



Comitato Porto Aperto

118

Spettabile
Comune di Genova



Oggetto: OSSERVAZIONI AI PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO (P.U.O.), relativo al Settore 2 del Distretto di Trasformazione n. 20 "Fiera Kennedy" del vigente PUC ai sensi dell'Art. 51 della Legge Urbanistica Regionale n. 36/1997 e sue modifiche ed integrazioni, adottato con deliberazione della Giunta Comunale n. 393 del 30/12/2019, depositata dal Comune di Genova, a libera visione del pubblico, a far data dal 9 gennaio 2020

In allegato alla presente si trasmettono le OSSERVAZIONI AI PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO (P.U.O.), relativo al Settore 2 del Distretto di Trasformazione n. 20 "Fiera Kennedy" del vigente PUC ai sensi dell'Art. 51 della Legge Urbanistica Regionale n. 36/1997 e sue modifiche ed integrazioni, adottato con deliberazione della Giunta Comunale n. 393 del 30/12/2019.

Si precisa che le Osservazioni suddette comprendono 20 pag. di testo, più una contenente l'elenco degli allegati e che gli allegati alle Osservazioni sono in totale sei.

Distinti saluti.

COMITATO PORTO APERTO

Genova li, 7.1.2020

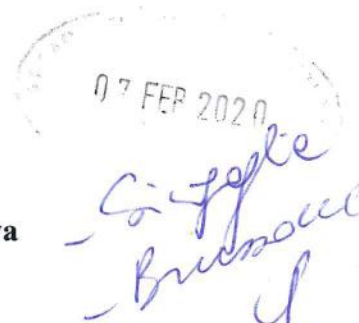
ALLEGATI:

- OSSERVAZIONI AI PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO (P.U.O.), relativo al Settore 2 del Distretto di Trasformazione n. 20 "Fiera Kennedy"



Comitato Porto Aperto

Spettabile
Comune di Genova



Oggetto: Comunicazione inerente le OSSERVAZIONI AI PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO (P.U.O.), relativo al Settore 2 del Distretto di Trasformazione n. 20 "Fiera Kennedy" del vigente PUC ai sensi dell'Art. 51 della Legge Urbanistica Regionale n. 36/1997 e sue modifiche ed integrazioni, adottato con deliberazione della Giunta Comunale n. 393 del 30/12/2019, presentate dal COMITATO PORTO APERTO, IN DATA 7.1.2020

Con riferimento alla nota di trasmissione (che si allega in copia), datata 7.1.2020, con la quale il COMITATO PORTO APERTO ha trasmesso a codesto Spett.le COMUNE DI GENOVA le proprie OSSERVAZIONI in merito AI PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO (P.U.O.), relativo al Settore 2 del Distretto di Trasformazione n. 20 "Fiera Kennedy" del vigente PUC, vi informiamo che, ove necessario, potrete indirizzare ogni eventuale vostra comunicazione, inerente le suddette Osservazioni, al seguente indirizzo di posta elettronica del COMITATO PORTO APERTO:

Genova.cpa@gmail.com

Distinti saluti.

Genova li, 8.1.2020

COMITATO PORTO APERTO
(Maria Lina Zamboni)

ALLEGATI:

- Copia della nota di trasmissione delle OSSERVAZIONI AI PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO (P.U.O.), relativo al Settore 2 del Distretto di Trasformazione n. 20 "Fiera Kennedy" presentate in data 7.1.2020 dal COMITATO PORTO APERTO, debitamente protocollata e relativa prima pagina delle Osservazioni, anch'essa protocollata.

e-mail: Genova.cpa@gmail.com



Spett.le **COMUNE DI GENOVA**

OSSERVAZIONI

AI PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO (P.U.O.), relativo al Settore 2 del Distretto di Trasformazione n. 20 “Fiera Kennedy” del vigente PUC ai sensi dell’Art. 51 della Legge Urbanistica Regionale n. 36/1997 e sue modifiche ed integrazioni, adottato con deliberazione della Giunta Comunale n. 393 del 30/12/2019, depositata dal Comune di Genova, a libera visione del pubblico, a far data dal 9 gennaio 2020, formulate dal COMITATO PORTO APERTO di Genova, in persona del legale rappresentante.

* * *

Il Comitato Porto Aperto (C.P.A.) è costituito da cittadini che hanno a cuore l’ambiente e la salute dei genovesi, in particolare di quelli che vivono, lavorano, e/o comunque passano una parte importante del loro tempo nei quartieri urbani contigui, o comunque vicini alle zona di levante del Porto di Genova, dove sono presenti attività industriali fortemente impattanti, con riferimento alla qualità dell’aria e all’inquinamento ambientale.

Conseguentemente il C.P.A. che ha tra i suoi obiettivi anche e soprattutto quello della tutela della salute dei propri associati, oltre che di quella parte della popolazione genovese soggetta agli effetti dannosi, degli inquinanti suddetti, ha deciso di presentare le presenti Osservazioni.

I) PREMESSA:

Il Comitato Porto Aperto, in data 7 novembre 2020, nella seduta congiunta delle Commissioni Consiliari IV – V – VI, inerente il seguente ordine del giorno: **STATO DI AVANZAMENTO PROGETTO “WATERFRONT DI LEVANTE”** alla quale ha partecipato, in audizione, su invito ed ha, in



50456 *Urbanistica*



tale occasione, anticipato quella che è la sua posizione in merito ad alcune delle problematiche inerenti gli interventi già realizzati, in corso di realizzazione, e/o da realizzare e quindi anche di quelli, in itinere, poi compresi nel Progetto Urbanistico Operativo relativo al Settore 2 del Distretto di Trasformazione n. 20 Fiera Kennedy, adottato con provvedimento della Giunta Comunale n. 393 del 30/12/2019), oggetto delle presenti osservazioni.

Nel corso della suddetta seduta della Commissione il Comitato Porto Aperto ha sottolineato (sia verbalmente, sia con un proprio documento scritto), tra l'altro, quanto segue:

- che sinora si è proceduto, da parte delle competenti Autorità, ad uno stravolgimento, seppur parziale, dell'impianto complessivo dell'originario progetto del Waterfront di Levante;
- che si è aggravata notevolmente la già precaria situazione di incompatibilità ambientale tra le attività di riparazione navale e le condizioni di vita dei residenti dei quartieri limitrofi;
- che la fruibilità e la possibilità di realizzare concretamente parte delle opere già previste nel Waterfront di Levante, viene ad esserne condizionata, e/o fortemente compromessa, a causa degli inquinanti prodotti con le suddette attività di riparazione navale, sia quelle consolidate nel tempo, sia quelle di più recente autorizzazione, vicine/contigue alla darsena della Fiera, che vengono surrettiziamente definite attività di refitting navale su yachts di grandi dimensioni, (mentre invece, ai sensi della vigente normativa, sono delle vere e proprie navi, in quanto superano i 24 metri di lunghezza le 500 t. di stazza e, in quanto tali, sono tassativamente soggette alle relative



disposizioni di legge. Ovvero quelle delle navi non già quelle delle imbarcazioni da diporto, come sembra che si voglia far credere);

- che è risaputo in tutto il mondo, evidentemente tranne che a Genova, che **i cantieri di riparazione navale sono considerati industria pesante e che le relative attività e conseguenti emissioni, sono del tipo incontrollato e incontrollabile** e che le stesse vengono considerate, dagli organismi scientifici internazionali (quali E.P.A., O.C.S.E., ecc.), tra le più inquinanti e fonte di pericolo per la salute umana.
- che ciò risulta particolarmente pericoloso soprattutto in presenza di quartieri densamente popolati che si trovano alla distanza di poche decine/centinaia di metri dalle fonti di emissione di sostanze inquinanti estremamente pericolose, quali: Cadmio / Cromo / Mercurio / Nichel / Rame / Zinco / Manganese / Alluminio, solo per citarne alcune;
- che quando l'organismo umano viene a contatto con i metalli pesanti prodotti dalle attività suddette (sotto forma di polveri sottili e quant'altro), attraverso le vie respiratorie e per una adeguata frazione di tempo, gli stessi vengono assorbiti dagli organi interni. Per lo più si fissano nel pancreas e, una volta che ciò si è verificato, non vengono più espulsi e possono esitarsi in **parchinson, alzheimer, e/o tumori di vario genere**, anche a distanza di moltissimi anni dal momento in cui sono stati assorbiti dall'organismo;
- che a un bambino, che ne è venuto a contatto quando aveva solo quattro anni, può causare gravissime malattie degenerative, anche a distanza di decenni e si può esitare, in età adulta, a 40 o 50 anni, in una delle malattie citate in precedenza.



- Che una recente ricerca dell'UNICEF: **“Danger in the air: How air pollution can affect brain development in young children”** pone in particolare rilievo la sensibilità dei bambini, soprattutto se di età inferiore ai 5 anni, alle sostanze inquinanti ed i suoi riflessi sulla loro salute.
- che questo studio, inerente il pericolo presente nell'aria, a cui si rimanda, evidenzia, al di là di ogni dubbio, come l'inquinamento atmosferico possa compromettere lo sviluppo cerebrale dei bambini e mostra che respirare l'aria inquinata da **particolato** [pulviscolo e altre particelle sospese nell'atmosfera] può danneggiare il tessuto cerebrale e **minare lo sviluppo cognitivo**, con conseguenze che possono essere permanenti (vedasi All. A).
- che *«Le sostanze inquinanti non soltanto danneggiano i polmoni dei bambini, ancora in fase di sviluppo, ma possono danneggiare permanentemente il loro sviluppo cerebrale, quindi il loro stesso avvenire»* commenta **Anthony Lake**, Direttore dell'UNICEF.
- che in proposito è significativo osservare quanti asili, scuole materne, scuole di ogni ordine e grado, giochi bimbi, aree verdi, aree attrezzate, campetti sportivi, e/o qualsiasi altra forma di aggregazione, sono presenti sul tessuto urbano circostante, in prossimità delle aree delle riparazioni navali (vecchie e nuove) e della fonderia di zinchi ubicata a poche decine di metri da dove saranno realizzate le opere previste nel P.U.O. in esame.
- che oltretutto, a poche centinaia di metri dalle aree suddette, è presente l'importante struttura sanitaria dell'Ospedale Galliera.



- che quanto già detto in precedenza, in merito agli inquinanti ambientali conseguenti alle attività industriali di riparazione navale (le cui emissioni sono del tipo incontrollabile), di produzione di zinchi (fonderia), oltre che di refitting di mega yacht (vere proprie navi, secondo la vigente normativa) ed alla loro pericolosità per la popolazione residente nei quartieri contigui/vicini, per chi ci lavora, e/o comunque ci passa una parte importante del proprio tempo, in particolare per i bambini vale, **per analogia, anche per le conseguenze, altrettanto pericolose, che egli inquinanti ambientali suddetti avranno sui futuri frequentatori/fruitori delle infrastrutture, degli edifici e degli spazi comunque definibili (previsti nel P.U.O. ora in esame) una volta che si sia pervenuti alla loro effettiva programmazione/realizzazione.**
- che il progetto prevede il recupero della struttura del Palasport attraverso la realizzazione di spazi di indubbia qualità, tali da esaltarne la bellezza architettonica e le caratteristiche dell'immobile, che lo rendono unico nel suo genere, con al centro una vasta arena sportiva polifunzionale, capace di accogliere anche eventi culturali e spettacoli indoor per i cittadini. **Però, purtroppo, non si può non sottolineare che il tutto viene realizzato in presenza degli inquinanti ambientali citati in precedenza, conseguenti alle attività industriali suddette;**
- che è facile immaginare come gli atleti che frequenteranno tale importantissima infrastruttura usufruiranno degli effetti benefici (?) degli inquinanti ambientali prodotti a distanza di sole poche decine di metri, il tutto in presenza degli sforzi fisici a cui si sottopone

normalmente un atleta al momento dell'esercizio della sua attività sportiva.

- In proposito è utile riportare quanto già citato nel corso dell'audizione del 7 novembre 2019, in merito a:

ATTIVITA' SPORTIVA ED ARIA INQUINATA

La combinazione tra inquinamento ed esercizio fisico aumenta i potenziali problemi per la salute; durante l'attività sportiva si inala molta più aria che a riposo, inspirando assai più profondamente con i polmoni; in più, respirando a bocca aperta l'aria non viene filtrata dal naso e tutte le particelle inquinanti presenti nell'aria riescono a penetrare nelle parti più profonde dell'apparato respiratorio dove rimangono potendo anche essere assorbite dal sangue e distribuirsi in tutto il corpo. Correndo in un ambiente inquinato si aumenta fino a 25 volte l'introduzione nell'organismo di inquinanti velenosi di ogni tipo dai quali bisognerebbe difendersi. I danni che ne conseguirebbero sarebbero non solo cefalea, irritazione agli occhi, al naso ed alla gola ma aumento del rischio di sviluppare asma, infarto, ictus e tumore (soprattutto, ma non solo, polmonare).

- **che è logico quindi pensare quale danno possa derivare dallo svolgere attività sportiva in un luogo come il Palasport adiacente e/o comunque vicino a dei cantieri navali ed una fonderia di zinchi, le cui attività emettono nell'aria una notevole quantità di sostanze potenzialmente pericolose per la salute umana.**
- **che considerazioni in qualche modo simili si possono estendere anche agli altri soggetti che usufruiranno delle altre destinazioni d'uso degli edifici, e/o infrastrutture previste nel Waterfront di Levante (ora nel**

P.U.O.) che prevedono tutte l'afflusso di un cospicuo numero persone (anche se in questo caso manca, o dovrebbe mancare, lo sforzo fisico a cui normalmente si sottopone un atleta).

Basta pensare alle molteplici manifestazioni organizzate dalla Fiera di Genova (quali Salone Nautico, Fiera Primavera, ecc.) ed alle molte migliaia di persone che partecipano agli eventi fieristici suddetti in tali occasioni (giovani, anziani, mamme con i bambini e quant'altro), oltre a tutte le altre persone che fruiranno delle altre destinazioni definite nel progetto del Waterfron di Levante come Ricettivo residenziale / Terziario / Commerciale / Circoli Nautici / Torre Piloti / Parco/Parcheggi.

- **Che alla luce di quanto indicato in precedenza, sempre in occasione dell'audizione suddetta del 7 novembre 2019 era stato fatto presente che ci sentivamo in dovere (come C.P.A.) di formulare l'invito a riflettere bene prima di procedere ulteriormente sulla strada intrapresa con la stipula di accordi che prevedono, oltre che la permanenza, anche l'implementazione di attività industriali fortemente impattanti, in aree che si trovano solo a poche decine/centinaia di metri dalle abitazioni dei genovesi ed in contiguità/promiscuità con importantissime infrastrutture destinate, per la loro stessa natura ad accogliere un numero rilevante di persone, in molti casi anche molte migliaia (manifestazioni fieristiche e quant'altro).**

Di pensare alla salute delle persone, dei bambini, degli anziani, ecc. che abitano, studiano, lavorano, nei quartieri vicini, oltre che di tutti coloro che, a loro pressoché totale insaputa, usufruiranno delle

infrastrutture, fieristiche, sportive, ludiche, commerciali, e/o comunque ricettive, indicate in precedenza senza sapere nulla degli effettivi pericoli che potenzialmente corrono, anche perché, è inevitabile, che prima o poi prenderanno atto della realtà e potrebbero anche rivalersi contro chi li ha messi, a loro insaputa, in questa situazione.

- Che è bene ricordare che la Comunità Europea considera un **sobborgo industriale** le aree comprese entro la distanza di **1 km.** dalle fonti di emissione di sostanze inquinanti provenienti da attività industriali.

E'altrettanto importante ricordare che l'E.P.A considera che il pericolo derivante da attività industriali fortemente impattanti, come quelle delle riparazioni navali, può arrivare sino a **5 km.** circa dalle fonti di emissione. In molti casi anche oltre, a seconda della direzione, intensità dei venti e delle effettive dimensioni delle particelle inquinanti (poveri sottili di dimensioni infinitesimali).

Non a caso, in tutto il mondo le attività di riparazione navale, e affini, oltremodo pericolose, vengono spostate al di fuori dei centri abitati, sino alle distanze suddette (per il confronto con le distanze adottate negli altri paesi vedasi All. B) e che l'unica alternativa è quella di realizzare degli enormi capannoni, chiusi, dove tutte le attività suddette vengono esercitate all'interno degli stessi, in modo che nulla ne esca e metta in pericolo la salute delle persone.

