

Al Presidente della Autorità di Sistema Portuale
Al presidente della Regione Liguria
All'assessore all'Ambiente della Regione Liguria
Al Comandante della Capitaneria di porto della Spezia
Al Sindaco del Comune della Spezia

LORO RISPETTIVI INDIRIZZI via PEC

Atto di significazione e diffida

Il sottoscritto SARTI Stefano – nato a La Spezia il 20.08.1960 e residente in Ameglia (SP) in qualità di Presidente del Circolo Nuova Ecologia LEGAMBIENTE La Spezia, anche a nome delle seguenti associazioni : Circolo Pertini in persona del presidente Nicola Caprioni, Cittadinanzattiva Liguria ODV in persona del v.segretario regionale Rino Tortorelli, Italia Nostra La Spezia in persona del presidente Luca Cerretti, Verdi Ambiente e Società La Spezia in persona del presidente Franco Arbasetti, tutte associazioni operanti nel territorio della provincia spezzina (anche attraverso la “Rete Ambiente Altro Turismo”) e per la tutela del diritto alla salute a ad un ambiente salubre, secondo gli scopi dei rispettivi statuti costitutivi

VISTO CHE

La nota più recente (20 ottobre 2020) pubblicata da Arpal, su una valutazione complessiva delle emissioni da stazionamento navi da crociera nell'area Molo Garibaldi – Calata Paita, affermava che : *“La presenza delle navi da crociera al molo Garibaldi nel 2017 e nel 2018 ha contribuito al supero del valore medio annuo di 40 mg/m³ previsto dalla vigente normativa per il Biossido di Azoto (NO₂) presso la postazione sopraccitata; nel corso del 2019 si è assistito, probabilmente grazie alle condizioni meteorologiche meno favorevoli all'accumulo degli inquinanti, ad una riduzione generalizzata dei valori di questo parametro che con 39,7 mg/m³ è rimasto, seppur di poco, al di sotto del valore limite.”*

VISTO CHE

Nel 2022 abbiamo assistito, ad oggi, a numerosi superamenti del limite dei 40 microgrammi NO₂/m³, sia nella stazione di rilevamento Arpal di Via San Cipriano, che in quella installata, su mezzo mobile, dalla Autorità di Sistema Portuale in sito limitrofo al Tribunale della Spezia.

VISTO CHE

Le nuove **linee guida della Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS)** prevedono:
– per il PM_{2,5} il valore annuale passa da 10 a 5 µg/m³, quello sulle 24 ore da 25 a 15 µg/m³

- per il PM10 il valore annuale passa da 20 a 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, quello sulle 24 ore da 50 a 45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- per l'ozono (O₃) viene introdotto un valore per il picco stagionale pari a 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- per il biossido di azoto (NO₂), il valore annuale passa da 40 a 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ e viene introdotto un valore sulle 24 ore pari a 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- per il biossido di zolfo (SO₂), il valore sulle 24 ore è stato modificato da 125 a 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- per il monossido di carbonio (CO) viene introdotto un valore sulle 24 ore pari a 4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Come si vede anche rimanendo ai valori del solo **biossido di azoto** siamo lontanissimi dagli oltre 40 microgrammi della media annuale, per non parlare dei valori medi delle 24 ore, che, nella normativa attuale, sono di 200 microgrammi, ma riferito alla media oraria, contro il nuovo valore di 25 microgrammi proposta dall'OMS.

CONSIDERATO CHE

Non casualmente la stessa legge (DLgs 155/2010), stabilendo i valori limite per le concentrazioni nell'aria ambiente dei vari inquinanti (biossido di zolfo, biossido di azoto, benzene, monossido di carbonio, piombo e PM10), chiarisce che tali limiti sono fissati in base alle conoscenze scientifiche più attuali al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso, limiti che devono essere raggiunti entro un termine prestabilito e in seguito non devono essere superati.

Quindi è chiaro che, alla luce delle nuove linee guida, questi limiti andranno rivisti velocemente e, già da ora, dovranno essere interpretati dagli stati membri come soglie da cui tenersi il più lontano possibile.

