

Ambiente e lavoro

Inquinamento dell'aria a San Cipriano Picchi record per il biossido d'azoto

E' stato un martedì nero in città per le emissioni. Quel 4 giugno erano all'attracco le navi da crociera di Msc e Costa

Sondra Coggio / LA SPEZIA

Un giorno orribile. Martedì 4 giugno, fra le 10 della mattina e le 18 della sera, il quartiere di San Cipriano ha respirato picchi elevatissimi di biossido di azoto. Già alle 10 si era a 114, alle 11 a 117, alle 12 a 122, alle 13 a 120, alle 14 a 130, alle 15 a 138, alle 16 a 133, e per calare sotto il 100 è stato necessario arrivare alle 19. Soltanto alle 3 di notte si è arrivati a 12. E questo in una giornata in cui le centraline degli altri quartieri non hanno registrato alcun picco di azoto. Il dato della Chiappa era 4, quello di Pitelli e delle Grazie 5, a San Venerio 6, alla Maggiolina 8, in viale Amendola 15 e a Fossamastra 25. Carta canta. Basta andare a scaricare i dati pubblici, sul sito ambiente della Regione Liguria. Lo scorso anno San Cipriano aveva superato il valore limite medio annuale, che deve stare a 40 milligrammi a metro cubo. Quest'anno arriveranno più navi. E i picchi del 4 giugno si sono registrati quando erano all'attracco Msc Seaview e Aidanova. Il giorno prima c'era stata la Mein Schiff 2, il giorno dopo ha attraccato la Oasis of the seas.

IPICCHI

L'unica differenza di fatto fra quel che si respira in via San Cipriano e nel resto della città, in termini di biossido di azoto, deriva dal traffico crocieristico. La centrale Enel fa la sua parte, purtroppo. Il fermo della Montale per manutenzioni, dal 29 aprile al 2 giugno, ha di certo "abbassato" di qualcosa la media, ma non spostato il problema. Tutto contribuisce. Il traffico, i riscaldamenti domestici. Il problema sta nella somma di tutte queste componenti inquinanti fa sì che il risultato finale si aggiri, dove ci sono più sorgenti di



Via San Cipriano è una delle zone più critiche della città in materia di inquinamento

Pistelli

inquinamento. E il punto - accertato dalla stessa Arpal - è proprio questo. Le emissioni delle navi da crociera apportano al quartiere un aumento considerevole del problema inquinamento. La sfortuna dei cittadini di San Cipriano, è quella di avere tutto. Già prima dell'arrivo delle navi da crociera, ci sono stati picchi sopra il 100, ma mai così gravi come quelli attuali. Il 9 gennaio alle 8 un episodio di 103; il 15 gennaio alle 8 un 105; l'8 febbraio alle 17 un 107; il 12 febbraio alle 9 un 112; il 18 febbraio alle 19 un 104; il 20 febbraio alle 17 un 101. Si è arrivati - prima delle navi - anche ad un 114 il 28 marzo alle 18 e ad un 110 il 23 marzo alle 19. Gli orari sono chiarissimi, riguardano i picchi del traffico, la mattina presto o il pomeriggio al rientro. Con l'arrivo delle navi, gli orari di picco - che sommano tutto il resto - si concentrano ad orari diversi e permangono spesso per più ore, nel corso della giornata. Il 110 del 23 aprile è delle 17, la prima data di due arrivi di navi insieme, la Msc Seaview e Aidanova.

CONFRONTI

Appare di interesse mettere a confronto i picchi di Calata Paita con le altre località spezzine. Il 2 maggio alle 14, alla Maggiolina il dato è 39, a Fossamastra 25 e in via San Cipriano è a 97, con la Costa Fortuna all'ormeggio. Il 9 maggio alle 16 è 100, quando alla Maggiolina è 9. Il 14 maggio alle 11 di mattina siamo già a 113, con tre navi in baia, mentre il resto della città sta sotto il 25. Il 21 maggio alle 10 di mattina con la Maggiolina a 22 a Calata Paita siamo a 108 e il dato rimane alto a 106 ancora alle 16, quando la Maggiolina è a 8. Il 24 maggio con due navi siamo a 113, il primo giugno a 112.

ALLARME

Maggio si è chiuso con 28 scali, giugno ne avrà 21, luglio 25. A fine anno saranno 166. Nel 2020 si prevedono 231 scali, con oltre un milione di passeggeri. Arpal ha fatto la sua parte. Già la dottoressa Fabrizia Colonna ha chiarito che «i valori elevati di NO2 in via San Cipriano sono da attribuire alla permanenza delle navi da crociera». Il confronto del dato NO2 della primavera 2018 senza nave era di 41.20 milligrammi a metro cubo contro i 47.36 della media con nave, più 15%. In estate il confronto era fra 39.89 e 48.75, più 22%. In autunno fra 39.94 e 43.96, più 10%. Un apporto dell'8%, nel corso dell'anno. Stime prudenziali, secondo gli ambientalisti. L'ingegner Leveratto ha scritto in atti che «nelle ore diurne la concentrazione in zona è anche 100 volte superiore a quella notturna». Uno studio di epidemiologia, a Civitavecchia, ha dimostrato che «chi vive nei primi 500 metri dal porto ha incidenza di tumore al polmone superiore alla media del 31% e di malattie neurologiche del 51% in più». I dati relativi al 2017, analizzati dal report di Transport & Environment, evidenziano che 203 navi hanno emesso 62 mila tonnellate di ossidi di zolfo e 155 mila di ossidi di azoto. E Spezia c'è, al 18° posto assoluto, al 5° fra quei porti italiani che sopportano pesanti emissioni. E - secondo il rapporto - le compagnie che emettono la maggior parte degli inquinanti nei mari europei sono due delle più presenti in città. Cittadini per l'aria, attraverso Anna Gerometta, ammonisce sui rischi di «tumore, asma, malattie neurologiche e cardiorespiratorie». Curiosamente tutto tace. Non intervengono né Comune né Autorità Portuale. Eppure di fondi per fare le indagini epidemiologiche quartiere per quartiere, ce ne sono. —

IL CASO ENEL

«A decidere sulla centrale devono essere gli spezzini»

Centrosinistra concorde sulla necessità di un referendum per stabilire il destino delle aree «Aspettiamo il Consiglio di lunedì quando si discuterà la mozione»

Marco Toracca / LA SPEZIA

Centrale Enel: il centrosinistra spezzino scende sul piede di guerra e si prepara a chiedere un referendum consultivo per sentire diretta-

mente gli spezzini. «Tutto dipende da quello che potrà accadere lunedì sera, dieci giugno, nel corso del consiglio comunale straordinario. Se l'assemblea accoglierà all'unanimità la nostra mozione il quadro sarà già più chiaro. In caso contrario bisognerà dare la parola agli spezzini», osservano gli esponenti della minoranza nel corso di un incontro tenuto a palazzo civico con l'esclusione del M5s.

Federica Pecunia (Partito democratico), Paolo Manfredini (Socialisti), Massimo Lombardi (Spezia bene comune), Luigi Liguri (Spezia bella forte e unita), Guido Melley (LeAlì a Spezia) e Lorenzo Forcieri (Avanti Insieme). «C'è bisogno di un dibattito aperto, trasparente e che coinvolga la città in tutte le sue articolazioni. Questo territorio è stufo di subire imposizioni. Abbiamo pagato ol-

tre ogni misura i costi ambientali e di salute per lo sviluppo e per le esigenze energetiche del Paese. Oggi scontiamo una colpevole inerzia del sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini e l'assenza della Regione Liguria. Siamo passati da Spezialand al nulla». E aggiungono: «I nostri punti sono chiari: si alla cessazione definitiva della centrale, bonifica integrale delle aree e progetti di riconversione per insediamenti produttivi con centri di ricerca legati alla green e blue economy. Non solo: va salvaguardato l'assetto occupazionale». Ciò non piace alle opposizioni e il clima che ha circondato la vertenza definito «oscuro e confuso».

Dalla Regione giunge la re-

plica di Giacomo Raoul Giampedrone, assessore alle Infrastrutture. «Il Pd parla senza conoscere come stanno i fatti - osserva - La notizia della conferma della dismissione del carbone alla Spezia per il 2021 è frutto di un percorso condiviso, che segue la chiusura, in anticipo sui tempi,

«Colpevole inerzia del sindaco Peracchini e assenza della Regione Da Spezialand al nulla».

della centrale a carbone di Genova. È necessario ricordare che la scadenza nazionale per la dismissione del carbone è fissata al 2025, e quindi

La Spezia è in grande anticipo. Per quanto riguarda la questione riconversione al gas il Piano energetico nazionale è stato avviato dall'ex ministro Carlo Calenda, Pd, ratificato oggi dal vicepremier Luigi Di Maio. Preso atto della volontà del Governo abbiamo convocato per il 12 giugno prossimo un tavolo con tutti i soggetti interessati, sindaco della Spezia ed Enel in primis, per affrontare il tema della conversione a gas. Ferme restando le decisioni del ministero all'Ambiente la posizione della Regione è che consideriamo strategico che la Valutazione di impatto venga assolutamente effettuata sul progetto di conversione».

