



## Sistema portuale e litorale

### Premessa

Genova è città di mare, strettamente legata al suo motore produttivo: il porto. La definizione dello sviluppo sostenibile della città-porto e il ridisegno del waterfront sono tematiche che si stanno approfondendo in questo momento.

Da alcuni decenni la linea di costa è soggetta a numerose trasformazioni sia per quanto concerne l'affaccio coincidente con la gestione dell'Autorità Portuale (soggetto alla redazione del Piano Regolatore Portuale, L. 84/94) sia per quanto riguarda l'affaccio coincidente con la gestione del demanio marittimo (soggetto alla redazione da parte del Comune di Genova del Piano di utilizzazione delle Aree del Demanio Marittimo che costituisce specificazione attuativa del Piano Territoriale di Coordinamento della Costa, L.R. 22/88 art. 11).

Le trasformazioni su queste aree, ritenute strategiche per lo sviluppo sostenibile del Comune, sono sollecitate da due diverse tendenze, che non di rado coincidono o si sovrappongono generando ora situazioni di conflitto ora situazioni di complessa sostituzione:

- da un lato la riorganizzazione delle attività portuali (commerciale, industriale e petrolifera, di servizio ai passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto) e la conseguente ritrattazione di tali attività dai tratti costieri più densamente urbanizzati e popolati;
- dall'altro lato la progressiva espansione e specializzazione delle attività ricreative e turistiche.

Se da un lato le attività strettamente portuali, del cui sviluppo si occupa il Piano Regolatore Portuale in accordo con l'Amministrazione Comunale, hanno una rilevante incidenza dal punto di vista socio-economico e ambientale incidendo sui principi insediativi costieri futuri e sugli assetti infrastrutturali (infrastrutture su gomma e su ferro, opere marittime, vincoli allo specchio acqueo), dall'altro lato le attività ricreative e turistiche generano diverse opportunità se queste insistono sul territorio demaniale marittimo o sul demaniale marittimo portuale.

In tal senso si sta transitando da una visione puramente funzionale dell'assetto costiero ad un approccio strategico complessivo che ha nell'approfondimento del progetto per il paesaggio costiero uno dei principali punti di interesse.

### Quadro normativo e pianificatorio di riferimento

#### La pianificazione della costa a livello internazionale e nazionale

Le politiche che interessano la costa a livello internazionale sono volte principalmente alla stipula di accordi e convenzioni ed alla predisposizione di piani relativi ad ambiti sovranazionali.

Negli ultimi decenni gli accordi si sono principalmente rivolti alla lotta contro l'inquinamento marino (MARPOL) e alla conservazione di ambienti costieri che necessitano una particolare protezione (RAMSAR). Nell'ambito del Mediterraneo è stata sottoscritta la Convenzione di Barcellona (1978) ed i successivi protocolli che da questa discendono.

Ad un altro livello si pone il documento uscito dalla Conferenza di Rio del 1992, la cosiddetta Agenda XXI, che individua il quadro delle azioni, di natura economica, sociale, ambientale su cui i governi si impegnano nell'ambito della prospettiva dello sviluppo sostenibile.

Nell'Agenda XXI uno specifico capitolo è dedicato ai mari e alle zone costiere, con particolare attenzione ai problemi dell'inquinamento, della pesca, dell'innalzamento del livello del mare, delle piccole isole delle zone tropicali.

Per quanto concerne l'attività pianificatoria il Piano d'azione del Mediterraneo, promosso dalle Nazioni Unite, ha prodotto importanti documenti quali il Plan Bleu, che definisce le prospettive di sviluppo del bacino mediterraneo, ed ha curato la redazione di documenti impostati sui principi della gestione integrata.

A livello comunitario, l'attenzione per i problemi delle zone costiere, che data almeno dal 1973 (Raccomandazioni circa la protezione delle zone costiere) è stata confermata nel V Programma d'azione (1993) e nei documenti prodotti nell'ambito di programmi specifici (ENVIREG, LIFE).

Per i paesi del Mediterraneo l'attenzione, oltre agli aspetti ambientali che coinvolgono l'insieme dei paesi membri, si rivolge in particolare al controllo sull'uso indiscriminato del suolo costiero laddove lo sviluppo turistico rappresenta la principale opportunità di sviluppo economico. Orientamento confermato anche nel programma dimostrativo lanciato nel 1996 dalla Commissione Europea sulla Gestione Integrata delle Zone Costiere concentrato, per il Mediterraneo, nelle zone obiettivo 1.

A livello nazionale vige la Legge 31 dicembre 1982 n.979, "Piano Mercantile Generale di difesa del mare e delle coste", redatto dal Ministero della Marina d'intesa con le regioni.

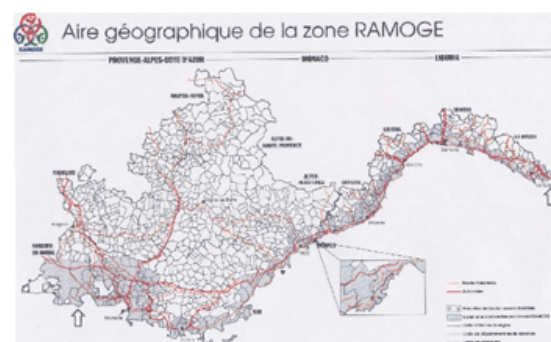
L'Italia è peraltro firmataria dei principali accordi internazionali inerenti la protezione dell'ambiente marino fra i quali l'accordo RAMOGE che riguarda il tratto costiero dalla foce del Rodano in territorio francese alla foce della Magra in territorio italiano, comprendendo il principato di Monaco, che ha per missione la lotta contro l'inquinamento marino, e l'accordo, in corso di perfezionamento, relativo all'istituzione del "Santuario dei cetacei", attualmente definito nella zona del mar Ligure compresa tra punta Mesco, capo Corso e cap d'Antibes, volto a proteggere la permanenza dei mammiferi marini abbondantemente presenti nell'area.

Contrariamente a quanto succede in altri paesi in Italia, al di là della generica individuazione della fascia costiera dei primi 300 metri quale bene da sottoporre a vincolo paesaggistico, fissato dal decreto Galasso (LEGGE 8 agosto 1985 n. 431), non esistono norme specifiche a tutela territorio costiero emerso, come non esistono altresì indirizzi o misure di tutela attiva che permettano di contrastare la sempre crescente domanda di trasformazione del suolo costiero.

Il recente mutamento del quadro giuridico, che ha comportato il passaggio delle principali competenze sulla costa dallo Stato alle regioni ha individuato il livello regionale come ottimale per l'attuazione di politiche di pianificazione e gestione integrata della costa.



La Regione Liguria, con il suo Piano della costa, ha per prima dato l'avvio a questa nuova stagione.



La zona



RAMOGE e il "Santuario dei Cetacei"

## Il Piano della Costa della Regione Liguria

Il Piano della Costa esamina le condizioni che caratterizzano la costa ligure dopo un lungo ciclo espansivo che è stato basato da un accrescimento quasi esclusivamente quantitativo dell'edificazione caratterizzato da una trasformazione spesso anche brutale dell'ambiente costiero.

Nel contempo la dotazione di servizi e infrastrutture non è stata parallelamente adeguata e presenta carenze che si ripercuotono sull'efficienza del sistema economico, sull'attrattività turistica e sulla qualità complessiva della vita dei residenti.

In questo contesto gli obiettivi che si prefigge il piano sono:

- la tutela e la valorizzazione dei tratti di costa emersa e sommersa che rivestono valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale;
- la riorganizzazione e la riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati;
- la difesa del litorale dall'erosione marina ed il ripascimento degli arenili;
- lo sviluppo della fruizione pubblica e dell'uso turistico e ricreativo della zona costiera (anche in vista della formazione del Piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo previsto dalla L.494/1993);
- l'adeguamento e lo sviluppo del sistema della portualità turistica;
- il riuso, in forma integrata e coordinata, dei tratti di ferrovia dismessi o da dismettere lungo la costa;
- il miglioramento delle condizioni della viabilità costiera.

La zona costiera definita dal Piano contempla un ambito di studio che nelle parti a terra comprende gli ambiti di bacino e la fascia costiera compresa al di sotto della curva di livello dei 200 metri ed a mare la fascia compresa nella batimetrica -100 metri ed un ambito di applicazione che comprende i 63 comuni costieri.

Il Piano è articolato in quattro sezioni:

1. i materiali ritenuti necessari per l'approfondimento delle conoscenze
2. le indicazioni relative a quattro settori tematici di interesse regionale: difesa della costa e spiagge, porti turistici, riuso della ferrovia, viabilità costiera
3. le indicazioni di sintesi di livello territoriale, rivolte ad indirizzare Province e ai Comuni nella formazione dei rispettivi strumenti di Piano e di livello locale, riferite all'assetto di singoli tratti di costa (54) per cui vengono formulate specifiche indicazioni di progetto: In questa sezione confluiscono le indicazioni relative a particolari temi progettuali ricorrenti o problematici per l'assetto della zona costiera (ad es. le attività produttive, i porti commerciali, gli impianti di depurazione, ecc.)
4. le norme d'attuazione

I cinquantatré tratti di costa selezionati sono suddivisi in quarantuno Ambiti Progetto ed in tredici Ambiti per la Tutela Attiva.

Gli Ambiti Progetto sono riferiti a tratti di costa urbanizzati, caratterizzati dall'esigenza di interventi di trasformazione di particolare complessità o che richiedono una particolare azione di coordinamento; gli Ambiti per la Tutela Attiva sono riferiti a tratti di costa di particolare valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale, che non ricadono di norma già in aree parco, ma sono suscettibili di costituire una risorsa turistico-ambientale alternativa ai modelli tradizionali.

### Difesa costiera e ripascimento delle spiagge

In Liguria solo un quarto della costa è rappresentata da un litorale spiaggioso (solo 94 km su di uno sviluppo complessivo di 359 km).

Ne conseguono interventi sempre più massicci attuati per mantenere la consistenza di questa risorsa che tuttavia incidono sull'ambiente e sul paesaggio con effetti non sempre convincenti.

Il Piano, anche in considerazione dell'importanza che il settore del turismo balneare ha per la Liguria, mette in luce la necessità di indirizzare le metodologie di intervento integrando l'originario concetto di difesa degli abitati che si esplica con interventi finalizzati alla protezione dell'aggressione marina, con quello di considerare la spiaggia come risorsa turistica a cui conseguono gli interventi finalizzati al mantenimento o alla creazione di litorale fruibile e rappresentano un investimento che ha ampie ricadute economiche.

Il Piano si propone di favorire condizioni di più naturale evoluzione della linea di costa e garantirne una maggiore stabilità attraverso un complesso di interventi organici basato su due componenti fondamentali, quali la sistemazione dei bacini e delle aste fluviali funzionale a favorire il ripristino di un maggior trasporto solido di sedimenti a mare, ed un sistema di opere di difesa e di ripascimenti studiato per tratti unitari del litorale.

### Riuso delle linee ferroviarie dismesse e da dismettere

Gli interventi di ristrutturazione delle linee ferroviarie lungo la costa consentono di riappropriarsi di aree attualmente occupate dalla ferrovia in posizioni di grande rilievo sotto il profilo paesistico, ambientale e urbanistico. Queste situazioni interessano in particolare il litorale del ponente ligure ma in diversa misura, con lo spostamento delle sedi ferroviarie correnti lungo l'Aurelia, anche territorio dell'ambito del Comune di Genova.

Nel complesso il Piano ha affrontato il tema rispetto all'esigenza di riordino e riqualificazione della fascia costiera e come risorsa per lo sviluppo delle città. Nel piano sono state censite tutte le aree libere e quelle che saranno disponibili; tali aree sono organizzate per ambiti d'intervento unitario, per cui sono indicate linee guida d'intervento e destinazioni compatibili.



Il riuso punta alla realizzazione di un sistema di piste ciclabili, di percorsi pedonali e passeggiate lungo costa e, per alcuni ambiti intercomunali, alla organizzazione di un sistema di efficiente trasporto pubblico. Localmente il riuso è anche volto alla riqualificazione del traffico e della viabilità dei centri urbani.

Il Piano della Costa è collegato al Progetto Direttore che tra breve sarà concluso nella sua prima fase - per il riutilizzo delle aree non più strumentali all'esercizio ferroviario - realizzato a seguito del protocollo d'intesa Regione Liguria-Metropolis.

#### Viabilità costiera

Il tema è affrontato rispetto ai problemi ambientali e a livello di congestione della rete, a fronte di una notevole occupazione di suolo e del generale degrado del paesaggio costiero.

Le tendenze evidenti cui si può far riferimento nel medio periodo riguardano:

- l'aumento generalizzato della domanda di mobilità merci e passeggeri;
- la diminuzione degli investimenti dello Stato per interventi strutturali;
- la necessità di concentrare le risorse disponibili nelle aree urbane e nelle reti di viabilità funzionali alle nuove stazioni (ponente).

A fronte di ciò è prevedibile che potranno essere completati solo quegli interventi, anche di notevole impegno, come il completamento del raddoppio a monte della ferrovia del ponente o la nuova linea ferroviaria di valico a Genova, volti per lo più a recuperare carenze ormai storiche della rete infrastrutturale ligure piuttosto che ad anticipare le nuove esigenze.

Il Piano persegue una strategia, basata sulle risorse e le potenzialità sviluppabili a livello regionale, concretamente attuabile e mirata al contenimento delle ricadute negative sull'ambiente che tiene conto di tale quadro agendo su diversi fronti, quali ad esempio:

- nelle aree urbane, con politiche di incentivo all'uso del trasporto pubblico e alla realizzazione diffusa di parcheggi;
- sulla rete delle strade principali, con interventi mirati al miglioramento della fluidità del traffico e dove possibile, con il riutilizzo dei tratti di ferrovia dismessa.

Il Piano fa il punto sul dibattito attuale, coordinando le soluzioni già proposte nei precedenti PTC regionali per l'area genovese, savonese e spezzina con i più recenti sviluppi di singoli studi promossi dalla Regione o dagli Enti Locali interessati.

#### La balneazione

La Regione provvede all'individuazione delle zone idonee e quelle non idonee alla balneazione da effettuarsi sulla base delle analisi effettuate dall'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente Ligure (Arpal) nell'anno precedente la stagione balneare. A tal fine vengono fatti controlli di qualità sulle acque di balneazione (entro i 100 metri dalla battigia) a cadenza quindicinale, dal primo aprile al 30 settembre.

#### Porti turistici

La Liguria rappresenta una delle regioni italiane a maggior ricettività nautica con un'offerta di posti barca, calcolati su un'unità di misura rapportata a un'imbarcazione di 12 metri, stimata in circa 14.300 unità delle quali 1300 realizzate negli ultimi 4 anni nei porti dei capoluoghi.

Nonostante ciò il sistema dei porti turistici della Liguria presenta una serie di carenze come la dispersione delle localizzazioni, la ridotta ed basso livello di servizio di molti porti oltre ad una distribuzione non omogenea degli stessi.

