

664



AI COMUNE DI GENOVA
Archivio Protocollo Generale
Piazza Dante, 10 - 1° piano
16100 GENOVA

e, per conoscenza a:

Alla Sindaco del
COMUNE DI GENOVA
Prof. Marta Vincenzi
Via Garibaldi, 9
16124 GENOVA

REGIONE LIGURIA
Ufficio Protocollo
Via Fieschi, 15
16100 GENOVA

Al Direttore
Sviluppo Urbanistico e Grandi Progetti
Ing. Paolo Tizzoni
Via di Francia, 1
16154 GENOVA

PROVINCIA DI GENOVA
Ufficio Protocollo
Piazzale Mazzini, 2
16100 GENOVA

Al R.U.P. Dirigente del Settore Urban
Lab e Pianificazione in Area Portuale
Arch. Anna Iole Corsi
Calata De Mari
16126 GENOVA

AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA
Palazzo San Giorgio
Via della Mercanzia, 2
16100 GENOVA

OGGETTO : PROGETTO PRELIMINARE DEL PIANO URBANISTICO COMUNALE ADOTTATO CON D.C.C. N.92 DEL 07.12.2011
PRESENTAZIONE DI OSSERVAZIONI DELLA ILVA S.p.A. AI SENSI DELL'ART.38, COMMA 2, LETTERA d) DELLA LEGGE REGIONALE 4 SETTEMBRE 1997 N.36 E s.m.i.

Il sottoscritto Ing. Mario Cassano, [redacted] Ingegnere Libero Professionista iscritto con n° [redacted] all'Albo degli Ingegneri della provincia di Genova, con studio in [redacted] su mandato di **ILVA S.p.A.** proprietaria dello Stabilimento Industriale sito in Via Pionieri e Aviatori d'Italia, 8 – 16154 Genova Cornigliano, presenta le seguenti osservazioni al Progetto Preliminare del Piano Urbanistico Comunale, adottato con Delibera del Consiglio Comunale N.92 del 7 dicembre 2011, ai sensi dell'art.38, comma 2, lettera d) della Legge Regionale 4 settembre 1997 n.36 e s.m.i.

Tali osservazioni, composte da 12 pagine, sono allegate alla presente nota di trasmissione e siglate in ogni pagina dal sottoscritto e anche da ILVA S.p.A.

Genova, 30 aprile 2012

URBAN LAB - PIANIFICAZIONE
PRESA IN CARICO
FASC. N° 73 9 MAG. 2012

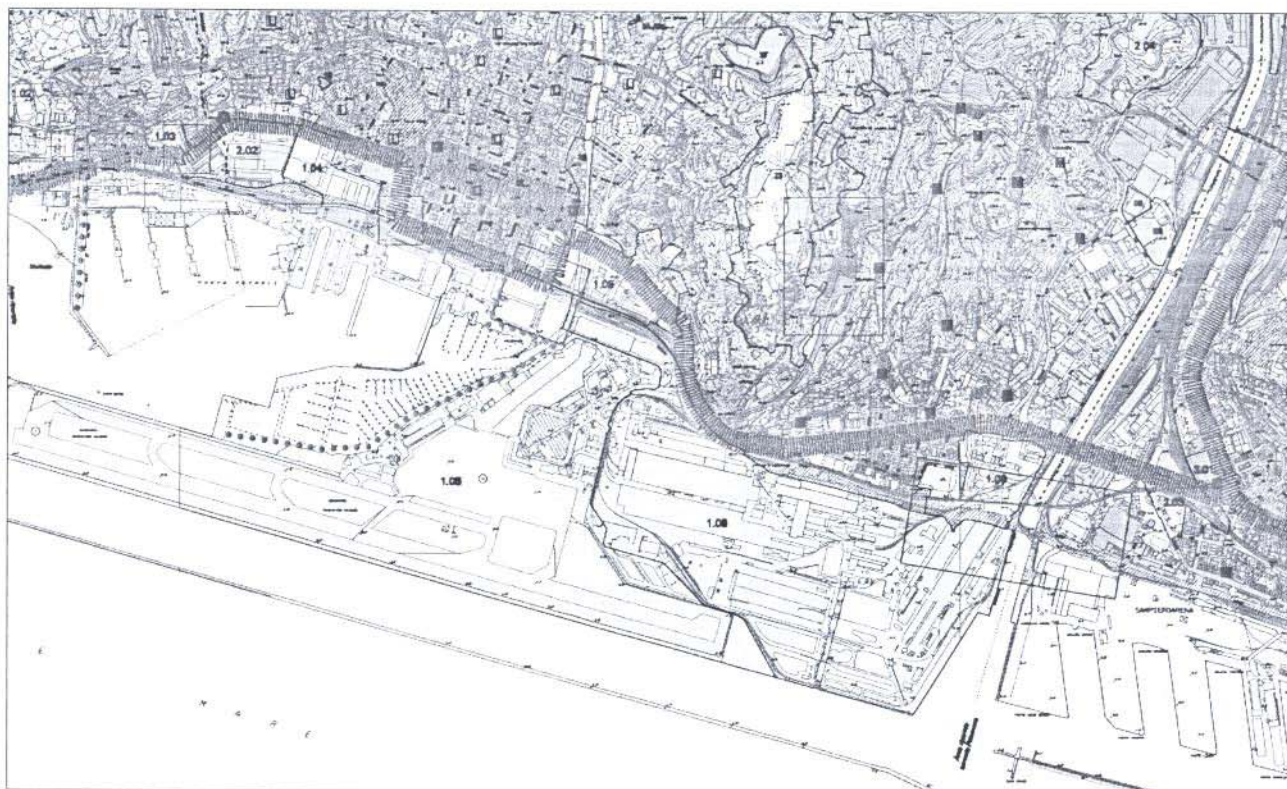
ILVA S.p.A.
(Il Direttore di Stabilimento)