II) MOTIVAZIONE DELLE OSSERVAZIONI:

Le presenti Osservazioni sono originate, oltre che da considerazioni di carattere generale, anche dal fatto che con l'adozione, da parte del Comune



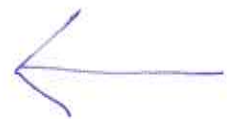
di Genova, del PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO (P.U.O.), relativo al Settore 2 del Distretto di Trasformazione n. 20 “Fiera Kennedy” del vigente PUC, adottato con deliberazione della Giunta Comunale n. 393 del 30/12/2019 e oggetto delle presenti Osservazioni, non si è tenuto minimamente conto di quanto contenuto in premessa e tempestivamente comunicato dal Comitato Porto Aperto, nel corso della seduta congiunta delle Commissioni Consiliari IV – V – VI, del 7 novembre 2019, inerente il seguente ordine del giorno: STATO DI AVANZAMENTO PROGETTO “WATERFRONT DI LEVANTE”.

Entrando nel merito delle previsioni progettuali del P.U.O. e dei suoi contenuti le Osservazioni che di seguito vengono formulate, si possono suddividere in due fondamentali categorie, la prima, molto analitica e puntuale, è attinente agli obiettivi specifici che il C.P.A. si propone, sin dalla sua costituzione, con le sue iniziative e prende in esame le problematiche attinenti la qualità dell’aria e l’ambiente, mentre le altre si possono considerare senz’altro di carattere più generale.

IN DETTAGLIO SI FORMULANO LE SEGUENTI OSSERVAZIONI:

- 1) **Osservazioni tecniche al paragrafo 4.5 Qualità dell’Aria, della Relazione ARCADIS, contenuta nel “Rapporto Preliminare Ambientale “ (attinente alla Verifica di Assoggettibilità a V.I.A. e V.A.S Progetto Operativo per il Waterfront Levante di Genova LR 32/2012)”**

L’area denominata “d’intervento”, lasciata in evidente stato di degrado, ancora negli anni ottanta era separata dalla zona portuale da uno specchio di mare che lambiva il molo Cagni, allora ultima difesa di sottoflutto dal mare aperto, a Est del Porto. Unica piccola attività artigianale era uno scaletto





coperto dove venivano riparate e/o costruite piccole chiatte di legno tradizionali che servivano per il trasbordo ed il trasferimento di derrate dalle navi alle varie banchine dedicate, con ricadute ambientali trascurabili.

Oggi in questa zona, tombata, sono state installate attrezzature tipiche dell'industria pesante dove hanno luogo processi di lavorazione che rilasciano in atmosfera composti aventi comprovati effetti contaminanti, dannosi per la salute umana. Considerato inoltre che tali insediamenti sono un ampliamento di quelli già esistenti di fronte al Centro della Città, si evince che costituiscono a loro volta una oggettiva anomalia urbanistica per l'imponente impatto ambientale sulle aree residenziali a poche decine di m di distanza, che ne deriva.

Quindi, per la descrizione del sito denominato "Area di intervento", dal punto di vista dell'istruttoria ambientale, doverosa oltretutto necessaria, l'estensore si è limitato a considerare le aree comunali, non tenendo conto di quanto esistente a poche decine di metri forse perché appartenente ad un'altra Amministrazione, quasi che il concetto invalso ma, molto raro, di una presunta totale extraterritorialità si potesse trasferire anche alla totale ricaduta sulla popolazione delle emissioni inquinanti generate dai suddetti insediamenti, non considerandole in quanto generate da sorgenti esterne all'area amministrativa di appartenenza.

OSSERVAZIONI PUNTUALI.

- **Fonte dei dati ed eventuali carenze informative.**

E senz'altro una carezza informativa o meglio una omissione il fatto che non vengano esaminati i confini sud/occidentali dell' area d'intervento costituiti da un cantiere navale di riparazione, manutenzione e trasformazione (refitting con demolizione parziale) di navi passeggeri con

dimensioni > di 500 DWT e lunghezze fino a ca. 100 m, alate con piattaforma su un piazzale, a cielo aperto, oltre ad altre attrezzature di falegnameria marina per interni (molto nociva, EPA) e manutenzione generale di imbarcazioni da diporto. Distanze in linea d'aria da uno spigolo Ovest dell'esistente Padiglione Blu (Nouvel) 70 m ca.

Altro insediamento attivo ad Ovest dell'area d'intervento è costituito da una Fonderia secondaria di zinco e di alluminio, il classico tipo di industria insalubre, con potenza installata per la fusione di 1,4 MW e capacità di oltre 25 t/giorno, ad una distanza in linea d'aria dal Padiglione di cui sopra di ca. 200 m. Ad una distanza di ca. 380 m è situata la radice del molo Superbacino, dedicato alla demolizione delle navi (dove è stata demolita all'aperto la tristemente nota motonave Concordia).

Data la presenza dei processi di lavorazione di cui sopra, per altro implementati nel 2019, le aree circostanti ricadenti in un raggio di ca 1 km, secondo l'interpretazione dell'Ente "European Pollutant Release and Transfer Register", sono da considerarsi sobborgo industriale e quindi oltre ai composti previsti dalle "Direttive Europee sulla Qualità dell'Aria per un'Aria più pulita in Europa", devono essere monitorati i traccianti tossici tipici delle lavorazioni svolte in tali insediamenti industriali. Inoltre trattandosi di un complesso compatto e molto esteso deve essere assunta la somma delle emissioni di ogni singola unità produttiva aziendale relativamente ad ogni composto e determinato il flusso di massa come se il complesso fosse una unica grande Azienda e le varie Ditte adibite ad attività tecnologiche diverse fossero reparti operativi di uno stesso grande stabilimento (1).

Perciò, considerata la contiguità di quartieri residenziali come il quartiere Foce e il quartiere Portoria, (circa 170 ab/ettaro e ca. 90 il secondo)

))

interamente ricadenti all'interno del sobborgo industriale di cui sopra, occorrerebbe tener conto delle problematiche ambientali conseguenti. Le Leggi 155/2010 e 250/2012, nella interpretazione di ISPRA evidenziano come *“prima il punto di partenza per la zonizzazione era lo stato della qualità dell'aria, la situazione di inquinamento e la sua densità, ora il punto di partenza è la conoscenza delle cause che generano l'inquinamento e non la situazione che ne è la conseguenza.”*. Infatti dalle attività di saldatura elettrica ad arco vengono generati principalmente Manganese, Nichel e Cromo tutti in polveri ultrafini (PM 2,5 e PM 0,1) e forte sviluppo di gas NOx (dovuto alle elevate temperature dell'arco elettrico) (2), dalle attività di taglio termico con fiamma e al plasma, e in particolare con questa tecnica vengono generate quantità maggiori di Cromo e di NOx per le più elevate temperature raggiungibili e polveri ultrafini ed aerosol nella fascia da 96 a 235 nm di finezza (3), dalle attività di sverniciatura e verniciatura principalmente Composti Organici Volatili tra cui molti solventi (...es, formaldeide, 4, Ocse). La pulizia delle carene e l'applicazione di vernici antifouling genera inoltre polveri sottili di Cadmio, Cromo, Ferro, Manganese, Nickel e Piombo e inoltre Composti Organici Volatili (5, Ocse, Epa ecc.). Dall'attività della Fonderia secondaria di Zinco e Alluminio, codice categoria sorgente 2.C.6, secondo EEA, Agenzia Europea per l'Inquinamento ambientale, vengono generate emissioni di polveri PM10, polveri PM 2,5 , Piombo, Cadmio, Mercurio, Arsenico, Zinco/Alluminio, PCB, diossine e furani oltre ad altre sostanze individuate ma non quantizzate come NOx, NMVOC, Ammoniaca, B(a)P, Cromo ecc..

- **Centraline di monitoraggio.**

Le centraline indicate come più vicine all'area di intervento sarebbero:



la Centralina di Cso Firenze, posizionata ad una distanza in linea d'aria di ca. 2200 m dagli spigoli Ovest del Padiglione Blu, posizione non accettabile per monitorare neppure il fondo urbano dell'area portuale e non proponibile neppure per una eventuale misurazione di emissioni dall'area portuale, ove opportunamente attrezzata, soprattutto per impianti dislocati in zona Fiera, vicino all'Area di intervento, a causa della distanza fuori da tutti gli standard. Problema già sollevato da ISPRA nel Rapporto CRE-DAN 23/2017.

La centralina Parco Acquasola ha una distanza dal Padiglione Blu di ca. 1500 m in linea d'aria; la centralina Via S. Martino dista dal suddetto Padiglione, spigolo Est, ca. 2600 m in linea d'aria, la centralina di Corso Buenos Aires dista dal Padiglione Blu ca. 950 m in linea d'aria, appena al limite per l'area considerata.

