

Riunione del 12 12 2017 presso il Difensore Civico.

Presenti il Difensore Civico dott Lalla ospitante l'incontro, un rappresentante del Comune servizio ambiente, i responsabili tecnici della AdSP del Mar Ligure Occidentale (Autorità Portuale) incaricati delle opere, il responsabile ambiente dell AdSP, il rappresentante della Capitaneria di porto, il Presidente del municipio VII, Il Presidente della fondazione Primavera, il sottoscritto come cittadino ed amministratore del gruppo fb "meno rumore, meno fumo, più lavoro da porto Pra".

Nella riunione i temi oggetto delle discussione sono stati di fatto una comunicazione di aggiornamento sullo stato dei lavori attinenti

- La realizzazione di dune lato mare del canale di Pra', a separazione del porto dalla fascia di rispetto, ampia discussione.
- L'elettrificazione delle banchine, discussione più concisa a cui si sono aggiunti come oggetto di rilievo e discussione
- I problemi derivanti dall'attuale collocazione del NBTC e della zona Distripark di Spinelli.
- Il ventilato spostamento dell'area traghetti a porto Pra', zona all'ingresso del porto.

Nel descrivere sintetizzo anche le eventuali osservazioni emerse sugli argomenti in oggetto

Dune

Nella prima tratta lungo il canale di calma (zona torrente Branega) la duna sarà alta 5-6 metri e larga qualche metro; non si può andare oltre causa la presenza, parallela all'edificazione della duna , del deposito di container del NBTC. L'area in concessione all'NBTC ha una destinazione d'uso portuale. L'NBTC, una volta presente la duna, potrà arrivare ad un numero di tiri (numero di contenitori impilati) tale da non superare l'altezza della duna (con, senza piantumazione?). Nella seconda tratta, si pensa di utilizzare gli attuali cumuli di materiale di riporto lì presenti, i cumuli sono altri 12 metri circa e la base è di 30 metri circa. L'area in questione è di circa 30000 metri quadri e l'AdSP rinuncia ad utilizzarla altrimenti. (Ci sarebbe comunque il problema dei cumuli) . I cumuli sono di loppa d'altoforno, credo della acciaieria di Novi Ligure. Parte dei cumuli sono tuttora sotto sequestro per questioni di competenze su quell'area: demanio? Autorità Portuale? Non per il materiale con cui sono costituiti. Emerge purtroppo che il materiale in oggetto, anche con copertura, a titolo di esempio, di un metro di terra, non è adatto alla piantumazione di piante d'alto fusto; il problema resta in sospeso e dovrebbe essere discusso e verificato con un'esperto botanico od affine.

L'inizio dei lavori per le dune è previsto per il 2018, ma, osservazione del Presidente del Municipio VII, potrebbero andare contro, per motivi di sicurezza, alla realizzazione della regata storica a Porto Pra', nel canale di calma.

Deposito container del NBTC

La fondazione Primavera (e discussione relativa) mette in evidenza come l'infausta posizione del NBTC oltre ad impedire l'adeguato sviluppo delle dune lungo tutta la fascia impedisca anche lo sviluppo di altre iniziative a favore di porto-città "amici". Il Nuovo Borgo Terminal Container (NBTC), per le operazioni di movimentazione, utilizza la carrozzabile parallela alla fascia di rispetto che arriva alla punta estrema del porto,(lato Pegli). Proposta della Fondazione è quella di creare lungo la banchina da completare (quella lato Pegli) una zona verde a separazione del porto e realizzare tutta una serie di attività per la cittadinanza come una sede per la nautica, vela etc etc. Se la strada di accesso può avere, causa l'NBTC, solo un utilizzo di tipo industriale, ciò diventa impraticabile.

Banchina elettrificata

L'elettrificazione della banchina sarà completata entro il 2019. Consisterà in quattro punti di attacco energia elettrica per le navi, i punti saranno distribuiti lungo tutta la banchina (non mi è nota la collocazione precisa) . L'energia installata sarà sino a 12 MWh. Sarà possibile collegare sino a due navi. alla volta . Per legge ogni punto di attacco energia deve essere in

grado di fornire circa 6 MWh e questo indipendentemente dal fatto che le navi container consumino al massimo 3 MW. Per avere altri due attacchi funzionanti in contemporanea occorre passare ad una fornitura di 24 Mwh. E' già stato contattato l'Enel per le necessarie opere per la fornitura di energia. Nella discussione, emerge ad iniziare dalla Capitaneria, la criticità della mancanza di leggi adeguate a "convincere" l'intera filiera, armatori soprattutto, ad utilizzare l'energia elettrica via terra. (analogo discorso per il rumore da porti e navi, dove la normativa è lacunosa) Occorre un intervento coordinato di tutti gli interessati , popolazione, comitati, autorità, presso il Ministero dell'Ambiente al fine di rendere legge quelle che oggi sono indicazioni molte delle quali di fonte europea. Risulta che molte navi, da quelle per crociere a quelle container sono ormai attrezzate per ricevere corrente elettrica via terra. Penso che questo sia causato dall'obbligo di avere tale dotazione lungo le coste statunitensi e canadesi del pacifico e quindi la necessità di dotare comunque le nuove navi di adeguato apparato di ricezione della corrente via terra. Per motivi di convenienza (costi dell'energia, affare gnl che può entrare in competizione con la corrente elettrica via terra, gli armatori assolutamente non pubblicizzano e disincentivano).

In attesa della elettrificazione delle banchina e che diventi operativa il sottoscritto propone di verificare la possibilità di avvicinare le navi attualmente più rumorose con altre che si spera lo siano di meno. Il rumore che proviene dalle navi coinvolge tutta l'area che va da Pegli ovest , passando per Pra' , a Palmaro ed oltre. Si tratta di grandi compagnie di navigazione e più che un problema di possibilità diventa un problema, nei tempi tecnici, di volontà da parte delle compagnie e di chi è chiamato a convincerle.

Distripark e container di " Spinelli"

Il Presidente del Municipio concretamente ricorda che è importante che almeno si rispettino i patti e che quindi NBTC e soprattutto il distripark di "Spinelli" non vadano oltre i tiri concordati . Il Presidente chiarisce che ormai Il distripark è diventato una fonte di continuo e persistente rumore, anche notturno, per gli abitanti di Palmaro e che la situazione invece che migliorare, col tempo è peggiorata. Emerge che per motivi di collocazione e/o contratto le azioni di controllo che possono esserci sul NBTC non possono esserci sul distripark. Segue la richiesta, rivolta al comune di Genova (richiesta ripetuta da anni) di installare nella zona cittadina antistante il porto , apposite centraline di rilievo permanente di fumi e rumore di origine portuale . Rimane sempre la prospettiva di trasferire i container vuoti dal Distripark nella zona antistante l'ingresso del porto PSA Voltri Pra'; allo stato attuale il trasferimento del NBTC, quantunque occupi un'area più piccola del distripark , è più problematico.

Ventilato spostamento dell'area traghetti a porto Pra', banchina all'ingresso del porto.

Tutti noi, del municipio VII, anche attraverso le considerazioni del Presidente del Municipio, esprimiamo contrarietà allo spostamento dei traghetti (a suo tempo si parlava di traghetti d' Africa) , ora sarebbe tutto il parco traghetti ad iniziare dai traghetti diretti sull'altra sponda del mediterraneo. I motivi del netto rifiuto sono che allo stato attuale di grande impatto ambientale, inquinamento e rischio malattie dato dal sempre incombente porto container non si può aggiungere un'altra fonte di grave inquinamento, impatto ambientale e di ulteriore traffico merci e veicolare. Oltretutto può essere pregiudicato in tale zona, visto che occorrerà un piazzale automezzi e relative infrastrutture, lo spostamento del NBTC e del distripark. In aggiunta , in zona, abbiamo anche il porto petroli. Insomma cerchiamo di contenere impatto ambientale, inquinamento, di far convivere con difficoltà città e porto ed a fronte di tutto ciò ci ritroviamo proposte che vanno in direzione assolutamente contraria agli interessi di noi cittadini che di fronte al porto abitiamo, respiriamo, ed ogni anno , per ora, causa porto, viviamo sempre più a rischio ed un poco peggio.

Relazione a cura dell' Ing. Claudio Seccia