



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. 36/1997 e proposta di adeguamento alle stesse del progetto definitivo del Piano Urbanistico Comunale.

Relazione Urbanistica Illustrativa

Premesse

Il Comune di Genova è dotato di **Piano Urbanistico Comunale**, approvato con Decreto Presidente Giunta Regionale n° 44 in data 10 Marzo 2000, confermato con Deliberazione della Giunta Regionale n° 1304 del 5 Novembre 2010 e successive varianti o aggiornamenti, efficaci ai sensi di legge.

In seguito, il Comune con deliberazione del Consiglio Comunale n. 92 del 7 dicembre 2011, esecutiva ai sensi di legge, ha adottato il **Progetto Preliminare del Piano Urbanistico Comunale**, ai sensi dell'art. 38 della L.R. 36/1997, vigente in salvaguardia.

Il Progetto Preliminare di Piano tiene conto del vigente Piano Regolatore Portuale di Genova - approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 35 del 31 luglio 2001, rettificata con deliberazione n. 61 del 13 novembre 2001, contiene proposte di approfondimento della pianificazione di alcune delle aree soggette al Demanio Portuale, ciò al fine di coordinare la pianificazione di competenza del Comune con quella dell'Autorità Portuale per le aree a prevalente destinazione urbana.

Il Livello 2 Urbano di Città - Assetto Infrastrutturale ed Insediativo - ed il Livello 3 Locale di Municipio del nuovo P.U.C. indicano, con apposita simbologia, alcune specifiche proposte di assi di relazione fra la città ed il porto, "*volti a costituire la riqualificazione del loro interfaccia*", da definirsi in sede dell'intesa prescritta dalla legge n. 84/1994 "*Riordino della legislazione in materia portuale*" e s.m., nell'ottica di contemperare gli interessi urbani e portuali e concertare le relative previsioni di pianificazione.

Gli assi di relazione "città-porto" proposti dal nuovo Piano sulla scorta di più recenti accordi di collaborazione del Comune di Genova con Autorità Portuale (DGC 285/2008) condivisi da Autorità Portuale con la Regione Liguria (delibera n° 6 del 24.04.2009 del Comitato Portuale) sono i seguenti:

- Voltri Litorale di Levante, per assicurare la relazione, mediante percorso ciclo-pedonale, fra l'abitato di Voltri e gli interventi di riqualificazione della parte a levante del terminal portuale;
- Litorale di Multedo e Porto Petroli, per garantire, a seguito della dismissione dell'uso connesso alle attività petrolchimiche, il riutilizzo per funzioni urbane di parte del Molo Occidentale dell'esistente Porto Petroli;
- Affaccio a mare di Sestri Ponente, per consentire la creazione di un affaccio al mare dell'abitato di Sestri, compatibile con la riorganizzazione dell'area dei piccoli cantieri navali, e rafforzare l'integrazione fra il centro storico e la nuova Marina di Sestri;
- Fronte mare dalla "Lanterna" a Ponte Parodi - Porto Antico, per realizzare un collegamento ciclo-pedonale continuo tra il Parco della Lanterna ed il Porto Antico, valorizzando progressivamente: la fruizione turistico-culturale del Parco stesso e la sua connessione con la Stazione Marittima; il polo crocieristico e urbano costituito da Ponte Parodi e dall'edificio *Hennebique* e la sua connessione con l'Acquario ed il Centro Storico;



- 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.

E' però opportuno rilevare che ampia parte del territorio demaniale del Porto di Genova risulta regolato oltre che dal Piano Regolatore Portuale anche dal Piano Territoriale di Coordinamento per gli insediamenti produttivi dell'Area Centrale Ligure, nello specifico per il tratto costiero compreso fra la foce del torrente Varenna e quella del torrente Polcevera; inoltre il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa riguarda anche, in parte, l'area demaniale del porto di Genova.

Di seguito sono quindi richiamati gli strumenti di pianificazione sovraordinata, ai quali sono tenute ad attenersi il P.U.C. e del P.R.P.:

- il **Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Genova** approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n°1 del 22/01/2002 tratta al Titolo III, dall'art. 17 all'art. 23, la pianificazione territoriale di livello provinciale. Il **nuovo progetto preliminare di P.U.C. adottato**, conformemente a quanto dispone l'art. 4, comma 1, lett. b), delle Norme di Attuazione del vigente P.T.C. della Provincia di Genova, si conforma ai diversi gradi di efficacia dello stesso P.T.C. ed assume la Missione di Pianificazione Area 1 – Genovese, Ambito 1.3 Genova e le Indicazioni Puntuali per lo stesso Ambito, sviluppandone i “Contenuti fondamentali”, segnatamente per quanto concerne le aree costiere, attraverso le prescrizioni normative impartite per l'assetto urbanistico dell'Ambito complesso del Litorale;
- il **Piano Territoriale di Coordinamento degli Insediamenti Produttivi dell'Area Centrale Ligure** approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n° 95 del 31.07.1992 per quanto concerne le indicazioni a livello di area geografica, di Ambito territoriale e le indicazioni riguardanti il distretto 4 Ponente - Sestri Ponente. Con D.P.G.R. n. 44/2000, in occasione dell'approvazione del P.R.G./P.U.C., sono state modificate le indicazioni relative al **distretto 4 Ponente - Sestri Ponente**, in particolare relativamente agli ambiti del Litorale di Multedo, dei Cantieri Navali, dei Cantieri Aeronautici, dell' Aeroporto, del Polo siderurgico di Cornigliano, già recepite dal vigente P.U.C. approvato con D.P.G.R. n. 44/2000. Il **nuovo progetto preliminare di P.U.C. adottato**, in applicazione del combinato disposto degli artt. 76 e 69 della L.R. 36/1997, in alcuni casi, richiede variante al P.T.C. - A.C.L. della Regione Liguria, per quanto concerne il definitivo superamento della relativa disciplina e per l'assoggettamento delle Aree di Intervento da esso previste alla disciplina del P.U.C.;
- i **Piani di Bacino**, le cui previsioni in materia di tutela idrogeologica prevalgono sulle prescrizioni di PUC:
 - Il **Piano di Bacino D.L. 180/98 - Ambiti 12 e 13**, approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 65 del 12/12/2002, ultima modifica con DGP n° 6 del 05/02/2013;
 - Il **Piano di Bacino del Torrente Branega**, approvato con Delibera del Commissario Straordinario con i poteri della Giunta Provinciale n. 29 del 23/04/2013, convalidata con Delibera del Commissario Straordinario con i poteri del Consiglio Provinciale n. 20 del 30/07/2013 ai sensi della L. 241/1990 art. 21 *nonies*;
 - Il **Piano di Bacino del Torrente San Pietro o Foce**, approvato con Delibera del Commissario Straordinario con i poteri del Consiglio Provinciale n. 19 del 30/07/2013;
 - Il **Piano di Bacino del Torrente Varenna**, nel mese di ottobre 2013 è stato adottato, come variante sostanziale, il Piano aggiornato che pertanto vige in salvaguardia ed è soggetto alle eventuali osservazioni come previsto dalla L.R. 58/2009. Piano approvato con DCR



n. 59/1999 e successive modifiche; Piano Adottato con DGP n. 107 del 15/10/2013.

- **Il Piano di Bacino del Torrente Chiaravagna**, approvato con Delibera del Commissario Straordinario con i poteri del Consiglio Provinciale n. 18 del 30/07/2013;
 - **Il Piano di Bacino del Torrente Polcevera**, approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 14 del 02/04/2003 e con Delibera del Consiglio Provinciale n. 38 del 3/09/2004 e successive varianti, in particolare con le ultime: Delibera del Commissario Straordinario con i poteri della Giunta Provinciale n. 180 del 14/12/2012 (alluvioni 2010-2011) e con Delibera del Commissario Straordinario con i poteri della Giunta Provinciale n. 79 del 07/08/2013 (Torrente Riccò loc. Prussiani - ripermimetrazione preventiva delle fasce fluviali con efficacia sospesa);
 - **Il Piano di Bacino del Torrente Bisagno**, approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 62 del 04/12/2001 e successive varianti, in particolare con l'ultima Delibera del Commissario Straordinario con i poteri della Giunta Provinciale n. 180 del 14/12/2012 (eventi alluvionali 2010-2011);
 - **Il Piano di Bacino D.L. 180/98 - Ambito 14**, approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 66 del 12/12/2002 e successive varianti; ultima modifica con DGP n° 80 del 07/08/2013;
- **il Piano Territoriale di Coordinamento della Costa**, adottato in data 26 febbraio 1999 e approvato dalla Regione Liguria con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 64 del 19.12.2000 e s.m. e i., interessa in parte l'area demaniale del porto di Genova. Il Piano è stato modificato con delibera di Giunta Regionale n. 936 del 29 luglio 2011 "Variante di aggiornamento al Piano territoriale di coordinamento della Costa", applicata in salvaguardia, che contiene proposte di modifica, per l'area genovese, riferite ai porti turistici e agli impianti nautici minori tra i quali Pegli e Genova-Foce (schede AP22 e AP25). Il nuovo progetto preliminare del Piano adottato recepisce ed attua, le indicazioni del vigente P.T.C. della Costa della Regione Liguria.

La procedura

Conformemente a quanto stabilito dall'art. 7, comma 1, della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150, e s.m.i, lo Strumento Urbanistico Generale pianifica anche le aree del demanio portuale, inoltre l'art. 5, comma 2, della legge 28 gennaio 1994 n. 84 stabilisce che le previsioni del Piano Regolatore Portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti e che a tal fine, il Piano Regolatore è adottato dal Comitato Portuale, previa intesa con il Comune o i Comuni interessati.

L'art. 38 della legge regionale 4 settembre 1997 n. 36 comma 2) lettera b) ed f) stabilisce che il Comune provvede altresì ad inviare l'avviso contenente la indicazione delle modalità e i termini di pubblicazione del progetto preliminare di PUC, alle Amministrazioni eventualmente interessate, in vista del raggiungimento delle Intese necessarie ad acquisirne l'assenso, qualora il Piano incida sulla destinazione d'uso o sulla utilizzazione in atto dei loro beni appartenenti al demanio o al patrimonio indisponibile.

La stipula dell'intesa fra Comune di Genova ed Autorità Portuale di Genova ai sensi della Legge 84/94 precede l'adozione del nuovo progetto preliminare di Piano Regolatore Portuale da parte del Comitato Portuale, atto tuttavia, al momento in fase di revisione, non ancora formalmente adottato.

La ricerca di una intesa istituzionale fra il Comune e l'Autorità Portuale, assolve agli incumbenti



procedimentali posti dalle sopraccitate normative, ma risulta soprattutto indispensabile a fronte del ruolo strategico che il porto riveste per la città. Pertanto, trovandosi il nuovo Piano Regolatore Portuale in fase di elaborazione da parte di Autorità Portuale di Genova, non risulta percorribile la procedura di cui all'art. 5 comma 2 e 3 della legge 84/94, conseguentemente è opportuno procedere ex art. 38 comma 2 lett. f, Legge Regionale 36/97, acquisendo l'assenso di Autorità Portuale nel merito della destinazione d'uso delle aree del demanio portuale destinate a funzioni urbane, impressa e condivisa nell'ambito del procedimento di formazione del nuovo progetto di Piano Urbanistico Comunale adottato.

Il rapporto tra città e porto

Il porto resta il principale motore economico della città e tuttora rappresenta il fattore determinante di valorizzazione della situazione geografica di Genova, al tempo stesso strategica per la posizione rispetto al Mediterraneo e all'Europa ma anche difficile, per la cronica carenza di spazio.

Nel corso degli anni '90 molte cose in porto sono cambiate ed il processo di sviluppo è ripreso con energia: il Consorzio Autonomo è stato sostituito dall'Autorità Portuale, è stato stretto un importante e duraturo accordo sul lavoro, i terminal sono stati assegnati ad importanti società dello shipping ed i rapporti fra la città ed il porto sono progressivamente migliorati, fino a registrare sintonia su numerosi temi.

La sintesi di questa trasformazione è rappresentata dal Piano Regolatore Portuale del 2001 che non ha risolto tutti i problemi – ed anzi ne ha anche proposto alcuni nuovi – ma che ha sancito l'accordo sostanziale fra il porto e la città.

Il Piano Regolatore Portuale prevede, infatti, un incremento degli spazi operativi – verso mare e specialmente nell'ambito del bacino di Sampierdarena – ma stabilisce al tempo stesso la rinuncia ad alcuni interventi invasivi ancora attuali a metà degli anni '90 e fissa l'obiettivo della restituzione di alcuni importanti affacci a mare alla città.

Ciò vale soprattutto per Voltri – a fronte delle rinuncia al previsto, dal PRP 2001, riempimento a levante del rio S. Giuliano - e per Pegli, dove è stato stabilito che il nuovo scalo si fermi al sesto modulo, ma anche Sestri, il centro storico e la Foce sono coinvolti in questo processo di riappropriazione del mare da parte della città.