Il Piano punta a un incremento del numero di posti barca complessivo (circa 10.000 nuovi p.b.) da attuarsi prioritariamente attraverso il riuso dei bacini dismessi dei porti commerciali e l'ampliamento o l'adeguamento dei porti esistenti.

I porti turistici presenti all'interno del Comune di Genova sono i seguenti:

Sestri Ponente: porto commerciale 2° categoria, I classe

Porto storico: porto commerciale 2° categoria, I classe

Duca degli Abruzzi: porto commerciale 2° categoria, I classe

Fiera del Mare: porto turistico non classificato

Nervi: porto pubblico 2° categoria, IV classe

#### Il criteri di valutazione degli interventi secondo il piano della costa

I nuovi interventi sono da valutarsi alla scala territoriale considerando la sensibilità della costa (determinata alla luce di una serie di parametri legati alla morfologia e all'ambiente marino, nonché alle emergenze di tipo naturalistico e paesistico) e valutando le specifiche caratteristiche dei luoghi alla scala locale.

Il piano fa riferimento:

- ad aspetti ambientali, quali il rispetto delle zone allo stato naturale, l'inserimento nel paesaggio costiero e la salvaguardia dell'equilibrio del litorale;
- aspetti urbanistici quali l'inserimento nel tessuto urbano e la viabilità di accesso;
- aspetti funzionali, come la localizzazione strategica sul litorale, la dimensione dello specchio acqueo utilizzabile, la disponibilità spazi a terra per servizi e parcheggi, l'accessibilità nautica e l'accessibilità stradale per trasporti pesanti;
- infine ad aspetti tecnico-economici, rappresentati dalla realizzazione tecnica e dalla fattibilità economica e l'autofinanziamento.

#### Gli ambiti del Piano della Costa nel territorio del Comune di Genova

Il territorio del Comune di Genova è interessato da 5 ambiti del Piano della Costa con le modalità di seguito indicate:

- Ambito ATA10 – GENOVA VESIMA

Confini ambito: dal confine del Comune di Arenzano a Villazurra

Comuni ed enti interessati: Regione Liguria, Comune di Genova, Comune di Arenzano, FS, Anas

Valore naturalistico: medio

Proposta di variante al PTCP: NO

Ambito debolmente insediato al alta valenza paesaggistico con piccole spiagge ma facilmente accessibili e di buona qualità.

Obiettivi:

- rinaturalizzazione del fronte di cava di Fossa Lupara, funzioni per lo sporto e il tempo libero;
- stabilizzazione dei versanti,
- intervento regionale per la ricostituzione e ampliamento della spiaggia;
- creazione di una pista ciclabile che collega Voltri ad Arenzano con sistemazione aree residuali dell'Aurelia e dei tratti di ferrovia dismessa



- Ambito AP22 – GENOVA VOLTRI – PRA' - PEGLI

Confini ambito: dalla foce del Cerusa a Voltri al Castelluccio di Pegli.

Comuni ed enti interessati: Comune di Genova, Autorità Portuale, FS, Anas

Valore naturalistico: basso – molto basso

Proposta di variante al PTCP: SI

Obiettivi:

- valorizzazione delle caratteristiche della spiaggia ai fini della balneazione, il tempo libero e lo sport; ciò comporta una precisa delimitazione dell'espansione a ponente del porto commerciale non oltre il rio San Giuliano e il trasferimento delle attività produttive oggi localizzate sul litorale;
- riempimento portuale verso levante sino e non oltre il completamento del cosiddetto "sesto modulo", riassetto della fascia di Prà e del canale di distacco tra questa e la banchina del porto commerciale antistante;
- recupero del rettilineo di via di Prà e delle ville storiche in prossimità del casello autostradale di Voltri
- riconversione delle aree industriali dismesse adiacenti al nuovo porto con particolare riferimento all'ex-Verrina;
- realizzazione del depuratore fognario;
- realizzazione nuova viabilità lungocosta e lo spostamento della linea FS
- localizzazione di un porto turistico nel litorale verso Pegli

- Ambito AP23 – GENOVA MULTEDO SESTRI

Confini ambito: dalla foce del Varena alla foce del Polcevera.

Comuni ed enti interessati: Comune di Genova, Autorità Portuale, FS, Anas, Circoli Nautici, Cantieri navali, Acciaierie di Cornigliano, IAM Piaggio

Valore naturalistico: molto basso

Proposta di variante al PTCP: NO

L'ambito riguarda un tratto di fascia costiera già inserito nella disciplina del Distretto n.4 del PTC dell'Area Centrale Ligure. Conferma sostanziale dell'impostazione dell'assetto territoriale.

Obiettivi:

- spostamento a lungo termine del porto petroli
- riorganizzazione della stazione ferroviaria e delle aree tra la ferrovia e il mare e la zona delle associazioni sportive e del porto turistico per quel che riguarda la zona dell'affaccio a mare di Sestri Ponente. Priorità spetta alla riorganizzazione e qualificazione delle strutture sportive produttive e di servizio connesse al porto.

- Ambito AP24 – GENOVA PORTO STORICO

Confini ambito: dal Terminal Traghetto a molo Giano

Comuni ed enti interessati: Regione Liguria, Comune di Genova, Autorità Portuale, Anas, Circoli Nautici

Valore naturalistico: molto basso

Proposta di variante al PTCP: NO

Obiettivi:

- realizzazione o completamento dei progetti volti a integrare la dotazione dei servizi e strutture portuali per il traffico passeggeri;
- l'eventuale ulteriore utilizzo del bacino del porto storico per la nautica da diporto deve escludere forme di privatizzazione dei pontili e fornire servizi per posti barca con valenza sociale e sportiva
- scelta di funzioni che privilegino l'uso pubblico delle aree non più funzionali alle attività portuali o il mantenimento, ove possibile, di attività di servizio del porto in banchina e di attività urbane sui moli
- realizzazione di una viabilità pubblica urbana dalla Foce a Caricamento;
- realizzazione di un percorso pubblico pedonale e ciclabile di attraversamento dell'intero arco portuale

- Ambito AP25 – GENOVA PORTO DI LEVANTE

Confini ambito: dal porticciolo Duca degli Abruzzi a Punta Vagno

Comuni ed enti interessati: Regione Liguria, Comune di Genova, Autorità Portuale, Circoli Nautici

Valore naturalistico: basso - molto basso

Proposta di variante al PTCP: NO

L'ambito è interessato dal progetto di asse a mare, previsto dal PTC ACL e confermato dal PRG, che dalla Foce sottopassa il bacino portuale e raggiunge Lungomare Canepa e il ponente cittadino.

Obiettivi:

- garantire massima efficienza alle aree destinate alla cantieristica, favorendo tutte le riorganizzazioni funzionali e infrastrutturali necessarie a questo obiettivo; un eventuale trasferimento degli approdi del porticciolo Duca degli Abruzzi comporta una ricollocazione degli stessi sempre all'interno della diga Foranea, senza interessare nuovi tratti di costa;
- progettazione di piazzale Kennedy e Punta Vagno a seguito della verifica del progetto della copertura del Bisagno e messa in sicurezza idraulica del torrente

- Ambito ATA11 – LEVANTE GENOVESE

Confini ambito: da Punta Vagno a Nervi

Comuni ed enti interessati: Regione Liguria, Comune di Genova

Valore naturalistico: medio – medio / alto

Proposta di variante al PTCP: NO

L'ambito è contraddistinto da un alto valore paesaggistico e alto significato sociale, ma con grande privatizzazione del litorale occupato, con conseguente accesso pubblico alla costa limitato.

Obiettivi:

- miglioramento accessibilità pubblica;
- valorizzazione tratti ambientalmente e paesaggisticamente meglio conservati;
- creazione di nuova spiagge;
- recupero aree limitrofe al depuratore



## Il Piano Regolatore Portuale

### L'Intesa del 1999 e il PRP del 2001

La legge 84/94 “**Riordino della legislazione in materia portuale**” disciplina l’ordinamento e le attività portuali e, all’interno dei nuovi compiti che attribuisce alle Autorità Portuali, pone particolare rilievo alla predisposizione dello strumento urbanistico portuale, definendone le finalità e le procedure di attuazione. Nello specifico, tale legge definisce, per la prima volta, il Piano Regolatore Portuale (PRP) come Piano di destinazioni d’uso dell’ambito portuale e di regolazione delle aree ivi ricomprese, dove precisare anche le connessioni infrastrutturali necessarie all’ottimizzazione dell’attività portuale.

All’articolo 5 “*Programmazione e realizzazione delle opere portuali - Piano Regolatore Portuale*” la legge regola la procedura di formazione del Piano Regolatore Portuale, i suoi contenuti e i suoi rapporti con lo strumento urbanistico generale del Comune (PUC). Si prevede che, nei porti nei quali è istituita l’Autorità Portuale, il Piano Regolatore Portuale sia adottato dal Comitato Portuale, previa intesa con il Comune interessato, quindi inviato per parere al Consiglio Superiore LL PP, sottoposto alla procedura per la VIA e infine esaminato e approvato dalla Regione.

Si delinea una configurazione del PRP quale strumento di programmazione e pianificazione delle attività dell’Autorità Portuale caratterizzato da una connaturale flessibilità rispetto alle possibili modificazioni dei traffici e alle esigenze di movimentazione delle merci e dei passeggeri. In base a questa impostazione, il PRP deve:

- risultare coordinato e coerente con le previsioni del vigente strumento urbanistico generale del Comune e idoneo, quindi, a risolvere positivamente i rapporti tra città e porto;
- essere previamente verificato nei suoi contenuti sotto il profilo dell’impatto ambientale.

Questa impostazione risulta del resto in linea con i principi ispiratori della pianificazione regionale: la legge urbanistica regionale n°36 del 97 (LUR) sottolinea la necessità che negli atti di pianificazione vengano osservati principi di flessibilità e adattabilità degli strumenti per tenere conto delle evoluzioni dei contesti territoriali e delle variabili che, inevitabilmente, vengono ad incidere sull’andamento del processo pianificatorio.

Il Comune di Genova, con DCC n° 68 del 1999, aveva formalizzato ai sensi dell’art. 5, comma 3 della L.84/94 l’**intesa** con l’Autorità Portuale in vista della formazione del PRP, poi adottato nel luglio del 1999 e quindi approvato dal Consiglio Regionale nel luglio del 2001 (deliberazioni n° 35 del 31/07/2001 e n° 61 del 13/11/2001). Si trattava del primo Piano in Italia redatto e approvato secondo la legge 84/94.

Il Comune di Genova nell’ambito dell’intesa, dà atto che il progetto di PRP pone come obiettivo essenziale la ricerca di una formula di ottimale convivenza tra il porto e la città (...) riconoscendo contestualmente l’esigenza di destinare a funzioni e attività urbane ampi spazi demaniali non interessati dalla funzionalità portuale o dai suoi sviluppi e, in tal senso, attribuendone correttamente la pianificazione al Comune.

Il PRP del 2001, che individua funzioni di tipo commerciale, industriale e petrolifera, di servizio ai passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto dopo una prima parte di excursus storico e analisi economica affronta i temi di pianificazione, l’aspetto progettuale e normativo.

Tale piano si occupa della delimitazione dell’ambito portuale, del disegno dell’assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all’attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, dell’individuazione delle caratteristiche e delle destinazioni funzionali delle aree interessate.

Il territorio è suddiviso in ambiti, articolati a loro volta in U.I. (unità di intervento) e accorpati nelle seguenti aree territoriali:

- VP – Voltri, Prà
- PMS – Pegli, Multedo, Sestri
- CA – Cornigliano, Aeroporto
- S – Sampierdarena
- PA – Porto Antico
- RFK – Riparazioni navali, Fiera, Piazzale Kennedy.

La validità temporale del Piano tiene conto dell’istituzione del Piano Operativo Triennale (P.O.T.) quale strumento di pianificazione a breve termine.

### Le competenze di natura paesistico-ambientale

In base alla L.84/94 sulle aree portuali commerciali l’autorizzazione paesistica-ambientale è di competenza della Regione.

La L.R. 20 conseguente alla redazione del PTCP stabilisce che sulle aree demaniali dove il Comune ha a sua volta individuato la disciplina paesistica di livello puntuale, l’autorizzazione paesistica è subdelegata dalla Regione al Comune.

Con l’approvazione del PRP 2001 di Genova, a seguito di quanto sopra, la Regione ha stabilito che:

- negli ambiti portuali commerciali l’autorizzazione è regionale
- negli ambiti portuali urbani l’autorizzazione è comunale

Successivamente con LR 22/2008 che modifica la LR 13/99 la Regione ha stabilito che nelle aree demaniali di tipo turistico e ricreativo (es. spiagge per la balneazione) l’autorizzazione è di competenza della Regione, quindi ad oggi si ha che:

- Negli ambiti portuali commerciali l’autorizzazione è data dalla Regione
- Negli ambiti portuali urbani turistici ricreativi l’autorizzazione è data dalla Regione
- Negli ambiti portuali urbani non turistici ricreativi: l’autorizzazione è data dal Comune

Resta a tutt’oggi materia di riflessione la definizione di cosa rientra nella categoria “turistica ricreativa” e cosa rientra nella categoria “turistica non ricreativa”.

Si osserva inoltre che gli ambiti portuali urbani hanno spesso destinazioni miste.

L’occasione della definizione della nuova intesa appare quindi la giusta sede per procedere alla definizione degli ambiti da assoggettare ai diversi regimi.



## Il Progetto Waterfront

Il 21 marzo 2007 è stato stipulato un Protocollo di Intesa fra Regione Liguria, Provincia di Genova, Comune di Genova, Autorità Portuale di Genova, Confindustria Genova, CGIL, CISL e UIL al fine di condividere il "patto per lo sviluppo del Porto e della Città portuale".

Gli intenti dell'intesa sono quelle di raggiungere l'attuazione degli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale vigente oltre a quelli individuati da una sua variante, predisposta nel 2008 dall'Agenzia Waterfront sulla base delle proposte contenute nel progetto elaborato dall'architetto Renzo Piano, tenendone anche in considerazione altre.

Il progetto Waterfront prospetta un potenziamento del sistema portuale e aeroportuale genovese attraverso un sostanziale ampliamento degli spazi a mare ed una riorganizzazione delle funzioni in ambito portuale, raggiungendo anche l'obiettivo di riconquistare, laddove possibile, il rapporto con il mare e dove le funzioni portuali prettamente commerciali e produttive non lo permettono, di creare fra queste e l'abitato zone filtro di valore ambientale da destinare all'uso pubblico.

Prospetta la realizzazione di un'isola artificiale, recependo uno scenario sviluppato dal PRP, destinata al nuovo aeroporto adeguato agli attuali standard ed il recupero degli spazi oggi occupati dall'aeroporto e dall'industria siderurgica nonché dei relativi accosti a mare per la realizzazione di un porto in linea.

