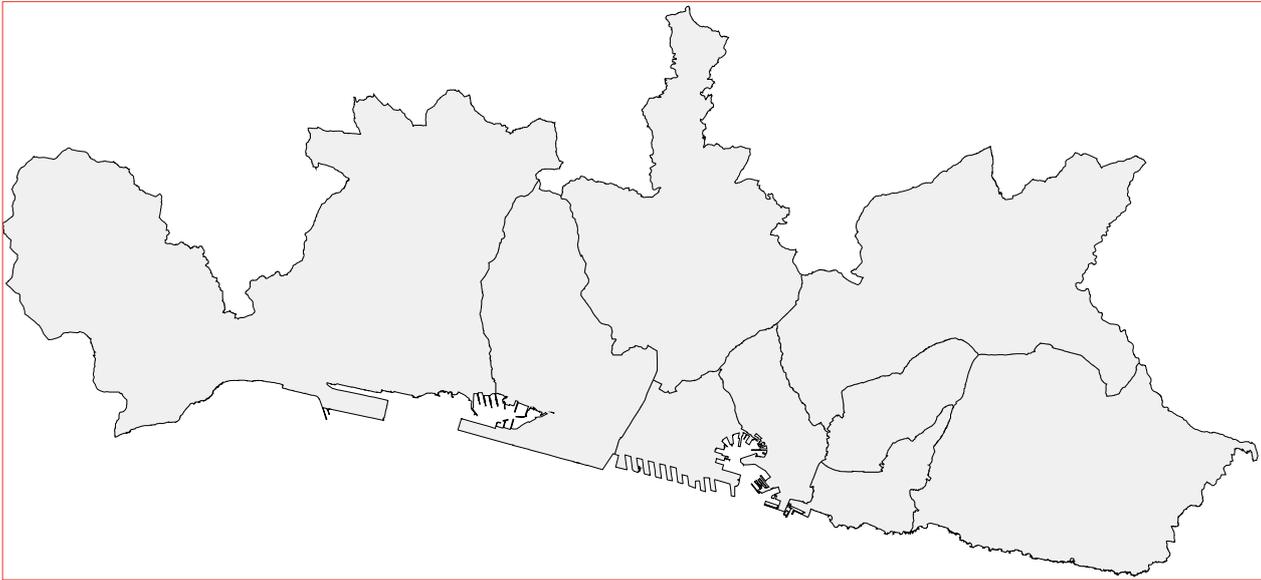




COMUNE DI GENOVA

GENOVA
MORE THAN THIS

PIANO URBANISTICO COMUNALE



RELAZIONE

Intesa ex art. 38, comma 2, lett.f) della L.R. 04 09 1997 n.36

OSSERVAZIONI SUL PROGETTO PRELIMINARE DI PUC PRESENTATE DA AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE ED ENTI DI GESTIONE

Sono state presentate da parte degli Enti di seguito individuati osservazioni di seguito numericamente individuate.

ENAC osservazione n. 583;

SOCIETA' FS SISTEMI URBANI SRL. GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE osservazione n.. 616;

AGENZIA DEL DEMANIO FILIALE LIGURIA osservazioni n.. 621;622;623

AUTORITA' PORTUALE osservazione n. 803

COMANDO IN CAPO DEL DIPARTIMENTO MARINA MILITARE ALTO TIRRENO LA SPEZIA osservazione n. 816;

In merito si evidenzia che:

- Gli Enti suindicati, nell'espore osservazioni nei confronti del Progetto Preliminare di P.U.C., non rilevano che le previsioni del piano confliggono con gli interessi sottesi alla funzione istituzionale dei beni pubblici rientranti nelle specifiche sfere di appartenenza.
- Le predette osservazioni riguardano in alcuni casi aspetti direttamente riferibili alla corretta individuazione e destinazione d'uso dei beni appartenenti al demanio o al patrimonio indisponibile, volte a confermare e meglio definire la connotazione del bene per le finalità ad esso immediatamente pertinenti, e considerazioni che preludono ad un diverso utilizzo dei beni in esame;

L'orientamento dell'Amministrazione è di recepire nella sostanza le osservazioni, nelle parti in cui sono funzionali alla conferma della destinazione d'uso demaniale/patrimoniale del bene, e di valutare le considerazioni che preludono alla valorizzazione dei beni in un'ottica ampia, che tenga conto degli obiettivi strategici e delle esigenze di tutela e di corretta disciplina del territorio urbano presidiate dal P.U.C..

L'intesa con Autorità Portuale (che, con deliberazione del Comitato Portuale in data 30 aprile 2014, ha approvato l'intesa sul P.U.C. adottato, ai sensi dell'art. 38, comma 2, lettera f) della Legge regionale n. 36/1997 e s.m.i.) viene trattata in apposito paragrafo.

Per quanto riguarda le osservazioni presentate dagli altri Enti, le stesse sono trattate nell'elaborato 2.4. "Controdeduzioni osservazioni", nel rispetto degli indirizzi sopra indicati.

A prescindere da esplicito approfondimento istruttorio delle singole osservazioni , analizzate punto per punto in sede di controdeduzioni si può in generale tratteggiare quella che è la linea di comportamento generale assunta dall'Amministrazione al riguardo.

Per quanto concerne la trattazione delle osservazioni terrà conto delle diverse finalità sopra individuate.

Nell'attuale fase ci si muove in un contesto in cui , i Soggetti cd. istituzionali , come peraltro quelli di cui trattasi, hanno assunto natura giuridico patrimoniale di società per azioni . Questo fatto ha comportato e comporta il trovarsi, nella valutazione, di fronte ad un patrimonio di beni qualificati quali beni di proprietà e come tali soggetti ad un regime civilistico, ma che, a fronte della funzione istituzionale dagli stessi svolta e della destinazione di pubblico servizio che generalmente hanno conservato, sono equiparati a beni appartenenti al patrimonio indisponibile dello Stato , pertanto come tali non possono essere sottratti alla loro elettiva destinazione pubblicistica senza il consenso dell'Ente che li possiede e gestisce.

Conseguentemente , laddove l'osservazione tratta aspetti inerenti ai beni intesi come beni destinati ad un pubblico utilizzo lo stesso non può prescindere da approfondimenti interlocutori volti alla composizione dell'intesa di cui all'art. 38 comma...

Diversamente, laddove il bene in esame, pur appartenendo di per sé al demanio, risulti suscettibile , in proiezione futura, di recupero più consono, rendendolo collocabile sul mercato immobiliare , si prelude ad un fine di valorizzazione dello stesso. In tale caso, una volta acquisito il consenso da parte dell'Ente proprietario, si aprono scenari che preludono a diverse finalità, attuabili secondo dedicate formalità giuridico amministrative.

Controdeduzioni alle osservazioni di Autorità Portuale ai fini del raggiungimento dell'intesa ex art. 38 comma 2 lett. f) della L.U.R.

Il Comune di Genova ha consegnato ad Autorità Portuale di Genova il progetto preliminare del PUC comprendente la Descrizione Fondativa, il Documento degli Obiettivi, la Struttura del Piano costituita da carte e norme.

In data 09/05/2012 Autorità Portuale di Genova ha presentato l'osservazione, protocollata dal Comune con P.G. n. 150764 del 14/05/2012 e rubricata come osservazione al n° 803, riguardante le aree demaniali di sua competenza ovvero le aree di interesse ai fini del raggiungimento dell'intesa prevista ex art. 38, comma 2 lett. f) della legge urbanistica regionale n. 36/1997.

Nel presentare tale documento, Autorità Portuale ha comunicato che dette osservazioni conseguono all'esame del progetto preliminare del P.U.C. comprensivo di: Descrizione Fondativa, Documento degli Obiettivi, Struttura del Piano e sono espresse ai fini del raggiungimento dell'intesa ex art. 38 comma 2 lett. f) della L.U.R..

La Stessa Autorità, evidenzia, a valle della collaborazione già instaurata con il Comune di Genova, che i documenti esaminati sono in linea di massima condivisibili e con le suddette osservazioni e vengono richiamati alcuni aspetti di pianificazione portuale che meritano ulteriori dettagli e delucidazioni.

