

DEC/UTA/5395



# Il Ministro dell'Ambiente

## DI CONCERTO CON IL

## MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

**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";

**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 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) di Genova da realizzarsi in Comune di Genova (GE), presentata dall'Autorità Portuale di Genova con sede in Ponte dei Mille 16126 Genova, in data 14 dicembre 1999;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Autorità Portuale di Genova in data 28 marzo 2000 ;

**VISTA** la nota n. 24015/285 della Regione Liguria dell'8 febbraio 2000, pervenuta il 10 febbraio 2000, con cui si esprime un parere favorevole con prescrizioni;

**VISTA** la nota n. ST/408/11853 del Ministero per i beni e le attività culturali del 26 maggio 2000, pervenuta in data 20 giugno 2000, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni;

**VISTO** il parere n. 361 formulato in data 1 giugno 2000 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Autorità Portuale di Genova;

### **CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione ha preso atto che:

- la documentazione tecnica trasmessa consiste nel progetto di Piano Regolatore Portuale del Porto di Genova; il piano a grande scala, consolida l'intero complesso, sostanzialmente entro i confini attuali. Tuttavia, rispetto alla attuale delimitazione, si prevedono le seguenti variazioni sostanziali:
- *ampliamento verso ponente e verso il mare delle attività portuali di Voltri*, all'estremo ovest, con il prolungamento verso ponente della diga a mare, traslazione dell'attuale diga d'estremità sottoflutto ed espansione a mare delle corrispondenti aree litoranee (di recente riempimento) già d'uso portuale di Voltri ovest che vengono a trovarsi dietro di esse;

MW  
 [Handwritten signatures]

- *ampliamento del confine della competenza portuale verso levante, ricomprendendo alcune aree alla foce del Bisagno*, già demaniali, sulle quali vengono comunque previste funzioni di tipo urbano.
- *cessazione dell'esclusività portuale di alcune aree interne alle suddette linee di confine, destinate stabilmente a funzioni di carattere più genericamente urbano*. Di queste alcune sono enclave o aree marginali di precedente risulta o riserva portuale, inutilizzate o sottoutilizzate; altre ancora sono aree precedentemente di effettiva valenza portuale definitivamente dismesse e da trasformare/aprire alla città (Sestri);
- all'interno dell'ambito destinato a funzioni più strettamente portuali, *ampliamento delle superfici di terre emerse tramite una serie di avanzamenti dei profili di banchina o comunque di costa*, di cui 10 in riempimento totale di esistenti calate/darsene/bacini, e 7 di limitate modifiche in allargamento di dimensioni contenute;

**ha osservato che:**

- il Piano Regolatore Portuale di Genova individua le seguenti aree territoriali:
  - Voltri-Prà (VP);
  - Pegli-Multedo-Sestri (PMS);
  - Cornigliano-Aeroporto (CA);
  - Sampierdarena (S);
  - Porto Antico (PA);
  - Riparazioni Navali-Fiera-Piazzale Kennedy;
- ogni area territoriale è stata suddivisa in ambiti, per i quali sono stabiliti gli obiettivi di sviluppo o riqualificazione, i criteri di progettazione e le fasi attuative come di seguito specificato:

**Voltri-Prà (VP):** l'espansione del terminal di Voltri verrà attuata in due fasi:

- prima fase: realizzazione del IV modulo che consentirà di disporre di un'area operativa complessiva di 1.000.000 m<sup>2</sup>, con 2.300 (di cui 570 in testata) metri lineari di banchina, in parte dedicati al traffico ro-ro. La potenzialità stimata del terminal è pari a 1.400.000 teus;
- seconda fase: ampliamento a mare degli spazi portuali situati a ponente dell'attuale banchina operativa. La superficie complessiva del terminal sarà pari a circa 1.400.000 m<sup>2</sup> con 3.400 metri lineari di banchina.

La realizzazione del distripark a Voltri prevede la realizzazione di strutture dedicate allo stoccaggio, alla manipolazione ed alla distribuzione delle merci movimentate dal terminal, nonché strutture volte ad ospitare i centri direzionali dei vari operatori coinvolti nel ciclo logistico. La superficie coinvolta è di circa 350.000 m<sup>2</sup> e si articola su diverse fasi realizzative, la prima delle quali risulta già definita in sede di accordo di programma;

- settore VP1-superficie di 73.600 m<sup>2</sup>:

ambito di prevalente carattere urbano il cui perimetro è costituito da territorio per la maggior parte demaniale con presenza di proprietà private frazionate. L'ambito si configura come futuro affaccio a mare di Voltri da attuarsi attraverso la riqualificazione, il riordino e l'integrazione delle funzioni esistenti. In tale contesto è individuata come di primaria importanza la realizzazione della passeggiata a mare già in fase di progettazione;

- settore VP2-superficie di 88.900 m<sup>2</sup>:

ambito di prevalente funzione urbana che si configura come una sorta di filtro tra l'abitato ed il porto, caratterizzata da una progressiva diversificazione degli insediamenti, con funzioni prettamente urbane a ponente e funzioni compatibili sia con la città che con il porto a levante. Si rivolge particolare attenzione a quella zona di circa 45.000 m<sup>2</sup> che risulta essere l'ultima

HW  
GSA



# Il Ministro dell' Ambiente

propaggine verso levante di tale sistema di aree da adibire a servizi di carattere misto tra funzioni portuali ed urbane secondo quanto previsto dal P.R.G.;

- settore VP3-superficie di 105.600 m<sup>2</sup>:

ambito che si configura come un'area intermedia tra la città ed il porto a carattere infrastrutturale di tipo viabilistico e ferroviario. Viene confermato l'ingresso al polo portuale di Voltri in viadotto in diretta connessione con il casello autostradale. E' prevista la riorganizzazione degli impianti ferroviari con la traslazione della linea Genova-Ventimiglia il cui vecchio sedime accoglierebbe l'ampliamento dell'Aurelia. Tale allargamento funzionale, integrato con la sistemazione delle aree attigue, secondo quanto contenuto nel P.R.P. viene a costituire un filtro di protezione tra l'abitato ed il porto, rispettando le previsioni del P.R.G.;

- settore VP4-superficie di 312.200 m<sup>2</sup>, superficie coperta 140.000 m<sup>2</sup>, viabilità 5300 m<sup>2</sup>:

ambito destinato ad ospitare il complesso delle funzioni logistiche per lo stoccaggio, la manipolazione e la distribuzione delle merci, attraverso la realizzazione di magazzini, uffici, aree scoperte e parcheggi. La prima fase progettuale contempla nella parte di ponente un complesso di fabbricati da destinarsi a magazzini ed uffici con funzione di retroporto. Due fabbricati saranno destinati a magazzini e uno ad uffici (superficie complessiva 63.000 m<sup>2</sup>). E' prevista la pavimentazione di una superficie di 40.000 m<sup>2</sup> da destinare a deposito provvisorio di contenitori vuoti e l'installazione provvisoria di un capannone di 2.500 m<sup>2</sup> per la riparazione dei contenitori, parcheggi e servizi accessori. Sempre in quest'ambito verrà localizzato, all'estremità di ponente, il depuratore secondo il progetto AMGA, come prescritto dal P.R.G.

Viene sottolineata la necessità di una razionalizzazione di un collegamento con il parco ferroviario a monte connesso con la nuova linea ferroviaria Genova-Ventimiglia;

- settore VP5-superficie di 1.061.500 m<sup>2</sup>, superficie riempimenti 105.200 m<sup>2</sup>, banchine 2300 ml, viabilità portuale 16.000 m<sup>2</sup>:

ambito che comprende l'area dell'attuale terminal contenitori di cui viene previsto l'ampliamento tramite la realizzazione del sesto modulo. E' prevista la localizzazione del varco doganale, dei servizi, dei parcheggi, delle zone di accumulo per i mezzi commerciali e, in generale, di tutte le attività complementari attualmente insediate altrove. E' previsto l'ampliamento del parco ferroviario interno parallelamente a quello esistente;

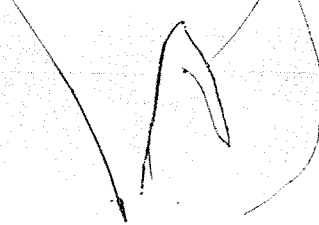
- settore VP5 bis-superficie di 357.000 m<sup>2</sup>, superficie riempimenti 286.000 m<sup>2</sup>, banchine 1100 ml:

la definizione concreta delle previsioni contenute in quest'ambito è sospesa ed è rimandata dallo stesso P.R.P. ad una serie di verifiche relative a:

- risultanze di uno studio di sostenibilità ambientale
- l'effettivo andamento dei traffici e connessa necessità di espansione delle aree operative;
- l'impatto sull'assetto costiero, sull'arenile e sull'idrogeologia dell'area;
- le condizioni di navigabilità all'imbocco del bacino portuale di Voltri nella nuova configurazione che prevede il prolungamento del filo di banchina e della diga di protezione;
- la compatibilità con il costruendo depuratore di Voltri;
- la congruità dei livelli occupazionali;
- il limite di sostenibilità dei traffici portuali da parte della città;
- la compatibilità delle condizioni di vivibilità dei quartieri circostanti;
- l'analisi delle opere infrastrutturali;

- settore VP6-superficie di 661.00 m<sup>2</sup>:

ambito di prevalente funzione urbana. Si configura come una zona di rispetto attrezzata per funzioni di servizio connesse con il tempo libero. Si prevedono possibili riempimenti a mare, in



base ad una nuova configurazione della linea di costa, anche in relazione al consolidamento del canale navigabile destinato al canottaggio, alla nautica da diporto ed alla pesca, con i relativi servizi. E' prevista la traslazione verso mare della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia il cui tracciato viene a costituire il limite tra il canale e le aree urbane a monte. Tale spostamento rende possibile l'allargamento dell'Aurelia;

**Pegli, Multedo e Sestri (PMS) :**

- l'area è caratterizzata da ambiti con diverse funzioni; il P.R.P. prevede la contrazione delle aree destinate ai traffici petroliferi e la creazione di un polo di rinfuse alimentari, solide e liquide. Il progetto consente il recupero di nuovi spazi per circa 120.000. m<sup>2</sup>, oltre a quelli situati a nord della linea ferroviaria dedicati a funzioni di retroporto

Si prevede la riduzione degli spazi legati allo sbarco di prodotti petroliferi, funzione che verrà concentrata abbandonando l'uso del pontile delta, mantenendo l'uso delle attuali monoboa e piattaforma off-shore rifunzionalizzate attraverso interventi di adeguamento tecnologico. E' previsto il prolungamento a mare dei pontili ed il loro adeguamento tecnologico, la razionalizzazione ed accorpamento dei booster e l'adeguamento della fossa collettori. Dal lato terra si potrà traslare verso mare il confine settentrionale dell'impianto, creando un'area filtro di circa 23.000 m<sup>2</sup>;

- attualmente le caratteristiche dei pontili sono le seguenti:

Pontile	L accosto levante	L accosto ponente	DWT levante	DWT ponente .
$\alpha$	190 m	230 m	35000	60000
$\beta$	230 m	238 m	60000	70000
$\gamma$	261 m	247 m	100000	85000
$\delta$	320 m	330 m	250000	260000

Dalla documentazione presentata risulta che i pontili  $\alpha$ ,  $\beta$  e  $\gamma$  saranno tutti portati alla lunghezza di 370 m.

Per l'attività della cantieristica navale, già presente in zona, il Piano prevede la possibilità di un margine di espansione interno per l'attività di grande cantieristica, legato ad un uso più intensivo dello spazio già oggi disponibile. Per quanto riguarda la cantieristica "minore" di Sestri (nautica da diporto) si prevede la conferma della localizzazione attuale ritenuta compatibile con un rinnovato affaccio al mare di Sestri.

La funzione urbana di quest'area include la realizzazione di una vasca di sedimentazione presso la foce del Chiaravagna, rilevante anche per il mantenimento dei fondali del porto turistico;

- ambito PMS1-superficie di 62.600 m<sup>2</sup>:

ambito di prevalente funzione urbana. Si prevede, d'intesa con il Comune di Genova, la riqualificazione della passeggiata e del litorale con l'estensione delle zone pedonali per garantire la continuità con i percorsi pedonali tra l'abitato e la passeggiata stessa. Per la fascia del litorale si prevede la possibilità di ormeggio ed alaggio per piccole imbarcazioni. E' prevista la localizzazione di un impianto di depurazione sul quale sono consentiti tutti gli interventi necessari per assicurare la migliore funzionalità del servizio.

Data la presenza nell'ambito di funzioni esclusivamente urbane (passeggiata a mare, viabilità urbana, residenza, esercizi commerciali) per quanto riguarda i criteri per la progettazione si rimanda a quanto contenuto negli strumenti di pianificazione urbana;

WVW

AR 10



# Il Ministro dell' Ambiente

- ambito PMS2-superficie di 36.200 m<sup>2</sup>:  
ambito di prevalente funzione urbana compreso tra la foce del torrente Varenna ed il terminal portuale. Per il mantenimento di alcune funzioni presenti (residenza e servizi pubblici) è previsto il reperimento di aree a parcheggio ed assistenza della mobilità veicolare per la fascia urbanizzata e la destinazione a parco pubblico con indicazione di modificabilità per la fascia litoranea;
- ambito PMS3-superficie di 20.000 m<sup>2</sup>:  
è prevista una generale destinazione a servizi portuali, nella quale assumono particolare rilievo i servizi alla nave (bunkeraggi, piloti, rimorchiatori, ormeggiatori e trasporto del personale di bordo) per i quali si prevede la presenza di un presidio composto sia da spazi coperti, che da mezzi nautici.  
E' previsto il disegno di una viabilità a doppio senso di marcia da collocarsi preferibilmente in modo tale da lasciare uno spazio libero in banchina sufficientemente ampio.  
Le nuove funzioni previste, secondo quanto riportato nel P.R.P., potranno trovare una loro collocazione in seguito alle ridefinizione della presenza delle attuali funzioni petrolchimiche e degli impianti annessi che occupano gli spazi di banchina;
- ambito PMS4-superficie 118.500 m<sup>2</sup>:  
è prevista la concentrazione delle attività petrolifere all'interno di un nuovo perimetro dislocato nella parte di ponente dell'attuale configurazione. In tale ambito è ammessa la localizzazione delle funzioni di bunkeraggio trasferite dal bacino di Sampierdarena. E' prevista la possibilità di un adeguamento funzionale dei pontili alfa e beta, che potranno essere prolungati o modificati. Il pontile delta rimarrà nell'ambito delle rinfuse alimentari. Sono previsti due riempimenti degli specchi acquei antistanti la linea di banchina, il primo tra la banchina occidentale ed il pontile alfa, il secondo tra quest'ultimo ed il pontile beta.  
Si prevede, inoltre, di effettuare la contrazione del porto petroli in un periodo di tempo limitato e preferibilmente in un'unica fase temporale, provvedendo nello stesso tempo alla riorganizzazione dell'intero ambito assicurando il carattere di priorità alla rilocalizzazione delle funzioni di bunkeraggio;
- ambito PMS5-superficie di 74.000 m<sup>2</sup>:  
in quest'ambito il P.R.G. prevede lo spostamento a monte del casello autostradale di Pegli (nell'area oggi occupata dai depositi di Fondegga sud di cui si prevede la dismissione) ed il ridisegno della viabilità di collegamento con il tessuto urbano di Multedo all'interno del quale viene disegnato il tracciato di una nuova viabilità di sponda lungo il Varenna.  
Caratteristica di quest'ambito è la riorganizzazione delle infrastrutture di collegamento e della viabilità esterna ed interna al porto.  
Viene studiata la possibilità di accedere all'area portuale senza interferire con il traffico urbano.  
E' prevista un'area per la sosta dei veicoli commerciali unitamente ad un raddoppio del tracciato viario dedicato alla corsia di accumulo per l'accesso all'ambito PMS6 delle rinfuse;
- ambito PMS6-superficie di 125.700 m<sup>2</sup>, superficie di riempimento max 68.350 m<sup>2</sup>, banchine 1120 ml:  
si prevede di localizzare a Multedo un nuovo polo per le rinfuse alimentari liquide e solide concentrando nell'attuale porzione di levante del porto petroli sia le rinfuse liquide alimentari presenti altrove che significative quote di nuova espansione. Per poter predisporre adeguate superfici per il nuovo polo alimentare si prevede un intervento di riempimento comprensivo del disegno di una nuova darsena, atta a garantire il necessario sviluppo degli accosti. Contestualmente a tale intervento, si renderà probabilmente la demolizione del pontile delta;



- ambito PMS7-superficie di 54.500 m<sup>2</sup>:

si prevede l'utilizzo nel tempo di alcune aree a monte della ferrovia, non incluse nel demanio portuale e di proprietà privata. Queste aree verrebbero a rappresentare un consistente supporto per il polo alimentare con funzioni di retroporto per attività ad alto valore aggiunto. Il progetto predisposto assicura i necessari raccordi viabilistici, stradali e ferroviari con le esigenze del polo portuale per le rinfuse alimentari.

Si prevede una suddivisione dell'area secondo due unità d'intervento separate dal tratto di viabilità portuale di collegamento con la viabilità urbana principale, dal quale sono previsti gli accessi alle singole unità;

- ambito PMS8-superficie di 435.700 m<sup>2</sup>:

l'ambito prevede il mantenimento della funzione attualmente presente di costruzione navale tramite il consolidamento e la eventuale riorganizzazione dei cantieri navali;

- ambito PMS9-superficie di 368.000 m<sup>2</sup>, superficie riempimenti 50.400 m<sup>2</sup>, banchine 380 ml:

il Piano indica le esigenze di rilievo portuale da soddisfare e rimanda alla pianificazione urbanistica per gli obiettivi generali. L'ambito si vuole caratterizzare come polo portuale diportistico e come polo industriale legato alla nautica da diporto; contestualmente si vuole riqualificare l'affaccio a mare di Sestri e sistemare la foce del torrente Chiaravagna (in accordo con il Piano di Bacino per il torrente Chiaravagna dovrà essere prevista la realizzazione di una seconda vasca di sedimentazione del materiale fine del Torrente);

#### **Cornigliano, Aeroporto (CA):**

in tale area, caratterizzata attualmente dalla presenza delle acciaierie e dello scalo aeroportuale è prevista la realizzazione di un nuovo distripark. La configurazione ad "L" proposta si presta ad essere collegata direttamente alle aree operative di Sampierdarena, tramite il prolungamento della sopraelevata portuale, in modo da tenere separate le mobilità portuale ed urbana. Conseguentemente dovrà essere realizzato un varco portuale presso Cornigliano. La possibilità di usufruire in misura maggiore del casello di Genova Aeroporto, opportunamente rafforzato, consente inoltre di deviare una quota significativa del traffico stradale di origine/destinazione portuale su un casello con minore funzione urbana rispetto a Genova Ovest. La prevista cessazione delle lavorazioni a caldo delle acciaierie, la realizzazione di un forno elettrico e la bonifica del suolo consentiranno la localizzazione di nuovi insediamenti di tipo retroportuale;

- ambito CA1-superficie di 30.000 m<sup>2</sup>:

ambito di fondamentale importanza sia in quanto dedicato alla nuova viabilità di scorrimento in prosecuzione di Lungomare Canepa, che ai fini di garantire le necessarie connessioni tra l'area territoriale di Cornigliano ed i principali assi di collegamento esterni. Lo schema progettuale adottato accoglie le indicazioni del Piano Regolatore Comunale, integrandole attraverso la proposta di distribuzione della viabilità su due livelli in modo tale da snellire la circolazione. In elevato scorre la strada a mare, dalla quale è possibile connettersi alla viabilità Lungo Polcevera, mentre a raso si sviluppa la circolazione di connessione, al tessuto urbano di Cornigliano, alle aree siderurgiche, all'area del distripark, e alle rampe d'accesso alla strada a mare. Gli spazi a raso non interessati da connessioni viabilistiche possono ospitare strutture logistiche;

- ambito CA2-superficie di 289.000 m<sup>2</sup>:

ambito in cui è prevista la localizzazione di funzioni logistiche da porre al servizio del bacino portuale di Sampierdarena. Le connessioni dell'ambito con i bacini portuali di Sampierdarena vengono assicurate tramite il prolungamento della sopraelevata portuale che consente un immediato interscambio tra aree operative ed aree retroportuali, mentre il collegamento con

WV  
CR/AD



# Il Ministro dell' Ambiente

l'aeroporto è previsto tramite un sottopasso posizionato all'estremità di ponente dell'ambito. Per quanto concerne la connessione con gli assi di scorrimento urbano diretti ai caselli autostradali, essa viene prevista attraverso la realizzazione di un collegamento diretto e dedicato con lo snodo della nuova viabilità lungo Polcevera;

- ambito CA3-superficie di 245.243 m<sup>2</sup>:

ambito che si riferisce all'insieme di spazi e degli accosti nei quali vengono concentrate le funzioni portuali al servizio sia delle attività industriali retrostanti, sia di eventuali esigenze connesse alle funzioni del distripark: In questo senso dovrà essere consentita la connessione con l'ambito CA2.