© 2019 NICO ALLENZONI/REUTERS/INRAVI

Ambiente e lavoro



Una nave da crociera attraccata in porto

Pistelli

Ma Roncallo minimizza: «I dati non sono scientifici»

La presidente della Port Authority contesta il report dove la presenza delle navi pone Spezia tra le città più inquinate: «Rischia di procurare allarmi infondati»

Laura Ivani / LA SPEZIA

Uno studio che «sembra non essere basato su dati scientifici misurati. Questo rischia di procurare allarmi del tutto infondati nella popolazione».

La presidente dell'autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale Carla Roncallo interviene sul report prodotto da Transport & Environment, una organizzazione non governativa che si occupa di ricerca e sviluppo sostenibile a livello europeo, e che aveva classificato La Spezia al quinto posto a livello italiano e al diciottesimo a livello di continente tra le città più inquinate per la presenza delle navi da crociera.

Lo studio si riferiva agli accosti del 2017, avvalendosi dei dati forniti dai satelliti per tracciare gli spostamenti

delle navi, dunque in base anche alle ore di accosto vengono stimate «le emissioni delle imbarcazioni per ogni punto sulla mappa» si legge nel report, che l'associazione Cittadini per l'Aria ha fatto proprio.

Anche per l'associazione degli armatori di navi da crociera, la Clia, si tratta di dati basati non su misurazioni scientifiche, ma semplici ipotesi di stima.

«Le stime sono ben diverse da ciò che viene puntualmente rilevato dalle sofisticate centraline di Arpal nelle zone limitrofe al nostro porto» ha aggiunto Roncallo, che si è confrontata anche con gli altri responsabili dei porti italiani che sono finiti nella classifica. C'è anche Genova, al tredicesimo posto a livello europeo, e Venezia che addirittura si trova sul gradino

più basso del podio dopo Palma di Maiorca e Barcellona. Ma c'è anche Civitavecchia e Savona. Ne è emerso «l'abnormità di quanto riferito, rispetto ai rilievi effettuati dalle varie agenzie regionali».

È la presidente dell'Authority assicura: «Il tema della qualità dell'aria è assolutamente all'ordine del giorno nella nostra comunità e non lo vogliamo affatto sottovalutare. La situazione è costantemente monitorata attraverso un tavolo tecnico congiunto del quale fanno parte Authority, Capitaneria di Porto, Arpal, Asl e Comune».

Le emissioni di zolfo secondo i dati Arpal non «destano alcuna preoccupazione: invece appaiono sotto controllo secondo il report».

Il report fa comunque anche riferimento agli ossidi di

azoto e all'anidride carbonica. Le nuove tecnologie utilizzate dalle grandi navi, precisa Roncallo, puntano tutto a un approccio più "green". «Le navi che scalano il nostro porto sono sempre più nuove, per la maggior parte dotate di scrubber, apparecchiature per il lavaggio dei fumi, che consentono quindi un drastico abbattimento delle emissioni gassose».

Aida Nova e Costa Smeralda, che toccano quest'anno il Golfo dei Poeti, sono alimentate a gas naturale liquido «uno dei combustibili più puliti oggi esistente e la politica delle grandi compagnie armatoriali è assolutamente improntata al rispetto dell'ambiente».

A questo si aggiungono i controlli della Capitaneria, che ad oggi non hanno mai rilevato situazioni critiche o anomalie. Di certo, una futura elettrificazione delle banchine potrebbe essere la svolta, permettendo così alle navi di spegnere i motori quando sono attraccate. Lo studio della ong secondo la presidente alimenta un «clima negativo sul tema che sembra provocato ad arte da qualcuno» - conclude Roncallo. «Nonostante non ci sia oggi motivo di allarme sarà nostra cura conseguire miglierie».