Le osservazioni sono state di seguito riportate e catalogate, mediante lettere di riferimento, al fine di renderne più comprensibile nel prosieguo il riferimento tra ogni specifica osservazione e la inerente valutazione di merito:

a) Descrizione Fondativa Sistema Portuale e Litorale

Si osserva che fra gli stralci cartografici riferiti all'ambito portuale manca il riferimento principale costituito dal vigente Piano Regolatore Portuale, Piano peraltro descritto nell'ambito del capitolo di riferimento.

b) Documento degli Obiettivi Obiettivo A3 - Incremento della competitività del Porto di Genova a livello Europeo

b1) Si osserva la non stretta pertinenza dell'incremento delle funzioni aeroportuali, nell'ambito dell'obiettivo suddetto.

Si richiede dunque di stralciare dalle "principali azioni necessarie" il riferimento all'aeroporto: "Potenziamento delle funzioni portuali, ~~aeroportuali~~ e delle funzioni intermodali connesse;"

b2) Si osserva come lo sviluppo delle opportune infrastrutture portuali possa essere ricondotto a modelli concettuali indicativi e tuttavia allo stato non vincolanti.

Si propone pertanto nell'ambito delle "principali azioni necessarie" la seguente modifica:

"Collaborazione con l'Autorità Portuale nella redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale perseguendo integrazione e sinergia tra gli strumenti urbanistici di competenza comunale e portuale ~~sviluppando l'ipotesi del "porto fabbrica"~~ prevedendo gli sviluppi delle infrastrutture portuali **necessarie e sviluppando l'ipotesi del "porto fabbrica"** e ~~per il soddisfacimento di necessità non perseguibili nella dimensione del "porto lungo"~~.

b3) Si osserva come la dislocazione delle piattaforme logistiche potrà avvenire preferibilmente ma non esclusivamente lungo il Corridoio 24.

Si propone pertanto nell'ambito delle "principali azioni necessarie" la seguente modifica:

"Promozione ed investimento nello sviluppo dei centri intermodali e delle piattaforme logistiche, situate **anche** sulla direttrice del Corridoio 24 Genova - Rotterdam, e del mercato di riferimento del Porto di Genova, attraverso le necessarie intese a livello istituzionale ed amministrativo;"

b4) *Declinazioni indicative dell'obiettivo*

Si osserva che le declinazioni dell'obiettivo a livello municipale non risultano coerenti con l'obiettivo stesso.

Si richiede pertanto lo stralcio di tutte le proposte in quanto non inerenti o addirittura in contrasto con l'obiettivo in cui si inseriscono.

c) **Normativa**

Relazione Descrittiva dell'apparato normativo

Rapporto con il Piano Regolatore Portuale di Genova

c1) Litorale di Multedo e porto petroli

Al fine di garantire l'ottimizzazione e la funzionalità delle limitrofe aree portuali, si propone la seguente modifica:

“Litorale di Multedo e Porto Petroli, per garantire, a seguito della **prospettata** dismissione dell'uso connesso alle attività petrolchimiche, il riutilizzo per funzioni urbane di parte del Molo Occidentale dell'esistente Porto Petroli, **compatibilmente con le limitrofe funzioni portuali**”

c2) Calata Gadda-Fiera

Si osserva che non è perseguibile la realizzazione di una fascia di connessione senza una corrispondente riorganizzazione e un potenziamento dell'intero settore.

Si propone quindi:

“Calata Gadda-Fiera, per creare una fascia continua di connessione, anche ciclopedonale, comprensiva dei punti di relazione ed accesso al mare ed alla città, in continuità col sistema di passeggiate di Corso Italia a levante e del Porto Antico a ponente, **nell'ambito di un ridisegno complessivo del settore delle Riparazioni.**”

Distretti di Trasformazione

1. Distretti speciali di concertazione

c3) Si osserva che nei vari Distretti si rimanda sempre ad ulteriori e più approfonditi strumenti pianificatori ed attuativi, in conformità con le linee guida condivise dalla Descrizione Fondativa e il Documento degli Obiettivi; trattandosi principalmente di dare attuazione ad obiettivi e indirizzi condivisi, si ritiene che la conseguente disciplina di dettaglio trovi nei diversi strumenti di attuazione il corretto riferimento programmatico e procedurale, fermo restando che, dove necessario, lo strumento attuativo potrà prevedere eventuali varianti al PUC.

Si propone pertanto la modifica:

“Si tratta di porzioni della città dove, per la grande rilevanza dei temi da affrontare, la complessità dei profili tecnici da risolvere e la compresenza di più soggetti istituzionali ed economici coinvolti, il Piano ~~si limita ad indicare~~ **indica** gli obiettivi della trasformazione attesa e **rinvia**, ~~dando atto che il percorso di pianificazione generale non è ancora con concluso e che si dovrà procedere, una volta conclusa la fase della concertazione,~~ **alla redazione di specifici strumenti di concertazione e attuativi, che là dove necessario, potranno prevedere eventuali varianti Integrative al PUC. e** ~~specifiche varianti integrative ai sensi dell'art. 44, comma 2, della L.R. 36/1997 e, pertanto, coerenti con la Descrizione Fondativa e con il Documento degli Obiettivi del Piano.”~~

d) **Norme Generali**

d1) ART. 6)- Attuazione del piano

Si osserva che il Piano individua quali strumenti attuativi tre diverse tipologie (1. Interventi diretti di attuazione del P.U.C., 2. Interventi indiretti di attuazione del P.U.C., 3. Studio Organico

d'Insieme), tuttavia nell'ambito dei Distretti vengono spesso indicate modalità diverse da quelle di cui sopra.

d2) ART. 12)- Destinazioni d'uso

Impianti Produttivi Speciali e Tecnologici

Si osserva la non pertinenza della funzione “depositi e aree di manipolazione e riparazione dei container”, all'interno della categoria 7.4 Impianti produttivi speciali e tecnologici.

Si rende quindi necessaria la seguente modifica del punto 7.4:

“Attività produttive classificate a rischio di incidente rilevante, ~~depositi e aree di manipolazione e riparazione dei container~~, impianti per trattamento, smaltimento e recupero di rifiuti urbani e speciali, impianti speciali e installazioni tecnologiche non a carattere locale.”

Le funzioni “depositi e aree di manipolazione e riparazione dei container”, indipendentemente da un loro richiamo specifico eventualmente da inserire al punto 7.3, sono da considerarsi ricomprese nelle funzioni da quest'ultimo punto previste e definite “industria, artigianato e logistica”.

d3) ART. 14)- *Prestazioni di sostenibilità ambientale* Comma 5 lett.f

Si osserva la non recepibilità della prescrizione per quelle aree in cui per istanze di salvaguardia ambientale è prescritta la raccolta delle acque meteoriche in quanto preferibile alla permeabilità del suolo.

Si propone dunque l'integrazione: “negli Ambiti AR-UP, SIS-S e nei Distretti: gli interventi devono garantire un Rapporto di permeabilità del 30%; ove sussistano oggettivi impedimenti al soddisfacimento del Rapporto di permeabilità richiesto, fatto salvo il rispetto di un Rapporto di permeabilità minimo del 20%, dovranno essere garantiti sistemi di ritenzione temporanea proporzionati al contenimento delle captazioni delle acque meteoriche per le Superfici permeabili non corrisposte, **fatta salva l'esclusione delle aree soggette al recupero delle acque di prima pioggia.**”

d4) ART. 18)- *Distretti di Trasformazione*

Comma 3.9

Si ritiene incongruo prevedere per qualsiasi intervento di trasformazione la redazione di uno studio di traffico esteso ad un ambito territoriale significativo, potendosi prevedere la realizzazione di interventi di modesta entità e impatto.

Si propone pertanto di apportare la seguente modifica:

“Qualsiasi intervento di **rilevante ed organica** trasformazione nei Distretti e nei Settori dovrà essere preceduto da uno studio di traffico esteso ad un ambito territoriale significativo, che dimostri la capacità della rete infrastrutturale esistente e di previsione, connessa alle nuove trasformazioni, di supportare i carichi di traffico indotti dall'insediamento delle nuove funzioni .”

Comma 3.11

d5) Pur condividendo l'impostazione generale di poter ricorrere all'indizione di concorsi di idee per progettazioni ampie e complesse, non si ritiene che detto strumento possa essere imposto per qualsiasi progettazione di tutti i Distretti Speciali di Concertazione.

Si richiede pertanto lo stralcio dell'intero comma.

