

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

CUP C39B18000060006

CIG 7690329440

RIF. PERIZIA

P.3062

TITOLO PROGETTO

NUOVA DIGA FORANEA DEL PORTO DI GENOVA AMBITO BACINO SAMPIERDARENA

TITOLO ELABORATO:

STUDIO PRELIMINARE DI INSERIMENTO
URBANISTICO E VINCOLI

ELABORATO N°:

MI046R-PF-D-Z-R-006-01

NOME FILE:

MI046R-PF-D-Z-R-006-01.docx

DATA	ELABORATO	CONTROLLATO	APPROVATO
17/6/2021	E.Froni	A.Cappelletti	A.Lizzadro
REVISIONE	N°	DATA	DESCRIZIONE
	00	4/6/2021	EMISSIONE PER APPROVAZIONE
	01	17/6/2021	REVISIONE A SEGUITO CONTRADDITTORIO CON RINA CHECK

PROGETTISTI	PROGETTAZIONE
<p>Mandatario: </p> <p>Responsabile dell'integrazione delle prestazioni specialistiche Dott. Ing. Antonio Lizzadro</p> <p>   </p> <p>  </p>	<p></p> <p>Dott. Ing. Antonio Lizzadro</p>

D.E.C.	VERIFICATO	VALIDATO R.U.P.	IL RESP. DELL'ATTUAZIONE
Ing. Francesca Arena	RINA CHECK	Ing. Marco Vaccari	Dott. Umberto Benezzoli
.....

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

REALIZZAZIONE DELLA NUOVA DIGA FORANEA DEL PORTO DI GENOVA AMBITO BACINO DI SAMPIERDARENA

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

Studio preliminare di inserimento urbanistico e vincoli

INDICE

1.	INTRODUZIONE	5
1.1.	Obiettivi del progetto	5
1.2.	Fase 1: analisi delle alternative progettuali	5
1.3.	Fase 2: Sviluppo del progetto della soluzione prescelta	6
2.	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	7
3.	PIANIFICAZIONE E VINCOLI	11
3.1.	Piano Regolatore del Porto di Genova	11
3.2.	Piano Operativo Triennale 2019-2021	12
3.3.	Piano Territoriale di Coordinamento della Costa	13
3.4.	Piano di Tutela dell'Ambito Marino Costiero	15
3.5.	Aree di rilevanza ambientale e paesaggistica	16
3.5.1.	Siti appartenenti alla Rete Natura 2000	16
3.5.2.	Il Santuario dei Cetacei	17
3.6.	Vincoli	19
3.6.1.	Vincoli ambientali, archeologici e monumentali	19
3.6.2.	Vincoli aeroportuali	20
4.	INQUADRAMENTO URBANISTICO	26
4.1.	Regione Liguria - Piano Territoriale Regionale (PTR)	26
4.2.	Regione Liguria - Piano Territoriale di Coordinamento Paesaggistico (PTCP)	28
4.3.	Regione Liguria - Piano della Costa (PTCC)	32
4.4.	Comune di Genova - Piano Urbanistico Comunale (PUC)	36
4.5.	Piano di Bacino approvato DCP n. 65 del 12/12/2002, variante DDG n. 2461 del 22/04/2020 entrata in vigore il 13/05/2020	48
4.6.	Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - Piano Regolatore Portuale (PRP)	52
4.7.	Comune di Genova - Piano Comunale dei Beni Paesaggistici	58
4.8.	Sintesi dei rapporti fra le opere in progetto e la pianificazione vigente	60

ELENCO DELLE FIGURE

Figura 2-1 - Sampierdarena e Porto Antico: le funzioni	8
Figura 2-2 - Aree territoriali di Sampierdarena Ponente e Levante	9
Figura 2-3 - Terminali operativi nell'area Territoriale di Sampierdarena (numerazione spiegata nel testo)	10
Figura 3-1 - Espansione dell'area portuale in corrispondenza dell'ambito territoriale portuale di Sampierdarena (Fonte PRP Genova)	12
Figura 3-2 - Piano Territoriale di Coordinamento della Cosa. Stralcio cartografico per l'area di intervento	15
Figura 3-3 - Ubicazione dell'area ZSC IT1332576 "Fondali Boccadasse - Nervi" e dell'area ZSC IT1332575 "Fondali Nervi - Sori" (poligoni rossi)	16
Figura 3-4 - Ubicazione dell'area ZSC IT1332477 "Fondali Arenzano - Punta Ivrea" (poligoni rossi)	17
Figura 3-5 - Limite dell'area inclusa nel "santuario Pelagos" per la tutela dei mammiferi marini	19
Figura 3-6 - Denominazione delle diverse superfici di separazione ostacoli (fonte: ENAC – Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti)	22
Figura 3-7 - Estratto Mappe di vincolo – tav. PG01: planimetria generale delle superfici di delimitazione degli ostacoli	23
Figura 4-1 - Tavola di sintesi del PTR	26
Figura 4-2 - Estratto norme del PTR	27
Figura 4-3 - Estratto PTCP	28
Figura 4-4 - Legenda PTCP	29
Figura 4-5 - Legenda PTCP	30
Figura 4-6 - Piano della costa	34
Figura 4-7 - Estratto piano della costa area di intervento	34
Figura 4-8 - Estratto piano della costa area di intervento	35
Figura 4-9 - Estratto PUC Livello 1	39
Figura 4-10 -Estratto PUC Livello 2	40
Figura 4-11 -Estratto PUC Livello 2	41
Figura 4-12 -Estratto PUC Livello 2	42
Figura 4-13 -Estratto PUC Livello 2	43
Figura 4-14 -Estratto PUC Livello 2	44
Figura 4-15 -Estratto PUC Livello 3	45
Figura 4-16 -Estratto PUC Livello 3	46
Figura 4-17 -Estratto PUC Livello 3	47
Figura 4-18 -Estratto PRP	54
Figura 4-19 -Legenda PRP	55
Figura 4-20 -Vincoli ambientali, paesaggistici, archeologici e architettonici - Stralcio cartografico per l'area di intervento	59

ELENCO DELLE TABELLE

Tabella 4-1 - Sintesi della coerenza dell'intervento con i singoli riferimenti per la pianificazione e programmazione territoriale vigenti

60

1. INTRODUZIONE

1.1. Obiettivi del progetto

L'intervento della nuova diga foranea è inserito nel "Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova", predisposto a seguito del crollo di un tratto del viadotto Polcevera dell'Autostrada A10, noto come Ponte Morandi, avvenuto il 14/08/2018.

L'obiettivo dell'intervento è di consentire l'operatività portuale dei terminali del bacino di Sampierdarena in condizioni di sicurezza, in relazione all'accesso delle grandi navi portacontaineri.

1.2. Fase 1: analisi delle alternative progettuali

Il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) della nuova diga foranea di Genova ha previsto, in accordo con il vigente Codice degli Appalti (D.Lgs. 50/16 e s.m.i.), una prima fase di elaborazione (cd. Fase 1) in cui sono state individuate e analizzate le possibili soluzioni alternative per la realizzazione dell'opera.

L'esito della prima fase del PFTE, ovvero dello studio delle alternative progettuali, ha portato alla redazione del "Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali"¹, da sottoporre al Dibattito Pubblico.

Infatti l'AdSP, in qualità di committente della nuova diga foranea del porto di Genova, ha preso l'iniziativa di indire il Dibattito Pubblico sull'opera, che costituisce un processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico sull'opportunità e sulle soluzioni progettuali di opere, progetti o interventi, a seguito di un progetto di fattibilità e prima che ne siano definite tutte le caratteristiche.

Il Dibattito Pubblico, che si è tenuto nei mesi di Gennaio e Febbraio 2021, è stato il primo organizzato secondo il DPCM 76/18, adottato ai sensi dell'Art. 22, comma 2, del D.Lgs. 50/16 e s.m.i.: si è trattato, dunque, della prima attuazione di un tale processo partecipativo secondo quanto espresso dalla normativa nazionale.

A completamento della Fase 1 del PFTE, l'AdSP ha elaborato il Dossier di Progetto², che è stato reso pubblico per informare la popolazione e i soggetti interessati sulle

¹ Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, "Realizzazione della nuova diga foranea del Porto di Genova, ambito bacino di Sampierdarena". Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica. Prima Fase. Le Soluzioni Alternative d'Intervento Selezionate - Relazione Generale Descrittiva e Sintesi delle Verifiche Svolte (Dicembre 2020)

² Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, "Realizzazione della nuova diga foranea del Porto di Genova, ambito bacino di Sampierdarena". Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica. Prima Fase. Dossier di Progetto (Dicembre 2020)

caratteristiche dell'intervento e sulle soluzioni progettuali proposte, illustrate attraverso le valutazioni degli impatti sociali, ambientali ed economici.

Attraverso i suoi rappresentanti, l'AdSP si è impegnata nella partecipazione attiva a tutte le fasi del Dibattito Pubblico, e ad interagire con il pubblico per apportare precisazioni sull'opera, nonché sulle alternative proposte nel PFTE. Il Committente è stato in relazione costante con l'organizzatore e coordinatore del Dibattito Pubblico, che ha favorito il confronto tra i partecipanti per far emergere le posizioni in campo.

Al termine del Dibattito Pubblico, il coordinatore ha redatto una relazione³, alla quale l'AdSP ha risposto con un dossier conclusivo⁴, che ha permesso di fornire delle precisioni sulla sua posizione in merito alle osservazioni avanzate nel corso del Dibattito e quindi di identificare la soluzione d'intervento della nuova diga foranea.

1.3. Fase 2: Sviluppo del progetto della soluzione prescelta

Nella seconda fase di elaborazione del PFTE (cd. Fase 2), la soluzione progettuale scelta per la nuova diga foranea è stata sviluppata e dimensionata a livello di progetto di fattibilità, con la redazione di tutti gli elaborati previsti alla normativa vigente (D.Lgs. 50/16 e s.m.i.).

Gli elaborati del PFTE di Fase 2 costituiscono il riferimento progettuale per l'appalto integrato complesso delle fasi di progettazione successive (Progetto Definitivo ed Esecutivo) e della realizzazione dell'intervento.

³ Dibattito Pubblico sulla Nuova Diga Foranea del Porto di Genova. Relazione Conclusiva (Febbraio 2021)

⁴ Dibattito Pubblico sulla Nuova Diga Foranea del Porto di Genova. Dossier Conclusivo del Proponente dell'Opera (Febbraio 2021)

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il Porto di Genova è un sistema complesso articolato in 4 aree territoriali (AT) in conseguenza alle discontinuità del territorio costiero, riconducibili al Torrente Varenna ed al Torrente Polcevera, ed alla presenza del promontorio di San Benigno che separa il bacino di Sampierdarena e l'area del Porto Antico:

- area territoriale Voltri - Prà - Pegli;
- area territoriale Multedo - Sestri Ponente - Cornigliano;
- area territoriale Sampierdarena;
- area territoriale Porto Antico - Area di levante.

Il Porto si estende per un'area complessiva di circa 7.000.000 m² in cui sono localizzate diverse funzioni:

- la funzione commerciale nell'area di Sampierdarena e Voltri, per la movimentazione e lo stoccaggio di contenitori, multipurpose, rinfuse liquide ("liquid bulk"), rinfuse solide (grani, minerali, ecc.);
- la funzione industriale nell'area compresa tra la Calata Gadda e il Piazzale di Levante, nonché nella zona di Sestri;
- la funzione passeggeri nell'area compresa tra il ponte Caracciolo e il ponte dei Mille. Dal porto di Genova, sono operative le rotte passeggeri per raggiungere le isole del Mar Tirreno (Sardegna, Sicilia, Corsica), la Spagna, il Nord Africa (Marocco, Tunisia e Algeria) e le rotte legate alle attività crocieristiche;
- la funzione petrolifera nell'area di Multedo;
- la funzione urbana del Porto Antico e delle aree di levante;
- la funzione nautica da diporto, a scopo sportivo o ricreativo e senza fini commerciali.

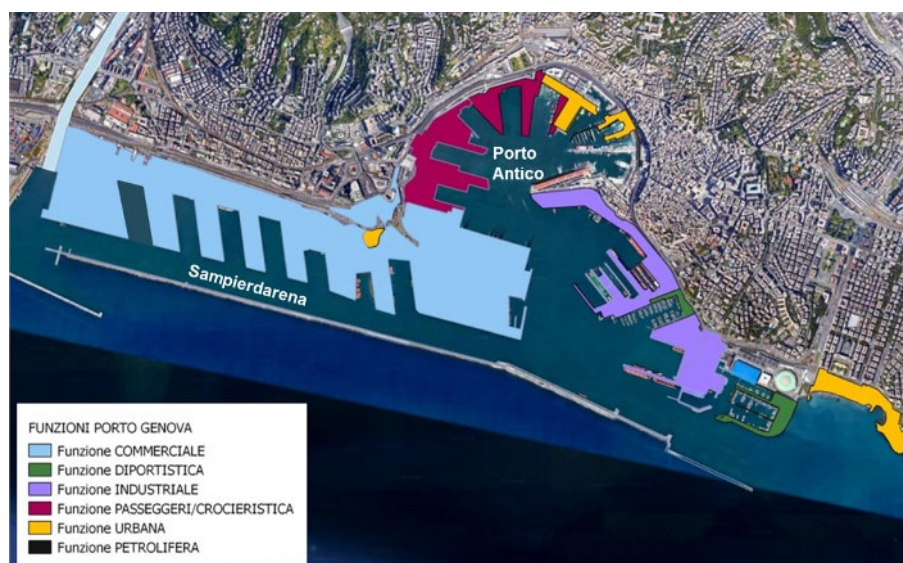


FIGURA 2-1 - SAMPIERDARENA E PORTO ANTICO: LE FUNZIONI

Il progetto della nuova diga foranea interesserà prevalentemente **l'area territoriale di Sampierdarena**, attualmente operata da terminalisti specializzati nella movimentazione di contenitori, navi RO-RO, general cargo, multipurpose, rinfuse solide, materiali metallici e prodotti forestali.

L'area, suddivisa in 2 zone (Sampierdarena di ponente e di levante) e delimitata a ponente (Ovest) dal Torrente Polcevera e a levante (Est) dal promontorio di San Benigno, è caratterizzata da ponti sporgenti e calate entro cui le navi ormeggiano alle banchine.

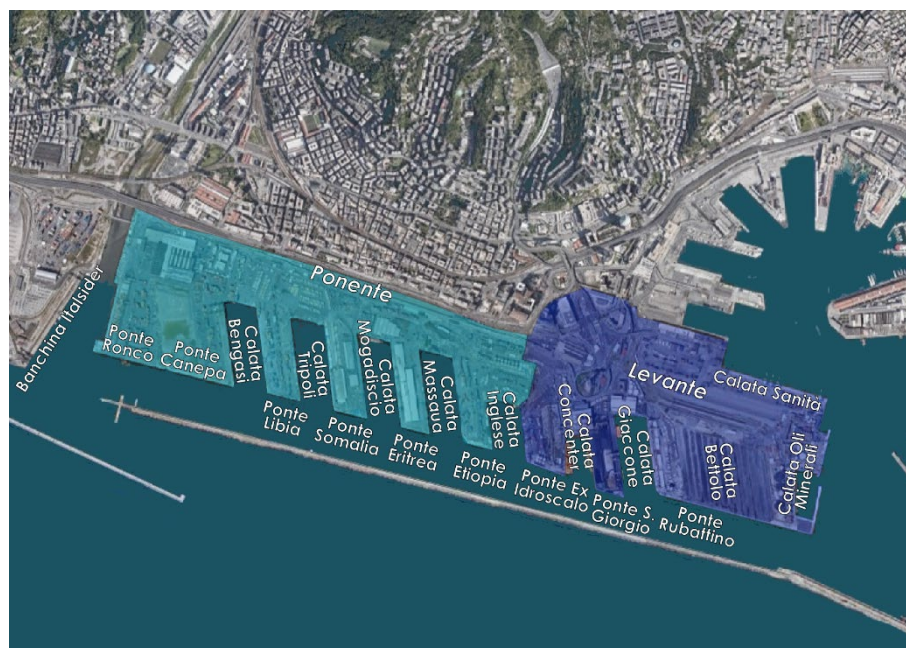


FIGURA 2-2 - AREE TERRITORIALI DI SAMPIERDARENA PONENTE E LEVANTE

Nell'area di Sampierdarena, procedendo da ponente a levante, sono presenti i seguenti terminali operativi (vedi figura seguente):

1. Intermodal Marine Terminal (IMT) - Messina Group (contenitori), operativi lungo la banchina del canale di Sampierdarena, lungo il Ponte Ronco
2. Terminal ATI - Gruppo Messina S.p.A e Terminal San Giorgio S.r.L (multipurpose), operativi lungo sulle Calate Bengasi e Tripoli
3. Terminal San Giorgio e Fo.Re.S.T. Terminal (multipurpose) che condividono il Ponte Somalia
4. Sampierdarena Olii (rinfuse liquide) e C. Steinweg - Genoa Metal Terminal GMT (multipurpose), presso il Ponte Eritrea
5. Gruppo Spinelli - Genoa Port Terminal (multipurpose) presso i Ponti Etiopia ed Ex Idroscalo
6. Rolcim (rinfuse solide - cemento) Enel produzione, presso la Calata Concenter
7. Terminal Rinfuse Genova (rinfuse solide) presso il Ponte San Giorgio
8. All'estremità di levante del canale di Sampierdarena, nel breve termine, sarà messo in esercizio il terminale del Gruppo Bettolo, che consentirà anch'esso l'accosto di navi portacontenitori
9. Saar Depositi Portuali (rinfuse liquide) presso la Calata Olii Minerali
10. Il Terminale Southern European Container Hub SECH (contenitori) presso la Calata Sanità



FIGURA 2-3 - TERMINALI OPERATIVI NELL'AREA TERRITORIALE DI SAMPIERDARENA (NUMERAZIONE SPIEGATA NEL TESTO)

3. PIANIFICAZIONE E VINCOLI

Le opere in progetto sono localizzate in mare e quindi non vi sono interferenze con gli strumenti di pianificazione del territorio, che regolano le destinazioni d'uso delle terre emerse.

Sono state esaminati quindi gli atti di pianificazione relativi allo specchio acqueo portuale ed alla fascia costiera.

3.1. Piano Regolatore del Porto di Genova

Il Piano Regolatore vigente è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 35 del 31 Luglio 2001, rettificata con Deliberazione n. 61 del 13 Novembre 2001. Il Piano è stato aggiornato nel 2015 relativamente ad alcuni ambiti territoriali, per recepire le disposizioni contenute nel nuovo Piano Urbanistico Comunale di Genova. Nel 2018 sono anche stati predisposti ed approvati due adeguamenti tecnici funzionali⁵ relativi all'ambito S5 (Sampierdarena) e agli aspetti normativi relativamente all'art.9 "Servizi Portuali".

La diga foranea di Genova è classificata nel Piano come "opere marittime di protezione".

Negli elaborati del Piano, l'avanzamento della diga verso mare, è citato nello scenario di lungo periodo (oltre il 2015) ai fini di consentire l'espansione futura delle attività portuali.

Nel piano si evidenzia che in campo marittimo si assiste ad un costante incremento delle dimensioni delle navi, alle quali occorre fornire spazi di manovra e di attracco sempre più grandi, oltre a fondali sempre più profondi. Vista l'impossibilità per il porto di Genova di espandersi ulteriormente parallelamente alla costa, diventa inevitabile un'espansione in direzione perpendicolare, con l'avanzamento a mare delle dighe di protezione.

In particolare nel Piano si analizza il possibile sviluppo del bacino portuale di Sampierdarena (Ambito Territoriale "S" – Sampierdarena) mediante l'avanzamento degli sporgenti nella configurazione prevista nel Piano Regolatore fino a un allineamento che superi l'attuale scogliera di protezione della diga foranea di almeno 30 m, al fine di ottimizzare le tecniche e i costi realizzativi (vedi figura seguente).

Si evidenzia che per consentire l'operatività delle banchine di testata, è necessaria la costruzione di una nuova diga foranea di protezione con imboccatura a levante, che

⁵ Un Adeguamento Tecnico Funzionale è una modifica del Piano che non influisce sugli obiettivi e sulle strategie del Piano stesso

interessa fondali superiori ai 30 m, e quindi sottoposta a sollecitazioni più severe di quelle di Pra-Voltri.

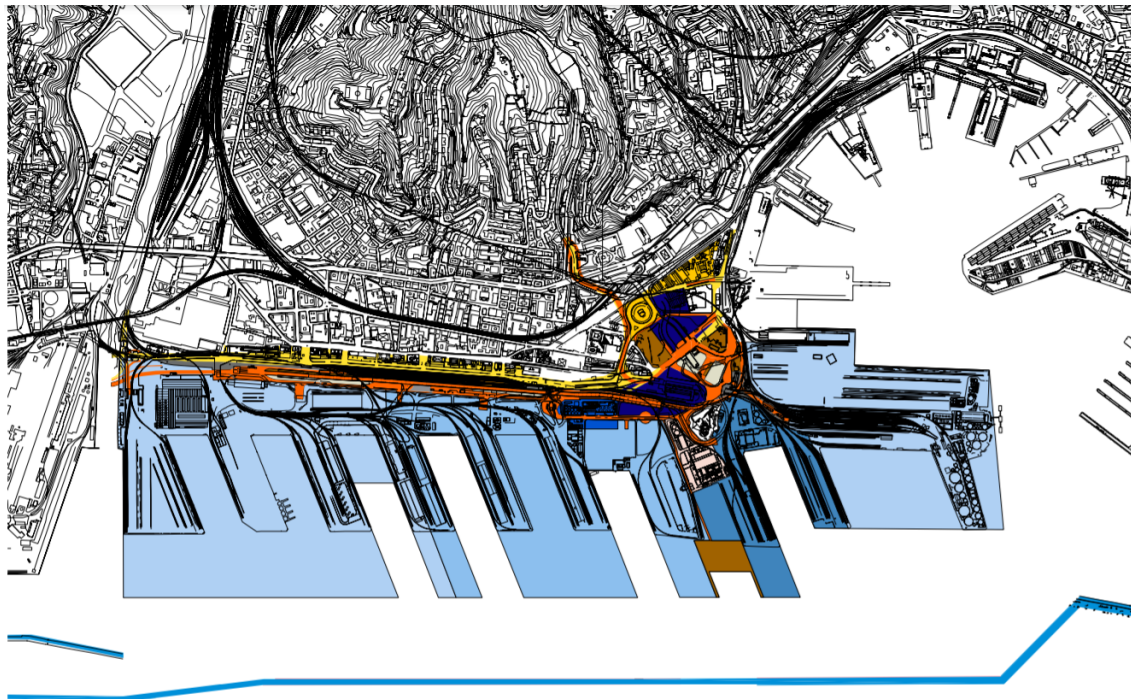


FIGURA 3-1 - ESPANSIONE DELL'AREA PORTUALE IN CORRISPONDENZA DELL'AMBITO TERRITORIALE PORTUALE DI SAMPIERDARENA (FONTE PRP GENOVA)

3.2. Piano Operativo Triennale 2019-2021

Il Piano Operativo triennale è lo strumento con cui l'Autorità di Sistema Portuale dà concretezza alle proprie strategie, avviando gli interventi prioritari.

Il Piano Operativo Triennale 2019-2021 costituisce un aggiornamento della programmazione delle opere infrastrutturali e delle linee strategiche per il triennio, che interviene a valle di alcuni importanti interventi pianificati dall'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale successivamente al crollo del Ponte Morandi.

L'evento eccezionale del 14 agosto 2018 ha indotto l'ente e l'intera comunità portuale a porre in essere una serie di misure straordinarie ("Programma Straordinario di investimenti urgenti") che riguardano sia la componente infrastrutturale sia quella organizzativa gestionale e che si sono sviluppate a seguito dell'emanazione della cosiddetta legge "Genova" (Legge 130/2018) e della legge finanziaria 2019 (Legge 145/2018).

Tali misure si articolano in quattro aree di intervento:

- interventi di razionalizzazione della rete stradale, attraverso la creazione di un nuovo anello di accessibilità allo scalo incentrato sui varchi di San Benigno e di Cornigliano supportati dal nuovo varco in quota di Ponte Etiopia;
- interventi sulla rete ferroviaria, tramite il collegamento tra il parco del Campasso e il compendio di Sanità/Bettolo (che a regime genererà più di un milione di TEU), unitamente al potenziamento e ammodernamento dello scalo di Fuorimuro a beneficio delle realtà terminalistiche presenti nelle aree di ponente del bacino di Sampierdarena;
- interventi di riqualificazione degli ambiti porto-città;
- interventi di sviluppo dello scalo aeroportuale attraverso il potenziamento dell'aerostazione;
- interventi sulle infrastrutture portuali, che includono le aree industriali del porto in concessione a Fincantieri, i dragaggi di manutenzione e la prima fase della realizzazione della nuova diga foranea nell'ambito territoriale di Sampierdarena.

Per quest'ultimo intervento, oggetto del presente progetto, è previsto un importo di 300 milioni di euro.

3.3. Piano Territoriale di Coordinamento della Costa

Il Piano è stato approvato il 29 Dicembre 2000 con Deliberazione del Consiglio Regionale n° 64 e costituisce il riferimento delle azioni regionali per la tutela e la valorizzazione del litorale, delle spiagge e dei tratti costieri urbanizzati.

La zona costiera definita dal Piano contempla un ambito di studio (a terra: ambiti di bacino e fascia costiera compresa al di sotto della curva di livello dei 200 m; a mare: fascia compresa nella batimetrica -100 m) e un ambito di applicazione (i 63 comuni costieri).

Il Piano prende le mosse dall'esame delle molte criticità di ampi tratti della costa ligure, puntando a una riqualificazione che si concentra sui seguenti obiettivi:

- la tutela e la valorizzazione dei tratti di costa emersa e sommersa che rivestono valore paesaggistico, naturalistico e ambientale;
- la riorganizzazione e la riqualificazione dei tratti costieri urbanizzati;
- la difesa del litorale dall'erosione marina e il ripascimento degli arenili;
- lo sviluppo della fruizione pubblica e dell'uso turistico e ricreativo della zona costiera (da recepire nella formazione del Piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo previsto dalla Legge 494/93);

- l'adeguamento e lo sviluppo del sistema della portualità turistica;
- il riuso, in forma integrata e coordinata, dei tratti di ferrovia dismessi o da dismettere lungo la costa;
- il miglioramento delle condizioni della viabilità costiera.

Il Piano contiene le indicazioni di sintesi di livello territoriale, rivolte a indirizzare province e ai comuni nella formazione dei rispettivi strumenti di Piano e di livello locale, riferite all'assetto di singoli tratti di costa per cui vengono formulate specifiche indicazioni di progetto relative a particolari temi progettuali ricorrenti o problematici per l'assetto della zona costiera (a esempio le attività produttive, i porti commerciali, gli impianti di depurazione, ecc.);

I 54 tratti di costa selezionati sono suddivisi in Ambiti di Progetto (quarantuno) e Ambiti per la Tutela Attiva (tredici).

I primi sono riferiti a tratti di costa urbanizzati, caratterizzati dall'esigenza di interventi di trasformazione complessi; i secondi sono riferiti a tratti di costa di particolare valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale, che non ricadono di norma già in aree parco, suscettibili di costituire una risorsa turistico-ambientale alternativa ai modelli tradizionali.

L'area di intervento si colloca all'interno dell'area logistica del porto commerciale di Genova. Il Piano non entra nel merito della programmazione dei porti commerciali (rif. Pc7 nella Figura seguente), ma segnala la necessità che ciascun Piano Regolatore Portuale consideri tra i suoi compiti non solamente la programmazione dello sviluppo di attrezzature e spazi tecnicamente funzionali alle tipologie di traffico previste ma anche il controllo degli effetti di tali opere sul paesaggio, sulla qualità urbana, sulla sicurezza ambientale.

Per quanto attiene all'ambito portuale di Genova, incluse alle relazioni tra città e porto il Piano rimanda alle specifiche indicazioni del Piano Urbanistico Comunale (PUC) e del Piano Regolatore Portuale (PRP), senza dunque rapportarsi direttamente all'esame delle singole scelte espresse in tali strumenti di programmazione.

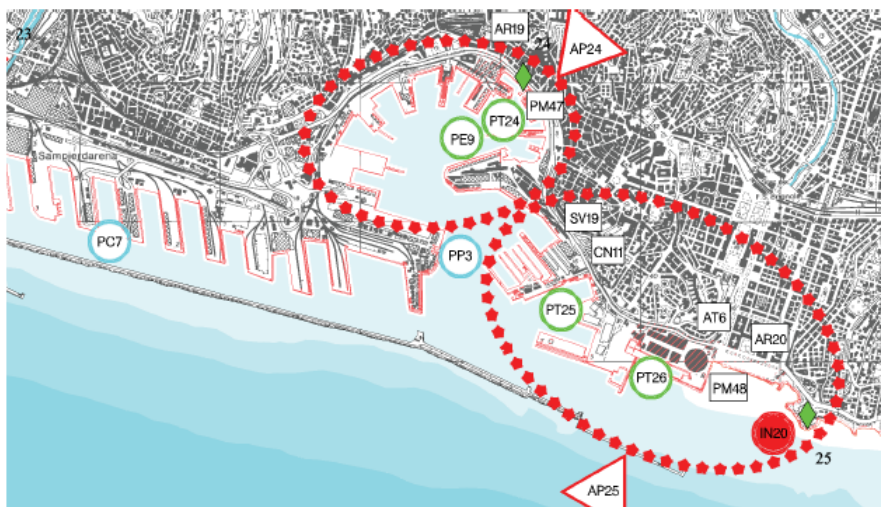


FIGURA 3-2 - PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA COSA. STRALCIO CARTOGRAFICO PER L'AREA DI INTERVENTO

3.4. Piano di Tutela dell'Ambito Marino Costiero

Si tratta dello strumento di pianificazione finalizzato a garantire uno sviluppo durevole e socialmente accettabile delle zone costiere attraverso la tutela e valorizzazione della qualità ambientale della zona costiera e delle sue risorse, oltre che attraverso la tutela della costa come aspetto attinente alla difesa del suolo

Attualmente il piano è stato predisposto per alcuni degli ambiti costieri in cui è stata suddivisa la costa ligure:

- tratto di costa compreso tra Capo Santa Croce (Alassio) a sud e Capo Caprazoppa (Finale Ligure) a Nord: (ambito 8);
- tratto di costa compreso tra la Punta di Portofino e Punta Baffe (ambito 15);
- tratto di costa che va da Punta Baffe (Sestri Levante) al confine con la Toscana (Ambiti 16-17-18).

L'area portuale di Genova è inclusa negli ambiti 13 (Genova Voltri), 14 (Genova Polcevera) e 15 (Genova Bisagno) per i quali non è ancora stato predisposto alcun piano specifico di tutela.

3.5. Aree di rilevanza ambientale e paesaggistica

3.5.1. Siti appartenenti alla Rete Natura 2000

La presenza di estesi posidonieti nei fondali compresi fra l'area portuale e il promontorio di Portofino ha fatto sì che queste aree venissero incluse nel sistema di aree protette denominato Rete Natura 2000, istituita a livello europeo per la tutela e la conservazione degli habitat e delle specie selvatiche.

L'area in questione è codificata come IT1332576 "Fondali Boccadasse - Nervi" e IT1332575 "Fondali Nervi - Sori"; il limite occidentale è situato a poco più di un miglio nautico del limite della diga foranea.

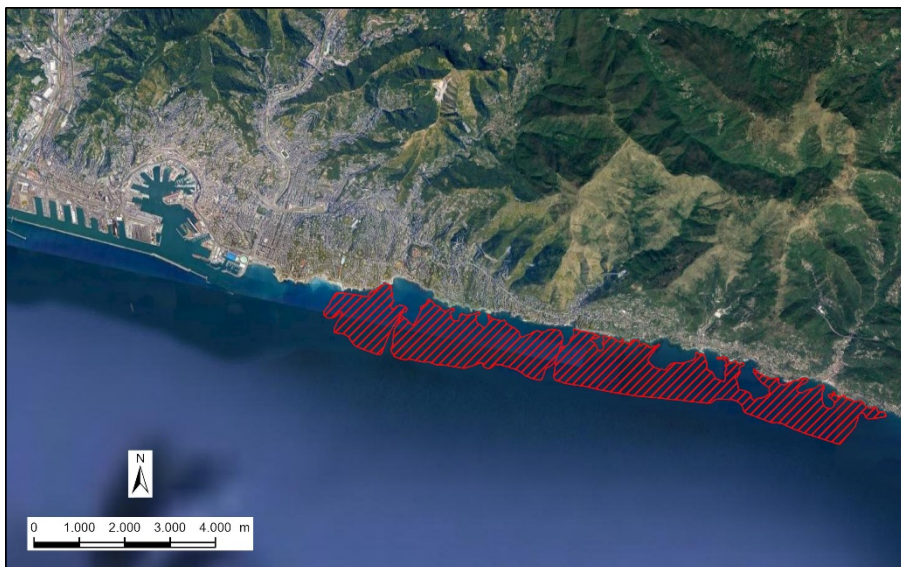


FIGURA 3-3 - UBICAZIONE DELL'AREA ZSC IT1332576 "FONDALI BOCCADASSE - NERVI" E DELL'AREA ZSC IT1332575 "FONDALI NERVI - SORI" (POLIGONI ROSSI)

L'interesse del sito deriva dalla presenza di prateria a *Posidonia*, in parte localizzate su roccia ed in parte su "matte", e di formazioni tipo coralligeno, habitat di interesse prioritario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE o proposti come tali dalla Regione Liguria. I contatti tra la prateria a *Posidonia* e le formazioni rocciose e coralligene aumentano considerevolmente il livello di biodiversità.

Le informazioni disponibili evidenziano che il tratto occidentale del sito è sottoposto a notevole disturbo antropico sia diretto (nautica da diporto) che indiretto (scarichi) e sono segnalati fenomeni di degrado. Non vi sono altre aree protette situate in prossimità del sito di intervento oltre a quella sopracitata.

Ad Ovest dell'area portuale non vi sono aree di interesse comunitario situate in prossimità dell'area di intervento: l'area ZSC più vicina (IT1332477 Fondali Arenzano - Punta Ivrea) è situata ad una distanza di circa 8-10 miglia nautiche, come evidenziato nella Figura seguente.



FIGURA 3-4 - UBICAZIONE DELL'AREA ZSC IT1332477 "FONDALI ARENZANO - PUNTA IVREA" (POLIGONI ROSSI)

3.5.2. Il Santuario dei Cetacei

Il tratto di mare compreso tra Liguria, Provenza e Sardegna settentrionale è interessato dalla straordinaria presenza nei mesi estivi di cetacei di tutte le specie regolari del Mediterraneo, dovuta all'elevata quantità di sostanze nutritive che risalgono dai fondali grazie a caratteristiche oceanografiche già note connesse al particolare regime di correnti di risalita denominate "upwelling" che innescano catene trofiche di rilevante abbondanza e diversità, creando le condizioni ideali per l'alimentazione dei cetacei

L'Accordo Pelagos per il Santuario dei mammiferi marini nel Mediterraneo viene sottoscritto a Roma dalla Francia, l'Italia e il Principato di Monaco (depositario) il 25 Novembre 1999. Entrato in vigore il 21 Febbraio 2002, l'Accordo si prefigge di promuovere azioni concertate e armonizzate tra i tre paesi firmatari per la protezione dei cetacei e dei loro habitat contro tutte le eventuali cause di disturbo: inquinamento, rumore, cattura e ferite accidentali, turbativa, ecc.

L'Accordo Pelagos si inquadra nel più ampio accordo RAMOGE, sottoscritto nel 1976 ed entrato in vigore nel 1981, con l'obiettivo di coordinare gli interventi di Francia, Italia e Monaco nella tutela delle acque della fascia costiera mediterranea, nel tratto compreso fra Marsiglia e La Spezia, per poi essere esteso nel 1993 (con l'attuazione del Piano RAMOGEPOL) in alto mare.

In base all'Accordo Pelagos, nell'area individuata, di circa 87.500 Km² (compresa tra la penisola di Giens, in Francia, la costa settentrionale della Sardegna e la costa continentale italiana fino al confine toscano-laziale), nel rispetto delle legislazioni nazionali, comunitarie ed internazionali, i tre Paesi firmatari si impegnano a tutelare i mammiferi marini di ogni specie e i loro habitat, proteggendoli dagli impatti negativi diretti o indiretti delle attività umane.

Tale obiettivo è perseguito attraverso le seguenti prescrizioni:

1. intensificazione dell'attività contro l'inquinamento di qualsiasi origine che possa avere impatto sui mammiferi marini e sui loro habitat;
2. soppressione progressiva degli scarichi tossici derivanti da fonti a terra;
3. divieto di catture o turbative intenzionali dei mammiferi marini;
4. regolamentazione o divieto di competizioni a motore;
5. adeguamento alla normativa comunitaria in materia di pesca;
6. regolamentazione delle attività turistiche di osservazione dei cetacei ("whale watching").

Attualmente il Santuario Pelagos è un'Area Specialmente Protetta d'Importanza Mediterranea (SPAMI) istituita dal Piano di Azione per il Mediterraneo nel quadro del protocollo "Biodiversità" della Convenzione di Barcellona del 1976, sotto l'egida del Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP).