VISTO CHE

La Direttiva UE 2016/82 (riduzione tenore zolfo nei combustibili marittimi) afferma che, a norma dell'articolo 193 Trattato di funzionamento della UE, la presente direttiva non dovrebbe impedire agli Stati membri di mantenere e di prendere provvedimenti di protezione più rigorosi, al fine di incoraggiare un'attuazione precoce delle disposizioni riguardanti il tenore massimo di zolfo dei combustibili per uso marittimo.

VISTO CHE

L'articolo 5 del DLgs 155/2010 prevede che le Regioni elaborino la Valutazione di Qualità dell'Aria per ciascuno degli inquinanti previsti dallo stesso Decreto.

VISTO CHE

L'articolo 19 del DLgs 155/2010 prevede che la Valutazione della Qualità dell'Aria deve essere presentata entro 6 mesi dalla fine di ciascuno anno, al fine di comunica-

re al Ministero della Transizione Ecologica i dati dei superamenti di soglie degli inquinanti delle diverse zone e agglomerati classificati dalla Regione.

VISTO CHE

L'ulteriore finalità della Valutazione della Qualità dell'Aria è chiarita dall'articolo 9 del DLGS 155/2010 che fa riferimento a Piani e misure per il raggiungimento dei valori limite e dei livelli critici, per il perseguimento dei valori obiettivo e per il mantenimento del relativo rispetto degli stessi: *"1. Se, in una o più aree all'interno di zone o di agglomerati, i livelli degli inquinanti di cui all'articolo 1, comma 2, superano, sulla base della valutazione di cui all'articolo 5, i valori limite di cui all'allegato XI, le regioni e le province autonome, nel rispetto dei criteri previsti all'appendice IV, adottano un piano che contenga almeno gli elementi previsti all'allegato XV e che preveda le misure necessarie ad agire sulle principali sorgenti di emissione aventi influenza su tali aree di superamento ed a raggiungere i valori limite nei termini prescritti."*

CONSIDERATO CHE

Al momento della stesura della presente Diffida, non risulta ancora pubblicata, a cura della Regione, la nuova Valutazione della Qualità dell'Aria 2021, nonostante i termini di legge siano scaduti da oltre due mesi.

CONSIDERATO CHE

La mancata pubblicazione della Valutazione della Qualità dell'Aria incide sulla gerarchia degli strumenti che la legge prevede (DLgs 155/2010) nella tutela della qualità dell'aria per cui abbiamo:

- 1.** la zonizzazione: "parte del territorio nazionale delimitata, ai sensi del DLgs 155/2010, ai fini della valutazione e della gestione della qualità dell'aria ambiente;" lettera e) comma 1 articolo 2 DLgs 155/2010
- 2.** la valutazione della qualità dell'aria nelle zone per capire se sussistono superamenti
- 3.** il piano regionale che predispone misure per risolvere i superamenti.

CONSIDERATO CHE

La mancata pubblicazione della Valutazione della Qualità dell'Aria impedisce anche agli stessi enti locali di avere a disposizione un quadro delle diverse emergenze da inquinamento aeriforme nel territorio regionale come, ad esempio, quelle in atto derivanti dalle emissioni delle navi da crociera nel porto di Spezia, il tutto alla luce del comma 5 articolo 11 del DLgs 155/2010 che recita: *"5. All'attuazione delle previsioni contenute nei piani, nei casi non previsti dai commi 3 e 4, procedono le regioni, le province autonome e gli enti locali mediante provvedimenti adottati sulla base dei poteri attribuiti dalla legislazione statale e regionale. Resta ferma, a tal fine, la ripartizione dei poteri previsti dalla vigente normativa."*

VISTO CHE

La lettera i) comma 1 articolo 11 DLgs 155/2010 che stabilisce tra i contenuti dei Piani Regionali sulla qualità dell'aria " *i) prescrizioni per prevenire o limitare le emissioni in atmosfera prodotte dalle navi all'ormeggio;...*".

VISTO CHE

Il Consiglio regionale, con la delibera n.4 del 21 febbraio 2006, ha approvato il Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra, pubblicato sul Bollettino ufficiale della Regione Liguria del 29 marzo 2006, Piano ora pienamente operativo.

Il Piano si compone di sette capitoli e otto allegati.

In particolare:

Il Capitolo 5 (Caratteristiche delle zone mappate) rilevava già nel 2006

"5.2. ZONA 2 – AREE URBANE CON FONTI MISTE

1.1.1. Sottozona 2a: La Spezia

· Più in particolare, la seconda sorgente di emissioni di Nox, dopo la combustione per la produzione di energia, è l'attività marittima che rappresenta il 22% delle emissioni totali..."

A sua volta il Capitolo 6 (punto 6.2.1 Misure riguardanti i trasporti) affermava a pagina 138 la necessità di: "MT31. Introduzione vincoli nell'utilizzo dei combustibili nei porti da parte delle navi Diminuzione impatto emissioni dei porti Genova, Savona, La Spezia"

VISTO CHE

la Regione, con DGR N° 941 del 16-11-2018, ha previsto Misure urgenti per la riduzione della concentrazione degli inquinanti nell'aria ambiente in Regione Liguria. In particolare a pagina 40 di detta delibera si legge: "*10.5. Misure relative alle attività portuali. La Regione Liguria promuove l'attivazione di un tavolo istituzionale di lavoro, finalizzato alla sottoscrizione di accordi di programma, prioritariamente con riferimento alle emissioni connesse al porto di Genova, Savona e La Spezia. Attraverso il tavolo istituzionale, la Regione Liguria attiva la ricognizione degli studi effettuati e la realizzazione di specifici monitoraggi della qualità dell'aria per valutare le ricadute delle emissioni navali sulla città.*"

VISTO CHE

Il Consiglio Regionale ha approvato ad agosto del 2017 alla unanimità (siamo nell'agosto 2017) una mozione che impegnava la Giunta: " *Ad aggiornare il piano regionale della qualità dell'aria introducendo precise e puntuali azioni in materia di riduzione delle emissioni dalle attività portuali, anche in attuazione del Regolamento*

(UE) 2015/757 sulle emissioni di CO2 dalle navi che partono dai porti degli stati membri.”

CONSIDERATO CHE

La Regione Liguria, come dimostrano gli atti di pianificazione sopra citati, non ha minimamente rispettato quanto previsto nella mozione approvata dal Consiglio Regionale del 2017

VISTA

La prescrizione n° 16 del Decreto del Ministero dell’Ambiente n° 317 del 2006 che afferma: *“ 16-dovranno essere realizzate tutte le opere di mitigazione previste nello SIA; in particolare, la realizzazione delle opere infrastrutturali finalizzate alla riduzione preliminare delle cause di impatto sulle componenti ambientali previste dall’attuazione del nuovo PRP dovrà precedere il completamento delle opere vere e proprie destinate a potenziare le attività produttive portuali quali moli e banchine;”*.

VISTO CHE

IL Decreto del Ministero dell’Ambiente n° 474 del 17 dicembre 2015 - sul Progetto Porto di La Spezia, relativamente all’ambito 5, dove sono previsti l’ampliamento del Molo Italia nonché del nuovo Molo Crociere a servizio della Stazione Marittima - nelle sue premesse afferma che: *“Si ritiene opportuna una ulteriore verifica di compatibilità ambientale per l’ambito n. 5, prima dell’inizio dei relativi lavori, in ragione del fatto che il progetto non prevede specifiche mitigazioni per tale ambito puntando sulla completa elettrificazione delle banchine e il conseguente annullamento delle emissioni atmosferiche e di rumore provocate dallo stazionamento delle navi crociera; non sono tuttavia prodotti accordi con le compagnie crocieristiche che possano garantire l’attuazione di tale progetto che se restasse solo sulla carta, metterebbe in crisi una parte importante del porto prossimo al centro storico e ad elementi di pregio del paesaggio urbano. Inoltre, la morfologia del Molo Italia e del Nuovo Molo Crociere risulta diversa da quella prevista nel PRP, mentre i modelli matematici illustrati mostrano una modifica dell’idrodinamismo costiero per l’ambito n. 5, anche se non significativo, tuttavia su questi progetti non si è ancora espresso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; si ritengono pertanto opportuni approfondimenti ambientali con riferimento all’ambito omogeneo n. 5 a seguito del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici”*.

