

Allegato 2

Alla C.A. di Autorità Portuale di Genova
Ufficio del Piano Regolatore Portuale
Direzione Pianificazione e Sviluppo
Palazzo San Giorgio
Via della Mercanzia 2, 16124 Genova

Soggetto scrivente:

Confindustria Genova

Indirizzo e recapito di riferimento:

Indirizzo: **Via San Vincenzo, 2 – 16121 Genova**

Telefono: **010/8338.471-468-202**

E.mail: ldapassano@confindustria.ge.it

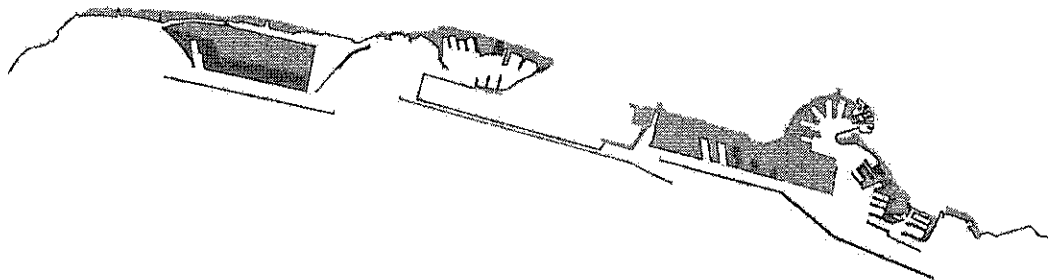
Referente della procedura: **Leopoldo Da Passano**

OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI ALL'ELABORAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

- I. Commenti, punti di forza e di debolezza: per ciascuno scenario sarà possibile proporre critiche e suggerimenti sia sull'opera caratterizzante lo sviluppo, sia sulle puntuali potenzialità di trasformazione territoriale introdotte.
- II. Indicazione dello/gli scenario/i preferito/i: individuare da uno a due scenari ritenuto/i idoneo/i a meglio soddisfare la future esigenze di sviluppo del porto di Genova.
- III. Individuazione dello scenario preferito per aree geografiche: indicare uno scenario preferenziale per ciascuno dei tre settori portuali (Voltri, Sestri e Sampierdarena).
- IV. Varie ed eventuali: suggerimenti e contributi per le future fasi del processo pianificatorio e per la composizione di uno scenario di sintesi.

i. Commenti e descrizione dei punti di forza e di debolezza di ciascun scenario
(massimo 2000 caratteri, spazi inclusi):

1. Voltri Isola:



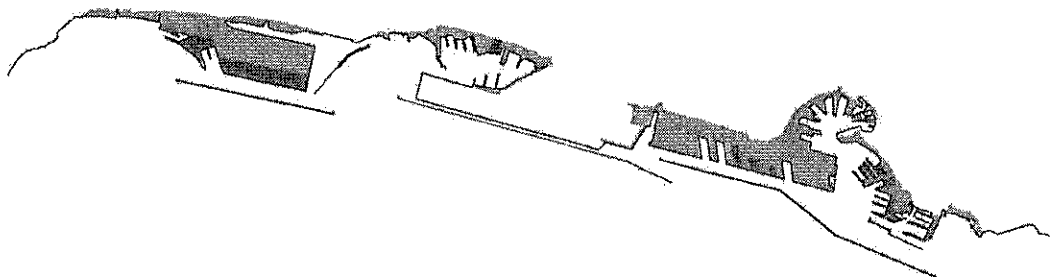
Non si giustifica economicamente la realizzazione di un nuovo canale a monte del terminal; l'apertura del canale peraltro provoca interferenze con le attuali strutture del concessionario ivi insediato (magazzini e piazzali) e con le infrastrutture stradali e ferroviarie.

Per quanto concerne il comparto industriale del porto (costruzioni e riparazioni navali) fermo restando il recupero a funzioni urbane delle aree contraddistinte dalle Calate Gadda e Boccardo, si ritiene tuttavia che dette aree debbano comunque fungere da "zone cuscinetto/cerniera" tra le funzioni propriamente urbane e quelle adibite al settore delle riparazioni navali al fine di risolvere definitivamente i problemi legati alle interferenze con le attività industriali. Analogo discorso va riproposto con riferimento alla nuova darsena presso la Fiera del Mare le cui aree indicate con funzioni urbane dovrebbero fungere da zona cuscinetto/cerniera al pari di quelle di cui sopra.