La riorganizzazione prevede l'accorpamento delle stesse funzioni che si distribuiscono lungo l'arco portuale, accorpandole laddove possibile in comparti dedicati.

In questo senso l'attività cantieristica e quella delle riparazioni navali è prevista in due specifici settori quali quello dell'ambito di Sestri Ponente-Multedo e quello delle Riparazioni Navali che si conferma con modalità diverse.

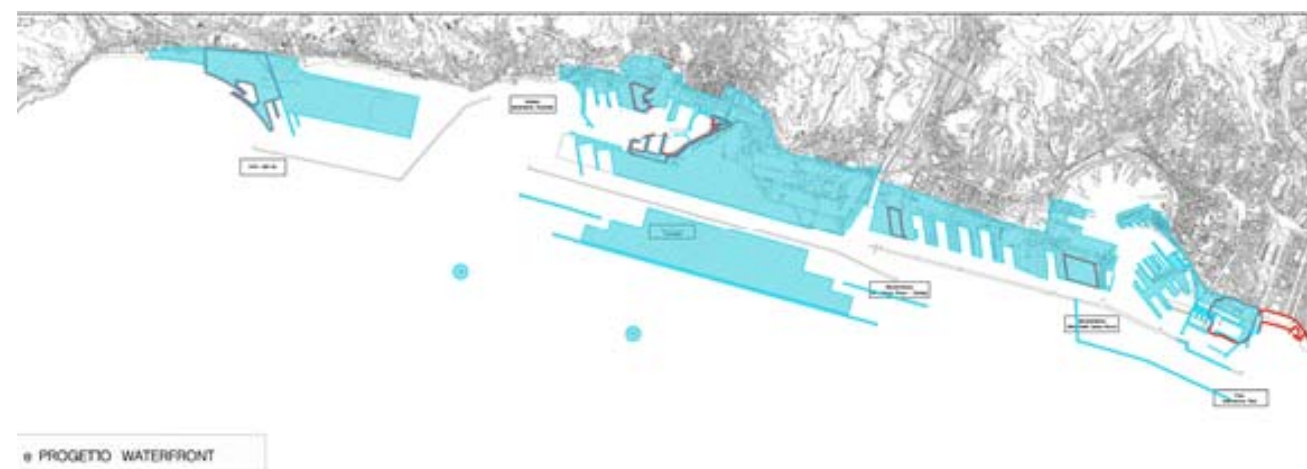
Riguardo al primo, già destinato alla cantieristica navale, si prospetta un ampliamento avvalendosi sia di un riempimento a mare (già comunque previsto nel PRP) che del recupero degli accosti petroliferi previo trasferimento dell'attività petrolifera verso mare.

Nell'area del Porto Antico è previsto l'allungamento della passeggiata a mare che si sviluppa in un percorso ininterrotto dalla Darsena a Boccadasse collegando la Fiera, la collina di Carignano e il centro storico

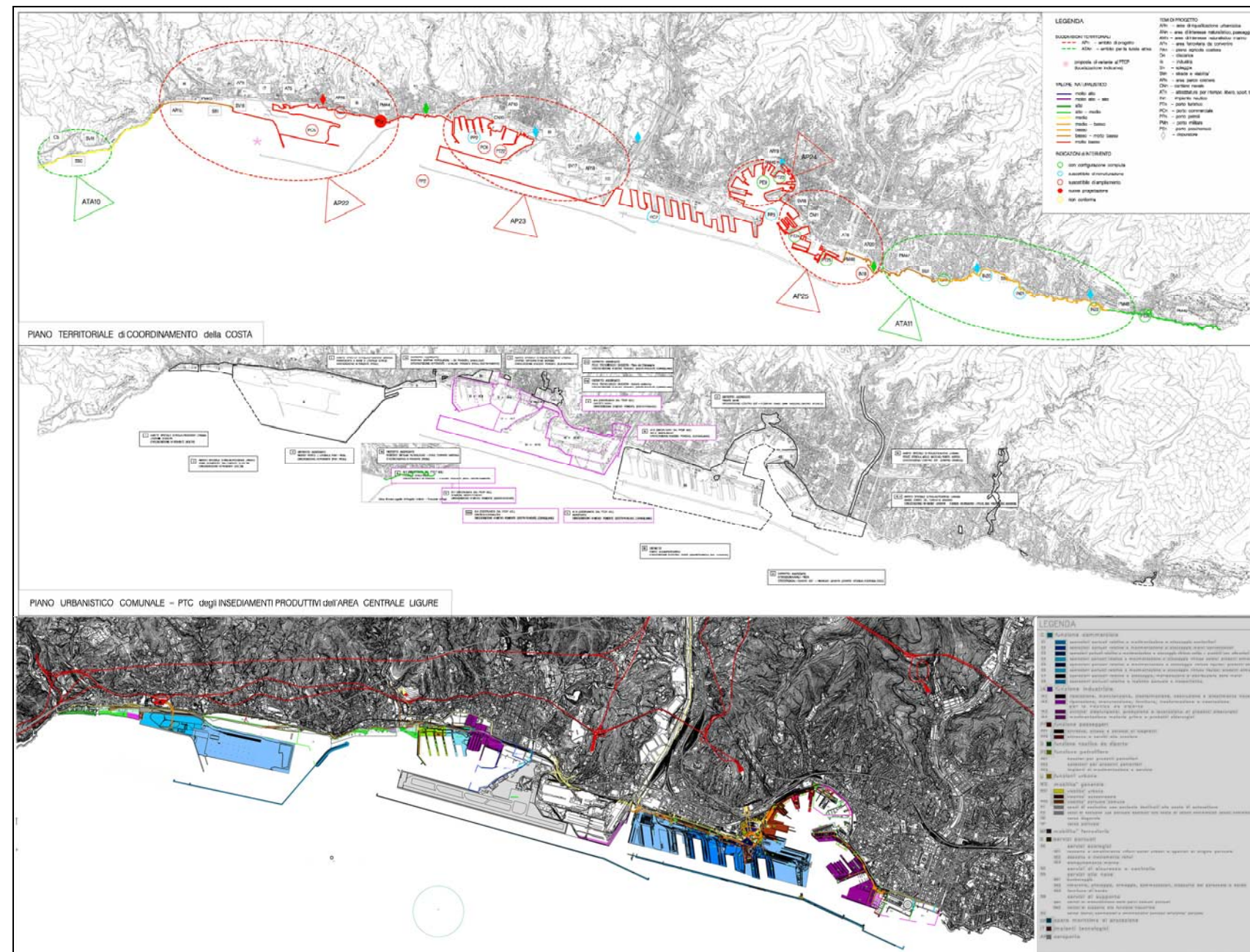
L'ambito delle Riparazioni Navali viene riorganizzato in una grande penisola posta al centro del tratto di costa fra Calata Gadda e l'area fieristica.

L'ambito compreso fra l'isola delle Riparazioni Navali e la Foce, che comprende l'area fieristica, prevede la creazione di nuovi spazi per la nautica con la realizzazione di una darsena per la cantieristica di maxi-yacht e di due nuove darsene turistiche verso mare per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto medio -piccole e di maxi yacht. La zona definita "Città del mare" prevede, inoltre, la realizzazione della passeggiata a mare, di un parcheggio sotterraneo in Piazza Rossetti e di una nuova spiaggia a uso pubblico in corrispondenza di Piazzale Kennedy.

Il progetto mostra le potenzialità dell'affaccio a mare della città da recuperare e conferma una valenza produttiva e urbana: questi due aspetti portano dei punti di conflitto che necessitano di precisazioni progettuali e che oggi confermano la coesistenza delle due differenti realtà da conciliare e da potenziare.



L'ambito del Progetto Waterfront



**INQUADRAMENTO:**  
 DEMANIO MARITTIMO, AUTORIZZAZIONE PORTUALE E PRP  
 PIANO DELLA COSTA, PIANO URBANISTICO COMUNALE, PROGETTO  
 WATERFRONT

Stralcio del Piano della Costa. L'ambito del territorio comunale con gli Ambiti progetto.

Stralcio del Piano Urbanistico Comunale approvato nel 2000.

Gli ambiti di trasformazione e riqualificazione che interessano la costa e gli ambiti del Piano Territoriale degli Insempiamenti Produttivi dell'Area Centrale Ligure recepiti dal PUC (perimetrali in rosa).

Piano Regolatore Portuale

Approvato con DCR n°35 del 31 luglio 2001 rettificata con Delibera n° 61 del 13 novembre 2001- Quadro d'unione delle aree territoriali



## Demanio Marittimo

Il demanio marittimo rappresenta una risorsa economica di fondamentale importanza per la Regione Liguria. La sua complessa gestione rispecchia la necessità di salvaguardarne e di valorizzarne le molteplici caratteristiche e valenze (naturalistiche, biologiche, turistiche, marittime, politiche, ecc).

### Tipologie di concessioni demaniali marittime

Esistono vari tipi di concessione demaniale marittima. Un primo tipo è la concessione per scopi turistici e ricreativi che trova la propria fondamentale disciplina nel codice della navigazione.

Con riferimento a questa tipologia di concessione demaniale marittima, le principali funzioni amministrative sono esercitate dagli enti locali, salvo le aree di interesse nazionale, a norma dell'art. 105 D. Lgs. 112/1998.

Un secondo tipo di concessione demaniale marittima è la concessione per la realizzazione di strutture per la nautica da diporto, disciplinata dal D.P.R. 509/1997, recante "Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto", a norma dell'articolo 20, comma 8, della L. 15 marzo 1997, n. 59.

### Riferimenti normativi delle concessioni demaniali marittime

La normativa fondamentale in materia di concessioni demaniali marittime, si trova nel **Codice della Navigazione** (approvato con R.D. 30 marzo 1942, n° 327) e nel **Regolamento per la navigazione marittima**.

Dispone l'**art. 36** del Codice, rubricato «Concessione di beni demaniali», che l'amministrazione marittima, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, può concedere l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di beni demaniali e di zone di mare territoriale per un determinato periodo di tempo. Il capoverso della medesima norma distingue la competenza per il rilascio di concessioni demaniali marittime sulla base della relativa **durata**: le concessioni di durata superiore a quindici anni sono di competenza del ministro dei trasporti e della navigazione. Le concessioni demaniali marittime di durata compresa tra quattro<sup>1</sup> e quindici anni sono di competenza del direttore marittimo, al pari delle concessioni demaniali marittime di durata inferiore, che importino impianti di difficile sgombero. Le concessioni demaniali marittime di durata non superiore al quadriennio sono invece di competenza del capo di compartimento marittimo, purché non importino impianti di difficile sgombero.

Il **Regolamento per la navigazione marittima** (DPR 15 febbraio 1952, n°328) dedica il Titolo II al tema del Demanio marittimo dando, al Capo I detto "Delle Concessioni" le norme sulla presentazione delle domande.

**Art. 8 Concessioni per licenza:** Le concessioni di durata non superiore al quadriennio che non importino impianti di difficile rimozione sono fatte dal capo del compartimento con licenza e possono essere rinnovate senza formalità di istruttoria, salvo il parere della intendenza di finanza sulla misura del canone (...).

<sup>1</sup> La L. 16 marzo 2001 n° 88, all'art. 10, eleva da quattro a sei anni la durata delle concessioni (limitatamente all'uso turistico ricreativo) di cui all'art.1, comma 2, del DL 5 ottobre 1993 n°400, come convertito, con modifiche, dalla Legge 494/1993.

**Art. 9 Concessioni di durata superiore al quadriennio:** Le concessioni di durata superiore al quadriennio o che importino impianti di difficile rimozione devono essere fatte per atto pubblico ricevuto da un ufficiale di porto a ciò destinato con decreto del capo del compartimento (...).<sup>2</sup>

### Il criterio di assegnazione delle concessioni demaniali marittime e la loro durata

L'art. 37 del Codice della Navigazione è dedicato al concorso di più domande di concessione demaniale marittima e costituisce il caposaldo normativo del c.d. diritto di insistenza. Si tratta di una disposizione che è stata più volte oggetto di riformulazione legislativa. Nel vigore della versione originaria del codice, nel caso di più domande di concessione demaniale marittima era preferito il richiedente che offrisse maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione demaniale marittima stessa e si proponesse di avvalersi di questa concessione demaniale marittima per un uso che, a giudizio dell'amministrazione, rispondesse ad un più rilevante interesse pubblico. Quando non ricorressero tali ragioni di preferenza, per le concessioni demaniali marittime di durata superiore al quadriennio o che importassero impianti di difficile sgombero, si doveva procedere a pubblica gara o a licitazione privata. Nello stesso caso, per le concessioni demaniali marittime di durata non superiore al quadriennio e che non importassero impianti di difficile sgombero, la preferenza era data al precedente concessionario e, in mancanza, si procedeva a licitazione privata.

Sul punto è intervenuto il D.L. 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, con L. **4 dicembre 1993, n. 494**, che ha profondamente ridisegnato l'impianto dell'art. 37 del codice della navigazione e, con esso, dell'istituto delle concessioni demaniali marittime. Tra il 1993 ed il 2010, dunque, per il rilascio di nuove concessioni demaniali marittime per attività turistico-ricreative era data preferenza alle richieste che comportassero attrezzature non fisse e completamente amovibili. Era altresì data preferenza alle precedenti concessioni demaniali marittime, già rilasciate, in sede di rinnovo rispetto alle nuove istanze. Qualora non ricorressero tali ragioni di preferenza, si procedeva a licitazione privata.

**Legge 296/2006 (Finanziaria 2007):** l'art. 253 interviene sulla **durata delle concessioni** mediante una modifica dell'art. 3 del DL 400/1993 convertito (con modifiche) nella legge 494/1993. La modifica dell'art. 3 consiste nell'aggiunta del seguente comma: "4-bis. Ferme restando le disposizioni di cui all'art. 1, comma 2, le concessioni di cui al presente articolo possono avere durata superiore a sei anni e comunque non superiore a venti anni in ragione dell'entità e della rilevanza economica delle opere da realizzare e sulla base dei piani di utilizzazione delle aree del demanio marittimo predisposti dalle regioni".

L'art. 254 della stessa legge prevede inoltre l'obbligo per le regioni di mantenere un equilibrio tra aree concesse a soggetti privati e arenili liberamente fruibili. Per fare ciò le regioni nel predisporre i Piani di utilizzazione delle aree del demanio marittimo (PUD) di cui all'art. 6, comma 3 del DL 400/1993 convertito (con modifiche) nella legge 494/1993, sentiti i comuni interessati, devono altresì individuare le modalità e la collocazione dei varchi necessari al fine di

<sup>2</sup> N.B.: il comma 3 della legge 8 luglio 2003 n°172 ha chiarito che la durata sessennale delle concessioni (uso turistico ricreativo) introdotta dall'art. 10, comma 1 della L. 16 marzo 2001 n° 88, comporta per dette concessioni il mantenimento del regime della licenza, pertanto per tale categoria di concessioni l'estensione della durata non comporta la trasformazione in concessione per atto formale. In particolare, l'art. 13 della L. 172 precisa che le concessioni di cui si tratta sono solo quelle per l'esercizio delle attività elencate nelle lettere da a) a f) del comma 1 dell'art. 1 del DL 400/1993. L'art. 13 precisa anche che l'elevazione da quattro a sei anni non riguarda le concessioni, ancorché per finalità turistico-ricreative, situate all'interno delle circoscrizioni territoriali sottoposte ad Autorità Portuali. La durata delle altre concessioni demaniali marittime resta fissata in quattro anni. Sono ovviamente da escludere da tali previsioni quelle concessioni da rilasciarsi per atto pubblico, ad esempio a fronte di opere di difficile rimozione, la cui durata deve essere correlata agli investimenti programmati.





consentire il libero e gratuito accesso e transito per il raggiungimento della battigia antistante l'area ricompresa nella concessione, anche al fine di balneazione.

