

FORUM AMBIENTE SALUTE E SVILUPPO

Via De' Flagilla 3 - 72100 BRINDISI

e-mail : forum.ambiente@libero.it -PEC: forum.ambiente@pec.it

---

**ATTIVITA' PORTUALI E SALUTE: UN PROBLEMA NON SOLOLOCALE E UN CONFRONTO CHE RICHIEDE QUALCHEPUNTUALIZZAZIONE**

Il Forum Ambiente Salute e Sviluppo ha formulato alcune osservazioni sul rinnovo della concessione di un'area del Seno di Ponente nell'ambito del procedimento aperto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (ASPMAM) sostenendo che ragioni sanitarie, ambientali, paesaggistiche ed urbanistiche consiglierebbero una diversa allocazione della attività dei rimorchiatori. Il nostro intervento è quindi una risposta all'invito pubblico dell'ASPMAM rivolto ai cittadini per esprimere le loro "osservazioni e/o opposizioni" entro i termini fissati dalla stessa Autorità per soddisfare il diritto della cittadinanza, ormai invalso in diversi settori dell'attività amministrativa, a partecipare ai processi decisionali che riguardano beni pubblici. Non si tratta quindi di coltivare polemiche, ma della legittima partecipazione di cittadini alla procedura amministrativa di rinnovo di una concessione. In quella sede i soggetti responsabili del rilascio dell'autorizzazione valuteranno i diversi aspetti di propria competenza rendendo di pubblica ragione le loro deliberazioni e consentendo quindi ai cittadini ed alle loro rappresentanze ed espressioni di accettarle o contestarle motivatamente nelle competenti sedi.

Qualche rilievo al nostro documento ci fornisce l'occasione per sviluppare alcune osservazioni come contributo alla procedura di rinnovo anzidetta. I dati citati dal Forum sull'inquinamento non possono definirsi "astratti" dal momento che essi sono contenuti nel documento di Valutazione del Danno Sanitario 2019 di ASL, ARESS e ARPA recentemente pubblicato il quale stima nella misura del 25% circa il contributo dell'inquinamento da attività portuale all'inquinamento atmosferico totale a Brindisi. Altri dati sulle particolarità caratteristiche e pericolosità per la salute umana delle emissioni portuali a Brindisi sono ricavati da un recente studio di alcuni enti pubblici di ricerca tra cui il CNR-ISAC.

Lo studio su inquinamento portuale e salute effettuato di recente a Civitavecchia (che evidenzia alcuni eccessi di mortalità nella popolazione residente entro 500 metri dal porto) è di notevole interesse anche per Brindisi perché gli abitanti di quella città sono in numero inferiore rispetto alla nostra capoluogo e perché, proprio per la

caratteristica forma del nostro porto e la maggiore lunghezza del nostro lungomare rispetto alla cittadina laziale, la popolazione residente intorno al porto, e quindi esposta alle sue emissioni in aria, è di gran lunga maggiore. Sarebbe utile replicare quello studio anche a Brindisi a patto che questa attività conoscitiva non finisca per dilazionare decisioni precauzionali e preventive a tutela della salute pubblica. A nostro avviso non è necessario dimostrare un danno alla salute per assumere decisioni a tutela della popolazione residente intorno al porto perché, anche per il principio di precauzione, sono sufficienti le conoscenze già disponibili sul tema. Fermo restando che il Sindaco potrebbe acquisire dati sanitari sulla popolazione residente intorno al porto alla luce delle numerose evidenze scientifiche riportate in tutto il mondo sugli impatti sanitari delle attività portuali. Così come l'ARPA farebbe bene ad effettuare una campagna di misurazione dell'inquinamento atmosferico che origina dalle attività portuali nelle diverse parti della città e con dettaglio orario.

Che la questione dell'inquinamento atmosferico da attività portuali sia un problema rilevante per l'ambiente e per la salute pubblica è dimostrato dalle seguenti iniziative nazionali e internazionali sull'argomento: dal 2015, con l'entrata in vigore della nuova Direttiva del Consiglio relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo (Direttiva 2012/33/EU) gli Stati membri dell'Unione Europea devono garantire che le navi nel Mar Baltico, nel Mare del Nord e nella Manica usino carburanti il cui tenore di zolfo non sia superiore allo 0.10%. Queste norme hanno già, in poco più di un anno, dimezzato le concentrazioni di zolfo nelle aree interessate dell'Europa del Nord. Invece nel Mediterraneo un mare pregiato e delicato su cui affacciano città abitate da milioni di persone e arricchite da patrimoni artistici unici al mondo, le navi possono ancora oggi usare carburanti che a terra non sarebbero ammessi. E tutto ciò mentre le previsioni del traffico navale sono in forte crescita.

