



COMUNE DI GENOVA

PROGETTO INTEGRATO DI RIQUALIFICAZIONE E RIGENERAZIONE URBANA DELLE AREE DEL COMUNE DI GENOVA INTERESSATE DAL PROGETTO FERROVIARIO "POTENZIAMENTO GENOVA-CAMPASSO" NELL'AMBITO DEL PROGETTO UNICO TERZO VALICO DEI GIOVI-NODO DI GENOVA.

RUP

Arch. Ferdinando De Fornari

Project Manager

Arch. Luca Dolmetta

QUADRO ESIGENZIALE

ai sensi D.Lgs. 36/2023, All. I.7 Art. 1

Gruppo di lavoro

Concetta Brancato, Dario Cavallaro, Antonella Colombini, Alessandra Piro, Rachele Quagliani



Comune di Genova
DIREZIONE DI AREA INFRASTRUTTURE E OPERE PUBBLICHE
Via di Francia 1 | 16149 Genova



Indice

1.	OBIETTIVO STRATEGICO	2
2.	INQUADRAMENTO DEL TEMA PROGETTUALE	3
3.	OBIETTIVO DEL PFTE PER LA FASCIA 30 METRI ED AREE LIMITROFE	5
4.	FABBISOGNI E STRATEGIE PER IL LORO CONSEGUIMENTO	6

1. OBIETTIVO STRATEGICO

Il “Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova” oggetto del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica, ai sensi dell’art. 41 del D. Lgs. 36/2023 (di seguito Codice) e dell’allegato I.7, per successivo appalto di progettazione ed esecuzione delle opere afferenti il “Progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree del comune di Genova interessate dal progetto ferroviario “Potenziamento Genova-Campasso” nell’ambito del Progetto Unico Terzo Valico dei Giovi-nodo di Genova”, comprensivo delle componenti geologica, archeologica, BIM e CAM e dell’individuazione degli specifici criteri relativi alle matrici rumore, paesaggio, vibrazioni, inquinamento elettromagnetico e sostenibilità (criteri propedeutici alla predisposizione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica come indicati nella Condizione Ambientale nr. 1 del PAUR - provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale ai sensi e per gli effetti dell’art. 27bis del D. Lgs. N. 152/2006 concluso con Decreto Dirigenziale della Regione Liguria nr. 6038 del 30.09.2022), nasce dall’esigenza di perseguire efficacemente l’obiettivo strategico di riqualificare e rigenerare, al fine del mantenimento e qualificazione dei tessuti sociale, commerciale e culturale, i quartieri interferiti dalla riattivazione della linea ferroviaria facente parte del progetto ferroviario “Potenziamento Genova - Campasso”.

La parte di territorio in cui ricade il “Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova”, ovvero le aree interessate dal Progetto ferroviario “Potenziamento Genova-Campasso”, coinvolge i Municipi V Valpolcevera e Il Centro Ovest e più precisamente parte dei quartieri di Sampierdarena, Campasso, Certosa, Rivarolo e Borzoli est. Questi quartieri, alcuni in modo decisamente più impattante, sono stati interessati dal crollo del ponte Morandi, avvenuto nel 2018. Si tratta quindi di un territorio fortemente provato, in prima battuta rimasto isolato nei collegamenti infrastrutturali e successivamente interferito pesantemente dal cantiere della ricostruzione, situazioni che hanno aggravato ulteriormente la crisi degli esercizi commerciali e del mercato immobiliare, oltre a creare un prolungato disagio ai cittadini residenti.

L’obiettivo della riqualificazione e rigenerazione si pone in coerenza con quanto previsto dalla Legge n. 108/2022 e dalla Legge 197/2022 (che hanno complessivamente stanziato 199 milioni di euro per la realizzazione degli interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana connessi alla riattivazione della Linea Genova-Campasso). Occorre quindi segnalare che con i fondi stanziati dall’Addendum al Protocollo d’Intesa del 31 agosto 2022 per la realizzazione del progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree del Comune di Genova interessate dal progetto ferroviario “Potenziamento Genova- Campasso”, sottoscritto in data 20/11/2023 pari a 6.000.000,00 di euro, possono essere avviate le progettazioni, compreso il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) richiesto nel PAUR approvato dalla Regione Liguria nel 2022.

Ai fini di perseguire l’obiettivo strategico prima evidenziato, è quindi necessario porre in atto tutte le azioni/attività, tra cui la progettazione e l’esecuzione delle opere di riqualificazione e rigenerazione per un importo complessivo di 199 milioni di euro.

2. INQUADRAMENTO DEL TEMA PROGETTUALE

Il progetto definitivo “Intervento di adeguamento del collegamento Bivio Fegino-Parco Rugna/Bettolo Via Campasso - Genova”, riferito al progetto ferroviario “Potenziamento Genova-Campasso”, consente il ripristino della funzionalità della linea esistente, oggi dismessa, sfruttando il tracciato che già si articola tra Bivio Fegino e il porto di Genova, attraverso l’abitato di Rivarolo e Sampierdarena, utilizzando le gallerie esistenti. Il Progetto, che prevede anche la rimessa in servizio del parco ferroviario del Campasso, si inquadra all’interno di un più ampio programma di opere che hanno l’obiettivo della rimessa in servizio del collegamento ferroviario esistente tra il Porto Storico di Genova e il Terzo Valico dei Giovi.

Il Decreto Legge n. 68/2022, convertito in Legge n. 108/2022, all’art. 10 comma 5-septies, ha previsto che il Commissario Straordinario promuova d’intesa con il Comune di Genova, la Regione Liguria, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., nell’ambito del Progetto Unico, la realizzazione di un progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana della aree del Comune di Genova, interessate dal progetto ferroviario “Potenziamento Genova-Campasso” denominato “Progetto di riqualificazione e di rigenerazione urbana per Genova” finalizzato ad una maggior sostenibilità ambientale sociale ed economica dell’intervento infrastrutturale ferroviario e a realizzare un miglioramento del contesto urbano. Il comma 5-novies del medesimo articolo attribuisce al Comune di Genova le funzioni di soggetto attuatore delle opere e degli interventi inseriti nel Progetto di riqualificazione.

Il progetto “Intervento di adeguamento del collegamento Bivio Fegino-Parco Rugna/Bettolo via Campasso – Genova” è stato approvato dalla Regione Liguria con Decreto Dirigenziale n. 6038 in data 30.09.2022 a seguito della conclusione del procedimento PAUR che ha posto specifiche condizioni ambientali.

La Condizione Ambientale n. 1 (espressa in sede della seduta finale di conferenza decisoria del 22.08.2022) ha prescritto che il Soggetto Attuatore, nel caso specifico il Comune di Genova, debba presentare un progetto di fattibilità tecnico economica volto alla riqualificazione e rigenerazione urbana esteso fino ad almeno 30 metri dalla linea ferroviaria e finalizzato alla mitigazione degli impatti con particolare riferimento agli impatti acustici e paesaggistici dell’opera. Per lo sviluppo del progetto di fattibilità tecnico economica di riqualificazione e rigenerazione urbana il Soggetto Attuatore dovrà raccordarsi con Regione Liguria per l’individuazione di specifici criteri relativi alle matrici rumore, paesaggio, vibrazioni, inquinamento elettromagnetico e sostenibilità; gli aspetti progettuali relativi alla rigenerazione urbana dovranno essere rispondenti alle linee guida e ai criteri di Regione Liguria in materia. Il progetto di fattibilità tecnico economica dovrà inoltre contenere un cronoprogramma attuativo tale da armonizzarsi con la realizzazione dell’opera ferroviaria e con le tempestive esigenze del territorio di mitigazione degli impatti ambientali e potrà prevedere ulteriori interventi di mitigazione indiretta dell’impatto acustico in fase di esercizio.

Nel contesto temporale della procedura di PAUR, anche agli esiti della seduta di conferenza decisoria del 22.08.2022 dove è stata formulata la compatibilità ambientale del progetto ferroviario con la definizione delle condizioni ambientali, il 31.08.2022 è stato sottoscritto il Protocollo di intesa per la realizzazione del “Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova” da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, dal Commissario Straordinario, dalla Regione Liguria, dal Comune di Genova e da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che stabilisce le modalità e le attività necessarie da avviarsi con le risorse stanziare ad RFI S.p.A. dalla Legge 108/2022 e in seguito dalla Legge di Bilancio n. 2023.

L'art. 3 "Criteri e Principi" del Protocollo, oltre a definire i criteri da applicare per la definizione del "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova", prevede che l'ambito territoriale limitrofo alla linea ferroviaria sia suddiviso in tre segmenti omogenei in relazione alla distanza dei fabbricati dalla più vicina rotaia, definiti in base al principio secondo il quale il disagio abitativo e la variazione di valore permanente delle unità immobiliari hanno un'incidenza progressivamente decrescente con la distanza dalla linea ferroviaria. Per ogni fascia viene individuata una specifica disciplina per i fabbricati nella stessa compresi, prevedendo per le fasce più vicine alla rotaia anche l'esproprio finalizzato alla loro demolizione:

- Fascia 1 - distanza fino 10 m dalla rotaia più vicina: per tali fabbricati viene previsto l'esproprio, la demolizione degli edifici anche se solo parzialmente ricadenti nella fascia di riqualificazione;
- Fascia 2 - distanza da oltre 10 m e fino a 20 m dalla rotaia più vicina: esproprio e/o indennizzo degli edifici, anche se solo parzialmente ricadenti nella fascia stessa, con conseguente assunzione della proprietà da parte del Comune nel caso di esproprio, che si impegna ai connessi interventi di rigenerazione degli edifici acquisiti e alle opere di riqualificazione nell'ambito della stessa fascia ovvero di zone anche fuori dalla fascia 2 e dalla successiva fascia 3, definite a cura del Comune stesso;
- Fascia 3 - distanza da oltre 20 m e fino a 30 m dalla rotaia più vicina: viene previsto l'indennizzo connesso all'intervento di riqualificazione.

Nel quadro configurato dalla Legge n. 108/2022, dagli esiti del PAUR e da quanto definito dal Protocollo d'intesa è stato quindi sviluppato il MASTERPLAN PER LA REALIZZAZIONE DEL "PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE E RIGENERAZIONE URBANA PER GENOVA" PROGETTO INTEGRATO DI RIQUALIFICAZIONE E RIGENERAZIONE URBANA DELLE AREE DEL COMUNE DI GENOVA INTERESSATE DAL PROGETTO FERROVIARIO "POTENZIAMENTO GENOVA - CAMPASSO" NELL'AMBITO DEL PROGETTO UNICO TERZO VALICO DEI GIOVI – NODO DI GENOVA" (approvato con D.G.C. n. 116/2023) per il progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana che prefigura un sistema organizzato di proposte di interventi volto a coniugare le necessità di convivenza dei quartieri coinvolti con la riattivazione dell'infrastruttura ferroviaria "Potenziamento Genova - Campasso". Il Masterplan propone soluzioni di rigenerazione, di riqualificazione e di mitigazione delle aree limitrofe al progetto ferroviario.

Il Masterplan rappresenta un disegno a scala urbanistica che prefigura soluzioni/ipotesi progettuali volte alla riqualificazione e rigenerazione urbana esteso fino ad almeno 30 metri dalla linea ferroviaria, finalizzato alla mitigazione degli impatti, con particolare riferimento agli impatti acustici e paesaggistici dell'opera e di rigenerazione del quartiere: soluzioni volte a risolvere le criticità generate dal progetto ferroviario e a migliorare il contesto urbano al fine di orientare lo sviluppo del "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova".

L'obiettivo del Masterplan è stato quello di individuare soluzioni capaci di conciliare gli aspetti di mitigazione ambientale a favore degli immobili direttamente interferiti dalla riattivazione della linea ferroviaria senza compromettere il tessuto urbanistico dei singoli quartieri, per traguardare interventi in grado di superare, qualora risulterà possibile rispetto ai criteri ambientali (questi ultimi da individuare e definire con Regione Liguria) il rigido schema della suddivisione in tre fasce previste dal Protocollo di intesa, la cui applicazione nei casi più prossimi all'infrastruttura ferroviaria comporterebbe l'esproprio/demolizione di molti edifici, con conseguenti ricadute negative sul tessuto sociale/economico dei quartieri di Certosa e Rivarolo.

Sinteticamente, gli interventi suggeriti dal Masterplan sono di 4 tipologie:

1. Intervento di realizzazione di nuova copertura al tracciato ferroviario in trincea per il tratto ferroviario di via Ardoino.
2. Interventi di mitigazione, riqualificazione e rigenerazione degli edifici ricadenti nella fascia dei 30 metri dalla linea ferroviaria (compresi due edifici isolati in via Ferri 14 e 16) oggetto di riattivazione secondo i criteri individuati dal Protocollo di intesa del 2022.
3. Demolizione e rifunzionalizzazione della Scuola Media Caffaro, al centro del quartiere di Certosa, per realizzazione di un nuovo parcheggio pubblico.
4. Acquisizione dell'ex deposito locomotori di Certosa noto come "area Facchini" di circa 30 mila mq., da rifunzionalizzare per funzioni pubbliche tra cui: parco urbano, servizi sportivi, polo scolastico "liceo tecnologico", servizi ed attività private.

L'obiettivo del presente documento è rispondere alle esigenze del punto 2).

Per l'intervento di cui al punto 1) è in corso la progettazione e successiva realizzazione delle opere a cura di RFI come previsto dall'Addendum al Protocollo d'Intesa del 31 agosto 2022 per la realizzazione del progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree del Comune di Genova interessate dal progetto ferroviario "Potenziamento Genova-Campasso", sottoscritto in data 20/11/2023.

Per gli interventi di cui al punto 3) e 4) sono previsti distinti percorsi di progettazione .

3. OBIETTIVO DEL PFTE PER LA FASCIA 30 METRI ED AREE LIMITROFE

L'obiettivo operativo che dovrà perseguire il PFTE è quello di individuare le soluzioni tecniche, procedurali, le opere, le misure di mitigazione, di riqualificazione e rigenerazione necessarie a tragguardare l'obiettivo strategico di mantenere e riqualificare tessuti sociali, economici e culturali del contesto urbano interessato dall'attivazione della nuova linea ferroviaria.

Scopo del PFTE sarà pertanto quello di individuare soluzioni tecniche per la riqualificazione complessiva dei quartieri interferiti dalla riattivazione dell'infrastruttura ferroviaria, anche considerando l'introduzione di nuove funzioni caratterizzanti in grado di attivare un sistema di sinergie atto ad implementarne il sistema economico, culturale e sociale e la definizione di una specifica connotazione che consenta di far assurgere questa parte di città ad una rilevanza di livello cittadino.

In tal senso, il PFTE deve prevedere le soluzioni di mitigazione degli impatti sul tessuto urbano indotti dall'infrastruttura ferroviaria oggetto di riattivazione necessarie per soddisfare le condizioni ambientali poste dal PAUR inserendole in un quadro progettuale di visione strategica rigenerativa di tutto il territorio interessato cogliendo così l'opportunità del "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" per superare le sue problematiche, migliorarne la vivibilità e valorizzare tutte le potenzialità presenti al suo interno e nel più vasto ambito urbano in cui si colloca.

Nell'ambito interessato dal PFTE è presente un sistema strutturato di servizi pubblici che si sta potenziando con i progetti in corso di realizzazione compresi nel masterplan del Parco del Polcevera, volto alla rigenerazione dell'area interessata dal Ponte San Giorgio.

Il contesto urbano in questione è inoltre dotato di un efficace sistema di accessibilità pubblica caratterizzato dal sistema di trasporto pubblico su gomma, dalla presenza della stazione ferroviaria di Rivarolo e della stazione metropolitana di Brin.

Il prolungamento della linea metropolitana sino a piazzale Bruno Palli, e quindi sino a Rivarolo, doterà la zona di ulteriori due fermate e consentirà a Rivarolo l'interscambio metropolitana-ferrovia, implementando ulteriormente la possibilità di avvalersi di un collegamento diretto e veloce con il centro cittadino.

4. FABBISOGNI E STRATEGIE PER IL LORO CONSEGUIMENTO

Di seguito si riportano i principali fabbisogni e strategie per il perseguimento degli obiettivi di riqualificazione e rigenerazione degli ambiti interferiti dalla riattivazione della linea ferroviaria.

1. Definizione del PFTE del "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" in applicazione dei criteri definiti all'art. 3 Criteri e Principi del Protocollo d'intesa del 2022 quali:
 - sostenibilità ambientale e sociale degli interventi;
 - riduzione del disagio abitativo derivante dalla prossimità al sedime ferroviario;
 - applicazione delle indennità previste dalla normativa regionale;
 - realizzazione di interventi volti all'aumento degli spazi a disposizione della comunità;
 - realizzazione di interventi riguardanti gli spazi multifunzionali e attrezzati;
 - realizzazione di interventi per un incremento dell'attrattività del quartiere;
 - varietà di spazi pubblici;
 - integrazione con le infrastrutture esistenti;
 - aumento dell'accessibilità;
 - ampliamento delle aree verdi;
 - coerenza con altri interventi di riqualificazione;
 - completezza delle previsioni progettuali.
2. Come previsto dallo stesso art. 3 del Protocollo d'intesa del 2022 suddivisione dell'ambito territoriale limitrofo alla linea ferroviaria in tre segmenti omogenei in relazione alla distanza dei fabbricati dalla più vicina rotaia, definiti in base al principio secondo il quale il disagio abitativo della variazione di valore permanente delle unità immobiliari ha un'incidenza progressivamente decrescente con la distanza dalla linea ferroviaria:
 - Fascia 1 - distanza fino 10 m dalla rotaia più vicina: per tali fabbricati viene previsto l'esproprio, la demolizione degli edifici anche se solo parzialmente ricadenti nella fascia di riqualificazione;
 - Fascia 2 - distanza da oltre 10 m e fino a 20 m dalla rotaia più vicina: esproprio e/o indennizzo degli edifici, anche se solo parzialmente ricadenti nella fascia stessa, con conseguente assunzione della proprietà da parte del Comune nel caso di esproprio, che si impegna ai connessi interventi di rigenerazione degli edifici acquisiti e alle opere di riqualificazione nell'ambito della stessa fascia ovvero di zone anche fuori dalla fascia 2 e dalla successiva fascia 3, (definite a cura del Comune stesso);
 - Fascia 3 - distanza da oltre 20 m e fino a 30 m dalla rotaia più vicina: viene previsto l'indennizzo connesso all'intervento di riqualificazione.
3. Individuazione di specifici criteri relativi alle matrici rumore, paesaggio, vibrazioni, inquinamento elettromagnetico e sostenibilità e loro condivisione con Regione Liguria (Condizione ambientale 1 del PAUR).

4. Individuazione di soluzioni tecnico progettuali che, nel rispetto dei criteri di cui sopra e con riferimento alle fasce sopraccitate, consentano la riqualificazione del tessuto urbano esistente, delle funzioni ad oggi insediate oltre all'inserimento di ulteriori funzioni potenzialmente idonee a perseguire l'obiettivo di rigenerazione urbana complessiva (quali ad esempio servizi per la collettività).
5. Gli aspetti progettuali relativi alla rigenerazione urbana dovranno essere rispondenti alle linee guida e criteri di Regione Liguria in materia.
6. Individuazione di interventi su aree direttamente connesse a quelle direttamente interferite dal progetto ferroviario che in complemento a queste possano concorrere al processo di rigenerazione e riqualificazione del quartiere.
7. Suddivisione del PFTE in lotti di intervento e individuazione dei lotti di prima attuazione attraverso appalti per progettazione ed esecuzione delle opere (appalto integrato).
8. Definizione dei cronoprogrammi per la realizzazione delle opere.
9. Sviluppo di un disegno urbanistico sotteso al PFTE in lotti di intervento che prefigurino le condizioni necessarie a consentire nel breve periodo l'espletamento delle gare per l'affidamento dei lavori.