**L'ultima modifica è poi intervenuta con l'art. 1, comma 18, D.L. 30 dicembre 2009, n. 194.** Attualmente, in tema di concorso fra più domande di concessione demaniale marittima vige la seguente disciplina: «Nel caso di più domande di concessione, è preferito il richiedente che offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione e si proponga di avvalersi di questa per un uso che, a giudizio dell'amministrazione, risponda ad un più rilevante interesse pubblico. Al fine della tutela dell'ambiente costiero, per il rilascio di nuove concessioni demaniali marittime per attività turistico-ricreative è data preferenza alle richieste che importino attrezzature non fisse e completamente amovibili. Qualora non ricorrano le ragioni di preferenza di cui ai precedenti commi, si procede a licitazione privata». Si veda l'art. 1, comma 18, D.L. 30 dicembre 2009, n. 194.

Tale decreto è stato convertito, con modifiche, nella legge **n.26 del 25 febbraio 2010**. In essa "il termine di **durata delle concessioni** in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto e in scadenza entro il 31 dicembre 2015 e' prorogato fino a tale data, fatte salve le disposizioni di cui all'articolo 3, comma 4-bis, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494. All'articolo 37, secondo comma, del codice della navigazione, il secondo periodo e' soppresso, ossia non viene più data la preferenza alle precedenti concessioni, già rilasciate, **in sede di rinnovo** rispetto alle nuove istanze (soppressione del diritto di insistenza).

Questa abrogazione, finalizzata a consentire al Governo italiano di chiudere la Procedura d'Infrazione n. 2008/4908 avviata dalla Comunità Europea il 29 gennaio 2009 in materia di rilascio delle concessioni demaniali marittime, è stata accompagnata dalla proroga della durata dei titoli in essere fino al 31 dicembre 2015 e dalla conferma delle modifiche all'art. 3, comma 4-bis, della legge 494/1993, introdotte dall'art. 1, comma 253, della legge 296/2006, che consente il rilascio di titoli concessori fino a venti anni in ragione del piano di investimenti proposto.

#### Revoca e decadenza della concessione

Il Codice della navigazione disciplina anche la revoca della concessione demaniale marittima ai sensi degli art. 42 e 43, così come la decadenza ai sensi dell'art. 47. La revoca e la decadenza della concessione sono dichiarate dall'autorità che ha dato la concessione (art. 48).

#### Il canone di concessione demaniale marittima

Del canone di concessione si occupa l'art. 39, per il quale la misura del canone è determinata dall'atto di concessione demaniale marittima.

**D.P.R. 509/1997** Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione dei beni del demanio marittimo per la realizzazione di **strutture dedicate alla nautica da diporto**, a norma dell'art. 20, comma 8, della L. 59/1997.

In tale regolamento sono descritti il procedimento di concessione dei beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, il procedimento di approvazione dei relativi progetti, nonché gli altri procedimenti che risultano strettamente connessi o strumentali.

**D.M. 14 aprile 1998** Approvazione dei requisiti per la redazione dei progetti da allegare ad istanze di concessione demaniale marittima per la realizzazione di **strutture dedicate alla nautica da diporto**.

#### Il decentramento amministrativo

Con il **D.Lgs. 112/1998**, in attuazione della legge 59/1997 (Legge Bassanini), lo Stato ha iniziato il processo di conferimento di funzioni e compiti amministrativi alle Regioni e ad altri Enti Locali.

**L'art. 105** elenca le funzioni conferite alle regioni e agli enti locali. Al comma 2, lettera l, è citato in particolare "il rilascio di concessioni di beni del demanio della navigazione interna, del demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento di fonti di energia;" tale conferimento non opera tuttavia nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale.

A seguito di ciò la Regione Liguria con **LR n° 13/1999** ha individuato tra le funzioni oggetto di conferimento i compiti riservati alla Regione stessa e quelli trasferiti agli Enti Locali in materia di difesa della costa, ripascimento degli arenili, protezione ed osservazione dell'ambiente marino e costiero, demanio marittimo e porti.<sup>3</sup>

**L'art. 8, comma 1, lettera b**, individua tra le competenze della Regione in materia di porti e demanio marittimo l'approvazione del piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo (PUD) sulla base degli indirizzi contenuti nel piano territoriale della costa.

La legge 13 è stata poi modificata dalla **legge regionale n.1 del 3 gennaio 2002** che, tra l'altro, ha stabilito il trasferimento ai Comuni delle funzioni amministrative sul demanio marittimo dal 1 gennaio 2002.

Possiamo osservare come la gestione del demanio marittimo, il cui passaggio ai comuni costieri è avvenuto senza il parallelo trasferimento alle civiche amministrazioni delle risorse dei canoni, comporta un notevole impegno per i comuni

<sup>3</sup> **L.R. 28 aprile 1999 n°13**

#### **Titolo II Funzioni in materia di protezione e osservazione della costa e ripascimento degli arenili – Art. 4 Competenze dei Comuni:**

- a) Approvazione degli interventi stagionali di ripascimento esclusivamente volti a ripristinare i profili costieri precedenti agli interventi erosivi;
- b) Attuazione diretta degli interventi di cui alla lettera a), salvo eventuale rivalsa nei confronti del concessionario inadempiente;
- c) Attuazione degli interventi di difesa degli abitati dall'erosione marina;
- d) Pulizia delle spiagge non affidate in concessione;
- e) Raccolta e pulizia dei rifiuti piaggiati nelle zone fruite a scopi di balneazione qualora tale onere non sia posto a carico dei concessionari della spiaggia;
- f) Individuazione e delimitazione delle acque destinate all'allevamento e alla raccolta dei molluschi nonché il monitoraggio della qualità delle stesse.

#### **Titolo III Porti e Demanio Marittimo - Art. 10 Competenze dei Comuni:**

- a) Progettazione ed esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione, fatta eccezione per attività di escavazione di spettanza dei concessionari, dei porti di rilievo regionale ed interregionale nonché delle opere di edilizia a servizio dell'attività portuale;
- b) Rilascio e rinnovo di concessioni di beni del demanio marittimo in ambito portuale;
- c) Rilascio e rinnovo, sulla base delle indicazioni del piano di utilizzazione delle aree, di concessioni relative a beni del demanio marittimo e a zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento di fonti di energia fuori dell'ambito portuale;
- d) Al rilascio dell'autorizzazione all'escavazione dei fondali in ambito portuale;
- e) Alla vigilanza sulle aree demaniali e sulla realizzazione degli interventi posti a carico dei concessionari.



stessi, sia sotto l'aspetto organizzativo sia sotto l'aspetto delle risorse necessarie alla tutela del bene demaniale, vista la sua rilevante importanza ambientale ed economica.

In questa prospettiva la **Regione Liguria** ha predisposto una serie di atti finalizzati a garantire coerenza e uniformità di comportamento lungo l'intero arco litorale ligure:

**1) Il Piano di utilizzazione delle aree demaniali marittime** (ex L.R. 13/1999). Con la deliberazione del Consiglio regionale n.18 del 9 aprile 2002 è stato approvato il *Piano di utilizzazione delle aree demaniali marittime (PUD)*, che precisa le funzioni di coordinamento in capo alla Regione e costituisce la disciplina di riferimento per il rilascio e rinnovo di concessioni del demanio marittimo. Il PUD disciplina in forma più specifica il rilascio di nuove concessioni e definisce meglio l'ambito di riferimento e le modalità operative delle attività oggetto di trasferimento per quanto attiene la gestione delle Concessioni Demaniali la cui competenza specifica è trasferita al Comune secondo l'elenco delle attività illustrato all'art. 4 del PUD stesso.

In base a tale piano, i Comuni, con riferimento alle funzioni di gestione amministrativa sul demanio marittimo ad essi conferite, provvedono:

- a) Al rilascio e al rinnovo delle concessioni del demanio marittimo e delle zone del mare territoriale per tutte le finalità diverse da quelle dell'approvvigionamento delle fonti di energia;
- b) Alla revoca e alla decadenza delle concessioni;
- c) Al rilascio delle autorizzazioni di cui all'art. 24 del regolamento per la navigazione marittima;
- d) Al rilascio delle autorizzazioni di cui all'art. 45 bis e successive modifiche del codice della navigazione;
- e) Al rilascio delle autorizzazioni al sub ingresso nella concessione ai sensi dell'art. 46 del codice della navigazione;
- f) Al rilascio delle autorizzazioni per ripascimenti;
- g) Alla vigilanza sul demanio marittimo, intendendo per tale l'esercizio dei poteri di polizia amministrativa, ferme restando le funzioni di polizia disciplinate dal codice della navigazione e dal regolamento per la navigazione marittima;
- h) All'emanazione dei provvedimenti di autotutela previsti dalla vigente normativa per le opere non autorizzate e per le aree utilizzate senza titolo o in difformità dal titolo concessorio;
- i) Al rilascio dei provvedimenti di sanatoria e disponibilità delle aree ai sensi dell'art. 32, comma 4, della legge 47/1985 e successive modifiche;
- j) Al rilascio dei pareri previsti dall'art. 12 del regolamento per la navigazione marittima, con esclusione delle opere marittime e dei ripascimenti non stagionali soggetti a parere di competenza regionale;
- k) Al rilascio del nullaosta per l'esercizio del commercio su aree demaniali marittime ai sensi dell'art. 28, comma 9, del D. Lgs. N° 114/1998.
- l) Spettano altresì ai Comuni gli adempimenti relativi:
- m) All'individuazione delle aree adibite al libero transito verso il mare e alla definizione delle condizioni per la loro efficiente fruibilità;
- n) Al calcolo e alla richiesta dei canoni;
- o) Alla determinazione degli indennizzi per abusiva occupazione nonché gli adempimenti relativi agli eventuali oneri di registrazione, anche in riferimento alla proroga delle concessioni in scadenza al 31 dicembre 2001 prevista dalla l.r. 13/1999 e successive modifiche ed integrazioni.

Si precisa che, con riferimento all'obbligo di nulla-osta regionale connesso al "rilascio di concessioni per atto pubblico", così come previsto all'art. 5, lettera e), punto 2 del vigente PUD regionale, detto obbligo vige per tutte le fattispecie in cui l'atto pubblico si renda necessario. Al riguardo si ribadisce che la fattispecie della concessione per atto pubblico è disciplinata dall'art. 9 del Regolamento di attuazione del Codice della Navigazione il quale prevede detta modalità in

caso di concessioni di durata superiore ai quattro anni (da leggersi sei anni a norma dell'art. 10 comma 1 della L. n° 88/2001 limitatamente alle concessioni per finalità turistico-ricreative) ovvero che "importino impianti di difficile rimozione"<sup>4</sup>, ovvero che importino modifiche sostanziali alle concessioni già rilasciate con atto pubblico, secondo quanto disposto dal successivo articolo 24 del ridetto Regolamento.

Pertanto, in conclusione, sussiste l'obbligo di acquisire il nulla-osta regionale in tutti i casi di rilascio di concessioni per atto pubblico a norma del citato articolo 9.

## 2) Linee guida per le spiagge libere e libere attrezzate e criteri per la concessione di nuovi stabilimenti balneari

Con deliberazione n.512 del 21 maggio 2004 la Giunta regionale ha approvato le *"Linee guida per le spiagge libere e libere attrezzate e criteri per la concessione di nuovi stabilimenti balneari"* volte principalmente a garantire la qualità e quantità delle spiagge libere e delle spiagge "attrezzate", una tipologia di organizzazione dell'arenile che ha riscosso particolare successo nella nostra regione.

**3)** Con la **legge regionale n.21 del 17 agosto 2006** e la **legge regionale n.22 del 4 luglio 2008** la Regione, anche alla luce delle novità legislative introdotte dalla **legge n. 296 del 27 dicembre 2006** "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato" (legge finanziaria 2007), ha rafforzato la tutela delle spiagge libere e della conservazione degli arenili, introducendo innovazioni che hanno rilevanza anche per quel che riguarda il riparto di competenze in materia urbanistica e di tutela del paesaggio nelle aree demaniali marittime.

**4)** **Legge regionale n.67 del 28 dicembre 2009**. Modifiche alla legge regionale 3 gennaio 2002, n. 1 (modifiche alla legge regionale 28 aprile 1999, n. 13 "Disciplina delle funzioni in materia di difesa della costa, ripascimento degli arenili, protezione e osservazione dell'ambiente marino e costiero, demanio marittimo e porti" e proroga della durata delle concessioni demaniali marittime).

In base a tale modifica le concessioni demaniali "sono rinnovate automaticamente sino al 31 dicembre 2015 indipendentemente dalla natura o dal tipo degli impianti previsti per lo svolgimento delle attività. Alla scadenza di questo termine si procederà in conformità alle disposizioni nazionali vigenti". La durata delle concessioni in corso alla data di entrata in vigore della legge è automaticamente adeguata alla nuova disposizione, venendo a decadere il meccanismo del rinnovo automatico ogni sei anni.

**5)** **Legge n.26 del 25 febbraio 2010**. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 30 dicembre 2009, n. 194, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative. In essa "il termine di **durata delle concessioni** in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto e in scadenza entro il 31 dicembre 2015 e' prorogato fino a tale data, fatte salve le disposizioni<sup>5</sup> di cui all'articolo 03, comma 4-bis, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494. All'articolo 37, secondo comma, del codice della navigazione, il secondo periodo e' soppresso, ossia non viene più data la preferenza alle precedenti concessioni, già rilasciate, in sede di rinnovo rispetto alle nuove istanze.

## Archi costieri di Competenza del Comune di Genova

<sup>4</sup> Cfr. Circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n°120 del 24 maggio 2001.

<sup>5</sup> le concessioni possono avere durata superiore a sei anni e comunque non superiore a venti anni in ragione dell'entità e della rilevanza economica delle opere da realizzare e sulla base dei piani di utilizzazione delle aree del demanio marittimo predisposti dalle regioni.



