

La presente comunicazione  
è composta da n. 18 fogli,  
così numerati:

pagina 1, 2, 3, 4, 5, 5.1, 5.2,  
5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8,  
5.9, 5.10, 5.11, 5.12 e 5.13.



## AdSP del Mar Ligure Occidentale

### Comunicazione del Presidente

Protocollo n. 92 / 9 a) / 2020

PRESENTATA NELLA SEDUTA DEL 30 NOVEMBRE 2020

TITOLO: AGGIORNAMENTO DOCUMENTO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA - DPSS.

In conformità alla proposta memoria n. 9 a) avente il testo nel seguito formulato e proposto da

Direzione Pianificazione e Sviluppo - Servizio Pianificazione e Lavoro Portuale

con l'assenso del Responsabile competente:

DIRETTORE DOTTOR SANGUINERI Marco

ALLA TRATTAZIONE SONO:

Presenti	Assenti	Membri Comitato		Carica
X		Paolo Emilio	SIGNORINI	Presidente AdSP
X		Giovanni	SATTA	Componente Regione Liguria
X		Marco	DORIA	Componente Città Metropolitana
X		Alessandro	BERTA	Componente Comune di Savona
X		Nicola	CARLONE	Direttore Marittimo

Data 30 NOVEMBRE 2020  
Responsabile del Procedimento

VISTO  
Servizio Ragioneria

IL DIRETTORE  
Struttura proponente

(Segretario Generale)

(Presidente)

**ASSISTONO** i Revisori dei Conti:

**Dottor LAGANA' e Dottor CRISCI**

**ASSISTE**, con funzioni di Segreteria:

**SIGNORA ANNA MARIA BORDONARO** della Segreteria del Comitato.

---

 ..... (Segretario Generale)	 ..... (Presidente)
---	--

SCHEMA DI COMUNICAZIONE	
RIFERIMENTO ALL'O.D.G.	UFFICIO SEGRETERIA COMITATI
N. D'ORDINE 9 a) SEDUTA 30 NOVEMBRE 2020	DATA DI RICEZIONE DELLA CARTELLA 30 novembre 2020

## AdSP del Mar Ligure Occidentale

Direzione Pianificazione e Sviluppo - Servizio Pianificazione e Lavoro Portuale


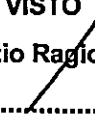

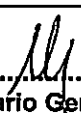

STRUTTURA //

CARTELLA DELLA COMUNICAZIONE DEL PRESIDENTE AL COMITATO DI GESTIONE AVENTE AD OGGETTO:

AGGIORNAMENTO DOCUMENTO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA - DPSS.

SCHEMA N. // DEL PROT. GEN. ANNO 2020

Il responsabile del Procedimento appartenente alla Struttura predetta, presenta al Comitato di Gestione, per le determinazioni di competenza, la Comunicazione, come sopra individuata, che ha predisposto in merito all'oggetto indicato e che viene sottoposta, previa approvazione del Presidente, al Comitato di Gestione. La Comunicazione proposta non è corredata di allegati. Sul contenuto della Comunicazione si ritiene indispensabile far presente quanto è riportato a pag. 4 della presente cartella.

Data 30 novembre 2020 Responsabile del Procedimento 	VISTO Servizio Ragioneria 	IL DIRETTORE Struttura proponente 
 (Segretario Generale)	 (Presidente)	

## COMUNICAZIONE DEL PRESIDENTE

presentata al Comitato di Gestione del 30 NOVEMBRE 2020

Protocollo n. 92 / 9 a) / 2020

### AGGIORNAMENTO DOCUMENTO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA - DPSS

In data 30 dicembre 2019 questo Comitato ha preadottato, con Delibera n. 103/1/2019, il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale - DPSS, al fine della prosecuzione dell'iter procedurale. Tale iter prevede, ai sensi dell'art. 5 comma 1 quater della L.84/94 e s.m.i, in primo luogo l'acquisizione dei pareri dei Comuni interessati, a seguito della quale, effettuate le modifiche eventualmente necessarie, si procede con l'adozione del DPSS da parte di questo Comitato e l'approvazione, nei successivi 60 gg, da parte di Regione Liguria, previa intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che si esprime sentita la Conferenza Nazionale di cui all'art. 11 ter della L.84/94 e s.m.e.i..

Con la presente comunicazione si intende aggiornare questo Comitato di Gestione circa l'iter portato avanti dalle strutture dell'Ente a seguito della sopraccitata Delibera del 30.12.2019.

In data 14 gennaio 2020 (Prot. 657) il DPSS è stato trasmesso all'Organismo del Partenariato della Risorsa Mare, cui il documento era già stato presentato a dicembre, che ha funzioni consultive di partenariato economico sociale anche in ordine all'adozione del piano regolatore di sistema portuale, ai sensi dell'art. 11 bis della legge 84/94, introdotto dal D.lgs 169/2016, per l'acquisizione di eventuali osservazioni.

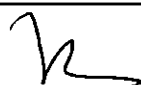
Le questioni emerse durante gli incontri di presentazione del DPSS e dalle osservazioni presentate dai membri dell'Organismo di Partenariato sono riconducibili alle seguenti principali tipologie:

- osservazioni di carattere strategico del DPSS, che saranno meglio evidenziate nella versione finale del DPSS;
- osservazioni puntuali o contestualmente localizzate, che possono costituire indirizzi per il successivo livello di pianificazione e pertanto potranno essere recepite nei PRP di scalo;
- osservazioni puntuali che riguardano gli interessi di singoli concessionari, che quindi non sono pertinenti con il processo di pianificazione.

Di seguito si richiamano le principali osservazioni presentate da ogni categoria/associazione per tematica di riferimento:

- a. accessibilità terrestre e marittima;
- b. potenziamento delle attività produttive;
- c. aree interazione porto città/ co-pianificazione;
- d. ambiti esterni al demanio a servizio del porto;
- e. operatività e vincoli;
- f. sostenibilità ambientale;
- g. funzioni;
- h. obiettivi e strategie operative.

---



.....  
(Presidente)

**segue Comunicazione del Presidente**  
**presentata al Comitato di Gestione del 30 NOVEMBRE 2020**

**Protocollo n. 92 / 9 a) / 2020**

Confindustria Genova:

- a. accessibilità terrestre e marittima: viene evidenziata la strategicità dell'efficientamento della rete ferroviaria; la nuova diga foranea deve essere realizzata lungo tutto il bacino di Sampierdarena fino all'imboccatura di levante del porto per consentire l'espansione a mare delle attività portuali;
- b. potenziamento delle attività produttive: obiettivi e strategie devono agevolare l'insediamento di nuove attività produttive; la delocalizzazione dei depositi costieri in ambito portuale rappresenta un'opportunità per consolidare la polifunzionalità dello scalo; la richiesta di eventuali nuovi accosti crocieristici a Calata Gadda impone un'attenta co-pianificazione tra Comune e AdSP in modo da garantire delocalizzazione attuali aziende; il futuro PRP dovrebbe razionalizzare l'utilizzo del suolo demaniale eliminando le commistioni con attività non inerenti al settore (delocalizzazione dei circoli sportivi, Guardia di Finanza) e, contestualmente, garantire nuovi spazi operativi ed accosti adeguati per far fronte ad esigenze di mercato; PRP dovrebbe garantire compatibilità e sviluppo dei due differenti settori di cui si compone il distretto industriale ossia la riparazione navale e il refitting di grandi yacht;
- c. aree interazione porto città/ co-pianificazione: occorre chiarire a cosa si riferisce l'intervento "waterfront di levante" inserito nel Programma Straordinario; la pianificazione del cosiddetto "canale infrastrutturale" deve partire necessariamente da un'analisi delle esigenze concrete del tessuto produttivo del distretto e quindi prevedere investimenti infrastrutturali volti a soddisfare queste esigenze; l'ipotesi di una nuova viabilità ad uso pubblico interna al distretto industriale è in oggettivo contrasto con il traffico industriale oggi insistente sull'area; la co-pianificazione non deve determinare ulteriori sottrazioni di aree destinate ad attività portuali ma deve essere sviluppata come opportunità per trovare ipotesi di sviluppo portuale compatibili con il contesto urbano; in tal senso occorre valutare attentamente la futura destinazione di complessi ed edifici quali Hennebique, il compendio di Ponte Parodi, il complesso della Lanterna e la Centrale Enel, tenuto conto delle funzioni operative circostanti e delle esigenze portuali; vengono evidenziate profonde criticità circa l'ipotetica realizzazione di un percorso da Fiera a Lanterna in quanto interferente con le attività portuali lungo il percorso;
- d. ambiti esterni al demanio a servizio del porto: particolare rilevanza assume la pianificazione di connessioni di ultimo miglio, svincoli autostradali, aree indicate a servizi logistici; si auspica la realizzazione della ZLS anche al fine di incentivare e attirare la collocazione di attività industriali e logistiche compreso il ciclo dei vuoti; l'eventuale identificazione dell'area Cornigliano-Aeroporto come area di interazione porto-città da co-pianificare non può prescindere da un preventivo esame del nuovo piano industriale degli attuali gestori degli impianti nonché da quanto previsto dall'Accordo di programma del 2005 circa la destinazione di tale area;
- f. sostenibilità ambientale: il DPSS deve prevedere un piano per la de-carbonizzazione, per insediamento fonti energetiche alternative;

.....  


(Presidente)

**segue Comunicazione del Presidente**  
**presentata al Comitato di Gestione del 30 NOVEMBRE 2020**

**Protocollo n. 92 / 9 a) / 2020**

**Assarmatori:**

- a. accessibilità marittima e terrestre: il naviglio di progetto da prendere a riferimento per la nuova opera di protezione di Sampierdarena e Porto Storico non può essere inferiore ai 30.000 TEUs; sarebbe auspicabile tarare il progetto su dimensioni superiori di almeno il 35/40% rispetto a quanto indicato nel DPSS; si richiede di valutare nel DPSS un miglioramento dell'accessibilità della banchina Bettolo e un riscontro sugli interventi di connessione stradale e ferroviaria del terminal;
- e. operatività e vincoli: la pianificazione strategica dovrebbe individuare con priorità sistemi fisici tecnici tecnologici idonei a ridurre/eliminare interferenze tra porto e aeroporto per crescita dimensionale di entrambe le attività;
- f. sostenibilità ambientale: mancanza di riferimento allo "Shore Power Connection" - alimentazione navi da terra;


**Capitaneria di Porto di Genova:**

- a. accessibilità marittima e terrestre: necessità di porre in rilievo l'attenzione sullo sviluppo degli aspetti di viabilità portuale, quale elemento determinante per il miglioramento dell'efficienza del Porto di Genova.

**Concessionari/utenti:**

- a. accessibilità marittima e terrestre: in merito all'ipotesi di nuova diga per il bacino portuale di Genova, nel DPSS vengono riconfigurate solo le due imboccature di levante e di ponente ma non viene sviluppata una pianificazione strategica della nuova opera di difesa marittima atta anche a garantire passi marittimi adeguati per tutti i terminal operator posti nella parte mediana del bacino portuale di Sampierdarena; si richiede che le linee guida per la nuova opera marittima siano riviste e prevedano la riconfigurazione verso mare anche della parte centrale della diga; il DPSS non considera la necessità di garantire il mantenimento permanente nel tempo dei fondali alle quote di progetto con periodici lavori di monitoraggio e dragaggio; viene richiesto di verificare progettualmente la possibilità di prevedere nel nuovo piano di sistema portuale la realizzazione di una rampa di collegamento dalla sopraelevata verso le aree di Ponte Etiopia e nuovo accesso dal nuovo viadotto Bettolo verso la radice di Ponte Rubattino; viene altresì richiesto di migliorare la connessione ferroviaria di tutti i terminal di Sampierdarena;
- b. potenziamento attività produttive/operatività: si ritiene indispensabile sottolineare la necessità di pianificare interventi di consolidamento statico delle banchine e dragaggi sino ad almeno 14 m per le banchine di Ponte Etiopia, Ponte S. Giorgio e Ponte Rubattino del bacino di Sampierdarena di Genova; depositi chimici in porto non valorizzano la capacità produttiva dello scalo;
- d. ambiti esterni al demanio a servizio del porto: si ritiene opportuno inserire nel DPSS una mappatura delle aree esterne attualmente disponibili ed anche di quelle che in futuro

---

  
.....  
**(Presidente)**

**segue Comunicazione del Presidente**  
**presentata al Comitato di Gestione del 30 NOVEMBRE 2020**

**Protocollo n. 92 / 9 a) / 2020**


- potrebbero destinarsi a logistica e servizi portuali; è necessario che oltre a prevedere aree buffer e Zona Logistica Semplificata, nel DPSS si preveda altresì la localizzazione di parchi contenitori esterni alla circolazione portuale, necessari allo sviluppo dei traffici e alla loro sostenibilità, oltre che di magazzini per ricovero merci deperibili e groupage;
- f. sostenibilità ambientale: implementare l'obiettivo della sostenibilità con azioni finalizzate al maggior perseguimento dell'accettabilità sociale di funzioni e attività generalmente considerate pericolose (GNL, Chimici, etc.);
  - g. funzioni: è stato richiesto che il DPSS preveda per l'ambito territoriale di Genova ricompreso fra i Ponti S. Giorgio, testata Ponte ex Idroscalo, Ponte Rubattino e calata Giaccone la possibilità di operare sia traffici merci convenzionali, rotabili e containerizzate, sia rinfuse senza vincolo di aree da dedicare a tale ultima articolazione funzionale; la rappresentazione dello stato di fatto fa riferimento solo alla localizzazione della funzione petrolifera: si osserva che in considerazione della crescente diversificazione delle fonti di approvvigionamento sarebbe opportuno estendere la denominazione da "petrolifera ad energetica"; si sottolinea inoltre come l'attuale rappresentazione delle macrofunzioni dello stato di fatto non debba pregiudicare una diversa localizzazione futura;
  - h. obiettivi e strategie operative: implementare l'obiettivo della competitività con azioni finalizzate alla maggiore efficienza dell'Amministrazione, nell'ottica di rendere gli scali sempre più attrattivi per gli investitori; valorizzare tra le strategie le azioni per il completamento di opere ed infrastrutture avviate.

Nel seguito vengono sintetizzati, sempre per argomento, i riscontri alle sopraelencate osservazioni.

- a. L'accessibilità via terra e via mare è un tema strategico affrontato nel DPSS. Le opere infrastrutturali "lato terra", viarie e ferroviarie, previste per il breve - medio termine sono state assunte da piani e progetti ad oggi consolidati. Gli interventi urgenti del Programma Straordinario del Commissario che riguardano la viabilità e la rete ferroviaria danno attuazione e coerenza a numerosi interventi già previsti e programmati, che ridisegnano l'assetto complessivo del bacino di Sampierdarena e di Prà. Analogamente si conferma la necessità di dare attuazione alle connessioni via terra dei porti di Vado e Savona.

Per quanto riguarda il tema dell'accessibilità via mare, in primo luogo si evidenzia che l'elemento strategico contenuto nel DPSS è riconducibile alla necessità di adeguamento delle opere di protezione a mare. Con riferimento alle dimensioni della "nave di progetto" da considerare per la realizzazione della nuova opera di protezione di Genova, si condivide la necessità di sviluppare in fase di progettazione una valutazione circa le massime potenzialità dimensionali raggiungibili in coerenza con l'evolversi del mercato di riferimento, esplicitando tale necessità nei contenuti del DPSS. Le altre osservazioni relative al layout della nuova diga non competono la fase di pianificazione ma riguardano gli approfondimenti a livello di progettazione e pertanto non verranno recepite all'interno del DPSS. Il tema dei dragaggi, altro profilo di accessibilità marittima, con particolare riferimento agli accosti in banchina, è inteso in termini estensivi nel DPSS e comprende nuovi dragaggi, mantenimenti, monitoraggi, etc. Il tema del consolidamento statico delle banchine, segnalato da diversi stakeholder, si configura invece come un eventuale

---

  
.....  
**(Presidente)**

**segue Comunicazione del Presidente**  
**presentata al Comitato di Gestione del 30 NOVEMBRE 2020**

**Protocollo n. 92 / 9 a) / 2020**

approfondimento progettuale che potrà essere valutato solo in relazione agli specifici interventi che si renderanno necessari, non essendo riconducibile alla fase pianificatoria.

Con riferimento all'accessibilità terrestre, sebbene con la realizzazione dei sopraccitati interventi urgenti relativi a viabilità e rete ferroviaria si migliori significativamente il sistema di accesso al porto, adeguandolo alle nuove esigenze, è altresì previsto che nell'ambito degli approfondimenti tecnici propedeutici alla redazione dei Piani Regolatori per i porti di Genova e Savona-Vado sia effettuata una specifica valutazione circa la completezza e la tenuta di tale infrastrutturazione nel lungo periodo. In tale sede potranno essere previsti potenziamenti delle infrastrutture terrestri da recepire nei singoli PRP.

- b. Con riferimento al potenziamento delle attività produttive, si conferma l'obiettivo di favorire l'insediamento di nuove attività produttive, sia in ambito strettamente portuale, sia negli ambiti limitrofi o retrostanti il porto, tra i quali la Zona Logistica Semplificata. Confermando l'impegno di AdSP nel cercare attivamente una soluzione per i depositi chimici in ambito portuale, reso evidente dal percorso in atto a livello pianificatorio e tecnico/ambientale circa diverse ipotesi localizzative, si precisa che la delocalizzazione sarà in ogni caso approfondita e adeguatamente rappresentata nel nuovo Piano Regolatore di Genova all'interno del quale verranno definite le macro-funzioni che caratterizzano i diversi ambiti portuali. Sebbene sia confermata a livello strategico la possibilità di incrementare gli accosti crocieristici, anche a valle dei necessari approfondimenti sul mercato da svilupparsi in sede di studi preliminari alla redazione dei PRP, lo sviluppo di nuove soluzioni tecniche in tal senso riguarda il successivo livello di pianificazione.

L'esigenza di razionalizzare l'utilizzo delle aree del distretto di costruzione e riparazione navale, già rilevata ai tempi di redazione del PRP vigente e nuovamente evidenziata dal comparto industriale in relazione al DPSS con particolare riferimento allo spostamento dei circoli nautici sportivi di Molo Giano /Calata Marconi, dovrà essere oggetto di un'opportuna riflessione tra ADSP e Comune di Genova da sviluppare in sede di redazione del Piano Regolatore Portuale di Genova.

Circa la compatibilità e lo sviluppo dei due differenti settori di cui si compone il distretto industriale ossia la riparazione navale e il refitting di grandi yacht, tale elemento sarà oggetto di adeguati approfondimenti nell'ambito degli studi specialistici propedeutici alla redazione dei PRP dei singoli porti.

- c. Per quanto concerne il tema di interazione città - porto e co-pianificazione, si rileva quanto segue. In primo luogo, per le aree di Levante del porto di Genova il DPSS conferma alcuni obiettivi già consolidati, quali a titolo esemplificativo il tema del canale infrastrutturale che collega le aree fieristiche a Calata Gadda. Le soluzioni progettuali saranno approfondite in una fase successiva, in modo che si intersechino e si sovrappongano le esigenze portuali e quelle urbane. Si intende pertanto confermare le esigenze portuali di razionalizzazione, miglioramento dell'operatività, sicurezza e accessibilità e coniugarle con l'ipotesi di un collegamento urbano, da pensare eventualmente in quota per evitare interferenze con la viabilità portuale. Per quanto riguarda la destinazione di alcuni importanti edifici e compendi in ambito portuale, si ricorda che per alcuni di essi (Hennebique e Ponte Parodi) gli strumenti attuativi vigenti ne hanno già delineato il quadro di riferimento funzionale. Per quanto concerne invece la centrale ex Enel, qualsiasi previsione di utilizzo della stessa, che non è oggetto del presente livello di pianificazione strategica ma potrà

.....  


.....  
**(Presidente)**



**segue Comunicazione del Presidente**  
**presentata al Comitato di Gestione del 30 NOVEMBRE 2020**

**Protocollo n. 92 / 9 a) / 2020**

essere individuata nell'ambito del nuovo PRP, terrà sicuramente conto del contesto operativo nel quale lo stesso edificio è collocato, oltre che dei profili di security e accessibilità.

- d. Un ulteriore elemento di interazione riguarda anche tutti gli aspetti legati alle interferenze porto/aeroporto, richiamati da diversi operatori portuali, che rappresenta una condizione su cui avviare confronti e progettualità. A tale proposito sono già stati avviati opportuni confronti con Enac che potranno dar luogo a specifici tavoli tecnici per la verifica della compatibilità tra lo scenario di sviluppo portuale e le operazioni di volo dell'aeroporto di Genova e il coordinamento, nel rispetto del pubblico interesse comune a entrambe le Parti, delle attività idonee a contemperare le diverse esigenze economiche ed operative degli scali marittimo ed aereo, gestendo le eventuali interferenze con interlocuzioni dirette tra le due Amministrazioni contraenti.
- e. Con riferimento agli ambiti esterni al demanio a servizio del porto, si conferma l'intenzione strategica di cogliere l'opportunità offerta dalla modifica normativa introdotta che apre le riflessioni al sistema logistico esterno al confine portuale, con particolare riferimento a connessioni di ultimo miglio, svincoli autostradali, aree dedicate a servizi logistici e all'autotrasporto. La ZLS e le aree buffer sono solo alcune delle soluzioni che potranno trovare idoneo approfondimento nei nuovi Piani Regolatori Portuali nei quali dovranno anche essere individuati gli strumenti più idonei per la gestione di tali sistemi logistici complessi. La proposta di co-pianificazione dell'area Cornigliano-Aeroporto è da riferirsi alle aree che ad oggi, sulla base degli accordi vigenti, non rientrerebbero nella disponibilità di AdSP, al fine di poterle recuperare anche ad usi portuali. Occorrerà valutare la possibilità, in relazione ai futuri utilizzi conseguenti anche agli interventi di imminente realizzazione, di riportare all'interno del demanio marittimo almeno, in primo luogo, le aree dagli stessi interessate.
- f. Per quanto riguarda le questioni ambientali ed energetiche evidenziate, la redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema in parallelo con il Documento di pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali (DEASP) ha consentito di condividere obiettivi, strategie e linee generali, sia per gli aspetti di riduzione delle emissioni di carbonio, sia per l'incremento dell'uso di fonti di energia rinnovabili da parte delle attività portuali. Questi aspetti, già presenti nelle linee strategiche del piano, saranno ulteriormente approfonditi nei contenuti stessi dei PRP di scalo e nei processi di Valutazione Ambientale Strategica che sarà avviata per gli stessi. Anche il tema dell'accettabilità sociale in relazione ad alcuni specifici ambiti di attività è un tema rilevante e già affrontato parallelamente alla redazione del DPSS; la sua importanza potrà essere meglio evidenziata anche nelle linee di indirizzo. L'elettrificazione delle banchine è una delle azioni già poste in essere da AdSP nelle diverse componenti del sistema e troverà conferma anche nei nuovi strumenti pianificatori.
- g. Per quanto concerne il tema delle funzioni, si rammenta che le stesse non sono oggetto di localizzazione in sede di DPSS ma in sede di Piano Regolatore Portuale.
- h. Circa gli obiettivi e le strategie, in diverse osservazioni sono emersi i temi della flessibilità e dell'efficienza amministrativa. Nel DPSS se ne è condivisa l'importanza strategica, per favorire



.....  
**(Presidente)**

**segue Comunicazione del Presidente**  
**presentata al Comitato di Gestione del 30 NOVEMBRE 2020**

**Protocollo n. 92 / 9 a) / 2020**

l'operatività portuale e la flessibilità rispetto alle mutate esigenze, ai fini dell'aumento della competitività del Sistema. Infatti, nel DPSS la strategia operativa della Flessibilità (potenziare l'efficienza degli strumenti normativi e di gestione del sistema) viene indicata come strumento utile ad aumentare la competitività del Sistema anche attraverso un efficientamento dei sistemi di Gestione. I nuovi PRP conterranno l'individuazione di macro-funzioni per il territorio del sistema portuale e forniranno le indicazioni normative il più possibile flessibili ed in grado di rispondere ai continui mutamenti del mercato, sempre con attenzione agli eventuali effetti ambientali.

Acquisite suddette osservazioni, in data 13 marzo 2020, con nota Prot. 7781, la proposta di DPSS è stata trasmessa a tutti i comuni interessati del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (Bergeggi, Vado Ligure, Quiliano, Savona, Albissola Marina, Albisola Superiore, Genova), al fine di consolidare il confronto con gli stessi e acquisire quindi i pareri previsti ai sensi dell'art. 5 comma 1 quater lettera a) della L.84/94.

A seguito della trasmissione della proposta di Documento Strategico, si è avviato con i Comuni un percorso di confronto su osservazioni e criticità sollevate dagli stessi, tramite diversi incontri istituzionali e tecnici.

Si precisa che tale percorso è stato finalizzato a chiarire i due livelli del nuovo quadro pianificatorio, consolidare alcuni obiettivi e indirizzi strategici e a esaminare elementi di dettaglio del documento, sia concernenti l'assetto territoriale dei porti e gli impegni già assunti dall'amministrazione portuale, sia relativi alla nuova proposta pianificatoria, con particolare riferimento alle aree di interazione porto/città e alle ipotesi di co-pianificazione.

Nel seguito si sintetizzano per ogni comune interessato, gli aspetti più salienti, dal punto di vista pianificatorio, dei confronti intervenuti, specificando che le Amministrazioni Comunali, in linea generale, hanno evidenziato la necessità di meglio precisare la cartografia per una più rispondente lettura del territorio.

Comune di Bergeggi

Nell'ambito dei confronti emergono tre tematiche che il Comune considera rilevanti, anche ai fini del DPSS:

- l'utilizzo del parcheggio in prossimità del nuovo svincolo San Nicolò che rappresenta una risorsa irrinunciabile per il Comune a servizio del turismo balneare; l'Amministrazione comunale chiede che la destinazione d'uso dell'area possa essere mantenuta a servizio del turismo balneare con la riqualificazione complessiva del sito con opere di interposizione tra il porto e l'area marina protetta;
- le criticità collegate alla movimentazione ferroviaria del terminal ubicato nel comune di Bergeggi, a causa dell'inquinamento acustico percepito dalla cittadinanza e dai turisti; il Comune ribadisce la necessità di proporre progetti che forniscano soluzioni ambientali per mitigare l'interazione città - porto. Viene confermata la consapevolezza del ruolo del porto in termini di sviluppo

.....  


.....  
**(Presidente)**

**segue Comunicazione del Presidente**  
**presentata al Comitato di Gestione del 30 NOVEMBRE 2020**

**Protocollo n. 92 / 9 a) / 2020**

economico e occupazionale, anche alla luce dei lavori di messa in sicurezza del molo sovraflutti, ma è richiesto espressamente il rispetto delle caratteristiche naturali e funzionali del contesto territoriale di Bergoggi tutelando adeguatamente sia la parte marina (Area marina protetta di Bergoggi), sia le attività urbane e turistiche, soprattutto dall'inquinamento acustico.

- l'attuazione di iniziative per l'efficientamento energetico.

Riscontro

Le richieste sono in linea con gli obiettivi del DPSS e gli approfondimenti necessari per la riduzione dell'inquinamento acustico (essendo l'area all'interno di una gola naturale che amplifica i rumori) potranno dar luogo ad azioni da prevedere nella documentazione per la Valutazione Ambientale Strategica che sarà sviluppata in relazione al PRP del porto di Savona-Vado.

Comune di Vado Ligure (principali osservazioni incontri e note successivamente pervenute Prot. 23983 del 12.11.2020).

I principali temi trattati sono stati i seguenti:

- l'assetto della viabilità attuale presenta criticità che potrebbero essere mitigate innanzi tutto tramite la realizzazione degli interventi già oggetto di impegno da parte di AdSP in forza dell'accordo di programma 2008; la conferma di tali impegni, non esplicitamente indicati nel DPSS, costituisce un importante riferimento; viene segnalato che allo stato attuale non è prevista la realizzazione, davanti ai varchi doganali, di una grande rotatoria in grado di smistare il traffico verso tutte le direttrici, ma che tale risultato potrebbe essere ottenuto se venisse recepita la soluzione progettuale proposta dal Comune, che prevede un piccolo sbancamento della collina lato sud ed il collegamento con le altre arterie dirette alle grandi direttrici, compresa la futura nuova strada in sponda destra del torrente Segno. Il Comune chiede che sia richiamato esplicitamente lo Studio preliminare predisposto per conto del Comune di Vado Ligure dalla IGEAS Engineering S.r.l., avente ad oggetto la "Analisi della situazione della viabilità in ambito comunale e portuale in relazione alla situazione attuale e previsionale", già inviato in via informale agli Uffici di AdSP;
- occorrono interventi per mitigare l'impatto acustico sia del traffico pesante (zona Porto Vado) sia del traffico ferroviario (Porto Vado e Via Sabazia - passaggio a livello) per la tutela della cittadinanza;
- è stata individuata in ambito urbano (all'esterno dell'ambito portuale/demaniale) una grande area "di interazione porto città da co-pianificare" nella quale la pianificazione sarà soggetta al parere di AdSP (art.5, comma 1 ter, legge 84/94); l'area comprende le aree Alkion, ex OCV, Bossarino, Motorizzazione, Infineum, Esso, Piazza S.G. Battista, zona S16, Molo 8.44, VIO, San Genesio e TRI; relativamente a quest'area - che si suppone coincida con quella nella quale sarà istituita la Zona Logistica Semplificata (ZLS) di cui all'art. 7 della L. 130/2018, si ritiene che il DPSS debba anticipare, almeno a grandi linee, i principali contenuti della pianificazione;

---

  
.....  
(Presidente)

**segue Comunicazione del Presidente**  
**presentata al Comitato di Gestione del 30 NOVEMBRE 2020**

**Protocollo n. 92 / 9 a) / 2020**

- rispetto a quanto riportato nell'allegato 4 dell'aggiornamento 2018 dell'accordo di programma, il tracciato degli oleodotti non è coerente e non viene evidenziata la parziale demolizione del pontile petroli;
- per quanto riguarda il fronte urbano, viene richiesto che la passeggiata di Porto Vado sia indicata nel DPSS quale ambito di interazione città porto (in verde) e non come ambito portuale (in blu);
- l'analisi delle aree retroportuali è totalmente geo acentrica; il collegamento ferroviario da Savona e il ruolo del monregalese sono ignorati.

Riscontro

Gli impegni previsti all'interno dell'Accordo di programma della Piattaforma e del suo aggiornamento sono integralmente confermati e sarà verificato che gli stessi siano specificamente richiamati nel DPSS. Si condivide l'opportunità di mantenere la distinzione tra l'accessibilità portuale dal casello autostradale fino all'ingresso al porto e la viabilità urbana eliminando, per quanto possibile, ogni interferenza.

Circa l'impatto acustico, si ricorda che la sostenibilità ambientale delle attività portuali è uno dei principali obiettivi per lo sviluppo del sistema portuale. Si verificherà pertanto che sia esplicitata a livello di obiettivi la necessità di mitigazione di interferenze e impatti, rimandando però le proposte progettuali alla fase successiva di pianificazione, rappresentata dai PRP di scalo.

Con riferimento alla zona di co-pianificazione della ZLS, si precisa in primo luogo che la rappresentazione grafica della stessa all'interno del DPSS era da considerarsi meramente indicativa.

Il Piano di Sviluppo Strategico della ZLS, in via di finalizzazione, conterrà una perimetrazione della ZLS la cui puntuale definizione sarà individuata, come per gli altri siti retroportuali individuati dall'art.7 della Legge 130/2018, a seguito dell'approvazione del suddetto Piano (e dei criteri di perimetrazione ivi contenuti) e quindi dell'interlocuzione da avviare tra il Comitato di Indirizzo della ZLS, le Regioni e i Comuni su cui insistono detti siti retroportuali. All'interno del DPSS, rispetto all'originaria impostazione della ZLS quale area da co-pianificare si propone di trattare il tema in questione, rimandando a quanto previsto dalle nuove normative intervenute e dalla Legge 130/2018, nonché dal piano strategico sopraccitato, eventualmente indicando che il tema della co-pianificazione potrà essere affrontato puntualmente dalle Amministrazioni, laddove, al fine di consentire lo sviluppo di attività connesse al contesto portuale, si rendesse necessario attivare specifici strumenti di concertazione. Tali strumenti inoltre potrebbero riguardare le aree interessate dallo sviluppo di interventi di ultimo miglio in considerazione della strategicità che le stesse assumono come interconnessioni tra la mobilità portuale e urbana.

Sebbene in base alle norme vigenti la circoscrizione portuale sia ricompresa tra il molo di sottoflutti e molo di sovraflutti, in direzione est - ovest, per Porto Vado saranno meglio descritte le aree di co-pianificazione sulla base delle richieste avanzate dal Comune, pur in coerenza con l'impostazione complessiva del Documento Strategico.

L'analisi delle aree retroportuali sarà opportunamente integrata con riferimento al porto di Savona-Vado, a livello strategico nel DPSS e con un maggiore livello di approfondimento nel Piano Regolatore Portuale di prossima redazione.



.....  
**(Presidente)**

**segue Comunicazione del Presidente**  
**presentata al Comitato di Gestione del 30 NOVEMBRE 2020**

**Protocollo n. 92 / 9 a) / 2020**

Comune di Quiliano (incontri e note giugno/novembre 2020).