Il P.R.P. richiama l'esigenza di garantire la realizzazione del prolungamento della sopraelevata portuale di collegamento fra il bacini di Sampierdarena ed il distripark. Si sottolinea la necessità di garantire il collegamento ferroviario e stradale con l'ambito CA4 adibito ad attività siderurgiche a freddo;

- ambito CA4-superficie di 822.464 m<sup>2</sup>:

ambito che corrisponde agli spazi occupati dalle attività siderurgiche a freddo, nonché a parte delle aree derivanti dalla dismissione delle attività siderurgiche a caldo. Il riassetto è correlato al mantenimento di un'importante realtà industriale, anche in considerazione del rilevante apporto occupazionale ad essa riconducibile.

L'accessibilità all'ambito sul lato confinante con l'aeroporto continuerà ad essere garantita tramite gli attuali accessi, ai quali andrà ad aggiungersi la connessione con l'ambito infrastrutturale CA1. Il collegamento al sistema ferroviario nazionale è garantito dall'innesto al parco ferroviario di Sestri Ponente, mentre la connessione all'ambito CA3 è assicurata dal mantenimento dell'attuale linea adiacente al confine aeroportuale. L'ambito è assoggettato alla servitù di viabilità del distripark essendo previsto il collegamento con l'aeroporto tramite un sottopasso posizionato all'estremità di ponente dell'ambito CA2;

## Sampierdarena (S):

il programma di potenziamento del settore contenitori si realizza secondo uno schema riconducibile a due progetti essenziali:

- il riempimento dello specchio acqueo antistante calata Bettolo, con la rilocalizzazione delle attività insediate sulla stessa calata, su calata Olii Minerali e calata Canzio, al fine di creare un nuovo terminal contenitori di superficie di circa 500.000 m<sup>2</sup>. e di oltre 1.800 metri lineari di banchina, per una capacità di circa 950.000 teus annui;

- la completa rifunzionalizzazione del ponte Libia, intervento da completarsi in una seconda fase che prevede il riempimento dello specchio acqueo compreso fra lo stesso ponte Libia e ponte Canepa. Il nuovo terminal misurerà circa 600.000 m<sup>2</sup>. e sarà dotato di circa 2.300 metri lineari di banchina, con una potenzialità per la componente dedicata al traffico contenitori di circa 850.000 teus annui;

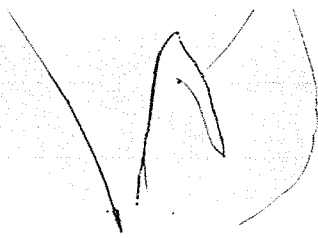
- ambito S1-superficie di 243.300 m<sup>2</sup>:

ambito in cui è previsto il riassetto del sistema stradale che si fonda su un disegno unitario a raso ed in sopraelevata (già parzialmente esistente) dell'infrastruttura viaria. La realizzazione è articolata in due fasi:

- prima fase: presupponendo la realizzazione del nodo infrastrutturale su Polcevera, assicura il collegamento diretto fra il porto e la direttrice nord, attraverso il casello Genova-Bolzaneto. Si sottolinea l'importanza del nuovo varco Canepa-Libia che deve assicurare la connessione con il sistema della viabilità portuale a raso. (parte ponente);







- seconda fase: la sopraelevata portuale assume, grazie al suo prolungamento, carattere di dorsale principale del varco di San Benigno all'area di Cornigliano e di qui al casello di Genova aeroporto. Si potrà disporre anche di un nuovo accesso al bacino di Sampierdarena, localizzato nell'area di Cornigliano in corrispondenza della nuova viabilità del Polcevera. Anche il varco di San Benigno viene riconfigurato secondo il nuovo assetto viabilistico. Tale riassetto infrastrutturale permette di ricavare nuovi spazi al di sotto della sopraelevata portuale che possono costituire preziosa risorsa per i servizi portuali. In corrispondenza delle rampe (parte più a levante della sopraelevata portuale) trova localizzazione un polo rinfuse liquide dedicato ai prodotti chimici. Lo schema del sistema ferroviario principale prevede il mantenimento del parco "Fuorimuro"; inoltre si prevede di mantenere gli attuali collegamenti con la rete nazionale. Le relative connessioni con i parchi interni ai terminal sono previste all'altezza di calata Bengasi, calata Mogadiscio, calata Giaccone verso ponte Rubattino/ponte S. Giorgio e verso calata Sanità: Un collegamento di servizio ad un solo binario è previsto verso la zona traghetti e crociere;
- ambito S2-superficie di 608.800 m<sup>2</sup>, superficie riempimento max 126.700 m<sup>2</sup>, banchine 2400 ml:  
è prevista la realizzazione di un'area contenitori la cui capacità a regime raggiunga circa 800.000 teus tramite il riempimento degli specchi acquei tra i moli Ronco, Canepa e Libia. La rete infrastrutturale sarà adeguata al nuovo assetto mediante la realizzazione di due parchi ferroviari, uno su ponte Ronco ed uno sul riempimento tra ponte Canepa e ponte Libia, entrambi collegati al sistema ferroviario principale. E' anche prevista la demolizione delle rampe che dalla sopraelevata portano a ponte Libia e ponte Somalia. L'organizzazione spaziale prevede la separazione delle zone operative dalle aree di servizio. Queste ultime, dove vengono localizzate le attività complementari connesse all'operatività del terminal, si trovano concentrate nella fascia a ridosso della strada principale a raso, delimitate dalla localizzazione dei nuovi varchi e dagli spazi previsti per l'accumulo dei veicoli commerciali. All'interno della stessa fascia sono altresì individuate zone da destinare all'edificazione di nuove strutture;
- ambito S3-superficie di 391.400 m<sup>2</sup>, superficie riempimento max 59.500 m<sup>2</sup>, banchine 2800 ml:  
è prevista la razionalizzazione degli attuali spazi ed accosti mediante la realizzazione di un unico polo caratterizzato dalla compresenza di funzioni miste e di funzioni specializzate, nonché da consistenti spazi per attività dedicate al traffico dei contenitori trasportati da navi a carico misto. Per il nuovo polo dei traffici convenzionali, si prevede il recupero di vaste aree a terra anche mediante il riempimento dello specchio acqueo tra i ponti Eritrea ed Etiopia. L'intera area è progettata per ospitare, da un lato un terminal specializzato per le operazioni portuali relative ai prodotti deperibili, localizzato su ponte Somalia, e dall'altro da un terminal multipurpose da localizzare sui ponti Eritrea, Etiopia ed Idroscalo. E' anche prevista la demolizione delle rampe che dalla sopraelevata portano a ponte Libia e Somalia. La rete infrastrutturale sarà adeguata al nuovo assetto mediante la realizzazione di nuove linee ferroviarie. L'organizzazione spaziale prevede la separazione delle zone operative dalle aree di servizio. Queste ultime, dove vengono localizzate le attività complementari connesse all'operatività del terminal, si trovano concentrate nella fascia a ridosso della strada principale a raso, delimitate dalla localizzazione dei nuovi varchi e degli spazi previsti per l'accumulo dei veicoli commerciali. All'interno della stessa fascia sono altresì individuate zone da destinare all'edificazione di nuove strutture;
- ambito S4-superficie di 31.000 m<sup>2</sup>:

HW  
CR/10





# Il Ministro dell'Ambiente

in questo ambito è localizzata la centrale ENEL a carbone. Il piano conferma e rinnova stabilmente la destinazione a produzione di energia elettrica dell'ambito S4, a questo fine già da lungo tempo occupato in concessione dall'ENEL con la propria centrale termoelettrica;

- ambito S5-superficie di 180.300 m<sup>2</sup>, superficie riempimento max 27.000 m<sup>2</sup>, banchine 1400 ml: si prevede la diminuzione della quota parte degli spazi dedicati al carbone a favore delle rinfuse solide minori (argilla, caolino, sale salgemma, ecc.) del cemento e dei materiali non ferrosi. E' previsto che il carbonile Enel vada a concentrarsi nelle aree di ponte S. Giorgio ed in quelle da recuperarsi attraverso il riempimento di calata Concenter. Di conseguenza ponte Rubattino e calata Giaccone possono essere dedicati alle rinfuse minori ed ai materiali non ferrosi. Si prevede inoltre la rilocalizzazione degli impianti di stoccaggio del cemento su parte del riempimento di calata concenter in adiacenza alle aree sopra citate. L'ambito è altresì interessato alla localizzazione sul ponte ex-Idroscalo levante e dente del Galliera di un'area destinata ai servizi ecologici portuali. L'accesso alla parte dell'ambito dedicata alle rinfuse solide avviene dalla strada portuale principale tramite un unico varco localizzato vicino alla centrale Enel. Lo schema infrastrutturale ferroviario prevede la realizzazione di due parchi interni, uno su ponte S. Giorgio ed uno su ponte Rubattino, entrambi collegati al sistema principale;
- ambito S6-superficie di 519.800 m<sup>2</sup>, superficie di riempimento max 163.300 m<sup>2</sup>, banchine 1900 ml: l'ambito rappresenta il secondo polo contenitori. Obiettivo da perseguire è la realizzazione di un'area contenitori la cui capacità a regime raggiunga circa i 900.000 teus, tramite il riempimento dello specchio acqueo di calata Olii Minerali, fino ad allinearsi con il dente del ponte Paleocapa, e dello specchio acqueo tra ponte Rubattino e calata Canzio. La rete infrastrutturale sarà adeguata al nuovo assetto mediante la riorganizzazione del parco ferroviario esistente (calata Bettolo) collegato al sistema ferroviario principale. E' inoltre previsto un nuovo accesso tramite la realizzazione della rampa di collegamento tra il varco S. Benigno ed il piazzale, a sud del parco ferroviario. L'organizzazione spaziale prevede la concentrazione della nuova edificazione in un'area a monte dei piazzali operativi ed a ridosso degli accessi veicolari, in prossimità dei quali sono previsti spazi idonei per l'accumulo dei veicoli commerciali;
- ambito S7-superficie di 206.300 m<sup>2</sup>; lo spostamento più a mare del nodo viabilistico insistente su questa zona, nell'area compresa tra il nuovo World Trade Center ed il quartiere detto della "Coscia", permette la demolizione dell'Elicolidale e delle infrastrutture viarie connesse. Il nuovo assetto individua due zone a destinazione funzionale distinta. Per l'area più a monte si prevede l'insediamento di funzioni urbane, valorizzate anche attraverso la modifica delle condizioni infrastrutturali al contorno (come la parziale demolizione della sopraelevata), mentre l'area più a mare è destinata alle funzioni legate all'attività portuale. Tale riassetto permette una consistente modificazione dello spazio urbano circostante, avuto particolare riguardo al ridisegno dell'asse urbano di via di Francia;

## Porto Antico/Terminal Crociere/Terminal Traghetti (PA):

- l'assetto infrastrutturale dell'area è caratterizzato dal permanere del parco ferroviario ad uso esclusivo delle Ferrovie dello Stato, a cavallo tra la viabilità portuale dei terminal e quella di accesso ai locali posti nella parte inferiore di via Bruno Buozzi. Un rilievo particolare assume la revisione del progetto del nodo di connessione tra la strada sopraelevata e l'autostrada. Il Porto Antico conferma la vocazione di porto passeggeri con la realizzazione della nuova stazione traghetti alla calata della Chiappella. Le strutture del porto turistico della Marina di Porto Antico completano l'offerta di spazi per il tempo libero. Nello specchio acqueo dell'area territoriale sono

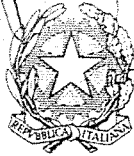
MMW  
CRB



individuare quattro zone destinate al naviglio di servizio: calata della Chiappella, calata Zingari, ponte Parodi e calata Mandraccio. Diversamente distribuiti, a secondo della rispettiva localizzazione degli spazi a terra, trovano posto i servizi di sicurezza e controllo (Carabinieri, Polizia e Guardia di Finanza), i servizi alla nave (rimorchiatori, ormeggiatori e sommozzatori) ed i mezzi della Capitaneria di Porto. Sono previsti ulteriori spazi, in acqua ed a terra, da destinare ai mezzi per le forniture di bordo da inviare, tramite condotta all'impianto di depurazione comunale di ponte Parodi;

- ambito PA1-superficie di 217.000 m<sup>2</sup>, superficie riempimenti 23.800 m<sup>2</sup>, banchine 2590 ml:  
l'assetto dell'area del terminal scaturisce, principalmente, dalla ridefinizione del profilo delle banchine e del nodo di raccordo infrastrutturale tra la viabilità portuale e quella urbana, con particolare riferimento alla connessione tra quest'ultima e la stazione traghetti in corso di realizzazione. Nel primo caso il P.R.P. ritiene necessario proporre la modificazione del ponte Assereto, della calata della Chiappella e del ponte Colombo ai fini di una razionalizzazione ed ottimizzazione del sistema degli accosti, passando dai nove attuali a dieci, con lunghezze di banchina variabili dai 150 ai 220 metri. Riguardo all'assetto infrastrutturale si fa riferimento al progetto di variante viabilistica per il nodo di S. Benigno. Il piano prevede la possibilità di realizzare una connessione tra il terminal e la viabilità portuale in direzione delle aree commerciali di Sampierdarena;
- ambito PA2-superficie di 28.000 m<sup>2</sup>:  
viene confermata la presenza del parco ferroviario nel suo assetto attuale;
- ambito PA3-superficie di 80.500 m<sup>2</sup>, superficie riempimenti max 7.600 m<sup>2</sup>, banchine 1800 ml:  
l'ambito in esame deve integrarsi con la possibilità di poter estendere le funzioni del settore delle crociere alle banchine dei magazzini del Cotone da dedicare alle crociere in transito. E' previsto l'ampliamento e la ristrutturazione dell'edificio esistente sul ponte Doria oltre al completamento della rampa di connessione tra il viadotto Cesare Imperiale e la banchina. Per ciò che riguarda le connessioni con il sistema della viabilità urbana, sono confermati gli accessi alla rampa di via Mura Zingari e da ponte dei Mille. Gli interventi di riconfigurazione degli accosti previsti in testa al ponte dei Mille devono essere estesi anche alla radice della banchina di levante, al fine di recuperare la piena operatività.
- ambito PA4-superficie di 121.600 m<sup>2</sup>, superficie riempimento 1500 m<sup>2</sup>, banchine 1600 ml:  
area del porto storico maggiormente interessata da processi di trasformazione e riorganizzazione. Ai progetti in fase avanzata di definizione (il P.R.U. della darsena e la riconfigurazione dei quartieri Famagosta, Galata e Tabarca con la previsione di funzioni urbane) si aggiungono le previsioni di collocamento nelle aree fronte mare di attività legate al traffico crocieristico, l'insediamento di strutture universitarie nonché le funzioni già previste per l'area dal P.R.G. cittadino. Lo stesso assetto della mobilità andrà adeguatamente verificato. Il progetto di trasformazione deve, al piano di banchina, consentire lo svolgimento delle attività portuali principalmente legate al settore crocieristico, organizzando nei livelli superiori le funzioni di carattere urbano;
- ambito PA5-superficie di 272.000 m<sup>2</sup>, banchine 1880 ml:  
area interessata dai lavori di completamento delle strutture della Marina di Porto Antico (attività ricettive, residenziali ed a servizio della nautica da diporto) sia per quanto riguarda l'allestimento dei moli che i volumi a terra. Il parcheggio interrato, realizzato a ridosso della viabilità urbana, è usato sia dalle attività insediate che dalla città. A quota di banchina sono da garantire le

MMW  
GR/10

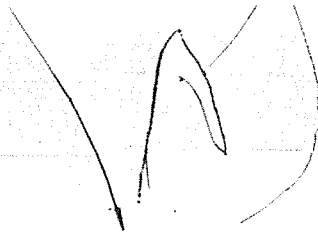


# Il Ministro dell'Ambiente

connessioni pedonali con le aree contigue dell'Expò e della Darsena. Ad eccezione delle opere in corso di realizzazione non sono previsti ulteriori interventi di nuova edificazione;

## Riparazioni navali, Fiera, Piazzale Kennedy (RFK):

- il Piano incentra il suo progetto di riorganizzazione e potenziamento sulle aree di stretta operatività portuale, mantenendo un livello indicativo per quanto riguarda l'assetto delle aree demaniali prevalentemente orientate a funzioni urbane. Il P.R.P. individua un prevalente interesse portuale relativamente ai restanti sei ambiti che compongono il settore industriale vero e proprio, dedicato all'attività di riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione di grandi navi ed imbarcazioni da diporto. L'obiettivo primario del progetto di Piano è rappresentato dalla razionalizzazione e dal potenziamento del settore industriale delle riparazioni navali anche attraverso il reperimento di nuovi spazi che si rendono necessari al riordino ed allo sviluppo delle attività ivi insediate. L'ottimizzazione dell'accessibilità al distretto rappresenta una delle priorità di intervento. Il Piano prevede a regime l'incremento delle aree di sosta attraverso la concentrazione dei relativi spazi in due strutture a Levante ed a Ponente dell'area. Inoltre all'interno delle singole unità di intervento andranno individuati spazi idonei per le funzioni di sosta (parcheggi pertinenziali), sia per le autovetture, che per i veicoli commerciali, in connessione con le funzioni ivi svolte;
- ambito RFK1-superficie di 83.100 m<sup>2</sup>, superficie riempimento max 15.500 m<sup>2</sup>, banchine 800 ml:  
l'obiettivo è quello di razionalizzare e di potenziare le risorse territoriali e produttive ivi esistenti e di ottimizzare il rapporto tra la realtà produttiva ed il tessuto urbano. L'assetto previsto intende favorire il mantenimento ed il nuovo insediamento di aziende che presentino una maggiore compatibilità ambientale anche sotto il profilo delle emissioni atmosferiche ed acustiche. A questi fini il previsto ampliamento della banchina di calata Gadda, da realizzarsi attraverso un riempimento di 50 m di profondità, consente di ricavare lo spazio necessario per le nuove attrezzature di banchina e gli spazi di lavorazione scoperti allontanandoli dalle zone urbane limitrofe. La più puntuale definizione del filo di banchina dovrà assicurare la conservazione dello specchio acqueo in corrispondenza dei transiti obbligati nella navigazione da e per il bacino del Porto Antico. Si prevede inoltre un miglioramento dell'accessibilità dell'area attraverso il potenziamento della viabilità interna e la razionalizzazione delle aree di sosta;
- ambito RFK2-superficie di 108.000 m<sup>2</sup>, superficie riempimento 400 m<sup>2</sup>:  
è previsto il potenziamento della viabilità interna al settore e del relativo sistema degli accessi perseguito attraverso la realizzazione dei varchi esistenti e la creazione di un nuovo varco nell'area sottostante via Mura della Marina. Inoltre è prevista la riorganizzazione generale del sistema della sosta all'interno del settore industriale attraverso la realizzazione di due parcheggi in struttura situati alle due estremità della fascia. L'assetto conferito all'ambito consente altresì l'eventuale realizzazione della viabilità urbana di connessione tra l'area della Fiera e l'Expò che resta comunque condizionata alla realizzazione di un percorso veicolare sopraelevato e completamente separato dalla viabilità portuale. Si prevede che lo scarto di quota da questi due percorsi possa essere sfruttato attraverso la realizzazione di magazzini di uso portuale. All'altezza del Piazzale di Levante è prevista un'area dedicata alla riconnessione tra la viabilità portuale e quella urbana che, da questo punto in poi, proseguendo a levante procedono su un'unica sede viaria. La stessa area potrebbe costituire la sede per l'eventuale sbocco e svincolo del tunnel sub-portuale;
- ambito RFK3-superficie di 191.700 m<sup>2</sup>, superficie riempimento 23.300 m<sup>2</sup>, banchine 1450 ml:  
area dedicata all'attività di riparazione, manutenzione, trasformazione e costruzione navale. Si prevede il riempimento dello specchio acqueo compreso tra i bacini 4 e 5 allo scopo di recuperare



spazi scoperti da dedicare alla lavorazione; il limitato riempimento all'estremità a mare di Molo Giano allo scopo di allungare la banchina da dedicarsi alla lavorazione su grandi navi; il riempimento dell'attuale darsena piloti allo scopo di aumentare gli spazi a terra di servizio ai bacini. Nell'ambito di tali operazioni è compreso il trasferimento delle funzioni legate alla lavorazione sulla nautica da diporto che attualmente utilizzano in maniera non ottimale la banchina di molo Giano;