Del vigente Piano Regolatore Portuale, quindi, è innanzitutto apprezzabile l'obiettivo di contemperare le esigenze di sviluppo del porto con le esigenze di qualità che la città esprime, e questa forma di equilibrio dovrà restare anche alla base di qualsiasi evoluzione pianificatoria futura.

Purtroppo, l'attuazione del Piano Regolatore Portuale è in ritardo, specie per quanto riguarda i riempimenti di Sampierdarena, solo in parte completati (Calata Bettolo) od in fase di realizzazione (i ponti Libia, Ronco-Canepa) ed è auspicabile al fine della riorganizzazione degli spazi interni al porto, che siano confermati e se possibile incrementati, senza incidere negativamente sulla città circostante.

Il Piano Regolatore Portuale, in oltre un decennio di vigenza, è invecchiato per altre parti della città, per cui da un lato l'instabilità di alcuni equilibri e dall'altro nuove opzioni di sviluppo - dall'affresco dello *waterfront* di Renzo Piano all'isola petrolifera - rendono indispensabile una rivisitazione del principale strumento di pianificazione del porto.

Il tema è delicatissimo e dovrà essere dibattuto approfonditamente, senza perdere di vista la concreta disponibilità degli investimenti, ed in parallelo sarà necessario concretizzare le prospettive di collegamento diretto con gli interporti oltre appenninici che in termini di incremento degli spazi possono fornire quelle risposte che risultano antitetiche con le caratteristiche del territorio ligure.



A questo scopo è opportuno sostenere la realizzazione di interventi infrastrutturali poiché la convinzione è che il futuro di Genova e del suo porto non possano prescindere dall'efficienza dei collegamenti con l'hinterland e con l'Europa.

In questa direzione il nuovo PUC adottato, nel Documento degli Obiettivi al Tema A: sviluppo socio-economico e delle infrastrutture (Obiettivo A1: Potenziamento delle infrastrutture di relazione nord-sud ed est-ovest - Obiettivo A3: Incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo) e nel Livello 1 Territoriale di Area vasta, **individua le relazioni di “Genova nel sistema delle relazioni Logistiche del Nord Ovest”** (tav. 1.2) ed il “Sistema infrastrutturale” di riferimento (tav. 1.1) **confermando l'inscindibile relazione fra la città ed il porto.**

E' pertanto necessario dotare Genova di una rete infrastrutturale completa, moderna e competitiva che ha avuto i primi sviluppi nel corso dell'ultimo decennio, attraverso l'approvazione delle principali opere indispensabili per un sistema infrastrutturale efficiente. In alcuni casi i lavori sono in fase di realizzazione (Nodo Ferroviario, Terzo Valico, Strada di Scorrimento a Mare e Raccordi Polcevera, Nodo di San Benigno), mentre i prossimi anni saranno cruciali per attivare i lavori di quelle non ancora realizzate, una volta concluso l'iter procedurale di approvazione (Viadotto autostradale di accesso al porto di Voltri, Lotto2 Voltri Nodo ferroviario, Nodo stradale e Autostradale di Genova, Raccordo Strada di Scorrimento a Mare - autostrada Ge Aeroporto, Lungomare Canepa (LMC), Sopraelevata Portuale) **e per chiarire definitivamente la soluzione del collegamento di levante:** Tunnel subportuale, viabilità Porto Antico/Fiera, Sopraelevata, Foce.

Tali interventi hanno prodotto, in alcuni casi, la necessità di rivedere le connessioni con l'ambito portuale, di conseguenza dovranno essere recepite e sviluppate dal predisponendo PRP anche ai fini della definizione dell'Intesa ex L. 84/1994 con il Comune: il nuovo Piano Portuale quindi sviluppare una ulteriore verifica di coerenza fra la pianificazione portuale ed il sistema infrastrutturale ormai in avanzata fase di progettazione o realizzazione.

Una ultima annotazione riguarda la necessità che l'Autorità Portuale avvii un profondo ed efficace processo di razionalizzazione degli spazi interni al porto, utile per recuperare aree sottoutilizzate ma anche per modificare l'immagine del porto che soprattutto nella zona circostante la Lanterna lascia ampiamente a desiderare, costituendo, per altro, l'occasione per cercare di soddisfare, in parte, le legittime richieste da parte della Municipalità di Sampierdarena di riacquistare il rapporto con il mare.

Dall'analisi dei dati rilevati da ESPO (*European Sea Ports Organisation*) nella pubblicazione “*Annual Report 2012 – 2013*”¹ si rileva che il porto di Genova, nel complesso, ha risposto piuttosto bene alla crisi, rispetto ad altre realtà portuali, e in termini di traffico container è quello che ha registrato, dopo Marsiglia, il maggiore incremento. Di particolare interesse è anche lo sviluppo, nel corso del 2012, dei «traffici ferroviari, che hanno registrato un marcato incremento, passando da 113,3 a 129,3 migliaia di carri carichi movimentati, con una crescita del 14% circa»².

I progressi registrati dal porto di Genova e le prospettive di sviluppo, connesse soprattutto con l'incremento dei rapporti con il Sud e Centro America (rispettivamente + 94% e +54%), con il Nord Africa (+25%), con il Medio Oriente e Nord America (+18% e +17%) e con i nuovi collegamenti per l'Europa (+50%),³ sembra abbiano risvegliato interesse delle grandi compagnie armatoriali.

In questo scenario restano però da risolvere alcuni problemi strutturali, che il P.U.C. affronta, al fine di avviare un congiunto approfondimento operativo con l'Autorità Portuale.

¹ Citata nella Relazione Annuale 2012 dell'Autorità Portuale di Genova.

² Il Sole 24 ORE del 5 maggio 2013, articolo “*Genova tiene testa agli altri porti*” di Raoul de Forcate.

³ fonte: Relazione Annuale 2012 dell'Autorità Portuale di Genova.



Infatti, il riassetto ottimale per la riorganizzazione degli impianti ferroviari portuali, pur essendo già in parte delineato negli atti più recenti di pianificazione interna del Porto quali: i “Piani Operativi Triennali 2013-2015 e 2014-2016” rispettivamente di novembre 2012 e ottobre 2013, **non è stato ancora consolidato in maniera definitiva**, risultando chiaro che qualsiasi soluzione gravita sul miglioramento delle connessioni dall’interno operativo portuale verso l’esterno dei parchi ferroviari di Voltri e Sampierdarena e sarà fattibile risolvendo i restringimenti in uscita, soprattutto per il parco ferroviario di Voltri mare, dove Comune di Genova, Autorità Portuale e Ferrovie collaborano per il definitivo completamento del progetto del Nodo Ferroviario (lotto 2 - traslazione e riorganizzazione del parco FS Voltri mare, potenziamento binari in uscita dal porto) e viario (demolizione e ricostruzione del viadotto autostradale di Voltri).

Inoltre è necessario il potenziamento del parco “fuori muro” di Sampierdarena dato che lo stesso è già raccordato con le linee trans-appenniniche sia mediante il raccordo sommergibile, sia attraverso il parco del Campasso dove RFI ha stabilito di concentrare la logistica a servizio del traffico merci come recentemente richiamato nell’osservazione pervenuta al Comune di Genova da parte di Ferrovie [...]”*L’area ferroviaria in essere si estende per 73.000 mq circa ed è inserita nel suddetto distretto speciale di concertazione e interessata da investimenti infrastrutturali di RFI in corso. Sull’area in esame è inoltre sviluppata una progettualità di massima relativa al nuovo Piano Regolatore di Stazione, citata nel Piano Industriale di RFI per Genova del 2003, ripresa tra gli impegni di RFI nell’ambito del “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[...]*⁴

Questo argomento è estremamente importante poiché l’allargamento del bacino di riferimento del porto non può prescindere dallo sviluppo del trasporto ferroviario e dal momento che il successo di questo vettore per il trasporto delle merci dipende in maniera inequivocabile dai costi di esercizio e quindi dalla possibilità di formare agevolmente convogli di grandi dimensioni e di grande portata.

Il potenziamento e riorganizzazione del parco “fuori muro”, sotto questo profilo, può offrire valenze notevoli, pur nella complessità di operare in spazi compressi e necessariamente di dover riorganizzare i varchi veicolari, considerata la possibilità di ridurre gli oneri delle manovre portuali e che esiste anche l’opzione di una connessione diretta con l’area di riconversione di Cornigliano che potrebbe rappresentare un valore aggiunto non irrilevante per la qualificazione del sistema.

Un secondo argomento di grande rilevanza è costituito dall’eventualità del raddoppio a mare della diga foranea e degli spazi operativi del porto di Sampierdarena che è già prospettato dal Piano Regolatore Portuale vigente e confermato nella Delibera del Comitato Portuale del 30 luglio 2013 prot. n° 64/2/2013, ma che richiede un notevole approfondimento operativo.

L’incremento degli spazi operativi, specie per il traffico dei contenitori, coinvolgono anche la possibilità di risolvere in maniera definitiva alcune annose questioni, dal trasferimento della petrolchimica e dei bunkeraggi alla delocalizzazione del porto petroli, e di riflesso, di poter considerare differenti dislocazioni per il settore industriale del porto, per l’autotrasporto, per l’indotto e per i depositi di containers.

Di converso, per rendere realistica una simile prospettiva, è indispensabile programmare e coordinare in maniera specifica i lavori delle grandi opere pubbliche, in quanto l’apporto di materiali provenienti da questi interventi, e segnatamente dal riassetto del sistema autostradale, può concretizzare la massa critica sufficiente per avviare un programma di tombamento di spazi acquei di questa portata, data l’entità delle dimensioni in gioco.

⁴ fonte: osservazione al progetto preliminare di PUC, presentata da Società “FS Sistemi Urbani” del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (rubricata al n. 616 - P.G. Comune Genova n. 144351 dell’8.5.2012)



Inoltre pare opportuno che Autorità Portuale e Comune di Genova, entrambi facenti parte del Tavolo Tecnico (istituito con D.P.G.R. n. 34 del 06.05.2013) ed attualmente in corso “...per sovrintendere allo sviluppo di uno specifico studio del sistema logistico dell’Alessandrino, nel contesto della realizzazione del Terzo Valico, da eseguirsi a cura di RFI...” secondo l’Accordo Procedimentale “Valorizzazione dell’area logistica della Valle Scrivia e dell’Alessandrino”, concordino in linea di massima sugli obiettivi di sviluppo del porto in ambito retroportuale, al fine di ottenere risultati attesi e coerenti per lo sviluppo delle attività logistiche, nelle concertazioni e nelle progettualità attive in sede extraregionale.

Accanto a questi grandi temi, la confermata centralità del porto di Genova richiede di approfondire la possibilità di attirare l’insediamento di importanti centri direzionali del settore e di recuperare competitività in alcuni comparti, a partire da quello crocieristico, nonostante nel 2012 abbia registrato un mantenimento di presenze (797.239 crocieristi)⁵ rispetto al 2011, che è comunque necessario incrementare ricercando anche una sinergia con la città.

La pianificazione delle aree portuali

Al fine di addivenire ad un complessivo e coerente coordinamento delle strategie urbanistiche è necessario garantire un corretto e conveniente uso urbano nelle aree demaniali a tal fine predisposte e di un uso portuale di altre specificamente urbane, in tal senso è auspicabile che le scelte adottate in seno al Piano Urbanistico Comunale ed al Piano Regolatore Portuale si pongano in linea di coerenza fra loro, pur mantenendo salda la propria autonomia.

Pertanto pare opportuno che il Piano Urbanistico Comunale pianifichi nella forma più idonea le aree demaniali a destinazione urbana, fissando soltanto le coordinate generali per quelle connesse con l’operatività del porto, mentre, al contrario, è essenziale che il Piano Regolatore Portuale pianifichi nel dettaglio quelle direttamente interessate da funzioni portuali e da attività produttive e per servizi direttamente connesse, senza prevedere specifiche disposizioni per quelle di interesse della città.

Per dare concreta attuazione a questo obiettivo gli strumenti generali devono creare le premesse di formule operative che coniughino le esigenze certezza e semplificazione degli strumenti di pianificazione, nel rispetto delle prerogative e delle competenze degli Enti, demandano a specifiche intese o accordi programmatici le soluzioni confacenti anche negli ambiti di comune interesse. In tal senso, al fine del raggiungimento delle individuate finalità, nella fase di approvazione del Piano Urbanistico Comunale vigente, con DCC n°68 del 25.05.1999 era stata approvata dal Consiglio Comunale l’*”Intesa tra il Comune di Genova e l’Autorità Portuale di Genova funzionale all’approvazione del progetto di Piano Regolatore Portuale, ai sensi della Legge 84/94 e per il conseguente adeguamento del Piano Regolatore Generale, in sede di controdeduzione alle osservazioni in allora presentate”*.