Distretti Speciali di Concertazione e di Trasformazione

e1) **1.01 Voltri Litorale di Levante**

Si osserva la necessità di riconsiderare le funzioni ammesse nei settori 1, 3 e 4 in quanto risultano assenti alcune attività presenti nei suddetti settori e non incompatibili con l'obiettivo della

trasformazione quali la pesca professionale e sportiva, attività sportive e ricreative, ospitalità ricettiva limitatamente alle strutture balneari.

Oltre a richiedere l'inserimento di funzioni corrispondenti alle attività sopra elencate, si osserva come si renda necessario ammettere nel settore 4 la funzione industria, artigianato e logistica, limitatamente alla cantieristica. Tale richiesta è da rapportarsi all'attuale insediamento produttivo, fatta salva la sua riorganizzazione in funzione dell'attuazione degli obiettivi di trasformazione.

Rispetto a quest'ultimo punto si richiede quindi la seguente integrazione:

Funzioni Ammesse Settore 4

Funzioni Complementari: **Industria, Artigianato e Logistica, limitatamente alle attività cantieristiche esistenti.**

e2) 1.02 Carmagnani Fondegga Sud

Si osserva come sia improprio il riferimento a indirizzi già concordati con Autorità Portuale di Genova circa la ricollocazione di Carmagnani all'interno delle aree portuali.

Si propone pertanto la riformulazione del riferimento all'interno dell'obiettivo della trasformazione: **“La ricollocazione dello stabilimento della Carmagnani in ambito portuale, potrà avvenire ~~all'interno delle aree portuali come da indirizzi concordati con l'Autorità Portuale di Genova.~~ essere ricercata d'intesa con L'Autorità Portuale di Genova.”**

e3) 1.03 Superba

Si osserva come sia improprio il riferimento a indirizzi già concordati con Autorità Portuale di Genova circa la ricollocazione di Superba all'interno delle aree portuali.

Si propone pertanto la riformulazione del riferimento all'interno dell'obiettivo della trasformazione: **“Superamento della presenza del deposito petrolchimico della “Superba” e sostituzione con un insediamento a carattere urbano. La ricollocazione dello stabilimento della Superba in ambito portuale potrà ~~avvenire all'interno delle aree portuali come da indirizzi concordati con l'Autorità Portuale di Genova.~~ essere ricercata d'intesa con L'Autorità Portuale di Genova”.**

e4) 1.04 Sestri P.- Fincantieri

Si osserva la mancanza fra le funzioni principali dell'Industria, artigianato e logistica almeno limitatamente alle attività indicate all'art. 12, comma 7.3 lett. a) delle Norme Generali, si ritiene che l'inserimento delle suddette funzioni sia certamente utile alla conservazione almeno parziale di aree a vocazione industriale leggera limitrofe al le nuove aree del ribaltamento a mare di Fincantieri.

Si propone dunque l'inserimento delle funzioni suddette fra le funzioni principali: **“Industria, artigianato e logistica limitatamente alle attività indicate all'art. 12, comma 7.3 lett. a) delle Norme Generali.”**

e5) 1.06 Piaggio Aeroporto

In considerazione delle rilevanti interferenze che caratterizzano traffici e sviluppi portuali ed aeroportuali si richiede la seguente modifica al paragrafo “obiettivi della trasformazione” :

“Nella prospettiva di una definitiva e complessiva ~~soluzione della~~ riorganizzazione e potenziamento delle funzioni aeroportuali da attuarsi nel rispetto delle esigenze di sviluppo del traffico portuale e di concerto con gli Enti competenti, l'Autorità Portuale ed i soggetti interessati, si considera irrinunciabile l'immediato conseguimento di maggiori livelli di efficienza e di qualità delle prestazioni dell'Aeroporto Cristoforo Colombo, realizzando la necessaria interconnessione dei sistemi di trasporto pubblico in sede propria con la città, con l'insediamento tecnologico degli Erzelli e di Sestri P. e prevedendo l'inserimento delle ulteriori infrastrutture di interesse generale della città collocabili nell'ambito e compatibili sia con l'espansione delle attività industriali presenti nel settore aeronautico che con il compimento della valorizzazione dell'area a mare.”

e6) 1.07 Polo Industriale di Cornigliano

Perimetrazione

Si osserva come la perimetrazione del Distretto ricomprenda la superficie delle banchine lungo il torrente Polcevera e il canale di Calma ricadente nelle aree del demanio marittimo e con funzione strettamente portuale.

E' pertanto necessario ridefinire il perimetro del Distretto riprendendo il confine demaniale delle banchine.

Funzioni ammesse Settore 2. In considerazione di quanto già definito in sede di Accordo di Programma sottoscritto a livello nazionale, le funzioni del Settore 2, vanno così specificate:

Funzioni Principali: “ Industria artigianato e logistica correlate alle attività portuali.”

Tale definizione è da leggersi nel presupposto del recepimento della precedente osservazione all'articolo 12) Comma 7.4 delle Norme Generali, che prevede di considerare ricompresa l'attività “depositi e aree di manipolazione e riparazione dei container” nella più generale funzione “Industria Artigianato e Logistica”.

Le Funzioni Complementari, in quanto incompatibili con il vigente accordo di programma, risultano da stralciare: ~~“Servizi Speciali, infrastrutture per la mobilità di interesse generale”~~. Nel settore 2 si ritengono altresì ammessi gli “Impianti Tecnologici a rete e puntuali locali” **limitatamente agli Impianti di trattamento e depurazione delle acque**.

Modalità di Attuazione e Parametri Urbanistici settore 2: “Organizzazione di Settore, da redigersi a cura dell'Autorità Portuale.”

Cartografia settore 2: Occorre eliminare il riferimento alla viabilità interna al settore in quanto superato ed attualmente in fase di verifica con i soggetti interessati.

e7) 1.08 Campasso

Si osserva la necessità di verificare con APG ed RFI la salvaguardia delle aree ferroviarie destinate al traffico portuale.

e8) 1.09 Fronte Mare Porto Antico

Si osserva come l'Accordo di Programma individuato come modalità di attuazione nel settore 1 sia già stato sottoscritto dai soggetti coinvolti in data 16/04/2012.

Detto Accordo di Programma ha altresì apportato Variante al vigente Piano Urbanistico Comunale, variante che dovrà essere integralmente recepita in sede di nuovo PUC.

e9) 1.10 Fiera Kennedy

Obiettivo della Trasformazione:

In considerazione delle esigenze di riordino dell'ambito delle riparazioni navali, e delle indicazioni contenute nel Piano della Costa e nella relativa Variante adottata, si ritiene necessario prevedere fra gli obiettivi della trasformazione la possibile rilocalizzazione delle attività sportive che non possano più trovare idonea collocazione in ambito portuale.

Funzioni Ammesse Settore 4

Coerentemente con quanto indicato negli obiettivi si richiede la seguente riformulazione delle funzioni:

Funzioni Principali: Strutture Balneari, rimessaggi per imbarcazioni e attrezzature per la nautica, **servizi privati (limitatamente alle attività sportive delocalizzate da ambito portuale)**.

Si richiama quanto osservato all'art. 6 nelle norme generali in riferimento a strumenti attuativi non definiti: SOU, e SOU unitario.

Cartografia

f) Livello 2 Urbano di Città, Assetto Infrastrutturale e Insediativo, si osserva che:

f1) la presenza in legenda della simbologia indicante gli archi costieri non trova una corrispettiva rappresentazione in cartografia;

f2) le “aree di prevalente fruizione pubblica di riqualificazione e/o previsione” indicate in legenda e rappresentate in cartografia non trovano riscontro nell’apparato normativo; si osserva come le stesse ricadano all’interno dei distretti di trasformazione e come tali non richiedano ulteriori specificazioni essendo già regolamentate nelle relative Norme dei Distretti. Si richiede pertanto di valutarne la soppressione.

f3) la localizzazione dei parcheggi di interscambio di previsione in ambito portuale (Ponte Doria, Nodo di San Benigno, e VP4 del vigente P.R.P.) deve essere stralciata in quanto ricadente in compendi la cui pianificazione compete all’Autorità Portuale.

Livello 3 Locale di Municipio, Assetto Urbanistico, si osserva che:

f4) nelle tavole a livello di municipio vengono rappresentati gli archi costieri mancanti a livello 2, ma che tale rappresentazione non trova riscontro nella legenda;

f5) nelle tavole 3.7 e 3.8 gli archi costieri fronte mare di Voltri e Punta Vagno San Giuliano vengono rappresentati anche di fronte ai Distretti Speciali di Concertazione (Voltri e Fiera Kennedy).

