



Il Ministro dell' Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 marzo 1997 di rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di riqualificazione del Porto Turistico di Genova-Sestri Ponente da realizzarsi in Comune di Genova presentata dall'Autorità Portuale di Genova con sede, in Genova via Mercanzia, 2 in data 12 giugno 1997;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Autorità Portuale di Genova in data 1 ottobre 1997;

VISTO il parere formulato in data 13 novembre 1997 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 in un progetto riguardante:

- la riqualificazione e il risanamento dello specchio acqueo del Porto Turistico di Genova-Sestri Ponente, oggi fortemente degradato e nella realizzazione di un porto turistico attrezzato di tutti i moderni servizi. E' previsto un incremento dei posti barca attuali di circa 1180 unità per un totale di 2180 posti barca orientati verso un'utenza medio piccola;
- il progetto di riqualificazione del Porto Turistico di Genova-Sestri Ponente è compreso nel Piano Operativo Triennale 96-98 dell'Autorità Portuale di Genova, che ha stipulato in proposito un'intesa con la società Porto Turistico Camillo Luglio S.r.l., *avendo verificato la coerenza del progetto presentato rispetto alle proprie esigenze*. Conseguentemente, l'Autorità Portuale si è impegnata ad apportare le necessarie varianti al Piano Regolatore Portuale.

63
or MW

osservato che:

- in Liguria emerge una carenza di offerta di posti barca in confronto alla Costa Azzurra che attira imbarcazioni italiane non solo per i privilegi fiscali, ma anche per una migliore offerta in qualità e quantità di porti. L'area urbana genovese ed il Tigullio risultano ancor più carenti rispetto al resto della Regione; pertanto il potenziamento dei porti esistenti costituisce la scelta preferenziale per evitare nuovi fenomeni di cementificazione della costa e interferenze con arenili pregiati;
- in Liguria la flotta da diporto, costituita da tutta la varietà di unità piccole, medie e grandi, risulta molto disomogenea e quindi parimenti disomogenee le caratteristiche di approdi e ricoveri. Il Piano Territoriale di Coordinamento (P.T.C.), riconoscendo che il posto barca di 12 m (150 m² di specchio acqueo e 4 m di fronte di accosto) è tipico dell'utenza mediterranea, utilizza tale misura standard (PE 12) per valutare l'offerta di ormeggi nella Regione. Risulta che su un totale di 16.521 posti barca, solo 5.085 sono ubicati in 7 porti turistici, mentre 7.754 si trovano in 15 porti adattati al diporto, 2.692 sono in 6 bacini attrezzati entro porti commerciali, 990 in 12 approdi minori;
- il valore delle imbarcazioni cresce in ragione del cubo della dimensione, mentre l'ingombro cresce in proporzione al quadrato delle dimensioni stesse: per aumentare la ricaduta economica delle attività portuali sarebbe quindi preferibile destinare più spazi alle unità maggiori. La domanda prevalente espressa dai residenti è, invece per posti barca di dimensione minore, mentre il beneficio economico prodotto da imbarcazioni in transito è molto minore di quello derivante da imbarcazioni stanziali. Appare quindi più opportuna un'offerta diversificata soprattutto ove si operi la riconversione di bacini esistenti (con minori impegni finanziari). Inoltre gli effetti occupazionali di un porto turistico sono assimilabili a quelli di una media azienda industriale;
- nel P.T.C. l'analisi della situazione attuale della portualità delinea le possibilità di espansione dei porti liguri; la progettazione dei porti turistici, secondo il P.T.C., dovrebbe essere ispirata ai seguenti criteri:
 - agire su dimensioni consistenti;
 - sviluppare il diportismo nei porti dei capoluoghi;
 - potenziare i porti esistenti;
 - selezionare le localizzazioni e i progetti in corso di sviluppo;
 - gli effetti economici di tali operazioni (che non escludono interventi di supporto pubblico a favore della nautica da diporto) creeranno un notevole indotto con reali e non trascurabili benefici per la comunità locale;
- il progetto presentato risulta pertanto rispondente ai criteri sopra evidenziati del P.T.C.; inoltre, gli indirizzi e le specifiche progettuali dell'intervento proposto risultano coerenti con le previsioni degli strumenti di pianificazione territoriale e settoriale vigenti, ovvero in fase di adozione;
- l'area oggetto dell'intervento è ubicata nella fascia costiera di Sestri Ponente, a destinazione insediativa e commerciale, che risulta separata dal centro della città per effetto della linea ferroviaria;
- il sito si trova all'interno del bacino di Multedo/Sestri Ponente del Porto di Genova ed è compreso tra le banchine dello scalo aeroportuale e gli spazi destinati ai cantieri navali. Nello specchio d'acqua in oggetto sfocia il Torrente Chiaravagna, per il quale sono previsti interventi di sistemazione idraulica;