VISTO CHE

Sulla base delle sopra citate premesse, il Decreto n° 474 del 17 dicembre 2015 ha approvato la prescrizione n.1 che recita: *“la documentazione che dovrà essere presentata dovrà dimostrare la compatibilità delle funzioni e delle attività portuali ivi previste, previa determinazione degli impatti cumulativi con le restanti opere e fun-*

zioni del PRP e con il traffico attuale cittadino, ovvero dovrà dimostrare con documenti certi i tempi dell'attuazione della alimentazione elettrica delle banchine ai fini dell'azzeramento delle emissioni su atmosfera e rumore; dovranno inoltre essere approfondite le modellazioni per l'idrodinamismo e il ricambio idrico nell'ambito 5"

CONSIDERATO CHE

Nonostante le suddette prescrizioni dei Decreti del 2006 e del 2015 imponessero adeguate valutazioni di impatto ambientale quindi anche sanitario degli interventi previsti nella zona di attracco delle navi da crociera, mai nessuno di questi è stato attuato, mentre continuano ad attraccare le navi con rilevanti emissioni come in precedenza dimostrato.

VISTO CHE

La Capitaneria del Porto della Spezia non ha mai pubblicato la documentazione che deve dare riscontro del numero di controlli sulla qualità del combustibile usato dalle navi che attraccano nel porto di Spezia

VISTO CHE

La Capitaneria di porto in una dichiarazione pubblicata lo scorso 20 maggio 2022 sul Secolo XIX ha affermato di fare controlli a campione sui combustibili usati dalle navi che attraccano nei porti: in tutto nell'anno in corso meno di 30

CONSIDERATO CHE

1. i campionamenti svolti nel porto di Spezia per quanto comunicato dalla autorità competente non raggiungono neppure le percentuali minime previste dalla normativa citata (Decisione UE 2015/253 e Decreto 22/3/2017)
2. i controlli possono essere ben superiori ai limiti minimi stabiliti dalla legge senza incorrere in violazioni della stessa, dipendendo solo gli stessi dalla volontà e dalla organizzazione delle autorità competenti

VISTI

I poteri di autorità sanitaria sul territorio comunale del Sindaco della Spezia ai sensi del testo unico delle leggi sanitarie, oltre ai poteri di ordinanza del Testo unico enti locali

VISTO CHE

Secondo i rappresentanti degli operatori croceristici **sono previste nel 2022 addirittura da 170 a 192 navi da crociera (cosa che sta avvenendo)** che attraccheranno nel porto di Spezia a due passi, in linea d'aria, non solo dall'ospedale civico ma anche dal centro città e da istituti scolastici !

CONSIDERATO INFINE CHE

La richiesta di intervenire, per limitare le emissioni anomale (ovvero, se del caso, non allineate ai parametri di legge) delle navi da crociera che attraccano nelle banchine del porto spezzino, è stata avanzata da tempo non solo da associazioni, ma anche da centinaia di cittadini sui social e sui mass media locali, senza che gli Enti qui diffidati e chi li rappresenta e governa abbiano mai prodotto una azione concreta in termini amministrativi, se non ben 6 accordi volontari che di fatto non hanno prodotto alcuna limitazione delle emissioni e delle relative ricadute in pieno centro urbano

VISTI E CONSIDERATI

I poteri delle Autorità ivi diffidate, sia in materia di tutela dell'ambiente e della salute pubblica, nonché VISTO il difetto di qualsiasi azione concreta per il rispetto delle stesse prescrizioni normative e degli atti approvati a suo tempo con il contributo delle stesse Autorità

SI DIFFIDA E INTIMA

Le Autorità citate nel presente atto, per quanto di rispettiva e normativa competenza :

1. Ad avviare entro e non oltre 15 giorni le procedure per rispettare le prescrizioni degli atti di pianificazione citati, con particolare riferimento all'ambito portuale che riguarda l'attracco delle navi da crociera
2. A predisporre un protocollo che regolamenti e limiti l'accesso delle navi da crociera alle banchine del porto spezzino, al fine di ridurre drasticamente le ricadute delle emissioni inquinanti delle stesse in pieno centro cittadino.

Riservate, in difetto, tutte le azioni a tutela previste dal nostro ordinamento.

Si nomina l'Avvocato Valentina Antonini del foro della Spezia per tutti gli aspetti legali della vicenda

La Spezia, 16.09.2022

f.to
Stefano Santi