La potestà amministrativa del Comune per quel che riguarda l'attività concessoria e le competenze ad esso assegnate dai diversi atti legislativi e pianificatori più sopra ricordati si estende tra la Foce ed il confine con il Comune di Bogliasco e tra rio Lavandé, località Vesima, ed il confine con il Comune di Arenzano.<sup>6</sup>

Dopo l'avvenuto conferimento delle funzioni di gestione amministrativa sul demanio marittimo al Comune<sup>7</sup>, è stata avviata una fase in cui gli Uffici si sono attivati per raccogliere il materiale inerenti le concessioni marittime rilasciate nei tratti di litorale di competenza e successivamente creare una base di dati in funzione del quartiere, della tipologia d'uso e di tipo di concessione.

Successivamente è stata condotta una attività di verifica dello stato di fatto delle opere e delle occupazioni sotto il profilo della loro legittimità, consistente nella raccolta della documentazione inerente le concessioni e successivo controllo. E' stata avviata l'attività di accertamento e di riscossione dei canoni dovuti per le concessioni, predisponendo anche una modulistica aggiornata alle più recenti norme ed interpretazioni giurisprudenziali e ad una maggiore funzionalità gestionale soprattutto per quel che concerne le modalità di pagamento del canone da parte dei concessionari.

#### Il Progetto di utilizzo del demanio marittimo (Pro.U.D.)

E' attualmente in corso di definizione da parte del Comune di Genova il cosiddetto Progetto di utilizzo del demanio marittimo (Pro.U.D.).

La necessità di predisporre il Pro.U.D., da parte dei Comuni costieri, è prevista dal PUD regionale approvato con D.C.R. n.18/2002;

Successivamente, con provvedimento della G.C. n.1110/2004 sono stati approvati i criteri guida di orientamento per la qualificazione del litorale, in particolare del tratto di litorale di San Giuliano (studio elaborato dal Settore Pianificazione Urbanistica);

Con delibera della G.C. n.627/2006 sono stati approvati i criteri guida di orientamento e riqualificazione del litorale da San Nazaro a Boccadasse, anche al fine di estendere lo stesso metodo di intervento all'ambito compreso tra Capo Santa Chiara e Vernazzola;

In seguito, con delibera del C.C. n.4/2007 era stato approvato il Pro.U.D. elaborato dall'Osservatorio Civis per i tratti di competenza (Vesima e Punta Vagno-Capolungo);

Con delibera della G.C. n.357/2007 sono stati approvati i documenti di dettaglio, a stralcio del Pro.U.D., per l'individuazione e la sistemazione di aree demaniali marittime destinate al ricovero (sosta) delle barche - alla viabilità pubblica e a spiaggia (Boccadasse, Vernazzola e Capolungo) e a spiaggia attrezzata per animali (Vesima);

La Regione Liguria, con decreto n.1151/2007, ha approvato il Pro.U.D. (e i progetti di dettaglio a stralcio riguardanti le aree sopra menzionate) con una serie di prescrizioni che ne hanno tuttavia profondamente modificato il contenuto, rendendo necessaria una sostanziale revisione;

Con la **legge regionale n.22 del 4 luglio 2008** la Regione ha rafforzato la tutela delle spiagge libere e della conservazione degli arenili, introducendo innovazioni che hanno rilevanza anche per quel che riguarda il riparto di competenze in materia urbanistica e di tutela del paesaggio nelle aree demaniali marittime. Per i Comuni costieri è stato quindi imposto l'obbligo di verificare se i loro Pro.U.D. già presentati in passato rispondessero ai requisiti stabiliti dalla nuova normativa regionale. Se tale verifica si fosse rivelata negativa, i Comuni (e le Autorità Portuali) avrebbero dovuto rielaborare i progetti nel rispetto delle nuove prescrizioni.

<sup>6</sup> Si vedano in proposito il PUD, il Codice della Navigazione, il Regolamento per la navigazione marittima, le leggi nazionali vigenti in materia e le circolari esplicative emesse dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

<sup>7</sup> Ex LR 1/2002

Tali prescrizioni prevedono in particolare:

- Una percentuale minima (40%) di spiagge libere balneabili rispetto al fronte totale del litorale balneabile;
- La predisposizione di percorsi trasversali di accesso pubblico (ogni 200 mt ca.). Nel frattempo l'accesso al litorale deve essere comunque consentito da parte degli stabilimenti balneari;
- Il libero transito sulla spiaggia, prevedendo la rimozione o il superamento di eventuali ostacoli.

Fino all'approvazione del nuovo Pro.U.D. non è consentito:

- il rilascio di nuove concessioni su aree libere;
- beneficiare di contributi regionali per interventi che interessano le aree demaniali marittime;
- autorizzare interventi da parte di soggetti concessionari, che eccedano l'ordinaria manutenzione.

Le verifiche preliminari alla elaborazione del nuovo Pro.U.D. hanno consentito di accertare che la superficie di litorale balneabile libero rispetto al fronte totale balneabile è pari al 55% (nel conteggio sono compresi tratti di scogliera naturale provvisti di accessi dalla viabilità pubblica - la presenza di bagnanti è stata rilevata sulle fotografie aeree della Regione Liguria).

Il Pro.U.D., già presentato alle Associazioni di categoria e ai Municipi Ponente - Medio Levante e Levante, è attualmente in fase di stesura definitiva e potrà essere sottoposto a breve all'iter approvativo. Il contenuto del Pro.U.D. è composto sostanzialmente da:

- n.5 tavole di rappresentazione dello stato delle concessioni in atto - dei tratti di litorale liberi alla balneazione - degli accessi trasversali al mare;
- n.5 tavole di progetto di individuazione delle zone dove sarà possibile rilasciare nuove concessioni (spiagge libere attrezzate - chioschi - ecc.) - la realizzazione di nuovi accessi trasversali ogni 200 mt. ca. - rimozione o superamento ostacoli lungo la battigia;
- n.16 schede d'ambito di previsione delle nuove destinazioni;
- regole di sistemazione invernale degli arenili, comprensive della modalità e tempistiche di montaggio-smontaggio delle opere e degli impianti di facile rimozione.

Demanio Marittimo (Stato)					
Leggi nazionali, Codice della Navigazione e Regolamento per la navigazione marittima					
Piano Territoriale della Costa (Regione Liguria)					
Piano di utilizzo delle aree del demanio marittimo (P.U.D.) D.C.R. 18/2002 ex L.R. 13/1999 ss.mm.ii.					
Progetto di utilizzo del demanio marittimo (Pro.U.D.) ex L.R. 13/1999 e ss.mm.ii.					
Minimo 40% di aree balneabili libere e libere attrezzate di cui almeno la metà libere	Percorsi per l'accesso pubblico alla fascia di libero transito e al mare indicativamente ogni 200 metri di fronte mare	Libero transito lungo la battigia, prevedendo la rimozione o il superamento di eventuali ostacoli;	Regole di sistemazione invernale degli arenili	Adeguate cartellonistica, indicante l'ubicazione delle spiagge libere, libere attrezzate e dei percorsi per l'accesso alla fascia di libero transito	Disciplina degli specchi acquei eventualmente adibiti ad usi diversi dalla balneazione
<b>Comune di Genova</b> Pro.U.D. (in itinere)			<b>Autorità Portuale</b> Pro.U.D. nelle aree aventi destinazione turistico-ricreativa (in itinere)		
Litorale tra la Foce ed il confine con il Comune di Bogliasco ad est e tra rio Lavandé, località Vesima, ed il confine con il Comune di Arenzano ad ovest.			Zona di Voltri, Marina di Prà, litorale di Prà-Pegli, spiaggia di Multedo, litorale di corso Italia		
<b>P.U.C. (previa intesa tra Comune e Autorità Portuale)</b>					



## Usi urbani della linea costiera

Per comprendere trasformazioni e usi dell'attuale linea di costa è opportuno introdurre i due diversi parametri con i quali sono valutate rispettivamente le aree demaniali marittime e le aree demaniali portuali.

Se nel caso delle aree demaniali marittime, infatti, sono i parametri ambientali e naturalistici (vedi Piano Territoriale di Coordinamento della Costa) e il "libero e gratuito accesso e transito per il raggiungimento della battigia antistante all'area ricompresa nella concessione" ad essere considerati quali elementi di valore, nel caso delle aree demaniali portuali vengono invece utilizzati parametri economici e immobiliari, propri dei territori antropizzati, per valutare il carattere di pregio e ancor più di rarità delle aree, sia nel caso che queste ospitino funzioni strettamente portuali sia in quello che comprendano al loro interno anche funzioni urbane.

In particolare, le aree portuali che ospitano funzioni urbane sono in genere facilmente accessibili, pianeggianti, limitrofe allo specchio acqueo, ma soprattutto costituiscono aree pubbliche per le quali non sarebbe necessario ricorrere all'esproprio per poter operare qualora venissero sdemanializzate e diventassero patrimonio del comune o altresì venissero ricomprese all'interno del demanio marittimo in gestione al comune.

E ciò che può essere ospitato all'interno di questi territori, non può essere ospitato altrettanto facilmente altrove, senza incidere pesantemente sul paesaggio e sull'ambiente essendo ricompreso all'interno delle maggiori strutture portuali ed in ragione di questo in ambiti dove ci sono dei limiti alla balneazione ed all'uso dello specchio acqueo.

Questo risulta essere un fattore di ulteriore pregio se si pensa ad alcuni settori economici come il turismo, lo sport ed il tempo libero, l'intrattenimento, ma anche ai servizi sociosanitari, la propensione del mercato turistico-balneare è di dotarsi sempre più di strutture complesse e articolate volte a operare anche al di fuori della tradizionale stagione balneare. In questi casi le imprese possono anche utilizzare la risorsa mare e la vicinanza ad esso come un fertile fondale più che come una risorsa reale.

Diventa quindi rilevante capire quali sono le attività da attrarre e a quali condizioni.

La ritrattazione delle funzioni portuali, su aree affacciate su uno specchio acqueo che impone pesanti limitazioni al suo utilizzo ai fini ricreativi e turistici (divieto di balneazione e limiti all'utilizzo di natanti, quali surf, moto d'acqua, pedalò, ecc.), ha generato un progressivo allontanamento e/o mancato radicamento di alcune imprese, in particolare quelle turistiche-ricettive e turistiche-ricreative (a titolo esemplificativo possiamo citare le imprese balneari, che ad oggi

conoscono un profondo ripensamento in ragione delle mutate condizioni del mercato), lasciando il posto con un proliferare di concessioni a soggetti statali, regionali, enti locali, circoli e associazioni per lo svolgimento di attività ricreative varie che presidiano il territorio e che spesso entrano in concorrenza con altri settori di mercato (in particolare con gli esercizi pubblici).

Realtà che costituiscono un'indubbia risorsa sia perché costituiscono presidi territoriali e sociali sia perché rappresentano e danno corpo a tendenze uso dello spazio pubblico che ancora stanno cercando un'adeguata legittimazione e riconoscimento: sia che si voglia ad esse attribuire un valore sociale o economico.

Ad oggi la linea di costa anche dove si è liberata da uno sfruttamento esclusivamente economico connesso all'infrastruttura portuale, non è ancora uno spazio dove i cittadini e turisti possono accedere: il "libero e gratuito accesso e transito per il raggiungimento della battigia antistante all'area ricompresa nella concessione", ...

La gamma di progetti speciali che in questi anni sono stati redatti con vario successo sul litorale pongono in evidenza la ricchezza della risorsa in questione sia per riqualificare il territorio urbanizzato, il costruito, sia per attrarre imprese e progetti di sviluppo sostenibili. Infatti la progressiva sdemanializzazione di ampi tratti di costa si presenta non solo come un risarcimento dai danni provocati dallo sviluppo delle attività portuali nei decenni passati, ma soprattutto come un'importante opportunità sia per ridisegnare le relazioni di municipi come la linea di costa sia per riqualificare l'intero territorio comunale e la sua economia.



demanio marittimo					
DEMANIO MARITTIMO P.U.D.		DEMANIO PORTUALE P.R.P.			
specchi acquei					
specchi acquei sottocosta limiti alla balneazione		divieto di balneazione		specchi acquei portuali limiti alla navigazione	
suoli					
suolo naturale (valore paesaggistico)	suolo antropizzato (stratificazione di usi, segni, cultura)			suolo artificiale (forte investimento infrastrutturale)	
costa non urbanizzata	coste urbanizzate	coste urbanizzate	porticcioli e approdi	passeggeri	porti
aree omogenee	aree omogenee, turistico-ricreative	mix funzionale	nodi di reti corte, medie, lunghe	nodi di reti corte, medie, lunghe	aree omogenee – reti lunghe
	Vesima, Voltri, corso Italia, Quarto, Quinto, Passeggiata Anita Garibaldi	Prà, Pegli, Multedo, Porto Antico, Piazzale Kennedy	Prà, Pegli, Marina di Sestri, Marina Porto Antico, Porticciolo Duca degli Abruzzi, Marina Fiera, Boccadasse, Quarto, Nervi	Porto Antico (Stazione Marittima, Stazione Traghetto), approdo di Pegli	Voltri, Multedo, Sestri Ponente, Cornigliano, Sampierdarena, Porto Antico, Riparazioni Navali

Schema sintetico delle principali macrofunzioni riscontrate nell'ambito demaniale marittimo e portuale che investono sia il suolo che gli specchi acquei.



La tavola di studio include tre grafici (2009):

Il primo in alto individua le aree e specchi acquei gestiti dall'Autorità Portuale indicandole in rosa (più acceso per le superfici). Questi spazi sono normati dal Piano Regolatore Portuale. In azzurro è invece indicato il Demanio Marittimo in gestione al Comune al quale spetta la loro pianificazione.

La seconda tavola rappresenta il Piano Regolatore Portuale. Il Piano, oltre agli ambiti produttivi e commerciali, individua alcuni ambiti che destina ad usi urbani, demandandone di fatto la pianificazione all'Amministrazione Comunale.

La terza tavola infine rappresenta con il colore azzurro le aree del demanio marittimo in gestione al Comune e gli ambiti che il Piano Regolatore Portuale destina ad usi urbani.:

nel complesso questi ambiti rappresentano gli ambiti costieri, portuali la cui destinazione è demandata alle previsioni urbanistiche comunali

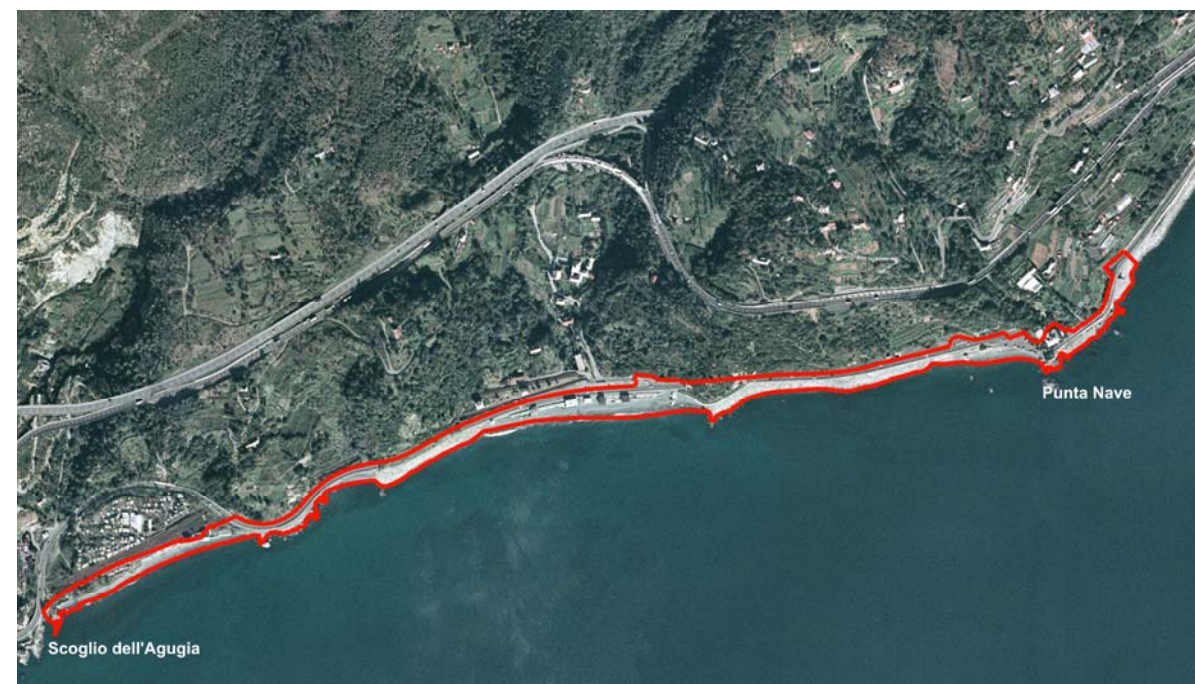


### La linea di costa

Sono stati individuati in maniera sintetica le peculiarità, le criticità e gli scenari della linea di costa, suddivisa in archi omogenei come si susseguono dal ponente al levante cittadino.

Gli archi illustrati costituiscono i tratti di costa la cui pianificazione è di competenza dell'Amministrazione Comunale in quanto esterni al demanio portuale disciplinato dal Piano Regolatore Portuale ovvero interni, ma disciplinati come ambiti di interesse urbano così come definito nell'Intesa tra Comune e Autorità Portuale.

- Vesima
- Crevari
- Voltri litorale di ponente
- Voltri litorale di levante
- Marina di Prà
- Litorale di Prà-Pegli
- Fronte mare di Pegli
- Litorale di Multedo
- Marina di Sestri Ponente
- Quartiere Darsena-Magazzini del Cotone
- Fiera Piazzale Kennedy-Punta Vagno
- Punta Vagno San Giuliano
- Lido-Motonautica
- Boccadasse-Vernazzola
- Fronte mare di Sturla
- Litorale Quarto-Quinto
- Fronte mare di Quinto-Porticciolo di Nervi
- Passeggiata di Nervi -Capolungo.



## Vesima

L'arco costiero di Vesima si estende dallo Scoglio dell'Agugia, in prossimità dello sbocco a mare del torrente Lupara, fino all'imbocco della galleria ferroviaria in prossimità di Punta Nave. Esso comprende a nord il sedime della strada di cornice adiacente ed alcune limitate porzioni di territorio, a sud il margine a contatto con il mare, ivi compresi gli scogli e le rocce affioranti.

Vesima è il borgo che chiude a Ponente il Comune di Genova. Assieme Voltri, Pegli e Prà costituisce il VII Municipio. Il suo nome è stato in passato distorto e modificato numerose volte da variazioni linguistiche. In alcuni documenti compare come "Vesema", "Vexema", "Vesulla", "Vexima", "Vesma", "Mesma" e "Mesima".

Vesima è attualmente caratterizzata da un ambiente che conserva ancora segni originari e numerose qualità e che necessita di una profonda rivalutazione. L'individualità di quest'ambito è determinata non solo dalla morfologia naturale, e costituisce piuttosto un unicum percettivo. L'arco comprende la spiaggia e le zone immediatamente a monte.

La visuale pubblica di maggior rilevanza si ha, in direzione ponente, dal percorso pedonale e automobilistico dell'Aurelia, dal quale si può godere la vista dei promontori che scendono a picco sul mare.

La particolarità del luogo è costituita dall'ampia spiaggia di Vesima, caratterizzata dalla ristrettezza degli spazi e dalla presenza della ferrovia e dell'Aurelia, e al complesso degli elementi naturali e dal paesaggio dell'enclave intorno al torrente Vesima.

L'ambiente alle foce del torrente è mutevole e le opere di regimazione delle acque hanno sulle spiagge effetti in continua evoluzione a seconda delle stagioni.

La zona è essenzialmente priva di verde di rilievo mentre è fortemente presente nella zona a monte che costituisce una particolare cornice verde tipica della macchia mediterranea nelle parti basse per poi divenire bosco nelle zone collinari originariamente dedicate all'agricoltura ed oggi in abbandono.

Gli insediamenti presentano una bassa densità che conserva in alcuni casi l'antica matrice rurale. Il litorale, destinato a balneazione e tempo libero, necessita di una migliore organizzazione delle attività connesse a tali funzioni, nonché un più efficiente collegamento pedonale con la rete di percorsi storici in funzione turistico-escursionistica.





## Crevari

L'arco costiero di Crevari si estende dall'uscita della galleria ferroviaria in prossimità di Punta Nave fino alla foce del torrente Cerusa. Esso comprende a nord il sedime della strada di cornice adiacente ed alcune limitate porzioni di territorio, a sud il margine a contatto con il mare, ivi compresi gli scogli e le rocce affioranti.

L'area presenta alcune criticità per quel che concerne il tema della difesa del suolo con particolare riguardo alla foce del torrente Cerusa ,area storicamente inondata.

L'arco è caratterizzato da un paesaggio di alto valore, anche se non mancano episodi di antropizzazione che ne hanno mutato negativamente i caratteri architettonici. Accanto agli edifici che presentano caratteristiche di corretto inserimento ambientale e paesistico per volumetrie e tipologie dei materiali utilizzati, sono presenti anche edifici che presentano caratteri non conformi a tale corretto inserimento.

La via Aurelia presenta un andamento sinuoso e in grado di offrire scorci panoramici sulla costa e sul mare, e presenta anch'essa valori paesistici elevati e meritevoli di tutela.



### Voltri litorale di ponente

Il litorale di ponente di Voltri comprende l'arco costiero che si estende tra la foce del torrente Cerusa e la foce del torrente Leiro.

La caratteristica di questo arco è costituita dalla notevole estensione della spiaggia balneabile, una tra le più estese del litorale genovese. Il litorale è caratterizzato dalla presenza della passeggiata a mare recentemente realizzata e che fa parte di un esteso programma di riqualificazione dell'affaccio a mare e del litorale di Voltri.

Sul sedime del litorale sono presenti manufatti di scarsa qualità adibiti a depositi e officine, che in diversi casi costituiscono una barriera visiva alla percezione del mare. Il litorale è inoltre caratterizzato da fenomeni di erosione per contrastare i quali sono da prevedersi opere di ripascimento e la realizzazione di pennelli in massi naturali.

L'abitato prospiciente il litorale è caratterizzato da scarse dotazioni di verde, così come carenti appaiono le dotazioni sportive ed i parcheggi. In generale, si evidenzia una carenza di pubblici esercizi oltre alla esigenza di meglio collegare l'abitato di Voltri con la passeggiata a mare attraverso la ridefinizione degli spazi pedonali e i collegamenti ciclabili.



## Voltri litorale di levante

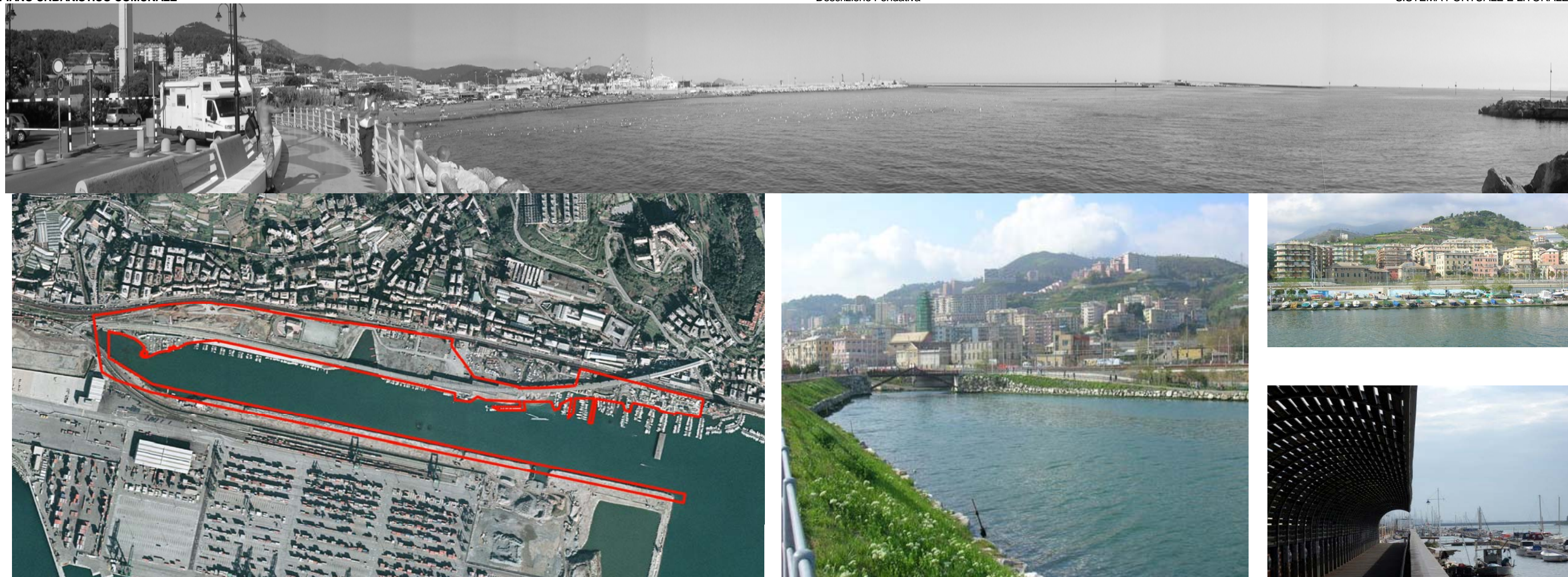
Il litorale di levante di Voltri comprende l'arco costiero che si estende tra la foce del torrente Leiro ed il rio San Giuliano da cui prende avvio verso levante il porto.

Questo arco è interessato da una spiaggia che si sviluppa lungo tutta la sua estensione convivendo con la forte promiscuità di funzioni urbanistiche caratterizzante l'ambito.

A ridosso della spiaggia si sviluppano infatti edifici a carattere residenziale, attività commerciali fra le quali una media struttura di vendita, attività di assistenza alla mobilità veicolare, la caserma di quartiere dell' Arma dei Carabinieri, una struttura ricettiva alberghiera con parcheggio, alcuni impianti sportivi con relativi servizi, il parco ferroviario ed i fabbricati di servizio alla stazione di Voltri, un cantiere navale, varie sedi di circoli e associazioni sportive, oltre a stabilimenti balneari e pubblici esercizi, attività connesse al porto, altri spazi pubblici e parcheggi ricavati a margine di tutte le funzioni citate.

La presenza di tutte queste funzioni e il sistema delle infrastrutture determinano un assetto complessivo penalizzante, non solo nei confronti della fruizione semplice o strutturata del litorale, ma anche sul piano dell'accessibilità o della semplice visibilità.

Questa situazione rende necessarie una serie di azioni volte a costituire un collegamento più diretto fra il centro storico e la spiaggia ed una zona filtro con il porto, attuabili anche per fasi funzionali in ragione della progressiva disponibilità di aree e tenuto conto del loro livello di commistione o degrado.



## Marina di Prà

L'arco costiero comprende la fascia di rispetto di Prà, compresa la pista ciclabile che si estende sul lato nord del terminal portuale, e il nucleo antico di Pra'. L'estensione dell'arco è di circa 1.5 Km.

La zona storica dell'abitato di Pra' è costituita dagli edifici sull'Aurelia e sulle strade interne al borgo antico che comprendono: via Sapello, via Airaghi, via Fusinato e piazza Sciesa.

Le aree del litorale sono venute a trovarsi marginalizzate per la presenza dell'Aurelia e della ferrovia, costruite entrambe sulle aree litoranee. Lo specchio di mare che un tempo fronteggiava Pra' è stato trasformato in una piattaforma costiera artificiale che altera l'originario rapporto tra la terra e il suo mare.

Il verde della zona è essenzialmente costituito dal giardino di ponente della fascia di rispetto che necessita di adeguamenti e dalla zona con palmizi che corona il canale di calma. Nel contesto, all'interno del quartiere antico, il verde si presenta frammentato e non integrato con quello della fascia di Prà.

Il bacino idrico parallelo all'antica spiaggia, detto canale di calma, fa da collettore ai torrenti che un tempo raggiungevano il mare in quel tratto di costa.

La fascia è attraversata dalla linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, recentemente traslata dall'originario sedime più a nord. L'area liberata dai binari è attualmente oggetto di previsioni volte a potenziare l'asse di attraversamento viario del quartiere di Prà-Palmaro inserendo nel contempo elementi di verde attrezzato (il "Parco Lungo").

La fascia di Prà, grazie alla sua conformazione, è un'area particolarmente vocata alle attività per il tempo libero e gli sport: atletica leggera, nautica, canottaggio, ciclismo, podismo, ecc. Essa necessita a questo scopo di un migliore sistema di collegamenti ciclo-pedonali con il retrostante tessuto urbano oltretutto di un miglioramento generale delle condizioni manutentive e di uso del verde.

Si rilevano fenomeni di erosione e di instabilità della costa nel tratto compreso tra Pria Pula e il riempimento del porto di Voltri.

Si segnala tra i fattori di criticità la compresenza di funzioni urbane e portuali per la rilevante pressione che il sistema portuale determina sia dal punto di vista dell'occupazione della costa che per gli impatti ambientali indotti (traffico e inquinamento acustico e luminoso).



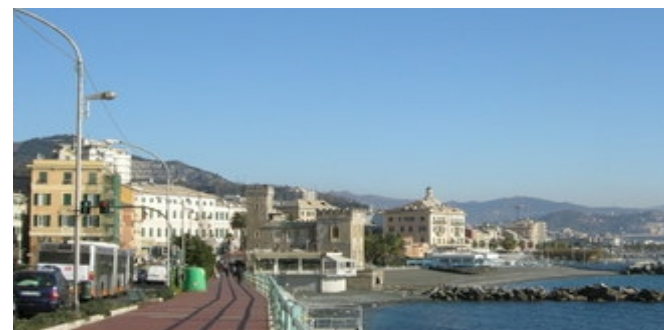
### Litorale di Prà-Pegli

L'arco costiero si estende dal cosiddetto Castelluccio (a ovest) fino alla zona denominata del Risveglio (a est).