Per quanto riguarda i riempimenti previsti nel bacino di Sampierdarena (Calata Massaua, Inglese) occorre verificarne la compatibilità con l'operatività dei terminal oggi presenti.

Sebbene i punti di forza di questo scenario siano riconducibili ad una spesa abbastanza contenuta rispetto agli altri scenari, questo scenario non è condivisibile.

2. Voltri Avanzamento:



Per quanto riguarda l'ambito di Voltri la proposta dello scenario è condivisibile a condizione che venga verificato quanto segue: 1) l'uscita delle navi a levante sia compatibile con le restrizioni previste dal cono aereo; 2) a seguito dell'apertura a levante non sussistano problemi per le navi ormeggiate sulla banchina a causa del moto ondoso; 3) a seguito dello spostamento a mare della banchina vengano eliminate le restrizioni previste dal cono aereo per l'installazione di gru di max capacità (25 rows); 4) venga preventivamente raggiunto un accordo con l'attuale concessionario circa le modalità e tempistiche dei lavori relativi all'avanzamento della banchina al fine di non intralciare l'operatività del terminal.

Nel caso in cui l'esito delle verifiche di cui sopra risulti negativo, al fine di aumentare l'offerta commerciale nell'ambito del bacino di Voltri, occorre valutare altre soluzioni progettuali con previsioni di riempimenti (anche a ponente) i cui lavori di realizzazione non interferiscano con l'operatività del terminal e che svincolino la banchina dalle restrizioni previste dal cono aereo.

Per quanto concerne l'ambito di Sampierdarena sarebbe opportuno che tale scenario prevedesse il prolungamento verso ponente della nuova opera di protezione a mare oltre il tratto antistante Calata Bettolo, (come negli scenari "Sampierdarena isola", "Sampierdarena penisola" e "Sampierdarena avanzamento"); una volta realizzata la nuova opera a mare, si potrà valutare la realizzazione e le caratteristiche di eventuali riempimenti (e relativi collegamenti alla terraferma) o avanzamenti all'interno dello specchio acqueo ricavato. Tali riempimenti saranno da destinare al traffico commerciale, traffico che, tuttavia, sarà meglio valutato sulla base del contesto economico in atto al momento dell'avvio dei lavori della nuova opera a mare.

Per quanto riguarda i riempimenti previsti nel bacino di Sampierdarena (Calata Massaua, Inglese) occorre verificare che gli stessi siano compatibili con l'operatività dei terminal oggi insistenti. Lo scenario tiene peraltro conto dei riempimenti in corso nel bacino di Sampierdarena per i quali si auspica il miglior utilizzo in termini di accosti ed operatività.

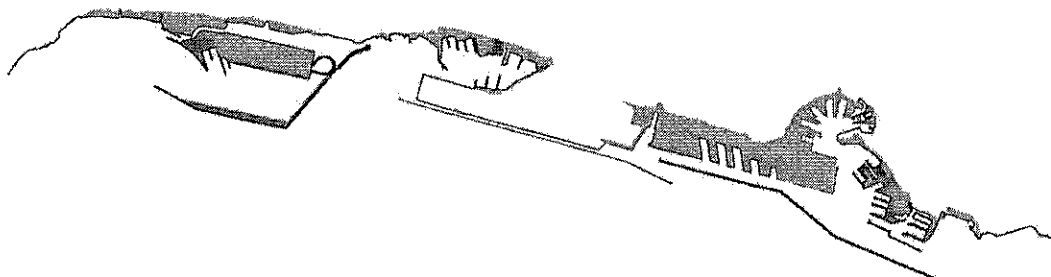
Per quanto riguarda il porto industriale fermo restando il recupero a funzioni urbane delle aree contraddistinte dalle Calate Gadda e Boccardo, si ritiene tuttavia che dette aree debbano comunque fungere da "zone cuscinetto/cerniera" tra le funzioni propriamente urbane e quelle adibite al settore delle riparazioni navali per risolvere definitivamente i problemi legati alle interferenze con le attività industriali. Al fine di indirizzare il pianificatore, per "zone cuscinetto/cerniera" si intendono quelle zone dove possano insediarsi ad esempio rivenditori specializzati, artigiani nautici, micro aziende del diporto o comunque attività che non interferiscano con le attività industriali e di cantieristica. Analogo discorso va riproposto con riferimento alla nuova darsena presso la Fiera del Mare che dovrebbe fungere da zona cuscinetto al pari di quelle di cui sopra. Si evidenzia la necessità di completare i riempimenti nell'area delle riparazioni navali fino all'attuale diga foranea, così come previsto nel progetto di Confindustria Genova presentato alla Autorità Portuale nel settembre 2010. Tale soluzione progettuale consente di ampliare gli spazi a favore delle attività navalmeccaniche.