- ambito RFK4-superficie di 69.900 m<sup>2</sup>, superficie riempimenti 23.700 m<sup>2</sup>, banchine 700 ml;  
l'obiettivo primario perseguito è riferito alla creazione di un polo di espansione per lo sviluppo di medio periodo delle funzioni di riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione ed allestimento navale;
- ambito RFK5-superficie di 181.800 m<sup>2</sup>;  
si prevede la sostanziale conferma delle attività già presenti all'interno dell'ambito (riparazione, manutenzione, trasformazione e costruzione navale) ed il reperimento di nuove aree coperte e scoperte dedicate alla lavorazione su grandi navi attraverso il parziale riempimento dello specchio acqueo prospiciente molo Cagni;
- ambito RFK6-superficie di 69.400 m<sup>2</sup>, banchine 560 ml:  
si intende ottimizzare l'utilizzo delle risorse spaziali attraverso una riorganizzazione dell'assetto generale che consenta sia l'espansione di alcuni segmenti produttivi del settore industriale, sia le modificazioni necessarie per il migliore funzionamento dell'area fieristica. In questa zona il Pino ha individuato la naturale risorsa territoriale relativa ad un programma di potenziamento delle attività di riparazione, manutenzione, trasformazione e costruzione per la nautica da diporto;
- ambito RFK7-superficie di 183.000 m<sup>2</sup>;  
secondo quanto previsto dal P.R.G. l'ambito fieristico è interessato ad una nuova viabilità urbana di collegamento con l'area espositiva. Viene confermata la possibilità di ormeggio nella darsena prospiciente la fiera; l'eventuale ampliamento della darsena e dei relativi servizi accessori dovrà essere subordinato alla verifica di fattibilità e di compatibilità con lo sfocio del Bisagno e con le opere idrauliche previste dal P.R.G. per la messa in sicurezza del torrente e dovrà garantire la accessibilità nautica alla darsena del Piazzale di Levante;
- ambito RFK8-superficie di 256.200 m<sup>2</sup>, superficie riempimenti 47.000 m<sup>2</sup>.  
l'area e lo specchio acqueo prospiciente vengono individuati come risorsa potenziale per un possibile nuovo polo della nautica da diporto. Nell'ambito potrebbero trovare un'adeguata sistemazione le aree ed i servizi necessari per l'attracco dei traghetti veloci. La riqualificazione e la riorganizzazione delle aree del piazzale possono essere perseguite tramite la sistemazione della viabilità e la prosecuzione della passeggiata a mare; in secondo luogo con la realizzazione di un parcheggio sotterraneo che consentirebbe una diversa organizzazione dello spazio del piazzale senza rinunciare alla riserva di posti auto;

**ha osservato inoltre che:**

- connesse alle opere portuali sono previste tutte le opere necessarie alla accessibilità riguardanti l'infrastrutturazione e l'accessibilità lato terra:
  - potenziamento/completamento della funzionalità e delle attrezzature ferroviarie di Voltri raccordi, piattaforme intermodali;
  - riduzione dello scalo ferroviario portuale di Sampierdarena e riordino dei raccordi di Sampierdarena container;
  - sostanziale conferma degli altri elementi della rete ferroviaria;

MM  
CR 1/10



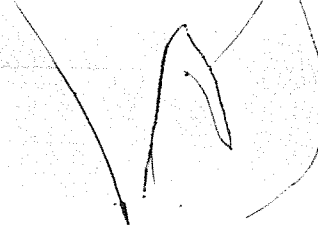
# Il Ministro dell' Ambiente

- conferma dell'attuale rete di raccordi autostradali di GE Ovest, GE Aeroporto, GE Pegli e GE Voltri, con riconfigurazione/potenziamento di alcuni svincoli (autostradale di Pegli, portuale di Voltri, portuale/urbano a S.Benigno) e di un tracciato di raccordo (a Pegli/Multedo);
- realizzazione di tre nuove sopraelevate costiere, interne all'area portuale, tra loro separate:
  - a Levante: nuova viabilità portuale a raso; possibilità di inserire una nuova sopraelevata per il traffico cittadino
  - a Sampierdarena: nuova sopraelevata (con rampe, nodi, strade a raso) da S.Benigno a Cornigliano
- a Pegli-Multedo: nuova sopraelevata, dalle aree ex-Piaggio al previsto nuovo raccordo autostradale;

## CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha valutato che:

- il P.R.P. ritiene "più congruo" riferirsi, nel caso del porto di Genova, al concetto ed ai metodi della valutazione strategica o della sostenibilità ambientale piuttosto che ai tradizionali metodi di valutazione di impatto ambientale dei progetti; solo utilizzando tale metodologia nella fase di pianificazione complessiva, sarebbe infatti possibile valutare la sostenibilità degli obiettivi di sviluppo e garantire quindi l'integrazione delle esigenze ecologiche ed economiche; nonostante tale premessa sia condivisibile si osserva che il P.R.P.:
  - non ha indicato gli obiettivi ambientali a breve e a medio termine;
  - non ha tenuto conto delle interazioni, positive e negative, anche indirette e di area vasta, tra i programmi di sviluppo e le risorse ambientali;
  - non ha individuato gli indicatori sullo stato dell'ambiente che potessero rendere conto della relazione tra la strategia d'intervento e gli obiettivi di uno sviluppo sostenibile;
  - non ha effettuato valutazioni comparative tra politiche e scenari di Piano alternativi.
- il Piano ha fissato invece gli obiettivi ed i criteri di sviluppo economico valorizzando per lo più le risorse produttive esistenti nell'area portuale, proponendosi di non pregiudicare la qualità dell'ambiente e di ottenere, ove possibile, effetti positivi. Lo Studio di Impatto Ambientale, recependo scelte e criteri del P.R.P., valuta la sostenibilità del futuro porto misurandone solo gli effetti diretti sulle singole componenti ambientali per quanto desumibili dalla scala di piano; per queste ragioni il P.R.P.:
  - da un lato non può essere considerato alla stregua di un piano strategico, mancando di incrociare trasversalmente i temi ambientali con gli obiettivi economici e di verificarne la sostenibilità;
  - dall'altro lato, mancando di puntuali definizioni progettuali e realizzative, non può essere oggetto di una più ordinaria valutazione degli effetti ambientali conseguenti alla realizzazione delle singole opere.
- nella presente valutazione della compatibilità ambientale delle scelte del Piano, che prevede tra l'altro la realizzazione di rilevanti riempimenti a mare e di infrastrutture lato terra, con un consumo irreversibile di risorse naturali, si sono adottati i seguenti criteri di valutazione:
  - la documentata e effettiva necessità di espansione a mare in risposta a precise e verificate prospettive di sviluppo;
  - la possibilità di ottenere, con gli interventi di Piano, effetti di riqualificazione ambientale (acqua, atmosfera, rumore, sicurezza e paesaggio) ed urbana (traffico, affaccio a mare e valorizzazione del patrimonio monumentale) negli ambiti territoriali esaminati e nelle aree immediatamente circostanti;

MW  
 AR

- 
- l'utilità e l'efficacia di quanto previsto dal Piano al fine di consentire ed indurre, nel futuro, una più sostenibile ripartizione modale dei flussi lato terra a favore della ferrovia;

**per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:**

- il P.R.P. è ufficialmente conforme al P.R.G. del Comune di Genova in corso di approvazione; tale conformità del Piano Regolatore Portuale al Piano Regolatore Generale è stata conseguita attraverso il procedimento di intesa, di cui all'art. 5, comma 3 della legge 84/94;
- vi è sostanziale congruenza del P.R.P. con le indicazioni programmatiche degli altri strumenti di pianificazione considerati: Piano Territoriale di Coordinamento degli insediamenti produttivi, Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico e Piani di Bacino;
- il P.R.P. e lo Studio di impatto ambientale si conformano all'Accordo di Programma del 27 aprile 1999 relativamente all'area siderurgica di Cornigliano. Tale Accordo prevede la definitiva chiusura delle lavorazioni del ciclo integrale (cokeria, agglomerato, altoforno, acciaieria alimentata a ghisa), con conseguente dismissione e restituzione alla disponibilità dell'Autorità Portuale delle aree da esso occupate, previa loro bonifica e risanamento, e il consolidamento e sviluppo nelle aree residue delle lavorazioni siderurgiche non a ciclo integrale;

**per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:**

- le previsioni di Piano si possono distinguere in:
  - interventi di ristrutturazione/adequamento di impianti e attività portuali che presentano una configurazione non perfettamente efficiente o superata (con banchine a pettine, senza piazzali di deposito, di forma e dimensione inadeguata, o con moduli ferroviari fuori standard) e che, completati e rinnovati, potranno essere nel complesso sufficienti a rispondere alle previsioni di domanda. Tali interventi sono da considerare opportuni, anche se la logica localizzativa assunta dal Piano per tali attività portuali si configura come un adeguamento dei siti già in esercizio, molteplici e separati tra più ambiti, per i quali vengono sfruttate le possibilità di espansione funzionale (con riduzione di altre funzioni) o fisica (con riempimenti di calate o di spazi acquei interni residui), piuttosto che come un disegno di riordino o di riagggregazione territoriale per l'intero settore, contrariamente alle dichiarazioni di principio dello stesso P.R.P.;
  - interventi di espansione aggiuntiva, quale quello di Voltri ovest (ambito VP5 bis, esterno all'attuale territorio portuale, di dimensioni pari a circa un sesto della complessiva superficie designata dal P.R.P. a terminals container), non motivato dal punto di vista dimensionale e problematico dal punto di vista territoriale: unica grande espansione portuale a mare esterna all'attuale delimitazione portuale, con conseguente prolungamento a ponente della diga di sopraflutto, in avanzamento di fronte al litorale ed agli ambiti urbani di Voltri;
- le osservazioni relative agli interventi in ciascuna area territoriale possono essere così sintetizzate:

**per l'Area territoriale di Voltri-Prà (VP):**

- gli interventi previsti nell'area sono coerenti con quanto previsto dal P.R.G. e dai Piani sovraordinati;
- nell'ambito *VP5*, la realizzazione del cosiddetto VI Modulo in allungamento verso levante e il definitivo marginamento del lato nord di tutti i moduli, in sponda canale navigabile, completano le aree e le attrezzature dell'impianto del terminal container VTE, sia lato mare (banchine) che lato terra (piazzali e piattaforme ferroviarie), consentendo di massimizzare, allo stato degli attuali attrezzamenti tecnologici, la potenzialità anche di quanto già realizzato;
- nell'ambito *VP5 bis* sono viceversa premature le determinazioni relative alla eventuale espansione delle attività con ampliamento a mare delle aree delle aree a ponente. A questo proposito si osserva che il Piano individua nel settore commerciale, ed in particolare nel



# Il Ministro dell'Ambiente

comparto dei terminal containers, la tipologia di attività portuale con maggiori prospettive di sviluppo; ad essi infatti è destinata la maggior quota di nuovi riempimenti (66 % dei dichiarati 104 ha di espansione a mare), nonché di nuove banchine (quasi il 40 % dei quasi 10 km di nuove banchine). Il Piano assume uno scenario di domanda futura di traffico container pari, nell'anno 2010, a 3.1-3,8 mln di TEU/a e, nell'anno 2020, attorno a 5,0 mln di TEU/a. Applicando a tale domanda un indice di efficienza nell'uso dello spazio pari a quella già raggiunta dai terminal genovesi di Sampieradarena, le aree disponibili per i container potrebbero far fronte ad una domanda notevolmente superiore a quella prevista nel 2010. Ulteriori incrementi di produttività deriveranno dalla probabile adozione di tecnologie di gestione, movimentazione e deposito più efficienti; è quindi possibile ritenere sufficienti gli spazi disponibili anche per la domanda prevista ad orizzonti più lontani del 2020. La necessità dell'ampliamento a mare in quest'ambito dovrà dunque essere valutata in futuro e sottoposta a tutte le verifiche ipotizzate dallo stesso P.R.P..

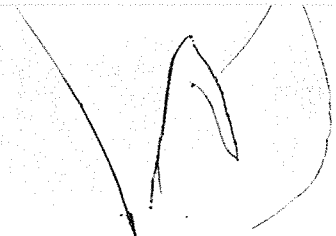
- nell'ambito *VP3*, intermedio tra la città ed il porto, saranno ridisegnate le infrastrutture viarie e ferroviarie e saranno riorganizzati i collegamenti secondo un programma concordato tra F.S. Spa, Autorità Portuale ed Enti Locali. Il progetto specifico degli impianti ferroviari dovrà garantire, eventualmente anche attraverso potenziamenti e ampliamenti progressivi, una potenzialità maggiore di quanto ipotizzato nel P.R.P., sia nella prospettiva di un maggior peso della ferrovia nella ripartizione modale dei traffici portuali all'orizzonte temporale di Piano, sia nella prospettiva di successive evoluzioni della logistica dell'intermodalità in grado di moltiplicare la potenzialità degli impianti del terminal a parità di estensione territoriale e di banchine. Il progetto del piano del ferro dovrà poter consentire l'allungamento verso ovest della piattaforma ferroviaria del terminal VTE, così da conseguire le lunghezze standard (650 m) per entrambe le coppie di fasci del terminal;
- la destinazione della grande area dell'ambito *VP4*, adiacente al terminal stesso, a servizi logistici-commerciali e di manipolazioni delle merci (distripark, dotato anche di raccordo ferroviario) completa funzionalmente il sistema, consentendo uno sviluppo distinto ma integrato sia delle attività accessorie al terminal sia delle attività più genericamente di frazionamento, trattamento e ri-lavorazione delle merci in transito;
- la previsione di restituire ad un uso urbano gli ambiti *VP1*, *VP2* e *VP6*, (in particolare è in questa area che più ci si avvicina all'obiettivo di ridisegnare il waterfront e di creare una connessione tra porto e città) con un rinvio alle linee di indirizzo fissati dalla pianificazione urbanistica generale, rispondono al criterio generale di riqualificazione ambientale e di valorizzazione del paesaggio;
- nell'ambito *VP6*, in particolare, considerate le previste destinazioni d'uso, andranno garantite condizioni di salubrità delle acque che possono richiedere la intercettazione totale degli scarichi fognari, il loro trattamento e immissione al largo. Qualora tali interventi, peraltro previsti tra le azioni che il Comune si è impegnato a realizzare per il miglioramento della capacità depurativa complessiva, non venissero realizzati o qualora, a seguito di un puntuale e costante monitoraggio non dovesse essere garantito il raggiungimento dello scopo, dovrà prevedersi un sistema di vivificazione delle acque tale da garantire un adeguato ricambio idrico e, attraverso una maggiore capacità di diluizione, il soddisfacimento dei requisiti di qualità richiesti;

## per l'Area territoriale di Pegli, Multedo, Sestri (PMS):

- in questo ambito si distinguono vaste aree riconsegnate alla pianificazione urbanistica comunale (ambiti PMS1 e PMS2), per le quali si prevede una riqualificazione ambientale con restituzione del territorio ad usi urbani. Contestualmente si conferma però la localizzazione del porto petroli

MMW  
RIP





di Multedo, con una parziale riduzione degli spazi, e della cantieristica navale; si propone inoltre la creazione di un polo di rinfuse alimentari (sólide e liquide);

- le previsioni di Piano in tale settore, tranne negli ambiti PMS1 e PMS2 per i quali gli obiettivi generali sono definiti dalla pianificazione urbanistica, non appaiono condivisibili per quanto di seguito specificato:

- relativamente al porto petroli:

- il P.R.P. dichiara di recepire le indicazioni degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, prevede la dismissione del pontile  $\delta$  e la riduzione degli spazi dedicati allo sbarco di prodotti petroliferi. Di fatto tuttavia la riconfigurazione del terminal mediante il prolungamento a mare dei pontili  $\alpha$ ,  $\beta$  e  $\gamma$  (che saranno portati tutti ad una lunghezza di circa 370 m, con un allungamento di circa 160 m del pontile  $\alpha$ , di 130 m del pontile  $\beta$  e di 115 m del pontile  $\gamma$ ) costituisce un aumento della capacità di movimentazione dei prodotti petroliferi stessi, in quanto tutti gli accosti potranno consentire l'ormeggio di navi di stazza fino a 250000 DWT;
- il P.R.P. stabilisce che in tale area saranno decolonizzati i serbatoi di oli minerali della ESSO; ciò inevitabilmente incrementerà il traffico marittimo ed il rischio ambientale connessi alle attività di bunkeraggio; per di più non sono stati specificati la zona dove realizzare i nuovi serbatoi, gli eventuali banchinamenti necessari e/o la possibilità di utilizzo di serbatoi esistenti. Tale operazione appare in netto contrasto con quanto più volte dichiarato nel P.R.P. e nello studio di impatto ambientale. Infatti, come già sottolineato, mentre gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica prevedono lo spostamento del porto petroli da Multedo e la contrazione del traffico petrolifero, questa soluzione determina invece l'insediamento nella zona di nuove attività industriali non compatibili con il contesto urbano locale con un aumento, non considerato, del rischio di incidente, un aumento di traffico, un aumento delle emissioni;
- secondo quanto stabilito dalla legge n. 220 del 28 febbraio 1992 (art. 1, comma 1, lettera a), gli interventi previsti negli ambiti PMS3 e PMS4 devono essere sottoposti a specifica valutazione di impatto ambientale in quanto comportano la modifica e l'allungamento dei pontili dedicati al carico ed allo scarico di idrocarburi (art. 1 comma 2 DPCM 10 agosto 1988, n. 377);

-relativamente al polo alimentare:

- la creazione di nuovi spazi mediante banchinamenti e la conseguente previsione di insediamento di un polo alimentare non è corredata da una analisi della domanda né da ipotesi alternative di localizzazione, nonostante nella zona siano presenti, pur se all'esterno del demanio portuale, vaste aree industriali attualmente inutilizzate;
- non è stato affrontato il problema della verifica della sostenibilità dei nuovi traffici portuali indotti dalla presenza del polo alimentare. Infatti, lo studio di impatto ambientale prevede un nuovo sistema di viabilità funzionale agli sviluppi di traffico di origine portuale dovuto alla creazione del polo di rinfuse alimentari, ma il nuovo tracciato si sovrappone a via Cassanello ed al suo previsto prolungamento che, secondo quanto invece stabilito dal P.R.G., dovrebbe svolgere funzioni completamente diverse da quelle portuali. Inoltre lo studio di impatto ambientale non considera l'impatto dei nuovi interventi sulla vivibilità dei quartieri di Multedo e Sestri.

- relativamente all'ambito PMS9

HW  
R/10



# Il Ministro dell' Ambiente

tale ambito è stato già presentato dall'Autorità Portuale, in data 12 giugno 1997, un progetto di riqualificazione del porto turistico valutato ambientalmente compatibile (D.M. n. 3029 del 18 maggio 1998); nella documentazione tecnica trasmessa erano state specificate tutte le opere da realizzare che avrebbero consentito la risistemazione dell'area portuale (rettifica delle banchine, realizzazione di un parcheggio, creazione di spazi a verde, riqualificazioni del patrimonio edilizio, etc.), erano state descritte le sistemazioni del torrente Chiaravagna ed erano stati individuati i possibili impatti. Il nuovo P.R.P. non fa alcun cenno a quanto già autorizzato, non illustra le eventuali varianti apportate al progetto approvato, riporta una generica superficie di riempimento di circa 50.400 m<sup>3</sup> che stravolge il progetto approvato e fornisce delle indicazioni di carattere generale relativamente ad un progetto di trasformazione dell'area, ritenendo comunque necessari ulteriori approfondimenti. In sintesi non consente di comprendere il futuro assetto dell'ambito e di valutare, di conseguenza, gli eventuali impatti associati;

## per l'Area territoriale di Cornigliano, Aeroporto (CA):

- l'Accordo di programma del 27 aprile 1999 fissa l'obiettivo della riconversione dell'industria siderurgica pesante verso attività compatibili con il contesto urbano circostante.

Il P.R.P., considerate le caratteristiche e le dimensioni dell'area, individua nella zona di Cornigliano una risorsa strategica per il processo di sviluppo dell'economia locale. La realizzazione di un distripark è coerente con quanto previsto dagli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica. Tuttavia la previsione di destinare solo una piccola parte dei 160 ettari di Cornigliano alla riconversione industriale e di mantenere invece per la siderurgia circa 110 ettari appare limitativa per uno sviluppo sostenibile e per il conseguimento della riqualificazione ambientale dell'area. Infatti la limitata superficie considerata per la realizzazione del distripark, la sua configurazione ad "L" e la mancata connessione al sistema di banchine non consentono di operare scelte che possano prevedere anche un ridisegno urbanistico dell'area, con la creazione di zone a verde, fasce di rispetto tra le zone residenziali del preesistente quartiere di Cornigliano e le zone produttive e l'eliminazione di barriere fisiche ed architettoniche presenti nella zona. Inoltre il P.R.P. e lo studio di impatto ambientale non individuano il processo di transizione dalla attività siderurgica ad una effettiva riconversione industriale, nonostante ciò sia stato stabilito dall'Accordo di Programma, e non sono descritte le operazioni di recupero delle aree già dismesse e da dismettere e le bonifiche connesse; tuttavia, considerato che:

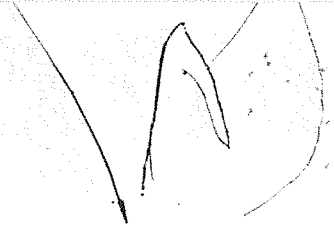
- sono stati sottoscritti accordi tra i vari soggetti pubblici e privati relativi al processo di riconversione dell'area siderurgica ed è stata individuata con precisione la superficie da restituire alla Autorità Portuale;
- il P.R.P. non ha potuto che prendere atto degli spazi occupati dalle attività siderurgiche a freddo e di quelli derivanti dalla dismissione delle attività siderurgiche a caldo;

la localizzazione di funzioni logistiche in quest'area, da porre al servizio del bacino portuale di Sampierdarena, seppure limitata, è da considerare una risorsa strategica per lo sviluppo del porto di Genova;

## per l'Area territoriale di Sampierdarena (S):

- in coerenza con il quadro evolutivo di potenziamento delle funzioni commerciali del Porto, gli interventi previsti negli ambiti S2 ed S3, pur determinando una sottrazione di risorse irreversibile, costituiscono un'esigenza primaria perché il porto di Genova continui ad essere uno strategico punto di approdo delle importazioni e delle esportazioni italiane via mare.

MMW  
 S. M. P.

- 
- considerazioni analoghe valgono per le previsioni di Piano nell'ambito S6, che tuttavia danno luogo ad alcuni problemi non adeguatamente affrontati e pertanto non risolti. In particolare la prevista delocalizzazione della stazione di bunkeraggio di calata Canzio a Multedo prevede lo smantellamento, oltre che dei serbatoi non più utilizzati dell'ex IP, di quindici serbatoi di dimensioni diverse di proprietà dell'ESSO ITALIANA s.r.l. che attualmente è l'unica società ad effettuare servizio di rifornimento all'interno del porto. Preso atto che la ESSO ha escluso di poter utilizzare, per motivi tecnici, alcune strutture esistenti (serbatoi Fondegga Nord) e che la maggior parte delle operazioni di rifornimento sono effettuate all'interno del Porto Antico, la delocalizzazione prevista, oltre ai problemi già evidenziati per la zona di Multedo, determinerebbe:

- aumento del traffico delle bettoline utilizzate nelle operazioni di rifornimento;
- aumento del percorso delle bettoline (attualmente la stazione è a circa 800 m dalla zona dove è effettuato il maggior numero di rifornimenti mentre Multedo dista circa 5 km) e quindi incremento dell'inquinamento;
- aumento del rischio d'incidente in quanto il traffico delle bettoline avverrebbe al di fuori della diga foranea;
- discontinuità del servizio di bunkeraggio;
- sovrapposizione del traffico delle bettoline a quello delle petroliere nel porto di Multedo;

si ritiene pertanto che debba essere trovata una soluzione che consenta di aumentare, come previsto, gli spazi disponibili per il potenziamento delle attività commerciali nell'ambito S6, purché venga adeguatamente risolto il problema derivante dalla delocalizzazione della stazione di bunkeraggio. A tal fine potrà anche prevedersi un sistema di consegna direttamente in banchina del tipo "hydrant system" che, attraverso l'impiego di tubazioni, colleghi la stazione di stoccaggio con le zone dove effettuare le operazioni di rifornimento. In questo modo, oltre alla sicurezza dei rifornimenti, si conseguirebbe una riduzione dei rischi ambientali e/o di incidente dovuti alla navigazione delle bettoline;

- il P.R.P. conferma e rinnova stabilmente la destinazione a produzione di energia elettrica dell'ambito S4, in concessione all'ENEL con la propria centrale termoelettrica.

Relativamente a tale centrale, e più in generale a tale destinazione funzionale, si osserva quanto segue:

- attualmente, la centrale ENEL è alimentata a carbone ed è costituita da 4 caldaie da 35 MW ed una caldaia da 155 MW. Il carbone necessario all'alimentazione della centrale (circa 750.000 t nel 1997) viene prelevato da Ponte S.Giorgio tramite un circuito di nastri convogliatori e quindi messo a parco all'aperto e periodicamente irrorato con prodotti anti polvere;
- la centrale non rispetta, in due camini su 3, i valori di emissione di ossidi di azoto previsti dal DM 12 luglio 90 (1070 mg/m<sup>3</sup> contro i 650 mg/m<sup>3</sup> previsti dal decreto). Entro il 12 luglio 2002 la centrale dovrà adeguare le emissioni ai limiti previsti dalla normativa, che sono i seguenti: 1700 mg /m<sup>3</sup> per il biossido di zolfo, 50 mg/m<sup>3</sup> per le polveri, 650 mg/m<sup>3</sup> per gli ossidi di azoto;
- va rilevato anche che in termini di flusso di massa la centrale è la principale sorgente di emissione di ossidi di azoto nell'area del comune di Genova, e la seconda sorgente di emissione nell'area della Provincia (Provincia di Genova – Centro operativo Provinciale: Valutazione Preliminare della Qualità dell'Aria, 1999);

hw  
CR

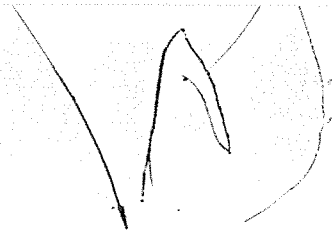


# Il Ministro dell'Ambiente

- va inoltre rilevato che, anche a fronte del previsto adeguamento, le emissioni di ossidi di azoto, polveri e biossido di zolfo risulteranno comunque di gran lunga maggiori rispetto a quanto ottenibile con altre tecnologie, quali ad esempio il ciclo combinato con alimentazione a gas naturale, che è caratterizzato da un'emissione di polveri e ossidi di zolfo praticamente nulle, ed emissioni di ossidi di azoto e monossido di carbonio inferiori a 50 mg/m<sup>3</sup>;
  - entro il 30 giugno 2002 la centrale dovrà inoltre presentare domanda per l'autorizzazione integrata ambientale ai sensi della legge 4/8/1999, n.372, (allegato I), che stabilisce che "i valori limite di emissione, i parametri e le misure tecniche equivalenti ....si basano sulle migliori tecniche disponibili tenendo conto delle caratteristiche tecniche dell'impianto in questione, della sua ubicazione geografica e delle condizioni locali dell'ambiente;
  - la concessione dell'area adibita a produzione di energia elettrica scadrà nel 2002;
  - determinazione programmatica di mantenimento della presenza della centrale termoelettrica a carbone anche per il lungo periodo rende inevitabile la conferma dell'attuale dimensione del traffico carbone, con la conseguente necessità di prevedere il potenziamento dell'impianto integrato di carbonile dell'adiacente terminal rinfuse. Va inoltre considerato che tale proposta di terziarizzazione delle funzioni di scalo carbone non è condivisa dall'ENEL, che in proposito invece chiede che venga salvaguardata la possibilità di una propria autonomia funzionale. Nonostante siano adottabili diversi provvedimenti e dispositivi per ridurre la dispersione delle polveri sedimentabili del carbone, gli impatti da esse prodotti sulle aree e le attività circostanti non sono mai comunque del tutto eliminabili;
  - l'esercizio della centrale determina un inquinamento acustico nell'immediato intorno densamente urbanizzato comunque incomprimibile al di sotto di una certa soglia; tale rumore viene emesso con direzione soprattutto verticale, investendo direttamente e con notevole intensità la limitrofa Lanterna e i suoi visitatori;
  - la presenza della centrale, e in particolare delle sovrastrutture impiantistiche in elevazione intorno e sopra l'edificio principale, compromette l'apprezzamento e la valorizzazione visuale del monumento della Lanterna;
- sulla base di tali osservazioni e valutazioni, ed in considerazione della evidente estraneità di tale attività rispetto alla centralità e della valenza del sito in riferimento sia all'intero ambito urbano sia al complesso portuale ed al suo programma di qualificazione, la scelta del P.R.P. di confermare programmaticamente ed a tempo indeterminato nell'ambito S4 la presenza l'impianto termoelettrico a carbone deve essere riconsiderata;
- per l'Area territoriale Porto Antico, T. Crociere, T. Traghetti (PA):**
- una particolare attenzione va posta alla potenziale valenza urbana della zona di Sanpierdarena Est all'estremità sud occidentale del Porto Antico (Concenter, centrale Enel, Lanterna, nodo di S.Benigno):

- molte ed eterogenee attività portuali si concentrano in quest'area, in un sito di rilevante valenza storica, nel quale le estreme propaggini del costone collinare che delimitava la città sul lato occidentale costituivano, con il loro diretto affaccio sul mare, naturale base d'appoggio per gli impianti di segnalazione e di avvistamento (Lanterna) e per le fortificazioni difensive. I resti di tali impianti storici tecnologici e strategici oggi si trovano totalmente inglobati all'interno dell'area portuale, privi di aree di pertinenza e a stretto e disordinato contatto con edifici, impianti, opere ed attrezzature infrastrutturali che ne

MMW  
C.S. AR



impediscono fruizione e accessibilità. Il luogo ha perso ogni contatto diretto sia con l'acqua che con la città, pure non lontane: l'acqua è appena al di là della centrale termoelettrica e la città comincia, se non già in corrispondenza delle adiacenti attività direzionali del varco di S. Benigno, quanto meno nelle vicine attrezzature e servizi del porto passeggeri;

- nell'affrontare le innovazioni previste per tale ambito, il Piano non mostra sufficiente attenzione alla valenza storica e urbana del sito e dei resti monumentali, ignorandone le potenzialità turistiche e più in generale urbanistiche. Queste, invece, anche secondo il parere del Ministero dei beni e delle attività culturali, risultano consistenti e meritevoli di salvaguardia e tutela;
- si ritiene opportuno che le potenzialità del sito vengano considerate non isolatamente come episodi singoli avulsi dal contesto, bensì reintegrate a sistema sia con la città che con l'affaccio sull'acqua, aprendo opportuni varchi ed evitando l'interramento della darsena Concenter. A tal fine occorre sviluppare una attività progettuale finalizzata alla ricomposizione e reintegrazione urbana dei beni storici e monumentali presenti. Il ripensamento progettuale al fine di tutelare i beni monumentali dovrà consentire di verificare anche la possibilità della ricomposizione di una continuità tra Porto Antico e Lanterna, e tra questa e l'acqua, continuità non solo di accessibilità ma anche di destinazione e valorizzazione funzionale di spazi e strutture che vi si possono recuperare, e forse in parte anche ricavare, per uso turistico e cittadino. Tale ripensamento dovrebbe coinvolgere, per essere efficace, tutti i progetti di intervento strutturale ed infrastrutturale delineati per le zone della Lanterna e di S. Benigno (comprese aree limitrofe).

- le prospettive di sviluppo del settore traghetti trovano riscontro nelle previsioni di Piano (ambiti PA1, PA3 e PA4) mediante un incremento del numero degli accosti, la creazione di ulteriori spazi in acqua e a terra da destinare ai mezzi per le forniture di bordo, un uso integrato degli spazi disponibili a terra che consenta l'utilizzo pubblico dei parcheggi della stazione traghetti durante la bassa stagione ed un utilizzo dello specchio acqueo da parte del naviglio di servizio (Polizia, Carabinieri e Guardia di Finanza) funzionale alla rispettiva ubicazione a terra.

Le previsioni del P.R.P. per l'ambito PA4, insieme con la riconfigurazione dei quartieri Famagosta, Galata e Tabarca, consentiranno, fatte salve una serie di verifiche relative alla viabilità, agli insediamenti previsti ed alle relative connessioni funzionali, la riqualificazione dell'area;

**per l'Area territoriale Riparazioni navali, Fiera, piazzale Kennedy (RFK):**

- il potenziamento dell'attività industriale in questi ambiti secondo le previsioni del PRR determina l'eliminazione del porticciolo Duca degli Abruzzi, la perdita irreversibile di uno specchio acqueo di 52000 metri quadrati e di tutte le opere e le attività connesse. Il water front si allontanerebbe ulteriormente dalla città e pregiudicherebbe le ipotesi di futura di riqualificazione ambientale dell'intero settore.

- in particolare la delocalizzazione del porticciolo storico non è supportata da uno studio di fattibilità né da una adeguata valutazione d'impatto. Il P.R.P. prevede il riempimento del bacino dello Yacht Club con lo spostamento dell'area da diporto in corrispondenza della foce del torrente Bisagno, in un'area particolarmente sensibile in quanto il corso d'acqua è già notevolmente impattato ed è costretto a defluire forzatamente nel suo tratto terminale. La localizzazione di un bacino da diporto in corrispondenza della foce del torrente potrebbe causare sensibili interferenze tra le variate condizioni idrauliche litoranee ed il corso d'acqua stesso, aumentando il livello di rischio connesso con le possibili esondazioni. Lo stesso Piano stralcio

MMW  
CR 1/10




# Il Ministro dell'Ambiente

del bacino del torrente Bisagno, predisposto nel 1997, rileva una preoccupante condizione critica del corso d'acqua proprio in corrispondenza della foce e del tronco terminale ed una precaria capacità del tratto canalizzato di smaltire portate di piena con tempi di ritorno duecentenari. L'ubicazione di un bacino da diporto, e delle strutture ed infrastrutture ad esso collegate, in prossimità della foce del Bisagno potrebbe inficiare l'attuale capacità di smaltimento delle acque del torrente in mare, ingenerando, quindi, condizioni idrauliche che enfatizzano il già manifesto fenomeno di rigurgito delle portate;

- il P.R.P. per l'ambito RFK1, più contiguo al tessuto urbano, prevede *"il mantenimento ed il nuovo insediamento di aziende che, per tipo e modalità di lavorazione, ... hanno un impatto ambientale contenuto sotto il profilo delle emissioni atmosferiche ed acustiche"* ed il banchinamento di Calata Gadda, al fine di ricavare nuovi spazi di lavorazione lontani dalle zone urbane. Le trasformazioni previste nelle sei unità di intervento determineranno la creazione di una fascia cuscinetto con l'area urbana ed un migliore assetto delle aree immediatamente prospicienti l'area del Porto Antico (U.I.1), il diradamento e la riallocazione di alcuni immobili, la riqualificazione di edifici di pregio (ex Selom) (U.I.3) ed il trasferimento a Calata Gadda di attività non compatibili con l'area urbana. La decisione di suddividere in due settori la parte più a Levante dell'ambito (U.I.6) permette di mantenere uno spazio ineditato in corrispondenza del cono visuale del varco delle Grazie. Si ritiene comunque che il nuovo assetto della zona e l'insediamento di nuove attività possa essere conseguito anche prevedendo una riduzione del rapporto di copertura (pari, nelle previsioni, all'80% in tre ambiti, al 90% in un ambito e al 100% in due ambiti) ed una riduzione delle altezze massime di costruzione (mai inferiore, nelle previsioni, a 20 ml);
- non è stata sufficientemente approfondita la possibilità di realizzare la nuova strada sopraelevata (ambito RFK2) che, mediante la riorganizzazione dei varchi esistenti e la creazione di un nuovo varco nell'area sottostante via Mura della Marina, si prefigge l'obiettivo del potenziamento della viabilità interna al settore e del relativo sistema degli accessi, e non sono stati individuati gli impatti connessi (ad esempio la necessità di demolizione di edifici di pregio architettonico). Anche la nuova sopraelevata comunale tra la Fiera e l'Expò, parallela alla strada portuale, appare di difficile inserimento ambientale ed urbanistico. In tutto l'ambito comunque la definizione di Piano è particolarmente bassa ed appare indispensabile sviluppare i necessari studi di fattibilità che consentano di stabilire la effettiva possibilità di realizzazione degli interventi previsti e la loro sostenibilità ambientale;
- anche nell'ambito RFK6, al confine tra il settore industriale e l'area fieristica, destinato ad un programma di potenziamento delle attività di riparazione, manutenzione, trasformazione e costruzione per la nautica da diporto, le indicazioni del P.R.P. sono estremamente generiche e non tengono conto degli aspetti ambientali e degli impatti sul territorio derivanti dal potenziamento delle attività industriali;
- per quanto riguarda gli obiettivi dell'ambito RFK7, il P.R.P. rimanda alle linee di indirizzo fissate dalla pianificazione urbanistica generale non fornendo indicazioni su vantaggi e svantaggi derivanti dalla riorganizzazione delle aree, dalla generica realizzazione di servizi e dalla modifica del sistema della viabilità. Si ipotizza un ampliamento della darsena subordinandolo ad una *"verifica di fattibilità e di compatibilità con lo sfocio del Bisagno"* senza fornire elementi di carattere progettuale atti a ipotizzare quali potrebbero essere i possibili impatti;
- l'ambito RFK8 viene definito di prevalente funzione urbana anche se, considerata l'importante risorsa territoriale che esso rappresenta, non si esclude che *"vi potrebbero trovare allocazione"*

 WW  
 LS 14



*funzioni portuali” ed in particolare “le aree ed i servizi necessari per l’attracco dei traghetti veloci”. La estrema indeterminazione delle attività insediabili (funzione urbana, parcheggio, area fiera, nuovo polo per la nautica da diporto, traghetti veloci, edificazione di nuovi volumi) e la dichiarata necessità di definire meglio le opere attraverso modelli matematici e fisici dimostrano come siano ancora necessari studi propedeutici alla verifica della sostenibilità ambientale delle scelte effettuate per quest’ambito dal P.R.P..*

**per la viabilità autostradale e la mobilità ferroviaria:**

- per la mobilità di terra, sulla base dei previsti traffici portuali lato mare, il P.R.P. individua il possibile equilibrio modale di progetto e quindi deduce l’entità dei flussi previsti per ciascun modo:
  - 48 treni /giorno da/per Voltri e 44 t/g da Sampierdarena, per complessivi 92 t/g al 2001, che cresceranno fino a 125 t/g nel 2010 e 175 t/g nel 2015;
  - 3800 veicoli merci pesanti carichi /g al 2005, che aumentano a 4700 v.m.c./g al 2010, e fino a 6100 v.m.c./g al 2015;
- stimata la domanda di mobilità, il Piano dichiara complessivamente sufficiente la rete ferroviaria interna e gli impianti ad essa accessori, per il servizio di inoltro dei treni /giorno previsti; a scala d’area vasta, dichiara sufficienti nel breve periodo gli adeguamenti delle linee esistenti già programmati e in corso di realizzazione e, sul lungo periodo, la prevista nuova linea ferroviaria del Terzo Valico;
- per la domanda di mobilità su gomma, il Piano sviluppa un programma di potenziamento di tutti gli accessi stradali al porto, specie dai caselli autostradali; per l’area vasta assume come quadro di riferimento un disegno di potenziamento autostradale consistente nel raddoppio in nuova sede del tratto Voltri - Genova Ovest - Busalla (A7 e A10), prioritariamente per il tratto Genova Aeroporto-GenovaOvest - Busalla;
- le prospettive di completamento delle reti autostradale e ferroviaria assunte dal P.R.P. presentano gradi di certezza diversi. Se l’iter di progettazione e decisione per il Terzo Valico ferroviario sono ormai concretamente avviati, lo stadio di maturazione per le realizzazioni autostradali, per le quali non esiste progetto, è sicuramente più arretrato. La prudenza suggerisce quindi di non far troppo conto in sede di pianificazione del traffico portuale su tali opere autostradali. Una tale conclusione risulta opportuna non solo rispetto a considerazioni pragmatiche sul lato dell’offerta infrastrutturale, ma anche per valutazioni di carattere ambientale sulle dinamiche della domanda e della ripartizione modale prevista dal Porto. Si osserva infatti che, nonostante l’incremento della logistica e soprattutto dell’intermodalità, l’orizzonte ultimo del Piano prevede un traffico merci su gomma orientativamente doppio rispetto a quello attuale.