Sono presenti nell'ambito piccole darsene private a servizio di circoli sportivi o stabilimenti balneari, rivolti esclusivamente alla nautica minore e con caratteristiche di modesto impatto.

L'arco costiero è oggi scarsamente fruibile a causa della forte cesura costituita dalla linea ferroviaria.

Il litorale si presenta inoltre molto stretto e costituito prevalentemente da scogliere poco accessibili, con rari accessi pedonali dalla via Aurelia., con la conseguenza che rappresenta una soluzione di continuità nella fruizione costiera e dell'accessibilità al mare.



## Fronte mare di Pegli

Il tratto di litorale che si estende dal Capo del Risveglio fino alla foce del torrente Varena, è costituito da una morfologia del litorale varia: dove è presente l'arenile sabbioso questo si conforma ad arco tra le scogliere rocciose naturali o artificiali; altrove la linea di costa è definita dalle stesse scogliere e dalle opere realizzate nel tempo che contribuiscono, ancor più delle spiagge, alla caratterizzazione specifica della località.

L'area presenta alcune criticità per quel che concerne il tema della difesa del suolo: gli eventi storici di inondazioni hanno interessato l'area che va da Via Cassanello alla Foce sul Lungomare di Pegli, causando danni gravi

La quinta che contraddistingue l'insieme paesistico di Pegli è costituita dalla palazzata lungo l'Aurelia, l'elemento di più alto valore, e a tutto il fronte mare edificato, fino alle emergenze della morfologia naturale che offre molteplici occasioni panoramiche e sono ben visibili dalla costa.

Pegli gode ancora di alcune spiagge e conserva, seppure in stato precario, strutture per la fruizione balneare, sportiva e diportistica del litorale.

La storica vocazione prettamente turistica si è progressivamente spenta, anche se l'ambito è ancora dotato di unitarietà, anche grazie ai recenti lavori di restyling della passeggiata. Tale passeggiata presenta una panoramicità fortemente compromessa dalle realizzazioni portuali avvenute recentemente sia verso levante sia verso ponente.

I volumi delle attrezzature nautiche e degli stabilimenti non permettono in alcuni casi la visuale della linea di battigia e degli elementi caratteristici del paesaggio, in altri è impedita l'accessibilità pubblica alla spiaggia.

A Pegli si trova l'attracco della nave-bus che effettua servizio urbano tra la delegazione ed il Porto Antico. Il servizio ha riscontrato un particolare gradimento da parte dei cittadini che hanno a disposizione una efficace alternativa al treno e al bus per recarsi nel centro cittadino.

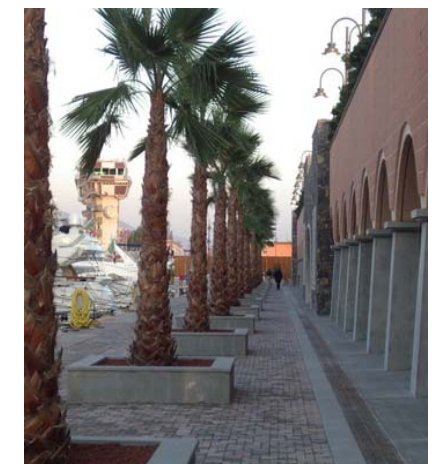


## Litorale di Multedo

Il litorale di Multedo si sviluppa fra la foce del torrente Varenna a ponente e le infrastrutture del Porto Petroli a levante.

E' caratterizzato da un'ampia spiaggia nonché dalla promiscuità di funzioni che si sviluppano a monte della medesima (campo sportivo, caserma dei Vigili del Fuoco, edifici residenziali, distributori di carburanti oltre a manufatti di servizio alla spiaggia).

Questa situazione rende necessarie azioni volte alla riqualificazione della spiaggia e delle strutture di supporto alla stessa, previa compatibilizzazione con il contesto.



## Marina di Sestri Ponente

L'arco si sviluppa a mare della linea ferroviaria fra l'insediamento della Fincantieri e l'ambito aeroportuale. Comprende a ponente una serie di piccoli cantieri, parte di attività produttive (Piaggio) e, a levante, è interessato dal complesso della nuova Marina di Sestri Ponente.

L'intero arco risulta strategico per recupero del rapporto diretto tra il tessuto urbano di Sestri Ponente e il mare, oggi vincolato dalla presenza della linea ferroviaria.

L'elemento caratterizzante dell'arco è costituito dai recenti interventi della nuova Marina che destinano aree all'attracco di imbarcazioni da diporto, con attività commerciali, negozi dedicati al nautica e spazi per passeggiare sui moli. L'area risulta oggi da potenziare per quanto concerne il sistema dell'accessibilità veicolare e pedonale di raccordo con il centro urbano di Sestri.





### Quartiere Darsena – Magazzini del Cotone

L'arco costiero che va dalla zona della Darsena fino ai magazzini del Cotone comprende buona parte del porto antico alle cui spalle sono le parti storiche della città di Genova, caratterizzata da un paesaggio edificato spesso di alta qualità e rilevante valenza storica.

Il porto Antico rappresenta nel paesaggio genovese un punto di singolare valenza, sia per gli antichi edifici e le mura che al suo interno sono ancora riconoscibili, sia per i nuovi complessi edilizi e le relative destinazioni che hanno garantito la massima fruizione pubblica del sito. Esso compone un vero e proprio paesaggio urbano di elevata qualità architettonica e storica sulla città che si svolge alle spalle con le antiche palazzate storiche della "Ripa".

A seguito delle trasformazioni il cui evento principale ha coinciso con le cosiddette "Colombiane" del 1992 è stato acquistato in corrispondenza del "Porto antico" un affaccio al mare precedentemente impedito a causa delle attività portuali e delle relative chiusure doganali.

Tale importante operazione di riqualificazione urbana ha visto il restauro delle strutture preesistenti e l'inserimento di nuove destinazioni di tipo turistico/culturali (Magazzini del Cotone, Acquario, strutture del Quartiere Millo), e nuove strutture commerciali e turistico/alberghiere, ecc., con alle spalle la palazzata storica al cui interno si evidenziano significativi edifici, ad uso pubblico e privato, il retrostante vasto centro storico genovese e sui versanti in risalita le più recenti parti della città.

L'arco costiero dispone di una ricca dotazione infrastrutturale, trovandosi sulla principale direttrice viaria costiera. Esso si trova altresì in prossimità di una delle principali stazioni ferroviarie, Genova Principe. In prossimità dell'arco costiero si trovano inoltre scali passeggeri dei traghetti verso le principali direttrici del Mediterraneo; anche il traffico dei crocieristi ha conosciuto un costante aumento negli ultimi anni, contribuendo in modo significativo al rilancio turistico-culturale della città.

In prossimità dell'Acquario si trova l'attracco della nave-bus che effettua servizio urbano con il quartiere di Pegli.



### Fiera-Piazzale Kennedy-Punta Vagno

L'area si compone di una porzione a ponente costituita dalla darsena nautica e da una porzione a levante corrispondente a Piazzale Kennedy e Punta Vagno.

La darsena nautica, realizzata da parte dell'Autorità Portuale ed antistante al quartiere fieristico di Genova, è interessata da un processo di riqualificazione che ne prevede la destinazione a diportismo ed alla sua assistenza, nonché ad attività legate al turismo ed al tempo libero, aprendola alla fruizione cittadina ed integrandola con Piazzale Kennedy.

La presenza nel contesto della Fiera costituisce un importante polo attrattore che influenza la vita e gli equilibri del tessuto circostante, incidendo soprattutto sul contiguo quartiere della Foce, e allo stesso tempo inibisce la fruibilità pubblica degli spazi adiacenti alla linea di costa, riservandola agli utenti delle manifestazioni fieristiche o dei posti barca.

Le aree di piazzale Kennedy e dei giardini M.L. King sono attualmente usate come parcheggi al servizio della Fiera o come sede di eventi periodici; esse risultano tuttavia non integrate con il tessuto cittadino, pur rappresentando uno spazio di assoluta rilevanza, vedono inibito il contatto con il mare ed impedita la sua visibilità.

Le aree immediatamente a levante dei giardini King possono essere considerate il filtro tra l'ambiente artificiale e quello naturale.

La spiaggia e il complesso del depuratore di Punta Vagno presentano la criticità costituita dalla saturazione degli spazi e dal loro scarso controllo. Nel caso della spiaggia, le barche delle varie società sportive, sono molto numerose e lasciano quindi un limitato spazio alla fruizione pubblica.



### Punta Vagno – San Giuliano

Questo tratto di litorale si estende da punta Vagno fino a San Giuliano e risulta delimitato a ponente dal Promontorio di San Nazaro e a levante dal molo del Lido, a nord comprende Corso Italia e le aree sottostanti.

L'ambito presenta caratteri di grande rilevanza paesaggistica e presenta il punto di emergenza centrale nel promontorio dell'abbazia di San Giuliano; tra le altre emergenze esteticamente rilevanti si citano il rilevato di Corso Italia con le sue strutture di contenimento (arcate, muraglioni in pietra, pilastrate), le palazzine (Villa Fondazione Davide Chiossone, Villa Gaslini) e il verde di pertinenza delle stesse e di arredo urbano.

La morfologia ad arco è definita dalla viabilità a mare, nastro stradale progettato dall'architetto Dario Carbone nel 1906 e realizzato nel 1914 in seguito a varianti che ne hanno determinato l'attuale assetto.

La zona del fronte mare di Corso Italia che, a partire dal primo decennio del Novecento, su progetto di illustri architetti, venne edificata secondo il modello insediativo europeo della città giardino, e si sovrappose al sistema storico delle ville della zona d'Albaro, attualmente costituisce fondamentale sfondo della città, in particolare nella visuale da mare.

Il litorale, che negli anni '50-'60 aveva assunto caratteristiche di spiaggia continua con ampia accessibilità e percorribilità, a seguito delle periodiche opere di protezione dalle mareggiate e all'affermarsi di attività e strutture, è stato progressivamente modificato.

Il consolidamento di tali attività e attrezzature, sportive e ricettive, frammentate e reiterate nelle numerose concessioni demaniali agli stabilimenti, ha progressivamente trasformato l'assetto della spiaggia al punto da diventare queste prevalenti sulla funzione balneare, vocazione naturale e tradizionale del luogo.

Si rilevano fenomeni di erosione e di instabilità della costa nel tratto compreso tra Punta Vagno e il Lido.



## Lido - Motonautica

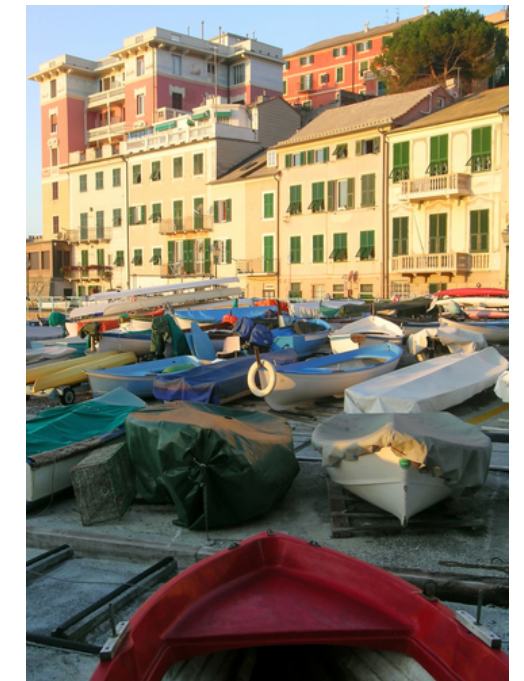
Il tratto di litorale si estende dal Promontorio di San Giuliano fino alla chiesa di Boccadasse, e risulta delimitato a est dal pennello artificiale in prossimità dello scalo per natanti del Lido, a ovest dal promontorio della chiesa di San Antonio di Boccadasse, a nord dalla viabilità a mare di Corso Italia, realizzata nei primi del Novecento e sottoposta ad un restyling negli anni '80, che ne ha consolidato l'impostazione di promenade.

La passeggiata dà diretto accesso al mare e agli stabilimenti balneari ivi ubicati. Essa si apre, inoltre, verso la città con una cortina edificata di case e palazzi d'epoca e qualità diversa costituente l'estrema frangia del centro urbano edificato a partire dal dopoguerra.

L'arco è caratterizzato poi dagli stabilimenti del Lido, agglomerato edilizio di vaste proporzioni, uno dei più antichi ed importanti stabilimenti balneari - realizzato nei primi anni del '900 per rispondere alle esigenze di balneazione, ristorazione e attrezzature per il tempo libero della classe borghese di Albaro - e dagli arconi in pietra e mattoni a sostegno di Corso Italia, che ospitano la Motonautica.

Ulteriori caratteri di grande rilevanza paesaggistica sono le palazzine prospicienti la viabilità a mare, il verde di pertinenza delle stesse e quello di arredo urbano.

Tale tratto litoraneo è caratterizzato da una rilevante artificializzazione della costa con effetti di impermeabilizzazione dei suoli e barriera fisica e visiva all'accessibilità al mare.



## Boccadasse - Vernazzola

Il tratto di litorale che si estende dal promontorio della chiesa di Boccadasse fino a Vernazzola ha uno sviluppo di circa 900 metri ed è costituito dall'insenatura di Boccadasse e da promontori rocciosi che si protendono nel mare con lunghi filari di scogli.

Si tratta di uno dei più significativi tratti della costa ligure, per le forme con cui la roccia dei promontori degrada a mare, per la presenza di insediamenti e di sistemazioni antropiche di grande valore storico, paesistico e architettonico, rimaste pressoché invariate fino alla fine dell'Ottocento. Borghi di pescatori e naviganti, che la leggenda fa risalire intorno all'anno mille ad opera di naufraghi pescatori francesi o spagnoli, sono ancor oggi luoghi turistici più conosciuti della città.

La struttura urbana del borgo è rimasta praticamente intatta fino ad oggi ed è costituita da abitazioni di pescatori. I piani terra originariamente adibiti a magazzini per attrezzature marinare, sono oggi in parte destinati a pubblici esercizi e negozi mentre le abitazioni sono ai piani superiori.

Boccadasse e Vernazzola conservano ancora l'aspetto di borgo di pescatori, valenza paesistica che rappresenta vera ricchezza e la ragione della loro attrattività. La dimensione minuta e articolata degli spazi ed il loro valore paesistico-pittorico non supporta intrusioni anomale dettate dai moderni stili di vita sul pubblico suolo, che snaturerebbero il luogo e lo prevaricherebbero.

Dall'arco si hanno visuali di grande valenza paesaggistica: dalla Chiesa di S. Antonio ad una varietà di scorci, con particolare riguardo alle percorrenze pedonali, da C.so Italia fino al tratto terminale di Boccadasse e Capo Santa Chiara, dal Promontorio verde di San Nazaro al Faro.

