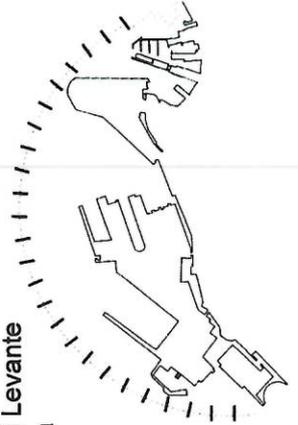


PROPOSTA DI RIQUALIFICAZIONE

Porto di Levante
Genova



.....
Committenti:

ZENA CRUISE TERMINAL S.r.l.



.....
Project manager:

Dott. Angiolino Barreca

.....
Progetto e coordinamento tecnico:

SIBILLASSOCIATI_{sr}

.....
Attività specialistiche:

*Studio Legale Carassale - Cocchi
e associati*



.....
Oggetto del documento:

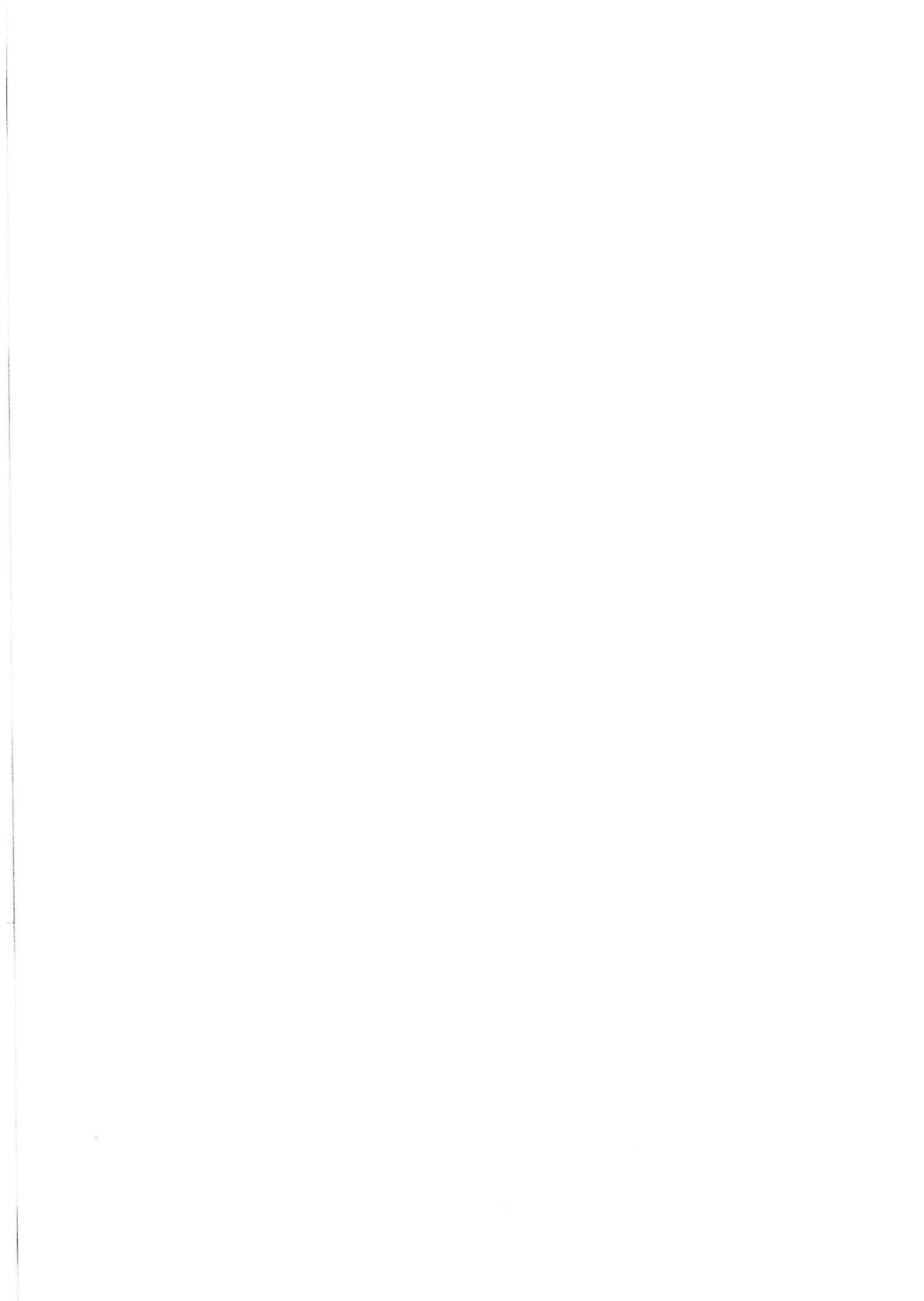
**RELAZIONE
ILLUSTRATIVA GENERALE**

.....
R|UG|01

[Handwritten signatures]