Sarebbe tuttavia auspicabile che le funzioni diportistiche e sportive oggi presenti nel porto industriale di levante fossero delocalizzate nell'area di Punta Vagno. Al riguardo il piano della costa della Regione Liguria prevede la realizzazione di un porticciolo per la nautica da diporto presso Punta Vagno (cfr nostre osservazioni al PUC inviate al Comune di Genova e, per conoscenza, all'Autorità Portuale in data 3 maggio 2012). Resta comunque apprezzabile nello scenario Voltri Avanzamento la scelta pianificatoria prospettata di delocalizzare le funzioni diportistiche sportive verso levante, scelta che peraltro favorirebbe la sicurezza della navigazione dei natanti da diporto in quanto disporrebbero di un canale di accesso differenziato rispetto alle navi mercantili e da crociera.

I punti di forza sono riconducibili alla limitata interferenza con l'attuale operatività e con una spesa contenuta rispetto agli altri scenari.

Confindustria Genova, premesso quanto sopra, è favorevole allo sviluppo di questo scenario in quanto consente nel medio/lungo periodo un aumento della capacità produttiva del porto senza determinarne però una eccessiva capacità di offerta. Per quanto concerne la parte industriale del porto sono apprezzabili l'ampliamento e la razionalizzazione delle funzioni di cantieristica e riparazione navale e la loro separazione dalle funzioni di refitting e di nautica da diporto. Il tutto senza interferire, nel corso della sua realizzazione, con l'operatività portuale.

3. Voltri Porto Lungo:



L'investimento è oltremodo oneroso e per di più si pone in alternativa al Terzo Valico, opera per la quale sono già stati stanziati alcuni finanziamenti ed aperti i relativi cantieri.

La realizzazione dell'opera interferisce con l'operatività dell'attuale concessionario del porto di Voltri (canale); si ritiene inoltre preferibile aumentare l'offerta ferroviaria attraverso il raddoppio della linea che connette il terminal alla rete ferroviaria ordinaria (un binario in entrata ed un binario in uscita). Di questo scenario non si condivide neppure la previsione di funzioni urbane nella parte nord del terminal così come la realizzazione del terminal autostrade del mare.

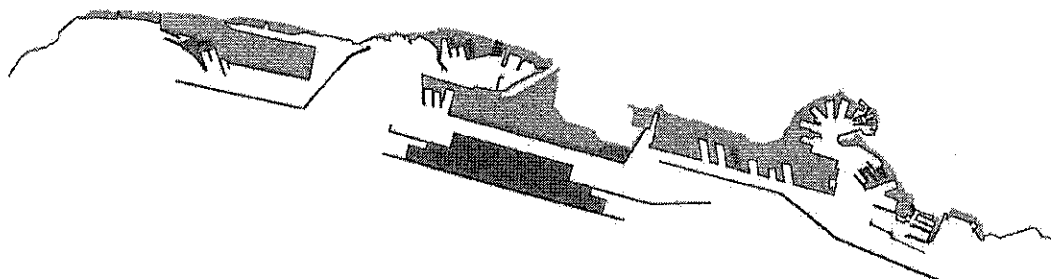
Per quanto concerne il comparto industriale del porto (costruzioni e riparazioni navali), fermo restando il recupero a funzioni urbane delle aree contraddistinte dalla Calate Gadda e Boccardo, si conferma quanto già espresso nelle precedenti osservazioni ossia che dette aree debbano fungere da zone cuscinetto/cerniera.

I tempi di realizzazione delle opere previsti nello scenario sono piuttosto lunghi rispetto agli scenari Voltri Isola e Voltri Avanzamento.