FIGURA 3-5 - LIMITE DELL'AREA INCLUSA NEL "SANTUARIO PELAGOS" PER LA TUTELA DEI MAMMIFERI MARINI

3.6. Vincoli

3.6.1. Vincoli ambientali, archeologici e monumentali

L'area di intervento è ubicata in mare, ad una distanza tra 400 m e 800 m dalla linea di costa, ovvero dall'ambito portuale.

Nella documentazione resa disponibile dalla Regione Liguria⁶, non emerge la presenza di vincoli ambientali, paesaggistici, archeologici e architettonici.

La medesima considerazione vale anche per le aree a terra, che saranno interessate dalle aree di cantiere.

Consultando il Piano di Bacino Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI)⁷, inoltre, non emerge la presenza di vincoli idrologici e idrogeologici.

⁶ <http://www.liguriavincoli.it>

⁷ <http://www.pianidibacino.ambienteinliguria.it/>

Si segnala che ai sensi della vigente normativa (ex Art. 12 del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.), il tratto di Molo Antico Duca di Galliera che dovrà essere demolito, è considerata un “bene monumentale di interesse culturale non verificato” sottoposto a tutela, in quanto opera di autore non più vivente e “la cui esecuzione risale ad oltre settant’anni fa”, seppure essa non risulti espressamente citata nell’“Elenco Immobili sottoposti alle disposizioni di tutela” - Città di Genova”⁸.

Sulla base di tali disposizioni, vige la “presunzione di culturalità” e, di conseguenza, è sottoposto alle disposizioni di tutela previste dal D.Lgs. 42/04 e s.m.i. sino a quando non sarà stata effettuata la “verifica dell’interesse culturale” ex Art. 12 del medesimo Decreto.

Ai fini della realizzazione dei previsti interventi di demolizione, quindi, il Demanio (Ente proprietario) dovrà al Segretariato Regionale e alla competente Soprintendenza l’attivazione della pratica di “Procedura di Verifica di Interesse Culturale” (ex Art. 12, comma 1 e comma 4 del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.).

Si segnala, inoltre, che al fine di determinare la presenza di reparti di interesse storico e archeologico nell’area di intervento, nell’ambito delle attività progettuali sono state effettuate numerose ricerche bibliografiche, nonché letture archeologiche dei risultati dei numerosi rilievi geofisici condotti, conseguenti rilievi sito specifici (cod. elaborato: MI046R-PF-D-G-R-012-00)⁹ e ulteriori indagini secondo quanto richiesto dalla Soprintendenza.

Per dettagli a riguardo e per la valutazione delle potenziali interferenze con le opere in progetto, si rimanda alla relazione di Valutazione Preventiva del Rischio Archeologico (cod. elaborato: MI046R-PF-D-A-R-031-00)¹⁰.

3.6.2. Vincoli aeroportuali

La presenza dell’aeroporto C. Colombo nell’ambito territoriale del porto di Genova e, più in particolare, la sua ubicazione in adiacenza al bacino di Sampierdarena, comporta la necessità di rispettare, in relazione alle opere della nuova diga e più in generale allo scenario d’uso del porto che la stessa infrastruttura consentirà (da parte di navi e gru in

⁸ <http://vincoliinrete.beniculturali.it/VincoliInRete/vir/bene/listabeni#>

⁹ Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, “Realizzazione della nuova diga foranea del Porto di Genova, ambito bacino di Sampierdarena”. Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica. Seconda Fase. Rapporto Indagini Geofisiche ed Elaborati Grafici AI-legati (Aprile 2021).

¹⁰ Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, “Realizzazione della nuova diga foranea del Porto di Genova, ambito bacino di Sampierdarena”. Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica. Seconda Fase. Valutazione preventiva del rischio archeologico (Aprile 2021).

primis), i vincoli e le limitazioni imposti dalla normativa vigente a garanzia della sicurezza della navigazione aerea.

I vincoli normativi da rispettare a tal fine sono determinati da ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) in applicazione del Codice della Navigazione che prevede, all'art. 707, che ENAC individui le zone da sottoporre a vincolo e stabilisca le limitazioni relative agli ostacoli e ai potenziali pericoli per la navigazione aerea, conformemente alla normativa tecnica internazionale.

ENAC ha recepito la normativa tecnica internazionale all'interno del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti", al Capitolo 4 – "Valutazione e limitazioni ostacoli", dove sono propriamente definite le superfici di delimitazione degli ostacoli, ovvero le superfici aeree di rispetto associate ad un aerodromo, illustrate secondo uno schema generale in Figura 3-6:

- Superficie di Salita al Decollo (TOCS – Take off Climb Surface);
- Superficie di Avvicinamento (AS – Approach Surface);
- Superficie di Transizione (TS – Transitional Surface);
- Superficie Orizzontale Interna (IHS – Inner Horizontal Surface);
- Superficie Conica (CS – Conical Surface);
- Superficie Orizzontale Esterna (OHS – Outer Horizontal Surface).

Secondo i dettami del C.d.N. art. 707, gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC. Le superfici di delimitazione ostacoli specifiche per l'aeroporto C. Colombo sono state così individuate da ENAC attraverso la pubblicazione delle "Mappe di vincolo – Limitazioni relative agli ostacoli ed ai pericoli per la navigazione aerea (Art. 707 commi 1,2,3,4 Codice della Navigazione)", recepite nel vigente Piano Urbanistico Comunale (PUC) del Comune di Genova.

Per poter identificare graficamente le superfici aeree di vincolo specifiche per l'aeroporto C. Colombo, si riporta in Figura 3-7 un estratto della tavola PG01 delle Mappe di vincolo. Tale elaborato illustra le singole superfici di delimitazione degli ostacoli, ciascuna con le proprie caratteristiche geometriche. La presentazione delle superfici è effettuata in conformità alle linee guida pubblicate dall'ENAC. Sono state inoltre aggiunte le quote delle curve isolivello delle superfici secondo gli intervalli indicati nella circolare ENAC.

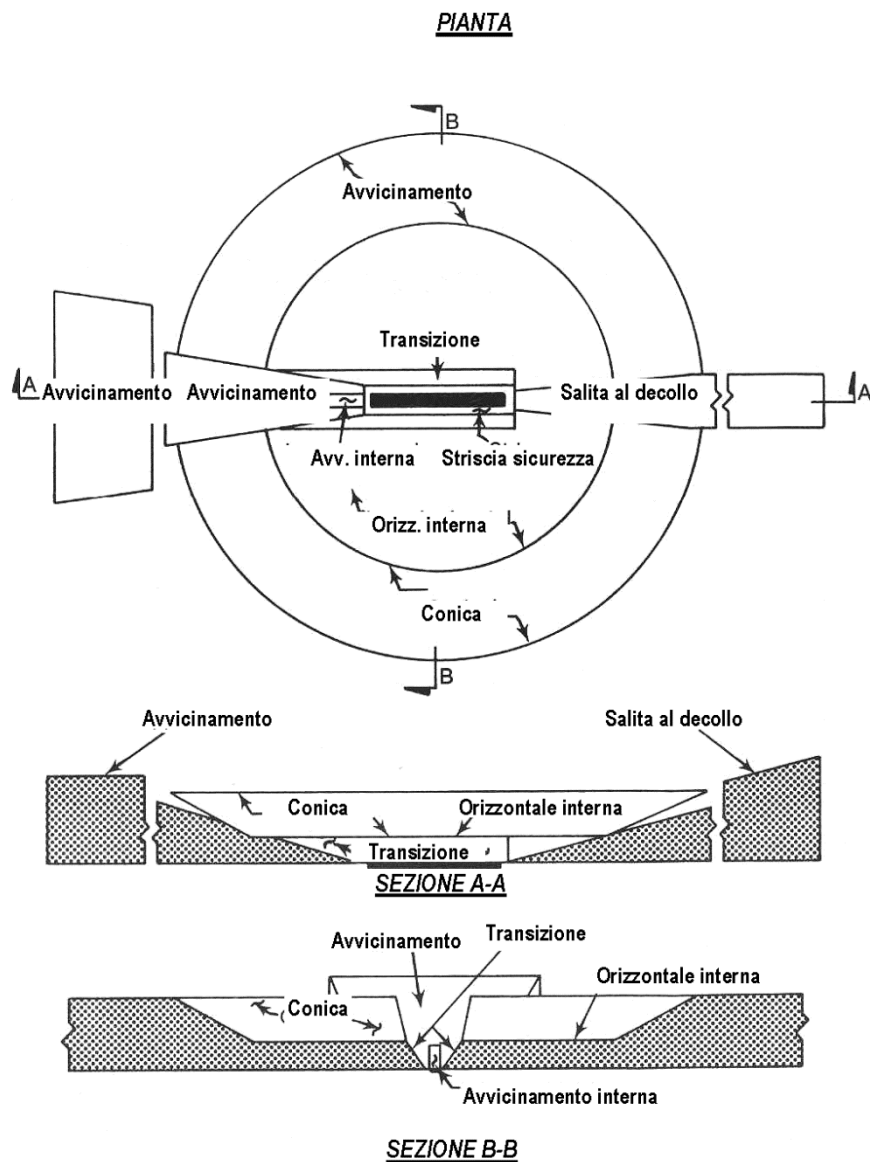


FIGURA 3-6 - DENOMINAZIONE DELLE DIVERSE SUPERFICI DI SEPARAZIONE OSTACOLI (FONTE: ENAC – REGOLAMENTO PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DEGLI AEROPORTI)

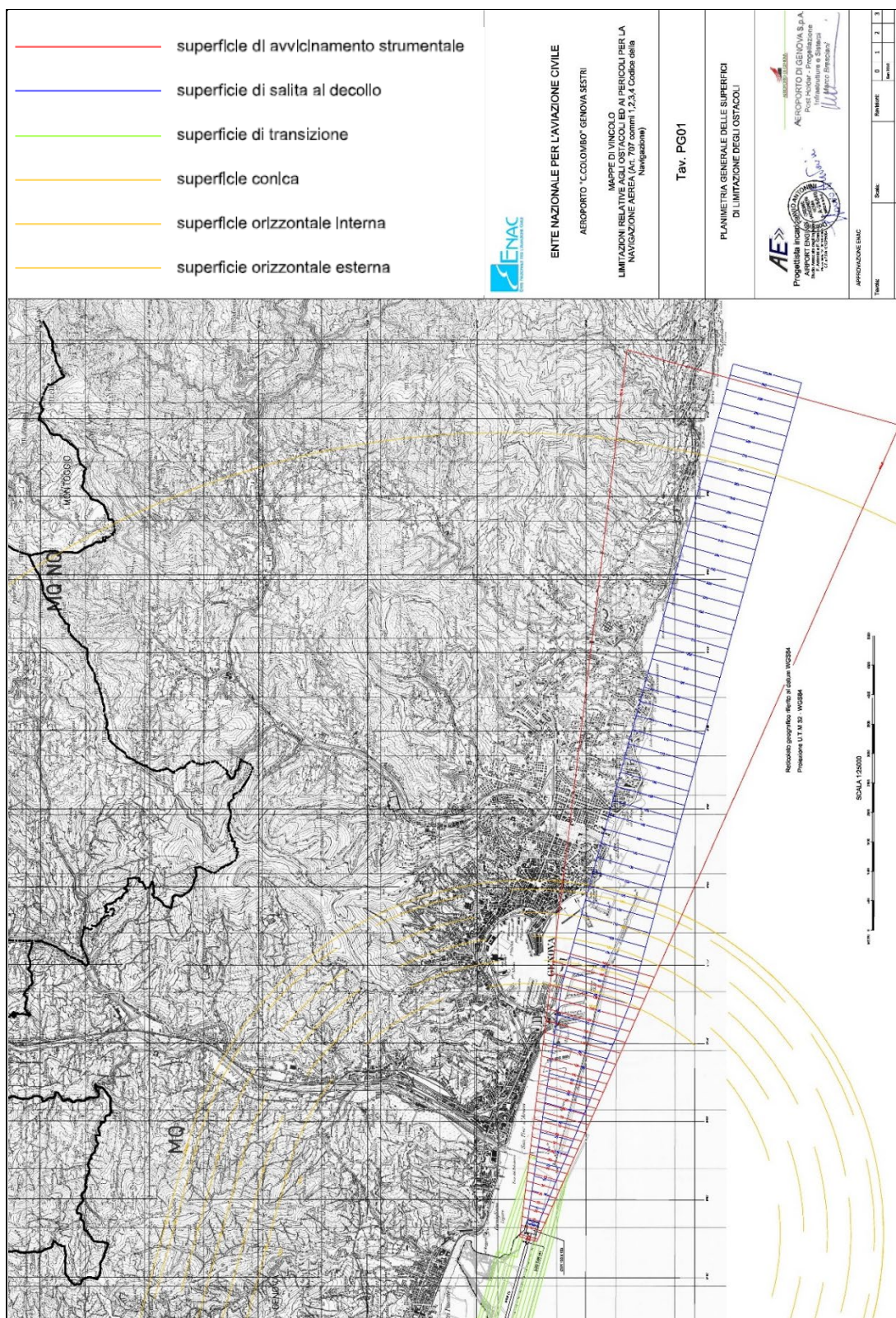


FIGURA 3-7 - ESTRATTO MAPPE DI VINCOLO – TAV. PG01: PLANIMETRIA GENERALE DELLE SUPERFICI DI DELIMITAZIONE DEGLI OSTACOLI

Di seguito si riporta la definizione delle superfici di delimitazione degli ostacoli per l'aeroporto C. Colombo contenuta nella relazione illustrativa delle suddette Mappe di vincolo.

Superfici di avvicinamento

Entrambe le testate sono abilitate allo svolgimento di operazioni strumentali, ma con una deroga al regolamento per quanto riguarda la pendenza delle superfici di avvicinamento le cui caratteristiche complessive sono pertanto:

- lato interno a 60 m dalla soglia di lunghezza 300 m;
- divergenza dei lati 15%;
- pendenza sul piano verticale 3,33% (1:30) per tutti i 15.000 m di estensione per la testata 11, per la 29 pendenza 3,33% per il primo tratto di 3000 m, 2,5% (1:40) per il secondo tratto di 2000 m e terzo tratto orizzontale fino alla fine della superficie.

Superfici di salita al decollo

Le TOCS hanno origine per entrambe le piste alla fine delle due clearway che hanno estensione di 150 m sia per pista 11 che per pista 29. Entrambe hanno lato interno di 180m di lunghezza, pendenza sul piano verticale pari al 2% (1:50) e divergenza del 12,5% fino al raggiungimento dell'ampiezza di 1.200 m. La lunghezza complessiva della proiezione della superficie su un piano orizzontale è di 15.000 m a partire dal lato interno.

Superficie orizzontale interna

La superficie è posta come da regolamento a 45 m al di sopra della più bassa delle soglie vale a dire la 11 che si trova a 2,72 m, quindi la quota della OS è posta a 47,72 m. Le dimensioni e la forma della OS sono quelle relative ad una pista di codice 4 strumentale ossia due semicirconferenze di raggio 4.000 m con centro nei fine pista raccordate da due lati paralleli all'asse pista.

Superficie conica e orizzontale esterna

La superficie conica è derivata dal bordo della orizzontale interna che ne costituisce la base inferiore. La superficie laterale del cono ha pendenza 1:20 ed altezza di 100 m. La superficie orizzontale esterna ha quota pari a quella della base superiore della conica vale a dire 147,72 m e forma circolare con raggio di 15 km e centro nell'ARP.

Superfici di transizione

Si sviluppano lateralmente alla pista a partire dal bordo esterno della strip (posto a 150 m dall'asse pista su entrambi i lati). Le superfici sono ottenute come inviluppo delle rette che originano sul bordo della strip, alla quota della strip (nel punto considerato) si sviluppano in direzione perpendicolare all'asse pista ed hanno pendenza sul piano verticale pari a 1:7 e raggiungono la quota della orizzontale interna.

Secondo quanto previsto dalla normativa vigente, le costruzioni e le opere che, anche in virtù delle loro destinazioni d'uso, interferiscono con le superfici di rispetto definite dall'ENAC con proprio regolamento, costituiscono ostacolo alla navigazione aerea e, in quanto tali, siano essi ostacoli fissi o mobili, sono subordinati all'autorizzazione di ENAC (C.d.N. art. 709). Allo stesso modo, nelle zone soggette al rispetto delle superfici di delimitazione ostacoli di cui al C.d.N. art. 707, sono soggette a limitazioni le opere e le attività che costituiscono un potenziale pericolo per la navigazione aerea; la realizzazione delle opere e l'esercizio delle attività costituenti potenziale pericolo, fatte salve le competenze delle autorità preposte, sono subordinati all'autorizzazione dell'ENAC, che ne accerta il grado di pericolosità ai fini della sicurezza della navigazione aerea (C.d.N. art. 711).

Con riferimento all'area di intervento, il bacino di Sampierdarena che si estende a levante della foce del Polcevera, le superfici aeree di rispetto che risultano significative sono la superficie di salita al decollo, la superficie di avvicinamento, la superficie orizzontale interna, la superficie conica. La superficie di transizione rimane a ponente del terminal Ronco-Canepa, mentre la superficie orizzontale esterna avente quota 148 m ca. non è soggetta a interferenze associabili alle opere in progetto.

Per gli approfondimenti in merito alle analisi e ai criteri di progetto adottati in relazione alla presenza dei vincoli aeroportuali si rimanda al paragrafo 11.1.2 della Relazione tecnica generale (cod. elaborato: MI046R-PF-D-Z-R-003).

4. INQUADRAMENTO URBANISTICO

4.1. Regione Liguria - Piano Territoriale Regionale (PTR)

Con DGR n.110 del 18 febbraio 2020 la Giunta Regionale ha approvato, ai sensi dell'art 14 della lr n.36/1997, il Documento preliminare del progetto di Piano Territoriale Regionale (PTR) e il relativo Rapporto preliminare.

Il **Documento Preliminare del nuovo Piano territoriale regionale**, in linea con le indicazioni della Legge Urbanistica Regionale, propone una **visione strategica di lungo periodo** di sviluppo del territorio ligure.

Il lavoro è costituito da **4 fascicoli**: il primo fascicolo è di carattere generale, mentre i successivi approfondiscono i **tre temi geografici chiave del Piano: entroterra, città e costa**.