Il Ministro dell' Ambiente

- il sito di progetto risulta da molti anni occupato da ormeggi, edifici e attrezzature appartenenti a associazioni e circoli sportivi facenti capo al Comitato Marina Sestri Ponente, pescatori professionisti, un circolo ricreativo, tre cantieri di riparazione e manutenzione di imbarcazioni di diporto e Capitaneria di Porto, che complessivamente hanno dato vita a un porticciolo turistico con circa 1270 posti barca. Tali insediamenti sono avvenuti nel corso degli anni in modo casuale e disorganico e molti risultano essere oggi in condizioni di degrado. Le aree destinate alla nautica da diporto sono disorganizzate e caratterizzate da volumetrie di scarso valore; i percorsi, i margini e l'accessibilità dell'area sono privi di manutenzione con spazi a terra non delimitati;
 - l'area risulta ben collegata attraverso la stazione ferroviaria, la nuova viabilità di accesso al casello autostradale e di collegamento al centro cittadino, nonché in considerazione dell'adiacenza all'aeroporto Cristoforo Colombo. Risultano invece carenti la viabilità interna, le aree di parcheggio, gli spazi pedonali pubblici.
L'asse principale di accesso è costituito dal viadotto aeroportuale, Via Pionieri ed Aviatori d'Italia, collegato tramite la nuova viabilità al casello di Genova - Aeroporto dell'autostrada di Genova-Ventimiglia (A10) ed alla viabilità principale urbana. L'asse secondario è costituito da Via Marsiglia che collega, in sovrappasso sulla linea ferroviaria, la Via Hermada con la Via Cibrario. L'area è inoltre accessibile a piedi dalla Via Puccini, tramite la passerella di attraversamento della ferrovia.
La viabilità interna si presenta insufficiente soprattutto nella parte terminale di Via Pionieri ed Aviatori d'Italia verso la pista aeroportuale, dove si riscontra una strozzatura della carreggiata con una larghezza attuale di circa 4 m.
L'area inoltre rappresenta l'ultimo residuo del litorale ancora potenzialmente utilizzabile da parte degli abitanti di Sestri anche se, allo stato attuale, le banchine non sono accessibili al pubblico;
 - nel nuovo porto è prevista la localizzazione di diversi comparti: un comparto riservato alle associazioni e società facenti parte del Comitato Marina di Sestri, dove verranno ricostituiti gli spazi a terra, le volumetrie e i pontili ad oggi da esse occupati (con gli attuali 920 posti barca); un comparto destinato alla Capitaneria di Porto per lo svolgimento dei servizi di soccorso, comprendente un'area attrezzata, una caserma e circa 20 ormeggi; un comparto privato per il quale è prevista la posa in opera di pontili galleggianti nella zona di capo porto (1030 nuovi ormeggi) e nella zona di Via Cibrario (156 nuovi ormeggi);
 - il costo totale dell'intervento è di 77 miliardi con finanziamenti di provenienza privata.
La durata dei lavori stimata è di 36 mesi, con fasi di realizzazione organizzate in modo di permettere la permanenza delle attuali imbarcazioni delle associazioni sportive in ormeggi temporanei durante l'esecuzione delle opere;
- preso atto che:**
- le opere da realizzare sono le seguenti:
 - rettifica delle banchine con ampliamento degli spazi di terra della zona sita in Via Pionieri;
 - realizzazione di un parcheggio con 1600 posti auto scoperti mediante interrimento alla radice della pista aeroportuale (con ulteriore distanziamento dalla stessa, doppia recinzione e interposto fossato per motivi di sicurezza) e di un parcheggio con 250 posti auto coperti nella zona di Via Cibrario;
 - realizzazione di un pontile carrabile nella zona di capo porto (su fondali 9-14 m), con struttura permeabile in cassoni cellulari a disposizione diversificata, parcheggi in fregio e banchina pedonale sui due lati;

GS

- realizzazione di ormeggi all'interno del bacino e sulla parte esterna del pontile;
- realizzazione di volumetrie varie a servizio del porto (magazzini, torre di controllo, caserma, club house), sedi delle singole associazioni e un complesso edilizio a tipologia di borgo porticato in Via Cibrario (edifici e servizi commerciali di 2500 m² di superficie, insediamento residenziale di 12.000 m² di superficie) mediante parziale interrimento, una piazza pedonale di 11.000 m² sistemata a verde con essenze di tipo mediterraneo, una piscina pubblica, un percorso pedonale con pista ciclabile;
- sistemazione della foce del torrente Chiaravagna con dragaggi della foce e dello specchio acqueo limitrofo;

considerato che:

- gli interventi relativi alla sistemazione del Torrente Chiaravagna saranno realizzati e mantenuti in efficienza dal consorzio di enti e soggetti privati che gravitano lungo il bacino e la foce del Torrente (Comune di Genova, Provincia di Genova, Autorità Portuale e frontisti privati) tra i quali il proponente del porto turistico in oggetto.