Ing. Mario Cassano
[Signature]

SULL'URB. URBAN LAB.

OSSERVAZIONI DELLA ILVA S.p.A. AL PROGETTO PRELIMINARE DEL PIANO URBANISTICO COMUNALE ADOTTATO CON D.C.C. N.92 DEL 07.12.2011



PREMESSE

Come è noto l'area occupata dallo Stabilimento di proprietà dell'ILVA S.p.A. è stata oggetto negli ultimi anni di un percorso di profonda trasformazione sviluppatasi attraverso una ampia concertazione che, a partire dall'Accordo di Programma del 29/11/1999, reso esecutivo con D.P.R.L. n°52 del 29/03/2000, ha visto coinvolti e partecipi, insieme ad ILVA, Presidenza del Consiglio, Ministeri competenti, Regione Liguria, Provincia di Genova, Comune di Genova, Autorità Portuale di Genova, Società Aeroporto di Genova, Associazione degli Industriali di Genova e Organizzazioni Sindacali.

A seguito delle disposizioni contenute nell'art.53 della legge 28.12.2001 n.488 (sdemanializzazione, ad eccezione delle banchine, delle aree del demanio portuale, sulle quali insisteva gran parte dello Stabilimento ILVA), è stato sottoscritto, *in data 8 ottobre 2005*, l'Atto modificativo dell'Accordo di Programma (reso esecutivo con D.P.R.L. n.88 del

20.10.2005), che ha definito l'assetto complessivo e definitivo dell'intera area di Genova Cornigliano.

Sulla base di tale Accordo e degli atti connessi e conseguenti, è stata concessa ad ILVA, in diritto di superficie della durata di sessanta anni, fino al 22.12.2065, una parte delle aree come sopra sdemanializzate, allo scopo di garantire la permanenza, il riassetto, il consolidamento e lo sviluppo delle lavorazioni a freddo, di deposito e logistiche dello Stabilimento di Cornigliano, destinando, previa bonifica, alla riqualificazione urbana di Cornigliano, alla viabilità pubblica ed a funzioni logistico-portuali la restante parte delle aree rilasciate dallo Stabilimento.

Con la sottoscrizione dell'Atto Modificativo le parti pubbliche ed istituzionali, ciascuna per quanto di sua competenza, hanno inteso definire la disciplina complessiva ed esaustiva dei rapporti relativi alle aree del polo siderurgico di Genova-Cornigliano, impegnandosi ad adeguare a quanto convenuto gli strumenti urbanistici.

Il tutto per consentire in capo a ILVA S.p.A. il consolidamento e lo sviluppo in loco delle attività industriali, di deposito e di logistica, con esclusione delle lavorazioni fusorie dell'acciaio, sulla base di un quadro urbanistico, ambientale ed autorizzatorio definito.

Il predetto intervento su Cornigliano viene anche sinteticamente descritto nel sito Urban Center del Comune e correttamente annoverato tra gli interventi di Rigenerazione Urbana rilevanti a livello cittadino.

La Rigenerazione Urbana





Sulla base dell'Accordo di Programma del 2005 e della successiva Convenzione Attuativa sottoscritta tra Società per Cornigliano e ILVA, è stato quindi, da quest'ultima, impostato il piano di investimenti necessari per attuare il processo di riorganizzazione edilizia ed impiantistica dello Stabilimento, al fine di adeguare il lay-out alla nuova perimetrazione ed all'obiettivo di consolidare e sviluppare l'attività industriale, migliorandone la compatibilità ambientale.