.....

| Rev. | Data Revisione |
|------|----------------|
| A | 12.11.2019 |
| | |
| | |



RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE

I soggetti proponenti

L'iniziativa oggetto della proposta proviene da Zena Cruise Terminal, società di scopo all'uopo costituita dai suoi soci, Costa Crociere S.p.A. ("Costa"), Officine Meccaniche Navali e Fonderie San Giorgio del Porto S.p.A. ("San Giorgio del Porto S.p.A." o "SGdP"), Costa Edutainment S.p.A. ("CE"), e da essi soci in relazione agli interessi di business di cui ciascuno di essi è portatore, ed in particolare:

- Costa, nel settore crocieristico;
- SGdP, nel settore delle riparazioni navali;
- CE nel settore delle attività ricreative legate al turismo e gestione dell'Acquario di Genova.

Per tali finalità la Costa, con il 40%, San Giorgio del Porto, con il 40%, e Costa Edutainment, con il 20%, nel corso dell'anno 2019, hanno deciso di costituire una società di scopo denominata Zena Cruise Terminal S.r.l..

Oggetto della proposta

Gli interessi legati ai tre settori di attività hanno creato una convergenza sinergica per l'impostazione complessiva di un'operazione che è finalizzata, in via di estrema sintesi:

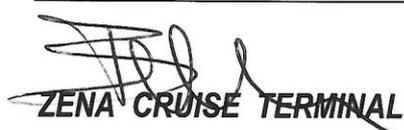
- alla realizzazione sulle aree portuali di Calata Gadda e Calata Boccardo di un nuovo terminal crocieristico da assentire in concessione a Costa per lo svolgimento delle sue attività di core business;
- al trasferimento su aree portuali site a levante di alcune aziende di riparazione navale ed attività accessorie oggi localizzate sulle aree la cui liberazione è necessaria per la realizzazione del terminal crocieristico.

Quanto sopra in coerenza con il disegno di Waterfront dell'Arch. Renzo Piano.

Finalità della proposta

Le finalità sottese alla proposta sono declinabili sotto una pluralità di profili che possono essere così sintetizzati:

- a) sul piano generale l'acquisizione di un nuovo traffico crocieristico al porto di Genova in una ottica di massimizzazione dell'utilizzo delle strutture portuali per un'attività capace di indurre sul Porto di Genova un importante aumento di traffico del settore e la razionalizzazione della localizzazione delle aziende che operano nel settore delle riparazioni navali;
- b) sul piano urbanistico un'operazione di riqualificazione complessiva di una ampia area portuale, con una più razionale distribuzione delle funzioni sull'area di levante;
- c) sotto il profilo ambientale il recupero di una porzione di area a favore di attività di minor impatto ambientale e l'allontanamento dal centro storico e residenziale delle attività industriali di maggior


ZENA CRUISE TERMINAL S.r.l.









impatto sotto il profilo ambientale;

- d) sotto il profilo industriale la miglior sistemazione delle aziende di riparazione navale con conseguente razionalizzazione delle attività produttive;
- e) sotto il profilo occupazionale un incremento di occupazione sia con riguardo al settore turistico/crocieristico sia con riguardo alle attività produttive ed industriali, con effetto di salvaguardia e di sviluppo per le aziende insediate.

Lo stato attuale.

Come emerge dalla relazione tecnica allegata, allo stato attuale:

- a) su calata Gadda sono allocate una pluralità di attività artigianali/industriali;
- b) su calata Boccardo sono insediate una pluralità di aziende artigianali ed industriali fra cui SGdP.

Sotto il profilo degli strumenti di pianificazione ed in particolare del piano regolatore portuale oggi vigente si prevede:

- a) per l'area di calata Gadda il mantenimento delle funzioni in atto, con la previsione sul piano strutturale della modifica della banchina antistante ed il riempimento verso mare;
- b) per calata Boccardo il mantenimento delle funzioni esistenti;
- c) per le aree di levante, destinate alle riparazioni navali, interessate dalla proposta, il mantenimento ed il consolidamento della destinazione industriale, previa esecuzione di rilevanti interventi di adeguamento ed ampliamento delle strutture portuali oggi esistenti, opere oggi previste dal Piano Regolatore Portuale ("PRP") vigente.

Le modifiche necessarie

L'operazione proposta richiede:

- a) l'approvazione di una variante al PRP ai fini dell'introduzione su calata Gadda ed in parte su calata Boccardo della funzione crocieristica e delle attività complementari e la previsione della realizzazione dell'ampliamento della nuova banchina funzionale all'attività crocieristica;
- b) l'attuazione delle vigenti previsioni di PRP per le aree industriali mediante la realizzazione degli ampliamenti delle strutture portuali oggi esistenti, su cui localizzare i nuovi volumi industriali anche ai fini del trasferimento delle attività rilocalizzate da Calata Gadda e Boccardo.