Il **tema geografico di analisi è quello della costa** di cui si riportano in sintesi i principali obiettivi:

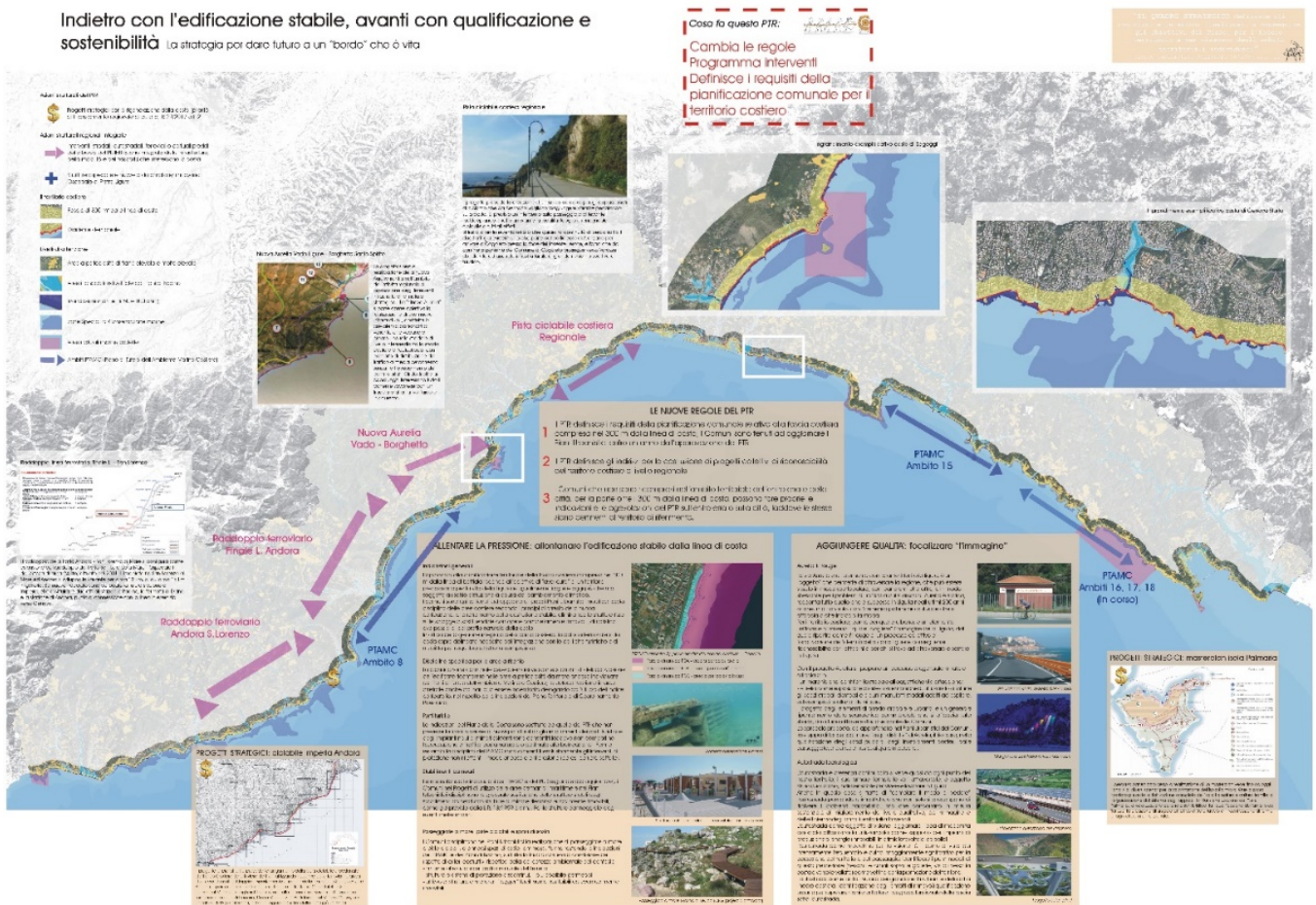


FIGURA 4-1 - TAVOLA DI SINTESI DEL PTR

SCHEMA DELLE NORME DEL PTR

CAPO III - COSTA

ART.8 pianificazione comunale della costa

Gli indirizzi di cui ai seguenti articoli, relativi alla pianificazione del territorio costiero compreso nei 300 m dalla linea di battigia, si applicano a tutti i Comuni che hanno un affaccio a mare e che, entro un anno, dall'approvazione del PTR sono tenuti ad aggiornare i propri Piani Urbanistici per adeguarli ai requisiti della pianificazione costiera di seguito definiti. Per la parte oltre i 300 m dalla linea di costa, i Comuni costieri non compresi nel macro ambito "città", possono fare proprie, modificando i propri Piani Urbanistici, le indicazioni e le agevolazioni del PTR sull'entroterra o sulla città, laddove le stesse siano pertinenti al territorio di riferimento.

ART.9 requisiti della pianificazione costiera

L'approccio alla pianificazione territoriale della fascia costiera compresa nei 300 m dalla linea di battigia risponde all'obiettivo di "aver cura" di un territorio preziosissimo per la vita della Liguria e ugualmente fragile e oggi più che mai soggetto a rischio distruzione a causa del cambiamento climatico. I comuni sono quindi tenuti ad aggiornare i propri Piani Urbanistici modificando la disciplina delle aree costiere secondo i principi di arresto della nuova edificazione, di arretramento della costruzione stabile, eliminando le strutture fisse sulle spiagge o sostituendole con opere completamente rimovibili, di ripristino, ove possibile, del profilo naturale della costa. In ottica della gestione integrata della fascia costiera, la politica territoriale sulla costa sopra delineata necessita dell'integrazione con le politiche turistiche e di mobilità per riequilibrare l'offerta complessiva.

ART.10 indirizzi specifici per la pianificazione costiera

Aree a pericolosità da moto ondoso individuate dai PTAMC

La pianificazione comunale deve orientarsi verso meccanismi di delocalizzazione dell'edificato ricompreso nelle aree a pericolosità da moto ondoso individuate dai Piani di Tutela dell'Ambiente Marino e Costiero; la delocalizzazione in aree arretrate anche collinari può essere incentivata derogando dall'utilizzo dell'indice edificatorio, nel rispetto delle indicazioni del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico.

Porti turistici

Le indicazioni del Piano della Costa sono sostituite da quelle del PTR che non prevede la localizzazione di nuovi porti turistici; gli ampliamenti dei porti turistici e degli impianti nautici minori esistenti sono consentiti laddove non comportino l'occupazione di tratti di costa naturale o destinata alla balneazione. Ferma restando la disciplina dei PTAMC sono consentiti esclusivamente gli interventi di protezione non riflettenti il modo ondoso e antierosione (ad es. barriere soffolte).

Stabilimenti balneari

Ferma restando le indicazioni dei PTAMC e del PUD regionale (da aggiornare), i Comuni nei Progetti di utilizzo delle aree demaniali marittime e nei Piani Urbanistici disciplinano la graduale sostituzione delle strutture stabili degli stabilimenti balneari con strutture di minore rilevanza e facilmente rimovibili, come già previsto dalla L.R. 13/1999 e s.m.i. per le strutture danneggiate dagli eventi meteorologici.

Passeggiate a mare, piste ciclabili e spazi di sosta

I Comuni disciplinano nei Piani Urbanistici la realizzazione di passeggiate a mare e piste ciclabili, e annessi spazi di sosta, ammessi, ferme restando le indicazioni dei PTAMC e dei Piani di Bacino, su tutta la fascia costiera a condizione del rispetto di criteri costruttivi rispettosi della delicatezza ambientale del contesto:

- minime alterazioni del profilo naturale del terreno
- struttura e sistemi di protezione discontinui, il più possibile permeabili
- utilizzo di strutture e materiali "leggeri" facilmente sostituibili ed eventualmente rimovibili.

DISPOSIZIONI FINALI

ART.11 indicazioni di carattere propositivo

Il Piano, mettendo in gioco attivamente il concetto di identità che la Legge Urbanistica regionale indica come proprio tema specifico (come memoria comune, ma soprattutto come consapevolezza e condivisive di un progetto) definisce e promuove due Progetti Regionali caratterizzati da estensione sovra comunale o regionale, forte valore di immagine e centralità della dimensione paesistica.

I due progetti individuati dal Piano sono:

- Valorizzazione della via Aurelia come "filo rosso"
- Autostrada tecnologica, solare ed eolica

Le relative indicazioni sono riportate nel fascicolo "Ingranare le città" e "Aver cura della costa".

FIGURA 4-2 - ESTRATTO NORME DEL PTR

Trattandosi di intervento di riqualificazione delle infrastrutture portuali si ritiene che l'intervento sia compatibile con i principali obiettivi del PTR.

4.2. Regione Liguria - Piano Territoriale di Coordinamento Paesaggistico (PTCP)

Il Piano territoriale di coordinamento paesistico è uno strumento previsto dalla legge n. 431 del 1985, preposto a governare sotto il profilo paesistico le trasformazioni del territorio ligure.

Il PTCP è articolato in tre livelli:

livello territoriale: le indicazioni che sono riportate nelle schede relative ai 100 ambiti individuati dal Piano hanno carattere di indirizzo e proposta per le azioni di pianificazione;

livello locale, alle cui indicazioni devono adeguarsi gli strumenti urbanistici comunali;

livello puntuale, che prevede indicazioni di specificazione del livello locale sviluppate dai comuni con particolare riguardo agli aspetti qualitativi.

Si riporta di seguito l'estratto del PTCP relativo alla zona di interesse portuale per gli interventi in progetto e oggetto della presente relazione.

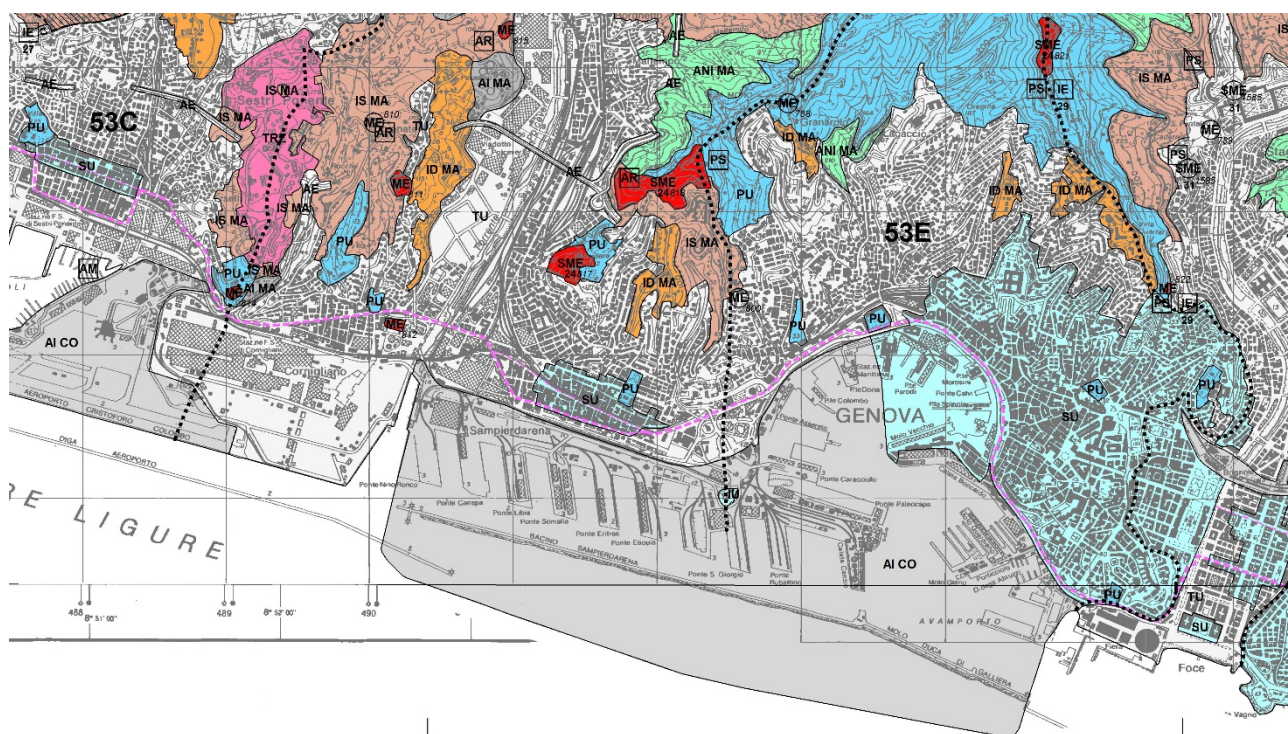


FIGURA 4-3 - ESTRATTO PTCP

Studio preliminare di inserimento urbanistico e vincoli

Rev.01

Data: Giugno 2021

El. MI046R-PF-D-Z-R-006-01

COMPONENTI		Area non insediata	Insedimento sparso	Insedimento diffuso	Nucleo isolato	Area urbana	Attrezzature impianti	Manufatti emergenti e sistemi
REGIMI NORMATIVI		ANI	IS	ID	NI	AU	AI	ME
CONSERVAZIONE	CE	ANI CE	IS CE	ID CE	NI CE	PU		ME SMe
MANTENIMENTO	MA	ANI MA	IS MA sat IS MA CPA IS MA	ID MA	NI MA	SU IU	AI MA	
CONSOLIDAMENTO	CO			ID CO	NI CO		AI CO	
MODIFICABILITA' TIPO A	MO-A			ID MO-A	NI MO-A			
MODIFICABILITA' TIPO B	MO-B	ANI MO-B	IS MO-B					
TRASFORMABILITA'	TR	ANI TR-ID, NI, TU, AI	IS TR-NI, TU, AI, ID	ID TR-TU				
ART. 38 - NORME DI ATTUAZIONE						TU		
TRASFORMAZIONE	TRZ	TRZ						
PU - PARCO URBANO IU - IMMAGINE URBANA SU - STRUTTURA URBANA QUALIFICATA TU - TESSUTO URBANO AE - AUTOSTRADE IS MA sat - finalizzato a non incrementare la consistenza insediativa IS MA CPA - finalizzato alla salvaguardia di corridoi paesistico-ambientali ○ Indicazione simbolica dell'area di rispetto dei manufatti emergenti								
SISTEMA della VIA AURELIA (SVA)				PARCO COSTIERO del PONENTE (PCP)				
■■■■ tracciato S.S. 1 Aurelia esistente al 1990 - - - - - tracciati antecedenti				●●●●● tracciato ferroviario dismesso o di prossima dismissione ■■■■■■ PCP aree di pertinenza				
INDICAZIONI PROPOSITIVE								
AM	ACCESSIBILITA' AL MARE	CP	CAMPEGGIO CON ACCESSIBILITA' PEDONALE	PA	PERCORRIBILITA' LUNGO I CORSI D'ACQUA			
AR	ATTIVITA' RICREATIVA	CV	CAMPEGGIO CON ACCESSIBILITA' VEICOLARE	PO	PARCO ORGANIZZATO			
AS	ATTIVITA' SPORTIVA	IE	ITINERARIO ESCURSIONISTICO	PS	ITINERARIO STORICO-ETNOGRAFICO			

FIGURA 4-4 - LEGENDA PTCP

MANUFATTI EMERGENTI E SISTEMI DI MANUFATTI EMERGENTI

COMUNE	CODICE			DENOMINAZIONE	DESCRIZIONE
	SIGLA	TIPO			
CERANESI	799	ME	I	LENCISA	Valico della mulattiera medievale di crinale che univa la costa all'alta valle del Verde
	726	ME	S	SANTUARIO DELLA MADONNA DELLA	Del sec. XIX
	727			GUARDIA	
GENOVA	779	ME	A	FEGINO	Tracce archeologiche di fabbriche di ceramica di Età Romana
	781	ME	S	CASSINELLE	Chiesa medievale sulla mulattiera da Sestri Ponente per Incisa e le Capanne di Mercatolo o il valico della Bocchetta
	782	ME	E	PRIA-SCUGENTE	Miniere preindustriali di rame
	783	ME	R	COMMENDA DI FEGINO	Inseediamento medievale
	784	ME	F	CASTELLARO DI CREMENO	Inseediamento arroccato preromano ed altomedievale a tutela della strada proveniente da Genova per Granarolo e Begato e diretta a Tortona, per Morego-Bocchetta o passo della Vittoria
	785	ME	R	CAMPORA DI GEMINIANO	Inseediamento di Età Romana, Repubblicana ed altomedievale sulla strada Genova-Tortona
	786	SME	F	FORTE PUIN	Tracce archeologiche e morfologia di inseediamento arroccato preromano
	788	ME	I	GRANAROLO	Antico valico sulla strada che da Genova portava in Polcevera per Begato, Geminiano, Cremeno, in direzione della Padania
	789	ME	I	STAGLIENO	Resti dell'acquedotto romano
	790	ME	R	PINO SOTTANO	Inseediamento tardoantico su ripiano di mezzacosta
	791	ME	I	LEAMARA	Inseediamento stradale medievale sulla via da Genova a Piacenza per Bavari, sulla sponda sinistra del Bisagno
	792	ME	S	MADONNA DEL MONTE	Santuario con convento del XVII sec. con parco di macchia mediterranea
	793	SME	F	PIANDERLINO	Resti di inseediamento arroccato preromano
	794	ME	R	PIANDERLINO	Resti di inseediamento rurale di Età Romana sulla strada da Genova, per Bavari, a Piacenza
	795	ME	F	CASTELLARO DI SANTEUSEBIO	Morfologia di inseediamento arroccato preromano
	796	ME	F	CASTELLUZZO DI MOLASSANA	Castello altomedievale del Vescovo a controllo della Curia di Molassana e della strada da Genova a Piacenza per San Siro di Struppa, nella sponda destra del Bisagno
	797	ME	F	CASTELLARO DI MOLASSANA	Inseediamento arroccato pre-romano
	799	ME	I	LENCISA	Valico della mulattiera medievale di crinale che univa la costa all'alta valle del Verde
	1104	ME	F	MONTE BASTIA	Morfologia tipica di inseediamento militare tardomedievale
	1103	ME	I	TORRAZZA	Valico fra la Val Bisagno e la Val Polcevera all'incrocio con la strada di crinale da Genova per il passo Oreo
	1102	ME	R	CIAN DELLE CROSE	Tracce archeologiche di inseediamento tardo antico
	800	ME		VILLA TOMATI	
	809	ME	A	FORNACI	Grandi fornaci da calce del sec. XVIII
	810	ME	V	VILLA ASPLONATI-MARSELLO	Villa Asplonati-Marsello a Coronata
	811	ME	S	SANTUARIO	Santuario e oratorio di Coronata
	812	ME		PALAZZO DURAZZO-BOMBRINI	Palazzo Durazzo Bombrini a Cornigliano
	813	ME	S	MADONNA DEL GAZZO	Santuario di Età Moderna, in posizione dominante
	814	ME	S	ABAZIA DI CORNIGLIANO	Abazia di Cornigliano
	815	ME	S	CONVENTO	Boschetto di Cornigliano, convento
	817	SME	F	FORTE BELVEDERE	Forte Belvedere
	818	SME	F	FORTE CROCETTA	Forte Crocetta
	819	SME	F	FORTE BEGATO	Forte Begato
	820	SME	F	FORTE SPERONE - FORTE TENAGLIA	Forte Sperone - Forte Tenaglia
	821	SME	F	CASTELLACCIO	Torre della Specola
	822	ME	F	TORRE DI S. BERNARDINO	Torre di S. Bernardino
	823	SME	F	FORTE FRATELLO MINORE	Forte Fratello Minore
	824	ME	V	VILLA CAMBIASO	Villa Cambiaso a Maneseno
	825	ME		VILLA NEGRONE-DURAZZO	Villa Negrone-Durazzo a Pino Sottano
	826	SME	R	INSEDIAMENTO	Inseediamento protostorico di altura
	828	SME	F	FORTE RATTI	Forte Ratti
	829	SME	F	FORTE RICHELIEU	Forte Richelieu
	830	SME	F	TORRE QUEZZI	Torre Quezzi
	831	SME	F	FORTE QUEZZI	Forte Quezzi
	832	SME	F	FORTE DI S. TECLA	Forte di S. Tecla
	833	ME		VILLA BOCCANEGRA	Villa Boccanegra restaurata nel 1600
	834	ME		VILLA	Villa con cappella del quattrocento
	835	ME	F	FORTE S. MARTINO	Forte S. Martino
1585	SME	I	ACQUEDOTTO DI GENOVA	Tracciato del civico acquedotto storico di Genova (sec. XI-XIX)	
SANT'OLCESE	1100	ME	I	MONTE TULLO	Morfologia probabilmente sfruttata per il castello genovese di Sant'Olcese, non più rintracciato (da studiare).
	1101	ME	R	PIAN DEL PRATO	Casè rurali del XVI sec. in stato di abbandono
	1102	ME	R	CIAN DELLE CROSE	Tracce archeologiche di inseediamento tardoantico
	1103	ME	I	TORRAZZA	Valico fra la Val Bisagno e la Val Polcevera all'incrocio con la strada di crinale da Genova per il passo di Oreo
	1104	ME	F	MONTE BASTIA	Morfologia tipica di inseediamento militare tardomedievale (da studiare).
SERRA RICCO'	1105	SME	F	FORTE DIAMANTE	
	1129	ME	R	MOREGO	Resti archeologici di case rurali in pietra a secco dell'XI sec. lungo la strada Genova-Padania
	1130	ME	F	CASTELLO DI MOREGO	Resti archeologia del castello altomedievale del Vescovo, a protezione della Curia di Morego
	1131	ME		VILLA NEGROTTO CAMBIASO	

