



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA-DEC-2007-0000778 del 09/10/2007

VISTO l'articolo 52, comma 2, del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che recita: "I procedimenti amministrativi in corso alla data di entrata in vigore della parte seconda del presente decreto, nonché i procedimenti per i quali a tale data sia già stata formalmente presentata istanza introduttiva da parte dell'interessato, si concludono in conformità alle disposizioni ed alle attribuzioni di competenza in vigore all'epoca della presentazione di detta istanza";

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377" e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 20 settembre 2005 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto riguardante il riassetto del bacino portuale di Genova Moltedo da realizzarsi in Comune di Genova (GE) presentata dall'Autorità Portuale di Genova con sede in via della Mercanzia n. 2, 16123 Genova, acquisita in data 14 aprile 2003 con protocollo n. 4146/VIA/A.O.13.H, pubblicata sui quotidiani "Il Sole 24 ore" e "Il secolo XIX" in data 15 aprile 2003;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Autorità Portuale di Genova acquisita in data 13 novembre 2003 con protocollo n. 13219;

pa

VISTA la nuova configurazione progettuale acquisita in data 25 gennaio 2005 con protocollo n. 1745 e la nuova pubblicazione avvenuta sui quotidiani "Il Sole 24 ore" e "Il secolo XIX" in data 21 gennaio 2005;

VISTA l'ulteriore documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Autorità Portuale di Genova acquisita in data 4 luglio 2005 con protocollo n. 16871, in data 12 gennaio 2006 con protocollo n. 669 e in data 24 novembre 2006 con protocollo n. 30346;

VISTA la delibera n. 371 della Regione Liguria del 13 aprile 2006, pervenuta il 9 maggio 2006, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. DG.BAP.S02/34.19.04/21498 del Ministero per i beni e le attività culturali del 23 novembre 2006, pervenuta in data 29 novembre 2006, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere Interlocutorio Negativo della Commissione V.I.A. n. 893 del 19 aprile 2007;

CONSIDERATO che con nota n. 15772 del 1 giugno 2007, ai sensi dell'art. 10 bis della legge n. 241/90 è stato informato il proponente degli esiti del parere interlocutorio negativo della Commissione V.I.A. chiedendo osservazioni in merito;

VISTA la nota dell'Autorità Portuale di Genova pervenuta in data 28 giugno 2007 n. 18099 con la quale comunicava le proprie osservazioni in merito al parere della Commissione V.I.A.;

CONSIDERATO che le osservazioni dell'Autorità Portuale sono state trasmesse alla Commissione V.I.A. e che la stessa Commissione V.I.A. non ha fatto conoscere, prima dello scioglimento dello stesso organismo, determinazioni in merito a quanto trasmesso;

CONSIDERATO che con nota n. 13349 del 10 maggio 2007, era stato richiesto un parere all'Ufficio Legislativo del Ministero circa l'applicabilità dell'art. 10 bis della legge suddetta, alla fattispecie del parere interlocutorio negativo;

VISTA la nota n. 578/VIA del 7 settembre 2007, con la quale si comunicano le indicazioni dell'Ufficio Legislativo circa la non applicabilità dell'art. 10 bis della legge suddetta alla fattispecie di provvedimento interlocutorio negativo nel caso in cui si tratti di mera richiesta di documentazione ritenuta incompleta (art. 6 comma 4. DPCM 27. 12. 1988);



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

CONSIDERATO quindi, di poter procedere alla predisposizione del presente provvedimento in quanto trattasi di richiesta documentale;

VISTO quindi il parere n. 893 "interlocutorio negativo" formulato in data 19 aprile 2007 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Autorità Portuale di Genova;

VALUTATO sulla base del predetto parere n. 893 della Commissione V.I.A., del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- il Ministero dell'Ambiente con DEC/VIA/5395 del 25 ottobre 2000 ha espresso giudizio di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni sul Piano Regolatore Portuale di Genova. detto piano individuava sei aree territoriali, ciascuna delle quali suddivisa in vari ambiti, e prevedeva per ciascuno di detti ambiti gli obiettivi di sviluppo o riqualificazione, i criteri di progettazione e le relative fasi attuative. In particolare l'area territoriale di Pegli-Multedo-Sestri (denominata "PMS") era suddivisa in nove ambiti (da PMS1 a PMS9) con assegnate diverse funzioni;
- il PRP approvato proponeva per l'area dei Petroli la riduzione, da 8 a 6, del numero degli accosti protetti per il greggio e prodotti derivati in considerazione del fatto che il Porto Petroli, originariamente dimensionato per un traffico totale di 40 milioni di tonnellate/anno di prodotti, aveva subito negli ultimi anni di esercizio una contrazione di oltre il 70% della sua movimentazione e per il futuro si prevedeva un recupero non superiore a 24 milioni di t/anno;
- il decreto di V.I.A., in relazione all'area di Pegli-Multedo-Sestri, prescriveva che gli interventi previsti negli ambiti PMS3 e PMS4 fossero sottoposti a specifica valutazione di impatto ambientale in quanto comportavano la modifica dei pontili dedicati al carico ed allo scarico di idrocarburi (art.1 comma 2, DPCM 10 agosto 1988 n.377);
- in data 14 aprile 2003 l'Autorità Portuale di Genova ha presentato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale relativamente al "progetto di riassetto del bacino portuale di Genova Multedo". Tale progetto riguardava gli ambiti PMS 3-4-5-6, prevedendo una loro nuova configurazione in variante al PRP approvato con Decreto n. 5395, con le seguenti caratteristiche:
 - il Porto Petroli veniva ubicato nella zona di levante del bacino di Multedo con il mantenimento dei pontili *gamma e delta* e la formazione di un nuovo accosto al limite orientale del bacino, confinante con il cantiere di Sestri, denominato pontile *epsilon*;
 - *per contro* al posto dei pontili *alfa e beta* veniva ricavato nel relativo bacino uno sporgente destinato al polo delle rinfuse alimentari le cui opere, pur se incluse nel progetto presentato, non erano, secondo il Proponente, da assoggettare a valutazione di impatto ambientale.
- l'esame preliminare del progetto ha evidenziato numerose criticità per le componenti prese in esame nello studio di impatto ambientale (atmosfera, ambiente idrico, suolo, sottosuolo, ambiente acustico etc.).

Il quadro di riferimento ambientale, pur affrontando in linea generale tutti gli argomenti, risultava, salvo alcune eccezioni, carente di approfondimenti sia sullo stato attuale delle componenti che sulla quantificazione degli impatti conseguenti la realizzazione dell'opera;

pr

le carenze più significative riguardavano:

- la mancanza di ogni riferimento a campagne di monitoraggio oltre ai dati sulle emissioni indotte dal traffico e sulle possibili ricadute al suolo sia in fase di cantiere che di esercizio;
 - la mancanza di riscontri circa la prescrizione del sopraccitato DEC/VIA /5395 che al punto f) chiedeva un programma dettagliato finalizzato alla riduzione delle emissioni navali nella fase di stazionamento ;
 - veniva rimandata alla fase esecutiva dell'opera la caratterizzazione dell'impatto sulle componenti ambientali determinato dai mezzi impiegati, dalle modalità operative, dalle caratteristiche fisiche dei materiali di riporto impiegati etc.;
 - la mancanza di ogni riferimento ad accurati programmi di cantierizzazione ai fini dell'individuazione delle conseguenti azioni di mitigazione; in sostanza non risultavano osservate le prescrizioni riportate ai punti i) ed h) del citato DEC/VIA/5395 che richiedevano, rispettivamente, accurati programmi di cantierizzazione per le attività di dragaggio e un sistema di vivificazione delle acque del canale PRA;
 - le problematiche connesse alle previste attività di dragaggio e riempimenti occorrenti per la realizzazione dell'opera e dei conseguenti impatti sull'ambiente erano rinviate alla fase di costruzione e programmazione dell'impianto di cantiere senza che alcun riferimento specifico venisse affrontato al riguardo;
 - la modalità della campagna di rilevamenti che aveva valutato il livello sonoro su tempi brevi secondo la metodologia "a campionamento" effettuata per la caratterizzazione dell'ambiente acustico non risultava adeguata a descrivere, nel caso specifico, il clima acustico ante-operam, né le previsioni della situazione post operam;
 - la mancanza di dati sulle implicazioni che l'entrata in esercizio delle opere (Porto Petroli e centro agroalimentare) avrebbero potuto avere sulla rete viaria in termini di incremento di traffico e compatibilità dello stesso con la rete viaria locale;
 - l'assenza di riferimenti circa la valutazione degli impatti sulle componenti ambientali indotte dall'esecuzione delle opere relative al polo alimentare la cui realizzazione era prevista nel progetto in esame.
- nel corso del sopralluogo del 3 novembre 2003 e di una contestuale riunione, l'Autorità Portuale aveva comunicato che, a fronte della richiesta di chiarimenti in ordine alle problematiche sopra descritte ed al fine di realizzare un'ulteriore contrazione del Porto Petroli, era stata predisposta e sottoposta agli Enti Locali interessati (Comune di Genova e Regione Liguria) una soluzione progettuale alternativa a quella in esame. Tale soluzione , acquisita in data 13 novembre 2003 con protocollo n. 13219, avrebbe previsto:
 - il mantenimento in esercizio dei soli pontili gamma e delta;
 - l'eliminazione del previsto nuovo accosto in corrispondenza del molo orientale del bacino di Multedo indicato come pontile epsilon;
 - un nuovo sistema off-shore, in luogo della monoboa esistente allo stato attuale fuori servizio, da dismettere.

In base alla ipotizzata nuova configurazione, la superficie complessiva del bacino di Multedo adibita a Porto Petroli si sarebbe ridotta dai previsti m² 102.500 a m² 72.500;



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- con nota prot. VIA/2003/14341 del 10 dicembre 2003 si comunicava che la prospettata nuova soluzione progettuale, prevedendo una configurazione del Porto Petroli che costituiva variante sostanziale del progetto originariamente presentato, la stessa doveva essere rielaborata, integrata, corredata dello SIA ed oggetto di nuovi avvisi al pubblico;
- con nota assunta al protocollo n. 1745 del 25 gennaio 2005, il Proponente ha trasmesso gli atti concernenti la nuova configurazione del Porto Petroli di Genova-Multedo che comprende:
 - la dismissione dei pontili Alfa e Beta;
 - il mantenimento dei pontili Gamma e Delta;
 - la sostituzione della monoboa esistente con un nuovo sistema off-shore adatto a condizioni meteomarine più severe e navi di stazza inferiore;
 - la riorganizzazione degli edifici e degli impianti a terra in relazione alla diminuzione dell'area dedicata al terminale petrolifero; tale contrazione degli spazi, resa possibile dalla dismissione dei pontili Alfa e Beta e dei relativi spazi ed impianti a terra, riguarda le superfici a ponente e le aree a nord del porto in conformità con le prescrizioni contenute nel PTC che impongono una fascia di rispetto in fregio agli impianti ferroviari, da dedicare ad esigenze relative alla mobilità cittadina;
- dall'esame degli atti si è rilevato che:
 - la nuova dislocazione dei moli destinati alla movimentazione del greggio era difforme da quanto previsto dal PRP approvato;
 - il nuovo sviluppo progettuale presentato si incentrava esclusivamente sulle caratteristiche tecnologiche ed operative relative al nuovo sistema "off-shore" che risultava costituita da:
 - struttura monormeggio S.P.M. (Single Point Mooring) di tipo C.A.L.M. (Chain Anchor Leg Mooring) che consentiva l'attracco di navi con portata variabile tra 80.000 DWT e 250.000 DWT, con pescaggio e lunghezza assunti in via cautelativa, rispettivamente, di m 20,4 e m 340;
 - opere di collegamento di detta struttura direttamente con l'area del "booster" Praoil esterna al Porto Petroli di Multedo attraverso due linee da 32" ciascuna seguendo un tracciato in parte sottomarino, dal S.P.M. alla battigia, ed in parte su terraferma, dalla battigia al "booster";
 - il nuovo *monormeggio* è ubicato a distanza di 2.200 metri dall'attuale piattaforma fissa off-shore (isola), la distanza consente, una volta eliminata la monoboa esistente (posta circa a 300 m verso nord-est), un esercizio contemporaneo su entrambi i punti, in condizione di sicurezza ottimale. Il nuovo monormeggio è ubicato a 2.350 m dalla diga antistante l'aeroporto in fondali di circa 60 metri; con una distanza dalla linea di costa di 3.000 metri;
- pertanto, con nota protocollo n. 11546 del 6 maggio 2005 si è provveduto a richiedere i chiarimenti di seguito elencati:
quadro di riferimento programmatico:
 - ✓ la necessità di fornire chiarimenti in merito allo stato di definizione dell'Accordo di Programma previsto dalla DCR n. 61 del 13.11.01, con particolare riguardo al previsto cronoprogramma relativo alla dismissione o ricollocazione delle attività petrolchimiche;

quadro di riferimento progettuale:

- ✓ definire la potenzialità complessiva reale dell'impianto considerando sia le parti a terra che i due impianti off shore, verificando la congruenza tra la potenzialità globale e la dichiarata riduzione della movimentazione dei prodotti petroliferi;
- ✓ descrivere le condizioni della rete degli oleodotti esistenti indicando il loro stato di conservazione, le procedure di manutenzione e di gestione attualmente attivate e quelle previste in considerazione delle modifiche alla capacità di movimentazione determinate dal nuovo assetto;
- ✓ definire il flusso di traffico di super petroliere atteso, derivante dalla realizzazione della nuova monoboa e del nuovo assetto del Porto Petroli, riferito al traffico attuale;
- ✓ fornire il nuovo quadro previsto per le concessioni a terra di competenza dell'Autorità Portuale in relazione alla prevista dismissione dei pontili alfa e beta ed ai loro usi futuri;
- ✓ fornire le procedure operative previste in caso di sversamento di prodotti petroliferi dalla monoboa;
- ✓ fornire un piano di cantierizzazione dettagliato, con particolare riguardo ai percorsi extra cantiere dei mezzi di lavoro ed alla loro ripercussione sul traffico veicolare urbano nelle aree interessate dall'intervento;
- ✓ fornire il dettaglio delle modalità operative previste per la posa in opera delle nuove condotte, descrivendo le mitigazioni previste in ordine al contenimento dell'intorbidamento e della dispersione dei solidi in mare;
- ✓ analizzare la fattibilità di una soluzione progettuale che preveda l'allontanamento della monoboa dalla diga foranea e l'attestazione della stessa su fondali più profondi per migliorare l'accosto della navi da 250.000 tonn;
- ✓ fornire i dettagli operativi relativi alle operazioni di scavo finalizzate alla realizzazione di condotte interrate all'interno del sito del Porto Petroli;
- ✓ indicare le modalità di esecuzione degli scavi nel fondo marino per la posa in opera delle condotte e del ricoprimento delle stesse mediante l'utilizzo del materiale proveniente dallo scavo anche in relazione alla eventualità che dai risultati del monitoraggio e delle analisi (piano di caratterizzazione) le caratteristiche di detto materiale risultassero non conformi ai valori- limite fissati dal DM 471/99;
- ✓ fornire una relazione sintetica sulla durabilità delle strutture e sull'assolvimento degli oneri di manutenzione legati ai processi di danneggiamento e degrado delle opere nel tempo;
- ✓ fornire il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (ex Art. 4 DM 283/01);
- ✓ valutare le possibili interferenze tra l'oleodotto ed il Rio Rostand;
- ✓ fornire un quadro delle destinazioni d'uso previste per l'impianto di trattamento dei rifiuti oleosi, attualmente asservito al Porto Petroli;

Quadro di riferimento ambientale

- ✓ definire le modalità di monitoraggio post-operam per la verifica dell'andamento dell'inquinamento e gli eventuali interventi mitigativi che si prevedono di adottare;
- ✓ fornire le seguenti informazioni relative all'attività di dragaggio, al fine di una complessiva valutazione degli effetti ambientali:



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- aree di scavo, volumi previsti, siti e modalità di ripristino del fondo marino;
- torbidità delle acque e risollevarimento inquinanti;
- ✓ documentare la caratterizzazione dei materiali di scavo, ai sensi del DM 24.1.1996, e indicare i parametri fisici, chimici e microbiologici che discriminano la destinazione finale dei sedimenti dragati;
- ✓ indicare le azioni di compensazione ambientale dirette a riequilibrare eventuali impatti che dovessero determinarsi nell'area di potenziale influenza del progetto, sia nella fase di esercizio che in quella di costruzione;
- ✓ fornire approfondimenti relativi alle possibili interferenze, determinate dalla realizzazione del nuovo assetto del Porto Petroli, con il Santuario dei Cetacei;
- ✓ fornire un quadro dettagliato dei sistemi di monitoraggio e controllo previsti per la gestione della movimentazione dei prodotti petroliferi;
- ✓ essendo l'area di intervento inclusa nell'ambito del Santuario dei Mammiferi Marini, acquisire il Parere del Comitato di Pilotaggio dei Mammiferi Marini del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio, Direzione per la Protezione della Natura;
- ✓ documentare la congruenza dei dati relativi all'inquinamento acustico ed atmosferico connesso all'attività portuale con le previsioni di eventuali Piani di risanamento ambientale vigenti nel territorio;
- la documentazione di chiarimento, assunta al protocollo n. 16871 del 4 luglio 2005, è risultata lacunosa ed insufficiente, tale quindi da non consentire di completare l'iter istruttorio. In generale le risposte fornite sono state sviluppate in maniera discorsiva, senza produrre documentazione di dettaglio a supporto delle argomentazioni esposte; nelle risposte si è fatto più volte riferimento ai contenuti dello Studio di Impatto Ambientale originario, relativo alla prima configurazione del Porto Petroli, ormai superata dal nuovo progetto del terminale "off-shore".
In particolare, non sono risultati adeguatamente sviluppati importanti argomenti riguardanti:
 - le condizioni della rete degli oleodotti esistenti con l'indicazione del loro stato di conservazione, le procedure di manutenzione e di gestione attualmente attivate e quelle previste in considerazione delle modifiche alla capacità di movimentazione determinate dal nuovo assetto;
 - le procedure operative previste in caso di sversamento di prodotti petroliferi dalla monoboa;
 - il dettaglio delle modalità operative previste per la posa in opera delle nuove condotte, descrivendo le mitigazioni previste in ordine al contenimento dell'intorbidamento e della dispersione di solidi in mare;
 - la definizione delle modalità di monitoraggio post operam per la verifica dell'andamento dell'inquinamento e degli eventuali interventi mitigativi da adottare;
 - informazioni relative all'attività di dragaggio, al fine di una complessiva valutazione degli effetti ambientali:
 - Aree di scavo, volumi previsti, siti e modalità di ripristino del fondo marino;
 - Torbidità delle acque e risollevarimento degli inquinanti;

- la caratterizzazione dei materiali di scavo, ai sensi del D.M. 24.1.1996, con l'indicazione dei parametri fisici, chimici e microbiologici che discriminano la destinazione finale dei sedimenti dragati;
- la congruenza dei dati relativi all'inquinamento acustico ed atmosferico connesso all'attività portuale con le previsioni di eventuali Piani di risanamento ambientale vigenti nel territorio;
- con nota protocollo n. 24729 del 6 ottobre 2005 è stata, quindi, formalizzata una nuova richiesta di aggiornamento e di integrazione del Quadro di Riferimento Progettuale ed Ambientale dello SIA in forma strettamente organica, coordinata, chiaramente e facilmente comprensibile rispetto alla documentazione originaria;
- dall'esame della documentazione successivamente inviata, con nota assunta al protocollo n. 669 del 12 gennaio 2006, è emerso che erano stati trattati i seguenti argomenti:
 - a) *il quadro di riferimento programmatico* ripercorreva l'iter procedurale connesso alla necessità di ridurre gli accosti petroliferi esistenti nell'area territoriale Miltedo-Pegli- del PRP di Genova approvato, dimostrando la compatibilità del nuovo progetto con gli strumenti di programmazione territoriali;
 - b) *il quadro di riferimento progettuale* descriveva, anche con l'ausilio di documentazione fotografica, lo stato *ante-operam* del Porto Petroli, la natura dei beni e servizi offerti, le previsioni di evoluzione del rapporto domanda/offerta, la configurazione definitiva post-operam.

In questo quadro veniva riportata, in modo dettagliato, la sola descrizione progettuale della nuova monoboa e del relativo oleodotto.

In termini generici venivano invece descritte le seguenti opere, non menzionate nel progetto presentato nel 2005:

- la demolizione dei pontili "alfa" e "beta" già adibiti al traffico petrolifero di cui era prevista la dimissione (opere in difformità da quelle previste nel PRP approvato con il DEC/VIA/5395);
 - completa sostituzione, conseguente alle previste mutazioni dell'assetto del Porto Petroli, delle tubazioni per la connessione delle navi all'ormeggio con le stazioni di pompaggio interne al Porto Petroli;
 - c) *il quadro di riferimento ambientale* descriveva l'inquadramento meteorologico del golfo di Genova individuando le classi di stabilità atmosferica. Il documento si limitava a descrivere, elencandoli, le componenti ambientali sensibili alle interferenze prodotte dal nuovo terminale *off-shore* e del relativo oleodotto e i relativi impatti potenziali nella fase costruzione ed esercizio. Gli impatti non venivano quantificati, né valutati i loro effetti.
- Per quanto riguarda la compatibilità del progetto con la pianificazione regionale in materia di qualità dell'aria il documento si limita a riportare in allegato la D.G.R. 27/2004 di proposta al Consiglio avente per oggetto : "*modifiche alle P.d.d. n. 15/01; n.44/01; n.7/03 in materia di Piano di Risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione del gas serra*";



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

In conclusione mancava completamente la descrizione del quadro ambientale per gli interventi (non descritti nel progetto del 2005) previsti in ambito portuale e zone limitrofe. Il documento riportava solo informazioni generiche in relazione al processo di approvazione del progetto di bonifica e dell'autorizzazione dei relativi interventi di ripristino ambientale e di messa in sicurezza del sito ai sensi del D.M. 471/99.

- di tali carenze venivano richiesti chiarimenti e precisazioni con nota protocollo n. 27569 del 26 ottobre 2006:

“Con riferimento alla istruttoria in epigrafe, la Commissione VIA ha comunicato di aver necessità di ulteriori chiarimenti relativamente alle modifiche dei pontili alfa e beta del porto petroli.

In particolare per la demolizione dei pontili alfa e beta si chiede di produrre un documento che valuti gli impatti prodotti sulle diverse componenti ambientali interessate dall'esecuzione dei lavori di demolizione con particolare riguardo alla qualità, movimentazione e destinazione finale dei materiali di demolizione, al traffico indotto, all'intorbidimento delle acque, alla eventuale sospensione del materiale fine e dei contaminanti ad esso associati, ai provvedimenti da adottare per mitigare gli impatti, alle possibili interferenze con il santuario dei Cetacei, ecc.

Analogamente a quanto sopra riportato, si dovrà procedere nei riguardi delle componenti ambientali, relativamente alle modifiche progettuali conseguenti alla nuova configurazione prevista per il cunicolo delle tubazioni.”

- con nota assunta al protocollo n. 30346 del 24 novembre 2006 è stata inviata la documentazione integrativa. Anche in questa occasione il Proponente non ha fornito elementi utili alla valutazione degli impatti ambientale prodotti dalla demolizione dei pontili, come richiesto, limitandosi a fornire la generica assicurazione che detta demolizione sarebbe stata effettuata “nel rispetto delle prescrizioni regionali formulate al riguardo riducendo al minimo i fenomeni di contaminazione ed intorbidamento delle acque”.

Il documento si limitava infatti a:

- ribadire che i chiarimenti e la documentazione presentati avevano a riferimento l'elaborato di sintesi trasmesso nel Gennaio 2006 che, ad avviso del Proponente, corrispondeva ad una sintesi dello SIA del progetto presentato nel 2003 e delle successive modifiche;
- quantificare in 27.000 m³ il materiale proveniente dalla demolizione dei pontili (travi, sovrastruttura, massi salpati e riempimento interno dei cassoni) da riutilizzare, ove ritenuto conforme a verifiche preliminari di carattere ambientale, fisico-meccaniche ed a requisiti chimici, per il riempimento a mare della calata Bettolo di Sampierdarena, per argini di colmata, per scarpate di delimitazione delle casse di colmata, per la costruzione del corpo del rilevato etc. - (Stralcio del Capitolato Speciale D'Appalto relativo al riempimento di calata Bettolo nel bacino portuale di Genova Sampierdarena”);

considerato che:

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico

- la prevista demolizione dei pontili α e β deve ritenersi opera in variante al PRP approvato con Decreto n. 5395 del 25 ottobre 2000 che non ne prevedeva la demolizione bensì il mantenimento con relativo allungamento; in conseguenza, a norma dell' art.5 comma 3 della L. 28 gennaio 1994 n.84, è necessario acquisire l'esplicita intesa con il Comune di Genova prima dell'invio al Consiglio Superiore dei LL.PP. per il prescritto parere;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- gli elaborati progettuali non risultano in generale completi e non consentono neppure di identificare con chiarezza tutte le azioni che si intende mettere in atto per la realizzazione dell'opera;
- non sono state infatti rappresentate con sufficiente dettaglio le opere che si intendono realizzare a terra quali la fossa collettori nel nuovo assetto, i booster ed ogni altra opera connessa al nuovo assetto del P.P. (impianto antincendio, parcheggi, aree attrezzate, impianto di abbattimento e recupero vapori, etc) non si evince inoltre se si intende, o meno, realizzare il microtunnel previsto nell'originario progetto;
- non è stata definita la potenzialità complessiva reale dell'impianto da calcolare considerando sia gli impianti a terra che i due impianti off shore. Malgrado la riduzione degli impianti a terra, la potenzialità complessiva sembra infatti aumentare anziché diminuire;
- non è stata verificata la congruenza tra la potenzialità complessiva dell'impianto e lo stato di conservazione della rete degli oleodotti esistenti (a tale proposito si sottolinea che dagli esami condotti nel contesto del piano preliminare di bonifica ampie aree di territorio risultano contaminate dalla presenza di oli presumibilmente derivati da perdite dagli oleodotti), delle procedure di manutenzione e di gestione attualmente condotte e quelle previste in considerazione delle modifiche alla capacità di movimentazione determinate dal nuovo assetto;
- in relazione al traffico di super petroliere il proponente si limita ad affermare che non sono attese modifiche dell'attuale configurazione, senza sostanziare l'affermazione né valutare le eventuali interferenze con il santuario dei cetacei;
- manca il nuovo quadro delle concessioni a terra di competenza dell'Autorità Portuale in relazione alla prevista dismissione dei pontili alfa e beta ed ai loro usi futuri;
- non sono stati forniti, in maniera esaustiva, dati circa:
 - le procedure operative previste in caso di sversamento di prodotti petroliferi dalla monoboa;
 - il piano di cantierizzazione dettagliato, con particolare riguardo ai percorsi extra cantiere dei mezzi di lavoro ed alla loro ripercussione sul traffico veicolare urbano nelle aree interessate dall'intervento;
 - il dettaglio delle modalità operative previste per la posa in opera delle nuove condotte, né sono state descritte le mitigazioni previste in ordine al contenimento dell'intorbidamento e della dispersione dei solidi in mare;



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- l'esame di alternative progettuali che prevedessero l'allontanamento della monoboa dalla diga foranea e l'attestazione della stessa su fondali più profondi per migliorare l'accosto della navi da 250.000 tonn;
- le modalità di esecuzione degli scavi nel fondo marino per la posa in opera delle condotte e del ricoprimento delle stesse mediante l'utilizzo del materiale proveniente dallo scavo anche in relazione alla eventualità che dai risultati del monitoraggio e delle analisi (piano di caratterizzazione) le caratteristiche di detto materiale risultassero non conformi ai valori-limite fissati dal DM 471/99;
- la durabilità delle strutture e sull'assolvimento degli oneri di manutenzione legati ai processi di danneggiamento e degrado delle opere nel tempo;
- le possibili interferenze tra l'oleodotto ed il Rio Rostand;
- le modalità di dismissione della monoboa esistente, con particolare riferimento alla bonifica delle attuali condotte sottomarine;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

- le informazioni contenute nei documenti originari e nelle integrazioni successivamente trasmesse non risultano sufficienti a colmare le carenze riscontrate nello SIA. Lo SIA affronta, infatti, gli argomenti per la valutazione degli impatti in modo non omogeneo e, tranne alcune eccezioni, risulta carente di approfondimenti sullo stato attuale delle componenti e privo di dettagli quantitativi in merito all'entità degli impatti previsti;
- non viene individuata l'area vaste di influenza e non sono stati forniti dati provenienti da misure. per quanto riguarda la componente atmosfera, pur riconoscendo l'influenza delle emissioni derivanti dalle attività del P.P. sulle concentrazioni di inquinanti in atmosfera, viene riportato solo il loro contributo percentuale;
- anche per le altre componenti ambientali lo studio si limita all'analisi descrittiva dei possibili impatti senza alcun riscontro quantitativo;
- manca l'analisi quantitativa degli impatti prodotti, in fase di cantiere derivanti dalla demolizione dei pontili e dal trasporto a discarica del materiale di risulta;
- in particolare:
 - non vengono definite le modalità di monitoraggio post-operam per la verifica dell'andamento dell'inquinamento né gli eventuali interventi mitigativi che si prevedono di adottare;
 - mancano informazioni relative all'attività di dragaggio (quali aree di scavo, volumi previsti, siti e modalità di ripristino del fondo marino, torbidità delle acque e risollevarimento inquinanti) al fine di una complessiva valutazione degli effetti ambientali;
 - sono carenti i dati sulla caratterizzazione dei materiali di scavo, ai sensi del DM 24.1.1996 in quanto non vengono indicati i parametri fisici, chimici e microbiologici che discriminano la destinazione finale dei sedimenti dragati;
 - manca ogni riferimento ad eventuali azioni di compensazione ambientale dirette a riequilibrare i possibili impatti che dovessero determinarsi nell'area di potenziale influenza del progetto, sia nella fase di esercizio che in quella di costruzione;

- non è stato fornito un quadro dettagliato dei sistemi di monitoraggio e controllo previsti per la gestione della movimentazione dei prodotti petroliferi;
 - manca un quadro aggiornato delle fonti emissive, integrate con i contributi legati all'esercizio della monoboa;
 - non è stata valutata la coerenza del quadro emissivo previsto, con le prescrizioni del Piano di Risanamento di qualità dell'aria della Regione Liguria;
 - mancano elementi di valutazioni quantitativi sugli interventi previsti a terra e collegati alla realizzazione del nuovo terminale Qff-Shore. In particolare non sono definite le modalità di dismissione delle tubazioni e degli organi del parco collettori e le modalità di gestione del terreno e dei detriti contaminati ai sensi del DM 471/99;
- si evidenzia, infine, come il progetto preliminare di bonifica all'interno del Porto Petroli di Multedo-Genova oggetto di approvazione della deliberazione della G.C. di Genova n.107/2006- ritenuto dal Proponente la risposta alla richiesta di integrazioni circa la demolizione dei pontili- contiene invece motivate prescrizioni che richiedono, fra l'altro, un ulteriore programma di indagini in grado di determinare i valori del fondo naturale delle aree esterne, l'estensione della contaminazione verso le aree esterne, approfondimenti sui sondaggi, il monitoraggio della rete piezometrica delle aree esterne al P.P.
In considerazione che il progetto preliminare di bonifica è stato redatto in funzione dell'attuale uso del sito, detto atto prescrive, inoltre, che in caso di variazione di destinazione d'uso *"le configurazioni dell'area dovranno comportare nuova valutazione del rischio ed interventi di bonifica necessari ai sensi del D.M. 471/99; è ciò coerentemente alle prescrizioni introdotte dalla G.R. nel parere positivo espresso con deliberazione 371/06;*

CONSIDERATA la delibera n. 371 della Regione Liguria del 13 aprile 2006, pervenuta il 9 maggio 2006, con cui si esprime un parere favorevole con prescrizioni, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali:

"in data 21.1.05 l'Autorità Portuale di Genova ha attivato una procedura di VIA statale per la realizzazione del progetto di riassetto del bacino portuale di Multedo ai sensi della legge n. 220 del 28 febbraio 1992, in attuazione art. 1 comma 2 DPCM 10 agosto 1988 n. 377.

Trattandosi di procedimento di VIA di competenza nazionale, la Regione è tenuta ad esprimere un proprio parere istruttorio entro 60 giorni dall'avvio del procedimento.

L'intervento in oggetto rappresenta la soluzione contenente le modifiche richieste con deliberazione n.855 del 18.7.03.

La Provincia di Genova ha a suo tempo inviato il proprio parere positivo riguardante il progetto individuando una serie di carenze inerenti la sicurezza e le interferenze con la strada di scorrimento del ponente.

Con deliberazione della Giunta Regionale n. 469 del 24.3.05, inoltrata al Ministero dell'Ambiente, si è rilevata la necessità di alcuni ulteriori approfondimenti ai fini della formulazione della valutazione degli impatti:



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Quadro di riferimento programmatico

Le indicazioni del **Piano Territoriale di coordinamento degli Insediamenti produttivi** per l'Area centrale Ligure prevedono per l'area in esame la progressiva contrazione e la definitiva rilocalizzazione del Porto Petroli e, in prospettiva, la sua progressiva sostituzione con funzioni urbane e portuali compatibili, nonché l'allontanamento delle funzioni produttive collocate nelle retrostanti aree a terra e incompatibili con il contesto urbano.

Nell'ambito della disciplina urbanistico-edilizia, l'area è suddivisa in settori aventi qualificazione funzionale differenziata (AE1 Attività portuali e SM2 Tempo libero e sport). Il settore 1 (area ad occidente del pontile Epsilon) è destinato in prospettiva ad assolvere alla funzione caratterizzante SM2 in relazione alla definitiva rilocalizzazione del Porto Petroli e ad essere quindi restituito alla città con assetto definitivo da definirsi con specifico Accordo di Programma.

Il settore 2 (area a levante del pontile delta) è invece destinato ad assolvere alla funzione AE1 per l'insediamento di attività di movimentazione portuale e di attività produttive connesse con le attività portuali.

Il Piano prescrive inoltre la salvaguardia di una fascia di profondità di m 25, in fregio al margine superiore dei settori, destinata alla realizzazione dell'asse di scorrimento a mare, con due corsie per senso di marcia.

Il **Piano Regolatore Portuale**, come adottato dall'Autorità Portuale, prevedeva la contrazione delle aree destinate ai traffici petroliferi e la creazione di un polo di rinfuse alimentari solide e liquide. Per l'ambito PMS4 avente sup. 118.500 mq era prevista la concentrazione delle attività petrolifere all'interno di un nuovo perimetro; in tale bacino era ammessa la localizzazione delle funzioni di bunkeraggio. La contrazione del Porto Petroli era prevista in tempi ristretti ed in una unica fase temporale, prevedendo contestualmente la riorganizzazione dell'intero ambito.

Nell'approvazione del PRP la Regione con le D.C.R. n. 35 e n. 61 del 2001, con riferimento all'area TERRITORIALE PEGLI MULTEDO SESTRÌ (PMS) Ambiti PMS3, PMS4, PMS5, PMS6, ha espresso le seguenti prescrizioni:

La ridefinizione dell'articolazione funzionale degli ambiti in esame secondo quanto di seguito riportato: "Ferma restando la prospettiva di lungo termine di progressivo spostamento delle attività petrolifere, si conferma l'opportunità di perseguire anche soluzioni intermedie, purché volte alla complessiva riduzione dei traffici e dotate del carattere di concreta fattibilità".

In tale contesto, l'attuazione della previsione del PRP è condizionata alla promozione da parte dell'Autorità Portuale di un **Accordo di Programma entro 12 mesi da tale data**, riferito agli ambiti PMS3, PMS4, PMS5, PMS6, mirato all'effettiva riduzione dei traffici petroliferi da attuarsi mediante una significativa riduzione del numero degli accosti e il conseguente recupero di disponibilità di spazi anche per le attività della cantieristica: ciò implica l'inserimento della funzione cantieristica tra le funzioni ammesse per la zona in questione quale opportunità in più per il riuso delle aree, opportunità di cui l'Autorità Portuale può avvalersi all'atto della progettazione degli ambiti.

In particolare, attraverso l'Accordo dovrà essere verificata, partendo dallo schema di massima già contenuto dal Piano per gli ambiti PMS4 e PMS6, la concreta realizzabilità di più puntuali soluzioni progettuali idonee a favorire:

- *l'ulteriore riduzione delle aree destinate a funzioni petrolifere a cui deve corrispondere l'ulteriore contrazione dei livelli di traffico, nel rigoroso rispetto delle previsioni del PTC ACL, e con riferimento alle considerazioni riportate dal Piano al cap. 3 "Schema generale del Piano" – Funzione petrolifera e comunque al netto delle attività petrolchimiche da dismettere;*
- *una maggiore distanza degli impianti produttivi petroliferi dagli abitati di Multedo e di Sestri;*
- *ottimali condizioni operative e di sicurezza del bacino di evoluzione antistante i pontili;*
- *un riassetto dell'impiantistica portuale, sia per la componente interna che per i raccordi impiantistici verso l'esterno, rispondente ad ottimali parametri di sicurezza e di mitigazione acustica;*
- *il mantenimento in attività delle strutture artificiali "off-shore";*
- *la verifica, negli spazi complessivamente recuperati alla funzione petrolifera, dell'inserimento delle funzioni IA1 e IA2 (cantieristica navale e da diporto) in aggiunta alle funzioni C6 e C4 (operazioni portuali relative alle rinfuse alimentari liquide e solide).*

Qualora la configurazione definitiva dell'area confermi l'esigenza della modifica e dell'allungamento di pontili dedicati al carico e allo scarico degli idrocarburi, gli interventi previsti dovranno essere sottoposti, conformemente alle indicazioni di legge riportate dal Provvedimento del Ministro dell'Ambiente del 25/10/2000, a specifica valutazione di impatto ambientale".

Nel frattempo è stata avviata una fase di preliminare di concertazione tra Regione, Comune ed Autorità portuale per definire le linee operative propedeutiche per l'avvio delle procedure di accordo di programma; tali linee sono:

- *spazi recuperati a seguito della dismissione dei pontili alfa e beta da destinarsi alla movimentazione delle rinfuse alimentari;*
- *contrazione della funzione petrolifera ai soli due pontili gamma e delta ed alle aree agli stessi asservite, con conseguente ristrutturazione della parte a terra;*
- *il pontile epsilon è da destinare a funzioni portuali con esclusione di quelle petrolifere e le relative aree retrostanti opportunamente delimitate, sono destinate a soddisfare esigenze di espansione cantieristica;*
- *gli spazi da destinare a funzioni portuali devono risultare compatibili con la prevista strada di scorrimento a mare del ponente cittadino;*
- *in relazione alle esigenze operative del Porto Petroli vanno privilegiate soluzioni finalizzate al potenziamento ed alla conseguente migliore utilizzazione degli impianti off shore.*



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Sarà inoltre opportuno definire i criteri in ordine alla restituzione di aree alla città da destinare a funzione urbana.

Il progetto di riassetto del Porto Petroli va nella direzione indicata dal PTC ACL e dal PRP.

Tuttavia, accanto ad una evidente contrazione delle attività e dei traffici in prossimità della costa e del tessuto urbano, il Progetto attuale comporta l'ampliamento delle strutture Off-shore e, potenzialmente, un incremento dei traffici complessivi.

Il presente parere, pertanto, è condizionato ad una espressione della Giunta Regionale in merito alla congruità delle scelte progettuali con le indicazioni espresse dagli strumenti di pianificazione e programmazione regionale.

Per quanto attiene le richieste formulate in merito all'Accordo di programma previsto dalla deliberazione del Consiglio n. 61/01 con riguardo alla dismissione ed alla ricollocazione delle attività petrolchimiche, nonché in relazione al nuovo quadro delle concessioni a terra a seguito della dismissione di spazi ad oggi utilizzati dal Porto Petroli, esso dovrà essere attivato entro 60 gg dalla data di approvazione da parte della Giunta Regionale del presente parere.

Nell'ambito di tale accordo di programma si definiranno le destinazioni d'uso, le funzioni ammesse, anche in relazione all'eventuale permanenza per un periodo transitorio da definirsi dell'attività petrolchimica.

Quadro di riferimento progettuale

I lineamenti essenziali del progetto sono già stati riassunti nel parere 98/178 allegato alla DGR n. 469 del 24.3.05, al quale si rinvia.

In relazione alle richieste in merito alla potenzialità ed alla definizione del flusso di traffico di super petroliere, l'Autorità Portuale ha sottolineato quanto segue:

- *I traffici del Porto Petroli sono attestati su una movimentazione annua di 18 milioni di tonn di prodotti petroliferi di cui l'85% greggio movimentato ad oggi al 20% in off shore, e non si prevedono variazioni del volumi trattati.*
- *Le caratteristiche del progetto come più volte evidenziato assicurano presso il "nuovo" sistema off-shore la movimentazione di 10 milioni di tonn. di greggio quindi il 50% del globale.*
- *Il flusso delle petroliere è dipendente dalle caratteristiche del naviglio che si prevede attestato sulla portata media attuale e quindi pari a circa 60 navi l'anno con il trasferimento del 50% del traffico attualmente movimentato nel bacino interno.*
- *Si ribadisce peraltro che la potenzialità massima del sistema è pari a 95-105 navi anno.*
- *Per quanto riguarda le super petroliere si sottolinea che ad oggi l'approvvigionamento avviene attraverso navi da 130.000 dwt in quanto il prodotto arriva da terminali del Mediterraneo e pertanto tale configurazione non verrà modificata.*

Quadro di riferimento ambientale

DRAGAGGI: la nuova configurazione non prefigura interventi di tale tipo ad esclusione dello scavo per la realizzazione delle condotte, in relazione al quale il materiale di risulta verrà utilizzato per il ricoprimento delle condotte stesse.

Non viene definita la caratterizzazione dei sedimenti come richiesto con la deliberazione citata in premessa, in quanto vengono riutilizzati in loco.

QUALITA' DEI SUOLI: *In base all'esame della documentazione, l'impatto sulle matrici ambientali risulta prevalentemente interessare le componenti marine, in un contesto in cui non si applica la procedura ordinaria prevista con il Decreto Ministeriale n. 471 del 25 ottobre 1999 e sul quale non risultano in atto procedure di bonifica del suolo e delle acque.*

Viceversa, gli interventi in oggetto sulla terraferma, ricadono in parte nell'ambito del perimetro del sito "Porto Petroli", già inserito dalla Provincia di Genova nell'anagrafe dei siti da bonificare ai sensi dell'art. 17 del citato Decreto Ministeriale.

Tale sito comprende l'intero Porto Petroli e presenta una pluralità di soggetti che, sebbene abbiano trasmesso notifica ai sensi dell'art. 9 del D.M. 471/99 in modo indipendente, hanno successivamente optato per la presentazione di un unico piano di caratterizzazione e di un unico progetto preliminare di bonifica per l'intero sito.

In base alle molteplici attività conoscitive realizzate a partire dal 1998, risulta che l'area è interessata dalla diffusa contaminazione dei suoli e delle acque sotterranee e dalla presenza di spessori, localmente elevati, di prodotto idrocarburico in galleggiamento sulla falda.

Il progetto di bonifica presentato nel novembre del 2004 e recentemente approvato dal Comune di Genova si prefigge:

- *l'estrazione del prodotto surnatante dal sottosuolo e la decontaminazione dei terreni nell'arco di due anni;*
- *la riduzione della contaminazione in fase residuale sui suoli mediante volatilizzazione e biodegradazione, in un tempo variabile tra i 3 e i 5 anni;*
- *la decontaminazione delle acque di falda mediante la stimolazione ed il controllo dei processi di attenuazione naturale con lasso temporale della decina d'anni.*

La decontaminazione dei terreni si prefigge il raggiungimento di concentrazioni nei suoli uguali o inferiori ai valori limite previsti per i siti a destinazione industriale dal DM 471/99 e, laddove ciò risultasse non tecnicamente possibile od eccessivamente oneroso, valori di contaminazione compatibili con l'utilizzo dell'area in base ad un'apposita analisi di rischio.

Il Progetto preliminare di bonifica prevede, tra l'altro, che laddove si verificano valori di contaminazione sopra la soglia industriale e siano previste nuove linee interrato, la bonifica avvenga attraverso l'utilizzo della tecnica della rimozione selettiva (Dig & Disposal).

Trattando del tracciato dell'oleodotto di collegamento alla piattaforma Off-Shore, lo Studio d'Impatto Ambientale precisa che questo correrà prevalentemente parallelo alle pipeline esistenti e sarà interrato ad una profondità variabile tra 1 e 3 m, sviluppandosi sostanzialmente lungo la sede stradale di accesso al Porto Petroli. Lo scavo verrà realizzato in trincea con mezzi meccanici e il materiale di risulta verrà posizionato al lato dello scavo in attesa di essere utilizzato per il riempimento del cavo. Secondo il progetto, all'interno del Porto Petroli non vi sono né vi saranno vere e proprie opere interrato.

Qualsiasi intervento all'interno del perimetro del sito contaminato ai sensi del DM 471/99, dovrà essere compatibile con quanto previsto dal Progetto preliminare di bonifica.



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Per la movimentazione delle terre all'esterno del Porto Petroli, vista la vicinanza di aree contaminate, dovrà provvedersi alla caratterizzazione chimico fisica dei terreni preliminarmente alla realizzazione degli scavi.

Non vengono fornite le richieste indicazioni sullo stato di manutenzione degli oleodotti. Peraltro si attesta che le indagini svolte dalla Dames & Moore per il Progetto Preliminare di Bonifica recentemente approvato dal Consiglio del Comune di Genova, hanno messo in evidenza che l'inquinamento del suolo sarebbe probabilmente riconducibile a sversamenti avvenuti in passato all'interno dei Booster e lungo le linee di adduzione.

La documentazione dovrà essere integrata con ubicazione degli oleodotti esistenti e lo stato manutentivo. Gli oleodotti in progetto dovranno essere dotati di strumenti che segnalino il verificarsi di eventuali perdite durante l'esercizio delle condotte.

RISCHIO: Il Porto Petroli di Genova non rientra più nella normativa "Seveso", in quanto non classificabile come "stabilimento", così come definito al comma 1, art. 3, del d.lgs. 334/1999.

E' comunque da sottolineare che il nuovo assetto ha un livello di rischio minore in confronto all'attuale in quanto ha potenzialità minore ed ha il baricentro più lontano dall'abitato; anche il rischio di incendio e/o esplosione è inferiore.

Dall'analisi di rischio risulta che le frequenze attese di Top Event individuate sono decisamente ridotte, con scarsissime probabilità di accadimento durante il periodo di utilizzo dell'impianto.

Il confronto tra lo stato attuale, la configurazione di Piano, il progetto intermedio e la configurazione definitiva del Porto Petroli evidenzia la progressiva riduzione dei traffici all'interno del "bacino interno" e l'ulteriore semplificazione impiantistica. Ciò a sua volta comporta una riduzione del rischio, ed in particolare:

- da 7,6 10⁻² a 3,0 10⁻² per il rischio di rilascio di prodotto nella fossa collettori (riduzione della lunghezza complessiva delle tubazioni);
- da 8,5 10⁻³ a 2,4 10⁻³ per il rilascio lungo i pontili (mancata esecuzione del pontile epsilon e demolizione dei pontili alfa e beta).