La miglior definizione dei settori d'intervento, compresi nel nuovo perimetro di Stabilimento definito dall'Accordo, i relativi parametri urbanistici e gli interventi necessari per soddisfare le condivise necessità di consolidamento e sviluppo dell'attività produttiva di ILVA, sono stati dettagliatamente descritti nello Schema di Assetto Urbanistico presentato da ILVA ed approvato con D.C.C. n.65 del 15.09.2009.

Oltre che per il necessario rispetto formale delle norme, lo Schema di Assetto Urbanistico è stato redatto al fine di rendere note e condivise le previsioni complessive di ridisegno dello Stabilimento e fornire in maniera semplice e sintetica una descrizione del previsto assetto finale, dal punto di vista urbanistico ed edificatorio, del comprensorio occupato dallo Stabilimento ILVA di Genova.

All'approvazione dello S.A.U. ha fatto seguito la definizione puntuale delle norme di attuazione concretizzatasi con la sottoscrizione, in data 3 novembre 2009, della Convenzione tra Comune di Genova e ILVA S.p.A. per l'attuazione degli interventi previsti dallo Schema di Assetto Urbanistico relativo al polo siderurgico di Genova Cornigliano, Municipio VI Medio Ponente.

OSSERVAZIONI

Descrizione Fondativa

Le brevi premesse sopra riportate hanno lo scopo di evidenziare come, a conclusione di un'intensa e prolungata fase concertativa, **il quadro di previsione urbanistica, ambientale ed edificatoria delle aree occupate dallo Stabilimento ILVA appaia ampiamente definito**, in totale accordo con la Civica Amministrazione (oltre che con Provincia di Genova, Regione Liguria, Presidenza del Consiglio, Ministeri competenti, Prefettura di Genova, Autorità Portuale di Genova, Agenzia del Demanio, Società Aeroporto di Genova, ANAS, Società per Cornigliano, Associazione degli Industriali di Genova e organizzazioni sindacali) **e, pertanto, a tale quadro di previsione, ampiamente concordato, deve chiaramente conformarsi il nuovo Piano in ogni sua parte.**

Ciò trova conferma, anche, nella stessa *Descrizione Fondativa del PUC preliminare*, ove nel capitolo *Sistema Produttivo - Indicazioni del P.T.C.-I.P. a livello di distretto e sua attuazione (pag.327 e 328)*, si fa riferimento all'attuazione delle previsioni urbanistiche in esso contenute rispetto al polo siderurgico di Cornigliano, con esplicito riferimento ai citati accordi che hanno portato alla nuova configurazione del suo assetto, per concludere come, nella sostanza, si sia esaurita l'attività di pianificazione del suddetto piano.

Si osserva che lo S.A.U. citato (*p.to 2 pag 328*) non è in via di definizione ma è stato approvato con D.C.C. n.65 del 15.09.2009, come correttamente riportato più avanti nella stessa *Descrizione Fondativa* al capitolo *Sistema Produttivo - Zone Produttive individuate dal PUC 2000 - Medio Ponente, al punto 9 Area stabilimento ILVA (pag.368)*, ove viene descritto puntualmente quanto convenuto per l'assetto definitivo dell'area in diritto di superficie ad ILVA per 60 anni e per le aree di banchina ad essa rilasciate in concessione sessantennale.

Nel prosieguo, al capitolo *Stato di attuazione del PUC vigente - Municipio VI Medio Ponente*, l'intervento sul polo siderurgico di Cornigliano viene correttamente rappresentato tra gli *interventi attuati (in verde sullo stralcio cartografico a pag.626)*

Poiché l'area di Stabilimento è anche ricompresa *nell'Ambito 23 del Piano della Costa nel territorio del Comune di Genova (vedi Descrizione Fondativa - Sistema Portuale e Litorale Pag.403)*, sembra indispensabile, **nell'ambito dei necessari interventi di raccordo tra P.U.C. e P.R.P., procedere anche ad un adeguamento del Piano Regolatore Portuale ai contenuti dell'Accordo** ed agli atti successivi e conseguenti atteso che, ad oggi, non risulta tener conto né dell'Atto Modificativo del 2005 né dello S.A.U. approvato.

Documento degli Obiettivi

Documento degli Obiettivi del Piano Urbanistico Comunale 2010 (a pag.17) a proposito del Tema A: Sviluppo Socio-Economico e delle Infrastrutture, con riferimento all'obiettivo A3 - Incremento della Competitività del Porto di Genova a livello europeo, (obiettivo invariabile):

tra le *Principali azioni necessarie* è stato genericamente previsto: **“Aggiornamento dell’Accordo di Programma per l’Area di Intervento 12 – Polo manifatturiero di Cornigliano anche per il reperimento di nuove aree per la logistica portuale.”**

Si osserva che tale previsione è in netto contrasto con l’Accordo di Programma del 2005 che, come detto, definiva l’assetto complessivo e definitivo dell’intera area di Genova Cornigliano. Tale Accordo di Programma deve essere recepito nel nuovo P.U.C.

Una dicitura come quella sopra riportata, inserita tra gli *Obiettivi Invariabili di Piano*, oltretutto non esplicitamente riferita alle aree esterne allo Stabilimento ILVA, potrebbe generare incertezza rispetto alla definitività dell’assetto dell’area così come definito dall’Accordo di Programma del 2005. E’ importante, invece, sottolineare che, proprio in attuazione dell’Accordo di Programma, nel frattempo è stata dismessa l’attività siderurgica a caldo, sono state restituite alla città le aree necessarie per viabilità, riqualificazione del quartiere e logistica portuale e, inoltre, a valle dell’approvazione pressoché unanime, nel 2009, di un nuovo Schema di Assetto Urbanistico, ILVA ha già realizzato, con ingentissimi investimenti, una profonda riconversione dello Stabilimento, adeguando immobili ed impianti per la sua attività industriale, tecnologicamente avanzatissimi e ambientalmente compatibili.

Gli accordi sottoscritti nel 2005 e più volte citati costituiscono una chiara scelta di pianificazione territoriale, urbanistica ed ambientale e comportano l’impegno delle Amministrazioni firmatarie ad adeguare gli strumenti Urbanistici agli accordi sottoscritti.

La sottoscrizione di un Accordo di Programma di valenza nazionale non può non costituire una forte garanzia che gli investimenti effettuati e da effettuare, conseguenti a tale Accordo, trovino stabilità in un quadro normativo certo e duraturo.

Documento degli Obiettivi del P.U.C. 2010 (a pag.20), con riferimento all’Obiettivo A5 – Rafforzamento dell’Intermodalità e dell’Utilizzo del trasporto pubblico (obiettivo invariabile):

vale la pena di osservare che, nelle *declinazioni indicative dell’obiettivo per il Municipio VI Medio Ponente*, sarebbe utile inserire una voce relativa alla **previsione d’implementazione del trasporto pubblico** e del relativo sistema logistico di supporto, che avrebbe un duplice scopo:

- **sopperire al notevole allontanamento dell’accesso allo Stabilimento ILVA da Stazioni Ferroviarie e da fermate dei mezzi pubblici**, conseguente alla cessione delle aree prevista in Accordo per consentire la realizzazione dell’asse urbano di scorrimento a mare e la logistica portuale;
- **istituire un utile accesso alle aree portuali.**

Un adeguamento anche del Piano Urbano di Mobilità (P.U.M.) in tal senso, che consenta ai moltissimi cittadini che ogni giorno si recano al lavoro presso l’ILVA di poter raggiungere il luogo di lavoro senza dover necessariamente utilizzare, come avviene oggi, l’auto privata, collimerebbe certamente con la scelta di fondo del Piano di privilegiare il Trasporto Pubblico (*Descrizione Fondativa - pag.297*).

Contribuirebbe inoltre a soddisfare quanto previsto (a pag.26) a proposito del Tema C: *Qualità Ambientale e Difesa del Territorio – Obiettivo C1 – Riduzione dell’Inquinamento*

Atmosferico, Acustico e Luminoso (obiettivo invariabile) riducendo l'inquinamento acustico e ambientale dovuto al traffico veicolare urbano.

Declinazioni indicative dell'obiettivo per il Municipio VI Medio Ponente:

sarebbe utile inserire una voce relativa all'adozione di *misure di mitigazione dell'impatto acustico da realizzare all'esterno del perimetro dello Stabilimento.*

A tal proposito può essere utile rammentare quanto recita l'Articolo 21 dell'Atto modificativo dell'Accordo di Programma:

"Regione Liguria, Comune di Genova e Provincia di Genova provvederanno a verificare ed adeguare, entro un anno dalla firma del presente accordo, il piano di zonizzazione acustica relativo al territorio di Genova-Cornigliano per assicurare, come già previsto dall'art. 11, comma secondo, dell'Accordo di Programma 29 novembre 1999, che l'insediamento produttivo ILVA S.p.A. di Genova-Cornigliano possa operare con un valore di propria emissione massima, al confine dello stabilimento, di 65 dB.

A tal fine restano di competenza del Comune di Genova eventuali misure di mitigazione dell'impatto acustico da realizzare all'esterno del perimetro dello Stabilimento necessarie ad assicurare l'osservanza del predetto limite ai fini dell'attività di ILVA S.p.A."