Non è condivisibile una così ampia funzione urbana all'interno del bacino di Sampierdarena, in quanto la stessa interferirebbe pesantemente con l'operatività del terminal, né la previsione della funzione passeggeri a Calata Sanità.

Non è condivisibile lo scenario.

4. Aeroporto a mare:



Lo scenario, anche se risolve le criticità legate alla interferenza del cono aereo e prospetta una riorganizzazione di funzioni portuali (rinfuse liquide), viene giudicato estremamente oneroso alla luce delle scarse risorse pubbliche oggi a disposizione.

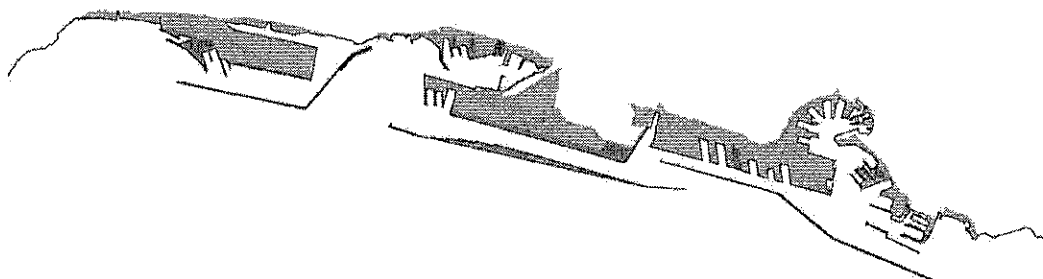
Non è condivisibile il riempimento a levante dello specchio acqueo antistante l'attuale pista aeroportuale in quanto impedirebbe l'operatività dello stabilimento siderurgico.

Non è condivisibile una così ampia funzione urbana all'interno del bacino di Sampierdarena in quanto la stessa interferirebbe pesantemente con l'operatività dei terminal, né la previsione della funzione passeggeri a Calata Sanità.

Per quanto concerne il settore delle riparazioni navali lo scenario prevede una non condivisibile separazione logistica tra gli attuali cinque bacini di carenaggio (che rimarrebbero alle Grazie) e l'insediamento delle attività di riparazione navale nella ex banchina aeroportuale a Multedo. Non è condivisibile la previsione di funzioni urbane all'interno dell'area dei bacini di carenaggio poiché non si comprende quale tipo di operatività potrebbero avere in questa ipotesi i bacini.

Lo scenario non è condivisibile.

5. Aeroporto oltre Appennino:



Sebbene tale soluzione progettuale risolva definitivamente il problema delle interferenze con il cono aereo, in assenza di un collegamento efficiente con aeroporti limitrofi si ritiene opportuno per l'economia della nostra città non privarsi dello scalo aeroportuale. Verrebbero meno alcune sinergie oggi in atto tra scalo aeroportuale e traffico crocieristico, sinergie peraltro suscettibili di miglioramento nell'ipotesi in cui fosse intrapresa dagli Enti competenti una efficace politica del turismo.

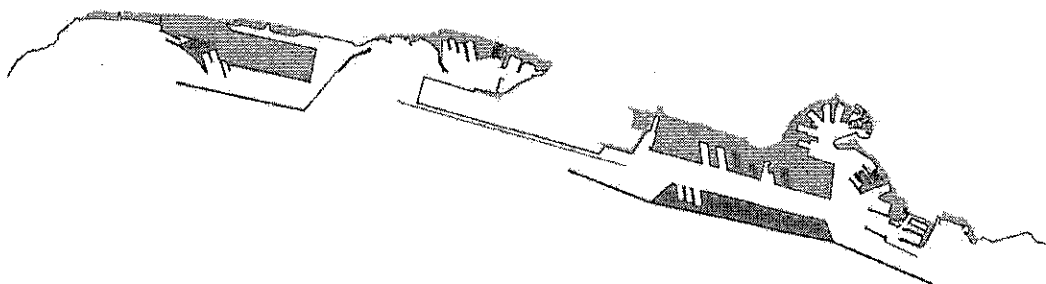
Peraltro lo scenario presuppone la destinazione a funzioni portuali dell'attuale banchina aeroportuale; come noto ciò è possibile solo a seguito di un adeguamento tecnico con ulteriori ingenti costi. Inoltre non è condivisibile il riempimento dello specchio acqueo del canale di calma a levante in quanto limiterebbe l'operatività dello stabilimento siderurgico.