FIGURA 4-5 - LEGENDA PTCP

L'intervento oggetto di analisi ricade nei seguenti ambiti:

AMBITO TERRITORIALE 53

La configurazione paesistica dell'ambito è connotata dalla prossimità del crinale appenninico alla costa e dalla presenza di rilievi con elevate quote a breve distanza dal mare che segnano le dorsali secondarie, spesso sede di emergenze architettoniche isolate costituenti sistemi di interesse storico-paesistico, quali le fortificazioni sul crinale dell'anfiteatro alle spalle del centro urbano e sugli spartiacque della Vai Bisagno e della Vai Polcevera, nonché le localizzazioni di chiese e santuari. **La prevalente connotazione dell'ambito è la continuità dell'insediamento urbano che si articola lungo la fascia costiera e nei tratti dei bacini vallivi principali con pesi, strutture e caratteri formali differenziati, dando luogo ad una successione di immagini urbane connesse alle caratteristiche specifiche dei tessuti insediativi ed alle peculiarità della struttura specifica del territorio.** In questo senso si pone il problema della riqualificazione dell'immagine urbana, intesa come recupero delle specificità delle singole parti dell'insediamento, anche in relazione alle porzioni di territorio di diretta pertinenza, ovvero alla riprogettazione per ambiti organicamente definiti delle parti maggiormente degradate. In particolare acquista rilievo l'assetto della fascia costiera e del rapporto fra città e mare inteso come qualificazione di spazi urbani e produttivi. Inoltre, considerata la particolare configurazione orografica dell'ambito, assumono rilievo, dal punto di vista paesistico, le condizioni dell'immediata fascia di retroterra costituita sia dai versanti costieri, sia dalle incisioni vallive, in alcuni casi soggette a fenomeni di degrado dovuti alla realizzazione di forti concentrazioni insediative o alla presenza di attività produttive che hanno pesantemente modificato il relativo assetto morfologico.

AREA N. 53.C GENOVA SESTRI PONENTE

B.1 - Assetto insediativo **MODIFICABILITÀ**- L'indirizzo generale comporta la possibilità di dar luogo a modificazioni dell'assetto insediativo attuale in relazione ai processi di trasformazione in atto nell'area genovese nei settori produttivo e terziario nonché delle relative connessioni infrastrutturali. In particolare gli interventi dovranno essere volti alla definizione di una nuova configurazione insediativa per quanto concerne le aree antistanti gli abitati di Sestri e Multedo, in considerazione dell'esigenza di integrazione formale e funzionale a livello di struttura urbana tra i nuovi interventi di trasformazione ed i tessuti preesistenti, affinché i primi costituiscano elemento

promotore di riqualificazione urbana. La pianificazione dovrà inoltre prevedere interventi di risanamento e recupero ambientale delle situazioni di degrado interessanti i versanti e le dorsali che delimitano l'ambito, in particolare per quanto concerne la dorsale degli Erzelli ed il M. Gazzo.

AREA N. 53.E Genova – "Centro urbano"

B.1 - Assetto insediativo CONSOLIDAMENTO - L'indirizzo di consolidamento è volto al contenimento della crescita urbana ed alla conferma della consistenza insediativa attuale, orientando gli interventi alla riqualificazione dell'immagine della città, mediante il recupero delle strutture urbane qualificate e la riproposizione di caratteri selezionati del paesaggio in coerenza con le forme insediative ed il linguaggio architettonico. La pianificazione dovrà pertanto prevedere interventi di riqualificazione dei tessuti esistenti, attraverso la valorizzazione di spazi urbani qualificati ed il recupero della leggibilità dell'organismo urbano e dei suoi rapporti con il peculiare contesto morfologico costiero. In particolare gli interventi dovranno interessare la riorganizzazione dell'assetto delle infrastrutture e dei servizi a grande scala, al fine di conseguire una più definita identità paesistica e migliorarne l'inserimento nel contesto urbano.

Art. 56

Attrezzature e Impianti - Regime normativo di CONSOLIDAMENTO (AI-CO)

1. Tale regime si applica nei casi in cui l'impianto esistente non presenti una configurazione sufficientemente definita né un corretto inserimento ambientale, oppure presenti carenze funzionali superabili mediante interventi che, pur incidenti sotto il profilo paesistico, siano a tale riguardo compatibili.
2. L'obiettivo della disciplina è quello di consentire l'adeguamento dell'impianto tanto sotto il profilo funzionale quanto sotto quello paesistico ambientale.
3. Sono pertanto consentiti quegli interventi sia di modificazione delle strutture esistenti sia di eventuale ampliamento dell'impianto che ne consolidino la presenza e ne migliorino l'inserimento nel contesto ambientale.

4.3. Regione Liguria - Piano della Costa (PTCC)

Il Piano territoriale di Coordinamento della Costa è stato approvato il 29 dicembre 2000 con la deliberazione del Consiglio regionale n.64 e costituisce il riferimento delle azioni regionali per la tutela e la valorizzazione del litorale, delle spiagge e dei tratti costieri urbanizzati. La zona costiera definita dal Piano contempla un ambito di studio (a terra:

Pag. 32 di 60

ambiti di bacino e fascia costiera compresa al di sotto della curva di livello dei 200 metri; a mare: fascia compresa nella batimetrica -100 metri) e un ambito di applicazione (i 63 comuni costieri).

Il Piano prende le mosse dall'esame delle molte criticità di ampi tratti della costa ligure, puntando a una riqualificazione che si concentra sui seguenti obiettivi:

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

Il Piano è articolato in quattro sezioni:

- i nuovi materiali di studio utilizzati per la redazione degli elaborati di Piano
- le indicazioni relative a quattro settori tematici di interesse regionale: difesa della costa e spiagge, porti turistici, riuso della ferrovia, viabilità costiera
- le indicazioni di sintesi di livello territoriale, rivolte a indirizzare province e ai comuni nella formazione dei rispettivi strumenti di Piano e di livello locale, riferite all'assetto di singoli tratti di costa (54) per cui vengono formulate specifiche indicazioni di progetto: in questa sezione confluiscono le indicazioni relative a particolari temi progettuali ricorrenti o problematici per l'assetto della zona costiera (a esempio le attività produttive, i porti commerciali, gli impianti di depurazione, ecc.)
- le norme d'attuazione.

I 54 tratti di costa selezionati sono suddivisi in Ambiti Progetto (quarantuno) e Ambiti per la Tutela Attiva (tredici).

I primi sono riferiti a tratti di costa urbanizzati, caratterizzati dall'esigenza di interventi di trasformazione complessi; i secondi sono riferiti a tratti di costa di particolare valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale, che non ricadono di norma già in aree parco, suscettibili di costituire una risorsa turistico-ambientale alternativa ai modelli tradizionali.

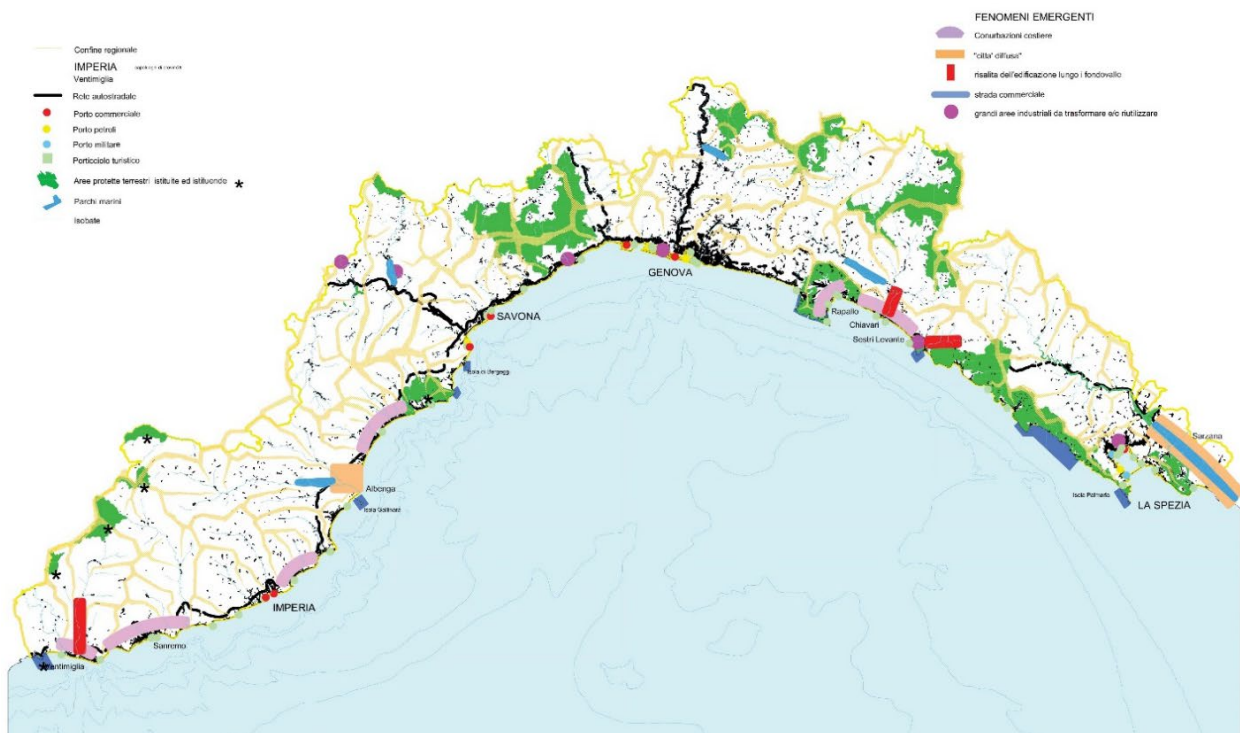


FIGURA 4-6 - PIANO DELLA COSTA

Tavola 8 INDICAZIONI GENERALI DI PIANO



FIGURA 4-7 - ESTRATTO PIANO DELLA COSTA AREA DI INTERVENTO

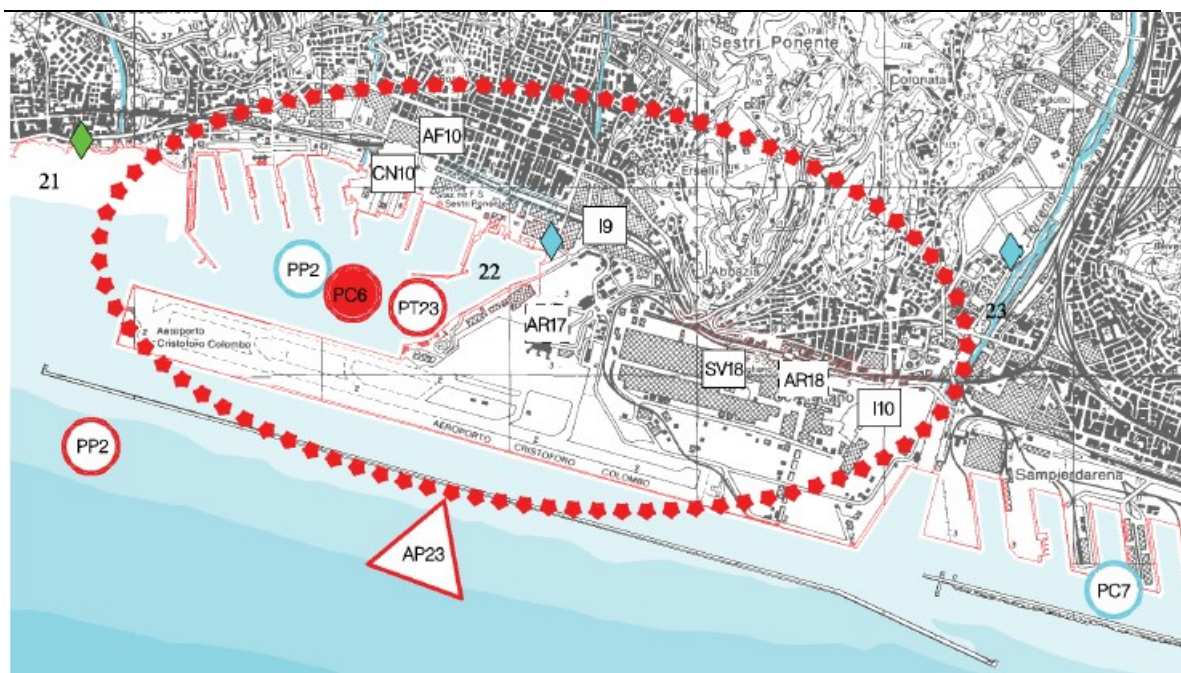
AP23 GENOVA MULTEDO SESTRI

FIGURA 4-8 - ESTRATTO PIANO DELLA COSTA AREA DI INTERVENTO

L'ambito riguarda un tratto di fascia costiera già inserito nella disciplina del Distretto n.4 del PTC dell'Area Centrale Ligure1.

Il Piano della Costa conferma nella sostanza l'impostazione dell'assetto territoriale del Distretto con gli aggiornamenti nel frattempo resi necessari a seguito degli approfondimenti effettuati anche dall'

Amministrazione Comunale e dell'Autorità Portuale. In particolare, per quel che riguarda il Porto Petroli, sono da avanzare alcune considerazioni:

1. In questa sede è doveroso tracciare un sintetico bilancio del PTC a qualche anno dalla sua approvazione (1992). Per quel che riguarda le ricadute attuative non si può non constatare come ancora ben poche delle indicazioni del Piano siano state attuate.

Si deve tuttavia convenire che l'impostazione e le linee guida del Piano risultano ancora valide (ne fa fede il quasi totale recepimento dello stesso nel nuovo PRG comunale) e che il periodo nel frattempo trascorso ha permesso da un lato la messa a punto di molte indicazioni del Piano ormai in fase di attuazione (v. la dismissione dell'area a caldo di Cornigliano o la predisposizione del piano di bacino del Chiaravagna) come pure la miglior definizione delle politiche da adottarsi su temi di particolare complessità (v. gli accordi per il sistema petrolifero).

- il disastro della petroliera Haven (1991) ha dimostrato i pericoli connessi ad uno spostamento delle movimentazioni e/o degli stoccaggi in mare aperto;
- una rilocalizzazione di altro tipo (quale quella ipotizzata in aderenza alla diga foranea) richiede investimenti tali da implicare un rafforzamento dei traffici petroliferi, il che va comunque contro l'obiettivo prioritario di puntare a una complessiva riduzione della movimentazione attuale nel porto di Genova.

Pertanto, pur riconfermando l'obiettivo a lungo termine dello spostamento del porto petroli, si ritiene opportuno perseguire anche soluzioni intermedie, purchè volte alla complessiva riduzione dei traffici e dotate dicarattere di concreta fattibilità.

Per quel che riguarda la zona dell'affaccio a mare di Sestri Ponente si ritiene opportuna, in considerazione della diversa tipologia degli enti coinvolti e dello sfasamento dei tempi di attuazione dei diversi interventi

ipotizzati, la suddivisione in settori apportata dal PRG adottato, a cui vengono rispettivamente ricondotti i temi della riorganizzazione della stazione ferroviaria e delle aree tra la ferrovia e il mare e la zona delle associazioni sportive e del porto turistico.

Relativamente a quest'ultima è necessario ribadire che la priorità- spetta alla riorganizzazione e qualificazione delle strutture sportive produttive e di servizio connesse al porto.

Si sconsigliano altre funzioni che possono indebolire tali priorità o risultare urbanisticamente poco appropriate al contesto portuale.

L'intervento si colloca all'interno dell'area logistica del porto commerciale di Genova (in area demaniale) e non risulta in contrasto con gli obiettivi del piano della costa.

4.4. Comune di Genova - Piano Urbanistico Comunale (PUC)

Principi fondativi del Piano Il Piano Urbanistico Comunale si ispira ai principi informativi della pianificazione territoriale, definiti dalla **Legge urbanistica della Regione Liguria, 4 settembre 1997, n. 36**; assume a riferimento il quadro della pianificazione territoriale di livello regionale e provinciale e le relative scelte operate sono elaborate sulla base della conoscenza dei caratteri fisici, morfologici, ambientali, economico-sociali del territorio e sulla base del principio generale della sostenibilità ambientale dello sviluppo.

La struttura del Piano è organizzata in tre livelli aventi differente grado di efficacia:

- **Livello 1**, Territoriale di Area Vasta, avente efficacia propositiva con valore di indirizzo;
- **Livello 2**, Urbano di Città, avente efficacia direttiva suscettibile di modificazioni debitamente motivate nel rispetto delle originarie finalità e coerenti con gli obiettivi di Piano;
- **Livello 3**, Locale di Municipio, avente efficacia prescrittiva non suscettibile di applicazione diversa da quell'indicata fatto salvo quanto espressamente indicato all'art. 18) punto 2 con riferimento ai Sistemi territoriali di concertazione. Eventuali modifiche sono soggette alle procedure previste dalla Legge urbanistica della Regione Liguria, 4 settembre 1997, n. 36 e ss.mm.ii.