Dal quadro che ne deriva emerge oggettivamente che non esiste alcun sistema di monitoraggio efficace della esposizione della popolazione alle sostanze tossiche e nocive provenienti dal maggior insediamento industriale nel centro della Città. Il grado di esposizione dei cittadini è deducibile dagli elevati livelli di densità abitativa nei quartieri circostanti, tra i quali la più elevata (ca. 220 ab/ettaro), caratterizza il quartiere Prè-Molo-Maddalena, un livello tra i più alti di cui si abbia notizia. Inoltre, a parte le distanze, soltanto la centralina di Cso. Firenze misura il Pb, e soltanto il Pb, e per giunta senza determinarne il rateo di deposizione come previsto dalla normativa e dall'Istituto Superiore di Sanità (6) ed il mercurio non viene misurato in nessuna centralina. Il PM 2,5, che, come è ampiamente comprovato, costituisce la frazione granulometrica in cui sono concentrati i principali contaminanti tossici rilasciati dalle lavorazioni citate che vengono dispersi dai venti nelle aree limitrofe, viene determinato in una postazione




situata a ben 2600 m. Unico dato di lettura interessante della configurazione risultante dalle determinazioni analitiche illustrate nella relazione è la conferma che i livelli di Ozono sono la conseguenza chimico-fisica diretta degli elevati livelli di NOx dovuti prevalentemente alle attività portuali come risulta anche da uno studio commissionato recentemente da Regione Liguria.

E' prassi internazionalmente consolidata (MIRO) effettuare la misura del rateo di deposizione e della finezza delle polveri non oltre i 500 m di distanza dalla sorgente (7).

L'insieme delle lavorazioni tipiche delle attività di riparazione e trasformazione navale, per la variabilità estrema della tipologia degli interventi e delle dimensioni e dei tipi di navi, è stata definita dall' eco-REFITec – 7th Framework Programme 2011, “ *so called uncontrollable*”, e tale che gli stessi operatori ritengono di non poter rispettare i limiti ambientali imposti.

La nostra Associazione ha fiducia nella Pubblica Amministrazione deputata a tutelare la salute dei cittadini, anche a seguito della illustrazione del progetto relativo all'area di intervento, effettuata martedì 28 gennaio scorso, dall'Assessore Comunale al Bilancio alla seduta pubblica dedicata del Consiglio del Municipio Medio Levante; da tale illustrazione è emerso che verranno costruiti un albergo in posizione prospiciente le recenti attrezzature cantieristiche e residenze di standing elevato.

Sarà quindi necessario assumere tutti i provvedimenti opportuni per mitigare gli effetti dell'inquinamento ambientale soprattutto in occasione di grandi eventi destinati a radunare il grande pubblico e giovani sportivi, e nel rispetto delle precauzioni dettate dai rapporti OECD (OCSE) WP6 Council



Working Party on Shipbuilding (11/2010) sulla cantieristica, divulgati dal Ministero italiano competente alle Autorità Portuali, almeno fino al 2014, e della Convenzione sottoscritta dal Governo Italiano con l'ONU-UNICEF nel 1991 sulla salvaguardia del diritto alla salute dei bambini e degli adolescenti, per mezzo di "una pianificazione urbana intelligente", nelle città. Da Comunicato Stampa UNICEF-ITALIA (Roma, 06 dicembre 2017).

Riferimenti

1) Umweltbundesamt(Environment Agency Austria).Review of Air Directive and the 4th Daughter Directive.Final report. Vienna 23 February 2013.

2) Development of Particulate and Hazardous Emission Factors for Electric Arc Welding.(AP-42,Section 12.19), Revised Final Report.

.Chimica Fisica dei processi siderurgici. Dr. Ing. Hermann Schenck.

3) Size Distribution and Rate of Production of Airborne Particulate Matter Generated During Metal Cutting.Final Report. Florida International University, M.A. Ebadian, Ph.D. January 2001,prepared for U.S.Department of Energy,Office of Environmental Management,Office of Science and Technology (HCET).

.Characterization of particulate fume and oxides emission from stainless steel plasma cutting. Jun Wang, T.Hoang, E.L.Floyd, J.L.Regens. Annals of work exposures and health. 09/01/2017-Oxford Academic.

4) eco-REFITec. Council Directive 1999/13/EC of 11 March 1999 on the limitation of emissions of volatile organic compound due to the use of organic solvent in certain activities and installations./SED.



.L'Industrie de la Construction Navale: Problèmes d'Environnement et de Changement Climatique (GT6). Novembre 2010 OCDE

.EPA,Technology Transfer Network Air Toxics Web Site. "Rules and Implementation information for Shipbuilding and Ship Repair(Surface Coating).

.VOC emission during outdoor ship painting and health risk assessment. "Atmospheric Environment",Harbours and Air Quality, September 2007.

.EPA- A Guidebook in How to Comply with the Shipbuilding and Ship Repair (Surface Coating) Operations National Emission Standards for Hazardous Air Pollutants.EPA 453/B-97-001,January 1997

5) Nuclear Science and Technology – Ventilation and filtration techniques for handling aerosol produced by thermal cutting operations. A.Bishop. UK Atomic Energy Authority (UKAEA)-Project n°3, "Dismantling techniques".(Directorate General Science. Research and Development.),

6) Atmospheric deposition of persistent pollutants: methodological aspects and values from case studies. G.Settimo and G. Viviano. Dipartimento di Ambiente e Connessa Prevenzione primaria, Ann. Istituto Superiore di Sanità, Rome,Italy. 2015,Vol.51,n°4: 298-304.

7) MIRO- Report to The Mineral Industry Research Organization-AEAT/ENV/R3141 Issue 1, February 2011.

2) Assoluta necessità di sottoporre il Progetto Urbanistico Operativo ad una procedura di V.I.A. e/o, in ogni caso di V.A.S.

Le analisi tecniche contenute nella precedente Osservazione al P.U.O. (di cui al punto 1), evidenziano in modo esaustivo, la reale situazione presente nelle



aree di levante del Porto di Genova, in tutta la sua gravità e rendono assolutamente indispensabile un approfondimento urbanistico/progettuale che si può fare solo ed esclusivamente in sede di Valutazione di Impatto Ambientale e di Valutazione Ambientale Strategica.

In proposito non si possono avere dubbi di nessun genere e, con riferimento a quanto contenuto nelle Premesse del Rapporto Preliminare Ambientale (vedasi stralcio di cui all'All. n° 1), in merito ad una verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica, va data una sola risposta e cioè che **va fatta e subito la Valutazione Ambientale Strategica. Analogo discorso per la Valutazione di Impatto Ambientale, va fatta.**

3) Problema irrisolto della viabilità della Foce:

Il problema della viabilità non sembra risolto in via esaustiva, in quanto non trova una adeguata soluzione al problema dei flussi di traffico che convergono tutti sulla rotonda della Foce, dove vengono canalizzati gli autoveicoli che provengono dalla strada sopraelevata (Via Aldo Moro), da Corso Itala e da Via Brigate Partigiane, oltre che dai flussi di traffico veicolare provenienti dalle aree Portuali (vedasi All. n° 2).

A tutto ciò, va ad aggiungersi e conseguentemente ad aggravare la già precaria situazione il nuovo traffico veicolare conseguente alle funzioni previste nel P.U.O. (ivi compresa la pista ciclabile), che mentre da un lato indica le soluzioni per i parcheggi e la viabilità interna, dall'altro non risolve la situazione in atto, che in realtà viene ad essere aggravata ulteriormente dai nuovi insediamenti, commerciali, abitativi, sportivi (funzioni previste nel palasport, a seguito del suo auspicato recupero funzionale) e diportistici. Oltretutto, in occasione delle manifestazioni fieristiche, sportive, degli eventi culturali, degli spettacoli indoor e quant'altro, si registrerà, inevitabilmente,



un notevole afflusso di visitatori/spettatori, aggravando ulteriormente con ciò la già precaria situazione del quartiere della Foce.

4) Sicurezza idraulica delle opere che verranno realizzate:

Non sembra adeguatamente risolto il problema della sicurezza idrauliche delle opere previste nel P.U.O. e soprattutto di chi usufruirà delle stesse.

Per capire l'importanza del problema basta dare una rapida occhiata allo stralcio della cartografia del Piano di Bacino del Torrente Bisagno che si allega in copia (All. n° 3).