Profili amministrativi

L'operazione dovrebbe essere attuata mediante sottoscrizione di un accordo di programma tra tutte le Amministrazioni competenti (specificamente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - "AdSPMLO", Regione Liguria, Comune di Genova, Soprintendenza ai Beni architettonici, Agenzia delle Dogane, etc.) ed i proponenti, che regoli e consenta l'attuazione:

- a) della realizzazione del nuovo terminal crocieristico da parte di Costa sulle aree di Calata Gadda e Calata Boccardo;
- b) della ricollocazione dei volumi industriali sulle aree di levante per l'insediamento nei nuovi contenitori delle attività industriali delocalizzate.

Quanto sopra sulla base della presentazione di una proposta definitiva all'esito della procedura di conferenza dei servizi preliminare avviata con l'istanza.

Problematiche e criticità

Le problematiche che connotano la proposta sono individuabili nella sua complessità e nella necessità di uno stretto coordinamento sotto la regia pubblica per il conseguimento degli atti di legittimazione da un lato e dall'altro nell'esigenza di un coordinamento delle varie componenti dell'operazione, che consenta di velocizzare la realizzazione del Terminal Crociere di Costa, operazione quest'ultima che richiede l'attuazione della liberazione delle aree necessarie per il Terminal.

Criticità e approfondimenti necessari

Le criticità ed approfondimenti oggi ipotizzabili possono essere in sintesi individuate:

- nella necessità della variante al PRP per la parte relativa alla previsione del Terminal, in particolare per l'attuale previsione normativa e per la complessità di approvazione della variante al PRP;
- nelle verifiche preliminari ambientali, che saranno comunque oggetto di una contestuale procedura di scoping di VIA, sull'impatto ambientale delle operazioni complessive;
- nella fattibilità tecnico-nautica dell'insediamento della funzione crocieristica, così localizzata, all'interno del Porto di Genova;
- nella realizzazione di opere infrastrutturali necessarie a ampliare e riqualificare gli spazi del porto esistenti;
- nella complessità delle procedure;
- nei tempi di approvazione ed attuazione.

Indicazione per superare le criticità

Come diffusamente illustrato nella relazione tecnica, per superare tali criticità sono adottabili alcuni rimedi:

- a) con riguardo alla prima, l'inserimento dell'operazione nelle linee programmatiche che AdSPMLO deve approvare entro il 31/12/2019, confidando nel contempo nella modifica dell'attuale regime transitorio, richiesta da più parti ed oggetto di proposta legislativa già pendente;
- b) l'esperimento per la parte ambientale del procedimento di scoping di VIA;
- c) l'utilizzazione a fini amministrativi dello strumento dell'accordo di programma e delle procedure concertative per la formazione dei titoli abilitativi e concessori necessari.

Le risorse occorrenti

L'operazione richiede risorse economiche per € 88 ml in parte pubbliche in parte private, che devono tener conto nella loro articolazione della diversa natura e impostazione delle procedure, con un saldo complessivo di € 48 ml pubblici per le opere strettamente portuali e per i contenitori industriali e € 40 ml private per il terminal e la ricollocazione delle aziende industriali.

Tempi e fasi

Un profilo delicato risiede nella stima dei tempi di realizzazione dell'operazione nel suo complesso.

Premesso che la liberazione delle aree di Calata Gadda e Calata Boccardo richiede la ricollocazione (temporanea e/o definitiva) delle attività artigianali e/o industriali presenti sulle relative aree, e premesso che in forza dell'accordo di programma e mediante l'utilizzo di pertinenti procedimenti concertativi i termini sono comprimibili, i tempi indicativamente valutabili per le rispettive fasi possono essere allo stato ipotizzati:

- : -fase di realizzazione delle infrastrutture (banchine e capannoni) e spostamento delle attività coinvolte: fino a 36 mesi comprensivi delle attività autorizzatorie, di assegnazione ed esecuzione dei lavori;
- fase di realizzazione del terminal crociere: fino a 24 mesi comprensivi delle attività autorizzatorie, di assegnazione ed esecuzione dei lavori.

Ai fini della minimizzazione di tali tempistiche occorrerà razionalizzare al massimo le procedure mediante una regia pubblica, in modo da cercare di sovrapporre per quanto possibile le due fasi ed introdurre meccanismi di coordinamento e cooperazione al fine di ridurre i tempi dei singoli adempimenti.

Genova, 21 novembre 2019

COSTA CROCIERE S.p.A.:

OFFICINE MECCANICHE NAVALI E FONDERIE SAN GIORGIO DEL PORTO S.P.A.

COSTA EDUTAINMENT S.p.A.:

ZENA CRUISE TERMINAL S.r.l.: