

# A LIVORNO ABITANTI E LAVORATORI SI BATTONO PER UN PORTO PULITO E SICURO (2)

Di [Luca Ribechini](#) / [Lascia un commento](#) / 19 Settembre 2022

- Tempo di lettura:5minuti



Immaginatevi un piazzale, tipo quello della foto qui accanto. Millecinquecento macchine, o giù di lì, che però invece di essere portate via da qualche parte, stanno lì ferme, tutto il tempo. **Col motore acceso.**

E ora provate a immaginare di essere nel bel mezzo di una immensa distesa di **40 piazzali** come questo, a respirare gli scappamenti di queste **sessantatremila automobili**, tutto il giorno. Quanta anidride carbonica CO2 possono emettere? A conti fatti diciamo 79.000 tonnellate all'anno. Ecco, secondo la [Relazione tecnica della Port Authority](#), il porto di Livorno immette nei polmoni di lavoratori ed abitanti, oltre alle 109.000 tonnellate di CO2 prodotta dall'intero parco macchine della città, ben **79.000 tonnellate di anidride carbonica**, contribuendo in parte a raddoppiare le emissioni climalteranti della città.

Se proviamo a misurare gli altri agenti inquinanti che escono dai fumaioli delle navi in transito o agli ormeggi, il quadro complessivo si fa ancora più drammatico, se possibile:



- **polveri sottili (PM 2,5) quattro volte** quelle prodotte dal traffico cittadino,
- **ossidi di azoto oltre cinque volte**,
- addirittura, gli **ossidi di zolfo sono 1.200 volte** più alti delle emissioni automobilistiche. Facile che sia così: la massima percentuale di zolfo consentita alle navi ormeggiate (lo 0,1%) è cento volte più alta di quella permessa ai veicoli stradali (0,001%).

Avete letto bene: parliamo anche e soprattutto di navi ormeggiate, spesso a poche centinaia di metri dalle abitazioni dei quartieri più popolosi. La stessa Relazione rileva infatti che **il 60% delle emissioni viene prodotto durante la fase di sosta**, a causa della necessità di tenere accesi i motori per produrre energia elettrica ai sistemi di bordo.

Avviene anche per le enormi **navi da crociera**, che statistiche alla mano consumano ogni notte quanto **dodici hotel**, per tenere attivi cinema, piscine, discoteche, palestre di free-climbing e quant'altro serve a migliaia di passeggeri. E avviene ancora di più per le **navi portacontainer**, che devono alimentare gli impianti di refrigerazione delle merci a bordo, veri mostri energivori, bruciando combustibile fossile. Praticamente **Livorno è strangolata notte e giorno** da una cintura tossica fatta da giganteschi generatori di elettricità a motore, un sistema di produzione di energia perverso e paradossale che non serve a favorire la navigazione, ma la sosta delle navi a pochi metri dalle case.

Si dirà, ma come, non è possibile alimentarle da terra con l'energia elettrica? Beh, a Livorno ci hanno provato, sette anni fa, elettrificando in via sperimentale la **banchina Sgarallino**, mai utilizzata perché non basta stendere un cavo su una banchina per risolvere il problema, se gli armatori non spendono per adeguare le navi. Dopotutto, bruciare nafta è facile ed economico, pazienza se si avvelenano i livornesi



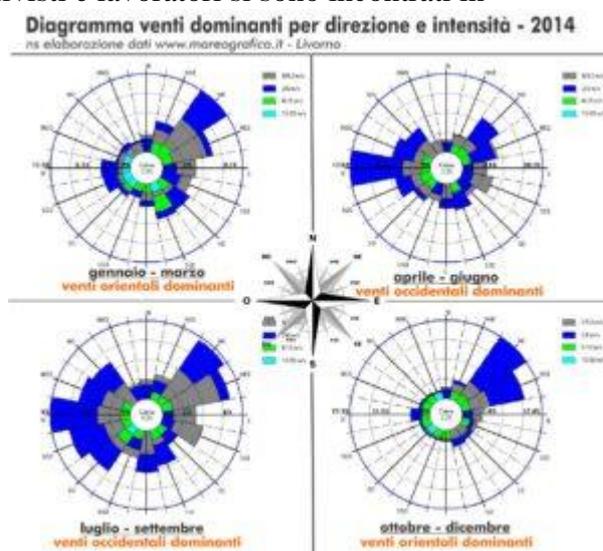
C'è voluto il boom di traghetti e crociere di questi mesi per risvegliare gli attivisti di Livorno Porto Pulito, indurli a organizzarsi in **Associazione di Promozione Sociale** e lanciare nuove iniziative. Si è cominciato con la **barca discesa lungo il canale** che percorre il centro storico, sulla quale attivisti con la maschera antigas innalzavano lo striscione **“I fumi delle navi ci uccidono”**. Si è continuato facendo girare ed esponendo questo striscione per tutta Livorno, così come richiesto da tanti residenti esasperati dall'aria irrespirabile. Ai quali si sta chiedendo di diventare a loro volta attivisti nei confronti dei propri vicini di casa, distribuendo **“volantini condominiali”** in cui si spiega perché “i fumi delle navi uccidono” e cosa si può e deve fare per difendersi. Oppure si tempestano i media con interviste e **comunicati**. E se dopo la prima riunione in Comune