Lo scenario prevede inoltre una non condivisibile separazione logistica tra gli attuali cinque bacini di carenaggio (che rimarrebbero alle Grazie) e l'insediamento delle attività di riparazione navale (ex banchina aeroportuale – Sestri P. – Multedo) con la costruzione sull'attuale pista aeroportuale di un ulteriore bacino di carenaggio.

Lo scenario proposto prevede la delocalizzazione delle funzioni petrolifere e chimiche su un'isola: in tale ipotesi le funzioni petrolifere avrebbero difficoltà ad operare mentre quelle chimiche sarebbero del tutto impossibilitate in assenza di un collegamento ferroviario. Peraltro la costruzione della nuova opera a mare di fronte all'attuale pista aeroportuale potrebbe interferire con il posizionamento della nuova monoboa offshore.

La scenario non è condivisibile.

6. Sampierdarena Isola:



Lo scenario prevede tempi lunghi di realizzazione a fronte di costi ingenti.

Si evidenzia infatti che per molte funzioni commerciali è difficile prevederne la loro collocazione in un'isola in assenza di un collegamento ferroviario con la terraferma.

Lo scenario prevede una non condivisibile separazione logistica tra gli attuali cinque bacini di carenaggio (che rimarrebbero alle Grazie) e l'insediamento delle attività di riparazione navale (Sestri Ponente – Multedo).

Con riferimento al settore industriale, tale scenario potrebbe essere condivisibile qualora fosse previsto un polo unico della cantieristica navale a Sestri Ponente ed il consolidamento delle riparazioni navali nei pressi dei bacini di carenaggio siti nelle aree di levante del porto con la contestuale previsione di un nuovo bacino dedicato.

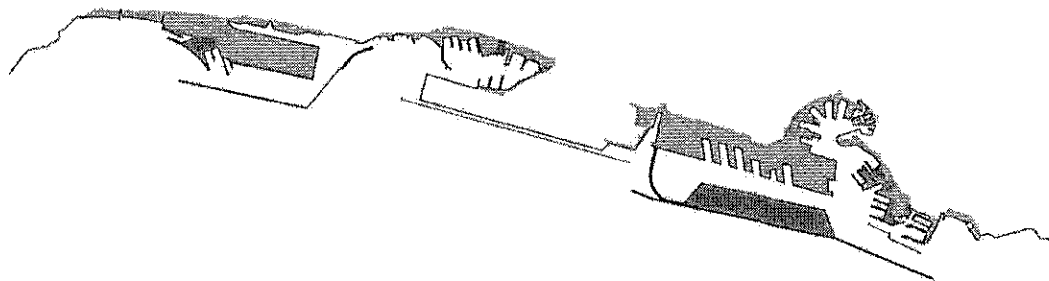
Peraltro sono da verificare possibili interferenze tra il traffico in uscita dall'imboccatura di ponente del bacino di Sampierdarena con l'insediamento di una nuova monoboa offshore al largo dell'attuale pista aeroportuale.

Per quanto concerne l'ambito di Sampierdarena sarebbe opportuno prevedere il prolungamento verso ponente della nuova opera di protezione a mare oltre il tratto antistante Calata Bettolo; una volta realizzata la nuova opera a mare, si potrà valutare con maggiore cognizione di causa la realizzazione e le caratteristiche funzionali di eventuali riempimenti (e relativi collegamenti alla terraferma) o avanzamenti all'interno dello specchio acqueo ricavato. Tali riempimenti saranno da destinare al traffico commerciale, traffici che saranno meglio valutati tuttavia sulla base del contesto economico in atto al momento dell'avvio dei lavori della nuova opera a mare.

Non si condivide la previsione di funzioni urbane nelle aree adiacenti alla Lanterna in quanto interferenti con le funzioni commerciali.

Lo scenario non è condivisibile.

7. Sampierdarena Penisola:



Lo scenario sembra non risolvere il problema della navigabilità all'estremità di ponente del bacino di Sampierdarena considerata la possibile interferenza con il cono aereo dell'aeroporto.

