



LIVORNO PORTO PULITO APS
Codice fiscale 92145790496
mail: info@livornoportopulitoaps.org
pec: livornoportopulitoaps@pec.it

Livorno, 24/02/2026

All'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale
All'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente Toscana
Alla Direzione Marittima di Livorno

p.c. