde pubblico urbano ed extraurbano

	rilancio agricolo legato alla tutela delle varietà locali e allo sviluppo della vendita dei prodotti a chilometro zero ma anche allo sfruttamento della filiera del legno. Sono le diverse interrelazioni, bio-ecologiche, socio-ricreative, agro-economiche, ecc. che devono essere oggetto di un buon governo del territorio. **Lo spazio naturale, agricolo e forestale non è mai riconducibile ad un'unica funzione**. Le gestioni monofunzionali e le politiche settoriali (agricoltura, ambiente, turismo, ecc.) valorizzano in maniera durevole questo spazio solo alla condizione di organizzarsi sotto forma di partnership territoriali volte a garantire un approccio globale e concertato. **Gli spazi naturali della fascia periferica urbana hanno la prerogativa di svolgere diverse funzioni sulla stessa area oppure in rete purché la loro multifunzionalità sia regolamentata.** La riqualificazione dei **waterfront urbani (linea blu)** ricorre da tempo come obiettivo prioritario nelle strategie operative in numerosi paesi europei, inquadrata all'interno della politica della sostenibilità ambientale che considera il complesso rapporto tra acqua, ambiente naturale e ambiente urbanizzato. Le azioni possono svolgersi secondo **due indirizzi prevalenti: il primo volto alla riqualificazione urbana mediante grandi trasformazioni, il secondo al miglioramento della qualità dei luoghi con attenzione alla valorizzazione della loro identità.** La storia del governo del territorio nel genovesato non può prescindere dal considerare i **paesaggi terrazzati** come elemento fondante della sua matrice paesistica e di utilizzo dei versanti acclivi a fini agricoli. Oggi i paesaggi terrazzati non possono più avere un ruolo solo produttivo, pur rimanendo questa funzione indispensabile, ma quello di sistemi di gestione e di controllo di territori di qualità in cui, ai fini della sostenibilità ambientale, si concentrino valore economico, valore ambientale e valore socioculturale. Da un punto di vista ambientale i terrazzamenti permettono la stabilizzazione dei versanti, la gestione		**4_03 - Ricostruire e valorizzare, anche attraverso apposite regolamentazioni, la polifunzionalità della fascia periferica urbana.** **4_04 - Waterfront urbani (linea blu) da affrontare secondo due indirizzi prevalenti: il primo volto alla riqualificazione urbana mediante grandi trasformazioni, il secondo al miglioramento della qualità dei luoghi tramite interventi minuti ma diffusi tesi alla valorizzazione della loro identità**	C5 Rilancio e valorizzazione del territorio agrario produttivo B5 Rafforzamento del rapporto con il mare

	delle loro dinamiche e la regolazione del deflusso delle acque. L'abbandono dei terrazzamenti innesca fenomeni di rischio idrogeologico non solo per le aree oggetto dell'abbandono ma anche per le aree a valle. Gli eventuali finanziamenti investiti nel consolidamento dei paesaggi terrazzati quindi va inteso anche come un investimento in prevenzione del rischio idrogeologico. Dal punto di vista ecologico i terrazzi costituiscono habitat diversificati, caratterizzati da notevole variabilità microclimatica: funzioni che verrebbero perdute in caso di rinaturalizzazione seguente all'abbandono. Dal punto di vista socio-economico, quindi, il valore del mantenimento dei territori terrazzati è la sommatoria dei proventi di produzioni di qualità, del valore del controllo e della gestione dell'ambiente e dell'opera di prevenzione del rischio idrogeologico. **Considerati gli alti costi di gestione di un sistema così complesso le risorse possono essere ricavate da iniziative di promozione turistico-culturale, e da un efficace coordinamento delle politiche di intervento adeguate quali piani d'area o di parco, accorpamenti fondiari, incentivazioni, strategie di marketing territoriale a diverse scale.** Elementi di debolezza sono costituiti dagli episodi negativi di trasformazione del paesaggio, per i quali sono da valutarsi le possibilità di intervenire attraverso azioni di mitigazione, riqualificazione o riconversione. Sono presenti diversi elementi di forte impatto negativo, quale le aste autostradali, ed in particolare i tratti in viadotto che tagliano i quadranti paesistici percepibili dalla costa o che attraversano i centri abitati del capoluogo e delle delegazioni, rispetto al quale non sono evidentemente ipotizzabili interventi risolutivi. Rispetto ad altri episodi di criticità del paesaggio, quali la presenza di cave e discariche, le aree industriali fortemente impattanti, le artificializzazioni degli ambiti costieri e fluviali, si possono ipotizzare azioni di mitigazione e riqualificazione, che ne facilitino la conversione in risorse territoriali. La **tutela attiva dei sistemi paesistici individuati** appare indispensabile:		**4_05 - Tutela, riqualificazione e, ove necessario, ricostruzione dei territori terrazzati.**	C2 Difesa e valorizzazione del suolo e dell'assetto idrogeologico

	- nell'ottica del rafforzamento delle caratteristiche dell'identità urbana e culturale, - perché rivestono interesse storico-artistico - sono una risorsa turistico-ricreativa e culturale. Le aree soggette a maggiore trasformazione urbana dovranno essere oggetto di valorizzazione architettonica, paesaggistica ed ambientale delle prospettive urbane promuovendone il rafforzamento e la caratterizzazione.		**4_06 - Tutela attiva dei sistemi paesistici urbani ed extraurbani attraverso la conservazione e la valorizzazione: dei luoghi di identità paesistica, del paesaggio agrario o naturale, dei luoghi di eccezionale visibilità o panoramicità, degli ambiti di conservazione del paesaggio oltrechè degli specifici ambiti costieri.**	B4 Valorizzazione architettonica, paesaggistica ed ambientale degli assi di attraversamento della città
5_Aspetti demografici	Genova è una città in grande trasformazione. I cambiamenti di questi ultimi anni hanno coinvolto la struttura sociodemografica, il sistema produttivo, e gli aspetti fisici e funzionali della città. In questo scenario, il capoluogo ligure da un lato condivide con il resto del Paese alcune delle dinamiche socioeconomiche di fondo, dall'altro si differenzia per alcune specificità (si pensi al forte tasso di invecchiamento) ma anche per la determinazione e il dinamismo con cui sta conducendo una riprogrammazione radicale e sistemica del suo sviluppo, che lascia intravedere un'idea nuova di città, abbandonando definitivamente l'immagine storica di centro urbano ad alta vocazione industriale. Cambiamenti consistenti riguardano la struttura demografica. Dagli anni '70, quando superava gli 800mila abitanti, la città ha perso circa un quarto della popolazione. Oggi il calo si è arrestato e **da circa un decennio la popolazione complessiva si mantiene più o meno stabile, pur cambiando la composizione sociale, grazie soprattutto al consolidamento della presenza straniera**, ancora percentualmente inferiore a quella di altre città del nord ma rapidamente cresciuta negli ultimi anni. Segni della **modificazione strutturale della**		**5_01 - Tendere alla definizione di un Piano a "bilancio 0" per quanto**	A4 Rilancio delle politiche della casa e dei servizi alla persona

	composizione sociale sono il peso rilevantissimo della popolazione anziana e delle famiglie unipersonali. Pur in presenza, negli ultimi anni, di lievi miglioramenti sul fronte delle dinamiche naturali, queste restano di segno negativo, mentre la capacità di attrazione di nuova popolazione della città non è tale da determinare un'inversione di tendenza. Le previsioni a 15 anni sul fronte demografico descrivono una **città sostanzialmente attestata sull'attuale dimensionamento, ma con una riduzione importante della componente più giovane e, simmetricamente, un peso ulteriormente accresciuto della componente anziana**. Dinamiche evolutive importanti riguardano anche il settore economico, con una città che pur mantenendo una quota significativa di attività industriali ha un'occupazione ormai largamente collocata nei servizi. Cresce il lavoro delle donne ma resta il problema di un'intensità occupazionale e produttiva ancora debole rispetto alle altre città del nord-ovest. **Genova aspira a diventare sempre più una città polifunzionale che poggia il suo sviluppo su tre poli: porto/industria, ricerca, turismo/cultura.** I dati confermano come nella **città assuma sempre più rilevanza l'economia dei flussi**: con il **rilancio del porto**, e in virtù di una posizione altamente strategica, Genova è tornata infatti a svolgere un ruolo di primo piano nella gestione dei **flussi di merci nel bacino del Mediterraneo. In crescita anche il traffico di passeggeri con buone performance del settore crocieristico**. Affinché la dimensione di tali flussi possa essere mantenuta e sviluppata, diventano **assolutamente ineludibili gli interventi programmati sul telaio infrastrutturale, dalla gronda al terzo valico**. E diventa fondamentale **un uso attento della risorsa, che per ragioni morfologiche, è la più scarsa per il capoluogo ligure, quella spaziale**. Per tale ragione nel caso genovese è particolarmente delicata la		**riguarda la funzione residenziale.** **5_02 - Progettare e riqualificare lo spazio pubblico con attenzione all'accessibilità ed al superamento delle barriere architettoniche.** **5_03 - Rilancio del porto sia in termini di gestione di flussi merci che attenzione al settore passeggeri e crocieristico.** **5_04 -** (vedi 11_01) **Realizzazione di un sistema infrastrutturale integrato e costantemente adeguato allo sviluppo infrastrutturale del contesto nazionale e internazionale: ineludibili gli interventi programmati sul telaio infrastrutturale**.	B2 Promozione della città compatta e valorizzazione dello spazio pubblico e del territorio agrario e rurale A3 Incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo A1 Potenziamento delle infrastrutture di relazione nord-sud ed est-ovest

	composizione di esigenze funzionali legate alle attività economiche (il porto in primis) con quelle connesse agli usi urbani e alla vita dei quartieri, alla risorsa paesaggio. Dimensioni che richiedono un forte livello di coordinamento nella pianificazione. Anche grazie alla gestione degli eventi e agli investimenti sullo straordinario patrimonio storico artistico della città e sulle sue attrezzature culturali, la città in questi anni ha saputo rinnovare ed incrementare il proprio appeal all'esterno e può continuare a **sviluppare positivamente una forte linea di lavoro sulla vocazione turistica.** I trend recenti dimostrano infatti l'interesse crescente per Genova anche da parte del turismo straniero. Le dimensioni sopraccitate testimoniano dunque di una transizione rilevante, in cui si intrecciano opportunità ma anche problematiche.		**5_05 - Uso attento della risorsa urbana più scarsa: quella spaziale** **5_06 - Sviluppare interventi atti a favorire la vocazione turistica della città.**	B2 Promozione della città compatta e valorizzazione dello spazio pubblico e del territorio agrario e rurale A2 Promozione di un sistema produttivo innovativo e diversificato e sostenibile, valorizzazione della città come meta turistica
6_Aspetti socio-economici	Genova si colloca ormai stabilmente a ridosso del primo quartile delle province italiane per quanto concerne l'indicatore sintetico di qualità della vita proposto annualmente dal Sole 24 Ore (37° posto nel 2008, 19° nel 2009, 24° nel 2010). Se si guarda all'ultimo rating pubblicato, è interessante notare che solo Bologna (8°), Firenze (16°) e Milano (21°) la sopravanzano tra le realtà metropolitane prese in considerazione dallo studio (tab.21). In realtà, al di là dell'indice sintetico che ha sicuramente un valore impressivo dal punto di vista mediatico, ma che non è utile per comprendere le fenomenologie in atto, è interessante porre attenzione ai dati di dettaglio, che sono organizzati in sei differenti aree tematiche ognuna delle quali si "alimenta" con sei differenti indicatori. Per quanto concerne il tenore di vita, Genova si colloca al 41° posto preceduta da quasi tutti i grandi centri delle aree settentrionali del Paese. In realtà, se si guarda ai singoli indicatori si scopre che i fattori che maggiormente "mantengono in basso" l'indice genovese sono l'elevato costo delle abitazioni al metro		**6_01 - Promuovere politiche di accesso alla prima casa e/o canoni d'affitto calmierati** **6_02 - Promuovere politiche di sostegno alla crescita di'impresa.**	A4 Rilancio delle politiche della casa e dei servizi alla persona A2 Promozione di un sistema produttivo innovativo e diversificato e sostenibile, valorizzazione della città come meta turistica

	quadro e la bassa spesa pro-capite per beni durevoli. Tutti gli altri indicatori descrivono invece una realtà affluente con posizioni nella parte alta della classifica sia per quanto concerne i depositi bancari per abitante (11°), che per l'importo medio delle pensioni (6° posto) e per il trend di crescita del reddito pro-capite (17° posto). Tab. 21 □ Indici di qualità della vita complessiva, di qualità ambientale urbana e di felicità □ Anno 2010 (indici e rank) Per quanto concerne la vitalità socio-economica, Genova si colloca complessivamente al 21° posto nella graduatoria provinciale. In particolare, i singoli indicatori testimoniano una buona solidità dei soggetti economici (per quanto concerne il numero di fallimenti e protesti Genova occupa il 29° e 15° posto rispettivamente), dati soddisfacenti relativamente all'occupazione giovanile (35° posto). Per contro, dati inferiori alla media riguardano lo spirito di iniziativa imprenditoriale (69° posto per quanto concerne la natalità di impresa). Con riferimento alla disponibilità dei servizi ed alla qualità ambientale, Genova occupa la 36° posizione, ma ciò è dovuto soprattutto alla buona dotazione infrastrutturale rilevata dall'indice Tagliacarne (6° posto) e al valore dell'indicatore "Ecosistema urbano" di Legambiente (32°) sul quale si tornerà più innanzi in modo dettagliato. La città è più debole sotto il profilo dei servizi sanitari (64° posto per quanto concerne "l'emigrazione ospedaliera") e dei servizi all'infanzia (67° posto con riferimento alla copertura della domanda). L'area della solidità demografica vede la provincia di Genova nelle posizioni di coda (99°). Ciò è dovuto all'elevata densità abitativa (100°), alla bassa natalità (93°), alla quota di anziani sul totale (105°), al numero elevato delle separazioni (92°), e ad una presenza non particolarmente numerosa di stranieri (58°). L'unico indicatore, tra quelli proposti, dove Genova eccelle è la quota di laureati, decisamente superiore alla media nazionale e in grado di collocare la provincia all'11° posto nel rating.		**6_03 - Consolidare l'offerta di servizi pubblici per lo sport, il tempo libero, la cultura e, in generale, la socializzazione.** **6_04 -** (vedi anche 5_02 e 5_03) **Progettare e riqualificare lo spazio pubblico con attenzione agli aspetti che migliorano la qualità della vita e della salute dei cittadini.**	A4 Rilancio delle politiche della casa e dei servizi alla persona B2 Promozione della città compatta e valorizzazione dello spazio pubblico e del territorio agrario e rurale

	Nell'area della sicurezza risultano naturalmente penalizzate tutte le province caratterizzate dalla presenza di un grande centro urbano. Genova, con una quota molto elevata di popolazione metropolitana, risente in particolare della fenomenologia micro-criminale e si colloca all'86° posto. Ciò è dovuto ai dati relativi a quasi tutti i piccoli reati, dagli scippi e borseggi (106°) ai furti in casa (69°) e ai furti d'auto (81°). Recupera invece posizioni grazie al dato del trend recente che vede una significativa riduzione dei reati nell'ultimo quinquennio (6° posto tra le province italiane). L'ultima area presa in considerazione nello studio, quella relativa all'offerta di socializzazione, vede Genova in una posizione di vertice (al 3° posto dopo Rimini e Trieste). In questo caso gli indicatori che giocano positivamente sono l'indice di sportività (1° posto), gli acquisti in libreria (6°), l'offerta di spettacoli (16°) la dotazione di sale cinematografiche (7°) e di ristoranti (17°). Meno solida, ma comunque molto superiore alla media la situazione del volontariato (36° posto per numero di organizzazioni no-profit. Nel complesso, l'impressione che si ricava da una lettura dettagliata dei dati fin qui proposti, è quella di una collettività che si caratterizza per performance: - medio alte per quanto concerne la ricchezza e il tenore di vita, soprattutto con riferimento alla ricchezza delle famiglie ed al livello delle pensioni; - inferiori alla media per quanto concerne lo spirito imprenditoriale e la capacità di fare impresa; - superiori alla media nel garantire l'accesso al lavoro di giovani e donne; - nella media con riferimento alla dotazione di servizi di base (sanità, asili, giustizia); - medio alte a proposito della gestione delle variabili ambientali; - molto deboli riguardo al capitale umano, soprattutto a causa delle ben note dinamiche demografiche solo parzialmente compensate da un elevato livello medio di istruzione;		**6_05 - Progettare e riqualificare lo spazio pubblico con attenzione alla ricerca di soluzioni atte a favorire la sicurezza urbana.** **6_03** (Consolidare l'offerta di servizi pubblici per lo sport, il tempo libero, la cultura e, in generale, la socializzazione.)	B2 Promozione della città compatta e valorizzazione dello spazio pubblico e del territorio agrario e rurale A4 Rilancio delle politiche della casa e dei servizi alla persona

	- piuttosto deboli con riferimento alla presenza di fenomeni microcriminali (anche se in questo caso gioca la propensione a denunciare i reati) sia pure con una tendenza recente fortemente orientata alla diminuzione dei reati); - ottime per quanto concerne la dimensione dell'offerta culturale (vedi tab. 22) e associativa, con un picco di eccellenza riferito ai servizi per l'attività sportiva.			
7_cultura	Una città deve essere sostenibile non solo ambientalmente, economicamente e socialmente, basata su un modello di sviluppo che limiti lo spreco di territorio, di aria e di suolo, ma anche culturalmente. La cultura richiama il valore di ciò che dura, che va custodito per le generazioni future, di cui va fatta manutenzione, a cui si deve dare valore. Caratterizza i luoghi e i quartieri, ed è il segno più visibile delle loro capacità di stare nei flussi delle idee e dei pensieri. La cultura è il core business della società, è' il brand fondamentale che deve accompagnare le attività, lo sviluppo. La cultura è occupazione, lavoro di qualità, anche delle tante imprese "creative" che dal tessuto culturale trovano alimento per produrre beni e servizi. Senza dimenticare che la cultura è il motore principale del turismo. Nell'era della globalizzazione per sviluppare identità e specificità è essenziale partire dalla produzione/offerta culturale. Sapere e cultura sono gli strumenti che permettono di coniugare competitività e coesione sociale. La cultura nella città è anche welfare. Il teatro, la musica, l'arte sono l'elemento essenziale per costruire il dialogo fra le persone, persone appartenenti a diverse fasce di età, a diverse classi sociali, diverse etnie, diverse religioni. Genova città gateway, crocevia fra il Sud e il Nord del Mediterraneo non solo di merci ma anche di uomini e donne che portano con loro la cultura dei loro paesi d'origine. Cultura che fonda la sua identità, la sua specificità, rispetto alle tendenze omologanti della globalizzazione, e nello stesso tempo fonda la capacità		**6_03** (Consolidare l'offerta di servizi pubblici per lo sport, il tempo libero, la cultura e, in generale, la socializzazione.)	A4 Rilancio delle politiche della casa e dei servizi alla persona

	di stare attivamente in rete col mondo. La cultura è una delle leve fondamentali del turismo in città. I vantaggi degli investimenti in “cultura” si ripercuotono sull’insieme dell’economia cittadina, ma soprattutto da esse dipendono gli esercizi alberghieri e commerciali e la stessa attrattività delle crociere. **La cultura sta dal lato dell’equità e della crescita. E’ un fattore decisivo del progetto di sviluppo dei territori.** **La città è da sempre il luogo comunicativo per eccellenza. E’ memoria, e futuro. Le tecnologie sono il modo contemporaneo per potenziare questa funzione.** Genova smart city, per connettere attivamente i cittadini, trasmettere e ricevere cultura. Dotare le città di una rete informatica vasta e veloce è inoltre condizione per la sua sostenibilità ambientale, economica, sociale e culturale mantenendo e non dimenticando l’aspetto della socialità e del vivere con gli altri e l’importanza degli spazi pubblici, luoghi d’incontro e socializzazione.		**7_01 - Genova smat city: promuovere nuove tecnologie nella progettazione e riqualificazione degli spazi pubblici e degli interventi privati**	B1 Trasformazione di Genova in città metropolitana, multipolare, integrata e senza periferie
8_Sistema produttivo-commerciale-turistico	Se a Genova le specializzazioni produttive si sono sviluppate in due ambiti fisicamente diversi, la banchina e la fabbrica, esse sono strettamente interdipendenti, collegate dalla comune origine marittima. Non solo perché ne hanno connotato l’evoluzione storici effetti di vicinanza e flussi delle materie prime che attraversano il nostro territorio, ma anche perché la nostra industrializzazione si è caratterizzata nella fabbricazione di “pezzi unici” di prodotti complessi. Genova è una città di antica tradizione industriale in profonda trasformazione. **Accanto alle aziende tradizionali che hanno retto la crisi, sono emerse imprese riconducibili al terziario avanzato e alle alte tecnologie**. Non si può ancora parlare di un comparto, ma i presupposti principali esistono. La siderurgia è in via di trasformazione con l'adozione di tecnologie moderne e pulite. L’ambiente urbano della nostra città ospita già attività		**8_01 -** (vedi anche 5_03) **Sviluppare una città polifunzionale che poggia il suo sviluppo su tre poli: porto/industria, ricerca, turismo/cultura;** **la “green economy” deve essere trasversale a tutte le attività.**	A2 Promozione di un sistema produttivo innovativo e diversificato, e valorizzazione della città come meta turistica

	connesse alle frontiere tecnologiche: biotecnologie, tecnologie della comunicazione, scienze ambientali e della materia. L'attuale punto debole è che non sono riconducibili a vere filiere. Larga parte dei programmi e dei progetti attualmente in gestazione riguardano il settore produttivo e più in generale il complesso delle aree industriali o ex industriali disponibili. **Genova sta infatti gradualmente recuperando un ruolo produttivo importante nel contesto nazionale ed internazionale ed il processo di riconversione e diversificazione in atto sta dando importanti frutti**, a dimostrazione che la strada intrapresa può avere successo. **Le aree da trasformare, pur essendo quantitativamente e dimensionalmente ridotte sono però, allo stesso tempo, ancora relativamente numerose** e vedono la Civica Amministrazione impegnata su diversi fronti, dato che lo sviluppo produttivo ed occupazionale rappresenta uno degli obiettivi centrali. I temi sul tappeto sono molti ed importantissimi, a partire dal **porto, per proseguire con l'area siderurgica di Cornigliano, con il polo tecnologico di Erzelli, con il cantiere navale e con l'intero ambito di Sestri, con le riparazioni navali e con il comparto petrolifero**, tutti temi che il nuovo Piano deve ripercorrere, alla ricerca di soluzioni confacenti e soprattutto che possano diventare concretamente operative, poiché la riuscita della pianificazione può essere misurata solo attraverso la concretizzazione degli obiettivi. Accanto a questi temi di rilevanza urbana o regionale, esistono però **altri aspetti più circoscritti** la cui importanza non è inferiore, se non altro a livello locale: **il superamento o la messa in sicurezza delle industrie a rischio di incidente rilevante, la massima corrispondenza fra le esigenze delle aziende e le previsioni pianificatorie – perseguibile attraverso l'implementazione della legislazione sullo sportello unico per le imprese – il**		**8_02 - Presidiare i punti di forza del sistema produttivo genovese: porto, area siderurgica di Cornigliano, polo tecnologico di Erzelli, cantiere navale e l'intero ambito di Sestri e le riparazioni navali** **2_10** (Promuovere la messa in sicurezza delle industria a rischio di incidente rilevante) **8_03 - Favorire la corrispondenza tra le esigenze delle aziende e le previsioni pianificatorie, da**	A3 Incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo A2 Promozione di un sistema produttivo innovativo e diversificato, e valorizzazione della città come meta turistica A2 Promozione di un sistema produttivo innovativo e diversificato, e valorizzazione della città come meta turistica

	superamento graduale della commistione fra residenza ed attività produttiva, già posto come obiettivo di fondo del P.U.C. ma da perseguire con maggiore efficacia. Per favorire quest'ultimo processo è necessario che le aree produttive disponibili, oggettivamente limitate, vengano utilizzate al meglio e se del caso anche in maniera mirata, riservandole in parte allo scopo specifico e dove possibile incrementandole, poiché la qualità della città va di pari passo con l'eliminazione delle situazioni di incompatibilità più stridenti e con il recupero ottimale delle scarse risorse di spazio disponibili. Un ultimo accenno, deve essere rivolto alla **programmazione commerciale,** le cui valenze sono molteplici, in termini di prezzi, di occupazione, di socialità e di riqualificazione territoriale. La Regione Liguria detiene le principali competenze in questo settore ma il Comune deve far valere il proprio punto di vista che **mira ad un equilibrio fattivo fra commercio tradizionale e grande distribuzione,** dato che lo scopo di questa ricerca di equilibrio è il successo della politica del territorio e dei suoi obiettivi qualificanti. Per quanto concerne il commercio, in una situazione di consumi stagnanti, **non vengono previsti grandi ampliamenti per la grande distribuzione e si tende a promuovere la modernizzazione della rete distributiva e l'eventuale ricollocazione in armonia con gli sviluppi urbanistici**. Il Comune accompagnerà e promuoverà queste linee evolutive d'intesa con gli operatori commerciali. **In tale contesto vanno valorizzati i CIV** che hanno dimostrato di rivitalizzare anche le trasformazioni immobiliari e le riqualificazioni urbane. Essi possono diventare - e già in parte lo sono - preziosi alleati per migliorare la vivibilità dei quartieri. Per quanto riguarda la **produzione agricola** ci troviamo in una situazione a livello mondiale in cui l'attività agroalimentare sarà fortemente differenziata: da una parte le aziende e i sistemi agroalimentari		**perseguirsi anche attraverso l'efficientamento delle procedure.** **8_04 - Superamento graduale della commistione fra residenza ed attività produttive non compatibili con la residenza.** **8_05 - Per quanto riguarda la programmazione commerciale promuovere azioni per perseguire un equilibrio fattivo tra commercio tradizionale e grande distribuzione;** **8_06 - Contenere l'ampliamento della grande distribuzione tendendo a promuovere la sua modernizzazione e l'eventuale ricollocazione in armonia con gli sviluppi urbanistica.** **8_07 - Valorizzare i CIV.** **8_08 - Promuovere l'uso agricolo del territorio anche attraverso l'istituzione di parchi agricoli di sostegno alle produzioni di qualità e l'individuazione di azioni**	A2 Promozione di un sistema produttivo innovativo e diversificato, e valorizzazione della città come meta turistica A2 Promozione di un sistema produttivo innovativo e diversificato, e valorizzazione della città come meta turistica A2 Promozione di un sistema produttivo innovativo e diversificato, e valorizzazione della città come meta turistica A2 Promozione di un sistema produttivo innovativo e diversificato, e valorizzazione della città come meta turistica C5 Rilancio e valorizzazione del territorio agrario produttivo

	efficienti, in corsa per la competizione, che produrrà prodotti sempre più standardizzati e soprattutto in grado di produrre tanto a basso costo, dall'altro **un'agricoltura che fornirà prodotti di alta qualità da collocare sui mercati più esigenti ma in quantità limitata e con la caratteristica di essere fortemente legata con il territorio e l'identità locale e più rispettosa dell'ambiente** (agricoltura biologica e biodinamica). **Una forte integrazione fra settore agroalimentare, economia del territorio ed ambiente potrebbe aiutare a risolvere in un unico contesto problemi economici, demografici, sociali e ambientali,** permettendo al settore agricolo di riguadagnare un ruolo aggiungendo ai tradizionali compiti dell'agricoltura la produzione di nuovi servizi che una società più ricca e con più disponibilità di tempo libero richiede. **L'agricoltura genovese rientra sicuramente in quest'ultima tipologia, la sua competitività può derivare solo dalla qualità del prodotto e dalle sue caratteristiche di "tipicità"**. Il successo è naturalmente legato alle capacità umane dipendenti più che da fattori fisici da investimenti in strutture immateriali, che oggi costituiscono la vera ricchezza delle società avanzate, e da un marketing territoriale che tenga conto di diversi aspetti. Alcune produzioni di pregio non soddisfano la domanda come ad esempio il basilico DOP e il "Bianco di Coronata" DOC testimoniando una possibilità di crescita delle produzioni agricole se opportunamente supportate. Si potrebbe ipotizzare **l'istituzioni di parchi agricoli di sostegno alle produzioni di qualità finalizzate a creare una rete solida tra produttori ed avviare opportune politiche di tutela ambientale e marketing territoriale** ma soprattutto per creare azioni di pianificazione che favoriscano il **superamento del frazionamento del territorio agricolo.** Genova dispone di straordinari **giacimenti culturali, eccellenti tradizioni nello spettacolo, nell'arte, nello**		**che favoriscano il superamento del frazionamento del territorio extraurbano** **8_09 - Promozione di un sistema produttivo innovativo, diversificato e sostenibile, d'intesa con la Provincia ed i Comuni dell'area metropolitana.**	A2 Promozione di un sistema produttivo innovativo e diversificato, e valorizzazione della città come meta turistica

	sport e di buoni contenitori per sviluppare iniziative destinate non solo a soddisfare la domanda dei cittadini ma anche a creare ricchezza, potendo **puntare su un bacino di riferimento ampio e ricco come quello del nord ovest, come su aree più vaste sia nazionali che europee.** Genova, avendo iniziato il suo ciclo di vita di "prodotto turistico" solo nell'ultimo decennio, sta quasi superando la fase di inserimento sul mercato. Ora deve affrontare la nuova fase dello sviluppo dei diversi turismi mettendo a punto prodotti diversificati (cultura, congressi, affari, crociere…). In sintesi **il nuovo Piano Urbanistico deve fornire le regole per la promozione di un sistema produttivo innovativo, diversificato e sostenibile e puntare alla valorizzazione della citta' come meta turistica**. Deve essere prevista una pianificazione integrata del sistema produttivo territoriale, d'intesa con la Provincia ed i Comuni dell'area metropolitana genovese articolata in sottosistemi: 1) portuale (porto fabbrica); 2) industriale urbano; 3) artigianale/commerciale/sociosanitario urbano; 4) turistico/ricreativo/culturale; 5) agricolo produttivo e di presidio con una particolare attenzione alla "green economy" che deve essere trasversale a tutte le attività.			
9_Sistema portuale e litorale	L'analisi degli archi costieri evidenzia i casi in cui si rende necessaria una trasformazione più sostanziale, da ricondurre alla disciplina prevista dai distretti introdotti dalla Legge Urbanistica Regionale 36/97, rispetto a quelli che richiedono una riqualificazione ovvero l'assoggettamento ad una disciplina di carattere più conservativo. Oggi, con gli strumenti urbanistici PUC e **PRP in corso di nuova elaborazione**, si profila la necessità di predisporre una **nuova Intesa aggiornando i contenuti della pianificazione del porto e del suo rapporto con la città** sulla base delle trasformazioni e dei cambiamenti funzionali che si sono venuti via via definendo nel corso del tempo.		9_1 - definizione dell'intesa città/porto che individui i nuovi ambiti di interesse urbano e di interesse portuale ove condividere i contenuti pianificatori, coerentemente anche alla redazione del nuovo PRP.	A3 Incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo

	L'introduzione di funzioni urbane in ambiti portuali aveva caratterizzato il PRP 2001. L'evoluzione che tali aree hanno subito nel corso della vigenza dello strumento pianificatorio ha confermato la fondatezza di queste previsioni. L'intento è altresì quello di rappresentare la dinamica delle aree portuali, che per essere inserite in una realtà urbana sviluppano necessariamente con essa una dialettica forte, in continua trasformazione. E' quindi necessario fare il bilancio delle previsioni contenute negli strumenti di pianificazione urbana e portuale oggi in scadenza, per andare a definire le linee di sviluppo di una nuova Intesa, e quindi ripensare al rapporto fra ambiti d'interesse urbano e ambiti d'interesse portuale alla luce delle evoluzioni in atto.. **La pianificazione del nuovo PUC deve pertanto estendersi agli ambiti riconosciuti dal PRP vigente come ambiti di interesse urbano**, in quanto costituenti a tutti gli effetti parti del disegno della città. Tuttavia nell'ottica di considerare la città – porto come disegno complessivo ed integrato, occorre parallelamente riconsiderare, alla luce delle attuali evoluzioni, il rapporto fra interessi urbani ed interessi portuali che nel tempo si sono sempre più compenetrati. Si può pertanto avviare un **percorso volto alla definizione di un'intesa che individui i nuovi ambiti di interesse urbano e di interesse portuale** e riconosca la complessità di alcune aree di concertazione città – porto dove tale classificazione **non possa prescindere dall'approfondimento condiviso di contenuti pianificatori**. Allo scopo infatti le due Amministrazioni del la città e del Porto hanno istituito tramite convenzione un dedicato gruppo misto di lavoro volto agli sviluppi progettuali propedeutici alla costruzione dei rispettivi strumenti.			
10_Analisi del costruito	Dall'esito dell'operazione descrittiva effettuata, sia mediante il supporto cartografico che quello informativo, si ricavano gli elementi per poter delineare		**1_03** (Delimitare il territorio urbano all'interno del quale contenere la trasformazione	C4 Riqualificazione del verde pubblico urbano ed extraurbano

	l'insieme dei valori territoriali presenti, relativi quindi a risorse che concorrono e determinare i caratteri identitari dei luoghi. **Costruire sul costruito come riqualificazione e completamento piuttosto che come espansione deve quindi essere un obiettivo primario**. Il nuovo Piano Urbanistico Comunale non dovrà prevedere nuove periferie che comportino costi sociali, ambientali ed economici non sostenibili, ma prevedere la crescita della città attraverso il recupero del tessuto urbano, la riconversione di aree o edifici dismessi a partire dalle aree maggiormente accessibili e dotate di servizi. Le finalità principali delle scelte di realizzazione di nuove unità abitative dovranno mirare a: - **non compromettere** ulteriormente **i delicati equilibri territoriali**; - **valorizzare le potenzialità del centro storico e dei nuclei antichi**; - **riequilibrare le zone residenziali esistenti con dotazioni effettive e qualificate di servizi e infrastrutture**; - **rendere praticabile l'ipotesi del riadattamento di appartamenti di dimensioni superiori ai 200 mq**., laddove i proprietari considerino l'appartamento di proprietà ormai al di sopra del fabbisogno familiare. Senza un mercato della casa dinamico e accessibile, soprattutto negli affitti, è impossibile perseguire l'obiettivo della competitività del sistema urbano. Dunque, **modificare il mercato della casa nella città risulta una componente decisiva di una politica di sviluppo**. Tutto questo può essere promosso nei luoghi della città dove sono in atto trasformazioni o dove si ipotizza di realizzarne, promuovendo nuovi insediamenti abitativi e nuovi servizi, nella convinzione che oggi, con "l'implosione" della città (passata da circa un milione di abitanti agli attuali 600.000), non sembra più necessario incrementare l'edificazione, bensì ottimizzare l'uso del territorio. E nei quartieri "saturi" bisogna ricercare soluzioni che permettano l'innalzamento qualitativo del livello di vita.		della città, limitare il "consumo di suolo".) **1_04** (Favorire azioni di riqualificazione urbane di aree dismesse piuttosto che prevedere nuove espansioni.) **10_01 - Valorizzare le potenzialità del centro storico e dei nuclei, o sistemi, antichi.** **10_02 - Riequilibrare le zone residenziali esistenti con dotazioni diffuse e qualificate di servizi e infrastrutture.** **10_03 – Favorire gli interventi di frazionamento delle unità immobiliari di grandi dimensioni**. **10_04 - riqualificazioni del patrimonio edilizio esistente .**	B2 Promozione della città compatta e valorizzazione dello spazio pubblico e del territorio agrario e rurale B4 Valorizzazione architettonica, paesaggistica ed ambientale degli assi di attraversamento della città B3 Riequilibrio funzionale attraverso la valorizzazione delle peculiarità locali B2 Promozione della città compatta e valorizzazione dello spazio pubblico e del territorio agrario e rurale B4 Valorizzazione architettonica, paesaggistica ed ambientale degli assi di attraversamento della città

	Nella città sostenibile la strategia di intervento dovrà prevedere anche pesanti **riqualificazioni sul patrimonio esistente** la riqualificazione dovrà prevedere **l'utilizzo di materiali e tecnologie biocompatibili**, la ricerca di **autonomia energetica**, l'**abbattimento delle emissioni inquinanti**, oltre all'**utilizzo del ciclo delle acque piovane**. L'esame del patrimonio edificato in città rivela una forte presenza di edifici caratterizzati da obsolescenza tecnico funzionale e dispersione energetica che, se in alcuni casi (es. edilizia ottocentesca) presentano un pregio storico architettonico da preservare, nella maggior parte delle espansioni anni '50 e '60 è sostenibile ipotizzare di procedere a demolizioni-ricostruzioni che riqualifichino l'ambiente circostante e rendano efficienti i nuovi edifici (classe A o A+). Gli elementi di interesse ambientale, paesaggistico, storico e culturale devono essere considerati non tanto come vincoli, ma come occasione di valorizzazione, crescita e sviluppo della città, costituendo una base per successive azioni di promozione e gestione degli interventi di riqualificazione. Un caso particolare che merita **riflessione e approfondimenti specifici è costituito dall'eterogeneo patrimonio di edilizia universitaria**. Dall'attento studio dello stato qualitativo e quantitativo del patrimonio edilizio universitario e dalle riflessioni riguardanti i modi di vivere della popolazione studentesca, è possibile ricavare alcuni obiettivi strategici ai quali rivolgere gli interventi di attuazione del piano urbanistico comunale. Tra i prioritari si distinguono per urgenza: - l'ottimizzazione e la razionalizzazione dell'uso degli spazi in dotazione delle Facoltà con particolare riguardo alle aule didattiche, anche alla luce della riorganizzazione dell'Ateneo; - la ristrutturazione funzionale dei complessi utilizzati dall'Ateneo, allo scopo di ritrovare nuove disponibilità per il trasferimento di attività istituzionali oggi localizzate in strutture, non di proprietà, condotte in		**10_05 - Favorire l'utilizzo di materiali e tecnologie biocompatibili, l'autonomia energetica, l'abbattimento delle emissioni inquinanti, il riciclo della acque piovane.** **10_06 - Promuovere azioni per la rigenerazione e/o valorizzazione dei patrimoni immobiliari degli Enti pubblici e partecipati.**	C3 Genova città del sole, dell'efficienza energetica e del risparmio energetico A4 Rilancio delle politiche della casa, dei servizi alla persona e dell'offerta formativa

	locazione; - l'eliminazione di oneri derivanti da affitti passivi; - la manutenzione ordinaria e straordinaria di molti dei fabbricati utilizzati in ottemperanza anche alle norme antinfortunistiche vigenti; - la dismissione e l'alienazione degli immobili che non rientrano più in una politica edilizia di Ateneo efficace e ispirata all'efficienza; - la valorizzazione delle possibili fonti di reddito; - agevolazione alla realizzazione di residenze speciali per studenti, caratterizzate da alti standard qualitativi e prezzi competitivi. **Altro sistema patrimoniale su cui riflettere in modo unitario è costituito dalla rete delle aree ex-ferroviarie**. Per la progettazione urbanistica di tali aree devono essere definite apposite linee guida, i dimensionamenti in termini di edificato, gli standard di servizio, di aree a verde e di interesse generale, i criteri e le regole per le trasformazioni urbanistiche, il loro percorso attuativo. In particolare devono essere **individuati gli obiettivi e le scelte principali in merito all'impianto morfologico urbano, alla riorganizzazione della viabilità, delle connessioni pedonali e delle reti di trasporto pubblico, alla riqualificazione ambientale del contesto**. Ai fini della riqualificazione del costruito è significativo che la progettazione degli interventi di trasformazione suddetti contribuisca alla creazione di una rete di spazi urbani, piazze e percorsi, articolati in sistemi funzionali al miglioramento della qualità della vita in città.		**1_06** (Implementare il trasporto pubblico rispetto a quello privato) **1_07** (Limitare la realizzazione di nuove strade e di nuovi parcheggi attrattori di traffico nella città) **1_08** (Implementare la realizzazione di parcheggi di interscambio sulla cintura urbana o connessi alle reti infrastrutturali primarie.) **1_09** (Favorire modalità di trasporto eco-compatibili (mobilità dolce, treno, metropolitana, via mare, impianti di risalita -).	A5 Rafforzamento dell'intermodalità e dell'utilizzo del trasporto pubblico A5 Rafforzamento dell'intermodalità e dell'utilizzo del trasporto pubblico A5 Rafforzamento dell'intermodalità e dell'utilizzo del trasporto pubblico C1 Riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso
11_infra strutture e logistica	Quando - nel 2005 - l'Europa ha deciso di includere il Corridoio 24 (o Corridoio Genova-Rotterdam) fra le infrastrutture europee essenziali e prioritarie, ci ha implicitamente indicato quale deve essere il ruolo strategico ed il posizionamento economico di Genova. Ma ci ha anche imposto la realizzazione del collegamento ferroviario fra Genova ed			

	Alessandria/Milano per connettere il Porto di Genova ai mercati della Baviera, del Baden Wuttemberg e della Svizzera. il rischio evidente è che le inadeguatezze e i nostri ritardi finiscano per marginalizzare Genova al di qua dell'Appennino, mentre al di là si arresteranno le merci ed i servizi provenienti dal nord isolandoci. Quello infrastrutturale è il maggiore e più grave ritardo della nostra città, che rischia l'isolamento proprio quando la mobilità delle merci e delle persone si afferma come il più importante dei fattori competitivi. Rispetto al primo elemento evidenziato dalla sintesi interpretativa del PTC provinciale ad oggi si è fatto un lavoro parziale rispetto alla risoluzione della concentrazione di funzioni e della loro sovrapposizione conflittuale. Con l'approvazione (prevalentemente in regime di Legge Obiettivo 443/01) di un consistente numero di progetti infrastrutturali di grande rilievo si sono poste le basi per la concretizzazione della differenziazione delle funzioni e del servizio a cui le infrastrutture sono dedicate, ma è necessario alle soglie della fase attuativa un'organizzazione ed una messa a sistema generale del sistema infrastrutturale ovvero di una pianificazione strategica, dei livelli gerarchici e delle diverse tipologie di servizio (merci, passeggeri, ecc) compatibilmente con i diversi cronoprogramma dei lavori e con gli indirizzi attuali dello sviluppo urbano ai diversi livelli territoriali. **La definizione di un Nuovo PUC strutturato secondo obiettivi di Livello Territoriale nazionale ed internazionale, interurbano oltrechè urbano**, diversamente dalla struttura del PUC vigente, sostanzialmente limitato ad una zonizzazione generale urbana, **è imprescindibile** in primo **luogo per la definizione di un sistema infrastrutturale integrato e costantemente adeguato allo sviluppo infrastrutturale del contesto nazionale ed internazionale di riferimento**. **AUTOSTRADE**		**11_01** - (vedi 5_05) **Realizzazione di un sistema infrastrutturale integrato e costantemente adeguato allo sviluppo infrastrutturale del contesto nazionale e**	A1 Potenziamento delle infrastrutture di relazione nord-sud ed est-ovest

	Per quanto riguarda il sistema autostradale sono avviati i progetti di raddoppio per le direttrici del ponente e nord e per l'accessibilità al centro città, nonché le relative connessioni alla viabilità urbana principale con le uscite di Voltri, Bolzaneto, la galleria di connessione dal casello di Aeroporto - Borzoli - nuova strada di Scarpino ed il Nodo di San Benigno (raddoppio autostradale Voltri Genova (Gronda), Nodo di San Benigno, viadotto di accesso al porto di Voltri) da rivedere in funzione del mantenimento/demolizione della sopraelevata e del progetto tunnel, mentre si definirà in parallelo il quadro del Levante ancora prematuro rispetto ad un progetto condiviso. Il progetto di declassamento dell'A10 previsto nel PUC vigente con le relative connessioni andrà revisionato secondo una logica di economia e priorità di intervento (ad esempio con la prioritaria Complanarizzazione dell'autostrada a Prà) verso un obiettivo del completamento delle connessioni del sistema infrastrutturale che si delineerà nel progetto del Nuovo PUC. **STRADE** Per quanto riguarda il sistema stradale principale, a Ponente sono in fase di realizzazione i principali progetti della Strada di Scorrimento a Mare, di Lungomare Canepa, di sponda destra Polcevera, del Sardorella e dei raccordi sulle sponde destra e sinistra alla Foce del Polcevera, mentre si dovrà adottare una fase transitoria di funzionamento del nuovo sistema con la Sopraelevata Aldo Moro in attesa delle decisioni in merito al tunnel subportuale; gli interventi a levante sono limitati al compimento della strada di sponda sinistra del Bisagno, ad una miglior definizione dell'uscita di levante della Sopraelevata tramite una grande rotatoria alla Foce, mentre i progetti di viabilità principale, non essendo connessi ad un progetto autostradale avviato e destinati principalmente allo scorrimento del traffico commerciale e degli abitanti, più che a soddisfare esigenze legate allo sviluppo economico della città, sono decisamente indietro e da revisionare secondo i		**internazionale e a tal fine:** **- Realizzazione della strada a mare e del suo prolungamento a ponente;** **- Promuovere la "Metropolitanizzazione" della linea ferroviaria**	

	nuovi indirizzi sulla mobilità cittadina. **FERROVIA** Alcune criticità evidenziate nella Descrizione Fondativa del PTC Provincia quali la sovrapposizione dei tracciati ferroviari e stradali e le difficoltà conseguenti di ristrutturazione dei sistemi in tessuti urbani densi e con scarsità di aree disponibili come Genova permangono, ma allo stato attuale con i progetti in procinto di essere realizzati, il progetto infrastrutturale strategico deve essere condiviso a tutti i livelli istituzionali cittadini tenendo conto delle variabili in gioco, attuando economie nei diversi progetti e volgendole a favore dello sviluppo economico e cittadino, nella programmazione integrata delle cantierizzazioni, dei tempi di realizzazione, delle esigenze di riqualificazione degli spazi urbani limitrofi, della risoluzione di nodi di interscambio a favore del Trasporto Pubblico Locale (TPL). Per quanto riguarda il sistema ferroviario sono stati approvati tre grandi progetti in regime di Legge Obiettivo il Terzo Valico ed il Nodo ferroviario, volti a definire la specializzazione dell'infrastruttura di trasporto, per l'Alta Velocità di passeggeri e merci verso i corridoi europei del Nord il primo, il quadrupplicamento e sestuplicamento della linea per la separazione del traffico di transito e metropolitano, il secondo, ed il progetto delle Grandi Stazioni di Brignole e Principe con la definizione dell'interscambio diretto con la metropolitana questi ultimi in fase di avvio lavori (febbraio 2010) Per quanto riguarda i progetti di logistica ed intermodalità delle merci sono stati definiti gli obiettivi di sviluppo della pianificazione di settore con il piano industriale delle Ferrovie (2003 e successivi aggiornamenti) ed il "Protocollo di Intesa per l'ottimizzazione ed il pieno utilizzo delle capacità produttive delle linee ferroviarie per il traffico merci da/per il porto di Genova" (2005) in coordinamento con i piani di sviluppo del Porto di Genova e con il progetto per la			

	realizzazione dell'area logistica dell'hub portuale di Alessandria in aree ferroviarie la cui realizzazione è imprescindibile dai grandi progetti infrastrutturali stradali e ferroviari. **INTERMODALITA'** È necessario che negli obiettivi della pianificazione strategica del futuro PUC siano inseriti i temi dell'intermodalità e della mobilità da declinare secondo le esigenze del Trasporto Merci e del Trasporto Pubblico con progetti condivisi fra tutti gli Enti Locali ed istituzionali. **Un buon funzionamento del sistema infrastrutturale ed una buona accessibilità generano processi di sviluppo, di trasformazione e di riconversione urbana auspicabili dal Nuovo PUC**. Nelle fasi di realizzazione del progetto del Nodo Ferroviario ed in particolare dei due progetti di Grandi Stazioni per Principe e Brignole si stanno attuando interventi integrati con il progetto della Metropolitana di Genova attraverso intesee convenzioni con il Comune di Genova per la concretizzazione dell'intermodalità dei sistemi di trasporto (in attuazione di precedenti Protocolli di Intesa del '92,'99 e 2003). Con il Protocollo di intesa tra Regione Liguria, Comune di Genova, Ferrovie dello Stato spa "Potenziamento del sistema ferroviario di Genova e riassetto urbanistico delle aree ferroviarie" del 03/10/08 **si sfrutta la presenza di stazioni ferroviarie nelle zone centrali dei tessuti urbani** e un ulteriore potenziamento delle stesse come un **elemento di forza del sistema, che può offrire facili condizioni di accessibilità, rafforzando tale opportunità** attraverso la redazione di un Piano Direttore di maggior respiro e coordinato con le previsioni del Nuovo PUC che contempli anche **progetti di riconversione di spazi operativi dismessi adiacenti le stazioni, per servizi di parcheggio - creando quindi intermodalità tra mezzo privato e mezzo pubblico**. **TERMINAL TRAGHETTI, STAZIONE**		**1_08** (Implementare la realizzazione di parcheggi di interscambio sulla cintura urbana o connessi alle reti infrastrutturali primarie.)	A5 Rafforzamento dell'intermodalità e dell'utilizzo del trasporto pubblico

	MARITTIMA E AEROPORTO Gli “hub locali” di tipo portuale e aeroportuale, destinati al trasporto passeggeri, a tutt’oggi **non sono serviti da una stazione ferroviaria e da adeguati sistemi di trasporto,** nonostante le linee transitino a poca distanza da essi, la possibilità di raggiungere questi obiettivi di base deve scaturire dalla capacità di sfruttare le opportunità progettuali che forniscono alcuni interventi di trasformazione urbana ed infrastrutturale previsti nel breve periodo a Sestri Ponente e nell’arco del Porto Antico di Genova (Nodo Ferroviario, Strada di Scorrimento a Mare (SSM), Erzelli, Calcinara, Ponte Parodi, ecc.) e nell’integrazione con quelli previsti nel più lungo periodo (Gronda, Terzo Valico, Hennebique, ecc). **PORTO** Con i più recenti progetti per il porto di Genova principalmente con il progetto Waterfront di RPBW (2004), che nel disegno generale di sviluppo portuale fa propri e riassume in sé anche i progetti infrastrutturali interni al porto in allora definiti, si è avviato un processo di eliminazione della disfunzione secondo cui ciascun sistema vive autonomamente rispetto agli altri. Per un progetto di sviluppo portuale congruente la riqualificazione del porto non può prescindere dal disegno infrastrutturale, né dei progetti interni al porto interamente dedicati alla funzione del trasporto merci (Autostrade del mare, viadotto di accesso al porto di Voltri, Sopraelevata portuale) , né dei progetti infrastrutturali urbani ai quali poi essi si devono raccordare (Terzo Valico, Nodo Ferroviario, raddoppio autostradale Voltri - Genova (Gronda), Complanarizzazione A10 Prà, Aeroporto, SSM, Tunnel sub portuale). **A tale scopo non meno importante è affrontare l’organizzazione del sistema infrastrutturale (gomma e ferro) strutturata in modo gerarchico: per il traffico veloce e di attraversamento, per il traffico urbano di scorrimento, per il traffico urbano,** possibilmente **evitando il più possibile che**		**11_02 – Connettere gli “hub locali” a stazioni ferroviarie e/o sistemi di trasporto pubblico** **9_1** (definizione dell’intesa città/porto che individui i nuovi ambiti di interesse urbano e di interesse portuale ove condividere i contenuti pianificatori, coerentemente anche alla redazione del nuovo PRP..)	A3 Incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo A3 Potenziamento delle infrastrutture di relazione nord-sud ed est-ovest

	il traffico delle merci da e per il porto scorra sulla viabilità urbana eventualità da scongiurare attraverso la definizione di pochi punti di ingresso al porto possibilmente dedicati e disposti in modo strategico. **La riorganizzazione deve considerare la caratterizzazione tipologica delle direttrici fondamentali che costituiscono il sistema**: - **la direttrice di costa, che interagisce con il tessuto urbano di Genova**, estremamente ricca di specializzazioni, come si è visto a volte in conflitto tra loro da riordinare al contempo con il sistema infrastrutturale di servizio (GOMMA: raddoppio autostradale Voltri Genova (Gronda), A10, SSM, Aurelia, Busvia Trasporto Pubblico Locale; FERRO: quadruplicamenti di Ponente e Levante, terzo binario del ponente metropolitanizzazione della ferrovia e nuove stazioni) - **la direttrice della Val Polcevera svolge e svolgerà sempre più in futuro funzioni di collegamento tra il polo centrale genovese e le aree dell'entroterra padano** attraverso l'alta Val Polcevera e la Valle Scrivia con un ruolo di coordinamento dell'**offerta logistica a servizio delle aree portuali, ed a questa funzione si associa l'affermarsi di specializzazioni produttive e commerciali di rilievo** (GOMMA: gronda, A7, Strade sponda sin/dx; FERRO: Terzo valico AV AC, Nodo ferroviario, metropolitanizzazione della ferrovia e nuove stazioni) - **la direttrice della Val Bisagno dove le infrastrutture svolgono un maggior ruolo di supporto alle funzioni insediate**, con particolare riguardo alle attività commerciali e produttive, ma residenziali, per essa dovrà essere potenziato il Trasporto Pubblico Locale con la realizzazione della busvia			
12_Reti tecnologiche	**Tunnel per alloggiamento di servizi** Incentivare i gestori di pubblici servizi (escluso il gas) a prendere in considerazione l'ipotesi di **realizzare, nell'ambito di nuove urbanizzazioni o dei rifacimenti infrastrutturali, un tunnel sotterraneo unico per alloggiare tutte le canalizzazioni** in maniera da poter facilmente ispezionare ed eseguire le		**12_01 - Promuovere, nell'ambito delle nuove urbanizzazioni o rifacimento infrastrutturali, la realizzazione di tunnel sotterranei unici per**	B1 Trasformazione di Genova in una città metropolitana, multipolare, integrata e senza periferie

	necessarie manutenzioni senza dover rompere il suolo pubblico. **Elettrodotti: Interramento reti aeree** Nell'ambito degli interventi di riassetto e potenziamento della rete di trasmissione a 132 kV della città di Genova, finalizzati a garantire una maggiore continuità di alimentazione dei carichi metropolitani e migliorare la sicurezza e affidabilità del servizio previsti nei Piani di Sviluppo da Terna spa , il Comune stipulerà con quest'ultima **accordi per rinnovare il sistema elettrico della città anche mediante l'interramento di reti aeree ad alta tensione e l'eliminazione di cavi e tralicci obsoleti** a beneficio dell'ambiente e del territorio e della salute della popolazione. In particolare è prevista la ricollocazione in sottosuolo dei due elettrodotti che si dipartono dalla Centrale di Produzione Genova Termica e di quello della Valbisagno Molassana-Canevari. **Trattamento scarichi** Indicare **ambiti pilota dove prevedere** in collaborazione con Mediterranea delle Acque (gruppo IREN), tramite sistema flessibile di premi o sgravi fiscali e corsi all'educazione ambientale, di **incentivare gli interventi separazione degli scarichi fognari per trattamenti diversificati, recuperando le parti riutilizzabili e ridurre la massa di liquami da depurare**. **Trattamento rifiuti** indicare **ambiti pilota dove prevedere** in collaborazione con AMIU tramite un sistema flessibile di premi o sgravi fiscali e corsi d'educazione ambientale, **di incentivare gli interventi di raccolta differenziata totale** compreso il recupero della parte umida dei rifiuti urbani **per ridurre drasticamente la produzione dei rifiuti.** **Reti infotelematiche** La Direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 3 marzo 1999 "razionale sistemazione nel sottosuolo degli impianti tecnologici" , nell'obiettivo di favorire le tecniche che minimizzano gli impatti		**alloggiare tutte le canalizzazioni** (escluso gas). **12_02 - Promuovere l'interramento di reti aeree ad alta tensione con contestuale eliminazione di cavi e tralicci.** **12_03 - Incentivare gli interventi di separazione degli scarichi fognari per trattamenti diversificati, recuperando le parti riutilizzabili e ridurre la massa dei liquami da depurare** (vedi precedenti punti 2_2, 2_04, 2_5, 2_06). **2_07 – (**Promuovere azioni per la raccolta differenziata totale**.)**	C1 Riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso C1 Riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso C1 Riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso

	ambientali e le successive norme di legge in materia (art 5 bis del D.L. n.40 25/3/2010 convertito in Legge n. 73 del 22/05/2010) introducono la possibilità per gli enti locali, qualora siano impiegate tecniche che riducono l'impatto ambientale e l'intralcio alla circolazione veicolare, di derogare alle prescrizioni del codice della strada che prevede una profondità di posa minima dall'estradosso, in carreggiata, pari ad 1 metro; Previe le opportune verifiche, il Comune acconsentirà sperimentalmente la metodologia di **scavo con minitrincea in grado di ridurre i costi socio ambientali connessi all'apertura dei cantieri**, il loro impatto sul territorio e sulle attività socioeconomiche e consentire la velocizzazione dei lavori. **Città digitale: Rete metropolitana wireless** Utilizzando le moderne tecnologie Wi-Fi gli utenti possono collegarsi da qualsiasi punto del Territorio alla rete informativa utilizzando dispositivi diversi, dai computer portatili ai palmari, ai nuovi cellulari. **La collocazione di antenne collegate alla rete già presente unitamente all'estensione ed al rinnovamento della esistente distribuzione sotterranea in fibra ottica, potrà dotare Genova di una copertura totale** consentendo all'utenza di accedere in tempo reale alle informazioni, alla prenotazione di servizi, alla gestione delle emergenze e della sicurezza. **La tecnologia Wireless rappresenta inoltre elemento di contenimento degli spostamenti urbani e delle esigenze di mobilità contribuendo agli obiettivi di sostenibilità dell'intera area metropolitana**. Il Comune procederà alla stipulazione di accordi operativi per il completamento del servizio in fibra ottica con l'installazione integrata di impianti wireless in tutti i quartieri della città. L'azione di cui sopra è coerente con l'iniziativa Patto dei Sindaci lanciata dalla Commissione Europea il 29 gennaio 2008 durante la seconda settimana europea per l'energia sostenibile alla quale il Comune di Genova ha aderito nel corso del 2009, approvando		**12_04- Favorire il completamento del servizio in fibra ottica con l'installazione integrata di impianti wireless in tutti i quartieri della città.**	B1 Trasformazione di Genova in una città metropolitana, multipolare, integrata e senza periferie

	nell'agosto del 2010 il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (SEAP).			
13_Livello puntuale del PTCP	E' stata sviluppata una metodologia per l'individuazione delle componenti del paesaggio di rilevante valore che oltre ad individuare corsi d'acqua, crinali, percorsi di origine storica, le emergenze paesaggistiche, gli elementi storico-artistici paesaggisticamente rilevanti e le aree di rispetto delle emergenze paesistiche. **Nell'ambito della valutazione paesistica sono indicati i luoghi di identità paesistica, il paesaggio agrario o naturale, i luoghi di eccezionale visibilità o panoramicità, nonché gli ambiti di conservazione del paesaggio, oltreché gli specifici ambiti costieri**. Ciò al fine di pervenire ad una **disciplina di livello puntuale** estesa non solo alle aree non insediate ed al territorio extra urbano ma anche all'intero ambito urbano quale parte costituente e significativa del paesaggio genovese.		**4_06 - Tutela attiva dei sistemi paesistici urbani ed extraurbani attraverso la conservazione e la valorizzazione: dei luoghi di identità paesistica, del paesaggio agrario o naturale, dei luoghi di eccezionale visibilità o panoramicità, degli ambiti di conservazione del paesaggio oltrechè degli specifici ambiti costieri.**	B4 Valorizzazione architettonica, paesaggistica ed ambientale degli assi di attraversamento della città
14_Servizi pubblici	Esistono **parametri di riferimento che affermano valori fondamentali, necessari al vivere bene**. In particolare gli **standard urbanistici** assegnano valori di superficie per abitante a cui attenersi; quali ad esempio le superfici di parcheggio, quelle di servizi scolastici o sociali in genere, quelle di verde pubblico, ecc. Tali valori a Genova sono in taluni casi disattesi, almeno per quanto concerne parcheggi e spazi verdi realmente fruibili. Infatti - ad esempio - il verde pubblico cittadino, per essere condotto a parametri accettabili, è incrementato dalla cornice collinare. Indubbiamente ciò rappresenta un patrimonio, ma non è certo godibile agevolmente come potrebbe e dovrebbe esserlo un parco cittadino situato in posizione centrale; come nelle grandi e piccole città europee ed italiane. **L'applicazione degli standard europei per il verde è un obiettivo di benessere non più eludibile**; visto l'evidente e progressivo impoverimento e degrado della nostra città. **Il verde pubblico va pensato come un unico sistema di tutela del paesaggio e della salute dei cittadini, valorizzando i parchi storici,**		**14_01 - Standard urbanistici quali parametri di riferimento per l'affermazione del fondamentale valore del bene comune.** **14_02 - Nelle aree di trasformazione di dimensioni adeguate applicare gli standard europei per il verde.** **14_03 - Organizzare e gestire il verde pubblico come un unico sistema di**	A4 Rilancio delle politiche della casa, dei servizi alla persona e dell'offerta formativa A4 Rilancio delle politiche della casa, dei servizi alla persona e dell'offerta formativa C4 Riqualificazione del verde pubblico urbano ed extraurbano

	curando e ampliando i parchi esistenti, decidendo le regole della fruizione pubblica dei giardini e della cura delle aiuole. In questa situazione, ferma restando l'impossibilità di reperire territorio, si deve cercare un meccanismo che consenta la "messa a norma della città"; ovvero il raggiungimento dei valori minimi stabiliti dagli standard. Possibilmente, il superamento degli stessi. In generale, anche in relazione alle altre tipologie dei servizi (istruzione, interesse comune, parcheggi) la legislazione di riferimento, tutt'ora rappresentata dal D.M. 2 aprile 1968 n. 1444, appare infatti non più attuale, tanto più se si considerano i dati dell'andamento della popolazione genovese dalla fine degli anni '60 ad oggi che evidenziano il drastico calo della popolazione in età scolare e l'incremento degli abitanti con oltre 65 anni di età. Quindi, pur considerando che il più elevato tasso di scolarizzazione attuale e l'evoluzione del modello di assistenza sanitaria hanno determinato una parziale compensazione, si deve constatare che i dati dimensionali stabiliti nel 1968 risultano squilibrati rispetto alla realtà in atto e che occorre **predisporre una gestione del sistema complessivo degli spazi che tenga maggiormente conto della flessibilità, della intercambiabilità e della integrabilità dei servizi anche in ragione del particolare assetto territoriale genovese e della elevata densità dell'edificato.** Il cambiamento delle scelte dei cittadini genovesi nella sepoltura (che ha registrato percentuali della cremazione di circa il 60%) porta a diversificare la destinazione delle aree cimiteriali fino ad oggi occupate, per la maggior parte, dai campi di inumazione. I possibili utilizzi degli spazi cimiteriali: - realizzazione di tombe di famiglia - cimitero animali da affezioni - realizzazione tempio crematorio comunale - realizzazione di "giardini" destinati alla dispersione delle ceneri.		**tutela del paesaggio e della salute dei cittadini** (vedi anche punto 4_01 Preservare gli spazi naturali, agricoli e forestali metropolitani in quanto, anche nel caso in cui abbiano subito processi di frammentazione, rappresentano superfici utili per il consolidamento o l'ampliamento di una rete; promuovere la ricucitura di detta rete ove frammentata); **14_04 - Programmare una gestione del sistema complessivo degli spazi che tenga maggiormente conto della flessibilità, della intercambiabilità e della integrabilità dei servizi anche in ragione del particolare assetto territoriale genovese e della elevata densità dell'edificato**.	B3 Riequilibrio funzionale attraverso la valorizzazione delle peculiarità locali

	Tali utilizzi rispondono non solo a richieste dell'utenza, ma anche a previsioni normative. **In generale il nuovo PUC dovrebbe puntare alla creazione o potenziamento di almeno una struttura pubblica pregiata di riferimento in ogni Municipio**, ponendo particolare attenzione alla riduzione delle servitù urbane presenti particolarmente in alcune aree urbane (per esempio Val Bisagno) e cercando di bilanciare l'offerta dei servizi pregiati ed ambientalmente compatibili.		**14_05 - Puntare alla creazione ed al potenziamento di almeno una struttura pubblica pregiata di riferimento in ogni municipio**	B3 Riequilibrio funzionale attraverso la valorizzazione delle peculiarità locali
15_Stato di attuazione del PUC vigente	L'attuazione del PUC 2000 è avvenuta principalmente mediante il ricorso ad aggiornamenti periodici e a varianti, anche a carattere strutturale, che hanno virato gli obiettivi originari per introdurne altri. Il ricorso agli aggiornamenti ed alle varianti è stato massiccio a partire dal 2001 sino al 2008, con ben 39 Delibere del Consiglio Comunale in ulteriore crescita con provvedimenti in corso di formalizzazione (adeguamento disciplina del commercio, degli alberghi, alla L.R. 16/2008, ecc.). In termini sostanziali il PUC vigente ha avuto una attuazione non programmata, anche per la mancata redazione del Programma Attuativo previsto dall'art. 7 bis delle relative Norme di Attuazione, che avrebbe dovuto contenere l'esplicitazione delle azioni di governo del territorio, delle strategie e delle priorità, nonché la precisazione delle modalità e dei contenuti dell'azione pianificatoria. Tale Programma attuativo, peraltro in linea con le disposizioni di cui all'art. 55 della L.R. 36/1997, sarebbe dovuto essere stato approvato all'inizio di ogni mandato amministrativo ed avere validità pari alla durata in carica del governo comunale e da approvarsi da parte del Consiglio Comunale, previa effettuazione di ampie consultazioni con la popolazione, con le organizzazioni e con gli operatori. L'esito complessivo che si ricava dalla verifica puntuale dello stato di attuazione del PUC 2000, è quello di un **alternarsi di eventi significativi, peraltro anche frutto di varianti, e di trasformazioni non ancora attuate, nel contesto di una gestione della**			

	parte ordinaria del Piano che ha fatto registrare rilevanti problematiche, segnatamente per quanto concerne i meccanismi del trasferimento della edificabilità nell'ambito delle sottozone BA e BB, con il manifestarsi di interventi edificatori, prevalentemente nelle aree del levante cittadino, scarsamente compatibili dal punto di vista paesaggistico e del corretto inserimento urbanistico. In questo contesto il **supporto decisivo all'attuazione del Piano è stato prevalentemente impresso dalle trasformazioni programmate nel PTC regionale dell'Area Centrale Ligure**, in attuazione del quale sono stati avviati e/o compiuti rilevanti interventi.			
16_partecipazione e analisi swot	Queste sono state le prime esperienze di condivisione del percorso di formazione del nuovo Piano Urbanistico Comunale. I soggetti che hanno partecipato a questo processo hanno risposto in modo puntuale rispetto al ruolo rivestito investendo maggior energia nell'approfondimento dei temi più strettamente legati alle specificità delle competenze del gruppo rappresentato. Al di la del risultato conseguito nel merito questa prima fase di condivisione ha generato grande soddisfazione tra gli attori coinvolti proprio perché è stata non prevista per legge ma attivata veramente per raccogliere indicazioni e condividere il percorso di formazione del PUC. Le maggiori difficoltà incontrate sono state principalmente far comprendere, specialmente ai Municipi, che le indicazioni che si cercavano dovevano essere di livello urbanistico e non legate solamente alle semplici problematiche manutentive o di gestione delle reti infrastrutturali. Al momento è in atto un ulteriore processo partecipativo tra Urban Lab ed i Municipi per l'esplicazione su base cartografica delle tematiche territoriali specifiche meglio conosciute dalle comunità locali che costituiranno la base di elaborazione della definizione degli ambiti di livello 3. **Le principali indicazioni emerse dal coinvolgimento delle diverse realtà territoriali**			

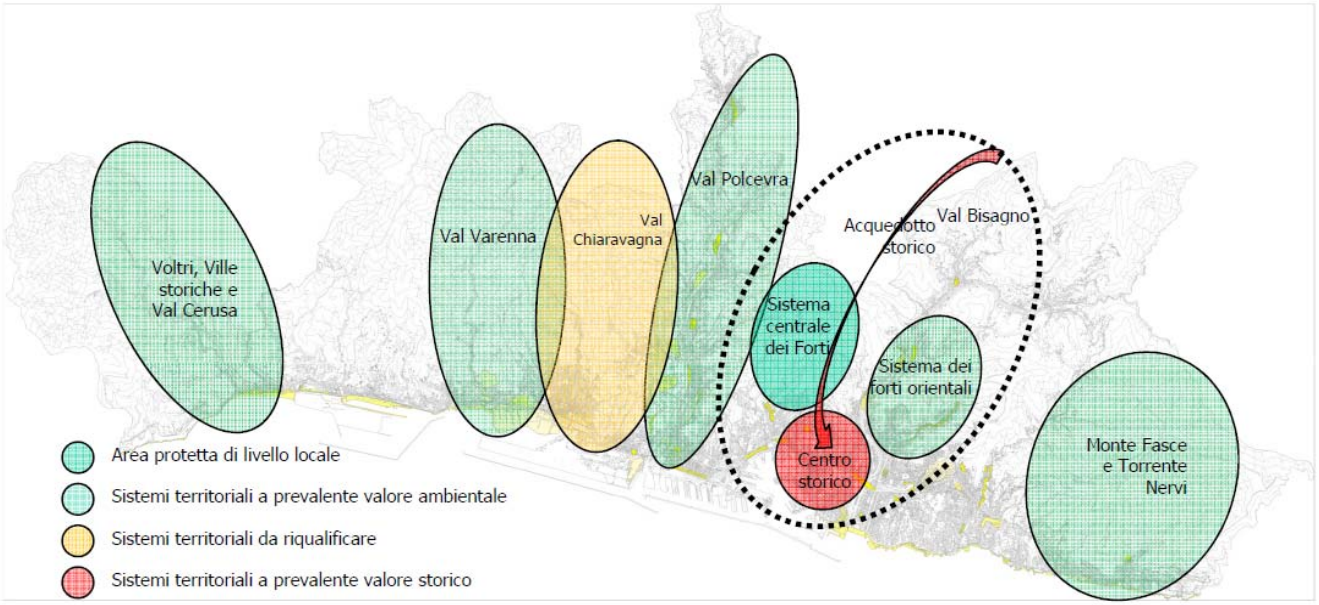
	evidenzia un bisogno di rafforzamento identitario delle comunità locali che, a quasi un secolo dalla creazione della Grande Genova, continuano a riconoscersi nelle peculiarità urbane, ambientali e territoriali proprie dei loro nuclei originari. Parallelamente ogni territorio individua delle servitù subite da anni a favore dell'intera città, siano esse infrastrutture o servizi o insediamenti produttivi. In sede di redazione del nuovo PUC bisognerà quindi **tendere ad un riequilibrio nella distribuzione delle opere impattanti o prevedere adeguate compensazioni a fronte del sacrificio che una comunità è chiamata a sopportare per il bene comune**. Dall'altro lato ogni territorio manifesta delle caratteristiche proprie dalle quali è bene partire per sviluppare un progetto di sistema finalizzato alla valorizzazione delle identità locali unitamente ai loro territori.		**16_01 - Favorire azioni di rafforzamento identitario delle comunità locali.** **16_02 - Tendere ad un riequilibrio nella distribuzione delle opere impattanti o prevedere adeguate compensazioni a fronte del sacrificio che una comunità è chiamata a sopportare per il bene comune**	B3 Riequilibrio funzionale attraverso la valorizzazione delle peculiarità locali B1 Trasformazione di Genova in una città metropolitana, multipolare, integrata e senza periferie
17_Sintesi_ Criticita_ Opportunità			Vedi cartografia	

Allegato 2

SISTEMI TERRITORIALI

Documenti a corredo

SISTEMI TERRITORIALI



Dal Documento degli Obiettivi:
“Tenuto conto delle esigenze di riequilibrio delle condizioni ambientali fra centro urbano e territorio esterno, della necessità di risarcire alcune porzioni di territorio segnato da condizioni di degrado ambientale o di dissesto idrogeologico nonché di valorizzarne gli aspetti legati all’identità locale, sono stati individuati alcuni sistemi territoriali.
Per lo più si tratta di territori con una forte identità e che in passato hanno svolto un loro ruolo significativo nell’economia locale che si espletava lungo l’asse mare-monti. Da quando si è scelto di costruire la grande Genova l’asse della struttura economica è ruotato e le reti di relazioni si sono concentrate prevalentemente sull’asse costiero con conseguente disequilibrio degli antichi rapporti con il centro cittadino.
La proposta al territorio è quella di valutare la possibilità di una disciplina finalizzata a consentire un meccanismo di perequazione urbanistica tra gli interventi previsti nel tessuto urbano e le possibili ricadute sull’entroterra.

In questi sistemi territoriali potranno essere utilizzati fondi e finanziamenti previsti dai programmi europei, nazionali e regionali, interventi da prevedere nel programma dei lavori pubblici e oneri di urbanizzazione; saranno inoltre specificatamente attivate politiche di difesa idrogeologica del territorio e di sviluppo di produzione di energia da fonti alternative. Gli sviluppi pianificatori conseguenti si pongono in coerenza con la Descrizione Fondativa nonché con gli Obiettivi di piano. Su tali sistemi inoltre dovranno essere sviluppate attività di partecipazione attiva oltre che di marketing territoriale.”

I bacini idrografici riportati nelle immagini prodotte non devono essere intesi come rigidamente rappresentativi dei confini dei relativi sistemi, bensì come nuclei di più vasti territori da considerare nella pianificazione, per garantire le connessioni tra i diversi sistemi e con il tessuto urbano esistente, al fine di valorizzare le comuni identità, riconosciute nelle descrizioni delle relative schede.

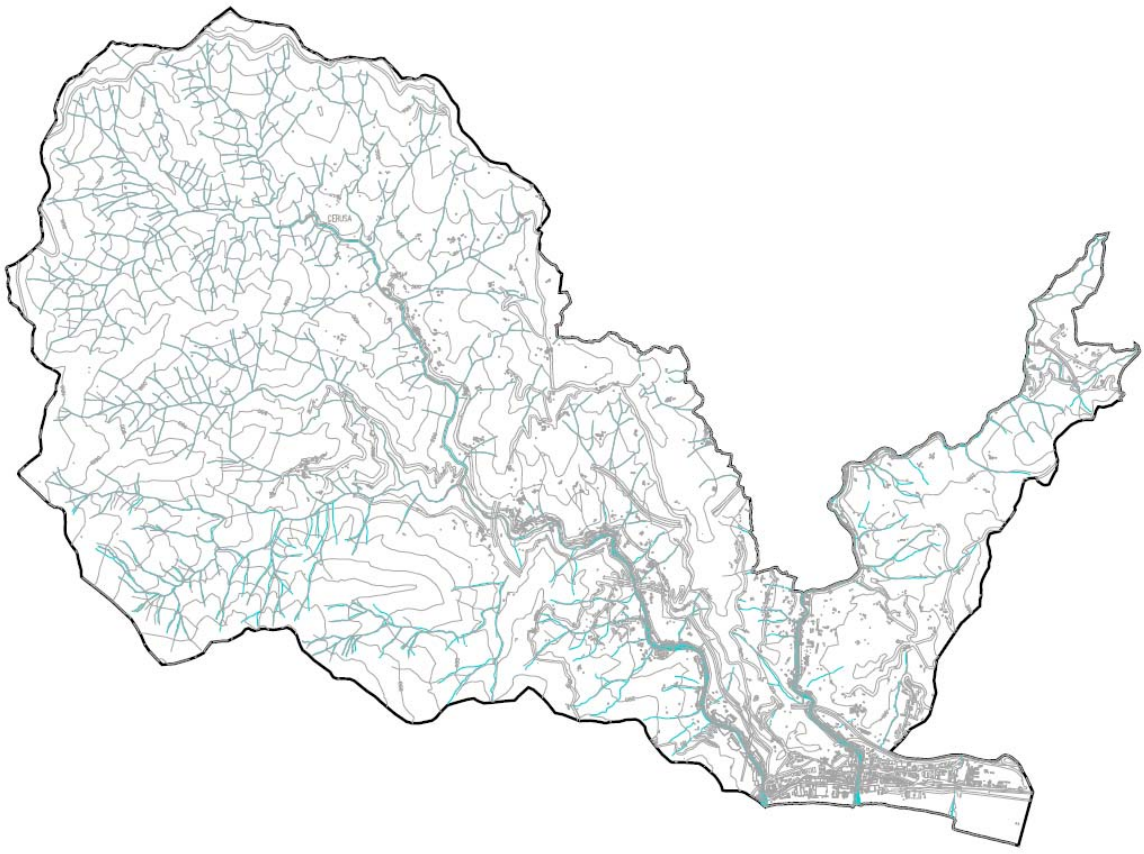
Sistema Territoriale			
Genova	Municipio VII Ponente		

Voltri -- Val Cerusa e Torrente Leira - Ville Storiche

1. Dati Generali

Superficie	29,7	Kmq
Abitanti	10.146	N° ab
Densità	3,4	ab/ha

Procedura EMAS	Piani o programmi in corso	Agenda 21



2. Area Geografica

Localizzazione	Lo spartiacque appenninico, in corrispondenza del tratto compreso nel Gruppo del Monte Beigua, si presenta come uno stretto altopiano, lungo circa 28 km, 18 dei quali a quote superiori a 1000 m. Sul versante meridionale, partendo dalla parte di Genova, il primo che si incontra è il monte Reixa, al confine del Comune di Genova e quello di Arenzano, poco distante dal passo del Faiallo. Da questa sezione del massiccio, in territorio genovese, parte la stretta e ripida valle del Cerusa, che sbocca a Voltri dopo aver fiancheggiato il Bric del Dente (1109 m s.l.m.) e le alture del passo del Turchino. La Val Cerusa è una piccola valle del genovesato che prende il nome dal torrente Cerusa, è posta nel ponente cittadino sopra il quartiere di Voltri. Il torrente Cerusa ha origine sulle pendici del Bric del Dente, a quota 1050 m s.l.m. circa e, dopo un percorso di circa 10.7 km in direzione NO-SE, defluisce in mare, perpendicolarmente alla linea di costa, a Voltri in Comune di Genova. Il bacino del torrente Cerusa è delimitato a levante dallo spartiacque con il bacino del torrente Leiro, a occidente dallo spartiacque con il bacino del torrente Lerone e dallo spartiacque con il bacino del rio Fontanelle e a settentrione col versante padano. Questa incassata e selvaggia vallata incisa dal Torrente Cerusa ha in Fiorino, da Florem “fiore” con riferimento alla fertilità del suolo ed alle coltivazioni. Questo paese potrebbe essere considerato di tipo alpino, per alcune peculiarità. E' circondato e dominato dalle anticime del Monte Beigua e del Monte Dente (anche Bric del Dente), che ne contrassegnano il paesaggio. Esistono ancora alcuni nuclei rurali, posti a monte del paese, ed ormai abitati da anziani del posto, che con grandi fatiche legate alle asperità del terreno, coltivano su terrazzamenti sostenuti da muri a secco e strappati alla montagna, principalmente fieno, utilizzato per l’ alimentazione di capre, pecore e qualche bovino. Nella zona dell’ alta valle, è facile incontrare alcuni esemplari di daini che, indisturbati, pascolano nelle zone più pianeggianti; zona particolarmente frequentata risulta la conca prativa di Case Giassi a quota 597, posta immediatamente a valle del Monte Dente. Una strada che corre parallela al torrente Cerusa, conduce dopo circa tre chilometri all’ abitato di San Bartolomeo delle Fabbriche; proseguendo, sempre in salita, per alcuni chilometri ancora, oltrepassata la deviazione per la frazione Sambuco (o Sambugö), si arriva sulla piazza del paese. Anche a monte dell’ abitato di Fiorino, è presente una cartiera tutt’ ora in funzione, che risulta essere stata edificata nel 1580 da Nicolò Ansaldo a “Masucho” (Massucco: toponimo con cui viene indicato un piccolo nucleo rurale a monte di Fiorino). Il torrente Leiro (identificato localmente come Leira) nasce da Punta Martin (1.001 m), bagna la frazione di Acquasanta, il comune di Mele e poi sfocia nel quartiere di Genova-Voltri nel mar Ligure. Il torrente Leiro propriamente detto nasce dopo Mele, dove confluiscono i torrenti Gorsexio e Acquasanta[1]. Da un punto di vista geologico il suo bacino è interamente situato all'interno del "Gruppo di Voltri". Il paese di Acquasanta e' collocato geograficamente nell'immediato

	entroterra di Genova Voltri, a circa 8 km dalla costa, nella valle del Leira alla base dell'erta e rocciosa Punta Martin (1001m slm). Alle falde delle montagne che dividono questa valle da quella dello Stura hanno le loro sorgenti i tre torrenti principali che attraversano questo territorio: - il Gorsexio - il Ceresolo/Biscassa - L'Acquasanta che si riuniscono in un solo corso d'acqua in località Fondocrosa, formando il Leira, che dà nome all'intera valle.
Descrizione dell'area	L'assetto oro-idrografico del bacino del T. Cerusa è fortemente condizionato da fattori geodinamici endogeni. La morfologia della valle è molto articolata con profili trasversali quasi sempre asimmetrici e con bacini secondari molto più sviluppati in sponda orografica destra che in sinistra. Nel complesso la morfologia è caratterizzata da una elevata energia dei rilievi che determina, soprattutto nelle zone occidentali del bacino, dove prevalgono terreni di natura serpentinitica, un paesaggio molto simile a quello che si riscontra in ambiente tipicamente alpino. Nel territorio del bacino del T. Cerusa nulla o praticamente assente è l'attività estrattiva in atto per lo sfruttamento di materiale da costruzione né i rilievi di campo e le informazioni raccolte hanno evidenziato che nella zona fossero presenti, in passato, cave o miniere di interesse significativo. Il bacino idrografico del T. Cerusa si sviluppa in un'area caratterizzata dalla presenza di terreni appartenenti al complesso litologico ofiolitifero noto come "Gruppo di Voltri", costituito da un complesso sistema di falde metamorfiche situate in posizione interna rispetto all'arco alpino occidentale. La zona di Fiorino risulta adagiata ai piedi dei monti Reixa e Bric del Dente, rilievi facenti parte del massiccio del Monte Beigua, i cui versanti esposti a mezzogiorno, notevolmente scoscesi, sono formati da un substrato roccioso costituito da serpentinite, una roccia che in relazione alle proprie caratteristiche chimiche non permette un grande sviluppo della vegetazione. Le rocce del monte Beigua, inquadrate dai geologi nel "Gruppo di Voltri", con tengono notevoli quantità di magnesio e metalli pesanti, che influenzano negativa mente lo sviluppo della vegetazione conferiscono al paesaggio quel caratteristico aspetto brullo e selvaggio. In realtà il massiccio del Beigua era in origine parte del fondo di un bacino oceanico, che fu spinto verso l'alto dalla contrazione di due placche continentali; le sue rocce erano quindi porzioni dell'antica crosta oceanica che in un primo momento venne spinta in profondità dove subì deformazioni e trasformazioni metamorfiche causate dalle forti pressioni e dalle alte temperature, dando origine successivamente a serpentiniti metagabbri, metabasalti ecc.. Quando ebbe fine la collisione tra le due placche continentali, tali rocce furono spinte nuovamente in superficie formando tra gli altri il massiccio del monte Beigua e quello del Monviso. Le rocce più comuni sono le Ofioliti o "pietre verdi", il cui colore verde è apprezzabile solo sulle rocce con recenti fratture, in quanto l'esposizione all'aria ed al l'acqua rende tali rocce di un colore rossastro.

Vegetazione	E’ un’area molto aspra e selvaggia, priva di infrastrutture e a densità abitativa nulla e attraversata dallo spartiacque appenninico principale, che determina una netta diversità morfologica e ambientale: dal versante marino si osservano forti dislivelli, ove prevalgono magre praterie rocciose, accumuli di pietre e sfatticci inframmezzati da bassi arbusteti ad *Erica* sp.; dal lato del versante padano, dominato dal Monte Dente (1107 m), i rilievi, più dolci e arrotondati, sono occupati da ecotoni montani con corileti e da pregevoli boscaglie a prevalenza di faggio e di latifoglie orofile.

3. Quadro storico e stato attuale

Sviluppo del territorio	La valle del torrente Cerusa è la valle di Voltri.Questa valle è famosa per la produzione della carta a partire dal XV secolo, dove ha una notevole diffusione la manifattura della carta facilitata dalla ricchezza d’ acqua della zona, elemento indispensabile per le lavorazioni e per la produzione di energia elettrica. Fabbriche si trova al centro della Valle del Cerusa, a poche miglia da Voltri: il nucleo più antico venne edificato dalla famiglia Dongo tra il 1610 e il 1630. I Dongo si inserirono nel settore della produzione cartaria tra il XVI e i primi anni del XVII secolo: rilevarono lungo il Cerusa alcuni edifici esistenti, ne fecero costruire di nuovi e diedero vita a Fabbriche, una sorta di "città della carta". Da qui la carta prendeva la via del mare e riempiva i magazzini della casa di Siviglia, Alicante, Cadice. Nel seicento la località era un complesso di diciannove edifici da carta, collegati tra loro da un'ardita serie di canali, una ramiera, un mulino, un forno, un palazzo padronale e, dal 1622, una cappella dove si officiava regolarmente. Nella prima metà del XIX secolo iniziò il processo di conversione d'uso e trasformazione di Fabbriche (anche se nel 1833 risultano ancora funzionanti sedici manifatture per la carta bianca e tre per la carta straccia). Nel 1847 alcuni edifici vennero trasformati dai Westermann in filanda: iniziò così una conversione delle risorse locali, e più in generale di tutta l'area voltrese, a favore della manifattura tessile; nel 1897 viene avviato lo jutificio Vigo, che chiuderà nel 1952, segnando la conclusione di un'esemplare e plurisecolare vicenda industriale. I diciannove edifici da carta del XVII secolo sono tuttora riconoscibili seppur trasformati (solo uno, sotto la strada, è stato rimosso e sostituito): alcuni di essi, dapprima destinati ad abitazioni operaie e dormitori ad uso degli stabilimenti tessili, sono oggi adattati ad appartamenti. iustiniani descrive nel XVI secolo la valle del Leira come un sistema di insediamenti caratterizzati dalla presenza di numerosi molini, ferriere, edifici per la produzione della carta. Gli opifici preindustriali, attivi nella valle prevalentemente tra XVII e XIX secolo, per dimensione e modalità produttive erano fortemente integrati e complementari alle ville agricole in cui si inserivano con opere di regimazione idraulica. Nella valle c’erano nomi come Ilva, Mondadori e Wax&Vitale: la prima non ha bisogno di presentazioni, basta solo dire che una volta la

fonderia era qui; la seconda era la cartiera della nota casa editrice, si produceva carta di qualità elevata attraverso la filiera completa; la terza è la società che importava numerosi liquori internazionali e quel famoso whisky dall'etichetta storta».
Nello splendido ambiente naturale della vallata del Leira, dove un tempo esistevano solo poche case di contadini,e in seguito fiorirono piccole industrie che le diedero notevole fama (fabbriche di carta, localmente chiamate "edifizi", stabilimenti per la filatura e tessitura di lana e cotone, stabilimenti per la produzione di pasta alimentare) sorge il paese di Acquasanta.
Il nome deriva dalla presenza di fonti di acqua sulfurea, considerata miracolosa e utilizzata fin dall'antichità per curare malattie della pelle, gastriti, sinusiti.
Inoltre Acquasanta è nota per il bellissimo Santuario di Nostra Signora dell'Acquasanta, collegabile ad un'antichissima venerazione di una sacra immagine in luogo frequentato da tempo immemorabile per la presenza di acqua solforosa.
Interessanti mete di visite anche il Museo della Carta, la Neviera (silos in pietra atto alla conservazione della neve per la produzione del ghiaccio, considerata dagli esperti la più antica d'Europa), la Carbonaia, le incisioni della Pietra Issel, la Casa di Pietra.
Alla foce del Cerusa si entra nell'abitato di Fabbriche e successivamente in Voltri, dove con una continuità storica traviamo le ville, che si estendono verso il litorale di levante sino a Prà, dove si inseriscono e diventano parte integrante del Parco del Basilico.
Villa Lomellini Doria Podestà.
Costruita nel 1629 su progetto di Bartolomeo Bianco per Giacomo Lomellini, Doge di Genova (1625-1627), passò in seguito ai Doria, e nel 1847 a Luca Podestà (che più tardi acquistò anche la limitrofa villa Sauli unificandone così le diverse pertinenze agricole).
All'interno, l'articolazione del piano nobile con la successione di scala, loggia aperta e grande salone centrale, denota l'influenza dell'Alessi.
La realizzazione della litoranea sacrificò la bella scala esterna.
Addossata lateralmente alla villa sul lato di ponente rimane la piccola cappella neoclassica.
Villa Sauli Podestà.
Edificata nel XVII secolo, la villa appartenne ai Sauli finché non fu acquistata da Luca Podestà (1848). Dall'atrio una breve rampa di scale in ardesia conduce al giardino retrostante, una seconda rampa immette nella luminosa galleria dalla quale si entra in un ampio salone. La cappella gentilizia venne originariamente dedicata al SS. Nome di Maria, poi (1823) all'Assunta: sulla volta e nella parte absidale sono visibili stucchi settecenteschi. Dopo essere stata sconsacrata venne adibita a magazzino.
Villa Adorno Piccardo
Costruita probabilmente nel XV secolo, rimase di proprietà degli Adorno fino all'ottocento, quando fu acquistata da Francesco Piccardo. Verso il 1630 Giò Battista Adorno incaricò Bartolomeo Bianco di progettarne l'ampliamento; la villa subì ulteriori modifiche con la costruzione di due bassi corpi a terrazza con balaustra, posti ai lati del fronte a mare. Le volte delle sale erano decorate con scene mitologiche: gli affreschi sono andati perduti per i gravi danni subiti durante l'ultima guerra. Il grande parco che circondava il palazzo fu lottizzato attorno al 1960, mentre nel

	1973 l'edificio venne suddiviso in appartamenti. Villa della Duchessa di Galliera, La villa, costruita dai Brignole Sale tra il XVII e il XVIII secolo, subì diverse trasformazioni: nel 1780, ad opera di Giuseppe Canepa, che decorò gli interni in stile Rococò, e nel 1870, quando Maria, duchessa di Galliera, decise la realizzazione del vasto giardino all'inglese. Dal 1930 è in affitto al comune di Genova e aperta al pubblico.
Infrastrutture	Strada di valle di difficile percorrenza per il suo sviluppo articolato e stretto dal fiume da una parte e dalla conformazione collinare dall'altra. Fortemente compromesso nel tempo per la percorrenza giornaliera di mezzi pesanti di servizio alle attività produttive.

4. Descrizione dell'intervento

Caratteristica principale	Il progetto si basa sul concetto che lo sviluppo sostenibile sia un processo dinamico di evoluzione delle modalità di sfruttamento delle risorse, degli investimenti economici e dello sviluppo tecnologico. Il mantenimento vivo ed il recupero dei valori, delle tradizioni e delle memorie storiche e delle attività economiche caratteristiche, rimane un punto fermo per il futuro recupero della valle. Il recupero ed il mantenimento delle biodiversità quindi valorizzazione della natura e dell'ambiente integrato con il recupero delle attività legate al mondo agricolo ed allo sfruttamento naturale delle potenzialità del suolo e vegetazionale tali da rivitalizzare la filiera del legno e costituire elemento importante per la filiera corta alimentare con la creazione di mercati a Km 0. Il recupero degli edifici ancora esistenti che ospitavano le vecchie cartiere deve essere rivolto ad una riqualificazione che guarda ai valori delle tradizioni locali, che sia da volano per una nuova economia della valle. Recuperare il valore delle cartiere quali produttrici di carta di alta qualità. Tutto ciò con i dovuti accorgimenti che devono tenere conto della sostenibilità e della autosufficienza energetica (acqua, vento, sole). Valorizzazione del Museo della Carta di Acquasanta Non ultima la valorizzazione turistica della valle che si pone nei confronti dell'offerta cittadina come oasi naturale che nel suo interno richiama le caratteristiche di una vera valle alpina seppur a pochi chilometri dal mare, ambiente adatto per l'allevamento del bestiame. Potenziamento delle attività sportive quali arrampicata, mountain bike ed escursionismo. Numerosi sentieri non asfaltati percorribili in mountain bike, collegano la località al passo del Turchino. Per gli escursionisti, alle spalle della stazione c'è l'inizio del sentiero direttissimo per Punta Martin, impegnativo ma panoramico. Gli amanti dell'arrampicata possono cimentarsi sulle rocce della Baiarda, che fino all'immediato dopoguerra fu la principale palestra di alpinismo per i genovesi. Lo sviluppo delle Terme di Acquasanta riaperte al pubblico. La continuità con le ville storiche di Voltri crea una grande opportunità per una offerta turistica integrata capace di creare curiosità sia dal punto di vista naturalistico, storico e gastronomico. La creazione di un percorso ideale all'insegna della sostenibilità che unisca le cartiere con le ville ed il Parco del Basilico può essere un punto

	qualificante per il sistema territoriale della Val Cerusa
Previsioni infrastrutturali interne	La mobilità all'interno della valle dovrà prediligere sistemi di trasporto a basso impatto ambientale nonché integrarsi con sistemi ciclopedonali ed escursionistici. Ne consegue che l'intento è quello di non intervenire con previsioni infrastrutturali pesanti, ma legate alla fruibilità del territorio strettamente legate agli obiettivi del sistema territoriale.

Macroaree	**Obiettivi**	**Azioni**
Edificato	• Nuove costruzioni passive e biocompatibili (es. casaclima) • Recupero dell'edilizia esistente in chiave biocompatibile e con miglioramento della classe energetica.	• Recupero delle Cartiere per produzione di alta qualità e insediamento di attività della filiera della carta. • Recupero delle ville per attività culturali
Energia	• Efficienza e risparmio energetico • Generazione di energia da fonti rinnovabili	• Realizzazione impianti di energie rinnovabili
Mobilità	• Rafforzamento dell'intermodalità • Intensificazione del servizio di trasporto pubblico	• Favorire la ciclo pedonalità, i percorsi a cavallo o a dorso di mulo e utilizzo di mezzi elettrici
Infrastrutture		• Parcheggio d'interscambio con mobilità sostenibile (bici, asini, muli, cavalla etc.) • Creazione di un percorso ciclo – pedonale tra le ville storiche ed il Parco del basilico
Sistema produttivo		• Eco-Turismo • Aree camper e campeggi • Valorizzazione del ciclo della produzione della carta, tutela ultima cartiera funzionante e l'insediamento di attività artigianali connesse alla filiera della carta • Allevamento • Favorire (mercati a Km 0) • Filiera del basilico
Ciclo dei rifiuti	• Aumento percentuale raccolta umido	• Recupero della carta di scarto prodotta dalle attività presenti.
Ambiente	• Contrasto perdita biodiversità	• Processo continuo di

	• Consolidamento del territorio • Abbattimento degli inquinanti • Controllo ciclo dei rifiuti • Dismissione aree di cava	monitoraggio • Creazione dedicate osservazione flora e fauna e laboratori ambientali • Reintroduzione piante • Valorizzazione delle caratteristiche dell'ambiente alpino (Fiorino - Sambuco)

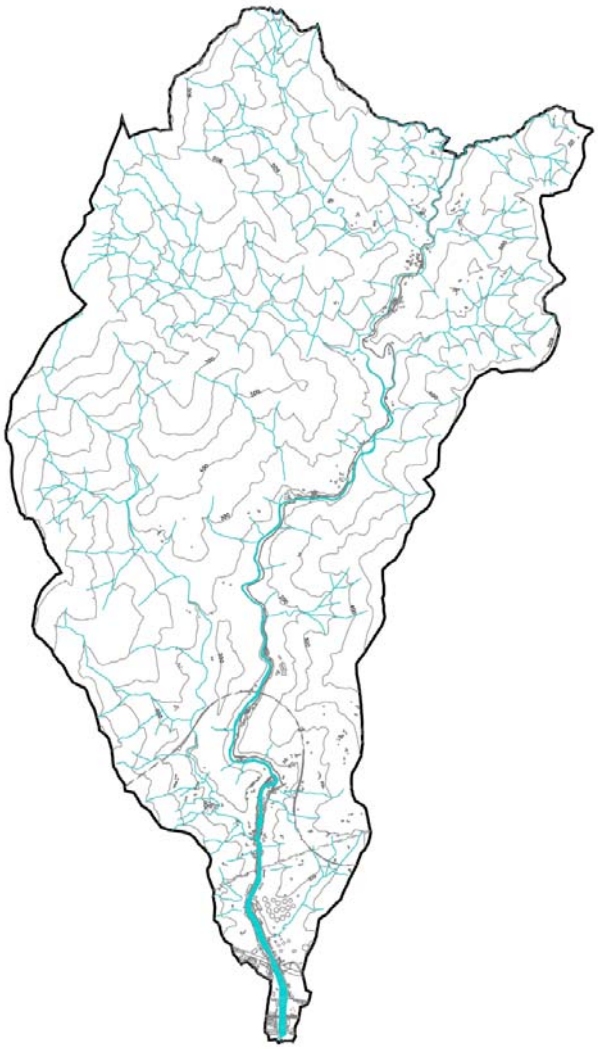
Sistema Territoriale			
Genova	Municipio VII Ponente		

Val Varenna

1. Dati Generali

Superficie	19,8	Kmq
Abitanti	2.685	N° ab
Densità	2,35	ab/ha

Procedura EMAS	Piani o programmi in corso	Agenda 21
Si		



2. Area Geografica

Localizzazione	La Val Varenna è una piccola valle del genovesato che prende il nome dal torrente Varenna (Voëna in ligure). È posta nel ponente cittadino tra il quartiere di Pegli e quello di Multedo. A nord confina con il Comune di Ceranesi. L'intera valle ha una superficie di soli 22 km² e una lunghezza di 12 km, segnati dal torrente omonimo che nasce dal Monte Proratado a 928 metri di altezza. I principali insediamenti sono: Tre Ponti, Granara, Chiesino, Carpenara e San Carlo di Cese. Il Torrente Varenna sfocia a ponente del Porto Petroli, davanti alla pista aereoportuale, tra le località di Multedo e Pegli, in un tratto di costa non interessato dagli ambiti portuali confinanti. Il suo bacino è compreso tra la Val Polcevera a Nord e Nord Est, il bacino del Torrente Stura a Nord Ovest, il bacino del Torrente Chiaravagna, e dei Rii Mulinassi e Rostan ad Est ed i bacini dei Torrenti Leiro, Branega, S.Pietro e Rexello ad Ovest. Si sviluppa in direzione Nord-Sud per circa 9 Km, con una ampiezza massima, in senso Est-Ovest di circa 4,5 Km.
Descrizione dell'area	Il bacino ha una forma stretta ed allungata e presenta un'asimmetria del reticolo che evidenzia una maggiore ramificazione lungo il versante destro. La parte montana del bacino raggiunge le quote massime, sul versante destro, lungo il crinale Monte Pennello - Monte Foscallo - Monte Proratado. Sinteticamente si può affermare che il bacino presenta una zona montana con versanti caratterizzati da problemi di instabilità puntuali e di erosione diffusa ed accelerata e di carattere idraulico localizzati, una zona mediana con versanti che, per le proprie caratteristiche geologiche e geomorfologiche, denotano movimenti franosi di vaste dimensioni, una zona più valliva con problemi di criticità idrauliche e di movimenti franosi di dimensioni Geologicamente il corso del Varenna rappresenta un tratto della linea di confine tra il gruppo del Beigua (rocce serpentinose o ofiolitiche) e quello delle arenarie, con conformazioni scistoso-calcaree inframmezzate. Le caratteristiche di questa linea di frattura tra differenti rocce con l'estrema vicinanza alla città ha fatto si che, nel secondo dopoguerra, nella valle si insediassero numerose attività per l'estrazione di sabbia da costruzione, massi per scogliere e massicciate ferroviarie e soprattutto cemento. Questa attività estrattiva andata avanti per anni in modo disordinato e caotico senza alcuna regola e rispetto per la stabilità della valle, ha portato a minarne l'assetto geologico ed è culminata nella disastrosa alluvione del settembre 1993. Attualmente per questo motivo la Val Varenna è considerata una delle zone geologicamente più instabili della Liguria, data l'erosione delle cave e la ripida pendenza dei monti che a poca distanza dalla costa raggiungono i 1000 metri di quota (punta Martin).

Vegetazione	Formazioni boschive sempreverdi con prevalenza di lecci, a quota più alta boschi misti di latifoglie con roverella, carpino nero e orniello. Prateria secondaria e arbusteti a nord ovest. Sono presenti alcuni castegneti. La parte alta del bacino, in ragione della copertura vegetale, è assoggettata al regime normativo del consolidamento dei boschi di angiosperme BA-CO, e di trasformazione di praterie in bosco di angiosperme PR-TRZ-BAM. La parte media del bacino complessivo con l'indicazione della trasformazione delle aree coperte da boschi di conifere termofile BCT (pinastro, pino d'Aleppo e pino domestico) in boschi di angiosperme BA (leccio, roverella, orniello), e la trasformazione di vaste aree miste di prateria e bosco di conifere termofile PRT-BCT n zone di bosco di angiosperme BA La parte bassa dell'intero bacino, corrispondente al tessuto urbano e l'area di fondovalle dell'intera asta presenta principalmente l'indicazione corrispondente alle colture agrarie COL-ISS.

3. Quadro storico e stato attuale

Sviluppo del territorio	Il primo documento storico relative alla Val Varenna (26 gennaio 1173) fissa le regole per la gestione delle acque del torrente nella causa fra il Monastero di San Siro di Genova e quello di Sant'Andrea di Sestri Ponente per alimentare i mulini. Questo testimonia come il ruolo del torrente nella vita della valle sia sempre stato centrale e come le comunità locali abbiano sempre avuto profonda cura e rispetto del torrente Varenna e come tutta l'economia della valle abbia sempre gravitato intorno ad esso. L'abbondanza di acqua che sfruttando anche la pendenza del suolo dava energia per i mulini, ha portato, nei tempi trascorsi, ad un discreto insediamento di varie manifatture. Numerosi erano i pastifici, le cartiere, le fonderie, le ramerie e le lavanderie lungo il corso del torrente e quello dei suoi affluenti. Le attività che caratterizzavano l'economia della valle risultano ora abbandonate ad eccezione di un molino per la produzione della farina di ceci. "Molino di Pegli", questo è il nome del molino che si trova più precisamente sopra Pegli, nella ValVarenna, in via Granara. Adibito per la produzione della farina di Ceci, presenta ai giorni nostri caratteristiche di unicità e tipicità. Unico nel suo genere in Liguria e in Italia, i suoi macchinari, originali del periodo della sua costruzione, realizzati da Traverso Alberto, sono capaci per questo, di produrre una farina di ceci dalle caratteristiche particolari. Tanto che i "farinotti "1 di Pegli e non solo, la ritengono insuperabile rispetto a altre produzioni di mercato. La Val Varenna, un tempo vantava molti mulini per la produzione di farine e non solo. Il Molino di Pegli, benché assuma per l'oggi un aspetto caratteristico e unico, non è da considerare un superstite del tempo che fu, ma una viva realtà che fonda le sue radici nella storia che offre i suoi frutti al vivere quotidiano.

Infrastrutture	Strada di valle di difficile percorrenza per il suo sviluppo articolato e stretto dal fiume da una parte e dalla conformazione collinare dall'altra. Fortemente compromesso nel tempo per la percorrenza giornaliera di mezzi pesanti di servizio all'attività estrattiva delle cave. Nella parte iniziale rispetto alla costa e all'abitato di Pegli all'altezza del nucleo di Tre Ponti vi è una forte criticità dovuta ad un tornante difficilmente percorribile.

4. Descrizione dell'intervento

Caratteristica principale	Alla base dello sviluppo urbanistico - progettuale vi sono principi che sono stati discussi e condivisi dai cittadini che hanno da tempo fondato il comitato della Val Varenna. Tale progetto si basa sul concetto che lo sviluppo sostenibile sia un processo dinamico di evoluzione delle modalità di sfruttamento delle risorse, degli investimenti economici e dello sviluppo tecnologico. Il mantenimento vivo ed il recupero dei valori, delle tradizioni e delle memorie storiche e delle attività economiche caratteristiche, rimane un punto fermo per il futuro recupero della valle. Tale recupero sarà principalmente rivolto ai mulini che alimentavano le varie attività produttive della valle. Il recupero ed il mantenimento delle biodiversità quindi valorizzazione della natura e dell'ambiente integrato con il recupero delle attività legate al mondo agricolo ed allo sfruttamento naturale delle potenzialità del suolo e vegetazionale tali da rivitalizzare la filiera del legno e costituire elemento importante per la filiera corta alimentare con la creazione di mercati a Km 0. La dismissione dell'attività estrattiva con il recupero dei siti delle cave con il reinverdimento di esse e la localizzazione di impianti per lo sfruttamento di energie alternative che possano alimentare autonomamente la valle con le sue attività rendendola autosufficiente dal punto di vista energetico (previa richiesta di modifica della legge regionale). Non ultima la valorizzazione turistica della valle che si pone nei confronti dell'offerta cittadina come oasi naturale, sostenibile.
Previsioni infrastrutturali interne	La mobilità all'interno della valle dovrà prediligere sistemi di trasporto a basso impatto ambientale nonché integrarsi con sistemi ciclo pedonali ed escursionistici. Ne consegue che l'intento è quello di non intervenire con previsioni infrastrutturali pesanti, ma legate alla fruibilità del territorio strettamente legate agli obiettivi del sistema territoriale. Si prevede un by pass per superare la criticità viaria in prossimità del nucleo abitativo di Tre Ponti.

Macroaree	Obiettivi	Azioni
Edificato	• Nuove costruzioni passive e biocompatibili (es. casaclima) • Recupero dell'edilizia esistente in chiave biocompatibile e con miglioramento della classe energetica.	• Ecomuseo (trasferimento e integrazione Museo del Garbo) ex-colorificio Fratelli Ottazzi ?
Energia	• Efficienza e risparmio energetico • Generazione di energia da fonti rinnovabili	• Realizzazione impianti di energie rinnovabili
Mobilità	• Rafforzamento dell'intermodalità • Intensificazione del servizio di trasporto pubblico	• Favorire la ciclo pedonalità, i percorsi a cavallo o a dorso di mulo
Infrastrutture		• Parcheggio d'interscambio con mobilità sostenibile (bici, asini, muli, cavalla etc.)
Sistema produttivo		• Agricoltura e artigianato di qualità • Eco-Turismo • Aree camper e campeggi • Valorizzazione del ciclo ceci-farinata, tutela ultimo mulino funzionante • Favorire la filiera corta (mercati a Km 0)
Ciclo dei rifiuti	• Aumento percentuale raccolta umido	• Potenziamento progetto pilota compostaggio tramite recupero Cave dismesse
Ambiente	• Contrasto perdita biodiversità • Consolidamento del territorio • Abbattimento degli inquinanti • Controllo ciclo dei rifiuti • Dismissione aree di cava	• Processo continuo di monitoraggio • Creazione dedicate osservazione flora e fauna e laboratori ambientali • Reintroduzione piante • Rinverdimento cave dismesse • Rivalutazione sentiero E1 variante per Genova (Capo Nord-Capo Passero)

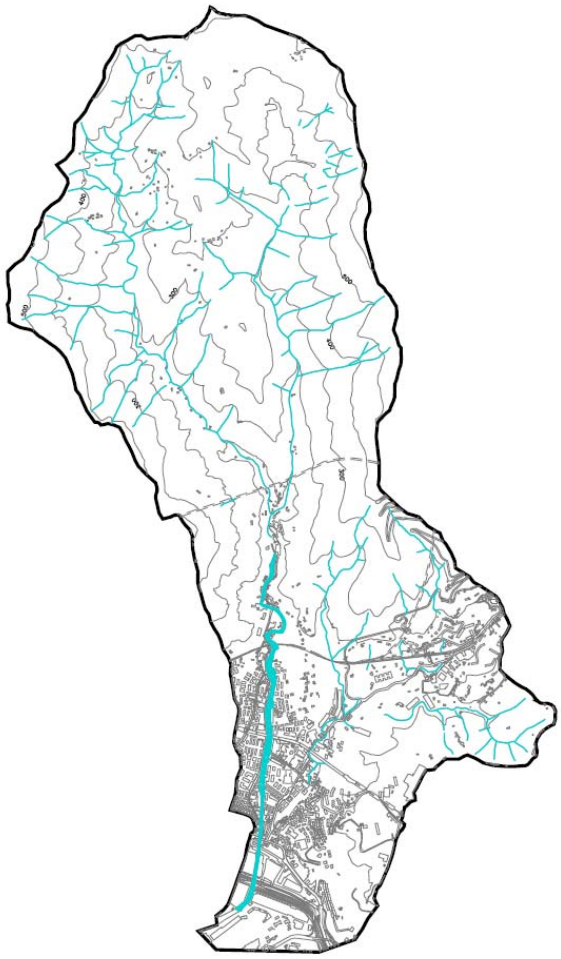
Sistema Territoriale			
Genova	VII Medio Ponente		

Val Chiaravagna

1. Dati Generali

Superficie	11,3	Kmq
Abitanti	18.760	N° ab
Densità	16,6	ab/ha

Procedura EMAS	Piani o programmi in corso	Agenda 21
	….	



2. Area Geografica

Localizzazione	La Val Chiaravagna è situata a oriente del centro abitato di Sestri Ponente (GE). il nome dovrebbe derivare dal termine barbaro "Claravania" usato per indicare i fiumicelli chiari e puliti. il Chiaravagna nasce dalla confluenza del Rio Cassinelle e del Rio Bianchetta.
Descrizione dell'area	L' area della Val Chiaravagna si estende in una stretta linea di calcare che va da Panigaro a località Tuio. sulla carta i calcari sono segnati con la sigla MDG(dolomie del Monte Gazzo) e GLL(Calcari di Gallaneto). Si sottolinea la presenza delTraforo idrogeologico tra la cavità denominata Buranco de Strìe e la relativa risorgenza in alveo del torr. Chiaravagna e la presenza di numerose cavità ad andamento prevalentemente subverticale, con particolare concentrazione in loc. Bianchetta, in loc. S.Pietro ai Prati e in loc. Tuio. Sulla parte orientale della valle si trovano le località di Virgo Potens, Priano, San Rocco e la valle del Rio Cassinelle, mentre sulla parte occidentale si trovano le località di San Giovanni Battista, Pian del Forno, le pendici del Monte Gazzo e del Monte Contessa. Il Parco del Monte Gazzo è identificato dai Sestresi con l'omonimo monte che si erge a 421 m s.l.m., sulla sommità del quale è stato eretto il Santuario della Madonna della Misericordia a protezione degli abitanti. Il Monte Gazzo è ubicato sul versante tirrenico dell'Appennino Ligure, nel tratto settentrionale del Golfo di Genova, ed è caratterizzato da una serie carbonatica, formata da dolomie triassiche, calcari marnosi retici e calcari e peliti nerastre liassici. La presenza d'affioramento di dolomia norica che costituisce l'intero corpo del Monte Gazzo ha dato origine, forse sin dal Medio Evo, ad attività estrattive per l'arrostimento della dolomia nei forni a cupola e la produzione di calce magra per uso edilizio. Tali forni sono tuttora presenti e ben conservati, attorno al Bric del Gazzo, sui versanti occidentale ed orientale. In merito è appena il caso di ricordare che il ponente genovese, come riconosciuto da esperti a livello internazionale, presenta una maggior ricchezza floristica (maggiore biodiversità), rispetto alla parte centro-orientale del genovesato. Tra l'altro, lo testimonia la presenza di *Viola bertolonii*, e di *Cerastium utriense* che vive esclusivamente sulle ofioliti del Gruppo di Voltri e che nelle aree dei monti di Sestri Ponente, consta trovi il loro limite orientale. In particolare, tra le aree di notevole pregio naturalistico, il Monte Gazzo - nucleo calcareo-dolomitico isolato, ospita appunto varie emergenze floristiche e costituisce il locus classico di diverse specie. In prossimità di Scarpino, i dintorni di Fossa Luea e il Monte Ramazzo costituiscono il locus classico di *Asplenium cuneifolium Viv.*, e la zona rappresenta un'area d'elevato interesse scientifico.

Vegetazione	Prevalenza di bosco e di cespuglieti Attività agricole e silvicole in uso sia permanente sia saltuario.

3. Quadro storico e stato attuale

Sviluppo del territorio	Si sà da documenti che la foce del Chiaravagna prima dell'anno 1000 era sotto l'abitato di Virgo Potens, molto più arretrata dell'attuale. E tra i borghi di Virgo Potens e di Pian del Forno era presente un golfo di mare denominato Golfo di San Lorenzo. Il golfo viene citato per la prima volta dallo scrittore latino Plinio il Vecchio nella "Naturalis Historia" nel primo secolo D.C. Verso il 1100 furono costruiti due fortilizi per la difesa del golfo, il forte di Castiglione era dove oggi c'è la chiesa di San Nicola e Santa Maria di Castiglione, mentre il forte di San Martino era dove oggi è presente il Convento dei Capuccini, a metà dell'odierno Viale Canepa. La presenza del golfo è confermata da uno studio storico di Gaetano Poggi nel suo "Genuati e Viturii" dove scrive: "Vi sono ancora vecchi di Sestri e di San Giovanni Battista che ricordano di aver visto sotto Virgo Potens gli anelli di ferro ove gli antichi sestrini legavano le loro navi"; oltre a questa affermazione ne esiste un'altra del Gandini che scrive: "àncore ed altri oggetti ritrovati durante scavi effettuati nel torrente hanno confermato che ancora nel XIII secolo qui esisteva il porticciolo di Sestri". Anche i due fortilizi presenti per difesa confermano che doveva esistere un golfo. Anche il toponimo Sorriva derivante da Sorripa che è la volgarizzazione del latino Sub ripa confermano l'ipotesi dell'esistenza del Golfo di San Lorenzo. Ci sono prove sul fatto che nel 205 a.c. la valle vide sfilare l'esercito Cartaginese. La vita del Golfo era legata alla presenza della Via Emilia, durante la sua costruzione le truppe romane dovevano controllare il territorio con molte difficoltà. Golfo di San Lorenzo pian piano cominciò ad interrarsi e a sparire a causa dei detriti portati a valle dal torrente Chiaravagna. Questo interramento lasciò una piana dove in seguito vennero costruite le prime abitazioni di Sestri Ponente. Dalla Val Chiaravagna passava anche un'antica Via del Sale, tale via costeggiava tutta la valle del Chiaravagna arrivata sotto l'abitato di Serra proseguiva nella valle del Rio Cassinelle sulle pendici del Bric Tajolo, dal borgo di Cassinelle, sul Monte Timone, Monte Figogna e raggiungeva i Piani di Praglia. Dai Piani di Praglia passavano altre vie del sale più importanti che mettevano in comunicazione la costa ligure con la Lombardia ed il Piemonte. Nella valle del Rio Cassinelle per la precisione in località Cassinelle erano presenti delle miniere per l'estrazione di Ferro, Rame e Vetriolo. Le miniere erano dei Doria ed erano attive fin dal 1700. Sulle pendici del Monte Gazzo erano presenti numerose cave per l'estrazione della pietra calcarea utilizzate fin dall'antichità per la

	produzione della calce. La località Pian del Forno deve il suo nome proprio alla presenza dei forni per la cottura della pietra calcarea. Anche la località Bianchetta ed il Rio Bianchetta devono il loro nome proprio alla produzione della calce in quanto gli scarti di lavorazione venivano gettati nel torrentello dandogli una colorazione biancastra. Nell'antichità la pietra calcarea era estratta in piccole cave dove era presente anche un forno per la sua cottura, nel forno la pietra veniva disposta sulle pareti della camera di combustione ed al centro veniva acceso il fuoco, la legna per il fuoco era prelevata dai boschi della valle o comprata dalle valli vicine. Di solito i proprietari delle cave di estrazione e dei forni erano anche proprietari dei boschi dai quali veniva prelevata la legna per la cottura della calce. Ai giorni nostri le cose sono un po' cambiate. Dalla collina di San Giovanni Battista sono spariti tutti gli orti ed è stata intensamente edificata, a Priano l'edificazione è stata meno intensa e sono ancora presenti molti orti. Le cave presenti sul Monte Gazzo sono diminuite ed attualmente solo due sono ancora in attività, una alla Bianchetta ed una davanti all'abitato di Serra. A Panigaro è presente l'unica fabbrica per la produzione della calce. Il borgo di Serra non ha più i suoi mulini che nei primi anni del 1900 sono stati ristrutturati in abitazioni civili. I mulini, che macinavano granaglie, utilizzavano la forza idraulica dell'acqua del Rio Cassinelle, che arrivava ad essi tramite un acquedotto, il quale collegava il mulino più in alto a quello più in basso. L'acquedotto è ancora oggi presente nel borgo. La presenza di grotte lungo tutto il bacino fa sì che la valle sia meta di numerosi speleologi.
Infrastrutture	Strada di valle di difficile percorrenza per il suo sviluppo articolato, stretta dal fiume da una parte e dalla conformazione collinare dall'altra. Fortemente compromessa nel tempo per la percorrenza giornaliera di mezzi pesanti di servizio all'attività estrattiva delle cave.

4. Descrizione dell'intervento

Caratteristica principale	Alla base dello sviluppo urbanistico - progettuale vi sono principi che sono stati discussi e condivisi dai cittadini che hanno da tempo fondato il comitato della Val Chiaravagna. Tale progetto si basa sul concetto che lo sviluppo sostenibile sia un processo dinamico di evoluzione delle modalità di sfruttamento delle risorse, degli investimenti economici e dello sviluppo tecnologico. Il mantenimento vivo ed il recupero dei valori, delle tradizioni e delle memorie storiche e delle attività economiche caratteristiche, rimane un punto fermo per il futuro recupero della valle. Il recupero ed il mantenimento delle biodiversità quindi valorizzazione della natura e dell'ambiente integrato con il recupero delle attività legate al mondo agricolo ed allo sfruttamento naturale delle potenzialità del suolo e vegetazionale per costituire un elemento importante per la filiera

	corta alimentare con la creazione di mercati a Km 0. La dismissione dell'attività estrattiva con il recupero dei siti delle cave con il reinverdimento di essi e la localizzazione di impianti per lo sfruttamento di energie alternative che possano alimentare autonomamente la valle con le sue attività rendendola autosufficiente dal punto di vista energetico (previa richiesta di modifica della legge regionale). Il recupero almeno di un vecchio mulino di granaglie per la produzione di farina a scopo didattico e turistico, oltre alla valorizzazione turistica della valle che si pone nei confronti dell'offerta cittadina come oasi naturale sostenibile. Inoltre è rilevante la presenza di grotte che offrono la possibilità di uno sviluppo di carattere sportivo – escursionistico legato alla speleologia. Il museo di speleologia del Monte Gazzo, allestito sulla sommità del monte (a m. 421 s.l.m.) nei locali del Santuario della Madonna della Misericordia, è stato inaugurato nel maggio del 1969 ed ha riscosso notevole successo, come documentato dal libro firme. Nel mese di settembre del 1998 il Museo è stato riproposto nell'attuale nuova sede, completamente rinnovato, anche nell'esposizione. La presenza d'affioramento di dolomia norica costituisce l'intero corpo del monte e, forse, sin dal Medioevo, ha dato origine ad attività estrattive per l'arrostimento nei forni a cupola per la produzione di calce magra, tuttora presenti e ben conservati sui versanti occidentale ed orientale del Bric del Gazzo. L' attuale esposizione all' interno del Museo segue criteri scientifico - didattici e coinvolge il visitatore anche nel contesto storico - ambientale che riassume una parte interessante della comunità di Sextum, antico borgo di pescatori, contadini ed abili fabbricanti d' imbarcazioni e raccoglie buona parte dell'attrezzatura utilizzata dagli albori della speleologia fino ai giorni nostri. Nel museo si possono ammirare i quadri votivi e le testimonianze di visitatori illustri, quali l'Imperatore di Germania e Re di Prussia Guglielmo II, recatosi in visita al Santuario con l'intera famiglia nell'anno 1879 e l'Imperatrice e Regina Elisabetta d'Austria e Ungheria il 29 marzo 1893.
Previsioni infrastrutturali interne	La mobilità all'interno della valle dovrà prediligere sistemi di trasporto a basso impatto ambientale nonché integrarsi con sistemi ciclopedonali ed escursionistici. Ne consegue che l'intento è quello di non intervenire con previsioni infrastrutturali pesanti, ma legate alla fruibilità del territorio strettamente legate agli obiettivi del sistema territoriale. , si prevede un alleggerimento del traffico pesante anche nella parte terminale della valle.

Macroaree	**Obiettivi**	**Azioni**
Edificato	• Nuove costruzioni passive e biocompatibili (es. casaclima) • Recupero dell'edilizia esistente in chiave biocompatibile con miglioramento della classe energetica.	• Recupero di un mulino a scopo didattico • Centri di informazione turistica e culturali. • agriturismi

Energia	• Efficienza e risparmio energetico • Generazione di energia da fonti rinnovabili	• Realizzazione impianti di energie rinnovabili
Mobilità	• Rafforzamento dell'intermodalità • Intensificazione del servizio di trasporto pubblico	• Favorire la ciclo pedonalità, i percorsi a cavallo o a dorso di mulo
Infrastrutture		• Parcheggio d'interscambio con mobilità sostenibile (bici, asini, muli, cavallo etc.)
Sistema produttivo		• Agricoltura e artigianato di qualità • Eco-Turismo • Aree camper e campeggi • Recupero di un mulino funzionante • Favorire la filiera corta (mercati a Km 0) • Valorizzazione dei sentieri e relativi percorsi escursionistici. • Valorizzazione delle specificità carsiche e delle escursioni speleologiche e del museo
Ciclo dei rifiuti	• Aumento percentuale raccolta umido	• Potenziamento progetto pilota compostaggio tramite recupero Cave dismesse
Ambiente	• Contrasto perdita biodiversità • Consolidamento del territorio • Abbattimento degli inquinanti • Controllo ciclo dei rifiuti • Dismissione aree di cava	• Processo continuo di monitoraggio • Creazione dedicate osservazione flora e fauna e laboratori ambientali • Reintroduzione piante • Rinverdimento cave dismesse

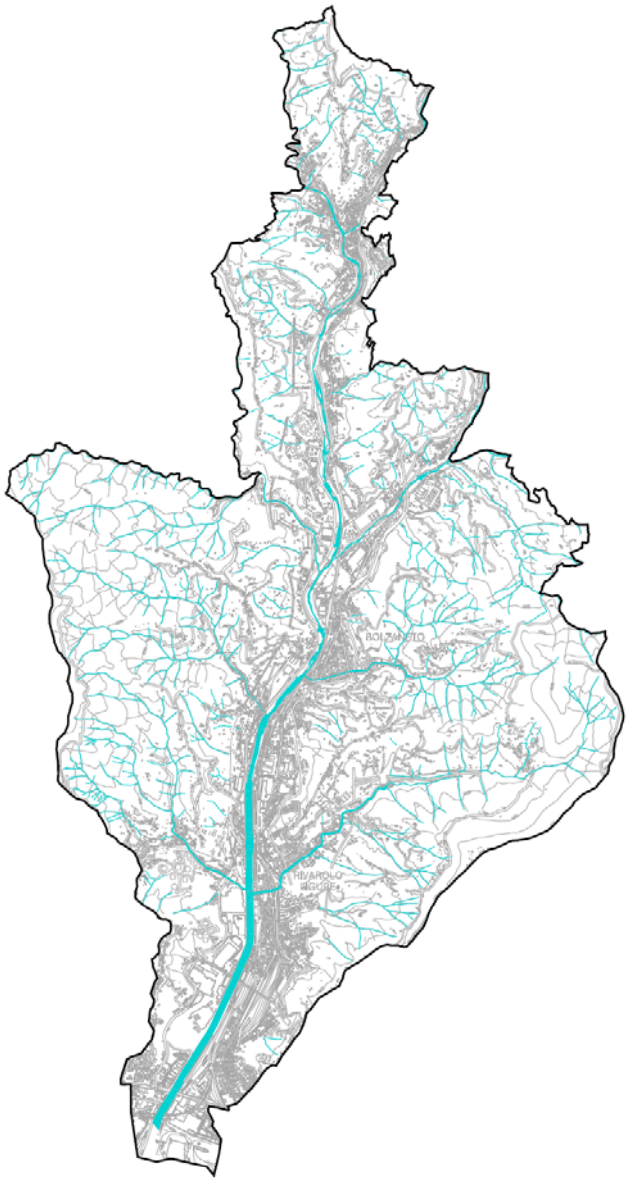
Sistema Territoriale			
Genova	V valpolcevera		

Valpolcevera

1. Dati Generali

Superficie	37	Kmq
Abitanti	81.252	N° ab
Densità	22	ab/ha

Procedura EMAS	Piani o programmi in corso	Agenda 21
	….	



2. Area Geografica

Localizzazione	La Val Polcevera (Pûçéivia in genovese) è una delle principali vallate del genovesato: prende il nome dal torrente Polcevera, uno dei due bacini fluviali che delimitano rispettivamente a ponente e a levante il nucleo storico della città di Genova e sfociano nel Mar ligure.La Val Polcevera è caratterizzata da un ampio letto alluvionale (oggi ristretto fra gli argini costruiti alla metà dell'Ottocento) che corre quasi in linea retta, perpendicolarmente alla costa, per aprirsi a ventaglio verso le sorgenti montane dei suoi affluenti.A nord la valle è delimitata dallo spartiacque appenninico, dove si trovano una serie di valichi che mettono in comunicazione la costa ligure con la Valle Scrivia; tutti, tranne il passo dei Giovi, aperto nell'Ottocento, frequentati fin dai tempi più antichi: Valico della Crocetta di Orero, tra Serra Riccò e Casella, il più basso dell'Appennino Ligure (468 m). - Passo del Pertuso, nei pressi del Santuario di Nostra Signora della Vittoria, tra Mignanego e Savignone. - Passo dei Giovi (472 m), tra Mignanego e Busalla, aperto negli anni '20 dell'Ottocento, ma presto divenuto la più importante via di comunicazione tra Genova e il Piemonte. La zona del passo è oggi attraversata dalle gallerie dell'Autostrada A7 e delle due linee ferroviarie che collegano Genova con Milano e Torino. - Passo della Bocchetta (772 m), tra Campomorone e Voltaggio, sul percorso della scomparsa Via Postumia. Nella zona dello spartiacque compresa tra i Piani di Praglia e il Passo della Bocchetta si trovano i monti Leco (1071 m) e il Taccone, che con i suoi 1113 m è la cima più alta della valle. In questo tratto appenninico si trova il valico detto Colla di Praglia (879 m) che mette in comunicazione l'alta Val Polcevera con la Valle Stura.A levante e ponente la valle è delimitata da due dorsali che dallo spartiacque appenninico giungono al mare. La dorsale a levante, che divide la Val Polcevera dal centro di Genova e dalla Val Bisagno, è caratterizzata dalla cinta secentesca dei forti di Genova. Da Sampierdarena si sale al quartiere collinare di Belvedere, dove si trovava la Batteria Belvedere, sulle cui strutture oggi si trova il campo sportivo Morgavi. Risalendo la collina da Belvedere si incontrano in successione il Forte Crocetta, il Forte Tenaglia, l'imponente Forte Begato e il Forte Sperone, tutti collegati dalla cinta muraria che corre sulla cresta del monte. Sulle colline più a nord, fuori dalla cinta delle mura, si trovano i forti Puin, Due Fratelli e Diamante.a ponente, che divide la Val Polcevera dalle valli dei torrenti Chiaravagna e Varenna, risale da Cornigliano la collina di Coronata, quindi, oltrepassato il basso valico di Borzoli risale lungo i monti Rocca dei Corvi, Teiolo, Scarpino, Monte di Torbi, Proratado e Sejeu e raggiunge lo spartiacque appenninico ai Piani di Praglia, lasciandosi alla destra il Monte Figogna, interamente compreso nella Val Polcevera, sul quale sorge il Santuario di N. S. della Guardia.
Descrizione dell'area	La Valpolcevera come entità geologica è la risultante di un sommovimento durato molti milioni di anni che, a partire da circa cento milioni di anni fa, ha portato le Alpi sud orientali a saldarsi con gli Appennini nord occidentali. Sulla destra orografica del fiume Polcevera, si trovano formazioni rocciose metamorfiche e sedimentarie pienamente

	ascrivibili ad un orizzonte alpino, mentre sulla sinistra orografica del fiume, si trovano formazioni geologiche costituite da calcari e argilloscisti (rocce assai tenere ed erodibili) ascrivibili entro l' orizzonte geologico dell'Appennino .La differenza fra i due versanti è evidente: chi dal fondovalle volgesse lo sguardo verso ovest noterebbe un'orografia accidentata, costituita da versanti aspri, brevi e scoscesi, caratterizzati da una vegetazione rada, mentre, guardando in direzione opposta, potrebbe imbattersi in declivi dolci, con una superficie omogeneamente boscata.
Vegetazione	In molte aree agricole abbandonate si instaurano fenomeni evolutivi verso forme di vegetazione spontanea: o specie infestanti quali rovi, vitalba e felce aquilina, o specie arbustive che rendono l'ambiente idoneo al successivo sviluppo del bosco. Le formazioni boschive si estendono su ampie superfici in tutto il territorio, in aree acclivi e in esposizioni meno favorevoli. Nel sottobacino del Torrente Verde sono in genere concentrate nelle zone di medio versante. Si tratta prevalentemente di formazioni di latifoglie governate a ceduo ed i castagneti rappresentano il popolamento arboreo più diffuso; questi ultimi non costituiscono boschi naturali ma sono il risultato di antiche coltivazioni I boschi misti di carpino nero ed orniello sono molto diffusi nelle stazioni fresche ed ombrose lungo i fondovalle, mentre la presenza di lembi di lecceta, di modestissima estensione, rappresenta un relitto di formazioni boschive a maggiore diffusione nel passato. Alle quote più elevate è diffuso il bosco misto mesofilo. Nel fondovalle, lo sviluppo degli insediamenti industriali e delle infrastrutture viarie è avvenuto lungo le aste dei corsi d'acqua a discapito degli alvei, ed ha determinato l'artificializzazione delle sponde, con conseguente alterazione e/o distruzione della vegetazione ripariale.

3. Quadro storico e stato attuale

Sviluppo del territorio	Nella bassa Val Polcevera, per la presenza di aree pianeggianti la quale rappresentava anche la via più breve e agevole verso il retroterra padano.Si localizzarono in questa zona le prime industrie manifatturiere (alimentari, del legno, della carta, saponifici, cementifici) e anche alcune industrie di base come quella siderurgica (il cui nucleo originario fu l'Ansaldo, fondata nel 1852) a supporto della produzione cantieristica. Più tardi, in concomitanza con l'afflusso di idrocarburi (che divennero ben presto la voce più importante del movimento marittimo), si aggiunsero le industrie petrolchimiche. L'offerta di spazi venutasi a determinare, soprattutto in Val Polcevera, con la crisi della grande industria statale e del suo indotto ha spinto a una riorganizzazione delle industrie medie e piccole, lasciando pure un certo spazio alle attività artigianali. L'abbondanza di aree collinari ha favorito sui versanti ben soleggiati e a più bassa quota una distribuzione diffusa di aree agricole e di insediamenti abitativi sparsi. Le coltivazioni attualmente utilizzate sono generalmente disposte su terrazzamenti e sono costituite prevalentemente da colture orticole, vigneti e frutteti; queste, se in

	passato rappresentavano la fonte di reddito principale di molti abitanti della valle, al momento costituiscono attività economiche secondarie e discontinue.
Infrastrutture	La Valpolcevera è attraversata dalla Strada Statale 35 dei Giovi, e dall'Autostrada A7, Genova - Milano (con uscita a Bolzaneto); circa un km prima della foce l'intera valle è scavalcata dal ponte dell'Autostrada A10, Genova - Ventimiglia, un'imponente struttura lunga oltre 1 km, costruita su tre tiranti in cemento armato . Da Bolzaneto e Pontedecimo partono diverse strade provinciali che collegano il fondo valle con i centri dell'Alta Valpolcevera (Campomorone, Ceranesi, Sant'Olcese e Serra Riccò). La Valpolcevera è inoltre attraversata dalla linea ferroviaria dei Giovi a, ad oggi percorsa esclusivamente da treni regionali, provenienti da Alessandria, Arquata Scrivia, Novi Ligure e Busalla, diretti a Genova Brignole, e viceversa. Le stazioni presenti nella Valpolcevera sono Rivarolo, Bolzaneto, San Quirico-San Biagio, Pontedecimo e Piano Orizzontale dei Giovi, nel comune di Mignanego. I treni a media e lunga percorrenza per Milano e Torino, invece, vengono instradati sulla linea succursale dei Giovi, costruita pochi anni dopo la precedente e che attraversa la Valpolcevera parallelamente a questa, ma non ci sono stazioni tra Sampierdarena e Ronco Scrivia. I treni della metropolitana collegano in pochi minuti la Valpolcevera con il terminal dei traghetti a Dinegro, la stazione ferroviaria di Principe, i poli universitari di Darsena e Sarzano ed il centro cittadino

4. Descrizione dell’intervento

Caratteristica principale	Il progetto si basa sul concetto che lo sviluppo sostenibile sia un processo dinamico di evoluzione delle modalità di sfruttamento delle risorse, degli investimenti economici e dello sviluppo tecnologico. Il mantenimento vivo ed il recupero dei valori, delle tradizioni e delle memorie storiche e delle attività economiche caratteristiche, rimane un punto fermo per il futuro recupero della valle. Il recupero ed il mantenimento delle biodiversità quindi valorizzazione della natura e dell’ambiente integrato con il recupero delle attività legate al mondo agricolo ed allo sfruttamento naturale delle potenzialità del suolo e vegetazionale tali da incentivare la filiera corta alimentare con la creazione di mercati a Km 0. A cornice del tessuto urbanizzato si possono trovare aree rurali libere, che corrispondono a quegli ambiti agrari, anche in stato di abbandono, che contornano e si insinuano nel tessuto urbano e produttivo, tracciandone spesso un limite netto, oltre il quale il territorio riprende gli originari connotati rurali e l’edificazione presente ha realmente carattere accessorio rispetto alla tessitura agraria. In alcune situazioni, spicca la rilevanza di queste aree al fine di recuperare i caratteri salienti del paesaggio ligure insieme ad una fruizione attiva del territorio. Per quanto concerne la Valpolcevera si tratta dei comprensori rurali: - di Coronata, dagli Erzelli sino alla sella di Borzoli, Fegino ed al limite

	urbanizzato del Polcevera, con un contorno che si modula in dell'andamento del territorio urbanizzato, delimitando una vasta area stimabile in oltre 150 ha all'interno della quale è rimasta pressoché intatta la configurazione rurale; - della Costa di Begato, dall'Ospedale di Rivarolo, sino a Teglia ed al quartiere di Begato 9, dove la linea di crinale ed i versanti ad elevato utilizzo agricolo, costituiscono un ambito a disposizione delle aree urbane circostanti per il necessario riequilibrio ecologico; - del Belvedere di Sampierdarena e della vicina conca attorno al casello autostradale di Genova - ovest, il primo in posizione panoramicamente dominante ed il secondo in antitesi alla pressione ambientale esercitata dalla infrastruttura autostradale; Non ultima la valorizzazione turistica della valle che si pone nei confronti dell'offerta cittadina come meta per un turismo rurale legato allo sviluppo dell'agricoltura, dei prodotti vinicoli quali Il Val Polcevera Coronata, vino a Denominazione di Origine Controllata (sottozona della DOC Val Polcevera), prodotto nella zona di ponente del comune di Genova, e più esattamente sulle colline di Coronata e di Morego, ed in località Belvedere, Sestri Ponente, Fegino e Borzoli, e la presenza di agriturismi e bed & breakfast e ad un circuito gastronomico con il recupero di prodotti locali tipici e vecchie trattorie.
Previsioni infrastrutturali interne	La mobilità all'interno dei comprensori rurali dovrà prediligere sistemi di trasporto a basso impatto ambientale che consentano comunque lo svolgimento delle attività agricole, nonché integrarsi con sistemi ciclopedonali ed escursionistici. Ne consegue che l'intento è quello di non intervenire con previsioni infrastrutturali pesanti, ma legate alla fruibilità del territorio strettamente legate agli obiettivi del sistema territoriale.

Macroaree	**Obiettivi**	**Azioni**
Edificato	• Nuove costruzioni passive e biocompatibili (es. casaclima) • Recupero dell'edilizia esistente in chiave biocompatibile e con miglioramento della classe energetica.	• Parco tematico (agricoltura e prodotti di qualità)
Energia	• Efficienza e risparmio energetico • Generazione di energia da fonti rinnovabili	• Realizzazione impianti di energie rinnovabili
Mobilità	• Rafforzamento dell'intermodalità • Intensificazione del servizio di trasporto pubblico	• Favorire la ciclo pedonalità, i percorsi a cavallo o a dorso di mulo
Infrastrutture		• Parcheggio d'interscambio con

		mobilità sostenibile (bici, asini, muli, cavallo etc.)
Sistema produttivo		• Agricoltura e artigianato di qualità • Eco-Turismo • Aree camper e campeggi • Favorire la filiera corta (mercati a Km 0)
Ciclo dei rifiuti	• Aumento percentuale raccolta umido	• Laboratori di educazione ambientale
Ambiente	• Contrasto perdita biodiversità • Consolidamento del territorio • Abbattimento degli inquinanti • Controllo ciclo dei rifiuti • Dismissione aree di cava	• Processo continuo di monitoraggio • Creazione dedicate osservazione flora e fauna e laboratori ambientali • Reintroduzione delle varietà locali

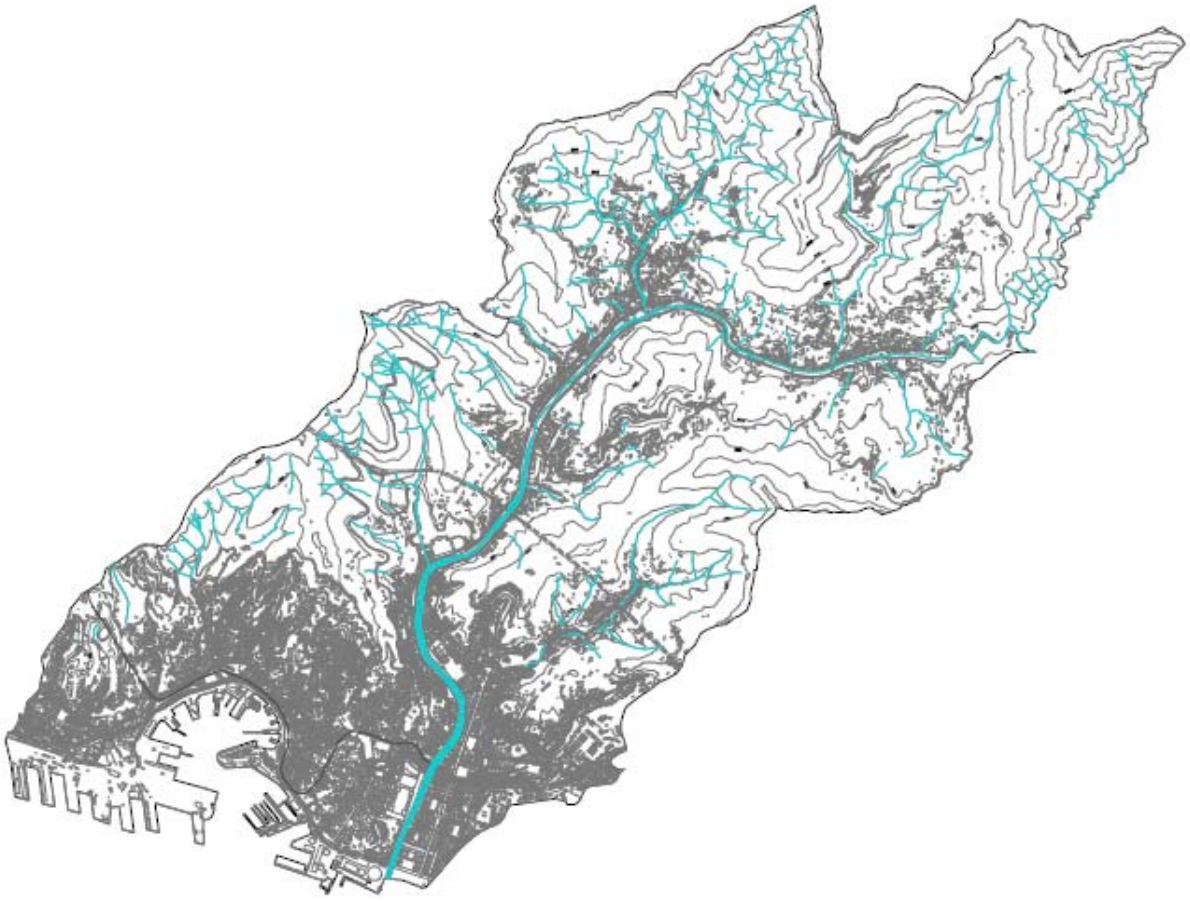
Sistema Territoriale			
Genova			

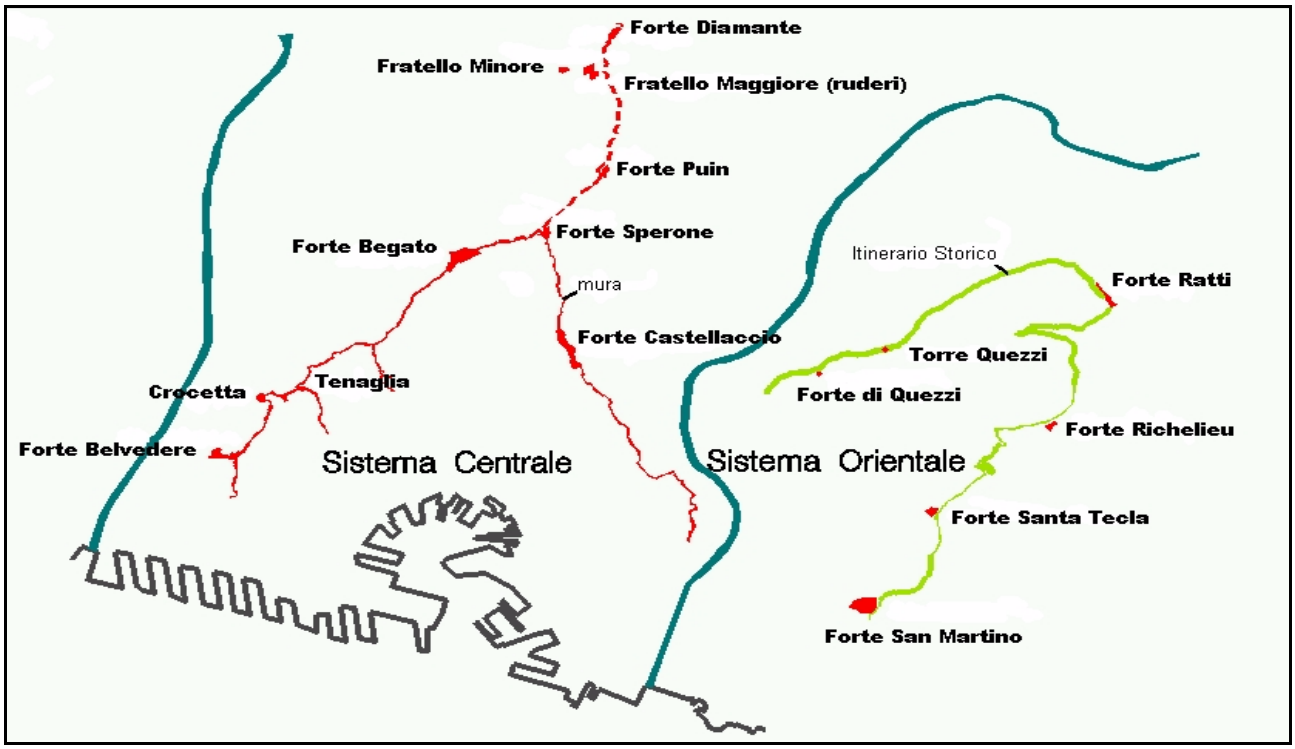
Centro storico e Val Bisagno
Sistema dei forti

1. Dati Generali

Superficie	60,8	Kmq
Abitanti	296.536	N° ab
Densità	48,7	ab/ha

Procedura EMAS	Piani o programmi in corso	Agenda 21
	….	fatta





2. Area Geografica

Localizzazione	Tra i corsi d'acqua appenninici del versante ligure tirrenico, il torrente Bisagno, presenta un bacino di dimensioni medio-piccole, con superficie complessiva di circa 93 kmq (vedi corografia in Fig. 1.1). Il bacino imbrifero è delimitato a Nord dallo spartiacque Bisagno-Scrivia (dal monte Alpe al passo della Scoffera); ad Ovest dallo spartiacque Bisagno-Polcevera (dal monte Righi al monte Alpe seguendo l'antico percorso del crinale dei Forti); ad Est dallo spartiacque Bisagno-Lavagna (dal passo della Scoffera al monte Becco) ed a Sud dallo spartiacque Bisagno-torrenti Sturla, Nervi, Poggio e Sori (dal monte Becco all'area urbana della spianata di S. Martino, passando per il colle di Bavari ed i Camaldoli). Il bacino del T. Bisagno ha una forma complessa ed articolata, sviluppata in due direzioni principali N-S ed E-W per influenze neotettoniche, si presenta con profili trasversali quasi sempre asimmetrici e con bacini secondari molto sviluppati in sponda orografica destra rispetto a sinistra. Il reticolo idrografico non corrisponde ad un preciso tipo morfologico, se non alla scala di alcuni sottobacini. L'alto corso del torrente Bisagno ha inizio al colle della Scoffera (675 m sul l.m.m.) e termina in località La Presa ove riceve in sponda sinistra il T. Lentro; poco a valle riceve alla sua destra idrografica il T. Canate. Il tratto medio, che inizia approssimativamente in corrispondenza dell'abitato di Prato, è caratterizzato da un particolare assetto: lungo la sponda sinistra del torrente i versanti costituiscono una sorta di striscia di larghezza costante, corrispondenti al prato di S. Eusebio, drenati da brevi incisioni perpendicolari all'asta principale, mentre per quanto riguarda il versante destro confluisce in località Doria il rio Torbido e, dopo le pendici di S. Siro, il torrente Geirato a Molassana. A valle della confluenza del T. Geirato, si presentano in sponda sinistra alcune aree

	drenate da brevi incisioni e quindi il rio Montesignano, mentre in destra confluiscono a S. Gottardo il rio Trensasco e, dopo poche centinaia di metri, il rio Cicala. In prossimità del cimitero di Staglieno confluisce in destra il rio Veilino, che raccoglie le acque dei rii Rovena, Briscata e S. Antonino e, quindi, a Marassi il rio Fereggiano. nel basso corso hanno anche recapito le fognature bianche dell'area urbanizzata. Il tratto terminale ha la sua foce all'estremità orientale del bacino portuale, alla sinistra del quartiere fieristico il cui sporgente accompagna la corrente.
Descrizione dell'area	Il bacino del Bisagno ha una superficie di 93 Kmq; E' delimitato: - a Nord dallo spartiacque Bisagno-Scrivia (dal monte Alpe al passo della Scoffera); - ad Ovest dallo spartiacque Bisagno-Polcevera (dal monte Righi al monte Alpe seguendo l'antico percorso del crinale dei Forti); - ad Est dallo spartiacque Bisagno-Lavagna (dal passo della Scoffera al monte Becco) - a Sud dallo spartiacque Bisagno-torrenti Sturla, Nervi, Poggio e Sori (dal monte Becco all'area urbana della spianata di S. Martino, passando per il colle di Bavari ed i Camaldoli). Dal punto di vista geologico si ha una presenza di unità litostratigrafiche di origine sedimentaria (Calcari, Calcari Marnosi,Arenarie ed Argilliti) prevalentemente di età Cretaceo-Paleocenica e di sedimenti Plio-Quaternari. I sedimenti alluvionali, lungo l'asta del Bisagno, hanno uno spessore variabile e crescente da Prato a Staglieno dove supera i 40 metri. - da Prato a Staglieno sono presenti depositi alluvionali ghiaiosi e sabbiosi che sono sede di una falda freatica; - da Staglieno alla Foce nei depositi alluvionali di natura ghiaiosa e sabbiosa si registra la presenza di un orizzonte prevalentemente argilloso, di spessore crescente verso valle. Gli affluenti sono: SPONDA DESTRA: Rio Veilino, Fossato Cicala, Rio Trensasco, Torrente Geirato, Rio Torbido, Rio Preli, Rio Canate. SPONDA SINISTRA: Torrente Lentro, Rio Fereggiano, Torrente Eo. IL Bisogno ha un regime prevalentemente torrentizio, che in alcuni periodi dell'anno diventa di fiumara vera e propria: infatti le portate in condizioni eccezionali di piena possono raggiungere e superare anche 1.000 m3/sec. Il corso terminale del Bisagno è interamente incanalato al di sotto del tessuto urbano genovese; infatti esso scorre all'interno di una galleria artificiale, realizzata nei primi anni trenta, che in frequenti occasioni ha già manifestato notevoli limiti dal punto di vista dello smaltimento regolare delle acque superficiali (alluvioni del 1954, 1970 , 1992, 2002). L'andamento dell'asta principale risente vistosamente degli intensi sconvolgimenti di natura tettonica e neotettonica, che hanno interessato il litorale costiero ligure; infatti si osserva che dalla sorgente fino a Bargagli, il corso è orientato mediamente secondo la direzione NE-SO; fra Bargagli e il quartiere di Molassana segue un percorso diretto E-O;

	discendendo successivamente fino al quartiere della Foce secondo una nuova direzione NNE-SSO.
Vegetazione	Gli aspetti storico-architettonici non sono l'unica caratteristica di rilievo del parco: percorrendo i sentieri si attraversano infatti ambienti pregevoli, ciascuno caratterizzato da piante e animali di grande interesse. Tra i vari tipi di vegetazione i più rappresentati sono i boschi (misti, di castagno, di querce): in particolare sui versanti N e NW sono localizzati in prevalenza boschi di castagno (Castanea sativa) oppure di carpino nero (Ostrya carpinifolia), solitamente accompagnato da orniello (Fraxinus ornus). Il castagneto si trova in particolare nei pressi di coltivi abbandonati o presso aree tuttora utilizzate a scopo agricolo. Il castagno, infatti, è stato ampiamente diffuso nel passato costituendo,fin da epoche remote, una fonte alimentare di basilare importanza. Il bosco misto dominato dal carpino nero colonizza i versanti più freschi dei pendii, si trova nei fondovalle incassati dei versanti S e, talvolta, si associa al bosco di roverella (Quercus pubescens) nelle esposizioni più calde. Questi boschi sono infatti, nel complesso, più termofili (cioè amanti del caldo) rispetto ai castagneti. Soprattutto sui versanti S e SE, su aree non particolarmente estese,domina il bosco di roverella. La ragione della sua limitata presenza è dovuta sicuramente al taglio cui questo bosco è stato sottoposto sui versanti meglio esposti per far luogo alle coltivazioni. Sono ancora chiaramente visibili, infatti, i segni di antichi terrazzamenti ormai abbandonati. Quasi totale è invece l'assenza di boschi di leccio (Quercus ilex) che, seppure presente sui versanti S con esemplari arbustivi o anche arborei di una certa altezza, di rado ricopre estensioni significative, se si escludono un lembo isolato presso Lavezzara, del resto molto ridotto, e lo storico Bosco dei Frati della Madonna del Monte (esterno ai confini del parco). Infine è presente un bosco, di impianto artificiale, che si trova ad esempio alle spalle del "Biscione": la pineta di pinastri (Pinus pinaster) e pini domestici (Pinus pinea). Si tratta di un bosco parzialmente degradato a causa degli incendi e delle malattie. In conseguenza dei disboscamenti effettuati in passato, buona parte del territorio è coperto da arbusteti e praterie. Sono presenti numerose specie della macchia come mirto (Myrtus communis), corbezzolo (Arbutus unedo), alaterno (Rhamnus alaternus), cisto (Cistus salvifolius), cui si associano rade roverelle e lecci arbustivi. In alcuni casi la specie dominante è l'erica arborea (Erica arborea), soprattutto dove il suolo ha caratteristiche di maggiore acidità, mentre in alcune aree sono prevalenti le ginestre, in particolare la ginestra di Spagna (Spartium junceum, foto a destra) che, in primavera, crea suggestive distese colorate. Cupidone azzurro Una superficie abbastanza ampia, soprattutto lungo i crinali su entrambi i versanti della valle del Rio Nasche, e qua e là lungo i pendii più caldi e aridi, è coperta da praterie variamente arbustate. Si tratta di aree

	ricavate anch'esse dal taglio dei boschi, sia per le colture sia per il pascolo. Spesso incendiate e non più protette da alcuna copertura dall'impatto delle piogge, queste aree presentano talvolta un aspetto eroso e denudato, dove si insediano radi cespugli di timo (Thymus vulgaris), erica e ginestra. La nota dominante è data comunque dalle graminacee, tra le quali a volte fanno capolino alcune belle specie di "margherite" come il leucantemo (Leucanthemum vulgaris), la barba di becco (Tragopogon pratensis) e il cupidone azzurro (Catananche coerulea, foto a sinistra). Questi prati, tuttavia, rappresentano delle aree di interesse per il mantenimento di specie assai pregevoli come numerose orchidee, tra cui in particolare quelle del genere Ophrys che godono, in base alla L.R. 9/84, di protezione integrale a causa della loro rarità e del loro valore scientifico-ecologico. Da ricordare infine anche alcune piccole aree acquitrinose, molto interessanti dal punto di vista naturalistico: costituiscono infatti siti riproduttivi per gli anfibi dell'area. Sono pozze idonee a ospitare specie igrofile di un certo interesse come la lisca maggiore (Typha latifolia), il giunchetto meridionale (Holoschoenus australis) e varie specie di giunchi (Juncus sp. pl.)

3. Quadro storico e stato attuale

Sviluppo del territorio	Nelle aree collinari di Genova si distinguono e sono ancora visibili i complessi difensivi delle fortificazioni di cui la città di Genova si dotò in varie epoche, ancora oggi si distingue la cinta muraria seicentesca che incornicia la città storica con all’apice Forte Sperone, mentre a levante si hanno le fortificazioni distaccate sette-ottocentesche che culminano nell’imponente Forte Ratti. Le mura seicentesche che cingono ancora oggi a corona le alture che costituiscono il primo contrafforte dell'ormai prossimo Appennino Ligure, fin dalla loro costruzione proposero la necessità di nuovi provvedimenti difensivi che permettessero una maggiore sicurezza contro eventuali assedi provenienti dal nord e già nel 1625 fecero considerare la possibile costruzione di una linea di difesa al di fuori del perimetro murario esistente che circondasse la città, rappresentati da decine di opere campali e alloggiamenti da una linea continua di trinceramenti e gabbioni e dal restauro della Bastie fortificate di Promontorio, Peralto e Castellaccio. Il centro cittadino di Genova (ovvero la zona compresa tra la riva destra del torrente Bisagno e la Torre della Lanterna di Genova) fu quindi racchiuso in una sorta di anfiteatro naturale che intorno al 1630 si pensò di sfruttare, ricalcandone il tracciato, per realizzare le Mura Nuove. Tali mura partivano dall'attuale piazza della Vittoria dove si innestavano con le mura del Cinquecento, e salivano lungo il crinale est fino a Forte Sperone, e da qui discendevano verso ovest appunto fino alla Lanterna. Lungo queste mura, fra il 1747 ed il 1840, furono realizzate decine di opere militari difensive, porte, bastioni e soprattutto forti integrati nella struttura muraria, che nel corso degli anni furono ampliati, modificati e integrati da altre opere al di fuori delle mura. Genova nel XVIII secolo era una città completamente fortificata e

all'avanguardia nell'architettura militare; essa infatti disponeva di una doppia cerchia di mura, quella del Seicento e quella del Cinquecento collegate tra loro, fatto che sorprese gli Austriaci nel 1746 e che li rese incapaci di riconquistare la città che si era a loro ribellata.
Tale sistema fortificato - oggi di proprietà del Demanio italiano, che ne ha curato in tempi recenti il restauro - si fonda su un insieme di sedici forti principali e ottantacinque bastioni distribuiti lungo i diciannove chilometri delle vecchie (XVII secolo) e nuove mura (XVIII secolo), dal punto più basso della zona della stazione ferroviaria di Genova Brignole fino al punto più alto, ovvero il monte Peralto.
Di fatto abbandonati al loro destino alla fine del XIX secolo, i forti di Genova vennero solo parzialmente restaurati e recuperati all'inizio del Novecento per essere usati prevalentemente come punto di appoggio per le manovre militari o come carcere per i soldati prigionieri durante la prima guerra mondiale.
Intorno a questo sistema di fortificazioni si sviluppa il parco urbano delle Mura, oltre 870 ettari con circa novecento specie di piante inserite in un ecosistema integrato bosco-prateria-macchia mediterranea e con molti esemplari di fauna composta da mammiferi e uccelli rapaci.
Il parco delle mura, gestito dal Comune di Genova, dai primi anni '90 del Novecento, ha preso in gestione i forti, organizzando a determinate scadenze vari spettacoli estivi nel Forte Sperone. Poco distante da questo è stato restaurato il forte Begato, sebbene l'inattività abbia poi in parte vanificato l'operazione.
Il parco si estende poi alle fortezze poste più a Nord delle Mura Nuove, dal Forte Puin, che era stato negli anni sessanta del Novecento dato in concessione ad un pittore e pertanto si trovava ancora in buono stato, ai due Fratelli (il maggiore demolito per far posto alle contraeree nella Seconda Guerra Mondiale), sino al Diamante, questo posto già nel confinante Comune di Sant'Olcese.
In parte sfiorate dal tracciato del Trenino di Casella, oggi sono meta di escursionisti (vi si può praticare dalla semplice passeggiata, al trekking, allo jogging e alla mountain bike) e di appassionati di storia.
Nel 1781, il magistrato delle fortificazioni avviò un progetto che rivoluzionava il concetto di cinta muraria, mediante la costruzione di opere avanzate, in questo caso di torri isolate per opporsi al nemico lontano dalla città.
Nel 1797, all'inizio del protettorato francese (Repubblica Ligure Democratica) le opere distaccate effettivamente in uso erano quattro: i forti Richelieu, Diamante, Castellaccio e Sperone mentre i forti Quezzi e Santa Tecla erano ancora da terminare (al forte Santa Tecla avrebbe lavorato come architetto militare il ticinese Pietro Cantoni, padre degli architetti Gaetano e Simone Cantoni). Nonostante la volontà espressa dallo stesso Napoleone Bonaparte di incrementare le difese e i numerosi progetti presentati, l'unica variante di un certo rilievo fu il potenziamento delle difese del forte Sperone sul versante rivolto verso la città, mentre per tutti gli altri forti erano stati portati a termine solo lavori di adeguamento e miglioria.
Il governo sabaudo a partire dal 1815 portò il complesso dei forti alle massicce volumetrie attuali, compresa una serie di torri in laterizio: Torre San Bernardino, Torre Quezzi (inclusa in un SIC) e Torre Monteratti (successivamente inglobata nel prospetto del forte omonimo).
Il sistema dei forti orientali si compone dei forti Quezzi, Monte Ratti,

	Richelieu e Santa Tecla. Degni di nota infine i trinceramenti, si tratta quasi esclusivamente di trincee d'assedio risalenti all'anno 1800 (ma anche del 1746), particolarmente interessanti e in splendido stato di conservazione quelli a nord di Forte Sperone sul percorso verso Forte Diamante. Una ricognizione sul terreno più precisa e una raccolta di immagini (come già avvenuto, ad esempio, per le Cittadelle di Torino ed Alessandria) potrebbe individuare accampamenti, strade, logistica varia (baracconi, edifici di supporto) che sul terreno sono rilevabili da parte di storici e archeologi dei manufatti militari. Le fortificazioni, ma anche i trinceramenti (ancora conservati grazie anche alla struttura orografica del territorio), sono meta di visite da parte di studiosi e appassionati (soprattutto stranieri) di beni culturali militari, quindi sono una risorsa culturale da conoscere e valorizzare anche per un potenziamento dell'offerta turistico-culturale della città.
Infrastrutture	Numerose strade urbane collegano i quartieri della Val Bisagno con il centro di Genova. La valle è attraversata dalla ex Strada Statale 45 di Val Trebbia, che collega Genova a Piacenza. Un'altra strada urbana corre parallela a questa sulla sponda sinistra del Bisagno, con le denominazioni di Lungo Bisagno Dalmazia e Lungo Bisagno Istria e collega il quartiere di Marassi a Montesignano (unità urbanistica del quartiere di Molassana). Negli anni ottanta la strada in sponda sinistra è stata prolungata fino a Prato (Struppa), evitando così l'attraversamento dei centri abitati di San Gottardo, Molassana e Struppa. Numerosi ponti collegano le due sponde del Bisagno; una piastra di copertura sul torrente è stata costruita di fronte a Caderiva, allo sbocco dello svincolo autostradale, che oltre a consentire il collegamento tra le due sponde ospita un grande parcheggio e giardini pubblici. Oltre allo storico Ponte Carrega (oggi percorribile solo a piedi) i più importanti sono il Ponte Campanella (tra Via Bobbio e Piazzale Parenzo), il Ponte Monteverdi, in corrispondenza dell'ingresso principale del cimitero, il Ponte Bezzecca (tra la località Volpara e San Bartolomeo, nei pressi del viadotto autostradale) e i ponti Guglielmetti e Feritore (tra Preli-San Sebastiano e Montesignano). Staglieno ospita nel suo territorio il casello autostradale Genova-Est sull'Autostrada A12, Genova - Livorno. L'autostrada è collegata con il centro del quartiere da un lungo svincolo (2,5 km) che inizia nei pressi dell'ingresso di ponente del cimitero monumentale e tra gallerie e viadotti risale la valle del Veilino, passando accanto a strutture dell'acquedotto storico e sfiorando il paese di S. Antonino. Dal centro di Genova si accede comodamente in autobus, in automobile, con la funicolare del Righi (partenza da largo Zecca), la cremagliera Principe – Granarolo o la ferrovia a scartamento ridotto Genova-Casella (partenza da piazza Manin), sul versante della val Bisagno. É raggiungibile in autobus e in auto dalle valli Polcevera e Bisagno. Sentieri e strade sterrate collegano attualmente i forti ma sono di difficile percorrenza.

4. Descrizione dell'intervento

Caratteristica principale	Alla base dello sviluppo urbanistico - progettuale vi sono principi condivisi da cittadini che hanno da tempo fondato il comitato dell'Acquedotto Storico. Tale progetto si basa sul concetto che lo sviluppo sostenibile sia un processo dinamico di evoluzione delle modalità di sfruttamento delle risorse, degli investimenti economici e dello sviluppo tecnologico. Il mantenimento vivo ed il recupero dei valori, delle tradizioni e delle memorie storiche e delle attività economiche caratteristiche, rimane un punto fermo per il futuro recupero del contesto. Il recupero ed il mantenimento delle biodiversità quindi valorizzazione della natura e dell'ambiente integrato con il recupero delle attività legate al mondo agricolo ed allo sfruttamento naturale delle potenzialità del suolo e vegetazionale, elementi importanti per la filiera corta alimentare con la creazione di mercati a Km 0. Il Sistema dei Forti genovesi è stato, negli anni passati, oggetto di un accurato studio da parte dell'amministrazione comunale, che aveva istituito un assessorato dedicato, finalizzato al recupero e alla valorizzazione di tale patrimonio. Nonostante il progetto complessivo di recupero, per molteplici motivi non sia mai riuscito a decollare, il tema dei forti riveste ancora oggi un ruolo strategico e rappresenta uno tra gli aspetti più significativi che caratterizzano il nostro territorio. Inoltre, la disposizione delle fortificazioni del sistema centrale che, incorniciando il nucleo storico della città la caratterizza fortemente, attraverso un'adeguata illuminazione scenografica alimentata con energia da fonti rinnovabili, costituirebbe un segno di riconoscimento facilmente riconoscibile e spendibile anche in campagne di marketing territoriale. Occorre però tenere conto delle reali difficoltà di attuazione - in termini economici, tecnici ed ambientali - del potenziamento infrastrutturale. Per questo motivo, nei forti meno facilmente raggiungibili è opportuno prevedere funzioni dedicate agli escursionisti (luoghi o di sosta o di alloggiamento temporaneo, itinerari turistico – ricreativi e naturalistici), mentre per quelli più a ridosso del tessuto edificato si può ipotizzare l'inserimento di funzioni in grado di richiamare più visitatori: attività culturali, mostre, convegni, laboratori, itinerari didattici, ricreativi naturalistici, pubblici esercizi (ristoranti con soggiorno), ospitalità dei partecipanti alle manifestazioni, uso anche parziale per alloggiamento temporaneo di supporto agli altri insediamenti (stanze attrezzate).
Previsioni infrastrutturali interne	Si è ipotizzato in alcuni casi l'utilizzo di mezzi meccanici di risalita (prosecuzione Principe-Granarolo e collegamento con funicolare Zecca-Righi o la ferrovia a scartamento ridotto Genova-Casella). La mobilità all'interno del sistema dei forti dovrà prediligere sistemi di trasporto a basso impatto ambientale nonché integrarsi con sistemi ciclopedonali ed escursionistici. Ne consegue che l'intento è quello di non intervenire con previsioni infrastrutturali pesanti, ma legate alla fruibilità del territorio strettamente legate agli obiettivi del sistema territoriale.

Macroaree	Obiettivi	Azioni
Edificato	• Recupero dell'edilizia storica esistente in chiave biocompatibile e con miglioramento della classe energetica.	• Recupero dei Forti per attività culturali e turistiche •
Energia	• Efficienza e risparmio energetico • Generazione di energia da fonti rinnovabili	• Realizzazione impianti di energie rinnovabili
Mobilità	• Rafforzamento dell'intermodalità • Intensificazione del servizio di trasporto pubblico ai punti di partenza dei collegamenti verticali	• Favorire la ciclo pedonalità, i percorsi a cavallo o a dorso di mulo e utilizzo di mezzi elettrici e potenziare i collegamenti verticali
Infrastrutture		• Parcheggio d'interscambio con mobilità sostenibile (bici, etc.) • Potenziamento collegamenti verticali • Creazione di un percorso ciclo – pedonale di collegamento tra i forti
Sistema produttivo		• Eco-Turismo • Creazione di poli ricettivi all'interno dei forti di supporto all'escursionismo • Favorire (mercati a Km 0)
Ciclo dei rifiuti	•	•
Ambiente	• Contrasto perdita biodiversità • Consolidamento del territorio • Abbattimento degli inquinanti	• Processo continuo di monitoraggio • Creazione dedicate osservazione flora e fauna e laboratori ambientali • Reintroduzione piante

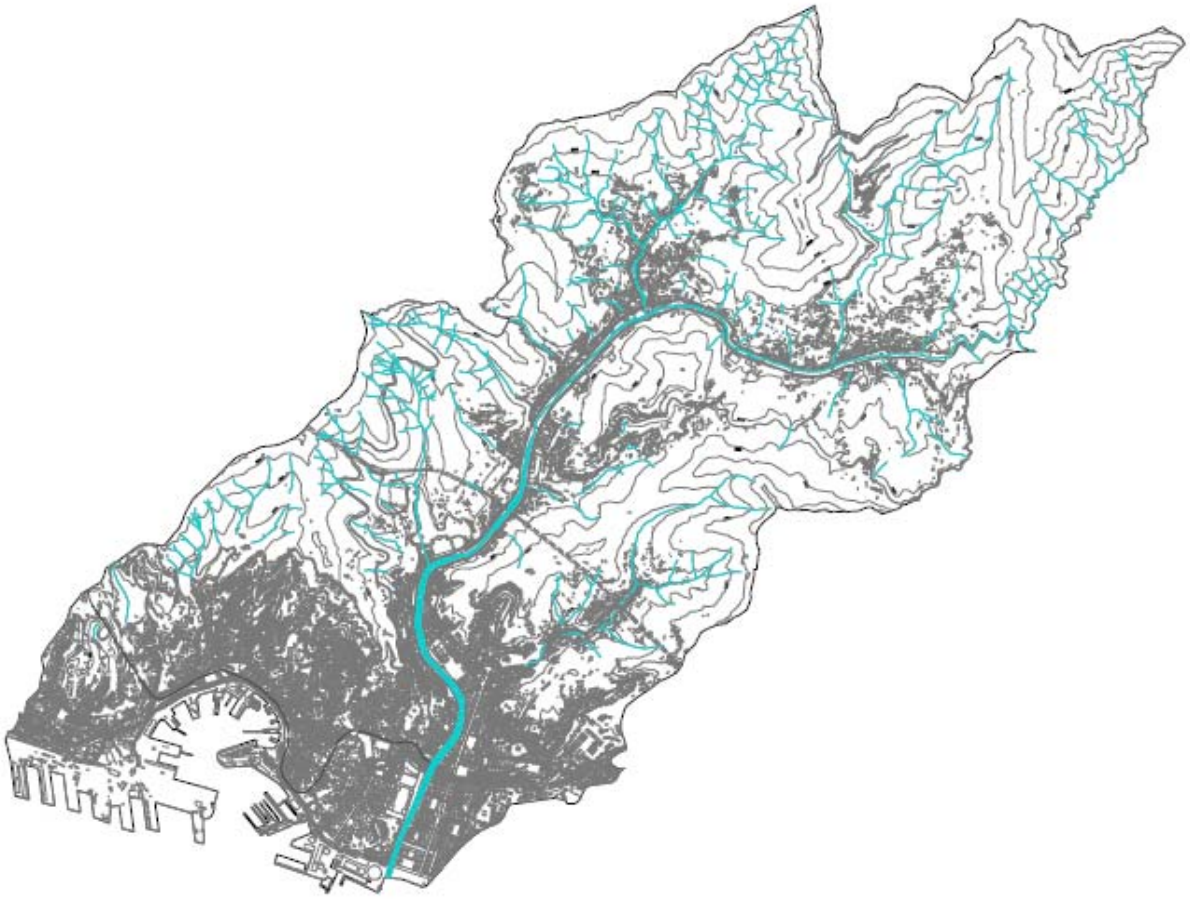
Sistema Territoriale			
Genova			

Centro Storico e Val Bisagno Acquedotto Storico

1. Dati Generali

Superficie	60,8	Kmq
Abitanti	296.536	N° ab
Densità	.48,7	ab/ha

Procedura EMAS	Piani o programmi in corso	Agenda 21
	….	fatta



2. Area Geografica

Localizzazione	Tra i corsi d'acqua appenninici del versante ligure tirrenico, il torrente Bisagno, presenta un bacino di dimensioni medio-piccole, con superficie complessiva di circa 93 kmq Il bacino imbrifero è delimitato a Nord dallo spartiacque Bisagno-Scrivia (dal monte Alpe al passo della Scoffera); ad Ovest dallo spartiacque Bisagno-Polcevera (dal monte Righi al monte Alpe seguendo l'antico percorso del crinale dei Forti); ad Est dallo spartiacque Bisagno-Lavagna (dal passo della Scoffera al monte Becco) ed a Sud dallo spartiacque Bisagno-torrenti Sturla, Nervi, Poggio e Sori (dal monte Becco all'area urbana della spianata di S. Martino, passando per il colle di Bavari ed i Camaldoli). Il bacino del T. Bisagno ha una forma complessa ed articolata, sviluppata in due direzioni principali N-S ed E-W per influenze neotettoniche, si presenta con profili trasversali quasi sempre asimmetrici e con bacini secondari molto sviluppati in sponda orografica destra rispetto a sinistra. Il reticolo idrografico non corrisponde ad un preciso tipo morfologico, se non alla scala di alcuni sottobacini. L'alto corso del torrente Bisagno ha inizio al colle della Scoffera (675 m sul l.m.m.) e termina in località La Presa ove riceve in sponda sinistra il T. Lentro; poco a valle riceve alla sua destra idrografica il T. Canate. Il tratto medio, che inizia approssimativamente in corrispondenza dell'abitato di Prato, è caratterizzato da un particolare assetto: lungo la sponda sinistra del torrente i versanti costituiscono una sorta di striscia di larghezza costante, corrispondenti al prato di S. Eusebio, drenati da brevi incisioni perpendicolari all'asta principale, mentre per quanto riguarda il versante destro confluisce in località Doria il rio Torbido e, dopo le pendici di S. Siro, il torrente Geirato a Molassana. A valle della confluenza del T. Geirato, si presentano in sponda sinistra alcune aree drenate da brevi incisioni e quindi il rio Montesignano, mentre in destra confluiscono a S. Gottardo il rio Trensasco e, dopo poche centinaia di metri, il rio Cicala. In prossimità del cimitero di Staglieno confluisce in destra il rio Veilino, che raccoglie le acque dei rii Rovena, Briscata e S. Antonino e, quindi, a Marassi il rio Fereggiano. nel basso corso hanno anche recapito le fognature bianche dell'area urbanizzata. Il tratto terminale ha la sua foce all'estremità orientale del bacino portuale, alla sinistra del quartiere fieristico il cui sporgente accompagna la corrente.
Descrizione dell'area	Dal punto di vista geologico si ha una presenza di unità litostratigrafiche di origine sedimentaria (Calcari, Calcari Marnosi,Arenarie ed Argilliti) prevalentemente di età Cretaceo-Paleocenica e di sedimenti Plio-Quaternari. I sedimenti alluvionali, lungo l'asta del Bisagno, hanno uno spessore variabile e crescente da Prato a Staglieno dove supera i 40 metri. - da Prato a Staglieno sono presenti depositi alluvionali ghiaiosi e sabbiosi che sono sede di una falda freatica; - da Staglieno alla Foce nei depositi alluvionali di natura ghiaiosa e sabbiosa si registra la presenza di un orizzonte prevalentemente argilloso, di spessore crescente verso valle.

	Gli affluenti sono: SPONDA DESTRA: Rio Veilino, Fossato Cicala, Rio Trensasco, Torrente Geirato, Rio Torbido, Rio Preli, Rio Canate. SPONDA SINISTRA: Torrente Lentro, Rio Fereggiano, Torrente Eo. IL Bisagno ha un regime prevalentemente torrentizio, che in alcuni periodi dell'anno diventa di fiumara vera e propria: infatti le portate in condizioni eccezionali di piena possono raggiungere e superare anche 1.000 m3/sec. Il corso terminale del Bisagno è interamente incanalato al di sotto del tessuto urbano genovese; infatti esso scorre all'interno di una galleria artificiale, realizzata nei primi anni trenta, che in frequenti occasioni ha già manifestato notevoli limiti dal punto di vista dello smaltimento regolare delle acque superficiali (alluvioni del 1954, 1970 , 1992, 2002). L'andamento dell'asta principale risente vistosamente degli intensi sconvolgimenti di natura tettonica e neotettonica, che hanno interessato il litorale costiero ligure; infatti si osserva che dalla sorgente fino a Bargagli, il corso è orientato mediamente secondo la direzione NE-SO; fra Bargagli e il quartiere di Molassana segue un percorso diretto E-O; discendendo successivamente fino al quartiere della Foce secondo una nuova direzione NNE-SSO.
Vegetazione	Gli aspetti storico-architettonici non sono l'unica caratteristica di rilievo del parco: percorrendo i sentieri si attraversano infatti ambienti pregevoli, ciascuno caratterizzato da piante e animali di grande interesse. Tra i vari tipi di vegetazione i più rappresentati sono i boschi (misti, di castagno, di querce): in particolare sui versanti N e NW sono localizzati in prevalenza boschi di castagno (Castanea sativa) oppure di carpino nero (Ostrya carpinifolia), solitamente accompagnato da orniello (Fraxinus ornus). Il castagneto si trova in particolare nei pressi di coltivi abbandonati o presso aree tuttora utilizzate a scopo agricolo. Il castagno, infatti, è stato ampiamente diffuso nel passato costituendo,fin da epoche remote, una fonte alimentare di basilare importanza. Il bosco misto dominato dal carpino nero colonizza i versanti più freschi dei pendii, si trova nei fondovalle incassati dei versanti S e, talvolta, si associa al bosco di roverella (Quercus pubescens) nelle esposizioni più calde. Questi boschi sono infatti, nel complesso, più termofili (cioè amanti del caldo) rispetto ai castagneti. Soprattutto sui versanti S e SE, su aree non particolarmente estese,domina il bosco di roverella. La ragione della sua limitata presenza è dovuta sicuramente al taglio cui questo bosco è stato sottoposto sui versanti meglio esposti per far luogo alle coltivazioni. Sono ancora chiaramente visibili, infatti, i segni di antichi terrazzamenti ormai abbandonati. Quasi totale è invece l'assenza di boschi di leccio (Quercus ilex) che, seppure presente sui versanti S con esemplari arbustivi o anche arborei di una certa altezza, di rado ricopre estensioni significative, se si escludono un lembo isolato presso Lavezzara, del resto molto ridotto, e lo storico Bosco dei Frati della Madonna del Monte (esterno ai confini del

	parco). Infine è presente un bosco, di impianto artificiale, che si trova ad esempio alle spalle del "Biscione": la pineta di pinastri (Pinus pinaster) e pini domestici (Pinus pinea). Si tratta di un bosco parzialmente degradato a causa degli incendi e delle malattie. In conseguenza dei disboscamenti effettuati in passato, buona parte del territorio è coperto da arbusteti e praterie. Sono presenti numerose specie della macchia come mirto (Myrtus communis), corbezzolo (Arbutus unedo), alaterno (Rhamnus alaternus), cisto (Cistus salvifolius), cui si associano rade roverelle e lecci arbustivi. In alcuni casi la specie dominante è l'erica arborea (Erica arborea), soprattutto dove il suolo ha caratteristiche di maggiore acidità, mentre in alcune aree sono prevalenti le ginestre, in particolare la ginestra di Spagna (Spartium junceum, foto a destra) che, in primavera, crea suggestive distese colorate. Cupidone azzurro Una superficie abbastanza ampia, soprattutto lungo i crinali su entrambi i versanti della valle del Rio Nasche, e qua e là lungo i pendii più caldi e aridi, è coperta da praterie variamente arbustate. Si tratta di aree ricavate anch'esse dal taglio dei boschi, sia per le colture sia per il pascolo. Spesso incendiate e non più protette da alcuna copertura dall'impatto delle piogge, queste aree presentano talvolta un aspetto eroso e denudato, dove si insediano radi cespugli di timo (Thymus vulgaris), erica e ginestra. La nota dominante è data comunque dalle graminacee, tra le quali a volte fanno capolino alcune belle specie di "margherite" come il leucantemo (Leucanthemum vulgaris), la barba di becco (Tragopogon pratensis) e il cupidone azzurro (Catananche coerulea, foto a sinistra). Questi prati, tuttavia, rappresentano delle aree di interesse per il mantenimento di specie assai pregevoli come numerose orchidee, tra cui in particolare quelle del genere Ophrys che godono, in base alla L.R. 9/84, di protezione integrale a causa della loro rarità e del loro valore scientifico-ecologico. Da ricordare infine anche alcune piccole aree acquitrinose, molto interessanti dal punto di vista naturalistico: costituiscono infatti siti riproduttivi per gli anfibi dell'area. Sono pozze idonee a ospitare specie igrofile di un certo interesse come la lisca maggiore (Typha latifolia), il giunchetto meridionale (Holoschoenus australis) e varie specie di giunchi (Juncus sp. pl.)

3. Quadro storico e stato attuale

Sviluppo del territorio	L'Acquedotto storico di Genova è un'antica struttura architettonica idrica situata nella Val Bisagno, attraversando e uscendo dai confini del comune di Genova. Ha inizio nella provincia dal comune di Bargagli, nell'alta valle, e attraversa per intero i quartieri di Molassana, Staglieno, Circonvallazione a monte fino a Castelletto, per finire all'altezza della Ripa (o Sottoripa), in prossimità del porto antico, oggi attrazione turistica, un tempo cuore del futuro grande porto del mar Mediterraneo. Oggi l'acquedotto si configura come un percorso pedonale lungo circa ventotto chilometri, in uno scenario rilevante.

	Fin dai tempi antichi lo sviluppo della città di Genova è stato legato all'acqua, elemento prezioso quanto necessario. Le sorgenti cittadine e le cisterne per la raccolta delle acque piovane erano sparse capillarmente in tutta la città, ma difettavano per portata e continuità di flusso a tal punto da non riuscire a garantire ai Genovesi il fabbisogno giornaliero, specialmente nei periodi di siccità. Fenomeno questo ricordato anche dal Giustiniani (1470-1536) nei suoi Annali della Repubblica di Genova, dove viene citata la straordinaria siccità del 1428, nel corso della quale inaridirono le tre maggiori fontane di Genova: le "Fontane Marose", il "Rivo Torbido" e le "Pozzarre". Il primo acquedotto genovese, di cui abbiamo testimonianza, è quello romano risalente al 200 a.C. La sua origine è incerta, e i pochi dati a nostra disposizione vogliono che questo primo acquedotto venisse edificato dopo la distruzione di Genova da parte dei Cartaginesi e che, poco dopo, Roma inviasse il Pretore Spurio Lucrezio con due legioni ed un numero considerevole di schiavi per ricostruire la città, dotandola anche di un acquedotto "moderno", che venne alimentato dal torrente Feritore. La presa di questo acquedotto era localizzata alle rapide del Montanasco, nei pressi del Follo , zona ricca di acqua per la presenza del rio Coverciano (che confluiva nel Bisagno proprio nelle vicinanze della presa), e - poco più a monte - del Lacus Draconarius. I fattori importanti che contribuirono a prediligere la valle del Bisagno furono certamente due: la relativa vicinanza alla città e la maggiore disponibilità idrica dovuta ad una più intensa piovosità rispetto alle alte valli liguri. Il tracciato di questo acquedotto, che è stato calcolato intorno agli 11 km, con una pendenza media di 3,3 metri per km, si sviluppava sulla sponda destra del Bisagno ed era situato ad un livello più basso rispetto all'acquedotto medioevale. Esso portava l'acqua in città passando per Montesano dietro l'ex convento delle Fieschine, a monte della stazione Brignole, proseguendo verso l'attuale Villetta Di Negro per poi scendere a Piccapietra e superare la collina di S.Andrea a circa 30 metri di altezza sul livello del mare, necessaria per raggiungere tutte le aree della città di allora, che si estendeva tra il colle di Sarzano e la Ripa. Tracce di questo manufatto romano sono ancora visibili in via delle Ginestre e all'interno del cimitero di Staglieno. Anche in città furono trovate vestigia dell'acquedotto, durante la demolizione del convento di Sant'Andrea nel 1904, infatti l'architetto spagnolo Alfredo D'Andrade (1839-1915), addetto ai lavori, ne rinvenne un tratto che successivamente fu demolito. La trasformazione della strada dell'acqua abbandonata in struttura ambientale diviene il sogno di sportivi amanti della natura, dell'aria pulita. Università, associazioni, comitati, promuovono iniziative per il recupero. Nel 2001 in occasione del G8 a Genova i progetti sono inseriti nelle priorità dall'Amministrazione Comunale. Nel 2004, anno di Genova Capitale europea della Cultura, viene ristrutturato il ponte sifone del Veilino (anch'esso opera di Barabino). Sebbene i lavori non siano ancora definitivi si è conclusa nell'inizio 2007 una prima parte della ristrutturazione del lotto del Geirato. Questo primo intervento permette tuttavia di accedere al ponte, rimasto inagibile per decenni, nonostante la sua caratteristica strategica di collegare i percorsi interrotti tra Prato e Staglieno, e nonostante la rilevanza del manufatto dal punto di vista dell'archeologia industriale: i tubi risalgono alla primissima rivoluzione

	industriale inglese. Oggi il canale in pietra dove scorreva l'acqua è il camminamento per un itinerario escursionistico frequentatissimo dalle famiglie genovesi e ancora sconosciuto alla grande massa dei turisti. Il completamento della sua ristrutturazione è un tassello importante per l'allargamento del turismo nel capoluogo ligure al turismo di tipo escursionistico, da cui trarrebbe beneficio lo stupendo e spesso sottovalutato entroterra genovese. La possibilità di una promenade-parco a mezza costa tra la vallata e il parco dei Forti di Genova (che toccano e attraversano una parte della Val Bisagno) arricchisce la prospettiva di crescita della città e della Provincia ed è una necessità dal punto di vista storico-culturale dato il valore e la bellezza dell'opera. L'8 ottobre 2006 si è svolta la prima grande Festa dell'Acquedotto in cui i volontari delle diverse associazioni si sono adoperati per ripulire tratti significativi del percorso e le aree limitrofe, coinvolgendo la cittadinanza con gite e stand gastronomici. L'intendimento è quello di ripetere annualmente la manifestazione.
Infrastrutture	Numerose strade urbane collegano i quartieri della Val Bisagno con il centro di Genova. La valle è attraversata dalla ex Strada Statale 45 di Val Trebbia, che collega Genova a Piacenza. Un'altra strada urbana corre parallela a questa sulla sponda sinistra del Bisagno, con le denominazioni di Lungo Bisagno Dalmazia e Lungo Bisagno Istria e collega il quartiere di Marassi a Montesignano (unità urbanistica del quartiere di Molassana). Negli anni ottanta la strada in sponda sinistra è stata prolungata fino a Prato (Struppa), evitando così l'attraversamento dei centri abitati di San Gottardo, Molassana e Struppa. Numerosi ponti collegano le due sponde del Bisagno; una piastra di copertura sul torrente è stata costruita di fronte a Caderiva, allo sbocco dello svincolo autostradale, che oltre a consentire il collegamento tra le due sponde ospita un grande parcheggio e giardini pubblici. Oltre allo storico Ponte Carrega (oggi percorribile solo a piedi) i più importanti sono il Ponte Campanella (tra Via Bobbio e Piazzale Parenzo), il Ponte Monteverdi, in corrispondenza dell'ingresso principale del cimitero, il Ponte Bezzecca (tra la località Volpara e San Bartolomeo, nei pressi del viadotto autostradale) e i ponti Guglielmetti e Feritore (tra Preli-San Sebastiano e Montesignano). Staglieno ospita nel suo territorio il casello autostradale Genova-Est sull'Autostrada A12, Genova - Livorno. L'autostrada è collegata con il centro del quartiere da un lungo svincolo (2,5 km) che inizia nei pressi dell'ingresso di ponente del cimitero monumentale e tra gallerie e viadotti risale la valle del Veilino, passando accanto a strutture dell'acquedotto storico e sfiorando il paese di S. Antonino.Sentieri e strade sterrate collegano attualmente l'infrastruttura di valle con i punti di accessibilità all'acquedotto.

4. Descrizione dell'intervento

Caratteristica principale	Alla base dello sviluppo urbanistico - progettuale vi sono principi condivisi da cittadini che hanno da tempo fondato il comitato dell'Acquedotto Storico. Tale progetto si basa sul concetto che lo sviluppo sostenibile sia un processo dinamico di evoluzione delle modalità di sfruttamento delle risorse, degli investimenti economici e

	dello sviluppo tecnologico. Il mantenimento vivo ed il recupero dei valori, delle tradizioni e delle memorie storiche e delle attività economiche caratteristiche, rimane un punto fermo per il futuro recupero del contesto. Il recupero ed il mantenimento delle biodiversità quindi valorizzazione della natura e dell'ambiente integrato con il recupero delle attività legate al mondo agricolo ed allo sfruttamento naturale delle potenzialità del suolo e vegetazionale, elementi importanti per la filiera corta alimentare con la creazione di mercati a Km 0. Il recupero e la valorizzazione delle emergenze storico – architettoniche legate al percorso dell'acquedotto con i suoi ponti e le rimanenti parti dei manufatti storici sono rivolti al riconoscimento di una valenza turistica della valle che si pone nei confronti dell'offerta cittadina come oasi naturale, sostenibile e storica legata alle caratteristiche del percorso dell'acqua che ci collega con il centro storico della città sino alle fontane nelle piazze e al mare del Porto Antico.
Previsioni infrastrutturali interne	La mobilità all'interno del sistema dei forti dovrà prediligere sistemi di trasporto a basso impatto ambientale nonché integrarsi con sistemi ciclopedonali ed escursionistici. Ne consegue che l'intento è quello di non intervenire con previsioni infrastrutturali pesanti, ma legate alla fruibilità del territorio strettamente legate agli obiettivi del sistema territoriale. Sono auspicabili i collegamenti verticali ed una integrazione infrastrutturale pedonale con il trenino di Casella.

Macroaree	**Obiettivi**	**Azioni**
Edificato	• Recupero dell'edilizia storica esistente in chiave biocompatibile e con miglioramento della classe energetica.	• Recupero del tracciato dell'acquedotto storico per un potenziamento dell'offerta turistica genovese
Energia	• Efficienza e risparmio energetico • Generazione di energia da fonti rinnovabili	• Realizzazione impianti di energie rinnovabili
Mobilità	• Rafforzamento dell'intermodalità • Intensificazione del servizio di trasporto pubblico ai punti di partenza dei collegamenti verticali	• Favorire la ciclo pedonalità, utilizzo di mezzi elettrici e potenziare i collegamenti verticali
Infrastrutture		• Parcheggio d'interscambio con mobilità sostenibile (bici, etc.) • Creazione di un percorso ciclo – pedonale di

		collegamento tra i vari punti di accesso.
Sistema produttivo		• Eco-Turismo • Creazione di poli ricettivi lungo il tracciato dell'acquedotto quale supporto alle visite e all'escursionismo. • Favorire lo sviluppo dell'agricoltura • Favorire (mercati a Km 0)
Ciclo dei rifiuti	•	•
Ambiente	• Contrasto perdita biodiversità • Consolidamento del territorio • Abbattimento degli inquinanti	• Processo continuo di monitoraggio • Creazione dedicate osservazione flora e fauna e laboratori ambientali • Reintroduzione piante • Creazione del Museo dell'acqua

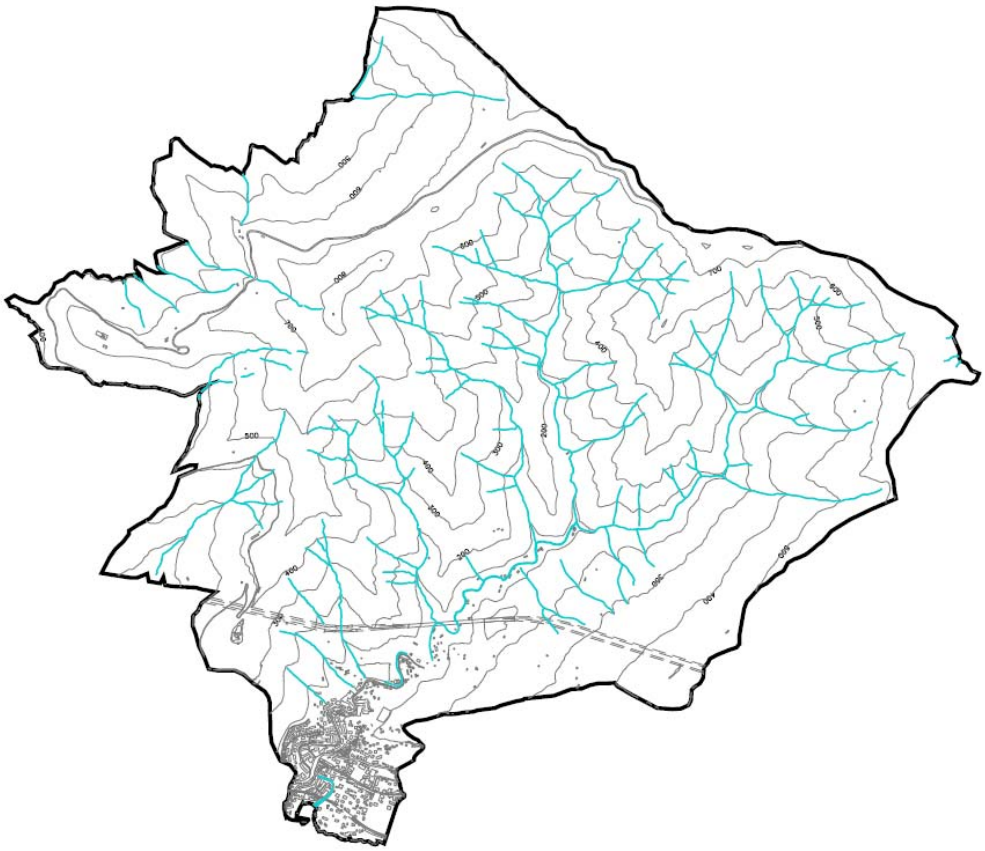
Sistema Territoriale			
Genova	Municipio IX Levante		

Monte Fasce – Torrente Nervi

1. Dati Generali

Superficie	13,3	Kmq
Abitanti	4.202	N° ab
Densità	3,2	ab/ha

Procedura EMAS	Piani o programmi in corso	Agenda 21
	….	



2. Area Geografica

Localizzazione	Il torrente Nervi è un torrente genovese che nasce dall'unione di due torrenti, uno con la sorgente sul Monte Fasce, l'altro in una valletta laterale a ponente di questo, tra il crinale che collega il Monte Giugo al Monte Cordona e il Monte Croce. Questi due rami si riuniscono nella zona di via Mulinetti, nome che viene dai mulini che una volta utilizzavano la forza motrice di queste acque a fondovalle. Il torrente poi scorre verso il mare, in direzione Sud, dove, dopo un corso di alcuni chilometri, sfocia a Nervi, nelle acque del porticciolo omonimo.
Descrizione dell'area	Le rocce scavate dal torrente Nervi sono, come per tutta la parte del Levante di Genova, delle arenarie stratificate. Il torrente viene a scavare i punti deboli di questa composizione. In taluni punti queste arenarie presentano filoni di pietra da calce, per cui nei secoli scorsi vennero realizzate alcune calcinare (il toponimo "calcinara" è infatti frequente in zona). Altre cave di cemento ormai da tempo chiuse si trovano poco a monte del cimitero di Nervi. Nel percorso a monte dell'abitato, la valle che ospita il torrente si restringe e il corso d'acqua dà luogo ai cosiddetti "laghetti di Nervi", piccole pozze d'acqua di cui la più nota è il Lago Oscuro. Qui l'acqua ha scavato in alcuni punti, con l'andamento sinuoso della corrente, alcune marmitte nella roccia arenaria. In questo tratto il torrente corre lungo un fondovalle coperto da una fitta e inselvatichita vegetazione, in mezzo alla quale dopo le ultime casette di contadini locali, rimangono solo alcuni ruderi abbandonati. Attualmente un sistema di piccole dighe di cemento create per frenare la velocità della corrente del torrente in caso di piogge violente ne ha stravolto le forme naturali. A mezza costa di questa parte di valle, percorsa solo da piccoli sentieri, si trova la chiesetta di Santa Maria Maddalena. Il Monte Fasce o Monte Fascie nelle carte dell'Istituto Geografico Militare, è, con i suoi 832 m di altitudine, una tra le maggiori alture della città di Genova. È una montagna dell'Appennino ligure e fa parte del Parco Urbano di Monte Fasce e Monte Moro. Sorge alle spalle dei quartieri del levante cittadino di Quarto dei Mille, Quinto al Mare e Nervi, e li protegge dalla tramontana scura. La sua cima, a forma di cono e simile ad un vulcano spento, si trova a circa 3 km in linea d'aria dal mar Ligure. Il versante orientale è delimitato a sud della vetta dal crinale che, passando per il Monte Moro (408 m), sopra il quartiere di Quinto, giunge ad incontrare il Mar Ligure all'altezza del porticciolo di Nervi. A nord della vetta è delimitato dallo spartiacque che congiunge il Monte Fasce al Monte Bastia (846 m), passando per la Sella dei Prati di Fascia (746 m). Dal versante orientale nascono gli affluenti di destra del torrente Nervi. La valle del torrente Nervi, a monte dell'omonimo quartiere di Nervi, è quasi del tutto disabitata. In questo versante sono ben visibili le faglie e le pieghe provocate dal sollevamento della catena alpina. Il versante sud-occidentale è delimitato a est dal crinale Monte Fasce-Monte Moro-Nervi, mentre a nord lo spartiacque degrada più dolcemente verso il quartiere di Borgoratti

Vegetazione	Il monte si presenta attualmente spoglio sul versante a sud, con tracce di antiche fasce, quasi completamente cancellate dopo un lungo abbandono. Nelle parti inferiori (zone dei colli a bassa quota) restano alcune parti a oliveto (ormai in gran parte inselvatichito), castagni, querce e residui di fasce coltivate, quasi tutte abbandonate. La vegetazione riprende più fitta sui versanti settentrionali, che rimanendo in ombra erano coltivati a castagneto domestico. La vegetazione naturale, che ricopriva l'intera montagna fino all'Alto Medioevo, consisteva probabilmente in boschi sempreverdi di leccio, che si sviluppavano sul versante meridionale al di sotto dei 600 m, alternati a formazioni boschive miste in cui assieme al leccio crescevano il frassino minore e il terebinto. Laddove il suolo si presenta meno evoluto ed affiora il substrato roccioso (flysch dell'Unità del Monte Antola) allignavano probabilmente formazioni a macchia arbustiva (arbusti con altezza media di 2-3 m) formate da Erica arborea, fillirea e alaterno. Sui versanti settentrionali doveva invece prevalere una vegetazione arborea formata prevalentemente da roverelle, roveri (prevalenti a quote più elevate) e carpini neri, questi ultimi più abbondanti negli impluvi. In prossimità della vetta, oltre alle roveri, dovevano essere presenti anche nuclei di faggio, poiché la presenza di esemplari isolati di faggio si osserva tutt'ora nel tratto sommitale della catena Monte Fasce-Monte Bastia-Monte Becco. Tra le specie erbacee che vivono sulle pendici del Monte Fasce vanno ricordate alcune orchidee del genere Ophrys dai labelli coloratissimi che imitano, nella forma e nel colore, quello dei loro insetti impollinatori; la rarissima orchidea aperta (Orchis patens); il vistoso anemone stellato (Anemone hortensis); il narciso a tazzetta (Narcissus tazetta); il narciso dei poeti (Narcissus poeticus) dai fiori profumati che, nel mese di aprile, colorano di bianco i prati al di sopra dei 600 m. Recentemente sulle pendici del Monte Fasce è stata accertata la presenza del rarissimo "zafferanetto ligure" (Romulea ligustica) che in Liguria era precedentemente conosciuto solo nella zona del Monte Gazzo (alle spalle di Genova Sestri) e nell'entroterra di Arenzano. SIC - sito ha una eccezionale importanza per la presenza di praterie con popolazioni di orchidee (oltre 35 specie) tra cui Orchis patens e Ophrys aureliae, frequentate da lepidotteri quali Zygaena filipendulae e Zerynthia polyxena. Tra i rettili la rara luscengola (Chalcides Chalcides) e inoltre molte specie di uccelli protetti

3. Quadro storico e stato attuale

Sviluppo del territorio	Verso la foce del torrente, nel porticciolo di Nervi, è presente un antico ponte. Costruito nei secoli XVI-XVII, utilizzato a suo tempo dall'antica Aurelia. Si trova tra il porticciolo e la attuale via Aurelia (via Oberdan), sotto la Villa Gnecco. Il ponte è stato oggetto di almeno un paio di ricostruzioni dopo crolli a seguito delle piene del torrente. Il torrente Nervi, ricco di cascatelle e laghi, ma anche di vecchi mulini e frantoi, racconta di una Genova del passato che non deve essere dimenticata. Curiosa la presenza, al centro del torrente, di una “colonna infame”, una delle quattro rimaste a Genova. Fatta erigere dal proprietario di un mulino - Cevasco Bacicotto - cui gli amministratori locali avevano tolto l'acqua, la colonna reca incisioni su entrambi i lati: lunga ben 9 metri,

	porta in rilievo sulla cima, i volti dei 3 responsabili, secondo Bacicotto, del “furto” d'acqua: Baciccin Ratti, Luigi Croce e il sindaco di allora (1874-1877) Gioanin Sessarego. Il Monte Fasce fu sede nel '700 di alcuni scontri tra le truppe francesi ed austriache che si allargavano sui monti nell'intento di riprendersi Genova. Altri piccoli combattimenti ebbero luogo all'epoca dell'assedio di Genova del 1800, quando il generale Massena era assediato nella città, circondato dalle truppe dell'alleanza antinapoleonica. Di questi eventi resta il nome del retrostante Monte Bastia, subito a Nord del Monte Fasce, dove per bastia si intende un fortino di costruzione provvisoria, realizzato con trincee e avvallamenti di protezione in terra e fascine. Attorno al 1821, nei primi anni del dominio sabaudo su Genova, il colonnello Giulio d'Andreis, cui si devono le architetture di miglioria delle fortificazioni genovesi nel primo Ottocento, progettò sui crinali che andavano dal Monte Moro al Monte Fasce, e da qui ai monti Bastia e Riega, una serie di torrette-fortino simili a quella costruita a monte del Forte di Quezzi. La linea fortificata, che avrebbe dovuto occupare questi crinali con costruzioni a distanze costanti, non venne mai realizzata per gli alti costi necessari. Una pendice del Monte Fasce, il Monte Borriga detto del Liberale, deve il suo nome all'appellativo ('Liberale') con cui il fondatore dell'omonima osteria, ivi locata, veniva chiamato nell'ambiente portuale genovese di fine '800 dai compagni di lavoro. Comunque sia, nei pressi di questa, durante un vasto raduno di repubblicani, l'avvocato Canale tenne il suo infervorato discorso filo-mazziniano negli anni '50 dell'Ottocento, discorso che fu all'origine di un noto processo in tribunale. Il Monte Moro, il cui rilievo si stacca a sud del Monte Fasce, divenne sede di una serie di fortini militari a cominciare dal tardo Ottocento. Per collegare questi alla città venne realizzata la strada militare che partendo dalla valle Sturla e passando per Apparizione, vi arrivava con un percorso di mezza costa a quota ribassata sul pendio meridionale del Monte Fasce. Tale strada, venuto meno l'uso militare, è rimasta come strada turistica del Monte Moro. All'epoca della seconda guerra mondiale venne costruita una serie di bunker e postazioni di cemento armato, che dall'abitato di Quinto arrivavano alla vetta del Monte Moro. Poco più sopra, sul crinale che collega la vetta del Monte Moro al Monte Fasce, venne realizzata una piazzola per la contraerea. Sul fortino della vetta del Monte Moro venne aperta negli anni sessanta una trattoria molto frequentata per le scampagnate domenicali ma attualmente dismessa. La vetta del Monte Moro nel secondo dopoguerra fu oggetto di rimboschimenti con pini marittimi, purtroppo più volte danneggiati da incendi dolosi. In seguito alla presunta apparizione della Vergine al padre benedettino Bonaventura (Renato Raschi 1902-1987) nel 1962, vennero costruiti sulla vetta del Monte Borriga un monastero ed una chiesa. Il complesso religioso prende il nome di Oasi della Pace. In seguito anche un altro veggente, esterno alla chiesa, raccolse negli anni ottanta e novanta alcuni gruppi di credenti in raduni mensili nella zona per ulteriori presunte apparizioni della Vergine. . A mare troviamo il borgo storico di Nervi con il suo porticciolo. Una "stazione" per il cambio dei cavalli nei primi decenni dell'era cristiana, ed un punto di imbarco e sbarco merci da e per l'interno, attraverso i crinali, la Val Bisagno e la Fontanabuona nei secoli successivi, sono state, probabilmente, le motivazioni principali per la costituzione ed il consolidamento di un insediamento nella zona. Il ponte romano per garanzia del passaggio e il

	castello come presidio militare per la sicurezza dei traffici, rappresentano le prime strutture (più volte ricostruite), seguite nei secoli successivi dalla pieve di S. Siro importante, ai tempi, per le dimensioni del territorio di competenza che andava da Sturla a Sori. Gli abitanti hanno sempre unito le attivita' agricole e della pesca con quelle marinare, sia commerciali che militari. Oltre alle coltivazioni (in particolare degli agrumi) Nervi era un centro "logistico intermodale" dove la merce passava da mezzi di trasporto terrestri a quelli acquatici e viceversa; disponeva anche di una flotta di navi integrata con quella genovese di cui si ricorda nel 1290 la manovra che portò ad espugnare il porto di Pisa rompendone la catena all'imboccatura e che consentì la definitiva sconfitta della "repubblica" toscana da parte dei genovesi. Intorno alla la meta' del 1500 viene costruita la torre "del fieno" (oggi Groppallo) per segnalare l'arrivo delle navi saracene mentre, alla fine del secolo, i frati minimi di S. Francesco realizzano un cenobio e la cappella dedicata al santo dove sorge oggi il collegio Emiliani. Alla fine del XVI secolo la prima immagine di Nervi mostra il borgo del porticciolo, la piana mite e verdeggiante rialzata sulla scogliera, la torre ed il castello a protezione del luogo. Nei secoli successivi le abitazioni crebbero lungo l'arteria principale mentre l'acquisto dei terreni piu' pregiati (a Sud della strada) da parte di alcune famiglie nobili del tempo e la costruzione delle relative ville (Grimaldi, Serra, Gnecco, Croce) garantivano la conservazione e la valorizzazione dell'ampia fascia costiera da allora in gran parte immutata e riscontrabile passeggiando nei Parchi. La costruzione della ferrovia e la successiva apertura del Viale delle Palme agli inizi del XX secolo forniscono a Nervi un'impostazione che a meno della strada di sfogo a monte (D.Somma) sara' definitiva.
Infrastrutture	

4. Descrizione dell’intervento

Caratteristica principale	Il progetto si basa sul concetto che lo sviluppo sostenibile sia un processo dinamico di evoluzione delle modalità di sfruttamento delle risorse, degli investimenti economici e dello sviluppo tecnologico. Il mantenimento vivo ed il recupero dei valori, delle tradizioni e delle memorie storiche e delle attività economiche caratteristiche, rimane un punto fermo per il futuro recupero della valle. Il recupero ed il mantenimento delle biodiversità quindi valorizzazione della natura e dell’ambiente. La valorizzazione turistica della valle che si pone nei confronti dell’offerta cittadina come oasi naturale, sostenibile,. Importante presenza di un SIC (orchidee selvatiche). Inoltre compatibilmente con la protezione delle peculiarità ambientali si evidenzia la particolare predisposizione morfologica per gli sport outdoors – mountain bike e canyoning. Si presuppone che siano indispensabili delle strutture di appoggio (agriturismi o bed & breakfast) per facilitare le escursioni, la pratico dell’outdoor e lo studio

	dell'ambiente. Il recupero delle crose e dei percorsi storici e la valorizzazione delle emergenze storico – architettoniche sono parte integrante del sistema territoriale.
Previsioni infrastrutturali interne	La mobilità all'interno della valle dovrà prediligere sistemi di trasporto a basso impatto ambientale escursionistici. Ne consegue che l'intento è quello di non intervenire con qualsiasi previsione infrastrutturale.

Macroaree	**Obiettivi**	**Azioni**
Edificato	• Nuove costruzioni passive e biocompatibili (es. casaclima) • Recupero dell'edilizia esistente in chiave biocompatibile e con miglioramento della classe energetica.	• Strutture di appoggio outdoor e b&b/agriturismi
Energia	• Efficienza e risparmio energetico • Generazione di energia da fonti rinnovabili	• Realizzazione impianti di energie rinnovabili
Mobilità	• Creazione di un prodotto di richiamo turistico con una rete di percorsi sostenibili.	• Favorire i percorsi a cavallo o a dorso di mulo e i sentieri escursionistici e ove possibili cicloescursionistici • Recupero delle crose e dei percorsi storici
Infrastrutture		• Parcheggio d'interscambio con mobilità sostenibile (asini, muli, cavalli, bici, etc.)
Sistema produttivo		• Eco-Turismo • Sport outdoor: mountain bike – canyoning – trekking – Kayak e canoa.
Ciclo dei rifiuti	• Aumento percentuale raccolta umido	
Ambiente	• Contrasto perdita biodiversità • Consolidamento del territorio • Abbattimento degli inquinanti	• Processo continuo di monitoraggio • Creazione dedicate osservazione flora e fauna e laboratori ambientali • Reintroduzione piante