Tale risultato appare deludente rispetto alle teoriche potenzialità logistiche e d’esercizio ed inadeguato rispetto agli obiettivi di sostenibilità e contenimento del traffico su gomma sia globali che locali, soprattutto se si considera che il contributo del traffico all’inquinamento atmosferico ed acustico è già oggi tale da comportare il superamento, in numerose aree della città, dei limiti normativi. Ne deriva l’opportunità che di prendere in considerazione in sede di dimensionamento del P.R.P., orizzonti di potenziale domanda ferroviaria significativamente più ampi di quelli assunti, verificando la potenzialità di traffico merci dei singoli impianti portuali, degli scali ferroviari, del nodo in generale e salvaguardando in sede di piano la fattibilità pianaltimetrica di tutti quegli interventi puntuali, lineari e d’area che risultassero utili per la massimizzare la capacità o per rimuovere eventuali fattori limitanti;

le scelte progettuali per la nuova viabilità portuale:





# *Il Ministro dell' Ambiente*

- il P.R.P., nell'ambito portuale e nello stretto intorno, prevede l'adeguamento dell'intero sistema di accessibilità al porto dalla rete primaria, con interventi di diversa dimensione ed impegno sulle opere di raccordo/svincolo ai 4 caselli autostradali già ora interessati da traffico portuale e precisamente:

- Voltri, ove viene modificato il tratto di raccordo interno all'ambito portuale;
- GE Pegli-Multedo, ove viene previsto un nuovo raccordo dedicato lungo il f.Varenna per raggiungere il previsto nuovo casello sul lato nord dell'autostrada;
- GE Aeroporto, ove viene ristrutturato l'intero nodo tra Casello, aeroporto e Aurelia;
- GE Ovest, ove viene ristrutturato l'intero nodo (compresa l'elicoidale e raccordi e tratti della sopraelevata);

in aggiunta a questi, viene prevista l'integrazione del porto al previsto nuovo snodo della viabilità primaria lungo Polcevera, alla foce dello stesso;

- all'interno dell'area portuale vera e propria, il P.R.P. prevede tre nuove strade a servizio della mobilità portuale interna, da realizzarsi tramite interventi di costruzione ex-novo, di completamento, e/o di ristrutturazione:

- a Multedo, dal raccordo all'autostrada lungo il fiume Varenna all'area per il Polo Alimentare ex-Piaggio e alla via Aurelia, in sopraelevata;
- a Cornigliano e a Sampierdarena, articolata in due tratti: il primo, con valenza prevalentemente urbana, dal nodo di GE Aeroporto al nodo Foce Polcevera; il secondo, con valenza prevalentemente portuale, dal nodo Foce Polcevera (con nuovo ponte) al nodo di S. Benigno, in sopraelevata, fiancheggiato da carreggiate a raso e rampe di raccordo per l'accessibilità locale. Adiacente a questo secondo tratto, ma subito all'esterno del confine portuale, è inserita anche la prevista strada urbana (lungomare Canepa), e con analogo sviluppo: dal nodo Foce Polcevera (in prosecuzione diretta del tratto da GE Aeroporto, e con proprio ponte sul Polcevera) al nodo di S. Benigno;
- a Levante, da calata Gadda a p.le Kennedy, parallela all'attuale sopraelevata urbana, a raso, al piede delle mura di contenimento delle scarpate del Colle di Carignano. Sempre in Levante, a sua volta parallela ed intermedia sia planimetricamente che altimetricamente a quest'ultime due, è prevista, seppur solo con valenza indicativa, l'eventuale nuova sopraelevata urbana richiesta dal Comune per la connessione tra l'Expo e la Fiera;

- la strategia di riordino e potenziamento del sistema di accessi agli ambiti portuali e degli itinerari di connessione e distribuzione interni, finalizzata ad offrire nuova capacità al traffico portuale, con alleggerimento della rete urbana e risoluzione di alcuni conflitti puntuali (a Multedo, a Cornigliano, a Sampierdarena e a S. Benigno), appare in linea generale opportuna, capace di ridurre in modo efficace la pressione del traffico portuale sul sistema della viabilità urbana e in generale gli impatti da traffico sulla città; tuttavia, è opportuno osservare le seguenti criticità, segnalando la possibilità/necessità di adeguate migliorie:

- i tre interventi stradali sono tra loro scollegati, e il nuovo sistema copre solo parzialmente l'intero fronte portuale. La ridefinizione funzionale ed urbanistica dell'intero ambito portuale dovrebbe invece essere sfruttata a pieno per ottenere un sistema di viabilità interna al porto quanto più possibile completa e continua tra le diverse zone. La possibilità di asse continuo, ipotizzata anche dal Comune ed accennata nel P.R.G., una volta verificata nella sua utilità e fattibilità tecnica, dovrebbe essere inserita negli strumenti di pianificazione portuale, quanto meno come salvaguardia dei necessari varchi e vincoli planoaltimetrici, da rispettare nella realizzazione degli altri interventi.

YWW  
 GBR

- il sistema delle nuove strade portuali, come disegnato nel P.R.P., si presenta incompleto di alcune importanti connessioni puntuali. Ci si riferisce:

- alla connessione tra la sopraelevata di Multedo e i cantieri navali di Sestri, che ne risulterebbero lambiti sul lato ovest ma non ne sarebbero accessibili, ed il cui traffico sarebbe costretto ad appesantire ancora la viabilità urbana locale;
- alla connessione tra l'area industriale di Cornigliano e il raccordo aeroporto-casello autostradale, raccordo che nell'attuale disegno (parzialmente in sotterraneo) si limiterebbe a servire il solo distripark, forse per proteggere la viabilità aeroportuale da eccessive infiltrazioni di traffico pesante, a spese peraltro ancora della viabilità urbana.

la soluzione di tali incompletezze e dei numerosi punti di conflitto con il traffico urbano ancora presenti nello schema viabilistico proposto dal P.R.P. produrrebbe notevoli benefici ambientali per le singole zone urbane interessate, con modeste modificazioni progettuali ed attuative;

- delle suddette indicazioni di ottimizzazione programmatica e progettuale, le più rilevanti si dovranno tradurre in modifiche di piano, altre potranno essere recepite in sede di progetto;

-una considerazione particolare merita invece la strada portuale di Levante, e l'ulteriore eventuale strada sopraelevata comunale Expo-Fiera ad essa parallela. La fattibilità di tale strada anche solo per usi portuali appare critica, per l'esiguità degli spazi disponibili, per le inevitabili intrusioni urbanistiche (alcune delle quali già ora giudicate inammissibili, come nel caso della demolizione delle palazzine storiche delle associazioni diportistiche), per l'inevitabile ulteriore compromissione paesaggistica del versante del colle di Carignano.

Va osservata anche l'incertezza e la contraddizione programmatica generale, relativa al sistema della viabilità urbana, allorché in sede comunale si ribadisce ancora l'interesse per la connessione diretta sottomarina tra Levante e Ponente del Porto Antico (infatti ripresa, per citazione, anche nel P.R.P.), connessione che renderebbe possibile l'eliminazione della inammissibile barriera paesaggistica ed acustica tra la città antica e il porto omonimo su cui essa dovrebbe tornare ad affacciarsi, e contemporaneamente nella stessa sede si richiede una nuova ulteriore sopraelevata per un lungo tratto aggiuntiva e parallela alla prima, anche ad ovest del punto di eventuale sfiocciamento per il detto tunnel, ovvero nel tratto in cui, fatto il tunnel, l'attuale sopraelevata urbana perderebbe in ogni sua parte la valenza di by-pass interno e quindi potrebbe essere riutilizzata, ad esempio per la connessione tra p.le Kennedy, la Fiera e l'Expo, senza dover costruirne una ulteriore.

Anche per quest'ordine di considerazioni più generalmente di sistema urbano della viabilità, le previsioni del P.R.P. per la ristrutturazione dell'intero sistema del Levante vanno sottoposte a nuovo approfondimento progettuale e relativo esame di compatibilità ambientale;

**per quanto riguarda il quadro ambientale:**

- è stata effettuata una caratterizzazione della qualità delle acque e dell'aria, dell'inquinamento acustico, della produzione di rifiuti e delle risorse e del patrimonio naturale su tutto il territorio in esame e che in particolare, dall'esame dello Studio di impatto ambientale, risulta quanto segue:

**ambiente idrico:**

- in ambito portuale è prevista la costruzione di un depuratore dell'Ente Bacini e la realizzazione della rete fognaria portuale.

In ambito cittadino è previsto il collettamento degli scarichi urbani ed il potenziamento e/o l'attivazione di impianti per il trattamento dei reflui civili, nonché la immissione delle acque trattate al di là delle dighe foranee.

mw  
CR 100



# *Il Ministro dell'Ambiente*

In particolare il depuratore dell'Ente Bacini tratterà le acque di lavorazione dei bacini di carenaggio e con la sua entrata in funzione si avrà l'effetto di ridurre l'immissione a mare dei solidi (scaglie di verniciatura e sabbia), degli idrocarburi che possono essere rilasciati durante gli interventi di manutenzione e dei metalli pesanti presenti nelle pitture.

La nuova rete fognaria portuale raccoglierà le acque da convogliare verso gli impianti di trattamento e la rete esistente verrà utilizzata per la raccolta delle sole acque bianche;

- si ipotizza, poiché è presumibile che quanto prima entri in vigore la Convenzione Marpol 73/78, che venga realizzato un collegamento dedicato per la raccolta dei liquami provenienti dalle navi (mercantili, traghetti, etc), così come previsto dall'All. IV alla stessa Marpol;
  - esternamente al porto i principali interventi previsti dal Comune riguardano il completamento della nuova rete fognaria di Prà, di Sestri e di Sampierdarena ed il collegamento con gli impianti di trattamento. Anche in questo caso i collettori esistenti verranno utilizzati per la raccolta delle acque meteoriche o avranno la funzione di troppo pieno in caso di piogge eccezionali. Sempre da parte del Comune è previsto il potenziamento e la costruzione di nuovi impianti che incrementeranno di oltre il 40% la capacità di trattamento in ambito cittadino. In particolare lo Studio di impatto ambientale prevede, riguardando il 2010, una riduzione dell'80% del carico di BOD, del 43% del carico di idrocarburi, dell'88% del carico dell'azoto ammoniacale e del 35% del carico di solidi sospesi.
  - le attività di dragaggio e riempimento porranno rilevanti problemi per tutta la durata dei cantieri, variabile in relazione alla diversa tipologia di opere e che comunque abbraccia complessivamente l'intero periodo (15 anni) nel quale dovrebbero realizzarsi gli interventi previsti dal P.R.P.. I principali problemi sono costituiti, oltre che dal traffico indotto per la movimentazione del materiale, dall'intorbidamento delle acque e dalla possibilità di rimettere in sospensione il materiale fine e i contaminanti ad esso associato. Lo studio di impatto ambientale non prende in considerazione tali tematiche, che dovranno invece costituire, nella realizzazione dei singoli interventi, l'oggetto di accurati programmi di cantierizzazione nei quali siano esplicitate le necessarie precauzioni e le misure di minimizzazione adottate per contenere tali fenomeni;
  - lo scarico termico generato dalla centrale ENEL determina un sovrizzo termico in un ambito a scarso ricambio. Ciò può determinare il superamento dei limiti previsti dalla normativa in vigore ed aumentare le cinetiche dei processi biologici con la possibilità di indesiderati effetti ambientali. Andrà pertanto garantita la realizzazione di un sistema di monitoraggio continuo per la verifica del rispetto dei limiti previsti e, qualora tali limiti non dovessero essere rispettati, andrà prevista una differente soluzione per lo scarico rispetto a quella attuale;
  - tutte queste azioni coordinate lasciano ipotizzare che, con la realizzazione degli interventi, si potrà conseguire una consistente riduzione del carico inquinante ed un miglioramento dello stato di salute generale dell'ambiente idrico in ambito portuale;
- atmosfera:**
- dall'analisi dello studio di impatto ambientale relativamente al comparto atmosfera risulta che:
    - l'incremento complessivo del traffico navale è pari complessivamente al 35%; tale aumento di traffico comporterà un incremento di emissioni che andrà ad incidere principalmente nella zona di Voltri (+150%) e SECH (+55%); incrementi minori sono previsti per le aree di Sampierdarena, Porto Petroli e Stazione marittima, (+20% - +12%) mentre per le aree ILVA e riparazioni navali si prevede un quadro di leggero decremento o stabilità;

VVV  
GS/10

- l'incremento del traffico autoveicolare, se valutato rispetto ai singoli varchi, risulta pari al 58% per l'area di Sampierardena e Riparazioni navali, al 126% per l'area di Voltri, ed al 69% per l'intero porto; l'incremento dell'incidenza sul traffico esterno al porto è pari al 4%;
- per quanto riguarda il comparto industriale, lo STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE esamina le emissioni derivanti dalle acciaierie di Cornigliano, dalla centrale termoelettrica ENEL, dallo stoccaggio e movimentazione dei prodotti neri e bianchi al Terminal Rinfuse, dai depositi di oli minerali, dal Porto Petroli di Multedo e dall'area riparazioni navali ed effettua:
  - una stima delle emissioni di polveri associate alla movimentazione di materiali pulverulenti, alla presenza di cumuli di materiale pulverulento, ed alle operazioni di sabbiatura degli scafi;
  - una stima delle emissioni di COV associate alle operazioni di ballasting, alle operazioni di carico/scarico dei serbatoi delle navi, ed allo stoccaggio;
  - una valutazione delle emissioni convogliate associate alla centrale ENEL ed alle acciaierie di Cornigliano;
- in generale, dai dati riportati emerge il seguente quadro alla configurazione finale di piano: stabilità o leggera riduzione delle emissioni di polveri, incremento delle emissioni di composti organici volatili, riduzione delle emissioni convogliate associate alla centrale termoelettrica ENEL dovuta all'adeguamento ai limiti normativi e sostanziale abbattimento delle emissioni associate alle acciaierie di Cornigliano, per le quali è prevista la chiusura della sezione a caldo;
- non viene effettuata la modellazione della dispersione degli inquinanti emessi dalla centrale ENEL e dalle acciaierie di Cornigliano;
- lo Studio risulta carente per quanto riguarda la caratterizzazione dello stato attuale della qualità dell'aria. Infatti, non sono stati riportati in alcuna forma dati od informazioni relativi alle misure disponibili della concentrazione di inquinanti atmosferici a Genova (in provincia di Genova risultano operative almeno tre reti di monitoraggio della qualità dell'aria: la rete della provincia di Genova (22 postazioni fisse), e due reti deposimetriche facenti capo all'ARPAL: una con postazioni di misura nelle Acciaierie di Cornigliano e nella Circoscrizione di Cornigliano, l'altra con postazioni nella zona di Arenzano e Cogoleto). La qualità dell'aria a Genova, sulla base dei dati pubblicati dalla Provincia (Valutazione preliminare della qualità dell'aria - rapporto annuale 1999) appare fra l'altro in condizioni piuttosto critiche: risultano infatti, al 1998, superamenti dei valori limite di ozono, NO<sub>2</sub>, CO, benzene, IPA. Di tale situazione lo Studio non rende conto;
- le principali sorgenti di inquinamento individuate dalla Provincia risultano essere il traffico autoveicolare e non (marittimo ed aeroportuale), la cokeria di Cornigliano e la centrale ENEL. In particolare:
  - il traffico risulta essere la principale sorgente di monossido di carbonio e la seconda sorgente di emissione di ossidi di azoto;
  - le acciaierie di Cornigliano risultano essere la principale sorgente di IPA;
  - la centrale ENEL risulta essere la principale sorgente di ossidi di azoto.

Per quanto riguarda l'inquinamento da ossidi di azoto, va detto che, sebbene in una sola stazione di campionamento (Via XX settembre) sia stato rilevato il superamento del valore limite di 200 µg m<sup>-3</sup>, i valori medi di NO<sub>2</sub> risultano prossimi al valore limite (fra 140 e 200 µg m<sup>-3</sup>) in 8 stazioni su 20 fra quelle che misurano questo parametro.

KW  
CR 10



# *Il Ministro dell'Ambiente*

- la carenza di informazioni sopra descritta si ripercuote inevitabilmente nelle conclusioni dello Studio. Infatti, tutte le simulazioni modellistiche vengono effettuate settore per settore, confrontando separatamente le concentrazioni di inquinanti associate a ciascun settore con la normativa vigente. Più specificamente non si tiene conto né delle concentrazioni relative alla situazione attuale, ricavabili tramite l'acquisizione dei dati delle centraline di monitoraggio citate, né delle concentrazioni di inquinanti calcolate per gli altri settori. Risulta quindi poco realistico affermare, che l'incremento dei traffici veicolari e marittimi non comporterà al 2010 il superamento dei limiti normativi quando, già oggi, i limiti normativi per il CO, gli ossidi di azoto, il benzene, e gli IPA risultano superati in diverse aree della città proprio a causa del traffico autoveicolare e non autoveicolare e della presenza di alcuni impianti industriali. Va rilevato inoltre che l'incremento delle emissioni associate al traffico autoveicolare e marittimo deriverà principalmente da mezzi diesel (autocarri pesanti e navi). Tali emissioni saranno quindi caratterizzate da una significativa presenza di particolato, IPA ed ossidi di zolfo;
- dal punto di vista del bilancio delle emissioni, e limitandosi all'analisi delle sole sorgenti principali, si può notare quanto segue:
  - l'adeguamento della centrale ENEL e la dismissione dell'area a caldo delle acciaierie di Cornigliano (previsti indipendentemente dalla approvazione ed attuazione del P.R.P.) comporteranno una riduzione sostanziale delle emissioni di inquinanti associate ai processi di combustione, relativamente alle emissioni di particolato sospeso, ossidi di azoto, IPA e CO;
  - nel settore dei trasporti, a fronte dell'incremento di traffico navale e della riorganizzazione delle attività nel porto, sono attesi incrementi delle emissioni di ossidi di azoto, monossido di carbonio, particolato sospeso, composti organici volatili, IPA;
  - gli incrementi di cui al punto precedente proverranno da sorgenti localizzate a livello del suolo (traffico autoveicolare) od a quota medio-bassa (traffico navale). Per quanto riguarda gli ossidi di azoto, il beneficio (in termini di concentrazioni a livello del suolo) derivante dall'adeguamento delle emissioni della centrale ENEL potrebbe venire vanificato dall'incremento delle emissioni associate a tali sorgenti;
  - l'incremento atteso delle emissioni di COV va valutato considerando il ruolo che tali inquinanti hanno nel processo fotochimico della formazione di ozono. In proposito va ricordato che a Genova come in altre città italiane si è assistito negli ultimi anni ad un notevole incremento della frequenza di superamento dei valori limite dell'Ozono nella stagione estiva;
  - nel caso degli IPA e del monossido di carbonio la riduzione di emissioni conseguibile con la dismissione della sezione a caldo della acciaieria di Cornigliano, sottoscritta nell'Accordo di Programma del 27/04/99, risulta molto maggiore dell'incremento di emissioni associato all'incremento di traffico navale previsto;
  - il Piano non prevede sostanziali miglioramenti delle emissioni pulverulente associate alla movimentazione di polveri nere (carbone) e bianche (caolino);

## **rumore:**

- i risultati delle misure strumentali effettuate nell'ambito portuale al fine di acquisire dati relativi ai livelli sonori ambientali e al contributo specifico delle sorgenti portuali, e gli esiti delle simulazioni condotte allo scopo di quantificare le emissioni sonore riconducibili alle attività portuali nella situazione attuale e nella situazione di progetto, portano a valutare come molto

alta la rumorosità ambientale rilevata, essendo generalmente superati i limiti previsti dalle norme vigenti in periodo sia diurno che notturno. Secondo lo studio, si evidenzia una significativa correlazione fra livelli sonori e flussi di traffico esterni all'area portuale, mentre la correlazione fra livello sonoro e flussi di traffico in entrata/uscita dall'area portuale risulterebbero (ovviamente) meno significativi. Secondo lo studio di impatto ambientale, ne consegue che la rumorosità nella fascia a mare di Genova è già così elevata che essa non risente praticamente affatto del contributo causato dal porto.

L'impostazione metodologica adottata, e le considerazioni conclusive che l'approccio metodologico supporta, sono condivisibili per un'analisi preliminare a piccola scala dell'insieme degli interventi previsti nel P.R.G.; nondimeno, la limitazione della considerazione delle sorgenti sonore al perimetro del porto non consente di apprezzare complessivamente il contributo dello stesso al rumore ambientale urbano. Ciò vale, in particolare, per quanto riguarda i flussi di traffico, considerati quali sorgenti sonore solamente fino al perimetro del porto;

- nell'area di Voltri le simulazioni effettuate consentono di ipotizzare – nella situazione di progetto – un incremento medio del livello di emissione sonora delle attività portuali di oltre 5 dB(A). Tale incremento si traduce in un ampliamento delle aree comprese entro le isofone di riferimento: nella situazione attuale, secondo i dati presentati nello studio, l'isofona 60 dB(A) resta all'interno del perimetro VTE, mentre nella situazione di progetto essa si estende fino a ricomprendere parte dell'insediamento costiero (in corrispondenza del varco di accesso). La situazione di progetto comprende, inoltre, l'ipotesi di riduzione dell'emissione sonora degli avvisatori acustici delle gru, per cui pur in presenza di un raddoppio degli impianti si considera costante la relativa emissione sonora. Lo Studio di impatto ambientale non considera invece le emissioni sonore del traffico con origine e destinazione VTE al di fuori dell'area VTE stessa;
- nell'area di Cornigliano lo scenario di progetto assunto prevede la dismissione degli impianti a caldo ILVA e la creazione del distripark. Per quanto riguarda quest'ultimo, le emissioni sonore considerate sono limitate ai flussi veicolari generati nell'area di Sampierdarena; di conseguenza, il confronto fra situazione attuale e situazione di progetto si traduce in una netta riduzione delle emissioni sonore all'interno delle aree siderurgiche dismesse, con diminuzioni del livello sonoro che arrivano fino a 20 dB(A) e corrispondente contrazione delle aree ricomprese entro le isofone di riferimento;
- nelle aree di Sampierdarena – Stazione marittima – Riparazioni navali si prendono in considerazione le sorgenti stradali, ferroviarie e fisse presenti all'interno dell'area portuale. Gli incrementi di livello sonoro evidenziati nel confronto fra situazione attuale e situazione di progetto sono modesti, e prevalentemente localizzati nelle aree a ponente (presumibilmente come conseguenza del traffico generato dal distripark di Cornigliano). Le simulazioni evidenziano inoltre, una riduzione delle emissioni sonore in corrispondenza dell'area del Porto antico (varco dei Mille);

#### **rifiuti:**

- la realizzazione della rete fognaria portuale permetterà di effettuare il servizio di trattamento delle acque luride da navi non appena diventerà operativo l'annesso IV della MARPOL 73/78. Infatti le banchine saranno attrezzate con idonei allacci alla rete fognaria portuale per conferire le acque luride del naviglio agli impianti di depurazione. Idonei sistemi di collegamento con i depuratori biologici cittadini potrebbero anche consentire trattamenti terziari per problemi specifici.

MW  
GBAR



# *Il Ministro dell'Ambiente*

Inoltre l'Autorità Portuale già ora è in grado di trattare le acque oleose utilizzando l'impianto della società Porto Petroli;

- la scelta di localizzare i servizi ecologici nell'ambito S5 non è supportata da alcuna giustificazione di carattere organizzativo e comunque la sistemazione delle imprese che operano nel settore rifiuti solidi in un'area tanto vicina al monumento storico della lanterna non si ritiene opportuna;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni;

**CONSIDERATA** la nota n. 24015/285 della Regione Liguria dell'8 febbraio 2000, pervenuta il 10 febbraio 2000, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- 1) *siano comunque messe in atto le indicazioni generali per il contenimento delle emissioni di tipo industriale:*
  - *mantenimento di adeguate altezze di cadute per lo scarico ed il carico, delle rinfuse solide o mitigazioni analoghe;*
  - *contenimento delle velocità nei tubi di scarico dei materiali;*
  - *progressivo uso di benne dotate di chiusura stagna provviste di dispositivi di segregazione*
  - *irrorazione cumuli all'aperto;*
  - *adeguata pulizia delle aree movimentazione;*
- 2) *debbano essere messe in atto tutte le azioni di contenimento degli sversamenti dei bacini di carenaggio, in attesa della conclusione della realizzazione del depuratore Ente Bacini;*
- 3) *sia garantita, attraverso la concertazione con le Amministrazioni interessate, la progressiva realizzazione degli sbocchi dei collettori verso il largo, e comunque oltre la diga foranea;*
- 4) *sia ribadito che i riempimenti saranno realizzati successivamente al sconfinamento;*
- 5) *siano tenuti in considerazione i parametri di riferimento per le opere da realizzare ubicate nel raggio di interferenza con l'aeroporto;*
- 6) *la caratterizzazione del suolo dovrà essere riferita alle aree oggetto di riconversione e presentata in sede di piano di bonifica;*
- 7) *siano previsti interventi, di concerto con il Comune e la Provincia per il contenimento dell'inquinamento delle acque in corrispondenza con il Polcevera, nonché per la zona relativa alla Darsena ed al porto antico soprattutto in relazione allo stato dei fondali;*
- 8) *sia definito di concerto con Provincia e Regione un protocollo per il riutilizzo degli inerti utilizzabili per i riempimenti, prevedendo l'uso anche di smarino proveniente da OOPP;*
- 9) *siano definite di concerto con il Comune di Genova le fasce miste per la zonizzazione acustica (classe V), prevedendo zone di rispetto all'interno della zona portuale;*
- 10) *siano previsti opportuni interventi atti al mantenimento di una buona qualità delle acque, nell'ambito del canale di calma di Prà;*
- 11) *siano emanati specifici provvedimenti per la raccolta differenziata e la realizzazione di aree attrezzate nonché l'eventuale recupero dei materiali all'interno dello stesso sistema portuale;*
- 12) *siano previsti spazi comuni all'interno del porto da destinare alla sosta dei veicoli commerciali;*
- 13) *l'accorpamento dello stoccaggio dei prodotti petroliferi non dovrà comportare un aumento degli attuali volumi degli stessi;*

WVW  
ABR



- 14) venga garantita la manutenzione , di concerto fra gli Enti interessati, della vasca di decantazione alla foce del Torrente Polcevera;
- 15) in relazione all'ipotesi di espansione per lo sviluppo di medio periodo delle funzioni di riparazione navale connesse al trasferimento delle attuali strutture diportistiche (ambito rfk 4), si indica la necessità di un Accordo di Programma da stipularsi tra Regione, Comune e Autorità Portuale per la riorganizzazione dell'intera area territoriale che contemperi le esigenze produttive rispetto alla più generale riqualificazione urbana dell'area con particolare riguardo alle dinamiche ambientali;
- 16) la definitiva attuazione del terminal portuale di Voltri dovrà avvenire nel rispetto delle verifiche progettuali e delle scansioni procedurali previste in sede di intesa tra Autorità portuale e Comune di Genova;
- 17) il progetto di ampliamento del terminal contenitori di Calata Sanità, meglio motivato dalle esigenze di sviluppo dei traffici, dovrà essere realizzato nel pieno rispetto delle compatibilità paesaggistiche ed ambientali;
- 18) venga meglio definita la relazione logistica del distripark di Cornigliano con gli accosti a mare;
- 19) la destinazione d'uso dell'area nei pressi della Lanterna, per la realizzazione di un impianto smaltimento rifiuti verrà valutata nell'ambito della procedura di VIA relativa al progetto dell'impianto.
- 20) l'ipotesi del riempimento della zona di Sampierdarena fino alla diga foranea, costituisce una indicazione di più ampio periodo da assoggettare alle necessarie verifiche tecniche e di sostenibilità ambientale;
- 21) deve essere valutata e studiata la compatibilità e la indicazione di una rete distributiva di acque "industriali", utilizzando, tramite pozzi, le falde di subalveo dei corsi d'acqua incidenti verso l'intero arco portuale;

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/408/11853 del 26 maggio 2000, pervenuto in data 20 giugno 2000, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- la **Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici della Liguria**, con nota n. 5397 del 23.05.2000, qui pervenuta in data 23.05.2000 prot. n. ST/408/11395, visti gli elaborati progettuali e a seguito di sopralluogo, effettuato nei giorni 21 e 22 del mese di Marzo 2000, al porto di Genova, insieme ai componenti della Commissione V.I.A. del Ministero dell'Ambiente, nel premettere di aver già espresso le proprie iniziali valutazioni di massima, in sede di Comitato Tecnico Regionale, che in parte le ha accolte nella delibera di Giunta Regionale del 3.02.2000, ed a seguito di taluni approfondimenti interlocutori espressi con le note prot. n. 3935 del 6.4.2000 e prot. n. 5341 del 9.5.2000, verificati anche in sede di riunione tecnica congiunta con il Ministero dell'Ambiente, tenutasi a Roma presso la sede di quest'ultimo Ministero in data 23.5.2000, ha comunicato il proprio parere che di seguito si riporta integralmente:

1- "Dal punto di vista ambientale, il porto rappresenta un elemento determinante per Genova e ciò fin dalle origini, in quanto la città è sorta e si è sviluppata in conseguenza della nascita e dello sviluppo dell'insediamento portuale. La rapida evoluzione delle tecnologie portuali ha portato a continue modifiche dell'assetto fisico delle strutture ed in tal senso anche le attuali previsioni del Piano vanno nella direzione, costantemente seguita, del recupero di spazio a mare mediante



# Al Ministro dell'Ambiente

riempimenti o reinterri. Tali modalità di intervento non possono però perpetuarsi all'infinito, pena la distruzione dell'intero litorale genovese: il P.R.P. deve quindi riuscire a garantire l'equilibrato inserimento delle strutture portuali, riuscendo a configurare la risposta alle esigenze del porto, ma trovando nel contempo soluzioni progettuali che garantiscano alla città rapporti col mare fruibili dai cittadini e tali da risolversi nella valorizzazione delle risorse ambientali paesistiche e monumentali del sito.

Dall'esame degli elaborati di Piano e dalla concreta visione delle singole realtà costituenti il grande complesso portuale genovese, questa Soprintendenza ritiene che, da un lato, emerga la fondatezza funzionale di gran parte delle motivazioni alla base delle previsioni di ampliamento a mare, mentre non può non sottolineare, dall'altro, che alcune previsioni del P.R.P. sono tali da configurare una sempre più prevaricante presenza dello scalo genovese tanto che, qualora venissero interamente realizzate nelle diverse fasi attuative previste (si vedano le prospettive di lungo periodo inserite nel libro sopra citato alle pp. 118-119), la radicale trasformazione della costa urbana proseguirebbe tanto da risultare totalmente deformata.

A mente, quindi:

- dello sfrozo evidente nel PTP di approfondire i rapporti con la città,
- delle previsioni di aumentare le aree con funzioni urbane in ambito portuale,
- di alcune previsioni migliorative della situazione paesistica, quali la eliminazione del tratto di sopraelevata portuale che recinge la Lanterna, la eliminazione dei serbatoi fuori terra di Calata Canzio e Calata Oli Minerali, l'ipotizzata demolizione dei Silos Granari di ponte Parodi, la previsione di un percorso pedonale che abbracci tutto il porto storico, ecc.

L'Ufficio scrivente (...) esprime il proprio parere di competenza in senso favorevole alle previsioni del PTP inviato, (...), intese nella loro natura urbanistica di espressione di 'linee di indirizzo', alle condizioni che qui di seguito vengono precisate:

1- A partire dal levante, si osserva che – nonostante ciò non venga mai affermato nella documentazione presentata – lo storico Porticciolo turistico 'Duca degli Abruzzi' verrebbe in gran parte sacrificato all'espansione delle aree dedicate alle Riparazioni Navali, attraverso la riduzione del suo specchio acqueo e la distruzione – di fatto – di vari edifici sedi di società sportive fra i quali la sede dello Yacht Club (pregevole costruzione degli anni Trenta del Novecento, opera dell'architetto Crosa di Vergagni) e del Rowing Club opera del 1933 di Luigi Carlo Daneri, oggi ancora poco nota alla critica. Per iniziativa del Consorzio Autonomo del Porto negli Anni Trenta era stata composta una piccola summa di architetture sportivo – diportistiche di grande interesse e tale da essere oggi all'attenzione di questa Soprintendenza, che ne sta valutando le misure di tutela (...), anche in considerazione della conservata identità ambientale, che si manifesta anche nella vitalità dei club tuttora attivi.

Inoltre il porticciolo rappresenta uno dei rarissimi affacci diretti della città sul mare, ed in questo caso della collina di Carignano, del cui andamento orografico sarebbe bene salvaguardare la possibile percezione almeno in questo tratto residuo.

Le previsioni del P.R.P. di attuare il parziale riempimento dello specchio acqueo, e di realizzare grossi capannoni al piede della collina (sui quali passerebbe la via urbana di collegamento Fiera – Porto Antico) annullerebbero di fatto lo storico Porticciolo (determinando anche la demolizione di Yacht Club, Rowing Club, ecc.), addosserebbero i capannoni ai tratti residui delle mura urbane cinquecentesche e cancellerebbero la leggibilità residua dell'orografia della collina di Carignano. In riferimento a tali previsioni del P.R.P.,

*Handwritten initials and marks:*  
 MW  
 BRP

questa Soprintendenza prescrive la rinuncia alla previsione dell'interramento dello specchio acqueo dello storico Porticciolo dello Yacht Club e, mentre conferma l'interesse monumentale dei tratti di mura cinquecentesche e della sede dello Yacht Club e l'interesse paesistico del complesso del Porticciolo, ritiene che in fase attuativa dovrà essere verificata la possibilità di individuare una soluzione progettuale per il collegamento urbano Fiera – Porto Antico ( la cui esigenza è già stata espressa nel recente P.R.G. genovese), che risponda nel contempo alle esigenze della città ed a quelle della sicurezza delle strade portuali, salvaguardando il Porticciolo e senza mortificare ulteriormente la lettura dell'orografia della collina di Carignano e quanto resta delle mura cinquecentesche.

2- Col parere espresso al punto 1), questa Soprintendenza conferma pertanto la rilevanza della conservazione dello storico porticciolo turistico "Duca degli Abruzzi" là dove è ora. Del resto, il Piano non prevede in modo credibile nessuna ricollocazione di tale porticciolo, in quanto l'ipotizzato spostamento di fronte a piazzale Kennedy, all'interno del "consistente polo per la nautica da diporto" ventilato nel Piano ma non compreso fra le sue previsioni cogenti, potrebbe contrastare col vincolo ex L. 1497/39 proposto a codesto superiore Ministero da questa Soprintendenza a tutela dell'immagine del complesso di Piazza Rossetti, progettato dall'architetto Daneri, e si colloca in ambito che sembra quanto mai inidoneo alla funzione ipotizzata, per la presenza della foce del Bisagno e la necessità di allungamento della diga foranea. Del resto, in merito alla ipotesi di un "consistente polo per la nautica da diporto" (da anni reiterata, che si credeva superata), che si otterrebbe attraverso la "risagomatura" di piazzale Kennedy, questa Soprintendenza esprime grande perplessità (come già del resto espresso da questa Soprintendenza nel parere sul P.R.G. di Genova reso con nota 14/2/97 n.10760/96), mentre rimanda il giudizio all'eventuale esame di un progetto concreto, elaborato in considerazione delle previsioni del piano di bacino del Bisagno e del rispetto paesistico del quartiere di Foce.

3 - Per quanto riguarda l'ambito della Lanterna, questa Soprintendenza prescrive che si faccia tutto il possibile sforzo progettuale per garantire il decoro e la pubblica fruizione del monumento ed insieme il qualificato recupero del suo intorno fino a migliorare, riproporre od almeno conservare il suo rapporto percettivo e funzionale col mare, anche utilizzando a tal fine il tavolo di lavoro promosso dalla Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici della Liguria nel quadro di intesa in materia paesistica sottoscritta da Ministero e Regione il 5/XI/1999.

A tal fine, fin da ora si prescrive la rinuncia al previsto interrimento della Calata Concenter, ad immediato contatto con la Centrale Enel sita ai piedi della Lanterna, che rappresenterebbe ancora un altro allontanamento della Lanterna dal mare, secondo un processo gravemente sbagliato dal punto di vista della tutela che – ove non venga fermato – finirebbe per trasformare di fatto il prestigioso Faro storico del maggior porto del Mediterraneo, simbolo della città di Genova, in una torre terrestre.

Ancora a tal fine si prescrive l'annullamento della previsione (VOL.0, p.92) di collocare nei pressi della Lanterna – così come documentato negli elaborati – un'area destinata alla raccolta dei rifiuti solidi portuali e ribadisce la posizione, più volte espressa da questa Soprintendenza, contraria alla collocazione dell'inceneritore di Genova in tale ambito, dentro o fuori il volume della Centrale ENEL, che fra l'altro comporterebbe accumuli di rifiuti



# *Il Ministro dell' Ambiente*

proprio in quest'area.

4 - Si vuole considerare sempre nello stesso ambito il grandioso riempimento previsto in Calata Bettolo, comprensivo del riempimento a mare di Calata Oli Minerali. L'esigenza del Porto di aumentare le potenzialità del terminal containers, già in parte presente su Calata Sanità, e su cui si è molto discusso in sede di Comitato regionale, determina effettivamente una colmata di dimensioni tali da competere con quelle della stessa insenatura del Porto vecchio di cui costituisce il limite occidentale. Si ritiene tuttavia che esso possa essere realizzabile, all'interno di una logica complessiva di mediazione fra incrementi consentibili ed altri negati. La forte delimitazione della calata, risalente all'ampliamento portuale degli anni Trenta del Novecento, sembra in qualche modo facilitare la colmata, che comunque deve essere considerata dal punto di vista ambientale e paesaggistico, evento di grande impatto, tale da meritare una riflessione in sede attuativa, circa il disegno definitivo del perimetro del grande piazzale previsto, soprattutto per quanto concerne la colmata e rettifica della calata Oli Minerali.

5 - Per quanto concerne la previsione "in fase definitiva" del notevole ampliamento a ponente della attuale colmata del porto di Voltri, comprendente l'allungamento della diga foranea, si osserva che questa ulteriore colmata, oltre ad ampliare l'entità del già enorme riempimento realizzato, comporterebbe la scomparsa di un tratto costiero che se non ha già oggi più le caratteristiche di un litorale - in quanto presenta una protezione in blocchi di cemento - tuttavia si presta allo svolgimento di quelle attività diportistiche e alla fruizione del mare che sembrano non più comprimibili in una realtà come quella di Prà e Voltri, già fortemente penalizzate dall'insediamento del Terminal.

Per tale intervento, si prescrive pertanto in fase attuativa una dettagliata verifica progettuale degli aspetti ambientali complessivi ed un puntuale studio paesistico in riferimento al vicino arco collinare di Crevari, che richiude il golfo verso sud ovest.

In aggiunta a quanto sopra, questo Ministero, con riferimento al punto 1), evidenzia che tra gli interventi previsti in ambito RFK 1, risultano di particolare delicatezza quelli compresi nell'U.I.6, in quanto il confronto avviene con il tessuto urbano e, in particolare, con l'antichissimo insediamento del Molo Vecchio. Le altezze degli edifici prospicienti il tessuto urbano dovrebbero risultare più contenute (18 m. ) e il rapporto di copertura dovrebbe essere meno intenso.

Con riferimento al punto 4), per Cornigliano, pur in assenza di indicazioni di piano, sembra necessario prescrivere, anche in relazione alla riconversione degli impianti siderurgici, l'abbattimento dei grandi serbatoi per il gas, che rappresentano da decenni una delle più macroscopiche interferenze di impianti industriali con ambiti architettonici e con beni vincolati, in particolare con Villa Durazzo Bombrini.

- La Soprintendenza Archeologica della Liguria, con nota n. 1597 del 18.02.2000, qui pervenuta in data 08.03. 2000 prot. ST/101/5453, nel rilevare preliminarmente che la documentazione del S.I.A. "non è corredata da un'adeguata valutazione di rischio archeologico", ha comunicato il seguente parere:

Area territoriale del Porto Antico (PA)

Le previsioni del Piano "non sembrano proporre ulteriori interventi di distruzione del sottosuolo

MW  
CS AR

*nelle aree già occupate dal porto medievale e post medievale. Le altre aree oggetto del Piano sono state sottoposte a radicali trasformazioni in epoca moderna e questa Soprintendenza non dispone di dati certi sull'eventuale presenza di strutture di interesse archeologico ancora conservate in situ.*

*Per quanto riguarda i fondali marini, si segnala la possibilità che siano conservati in posto livelli di interesse archeologico attualmente non noti. Eventuali interventi di escavazione dei fondali dovranno tenere conto della possibilità di rinvenimenti fortuiti, che sono comunque sottoposti alla vigente normativa”;*

**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 sinteticamente si riportano; si riportano inoltre anche le osservazioni pervenute oltre il termine dei 30 giorni che congiuntamente alle altre, sono state considerate nel corso della istruttoria:

**Voltri Terminal Europa:**

- è necessario assicurare che le previsioni del P.R.P. siano compatibili con una definitiva strutturazione ed infrastrutturazione del porto di Voltri che garantisca, agli obiettivi di crescita del trasporto ferroviario, la funzionalità della banchina di levante, adiacente al completamento del 6° modulo, e del parco ferroviario al servizio del nuovo terminal. Ciò al fine di fornire il quadro di certezze operative necessario alla luce degli ingenti investimenti sostenuti con importantissimi riflessi positivi sull'economia locale e regionale, anche per le ricadute occupazionali attuali e future.