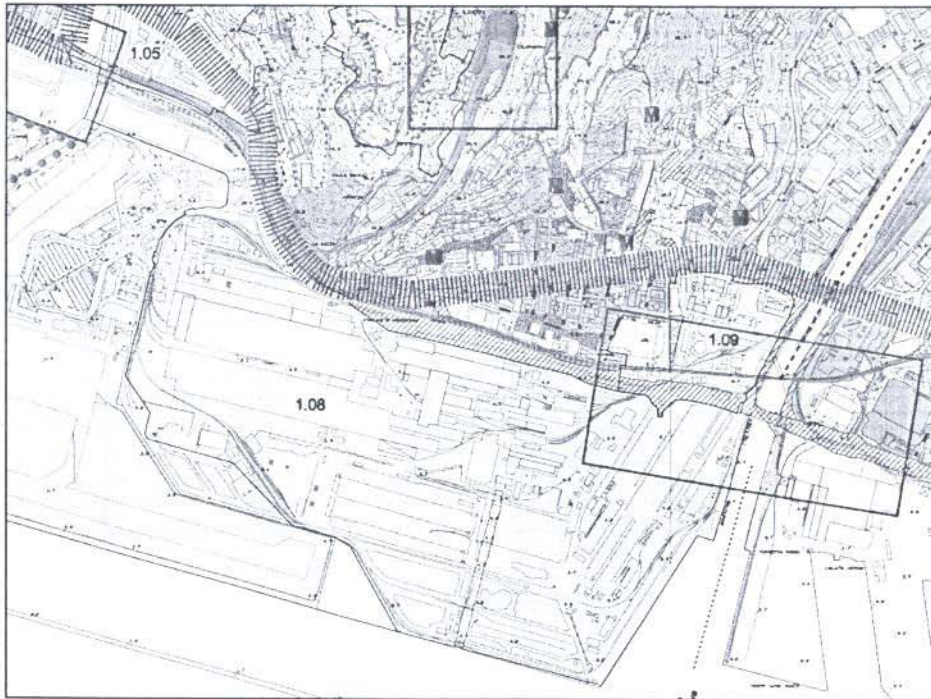
Stralcio variante alla Zonizzazione Acustica

(approvata con D.C.C. n.54/2008)



Disciplina d'uso del territorio

Tutto quanto su esposto concorre a far ritenere che, allo stato attuale, **non sussistano più validi motivi per annoverare le aree dello Stabilimento ILVA** tra quelle comprese **in Aree di Concertazione e Distretti di Trasformazione** essendosi, come visto, conclusa nel 2005 la fase concertativa e puntualmente definita, con l'approvazione dello S.A.U. nel 2009, la fase di trasformazione urbanistica-edilizia.



Si ritiene pertanto che, anche in considerazione delle considerevoli opere edilizie ed impiantistiche ad oggi già realizzate, con ingenti investimenti, da ILVA S.p.A. nel rispetto ed in attuazione dell'Accordo e dello S.A.U. approvato, **il comparto costituito dall'area compresa nel perimetro di Stabilimento debba essere ormai considerato un Ambito di Riquilificazione urbanistica Produttivo-Industriale (AR-PI)**, con ciò consolidandone la destinazione ampiamente convenuta e prevedendo per esso le infrastrutture necessarie al suo sviluppo.

In tal senso, anche al fine di favorire una corretta valutazione delle infrastrutture utili al consolidamento ed allo sviluppo dell'attività industriale, di deposito e logistico-portuale, dovrebbero essere **aggiornate tutte le Tavole di Piano**, sia a livello urbano di città sia a livello locale di municipio, **riportando i confini definitivi** e, ove necessario, **i punti d'accesso dello Stabilimento ai quali deve giungere la viabilità pubblica**.

La scelta di tale diverso inquadramento nella disciplina d'uso del territorio, automaticamente invalida l'esistenza stessa della scheda relativa al *distretto speciale di concertazione n.1.08 – Polo industriale di Cornigliano – Municipio VI Medio Ponente*, rendendo superfluo elaborare ulteriori osservazioni sulla scheda stessa.

Scheda nella quale, per altro, sono riscontrabili notevoli incongruenze rispetto al contenuto dell'Accordo di Programma del 2005 e degli atti conseguenti da esso derivanti, nonché una numerazione dei settori e, più in generale, una specifica disciplina urbanistica puntuale difforme da quella convenuta nello S.A.U. approvato, al quale si rimanda

Alla luce di quanto sopra detto, e della obbligatorietà degli impegni assunti con l'Accordo di Programma del 2005 e con gli atti successivi e conseguenti, occorre inquadrare lo Stabilimento ILVA di Genova Cornigliano nell'ambito più congruente con l'assetto urbanistico ed infrastrutturale definito dagli accordi, per evitare contraddizioni o possibili confusioni interpretative in sede di applicazione pratica.