Il Piano (in rapporto con il PTC), in applicazione delle disposizioni di cui all'art. 4, comma 1, lett. b), delle Norme di Attuazione del vigente P.T.C. della Provincia di Genova, approvato con D.C.P. n. 1 del 22.01.2002 e ss.mm.ii., **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, sviluppando i “Contenuti fondamentali” ivi indicati, segnatamente per quanto concerne:

- le aree costiere, attraverso le prescrizioni normative impartite per l'assetto urbanistico dall'Ambito complesso per la valorizzazione del Litorale;
- le zone urbanizzate, attraverso le prescrizioni normative impartite con le indicazioni del Livello Locale di Municipio;
- le aree di pausa costituite da ville e giardini, attraverso le prescrizioni normative impartite, con le indicazioni del Livello Locale di Municipio, per l'Ambito di conservazione del verde urbano strutturato AC-VU;
- i corsi d'acqua, attraverso le prescrizioni normative impartite per la rete idrografica dalle Norme Generali all'art. 14) Norme di rilevanza ambientale.
- il sistema del verde attraverso le prescrizioni normative impartite dalla Disciplina Paesaggistica di Livello Puntuale del PUC.
- la viabilità provinciale attraverso il recepimento dell'art. 15 delle N.T.A. del PTC nella disciplina del Sistema delle Infrastrutture SIS-I.
- le scuole superiori attraverso l'individuazione dei complessi scolastici esistenti nel Sistema dei Servizi Pubblici di interesse territoriale.

Il Piano (in rapporto con, P.T.C. della Costa e PTRAC), in applicazione del combinato disposto degli artt. 76 e 69 della L.R. 36/1997, comporta in alcuni casi variante al P.T.C. - A.C.L. della Regione Liguria, approvato con D.C.R. n. 95 del 31.07.1992 e

ss.mm.ii., al fine del definitivo superamento della relativa disciplina e per l'assoggettamento delle Aree di Intervento da esso previste alla disciplina del PUC: AI 2 Fondegga Sud AI 4 settore 3 e 4 Multedo AI 6 settore 11 e 15 Fincantieri AI 11 settore 2 Erzelli AI 15 Colisa AI n. 12 limitatamente ai settori 5, 6 e comparto C del settore 4 La Regione Liguria stessa, nel parere espresso con DGR n° 1468 del 30/11/2012, conferma la riserva alla disciplina del P.T.C. - A.C.L., da aggiornare sulla base delle proposte comunali, su: AI 4 settori 1 e 2 Multedo AI 6 settore 1 Cantieri Navali AI 7 Stazione Sestri Ponente AI 8 Piaggio AI10 Aeroporto AI 11 settore 1 Erzelli AI 11 bis Monte Gazzo AI 12 Polo Siderurgico.

Il Piano (in rapporto con il Piano Regolatore Portuale di Genova), tenuto conto del vigente Piano Regolatore Portuale di Genova approvato con D.C.R. n. 35 del 31.07.2001 e 61 del 31.11.2001, contiene proposte di approfondimento della pianificazione delle aree soggette alla disciplina dello stesso Piano Portuale; ciò al fine di coordinare la pianificazione di competenza del Comune con quella dell'Autorità Portuale, perseguendo l'obiettivo della continuità, ove possibile, della fruibilità e della percorribilità pubblica lungo il confine amministrativo degli ambiti portuali, formalizzati con il prescritto atto di Intesa, ai sensi dell'art. 38, comma 2, lett. f), della L.R. 36/1997.

Sono confermate come aree di interesse urbano gli archi costieri dell'Ambito complesso per la valorizzazione del litorale ed i Distretti di trasformazione ricadenti entro il confine del demanio portuale.

Sono confermate di interesse portuale le ulteriori aree ricadenti entro il suddetto confine. Il Livello Urbano di Città - Assetto Infrastrutturale ed Insediativo - ed il Livello Locale di Municipio del presente PUC 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 L. 84/1994 e s.m., nell'ottica di commisurare gli interessi urbani e portuali e concertare le relative previsioni di pianificazione.

Gli assi di relazione "città-porto", indicati nella cartografia di assetto urbanistico del livello 3 del Piano, 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 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. - 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 tessuto urbano e la nuova Marina di Sestri, garantendo la percorrenza del suo fronte mare. - 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: a ponente la fruizione turistico-culturale del Parco stesso e la sua connessione con la Stazione Marittima; a levante 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, nell'ambito di un ridisegno complessivo del settore delle Riparazioni navali.

Livello 1-Tavola 1.1- Sistema infrastrutture

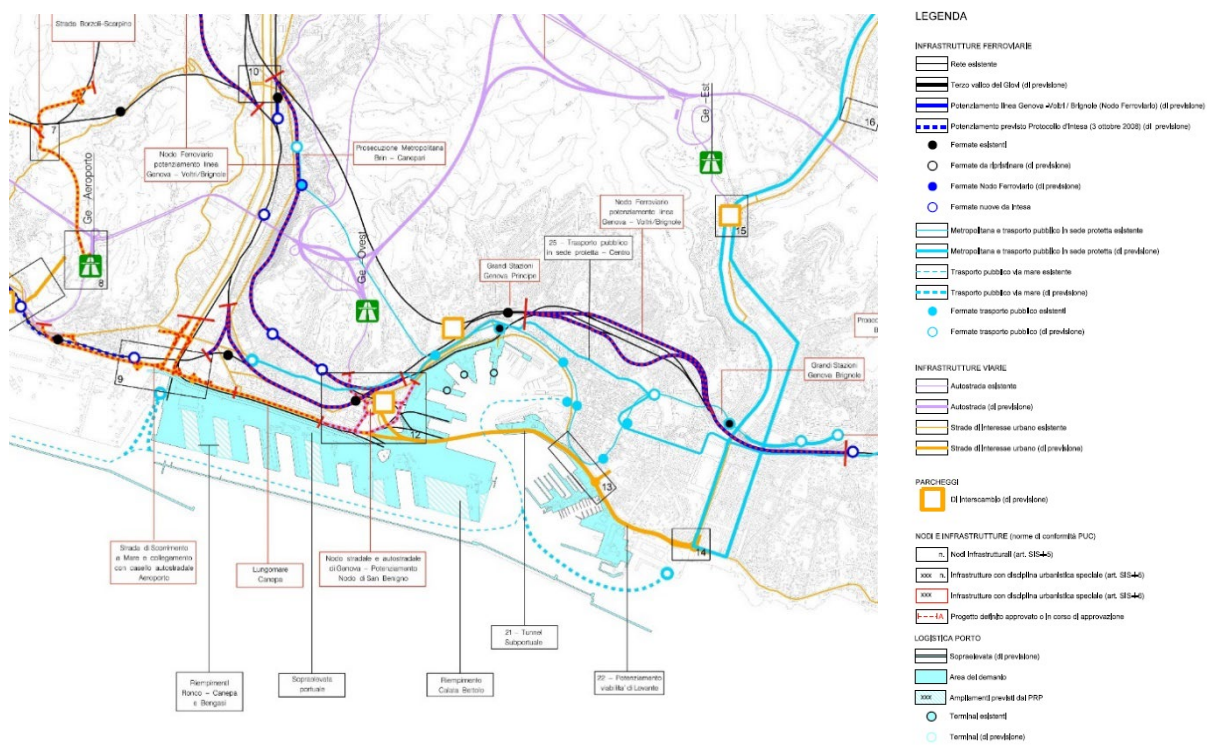


FIGURA 4-9 - ESTRATTO PUC LIVELLO 1

L'intervento ricade in Ambito Portuale -Area demaniale.

Non sono previsti interventi in contrasto con tale pianificazione e con la normativa di attuazione.

Livello 1-Tavola 1.2 sistema delle relazioni logistiche del Nord-ovest

Non ci sono indicazioni rilevanti al fine della progettazione.

Livello 2-Tavola 2.1 Sistema del verde urbano e territoriale (aggiornata febbraio 2020)

Non si rilevano indicazioni in merito all'area di progetto.

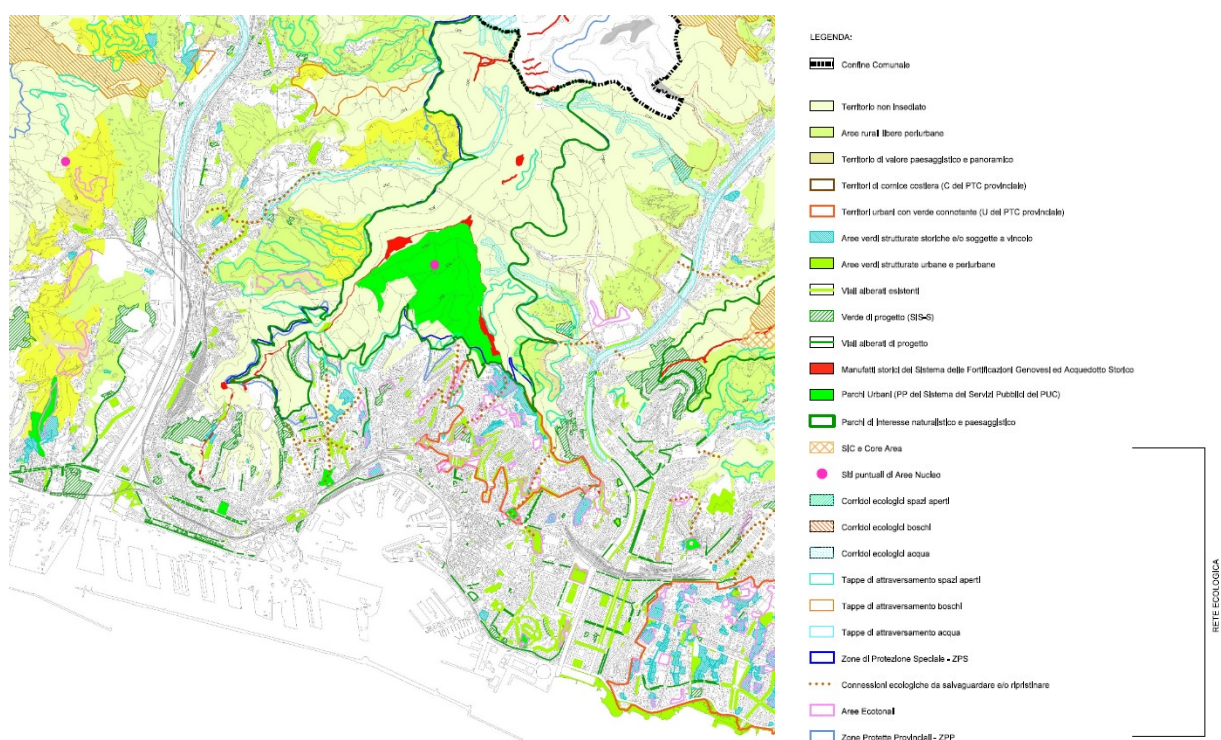


FIGURA 4-10 - ESTRATTO PUC LIVELLO 2

Livello 2-Tavola 2.2 Sistema produttivo

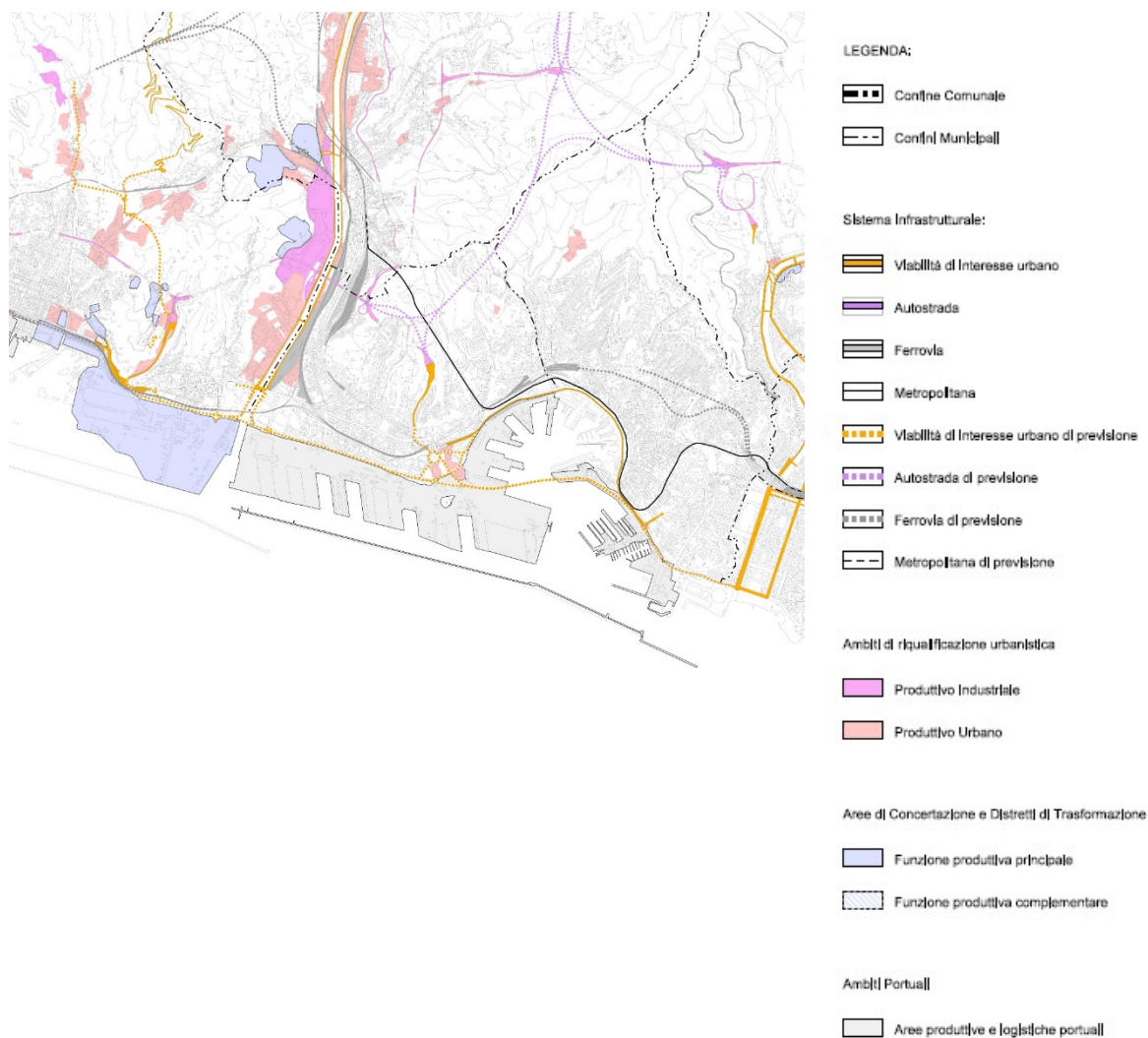


FIGURA 4-11 - ESTRATTO PUC LIVELLO 2

L'intervento ricade in Ambito Portuale (in grigio) pertanto non si rilevano interventi in contrasto con le indicazioni di piano.

Livello 2-Tavola 2.3 Carta della biodiversità

Non ci sono indicazioni per l'area di intervento.

Livello 2-Tavola 2.4 Sistema infrastrutturale e insediativo

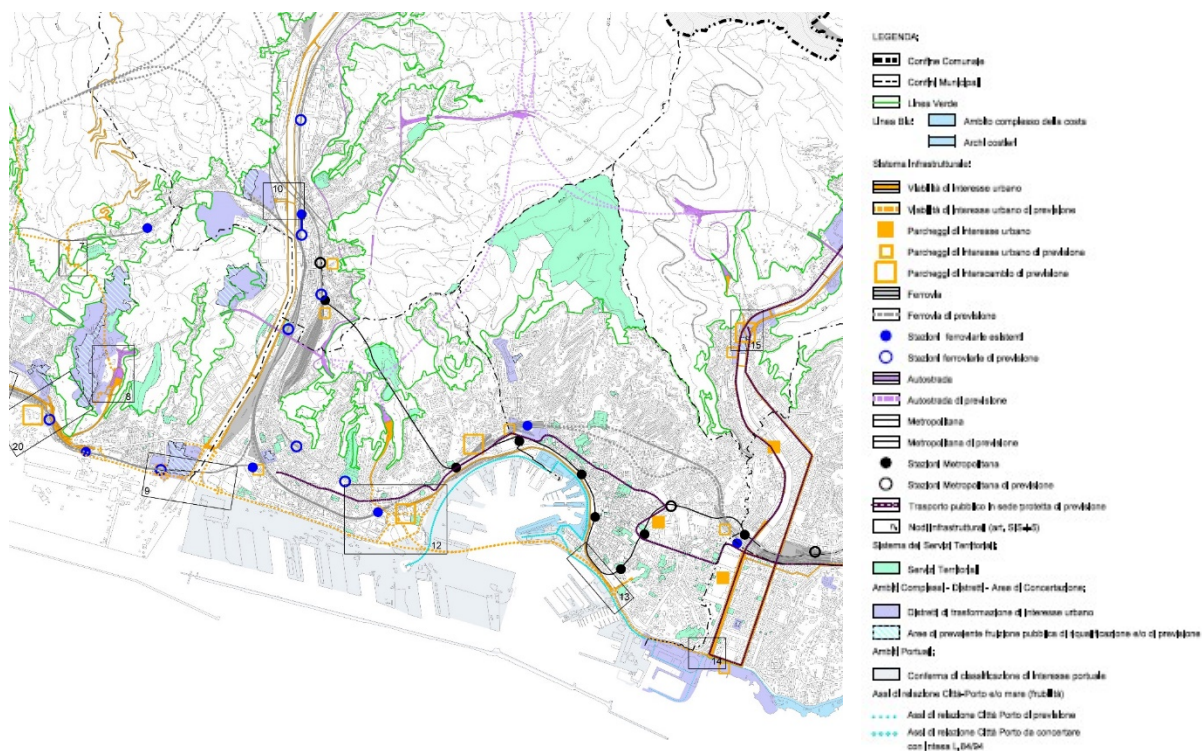


FIGURA 4-12 - ESTRATTO PUC LIVELLO 2

L'intervento ricade in Ambito Portuale e nello specifico si evidenzia in grigio la classificazione di interesse portuale.

Assi di relazione Città -Porto e/o mare (fruibilità)

Livello 2-Tavola 2.5 Sistema della mobilità

Non sono previste particolari indicazioni per l'area di intervento.

