Leggi Messaggio

Da: "Per conto di: consiglio.superiore@pec.mit.gov.it" <posta-certificata@telecompost.it>
A: segreteriagenerale@pec.porto.genova.it
CC:
Ricevuto il:26/03/2019 10:15 AM
Oggetto:POSTA CERTIFICATA: Protocollo nr: 2943 - del 26/03/2019 - CSLP - Consiglio Superiore LL.PP. Trasmissione parere n. 23/2018 - ATF ambito S5 piano regolatore portuale di Genova
Priorità:normale
CSLP.REGISTRO UFFICIALE.2019.0002943.pdf(35551)
aff 23-18.pdf(21172639)
Segnatura.xml(1571)

- Mostra Certificato
- Azioni ▼
  CancellaSegna come:Da leggereSposta in:DELETED ITEMSDRAFTSRECEIPTSSENT ITEMS

Invio di documento protocollato Oggetto: Trasmissione parere n. 23/2018 - ATF ambito S5 piano regolatore portuale di Genova Data protocollo: 26/03/2019 Protocollato da: CSLP - Consiglio Superiore LL.PP. Allegati: 3

M_INF.CSLP.REGISTRO UFFICIALE.U.0002943.26-03-2019

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Seconda Sezione

Alla Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale
Segretario Generale - Dott. Marco SANGUINERI

segreteriagenerale@pec.porto.genova.it

OGGETTO: **Affare 23/2018. Adeguamento Tecnico Funzionale relativo all'ambito S5 del vigente Piano Regolatore Portuale di Genova.**

Con riferimento alla richiesta di parere formulata con nota Prot. 3446 del 12/02/18, si trasmette l'allegata copia conforme, in formato .pdf, del parere n. 23/2018 reso dalla Seconda Sezione nell'adunanza del 24/01/19.

Il Segretario della Seconda Sezione
Ing. Alfredo CAPOROSSI

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Seconda Sezione

Adunanza del 24 Gennaio 2019

N. del Protocollo 23 '2018

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE

OGGETTO: Adeguamento tecnico funzionale relativo all'ambito S5 del vigente Piano Regolatore Portuale di Genova.

LA SEZIONE

PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

VISTA la nota del 12/02/2018 n. 3446 con la quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha trasmesso, per esame e parere ex art. 5 della L. n. 84/1994 e ss. mm. e ii., la documentazione relativa alla proposta in oggetto;

ESAMINATA la documentazione medesima e gli atti integrativi successivamente trasmessi;

UDITA la Commissione relatrice (Ferrante, Caporossi, Ievolella, Cerillo, Lombardo, Sestini, M. Corsini, Prezioso, Polizzy, Di Prete, F. Russo, Giardini, Stura, Altomare, Marini, Guidi, Fiorelli)

PREMESSO

Preliminarmente, si riportano di seguito, in forma integrale, i "considerato" del parere n. 93/2009 di questa Sezione, in quanto in esso si rinvengono gli originari indirizzi procedimentali 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*

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

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 Traporti 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"*

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

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 prioritarizzati), 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 traguardati obiettivi, mantenendo le stesse scelte strategiche.***

Ma, come detto, il modello di "piano strutturale" presuppone un assetto plano-

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

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 traguardate 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);*

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

- *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 alll'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;*

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

- *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 (ATF) 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".

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

Come è possibile osservare, restano confermati gli originari criteri-guida e risulta allargato il dominio di applicabilità dell'istituto, in quanto anche *"modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale"* (PRdSP) in termini di *"caratterizzazione funzionale delle aree portuali"*, costituiscono *"adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore di sistema portuale"*.

Indirizzi metodologici e procedimentali relativi all'adeguamento tecnico-funzionale possono utilmente rinvenirsi nelle *"Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale"* (Marzo 2017), elaborate da una Commissione incardinata presso questo Consesso.

Le "Linee guida" sono state poi trasmesse a tutte le Autorità di Sistema Portuale con nota del 08.06.2017 n° 16562 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nelle conclusioni di detta nota, il Ministro raccomanda quanto segue: *"vorranno pertanto codeste Autorità tener conto dell'indirizzo tecnico-operativo contenuto nel documento di che trattasi in fase di redazione dei PRdSP, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico-funzionali. Ciò anche al fine di conferire efficienza ai successivi procedimenti amministrativi previsti dal vigente quadro normativo"*.

Si riporta di seguito uno stralcio delle "Linee guida" relativo agli indirizzi metodologici per l'implementazione di un procedimento di adeguamento tecnico-funzionale, anche con riferimento al caso di modifica non sostanziale sotto il profilo funzionale.

"Una modifica non sostanziale in termini funzionali può ravvedersi, ad esempio, allorquando si debba inserire una destinazione d'uso in una specifica area portuale, già caratterizzata da una funzione.

Detta ragionata flessibilità dell'ATF in termini funzionali, peraltro, potrebbe non rivelarsi necessaria se il PRdSP già prevedesse, laddove materialmente possibile, una

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

"famiglia" di destinazioni d'uso compatibili per una specifica area portuale (eventualmente esplicitando la funzione "caratterizzante" e quelle comunque "ammissibili").

Altri possibili "caso di studio", in termini di modifiche funzionali non sostanziali, potrebbero concretizzarsi:

- *nella introduzione di variazioni non significative nelle norme d'attuazione del piano, purché non contrastanti con gli strumenti urbanistici vigenti;*
- *nella rilocalizzazione di funzioni portuali già previste dal PRP vigente, anche attraverso "scambi" di funzione tra aree portuali.*

In detti casi, occorre dimostrare che la variazione funzionale introdotta non costituisce modifica sostanziale, in quanto i carichi tecnici ed ambientali non mutano in modo significativo.

Possibili "casi di studio" di un ATF

Le numerose fattispecie esaminate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a seguito del voto di indirizzo n° 93/2009 possono sostanzialmente ricondursi alle macro-categorie sotto riportate, sotto il profilo dei contenuti:

- *modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali), con conseguente ricalibrazione del contorno interno portuale, senza alterare l'assetto generale di piano. Ciò anche a seguito della sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;*
- *modifiche non sostanziali alle batimetrie di piano e all'assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene). Anche in questo caso, dette modifiche potrebbero essere dettate dalla sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;*
- *inserimento di una cassa di colmata che non altera in modo sostanziale la struttura del PRdSP (la successiva attribuzione di funzioni portuali alla cassa di colmata, una volta consolidata, può passare attraverso una proposta di variante-stralcio, in linea*

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

generale).

A ciò si aggiungono:

- *modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali, come già rilevato (nuove funzioni compatibili con la preesistente, o le preesistenti, nella medesima area portuale; rilocalizzazione di funzioni portuali preesistenti; integrazioni/modifiche delle norme d'attuazione)".*

In merito alla proposta di ATF in esame, si rammenta che a seguito della riunione tenutasi il 3 maggio 2018 presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e della nota interlocutoria prot. n. 9322 del 06/11/2018, con cui si chiedevano integrazioni alla documentazione in atti, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale trasmetteva con nota prot. n. 9827 del 21/11/2018 la documentazione richiesta. Nello specifico:

- *"relazione urbanistica e gli elaborati di piano integrati al fine di specificare e chiarire l'ampliamento delle articolazioni funzionali proposto con l'ATF in oggetto;*
- *verbale della riunione tenutasi il giorno 5.11.2018, durante la quale la Capitaneria di piano e Corpo Piloti hanno definito gli aspetti legati alla accessibilità nautica, al piano degli ormeggi e ai connessi profili di sicurezza della navigazione, evidenziando altresì un piano di accosti sulla base degli attuali vincoli tecnico nautici;*
- *relazione di inquadramento trasportistico che approfondisce i profili legati all'accessibilità stradale del compendio oggetto di ATF;*
- *nota della Direzione Tecnica della Scrivente con la quale si attesta che i piazzali dei ponti ricompresi nell'ambito S5 oggetto di ATF non presentano preclusioni tecniche ad un loro utilizzo per stoccaggio di contenitori e sosta rotabili, essendo la conformazione degli stessi identica a quella degli altri sporgenti del Bacino di Sampierdarena dove vengono svolte analoghe attività di sbarco e imbarco della merce."*

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME

Pertanto, la proposta di adeguamento tecnico-funzionale all'esame è corredata dai seguenti elaborati:

- Relazione di inquadramento del comparto, tecnico-logistica e urbanistica con i relativi allegati:
  - Planimetria Inquadramento SS
  - Parere Avvocatura dello Sato
  - Relazione Ambientale
- Delibera di Comitato di Gestione dei 31.01.2018
- Delibera di Giunta Comunale DGC n. 9/2018
- Relazione urbanistica ed elaborati di Piano (Novembre 2018)
- Piano degli accosti – Verbale di riunione del 5.11.2018 con Capitaneria di Porto e Corpo Piloti
- Relazione di inquadramento trasportistico
- Nota tecnica idoneità piazzali
- Integrazione Normativa articolo Servizi Portuali

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE

Ciò necessariamente premesso, si riporta di seguito una descrizione della presente proposta di adeguamento tecnico-funzionale, come da ampi stralci della relazione urbanistica e della relazione di inquadramento trasportistico allegate agli atti, al fine di rintracciarne le motivazioni e di individuarne i contenuti essenziali.

PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

"1. La proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) al vigente PRP di Genova – chiarimenti e integrazioni

La proposta di ATF prevede di inserire nella scheda tecnica dell'ambito S5, in aggiunta alla già presente articolazione funzionale C3- "operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di rinfuse solide: prodotti non alimentari", le seguenti articolazioni funzionali:

– C1 - "operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio contenitori";

– C2 - "operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali".

Entrambe le articolazioni proposte appartengono alla famiglia della funzione commerciale così come descritto all'art.7 della Normativa di Piano.

La proposta in questione non contempla in nessun caso un uso promiscuo delle aree operative, ma solo un uso flessibile delle stesse, stante, in particolare, la riduzione del traffico rinfusiero e la necessità di espansione delle confinanti attività di movimentazione di merci convenzionali inclusi rotabili e containerizzate.

Dal punto di vista operativo, infatti, le aree utilizzate per lo stoccaggio delle rinfuse sono opportunamente compartimentate e i flussi logistici alle stesse dedicati, sono specificamente

distinti. Questo anche per ovvi motivi di efficienza e sicurezza dal punto di vista operativo e del lavoro portuale.

L'ampliamento delle articolazioni funzionali previsto dal presente ATF, necessario per rispondere a una modifica delle dinamiche di mercato e alle diverse prospettive di sviluppo dei traffici marittimi in questione, richiede quindi anche una rideterminazione dell'utilizzo delle aree del compendio nel suo complesso.

In particolare, le aree destinate prioritariamente alla movimentazione di rinfuse solide/secche – art. funz. C3 – vengono ridimensionate, limitandosi a 40.000 mq. circa, individuando a tal proposito apposita unità di intervento nella scheda dell'ambito S5 del PRP vigente. Le articolazioni funzionali aggiuntive, invece, in estensione rispetto alle aree limitrofe laddove sono già previste, vengono sviluppate, almeno in fase iniziale, sulle restanti aree operative.

Tale indicazione della distribuzione delle articolazioni funzionali è peraltro perfettamente corrispondente con gli scenari di sviluppo ipotizzati, di cui al successivo paragrafo 6.

Occorre sottolineare, come già evidenziato nei precedenti paragrafi, che i nuovi possibili utilizzi proposti non determinano alcuna modifica di strategia, né per lo scalo di Genova, né tantomeno per il Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale nel suo complesso....omissis...

Gli utilizzi proposti sono infatti coerenti con lo Schema Generale di Piano Regolatore Portuale di Genova, che individua quale funzione caratterizzante per l'intera Area Territoriale di Sampierdarena (nella quale è ricompreso l'ambito S5) quella commerciale e logistica di cui all'art.4 comm.3 della L.84/94 e s.m.e i.; tale schema viene descritto dall'art. 3 comm. 3 delle norme di attuazione del Piano come il livello prescrittivo nel quale vengono individuate le destinazioni d'uso e gli assetti infrastrutturali necessari a garantire la migliore organizzazione delle risorse territoriali in relazione a obiettivi e potenzialità di sviluppo.

...omissis...

In considerazione di quanto sopra esposto nella proposta di modifica al Piano Regolatore non si ravvisano i profili della variante stralcio (che peraltro la norma, come riformata dal D.lgs. 169/2016, non consente fino alla redazione dei nuovi Piani Regolatori di Sistema Portuale); piuttosto tale modifica è riconducibile alla tipologia dell'adeguamento tecnico funzionale, strumento di modifica che, come esplicitato dalle Linee Guida del 2017, può essere proposto anche nelle more della redazione dei nuovi Piani Regolatori di Sistema Portuale.

...omissis...

In relazione a quanto sopra esposto la modifica al PRP proposta si configura evidentemente come un Adeguamento Tecnico Funzionale.

...omissis...

6. Gli scenari di utilizzo dell'ambito

Si sono presi a riferimento due diversi scenari di possibile utilizzo dell'ambito:

- *il primo, da intendersi come scenario cosiddetto "misto", prevede, unitamente al mantenimento di una quota residuale di traffico rinfusiero su una porzione del compendio, l'immediata introduzione di quote di traffico ro-ro e container. È uno scenario*

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

che, in considerazione dell'andamento dei traffici e delle tipologie merceologiche che propone potrebbe attuarsi in un orizzonte temporale relativamente breve e che pertanto è stato valutato sulla base delle attuali condizioni infrastrutturali;

- *il secondo scenario ipotizzato "rotabili e contenitori" traguarda la totale scomparsa del traffico rinfusiero e la conversione degli spazi ad esso dedicati in aree interamente dedicate alla movimentazione di ro-ro e container. Essendo uno scenario che verosimilmente potrebbe realizzarsi in un orizzonte temporale medio lungo si è ipotizzato che possa essere accompagnato da un opportuno adeguamento infrastrutturale.*

Per l'elaborazione delle stime di capacità degli impianti portuali nei suddetti scenari, si è proceduto con lo stimare la capacità teorica massima (intesa quale capacità teorica di offerta), prendendo a riferimento il modello operativo ed organizzativo di terminal operanti in condizioni analoghe a quelle che si prevede saranno sviluppate nell'ambito oggetto di adeguamento tecnico funzionale.

Più in dettaglio, data la contemporanea movimentazione di diverse tipologie di traffico, l'unità di misura prescelta per stimare la capacità di movimentazione in ciascun scenario è il TEU, ottenuto riconducendo a quest'unico parametro tanto il traffico containerizzato (già espresso in TEU) quanto quello rotabile (all'origine espresso in metri lineari). Le conversioni tra le unità di misura sopraccitate sono state realizzate attraverso l'utilizzo di specifici coefficienti individuati su base esperienziale.

Successivamente, alla capacità teorica è stata applicata un coefficiente di utilizzazione degli impianti pari al 60%, che tiene conto delle reali condizioni operative e di uso delle infrastrutture che restituisce un valore di capacità produttiva potenziale.

Di seguito si presenta il prospetto complessivo delle capacità stimate e dei parametri presi a riferimento.

Tabella 1. Prospetto stime di capacità

	stime capacità teorica annue Scenario Misto	stime capacità annue con coeff. Ut.=0,60 Scenario Misto	stime capacità teorica annue Scenario "Rotabili e contenitori"	stime capacità annue con coeff. Ut.=0,60 Scenario "Rotabili e contenitori"
superficie 1 dedicata a traffico rotabile e contenitori (sqm)	70.058	70.058	110.157	110.157
superficie 2 dedicata a traffico rinfuse (sqm)	40.099	40.099	0	0
lunghezza banchina (ml)	723	723	986	986
numero navi ro-ro	370	220	480	290
numero navi container	70	40	210	130
numero navi rinfuse	30	30	0	0
totale automezzi	390	280	470	290

Per quanto riguarda, più in dettaglio, lo scenario "misto", l'area portuale utilizzabile ai fini operativi ha una superficie di circa 110.157 metri quadrati, una lunghezza di banchina di 723 metri lineari e un numero di accosti totali pari a 2 unità, di cui 1 da destinare al traffico

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

ro-ro, 1/2 per le navi container ed 1/2 per l'accosto delle navi di tipo rinfusiero.

Ipotizzando che il traffico servito dal terminal, sulla superficie dedicata al traffico rotabile e contenitori (superficie 1, vedi tabella), sia rappresentato per il 15% da contenitori e per l'85% da rotabili e, stimando il reale utilizzo dell'infrastruttura nel 60% della capacità teorica massima di offerta, il traffico movimentabile nell'area può essere stimato in circa 23.000 teus per il traffico container e circa 130.400 teus per quanto attiene al traffico rotabile, corrispondente quest'ultimo a circa 730.300 ml. Per quanto invece concerne la superficie dedicata al traffico rinfuse (superficie 2, vedi tabella), si ipotizza un uso esclusivo delle aree, che, sulla base delle proiezioni effettuate, produrrebbe un volume di merce movimentata pari a circa 1.230.000 tons.

La stima delle unità navali servite dal terminal, in questa primo scenario, conduce ad ipotizzare un numero medio annuo di navi ro-ro pari a circa 220, navi container pari a 40 e navi rinfusiere pari a 30.

...omissis...

Con specifico riguardo al bacino di Sampierdarena, gli interventi organizzativi, in parte già avviati, che stanno interessando, in primo luogo, i terminal contenitori, riguardano le relazioni evolutive tra varchi di accesso alle aree comuni del porto e gate dei terminal, la riorganizzazione dei rapporti tra agenti marittimi e spedizionieri nel ciclo merce e documentale in import ed export, nonché in nuovi sistemi di automazione delle procedure di accesso dei mezzi commerciali in porto.

...omissis...

Per quanto riguarda invece la seconda ipotesi di utilizzo del terminal oggetto di adeguamento tecnico funzionale, caratterizzata dalla totale scomparsa del traffico rinfusiero e dalla conversione degli spazi in aree interamente dedicate alla movimentazione di ro-ro e container, le simulazioni hanno interessato una superficie di 110.157 metri quadrati, con una lunghezza di banchina di 986 metri lineari ed un numero di accosti pari a 3, di cui 2 destinati a traffico ro-ro ed 1 destinato al traffico container.

In questo caso, si è previsto che, a regime, la componente di traffico servito dal terminal sia rappresentato da rotabili per il 70% del totale e che il traffico contenitori si assesti su una percentuale pari al rimanente 30%, tenuto conto delle caratteristiche del terminal.

A fronte della nuova dotazione infrastrutturale del terminal e della modificata composizione percentuale del traffico, l'applicazione degli specifici coefficienti, già utilizzati nel primo scenario, ci consente di misurare in circa 72.370 teus per il traffico container e circa 168.870 teus per quanto attiene al traffico rotabile, corrispondente quest'ultimo a circa 945.680 ml.

Il traffico di mezzi pesanti su strada, in entrata e in uscita, generato dall'attività del terminal a partire dal 2021, può essere stimato, attraverso la trasformazione, in modo analogo al primo scenario, dei teu e dei metri lineari in numero di mezzi, in circa 290 unità. Questo secondo scenario, che verosimilmente potrebbe realizzarsi su un orizzonte temporale di medio lungo periodo, può traguardare anche il consolidamento presso i terminal contenitori degli interventi organizzativi sopracitati, volti a garantire la sostenibilità complessiva del sistema di ricezione e inoltro delle merci in entrata e uscita dal porto, nonché la loro progressiva estensione alle realtà terminalistiche non containerizzate.

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

7. Conclusioni

Gli scenari ipotizzati, come sopra descritto, hanno consentito di verificare la sostenibilità logistica dell'ATF proposto, confermandone la coerenza rispetto agli obiettivi e al generale assetto strategico del Sistema Portuale.

Inoltre le simulazioni di traffico (navi e mezzi), elaborate sulla base degli scenari individuati, hanno costituito i dati di input per le valutazioni illustrate nella relazione ambientale (allegato sub.3) che hanno consentito di verificare la non rilevanza ambientale della proposta di ATF.

L'integrazione funzionale che verrebbe introdotta con l'ATF non costituisce una modifica sostanziale delle previsioni di Piano in quanto, come illustrato nei paragrafi precedenti e nella relazione ambientale, i carichi tecnici e ambientali dell'ambito S5 non mutano in modo significativo.

Sia lo scenario "misto" sia lo scenario "rotabili e contenitori", che rappresentano le possibili configurazioni che l'ambito in oggetto potrebbe assumere a seguito dell'approvazione dell'ATF, sono infatti sostenibili:

- *dal punto di vista logistico tecnico in quanto coerenti e compatibili con gli interventi organizzativi ed infrastrutturali già previsti per il bacino di Sampierdarena;*
- *dal punto di vista ambientale in quanto minimamente incidenti sui diversi comparti ambientali, conseguentemente al perseguimento di un obiettivo di sviluppo delle attività portuali e del più proficuo utilizzo del suolo demaniale. In particolare va sottolineato che il comparto relativo alle emissioni che costituisce quello maggiormente critico in relazione alla tipologia di modifica che si propone dovrebbe nel lungo periodo godere di un miglioramento in funzione delle previste evoluzioni tecniche e normative. L'incentivata alimentazione a Gas Naturale Liquefatto (GNL) delle navi consentirà infatti di traguardare un significativo abbattimento delle emissioni.*

Infine va ancora sottolineato come l'ATF proposto consenta di perseguire l'obiettivo assegnato dalla legge all'Autorità di Sistema Portuale di un migliore utilizzo degli spazi portuali , favorendo un più efficiente sfruttamento del compendio e un miglioramento del posizionamento competitivo dello scalo genovese e del sistema portuale, con evidenti ricadute positive sotto il profilo economico e occupazionale.

Relazione di inquadramento trasportistico

1. Premessa e obiettivi del documento

...omissis...

Il presente documento approfondisce aspetti trasportistici e viabilistici relativi alla proposta di ATF già illustrata e dettagliata nell'ambito della documentazione prodotta da ADSP-MALO (relazione di inquadramento del comparto tecnico-logistica e urbanistica, e relazione ambientale ad essa allegata). Partendo dalla citata documentazione, l'obiettivo del presente elaborato è sviluppare un approfondimento tecnico con riferimento ad aspetti connessi alla rete viabilistica e all'accessibilità stradale, intendendo con ciò sia l'insieme delle infrastrutture comuni del Bacino di Sampierdarena, sia il sistema di varchi del medesimo Bacino.

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

CONSIDERATO

Preliminarmente, si rileva che la richiesta di parere sulla proposta di adeguamento tecnico-funzionale (ATF) che trattasi si inquadra all'interno di rinnovate disposizioni di legge in materia di strumenti di pianificazione portuale, ex art. 6 del D.Lgs. n° 169/2016, che ha riformato l'art. 5 della Legge n° 84/1994

Indirizzi metodologici e procedimentali relativi alle proposte di adeguamento tecnico-funzionale si rinvengono nelle *"Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale"* (Marzo 2017), elaborate da una Commissione incardinata presso questo Consesso.

Le *"Linee guida"* sono state trasmesse a tutte le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) con nota del 08.06.2017 n° 16562 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nelle conclusioni di detta nota, si raccomanda quanto segue: *"vorranno pertanto codeste Autorità tener conto dell'indirizzo tecnico-operativo contenuto nel documento di che trattasi in fase di redazione dei PRdSP, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico-funzionali. Ciò anche al fine di conferire efficienza ai successivi procedimenti amministrativi previsti dal vigente quadro normativo"*.

Ciò preliminarmente considerato, si è dell'avviso che la impostazione dei "considerato" secondo il formato ormai da tempo consolidatosi con i precedenti casi di studio, possa costituire strumento metodologico a garanzia di una trattazione formalmente omogenea delle proposte di adeguamento tecnico-funzionale.

Nel seguito si distinguono gli atti amministrativi e i pareri relativi:

- alla proposta di adeguamento tecnico funzionale relativa all'ambito S5 (**"ATF funzionale"**);
- alla proposta di adeguamento tecnico funzionale relativa alla normativa di attuazione del PRP (**"ATF normativo"**).

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

1.5. L'atto amministrativo del Comune di Genova. Dichiarazione di "non contrasto" con gli strumenti urbanistici vigenti (ATF normativo)

Si riporta di seguito un ampio stralcio della determinazione dirigenziale n. 2018-192.0.0-2 del 31.07.2018 della Direzione Porto e Mare del Comune di Genova, avente ad oggetto la proposta di ATF all'esame.

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

"DETERMINA

1. *Di formulare dichiarazione di "non contrasto" con gli strumenti urbanistici vigenti della proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del Piano Regolatore Portuale, finalizzata all'integrazione dell'art. 9 della Normativa di Piano Regolatore Portuale vigente finalizzato ad ammettere in tutti gli Ambiti del PRP la funzione SN2 Servizi alla Nave di "rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori e trasporto del personale di bordo";*
2. *di prendere atto della proposta di modifica alla Normativa di Piano Regolatore Portuale che prevede l'inserimento di un nuovo comma n.10 all'art. 9 relativo ai "Servizi Portuali", di seguito riportato: "Nel rispetto degli strumenti urbanistici vigenti, l'articolazione funzionale "servizi alla nave – SN2" (rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori e trasporto del personale di bordo) è da considerarsi ammessa all'interno di ciascun ambito, anche quando non espressamente richiamata nelle relative schede. Le superfici coperte corrispondenti alle eventuali basi di terra non si computano nelle singole schede di ambito";*
3. *di dare atto che il presente provvedimento è stato redatto nel rispetto della normativa sulla tutela dei dati personali."*

1.6. La posizione della Regione Liguria (ATF funzionale)

Con nota del 06.06.2018 n° 162554 avente come oggetto *"adesione della Regione Liguria a richiesta CSLLPP – riunione preliminare del 3 maggio 2018"*, e relativa all'Adeguamento Tecnico Funzionale della destinazione d'uso di una limitata porzione del porto commerciale di Genova – Sampierdarena, la Regione Liguria ha comunicato quanto di seguito riportato:

"Ciò premesso, ferme restando le valutazioni di competenza del Consiglio Superiroe dei LL.PP., la scrivente Amministrazione regionale ritiene che la proposta di ATF in argomento sia riconducibile nell'ambito di applicazione del sopra richiamato art. 5, comma 5, della l. n.

84/1984 e s.m.i. anche alla luce delle indicazioni al riguardo contenute nelle Linee Guida per la redazione dei PRP di sistema portuale emanate nel marzo 2017 dal MIT, con la raccomandazione che l'AdSP MALO svolga insieme agli Enti a vario titolo competenti:

a) *Costante monitoraggio dei flussi di traffico attuali e previsti;*
b) *Sistematico monitoraggio della realizzazione delle opere infrastrutturali funzionali alla migliore accessibilità al porto ed in particolare delle opere connesse al nodo di San Benigno in cui i traffici dell'Ambito S5 gravitano;*
c) *Costante monitoraggio della qualità dell'aria con riferimento agli indicatori cui si fa riferimento nella Relazione Ambientale (allegato 3) alla proposta di ATF."*

1.7. La posizione della Regione Liguria (ATF normativo)

Con nota del 11/01/2018 n° IN/2019/485 avente come oggetto "ATF relativo alla Normativa del vigente Piano Regolatore Portuale di Genova – art. 9: inserimento comma 10", la Regione Liguria ha comunicato quanto di seguito riportato:

"In relazione all'adeguamento tecnico funzionale in oggetto indicato ed in considerazione di quanto richiesto dal CSLLPP in vista dell'Assemblea fissata per il giorno 23 gennaio 2019, si esprime il parere di seguito riportato relativo alla modifica all'art. 9 della Normativa di Piano volta ad inserire il comma 10 recante la seguente disposizione:

> *"10. Nel rispetto degli strumenti urbanistici vigenti, l'articolazione funzionale "servizi alla nave . SN2" (rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori, trasporto del personale di bordo) è da considerarsi ammessa all'interno di ciascun ambito, anche quando non espressamente richiamata nelle relative schede. Le superfici coperte corrispondenti alle eventuali basi a terra non si comutano nelle singole schede di ambito."*

Ciò premesso, tenuto conto delle finalità di pubblico interesse per la funzionalità del porto si esprime parere favorevole con la prescrizione che la normativa in argomento sia integrata con la precisazione che l'articolazione funzionale "servizi alla nave" sia applicabile limitatamente agli ambiti disciplinati in via esclusiva da vigente P.R.P. con esclusione, pertanto, degli ambiti che lo stesso P.R.P. demanda alla pianificazione urbanistica del P.U.C. del Comune di Genova in quanto non destinati a funzioni portuali, bensì a funzioni urbane. La norma in argomento deve pertanto essere così modificata:"

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

"10. L'articolazione funzionale "servizi alla nave . SN2" (rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori, trasporto del personale di bordo) è da considerarsi ammessa all'interno di ciascun ambito disciplinato in via esclusiva dal Piano regolatore Portuale, anche quando non espressamente richiamata nelle relative schede. Le superfici coperte corrispondenti alle eventuali basi a terra non si comutano nelle singole schede di ambito.

Sono esclusi dalla presente disciplina gli ambiti che il P.R.P. rinvia alla disciplina del Piano urbanistico comunale in quanto destinati a funzioni urbane"

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE

1.8. La posizione della Capitaneria di Porto (ATF funzionale)

A seguito dell'incontro tecnico nautico sulle previsioni degli accosti e della viabilità inerenti l'ATF Ambito S5, tenutosi il 5 Novembre 2018 a Genova, presso palazzo San Giorgio, tra il Segretario generale dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, rappresentanti della Direzione Pianificazione e Sviluppo della stessa AdSP, la Capitaneria di Porto e il Corpo Piloti, è emerso quanto di seguito riportato:

PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

"Il comandante Napoli e il Capo Pilota ritengono che, allo stato attuale e fatta salva la valutazione di singoli casi operativi, le dimensioni delle navi Ro-Ro che possono essere ospitate anche contemporaneamente nel compendio rientrano nella classe dimensionale di 250 m di lunghezza e 40 m di larghezza con l'accorgimento di mantenere liberi gli ultimi 40 m di accosto da ciascuna testata. I rappresentanti di Capitaneria di Porto e Corpo Piloti ritengono che le citate dimensioni delle predette unità siano assimilabili a quelle già in essere presso altre banchine nel bacino di Sampierdarena.

Con riferimento al segmento delle navi portacontainer i rappresentanti di Capitaneria di Porto e Corpo Piloti rileva che, allo stato attuale e fatta salva salva la valutazione di singoli casi operativi, le dimensioni delle navi portacontainer che possono essere ospitate nel compendio rientrano nella classe dimensionale di 250 m di lunghezza e 40 m di larghezza alle seguenti condizioni:

- *Per l'accosto su Ponte Rubattino mantenimento degli ultimi 50 metri liberi dalla testata e in corrispondenza mantenimento di 100 metri liberi dalla testata di PonteSan Giorgio al fine di consentire la manovra di ingresso e uscita;*

- *Per l'accosto su Ponte San Giorgio mantenimento degli ultimi 50 metri liberi dalla testata di Ponte Rubattino.*

Per le suddette movimentazioni sia di navi Ro-Ro sia di navi contenitori l'accessibilità nautica avviene, come già accade per il naviglio di medesime caratteristiche, attraverso l'imboccatura di levante del bacino di Sampierdarena, il bacino di evoluzione dell'avamporto ed il canale di accesso alla singole banchine (planimetria sub 2).

Il Capo Piloti rileva che valutazioni di massima sopra illustrate riguardano l'operatività diurna.

Chiariti i profili tecnici, si precisa che l'organizzazione degli accosti dovrà tenere conto della presenza dei punti di carico scarico delle bettoline per il deposito Getoil, che insistono su calata Giaccone e necessitano di un adeguato coordinamento.

Nell'ambito del programma di riassetto varchi la Capitaneria sottolinea l'importanza di procedere con il prolungamento della sopraelevata portuale fino alle aree site in sponda destra del Torrente Polcevera.

Il comandante Aloia, sottolinea infine come occorra prestare attenzione anche all'organizzazione delle aree del terminal al fine di favorire il corretto smaltimento dei flussi veicolari"

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

1.9. La posizione della Capitaneria di Porto (ATF normativo)

Con nota n. 1483 del 11/01/2019 avente come oggetto *"Adeguamento funzionale relativo all'ambito S5 del vigente Piano Regolatore Portuale di Genova. Parere di competenza per modifica art. 9 vigente PRP di Genova"*, la Capitaneria di Porto di Genova ha comunicato quanto di seguito riportato:

"In relazione ai contenuti ed alla documentazione presentata nel corso dell'incontro/riunione tenutasi in data 18/12/2018 presso gli Uffici del Consiglio Superiore dei LL.PP., ed in particolare per quanto attiene alla prospettata modifica presentata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale all'interno del procedimento ATF Ambito S5, dell'art. 9 10° comma – Servizi Portuali – del vigente Piano Regolatore del Porto di Genova, quest'autorità marittima, nell'esercizio delle sue attribuzioni e competenze, esprime il proprio nulla osta alla nuova formulazione."

1.10. La posizione del Ministero dell'Ambiente (ATF funzionale)

Premesso che il Piano Regolatore Portuale di Genova, approvato nel 2001 è stato sottoposto alla procedura di VIA che si è conclusa con l'emissione del Decreto di compatibilità ambientale DEC VIA 5395 del 26/10/2000, si precisa quanto segue:

- il PRP vigente, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 35 del 31 Luglio 2001, rettificata con Deliberazione n. 61 del 13 Novembre 2001, include gli Ambito S3, S4 e S5 oggetto di ATF nell'Area territoriale S – Sampierdarena, complessivamente destinata alla funzione commerciale C così come definita dall'art. 7 della Normativa di Piano Regolatore Portuale nell'ambito dello Schema Generale di Piano;

- nel corso dell'anno 2015 AdSP MALO ha avviato procedura di consultazione/scoping ai sensi dell'art. 8 della L.R. n. 32/2012 recante "Disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica (VAS)" (rif. Conferenza istruttoria ex c.2 art. 8 della L.R. n. 36/2012, tenuta in data 26/06/2015) sullo Schema del nuovo Piano Regolatore Portuale, procedimento interrottosi a seguito delle modifiche apportate alla L.84/1994 innanzi richiamate;

- l'area interessata dall'Adeguamento Tecnico Funzionale è il Terminal Rinfuse Genova la cui trasformazione prevede l'introduzione della movimentazione di merci rotabili e container e il suo progressivo aumento a scapito delle rinfuse, le cui esigenze risultano pesantemente condizionate dalla chiusura della limitrofa centrale ENEL;

- l'adeguamento tecnico funzionale del terminal, in linea con le strategie e gli obiettivi del PRP vigente, comporta una modifica della tipologia di merci movimentate: da merci alla rinfusa a merci rotabili e contenitori. L'attuale impiego del terminal rinfuse prevede, infatti, la movimentazione e lo stoccaggio di materiali pulverulenti;

- la proposta di ATF prevede di inserire nella scheda tecnica dell'ambito S5, in aggiunta alla già presente articolazione funzionale C3 - "operazioni portuali relative

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

a movimentazione e stoccaggio di rinfuse solide: prodotti non alimentari", le seguenti articolazioni funzionali:

- C1 - "operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio contenitori";
- C2 - "operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali".

Entrambe le articolazioni proposte appartengono alla famiglia della funzione commerciale così come descritto all'art. 7 della Normativa di Piano;

- gli utilizzi proposti sembrerebbero coerenti con lo Schema Generale di Piano Regolatore Portuale di Genova, che individua quale funzione caratterizzante per l'intera Area Territoriale di Sampierdarena (nella quale è ricompreso l'ambito S5) quella commerciale e logistica di cui all'art.4 comm.3 della L.84/94 e ss.mm.ii.;

- la proposta in questione non contempla in nessun caso un uso promiscuo delle aree operative, ma solo un uso flessibile delle stesse, stante, in particolare, la riduzione del traffico rinfusiero e la necessità di espansione delle confinanti attività di movimentazione di merci convenzionali inclusi rotabili e containerizzate;

- l'ampliamento delle articolazioni funzionali previsto dal presente ATF, necessario per rispondere a una modifica delle dinamiche di mercato e alle diverse prospettive di sviluppo dei traffici marittimi in questione, richiede quindi anche una rideterminazione dell'utilizzo delle aree del compendio nel suo complesso. In particolare, le aree destinate prioritariamente alla movimentazione di rinfuse solide/secche – art. funz. C3 – vengono ridimensionate, limitandosi a 40.000 mq., le articolazioni funzionali aggiuntive, invece, in estensione rispetto alle aree limitrofe laddove sono già previste, vengono sviluppate, almeno in fase iniziale, sulle restanti aree operative;

- con deliberazione n. 9 del 25 gennaio 2018 la Giunta Comunale, sulla base di specifiche argomentazioni tecniche contenute nella Relazione tecnica allegata alla delibera stessa, si è pronunciata in merito al "non contrasto" con gli strumenti

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

urbanistici vigenti della proposta di adeguamento tecnico funzionale relativo all'ambito S5 del vigente Piano Regolatore Portuale di Genova.

Alla luce di quanto sopra, tenuto conto che la modifica al Piano implica un nuovo assetto non solo delle aree, ma anche dei flussi commerciali con un aumento di traffico di mezzi pesanti su strada, in entrata e uscita e che in particolare il comparto relativo alle emissioni costituisce quello maggiormente critico in relazione alla tipologia di modifica che si propone, al fine di determinare se tale configurazione prevista non modifica gli impatti già valutati in sede di procedura di VIA conclusasi con il Decreto Ministeriale DEC VIA n. 5395 del 26/10/2000, si rende necessaria la presentazione dell'istanza di valutazione preliminare come previsto all'art 6 comma 9 del D.lgs. 152/2006 ss.mm.ii.

Inoltre considerato che presso questo Ministero non risultano ancora avviate le verifiche di ottemperanza alle prescrizioni previste nel citato DM, si richiede una relazione con lo stato di attuazione delle prescrizioni in particolare per quelle riguardanti l'ambito di Sampierdarena interessato dall'ATF (prescrizione "punto c" del DEC VIA 5395 del 26/10/2000).

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

2. Aspetti metodologici (ammissibilità all'esame)

2.1. Riconoscibilità della fattispecie di adeguamento tecnico funzionale (ATF funzionale e ATF normativo)

Come già rilevato, indirizzi metodologici e procedimentali relativi alle proposte di adeguamento tecnico-funzionale si rinvengono nelle *"Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale"* (Marzo 2017).

In esse, tra l'altro, sono esplicitate possibili fattispecie di ATF. Se ne riporta lo stralcio che segue:

"Le numerose fattispecie esaminate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a seguito

del voto di indirizzo n° 93/2009 possono sostanzialmente ricondursi alle macro-categorie sotto riportate, sotto il profilo dei contenuti:

- *modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali), con conseguente ricalibrazione del contorno interno portuale, senza alterare l'assetto generale di piano. Ciò anche a seguito della sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;*
- *modifiche non sostanziali alle batimetrie di piano e all'assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene). Anche in questo caso, dette modifiche potrebbero essere dettate dalla sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;*
- *inserimento di una cassa di colmata che non altera in modo sostanziale la struttura del PRdSP (la successiva attribuzione di funzioni portuali alla cassa di colmata, una volta consolidata, può passare attraverso una proposta di variante-stralcio, in linea generale).*

A ciò si aggiungono:

- *modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali, come già rilevato (nuove funzioni compatibili con la preesistente, o le preesistenti, nella medesima area portuale; rilocalizzazione di funzioni portuali preesistenti; integrazioni/modifiche delle norme d'attuazione)".*

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

Riguardo specificatamente le modifiche non sostanziali sotto il profilo funzionale, le *"Linee guida"* evidenziano quanto segue:

"Una modifica non sostanziale in termini funzionali può ravvedersi, ad esempio, allorquando si debba inserire una destinazione d'uso in una specifica area portuale, già caratterizzata da una funzione.

Detta ragionata flessibilità dell'ATF in termini funzionali, peraltro, potrebbe non rivelarsi necessaria se il PRdSP già prevedesse, laddove materialmente possibile, una "famiglia" di destinazioni d'uso compatibili per una specifica area portuale

(eventualmente esplicitando la funzione "caratterizzante" e quelle comunque "ammissibili").

Altri possibili "caso di studio", in termini di modifiche funzionali non sostanziali, potrebbero concretizzarsi:

- *nella introduzione di variazioni non significative nelle norme d'attuazione del piano, purché non contrastanti con gli strumenti urbanistici vigenti;*
- *nella rilocalizzazione di funzioni portuali già previste dal PRP vigente, anche attraverso "scambi" di funzione tra aree portuali.*

In detti casi, occorre dimostrare che la variazione funzionale introdotta non costituisce modifica sostanziale, in quanto i carichi tecnici ed ambientali non mutano in modo significativo".

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE

Nel caso all'esame, si è dell'avviso che la originaria proposta di adeguamento tecnico-funzionale all'esame (c.d. "ATF funzionale") si mostra coerente con l'indirizzo metodologico e concettuale fornito dalle *"Linee guida"*. Ciò in quanto la proposta medesima attiene ad una *"rilocalizzazione di funzioni portuali già previste dal PRP vigente"*. Più precisamente, si tratta di una rilocalizzazione derivante da una rimodulazione/riperimetrazione di funzioni portuali latistanti, in ragione di sopravvenute esigenze di dare una efficiente e tempestiva risposta ai mutati traffici portuali.

PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

Anche il c.d. "ATF normativo" si mostra coerente con l'indirizzo metodologico e concettuale fornito dalle *"Linee guida"*. Ciò in quanto la proposta medesima attiene ad una *"introduzione di variazioni non significative nelle norme d'attuazione del piano", "non contrastanti con gli strumenti urbanistici vigenti"*.

Alla luce di quanto sopra considerato, si condivide l'avviso già preliminarmente ed inequivocabilmente 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 (ATF funzionale e ATF normativo)

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

3. Aspetti di merito (fondatezza della proposta di ATF)

3.1. Considerazioni viabilistiche (ATF funzionale)

La documentazione all'esame riguarda l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale di Genova, finalizzato a consentire la movimentazione di traffici di merci convenzionali (inclusi i rotabili) e contenitori all'interno dell'ambito S5 del Piano vigente.

La proposta di ATF, che trae origine della considerazione della costante riduzione del traffico rinfusiero e dalla conseguente necessità di espansione delle confinanti attività di movimentazione di merci convenzionali (inclusi rotabili e containerizzate), prevede in particolare di inserire nella scheda tecnica del suddetto ambito S5, in aggiunta alla già presente articolazione funzionale C3 (operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di rinfuse solide: prodotti non alimentari), le seguenti articolazioni funzionali:

- C1 - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio contenitori;
- C2 - operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali.

Ciò, senza peraltro che si preveda in nessun caso un uso promiscuo delle aree operative, ma solo un uso flessibile delle stesse.

Per quanto attiene all'accessibilità all'infrastruttura portuale e alla circolazione al suo interno, la modifica proposta comporta essenzialmente alcuni impatti sui varchi, sulle infrastrutture comuni e in prossimità degli accessi al terminal.

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

Nella relazione di inquadramento trasportistico allegata alla proposta di ATF si analizzano i suddetti effetti e si valutano quantitativamente e qualitativamente l'entità dei flussi di traffico aggiuntivi prodotti, nonché la relativa distribuzione su base oraria giornaliera.

I risultati delle suddette analisi evidenziano che gli impatti delle modifiche proposte possono ritenersi accettabili – secondo la valutazione presentata nella suddetta relazione – anche nel caso di offerta infrastrutturale costante. Qualora, inoltre, venissero realizzati gli interventi di potenziamento della suddetta offerta, le condizioni di servizio risulterebbero ancora più valide e soddisfacenti.

Detti interventi di potenziamento consistono, essenzialmente, in una serie di azioni sia fisiche che gestionali, che possono riassumersi come segue: potenziamento del varco di Ponente, prolungamento della Sopraelevata Portuale, realizzazione del nuovo varco Etiopia in quota, aumento dell'interoperabilità e delle tecnologie varco-terminal, potenziamento del varco di San Benigno, sviluppo del meccanismo di prenotazione dell'arrivo in porto, ampliamento degli orari operativi di apertura dei varchi portuali.

Riguardo a quanto fin qui richiamato, la Sezione, nel prendere atto delle analisi e delle valutazioni sviluppate dall'Autorità proponente e allegate alla proposta di ATF, raccomanda comunque di perseguire con determinazione tutte le azioni di potenziamento infrastrutturale e gestionale sopra elencate, facendo in modo che l'articolazione temporale delle stesse risulti coerente e armonica rispetto alla progressiva implementazione delle modifiche alla pianificazione portuale secondo la proposta di ATF all'esame.

3.2. Altri aspetti relativi all'ATF funzionale

Il parere attiene esclusivamente ai profili pianificatori, trattandosi di proposta di ATF al vigente PRP, prescindendo dall'attuale assetto concessorio delle aree portuali.

Si prescrive che nella Unità di Intervento 1 (U.I. 1) deve essere ammessa

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

esclusivamente (e non prioritariamente) la funzione "rinfuse solide".

Ciò in quanto detta funzione, intrinsecamente, non ammette flessibilità nell'uso dei piazzali e delle banchine. Su detta Unità di Intervento 1, attualmente, insistono le vasche di raccolta delle rinfuse solide e il sistema di nastri trasportatori.

L'area portuale di pertinenza della U.I. 1 dovrà assicurare piena funzionalità al terminal rinfuse, pur se nella ridotta attività operativa.

Si osserva che, in ogni caso, anche al di fuori della U.I. 1 è ancora ammessa (sia pur non prioritariamente) la funzione "rinfuse solide".

Pertanto, lo scenario derivante dalla proposta di ATF, nel complesso, provvede ad una ragionata rimodulazione/riperimetrazione di funzioni portuali latistanti in ragione dei sopravvenuti mutamenti nei traffici.

Nel caso in cui, in uno scenario di MT/LT, l'Autorità di Sistema Portuale intendesse sostituire la residuale funzione "rinfuse solide" con quella relativa a container e ro-ro, si dovrebbe procedere a variante localizzata del PRP e non già ad un adeguamento tecnico funzionale.

La disciplina delle concessioni (nuove concessioni, varianti...) è di esclusiva competenza della Autorità di Sistema Portuale, nel rispetto delle norme che regolano il demanio marittimo in ambito portuale. L'art. 24 del Regolamento di attuazione del Codice della Navigazione (DPR n. 328/1952) relativo alle *"Variazioni al contenuto della concessione"* testualmente recita:

"La concessione è fatta entro i limiti di spazio e di tempo e per le opere, gli usi e le facoltà risultanti dall'atto o dalla licenza di concessione. Qualsiasi variazione nell'estensione della zona concessa o nelle opere o nelle modalità di esercizio deve essere richiesta preventivamente e può essere consentita mediante atto o licenza suppletivi dopo l'espletamento dell'istruttoria. Qualora, peraltro, non venga apportata alterazione sostanziale al complesso della concessione e non vi sia modifica nell'estensione della zona demaniale, la variazione può essere autorizzata per iscritto dal capo del compartimento, previo nulla osta dell'autorità che ha approvato l'atto di concessione".

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

Al riguardo, la Sezione rammenta che il riconoscimento della fattispecie di adeguamento tecnico funzionale al PRP è posto sotto il profilo meramente pianificatorio. Pertanto, non implica l'automatico riconoscimento di "non alterazione sostanziale" sotto il ben distinto profilo concessorio. Detto eventuale riconoscimento va condotto, caso per caso, da parte della competente Autorità di Sistema Portuale, sulla base delle vigenti norme che regolano le concessioni demaniali.

Si prescrive, prima dell'avvio dei lavori di parziale riconversione funzionale, una prova su simulatore nautico "real time full mission" per le nuovi navi di progetto, secondo il corrente standard IALA.

Ciò anche al fine di determinare le condizioni limite (anemologiche, meteomarine e di occupazione degli ormeggi) per le quali:

- l'accesso alla darsena non può essere consentito;
- l'accesso e l'ormeggio può essere consentito con specifiche modalità operative.

Riguardo gli arredi di banchina preesistenti (bitte e parabordi), essi andranno preventivamente verificati in relazione alle caratteristiche delle nuovi navi di progetto. Inoltre, occorrerà preventivamente verificare l'idoneità delle banchine preesistenti ad ospitare le nuove navi di progetto, sia come fondale utile al piede sia riguardo le correnti condizioni strutturali (anche con riferimento ai nuovi carichi variabili sulla pavimentazione dei piazzali, in fase di esercizio).

Ciò al fine di individuare, per tempo, la eventuale necessità di interventi di miglioramento/adeguamento funzionale e/o di consolidamento strutturale.

Riguardo la sicurezza antincendio, si rammenta che, a seguito dell'ATF, potrebbero modificarsi le condizioni di sicurezza delle relative aree portuali.

Pertanto, si ritiene che, preventivamente all'avvio delle correlate attività operative, vengano verificate, attraverso appositi documenti e/o elaborati di valutazione dei rischi, tutte le condizioni di sicurezza dettate dalle norme vigenti in materia di prevenzione incendi. Ciò per quanto attiene sia le protezioni attive che

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

quelle passive, in funzione dei livelli di rischio e degli ipotizzabili scenari incidentali, con particolare riguardo alla movimentazione e/o stoccaggio di merci pericolose.

3.3. Considerazioni sull'ATF normativo

I progetti delle opere a terra, funzionali ai servizi portuali di che trattasi, dovranno perseguire gli irrinunciabili requisiti di sicurezza e funzionalità, anche con riferimento al requisito della non interferenza:

- con le preesistenti funzioni operative del porto;
- con il traffico marittimo.

Tutto ciò premesso e considerato, la Sezione, all'unanimità, è del

PARERE

- che sulla proposta di adeguamento tecnico-funzionale al Piano Regolatore Portuale di Genova (ATF funzionale e ATF normativo), trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, si possa esprimere per quanto di competenza un avviso favorevole alla luce:

  - della delibera di adozione n° 5/5/2018 del 31.01.2018 del competente **Comitato di Gestione** dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale di cui al punto **1.2**;

  - della delibera di adozione n. 47 in data 31.07.2018 del competente **Comitato di Gestione** dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale di cui al punto **1.3**;

  - del favorevole avviso espresso dal **Comune di Genova:**

    - ✓ con deliberazione di Giunta Comunale DGC 9 del 29/01/2018 di cui al

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

punto **1.4;**

- ✓ con determinazione dirigenziale n. 2018-192.0.0-2 del 31.07.2018 della Direzione Porto e Mare del Comune di Genova di cui al punto **1.5;**

➢ del favorevole avviso espresso dalla **Regione Liguria:**

- ✓ con nota del 06.06.2018 n° 162554 di cui al punto **1.6** (ATF funzionale) con prescrizioni;
- ✓ con nota n. IN/2019/485 del 11/01/2018 di cui al punto **1.7** (ATF normativo) con prescrizioni;

➢ del favorevole avviso espresso dalla competente **Capitaneria di Porto di Genova** di cui al punto **1.8** (ATF funzionale), con prescrizioni, e con nota n. 1483 del 11/01/2019 di cui al punto **1.9** (ATF normativo);

➢ delle considerazioni espresse dal **Ministero dell'Ambiente** di cui al punto **1.10**, con prescrizioni;

➢ del **riconoscimento della fattispecie di adeguamento tecnico-funzionale** di cui al punto **2.1;**

➢ della **completezza formale degli elaborati** a corredo della proposta di adeguamento tecnico funzionale di cui al punto **2.2;**

➢ delle **considerazioni tecniche** di merito di cui al punto **3.**, con raccomandazioni e prescrizioni;

- 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 ex art. 5 della Legge n° 84/1994 e ss. mm. e ii., nei modi e nelle forme amministrative di propria esclusiva competenza.

CONSIGLIO SUPERIORE LL.PP.
2ª SEZIONE
PER COPIA CONFORME
IL SEGRETARIO

Certificato del messaggio

Il messaggio contiene una firma digitale.

CASELLA DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA:
Messaggio di posta certificata Il giorno 26/03/2019 alle ore 10:15:12 (+0100) il messaggio "Protocollo nr: 2943 - del 26/03/2019 - CSLP - Consiglio Superiore LL.PP. Trasmissione parere n. 23/2018 - ATF ambito S5 piano regolatore portuale di Genova" è stato inviato da "consiglio.superiore@pec.mit.gov.it" indirizzato a: segreteriagenerale@pec.porto.genova.it Il messaggio originale è incluso in allegato. Identificativo messaggio: 451785E9-05AA-6714-4B1A-70BBE4928A24@telecompost.it
Sezione n.1
(message/rfc822; name=postacert.eml) Nome file:postacert.eml(31 MB)

Sezione n.2
(application/xml; name=daticert.xml) Nome file:daticert.xml(956 bytes)

Sezione n.3
(application/pkcs7-signature; name=smime.p7s; smime-type=signed-data) Nome file:smime.p7s(5 kB)