Le indicazioni regionali sui rapporti tra Piano Regolatore Portuale e P.U.C.

La Regione Liguria, ai sensi e per gli effetti dell’art. 39, 1° comma, della L.R. n. 36/1997 e ss.mm. con deliberazione della Giunta Regionale n. 1468 del 30.11.2012, richiamando il Voto n. 77/2012, ha espresso il parere sul Progetto Preliminare di P.U.C., nel caso di specie, in particolare si richiama lo specifico paragrafo nel citato voto:

2.3 c Rapporti con il Piano Regolatore Portuale

Si evidenzia che il PUC, in conformità all’iter previsto nell’art. 38, comma 2 della LUR, non è ancora corredato da Intesa con l’Autorità Portuale di Genova, per cui, coerentemente, non affronta la disciplina delle aree (tra quelle normale dal PTC ACL) di competenza del Piano Regolatore Portuale e segnatamente quelle comprese tra il Porto petroli di Multedo (A.I. n 4 del PTC ACL) e il settore a mare dei Cantieri Navali Fincantieri (A.I. n. 6 sett. 1).

Il tema del rapporto con il P.R.P. deve in ogni caso essere evocato in quanto la normativa proposta contiene diversi riferimenti o rinvii a rapporti con l’Autorità Portuale.

In particolare, per quanto riguarda i Distretti Speciali di Concertazione:

1.02 Carmagnani-Fondegga SUD, il trasferimento dello stabilimento Carmagnani (settore 3) può avvenire all’interno delle aree portuali, come da indirizzi concordati con Autorità portuale di Genova;

1.03 Superba, il trasferimento dello stabilimento Superba può avvenire all’interno delle aree portuali, come da indirizzi concordati con Autorità portuale di Genova;

1.04 Sestri Ponente Fincantieri, negli obiettivi è indicato il trasferimento dell’esistente attività cantieristica in ambito disciplinato dal P.R.P.;

1.06 Piaggio Aeroporto, i parametri urbanistici del Settore 3 (funzione principale Industria per la cantieristica e riparazioni navali) sono demandati all’intesa porto città;

1.08 Polo industriale di Cornigliano, i parametri urbanistici del Settore 2 (funzione principale Industria artigianato e logistica) sono demandati all’intesa porto città.

Tali rinvii costituiscono evidentemente dei “buchi” all’interno del Piano che dovranno essere colmati nel progetto definitivo di PUC, attraverso la prescritta intesa con Autorità Portuale, pena l’improcedibilità delle previsioni sottese.

A seguito delle osservazioni presentate da Autorità Portuale, su indicazione dell'Assessore all'Urbanistica, i competenti Uffici del Comune di Genova hanno predisposto un documento di analisi delle osservazioni e di formulazione di proposte di recepimento o meno, tenendo conto sia delle osservazioni formulate da Enti, nel corso del procedimento approvativo, come sopra delineato, nonché di atti che la Civica Amministrazione ha assunto, sia nel corso dell'iter approvativo del P.U.C., che nell'espressione di indirizzi di sviluppo socio-economico, ovvero in fasi di accordo con Enti pubblici per la concertazione di programmi urbani.

Detti aspetti sono stati meglio approfonditi nella Relazione Urbanistica Illustrativa "*Analisi delle osservazioni presentate da Autorità Portuale di Genova ai fini del raggiungimento dell'intesa ex art. 38, comma 2 lettera f, della legge urbanistica regionale n. 36/97 e proposta di adeguamento alle stesse del progetto definitivo del Piano Urbanistico Comunale*" datata gennaio 2014.

L'Assessore all'Urbanistica, condividendo sostanzialmente quanto proposto dagli Uffici, ha inviato la succitata Relazione ad Autorità Portuale, con nota prot. 27146 in data 29 gennaio 2014. In particolare, le proposte, in alcuni casi, si orientano ad un puntuale recepimento delle formulazioni testuali proposte di Autorità Portuale, valutando che la diversa proposta testuale non stravolge la portata delle disposizioni di P.U.C., ma è idonea a meglio conseguire l'obiettivo di adeguato utilizzo del bene demaniale, in capo ad Autorità Portuale. La posizione espressa dagli Uffici va nel senso di esplicitare l'intenzione espressa da Autorità Portuale, condividendone la sostanza, e di proporre il rinvio della formulazione puntuale della modifica al P.U.C. agli atti ulteriori del procedimento di approvazione del P.U.C. in quanto alcune tematiche espresse possono investire argomenti di carattere anche più ampio, la cui compiuta definizione può trovare luogo nella successiva fase di approvazione.

Autorità Portuale ha provveduto a fornire riscontro a quanto dedotto con la richiamata nota prot. 27146/2014 dal Comune di Genova con nota prot. 4555 in data 25 febbraio 2014, che ha trasmesso ulteriori precisazioni. Nel merito, Autorità Portuale ha preso nota della sostanziale condivisione, da parte del Comune, delle osservazioni già proposte con precedente nota dell'8.5.2012, ritenendo opportuno proporre alcune considerazioni in merito a specifici punti, sia sulla parte normativa generale del Piano, sia su singoli Distretti.

Tali successive precisazioni sono state analizzate nell'ambito della Relazione Urbanistica Illustrativa datata 27 marzo 2014, che integra la precedente Relazione datata gennaio 2014, documento che contiene, inoltre, proposte di riscontro a quanto rappresentato da Autorità Portuale, con l'obiettivo di fornire all'Amministrazione elementi, al fine di pervenire all'acquisizione di assenso, nei modi previsti dall'art. 38, comma 2 lettera f) e comma 3 della richiamata Legge regionale n. 36/1997.

Successivamente il Presidente di Autorità Portuale, con nota Prot. n. 0010211/P dell'8 maggio 2014, facendo seguito alla corrispondenza intercorsa ed ai confronti che si sono sviluppati sul tema, ha trasmesso la deliberazione del Comitato Portuale in data 30 aprile 2014 con la quale è stata approvata l'intesa sul Progetto preliminare di P.U.C., ai sensi art. 38, comma 2, lettera f) della L.R. n. 36/1997 e s.m.i, nei termini indicati nella relazione allegata al provvedimento portuale.

Controdeduzioni delle osservazioni presentate.

Ai fini della prescritta *intesa ex art. 38, comma 2 lett. f. della l.r. n. 36/1997, art. 5, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n. 84*, è necessario esaminare, le specifiche osservazioni presentate dall'Autorità Portuale tenendo conto altresì delle indicazioni fornite dalla Regione Liguria con deliberazione di Giunta Regionale n. 1468 del 30.11.2012, al fine di consentire alla Civica Amministrazione di esprimere il proprio parere motivato.

- con riferimento al punto a), si rileva corretto quanto segnalato, **si inserisce pertanto il riferimento al vigente Piano Regolatore Portuale**, l'osservazione è accolta;
- con riferimento al punto b1), pur comprendo lo spirito dell'osservazione, è utile precisare che

quanto descritto nelle “*principali azioni necessarie*” non contrasta con le indicazioni di Piano, infatti la dicitura “*Potenziamento delle funzioni portuali, aeroportuali e delle funzioni intermodali connesse*” è necessaria a chiarire sia il ruolo strategico del porto che quello dell’aeroporto di Genova, che in considerazione delle sue potenzialità di piattaforma logistica potrebbe unire quattro differenti modalità di trasporto: aereo, ferrovia, autostrada e mare. Quanto segnalato è **in contrasto con uno gli obiettivi del Piano** che tende a mettere in sinergia due importanti realtà economiche che, se ben coordinate, possono incrementare la loro importanza. L’osservazione non è accolta;