Nel tratto terminale del torrente sono previsti: una vasca di sedimentazione per la regimazione del trasporto solido del materiale più fine (limi e sabbie), la risagomatura dell'alveo, allargamenti della sezione (fino a 40 m) e approfondimenti del fondo (con conseguente miglioramento delle condizioni di deflusso in caso di precipitazioni eccezionali);

- il volume complessivo dei riempimenti dell'intervento in oggetto risulta pari a circa 150.000 m³ di cui circa 5.000 m³ saranno costituiti dal riposizionamento in loco dei materiali provenienti dagli scavi e dalla demolizione degli edifici esistenti;
- per la formazione di terrapieni a tergo dei nuovi banchinamenti si prevede di riutilizzare gran parte dei materiali provenienti dai dragaggi per una cubatura di circa 30.000 m³, qualora tali materiali presentino idonee caratteristiche geotecniche e abbiano ricevuto l'autorizzazione necessaria;
- qualora una parte dei materiali da dragare non risultino idonei agli impieghi su indicati, ma siano conformi ai dettami del decreto Ministero Ambiente 24 gennaio 1996, saranno trasportati (via mare mediante chiatte e in minima parte via terra) a formazione del terrapieno del Porto di Voltri, con metodologie d'intervento che rispetteranno le eventuali prescrizioni contenute nel necessario dispositivo autorizzativo rilasciato dal Ministero dell'Ambiente, Servizio A.R.S..
- qualora una parte dei materiali da dragare non rispetti i dettami di detto decreto, se ne prevederà la discarica secondo la normativa vigente;
- per la parte rimanente dei riempimenti si potrà utilizzare il materiale di risulta da cantieri di grandi infrastrutture previste a Genova (linea Ferroviaria Genova - Ventimiglia, la Ferrovia ad Alta Capacità, la Metropolitana), o proveniente dai cantieri cittadini.

La quota parte non riutilizzabile dei materiali di risulta dagli scavi e dal dragaggio dei fondali sarà trasportata alla discarica per il riempimento del porto di Voltri, mediante chiatte e in minima parte mediante trasporto su strada;

- per quanto riguarda le tecnologie specifiche di dragaggio, il proponente prevede di far riferimento allo stato dell'arte ed alle indicazioni fornite in merito dal Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC), nonché alle prescrizioni dell'Autorità Portuale di Genova. In presenza di sedimenti inquinati il dragaggio potrà essere effettuato con impianto aspirante - refluyente attrezzato con scarico in cassa di decantazione mediante tubo galleggiante. L'area di dragaggio potrà essere protetta mediante l'utilizzo di panne - gonna o con altro sistema di confinamento equivalente;

GB
one MW



Al Ministro dell' Ambiente

- per lo smaltimento delle acque nere e di sentina delle imbarcazioni sono stati previsti terminali che attraverso manichetta flessibile permetteranno il prelievo dei liquidi dall'imbarcazione ed il loro deposito entro serbatoi dedicati per il successivo smaltimento.

Sono inoltre previsti terminali di raccolta degli oli esausti dei motori delle imbarcazioni con appositi serbatoi di raccolta;

Per quanto attiene gli impianti anti-inquinamento interni al porticciolo, è stata prevista l'utilizzazione di impianti di panne localizzate lungo la banchina di Via Pionieri ed Aviatori d'Italia e presso la nuova torre di controllo, in modo che siano tempestivamente utilizzabili in caso di rilasci di lubrificanti o di oli da parte di imbarcazioni da diporto. Tali dispositivi potranno inoltre essere utilizzati in caso di incidente nel limitrofo Porto Petroli al fine di scongiurare l'ingresso nel porticciolo di eventuali inquinanti, creando una barriera tra la sommità del nuovo pontile capo porto ed il molo di chiusura della darsena Fincantieri.

Sono stati documentati anche i sistemi di sicurezza, antincendi e di disinquinamento, a servizio del Porto Petroli (dispositivo di emergenza) ma che possono, in caso di necessità, garantire la sicurezza anche di altri settori dello specchio portuale;

- allo stato attuale non esistono stazioni di monitoraggio della qualità dell'acqua nell'ambito del bacino portuale antistante Sestri Ponente, nel quale scaricano le condotte fognarie provenienti dalla città e gli scarichi domestici ed industriali raccolti dal torrente Chiaravagna. Scaricano direttamente nel bacino anche le fognature delle sedi di associazioni e circoli sportivi, nonché i liquami e le acque di sentina delle imbarcazioni. La qualità dell'acqua risulta ancor più compromessa dagli scarichi non trattati del limitrofo Porto Petroli, delle aree industriali e dei cantieri navali. Di conseguenza nelle spiagge attigue è vietata la balneazione;

- i dati relativi alla qualità dell'acqua ed al contenuto di metalli rilevati nei sedimenti nell'ambito del bacino portuale antistante Sestri Ponente, in possesso dell'Autorità Portuale di Genova, sono riportati nello studio ed attestano livelli molto elevati di metalli pesanti e batteri.

Secondo le analisi eseguite dal Dipartimento di Chimica e Chimica Industriale dell'Università di Genova dai campioni (prelevati in data 12 ottobre 1996) del materiale da scavare nell'alveo e alla foce del Torrente Chiaravagna, risulta materiale inquinato;

- allo stato attuale la foce del torrente presenta problemi relativi all'insufficienza della sezione dell'alveo nella parte terminale e alla mancanza di regolazione del trasporto solido.