Vengono segnalate le seguenti questioni:

- il carico di traffico portuale in attraversamento nel Comune, sia su gomma (nuovo casello e strada di scorrimento) che su ferro richiede una attenta valutazione della mitigazione degli impatti indotti; ad oggi sono da tenere in considerazione i limiti prestazionali della linea ferroviaria e le criticità del sistema viario, non ancora realizzato in attuazione all'Accordo di Programma;
- sul territorio comunale sono disponibili aree di riconversione industriale, legate alla chiusura di attività nel corso degli ultimi decenni, censite nell'ambito del "Progetto di riconversione e riqualificazione industriale"; tali aree sono servite in modo efficace dalle infrastrutture di trasporto che si snodano sul territorio; l'amministrazione comunale intende valutare compiutamente la complementarietà logistica delle aree in questione con le attività portuali della nuova piattaforma al fine di definire processi di pianificazione territoriale coerenti;
- le criticità legate agli aspetti di esondabilità (in particolare per il Rio Pilalunga) in considerazione della presenza del deposito Sarpom, e delle relative servitù, risulta attualmente in contrasto con le scelte urbanistiche del PUC vigente; considerato il recente rilascio di titolo concessorio pluriennale in capo a Sarpom, il Comune di Quiliano evidenzia che si rende necessario un intervento di mitigazione in termini di sicurezza idrogeologica mediante la realizzazione delle opere previste per la messa in sicurezza delle aree dal Rio Pilalunga già inserito nel Programma delle Opere Pubbliche. A riguardo è già stata formulata domanda di finanziamento alla Regione (progetto considerato ammissibile, ma non finanziato per mancanza di risorse) e al Ministero.

Riscontro

Il tema degli impatti ambientali, come già evidenziato in relazione ad altri Comuni, sarà sicuramente oggetto di approfondimenti da parte di AdSP, in coerenza con gli obiettivi del DPSS.

Con riferimento alle criticità evidenziate in merito a Sarpom, sebbene le aree in questione non rientrino nella pianificazione di competenza di AdSP, nell'ambito degli approfondimenti che saranno sviluppati per la successiva fase pianificatoria, saranno avviati specifici confronti con la società Sarpom.

Comune di Savona (incontri e delibera del 5 novembre 2020 n.141).

Gli aspetti più rilevanti da chiarire o da approfondire emersi dall'esame del DPSS riguardano:

1) Tema aree portuali/aree di interazione porto-città.

Il confine proposto comprende come aree portuali alcune aree che ad oggi sono considerate "urbane" rispetto al loro utilizzo (ad esempio la fascia verso il confine a Levante della città) ed altre sulle quali vi sono attese ed impegni derivanti da accordi pregressi (ad esempio le aree sotto il Priamar) e per tali aree viene richiesta la possibilità che vengano classificate come aree di interazione città - porto (campite in verde). Dato il simbolo di co-pianificazione rappresentato in

.....  


(Presidente)

**segue Comunicazione del Presidente**  
**presentata al Comitato di Gestione del 30 NOVEMBRE 2020**

**Protocollo n. 92 / 9 a) / 2020**

corrispondenza delle funivie nel DPSS, viene inoltre richiesto che lo stesso riconosca la valenza più ampia dell'area, e non solo il recupero delle Funivie, e venga adeguata di conseguenza la cartografia. In termini più generali, viene richiesto di concertare la pianificazione di tutte quelle aree che, per caratteristiche e ubicazione, non sono ricomprese all'interno della cinta doganale e di quelle per le quali specifici Protocolli di Intesa sottoscritti e atti di pianificazione prevedono recupero a funzioni urbane.

**2) Questioni infrastrutturali.**

Viene richiesto che siano evidenziate graficamente le diverse categorie di viabilità e le connessioni, sia esistenti sia di progetto, senza ambiguità tra urbana e portuale. Deve emergere con evidenza il fatto che l'esistenza di una sola accessibilità al porto determina gravi ripercussioni sulla viabilità urbana. Viene rimarcata l'importanza dell'Aurelia bis e di un corretto svincolo della stessa.

Sempre in tema di infrastrutture, con riferimento alla rete ferroviaria, viene richiesto che sia meglio descritta la funzionalità dell'area di Parco Doria, strategica per la parte ferroviaria.

Viene richiesta un'analisi più approfondita delle interazioni e connessioni della viabilità stradale e ferroviaria di ultimo miglio con la viabilità urbana allo scopo di garantire sia la funzionalità di tali connessioni che la sostenibilità delle scelte operate nel perseguimento di un equilibrato rapporto con la città.

**3) Funzioni portuali.**

Il Comune di Savona chiede che vengano precisati nel DPSS alcuni aspetti di dettaglio relativi alle funzioni portuali, in ragione della delicatezza dell'insediamento di alcune attività in aree portuali prossime ad aree urbane sensibili, in funzione della compatibilità delle stesse con le aree urbane (viene citato il caso del bitume).

**4) Sostenibilità ambientale.**

Viene evidenziata la necessità di approfondire le questioni ambientali ed energetiche in ambito portuale e le interazioni con il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale, approfondendo in che modo e su quali temi l'Amministrazione Comunale verrà interessata.

Riscontro

1) Circa il tema dell'identificazione delle aree portuali e di interazione porto città si ricorda la valenza simbolica dei cerchi di co-pianificazione utilizzati nelle rappresentazioni del DPSS e si concorda di predisporre un dettaglio planimetrico di approfondimento che meglio espliciti le aree da co-pianificare, tenuto conto delle richieste del Comune di Savona, fatto salvo il principio per il quale la circoscrizione portuale è ricompresa tra il molo di sottoflutti e molo di sovraflutti, in direzione est-ovest, e fatta salva una coerenza generale delle rappresentazioni del DPSS.

2) Circa i temi infrastrutturali è pienamente condivisa la necessità di evidenziare senza ambiguità le criticità dello stato attuale e la necessità strategica di completare e migliorare l'accessibilità al porto (anche attraverso l'utilizzo dell'Aurelia bis) così come di ricercare aree per la sosta e la regolamentazione del traffico pesante da e per il porto. La condivisione di tale impostazione tra Comune di Savona e ADSP può rafforzare la portata della richiesta, anche a livello nazionale.

Si conferma la strategicità di Parco Doria, considerato l'obiettivo di incrementare il trasporto su ferro e ridurre quello su strada. Verrà verificata adeguata rappresentazione del tema in sede di DPSS e nella successiva fase di pianificazione. Si evidenzia altresì che un'analisi più dettagliata dei

.....  


(Presidente)

**segue Comunicazione del Presidente**  
**presentata al Comitato di Gestione del 30 NOVEMBRE 2020**

**Protocollo n. 92 / 9 a) / 2020**

collegamenti con il mercato di riferimento sarà sviluppata nell'ambito degli studi propedeutici alla redazione dei PRP di Savona-Vado e Genova, considerando la dimensione complessiva del sistema portuale e le sue direttrici di riferimento.

- 3) In merito alla declinazione funzionale, si precisa che la stessa non è contemplata all'interno del DPSS ma compete, ai sensi della normativa vigente, all'articolazione dei Piani Regolatori dei singoli porti e quindi alla fase di approfondimento successiva. In tale sede il Comune di Savona sarà nuovamente coinvolto nel processo di Valutazione Ambientale Strategica che accompagna la redazione del Piano Regolatore Portuale in cui sarà sviluppato il tema delle funzioni portuali e relativi impatti.