Con riferimento alle *Disposizioni Finali delle Norme Generali (art.24 pag.26)*, si osserva che potrebbe essere utile chiarire, a scanso di equivoci, che **vengono fatti salvi oltre ai P.U.O. anche gli S.A.U. approvati.**

Assetto infrastrutturale Insediativo (Tav.2.4) e Sistema della Mobilità (Tav.2.5)

L'allontanamento dell'accesso Est dello Stabilimento da Stazioni ferroviarie e fermate Bus, dovuto alla cessione delle aree occupate dalle dismesse attività siderurgiche a caldo, rende certamente indispensabile la realizzazione della stazione ferroviaria di previsione Cornigliano S.G.d'Acqui, in corrispondenza dell'Ex-Rimessa AMT, naturalmente **prevedendo un asse viario urbano che consenta di raggiungere anche l'ingresso dello Stabilimento.**

Meriterebbe, quindi, di essere previsto e rappresentato con evidenza nelle tavole di Piano oltre al nuovo confine di Stabilimento con i relativi accessi, il percorso stradale e pedonale della viabilità pubblica di collegamento tra la nuova strada di scorrimento a mare ed il nuovo accesso Est allo Stabilimento (già da tempo operativo ma servito, ancora oggi, da viabilità provvisoria).

Nelle *Norme di Conformità*, in relazione ai *Nodi Infrastrutturali SIS-I-5 al punto 9 (pag.75)* si fa riferimento alle sole connessioni tra la strada di scorrimento a mare e le viabilità urbane esistenti, senza rammentare la necessità di una connessione con una nuova viabilità urbana, non ancora esistente, che porti allo Stabilimento.

D'altronde anche nella *Descrizione Fondativa* ove si parla di *Infrastrutture e Logistica (pag.524)* non si fa cenno al collegamento della viabilità pubblica con l'area industriale ILVA.

Con riferimento al *Sistema dei Servizi Pubblici a livello locale di municipio (Tav.36 e Tav.37)* si nota l'assenza sulle aree rilasciate da ILVA di ogni previsione, mancando anche quelle previste nell'Accordo di Programma, al quale si rimanda.

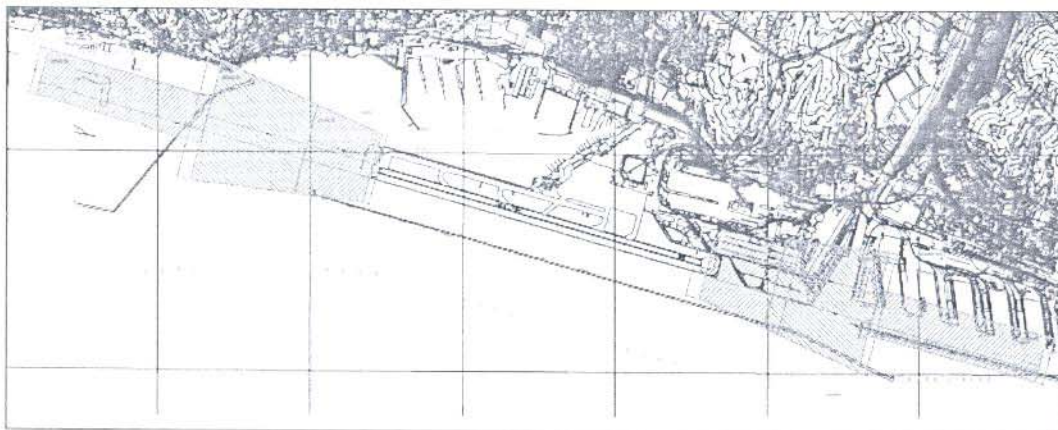
Si osserva che la presenza della stella verde indicativa della previsione di una possibile *fermata del trasporto pubblico via mare - Rete dei Piccoli Progetti* - posizionata in prossimità della banchina ILVA sul Polcevera (*Tav.37*) deve essere collocata in posizione tale da non limitarne l'operatività, chiaramente su aree esterne allo Stabilimento e alla banchina in concessione a ILVA, e collegata ad una viabilità pubblica definita che ne renda evidente la fruibilità.