**Comitato per la difesa del Porticciolo Duca degli Abruzzi:**

- destinazione della zona del Porticciolo Duca degli Abruzzi ad attività di riparazione ed allestimento navale da attuare mediante riempimento parziale dello stesso:

- 1) Difetto di motivazione ed erroneità del procedimento: dal punto di vista ambientale lo studio di impatto ambientale non contiene benché minima giustificazione della localizzazione effettuata. La scelta difetta di un'autonoma motivazione a sorreggere sotto profilo autenticamente ambientale l'opzione economica, urbanistica ed organizzativa già fatta.
- 2) Impatto socio-economico: il P.R.P. prevede l'eliminazione totale delle attività diportistiche dal Porticciolo di Duca degli Abruzzi che pertanto dovrebbero essere rilocalizzate. Sotto questo profilo, però, il P.R.P. ed lo studio di impatto ambientale sono del tutto generici e contraddittori, il tema delle rilocalizzazione non è stato valutato seriamente. Trattandosi di circa 900 posti barca a mare e 300 a terra, e del coinvolgimento degli interessi di migliaia di persone, si può affermare che l'aspetto socio economico sia stato del tutto trascurato.
- 3) Rapporti con il contesto circostante portuale ed urbano: la trasformazione del Porticciolo segna una frattura tra la zona dell'Expò con l'Acquario, gli approdi del Porto Antico e le altre strutture turistiche verso ovest, mentre verso est con la zona della Fiera del Mare. L'inserimento delle riparazioni navali tra i due poli prevede una nuova strada sopraelevata a 4 corsie, soluzione che accentua la frattura tra le due zone turistico-sportive ed appare irrazionale e dannosa per diversi aspetti. Anche l'intervento di ampliamento della viabilità a livello del suolo per il potenziamento del collegamento tra la zona di Via dei pescatori – Piazzale Kennedy con quella di Piazza Cavour determinerà l'aggravamento della situazione posto che l'ulteriore traffico pesante proveniente dalle nuove incrementate attività di riparazioni navali previste al posto del Porticciolo e nelle aree limitrofe verso la Fiera andrà inevitabilmente a scaricarsi sempre ed

WW  
AR 1/b



# *Il Ministro dell'Ambiente*

ancora su Via dei Pescatori e Piazzale Kennedy da un lato e su Piazza Cavour all'altra estremità. E' del tutto inattendibile, inoltre, la previsione per cui non vi sarebbe traffico pesante.

- 4) Inquinamento acustico, inquinamento da polveri e vernici: si giustifica l'inserimento della zona per riparazioni navali in prossimità dell'abitato di Carignano affermando che non si prevedono lavorazioni notturne e che per quanto concerne le emissioni in atmosfera da verniciatura e sabbatura delle navi, i livelli di emissione restino quelli attuali e che vengano utilizzati prodotti a più alto contenuto solido. Queste considerazioni sono del tutto inattendibili.
- 5) Riempimento del porticciolo di Duca degli Abruzzi: tale intervento si inserisce in un quadro di ben più numerosi interventi di tale natura sparsi un po' in tutta l'area portuale. Appare evidente l'aspirazione speculativa dell'Autorità Portuale, in quanto maggiore sarà il numero delle aree sottratte al mare, maggiori saranno i canoni concessionari ricavabili.
- 6) Demolizioni di edifici di pregio: la realizzazione della nuova viabilità (nuova strada sopraelevata ed ampliamento strada esistente a quota delle banchine) determinerà la demolizione di numerosi edifici, alcuni dei quali mirabili esempi di architettura perfettamente utilizzabili ed in ottime condizioni, per i quali consterebbe essere in corso il procedimento di imposizione del vincolo ex L. n. 1089/39. Anche il Porticciolo meriterebbe di essere sottoposto alla speciale protezione della L. n. 1089/39 in quanto realtà ricca di memorie storico-culturali.

## **Enel:**

- il P.R.P. prevede l'utilizzazione dell'area ove attualmente è sistemato il carbonile della centrale termoelettrica dell'Enel per l'eventuale realizzazione di un impianto tecnologico per lo smaltimento dei rifiuti solidi (l'impianto di smaltimento necessita, come evidenziato dal Ministero dell'Ambiente, di una valutazione di impatto ambientale che, ad oggi, per quanto ci risulta, non è stata attivata). Il carbonile dovrebbe concentrarsi nelle aree di Ponte S. Giorgio ed in quelle da recuperare attraverso il riempimento di calata Concenter. Si sottolinea la necessità per l'Enel di poter continuare a disporre di tali aree per il carbonile senza alcuna modifica funzionale dei sistemi di scarico e movimentazione del carbone. Nel caso in cui la risistemazione delle aree destinate allo stoccaggio delle rinfuse solide, in particolare del carbone, con il riempimento di calata Concenter corrispondesse ad imprescindibili esigenze di pianificazione e razionalizzazione della aree demaniali, dovrà essere garantito all'Enel lo stesso livello di operatività odierna senza alcun onere aggiuntivo. Inoltre dovrà essere assicurato l'accosto di navi carbone di stazza anche superiore a quelle attualmente in arrivo, il riconoscimento dell'autonomia ed indipendenza in capo alla società Enel per ciò che concerne la movimentazione del carbone (senza intermediazione di terzi), nonché l'effettuazione delle necessarie modifiche delle opere a mare per le acque di raffreddamento della centrale;

## **Coordinamento Comitati del Ponente:**

- espansione a ponente-prolungamento della diga foranea di circa 800 metri:
- 1) correnti marine: l'allungamento della diga foranea determinerebbe una maggiore deviazione delle correnti levante-ponente ed un ulteriore sbarramento per le correnti di ponente-levante che, prima della costruzione della diga, garantivano il riciclo delle acque all'interno del golfo di Genova. Si determinerebbe, così, l'accumulo del materiale portato dalle correnti di ponente-levante all'interno del porto aumentando la pericolosità alluvionale dei torrenti Leiro e Cerusa (nello studio la situazione del Leiro è stata trattata in maniera insufficiente, mentre non si fa cenno al Cerusa). Nello stesso tempo si avrà un depauperamento delle spiagge da Arenzano al Mulino di Crevari;

*MMW*  
*GB AR*

- 2) venti: le valli del Leiro e del Cerusa sono punti in cui la tramontana si incanala e scende sul mare con velocità spesso molto elevate; una nave è stata spinta contro la diga foranea danneggiando una fiancata dalla quale è fuoriuscito del gasolio. Tale pericolo aumenterebbe in quanto le navi dovrebbero arrivare con le murate parallele alla riva proprio vicino allo sbocco della valle del Leiro;
- 3) rotte di entrata: l'allungamento della diga imporrebbe alle navi in entrata ed in uscita una rotta vicina alla costa con tutti i problemi di sicurezza, impatto ambientale, vivibilità e sicurezza per la fruizione delle spiagge già soggette ad onde anomale;

- *Impatto acustico:*

- la valutazione di tale impatto è condotta in modo molto sbrigativo, risulta impropria la dichiarazione dell'inesistenza di impatti sulla popolazione residente. Il rapporto fornito dalla SIGE e fatto proprio dall'Autorità Portuale, stima il rumore ambientale, misurato ad una distanza di 750 m. dal baricentro geometrico del piazzale, pari a 59,9 dbA. E' da sottolineare che il rapporto fornisce una serie di valori che si basano sull'ipotesi di utilizzo contemporaneo di una percentuale del numero dei mezzi presenti attualmente sulla piattaforma portuale, ma in prospettiva lo studio di impatto ambientale prevede "l'impiego di un numero di gru sostanzialmente doppio rispetto all'attuale" operanti, però, su di una superficie di piazzale proporzionalmente minore;

- *Cantierizzazione:*

- 1) nella quantificazione della consistenza dei riempimenti si considerano i puri volumi geometrici, senza tenere conto dell'aumento di volume dei materiali sciolti trasportati;
- 2) è più reale attribuire ad ogni camion un volume di carico di 7 mc. e non di 15 mc. come ipotizzato;
- 3) considerando che i viaggi di conferimento alla discarica non vanno uniformemente distribuiti nell'arco delle otto ore lavorative per i ritardi all'inizio della giornata e dalla ripresa per la sosta del pranzo, si ritiene sia più congruo considerare che le ore lavorative siano sette;
- 4) i giorni lavorativi dell'anno non tengono conto del periodo di chiusura della discarica (mese di agosto - 21 giorni) coincidente con le ferie delle imprese edili, e dei giorni di sospensione del lavoro a causa del maltempo (mediamente 20 giorni);

- alla luce di queste considerazioni ne consegue che bisogna quadruplicare il numero dei camion in entrata ed ottuplicare il numero dei transiti. Di conseguenza devono essere rivisti tutti i relativi valori di inquinamento (atmosferico ed acustico). Per quanto concerne il programma temporale di cantierizzazione del riempimento del Porto di Voltri esso viene collocato nel decennio 2005 - 2015 con una prima fase (1/3) nel primo quinquennio ed il completamento nel quinquennio successivo. Tale suddivisione comporta quote annuali di approvvigionamento esattamente doppie tra il primo ed il secondo quinquennio, tanto da apparire come puro artificio per dividere nel tempo gli effetti impattanti di tale operazione, che in pratica seguirà logiche temporali ben diverse da quelle ipotizzate, in quanto il riempimento si realizzerà con una discarica di materiali di risulta da lavori certamente non programmati dall'Autorità Portuale di Genova.

- *Porto di Moltedo (collegamento all'autostrada):*

- si ritiene che la previsione di un nuovo asse stradale lungo la sponda sinistra del torrente Varena dedicato esclusivamente al porto ed un accesso per la città garantito attraverso il tessuto urbano, più idoneo a sopportare questa tipologia di traffico, sia frutto di un semplice

WW  
AS/R





# Il Ministro dell'Ambiente

studio a tavolino senza un approfondito esame dei luoghi e senza un attento esame del P.R.G. e della sua finalità. Dall'osservazione della planimetria si scopre che il nuovo tracciato di "viabilità dedicata" per il tratto lungo il Varenna si sovrappone esattamente a via Cassanello, che finora fa parte del tessuto urbano con una trentina di edifici di civile abitazione ed oltre 150 famiglie residenti. Inoltre il tracciato si sovrappone anche, parzialmente, al percorso di via Cassanello di nuova concezione, che negli intenti dell'A.C. dovrebbe farsi carico del traffico destinato a S. Carlo di Cese ed alla parte bassa di Pegli della ex "piana Pallavicini". Non si comprende come si possa conciliare l'intento di creare una "viabilità dedicata senza interferire con il traffico urbano" e poi ricalcare percorsi di strade cittadine, a meno che non si pensi ad un percorso parallelo o sopraelevato di dubbia fattibilità, ma di assoluta inaccettabilità o a non rifarsi ad una soluzione più estrema di definitiva cancellazione della presenza abitativa lungo questa via. Riconoscendo l'opportunità ed auspicando che l'area portuale di Miltedo abbia un collegamento diretto con l'Autostrada senza interferire con il traffico e con gli insediamenti urbani e ritenendo che sia possibile definire un percorso che raggiunga tali scopi, si sollecita un esame più approfondito e pertinente;

## **WWF - Liguria, Legambiente - Liguria, Italia Nostra - Genova, Coordinamento dei Comitati Cittadini del Ponente Genovese, FLTU - CUB - Liguria:**

### *- scenario evolutivo del commercio internazionale e ruolo del porto di Genova*

- si contesta la descrizione dello scenario mondiale riguardo la movimentazione delle merci e la containerizzazione;
- si contesta il ruolo assunto dal Mediterraneo in tale scenari rispetto al lontano oriente ed ai paesi occidentali extraeuropei;
- si contestano i dati e le proiezioni di flussi e della quantità delle merci, in particolare quelle containerizzate, a livello globale e le descritte ricadute economiche ed occupazionali;
- si contestano i dati attuali e futuri sul ruolo del sistema portuale commerciale di Genova rispetto ai mercati nazionale ed internazionale;

### *- le grandi infrastrutture di comunicazione*

- si segnala l'assenza di una descrizione credibile e completa dello scenario della rete ferroviaria ligure rispetto alle esigenze del porto di Genova;
- si segnala l'assenza totale di credibili descrizioni del calcolo costi-benefici e delle alternative sino all'opzione zero dal punto di vista infrastrutturale a minore impatto ambientale rispetto all'esigenza irrinunciabile del terzo Valico, in relazione agli scenari di rete ed alle opere attualmente cantierizzate per il potenziamento delle linee storiche genovesi;
- si contestano i dati e gli obiettivi descritti sulla movimentazione attuale e futura del sistema portuale commerciale di Genova ed i dati e gli obiettivi del trasporto merci via ferrovia con particolare riferimento alla containerizzazione;
- si segnala la totale assenza di valutazioni economiche che giustificano l'utilità dell'opera;

### *- schemi della viabilità*

- le indicazioni del P.R.P. di Genova non riescono a perseguire con coerenza l'obiettivo di dividere il più possibile i flussi viabilistici cittadini da quelli portuali;
- si censura che a Voltri, Pra, Sampierdarena ed in Val Polcevera si parla ancora con disinvoltura di traffico portuale in ambito cittadino smentendo le affermazioni di cui sopra;
- si segnala che il P.R.P. prevede nuovi accessi dedicati a Pegli, Erzelli (Cornigliano), Bolzaneto (previsto nel P.R.G. anche un accesso a Rivarolo), Sampierdarena, cioè presso tutti i caselli autostradali dell'arco genovese;

 WWF  
 GBR

- si contesta la lenta ma costante erosione del porto antico degli spazi pubblici pedonali che ha portato ad una riduzione di oltre un terzo della pedonalità a favore della pervadente invasività del mezzo privato nelle parti più interne dell'area dell'Expò ristrutturata nel '92;
- *area territoriale VP – Voltri, Pra*
  - si contesta l'impostazione esclusivamente economicista delle previsioni per il porto commerciale di Voltri;
  - nelle previsioni dell'espansione a Levante del Porto commerciale si segnala l'assenza di una seria considerazione del rischio idrogeologico e delle condizioni igienico-ambientali;
  - si contesta l'espansione a Ponente ed il prolungamento della diga foranea, rispetto anche alla configurazione delle rotte di accesso al bacino portuale, ed agli aspetti legati alla prevedibile conformazione della costa, tenendo conto dei dati correntometrici e dei venti dominanti;
  - si contesta la valutazione complessiva dell'impatto acustico delle attività portuali sull'abitato;
  - si contestano i dati forniti nella descrizione della fase di cantierizzazione;
- *area territoriale CA – Cornigliano, aeroporto*
  - assenza della descrizione delle indicazioni degli strumenti pianificatori, in particolare il PTC, e del Piano Regionale per il miglioramento della qualità dell'aria ancora validi per la zona di Cornigliano;
  - assenza degli scenari ambientali, sociali ed economici attuali delle acciaierie di Cornigliano in rapporto con il tessuto urbanistico e gli insediamenti civili del quartiere;
  - manca la descrizione dei contenuti produttivi, economici ambientali dell'Accordo di Programma sulle acciaierie di Cornigliano in relazione alla applicazione della L. n. 426/98;
  - si contesta l'assenza di qualsiasi riferimento critico alla posizione dominante assunta sulle aree industriali e portuali dell'ex stabilimento ILVA dal Gruppo Riva e sulle scelte impiantistiche da questo anticipate, a conoscenza dell'Autorità Portuale, riguardo all'installazione di un forno elettrico, scelta in contrasto con la già richiamata L. n. 426/98 e che rischia di entrare in contraddizione con i limiti stabiliti per legge dalle normative sull'inquinamento acustico ed atmosferico;
  - assenza di credibili descrizioni del calcolo costi-benefici e delle alternative, sino all'opzione zero, dal punto di vista produttivo ed impiantistico a maggiore rendimento economico e/o a minore impatto ambientale, presentate fra l'altro a suo tempo a conoscenza dell'Autorità portuale;
- *area territoriale PMS – Pegli, Multedo, Sestri*
  - assenza di qualsiasi riferimento all'individuazione dell'area industriale portuale di Genova quale area ad elevata concentrazione di attività industriali in relazione ai rischi di incidenti rilevanti;
  - si contesta l'assoluta sottovalutazione del rischio di incidenti dovuti alla promiscuità tra impianti e condotte petrolifere e petrolchimiche e l'assoluta mancanza degli scenari riguardanti le ricadute dei possibili incidenti sulle infrastrutture e sugli insediamenti civili dell'area;
  - assenza di riferimenti ai numerosissimi studi e ricerche commissionate dagli enti pubblici governativi e locali sulla localizzazione del Porto petroli;
  - ricostruzione assolutamente parziale e superficiale degli incidenti succedutisi nell'area;
  - si contestano i dati sull'inquinamento atmosferico e marino;
  - si contesta la descrizione degli scenari attuali e futuri relativi alle componenti produttive, economiche, sociali ed ambientali legate al ciclo del petroli,



# *Il Ministro dell' Ambiente*

- si contesta il tentativo di "compatibilizzazione" delle attività petrolifere in aperto contrasto con le indicazioni del PTC e del P.R.G. che prevedono la chiusura del polo petrolchimico e la delocalizzazione del Porto petroli;
- assenza di credibili descrizioni del calcolo costi-benefici e delle alternative, sino all'opzione zero, dal punto di vista produttivo ed impiantistico a maggiore rendimento economico e/o a minore impatto ambientale, peraltro contenute negli studi succedutisi nel tempo riguardo alla chiusura del polo petrolchimico ed alla prevista delocalizzazione del porto petroli;
- si contesta il trasferimento dal bacino di Sampierdarena degli stoccaggi degli oli minerali e la difficile convivenza, dal punto di vista igienico-sanitario di queste attività con quelle delle rinfuse alimentari e con la movimentazione di prodotti petroliferi e petrolchimici,
- assenza della valutazione delle ricadute dal punto di vista trasportistico ed ambientale del trasferimento delle attività di stoccaggio degli oli minerali;
- si censura la mancanza di qualsiasi ipotesi di riqualificazione urbana a risarcimento dei vincoli e delle servitù imposte per circa 50 anni al quartiere e la mancanza di qualsiasi accenno alle ipotesi di fattibilità di un diverso assetto del bacino petrolifero peraltro condivise sino al 1997 dalle stesse associazioni imprenditoriali;
- *area territoriale S – Sampierdarena*
  - assenza di credibili descrizione del calcolo costi-benefici dei rilevanti riempimenti previsti (oltre 4 milioni di metri cubi) per la realizzazione delle infrastrutture e delle alternative, sino all'opzione zero, dal punto di vista trasportistico e commerciale a minore impatto ambientale;
  - si segnala il notevole impatto sulla configurazione della linea di costa;
  - si segnala la strumentalità dei riempimenti previsti al fine di conseguire l'ipotesi del "tutto pieno" sino all'attuale diga foranea in un scenario di sviluppo futuro oltre il 2010 segnalato dai progettisti come riportato nel documento del Consiglio Superiore dei LLPP;
  - si ricorda l'esistenza di proposte storiche di riassetto del bacino a minore impatto ambientale;
  - si contesta l'inserimento dell'ambito S6 (ponte Rubattino, calata Bettolo, calata Sanità attorno a capo San Benigno ed al faro della Lanterna) in tale Area Territoriale e la sua più appropriata appartenenza alla area territoriale PA, quale zona di elevata qualità da inserire a completamento.
  - si contesta la permanenza nell'ambito S4 dell'impianto desueto ed altamente inquinante della centrale termoelettrica a carbone e la sua parziale riconversione a termocombustore per rifiuti indifferenziati al servizio della città di Genova e di buona parte della provincia;
- *area territoriale RFK – riparazioni navali, fiera, piazzale Kennedy*
  - assenza di credibili descrizioni del calcolo costi-benefici e delle alternative, sino all'opzione zero, dal punto di vista produttivo ed impiantistico a maggiore rendimento economico e/o a minore impatto ambientale dei progetti sui porticcioli turistici di questa zona, in riferimento anche agli altri progetti analoghi previsti in tutto l'arco portuale;
  - assenza di una valutazione complessiva ed organica dal punto di vista economico che consenta di presentare scenari attuali e potenziali credibili riguardo alla domanda ed alla offerta delle strutture e dei servizi per la nautica da diporto;
  - mancanza della illustrazione, prevista dalle Norme tecniche sulla VIA, anche attraverso i modelli di previsione utilizzati, delle interazioni tra le opere portuali e l'assetto attuale e futuro della linea di costa;
  - mancanza di quanto richiesto per la procedura di VIA dall'Ufficio competente regionale: a) studi naturalistici sulla fauna e la flora bentonica e neotonica; b) studi correntometrici e sedimentologici; c) studi idrogeologici; d) descrizione particolareggiata delle strutture a terra e

*MMW*  
*GB AR*

delle opere a mare; e) descrizione particolareggiata degli spazi a terra, delle cubature previste, dei parcheggi di pertinenza e dei riflessi sulla viabilità dei nuovi insediamenti; f) valutazione dell'impatto acustici in fase di cantiere e nella normale gestione; g) quantificazione dei posti barca e la descrizione dei servizi previsti;

- assenza di qualsiasi riferimento ai valori architettonici e culturali che verrebbero snaturati con il previsto interrimento dello specchio acqueo dello Yacht Club a favore dell'espansione delle Riparazioni Navali e la totale omissione della descrizione della realtà produttiva rappresentata in quest'area dalle attività turistiche e sportive;
- assenza di qualsiasi riferimento al gravissimo rischio idrogeologico presente nella zona di piazzale Kennedy alla foce coperta dal torrente Bisagno che interferirebbe con le opere a mare del previsto porticciolo;
- Assenza di un qualsiasi riferimento alla normativa nazionale (L. n. 183/89) e regionale (L. n. 9/93) sulla difesa del suolo ed alle relative prescrizioni per i bacini fluviali riguardo, in particolare, al rischio idrogeologico ed al superamento degli squilibri da esso indotti;