L'analisi di Rischio relativa alla nuova struttura Off-Shore indica la probabilità di Perdita di prodotto a terra e lo Sversamento di prodotto a mare come Top Event con bassa frequenza di accadimento ("improbabili"). Peraltro la Porto Petroli è dotata di:

- un sistema di Gestione Ambientale certificato UNI EN ISO 14001
- sistema di Gestione di Sicurezza verificato ed approvato da una competente Commissione del Ministero dell'Ambiente;
- un Sistema di Gestione della Qualità certificato UNI EN ISO9002;
- presenza sulla nuova struttura Off Shore di un sistema di rilevamento in continuo delle condizioni meteomarine in grado di trasmettere al controllo a terra e alla nave informazioni sullo stato del mare e pertanto, in caso di pericolo, consentire un rapido allontanamento delle navi in fase di scarico;
- manichette galleggianti dotate di break away coupling, meccanismo che, qualora non sia possibile disconnettere regolarmente le manichette in caso di incidente, permette alla nave di allontanarsi dalla nuova struttura Off Shore senza pericolo di sversamento;

- terminal petrolifero protetto da un sistema di rilevamento delle scariche atmosferiche, in grado di interrompere in anticipo le attività al fine di ridurre il rischio di fulminazioni;
- presenza nel terminal 24 ore su 24 di speciali mezzi antinquinamento dotati di idonei sistemi per il contenimento della chiazza e di raccolta degli idrocarburi;
- Presenza di un Dispositivo di Emergenza e di un Piano di Emergenza costituito da Piani Operativi di intervento, periodicamente validati.

In base al Regolamento di Polizia Portuale e Sicurezza attivo dal 1989, la Porto Petroli si è dotata del "servizio integrativo antincendio", avvalendosi di una società specializzata ed abilitata con qualifica di Guardia ai Fuochi. Fanno parte del servizio antincendio la Squadra di Emergenza e la Squadra Operativa, entrambe composte da personale in servizio 24 ore su 24 ed in grado di attivarsi immediatamente in caso di emergenza. Mensilmente sono attuate esercitazioni antincendio con test dei Piani di intervento.

ATMOSFERA: nell'ambito dello studio di impatto ambientale vengono quantitativamente stimate le emissioni in atmosfera, derivanti dal traffico marittimo e dall'esercizio dell'attività di carico e scarico delle navi del polo petrolifero.

I valori stimati di emissioni annue relative agli impianti di combustione sono dell'ordine di 44 kg di CO₂, 28 kg di SO₂ e di 166 kg di Nox, mentre il contributo emissivo generato dai motori delle navi in sosta e dei rimorchiatori è pari a 55 tonnellate di CO₂ e 29 di SO₂; infine per quanto attiene le emissioni di COV i dati mostrano che nel 2002 le emissioni generate dalle operazioni di carico di prodotti petroliferi sono diminuite rispetto al biennio precedente (da 19-18t/a a 5 t/a); tale consistente riduzione è imputabile ad una diminuzione delle quantità di prodotti imbarcati bassobollenti (benzine e virgin nafta).

Nella nuova configurazione si avrà un abbattimento oltre il 90 % di COV durante le operazioni di carico garantito da un impianto di recupero vapori.

Sembra necessario prevedere un sistema di controllo relativo a tale impianto, in modo da evitare la possibilità di by pass, tenuto conto del fatto che tali emissioni sono maggiormente rilevabili dall'abitato.

E' da sottolineare che da gennaio 2002 tutte le navi operanti presso il Porto Petroli sono dotate di cisterne separate per la zavorra e il carico; a decorrere da tale data le operazioni di scarico non rappresentano più eventuali fonti emissive di COV e quindi sono ritenute trascurabili.

Si evidenzia infine che circa il 50% delle navi in arrivo al Porto Petroli è utilizzato per il trasporto del greggio, e che la quasi totalità (96%) di queste, dati i valori di size operabili dalla nuova monoboa, potrà essere scaricata off shore. Considerando inoltre che i vettori per il trasporto del greggio sono quelli aventi dimensioni maggiori e tempi più lunghi di scarico, oltre il 40% delle emissioni dei mezzi navali saranno allontanate di 3 km da terra, riducendo notevolmente la ricaduta sull'abitato.

L'impatto del traffico veicolare viene giudicato modesto in quanto il progetto è stato sviluppato con l'intento di pervenire ad una razionalizzazione ed ottimizzazione delle infrastrutture di trasporto e



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

dei collegamenti interni al porto e di usufruire delle infrastrutture di collegamento verso l'esterno, privilegiando il trasporto merci via rotaia piuttosto che via gomma.

Anche l'impatto in fase di cantiere è giudicato modesto, in quanto viene valutato un incremento pari al 2,3% del traffico di punta rispetto a quello nel contesto urbano di Multedo.

Le ulteriori modificazioni in riduzione del progetto, la disponibilità di idonei spazi a terra per le relative operazioni e le tecniche di varo che saranno seguite per le tubazioni, consentono di prevedere una ridotta movimentazione dei materiali e quindi un ridotto impatto sul traffico cittadino.

Le movimentazioni in ingresso ed in uscita dal cantiere dovranno essere concordate con il Comune di Genova, prevedendo orari compatibili con il traffico cittadino.

ACQUE: le nuove opere a mare relative all'intervento potranno provocare la dispersione di sedimenti con intorbidamento delle acque, con particolare riferimento alla posa in opera delle due nuove condotte da 32'.

Il progetto prevede infatti che per la messa in opera delle tubazioni di collegamento della piattaforma off-shore e la terra ferma siano adottate prevalentemente le seguenti tecniche:

1. scavo in trincea tramite l'utilizzo di un piccolo pontile temporaneo e mezzi meccanici dotati di benna mordente per i primi 60 m dalla costa;
2. affossamento dell'oleodotto mediante l'utilizzo di un lay barge, che posizionerà le sealine nello scavo realizzato tramite fresa o per asportazione mediante draghe aspiranti/refluenti, fino alla progressiva 1950.
3. la restante parte dell'oleodotto sarà appoggiata sul fondale marino, previa eventuale regolarizzazione.

E' previsto che tutto il materiale scavato e dragato venga riutilizzato in fase di copertura della condotta.

Per quanto attiene l'intorbidamento delle acque si ritiene verosimile che tale problematica sia circoscritta alla fase di scavo del fondale marino per l'affossamento di circa 1500 m di oleodotto; fase che richiederà da un minimo di quattro ad un massimo di otto giorni a seconda della tecnica di posa adottata, ferma restando l'esecuzione di tutte le misure di mitigazione all'uopo previste.

Resta pertanto necessario che il progetto definisca in modo puntuale le modalità per il contenimento dell'intorbidamento e della dispersione dei solidi in mare durante lo scavo e la posa in opera delle condotte, prevedendo una caratterizzazione preliminare dei sedimenti.

Deve essere considerato ancora che, a regime, la qualità delle acque migliorerà in quanto si avrà:

- completa eliminazione degli scarichi fognari civili ascrivibili al Porto Petroli;
- riduzione delle aree a terra del Porto Petroli con riduzione del contributo all'inquinamento dello specchio acqueo derivante dalle acque di dilavamento.

L'apporto inquinante presente attualmente all'interno del bacino portuale di Multedo deriva, principalmente, dal traffico marittimo e dalle attività a terra; il carico inquinante derivante da queste ultime attività proviene dalle acque meteoriche che trasportano le sostanze depositate sul

terreno, dalla rete fognaria civile e dai corsi d'acqua che si immettono nello specchio acqueo antistante il porto petroli.

Per quanto riguarda l'inquinamento derivante dalle acque meteoriche, si prevede, ad intervento completato, la realizzazione di una rete di drenaggio suddivisa in due sistemi che separano la raccolta dell'acqua piovana non contaminata dalle acque contaminate. Le acque inquinate verranno, quindi, trattate in un depuratore che rispetterà i limiti della tab. 3 dell'allegato 5 del d.lgs. 152/1999 e ss.mm.

Si fa presente, inoltre, che, ai sensi del precitato d.lgs. 152/1999, in mancanza di una specifica normativa regionale, è la Provincia competente per territorio, che deve valutare se tali acque devono essere soggette ad autorizzazione e se il trattamento depurativo adottato è adeguato ad abbattere il carico inquinante in entrata all'impianto.

RIFIUTI OLEOSI: l'impianto attualmente esistente presso il Porto Petroli è in grado di fornire un servizio efficiente anche per le esigenze conseguenti al futuro sviluppo del porto.

Si ritiene infatti che tale impianto possa, con opportuni adeguamenti, assumere una notevole importanza a livello strategico e funzionale per quanto concerne un proprio specifico contributo alla gestione dei reflui contenenti idrocarburi e nella gestione delle emergenze da eventi accidentali a livello di strutture portuali, industriali e nell'ambito del trasporto su gomma.

L'impianto risulta ad oggi sottoutilizzato in quanto, trattando solo le acque di prima pioggia e le acque di lavaggio raccolte nell'area del Porto Petroli quantificabili in circa 20.000 mc anno, opera per brevi periodi mentre la sua capacità di trattamento nominale è di circa 40.000 mc anno.

Nelle recenti integrazioni al SIA, il Porto Petroli ha confermato che l'impianto di trattamento non verrà impiegato "conto terzi", ma per il trattamento delle acque di prima pioggia e di lavaggio raccolte nell'area del Porto Petroli nonché delle acque derivanti dalle operazioni di bonifica intraprese e/o da intraprendere nell'area in oggetto.

IDROGEOLOGIA: Il precedente progetto di adeguamento del Porto Petroli di Multedo interessava lo sbocco a mare del Rio Molinassi, zona Multedo, nell'area Fincantieri. Il rio sottende una superficie di circa 2 kmq e scorre prevalentemente in ambiente urbanizzato. La zona in esame ricade nel territorio compreso nel Piano di Bacino Ambiti 12-13, approvato dalla Provincia di Genova nel dicembre 2002.

Nella nuova configurazione progettuale il rio Molinassi non risulta interessato da alcun riempimento e pertanto non è previsto nessun adeguamento idraulico.

Con riferimento agli aspetti idraulici, il punto 9 della DGR 469 richiedeva che fosse fornita la documentazione relativa alle eventuali interferenze dell'oleodotto con il Rio Rostan. A tale proposito il progetto ritiene che l'influenza dell'oleodotto sul rio Rostan "sia limitata ad eventi catastrofici, quali terremoti o inondazioni di carattere eccezionale che potrebbero seriamente danneggiare la condotta che sotto passerà il rio, tenuto conto che quest'ultimo nel tratto in questione scorre racchiuso in una struttura cellulare in cemento armato. Tra l'altro, in esecuzione del Piano di Bacino degli ambiti 12 e 13 della Liguria, il tratto terminale del rio dovrebbe essere



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

modificato (a partire dal tratto a valle di via Ronchi) e spostato a ponente, in un'area in cui non ci saranno interferenze con l'oleodotto in questione."

In realtà il Piano dell'Assetto idrogeologico ambito 12 e 13 approvato con Delibera del Consiglio della Provincia di Genova n. 65 del 2002 segnala per il Rio Rostan l'insufficienza idraulica per portata con Tempo di ritorno 50 anni e prevede l'intervento codice A6D7 ovvero l'adeguamento tombinatura all'altezza di via Rostan.

Resta essenziale che il progetto venga accompagnato da adeguate indagini idrogeologiche ed idrauliche tese a verificare la fattibilità dell'intervento, secondo le vigenti norme in materia di difesa del suolo.

RUMORE: lo spostamento del Porto Petroli è all'interno di un'ampia zona industriale in classe VI secondo la vigente zonizzazione acustica del Comune di Genova.

Il modello di simulazione utilizzato per la valutazione della propagazione acustica è SoundPlan tarato sulla situazione attuale di clima acustico.