Comune di Albissola Marina.

I temi principali sui quali si è sviluppato il confronto sono i seguenti:

- accessibilità viaria: viene richiesto che siano recepiti dal DPSS gli ultimi aggiornamenti del progetto di Aurelia Bis;
- viene richiesto di approfondire e sviluppare la riqualificazione della fascia litoranea compresa tra rio Termine e la Passeggiata degli Artisti e di esplicitare tale necessità già nel documento del DPSS al fine di poter ipotizzare interventi da parte del Comune stesso.

Riscontro

Si conferma la strategicità del tema dell'Aurelia bis e verrà verificato che il tema sia adeguatamente rappresentato nel testo del DPSS.

Si conferma l'esigenza di riqualificazione della fascia litoranea, ricordando che la stessa dovrà trovare compatibilità con le primarie attività del porto commerciale, con particolare riferimento all'accessibilità marittima.

Comune di Albisola Superiore (incontri e nota del settembre 2020).

Gli aspetti più rilevanti trattati nell'ambito degli incontri hanno riguardato:

- la strategicità dell'Aurelia bis e relative connessioni; il Comune sta studiando un collegamento diretto tra l'autostrada e la nuova "Aurelia bis"; il progetto della nuova infrastruttura è stato studiato dalla Soc. Infrastrutture Liguria, in forza di un protocollo di intesa del maggio del 2013 tra la Regione Liguria, la Provincia di Savona e i Comuni di Albisola Superiore e di Albissola Marina. Rimangono ancora da definire le soluzioni progettuali ottimali della rampa di raccordo tra l'Aurelia bis e l'accesso al porto di Savona, su cui i due comuni si sono già espressi e che sono ad oggi allo studio di ANAS;
- l'individuazione di aree da destinare a zona servizi per i mezzi pesanti, quali parcheggio temporaneo, rifornimento, etc. (tra cui l'area Ginocchio, attualmente area distributore carburante, utilizzata in parte come area di cantiere ma idonea ad essere di servizio per l'autotrasporto e già ammissibile dal punto di vista urbanistico e altre in fregio alla SSP 334 - Strada del Sassello);
- eventuale alternativa al ribaltamento del casello autostradale (vi sono ad oggi tre soluzioni sul tavolo ancora in fase di confronto, di cui è stato inviato materiale illustrativo). La proposta di

---

  
.....  
(Presidente)

**segue Comunicazione del Presidente**  
**presentata al Comitato di Gestione del 30 NOVEMBRE 2020**

**Protocollo n. 92 / 9 a) / 2020**

ribaltamento del casello (di Infrastrutture Liguria, ora IRE) nasce da un Protocollo di intesa del maggio 2013 tra Anas, le Albissole e la Regione. Successivamente il Comune ha proposto una versione alternativa alla Regione Liguria conseguenza delle modifiche della Variante al Piano di bacino. Tale soluzione, che riduce l'impatto del casello sul territorio di Albisola, risulterebbe ad oggi l'unica percorribile.

Riscontro

Come già evidenziato si conferma la strategicità del tema dell'Aurelia bis e relative connessioni, cui deve corrispondere adeguata rappresentazione in sede di DPSS. Le ipotesi progettuali citate saranno oggetto di adeguati approfondimenti nell'ambito di studi specialistici propedeutici alla redazione del PRP di Savona-Vado.

Comune di Genova

Il Comune di Genova, nel quadro di una generale condivisione del DPSS, evidenzia gli aspetti più rilevanti da chiarire o da approfondire a valle dell'esame del documento per una stesura finale e condivisa dello stesso:

1) Quadro pianificatorio vigente sovraordinato.

Viene richiesto che vengano inseriti i riferimenti aggiornati rispetto agli strumenti pianificatori vigenti sovraordinati (PTCIP ACL, effetti variante 2018 Sestri Ponente e PTC della Costa, variante 2014).

Vengono, altresì, evidenziate l'importanza del patrimonio architettonico vincolato presente in ambito portuale, rispetto al quale eventualmente avviare forme di copianificazione tra Comune e tutti gli altri enti potenzialmente coinvolti a tal fine preposti e l'importanza del vincolo aeroportuale rispetto alle attività esistenti e alle previsioni di sviluppo del contesto portuale.

2) Stato di attuazione del quadro pianificatorio vigente.

Il Comune di Genova richiama lo stato di attuazione del PRP 2001 (Accordi di Programma, Intese, Progetti Unitari) e l'Intesa ex Art. 38 LUR rilasciata da AdSP sul PUC del 2015) e chiede che vengano formalmente assunti nel DPSS i contenuti dell'Intesa ex Art. 38, c2, lett. f. della LUR sottoscritta tra Comune e AdSP nel corso dell'iter di approvazione del PUC del 2015 e nello stesso recepita, anche per meglio confermare gli accordi già in essere.

Inoltre per quanto riguarda il PUC vigente, si chiede che vengano esplicitati gli aspetti presenti nel Documento degli Obiettivi che hanno rilevanza rispetto al DPSS, quali gli obiettivi dedicati allo sviluppo economico del porto e delle infrastrutture e in particolare il "Tema A: Sviluppo Socio-Economico e delle Infrastrutture", con riferimento all'Obiettivo A1-Potenziamento delle infrastrutture di relazione nord-sud ed est-ovest ed all'Obiettivo A3 Incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo ed il "Tema B: Organizzazione Spaziale della Città e Qualificazione dell'immagine Urbana", con riferimento all'Obiettivo B5 Rafforzamento del rapporto con il mare. Gli uffici del Comune segnalano pertanto l'opportunità di evidenziare la coerenza delle previsioni del DPSS con gli Obiettivi di sviluppo economico e portuale del PUC, sia per quanto riguarda il Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale - con particolare riferimento alle connessioni di Area Vasta - sia per quanto riguarda il singolo scalo genovese.

3) Assetto Territoriale del Sistema Portuale.

Il Comune di Genova chiede che venga data maggiore evidenza alla riorganizzazione e riqualificazione del sistema portuale infrastrutturale di Ultimo Miglio, sia da terra sia da mare, anche alla luce del Decreto Genova (Legge 130/2018).



.....  
(Presidente)



**segue Comunicazione del Presidente**  
**presentata al Comitato di Gestione del 30 NOVEMBRE 2020**

**Protocollo n. 92 / 9 a) / 2020**

Chiede inoltre che vengano allineati i contenuti del DPSS con i più aggiornati documenti programmatori e progettuali, relativi all'accessibilità da terra, da mare e rispetto alle attività logistiche.

4) La perimetrazione delle aree portuali e delle aree di interazione porto-città.

Il Comune di Genova chiede alcuni chiarimenti rispetto alla definizione delle aree di copianificazione.