Successivamente, con Deliberazione della Giunta Comunale n. 285/2008 è stato approvato l’*”Accordo di Collaborazione tra Comune di Genova e Autorità Portuale di Genova nel campo della pianificazione urbanistica”* sottoscritto in data 22/07/2008, riconfermato successivamente con DGC 38/2010 che ha consolidato una collaborazione stabile, strutturata e sistematica tra i due Enti, che sono titolari di prerogative specifiche rispetto ai territori di propria competenza.

In seguito, con delibera n° 6 del 24.04.2009 del Comitato Portuale, è stato approvato l’*”Accordo di Programma Quadro tra Regione Liguria e Governo in materia di “salvaguardia e tutela del territorio” del 30.05.2007.* - che approva lo schema di nuova Convenzione tra Regione Liguria e

⁵ fonte: Relazione Annuale 2012 dell’Autorità Portuale di Genova.



Autorità Portuale in materia di “Pianificazione operativa del waterfront di Genova – fase II” in particolare rivolto ad effettuare approfondimenti progettuali sugli ambiti ritenuti “luoghi di incontro” delle differenti esigenze della città-porto, nelle aree di cui ai precedenti capoversi, in quanto già oggetto di interesse da parte del citato dell’Accordo di Collaborazione fra APG e Comune di Genova.

In attuazione delle previsioni del P.R.P. vigente, dal 1999 ad oggi sono stati approvati accordi, varianti, attivati lavori e realizzate opere importanti quali: l’approvazione della variante al P.R.P. del settore VP5bis di Voltri (con D.C.C. n. 64/2006 è stata approvata l’Intesa ai sensi della Legge n. 84/94), interventi sulla fascia di Pra’ e l’attivazione del P.O.R. (Programma Operativo Regionale) di Pra’, il progetto preliminare del Porticciolo di Pegli, la realizzazione delle Marina di Sestri, l’Accordo di Programma per il ribaltamento a mare dei cantieri navali di Sestri/Fincantieri e per la contrazione del Porto Petroli, l’Accordo di Programma per la riconversione del polo siderurgico di Cornigliano, l’Accordo di Programma su Ponte Parodi e l’attivazione di procedure concorsuale per la concessione di Hennebique, l’acquisizione da parte del Comune di Genova della vecchia Darsena del Porto Antico a Calata De Mari, l’Accordo di Programma per la riorganizzazione dell’area territoriale Riparazioni Navali - Fiera - piazzale Kennedy. In particolare, per quanto riguarda il collegamento fra Calata Gadda e la Fiera” [...] *con fascia continua di connessione, anche ciclopedonale* [...] il Comune di Genova ed Autorità Portuale di Genova, hanno in previsione di riprendere i progetti di riorganizzazione delle aree urbane e portuali adiacenti la fascia individuata.

Inoltre pare utile rammentare che è in fase di approvazione la VIA del progetto per il **Nuovo Terminal Off Shore Tipo Calm** relativo alla predisposizione di opere e impianti Boa ai fini della contrazione del Porto Petroli di Multedo, finalizzata a per migliorare la convivenza della città con il porto.

Si segnala infine che con deliberazione della Giunta Comunale n. 288 in data 21/11/2013 è stato approvato lo schema di **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 **finalizzato alla riallocazione dell’Istituto Idrografico della Marina** presente nella sede di Genova presso l’edificio denominato “ex lavanderia-fabbricato SELOM” ubicato nell’area del porto antico di Genova;

Le osservazioni dell’Autorità Portuale

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 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 tecnica di merito, al riguardo elaborata, da sottoporre alla Civica Amministrazione:

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.** a 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 Fondega 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 alle 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 de l 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.



Analisi 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, sotto il profilo tecnico, 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, pertanto **si propone di accogliere l'osservazione inserendo il riferimento al vigente Piano Regolatore Portuale;**
- 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. Pertanto **si propone di non accogliere l'osservazione in quanto 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;
- 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 propone di accogliere l'osservazione inserendo 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”;**
- 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 propone di accogliere l'osservazione inserendo 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;”**
- 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 se ne propone l'eliminazione dalla scheda, mentre per gli altri obiettivi, seppur a titolo indicativo, risultano coerenti con l'obiettivo, **si propone l'accoglimento dell'osservazione nella formulazione sopra descritta;**
- 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 propone l'accoglimento dell'osservazione inserendo 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”;