Livello 2-Tavola 2.5bis Itinerari ciclopedonali

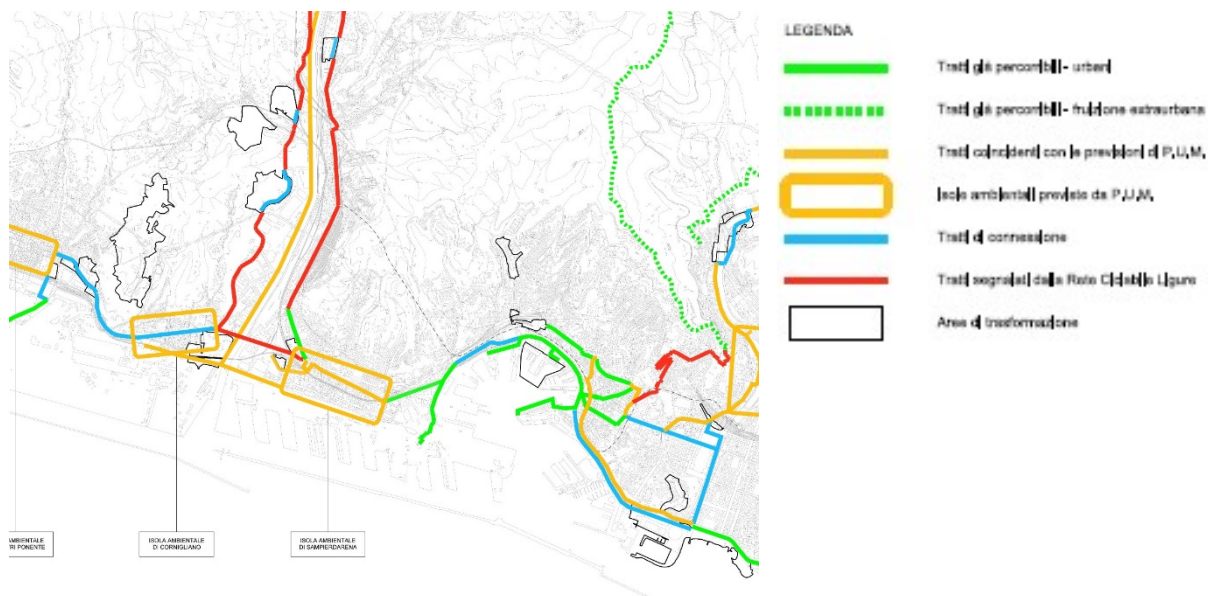


FIGURA 4-13 - ESTRATTO PUC LIVELLO 2

Non sono previste particolari indicazioni per l'area di intervento.

Livello 2-Tavola 2.6 Sistema dei servizi urbani

Non di interesse ai fini del presente studio.

Livello 2-Tavola 2.7 Sistema socio sanitario

Non di interesse ai fini del presente studio.

Livello 2-Tavola 2.8 Sistema commerciale

Non di interesse ai fini del presente studio.

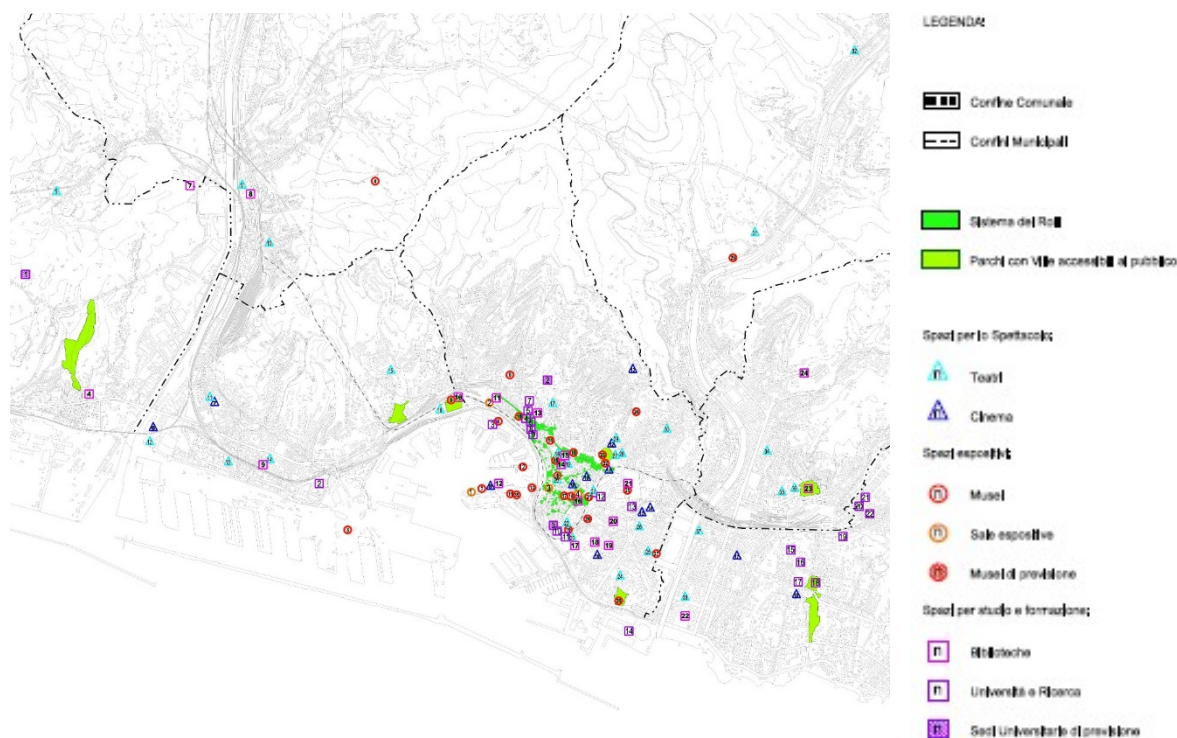
Livello 2-Tavola 2.9 Sistema culturale

FIGURA 4-14 - ESTRATTO PUC LIVELLO 2

Non sono presenti elementi a carattere monumentale/culturale nell'area di intervento della diga foranea.

Si segnala che ai sensi della vigente normativa (ex Art. 12 del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.), il tratto di Molo Antico Duca di Galliera che dovrà essere demolito, è considerato un "bene monumentale di interesse culturale non verificato" sottoposto a tutela, in quanto opera di autore non più vivente e "la cui esecuzione risale ad oltre settant'anni fa", seppure essa non risulti espressamente citata nell'"Elenco Immobili sottoposti alle disposizioni di tutela" - Città di Genova"¹¹.

Sulla base di tali disposizioni, vige la "presunzione di culturalità" e, di conseguenza, è sottoposto alle disposizioni di tutela previste dal D.Lgs. 42/04 e s.m.i. sino a quando non sarà stata effettuata la "verifica dell'interesse culturale" ex Art. 12 del medesimo Decreto.

Ai fini della realizzazione dei previsti interventi di demolizione, quindi, il Demanio (Ente proprietario) dovrà al Segretariato Regionale e alla competente Soprintendenza

¹¹ <http://vincoliinrete.beniculturali.it/VincoliInRete/vir/bene/listabeni#>

Livello 3-Tavola 37 – Livello paesaggistico puntuale

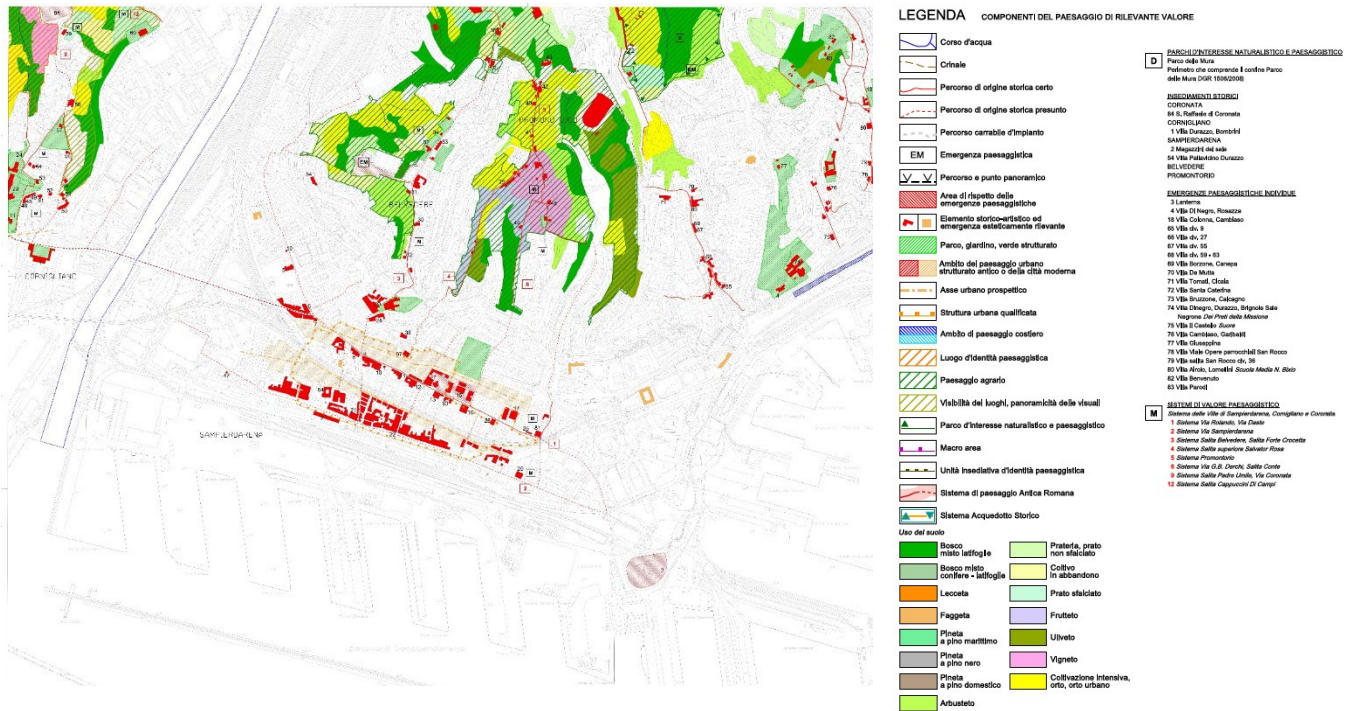


FIGURA 4-16 - ESTRATTO PUC LIVELLO 3

Non sono presenti elementi di pregio nell'area di progetto.

Livello 3-Tavola 37- tutela paesaggistica

FIGURA 4-17 - ESTRATTO PUC LIVELLO 3

L'area tratteggiata di blu indica la fascia di rispetto di 300 m dalla linea di costa come previsto dal D.Lgs. 42/04 art. 142. L'intervento ricade in ambito marittimo, quindi soggetto a vincolo paesaggistico secondo lo stesso D.Lgs. 42/04 art. 142. Pertanto esso è soggetto ad autorizzazione paesaggistica secondo l'art. 146 del D.lgs. 42/04.

4.5. Piano di Bacino approvato DCP n. 65 del 12/12/2002, variante DDG n. 2461 del 22/04/2020 entrata in vigore il 13/05/2020

Il presente piano per gli ambiti regionali di bacino n. 12 e 13) è stato redatto quale piano di bacino stralcio sul rischio idrogeologico in adempimento all'art.1, comma1, del decreto-legge 11 giugno 1998, n. 180, convertito, con modificazioni, nella legge 3 agosto 1998 n 267 e costituisce parte del piano di bacino stralcio per la difesa idrogeologica, nonché del piano di bacino completo, di cui alla legge 18 maggio 1989, n.183 e sue modificazioni ed integrazioni. Il presente piano di bacino stralcio è stato sviluppato utilizzando i dati forniti dall'Amministrazione Provinciale di Genova relativi agli studi propedeutici ai piani di bacino stralcio redatti da personale interno dell'Ente al fine di individuare le caratteristiche di base del territorio in esame.

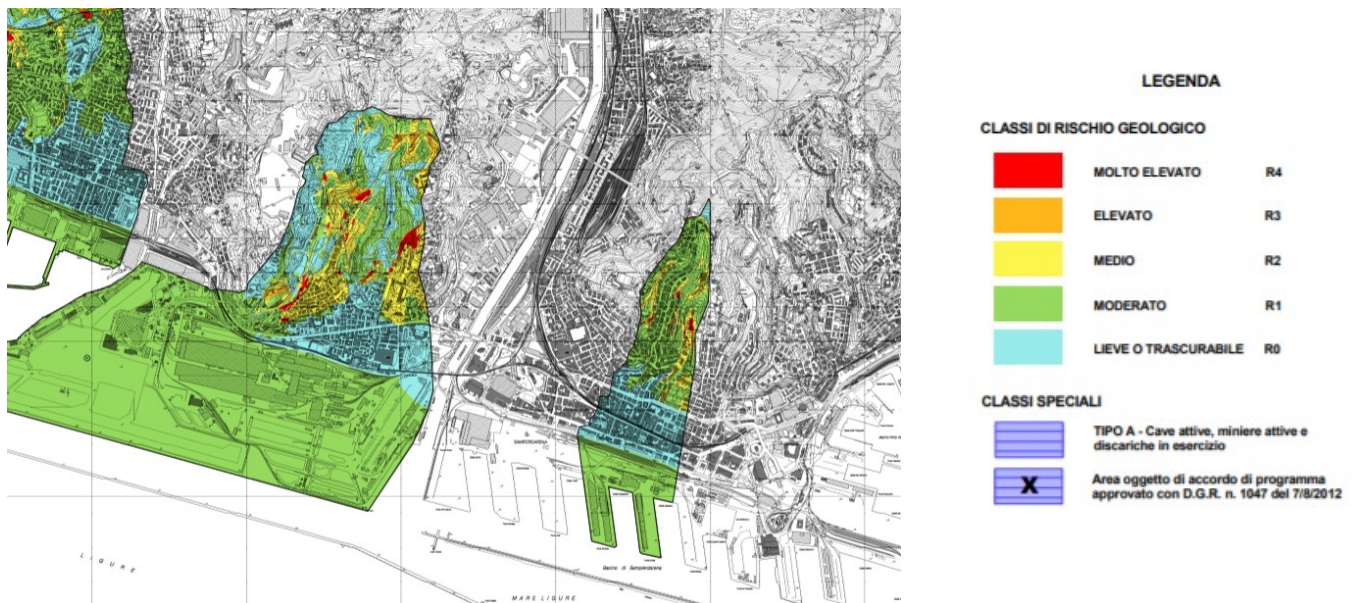


LEGENDA			
CLASSI DI SUSCETTIVITÀ AL DISSESTO			NORME DI ATTUAZIONE
■	MOLTO ELEVATA	Pg4	Art. 16, c. 2 Art. 16ter
■	ELEVATA	Pg3a	Art. 16, c. 3 Art. 16ter
■	ELEVATA	Pg3b	Art. 16, c. 3ter Art. 16ter
■	MEDIA	Pg2	Art. 16, c. 4 Art. 16ter
■	BASSA	Pg1	Art. 16, c. 4 Art. 16ter
■	MOLTO BASSA	Pg0	Art. 16, c. 4 Art. 16ter
	Fenomeni idrogeologici lungo gli alvei torrentizi		Art. 16ter
CLASSI SPECIALI			
	TIPO A - Cave attive, miniere attive e discariche in esercizio		Art. 16bis, c. 2
	Area oggetto di accordo di programma approvato con D.G.R. n. 1047 del 7/8/2012		Art. 16bis, c. 3
	TIPO B1 - Cave inattive e miniere abbandonate		Art. 16bis, c. 3
	TIPO B2 - Discariche dismesse e rigori antropici		Art. 16bis, c. 5

Carta della suscettività del dissesto

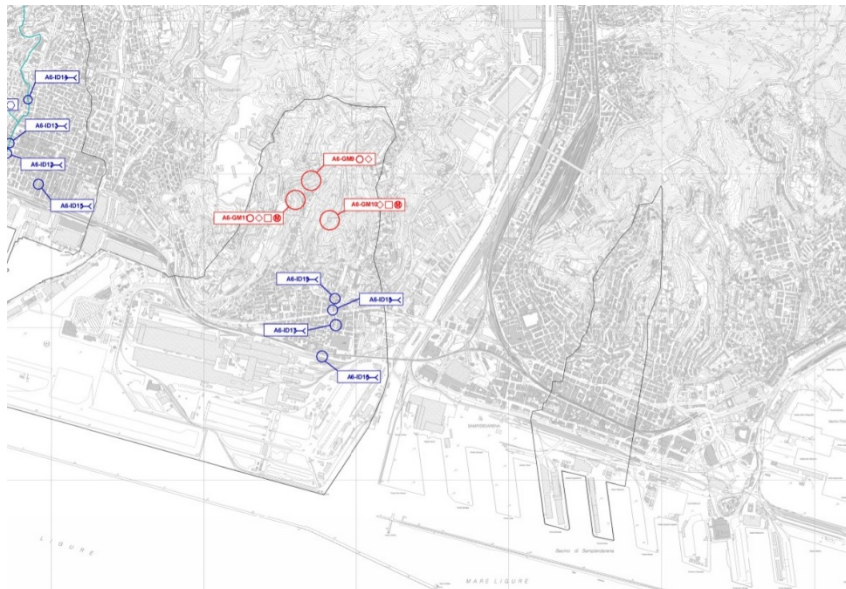
L'area oggetto di intervento non è interessata dalle classi di suscettività al dissesto indicate in legenda e rappresentate nella carta di Piano.

Carta del rischio geologico



L'area di intervento viene classificata come rischio moderato e lieve identificati con i colori verde e azzurro.

Carta degli interventi



LEGENDA

- A1-ID1** ubicazione e codice intervento
- A1 = numero di area/bacino
- ID = idraulico / GM=geomorfologico
- 1 = progressivo nell'area/bacino
- INTERVENTI DI TIPO GEOMORFOLOGICO**
- consolidamenti
 - ▽ disgaggi, reti armate paramassi
 - ingegneria naturalistica
 - ◇ opere di regimazione delle acque superficiali
 - △ manutenzione opere idrauliche
- INTERVENTI DI TIPO IDRAULICO**
- opere di intercettazione del trasporto solido
 - ≡ opere di difesa spondale e arginatura
 - ⊗ adeguamento alveo
 - ⋈ rifacimento ponti e tombinature
- INTERVENTI NON STRUTTURALI**
- ⊕ misure speciali di prevenzione e protezione
- ALTRE SIMBOLOGIE**
- Ⓜ monitoraggi ed approfondimenti
 - limiti del Piano di bacino

Nell'area di intervento non sono previste osservazioni.

Carta delle tracce delle sezioni idrauliche e dei tratti indagati



Nell'area di intervento non ricadono osservazioni

4.6. Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - Piano Regolatore Portuale (PRP)

Gli interventi del presente progetto ricadono principalmente in un territorio regolato dal Piano Regolatore Portuale approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 35 del 31 Luglio 2001, rettificata con Deliberazione n. 61 del 13 Novembre 2001.