con Capitaneria e Autorità Portuale non arrivano riposte alle richieste fatte (nuove centraline, nuovi controlli, tempi certi di elettrificazione) ecco che ci si **inventano incursioni negli incontri pubblici** dedicati al futuro del porto, con qualche domanda scomoda e tanti bei cartelli gialli appesi al collo, si organizzano **presìdi** per informare la città dell'allarmante rischio sanitario legato al fumo delle navi.

“Non c'è sviluppo senza salute” recita uno. “Vogliamo vivere di navi, non morirne”, recita un altro. E ancora: “Dal porto pane, non veleni”.

Anche a Livorno ormai si è capito che **contrapporre salute e occupazione è una precisa tattica di coloro che cercano di dividere i residenti dai lavoratori**. L'obiettivo è il solito: continuare a fare profitti stratosferici (alcune compagnie hanno decuplicato gli utili nell'ultimo anno) sulla pelle delle persone. Proprio per questo sabato 10 settembre, attivisti e lavoratori si sono incontrati in



un'**Assemblea cittadina** per confermarsi reciproco appoggio all'interno di una battaglia comune, in cui salute e occupazione devono essere difese come beni complementari, non antagonisti. Livorno non vuole diventare una nuova Taranto ma già lo è almeno un po', perché anche qui bisogna correre a chiudere le finestre **quando il vento si alza oppure gira dal mare**, riempiendo le case di fumi cancerogeni.

Ok, mobilitazione, ma poi?

Perché quello dei fumi navali è per l'appunto un problema di dimensioni tutt'altro che locali. Già, perché gli interessi in gioco sono grandi e diffusi e gli armatori non ci stanno a buttare via **navi di cinquant'anni** che è troppo costoso adeguare agli standard di altre nazioni. D'altra parte il Mediterraneo è mare intasato di commerci e turisti, a cominciare dalle decine di migliaia di

croceristi che sbarcano ogni giorno nei nostri porti. Eppure, uno studio internazionale ha calcolato che **per ogni euro generato a beneficio dell'economia locale, otto euro se ne vanno in costi ambientali e collaterali** (ammonta a 60 miliardi di euro, per l'OMS, il costo sanitario causato dal trasporto marittimo). E a Livorno probabilmente il rapporto è ancora più impietoso, perché la grandissima parte dei turisti discesi dalle città galleggianti ormeggiate in porto poi **sciamano a Firenze, Pisa, Lucca, Siena.**

“**Servono più autisti di pullman**” è infatti il mantra dei gestori del business, stupiti e soddisfatti del boom inaspettato del settore (+30% rispetto agli anni pre-covid) “ma non li troviamo perché qui c'è da lavorare anche il sabato e la domenica”. Insomma, nella visione che impera nel patinato mondo del crocierismo, restare a fare il camionista appare una scelta comoda, perché permette di lavorare tutto l'anno e di stare a casa il fine settimana. La logica è sempre quella: se vuoi lavorare nell'indotto devi rinunciare a decenni di faticose conquiste contrattuali: un lavoro a tempo indeterminato, equamente retribuito, con riposi adeguati. Non a caso **esplode proprio in questi giorni lo sciopero dei portuali.**

Ed ecco perché la battaglia sui fumi navali non è solo una battaglia ambientalista e sanitaria contro un modello di business devastante e predatorio, ma una **lotta comune che sta unendo tutti i livornesi.**

Perché se “la salute non è una merce”, non lo è nemmeno il lavoro.

*(continua)*

The following two tabs change content below.

-  Bio
-  Ultimi Post



**[LUCA RIBECHINI](#)**

Esponente dell'Associazione Livorno Porto Pulito

## Ti Potrebbe Interessare Anche:



[Il S.I.N. di Livorno bomba ecologica dell'Alto Tirreno \(1\)](#)



[Smog,](#)

[rispettare i limiti di legge europei aumenta i rischi per la salute?](#)



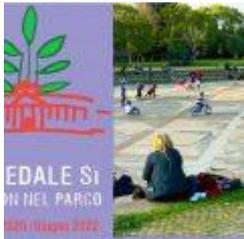
[Emergenza](#)

[climatica, emissioni di CO2 e nuovi aeroporti](#)



[Di KEU non si muore, o forse](#)

[sì difendere il Parco Pertini](#)



[A Livorno un referendum cittadino per riqualificare l'attuale Ospedale e](#)

Navigazione articoli

[← Articolo precedente](#)

[Articolo successivo →](#)