- con riferimento al punto b2), quanto segnalato relativamente di come lo sviluppo delle opportune infrastrutture portuali possa essere ricondotto a modelli concettuali indicativi e tuttavia allo stato non vincolanti, non contrasta con le indicazioni di Piano, anzi specifica meglio le azioni da intraprendere, pertanto si inserisce nell’ambito delle “*principali azioni necessarie*” **la seguente dicitura: “Collaborazione con l’Autorità Portuale nella redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale perseguendo integrazione e sinergia tra gli strumenti urbanistici di competenza comunale e portuale prevedendo gli sviluppi delle infrastrutture portuali necessarie e sviluppando l’ipotesi del “porto fabbrica” e del “porto lungo”**: L’osservazione è accolta.
- con riferimento al punto b3), circa la non esclusività della dislocazione delle piattaforme logistiche lungo il Corridoio 24, quanto segnalato non contrasta con le previsioni di Piano, ma amplia l’eventuale bacino di riferimento, pertanto si inserisce nell’ambito delle “*principali azioni necessarie*” **la seguente dicitura: “Promozione ed investimento nello sviluppo dei centri intermodali e delle piattaforme logistiche, situate in prevalenza sulla direttrice del Corridoio 24 Genova - Rotterdam, e del mercato di riferimento del Porto di Genova, attraverso le necessarie intese a livello istituzionale ed amministrativo;**”. L’osservazione è accolta.
- con riferimento al punto b4) “*Declinazioni indicative dell’obiettivo*”, circa la non coerenza, a livello municipale, delle azioni con l’obiettivo stesso, a tal proposito è utile precisare che quanto riferito al Municipio IV Media Val Bisagno è un refuso di stampa, quindi si elimina dalla scheda, mentre per gli altri obiettivi, seppur a titolo indicativo, risultano coerenti con l’obiettivo. L’osservazione è parzialmente accolta.
- con riferimento al punto c1) “Litorale di Multedo e Porto Petroli”, osservazione redatta al fine di garantire l’ottimizzazione e la funzionalità delle limitrofe aree portuali, quanto segnalato non contrasta con l’obiettivo del Piano, pertanto si inserisce nel punto «3. Gli assi di relazione “città-porto” proposti sono i seguenti:» **la seguente dicitura: “Litorale di Multedo e Porto Petroli, per garantire, a seguito della prospettata dismissione dell’uso connesso alle attività petrolchimiche, il riutilizzo per funzioni urbane di parte del Molo Occidentale dell’esistente Porto Petroli, compatibilmente con le limitrofe funzioni portuali”**. L’osservazione è accolta.
- con riferimento al punto c2) “Calata Gadda-Fiera” in cui viene osservato che non è perseguibile la realizzazione di una fascia di connessione senza una corrispondente riorganizzazione e un potenziamento dell’intero settore, quanto segnalato non contrasta con l’obiettivo della trasformazione, anzi tende ad evidenziare la necessità di un ridisegno organico dell’area, pertanto si inserisce nel punto «3. Gli assi di relazione “città-porto” proposti sono i seguenti:» la seguente dicitura: “Calata Gadda-Fiera, per creare una fascia continua di connessione, anche ciclopedonale, comprensiva dei punti di relazione ed accesso al mare ed alla città, in continuità col sistema di passeggiate di Corso Italia a levante e del Porto Antico a ponente, **nell’ambito di un ridisegno complessivo del settore delle Riparazioni navali.**”: L’osservazione è accolta.
- con riferimento al punto c3) Distretti di Trasformazione, Distretti speciali di concertazione, in

cui viene osservato che nei vari Distretti si rimanda sempre ad ulteriori e più approfonditi strumenti pianificatori ed attuativi, in conformità con le linee guida condivise dalla Descrizione Fondativa e il Documento degli Obiettivi; trattandosi principalmente di dare attuazione ad obiettivi e indirizzi condivisi, l'Autorità Portuale ritiene che la conseguente disciplina di dettaglio trovi nei diversi ordinari strumenti di attuazione il corretto riferimento procedurale, fermo restando che, dove necessario, lo strumento attuativo potrà prevedere eventuali varianti al PUC. Effettivamente quanto segnalato evidenzia un possibile punto di poca chiarezza, è necessario, infatti, che i *Distretti di Trasformazione* esplicitino il progetto urbano separando e coordinando, operativamente, la fase di “concertazione” con gli Enti che tutelano i diversi profili ambientali, territoriali e infrastrutturali, rispetto alla fase di attuazione delle trasformazioni da parte dei proprietari delle aree con riferimento alle modalità attuative ordinariamente previste dalla Lr. n. 36/1997. Pertanto si accoglie l'osservazione nei termini sopra indicati modificando la dicitura e la regolamentazione dei Distretti.

- con riferimento al punto d1) relativo all'Art. 6) - Attuazione del Piano, delle Norme, in cui viene segnalato che il Piano individua quali strumenti attuativi tre diverse tipologie (1. Interventi diretti di attuazione del P.U.C., 2. Interventi indiretti di attuazione del P.U.C., 3. Studio Organico d'Insieme), tuttavia nell'ambito dei Distretti vengono spesso indicate modalità diverse da quelle di cui sopra, quanto segnalato non contrasta con gli obiettivi del Piano, anzi tende a chiarire quanto disposto dal Piano stesso, pertanto **si accoglie l'osservazione** modificando ed integrando l'articolo 6) - Attuazione del Piano - ai commi 1, 3 e 4 delle Norme Generali del P.U.C.;
- con riferimento al punto d2) relativo all'Art. 12) - Destinazioni D'uso - Impianti Produttivi Speciali e Tecnologici, circa la non pertinenza della funzione “depositi e aree di manipolazione e riparazione dei container”, all'interno della categoria «7.4 Impianti produttivi speciali e tecnologici», quanto segnalato non contrasta con le indicazioni del Piano, ma rileva una possibile incongruenza, concordando su quanto segnalato **si accoglie l'osservazione eliminando “depositi e aree di manipolazione e riparazione dei container” dal punto 7.4 e predisponendo la seguente diversa articolazione del relativo apparato normativo:**
“7.3 Logistica Le attività logistiche sono ulteriormente suddivise come segue: A) - Corrieri e attività di deposito. piattaforme logistiche, stoccaggio e interscambio merci; B) - Autotrasportatori, autoparchi, attività di servizio ai vettori alle merci e all'industria; C) - Depositi e aree di manipolazione e riparazione dei container.”;
- con riferimento al punto d3) relativo all'Art. 14) - Prestazioni di Sostenibilità Ambientale, comma 5 lett.f, delle Norme, circa la non recepibilità della prescrizione per quelle aree in cui, per istanze di salvaguardia ambientale ove è prescritta la raccolta delle acque meteoriche, è utile rilevare che quanto segnalato è da relazionarsi anche a quanto evidenziato, con uno specifico richiamo, nel voto motivato VAS, allegato alla deliberazione di Giunta Regionale n. 1280 del 26 ottobre 2012, pertanto richiamando valutazioni di settore (*invarianza idraulica*), riportate nella deliberazione di Consiglio Comunale n. 6/2014 e contenute nel capitolo 3 “Linee di indirizzo per l'ottemperanza del parere motivato” pagg. 48 e 49 dell'elaborato tecnico allegato alla proposta di deliberazione, **si modifica e si integra l'articolazione del relativo apparato normativo** “Norme di rilevanza ambientale”. Nondimeno, nel comprendere quanto segnalato, in considerazione che il P.R.P. dovrà essere assoggettato a specifiche procedure di VAS, si demanda tale regolamentazione, per le aree di interesse portuale, al P.R.P. stesso;
- con riferimento al punto d4) relativo all'Art. 18) - Distretti di Trasformazione, comma 3.9, delle Norme, in cui viene segnalato incongruo prevedere per qualsiasi intervento di trasformazione la redazione di uno studio di traffico esteso ad un ambito territoriale significativo, potendosi prevedere la realizzazione di interventi di modesta entità e impatto. Pur comprendendo le preoccupazioni segnalate è opportuno rilevare che l'articolo citato si riferisce alle

trasformazioni, ovvero alle azioni che comportano un cambiamento, per lo più profondo e definitivo, e come tale deve dimostrare la capacità della rete infrastrutturale esistente e di previsione di sopportare i nuovi carichi indotti, nondimeno, al fine di chiarire meglio quanto affermato, **si attua una maggior esplicitazione dei contenuti del comma 3.9 dell'art. 18** delle Norme Generali del Piano riportando la seguente dicitura: *“I piani urbanistici operativi e i procedimenti speciali connessi alla pianificazione territoriale cui è subordinata l’attuazione degli interventi devono contenere uno studio di traffico esteso ad un ambito territoriale significativo, che confermi la capacità della rete infrastrutturale esistente e di previsione, connessa alle nuove trasformazioni, di supportare i carichi di traffico indotti dall’insediamento delle nuove funzioni.”*, **accogliendo in tal senso** l’osservazione;