Il PRP vigente prevede un generale riassetto del sistema infrastrutturale del bacino di Sampierdarena, anche al fine di risolvere le interferenze con il sistema urbano circostante, consentendo attraverso il riordino e il potenziamento del sistema degli accessi agli ambiti portuali di offrire nuova capacità al traffico portuale e contemporaneamente di alleggerire la rete urbana, risolvendo alcuni puntuali conflitti presenti. Nel loro insieme le previsioni di riassetto indicano:

- In merito alle infrastrutture ferroviarie, una generale razionalizzazione, attraverso la delocalizzazione delle funzioni di smistamento del traffico, consentendo una riorganizzazione delle strutture interne al porto, anche minimizzando gli incroci fra viabilità stradale e ferroviaria;
- per le infrastrutture viarie, la predisposizione di due viabilità distinte: una a raso, l'altra di attraversamento in sopraelevata, che connetta il varco di San Benigno con

il polo logistico di Cornigliano, e con un nuovo accesso al bacino di Sampierdarena localizzato in corrispondenza della nuova viabilità del Polcevera.

Inoltre per quanto riguarda il polo di Cornigliano si prevede la connessione con il raccordo aeroporto – casello autostradale. La realizzazione di questo nuovo assetto infrastrutturale è finalizzata ad alleggerire la pressione sul casello di Genova Ovest. Tali previsioni di PRP in merito all’assetto viabilistico del polo di Cornigliano sono state poi riconfermate dal PTC IP ACL come da ultimo modificato con il Piano Urbanistico Comunale approvato nel 2015.

Le previsioni infrastrutturali soprarichiamate, che nel corso degli anni hanno determinato lo sviluppo di diverse soluzioni progettuali, rivestono oggi, un carattere di estrema urgenza e rilevanza strategica per consentire al sistema portuale di garantire un servizio ottimale alle merci e di sviluppare e potenziare quindi tutte le attività che allo stesso fanno riferimento. Si tratta principalmente, in conformità con quanto previsto dal PRP, della realizzazione di una dorsale viaria che colleghi tutto il bacino portuale di Sampierdarena da ponente a levante, con interventi di manutenzione e completamento della sopraelevata portuale e con la realizzazione dei viadotti di collegamento dal piazzale di San Benigno al Terminal Bettolo, uno dei principali terminal full container del sistema portuale. Tali interventi sono, come si è detto, strettamente correlati agli interventi sull’area di Cornigliano finalizzati a garantire un nuovo accesso al porto commerciale e in particolare alla realizzazione del nuovo varco e del collegamento con il casello dell’Aeroporto.

Dato il carattere di urgenza e rilevanza dei sopraccitati interventi sull’assetto viario, AdSP ha inserito l’intero quadro degli stessi nel “Programma Straordinario di Investimenti per la ripresa e lo sviluppo del porto di Genova” previsto dalla L.130/2018 e adottato con Decreto n.2 del 15/01/2019 del Commissario Straordinario per la ricostruzione del viadotto Polcevera e ha affidato i servizi di redazione dei progetti inerenti le opere di carattere prioritario ricomprese nel bacino di Sampierdarena e quelle relative alle aree di Cornigliano, al fine di provvedere alla loro realizzazione nei tempi previsti dal Programma. Va segnalato che, per quanto riguarda la realizzazione del collegamento con il casello di Genova Aeroporto, a seguito del completamento della strada di scorrimento urbana Guido Rossa, e delle modifiche nel frattempo intervenute in merito alla pianificazione delle aree Ex Ilva, è stato possibile introdurre in sede di progetto, come delineato dal decreto VIA di approvazione del PRP, una ottimizzazione della connessione in allora proposta che consente di sgravare dal traffico pesante la

viabilità cittadina (rotatoria San Giovanni d'Acri), con benefici ambientali per le zone urbane circostanti.

Con particolare riferimento poi alle prescrizioni relative alla ridefinizione piano altimetrica e strutturale del sistema stradale del nuovo nodo di S.Benigno, comprese le radiali che vi si attestano, si segnala che ad oggi AdSP ha predisposto una revisione progettuale di quanto ipotizzato nel piano di riqualificazione presentato nel 2006.

Infatti il Progetto Definitivo relativo agli interventi stradali prioritari in ambito portuale, redatto nell'ambito del Programma Straordinario soprarichiamato, ottempera alla prescrizione inserita in sede di approvazione del PRP vigente di demolizione della sopraelevata portuale nella parte che cinge ad anello lo sperone roccioso della Lanterna e prevede di realizzare il collegamento tra S. Benigno e Bettolo secondo un layout meno impattante di quanto in precedenza già approvato e ottemperato, contenendo in un'unica struttura quelli che originariamente erano stati ipotizzati come due viadotti separati (intervento approvato con Provvedimento di intesa N. 3969 dell'Aprile 2005).

Si riporta di seguito l'estratto del PRP relativamente all'area di intervento oggetto della presente relazione.

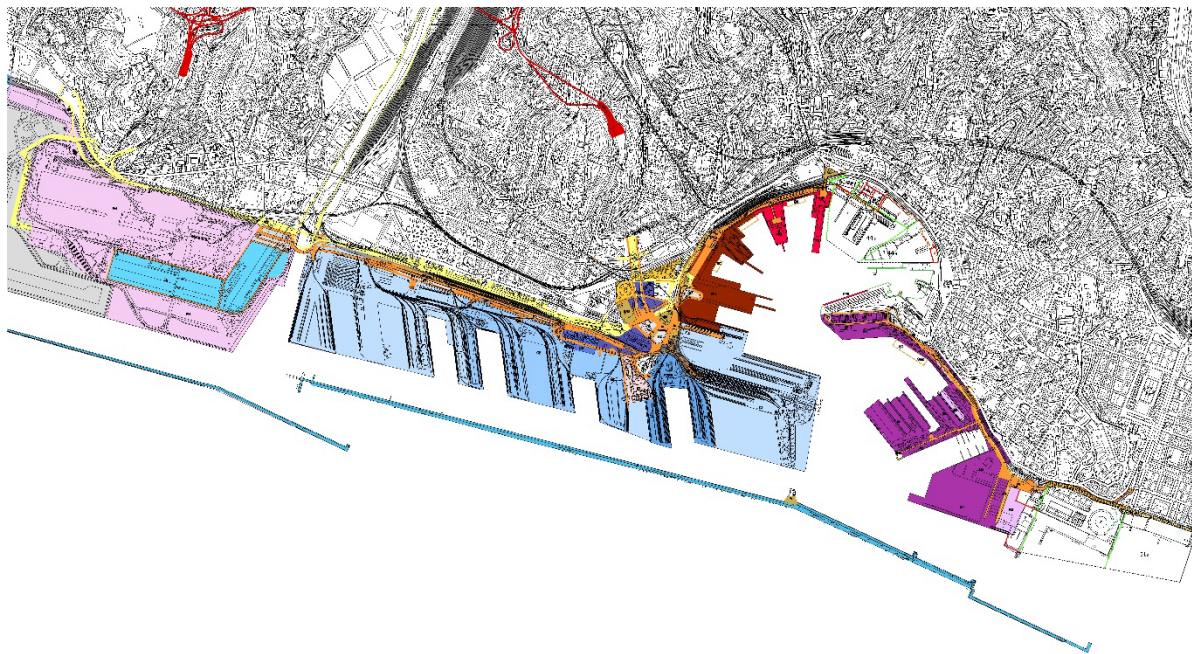


FIGURA 4-18 - ESTRATTO PRP



FIGURA 4-19 - LEGENDA PRP

Il bacino di Sampierdarena è caratterizzato da una polifunzionalità molto articolata, frutto della sovrapposizione cinquantennale di differenti attività. Le previsioni economiche già illustrate hanno confermato la ormai evidente importanza del traffico containerizzato, ma anche il valore strategico di altri traffici quali le merci convenzionali o le rinfuse. A questo scopo per il bacino di Sampierdarena si è previsto di recuperare nuovi spazi tramite riempimenti degli specchi acquei e tramite una nuova distribuzione funzionale. La struttura generale del progetto di piano si basa sulla riconfigurazione del sistema infrastrutturale stradale, precedentemente descritto, che diventa la spina dorsale su cui si appoggia il disegno dei vari terminal. A questa infrastruttura si attestano tutti i vari gate di ingresso alle attività produttive e le principali strutture complementari di servizio ai terminal. Lo spazio per l'attività terminalistica è, quindi, totalmente liberato da interferenze e può essere opportunamente disegnato a seconda delle modalità di lavorazione.

Il Piano Regolatore prevede nuovi banchinamenti per accosti ed aree di calata, per uno sviluppo complessivo pari a circa 2.000 m, di cui circa 900 m nella zona fra Ponte Ronco e Ponte S. Giorgio ed i restanti 1.100 m circa fra Ponte Rubattino e Ponte Paleocapa.

Le previsioni di Piano sono state costruite su una ipotesi intermedia di posizionamento competitivo del porto di Genova da traguardare nel medio periodo. Contestualmente è stata delineata per il lungo periodo (fissato indicativamente al 2015 come orizzonte temporale) una previsione di più marcato sviluppo dello scalo (traguardabile anche grazie all'implementazione delle strategie messe in campo con l'approvazione dello strumento), al fine di affermare pienamente il ruolo dello stesso *“come punto di interconnessione di flussi di merci aventi origine e destinazione in diverse aree geoeconomiche del complessivo mercato europeo”*.

In relazione a queste prospettive di più lungo periodo, il PRP propone la costruzione di una nuova opera di protezione in posizione più avanzata verso il mare per rendere meglio fruibili le banchine portuali (vedi Figura 3-1).

L'esigenza allora solo prefigurata si è resa oggi cogente alla luce della realizzazione della gran parte degli interventi previsti dal Piano e delle tendenze evolutive dei trasporti marittimi, in particolare per quanto riguarda la crescita dimensionale della flotta esistente e in cantierizzazione/previsione.

Va evidenziato che, per fornire un'adeguata risposta alle tendenze sopra sintetizzate, la realizzazione della nuova diga foranea è stata inserita nell'ambito delle opere previste nel programma di lavori approvato di cui all'art. 9-bis, introdotto dalla legge di

conversione n.130/2018 e risulta ora necessario procedere all'affidamento, sulla base del progetto di fattibilità tecnico ed economica, della progettazione definitiva, esecutiva e dei lavori. Tale affidamento dovrà concludersi, come previsto dalla norma, entro 36 mesi dalla data di approvazione del Programma Straordinario (15 gennaio 2022).

In relazione alle tempistiche di cui sopra e al fine di chiarire le possibili procedure approvative a cui ricorrere, l'amministrazione, congiuntamente al Commissario Straordinario, hanno richiesto specifico parere all'Avvocatura dello Stato, che si è espressa con nota 281/2021/B del 5 marzo 2021.

In primo luogo l'Avvocatura evidenzia che: "...nel caso di specie, la disposizione di cui all'art. 9 bis e la conseguente previsione di realizzazione delle opere previste nel programma di lavori approvato dal Commissario Straordinario costituisce, per i lavori ivi previsti, determinazione sostitutiva di ogni ordinario procedimento di programmazione ed approvazione finalizzato alla realizzazione delle opere portuali prevista dalle norme ordinarie. Ciò proprio in ragione della straordinaria urgenza che la stessa legge ha riconosciuto a tali realizzazioni, per le quali ha previsto un termine particolarmente contenuto di 36 mesi, nel ricordato contesto di emergenza di protezione civile e di necessario ripristino di una situazione di rilevante danno economico conseguente alla contrazione dell'operatività del porto. Di modo che le opere previste nel Piano straordinario, tra le quali la stessa nuova diga foranea, approvato dal Commissario Straordinario con i ricordati decreti devono essere automaticamente recepite negli strumenti operativi portuali vigenti quali integrazioni e adeguamenti funzionali direttamente scaturenti dalla legge speciale, senza necessità di alcuna ulteriore attività deliberativa discrezionale da parte degli organi ordinari dell'AdSP. E ciò in forza di una corretta interpretazione di prevalenza della normativa speciale già correttamente ipotizzata dalle Amministrazioni istanti nella nota che si riscontra."

A completamento del quadro programmatico e pianificatorio in essere va comunque ricordato che è in fase approvativa il Documento di Pianificazione Strategica del Sistema del Mar Ligure Occidentale, in base al quale AdSP poi provvederà alla redazione del Piani Regolatori Portuali di scalo.

In coerenza con quanto già indicato dal PRP del 2001 e con quanto previsto dal Programma Straordinario, il DPSS individua nel miglioramento dell'accessibilità marittima una delle principali strategie volte a perseguire l'aumento di competitività del sistema portuale e la creazione di valore per il territorio.

4.7. Comune di Genova - Piano Comunale dei Beni Paesaggistici

Il Piano comunale dei beni paesaggistici soggetti a tutela comprende le seguenti categorie:

Beni paesaggistici D.Lgs. 42/2004, art. 136, lettera a) e b), 116 siti denominati Bellezze individue, già L.778/1922, L.1497/1939, D.Lgs.490/1999, Titolo II, art.139, lettera a) e b);

Beni paesaggistici, D. Lgs. 42/2004, art. 136, lettera c) e d), 41 aree denominate Bellezze d'insieme, già L.778/1922, L.1497/1939, D.Lgs.490/1999, Titolo II, art.139, lettera c) e d);

Aree tutelate per legge, D. Lgs. 42/2004, art. 142 che estendono la tutela alla fascia costiera, ai corsi d'acqua e alle relative sponde, ai territori boschivi, alle zone gravate da usi civici e a quelle di interesse archeologico già L.431/1985, D.Lgs.490/1999, Titolo II, art. 146. Il Comune di Genova aveva redatto nel 2001 la cartografia dei beni tutelati che è stata aggiornata nel 2004.

Dal punto di vista paesaggistico buona parte dell'area di intervento ricade nelle aree tutelate ai sensi dell'Art. 142, Comma 1, lettera a) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i. "territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare", come si evince dal Piano Comunale dei Beni Paesaggistici , ed in particolare della Tavola 36, 37 e 38 dello stesso Piano. Sono escluse le aree interessate dalla realizzazione delle opere F, G e ed L,

L'area interessata dall'opera F, pur insistendo sul Torrente Polcevera, non ricade nelle aree tutelate ai sensi dell'Art. 142 Comma 1, lettera d) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i. "fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici (...) e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna".

Vincoli ambientali e paesaggistici

Nella documentazione resa disponibile dalla Regione Liguria , sono riportate le aree sottoposte a vincolo di "bellezza d'insieme" e le "bellezze singole".

Si tratta delle "Aree soprastanti il Piazzale Belvedere nel Comune di Genova - Sampierdarena", della "Zona di Granarolo dall'aspetto particolare per la presenza di ambienti con ville signorili dei sec. XVI e XVII e ampie aree alberate (Genova - San Teodoro)".



FIGURA 4-20 -VINCOLI AMBIENTALI, PAESAGGISTICI, ARCHEOLOGICI E ARCHITETTONICI - STRALCIO CARTOGRAFICO PER L'AREA DI INTERVENTO

Per quanto attiene alle “*bellezze singole*”, non si riscontrano elementi all’interno dell’area portuale; il bene censito (“Parco della Villa Rosazza dalla ricca vegetazione nel Comune di Genova - San Teodoro”) è situato all’esterno.

Consultando la documentazione resa disponibile dalla Regione Liguria , emerge che sono presenti alcuni vincoli architettonici puntuali prossimi e/o interni all’area di intervento.

Si segnala che ai sensi della vigente normativa (ex Art. 12 del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.), il tratto di Molo Antico Duca di Galliera che dovrà essere demolito, è considerata un “bene monumentale di interesse culturale non verificato” sottoposto a tutela, in quanto opera di autore non più vivente e “la cui esecuzione risale ad oltre settant’anni fa”, seppure essa non risulti espressamente citata nell’“Elenco Immobili sottoposti alle disposizioni di tutela” - Città di Genova”¹².

Sulla base di tali disposizioni, vige la “presunzione di culturalità” e, di conseguenza, è sottoposto alle disposizioni di tutela previste dal D.Lgs. 42/04 e s.m.i. sino a quando non sarà stata effettuata la “verifica dell’interesse culturale” ex Art. 12 del medesimo Decreto. Ai fini della realizzazione dei previsti interventi di demolizione, quindi, il Demanio (Ente proprietario) dovrà al Segretariato Regionale e alla competente Soprintendenza l’attivazione della pratica di “Procedura di Verifica di Interesse Culturale” (ex Art. 12, comma 1 e comma 4 del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.).

¹² <http://vincoliinrete.beniculturali.it/VincoliInRete/vir/bene/listabeni#>

4.8. Sintesi dei rapporti fra le opere in progetto e la pianificazione vigente

Nella Tabella seguente viene presentato il risultato delle verifiche condotte sulle possibili interferenze del progetto con la pianificazione vigente.

Come si può notare, non si ravvisano elementi di criticità nei confronti dei piani analizzati, salvo in relazione ai vincoli aeroportuali associati alla presenza dell'aeroporto C. Colombo in prossimità del bacino di Sampierdarena. Le interferenze degli scenari di progetto con detti vincoli richiedono l'ottenimento di un parere di compatibilità e l'autorizzazione da parte di ENAC, con cui è in corso un tavolo tecnico, distintamente per la fase a) e la fase b) di costruzione.

TABELLA 4-1 - SINTESI DELLA COERENZA DELL'INTERVENTO CON I SINGOLI RIFERIMENTI PER LA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE VIGENTI

Piano/vincolo	Esito della verifica	Coerenza
Piano Regolatore Portuale	La traslazione della diga foranea è un'opera inserita nello scenario di lungo periodo	Si
Piano Operativo Triennale	La realizzazione della nuova diga foranea è una delle opere incluse nelle attività da finanziare nel 2020	Si
Piano Territoriale di Coordinamento della costa	Per l'ambito portuale in cui ricadono le opere in progetto, il Piano rimanda alle disposizioni del Piano Regolatore Portuale	Si
Piano di Tutela dell'Ambiente Marino Costiero (PTMAC)	I Piani di Tutela già predisposti si riferiscono ad ambiti costieri che non includono l'area di progetto	Non Applicabile
Siti appartenenti alla Rete Natura 2000	Le opere in progetto sono situate all'esterno delle aree soggette a tutela e non influiscono sulla loro conservazione	Si
Santuario dei Cetacei	La modifica della conformazione della diga foranea non interferisce con le disposizioni dell'Accordo Pelagos, finalizzate alla protezione dei mammiferi marini attraverso divieto di cattura, disturbo, scarico di inquinanti ecc.	Si
Vincoli ambientali, paesaggistici, archeologici, architettonici, idraulici ed idrogeologici	L'area di intervento è interessata dalla presenza del Molo Antico Duca di Galliera, per il quale dovrà essere attivata la "Procedura di Verifica di Interesse Culturale"	Si
Vincoli aeroportuali	L'area di intervento è prossima all'aeroporto C. Colombo ed è pertanto soggetta a vincoli di tutela della sicurezza della navigazione aerea	Subordinata a parere di compatibilità e all'autorizzazione di ENAC
PUC	L'area di intervento si colloca in ambito portuale e le opere non risultano in contrasto con le indicazioni della pianificazione	Si
PTR	L'intervento si colloca in ambito portuale dove sono previsti interventi relativi all'attività portuale.	SI