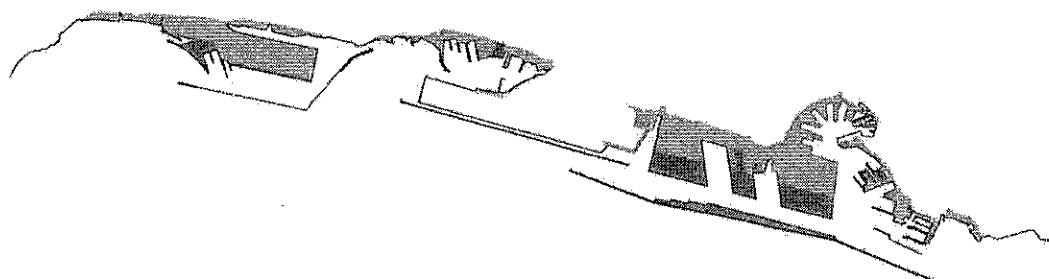
Lo scenario prevede tempi lunghi di realizzazione ed ingenti costi sebbene la scelta della penisola che prevede un collegamento viario e ferroviario rappresenti la soluzione più idonea per insediare funzioni commerciali.

Per quanto concerne l'ambito di Sampierdarena sarebbe opportuno prevedere il prolungamento verso ponente della nuova opera di protezione a mare oltre il tratto antistante Calata Bettolo; una volta realizzata la nuova opera a mare, si potrà valutare con maggiore cognizione di causa la realizzazione e le caratteristiche funzionali di eventuali riempimenti (e relativi collegamenti alla terraferma) o avanzamenti all'interno dello specchio acqueo ricavato. Tali riempimenti saranno da destinare al traffico commerciale, traffici che saranno meglio valutati tuttavia sulla base del contesto economico in atto al momento dell'avvio dei lavori della nuova opera a mare. Non si condivide la previsione di funzioni urbane nelle aree adiacenti alla Lanterna in quanto di intralcio alle funzioni commerciali.

Non è condivisibile la funzione urbana e passeggeri alla Calata Sanità in quanto interferente con le attività commerciali.

Lo scenario non è condivisibile.

8. Sampierdarena Avanzamento:



Lo scenario – che prevede l'estensione verso mare del bacino di Sampierdarena e il conseguente spostamento a mare della diga – potrebbe comportare delle limitazioni alla navigabilità nel bacino medesimo nel caso di contemporanea presenza di navi agli accosti ed in transito.

Lo scenario prevede una non condivisibile separazione logistica tra i cinque bacini di carenaggio (che rimarrebbero alle Grazie) e l'insediamento delle attività di riparazione navale (Sestri P. – Multedo).

Per quanto concerne l'ambito di Sampierdarena sarebbe opportuno prevedere il prolungamento verso ponente della nuova opera di protezione a mare oltre il tratto antistante Calata Bettolo; una volta realizzata la nuova opera a mare, si potrà

valutare con maggiore cognizione di causa la realizzazione e le caratteristiche funzionali di eventuali riempimenti (e relativi collegamenti alla terraferma) o avanzamenti all'interno dello specchio acqueo ricavato. Tali riempimenti saranno da destinare al traffico commerciale, traffici che saranno meglio valutati tuttavia sulla base del contesto economico in atto.

Tempi e costi di realizzazione appaiono lunghi ed elevati. Non esiste un collegamento stradale e ferroviario con la terraferma. Sull'isola è difficile ubicare le funzioni commerciali.

Non è condivisibile la previsione della funzione urbana e passeggeri intorno alla lanterna ed alla Calata Sanità. La previsione di una area con funzione urbana all'interno di un'area più ampia con funzioni commerciali crea intralcio all'operatività dei terminals.

Anche gli avanzamenti delle banchine e i relativi tombamenti così come previsti creano interferenze all'operatività di alcuni terminals.

Lo scenario non è condivisibile.

II. Indicazione dello/gli scenario/i preferito/i:

1: Voltri Avanzamento con correttivo su Sampierdarena e aree di levante delle riparazioni navali.

2:

3:

4:

III. Individuazione dello scenario preferito per aree geografiche:

VOLTRI

SESTRI

SAMPIERDARENA

Isola

Aeroporto a mare

Isola

Avanzamento

Aeroporto oltre Appennino

Penisola

Porto Lungo

Avanzamento

IV. Varie ed eventuali

Alcuni degli scenari indicano soluzioni che possono essere valide per una definitiva e razionale riorganizzazione di alcune funzioni portuali. Per una definizione in tempi e costi ragionevoli dei problemi contingenti relativi ai chimici, si debbono trovare soluzioni in aree idonee e compatibili con l'assetto attuale, possibilmente coerenti con lo scenario a lungo termine che verrà scelto da codesta Autorità Portuale.