La sezione dello sbocco in mare del Torrente Chiaravagna è attualmente insufficiente a smaltire le piene in occasione di eventi meteorici eccezionali. Il trasporto solido ha infatti causato l'interrimento della foce del corso d'acqua e dello specchio marino antistante, che aveva fondali con profondità di 6-7 m (rilievi eseguiti negli anni '70), ridotta oggi a circa 2-3 m..

Trattandosi di un intervento all'interno di un bacino chiuso, non esistono attualmente fenomeni di trasporto solido dovuti a fenomeni meteomarinari all'interno del bacino nè di interrimento dell'imboccatura;

- a seguito della costruzione del molo di levante del porto di Voltri, è stato riscontrato un incremento dell'energia del moto ondoso nella zona tra il molo stesso e il Porto Petroli di Genova-Mulredo con le seguenti conseguenze: aumento dell'agitazione interna al bacino di Mulredo-Sestri Ponente (prima pressochè inesistente) con moto ondoso residuo, tracimazione sulla testata della banchina aeroportuale durante le mareggiate maggiori (soprattutto originate da venti S-E/ scirocco), erosione della costa.

A seguito di appositi studi commissionati dall'Autorità Portuale di Genova, per l'opera di difesa dell'aeroporto è stata prescelta una protezione a scogliera appena affiorante con bacino di calma a tergo, e per l'opera di difesa del Molo di Ponente del Porto Petroli una protezione a scogliera

SS OR MW

aderente composta da massi da 2 a 4 tonnellate. Tali interventi, secondo i modelli fisici adottati, portano ad una sensibile riduzione dell'energia del moto ondoso, delle traccimazioni e della riflessione, con conseguente miglioramento della situazione in tutta l'area.

Per quanto attiene all'opera di difesa di tetrapodi sul fronte della banchina aeroportuale, il relativo progetto (PV 91) ha completato l'iter approvativo ed è inserito nel programma di finanziamento 1997 della Direzione Generale Opere Marittime del Ministero dei Lavori Pubblici. I lavori di conseguenza avranno inizio in tempi brevi, prevedibilmente entro i primi sei mesi del 1998;

- nello studio sono riportate le caratteristiche meteorologiche del sito, misurate a Genova Sestri, e le conoscenze sulla qualità dell'aria, ottenute nelle campagne di monitoraggio condotte dall'Amministrazione Provinciale di Genova e riportate nella relazione "Inquinamento Acustico ed Atmosferico 1993 - 1994".

La situazione attuale risulta condizionata principalmente dall'inquinamento atmosferico dovuto al traffico veicolare lungo la viabilità principale (esterna all'area di intervento) ed in minima parte per il traffico (esiguo) lungo le vie interne al sito, dall'inquinamento dovuto alle emissioni nocive in atmosfera della vicina zona industriale e metallurgica e del vicino Porto Petroli, ed in minima parte per l'inquinamento causato dai velivoli del limitrofo aeroporto. Si ritiene trascurabile il contributo dovuto alle emissioni delle unità da diporto e delle unità operative del porto petroli (rimorchiatori e battelli).

In prossimità delle Acciaierie di Cornigliano la locale rete di monitoraggio attesta il superamento degli standard di qualità, evidente soprattutto nella Stazione A.M.T. La situazione potrà migliorare sensibilmente in caso venga attuato il programma di bonifica delle aree destinate all'acciaieria e di spostamento del Porto Petroli;

- dai dati in possesso dell'Autorità Portuale di Genova risulta che l'ambiente marino in prossimità del Porto Petroli di Genova (Rapporto Epta 1988) è stato studiato in modo approfondito. Le indagini entro i confini del Porto si limitano tuttavia allo studio dello zooplancton e degli organismi incrostanti (Epta 1988).

Nel braccio di mare antistante il Porto di Genova è stata identificata l'intera serie di caratteri biologici tipica del Mediterraneo. Nelle acque non è stata registrata presenza di inquinanti particolarmente significativi rispetto a zone marine antistanti porti simili nel Mediterraneo, mentre il fondo marino risulta contaminato da fanghi provenienti da terra, dovuti a trasporto solido di effluenti fluviali o a fenomeni di erosione del fondo causati dalla canalizzazione delle correnti tra le opere esterne di difesa del porto.

All'interno del bacino portuale è riscontrabile un'impoverimento delle condizioni ecologiche generali con la presenza di un limitato numero di specie di alghe, crostacei, organismi incrostanti e, tra i pesci, alcuni esemplari di saraghi e muggini. Sono state comunque riscontrate specie di zooplancton paragonabili alla normale distribuzione di situazioni tipiche marine a causa dei flussi di corrente costiera, che producono un notevole afflusso d'acqua attraverso l'imboccatura di ponente di Porto Petroli;

- allo stato attuale la presenza di vegetazione e fauna terrestre risulta estremamente limitata. L'area è coperta da cemento, asfalto ed altri materiali duri permanenti che non consentono la creazione di habitat utilizzabili da specie vegetali e faunistiche;
- dal punto di vista paesaggistico l'area presenta evidenti condizioni di degrado per la tipologia di insediamenti costruiti nel corso degli anni in modo casuale e disorganico, con edifici, attrezzature e ormeggi di scarso valore ambientale e carenti di manutenzione. Il sito di progetto risulta difficilmente visibile da terra, in quanto le volumetrie presenti creano una cortina

