



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Assemblea Generale

Adunanza del 14 Dicembre 2016

N. del Protocollo 27/2016

OGGETTO: Porto di Genova - Proposta di adeguamento tecnico-funzionale del vigente PRP – Nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno dell'ambito territoriale del Porto Petroli – Fincantieri con sistemazione idraulica del Rio Molinassi
GENOVA

L'ASSEMBLEA

VISTA la nota del 11.02.2016 n° 2254 con la quale l'Autorità Portuale di Genova ha trasmesso, per esame e parere, gli atti e la documentazione relativi alla proposta in oggetto;

ESAMINATA la documentazione pervenuta e gli atti integrativi successivamente trasmessi;

UDITA la Commissione relatrice (Ferrante, Cerillo, Potenza, Lombardo, Polizzy, Borzi, Di Prete, F. Russo, Giardini, Stura, Altomare, Aloia, Roncallo, Pinasco)

PREMESSO

Preliminarmente, si riportano di seguito, in forma integrale, i “considerato” del parere n° 93/2009 di questa Assemblea Generale, in quanto in esso si rinvencono gli indirizzi procedurali e metodologici per la fattispecie all’esame.

“La materia della pianificazione portuale ha ricevuto nel nostro Paese, dopo l’emanazione della Legge n° 84/1994 , un significativo impulso.

Ciò in quanto la norma, innovando profondamente rispetto al passato, ha conferito al Piano Regolatore Portuale (di seguito: “PRP”) dignità di strumento di pianificazione, superando un consolidato approccio tecnico e culturale che lo collocava, piuttosto, nel più angusto ambito degli strumenti di programmazione di opere marittime.

Il PRP, secondo la definizione data dall’art. 5 – comma 1 della Legge n° 84/1994, delimita e disegna “l’ambito e l’assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all’attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie”. Inoltre, il PRP individua “le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.”

Successivamente, con voto n° 44/1999 questa Assemblea Generale ha formulato un indirizzo metodologico e procedimentale in materia di pianificazione portuale, ponendo l’accento su quella categoria di “variazioni” all’assetto delle opere previste nel PRP (definite “modifiche non sostanziali”) che, per la loro natura, non comportano “variante” al PRP medesimo.

Il parere espresso ha posto l’invarianza delle “scelte e degli indirizzi di piano” quale imprescindibile condizione per il riconoscimento della fattispecie di “modifica non sostanziale”. La modifica non sostanziale non ha rilevanza significativa sulle previsioni di piano e costituisce pertanto un adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal piano e non una variante del piano stesso.

*Detto criterio direttore può trovare la sua pratica declinazione, sotto il **profilo infrastrutturale**, nella possibilità di introdurre “modifiche più o meno rilevanti della forma e*

della lunghezza di moli e banchine, modifiche delle dimensioni e localizzazioni di fabbricati di servizio (...) una diversa articolazione della viabilità portuale”.

Sotto il **profilo delle funzioni portuali**, invece, la modifica non sostanziale non può introdurre nuove destinazioni d'uso, in quanto queste ultime definiscono il piano medesimo, indicandone gli ambiti operativi e i carichi ambientali.

Riguardo al rapporto tra l'adeguamento tecnico funzionale e lo strumento di pianificazione urbana, il voto n° 44/1999 sottolinea la necessità della previa verifica di compatibilità, per quanto riguarda in modo particolare l'ambito di interazione città-porto, che trova traduzione procedimentale con il perfezionamento di “intese formali con l'Amministrazione Comunale interessata”. Ciò in armonia con il dettato della norma vigente in materia di piani regolatori portuali.

Come ricordato nella nota dei Provveditorati Interregionali riportata nelle premesse che precedono, il voto n° 44/1999 ha costituito, in questi ultimi dieci anni, una preziosa fonte di giurisprudenza tecnica nel settore della infrastrutturazione dei porti nazionali, fornendo i presupposti per il superamento di problematiche nella fase di programmazione e progettazione delle correlate opere pubbliche.

Aspetti metodologici

Condividendo le ragioni di opportunità sollevate nella citata nota, l'Assemblea è dell'avviso che, alla luce:

- dei numerosi “casi di studio” sui quali, nel recente passato, questo Consesso ha espresso parere;
- dell'atto di indirizzo emanato dalla Amministrazione Centrale in materia (Circolare del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 15.10.2004 n° 17778 recante “Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali”, di seguito “Linee Guida”);
- delle norme sopravvenute in materia ambientale (D. Lgs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii.);
- di norme regionali emanate in materia di approvazione dei PRP, nell'ambito della potestà

legislativa conferita alle Regioni ai sensi del riformato art. 117 della Costituzione (L.R. del 12.03.2003 n° 9 della Regione Liguria), si possa pervenire ad una "rivisitazione" dei contenuti del voto n° 44/1999, adeguandolo alla sopravvenuta cornice normativa e metodologica e alla prassi tecnico-amministrativa che si è consolidata nel tempo.

Più in particolare, le "Linee guida" suggeriscono, come è noto, il consolidato modello di "piano strutturale" per il PRP.

La portata innovativa dell'atto di indirizzo è ben evidente: le impetuose, spesso imprevedibili, dinamiche di un porto non possono essere governate da uno strumento di pianificazione "rigido", che definisca gli assetti plano-altimetrici e batimetrici delle infrastrutture con un linguaggio "progettuale", ma, piuttosto, da una pianificazione per "obiettivi", che porta con sé un intrinseco carattere di ragionata flessibilità negli assetti stessi.