Nella stessa, ancorché "stranamente" la zona rossa comprenda solo la parte a monte delle aree oggetto di intervento del P.U.O (definita nella legenda a: RISCHIO MOLTO ELEVATO) e quelle comprese nello strumento urbanistico siano indicate con il colore giallo (definite invece a: RISCHIO MEDIO), è fuori di dubbio che le zone di intervento sono a rischio esondazione del Torrente Bisagno, in proposito è bene ricordare che il Palasport ha un piano seminterrato, che quindi si trova ben al di sotto di un eventuale livello di piena. Ad esempio al momento dell'infausta alluvione del 1970, nel corso della quale, in Piazza della Vittoria si registrò un livello di piena che raggiunse un metro circa di altezza causato dall'esondazione del Torrente. In tale occasione persero la vita numerose persone e risulterebbe che la parte inferiore del Palasport si fosse allagata. Conseguentemente occorre evitare che ciò si ripeta, anche perché se tale avvenimento si ripetesse, in concomitanza con manifestazioni fieristiche, sportive, e/o simili, che normalmente registrano la presenza di alcune migliaia di persone, queste ultime correrebbero rischi notevoli per la propria incolumità. Inoltre i livelli inferiori delle attività commerciali, di quelle destinate alla residenza, ecc., sono anch'essi a rischio.

Stesso discorso si può fare per le infrastrutture diportistiche che sembrerebbero destinate ad essere allocate nel canale previsto dal Waterfront di Levante e ora, conseguentemente, dal P.O.I. che verrebbero a trovarsi, nel caso di nuova esondazione del Bisagno nel bel mezzo di quello che diverrebbe, a tutti gli effetti, ne più ne meno che un canale scolmatore, su cui convergerebbero le acque esondate dalla sponda di ponente del torrente, mettendo in pericolo, a parte le imbarcazioni, anche e soprattutto l'incolumità di chi incautamente verrebbe a trovarvisi in quel momento.

5) Problematiche di non conformità del P.U.O. con il progetto del Waterfront di Levante:

Il Progetto (P.U.O.), così come configurato, ancorché meritevole della massima attenzione, anche per il fatto che preveda, finalmente, il recupero funzionale del Palasport, malgrado il fatto che si richiami espressamente al Waterfront di Levante, in realtà si discosta, e non di poco, da quest'ultimo (All. n° 4).

In proposito non ci si può esimere dal formulare, a margine, alcune brevi considerazioni, non tanto sulla validità complessiva del progetto di P.U.O., ora in esame che è indiscutibile, ma su quella che alcuni considerano la "stranezza" di un progetto, come quello del Waterfront di Levante, dapprima "donato alla città" poi fatto proprio dalle Istituzioni e, in seguito, portato avanti dagli operatori, facendo riferimento, oltre che alla suddetta donazione, all'autore della stessa, come se fosse lui il vero interlocutore e non già le Pubbliche Istituzioni. Il tutto in presenza di un quadro normativo (Codice degli Appalti, e/o leggi che l'hanno preceduto) che prevedevano che si sarebbe dovuto procedere con un pubblico concorso e non già con donazioni, non si sa bene a che titolo.

Però, malgrado la digressione fatta in precedenza, rimane il fatto che il P.U.O. si discosti, e non di poco, dal Waterfront di Levante.

6)) Problematiche di ordine economico finanziario:

Nei precedenti punti (dal 1° al 5°) delle presenti Osservazioni si sono individuati diversi elementi che indicano la necessità di provvedere, prioritariamente, alla eliminazione dei fattori ostativi, ciò comporta, inevitabilmente, una lievitazione dei costi di intervento, di cui tener conto nel relativo quadro economico.

7) CONCLUSIONI:

Per evitare ogni equivoco, e/o fraintendimento, ci teniamo a precisare che il Comitato Porto Aperto non è affatto contrario ad un recupero funzionale del Palasport ed alla riqualificazione del quartiere della Fiera di Genova, è solo contrario a che ciò venga fatto senza tener conto della salute delle persone. E pertanto auspica che prima di procedere oltre si risolvano tutte le problematiche indicate nelle osservazioni elencate in precedenza.

Genova, 7.1.2020

COMITATO PORTO APERTO

COMITATO
PORTO APERTO
GENOVA
[Handwritten signature]



ALLEGATI:

- 1) Stralcio del frontespizio, di parte della pag. 3, oltre che della Premessa (pag. 12) del “Rapporto Preliminare Ambientale” del P.U.O. Fiera Kennedy;
 - 2) Nodo viario fondamentale;
 - 3) Stralcio Piano di Bacino Ambito 14 Torrente Bisagno;
 - 4) Confronto tra le previsioni progettuali del Progetto Urbanistico Operativo in esame e il Waterfront di Levante “donato alla città” dall’Arch. Renzo Piano;
- A) COME I METALLI PESANTI SI FISSANO SUL CORPO UMANO E LORO EFFETTI DEGENERATIVI, NEL TEMPO, SULLA SALUTE DELLE PERSONE;
- B) ELENCO IMPIANTI DI RICICLAGGIO INSERITI NELL’ELENCO EUROPEO e DISTANZE DA CASE DI ABITAZIONE PIÙ VICINE E DAL CENTRO DELLA CITTÀ.



**STRALCIO DEL FRONTESPIZIO, DI PARTE DELLA PAG. 3,
OLTRE CHE DELLA PREMESSA (pag.12) DEL "RAPPORTO
PRELIMINARE AMBIENTALE" DEL P.U.O. FIERA KENNEDY**

PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO

DISTRETTO N°20 - FIERA KENNEDY - SETTORE 2

Comune di Genova

Rapporto prelliminare ambientale

Elaborato

All.3

RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE

**VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA E VAS
PROGETTO URBANISTICO OPERATIVO PER IL
WATERFRONT LEVANTE DI GENOVA
LR 32/2012**



1 PREMESSA

Nell'ambito del PUO (Progetto Urbanistico Operativo ai sensi della L.R. 36/87 art. 50 e seguenti) per il Waterfront Levante di Genova, il presente Rapporto Ambientale Preliminare viene preparato per verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica del Progetto, ai sensi del combinato disposto dell'art. 13, dell'art. 3, comma 2, e dell'art. 16 della L.R. 32/2012 e s.m.i., nel cui contesto sono da assorbire anche le valutazioni ambientali richieste dall'art. 19, comma 1, del D.lgs 152/2006 e s.m. relative alla Verifica di Assoggettabilità a VIA (Allegato IV-bis), ai sensi dell'art. 19, comma 8, del predetto decreto.

Il progetto rientra infatti nell'elenco degli interventi da sottoporre alla Verifica di assoggettabilità a VIA di competenza regionale definito nell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.lgs 152/2006 e s.m. comma 7 b) [...] *progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori a 10 ettari; costruzione di centri commerciali di cui al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114 "Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59" [...].*

La realizzazione del canale navigabile (rami di ponente e di levante) sarà soggetta a distinta procedura di V.I.A. nazionale ai sensi del D.Lgs. n.152/2006, anche se il ramo di levante rientra nell'ambito di trasformazione oggetto del presente PUO.

Obiettivo del RAP è quello di permettere all'autorità competente di valutare se il piano possa avere impatti significativi sull'ambiente e assumere quindi una decisione in merito all'esclusione o all'assoggettamento a VIA e a VAS.

I contenuti del documento sono conformi a quanto richiesto dalla L.R. 10 agosto 2012, n. 32 - Allegato B e dall'Allegato IV-bis alla Parte Seconda del D.lgs 152/2006 e s.m.i.