- con riferimento al punto d5) relativo all’Art. 18) - Distretti di Trasformazione, comma 3.11, delle Norme, in cui viene rilevato, che pur condividendo l’impostazione generale proposta, dell’ipotesi di ricorrere all’indizione di concorsi di idee per progettazioni ampie e complesse, l’Autorità Portuale ritiene come, tale strumento di aggiudicazione, non possa essere imposto per qualsiasi tipo di progettazione e per tutti i Distretti Speciali di Concertazione, pertanto chiede lo stralcio dell’intero comma. Richiamando quanto espresso relativamente al punto c3), è però utile rilevare che tale scelta è posta alla base dei Principi Fondativi del Piano, nondimeno **appare utile precisare**, anche in norma, che *“La progettazione dei Distretti di iniziativa comunale, deve essere sviluppata ricorrendo preferibilmente a concorsi di idee ovvero ad altre forme concorsuali con l’obiettivo di garantire anche la qualità della progettazione”*, **si accoglie l’osservazione nei modi sopra descritti**;
- con riferimento al punto e1) relativo al Distretto **1.01 Voltri Litorale di Levante** ove si osserva la necessità di riconsiderare le funzioni ammesse nei settori 1, 3 e 4 in quanto risultano assenti alcune attività presenti nei suddetti settori e non incompatibili con l’obiettivo della trasformazione quali la pesca professionale e sportiva, attività sportive e ricreative, ospitalità ricettiva limitatamente alle strutture balneari, inoltre, a giudizio dell’Autorità Portuale nel settore 4, come funzione complementare, la funzione **Industria, Artigianato e Logistica, limitatamente alle attività cantieristiche esistenti**, in considerazione dell’attuale insediamento produttivo. Pur comprendendo lo spirito dell’osservazione, si accoglie in parte inserendo le attività segnalate non in contrasto con l’obiettivo della trasformazione, quali le strutture balneari e i servizi di uso pubblico, mentre è utile precisare che le funzioni Industria, Artigianato e Logistica, seppur limitatamente alle attività cantieristiche esistenti, sono apertamente in contrasto con l’obiettivo della trasformazione per altro assentito anche da APG nell’ambito del procedimento di approvazione del progetto definitivo della Stazione di Genova Voltri, pertanto non inseribili tra le funzioni. Nondimeno condividendo le preoccupazioni manifestate da Autorità Portuale **si integrano le Norme Transitorie del Distretto inserendo la seguente dicitura:** *“Interventi di sistemazione superficiale delle aree che non compromettano gli assetti previsti. Fino alla data di consegna delle aree per la realizzazione delle opere programmate dal PUC, sono inoltre consentiti gli interventi necessari allo svolgimento delle attività dell’indotto portuale esistenti in virtù di concessioni demaniali rilasciate prima dell’approvazione del progetto preliminare del PUC sino alla ristrutturazione edilizia, senza che detti interventi costituiscano maggiori oneri o condizionamenti ai fini della realizzazione delle opere programmate dal PUC medesimo.”*. **L’osservazione è parzialmente accolta**.
- con riferimento al punto e2) relativo al Distretto **1.02 Carmagnani Fondegga Sud**, ove si osserva come sia improprio il riferimento a indirizzi già concordati con Autorità Portuale di Genova circa la ricollocazione di Carmagnani all’interno delle aree portuali. Si concorda su quanto segnalato, pertanto **si accoglie l’osservazione integrando l’Obiettivo della trasformazione con la seguente formulazione:** *“La ricollocazione dello stabilimento della Carmagnani in ambito portuale, potrà essere ricercata d’intesa con L’Autorità Portuale di Genova.”* coerentemente con quanto segnalato anche nel parere Regionale Urbanistico

deliberazione della Giunta Regionale n. 1468 del 30.11.2012. **L'osservazione è accolta.**

- con riferimento al punto e3) relativo al Distretto **1.03 Superba**, ove si osserva come sia improprio il riferimento a indirizzi già concordati con Autorità Portuale di Genova circa la ricollocazione di Superba all'interno delle aree portuali. Richiamando quanto espresso relativamente al punto e2), si concorda su quanto segnalato e **si accoglie l'osservazione integrando l'Obiettivo della trasformazione con la seguente formulazione: "Superamento della presenza del deposito petrolchimico della "Superba" e sostituzione con un insediamento a carattere urbano. La ricollocazione dello stabilimento della Superba in ambito portuale potrà essere ricercata d'intesa con L'Autorità Portuale di Genova"**, coerentemente con quanto segnalato anche nel parere Regionale Urbanistico deliberazione della Giunta Regionale n. 1468 del 30.11.2012. **L'osservazione è accolta.**
- con riferimento al punto e4) relativo al Distretto **1.04 Sestri P.- Fincantieri**, nel quale si osserva la mancanza fra le funzioni principali dell'Industria, artigianato e logistica almeno limitatamente alle attività indicate all'art. 12, comma 7.3 lett. a) delle Norme Generali, l'Autorità Portuale ritiene che l'inserimento delle suddette funzioni sia certamente utile alla conservazione almeno parziale di aree a vocazione industriale leggera limitrofe alle nuove aree del ribaltamento a mare di Fincantieri. Al fine di chiarire quanto prospettato, è utile rammentare che la funzione richiamata nell'osservazione è già presente nelle funzioni complementari e pur comprendendo quanto evidenziato da Autorità Portuale, l'osservazione così come formulata **non è accoglibile in quanto risulta in contrasto con l'obiettivo della trasformazione** stabilito anche dall'Accordo di Programma sottoscritto dai soggetti interessati nel 2011, ed in quanto se tale funzione fosse posta tra quelle principali si andrebbero ad alterare gli "equilibri urbanistici" della trasformazione, di fatto non agevolando la riconversione ad usi urbani dell'ambito produttivo cantieristico, che si viene a liberare, attraverso l'inserimento di funzioni urbane diversificate, **nondimeno il mantenimento della funzione Industria, artigianato e logistica quale funzione complementare consente di insediare quanto auspicato dall'Autorità Portuale.** L'osservazione non è accolta.
- con riferimento al punto e5) relativo al Distretto **1.06 Piaggio Aeroporto** in cui, in considerazione delle rilevanti interferenze che caratterizzano traffici e sviluppi portuali ed aeroportuali viene richiesta la modifica al paragrafo "obiettivi della trasformazione". In riferimento a tale richiesta è utile segnalare che la Regione Liguria, nel parere espresso sotto il profilo urbanistico nei confronti del PUC adottato, in merito al contenuto della scheda del Distretto 1.06, ha "confermato la riserva alla disciplina del PTC-ACL, da aggiornare sulla base delle proposte comunali che saranno meglio espresse dal progetto definitivo di PUC." Pertanto l'ambito ricompreso nel Distretto 1.06 del progetto preliminare del PUC assumerà, anche su richiesta dell'Regione nell'ambito del Parere ex Lr.36/1997 sul progetto preliminare di PUC, una diversa connotazione:
 - confermando per il settore 1 del Distretto 1.06 del progetto preliminare di PUC la disciplina del PTC-ACL, che lo ricomprende nell'Area di intervento n. 10 – Aeroporto;
 - confermando per il settore 2 del Distretto 1.06 del progetto preliminare di PUC la disciplina del PTC-ACL che lo ricomprende nell'Area di intervento n. 8 - Cantieri Aeronautici.
 - Il settore 3 del Distretto 1.06, in analogia con l'adiacente area occupata dalla società Fincantieri, si propone venga ricompreso nell'Ambito Portuale;
 - Il settore 4, in considerazione dell'ormai prossimo completamento della "Marina di Sestri" si propone venga ricompreso in Ambito Complesso per la valorizzazione del litorale e per lo stesso si confermano i contenuti dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 1 agosto 2000, fatta salva la disciplina d'Ambito che seguirà il collaudo e l'agibilità delle opere.