Regime Vincolistico

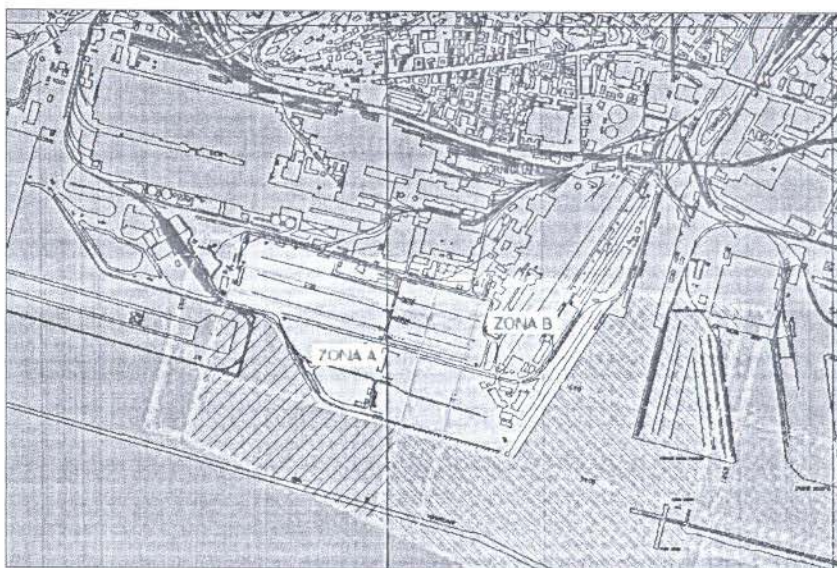
Si richiama l'attenzione sulla necessità di evidenziare il regime vincolistico che interessa anche l'area di Stabilimento (già, a suo tempo, descritto nello S.A.U.) avendo osservato l'assenza, nella relativa cartografia di piano e nelle norme, delle indicazioni riferite ai seguenti vincoli:

- **Zone di Tutela Rischio Aeronautico** (Art.707 Cod. Navigazione - Regolamento Costruzione ed Esercizio Aeroporti Ed.2 -2008 cap.9, p.to 6) che pongono limitazioni del carico antropico e delle destinazioni d'uso e quindi all'edificazione, come risultano anche dal Piano di Rischio trasmesso dal Comune di Genova a ENAC e da questa approvate con nota prot.n°0026502/API/DirGen in data 27/03/2009

Zone Tutela Rischio Aeronautico (Art.707 Cod.Navigazione - Regolamento Costruz.ed Eserc.Aeroporti Ed.2 -2008 cap.9)