NODO VIARIO FONDAMENTALE



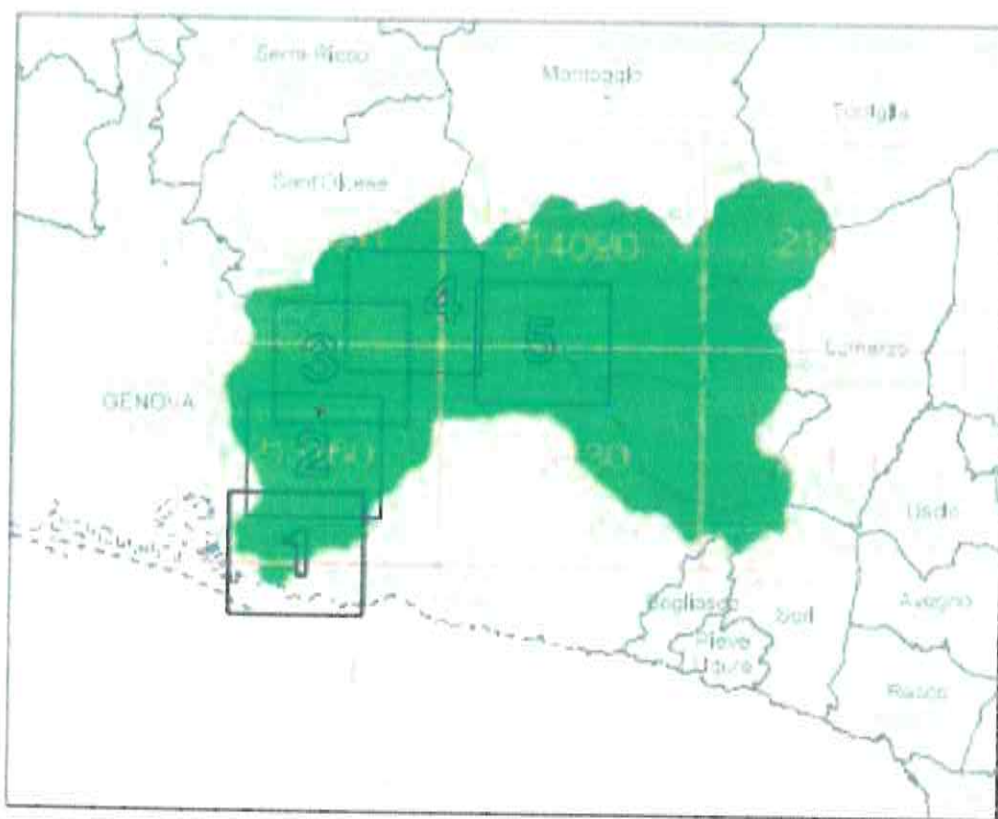
Snodo viario fondamentale su mappa satellitare



Snodo viario fondamentale su mappa stradale



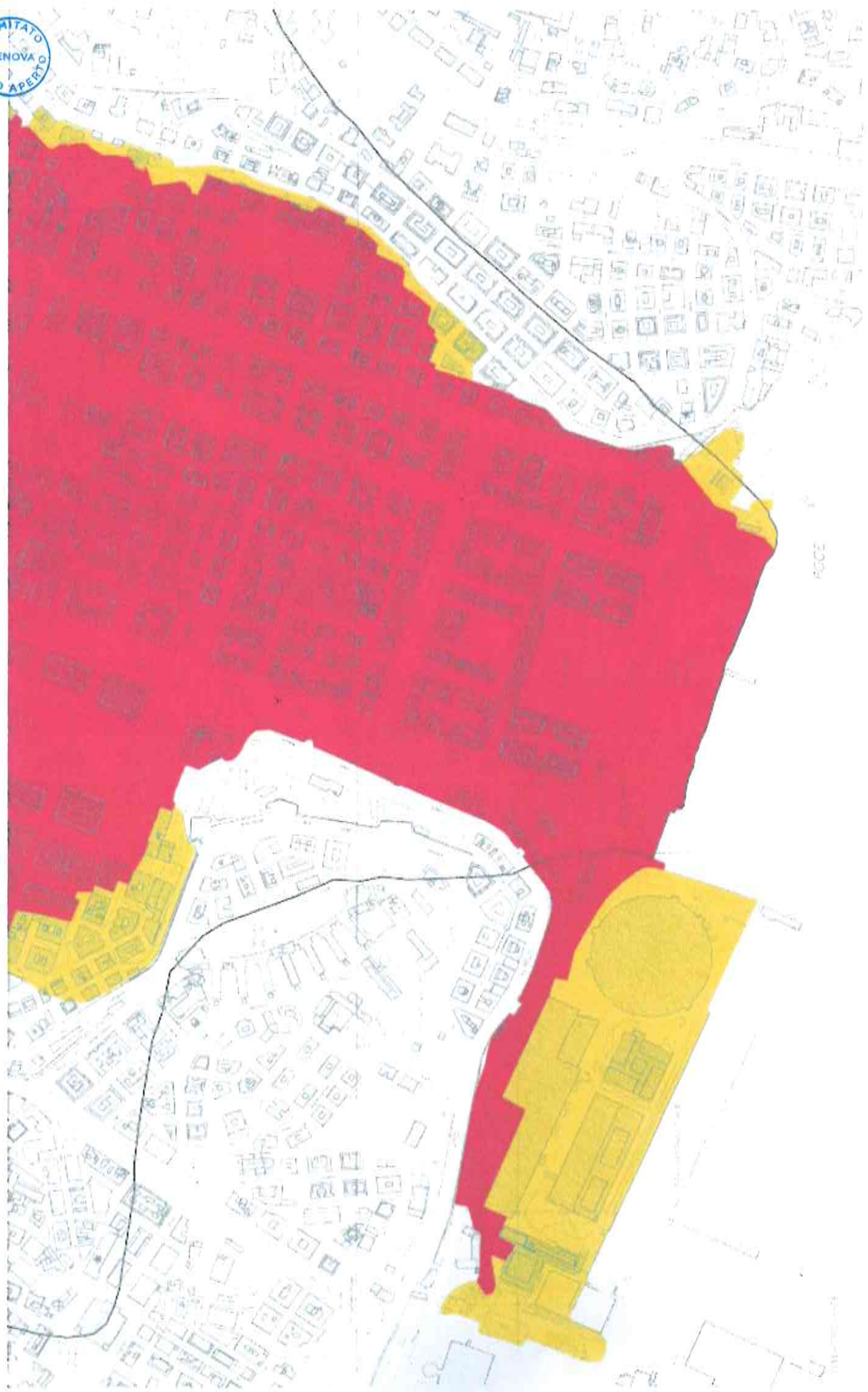
PIANO DI BACINO STRALCIO PER LA TUTELA DAL RISCHIO IDROGEOLOGICO
 AMBITO 14
TORRENTE BISAGNO



CARTA DEL RISCHIO IDRAULICO

MA APPROVAZIONE	Delibera del Consiglio Provinciale n. 42 del 24/12/2001	SCALA	TAVOLA
MA MODIFICATA DALL'ELABORATORE	Decreto del Direttore Generale n. 117 del 12/06/2011	1:5.000	1
RATA IN vigore	Pubblicazione al BuR n. 76 del 28/06/2012 articolo II		

