

# 1° CONVEGNO INTERNAZIONALE SULL'AMBIENTE MARINO E COSTIERO DELL'AREA EURO-MEDITERRANEA

L'8 e il 9 luglio Genova ha ospitato il 1° Convegno Internazionale sull'Ambiente Marino e Costiero Euro-Mediterraneo, organizzato nell'ambito della **Settimana della Cultura Ambientale** quale punto di incontro fra tutti gli operatori che si affacciano sul Mar Mediterraneo. L'evento è stato articolato in 4 sessioni: "Trasporto Marittimo e Ambiente", "Gestione Integrata della zona costiera", "Portualità e Ambiente" e "Imprenditoria, Innovazione tecnologica e ambiente". Su questi temi sono intervenuti anche esperti provenienti dal Nord Europa e dall'America. Scopo del convegno era quello di affrontare le diverse problematiche legate all'ambiente marino-costiero per arrivare a una sua migliore gestione che travalichi le singole autorità nazionali e per ricercare soluzioni concrete come opportunità di sviluppo socio-economico.

Mercoledì 7 si era già entrati in clima "marittimo" con l'**Esercitazione Antinquinamento in Mare RAMOGE-POL 2004**, a cura dell'accordo italo-francese-monegasco RAMOGE, che prevede un'attività programmata per la lotta contro gli inquinamenti marini accidentali nella zona RAMOGE, ma l'apertura del 1° Convegno Internazionale sull'Ambiente Marino e Costiero Euro-Mediterraneo è avvenuta giovedì mattina con la sessione plenaria. Hanno aperto i lavori **Luca Dall'Orto**, Assessore all'Ambiente del Comune di Genova, che punta al ritorno di un equilibrio ambientale tra i monti e il mare, tra Genova e gli altri comuni italiani ed europei, e l'Assessore Regionale all'Ambiente, **Franco Orsi**. "La costa - ha detto Orsi - è per la Liguria la prima fonte di attività, turismo e rendita, ma è fortemente legata alla qualità ambientale. Per questo la Regione garantisce un forte impegno sulla tutela del patrimonio costituito dalla fascia marino-costiera". Anche l'ing. **Bruno Soracco**, Direttore dell'Arpal ha ribadito come, da sempre, il "successo" di Genova venga dal mare che, quindi, per la città rappresenta non solo uno strumento d'uso, ma una risorsa. "Per il futuro - ha detto - l'Arpal ha in programma di istituire un Centro del Mare per la raccolta, analisi e redistribuzione dei dati agli organi competenti, il recupero, in collaborazione con la Regione Liguria, della Haven e l'incremento di tutte le attività dell'Agenzia sul mare".

A seguire **Srongylis**, della Commissione Europea, ha esposto le politiche dell'UE per la gestione dell'ambiente marino-costiero e le prospettive future. Su strategie e prospettive per la protezione dell'ambiente marino, è intervenuto **Massimo Avancini**, Direttore del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Direzione protezione della natura. "Partendo dal corretto governo del traffico petrolifero, che rappresenta uno dei maggiori rischi - ha detto - è necessario diminuire i pericoli di inquinamento, regolare la gestione della costa, il prelievo minerario, la pesca, il turismo e le attività marittime; il tutto secondo tre direttrici: primo, tutela e valorizzazione del territorio; secondo tutela delle acque e degli ecosistemi

marino-costieri e terzo prevenzione dell'inquinamento in mare e regolamentazione del trasporto marittimo".

Sono intervenuti anche **Saverio Civili** che ha riportato le nuove sfide di UNEP-MAP-MEDPOL dopo la 13° Conferenza delle Parti Contraenti la Convenzione di Barcellona e **W. De Ruiter** dell'Agenzia per la Sicurezza Marittima che ha presentato le risposte dell'Agenzia all'inquinamento da idrocarburi.

La Dott.ssa **Canepa** ha riportato, poi, la relazione del presidente di **Confindustria**, Coccia, sullo sviluppo industriale nel rispetto dello sviluppo del mare, mentre **Luigi Gallo** di **Confitarma** ha esposto il contributo degli armatori italiani al miglioramento della protezione dell'ambiente marino-costiero. Dai dati risulta che la flotta italiana è la più giovane d'Europa (il 34% delle navi ha meno di 5 anni), il che significa maggiore sicurezza e qualità (oggi il 58% delle petroliere ha doppio scafo). Confitarma ha recentemente presentato con successo alla CE il progetto "Navigare con Emas" per la registrazione delle imprese amatoriali.