#### - *riempimenti*

- si segnala l'assoluta e gravissima inconsistenza delle previsioni contenute nel P.R.P. rispetto alle Norme tecniche previste dal DPCM 27 dicembre 1988 per i Porti in particolare per quel che riguarda le interazioni tra le opere portuali e l'assetto attuale e futuro della linea di costa e la indicazione della natura, della quantità e della provenienza dei materiali necessari per la costruzione delle opere nonché delle indicazioni circa le cave disponibili;
- assenza di qualsiasi valutazione di ipotesi alternative che servano a prendere in considerazione ipotesi progettuali meno costose, ovvero a parità di costi, quelle aventi minore impatto ambientale, attraverso comunque analisi dei costi e dei benefici sociali in rapporto ai costi ambientali, come previsto dalle Circolari interpretative redatte dall'Amministrazione competente;
- si segnala il severo giudizio del Consiglio Superiore dei LLPP sulla estrema genericità dei contenuti del P.R.P. di Genova riguardo alla fattibilità tecnica degli interventi nel loro complesso (con particolare riferimento alle opere marittime);

#### **Legambiente Liguria:**

- osservazione finalizzata a supportare una più puntuale valutazione di impatto ambientale in particolare in relazione a quanto previsto per le aree di "Cornigliano-Aeroporto" ed alla relativa ipotesi di sviluppo di attività logistiche tipiche di un "Distripark" entro un'area di 29 ettari (a forma di "L") costituente un "enclave" inglobata nel territorio siderurgico circostante il quale verrebbe destinato per altri 50 anni ad attività siderurgiche;
- i 29 ettari di "Distripark" sono circondati da territori siderurgici in concessione ad altro soggetto giuridico, quindi la gestibilità della "funzione logistica" è stata ipotizzata dal P.R.P. con la previsione di opere infrastrutturale ad elevato impatto visivo (camionale sopraelevata a corsie sovrapposte);
- la realizzazione della strada in sotterranea per "sottopassare" il territorio siderurgico che circonda l'area destinata a "Distripark" espone a sensibili rischi, sia di realizzazione che di esercizio, per il livello batimetrico dell'opera in prossimità delle banchine e per il regime pluviometrico del ponente genovese;
- non si ritiene opportuna la scelta di prevedere l'area per funzioni logistiche in zona "siderurgia primaria" senza disponibilità di banchina e di collegamenti ferroviari e stradali risolta dal P.R.P. con soluzioni infrastrutturali di cui sopra, che hanno già coinvolto i Ministeri dell'Ambiente e dei



# Il Ministro dell'Ambiente

- Trasporti in stanziamenti di contributi a questi interventi pari a 100 miliardi per la bonifica dell'area e 195 miliardi per le infrastrutturazioni del sito;
- il P.R.P. non contempla modalità di trasporto sostenibili delle merci in particolare trasporti di contenitori via Barge da/per Calata Sanità, trasporti via "Barge" e ferrovia da/per VTE di Voltri e trasporti via ferrovia verso l'hinterland;
  - il P.R.P. prevede di dirottare una quota significativa del traffico stradale di origine/destinazione portuale scaricando sul casello di Genova-Aeroporto un flusso aggiuntivo di 2500-3000 automezzi/giorno, con aggravio dei rischi di incidenti e dei costi di congestione per il traffico automobilistico urbano in transito lungo gli infelici svincoli ed anelli di intersezione tra le corsie autostradali e la viabilità urbana;
  - il P.R.P., privilegiando il trasporto su gomma, definisce soluzioni infrastrutturali che determinano una vera e propria trincea di scorrimento di automezzi tra il quartiere di Cornigliano e le sue aree demaniali a mare. L'accesso a mare verrebbe definitivamente precluso;
  - qualora le infrastrutture previste dal P.R.P. a mare del quartiere di Cornigliano venissero realizzate l'inquinamento acustico e da gas di scarico di motori a combustione interna crescerebbe;
  - la caratterizzazione dell'area a forma di "L" è prevalentemente quella di un "polmone" nel flusso di automezzi e contenitori, più che un'area internazionale dove si assemblino componenti provenienti da paesi diversi per fabbricare nuovi prodotti. Il P.R.P. configura un'area logistica al servizio del trasporto portuale oggi disperso in molteplici micro-flussi e depositi in città. L'impatto economico-occupazionale di questa destinazione d'uso è pertanto modesto;
  - l'alternativa a quanto previsto dal P.R.P. è, dal 22 dicembre 1999, formalmente all'attenzione del Ministero dell'Ambiente, del Ministero dell'Industria e di Istituzioni Territoriali Liguri presenti nel "Comitato di Coordinamento Area Critica di Genova". In questa alternativa i 30 ettari da destinare a "vere" attività di Distripark sono costituiti dal territorio demaniale contiguo alla pista aeroportuale, immediatamente utilizzabile in quanto dismesso dalle attività siderurgiche di laminazione a caldo fin dal 1984 e da allora in attesa di nuova concessione. In questa alternativa i trasporti di contenitori sono previsti via "barge" e ferrovia, i costi di bonifica sono contenuti; non sono necessarie faraoniche strade sopraelevate o trafori in tombamenti marini; l'impatto economico-occupazionale è molto consistente ed è possibile avviare concretamente il processo di riqualificazione del quartiere di Cornigliano;

## Osservazioni pervenute oltre i 30 giorni:

### **Esso Italiana S.r.l.:**

- si ritiene che la totale delocalizzazione dell'attuale deposito costiero operante a Calata Canzio, di proprietà Esso Italiana, sia tecnicamente non percorribile a meno di elevatissimi costi operativi e di investimento, tali da rendere il mercato del bunkeraggio a Genova economicamente non conveniente;
- si ritiene tale soluzione chiaramente peggiorativa in termini di impatto ambientale, in quanto sostituisce ad un impianto collaudato e poco "visibile" dalla città, ottimamente collocato da un punto di vista operativo, un impianto lontano dal baricentro del porto e vicino ad abitazioni civili e vie di grande comunicazione (autostrada, ferrovia etc.);
- un'eventuale delocalizzazione della stazione di bunkeraggi a Multedo avrebbe risvolti di maggiore rischio di collisione e/o incidente e maggiori consumi e quindi emissioni ambientali. Per quanto riguarda i maggiori rischi di collisione e/incidente questi sono dovuti a : maggiori percorrenze, maggiore probabilità di collisione con navi in manovra, maggiore rischio intrinseco nella fase di

movimento delle bettoline, maggiori conseguenze di un eventuale incidente durante il movimento al di fuori della diga foranea;

- la ricostruzione di un impianto ex novo a Multedo richiederebbe un impegno economico dell'ordine di 35 miliardi di lire, in aggiunta a quanto previsto per la realizzazione dei necessari riempimenti;
- Oltre all'impatto ambientale di un impianto di bunkeraggio in un'area come Multedo già fortemente penalizzata dalle attuali presenze petrolifere bisogna tenere presente l'aumento del numero delle bettoline per il rifornimento che per circa il 90% è all'interno del Porto vecchio (aumento dei rischi, aumento dei costi). L'aumento dei costi per l'attività di bunkeraggio, stimati, nell'allegato, tra le 10 e le 15 lire al kg, a fronte di un margine, sul prodotto, che non arriva alle 5 lire al kg;
- Il rifornimento di bunker a Voltri, già oggi effettuato occasionalmente, non sembra destinato ad incrementarsi in quanto le navi portacontainers sono in grado di rifornirsi in altri porti in funzione della competitività dei servizi;
- Il bunkeraggio dalla stazione attuale presente in Calata Canzio, potrebbe essere effettuato, per alcune zone di maggiore consumo, con il cosiddetto "Hydrant System", che consiste nel collegare la banchina con i serbatoi tramite tubazione, riducendo il traffico delle bettoline con minor impatto ambientale;

#### **Confitarma – Confederazione Italiana Armatori:**

- Il trasferimento delle attività di bunkeraggio, attualmente effettuate utilizzando il deposito costiero di Calata Canzio, nel Porto Petroli di Multedo, dove lo stesso P.R.P. prevede la riduzione degli accosti petroliferi (da 4 a 2), disarticolerebbe in modo irreparabile il servizio di bunkeraggio del Porto di Genova, il cui funzionamento verrebbe colpito in misura talmente pesante da renderlo del tutto inaffidabile;
- Il trasferimento sarebbe deleterio per l'intero naviglio che usufruisce del bunkeraggio, e sarebbe paralizzante per il sempre crescente numero di traghetti di linea con le isole poiché nei porti isolani collegati con Genova non esistono le strutture (depositi costieri, bettoline) necessarie per i rifornimenti;
- Si teme che il progettato spostamento sia stato concepito fuori da ogni logica operativa e con scarso approfondimento in tema di sicurezza: banchina di ormeggio limitata ed insufficiente per una corretta gestione dei servizi, pericolosità nella percorrenza del "corridoio" tra i due pontili, continue interruzioni obbligate da arrivo e partenza delle altre navi cisterna e da possibili condizioni di risacca, pericolo delle bettoline bloccate in caso di incendio od altre emergenze, maggior tempo e rischi per la navigazione fuori diga;

#### **Fedarlinea – Associazione Italiana dell'Armamento di Linea (Gruppo Tirrenia):**

- la concentrazione dell'attività di bunkeraggio nel Porto Petroli di Multedo ridurrebbe a due gli attuali quattro pontili per navi cisterna presenti. Questa operazione, oltre a determinare un congestionamento del traffico di Multedo con ricadute sull'efficienza dell'attività in oggetto, non tiene in considerazione i rischi per la sicurezza ambientale;
- lo spostamento comprometterebbe la puntuale erogazione del servizio di bunkeraggio per le unità impiegate nei collegamenti con le isole e, in special modo per i mezzi veloci gestiti dalla Tirrenia, le cui modalità di impiego sono, tra l'altro, caratterizzate da soste di breve durata nei porti e da elevati consumi;



# Il Ministro dell'Ambiente

- il Piano trascura gli inutili rischi per la tutela ambientale derivanti dal fatto che gli spostamenti delle bettoline avverrebbero tutti fuori diga. Tale fattore renderebbe particolarmente complesso il controllo dei carburanti riversati in mare.

**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

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del Piano Regolatore Portuale (PRP) di Genova, presentato dall'Autorità Portuale di Genova e da realizzarsi in Comune di Genova (GE), relativamente agli ambiti e alle suddivisioni territoriali individuate, **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni**, di carattere generale e di carattere specifico, finalizzate alla risoluzione delle problematiche individuate:

- a) per quanto riguarda l'area di Voltri-Prà, si considera prematura qualsiasi determinazione relativa alla eventuale espansione delle attività con ampliamento a mare nell'ambito a ponente (**VP5 bis**) in quanto la realizzazione del previsto riempimento sarebbe particolarmente impegnativa (allungamento diga foranea, rifacimento diga di sottoflutto, demolizione dell'attuale diga di sottoflutto e dell'attuale marginamento) e incombente sull'area e sul litorale urbano di Voltri, con conseguenti ulteriori effetti di intrusione sulle visuali della costa e di alterazioni delle correnti marine litoranee. L'opportunità di procedere alla realizzazione degli interventi previsti in questo ambito sono subordinati alla presentazione al Ministero dell'Ambiente e altre Amministrazioni interessate di uno studio che contenga le indagini necessarie a dimostrare la necessità dell'opera, ad identificare gli eventuali impatti e la loro compatibilità ambientale, come del resto indicato dallo stesso PRP.
- b) per quanto riguarda l'area di Pegli-Multedo-Sestri:
  - secondo quanto stabilito dalla legge n. 220 del 28 febbraio 1992 e dalla legge 339/99(art.1, comma 1, lettera a), gli interventi previsti negli ambiti PMS3 e PMS4 devono esser sottoposti a specifica valutazione di impatto ambientale in quanto comportano la modifica e l'allungamento dei pontili dedicati al carico ed allo scarico di idrocarburi (art.1 comma 2 DPCM 10 agosto 1988, n. 377);
  - per l'ambito PMS9, comprendente il porticciolo turistico di Sestri Ponente, valgono le previsioni di progetto già positivamente valutate da questo Ministero con il DEC n. 3029 del 18 maggio 1998, e le relative prescrizioni ivi contenute;
  - negli ambiti PMS5, PMS6 e PMS7 dovrà essere verificata la sostenibilità dei traffici portuali, lato mare e lato terra, indotti dal possibile insediamento del nuovo polo alimentare; la compatibilità dei traffici portuali lato terra con la viabilità di P.R.G., finalizzata alla riqualificazione urbana, dovrà essere verificata da parte del Comune di Genova;
- c) per quanto riguarda l'area di Sampierdarena:
  - dovrà essere trovata una soluzione che consenta di aumentare, come previsto, gli spazi disponibili per il potenziamento delle attività commerciali nell'ambito S6, purché vengano adeguatamente risolti i problemi derivanti dalla delocalizzazione della stazione di bunkeraggio (ulteriore presenza di serbatoi a Pegli e connesso aumento del rischio nella zona, aumento del percorso delle bettoline utilizzate per le operazioni di rifornimento e problemi collegati);

MW  
BR AR



- anche considerato che la scelta di localizzare i servizi ecologici nell'ambito S5 non è supportata da adeguate giustificazioni di carattere organizzativo, la sistemazione delle imprese che operano nel settore rifiuti solidi in un'area tanto vicina al monumento storico della Lanterna non si ritiene ambientalmente compatibile;
- la determinazione programmatica di mantenimento della presenza della centrale termoelettrica a carbone anche per il lungo periodo induce una rilevante sequenza di effetti ambientali negativi sulla qualità dell'aria, sui livelli di rumore e sull'intrusione visiva; nonostante i possibili provvedimenti di riduzione l'insieme di tali impatti determina comunque una totale ed insanabile estraneità di tale attività rispetto alla centralità e della valenza del sito, in riferimento sia all'intero ambito urbano sia al complesso portuale ed al suo programma di qualificazione (con conseguente fabbisogno di aree in cui insediare attività di elevato pregio e produttività); la scelta del P.R.P. di confermare programmaticamente ed a tempo indeterminato nell'ambito S4 la presenza dell'impianto termoelettrico a carbone dovrà essere riconsiderata;
- dovrà essere verificata progettualmente la possibilità di ricomporre una continuità tra porto antico e Lanterna, e tra questa e l'acqua, evitando, tra l'altro, il riempimento della calata Concenter e avendo riguardo non solo alla accessibilità ma anche alla destinazione e valorizzazione funzionale di spazi e strutture idonee ad uso turistico e cittadino. Per assumere una determinazione fondata è indispensabile infatti l'approfondimento progettuale e l'analisi della fattibilità di un tale sistema unitario e continuo dal Porto Antico alla Lanterna e all'acqua, (una 'spina', per la quale occorre individuare le aree e gli edifici, esistenti o nuovi, da ricomprendere) e delle possibilità di ridefinizione planoaltimetrica e strutturale del sistema stradale del nuovo nodo e varco portuale di S.Benigno, comprese le radiali che vi si attestano; tale approfondimento progettuale dovrà essere sottoposto a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e del Ministero dei beni e delle attività culturali.

d) per quanto riguarda l'area Riparazioni Navali, Fiera, Piazzale Kennedy:

- non si ritiene ambientalmente compatibile la delocalizzazione del porticciolo storico Duca degli Abruzzi in quanto tale ipotesi non è supportata da uno studio di fattibilità né da una vera e propria valutazione d'impatto; la localizzazione di massima del bacino da diporto in corrispondenza della foce del torrente Bisagno potrebbe causare sensibili interferenze tra le variate condizioni idrauliche litoranee ed il corso d'acqua stesso, aumentando il livello di rischio connesso con le possibili esondazioni;
- dovrà essere verificata mediante un apposito approfondimento progettuale la possibilità di realizzare la nuova strada sopraelevata (in particolare nell'ambito RFK2) finalizzata al potenziamento della viabilità interna al settore e del relativo sistema degli accessi, escludendo la possibilità di demolizione di edifici di pregio architettonico. In tutto l'ambito appare, comunque, indispensabile elaborare adeguati studi di fattibilità che consentano di stabilire la effettiva possibilità di realizzazione degli interventi previsti e la loro sostenibilità ambientale; tali studi e progetti essere sottoposti alla verifica del Ministero dell'ambiente e della Regione Liguria;
- in generale per tutta l'area, ad eccezione delle indicazioni di Piano per l'ambito RFK1, dovranno esser meglio definiti gli interventi previsti, garantendo il potenziamento delle risorse produttive presenti ed identificando gli impatti derivanti dalla riorganizzazione delle



# *Il Ministro dell'Ambiente*

aree. Il nuovo piano di interventi dovrà essere presentato al Ministero dell'Ambiente e alle Amministrazioni interessate per una verifica della compatibilità ambientale;

- e) con riferimento alla ripartizione modale del traffico, considerata la necessità di ridurre le emissioni associate al traffico stradale, risulta opportuno assumere cautelativamente, in sede di dimensionamento del P.R.P., una potenziale domanda ferroviaria sensibilmente più elevata di quella assunta dal P.R.P., anche considerando la possibilità che il traffico a parità di aree, banchine ed opere a mare, possa raggiungere nel tempo, per aumento della produttività e dell'efficienza spaziale, livelli maggiori di quelli dichiarati come potenzialità portuale. L'Autorità Portuale, di concerto con le autorità competenti per la programmazione ferroviaria, dovrà procedere ad una attenta riverifica, con finalità di aumento, della potenzialità di traffico merci dei singoli impianti portuali, degli scali ferroviari e del nodo in generale al fine di salvaguardare in sede di pianificazione territoriale, portuale o comunale la fattibilità pianaltimetrica di tutti quegli interventi puntuali, lineari e d'area che risultassero utili ed efficaci per la massimizzazione della capacità di trasporto ferroviario o per la risoluzione di eventuali fattori limitanti;
- f) l'Autorità Portuale dovrà definire un programma di dettaglio finalizzato alla riduzione delle emissioni navali nella fase di stazionamento, da ottenere sia tramite una organizzazione del traffico che comporti una significativa e dimostrabile riduzione dei tempi di sosta delle navi in banchina rispetto alla situazione attuale, sia mediante la limitazione dell'utilizzo dei motori delle navi per la generazione di energia elettrica di servizio;
- g) l'Autorità Portuale dovrà redigere ed approvare un regolamento che vincoli il rilascio delle concessioni alla effettuazione da parte di tutti i concessionari di aree portuali, di un audit ambientale che risponda ai criteri EMAS (Eco Management and Audit Scheme) di cui al regolamento CEE n. 93/1836; tale audit dovrà anche servire come supporto per la definizione di un programma di intervento per il contenimento delle emissioni in condizioni di emergenza; il programma dovrà essere elaborato in accordo tra gli Enti e le amministrazioni competenti e dovrà essere verificato dall'ANPA;
- h) qualora le caratteristiche igienico-sanitarie delle acque del canale di Prà, nonostante l'intercettazione totale degli scarichi fognari, il loro trattamento e l'immissione al largo non avessero caratteristiche tali perché il canale stesso possa essere utilizzato per attività ricreative, dovrà prevedersi, a spesa del proponente, un sistema di vivificazione delle acque tale da garantire un adeguato ricambio idrico e, attraverso una maggiore capacità di diluizione, il soddisfacimento dei requisiti di qualità richiesti; l'opportunità di realizzazione di tale sistema dovrà essere verificata dall'ARPAL.
- i) le attività di dragaggio e riempimento porranno rilevanti problemi per tutta la durata dei cantieri, che abbracciano complessivamente l'intero periodo (15 anni) nel quale dovrebbero realizzarsi gli interventi previsti dal PRP. Gli impatti sull'ambiente dovuti in fase di cantiere al traffico indotto per la movimentazione dei materiali di scavo e di riporto, all'intorbidamento delle acque e alla possibilità di rimettere in sospensione il materiale fine e i contaminanti ad esso associato dovranno costituire, nella realizzazione dei singoli interventi, l'oggetto di accurati programmi di cantierizzazione nei quali siano esplicitate le necessarie precauzioni e le misure di minimizzazione adottate per contenere tali fenomeni, da verificare e da monitorare da parte dell'ARPAL;
- j) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Liguria e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

*mmw*  
*ASAR*

**DISPONE**

che il presente provvedimento sia comunicato all'Autorità Portuale di Genova, al Ministero dei lavori pubblici Direzione Opere Marittime, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER, al Ministero dei trasporti e della navigazione Direzione Generale Demanio e Porti ed 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 25 OTT. 2000

  
IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

  
IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



La presente copia fotostatica composta  
di N. 23..... fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 26.10.2000 80