MITATO
INOVA
APERTO



FACCE

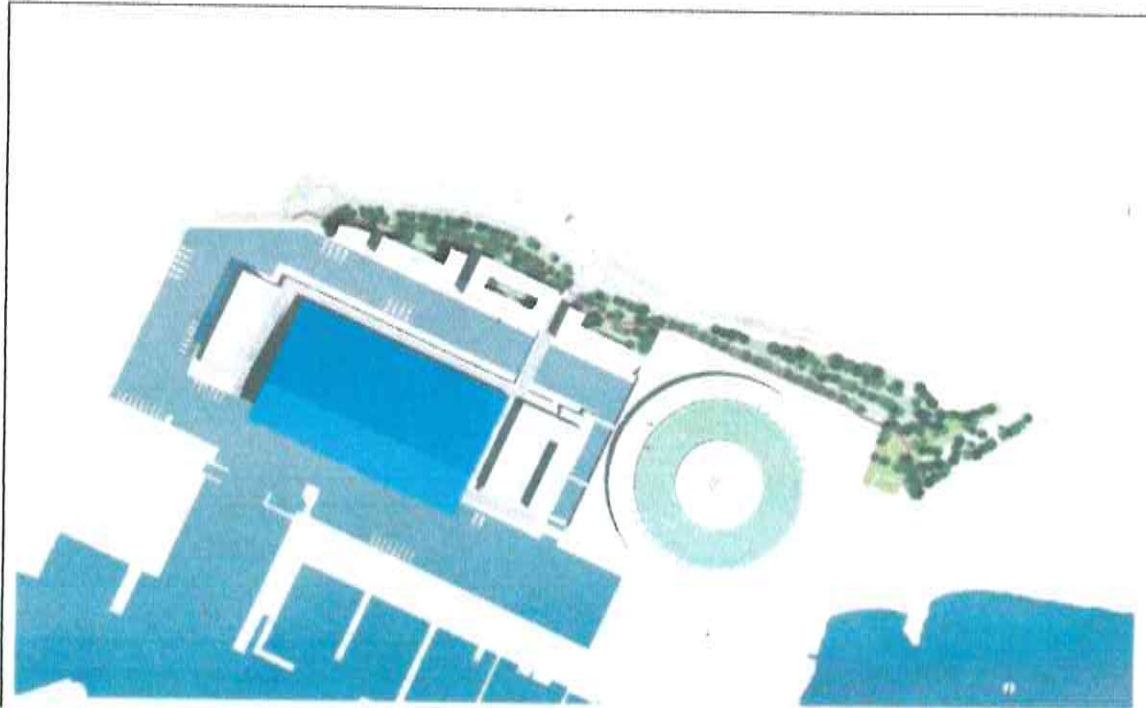


LEGENDA

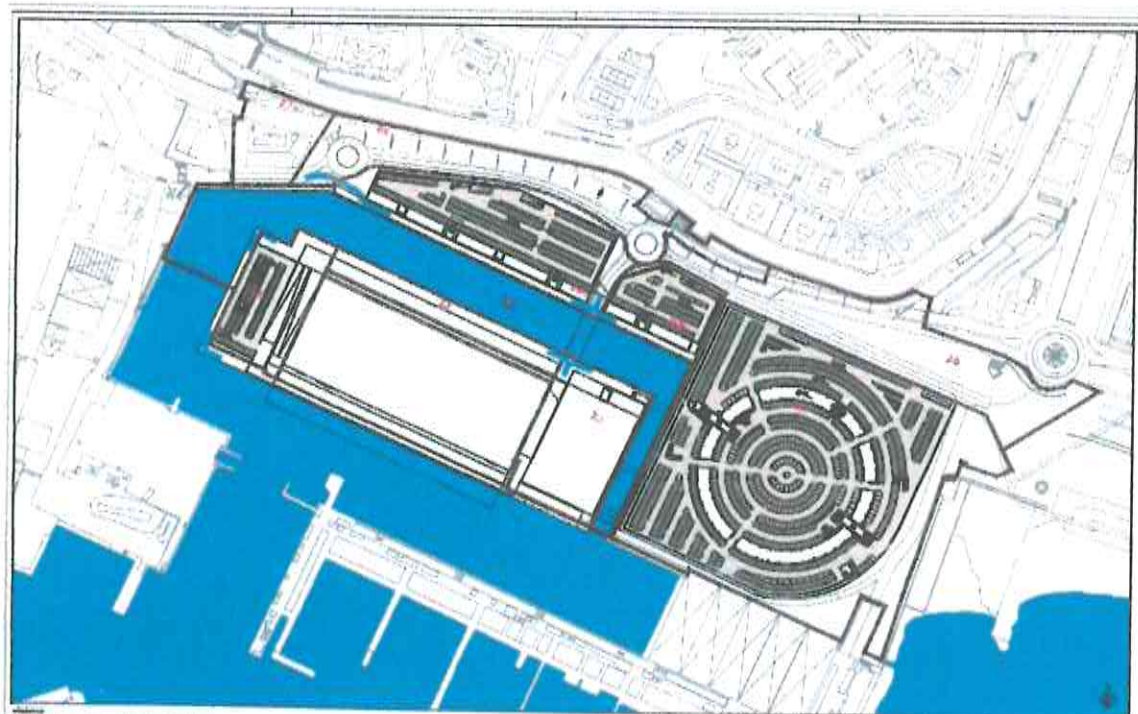
CLASSI DI RISCHIO IDRAULICO

	RISCHIO MOLTO ELEVATO	R4
	RISCHIO ELEVATO	R3
	RISCHIO MEDIO	R2
	RISCHIO MODERATO	R1
	LIMITE DEL BACINO	

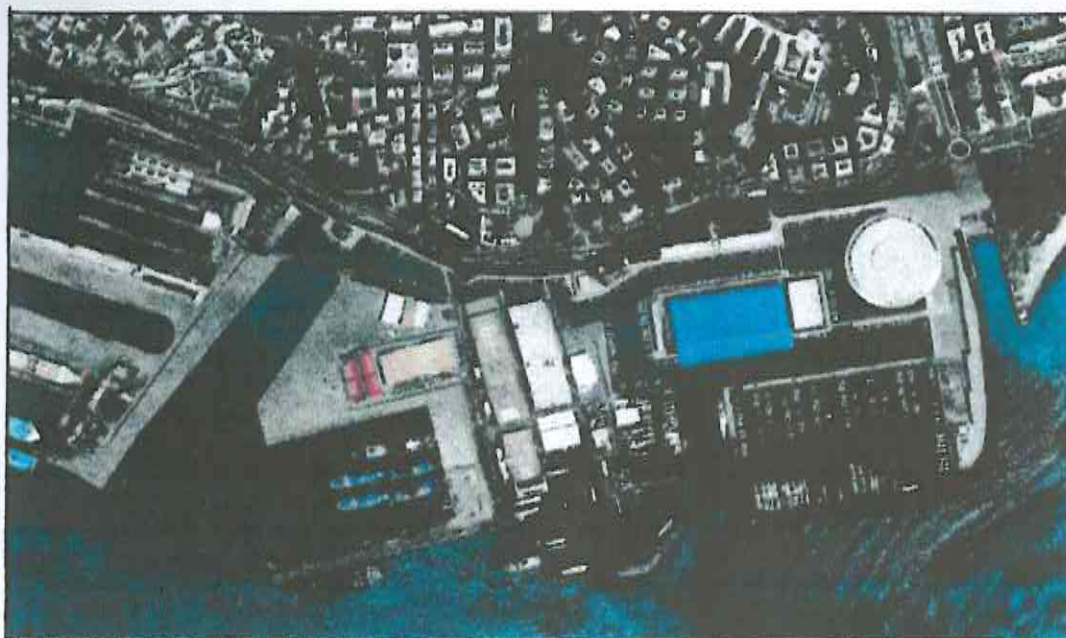
Confronto tra le previsioni progettuali del Progetto Urbanistico Operativo in esame e il Waterfront di Levante "donato alla città" dall'Arch. Renzo Piano



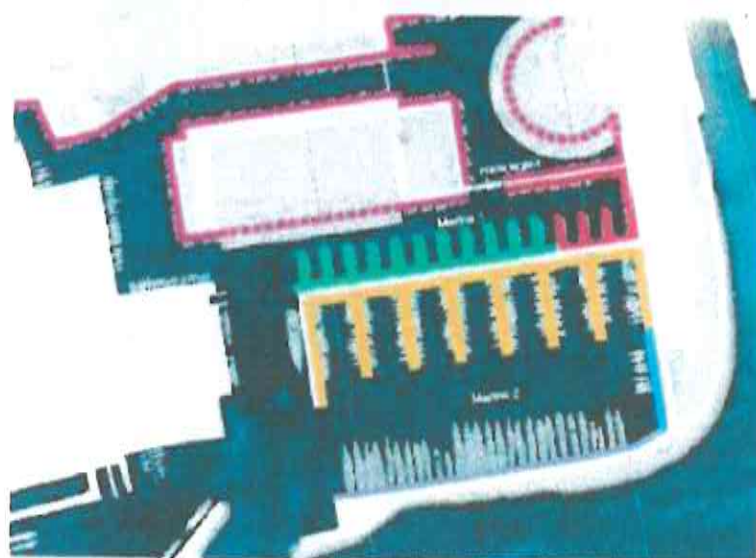
Planivolumetrico P.U.O.



Parcheggi P.U.O.

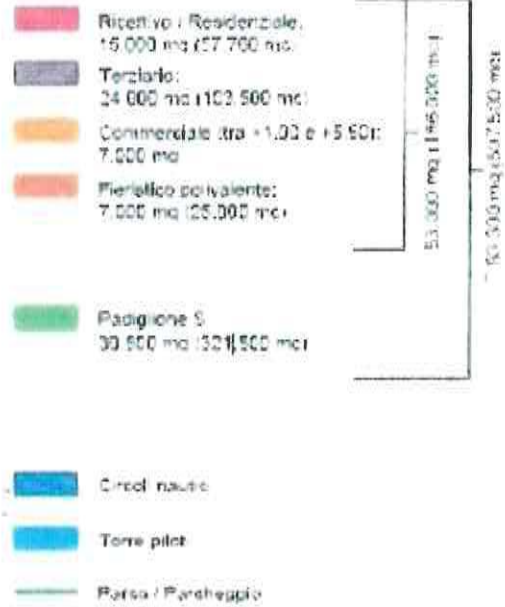


Waterfront di Levante (Progetto Arch. Renzo Piano)



Destinazione degli spazi a mare secondo l'originario progetto del Waterfront di Levante, nello stralcio planimetrico sono indicati gli approdi destinati ai circoli nautici (colori verde e rosso) e quelle per la Fiera (colore giallo)

- Circolo nautico (Rowing, Eilat, LN) UDP: 1.000 m
- YC (Sede storica): 700 m
- YC (Manna 2): 440 m
- } 1.200 m
- Fiera (Manna 2): 1.450 m
- Canale: 1.100 m
- Porto canale: 1.900 m
- } 3.000 m
- Megayachts (Manna 2): 550 m
- Torre Pilota: 100 m



In questo stralcio planimetrico, desunto dall'originale progetto di Waterfront di Levante, sono indicati quelli che erano gli edifici da realizzare e le relative destinazioni d'uso.

COME I METALLI PESANTI SI FISSANO SUL CORPO UMANO E LORO EFFETTI DEGENERATIVI, NEL TEMPO, SULLA SALUTE DELLE PERSONE:

Se l'organismo umano viene a contatto con i metalli pesanti, per una adeguata frazione di tempo e, attraverso le vie respiratorie, gli stessi vengono assorbiti e si fissano nel pancreas e una volta che ciò si è verificato, gli stessi non vengono più espulsi e possono esitarsi in **parchinson, alzheimer, e/o tumori di vario genere**, anche a distanza di moltissimi anni dal momento in cui sono stati assorbiti.

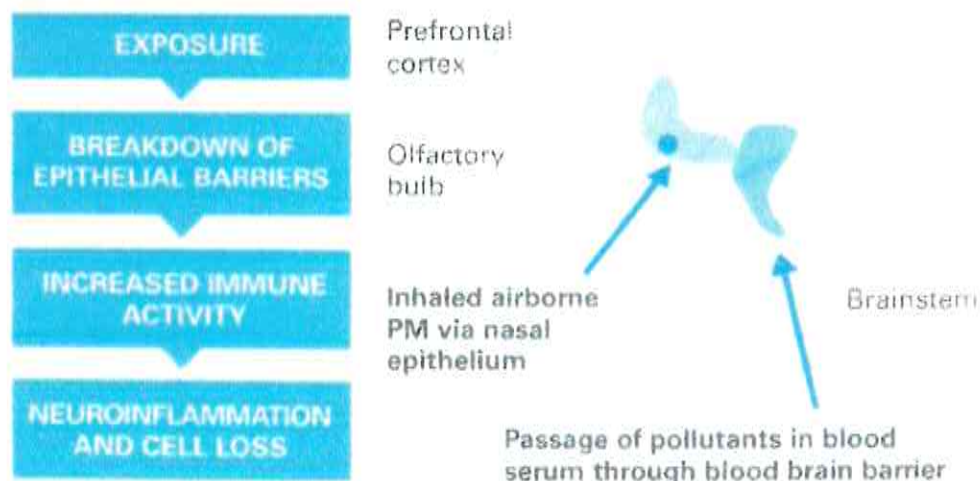
Possono inoltre essere responsabili di **pneumoconiosis** (presenza di sostanze pulviolente nella struttura polmonare) e di **altre pericolosissime malattie invalidanti**.

In un bambino che ne è venuto a contatto quando aveva solo quattro anni, può causare gravissime malattie degenerative, anche a distanza di decenni e si può esitare, in età adulta, a 40 o 50 anni, in molte delle malattie indicate in precedenza (parchinson, alzheimer, e/o tumori vari, ecc.).

Occorre ricordare in proposito che l'organismo dei bambini, in particolare il pancreas, in età infantile (sotto i 5 anni) è particolarmente sensibile agli inquinanti e li assorbe con molta facilità.

La particolare sensibilità dei bambini agli inquinanti si manifesta anche attraverso il meccanismo indicato dall'UNICEF nella relazione "**Danger in the air: How pollution can affect brain development in young children**" in questo caso il meccanismo è diverso, minaccia il cervello, ma è altrettanto devastante, come sintetizzato efficacemente nello schema che segue

FIG.3 Possible channels through which air pollution may affect the brain



Source: <https://www.unicef.org/press-releases/2019/04/24/04241901>

Questo studio, inerente il pericolo presente nell'aria, evidenzia, al di là di ogni dubbio, come l'inquinamento atmosferico possa compromettere lo sviluppo cerebrale dei bambini e mostra che respirare l'aria inquinata da particolato [pulviscolo e altre particelle sospese nell'atmosfera] può danneggiare il tessuto cerebrale e minare lo sviluppo cognitivo, con conseguenze che possono essere permanenti.

«Le sostanze inquinanti non soltanto danneggiano i polmoni dei bambini, ancora in fase di sviluppo, ma possono danneggiare permanentemente il loro sviluppo cerebrale, quindi il loro stesso avvenire» commenta Anthony Lake, Direttore dell'UNICEF.

Lo studio sottolinea che l'inquinamento atmosferico, unitamente a cattiva alimentazione, stimoli insufficienti ed esposizione a violenza nel corso dei primi 1.000 giorni dal concepimento, possono avere impatti decisivi sullo sviluppo della prima infanzia, incidendo sul loro sviluppo cerebrale:

Le particelle di inquinamento ultrasottili sono così piccole da poter entrare nel flusso sanguigno, arrivare al cervello e danneggiare la barriera ematica cerebrale provocando neuroinfiammazioni.

Il cervello di un bambino molto piccolo è particolarmente vulnerabile perché può essere danneggiato anche da una piccolissima dose di sostanze chimiche tossiche rispetto al cervello di un adulto. I bambini sono anche altamente vulnerabili all'inquinamento perché respirano più rapidamente e perché le loro difese fisiche e immunitarie non sono pienamente sviluppate.

«Nessun bambino dovrebbe respirare aria pericolosamente inquinata – e nessuna società può permettersi di ignorare l'inquinamento atmosferico» ribadisce Lake.



Per agevolare la lettura di questo grafico (vedi pagina precedente) da parte di lettori non specializzati si è provveduto alla traduzione dall'originale in inglese all'italiano.

ELENCO IMPIANTI DI RICICLAGGIO INSERITI NELL'ELENCO EUROPEO e DISTANZE DA CASE DI ABITAZIONE PIU' VICINE E DAL CENTRO DELLA CITTÀ.

Dist. da : prime case(unif.) centro città

①	=NV Galloo, Ghent, Belgio.	m	1400	5000
②	=Fornaes ApS, Grenå, Danimarca	"	1600	50000
③	=M.A.R.S., Frederikshavn, "	"	1400	28000
④	=Smedegaarden A/S, Esbjerg "	"	1000	2200
⑤	=OÜ BLRT Refonda Baltic, Tallinn, Est"		1750	4000
⑥	=DDR Vessel XXL, Gijón, Spagna	"	1800	5000
⑦	=Démonaval, Le Trait, Francia	"	1000	20000(Rouen)
⑧	=Gardet&DeBenzenac, Le Havre, F	"	1200	3500
	=Port de Bordeaux, Bacalan, Francia "		a Bassens,	in costruzione
⑨	=Les Recycleurs br., Kerbriant, Brest, F"		900 (taglio nave con cesoia)	1500
⑩	=S. Giorgio del Porto, Genova, Italia "		50 (* palazzi)	400
⑪	=A/S Tosmares kug., Liepaja, Lettonia"		1800	5500
	=UAB/APK, Klaipėda, Lituania	"	2200	6000
⑫	=UAB/ARMAR, Klaipėda, Lituania	"	2250	6000
	=UAB/Vakaru, Klaipėda, Lituania	"	2200	6000
⑬	=Keppel-Verolme, Rott. Botlek, NL	"	1000	16000(Rotterdam)
⑭	=Scheepssloperij, s-Gravendeel, NL	"	850	15000 "
⑮	=Navalria, Docas C., Aveiro, Portogallo"		800 (bacino coperto)	2400
⑯	=Turun K., Oy, Naantali, Finlandia "		1850	14000(Turku)
⑰	=Able UK Ltd. Hartlepool, GB	"	3000	14000
⑱	=Dales Marine, Leith, Regno Unito "		800	3500(Edimburgo)



19	=Harland&Wolf, Belfast, GB	"	1000	2000
20	=Swansea Dryd, Swansea, GB	"	1000	10000(P.Talbot)

***palazzi** sta a significare che in luogo di casette sparse generalmente unifamiliari ci troviamo di fronte ad abitazioni che contengono decine di appartamenti in sviluppo verticale con una densità abitativa tra le più elevate al mondo ed una conseguente abnorme esposizione della popolazione residente.