Un piano strutturato per obiettivi, peraltro, si pone in stretta coerenza concettuale con il "performance based approach" della moderna pianificazione portuale a livello internazionale, come ben messo in evidenza nella Sessione Speciale "Ports of the future" organizzata da PIANC Italia all'interno del Congresso Mondiale PIANC 2006.

*Secondo la scansione metodologica del "Quadro Logico" già adottato dall'Unione Europea nella formazione di programmi infrastrutturali complessi (e mutuato nelle "Linee guida"), a seguito della **analisi dei problemi** e della successiva **analisi degli obiettivi** (gerarchizzati e prioritizzati), il Piano Regolatore Portuale esprime le conclusioni di una **analisi delle strategie** che altro non sottende, sotto il profilo infrastrutturale, se non un ottimizzato assetto plano-altimetrico e batimetrico di opere atto a perseguire con efficacia ed efficienza gli obiettivi e che non definisce rigidamente geometrie e tipologie strutturali ma, piuttosto, i requisiti prestazionali (la "griglia di condizioni e criteri" delle "Linee guida") che dovranno essere soddisfatti dai progetti delle opere che dal piano medesimo discendono.*

In questo rinnovato e più organizzato contesto metodologico e concettuale, dunque, la

*“modifica non sostanziale” è riconoscibile allorquando nell’ambito del “sistema porto”, per effetto di una sopravvenuta “forzante”, sia necessario modificare l’assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere previste nel piano regolatore portuale **per perseguire i tragsuardati obiettivi, mantenendo le stesse scelte strategiche.***

*Ma, come detto, il modello di “piano strutturale” presuppone un assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere intrinsecamente flessibile che, pertanto, ben si adatta ad accogliere al suo interno la “modifica non sostanziale”. **Quest’ultima, pertanto, introduce soltanto un adeguamento infrastrutturale delle opere previste nel piano nell’ambito delle originarie e confermate scelte strategiche, atte a perseguire i prefissati obiettivi.***

Diversamente, il mancato adeguamento infrastrutturale alle variate condizioni al contorno potrebbe portare, nel tempo, al non soddisfacimento delle prestazioni tragsuardate dagli obiettivi di piano, che rappresentano l’essenza del piano medesimo.

*L’adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal piano, ovviamente, non deve essere rilevante sotto il profilo ambientale e deve comunque rispondere ai requisiti di **fattibilità tecnica** e di **non contrasto** con gli strumenti urbanistici vigenti, come previsto dall’art. 5 – comma 2 della legge n° 84/1994.*

*L’adeguamento tecnico funzionale delle opere previste da un piano è quindi ben distinto dalle **modifiche minori** di un piano (secondo l’accezione di cui all’art. 6 comma 3 del D. Lgs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii.). Infatti, l’**adeguamento tecnico funzionale non altera** i contenuti di piano (rappresentati da obiettivi e dalle correlate scelte strategiche) mentre le **modifiche minori** di un piano, con l’**alterazione** (anche parziale) degli obiettivi e delle strategie, introducono una **variante al piano stesso**, con la conseguente necessità di percorrere l’iter procedimentale dell’art. 5 della Legge n° 84/1994 e ss. mm. e ii., sia pure in forma potenzialmente più speditiva (preventiva verifica di assoggettabilità a V.A.S. ai sensi del citato art. 6 comma 3 del D. Lgs. n° 152/2006 e ss. mm. e ii., prevista nel caso di **modifiche minori**).*

Aspetti procedimentali

Su ciascuna motivata e documentata proposta di “adeguamento tecnico funzionale”, questo Consiglio Superiore si esprimerà, pertanto, in ordine:

- *al riconoscimento della fattispecie di “adeguamento tecnico funzionale” delle opere previste dal piano e, conseguentemente, della non modificazione degli obiettivi e del generale assetto strategico del porto, sia in termini infrastrutturali che funzionali (aspetto di metodo);*
- *alla fattibilità tecnica e alla non rilevanza ambientale degli adeguamenti delle opere previste dal piano e della eventuale valutazione tecnica del relativo progetto definitivo, se congiuntamente trasmesso (aspetto di merito).*

Per garantire la completezza del parere nei suoi aspetti sia tecnici che ambientali, a tutto vantaggio della speditezza dell'azione amministrativa, questo Consiglio Superiore si esprimerà sulle proposte di adeguamento tecnico-funzionale:

- a) *previa acquisizione, per il tramite dei due componenti di diritto dell'Assemblea Generale come individuati ai sensi dell'art. 3, comma 4, lett. q) ed r) del DPR n. 204/2006, delle determinazioni della **Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale** adottate in base al parere reso ex artt. 2 e 9 del Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare da parte della Commissione tecnica CTVIA di cui al DPR n. 90/2007 e della **Direzione Generale per la Qualità della Vita del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**, sulla eventuale necessità di sottoporre il progetto delle opere sottese dall'adeguamento tecnico funzionale alla procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. di cui all'art. 20 del d.lgs. n. 152/2006, nonché sulla eventuale necessità di adeguamento alle procedure di bonifica previste dalle norme vigenti (nel caso in cui il progetto delle opere ricada all'interno di un sito di bonifica di interesse nazionale). Le determinazioni delle suddette Direzioni sono rese entro 60 giorni dalla consegna degli elaborati nella prima riunione della Commissione relatrice incaricata di riferire sull'affare;*
- b) *previa acquisizione dell'avviso della **Regione** medesima, per quanto di competenza, per il tramite del proprio rappresentante ex art. 3 - comma 5 del DPR n° 204/2006, entro il*

medesimo termine di cui al punto precedente.

Sotto il profilo procedimentale, il soggetto proponente l' "adeguamento tecnico funzionale" procederà:

- preliminarmente alla richiesta di parere tecnico, alla formale adozione della proposta di "adeguamento tecnico funzionale" previa la verifica, da parte della competente Amministrazione Comunale, della sussistenza del requisito di "non contrasto" con i vigenti strumenti di pianificazione urbanistica;*
- a trasmettere a questo Consesso gli elaborati del proposto "adeguamento tecnico funzionale" con il corredo di una **relazione sintetica** che individui, descriva ed analizzi gli effetti dell'intervento su tutte le componenti ambientali sottese, anche utilizzando formati elettronici;*
- successivamente al parere tecnico di questo Consesso, alla formale comunicazione alla Amministrazione Regionale dell'esito del parere medesimo, in quanto detta Amministrazione è competente in materia di approvazione dei piani regolatori portuali".*

Successivamente, l'art. 6 del D.Lgs. n° 169/2016, che ha riformato l'art. 5 della Legge n° 84/1994 in materia di strumenti di pianificazione portuale, ha introdotto l'adeguamento tecnico funzionale nel corpo normativo, "cristallizzando" così il procedimento tecnico-amministrativo già oggetto di indirizzo da parte di questo Consesso con il citato voto n° 93/2009. Si riporta di seguito uno stralcio dell'art. 6 del D.Lgs. n° 169/2016:

"Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore di sistema portuale.

Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni interessati. E' successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni,

decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico funzionale. L'adeguamento tecnico funzionale è approvato con atto della Regione nel cui territorio è ubicato il porto interessato dall'adeguamento medesimo".

Come è possibile osservare, restano confermati i criteri-guida che consentono il riconoscimento di detta fattispecie. Anzi, ne risulta in qualche modo allargato il dominio di applicabilità dell'istituto, laddove anche *"modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale"* in termini di *"caratterizzazione funzionale delle aree portuali"*, costituiscono *"adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore di sistema portuale"*.

Si riporta di seguito una descrizione della proposta di adeguamento tecnico funzionale all'esame, come da stralci della relazione allegata agli atti (riferita al progetto definitivo sottoscritto dall'ATF), al fine di rintracciarne le motivazioni e di individuarne i contenuti essenziali.

"L'intervento, oggetto della presente progettazione definitiva, prevede la realizzazione di una nuova calata ad uso cantieristico navale nell'area del Porto Petroli di Genova e la messa in sicurezza del tratto terminale urbano del rio Molinassi a valle del ponte di via Merano in comune di Genova.



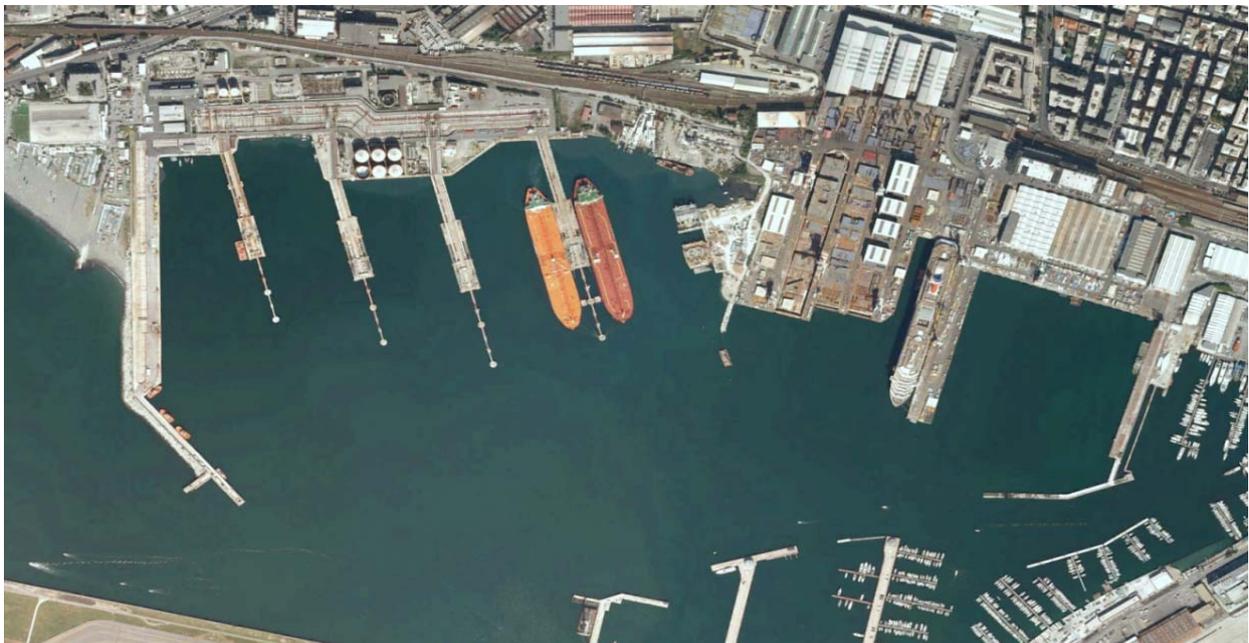
Il progetto consiste nella creazione di una nuova piattaforma industriale, ubicata tra il pontile Delta del Porto Petroli di Multedo e l'area Fincantieri a Sestri Ponente, per il trasferimento delle attività industriali attualmente collocate a nord della ferrovia. L'intervento consente di migliorare la logistica delle aree cantieristiche che, in tale modo, risulterebbero tutte concentrate lungo il lato mare del tracciato ferroviario, così determinando un utilizzo più efficace e razionale delle aree industriali.

L'area oggetto di riempimento è interessata dalla foce di un rio, denominato rio Molinassi, che attualmente presenta una situazione di elevata pericolosità per insufficienza delle sezioni e che, nell'ambito degli interventi in progetto, verrà deviato nel tratto terminale, adeguandone al contempo la sezione idraulica.

Il progetto preliminare dell'intervento in esame è stato approvato dalla Regione Liguria con Delibera di Giunta Regionale n. 462 del 4 maggio 2011.

La presente relazione descrive gli elementi principali di cui si compone il progetto definitivo dell'opera secondo le disposizioni dell'Art.25 del Regolamento di Esecuzione ed Applicazione del Decreto Legislativo del 12 dicembre 2006, n.163.

Il vigente Piano Regolatore Portuale (PRP) di Genova, sottoposto a procedura VIA con esito positivo (DEC/VIA/5395 del 25 ottobre 2000) e approvato con D.P.G.R. n. 44 del 10 marzo 2001, individua sei aree territoriali, ciascuna delle quali suddivisa in ambiti, e prevede per ciascuno di detti ambiti gli obiettivi di sviluppo o riqualificazione, i criteri di progettazione e le relative fasi attuative.



Il progetto in esame ricade nell'area territoriale Pegli Multedo Sestri (PMS) suddivisa a sua volta in nove ambiti (da PMS1 a PMS9) con assegnate diverse funzioni.

Più nel dettaglio, il progetto in esame ricade nell'ambito PMS6.

Per l'attività della cantieristica navale, già presente nell'area PMS, il vigente PRP prevede la possibilità di un margine di espansione interno per l'attività di grande cantieristica, legato ad un uso più intensivo dello spazio disponibile.

Nell'ambito PMS6 il vigente PRP prevede la localizzazione di un nuovo polo per le rinfuse alimentari liquide e solide concentrando nella porzione di levante del Porto Petroli sia le rinfuse liquide alimentari presenti altrove che significative quote di nuova espansione.



Per poter predisporre adeguate superfici per il nuovo polo alimentare, il PRP prevede un intervento di riempimento comprensivo del disegno di una nuova darsena, delle seguenti caratteristiche:

- superficie di 125.700 m²,
- superficie di riempimento max 68.350 m²
- sviluppo delle banchine di 1.120 m,

atta a garantire il necessario sviluppo degli accosti. Dunque, il vigente PRP di Genova stabilisce che le funzioni caratterizzanti dell'ambito PMS6 siano quelle legate ad operazioni portuali relative alle rinfuse liquide e solide e ai prodotti alimentari.

La Regione Liguria, nell'approvare il PRP, ha subordinato l'attuazione delle previsioni dello stesso alla promozione da

parte dell'Autorità Portuale di Genova di un Accordo di Programma riferito all'ambito in questione e a quelli limitrofi. Tale Accordo promuove un'effettiva riduzione dei traffici petroliferi da attuarsi mediante una significativa riduzione del numero degli accosti. Conseguentemente, si recupera disponibilità di spazi anche per le attività della cantieristica navale, implicando cioè l'inserimento tra le funzioni ammesse dal PRP anche questa quale opportunità di cui l'Autorità Portuale può avvalersi all'atto della progettazione degli Ambiti del PRP.

Con nota n. 775/p del 14.1.2011 l'Autorità Portuale di Genova ha richiesto, ai sensi dell'art. 81, comma 2, del DPR 616/1977 e ss.mm.ii., l'attivazione di una procedura d'intesa Stato-Regione per l'approvazione, sotto il profilo urbanistico, territoriale e paesistico ambientale, dell'intervento in esame, quale progetto di adeguamento di carattere tecnico funzionale delle opere previste nel vigente PRP, introducendo, rispetto al suddetto PRP, una diversa destinazione d'uso del riempimento, riconducibile non più alle operazioni portuali relative alle rinfuse e prodotti alimentari, ma alla cantieristica navale.

Con Delibera di Giunta Regionale n. 462 del 4 maggio 2011, la Regione Liguria, sulla base delle risultanze dell'istruttoria effettuata, ha espresso parere di assenso sul progetto in esame, di accertamento della conformità urbanistica nonché di rilascio dell'autorizzazione paesistico-ambientale, ai sensi del combinato disposto dell'art. 146 del D.Lgs 42/2004 e ss.mm.ii. e dell'art. 1, comma 2, lettera a, della Legge Regionale 20/1991 e ss.mm.ii.

(...omissis...)

L'intervento in esame è stato incluso fra le opere previste dall'Accordo di Programma, sottoscritto in data 28.07.2011 fra i Ministeri dello Sviluppo Economico, dei Trasporti e Infrastrutture, Regione Liguria, Provincia e Comune di Genova, Autorità Portuale, Fincantieri e Porto Petroli.

L'Accordo di Programma prevede una serie di interventi volti alla razionalizzazione e potenziamento produttivo delle attività cantieristiche a Sestri Ponente e contestuale salvaguardia dei livelli di attività e delle funzionalità operative del Porto Petroli, con la dismissione dell'accosto di levante del pontile 'Delta' del Porto Petroli, una nuova organizzazione degli impianti petroliferi a terra e la realizzazione di una nuova boa off-shore al posto di quella attuale che sarà smantellata.

In data 21.12.2011 è stata infine sottoscritta la Convenzione Quadro fra diversi soggetti pubblici e privati, fra cui Regione Liguria, Provincia di Genova, Comune di Genova, Autorità portuale di Genova, RFI spa e Consorzio Cociv, che prevede che il riempimento del nuovo specchio acqueo venga realizzato anche grazie all'apporto di materiale proveniente dagli scavi per la realizzazione del Terzo Valico, intervento realizzato dal Consorzio Cociv, per un volume pari a circa 400'000 mc..

Autorità Portuale di Genova e Infrastrutture Liguria hanno redatto il Progetto Preliminare di Formazione di una Nuova Calata ad uso Cantieristica Navale e quello di messa in sicurezza del tratto terminale urbano del rio Molinassi nel Comune di Genova.

Il Comitato Tecnico di Bacino dell'Autorità di Bacino Regionale, con seduta del 28 giugno 2012, parere n. 17/2012, ha espresso parere favorevole al progetto preliminare formulando alcune prescrizioni da verificare nelle successive fasi progettuali, in particolare:

1. *Dovrà essere adeguatamente approfondita la modellazione idraulica nel nodo in corrispondenza dell'attraversamento di via Merano e dovranno essere adottate le eventuali modifiche dell'assetto progettuale che si rendessero necessarie a seguito di detti approfondimenti;*

2. *Dovranno essere effettuate le adeguate valutazioni tecnico-idrauliche per la determinazione degli effetti di eventuali ostruzioni o trasporto di materiale in relazione alle condizioni di deflusso idraulico, anche al fine di valutare l'adeguatezza dei ridotti franchi idraulici in corrispondenza dell'attraverso dei binari ferroviari;*
3. *Dovranno essere adottati tutti i possibili accorgimenti tecnici finalizzati a ridurre lo spessore dell'impalcato e delle relative infrastrutture ferroviarie in corrispondenza dei fasci di binari al fine di aumentare, per quanto possibile, la sezione utile del deflusso;*
4. *Dovrà essere valutata la possibilità, in relazione alla ipotizzata dismissione dei binari posti più a nord da parte di RFI, posti in corrispondenza della curvatura del tracciato, di mantenere aperto tale tratto al fine di poter garantire adeguati franchi tenuto conto del sovrizzo della corrente determinato dalla curvatura.*

Il recente Addendum alla Convenzione Quadro (2014) sottoscritto fra gli enti e soggetti interessati ha esteso a circa 600'000 mc il quantitativo di materiale di scavo conferibile da parte del Consorzio Cociv nell'ambito dei lavori del "Terzo Valico" per il riempimento della nuova calata a mare. L'onere della preparazione del Progetto Definitivo è stata attribuita al consorzio Cociv che ha incaricato la società MWH SpA di redigere il Progetto Definitivo.

CONSIDERATO

Preliminarmente, si rileva che la proposta di che trattasi costituisce concreta e coerente declinazione dei principi direttori di cui al parere di indirizzo di questo Consesso intorno alla materia degli adeguamenti tecnico funzionali (ATF) alle opere previste dai piani regolatori portuali (voto n° 93/2009).

Per quanto espresso nelle premesse che precedono, ne discende anche la coerenza, in linea concettuale, con quanto disposto dall'art. 6 del D.Lgs. n° 169/2016, che riforma l'art. 5 della Legge n° 84/1994 in materia di strumenti di pianificazione portuale.

Alla luce di ciò, si è dell'avviso che la impostazione dei "considerato" secondo il "format" ormai consolidatosi con i precedenti casi di studio possa costituire strumento metodologico a garanzia di una trattazione formalmente omogenea delle proposte di adeguamento tecnico funzionale.

1. Aspetti amministrativi e procedurali

1.1 L'atto propedeutico della Autorità Portuale di Genova ed i principali atti amministrativi conseguenti

Dalla documentazione citata in atti si apprende quanto segue:

- con nota n° 775/p del 14.01.2011 l'Autorità Portuale di Genova ha formalmente richiesto, ai sensi dell'art. 81, comma 2, del DPR n° 616/1977 e ss.mm. e ii., l'attivazione di una procedura d'intesa Stato-Regione per l'approvazione, sotto il profilo urbanistico, territoriale e paesistico ambientale dell'intervento in esame, quale progetto di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste nel vigente PRP di Genova;
- a seguito di ciò, con delibera di Giunta Regionale n° 462 del 04.05.2011, la Regione Liguria ha espresso il proprio assenso sul progetto sotteso dall'ATF di che trattasi,

ritenendolo *“conforme rispetto alle previsioni del vigente piano urbanistico del Comune di Genova”* e *“compatibile, sotto il profilo funzionale, con le previsioni del Piano regolatore Portuale, in quanto la funzione per la cantieristica navale è stata espressamente introdotta nell’ambito PMS6 in sede di approvazione dello stesso PRP per effetto della Delibera di Consiglio regionale n° 35 del 31.07.2001, pur discostandosi dal perimetro dei riempimenti previsti a livello indicativo dal ridetto PRP in termini riconducibili alla nozione dell’adeguamento tecnico funzionale...”*;

- con nota del 24.05.2011 n° PG/2011/74198 la Regione Liguria ha trasmesso al competente Provveditorato Interregionale alle OO.PP. e al Comune di Genova la delibera di Giunta Regionale sopra citata per il perfezionamento del procedimento d’intesa Stato-Regione;
- il competente Provveditorato ha successivamente perfezionato l’intesa medesima con atto in data 10.11.2011 n° 8819/726;
- l’intervento di che trattasi è stato successivamente incluso nell’Accordo di Programma sottoscritto in data 28.07.2011 tra il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Liguria, la Provincia di Genova, il Comune di Genova, l’Autorità Portuale di Genova, Fincantieri e Porto Petroli;
- in data 26.11.2016 è stato stipulato tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e il Comune di Genova il *“Patto per la Città di Genova”*. All’art. 6, comma 9 del *“Patto”* si afferma testualmente che *“il Governo, in coordinamento con le Amministrazioni competenti in materia, si impegna a promuovere tutte le azioni necessarie per pervenire alla conclusione dell’iter autorizzativo per la nuova calata ad uso cantieristico-navale all’interno dell’ambito territoriale del Porto Petroli-Fincantieri e per la sistemazione idraulica del Rio Molinassi”*.

1.2 La posizione del Comune di Genova (requisito del “non contrasto” con gli strumenti urbanistici vigenti)

Il Comune di Genova ha formalmente espresso il proprio assenso sulla proposta di ATF all’esame con nota del 05.05.2016 n° 155673.

Nella nota medesima, infatti, rappresenta come *“l'intervento di realizzazione di una nuova piattaforma industriale, ubicata tra il pontile “delta” del Porto Petroli di Multedo e l'area Fincantieri a Sestri Ponente”* sia *“compatibile con il PUC vigente del Comune di Genova in quanto tende ad attuare gli spazi necessari per il trasferimento dell'esistente attività cantieristica in ambito disciplinato dal PRP, in attuazione a quanto previsto nel Distretto n° 5 “Sestri Ponente-Fincantieri”*.

Con nota del 05.12.2016 n° PG 406700, il Comune di Genova ha esplicitamente confermato la validità del parere espresso con nota del 05.05.2016 n° 155673. In essa, tra l'altro, ha sottolineato che l'esecuzione delle opere sottese dall'ATF consentirebbero *“in conformità a quanto previsto dal vigente Piano di Bacino stralcio, di ridurre a livelli accettabili l'attuale, elevato rischio idraulico rappresentato dal Rio Molinassi...”*.

1.3 La posizione della Regione Liguria

Come già evidenziato al punto 1.1, con delibera di Giunta Regionale n° 462 del 04.05.2011, la Regione Liguria ha espresso il proprio assenso sul progetto sotteso dall'ATF di che trattasi,

Con successiva nota del 04.05.2016 n° PEC/PG/2016/94063 la Regione Liguria ha esplicitamente ribadito la posizione già assunta con la citata delibera di Giunta.

La nota prosegue: *“Non trattandosi pertanto di una variante al PRP, non era necessario ricorrere al procedimento di VAS e si era potuto concludere positivamente il procedimento di intesa Stato-Regione. La conformità e compatibilità del progetto, è stata peraltro recentemente confermata dal Settore Urbanistica e Procedimenti Concertativi, con una nota interna trasmessa al Settore Regionale VIA in data 21.05.2015, in occasione del procedimento di assoggettabilità del progetto alla procedura di VIA...”*.

La nota poi conclude: *“Premesso quanto sopra, si conferma ad oggi la posizione della Regione in merito alla conformità e compatibilità dell'intervento al Piano Regolatore Portuale e la conseguente non necessità di attivazione di procedura VAS”*.

1.4 La posizione della Autorità Marittima

Sulla proposta di ATF di che trattasi, la Capitaneria di Porto di Genova ha espresso il proprio favorevole avviso mediante la nota del 12.05.2016 n° 18454.

In detta nota, tra l'altro, si afferma e si prescrive quanto segue:

"... questa Autorità Marittima, per gli aspetti di competenza (sicurezza della navigazione portuale e tutela dei relativi specchi acquei) fermo restando che non rileva motivi ostativi affinché il suddetto progetto venga classificato come "proposta di adeguamento tecnico funzionale" al vigente PRP, ritiene comunque opportuno evidenziare che il progetto nella sua elaborazione definitiva deve:

- 1. considerare e valutare le interferenze tra le lavorazioni ammesse sul nuovo piazzale Fincantieri e l'ormeggio di navi cisterne/petroliere presso il pontile "delta ponente";*
- 2. dotare di arredi portuali (bitte, parabordi e scalette di risalita) la proiezione di ribaltamento (banchina) confinante a mare;*
- 3. prevedere l'adeguamento della viabilità di via Ronchi quale ulteriore accesso al compendio Fincantieri;*
- 4. trovare idonea collocazione, presso altri ambiti, degli attuali concessionari presenti in tale ambito e che interferiscono con il ribaltamento.*

Resta inteso che il presente nulla osta è condizionato alle attuali fasi progettuali, significando sin da subito che ogni variazione tecnico progettuale riferita alle opere a mare deve essere partecipata e condivisa con questa Autorità Marittima, per gli aspetti di competenza".

1.5 La posizione della Autorità di Bacino Regionale

Con parere n° 17/2012 reso nella seduta del 28.06.2012, il Comitato Tecnico di Bacino della Autorità di Bacino Regionale ha espresso avviso favorevole al progetto preliminare sotteso dall'ATF di che trattasi, formulando alcune prescrizioni (integralmente riportate nelle premesse che precedono) di cui tenere conto nelle

successive fasi di sviluppo della progettazione. Ciò con specifico riferimento alla parte di progetto relativa alla messa in sicurezza del tratto terminale urbano del Rio Molinassi.

E' del tutto evidente che la realizzazione dell'intervento passa necessariamente attraverso la preventiva formale verifica di adempimento a tutte le prescrizioni impartite dal Comitato Tecnico di Bacino medesimo, come del resto già evidenziato anche nel Provvedimento Direttoriale in materia di esclusione del progetto dalla VIA, come riportato al successivo punto 3.2.

A ciò potranno eventualmente aggiungersi specifiche prescrizioni a seguito del parere tecnico consultivo sul progetto definitivo sotteso dall'ATF all'esame.

2. Aspetti metodologici (ammissibilità all'esame)

2.1 Riconoscibilità della fattispecie di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal vigente piano regolatore portuale

Si rammenta, ancora una volta, il criterio direttore esplicitato nel citato voto di indirizzo n° 93/2009:

"In questo rinnovato e più organizzato contesto metodologico e concettuale, dunque, la "modifica non sostanziale" è riconoscibile allorquando nell'ambito del "sistema porto", per effetto di una sopravvenuta "forzante", sia necessario modificare l'assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere previste nel piano regolatore portuale per perseguire i traggurdati obiettivi, mantenendo le stesse scelte strategiche.

Ma, come detto, il modello di "piano strutturale" presuppone un assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere intrinsecamente flessibile che, pertanto, ben si adatta ad accogliere al suo interno la "modifica non sostanziale". Quest'ultima, pertanto, introduce soltanto un adeguamento infrastrutturale delle opere previste nel piano nell'ambito delle originarie e confermate scelte strategiche, atte a perseguire i prefissati obiettivi".

Orbene, nel caso all'esame, si è dell'avviso che la proposta di adeguamento tecnico-funzionale all'esame colga lo spirito del sopra riportato criterio direttore.

La ricalibratura dell'assetto planimetrico della colmata prevista nel PRP per la necessità funzionale di ospitare la cantieristica navale di Fincantieri non altera l'assetto generale della specifica porzione del porto di Genova (Multedo-Sestri Ponente).

La funzione cantieristica è prevista dal PRP vigente, come già rilevato. Pertanto, restano immutate le strategie per il perseguimento degli obiettivi di piano.

Alla luce di quanto sopra considerato, quindi, non si può non condividere l'avviso già preliminarmente ed inequivocamente espresso in tal senso dagli Enti pubblici competenti, coinvolti nel procedimento amministrativo.

2.2 Completezza formale degli elaborati a corredo della proposta di adeguamento tecnico-funzionale

Gli elaborati trasmessi appaiono tali da assicurare leggibilità alla proposta di adeguamento tecnico funzionale di che trattasi.

3. Aspetti di merito (fondatezza della proposta)

3.1 Considerazioni tecniche (requisito della "fattibilità tecnica" delle opere sottese dall'adeguamento tecnico-funzionale)

Circa gli aspetti strettamente tecnici si osserva, in primo luogo, che la ridisegnata colmata portuale introduce un assetto planimetrico sostanzialmente poco variato rispetto a quello di PRP. Mutano, tuttavia, i rapporti tra il nuovo terrapieno e il "pontile delta" del Porto Petroli di Multedo, nel senso che il lato di levante del pontile non è più ormeggiabile.

Tutto ciò, peraltro, è stato già oggetto di una preventiva concertazione con il soggetto gestore del terminale petrolifero.

Atteso che le attività cantieristiche avvengono in un contesto territoriale e marittimo caratterizzato da condizioni ove possono determinarsi situazioni di rischio per incendi e/o esplosioni, si ritiene che il piano operativo di sicurezza sia sottoposto al preventivo parere

del Comando provinciale VV.F., in uno con il progetto degli impianti di protezione attiva e passiva dell'area.

Inoltre, si ritiene necessario che l'intera area di attività ove vengono eseguite operazioni con fiamme libere, sia oggetto di continuo monitoraggio con impianti di rilevazione di miscele esplosive asserviti ad impianti di allarme ottico ed acustico.

Sotto il profilo idraulico-marittimo, si è dell'avviso che lo sviluppo della progettazione debba tenere conto della opportunità di valutare soluzioni progettuali migliorative che abbattano il coefficiente di riflessione del banchinamento del nuovo terrapieno portuale, con particolare riferimento alla parte di banchina adiacente al "pontile delta". Ciò al fine di contenere localmente l'agitazione ondosa interna, specie in corrispondenza dell'accosto di ponente del "pontile delta".

Riguardo l'idraulica del Rio Molinassi, si prende atto del parere, con prescrizioni, espresso dal Comitato Tecnico di Bacino dell'Autorità di Bacino Regionale.

Come già detto, a dette prescrizioni potranno eventualmente aggiungersi specifiche prescrizioni a seguito del parere consultivo sul progetto definitivo sotteso dall'ATF all'esame.

Si prende atto, inoltre, della documentazione integrativa del 22.06.2016, trasmessa alla Autorità Portuale di Genova in risposta alle puntali osservazioni tecniche sollevate dalla Commissione relatrice in data 31.05.2016 sull'idraulica del Rio Molinassi. Anche di ciò occorrerà tenere conto in fase di esame del progetto definitivo medesimo.

Si prende atto, altresì:

- che la soluzione tecnica individuata incrementa significativamente l'efficienza idraulica, in termini di transito della portata di progetto;
- che, in condizioni definitive, il tratto a cielo aperto del Rio Molinassi sarà pari a circa 400 m sui circa 560 m del suo nuovo tracciato, con una sostanziale riduzione dei tratti tombinati che, nella condizione attuale, rappresentano invece circa l'80% del tracciato da via Merano alla foce.

Il progetto definitivo dovrà individuare soluzioni tecniche adeguate riguardo il superamento delle interferenze causate dalla presenza dei numerosi sottoservizi e del parco ferroviario di Multedo.

Infine, riguardo la fase di gestione degli specchi acquei portuali nella adeguata configurazione planimetrica, si rammenta che l'Autorità Marittima, con apposita ordinanza, provvederà alla disciplina della sicurezza della navigazione.

3.2 Considerazioni ambientali

Con Provvedimento Direttoriale prot. DVADEC-2015-372 del 21/10/2015 è stata determinata l'esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto *“Nuova calata ad uso cantieristico navale all'interno del porto Petroli e della sistemazione idraulica del Rio Molinassi”* a condizione che si ottemperi alle prescrizioni di cui all'art. 1 del provvedimento medesimo.

Il materiale di riempimento dell'area di colmata, di rinfianco e di riempimento dei cassoni, nella fase di sviluppo della progettazione, dovrà essere idoneo ai suddetti utilizzi in conformità alle previsioni dei piani di utilizzo delle terre e rocce da scavo sia dell'opera in esame che dell'opera infrastrutturale connessa al c.d. *“terzo valico”*, dalla quale proviene il materiale di smarino.

In merito agli aspetti ambientali legati alla bonifica dei Siti di Interesse Nazionale (SIN), si segnala che l'area oggetto della proposta di adeguamento tecnico funzionale non ricade all'interno di alcun SIN.

Tutto ciò premesso e considerato, l'Assemblea, all'unanimità, è del

PARERE

- che sulla proposta di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale di Genova, relativa alla nuova calata ad uso cantieristica navale all'interno dell'ambito territoriale del Porto Petroli – Fincantieri con sistemazione idraulica del Rio Molinassi, trasmessa dalla Autorità Portuale di Genova, possa utilmente proseguire l'iter procedimentale di legge alla luce:
 - degli atti amministrativi di cui al punto **1.1**, che evidenziano la volontà della Autorità Portuale di promuovere la proposta di ATF di che trattasi e che restituiscono, nel complesso, una inequivoca “cornice” di procedibilità della proposta medesima;
 - del favorevole avviso espresso dal Comune di Genova di cui al punto **1.2**;
 - del favorevole avviso espresso dalla Regione Liguria di cui al punto **1.3**;
 - della favorevole avviso espresso dalla Capitaneria di Porto di Genova, con prescrizioni, di cui al punto **1.4**;
 - del favorevole parere espresso dal Comitato Tecnico di Bacino della Autorità di Bacino Regionale sul progetto preliminare sotteso dall'ATF, con prescrizioni, di cui al punto **1.5**;
 - dal riconoscimento della fattispecie di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal vigente PRP di Genova di cui al **2.1**;
 - della completezza formale degli elaborati a corredo della proposta di adeguamento tecnico funzionale di cui al punto **2.2**;
 - delle considerazioni relative al requisito della “fattibilità tecnica” delle opere sottese dall'adeguamento tecnico-funzionale, con prescrizioni e raccomandazioni, di cui al punto **3.1**;
 - delle considerazioni ambientali di cui al punto **3.2**, con prescrizioni e

raccomandazioni;

- che, al fine di perfezionare la presente procedura di adeguamento tecnico funzionale, occorre pervenire alla formale comunicazione alla Regione Liguria dell'esito del parere medesimo, per il necessario conclusivo provvedimento approvativo nei modi e nelle forme amministrative di propria esclusiva competenza.

LA PRESENTE COPIA COMPOSTA DI N. 22 FOGLI E'
CONFORME ALL'ORIGINALE ESISTENTE PRESSO LA
SEGRETERIA GENERALE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI
LAVORI PUBBLICI.

IL SEGRETARIO GENERALE