La verifica di clima acustico attuale è stata condotta sulle seguenti postazioni di misura, riconosciute significative per la loro ubicazione:

- E1, E2, E3, E4 (classe VI) sulla strada immediatamente a ridosso dell'attuale confine di proprietà. Fatta eccezione per E1 che risente fortemente del traffico stradale lungo Via Miltedo di Pegli, gli altri tre punti sono influenzati dal rumore portuale e talvolta dal transito dei treni o dei mezzi lungo la strada stessa. I Leq rilevati superano talvolta in modo rilevante la soglia dei 70 dBA a causa dei contributi del traffico veicolare lungo Via Miltedo di Pegli (E1) e per il transito di treni e automezzi lungo la strada a confine dell'area portuale. I valori di L90 (assunto come livello di fondo) sono contenuti entro i 70 dBA.
- E5 (classe III) su Viale Villa Chiesa si affaccia fra le case in corrispondenza dei pontili gamma e delta e costituisce per questo utile riferimento tra attuale e futura configurazione portuale. Tale postazione risente anche del traffico ferroviario, stradale e aeroportuale. Sia Leq che L90 sono sostanzialmente conformi ai limiti di zona in periodo diurno ma non in periodo notturno ove risultano superati i limiti.
- E6 (classe III) sul sagrato della Chiesa di Monte Oliveto è postazione analoga a E5 ma meno rilevante per il futuro assetto del porto. Sia Leq che L90 sono sostanzialmente conformi ai limiti di zona in periodo diurno ma non in periodo notturno ove risultano superati i limiti.
- E7 (classe IV) lungo Via Miltedo di Pegli in Via Rostan e parzialmente influenzata dal porto, rappresenta il rumore stradale e ferroviario. Sia Leq che L90 sono sostanzialmente conformi ai limiti di zona in periodo diurno ma non in periodo notturno ove risultano superati i limiti.
- E8 e E9 (classe III) sono postazioni finalizzate alla verifica del clima acustico nell'assetto futuro, rispettivamente in Villa Gavotti e in Via Case Libertas. Il contributo dell'attività portuale risulta trascurabile rispetto ad altre sorgenti di rumore.

Le sorgenti sonore attuali del Porto Petroli sono state individuate nelle seguenti:

- centrale antincendio: bocca di presa aria del diesel generatore;

- Praoil: pompe, impianti refrigeranti, impianto aspirazione per bonifica sottosuolo;
- Sigemi: pompe;
- Iplom: oltre alle pompe lo stesso fabbricato ove sono collocati gli impianti è sorgente di rumore in quanto aperto sui vari lati;
- Navi in fase di scarico prodotti petroliferi;
- Navi in fase di scarico prodotti petrolchimici.

Per la taratura del modello sono state prese in considerazione anche altre postazioni interne all'area portuale in quanto meno risentono dell'influenza di sorgenti estranee al porto. L'accordo tra valori misurati e valori calcolati si ottiene sostanzialmente assumendo come riferimento L90.

Con il modello tarato come sopra indicato, sono state effettuate le verifiche del clima acustico attuale per dedurre l'accordo esistente tra clima "calcolato" e clima "misurato" in vari scenari possibili di accosti da parte di navi petrolifere e funzionamento di impianti di rilancio.

Il raffronto tra i valori calcolati e quelli misurati a terra (postazioni da E1 a E6) rivela una generale sottostima operata dal modello: secondo il proponente ciò sarebbe indice del fatto che il parametro L90 contiene anche, oltre al contributo dell'attività portuale, altre componenti anch'esse di tipo continuo legate al contesto urbano che caratterizza la collina di Miltedo retrostante il Porto Petroli. La stima dell'impatto acustico nell'assetto futuro lascia sostanzialmente invariate le sorgenti sonore, riducendo al 50% quelle derivanti dalle navi. Viene inoltre segnalata l'aggiunta di un nuovo impianto di captazione vapori alla radice dell'accosto epsilon, il cui impatto acustico è valutato come trascurabile dagli estensori della relazione tecnica esaminata.

L'attività del Porto Petroli, di per sé, risulta rispettosa dei limiti posti dalla zonizzazione acustica di Genova nelle varie postazioni considerate; ogni discostamento dai limiti (in particolare nelle postazioni in classe III) è da attribuirsi, soprattutto nel periodo notturno, alle navi, per le emissioni sonore delle quali non è ancora stato emanato il relativo decreto di attuazione della legge 447/1995. Si sottolinea che nella nuova configurazione il clima acustico migliorerà per la riduzione della movimentazione a terra; si precisa inoltre che nel futuro dovrebbero anche essere superati i problemi relativi al discostamento nelle postazioni in classe III, sempre in relazione al dimezzamento degli scarichi.

PAESAGGIO: nella nuova configurazione progettuale, che comporta solo una riduzione degli accosti a terra del Porto Petroli con superfici di fatto ridotte, si ritiene non peggiori in alcun modo l'impatto visivo valutato per la configurazione del Piano.

Considerazioni

Il progetto consta della semplice sostituzione dell'attuale monoboa con una nuova di caratteristiche simili ma con una efficienza maggiore e la conseguente:

- operazioni di scarico off shore pari al 50% del prodotto,
- riduzione della potenzialità del Porto Petroli a terra,
- diminuzione degli spazi a terra,
- sensibile aumento della potenzialità a mare.



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Tale riduzione comporta anche l'allontanamento del baricentro del terminal dall'abitato di Sestri e di Multedo.

Dall'analisi di rischio, peraltro non allegata alla documentazione fornita ma presente nell'ambito della precedente documentazione rispetto alla quale deve essere tolto il raggio di influenza del pontile epsilon, risulta che le frequenze attese di Top Event individuate sono decisamente ridotte, con scarsissime probabilità di accadimento durante il periodo di utilizzo dell'impianto.

Infine, l'allontanamento di parte delle operazioni di scarico in off shore consentirà una diminuzione dei livelli di inquinamento atmosferico essendo stata spostata la fonte emissiva rispetto alle case.

Per quanto riguarda la monoboa:

- risulta necessaria la definizione delle tipologie dei materiali movimentati in modo da poter precisare un possibile utilizzo dell' off-shore per maggiori quantitativi di prodotto.
- per i prodotti ad alta viscosità è previsto il riscaldamento, ma non viene spiegato come e con quali modalità operative;
- è prevista la rimozione della boa ad oggi inutilizzata, mentre non risulta alcuna demolizione delle condotte, sembra necessaria la giustificazione di tale decisione;
- infine non sono state descritte né evidenziate le modalità operative per il contenimento di eventuali sversamenti in mare durante le operazioni di scarico.

Da chiarimenti forniti dall'Autorità portuale risulta che il nuovo impianto off shore sarà dedicato alla movimentazione di petrolio greggio che rappresenta circa l'85% del traffico di Porto Petroli. Il progetto è conseguentemente finalizzato ad assicurare lo sbarco di oltre il 50% del greggio in arrivo al terminal petrolifero attraverso il complessivo sistema off-shore. E' prevista una più consistente portata del sistema di tubazioni in modo da consentire lo scarico in un tempo massimo di 48 ore. Va comunque precisato che il tempo massimo di stazionamento è stato ipotizzato sulla base di parametri palesemente sottodimensionati sia in riferimento alla tipologia di naviglio (250.000 DWT a fronte di un size medio che si attesta su 110.000 DWT) sia per quanto attiene la viscosità dei prodotti (tre volte più elevata rispetto alla media) sia, infine, prefigurando condizioni di operatività non ottimali dal punto di vista meteomarinario.

Per quanto riguarda il riscaldamento del prodotto viene assicurato sulla nave tenuto conto che adeguate condizioni di operatività sono sotto il profilo in esame agevolate dalla coibentazione delle tubazioni di trasferimento.

La mancata demolizione della condotta da rimuovere corrisponde ad una precisa valutazione ambientale trattandosi di un elemento da tempo non utilizzato ormai integrato nel fondale marino la cui rimozione comporterebbe un maggior impatto.

Per quanto attiene le modalità operative per il contenimento di eventuali versamenti in mare si precisa che verranno adottate le più opportune strategie di prevenzione quali:

- presenza costante di un rimorchiatore a servizio delle navi ormeggiate,
- ~~monitoraggio delle condizioni meteomarine,~~
- monitoraggio delle scariche atmosferiche,

- *svolgimento esercitazioni antincendio ed antinquinamento per la validazione di Piani di intervento riguardo scenari relativi a incendi, esplosioni a bordo delle navi ormeggiate, oppure attinenti allo spargimento di idrocarburi di emergenza e di vaste proporzioni sia nello specchio acqueo portuale che agli ormeggi esterni;*
- *la predisposizione e messa in pratica di una adeguata procedura per la stesura di panne al fine di limitare le conseguenze di uno spargimento di idrocarburi anche di vaste proporzioni.*

Per quanto attiene i rifiuti oleosi, lo SIA precedente indicava l'utilizzo dell'impianto di trattamento anche "conto terzi" passando da una potenzialità di 20.000 mc a circa 450.000 mc anno senza specificare la tipologia né la provenienza di tali rifiuti.

Con le recenti integrazioni la Società Porto Petroli ha chiarito che l'impianto non verrà impiegato "conto terzi".

Rispetto alle richieste di integrazioni di cui alla deliberazione della Giunta Regionale n.855 del 18.7.03 è da sottolineare che le stesse sono superate poiché nell'ambito della nuova configurazione non sono previsti dragaggi, riempimenti, non viene più interessata l'asta terminale del rio Molinassi, ed infine la modifica dell'impianto risulta in ultima analisi la realizzazione della nuova monoboa.

Per quanto attiene i dragaggi, l'unico scavo previsto è quello relativo alla messa in opera delle condotte, in relazione al quale il materiale di risulta non utilizzato per il ricoprimento delle condotte stesse, stimabile in circa 1500 mc per il tratto fuori terra, sarà conferito a discarica, mentre per il tratto marino, il materiale in eccesso sarà posizionato sopra le sealine come protezione alle stesse.

Non vengono fornite indicazioni in merito alle tecniche utilizzate nella demolizione dei pontili.

La demolizione dei pontili dovrà essere eseguita con tecniche che riducano al minimo fenomeni di contaminazione e intorbidamento delle acque. Preventivamente alla demolizione delle opere si dovrà provvedere alla bonifica degli impianti e delle condotte presenti.

In relazione al traffico di superpetroliere derivante dalla realizzazione della Nuova Struttura Off-Shore ed in considerazione dell'area di pertinenza del Santuario dei Cetacei, Autorità Portuale ha dato seguito, nell'ambito della presente procedura, alla nota della Direzione per la Protezione della Natura DSA/2005/10491 del 8.4 u.s. fornendo informazioni progettuali al Comitato di Pilotaggio dei Mammiferi Marini.

Conclusioni

Il progetto di riassetto del Porto Petroli va nella direzione indicata dal PTC ACL e dal PRP. La previsione di potenziamento delle strutture off-shore e la riduzione degli impianti sulla terraferma comporta infatti l'allontanamento del baricentro del terminal dall'abitato di Sestri e di Multedo.

Tuttavia, accanto ad una evidente contrazione delle attività e dei traffici in prossimità della costa e del tessuto urbano, il Progetto attuale comporta l'ampliamento delle strutture Off-shore e, potenzialmente, un incremento dei traffici complessivi.



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Il presente parere, pertanto, è condizionato ad una espressione della Giunta Regionale in merito alla congruità delle scelte progettuali con le indicazioni espresse dagli strumenti di pianificazione e programmazione regionale.

Per quanto attiene le richieste formulate in merito all'Accordo di programma previsto dalla deliberazione del Consiglio n. 61/01 con riguardo alla dismissione ed alla ricollocazione delle attività petrolchimiche, nonché in relazione al nuovo quadro delle concessioni a terra a seguito della dismissione di spazi ad oggi utilizzati dal Porto Petroli, esso dovrà essere attivato entro 60 gg dalla data di approvazione da parte della Giunta Regionale del presente parere.

Nell'ambito di tale accordo di programma si definiranno le destinazioni d'uso, le funzioni ammesse, anche in relazione all'eventuale permanenza per un periodo transitorio da definirsi dell'attività petrolchimica.