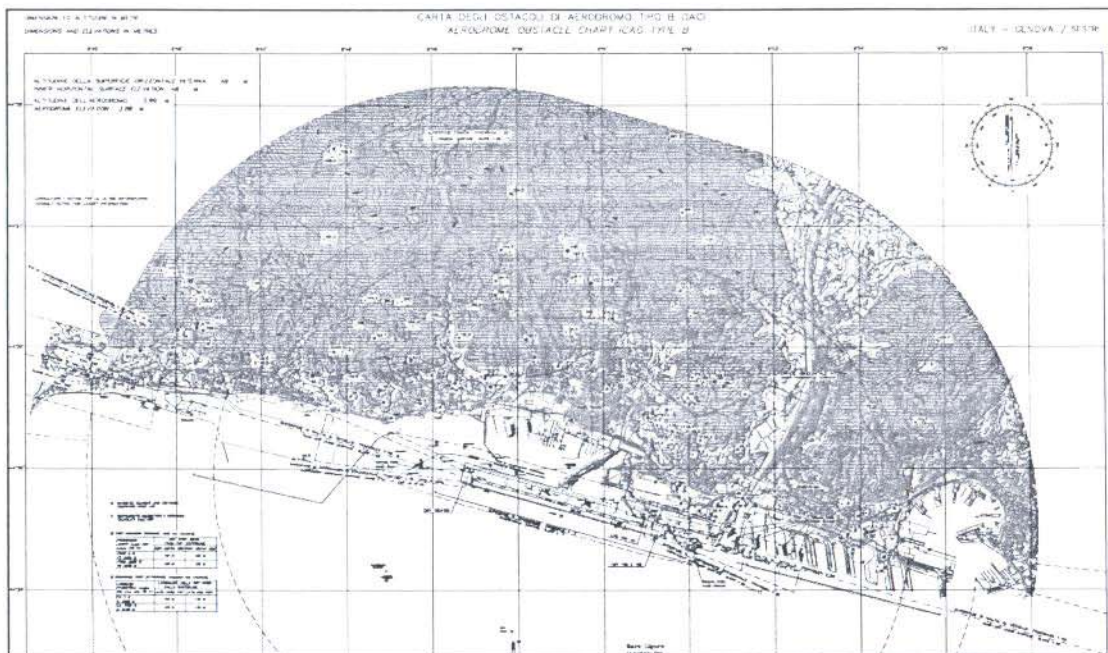


Zone Tutela Rischio Aeronautico su area ILVA

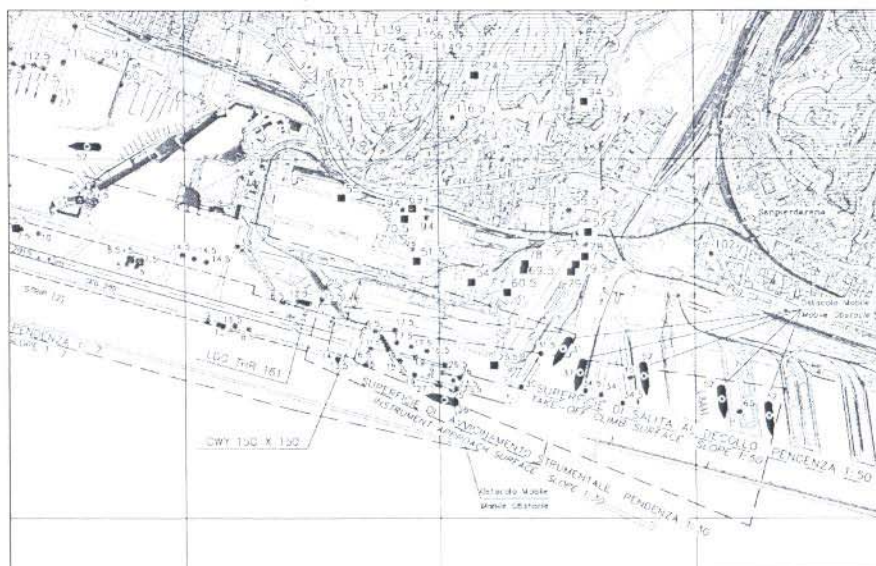


- **Zone di vincolo sulle aree antistanti la pista di atterraggio e decollo aereo** come previste nella Carta degli Ostacoli di Aerodromo tipo B OACI che comportano divieto e/o comunque limitazioni alla costruzione e/o all'installazione di ostacoli permanenti, o anche temporanei, alla navigazione aerea

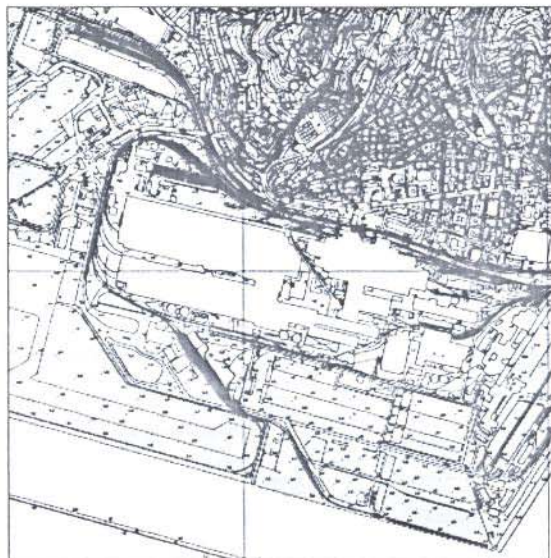
Carta degli ostacoli da aerodromo tipo B - ICAO Type B.



Carta degli ostacoli da aerodromo su area ILVA.



- Zona di tutela paesaggistica compresa nella fascia di rispetto a 300 m. dal mare di cui al D.Lgs. n.42/2004 e s.m.i.



Con riferimento a quest'ultimo vincolo paesaggistico poi, il nuovo PUC potrebbe, e dovrebbe, costituire una buona occasione per **promuoverne finalmente l'eliminazione**. È ormai evidente, infatti, l'oggettiva inutilità di un vincolo paesaggistico riferito ad un'area costiera per la quale è confermata la destinazione industriale e logistico-portuale, nella quale, oltretutto, i macro interventi sono stati assoggettati a SAU ed i vincoli aeronautici non consentono edificazioni significative nella fascia a 300 metri dal mare.

Rischi di Incidenti Rilevanti

Con riferimento alla cartografia di piano riportante le Aree di Osservazione Stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante (Tav.2.3) si osserva che non compare alcuna indicazione riferita allo Stabilimento ILVA.

Come è noto **lo Stabilimento ILVA ha presentato nel 2009 la Notifica prescritta dall'art.6 del D.Lgs.334/99 come modificato dal D.Lgs.238/05** relativamente agli impianti ELT1 ed ELT2 per i quali, tuttavia, l'area di osservazione non si estende all'esterno dei confini di Stabilimento.

CONCLUSIONI

Con le presenti Osservazioni, relative alle aree occupate dallo Stabilimento ILVA di Genova, si è inteso fornire un contributo alla stesura del nuovo P.U.C. evidenziando come alcune attuali previsioni del progetto preliminare del P.U.C. contrastino sia con quelle dell'Accordo di Programma e degli atti successivi e conseguenti, sia con quelle dello S.A.U. approvato, che vanno, al contrario, richiamate integralmente nel nuovo P.U.C. Certi che codesta Amministrazione vorrà recepire le presenti Osservazioni e si adopererà per effettuare, coerentemente, al Piano le necessarie integrazioni ed opportune modifiche proposte, restiamo a disposizione per ogni eventuale maggior chiarimento.

Genova, 30 aprile 2012

Ing. Mario Cassano