Inoltre ai sensi del Decreto Legislativo 205/2007 le Capitanerie di Porto devono effettuare azioni di controllo sulle navi e presso i distributori di carburante, al fine di verificare il rispetto del tenore di zolfo nel combustibile delle unità navali. Dai dati pubblicati in rete risulta che a Genova nel 2016 sono stati svolti 144 controlli del tenore di zolfo sui carburanti navali senza riscontro di alcuna difformità. A Venezia nello stesso anno i controlli sono stati 60 con riscontro di 5 difformità. **Sarebbe interessante conoscere l'attività svolta dalla Capitaneria di Porto di Brindisi sullo stesso versante così rilevante per la salute pubblica.** Ma anche la Regione Puglia può fare molto di più: mentre il Piano Regionale della Qualità dell'Aria (DGR

Puglia 15.5.2018 n.774) non prevede nessun intervento sui porti (ad eccezione di un riferimento del tutto secondario al porto di Taranto) una deliberazione della Regione Veneto (DCR n. 90 del 19 aprile 2016) prevede interventi di elettrificazione delle banchine, realizzazione di uno studio modellistico di ricaduta degli inquinanti emessi in fase di manovra e di ormeggio per le navi in attracco, utilizzo da parte delle navi in fase di navigazione in avvicinamento alle bocche di porto e di manovra di sistemi di retrofitting o di combustibili a basso tenore di zolfo, tecnologie e pratiche per il contenimento delle emissioni polverulente da movimentazione di materiali, flotterimorchiatori ibridi o elettrici, accordi volontari per "navi pulite", ispezioni a bordo per controllo e contenimento di fumi di scarico, misure per garantire che i porti marittimi siano sufficientemente collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia, predisposizione di un piano di monitoraggio che preveda l'utilizzo di laboratori mobili previo accordo con l'ARPA Veneto.

Privo di qualsiasi valenza rassicurativa si appalesa il rilievo che a Brindisi nel porto interno manovrano "le unità navali della Marina Militare, i traghetti, le motovedette della Guardia di Finanza, le navi da crociera e le imbarcazioni da pesca e di porto, compresa la storica motobarca Brindisi-Casale". Attività tutte che devono sottostare a valutazioni di compatibilità ambientale e sanitaria a tutela della salute pubblica. Occorrerebbe convincersi che la situazione attuale non è modificabile e che diverse soluzioni migliorative, sia logistiche che strutturali, sono possibili, tant'è che della questione in argomento si dibatte ampiamente da svariati anni con ferme prese di posizione da parte di associazioni di cittadinanza attiva e di parti politiche. Diversi porti hanno introdotto incentivi economici e sconti sulle tasse portuali alle navi "pulite" che si sono dotate di motori di nuova generazione e/o di tecnologia antinquinamento o che utilizzano carburanti puliti. Allo stesso modo il pregresso rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche ed edilizie non impedisce a priori che si sollevi qualche dubbio sulla adeguatezza delle valutazioni effettuate e della normativa in materia .

È interesse di tutti diffondere le conoscenze sugli effetti sanitari delle attività portuali e delle misure disponibili per mitigarli dando ogni possibile contributo valutativo alle autorità incaricate delle decisioni e dei controlli previsti dalla legge per la tutela della salute e dell'ambiente. Un porto rispettoso della salute e dell'ambiente non potrà che crescere in prestigio e appetibilità.

Per quanto riguarda il nostro ruolo teniamo a precisare che non abbiamo mai pensato di "attaccare" singole persone o soggetti plurimi di

qualsiasi genere (politici, imprenditoriali, sindacali). Ciò che ci preme è rendere un utile e partecipativo servizio alla nostra comunità osservando, approfondendo, segnalando, proponendo. E questo cerchiamo di fare nella convinzione che in democrazia nessuno (quindi né noi né altri) dovrebbe considerarsi depositario di indiscutibili verità tantoda trattare con riottosa insofferenza contributi di voci critiche che, manifestando liberamente il loro pensiero sui temi in questione (art. 21 della Costituzione), chiedono verifiche e controlli a tutela di diritti fondamentali a partire da quello della salute.

Brindisi 22 maggio 2019

**FORUM AMBIENTE SALUTE E SVILUPPO**