Dal punto di vista della compatibilità ambientale, si prescrive che:

- Qualsiasi intervento all'interno del perimetro del sito contaminato ai sensi del DM 471/99, dovrà essere compatibile con quanto previsto dal Progetto preliminare di bonifica.*
- Per gli scavi all'esterno del Porto Petroli, vista la vicinanza di aree contaminate, dovrà provvedersi alla caratterizzazione chimico fisica dei terreni preliminarmente alla realizzazione degli scavi.*
- L'impianto di recupero vapori dovrà prevedere un sistema di controllo in modo da evitare la possibilità di by pass, tenuto conto del fatto che tali emissioni sono maggiormente rilevabili dall'abitato.*
- Le movimentazioni in ingresso ed in uscita dal Porto Petroli in fase di cantiere, dovranno essere concordate con il Comune di Genova, prevedendo orari compatibili con il traffico cittadino.*
- Il progetto dovrà definire in modo puntuale le modalità per il contenimento dell'intorbidamento e della dispersione dei solidi in mare durante lo scavo e la posa in opera delle condotte, prevedendo una caratterizzazione preliminare dei sedimenti;*
- Il progetto dovrà essere accompagnato da adeguate indagini idrogeologiche ed idrauliche tese a verificare la fattibilità dell'intervento, secondo le vigenti norme in materia di difesa del suolo, con particolare riferimento all'attraversamento del rio Rostan.*
- La demolizione dei pontili dovrà essere eseguita con tecniche che riducano al minimo fenomeni di contaminazione e intorbidamento delle acque. Preventivamente alla demolizione delle opere si dovrà provvedere alla bonifica degli impianti e delle condotte presenti.*

Si sottolinea, infine, la necessità che la valutazione da parte della Commissione Nazionale sia svolta sentito il Comitato Consultivo per il Santuario dei Cetacei in merito alle eventuali ripercussioni residue sull'ambiente marino del nuovo assetto progettuale off-shore”;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. DG.BAP.S02/34.19.04/21498 del 23 novembre 2006, pervenuto in data 29 novembre 2006, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni che di seguito si riporta:

“VISTO l'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349;

VISTO il D.P.C.M. 10 agosto 1988 n. 377 e successive modifiche e integrazioni;

VISTO IL D.P.C.M. 27 dicembre 1988;

VISTA la legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche e integrazioni;

VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 recante “Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n.250 del 26 ottobre 1998;

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004 n.42 recante “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n.137” pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n.45 del 24 febbraio 2004, come modificato e integrato dal decreto legislativo 24 marzo 2006, n. 157 (disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42, in relazione al paesaggio) pubblicato nel supplemento ordinario n. 102 alla Gazzetta Ufficiale n. 97 del 27 aprile 2006;

VISTO l'art. 8, comma 2, lett. o) del decreto del Presidente della Repubblica 10 giugno 2004, n. 173 “Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali”;

VISTO il decreto del Ministro per i beni e le attività culturali 17 febbraio 2006 “Modifiche al decreto ministeriale 24 settembre 2004, recante : < Articolazione della struttura centrale e periferica dei dipartimenti e delle direzioni generali del Ministero per i beni e le attività culturali >” pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 92 del 20 aprile 2006;

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 29 luglio 2005 di nomina del Direttore Generale per i beni architettonici e paesaggistici;

VISTO il decreto 3 luglio 2006, del Ministro per i Beni e le Attività Culturali, di nomina ad interim del Capo Dipartimento per i beni culturali e paesaggistici, con decorrenza 1 luglio 2006;

VISTO il Decreto del capo Dipartimento ad interim per i beni culturali e paesaggistici del 10 ottobre 2006 di delega di talune funzioni ai titolari degli uffici dirigenziali di livello generale centrali e periferici;

VISTA l'istanza prot. n. 1058 del 10.04.2003, acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici il 30/04/2003 al prot. n. ST/408/15798, con cui “l'Autorità Portuale di Genova” con sede in Palazzo San Giorgio alla Via della Mercanzia, 2 – 16123 GENOVA, ha richiesto la pronuncia di Compatibilità Ambientale ai sensi dell'art. 6 della Legge 349/86 e sue successive modifiche ed integrazioni e della Legge 28/02/1992 n. 220 relativa al progetto di riassetto del bacino portuale di GENOVA- MULTEDO trasmettendo in allegato la relativa documentazione di progetto e lo studio di impatto ambientale;



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

VISTE le note prot. n. 1115 del 15.04.2003, 1156 del 17.04.2003 e n. 1313 del 07.05.2003, acquisite agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici rispettivamente il 30/04/2003 al prot. n. ST/408/15799, il 30/04/2003 al prot. n. ST/408/15801 e il 21/05/2003 al prot. n. ST/408/18112, con cui "l'Autorità Portuale di Genova" con sede in Palazzo San Giorgio alla Via della Mercanzia, 2 - 16123 GENOVA, ha integrato la documentazione trasmessa con nota n. 1058 del 10/04/2003 con l'inoltro, della copia dell'avviso pubblicato ai sensi del D.P.C.M. 377/88 sui quotidiani il Sole 24 ore e il Secolo XIX in data 15/04/2003, della dichiarazione giurata del Responsabile firmatario dello Studio di Impatto Ambientale e della " Sintesi non tecnica".

VISTO che con nota prot. n. ST/408/19967 del 05/06/03, la Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici ha richiesto alle Soprintendenze di settore competenti per territorio le valutazioni di competenza per l'espressione del parere richiesto, richiedendo altresì all'Autorità Portuale di inviare la documentazione integrativa alle Soprintendenze interessate;

VISTO che, con nota prot. n. 9533/VIA/2003 del 11/08/2003 acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con n. ST/408/28699 del 25/09/2003, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, ha convocato una riunione per il giorno 11/09/2003 in merito al progetto di riassetto del Bacino Portuale di Genova-Multedo, riunione rinviata e riconvocata in data 3/11/2003 e 04/11/2003 rispettivamente presso la sede della Regione Liguria e con sopralluogo in sito;

VISTO che, con nota prot. n. 14341/VIA/2003 del 10/12/2003 acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con n. ST/408/595 del 09/01/2004, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, ha comunicato gli esiti della richiesta dell'Autorità Portuale di Genova in data 13/11/2003 (per lo studio di una migliore utilizzazione del porto petroli, da attuarsi tramite la realizzazione di un nuovo off-shore, una contrazione degli accosti interni dell'attuale porto petrolifero con il mantenimento dei soli pontili gamma e delta) di prendere atto di quanto proposto ritenendo " che la nuova configurazione del porto petroli costituisca una variante sostanziale del progetto presentato in istruttoria presso la commissione VIA e che, pertanto, lo stesso opportunamente integrato e rielaborato e corredato dello studio di impatto ambientale, debba essere oggetto di una nuova pubblicazione che evidenzi le modifiche apportate e che consenta ai cittadini di presentare eventuali osservazioni come previsto dalle vigenti normative"

VISTA la nota prot. n. 164 del 19/01/2005, acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con n. prot. ST/408/2447 del 31/01/2005, con cui l'Autorità Portuale di Genova ha trasmesso, alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, alla Regione Liguria ed al Ministero dell'Ambiente servizio V.I.A., il progetto di realizzazione della nuova struttura off-shore nonché le integrazioni apportate all'originario Studio di Impatto Ambientale.

VISTA la nota prot. n. 197 del 21.01.2005, acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici il 31/01/2005 al prot. n. ST/408/2453, con cui "l'Autorità Portuale di Genova" con sede in Palazzo San Giorgio alla Via della Mercanzia, 2 - 16123

GENOVA, ha integrato la documentazione trasmessa con l'allegata copia dell'avviso pubblicato, ai sensi del D.P.C.M. 377/88 sui quotidiani il Sole 24 ore e il Secolo XIX in data 21/01/2005.

VISTO che con nota prot. n. ST/408/5642 del 07/03/05, la Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici ha richiesto all'Autorità Portuale ai fini dell'emissione del parere e delle valutazioni di competenza inerenti l'impianto in oggetto di inoltrare alle Soprintendenze la documentazione integrativa elencata:

- descrizione delle opere previste per la sistemazione dell'area a terra del bacino di Multedo corredata da elaborati grafici in scala adeguata con piante ed alzati;
- riprese fotografiche dell'area da risistemare del bacino di Multedo effettuate dal mare e da terra e inserimento fotografico a raffronto degli interventi progettuali previsti;
- opere di mitigazione atte a migliorare dal punto di vista paesaggistico il rapporto tra l'area del bacino Multedo e la retrostante zona residenziale;
- indicazione delle opere di compensazione previste;

VISTA la nota prot. n. 1695 del 29/04/2005, acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con n. prot. ST/408/11119 del 09/05/2005, con cui l'Autorità Portuale di Genova ha trasmesso, alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, alla Regione Liguria ed alle Soprintendenze la documentazione integrativa;

VISTO che con nota prot. n. DSA/2005/0011546 del 06 maggio 2005, acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con n. ST/408/13276 del 06/06/05, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, ha comunicato gli esiti della verifica di applicabilità della procedura di VIA richiedeva all'Autorità Portuale chiarimenti in merito alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale;

VISTO che con nota prot. n. ST/408/12047 del 19/05/05, la Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici ha richiesto alle Soprintendenze di settore competenti per territorio le valutazioni di competenza per l'espressione del parere, richiedendo altresì all'Autorità Portuale di inviare la documentazione integrativa alle Soprintendenze interessate;

VISTA la nota prot. n. 2626/svil del 01/07/2005, acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con n. prot. ST/408/16603 del 19/07/2005, con cui l'Autorità Portuale di Genova ha trasmesso, alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, alla Regione Liguria i chiarimenti alla nota prot. n. DSA/2005/0011546 del 06 maggio 2005 del Ministero dell'Ambiente servizio V.I.A.;

VISTO che con nota prot. n. ST/408/17195 del 26/07/05, la Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici ha trasmesso, alle Soprintendenze di settore competenti per territorio, la documentazione ricevuta richiedendo alle stesse le valutazioni di competenza per l'espressione del parere richiesto;

VISTO che con nota prot. DG.BAP.S02/34.19.04/3264 del 20/10/05, la Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici ha sollecitato alle Soprintendenze di settore competenti per territorio l'espressione del parere richiesto;

VISTO che, con nota del 06/10/2005 acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con prot. n. DG.BAP.S02/34.19.04/3498 del 24/10/2005, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, ha comunicato l'esito della richiesta dell'Autorità



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Portuale di Genova in riferimento a quanto inviato in data 30/09/2005, facendo presente che la documentazione inviata risultava lacunosa ed insufficiente invitando la stessa Autorità ad adeguare la documentazione entro il termine di 30 giorni;

VISTO le note prot. n. 144 del 09/01/2006, e 659 del 17/01/2006 acquisite agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici rispettivamente con n. prot. DG.BAP.S02/34.19.04/847 del 16/01/2006 e n. prot. DG.BAP.S02/34.19.04/1940 del 30/01/2006 con cui l'Autorità Portuale di Genova ha trasmesso, al Ministero dell'Ambiente, alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, alla Regione Liguria il testo integrato che accorpa i contenuti dello studio di Impatto Ambientale presentato nell'aprile 2003, le integrazioni fornite nel gennaio 2005 e la relazione archeologica relativa al tratto di mare interessato al tracciato del nuovo oleodotto, come richiesto dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria con nota 2045 del 10/03/2005;

CONSIDERATO che con nota prot. n. DG.BAP.S02/34.19.04/3761 del 24/02/06, la Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici ha richiesto all'Autorità Portuale di Genova di inviare il documento di sintesi dello studio di impatto ambientale alle Soprintendenze interessate per l'espressione del parere di competenza;

VISTA la nota prot. n. 4290/svil del 10/03/2006, acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con n. prot. DG.BAP.S02/34.19.04/6082 del 28/03/06, con cui dell'Autorità Portuale di Genova ha trasmesso alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, ed alle Soprintendenze interessate un chiarimento sul contenuto del documento di sintesi dello Studio di Impatto Ambientale trasmesso con nota alla nota prot. n. 144 del 09/01/2006;

CONSIDERATO che con nota prot. n. DG.BAP.S02/34.19.04/8302 del 04/05/06, la Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici ha richiesto all'Autorità Portuale di Genova di inviare il documento di sintesi dello studio di impatto ambientale alle Soprintendenze interessate per l'espressione del parere di competenza;

VISTA la nota prot. n. 7592 del 10/05/2006, acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con n. prot. DG.BAP.S02/34.19.04/9035 del 15/05/06, con cui dell'Autorità Portuale di Genova ha trasmesso, alle Soprintendenze il documento di sintesi dello Studio di Impatto Ambientale;

CONSIDERATO che, in merito, la **Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Liguria**, con nota prot. n.6483 del 16/10/2003, acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con prot. n. ST/408/35120 del 23/10/2003, ha comunicato quanto segue: "Esaminato il progetto di cui all'oggetto, qui pervenuto dall'Autorità Portuale in data 09/05/03 ed assunto al protocollo con il n. 4978 preso atto che trattasi di opere di riassetto del bacino portuale di Genova in Zona Multedo, **dopo aver esaminato gli elaborati SI ESPRIME Per quanto di competenza parere favorevole all'opera proposta**

CONSIDERATO che, inoltre, la medesima Soprintendenza, con nota prot. n. 1237 del 18/02/2005, acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con prot. n. ST/408/5682 del 07/03/2005 per quanto attiene al progetto di Riassetto Porto Petroli di Genova Multedo Realizzazione nuova struttura off-shore, ha comunicato quanto segue:

“ In esito alla nota in oggetto, dopo aver visionato gli elaborati, preso atto che le soluzioni proposte risultano migliorative dell'aerea in questione, questo ufficio esprime, per quanto di competenza, parere favorevole.