Si procede quindi all'analisi congiunta delle planimetrie elaborate dal Comune di Genova finalizzate ad individuare le criticità che saranno eventualmente da rettificare in sede di redazione definitiva del documento di cui trattasi. Nello specifico si tratta ad esempio di rettificare l'indicazione dell'area di Voltri, fra l'Aurelia e il parco ferroviario Voltri mare, area strategica per la C.A. da demandare a copianificazione, da area portuale a area portuale ad usi urbani, e di confermare l'indicazione ad usi urbani delle altre aree portuali secondo quanto sottoscritto in sede di Intesa ex Art. 38, c2, lett. f) della LUR.

Vengono richiesti alcuni chiarimenti circa l'area di copianificazione ipotizzata nel DPSS presso la Valpolcevera e la relativa destinazione a Zona Logistica Semplificata - ZLS, ritenendo tale rappresentazione poco confacente, né pienamente coerente con l'attuale impostazione della ZLS. Mentre conferma tale possibilità per le aree ex Ilva, sempre qualora se ne concretizzassero i presupposti fra i soggetti competenti in merito.

Segue il riscontro con ordine rispetto ai punti sopra indicati.

1. Si prende atto circa l'opportunità di esplicitare i riferimenti più aggiornati, rispetto al quadro pianificatorio sovraordinato, al fine di rendere coerenti i contenuti del DPSS con i sopraccitati piani. Ricorda al contempo che intende trattare gli aspetti inerenti alla conformità agli strumenti urbanistici a livello di PRP di scalo. AdSP conferma la rilevanza del patrimonio storico architettonico, che potrà eventualmente essere valorizzato a livello di PRP anche al fine di migliorare l'interazione tra il processo produttivo portuale e le aree urbane.

Rispetto al vincolo aeroportuale AdSP ribadisce l'impegno dell'Amministrazione ad affrontare la tematica in oggetto in relazione agli scenari di sviluppo che verranno delineati nei futuri PRP, anche avviando tavoli di approfondimento e confronto con gli Enti competenti.

2. Si verificherà che nel DPSS sia fatto esplicito riferimento al documento degli obiettivi del PUC, con particolare riferimento a quelli correlati alle attività portuali.

3. AdSP conferma, nel prendere atto di quanto segnalato, che per detti aspetti saranno aggiornati i pertinenti riferimenti nei documenti progettuali e programmatori, già assunti nel documento trasmesso, dando evidenza di quanto accaduto nel corso del 2020 nel DPSS qualora pertinente a livello strategico, rimandando invece i riferimenti di carattere urbanistico e di dettaglio ai successivi PRP.

4. AdSP precisa che la proposta di aree da co-pianificare vuole mettere in evidenza a livello di DPSS gli ambiti per i quali, date le dinamiche in essere e i possibili scenari di sviluppo, si ritiene necessario, oltre a quanto indicato rispetto alla competenza pianificatoria prevalente, che a livello di PRP di scalo vengano individuati percorsi di pianificazione e progettazione condivisi tra le diverse amministrazioni.

Con riferimento alla Zona Logistica Semplificata - ZLS, AdSP evidenzia come la rappresentazione della stessa in sede di DPSS discenda dai primi ragionamenti della seconda metà del 2019. Da allora sino ad oggi il tavolo della ZLS, con particolare riferimento alla redazione del documento strategico, si è aggiornato in diversi momenti, sviluppando il tema della "perimetrazione" in maniera differente rispetto a quanto originariamente condiviso, ciò anche a seguito di intervenute modifiche normative. Ad oggi, infatti, l'impostazione del documento strategico della ZLS non individua nel territorio comunale una specifica area da pianificare anche in funzione dello sviluppo della stessa ZLS ma, al fine di agevolare al

.....  


(Presidente)

**segue Comunicazione del Presidente**  
**presentata al Comitato di Gestione del 30 NOVEMBRE 2020**

**Protocollo n. 92 / 9 a) / 2020**

massimo le possibili scelte imprenditoriali, prevede una perimetrazione a maglie larghe. Tale perimetrazione trova il suo fondamento nella attuale caratterizzazione/destinazione urbanistica delle aree, che potrà essere utilmente sfruttata al fine di insediare attività per le quali venga dimostrata la sussistenza di un nesso economico-funzionale con il porto. Nel DPSS si potrà pertanto trattare il tema della ZLS, rimandando a quanto previsto dalle nuove normative intervenute, dalla Legge 130/2018, nonché dal piano strategico relativo alla stessa nella versione definitivamente condivisa, eventualmente indicando che il tema della copianificazione potrà essere affrontato puntualmente dalle Amministrazioni, laddove, al fine di consentire lo sviluppo di attività connesse al contesto portuale, si rendesse necessario attivare strumenti di concertazione.

Tali strumenti inoltre potrebbero riguardare le aree interessate dallo sviluppo di interventi di ultimo miglio in considerazione della strategicità che le stesse assumono come interconnessioni tra la mobilità portuale e urbana.

Isomar, Unione Utenti del porto di Savona Vado e Unione Industriali Provincia Savona/Terminalisti.

Sono infine pervenute ulteriori osservazioni da parte di Isomar, Unione utenti del porto di Savona Vado e Unione Industriali della Provincia di Savona, Sezione Terminalisti.

Con riferimento al bacino storico di Savona, la ristrettezza degli spazi e la diversificazione dei traffici portano a richiedere soluzioni di medio e lungo termine che consentano un adeguamento delle banchine e dei correlati spazi attraverso la rimodulazione delle opere di protezione a mare che tenga conto, tra l'altro, delle mutate dimensioni del naviglio, traguardando i prossimi anni.


Con riferimento al bacino di Vado Ligure si conferma la stringente necessità di procedere con gli interventi sull'opera di protezione a mare, di realizzare una darsena adeguata ai servizi tecnico nautici al fine di migliorare la sicurezza della navigazione e ripensare a coordinamento e messa a sistema delle aree retroportuali, prevedendo l'eventuale conversione di vecchie aree industriali esistenti a beneficio delle attività a servizio del porto.

A riscontro di tali osservazioni, circa l'esigenza espressa per il bacino storico di Savona, la stessa risulta coerente con l'obiettivo di aumento della competitività del sistema portuale e risponde alla strategia relativa al miglioramento dell'accessibilità del porto. Nel DPSS verrà meglio esplicitata l'esigenza di razionalizzazione e ampliamento degli spazi e delle banchine del porto di Savona-Vado. Le proposte di definizione progettuale per Savona e Vado saranno oggetto di opportuni approfondimenti tecnici, ambientali, economici e nautici nell'ambito degli studi propedeutici alla redazione del PRP di Savona-Vado.

*A conclusione del percorso partecipativo sopradescritto e in esito allo stesso, le strutture competenti di AdSP hanno iniziato ad apportare revisioni non sostanziali al DPSS che verrà quindi trasmesso, nella nuova versione, ai Comuni interessati ai fini dell'acquisizione formale dei pareri di competenza, come richiamato in premessa.*

*Seguirà quindi, una volta recepite eventuali nuove modifiche, la finale adozione da parte di questo Comitato di Gestione per la successiva approvazione da parte di Regione Liguria.*

---

  
.....  
(Presidente)