Non è condivisibile la previsione di funzioni urbane presso il pontile occidentale a Miltedo (Porto Petroli) (cfr nostre osservazioni al PUC inviate al Comune di Genova e, per conoscenza, all'Autorità Portuale in data 3 maggio 2012).

Sarebbe auspicabile che le funzioni diportistiche e sportive oggi presenti nel porto industriale di levante fossero delocalizzate nell'area di Punta Vagno. Al riguardo il piano della costa della Regione Liguria prevede la realizzazione di un porticciolo per la nautica da diporto presso Punta Vagno (cfr nostre osservazioni al PUC inviate al Comune di Genova e, per conoscenza, all'Autorità Portuale in data 3 maggio 2012). Resta comunque apprezzabile nello scenario Voltri Avanzamento la scelta pianificatoria prospettata di delocalizzare le funzioni diportistico sportive verso levante.

Occorre inoltre verificare la compatibilità tra il previsto investimento di pale eoliche sull'attuale diga foranea con la parziale demolizione della stessa e la costruzione della nuova opera a mare.

Occorre verificare che il riempimento del canale di calma con lo smarino della gronda non intralci operatività delle banchine attualmente adibite a funzioni siderurgiche.

Sarebbe inoltre auspicabile, al fine di eliminare le interferenze tra funzioni industriali ed urbane nel bacino di Sestri Miltedo, una riprofilatura dei pontili del porticciolo turistico così da aumentare lo specchio acqueo asservito alle funzioni di cantieristica e rendere l'attuale cantiere più competitivo.

E' opportuno un maggiore e più frequente coinvolgimento delle rappresentanze imprenditoriali nel percorso di pianificazione avuto riguardo anche al fatto che è necessario tenere conto delle esigenze operative delle Aziende.

Inoltre alcuni di questi scenari, pur auspicabili, appaiono difficilmente realizzabili non solo nel medio termine ma anche nel lungo principalmente per la mancanza di risorse pubbliche. E' per questo che Confindustria Genova ha scelto quello più compatibile con la situazione economica attuale. Si deve tenere conto inoltre che gli spazi ricavati dai riempimenti previsti dal Piano Regolatore Portuale vigente a Sampierdarena non saranno disponibili ed attrezzati nell'immediato; per tale motivo la pianificazione portuale, potrebbe essere riconsiderata, per alcuni ambiti o funzioni, tra qualche anno in funzione della domanda e dell'offerta.

L'attuazione della pianificazione dovrà essere eseguita in modo dettagliato, con un programma preciso dei lavori e la relativa copertura finanziaria, e senza interferire con l'operatività degli attuali concessionari portuali.

Appare invece urgente l'adeguamento dell'imboccatura di levante di Sampierdarena mediante la costruzione di una nuova opera di protezione a mare al fine di garantire l'operatività del bacino vecchio.

Al fine di comporre uno scenario di sintesi si reputa che possano meglio essere approfondite, per quanto concerne l'ambito di Cornigliano (l'ambito forse meno interessato da interferenze operative ad eccezione della costruenda monoboa off shore) altre ipotesi di sviluppo portuale che, mantenendo l'attuale aeroporto con riempimento del canale di calma, prevedano un avanzamento della banchina in adiacenza all'aeroporto stesso e la costruzione di una nuova opera a mare. La fattibilità (e se del caso la lunghezza e la larghezza) di tale riempimento per funzioni commerciali e la costruzione della nuova opera a mare sono da valutare in relazione all'operatività della nuova monoboa off shore e alla sicurezza dei mezzi navali ormeggiati. Va verificata in tale ipotesi anche l'assenza di interferenze con il naviglio che utilizza il bacino di Moltedo e quello di Sampierdarena ponente ivi incluso il naviglio a servizio dello stabilimento siderurgico.

Rimarchiamo infine che la nuova pianificazione deve essere occasione per eliminare commistioni fra funzioni urbane e industriali che oggi, in alcuni ambiti, limitano fortemente l'operatività delle Aziende.

Genova, 13 febbraio 2013

Confindustria Genova
