

Polveri sottili addio: i porti liguri elettrificano le banchine



Ambientalisti uniti per la lotta alle emissioni. 100 morti in più all'anno a Genova per gli ossidi di azoto

Prosegue l'impegno dei comitati ambientalisti liguri per la lotta contro i **fumi delle navi** nei porti di Genova, Savona e La Spezia, i più inquinati dagli **ossidi di azoto** provenienti dalle emissioni del traffico marittimo. La raccolta firme allestita

dal Comitato Tutela Ambientale Genova Centro Ovest, presieduto da Enzo Tortello, è a buon punto: e lunedì scorso a Palazzo Verde a Genova si sono riuniti i Comitati Savona porto Elettrico e Spezia via dal carbone assieme al Comitato Tutela Ambientale Genova Centro Ovest per fare il punto con un pool di relatori esperti di tutela ambientale e la partecipazione di Ecoistituto Re-Ge e Italia Nostra Savona per illustrare ulteriormente l'importanza della **riduzione delle emissioni navali** tramite l'

elettrificazione delle

banchine. Una battaglia per portare la popolazione alla consapevolezza che i fumi delle navi inquinano e fanno male alla salute pubblica. A tale fine verranno posizionati a giugno in quel di Genova alcuni

campionatori passivi presso famiglie che abitano nella zona del porto, le quali si sono messe a disposizione per diventare

centraline di monitoraggio delle emissioni nocive, provenienti dalle navi. Il controllo dei fumi avrà la durata di un mese. "Gli ossidi di azoto, ovvero gli

NO₂, saranno eliminabili con l'arrivo delle banchine elettrificate. La situazione più grave tra Savona, La Spezia e Genova è quella del porto genovese ?ha spiegato Federico Valerio, consulente in Chimica Ambientale, prevenzione primaria dei tumori di origine ambientale e professionista e divulgatore scientifico - I 40 microgrammi al metro cubo di NO₂ a Genova nel 2016 sono stati superati. L'Unione Europea darà all'Italia un miliardo di multa perché i parametri per l'aria non vengono rispettati e la gente si ammala: per queste sostanze inquinanti si calcola che si contano 100 morti in più all'anno; nessuna centralina di controllo era stata finora posizionata per valutare le emissioni da traffico navale mentre in città sono state messe quelle per il traffico veicolare".

47.131 genovesi sono esposti ai fumi delle navi secondo quanto testimonia una ricerca del Dipartimento di Fisica dell'Università di Genova e durante il periodo estivo la situazione si aggrava ulteriormente, perché i venti dominanti arrivano dal mare e spingono i fumi verso le case e la città; le concentrazioni di azoto superano fino ad oltre 100 microgrammi al metro cubo il livello consentito. Dati inequivocabili sulla serietà della situazione, divulgati da relatori esperti di tutela ambientale quali Federico Valerio, Daniela Patrucco del Comitato Spezia via dal carbone ed il medico Angelo Zoia di Italia Nostra Savona. "Occorre fare una campionatura mirata circa il contributo navale all'inquinamento atmosferico ?ha detto Valerio- Allestiremo un monitoraggio per i fumi delle navi a Genova". Nel 2017 Arpal osserva che le emissioni inquinanti aumentano in presenza delle navi da crociera. Temi sui quali riflettere: salvaguardare i posti di lavoro e l'economia turistica deve andare di pari passo con la tutela della salute pubblica. Ma gli **armatori** spesso non offrono risposte chiare: "Le richieste di elettrificazione e di monitoraggio del nostro porto sono le stesse fatte per altri porti dove il problema viene già affrontato come ad esempio il porto di Livorno" ha osservato il presidente del Comitato Tutela Ambientale genovese Enzo Tortello. Si pensi poi che l'inventario delle emissioni del porto di La Spezia valutato con l'Arpal "è fermo al 2011 ?ha affermato Patrucco- Assoporti parla di 90.000 passeggeri nel 2011