(B on MW)



Al Ministro dell' Ambiente

praticamente impenetrabile, mentre dall'abitato di Sestri Ponente risulta fisicamente separato e schermato dalla linea ferroviaria e dalle Industrie Piaggio;

- i volumi di traffico attuali interni all'area di intervento risultano modesti durante le giornate lavorative e pressoché limitati agli addetti alle attività produttive e di servizio insediate nella zona. Durante i giorni festivi e soprattutto nei mesi estivi la circolazione è costituita dagli utenti delle strutture per il diporto nautico e dai frequentatori delle associazioni sportive. I due tipi di traffico non si sovrappongono e nell'area non risulta si siano mai verificate situazioni di intasamento.

Allo stato attuale, secondo lo Studio di impatto ambientale, il traffico in entrata ed in uscita dall'area di intervento influisce quindi in misura minima sulla viabilità cittadina, dato rilevante anche per gli aspetti relativi all'inquinamento atmosferico e da rumore;

- per quanto attiene la viabilità principale cittadina, sono stati analizzati i dati relativi ai flussi di traffico di una giornata lavorativa inerenti l'area contigua limitrofa all'area di intervento, ma esterna al comprensorio aeroportuale, forniti dal Servizio Mobilità e Traffico del Comune di Genova.

Per quanto attiene al traffico in entrata ed uscita dal casello di Genova-Aeroporto dell'Autostrada A10, sono stati riportati i dati recenti forniti dalla Società Autostrade S.p.A., raccolti durante tutto l'arco di una giornata festiva e di una giornata lavorativa.

I flussi di traffico sono attesi, come attualmente, principalmente dalla viabilità di accesso allo svincolo autostradale -aeroportuale - casello autostradale di Genova-Aeroporto dell'Autostrada A10, ed in minima parte attraverso la viabilità cittadina principale di collegamento tra il centro urbano ed il ponente.

Il casello di Genova-Aeroporto in una giornata lavorativa è interessato complessivamente in entrata ed in uscita, allo stato attuale, da circa 21.000 veicoli (82,5 % di automobili); in una giornata festiva si scende a circa 12.000 veicoli complessivi (97,7 % di automobili). In una giornata lavorativa lungo via Siffredi, nei due sensi di marcia, circolano più di 36.000 veicoli. Risulta dallo Studio d'Impatto Ambientale che il massimo aumento ipotizzabile, rispetto alla situazione attuale, di veicoli diretti in una giornata festiva al porto turistico (circa 1000 in occasione di particolari manifestazioni), provenienti principalmente dal casello autostradale ed in minima parte dalla viabilità cittadina, porterà ad un trascurabile aumento del volume complessivo di traffico al casello stesso ed alla viabilità urbana, sicuramente notevolmente inferiore rispetto al traffico che si registra normalmente durante le giornate lavorative;

- il traffico delle imbarcazioni da diporto all'interno del bacino portuale di Sestri Ponente, al fine di evitare interferenze con il naviglio superiore, è già attualmente regolamentato dall'art. 2 - punto B dell'Ordinanza n° 6 del 1996 della Capitaneria di Porto di Genova e dal vigente Regolamento di Polizia Portuale e Sicurezza del Porto Petroli di Multedo - PARTE II - Norme di Sicurezza-Art. 13 - Accesso via mare al porto petroli.

Il Proponente ha documentato, come richiesto, le norme su indicate che disciplinano l'accesso e la navigazione nell'ambito portuale delle imbarcazioni da diporto e che rendono possibile la coesistenza di queste con gli altri utenti dello specchio portuale;

- l'area oggetto di studio è sottoposta, allo stato attuale, al rumore generato sia dal traffico veicolare sulla limitrofa viabilità principale cittadina (Via Puccini, Via Hermada, Via Siffredi), sia dal traffico ferroviario, sia dal traffico aeroportuale, nonché dalle attività delle vicine zone industriale, cantieri navali ed acciaierie. I livelli di rumore, misurati in aree limitrofe al sito di intervento, sono ricavati dal rapporto "Inquinamento Acustico ed Atmosferico" 1993 - 1994" dell'Amministrazione Provinciale di Genova.

GB

Significativi risultano i dati relativi alla Via Siffredi e a Cornigliano, ove si registra un elevato valore di L_{eq} circa uguale ad 80. Dalla Carta di Zonizzazione Acustica realizzata dalla U.S.L. n° 3 - Servizio Ambiente si rilevano valori elevati di rumore nei dintorni della zona di intervento (Via Puccini in prossimità della stazione ferroviaria $L_{eq} = 77$, Via Hermada $L_{eq} = 74$, Via Siffredi $L_{eq} = 80$), valori leggermente inferiori più in prossimità del porto turistico (Via Cibrario $L_{eq} = 71$, Via Pionieri ed Aviatori d'Italia $L_{eq} = 59$, Hotel Sheraton $L_{eq} = 77$).