- 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 propone l'accoglimento inserendo 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.**”
- 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. Si propone pertanto di accogliere l'osservazione nei termini sopra indicati e come riportato nella proposta della Giunta al Consiglio Comunale n. 80 del 12.12.2013 relativa agli adempimenti conseguenti alla D.G.R. n. 1280/2012 (Valutazione Ambientale Strategica del progetto preliminare del P.U.C. di Genova) al capitolo 3 “Linee di indirizzo per l'ottemperanza del parere motivato” pag. 6 dell'elaborato tecnico allegato alla proposta di deliberazione;
- 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 propone di accogliere l'osservazione modificando ed integrando l'articolo di riferimento;**
- 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 propone di accogliere l'osservazione eliminando “depositi e aree di manipolazione e riparazione dei container” dal punto 7.4 e predisponendo una diversa articolazione del relativo apparato normativo;**
- 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 u-



tile 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 citata proposta della Giunta al Consiglio Comunale n. 80 del 12.12.2013 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 propone di modificare e integrare l’articolazione del relativo apparato normativo** come prefigurato nella richiamata proposta di deliberazione della Giunta Comunale al Consiglio;

- 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 propone una maggior esplicitazione dei contenuti del comma 3.9 dell’art. 18** delle Norme, proponendo in tal senso l’accoglimento dell’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 pubblica dovrà essere sottoposta a concorsi di idee**, si propone pertanto di accogliere 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 propone di accoglierla in parte inserendo le attività segnalate non in contrasto con l’obiettivo della trasformazione, 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 propone di integrare le Norme Transitorie del Distretto consentendo gli interventi necessari allo svolgimento delle attività esistenti fino alla consegna delle aree per la realizzazione delle opere pubbliche programmate dal Progetto Definitivo del Nodo Ferroviario: Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole, di cui alla delibera CIPE 85/2006.**
- con riferimento al punto e2) relativo al Distretto **1.02 Carmagnani Fondegga Sud**, ove si os-



serva 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 propone di accogliere 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;

- 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 propone di accogliere 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;
- 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;**
- 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 propone di accogliere parzialmente l'osservazione nei termini sopra descritti.**
- 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. Nondimeno, 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";

- 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 propone di accogliere 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.**
- 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 **si propone di eliminare 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, 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. Pertanto si propone di accogliere 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 (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, 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 pertinenti, 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;

- 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 si propone di apportare 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 ef-**



COMUNE DI GENOVA

fetto 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 se ne propone la traslazione, come peraltro per il parcheggio del Nodo di San Benigno, riferito a contigue aree non portuali**. Pertanto **si propone di accogliere 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 propone di apportare le opportune modifiche alle cartografie del progetto definitivo di Piano**.

Considerazioni finali

A giudizio dell'ufficio sarebbe opportuno che la Civica Amministrazione prendesse atto del parere formulato, tramite la presentazione di osservazioni, con nota P.G. del Comune n. 150764 in data 14 maggio 2012 e rubricata con il n° 803, da parte di Autorità Portuale, nel merito delle scelte pianificatorie adottate dal progetto preliminare di P.U.C. per quanto concerne le aree del demanio portuale.

Conseguentemente **si propone di provvedere all'adeguamento del nuovo PUC, nella sua stesura definitiva, alle proposte formulate da Autorità Portuale, con riferimento alle singole osservazioni evidenziate, nei modi e nei termini sopra descritti, al fine di raggiungere l'intesa prevista dall'art.38 della Lr.36/1997 e ssmii**.

Inoltre, sulla base delle considerazioni sopra esplicitate, per quanto concerne aspetti che non si considerano a tutt'oggi definiti e come tali da approfondire, **si ritiene necessario nel prosieguo istituire incontri tematici tra gli Enti riguardando altresì alla definizione del PRP da parte di APG**.

Ritenuto pertanto di proporre il sostanziale accoglimento delle osservazioni presentate da Autorità Portuale di Genova e il conseguente adeguamento del progetto definitivo del Piano Urbanistico Comunale adottato, **si ritiene di poter procedere, sulla base di tali presupposti, ad acquisire l'Assenso di Autorità Portuale di Genova circa la destinazione d'uso e l'utilizzazione delle aree del demanio portuale, impressa e condivisa, nell'ambito del procedimento di formazione del Piano Urbanistico Comunale adottato**.

Genova, gennaio 2014

Il Funzionario Tecnico
arch. Maurizio Sinigaglia

Il Funzionario Tecnico
arch. Nicoletta Poleggi