arrivati a 454.000 nel 2017 con relativi aumenti di navi: pare che **Moby Lines** abbia annunciato per il 2018 importanti sforzi che hanno raccolto la soddisfazione delle associazioni ambientaliste dei porti di Bastia e Nizza: il gruppo armatoriale ha deciso infatti di usare gasolio con un contenuto di zolfo non superiore allo 0,1% a dieci miglia nautiche dalla costa un'ora prima dell'ormeggio e un'ora dopo la partenza. Purtroppo però la compagnia di navigazione non adotterebbe questa buona pratica anche nei porti italiani". La classe medica a sua volta ha una grande responsabilità: i medici dovrebbero fare prevenzione e divulgare il problema. Angelo Zoia di Italia Nostra Savona è giusto un medico e ha detto: "Un conto è valutare le emissioni per la loro pericolosità quando le navi navigano, altra cosa è l'impatto delle emissioni sulla popolazione quando le stesse sono ferme in porto. 230 milioni di persone nel mondo sono coinvolte dalle emissioni delle navi e 18 milioni di gas serra vengono sprigionati quando esse sono nei porti". Paesi più civilmente avanzati nel Nord Europa e la California hanno fatto già l'inventario delle emissioni: The New England Journal of Medicine segnala per le micro polveri che 10 microgrammi delle stesse per metro cubo aumentano la mortalità della popolazione del 7%: "Le micro polveri emesse dai motori diesel delle navi sono particolarmente pericolose per la salute, perché si tratta di particelle molto piccole in grado di penetrare nelle **membrane polmonari** ?ha spiegato Zoia- Tali particelle sono senza **proteine di superficie**, presenti invece nei virus e quindi queste ultime non vengono riconosciute dal **sistema immunitario**, giungono così indisturbate in profondità nei polmoni". Per questo le **emissioni diesel** al pari dell'**amianto** sono ritenute classi carcinogene di primo grado. Ma quanto inquina una nave all'ormeggio? Non c'è ancora una precisa quantificazione: tuttavia se le navi in porto spegnessero i motori si eviterebbe anche l'inquinamento acustico. Quanto all'elettificazione delle banchine, il porto di Juneau in Alaska con la Princess Cruises ha iniziato per primo nel 2001 l'elettificazione stessa e nel 2004 a Los Angeles ben 30 banchine sono state elettrificate con Alternative Maritime Power per un investimento di oltre 180 milioni di dollari ma le condizioni atmosferiche della città sono nettamente migliorate. L'ultimo porto ad essere stato elettrificato è quello di Montreal mentre in Italia il primo è stato quello di Livorno ma "ad oggi non è utilizzato seppure è stato inaugurato nel 2015" hanno affermato gli esperti alla conferenza a Palazzo Verde a Genova. Ennesima storia in versione nazionale dove le questioni di lana caprina sono all'ordine del giorno? Problemi conclusi? Un altro tema da tenere d'occhio è il **gas LNG**, ovvero il gas metano portato allo stato liquido attraverso un processo di successive condensazioni e raffreddamento, da usare come carburante per le navi in sostituzione del tradizionale carburante derivato dal petrolio: LNG sarebbe meno impattante dei carburanti tradizionali ma comporterebbe rischi notevoli di altro genere come i rischi di **incendio**, **fughe di gas**, rottura delle tubazioni o dei serbatoi, persino il rischio di attentati. Da tempo le associazioni ambientaliste dei paesi che affacciano sul Mediterraneo chiedono l'istituzione di una **zona a basse emissioni**(ECA ? Emission Control Area) come quella in vigore nel Mar Baltico, Mare del Nord e Canale della Manica. Già dal 2015 in quest'area c'è il **limite dello 0,10% di contenuto di zolfonei combustibili marini**. La **coalizione ambientalista dei paesi del Mediterraneo**ha adottato nel 2016 un Manifesto, "Dichiarazione di Roma", finalizzato a chiedere la designazione del Mar Mediterraneo quale zona di controllo delle emissioni. La salute pubblica non è un optional sul quale avere tentennamenti.

Gloria Barbetta

Link:

<http://www.earthday.it/Citta-e-trasporti/Polveri-sottili-addio-i-porti-liguri-elettrificano-le-banchine>