Lo Studio d'Impatto Ambientale ha analizzato il rumore generato da alcuni dei macchinari più rumorosi che potrebbero essere usati per la demolizione degli edifici esistenti, per il riassetto dell'area e per la preparazione del calcestruzzo. Sono state inoltre individuate le zone residenziali più vicine, le distanze dai punti di emissione, gli ostacoli alla propagazione del rumore;

valutato che:

- gli impatti principali, essenzialmente a carico della qualità delle acque e dell'aria in fase di costruzione, sono riconducibili a immissione di sedimenti in sospensione, sversamenti di inquinanti in mare, aumento del traffico e incremento del rumore;
- durante la fase di costruzione si registrerà un aumento di traffico dovuto alla circolazione di mezzi pesanti, utilizzati per il trasporto in discarica dei materiali di risulta dalle demolizioni e per l'approvvigionamento di cantiere. Gli incrementi di traffico risultano comunque contenuti per il motivo che la parte di buona qualità dei materiali di risulta sarà riutilizzata per la realizzazione dei remittenti e i materiali di risulta dai dragaggi saranno prevalentemente trasportati via mare alla discarica di Voltri;
- oltre a quelli generati dal traffico pesante, gli effetti sulla qualità dell'aria, in fase di costruzione, derivano sostanzialmente dalla produzione di polvere proveniente dalle movimentazioni di cantiere. Essi saranno contenuti attuando il lavaggio delle ruote dei mezzi pesanti adibiti al trasporto dei materiali di risulta da demolizioni e scavi, per evitare lo spargimento di terriccio e polvere sulle locali strade cittadine. Non si ritiene che la polvere generata durante le operazioni di costruzione possa interessare l'abitato di Sestri Ponente, relativamente distante dall'area di intervento e da questa fisicamente separato dalla linea ferroviaria e dalle volumetrie delle Industrie Aeronautiche Piaggio;
- gli impatti dovuti all'incremento di rumore generato da attività di demolizione e costruzione, dalle macchine operatrici, dall'aumento di traffico dovuto alla circolazione dei mezzi pesanti, possono essere ritenuti trascurabili in considerazione della distanza dalla zona residenziale più vicina (mediamente localizzata a 800 m) e per la presenza di ostacoli alla trasmissione acustica;
- a mare si verificheranno impatti dovuti alla immissione di sedimenti in sospensione, derivanti dalla movimentazione di terra per la creazione dei riempimenti, dall'escavazione del fondale con conseguente agitazione dei fanghi contenenti sedimenti inquinati, dalla polvere generata dalle perforazioni.

Altre potenziali fonti di inquinamento sono rappresentate da perdite di piccole quantità di idrocarburi da fonti diverse, quali perdite di olio e fluidi idraulici da motori e macchine di cantiere, perdite di carburanti, scarichi di acque di dilavamento provenienti da strade e aree in costruzione.

Questi impatti possono essere adeguatamente ridotti attraverso l'adozione di opportune misure durante la conduzione dei lavori;

- in fase di esercizio, l'aumento di veicoli diretti al porto inciderà in modo relativamente trascurabile sul traffico cittadino e sui livelli di inquinamento atmosferico ed acustico preesistenti in quanto l'aumento dei veicoli circolanti e quindi di emissioni, si concentrerà



Al Ministro dell'Ambiente

soprattutto nei fine settimana e nel periodo estivo, non sovrappoendosi ai flussi delle attività produttive nei giorni lavorativi; l'aumento del parco circolante sarà bilanciato da una maggiore scorrevolezza del traffico interno a seguito dell'adeguamento della viabilità e della creazione di parcheggi. La preponderanza di venti di terra contribuirà a rendere trascurabile tale impatto sull'abitato di Sestri Ponente.

Si presume che i flussi di traffico avverranno, come attualmente, principalmente lungo la viabilità di accesso allo svincolo autostradale - aeroportuale - casello autostradale di Genova-Aeroporto dell'Autostrada A10, ed in minima parte attraverso la viabilità principale di collegamento tra il centro cittadino ed il ponente.

Si ritiene inoltre trascurabile il contributo alle emissioni acustiche e atmosferiche dovuto alla presenza e circolazione di un maggior numero di imbarcazioni ospitate.