© BY NICO ALONDRIN/RTI/REPERATI



LA PRESIDENTESSA DI AUTHORITY ALL'ATTACCO CONTRO CHI ACCUSA IL PORTO DI INQUINAMENTO

«La qualità dell'aria è all'ordine del giorno nella comunità e non lo sottovalutiamo ma i dati devono essere certificati»

AMIANTO

L'Afea di Garau vince causa di servizio contro lo Stato

ROMA

Un'altra battaglia vinta, nella causa pilota per la rivalutazione pensionistica, a vantaggio di chi è stato esposto ad amianto. Il protagonista è Salvatore Garau, già presidente del comitato di quartiere del Senato di Lerici, ai tempi delle battaglie contro la frantumazione della pericolosissima pietra verde. La sua associazione, l'Afea, affiancata dall'avvocato Michele Martinelli, ha ottenuto un importante risultato alla Corte dei Conti di Roma. La controparte era tutta istituzionale, composta dal ministero della Difesa, dall'Inail e dall'Inps.

«Inail - spiega - ha arbitrariamente affermato che i militari di coperta imbarcati sulle navi, purtroppo imbotite di amianto, non erano esposti "qualificati" e che i colleghi di macchina lo erano stati solo fino al dicembre del 2015, come se subito dopo le navi fossero diventate miracolosamente sane».

Già il Tar aveva sancito che tutto il personale imbarcato, dal comandante al marinaio, doveva considerarsi esposto, purtroppo anche dopo il 1995. La Corte dei Conti ha confermato ed ha riaffermato altri punti di interesse. I militari esposti hanno diritto alla rivalutazione della partita pensionistica, al pari di tutti i lavoratori dipendenti esposti ad amianto, «non potendo ammettersi una interpretazione della norma che applichi effetti discriminatori». Ne hanno diritto coloro i quali alla data di entrata in vigore della legge 257/1992 erano in servizio, escludendo solo quanti «fossero già in pensione o già beneficiassero della massima anzianità contributiva».

S.COGE.

IL COMMENTO

Smog, il quadro ufficiale lo facciano gli enti preposti

In questi giorni sui media nazionali e su quelli locali è uscita la notizia secondo cui una ricerca effettuata da una Ong con sede a Bruxelles (Transport & Environment) attesterebbe che il porto della Spezia - nel 2017 - è al 18° posto fra i porti europei quanto ad inquinamento determinato dalle navi da crociera.

La ripresa di una simile indicazione, che sarebbe eclatante se fosse il risultato di analisi a valle di una campa-

gna di rilevamento che avesse basi tecnico scientifiche e non di stime satellitari o altro, viene percepita con preoccupazione da parte della comunità, sia essa portuale o cittadina e pone problemi di credibilità tanto da indurre taluno ad ipotizzare la fattispecie del procurato allarme prevista dal nostro codice penale.

Il tema dell'inquinamento è certamente uno di quelli centrali nell'evoluzione della presenza dell'uomo,

tant'è che la legislazione pone severi limiti alle emissioni in atmosfera e l'osservanza di tali limiti è demandata ad appositi organismi indipendenti che svolgono costantemente il loro compito sulla base di protocolli scientifici e non di stime.

Occorre anche tenere presente che il settore crocieristico, proprio per le sue caratteristiche, ha sviluppato tecnologie idonee a minimizzare le emissioni quali alimentazione con Lng e

scrubber senza dimenticare che dal prossimo anno il combustibile non potrà avere più dello 0,5% di tenore di zolfo.

Infine vale la pena ricordare che le navi da crociera devono essere conformi alle normative internazionali ed in proposito sono certificate dai relativi Registri di appartenenza.

Fatte queste premesse credo indispensabile che venga offerta alla pubblica opinione un quadro ufficiale della

situazione a cura degli Enti preposti, e quindi Arpal, Asl, Adsp, Capitaneria, Comune ed ogni altro Ente che abbia competenze in materia.

Senza sovraccaricare di dati che potrebbero essere di difficile lettura per i non addetti, sarebbe comunque basilare avere una tabella che indicasse i limiti di legge, le rilevazioni effettuate, gli eventuali sforamenti, la responsabilità eventualmente attribuibili, le diffe-

GIORGIO BUCCHIONI

renze rilevate, se esistenti, nelle date di presenza delle navi da crociera rispetto alle date di assenza, le differenze nelle fasce orarie di maggior traffico stradale e di arrivo/partenza delle navi.

Per concludere ricordo che alcune ricerche italiane in città portuali danno un livello di emissioni di origine portuale inferiore al 10% delle emissioni totali del comprensorio cittadino, con il che non si intende certo negare la necessità di ulteriori miglioramenti cui notizie come quella in argomento possono solo nuocere. — *Presidente Associazione agenti marittimi della Spezia*