Con riferimento al settore 1 del Distretto 1.06 del progetto preliminare di PUC la disciplina del

PTC-ACL, che lo ricomprende nell'Area di intervento n. 10 – Aeroporto, il Comune, anche in corenza con l'Accordo di Programma inerente lo SAU Erzelli (estremi) e col recente progetto europeo GATE Genoa Airport: a Train to Europe (cui partecipano Comune di Genova, Regione Liguria, Aeroporto di Genova, Società per Cornigliano, RFI), proporrà alla Regione l'integrazione delle prestazioni relative all'area di intervento di cui trattasi nel seguente modo: "Gli interventi sull'Area devono essere finalizzati a conseguire livelli di efficienza del servizio e di qualità delle prestazioni nei confronti dei passeggeri e delle merci in linea con i migliori standard internazionali, realizzando a tal fine, anche una interconnessione dei sistemi di trasporto pubblico in sede propria da/per il centro città, con priorità data alla ferrovia, nell'ottica di un ruolo metropolitano progressivamente assunto dal tracciato ferroviario litoraneo e un collegamento con il Parco Scientifico Tecnologico degli Erzelli, tramite un percorso meccanizzato. I progetti di intervento dovranno prevedere il rafforzamento e adeguamento del trasporto pubblico, delle aree di sosta di interscambio e dei percorsi pedonali di collegamento con il centro di Sestri Ponente e con la Marina". Quindi **si accoglie parzialmente l'osservazione nei termini sopra descritti.** Nondimeno al fine di meglio chiarire i contenuti per quanto riguarda gli specchi acquei, gli spazi e le strutture di più stretto utilizzo nautico-diportistico si ritiene utile inserirle all'interno delle Aree di interesse portuale, chiedendo la condivisione alla Regione Liguria, in considerazione del parere espresso.

- con riferimento al punto e6) relativo al Distretto **1.08 Polo Industriale di Cornigliano** in cui si osserva come la perimetrazione del Distretto ricomprenda la superficie delle banchine lungo il torrente Polcevera e il canale di Calma ricadente nelle aree del demanio marittimo e con funzione strettamente portuale e pertanto AP indica come necessari la ridefinizione del perimetro del Distretto riprendendo il confine demaniale delle banchine. Inoltre, continua l'osservazione, in considerazione di quanto già definito in sede di Accordo di Programma sottoscritto a livello nazionale, le funzioni del Settore 2, andrebbero così specificate: Funzioni Principali: "Industria artigianato e logistica correlate alle attività portuali." L'osservazione prosegue evidenziando che Le Funzioni Complementari in quanto incompatibili con il vigente Accordo di programma, risultano da stralciare. Inoltre, nel settore 2 si ritengono altresì ammessi gli "Impianti Tecnologici a rete e puntuali locali" limitatamente agli Impianti di trattamento e depurazione delle acque. Mentre riguardo alle Modalità di Attuazione e Parametri Urbanistici per il settore 2, l'Organizzazione di Settore deve essere demandata all'Autorità Portuale. Infine l'osservazione evidenzia che nella cartografia del Settore 2 occorre eliminare il riferimento alla viabilità interna al settore in quanto superato ed attualmente in fase di verifica con i soggetti interessati.

L'osservazione, così come formulata **risulta in contrasto con quanto rilevato dalla Regione Liguria**, nel parere motivato, espresso sotto il profilo urbanistico, nei confronti del PUC adottato, in merito al contenuto della scheda del Distretto 1.08, che ha **"confermato la riserva alla disciplina del PTC IP ACL, da aggiornare sulla base delle proposte comunali che saranno meglio espresse dal progetto definitivo di PUC."** Nel progetto definitivo di PUC la scheda del Distretto n. 1.08 verrà sostituita dalla scheda dell'Area di intervento n. 12 del PTC IP ACL che è stata assunta dall'Accordo di Programma relativo al Polo siderurgico di Cornigliano, per disciplinare i successivi interventi. Pertanto le osservazioni di Autorità Portuale devono necessariamente confrontarsi con la disciplina del PTC IP ACL di competenza regionale. Inoltre, pare utile rammentare che la norma del PTC IP ACL richiamata nell'Accordo di Programma per l'Area di Intervento n. 12 "Polo manifatturiero di Cornigliano" non vieta la funzione AE6 "Stoccaggio e movimentazione merci". Nondimeno, al fine di non creare dubbi, è opportuno **rinvviare la perimetrazione dei Settori interni al Distretto e le relative destinazioni d'uso alle previsioni contenute nell'Accordo di Programma** e sue modificazioni, condividendo tale proposta con la Regione Liguria. L'osservazione è accolta nei termini sopra descritti.

- con riferimento al punto e7) relativo al Distretto **1.10 Campasso**, in cui si osserva la necessità di verificare con APG ed RFI la salvaguardia delle aree ferroviarie destinate al traffico portuale. In considerazione delle segnalate necessità di mantenimento all'uso ferroviario delle aree in questione e con riferimento agli obiettivi strategici del Piano circa lo sviluppo del trasporto ferroviario, **si accoglie l'osservazione eliminando la previsione di distretto di trasformazione, confermando per tali aree la funzione ferroviaria, anche in coerenza al citato "Protocollo d'intenti per l'ottimizzazione e il pieno utilizzo delle capacità produttive delle linee ferroviarie per il traffico merci dal per il Porto di Genova" sottoscritto da Autorità Portuale di Genova, FS, RFI e Trenitalia nel 2005.** L'osservazione è accolta.
- con riferimento al punto e8) relativo al Distretto **1.12 Fronte Mare Porto Antico**, in cui si osserva come l'Accordo di Programma individuato come modalità di attuazione nel settore 1 sia già stato sottoscritto dai soggetti coinvolti in data 16.04.2012. viene segnalato inoltre che detto Accordo di Programma ha altresì apportato Variante al vigente Piano Urbanistico Comunale, variante che dovrà essere integralmente recepita in sede di nuovo PUC. Si concorda con quanto segnalato, in quanto in data 16.04.2012 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma con il quale, per il compendio di Ponte Parodi, sono state approvate le funzioni ammesse e definiti i relativi parametri urbanistico edilizi. In considerazione dello stato di avanzamento delle opere e delle progettazioni **pertanto si elimina il distretto riconducendo il perimetro del Progetto Unitario, approvato in sede di Accordo di Programma, ad una norma speciale che rinvii alla disciplina e parametri già approvati** *"N. 73 - PONTE PARODI Nell'ambito perimetrato, corrispondente al perimetro del Progetto Unitario riferito al Sub Settore 2 del Distretto Aggregato 44d - Ponte Parodi - Porto Antico del PUC 2000, vige la disciplina introdotta con l'Accordo di Programma sottoscritto in data 16.04.2012, ai sensi dell'art. 58 della L.R. n. 36/1997 e ss.mm.ii., per la realizzazione del Centro Polifunzionale di Ponte Parodi e opere di urbanizzazione connesse. A interventi ultimati l'area è assimilata all'ambito complesso per la valorizzazione del litorale (ACO-L), arco di conservazione Fronte Mare Porto Antico, ferme restando le destinazioni d'uso, e relative percentuali, previste dall'Accordo di Programma e dai progetti edilizi approvati per l'attuazione."*, **il settore 2 a servizi pubblici, in quanto già come tale individuato dal PUC nel sistema SIS-S, e il settore 3 a ambito AC-US (Ambito di Conservazione dell'impianto Urbano Storico) e servizi, mantenendo l'impianto concertativo, mediante specifico Accordo di Programma, per quanto concerne il Settore 1, comprensivo delle aree di viabilità di interesse portuale ai confini con il Settore 2. Pertanto si accoglie l'osservazione nei termini sopra descritti.**
- con riferimento al punto e9) relativo al Distretto **1.13 Fiera Kennedy**, in cui, in considerazione delle esigenze di riordino dell'ambito delle riparazioni navali, e delle indicazioni contenute nel Piano della Costa e nella relativa Variante adottata (Deliberazione di Giunta Regionale n. 936 del 29 luglio 2011), si ritiene necessario prevedere fra gli obiettivi della trasformazione la possibile rilocalizzazione delle attività sportive che non possano più trovare idonea collocazione in ambito portuale. Coerentemente con quanto osservato negli obiettivi si richiede che tra le funzioni principali per il settore 4 venga inserita la funzione **servizi privati e di uso pubblico (limitatamente alle attività sportive delocalizzate da ambito portuale).**
In riferimento a quanto segnalato è utile rilevare che nel settore 4 sono già previsti, quali funzioni complementari, i Servizi Privati, nonché il Connettivo urbano; il passaggio da funzioni complementari a funzione principale di fatto modificherebbe l'obiettivo della trasformazione, nel contempo appare necessario omogeneizzare la definizione della funzione "Rimessaggi per imbarcazioni e attrezzature per la nautica" con la dicitura "Rimessaggi per imbarcazioni e impianti per la nautica da diporto" come rappresentato nell'apparato normativo e riportando tale funzione anche nel settore 3, relativamente allo specchio acqueo. Nondimeno, comprendendo le preoccupazioni prospettate e i corretti richiami alla variante al Piano della Costa, adottata con Deliberazione di Giunta Regionale n. 936 del 29 luglio 2011, si reputa opportuno, accogliere, nella sostanza, l'osservazione formulata.