Considerati gli interventi previsti di raccolta e depurazione degli scarichi (civili, industriali e nautici), non si ritiene che l'opera determinerà effetti negativi sulla qualità delle acque in fase di esercizio;

- trattandosi di un intervento all'interno di un bacino chiuso da banchine e dighe già esistenti, non sono previsti effetti dovuti a variazione della dinamica marina a seguito della realizzazione dell'opera. Attualmente non esistono fenomeni di trasporto solido dovuti a fenomeni meteomarinari all'interno del bacino nè di interrimento dell'imboccatura. L'unico apporto di materiali è costituito dal trasporto solido del torrente Chiaravagna, per il quale il progetto prevede interventi di sistemazione;
- non sono state rilevate interferenze nè con l'area di operatività del Porto Petroli nè con il traffico aereo. In particolare il progetto rispetta i vincoli imposti dalla servitù aeroportuale (tetto aereo), ma sono state comunque individuate le seguenti misure preventive: limitazione delle costruzioni in altezza per rispettare il cono di atterraggio degli aerei, realizzazione di una doppia recinzione per separare il nuovo intervento dalla pista aeroportuale, opportuna localizzazione distanziata degli ormeggi e canali di transito delle barche con alberi di maggiore altezza;
- complessivamente il progetto determinerà una serie di effetti positivi nell'area di intervento, quali il risanamento dell'area e delle condizioni dello specchio acqueo, oggi in stato di degrado, il miglioramento della qualità paesaggistica e la maggiore fruibilità della zona;
- la qualità delle acque registrerà un notevole miglioramento, con ripercussioni positive sull'ecosistema marino, a seguito degli interventi realizzati dal progetto (rete fognaria per tutti gli edifici, collegata al depuratore, vasca di decantazione del torrente per la depurazione dei reflui fognari domestici e industriali trasportati dal torrente stesso, raccolta con manichette flessibili degli scarichi di liquami e acque di sentina delle imbarcazioni, terminali di raccolta degli oli esausti dei motori con appositi serbatoi di stoccaggio) e con la prossima attivazione del depuratore.
- gli interventi relativi alla sistemazione del Torrente Chiaravagna, con inclusa vasca di decantazione, determineranno in particolare il miglioramento delle condizioni di deflusso in caso di precipitazioni eccezionali, la regimazione del trasporto solido, con eliminazione del progressivo interrimento della foce, la bonifica dei fondali limitrofi la foce dei fanghi portati dagli scarichi domestici e industriali nel corso d'acqua. La conformazione delle banchine è stata studiata al fine di dirigere il flusso del torrente verso il canale interno del porto e proteggere i pontili lungo Via Pionieri ed Aviatori d'Italia;
- la risistemazione dell'area portuale comporterà un netto miglioramento del livello dei servizi nautici offerti, consentendo lo sviluppo delle attività sportive delle associazioni e dotando la città di Genova di una struttura di diporto nautico di livello internazionale. La riqualificazione

SS
HW

edilizia, la creazione di spazi a verde con essenze mediterranee, oggi inesistenti, e la sistemazione degli argini del torrente con piantagione di alberi di alto fusto, miglioreranno sensibilmente la qualità paesaggistica e ambientale dell'area. La liberizzazione dell'accesso alle banchine e della circolazione lungo il fronte mare permetteranno inoltre il recupero del rapporto della città di Sestri con il mare;

valutato inoltre che:

- la soluzione progettuale in esame ha costituito la base dell'accordo raggiunto tra il soggetto promotore e le associazioni e società facenti parte del Comitato Marina di Sestri Ponente, già operanti nell'area di progetto;
- il progetto è compreso nel Piano Operativo Triennale 96-98 dell'Autorità Portuale di Genova, che si è impegnata ad apportare le necessarie variazioni al Piano Regolatore Portuale;
- il progetto risulta coerente con gli strumenti di programmazione della Regione Liguria, con gli studi propedeutici al Piano Stralcio del Bacino del torrente Chiaravagna;
- il sito di progetto, già sede di attività nautiche e cantieristiche, è localizzato all'interno di un'area portuale commerciale molto sviluppata e caratterizzata da generali condizioni di inquinamento e povertà ecosistemica;
- il sito presenta evidenti segni di degrado per la crescita caotica di insediamenti di scarso valore ambientale, la mancanza di manutenzione degli edifici e dei servizi, la presenza di una continua fonte di inquinamento e interrimento dello specchio acqueo costituito dalla foce del torrente Chiaravagna;
- gli impatti principali generati dall'opera in progetto sono riconducibili all'immissione di sedimenti in sospensione, eventuali sversamenti di inquinanti a mare, aumento del traffico e del rumore durante la fase di costruzione;
- essi risultano, sotto il profilo ambientale, poco consistenti anche in considerazione delle condizioni di generale degrado dell'area, e comunque contenibili con opportune misure durante l'esecuzione dei lavori;
- il progetto si configura come un intervento di reale riqualificazione di un'area in stato di degrado e prevede interventi migliorativi relativi alla qualità dell'acqua e regimazione del trasporto solido, all'edilizia, alla viabilità;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

VISTA la nota della Regione Liguria del 25 luglio 1997, pervenuta l'11 settembre 1997, in cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *che venga verificata la qualità dei sedimenti depositati alla foce del torrente Chiaravagna, per il loro smaltimento secondo la normativa vigente;*
- *che sia tenuto presente il quadro complessivo delle iniziative che possono coinvolgere l'area;*
- *inoltre si ribadisce la necessità di seguire la tempistica delle opere rispetto a quelle previste nel Piano di Bacino del Chiaravagna;*

VISTO il parere del Ministero dei beni culturali e ambientali del 18 febbraio 1998, pervenuto in data 19 febbraio 1998, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alla seguente prescrizione:



Il Ministro dell' Ambiente

- venga elaborato un esame specifico dei nuovi edifici previsti, per ora non valutabili a causa della scala di larga massima alla quale sono delineati tali corpi nelle tavole fino ad oggi pervenute;

preso atto che è pervenuta una istanza, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata, presentata nel corso dell'istruttoria, in data 22 luglio 97, da parte dei Cantieri Navali di Sestri S.r.l. relativa alla insufficiente accessibilità di Via Cibrario e alla sistemazione a giardini dell'area esercita dai cantieri di cui si è tenuto conto nella relativa istruttoria nonché nella formulazione del presente decreto, verificando, nello specifico, che la viabilità in progetto prevede l'ampliamento della strada a 20 m e la realizzazione di parcheggi, e la rilocalizzazione dei cantieri minori in attuazione di strumenti pianificatori già esistenti (Piano Regolatore Generale di Genova adottato con delibera di Consiglio Comunale il 16 luglio 97 e Piano Territoriale di Coordinamento approvato con delibera di Consiglio della Regione Liguria il 31 luglio 92);

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 progetto relativo alla riqualificazione del Porto Turistico di Genova-Sestri Ponente, da realizzarsi in Comune di Genova, presentato dall'Autorità Portuale di Genova a **condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) l'esecuzione dei **dragaggi** dovrà avvenire, per quanto tecnicamente possibile, con draga aspirante-refluente, in acque calme ed in settori isolati attraverso idonei sistemi di contenimento, da installare durante le operazioni, per ridurre quanto più possibile l'emissione verso l'esterno di acque con sedimenti in sospensione, particolarmente se inquinati. Se l'approfondimento dei fondali portuali imponesse il ricorso a sistemi di dragaggio più energici di quelli con draga aspirante - refluente, le operazioni dovranno essere concentrate in una unica fase e nel tempo più breve possibile, allo scopo di ridurre drasticamente se non la quantità almeno la durata delle operazioni con emissione di acque torbide;
- b) la realizzazione delle opere in mare dovrà avvenire adottando idonei accorgimenti per ridurre quanto più possibile la dispersione in mare di **sedimenti** (ovvero di malte cementizie ed altre sostanze impiegate nei lavori), effettuando il lavaggio preventivo degli inerti da riversare in mare e l'aspirazione delle acque torbide affluenti dai cassoni cellulari durante il riempimento con inerti;
- c) si dovrà prevedere la realizzazione di una o più vasche di **sedimentazione e colmata**, completamente isolate all'interno del cantiere, nelle quali sia possibile effettuare il recapito provvisorio senza perdite, fin dall'inizio e per l'intera durata dei lavori, oltre che dei materiali di risulta anche di tutte le acque prelevate nel corso delle attività e recanti sedimenti in sospensione (non inquinati); le condotte effluenti dalle vasche dovranno essere dotate di idonee trappole in grado di abbattere il contenuto di sedimenti e dovranno sfociare nella zona più interna dello specchio portuale interessato dai lavori;
- d) dovranno essere acquisiti preventivamente tutti i valori di riferimento riguardanti i fondali con **sedimenti inquinati** interessati da interventi di dragaggio o comunque da azioni che possano determinare una risospensione del materiale depositato sul fondo;

GB
MAI


- e) i materiali inquinati provenienti dai dragaggi dovranno essere opportunamente trattati e smaltiti; l'autorità competente dovrà definire idonee procedure di certificazione, analisi e controllo dei rifiuti in uscita dal porto. Tutti i dati dovranno essere trascritti in un apposito registro di carico e scarico, le cui pagine dovranno risultare numerate progressivamente e regolarmente vidimate; l'autorità competente dovrà concordare con le strutture preposte al controllo un organico programma che stabilisca la più corretta caratterizzazione degli inquinanti e i più idonei sistemi di trattamento e smaltimento;
- f) la sistemazione a verde, dovrà utilizzare specie arbustive prevalentemente salsoresistenti e di gariga mediterranea costiera;
- g) prima dell'approvazione del progetto definitivo dovrà essere acquisito il parere della competente Capitaneria di Porto circa gli aspetti di sicurezza della navigazione in relazione alla futura entrata in esercizio dell'ampliato Porto turistico;
- h) al fine di ridurre i quantitativi di materiale necessario per la realizzazione di moli e banchinaggi e di limitare al massimo la movimentazione di materiali, si raccomanda inoltre di adottare preferibilmente la soluzione di cassoni cellulari di capacità idonea ad ospitare i volumi di materiale dragato non inquinato, ma di scadenti caratteristiche e quindi non riutilizzabile tal quale, e di privilegiare il trasporto via mare;
- i) dovranno altresì essere ottemperate le prescrizioni previste dal Ministero dei beni culturali ed ambientali e dalla Regione Liguria;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'Autorità Portuale di Genova, al Ministero dei trasporti e della navigazione, al Ministero dei lavori pubblici e alla Regione Liguria, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 18 MAG. 1998


IL MINISTRO DELL'AMBIENTE


IL MINISTRO PER I BENI
CULTURALI ED AMBIENTALI