In conclusione **Cosimo Caliendo** del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha trattato di normative ribadendo che "Per tutelare efficacemente l'ambiente marino, è più importante che una legislazione sia ben assimilata e recepita dagli stati membri, anziché istituire continuamente nuove leggi", mentre **Gianfranco Mascazzini** del Ministero dell'Ambiente e del Territorio, Direzione per la Qualità della Vita, ha parlato di protezione delle acque marino-costiere a livello nazionale ed europeo.

Nel pomeriggio, e nella mattinata di venerdì, hanno preso il via le sessioni parallele. Per "Ambiente e Trasporti" sono state affrontate importanti tematiche: le autostrade del mare e il loro sviluppo sostenibile; l'importanza del doppio scafo (condizione necessaria ma non sufficiente) per le petroliere e l'obbligo di eliminare le navi cisterne più vecchie e obsolete; la prevenzione di incidenti; una maggior tutela delle acque; il divieto d'accesso ai porti alle cosiddette "carrette del mare" che trasportano metalli pesanti o rifiuti pericolosi. Nella sessione "Gestione Integrata delle Zone Costiere" si è trattato, invece, soprattutto di erosione costiera con le esperienze delle Regioni Liguria, Emilia Romagna e Lazio, ma anche di Francia e Olanda. In "Ambiente e Portualità" si è voluto fare un attento confronto della situazione odierna dei porti partendo dallo scottante tema dei dragaggi per arrivare, con l'ICRAM, al monitoraggio ambientale in siti inquinati, alla gestione delle tempeste di mare in aree portuali e, con l'U.S. EPA il trattamento dei sedimenti portuali di New York. Infine per "Imprenditoria, Innovazione e Ambiente", sessione a cui ha partecipato Assindustria, i temi sono stati vari e gli esempi molti: dalla bonifica della petroliera Haven, alla riduzione dell'impatto ambientale delle miticulture, con Arpa Sicilia, alla gestione delle risorse marine dalla Campania.

# GIUSEPPE SANTORO s.a.s

*una realtà nel porto di Genova*



## Origine e sviluppo

L'azienda si concretizza, agli inizi degli anni Sessanta, grazie ad un'intuizione del suo fondatore, collocandosi nel settore dei servizi e dei trasporti marittimi portuali nel porto di Genova. Inizialmente, fu scelto di collocarsi tra le aziende che offrono un supporto logistico ai cantieri navali con il trasporto di merci, materiali, attrezzature, ma tali servizi ben presto si ampliarono e si estesero al noleggio dei diversi mezzi nonché delle attrezzature quali: chiatte, pontoni, terrazze, natanti e imbarcazioni di qualsiasi genere, per soddisfare la domanda degli operatori portuali.

A partire dagli anni '80, sino ad oggi, sulla scia di una crescente sensibilizzazione ambientale collettiva e sulla spinta delle intervenute norme nazionali e comunitarie, l'azienda puntò a concretizzare la propria specializzazione in questo settore di intervento e precisamente nei servizi ambientali alle navi e ai diversi utenti portuali (ritiro trasporto e smaltimento dei residui di sentina, raccolta e lo smaltimento dei rifiuti di bordo, interventi di bonifica), attraverso l'acquisizione dei necessari permessi ed autorizzazioni, nonché l'acquisto dei mezzi e degli impianti dedicati a questi servizi e attraverso una puntuale formazione ed organizzazione del proprio organico.

## Permessi e autorizzazioni

Le attività ambientali svolte dall'azienda vengono effettuate in virtù del possesso delle necessarie Concessioni demaniali Marittime, nonché delle obbligatorie Autorizzazioni provinciali e delle previste Iscrizioni nell'apposito Albo nazionale delle imprese che effettuano la gestione dei rifiuti.

La **GIUSEPPE SANTORO S.A.S.**, oltre a disporre di questi titoli, ha ottenuto i seguenti riconoscimenti:

- Certificazione di Qualità ISO 9001:2000, certificato RINA N.2675/99/S IQNet CISQ/RINA Registration Number IT-11362 ed ha in corso la realizzazione di un idoneo sistema di gestione ambientale ISO 14001;
- Attestazione SOA per le seguenti categorie:
  - OG 7 classe IV (opere marittime e lavori di dragaggio)
  - OG 12 classe IV (opere ed impianti di bonifica e protezione ambientale)
  - OS 14 classe IV (impianti di smaltimento e recupero rifiuti)
  - OS 15 classe IV (pulizia di acque marine, lacustri e fluviali)
  - OS 22 classe IV (impianti di potabilizzazione e depurazione)

## La gestione aziendale

L'azienda ha costituito al suo interno un sistema per la gestione integrata del settore in cui opera ed in particolare in quello ecologico e della tutela ambientale è in grado di operare ad ampio spettro, sia sotto il profilo tecnico che commerciale. Con la propria competenza ed organizzazione

derivante sia dalla lunga esperienza lavorativa, che con il proprio staff di esperti professionisti, maestranze qualificate e formate, svolge un servizio altamente qualificato. Questa organizzazione, agile e dinamica, consente di operare con la massima velocità e competenza a costi interessanti, qualità essenziali del servizio.