***CONSIDERATO** che, inoltre, la medesima Soprintendenza, con nota prot. n. 8539 del 28/10/2005, acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con prot. n. DG.BAP.S02/34.19.04/5793 del 28/10/05 per quanto attiene al progetto di Riassetto Porto Petroli di Genova Multedo Realizzazione nuova struttura off-shore, parere su documentazione integrativa ha comunicato quanto segue:*

“ In esito alla nota in oggetto, dopo aver visionato gli elaborati integrativi, si ribadisce il parere favorevole già espresso con nota n. 4713 del 23/06/2005.”

***CONSIDERATO** che, inoltre, la medesima Soprintendenza, a seguito dell'inoltro da parte dell'Autorità Portuale di Genova di trasmissione alle Soprintendenze del documento di sintesi dello Studio di Impatto Ambientale, con nota prot. n. 5283 del 07/06/2006, acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con prot. n. DG.BAP.S02/34.19.04/12109 del 07/06/06 per quanto attiene al progetto di Riassetto Porto Petroli di Genova Multedo progetto di riassetto del Porto Petroli di Genova, Multedo, ha comunicato quanto segue:*

“ In esito alla nota in oggetto, dopo aver visionato gli elaborati questo Ufficio conferma il parere già espresso in data 05/06/2003 con nota n. 6483.”

***CONSIDERATO** che, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria, con nota n. 2045 del 10/03/05, acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con prot. n. ST/4082/7920 del 01/04/2005, con particolare riferimento alla richiesta di compatibilità ambientale ex art. 6 L. 349/86 secondo la procedura di cui al DPCM 27/12/88 – Parere V.I.A. per il riassetto del Porto Petroli Genova, ha comunicato quanto segue:*

“ Con riferimento alla nota n. 164 del 19/01/2005, ed acquisita agli atti con prot. N. 1153 del 11/02/05 di pari oggetto, questa Soprintendenza, esaminata la documentazione trasmessa segnala che l'area interessata non ha sin ora restituito notizia di preesistenze archeologiche. Ai fini dell'emissione del parere di competenza, pertanto, sarà sufficiente un'accurata ripresa televisiva subacquea, fornita in forma digitale e corredata dalla relazione di un archeologo competente”.

***CONSIDERATO** che, inoltre, la medesima Soprintendenza, con nota prot. n. 205 del 12/01/2006, acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con prot. n. DG/BAP/ S02/34.19.04/1696 del 25/01/2006 con particolare riferimento alla richiesta di compatibilità ambientale ex art. 6 L. 349/86 secondo la procedura di cui al DPCM 27/12/88 – Parere V.I.A. per il riassetto del Porto Petroli Genova, ha comunicato quanto segue:*

“Visti gli art.18 e 19 del D.P.R. 554 del 21.12.1999 “Regolamento di Attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici”;

Visto il progetto definitivo ed i relativi allegati dell'opera di cui all'oggetto;

Esaminati i risultati delle prospezioni strumentali richieste ai sensi dell'art. 18 citato, e comunicati per le vie brevi a quest'ufficio soltanto in data 12.01.06,



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Constatato che le prospezioni strumentali effettuate in osservanza delle prescrizioni dettate da quest'Ufficio hanno permesso di escludere la presenza di resti o strutture d'interesse archeologico si esprime per quanto di competenza parere favorevole".

CONSIDERATO che, inoltre, la medesima Soprintendenza, a seguito dell'inoltro da parte dell'Autorità Portuale di Genova di trasmissione alle Soprintendenze del documento di sintesi dello Studio di Impatto Ambientale, con nota prot. n. 4371 del 05/06/2006, acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/15055 del 11/08/2006 con particolare

riferimento alla richiesta di compatibilità ambientale ex art. 6 L. 349/86 secondo la procedura di cui al DPCM 27/12/88 – Parere V.I.A. per il riassetto del Porto Petroli Genova, ha comunicato quanto segue:

"In esito alla nota di cui a riferimento, si conferma il parere favorevole già espresso con nota n. 205 del 12.01.06".

CONSIDERATO che la Direzione Generale per i Beni Archeologici, con nota n. 9832 del 20/10/2006 acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/19261 del 23/10/2006 ha comunicato quanto segue:

"Con riferimento alle opere in progetto, la scrivente Direzione Generale, visto il parere reso dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria con la nota n. 4371 del 05/06/2006 trasmessa da codesta Direzione Generale col ala ministeriale n. 18207 del 05/10/2006, si concorda con quanto ivi espresso."

CONSIDERATO che la Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con nota prot. n. DG.BAP.S02/34.19.04/21144 del 21 novembre 2006, ha concluso l'istruttoria relativa alla procedura in oggetto esprimendo il seguente parere:

"VISTE le valutazioni delle Soprintendenze di settore, acquisito il parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni Archeologici, esaminati gli elaborati progettuali, preso atto della situazione vincolistica verificata dalle competenti Soprintendenze, si ritiene di poter concordare con i pareri favorevoli.

Questo Ministero

VISTO le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, esaminati gli elaborati progettuali e lo studio di impatto ambientale ad essi allegato, preso atto della situazione vincolistica verificata dalle competenti Soprintendenze, viste le valutazioni delle succitate Soprintendenze di settore competenti per territorio ed il parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici e della Direzione Generale per i Beni Archeologici, esprime parere positivo alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dall'Autorità Portuale di Genova, con sede in Palazzo San Giorgio alla Via della Mercanzia, 2 – 16123 GENOVA, per il progetto di: **riassetto del bacino portuale di GENOVA- MULTEDO**";

preso atto che con nota protocollo n. DG/BAP/S02/34.19.04/4962/2007 del 12 marzo 2007, pervenuta in data 16 marzo 2007, la Direzione Generale per i Beni Architettonici e il Paesaggio del Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha richiesto alle Soprintendenze per i Beni Architettonici e il Paesaggio e per i Beni Archeologici della Liguria di aggiornare o riconfermare il parere già espresso, a seguito delle integrazioni fornite dall'Autorità Portuale di Genova nel novembre 2006 e a tal riguardo non è pervenuta nessuna comunicazione;

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito si riportano sinteticamente:

Comitato di quartiere di Genova Multedo, Forum Ambientalista, Legambiente Amici di Ponente, Associazione Medici per l'Ambiente, Sezione Genovese d'Italia Nostra-Consigliere Nazionale Italia Nostra, Ufficio Istituzionale e Legislativo WWF Italia:

Rilevano:

- l'assoluta omissione da parte del proponente del quadro di riferimento urbanistico-territoriale;
- la mancanza di una descrizione del tessuto urbano trascurando il possibile effetto domino, in caso di incidente dato dalla presenza di depositi costieri petrolchimici (Carmagnani e Superba), dei quali si ipotizza la dismissione degli accosti senza che vi siano progetti a conferma di tale intento;
- la mancanza di una descrizione dei percorsi degli oleodotti di collegamento con gli impianti di stoccaggio;
- la mancanza di una analisi degli impatti sulla salute. Da anni chiediamo agli Enti locali un'indagine epidemiologica, non solamente neoplastica sugli effetti derivanti dalla presenza di idrocarburi policiclici aromatici in atmosfera. Si ribadisce che i prodotti petrolchimici sono incompatibili con il rispetto degli obiettivi di qualità dell'aria nella zona urbana e suburbana genovese;
- l'omissione, nell'analisi degli incidenti del rischio derivante dalla presenza delle navi;
- che in contrasto con il parere degli Enti locali e del Governo, viene predisposto un numero di accosti congruo a soddisfare un aumento dei traffici petroliferi, infatti, viene esplicitamente previsto un incremento dalle attuali 15.000 t/a a 24.000 t/a. Inoltre non esiste alcuna contrazione degli accosti, poiché come viene riportato nel progetto, il pontile alfa è da molto tempo inutilizzato;
- la previsione, a lungo termine, del trasferimento degli impianti di bunkeraggio a Multedo, che prevedono in questo caso, un aumento del rischio e dell'inquinamento, consolidando e potenziando, allo stesso tempo, la funzione petrolifera del bacino;
- l'aumento di traffico che deriverebbe dalla presenza del polo alimentare, dei bunkeraggi, del porto petrolifero e petrolchimico unito alla navigazione diportistica della Marina di Sestri, in un bacino acqueo con una sola apertura costituita dal canale tra la banchina di contenimento del porto petroli e la pista aeroportuale.



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Osservazioni pervenute a seguito della ripubblicazione effettuata in data 21 gennaio 2005:

Comitato di quartiere di Genova Multedo e W.W.F. ITALIA - ONLUS

- pur condividendo in linea di massima la scelta dell'offshore, si evidenzia che si sta procedendo ad un riassetto sostanziale del porto petroli senza che si tenga conto dell'interazione tra le attività portuali petrolifere ed il vicino polo petrolchimico;
- è prevista la dismissione dei pontili alfa e beta per la movimentazione petrolifera che viene spostata a mare con la soluzione offshore, ma niente viene detto riguardo la futura destinazione dei pontili dismessi, né degli accosti di prodotti chimici, né della rischiosa promiscuità tra tubazioni di prodotti petroliferi e petrolchimici;
- appare insostenibile che un progetto che vuole conseguire il riassetto del bacino di Multedo non indichi soluzioni per le strutture dedicate al carico e scarico di prodotti petrolchimici e la loro interrelazione con il tessuto urbano e che non prenda in considerazione il rischio di incidente industriale.

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

parere interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al riassetto del bacino portuale di Genova Multedo da realizzarsi in Comune di Genova (GE) presentato dall'Autorità Portuale di Genova per le motivazioni riportate nelle premesse;

DISPONE

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione di un'aggiornata istanza ed alla successiva pronuncia da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, acquisito il "sentito" della Regione Liguria;
- che la eventuale nuova domanda di pronuncia di VIA sia corredata da:
 - ✓ la documentazione di progetto e dello studio d'impatto ambientale che dimostrino e garantiscano il superamento di tutte le criticità e delle lacune evidenziate nelle premesse, che sono parte integrante del presente provvedimento, e che garantiscano una lettura coordinata e coerente con la documentazione finora prodotta;
 - ✓ la documentazione attestante l'avvenuta pubblicazione ai sensi dell'art. 5 comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88, secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;

- ✓ la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
- ✓ la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
- ✓ che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali della Regione Liguria;
- che il presente provvedimento sia comunicato all'Autorità Portuale di Genova, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, al Ministero dei trasporti, al Ministero delle infrastrutture e alla Regione Liguria la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art.5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li

IL DIRETTORE GENERALE



u