A riscontro della valenza anche ambientale dell'arco si segnala la presenza del SIC Marino "Fondali da Boccadasse a Nervi", dove l'interesse del sito è dovuto alla presenza di praterie di Posidonia localizzate in parte su roccia in parte su "matte", intervallate da popolamenti di Coralligeno.

Si segnala la presenza dell'impianto di depurazione.



**Fronte Mare di Sturla**

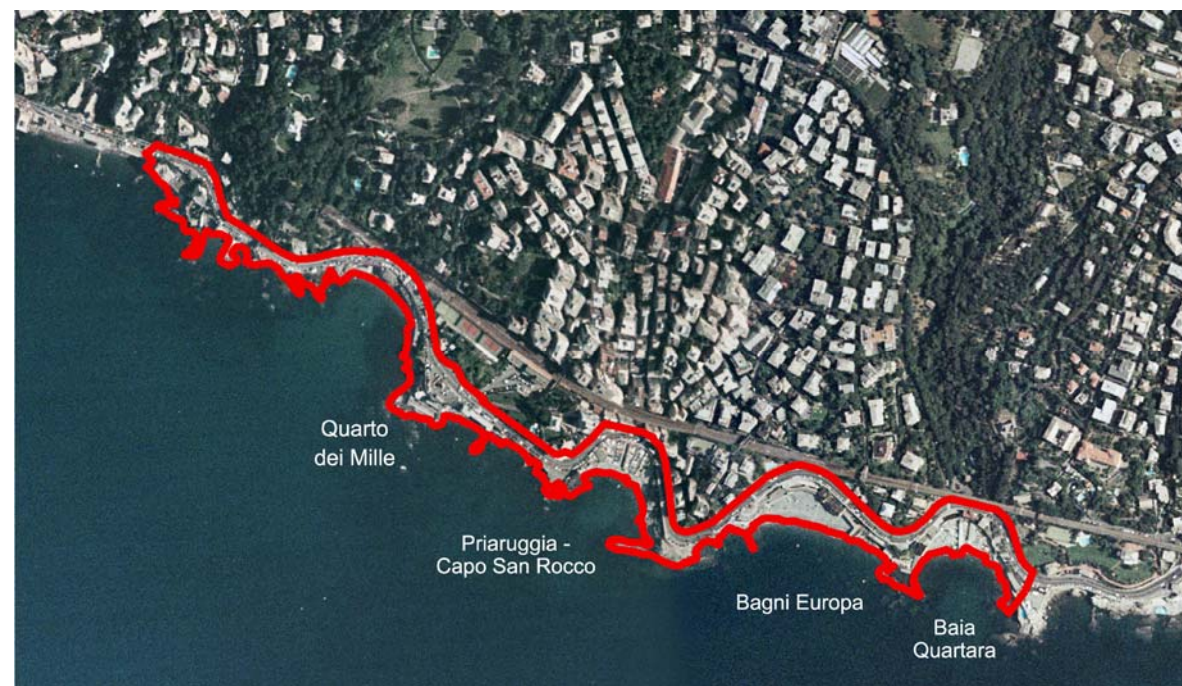
L'arco costiero si estende dalla spiaggia di Vernazzola fino al depuratore di Sturla ed è costituito da un tratto di litorale che presenta alcune particolarità che, pur rappresentando oggi criticità, potranno divenire elementi di risorsa per attuare la riqualificazione dell'arco costiero.

Sturla, antico borgo marinaro, è situata presso la foce del torrente omonimo: qui la zona delle vecchie case di pescatori affacciate sul mare rimane defilata rispetto al percorso della via Aurelia che, proprio in questo punto, si allontana dalla costa.

Elemento caratterizzante è la sua spiaggia di ciottoli, famosa soprattutto nel secolo scorso tanto da essere scelta per la villeggiatura dalle famiglie genovesi. Per il resto, Sturla era comunità di pescatori.

A riscontro della valenza anche ambientale dell'arco si segnala la presenza del Sito Marino di Interesse Comunitario "Fondali da Boccadasse a Nervi", dove l'interesse del sito è dovuto alla presenza di praterie di Posidonia localizzate in parte su roccia in parte su "matte", intervallate da popolamenti di Coralligeno.

Si segnalano le condizioni di stabilità della costa sabbiosa nel tratto collocato in corrispondenza della foce del Torrente Sturla compreso tra Vernazzola e lo Scoglio dei Mille.



## Litorale Quarto - Quinto

Il tratto di litorale si estende dall'estremità più a levante della spiaggia di Sturla fino alla Baia Quartara, risulta delimitato a nord da via V Maggio e comprende Quarto dei Mille, la baia di Priaruggia, il promontorio di Capo san Rocco e i Bagni Europa.

L'arco costituisce una emergenza ambientale e paesistica di eccezionale valore, visti gli elementi costitutivi del paesaggio naturale e antropico (scogli affioranti, vegetazione dei parchi, giardini di villa). Con la sua alternanza di promontori e baie, l'arco ospita numerosi stabilimenti balneari, edificati ora su scogliere ora su spiagge: la sua vocazione balneare è antica: numerose ville testimoniano come la zona fosse luogo di villeggiatura storica dei genovesi.

In particolare Priaruggia a mare costituisce punto di ritrovo frequentato da tutte le fasce di età; la presenza di negozi, servizi e attività per la ristorazione assicura una gradevolezza e vivibilità esemplari.

Elemento caratterizzante è rappresentato dal rapporto tra le insenature e la cornice, a monte dell'attuale strada a mare, costituita da una sequenza di ville e palazzine che, con la loro pregevole vegetazione, costituiscono quadri d'insieme di grande bellezza, connotando l'arco e qualificando il paesaggio costiero.

A Quarto dei Mille, sul capo antistante lo scoglio da dove era partito Garibaldi, è presente il monumento che ricorda la spedizione, opera dello scultore Eugenio Baroni e di recente oggetto di riqualificazione richiede oggi il miglioramento della fruizione pedonale e dell'accessibilità e visibilità anche da mare.

A riscontro della valenza anche ambientale dell'arco si segnala la presenza del Sito Marino di Interesse Comunitario "Fondali da Boccadasse a Nervi", dove l'interesse del sito è dovuto alla presenza di praterie di Posidonia localizzate in parte su roccia in parte su "matte", intervallate da popolamenti di Coralligeno.



### Fronte mare di Quinto – Porticciolo di Nervi

Il tratto di litorale si estende da Quinto fino al Torrente Nervi e risulta delimitato a nord dalla viabilità costiera di via Quinto.

L'emergenza paesistica del promontorio di S. Erasmo apre alla zona di Quinto, che si conclude con il borgo marinaro del porticciolo di Nervi.

La struttura urbana della zona litoranea tra Quinto e il porticciolo di Nervi è variamente costituita da antichi borghi e nuclei marinari, da alte palazzate residenziali ottocentesche in linea, da ville storiche con giardini e da edifici a blocco costruiti a partire dal dopoguerra. Il litorale di Quinto al Mare ospita numerosi stabilimenti balneari.

Il porticciolo di Nervi conserva il suo genuino carattere di borgo marinaro, con l'approdo posto allo sbocco dell'omonimo torrente e le antiche percorrenze.

Alle singolarità della sua antropizzazione storica si affiancano le bellezze della morfologia naturale litoranea: le baie e le insenature si alternano a rocce e scogli affioranti che determinano la gradevolezza dell'ambiente urbano marino.

A riscontro della valenza anche ambientale dell'arco si segnala la presenza del Sito Marino di Interesse Comunitario "Fondali da Boccadasse a Nervi", dove l'interesse del sito è dovuto alla presenza di praterie di Posidonia localizzate in parte su roccia in parte su "matte", intervallate da popolamenti di Coralligeno.

L'area nei pressi della foce del torrente Nervi risulta storicamente inondata e presenta criticità dovute al rischio idraulico nel tratto terminale.

Si segnala la presenza dell'impianto di depurazione.





### Passeggiata di Nervi - Capolungo

Il tratto di litorale comprende la fascia tra il Torrente Nervi e Capolungo, includendo al suo interno la passeggiata A. Garibaldi. In origine antico sentiero utilizzato da pescatori e contadini, la percorrenza divenne nell'Ottocento una vera e propria passeggiata a mare, inizialmente divisa in due tratti (dal porticciolo di Nervi all'antica Torre Gropallo, da Via Serra Gropallo a Capolungo), oggi collega il porticciolo di Nervi, dalla foce dell'omonimo torrente, con l'antico scalo di Capolungo per una lunghezza totale di circa 2 km.

L'arco è delimitato, oltre che dalla passeggiata a mare che percorre la costa, dall'insieme delle ville di Nervi (villa Gropallo, villa Serra e villa Grimaldi) che, con i loro parchi, rappresenta uno degli scenari più rinomati per la naturalità, ancora evidente dell'assetto della costa, e per le opere realizzate dall'uomo nel pieno rispetto dell'ambiente che, in questo modo, risulta particolarmente valorizzato.

Tale percorso, a picco sul mare rappresenta un asse di forte percezione visiva verso la costa ed il mare ma non consente visuali verso l'interno essendo delimitata verso monte dai giardini delle ville e dei fabbricati residenziali spesso racchiusi dai caratteristici alti muraglioni liguri.

La cornice degli elementi vegetali autoctoni è qui arricchita armoniosamente dalle essenze esotiche presenti nei giardini di villa e deve essere oggetto di particolare tutela.

A riscontro della valenza anche ambientale dell'arco si segnala la presenza del Sito Marino di Interesse Comunitario "Fondali da Boccadasse a Nervi", dove l'interesse del sito è dovuto alla presenza di praterie di Posidonia localizzate in parte su roccia in parte su "matte", intervallate da popolamenti di Coralligeno.



## Sintesi interpretativa

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.

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 della città e del Porto hanno istituito tramite convenzione un dedicato gruppo misto di lavoro volto agli sviluppi progettuali propedeutici alla costruzione dei rispettivi strumenti.

### FONTI

Piano Regolatore dell'Autorità Portuale di Genova, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 35 del 31 luglio 2001.

*DESCRIZIONE FONDATIVA. Piano Territoriale di Coordinamento, PROVINCIA DI GENOVA,*

“Tema 5.1 – SUOLO – Ambito 1.3 - Profilo: AREE PERMEABILI ED IMPERMEABILI”, in *DESCRIZIONE FONDATIVA. Piano Territoriale di Coordinamento, PROVINCIA DI GENOVA*, p. 13 [su Fonte : ....]

“Tema 5.1 – SUOLO – Ambito 1.3 - Profilo: **AREE SUSCETTIBILI AL DISSESTO IDROGEOLOGICO**”, in *DESCRIZIONE FONDATIVA. Piano Territoriale di Coordinamento, PROVINCIA DI GENOVA*, p. 14 [su Fonte : ....]

“Tema 5.2 – AMBIENTE - L'Inquinamento marino”, in *DESCRIZIONE FONDATIVA. Piano Territoriale di Coordinamento, PROVINCIA DI GENOVA*, p. 50-52 [su Fonte : Regione Liguria]

“Tema 5.3 – INFRASTRUTTURE E SERVIZI - Il sistema infrastrutturale portuale ed aeroportuale”, in *DESCRIZIONE FONDATIVA. Piano Territoriale di Coordinamento, PROVINCIA DI GENOVA*, p. 13-14 [**Composizione del sistema infrastrutturale portuale, I traffici portuali, Composizione del sistema infrastrutturale aeroportuale, Sintesi interpretativa**]

“Tema 5.3 – INFRASTRUTTURE E SERVIZI – Ambito 1.3 - **Specializzazioni**”, in *DESCRIZIONE FONDATIVA. Piano Territoriale di Coordinamento, PROVINCIA DI GENOVA*, p. 17 [Specializzazione per attività produttive; Boulevard costieri, Itinerari turistici e per il tempo libero]

“Tema 5.3 - INFRASTRUTTURE E SERVIZI - 5.3.2. Attrezzature e aree per i servizi”, in *DESCRIZIONE FONDATIVA. Piano Territoriale di Coordinamento, PROVINCIA DI GENOVA*, p. 17 [sulle funzioni insediabili]

“Tema 5.3 - INFRASTRUTTURE E SERVIZI – Ambito 1.3”, in *DESCRIZIONE FONDATIVA. Piano Territoriale di Coordinamento, PROVINCIA DI GENOVA*, p. 50-51 [sulle funzioni insediabili]

“Tema 5.4 - SISTEMA INSEDIATIVO – Ambito 1.3”, in *DESCRIZIONE FONDATIVA. Piano Territoriale di Coordinamento, PROVINCIA DI GENOVA*, p. 78-79 [su sintesi interpretativa - aree verdi di pausa e cornice, Fattori di criticità]

“Tema 5.5 – PAESAGGIO - 5.5.2 - ELEMENTI DESCRITTIVI - 5.5.2.1 - LETTURA DEL PAESAGGIO PER FASCE OMOGENEE” e “SINTESI INTERPRETATIVA”, in *DESCRIZIONE FONDATIVA. Piano Territoriale di Coordinamento, PROVINCIA DI GENOVA*, p. 7, 16, [...]

“Tema 5.5 – PAESAGGIO - 5.5.2 - ELEMENTI DESCRITTIVI - **5.5.2.2 - LETTURA DEL PAESAGGIO PER EPISODI**”, in *DESCRIZIONE FONDATIVA. Piano Territoriale di Coordinamento, PROVINCIA DI GENOVA*, p. 18, [...]

“Tema 5.5 – PAESAGGIO – Ambito 1.3”, in *DESCRIZIONE FONDATIVA. Piano Territoriale di Coordinamento, PROVINCIA DI GENOVA*, p. 36, 37, 38, 40, 41, 43 [...]



## Sommario

Premessa .....	400	Quartiere Darsena – Magazzini del Cotone .....	424
Quadro normativo e pianificatorio di riferimento .....	400	Fiera-Piazzale Kennedy-Punta Vagno.....	425
La pianificazione della costa a livello internazionale e nazionale.....	400	Punta Vagno – San Giuliano .....	426
Il Piano della Costa della Regione Liguria .....	401	Lido - Motonautica .....	427
L'Intesa del 1999 e il PRP del 2001 .....	404	Boccadasse - Vernazzola.....	428
Le competenze di natura paesistico-ambientale.....	404	Fronte Mare di Sturla .....	429
Il Progetto Waterfront .....	405	Litorale Quarto - Quinto .....	430
Demanio Marittimo .....	407	Fronte mare di Quinto – Porticciolo di Nervi .....	431
Usi urbani della linea costiera .....	411	Passeggiata di Nervi - Capolungo.....	432
La linea di costa.....	414	Sintesi interpretativa .....	433
Vesima.....	415	Sommario.....	434
Crevari .....	416		
Voltri litorale di ponente.....	417		
Voltri litorale di levante .....	418		
Marina di Prà .....	419		
Litorale di Prà-Pegli .....	420		
Fronte mare di Pegli.....	421		
Litorale di Multedo .....	422		
Marina di Sestri Ponente.....	423		