Oltre ai propri impianti autorizzati dalla Provincia di Genova di:

- stoccaggio cernita e selezione di rifiuti speciali assimilabili e non pericolosi;
  - stoccaggio di rifiuti speciali pericolosi;
- dispone dell'impianto di stoccaggio e trattamento rifiuti speciali pericolosi in capo alla società collegata **A.O.C. S.r.l. Antipollution Operative Center**, di capacità annua di stoccaggio e trattamento pari a 28.800 m<sup>3</sup>.

La società è inoltre presente, nella società Consortile Castalia Ecolmar S.p.A. (Consorzio che dispone della Convenzione con il Ministero dell'Ambiente per la difesa del mare), nel quale operano diverse società di primaria importanza dell'intero territorio nazionale. La **GIUSEPPE SANTORO S.A.S.** partecipa operativamente con mezzi ed attrezzature di proprietà agli incarichi di Convenzione ed inoltre gestisce lo smaltimento dei rifiuti recuperati nell'ambito di competenza del Mar Ligure.

## Indicazione dei principali servizi svolti

- Raccolta/trasporto/stoccaggio/trattamento e smaltimento di rifiuti urbani ed assimilabili
- Raccolta/trasporto/stoccaggio/trattamento e smaltimento di rifiuti industriali pericolosi e non Pericolosi
- Recupero/riutilizzo residui industriali
- Bonifiche ambientali
- Bonifica e pulizia serbatoi/cisterne
- Prevenzione e disinquinamento ambiente marino
- Servizi di marineria
- Fornitura acqua potabile e distillata a mezzo galleggiante
- Noleggio mezzi meccanici di sollevamento terrestri e di mare
- Trasporto merci via terra e via mare
- Consulenze ambientali
- Noleggio rimorchiatori



## Giuseppe Santoro s.a.s.

*Sede Legale ed Operativa:*

*Calata Darsena,*

*16126 Genova Porto*

*Telefono 010 2476847 - 2476870*

*Fax 010 2476841*

*giusepps@tin.it*

# Il porto in armonia con la città: *Renzo Piano progetta il nuovo Porto di Genova*



*Lui lo definisce "solo" un affresco, un lavoro di getto non privo di pentimenti, ma, in realtà, il progetto del nuovo porto-fabbrica di Genova realizzato da **Renzo Piano** cambierà radicalmente l'area portuale del capoluogo ligure raddoppiando la superficie già esistente, recuperando numerosi ettari di spiaggia per la città, creando nuove zone*

*verdi e realizzando due isole artificiali, una per il nuovo aeroporto e l'altra per l'attività di cantieristica navale.*

*Un lavoro molto complesso che richiederà 18 anni di lavori e 4 miliardi di euro di investimento. Per occuparsi del tutto è stata creata un'agenzia, **Waterfront & Territorio**, che riunisce tutti gli enti interessati.*

*Per chi volesse saperne di più, fino al 31 ottobre rimarrà aperta nell'antico spazio delle "Cannoniere" a Porta Siberia la mostra che Genova dedica al lavoro di Renzo Piano.*

## **Waterfront & Territorio**

Sarà un'agenzia, costituita dalla Regione Liguria, dal Comune, dalla Provincia e dall'Autorità Portuale di Genova, a operare per sviluppare lo studio dell'architetto Renzo Piano riguardante l'area portuale e aeroportuale del capoluogo ligure al fine di consentirne l'effettiva attuazione.

Lo hanno annunciato il 18 giugno scorso, il *Presidente della Regione Liguria* **Sandro Biasotti**, il *Sindaco* **Giuseppe Pe-ricu**, il *Presidente della Provincia* **Alessandro Repetto** e quello dell'*Autorità Portuale* **Giovanni Novi** e l'Architetto **Renzo Piano**. L'agenzia si chiamerà "**Waterfront & Territorio**" e in essa ogni ente indicherà due rappresentanti.

L'agenzia avrà il compito di coordinare tutti gli aspetti amministrativi, urbanistici, tecnici, logistici, ambientali e finanziarie che la proposta di Renzo Piano comporta e vedrà la partecipazione come osservatore di un rappresentante dello stesso studio. Tra i principali obiettivi della nuova struttura quello di velocizzare ogni procedura per avviare il nuovo waterfront genovese.

## **"L'affresco"**

Il progetto del porto-fabbrica è un regalo che l'architetto genovese Renzo Piano ha voluto offrire alla sua città e al Presidente della Regione Liguria che per primo gli parlò dell'idea di un intervento radicale sull'area portuale genovese, il primo dopo quello di metà Ottocento del duca di Galliera.

Piano assimila la sua opera a un affresco, in quanto entrambi sono lavori di getto, senza troppi ripensamenti, in cui sono ammissibili solo correzioni in corso d'opera, con il vantaggio dell'immediatezza e di una certa dose di incoscienza che permette di tracciare una visione d'insieme del porto e della città. L'obiettivo è quello di costruire "un ponte" tra la

logica degli ingegneri e quella degli avvocati, tra le istanze dei cittadini e quelle degli operatori portuali, tra chi spera in uno sviluppo sostenibile e chi preme per un maggiore incremento delle attività produttive e finanziarie. "L'affresco" di Piano ha dunque l'intento di unire l'imprenditoria con un futuro ecologicamente sostenibile, progettare e costruire ma, allo stesso tempo, "rinverdire" la città, creare occupazione, ma anche migliorare la qualità della vita. E proprio questo dovrebbe essere il ruolo dell'urbanistica e degli architetti: unire due mondi lontani nel modo più armonioso possibile, coltivando i sogni e se possibile avverarne qualcuno.

"Il Porto di Genova ha detto l'architetto genovese - è da sempre la fonte di maggiore ricchezza di tutta la città ligure ed è la "fabbrica" più importante per i suoi cittadini e proprio per questo è necessario che venga adeguato ai radicali cambiamenti che sono intervenuti nel sistema dei trasporti e delle comunicazioni internazionali. Inoltre il porto non è solo importante per i genovesi, ma è, soprattutto, una grande realtà italiana ed europea ed è in tale ambito che va ripensato e ridimensionato. Il punto di partenza è stato quindi trovare un modo per ingrandire il porto e allo stesso tempo ridurre al minimo l'impatto dei nuovi ampliamenti sulla città". Quest'ultimo punto è, oggi, più che mai fondamentale dato che Genova sta riacquistando anche il suo ruolo di città d'arte finora schiacciato dall'industrializzazione.

"Il porto del terzo millennio - ha aggiunto - dovrà riadattare in qualche modo una tipologia non molto diversa dall'antica, una grande realtà commerciale e produttiva, un porto-emporio e non più solo un porto di transito come fu imposto a Genova nell'Otto-Novecento". Per questo Renzo Piano parla di porto-fabbrica, un'area in grado di permettere un'efficiente movimentazione di container, ma anche creare occupazione, favorendo la manipolazione delle merci e tutte quelle attività collaterali che portano ricchezza e lavoro (cantieristica navale, servizi per la nautica da diporto, ecc.).

## **Il nuovo porto**

Il nuovo porto è stato progettato dall'architetto in soli 6 mesi, seguendo in linea le banchine già esistenti, raddoppiando la superficie attuale (da 200 a 435 ettari) con l'allargamento dei diversi attracchi turistici inclusa l'area della Fiera navale, ma riguadagnando spazio. 33 ha di mare verranno così convertiti in spiagge per la città e il vecchio scalo aeroportuale verrà abbandonato in favore di una nuova isola artificiale





(sul modello del progetto di Piano per lo scalo giapponese di Osaka), lunga 3.620m e larga 390, posizionata di fronte alla pista attuale, su pali e cassoni di cemento armato affondati, grazie alla quale il traffico aereo sarà incrementato del 30%. Sull'isola, oltre alle piste, agli hangar, agli spazi e alle attrezzature per gli aerei, troveranno posto anche la torre di controllo e un terminal per i passeggeri. L'Aerostazione vera e propria sarà ubicata non lontano dall'attuale, in modo da garantire una maggior interazione con la città. Essa sarà, infatti, capolinea di un Sistema di trasporto urbano "Monorail", o monorotaia, che dovrebbe estendersi lungo tutto il fronte a mare seguendo circa il percorso della Sopraelevata, passando dalla Stazione Marittima alla Fiera, per risalire il Bisagno toccando Brignole e terminando a Quarto.