Inoltre, al fine di valutare appieno la portata dell'osservazione è utile richiamare, l'Accordo di Programma tra Ministero della Difesa, Autorità Portuale di Genova, Ministero dell'Economia e delle Finanze tramite l'Agenzia del Demanio Direzione Regionale Liguria, Direzione Marittima di Genova, Comune di Genova e Regione Liguria per la ricollocazione dell'Istituto Idrografico della Marina presso Calata Gadda, la parziale ridefinizione del tracciato e degli sbocchi di ponente e levante del Tunnel sub-portuale e la difficile situazione di Fiera di Genova S.p.A.

Infatti, oltre a ciò, è necessario ricordare espressamente la difficile situazione economico - finanziaria in cui verte Fiera di Genova S.p.A, come peraltro già espresso nella deliberazione approvata dal Consiglio Comunale n. 51 del 30/07/2013 *“Indirizzi in ordine alla definizione dei rapporti economici, finanziari e patrimoniali con Fiera di Genova s.p.a. conseguenti alla realizzazione, da parte della stessa, dell'edificio “Jean Nouvel” ed alla detenzione del complesso fieristico”* e nel contempo rilevare la necessità irrinunciabile di mantenere la funzione fieristica quale leva strategica per lo sviluppo del territorio e della città, in grado di generare economie dirette ed indirette a sostegno del sistema economico cittadino. In questo scenario e in conseguenza del difficile contesto, Fiera di Genova ha prospettato al Comune un'analisi circa gli scenari di un possibile riposizionamento, affrontando in particolare profili di *mission*, patrimoniali e societari, in una logica di perseguimento di equilibrio economico dal quale è impossibile prescindere. La proposta *“riorganizzazione societaria e linee di sviluppo”* approvata dalla società nel marzo 2013 prevede l'utilizzo da parte di Fiera di spazi più contenuti per svolgere la propria missione di gestione di eventi, manifestazioni fieristiche e valorizzazione dei brand Salone Nautico ed Euroflora. Da tale considerazione si sono delineate ipotesi circa l'individuazione delle aree necessarie per permettere a Fiera di rispondere alle mutate esigenze sia del mercato fieristico in generale che del settore della nautica in particolare, privilegiando l'ipotesi di un ridefinito perimetro delle aree del fronte mare, essenzialmente formato dai Padiglioni B (*Jean Nouvel*) e D, oltre ad altre Aree a terra e specchi acquei delle Marine in concessione demaniale. Di conseguenza il nuovo perimetro di utilizzo delineato da Fiera permetterà di liberare spazi strategici per la città, Padiglioni S e C, palazzina Uffici ed aree pertinenziali, non più necessari alla funzione fieristica. Di fatto, la particolare congiuntura internazionale non consente più di mantenere la totalità dei padiglioni espositivi della Fiera di Genova, ma richiede di trarre ad eventi finalizzati a rappresentazioni fieristiche mirate e specialistiche nell'ottica di un'offerta internazionale di settore con costi di gestione più contenuti e una serie di servizi aggiuntivi necessari al rilancio dell'attività.

Seguendo questa logica la scheda del Distretto **1.13 Fiera Kennedy** deve consentire la riconversione e valorizzazione urbana delle aree comprendenti i Padiglioni S, C, CF, Fiat e l'ex Edificio NIRA, nonché la palazzina uffici e gli edifici di servizio, in considerazione della localizzazione e delle eccezionali qualità del sito. Nel contempo è necessario che la trasformazione dell'area sia da volano anche per la ricucitura, soprattutto infrastrutturale e della mobilità dolce del sistema degli itinerari ciclopedonali, del Porto Antico con Piazzale Kennedy e sia coordinata con la realizzazione del sistema infrastrutturale strategico della città, costituendo uno dei cardini del collegamento urbano tra levante e ponente dell'arco portuale della città storica. A tal proposito, si ribadisce che tale complesso di aree, beni e servizi verrà pianificato attraverso strumenti concertativi con Autorità Portuale e con tutti gli altri Enti interessati, sia per le delicate connessioni esistenti con le marine, sia per i profili di accessibilità, sia per assicurare la corretta convivenza fra le diverse funzioni confinanti. L'osservazione è accolta nei termini sopra descritti.

- con riferimento al punto f1) in cui viene evidenziata la presenza in legenda della simbologia indicante gli archi costieri che non trova una corrispondente rappresentazione in cartografia e al punto f2) in cui viene evidenziato che *“aree di prevalente fruizione pubblica di riqualificazione e/o previsione”* indicate in legenda e rappresentate in cartografia non trovano riscontro nell'apparato normativo; si osserva come le stesse ricadano all'interno dei distretti di trasformazione e come tali non richiedano ulteriori specificazioni essendo già regolamentate nelle relative Norme dei Distretti. Si richiede pertanto di valutarne la soppressione. Nel precisare che certe segnalazioni sono riferibili a refusi od errori di stampa, **si registra quanto**

segnalato e apportano le opportune modifiche alle cartografie di Piano;

- con riferimento al punto f3) in cui viene evidenziato che la localizzazione dei parcheggi di interscambio di previsione in ambito portuale (Ponte Doria, Nodo di San Benigno, e VP4 del vigente P.R.P.) deve essere stralciata in quanto ricadente in compendi la cui pianificazione compete all'Autorità Portuale. Al riguardo è utile precisare che la cartografia del P.U.C. - Livello 1 e 2 riporta le indicazioni ferroviarie così come approvate con Delibera CIPE n. 85 del 29 marzo 2006 relativa al 1° programma delle Infrastrutture strategiche (legge obiettivo 443/2001), di approvazione del progetto definitivo del Nodo di Genova: potenziamento infrastrutturale Genova Voltri – Genova Brignole, **avente valore prescrittivo e comportante effetto di dichiarazione di pubblica utilità**, ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. 190/2002 e s.m. e dall'art. 12 del D.P.R. n. 327/2001, con conseguente prevalenza sulle indicazioni del Piano di Livello 3 e su ogni altro strumento di pianificazione. Per quanto riguarda il simbolo del parcheggio posto su Ponte Doria, si precisa che detta indicazione è riferita al previsto parcheggio in copertura del deposito della metropolitana di via Milano, opere in via di realizzazione, comunque **al fine di non generare equivoci pare opportuno operare la traslazione, come peraltro per il parcheggio del Nodo di San Benigno, riferito a contigue aree non portuali**. Pertanto **si accoglie parzialmente l'osservazione nei modi innanzi indicati**
- con riferimento al punto f4) in cui viene evidenziato che nelle tavole a livello di municipio vengono rappresentati gli archi costieri mancanti a livello 2, ma che tale rappresentazione non trova riscontro nella legenda e al punto f5) in cui viene rilevato che nelle tavole 3.7 e 3.8 gli archi costieri fronte mare di Voltri e Punta Vagno San Giuliano vengono rappresentati anche di fronte ai Distretti Speciali di Concertazione (Voltri e Fiera Kennedy), a tal riguardo, si precisa che tali indicazioni grafiche sono riferibili a refusi od errori di stampa, **si registra quanto segnalato e si apportano le opportune modifiche alle cartografie del progetto definitivo di Piano**.

In considerazione di quanto espresso, avuto riguardo della deliberazione de Comitato Portuale dell'8 aprile 2014, ritenuto di evidenziare e ribadire che la condivisione di obiettivi, in relazione allo sviluppo cittadino ed in particolare delle aree di interesse portuale, con il soggetto deputato alla gestione e allo sviluppo delle stesse, riveste particolare importanza per la città di Genova, che ha nel porto e nelle zone ad esso pertinenti una componente essenziale per lo sviluppo strategico, per cui il raggiungimento di assenso sulla pianificazione assume particolare rilevanza.

Rilevata quindi l'importanza strategica che il raggiungimento di accordi con Autorità Portuale rappresenta per lo sviluppo della pianificazione territoriale cittadina, si ritiene opportuno prendere atto del Parere del Comitato Portuale, espresso, per quanto concerne le aree demaniali, ai sensi dell'art. 38 comma 2 lett.f) della Legge Urbanistica Regionale n. 36 del 4 settembre 1997 e s.m.i., avuto riguardo anche delle risposte alle osservazioni di Autorità Portuale, e considerare raggiunta l'intesa prescritta.