La dislocazione del vecchio aeroporto, che passerà a usi portuali, permetterà, inoltre, uno sviluppo di banchina rettilinea di circa 8 Km permettendo da un lato l'attracco e la manovra anche alle grandi navi, dall'altro la realizzazione di un porticciolo turistico per 1500 barche. A diretto contatto con l'aerostazione verrà poi realizzato un altro porticciolo (porto di Multedo e Sestri Ponente), della stessa capienza, per la Lega Navale e per altri club nautici.

Una seconda isola artificiale, lunga 2 Km e larga 150 m, verrà invece realizzata di fronte al Bacino di Sampierdarena. Essa sarà la nuova sede dei cantieri navali e sarà dedicata esclusivamente alle attività proprie del settore e alla riparazione di grandi navi. Entrambe le isole saranno collegate alla terraferma attraverso un tunnel in parte sotterraneo in parte sottomarino.

La nuova ubicazione dei cantieri navali permetterà anche la riconversione del Poro Antico, con la creazione di un nuovo grande porticciolo per la nautica da diporto, ottenuto riconfigurando Calata Gadda e allineando Calata Boccardo con Calata Grazie, collegando in linea retta la zona di Porta Siberia con quella dell'ex Batteria Stella.

Il porto petrolifero verrà invece spostato verso il largo dando così la possibilità di far attraccare, scaricare e ripartire quaranta navi di grosso tonnellaggio al giorno.

Anche l'area industriale della Nuova Ilva (ex Italsider) verrà abbandonata, dato che gli altiforni sono spenti da tempo e l'acciaio si produce in Cina, e trasformata in parte in parco, collegato al progetto "Leonardo" e in parte in approdo navale. Questo progetto prevede la spianata degli Erzelli, oggi adibita a deposito container, in un grande parco tecnologico. Il parco, coprendo oltre l'80% della superficie totale (200.000 m<sup>2</sup>) rappresenterà la più vasta area a verde pubblico di Genova. Il 70% della zona edificabile sarà destinato a imprese (200-250), laboratori di ricerca e centri per la formazione, mentre il restante 30% sarà adibito a residenze, servizi, spazi per attività culturali, sportive, ecc. La realizzazione del progetto, che porterà nuova occupazione, dovrebbe completarsi in 8 anni.

### La nuova cintura verde tra la città e il mare

Il sistema del verde pubblico genovese, benché ricco di importanti giardini, risulta oggi costretto in aree marginali poco accessibili separate dal fronte a mare della città. Per ovviare a questa mancanza l'architetto genovese ha previsto tre grandi parchi capaci di stabilire un nuovo rapporto col litorale.

Il primo parco, a Voltri, dovrebbe avere un'estensione di circa 3 Km e mezzo, nella zona compresa tra la vecchia ferrovia e il mare, e potrebbe estendersi fino al previsto mercato del pesce e al nuovo porticciolo per i pescherecci.

Il secondo parco, tra Multedo e Sestri Ponente, dovrebbe essere costituito da una sequenza di aree verdi di diversa ampiezza collegate tra loro da viali alberati, occupando il terreno incluso tra l'attuale petrolchimico, l'area Fincantieri, gli approdi della lega navale e la pista dell'aeroporto, riconnettendo Multedo al mare.

Il terzo parco, infine, pensato per il nuovo lungomare, dovrebbe estendersi dal Molo vecchio alla Fiera, creando così, un cordone verde unico, con relativa passeggiata, dalla Darsena, passando da piazzale Kennedy dove si vuole riportare la spiaggia, fino a Boccadasse.

Si parla di 133 nuovi *ha* di verde complessivi con la collocazione di dodicimila nuovi alberi (la palma, il pino marittimo, il leccio e il platano) che le famiglie genovesi potranno adottare offrendo il loro contributo economico alla realizzazione del nuovo porto.

### Un modello per il traffico

Un modello di traffico è stato elaborato per valutare gli effetti sul sistema della mobilità veicolare, dovuti alla realizzazione delle nuove infrastrutture o dal potenziamento di quelle già esistenti di cui in particolare il tunnel sub-portuale e la secante urbana che permetterà di eliminare l'attuale sopraelevata. Dal confronto tra lo scenario di traffico attuale e quello futuro (con le nuove infrastrutture) è emersa una riduzione del traffico sull'arco portuale, restituendolo alla città traffico che si trasferisce sulle nuove strutture che permetteranno di bypassare rapidamente il centro urbano. Grazie a un intervento sul lungomare Canepa, poi, il traffico verrà drenato sia dall'Aurelia che dall'attuale autostrada.

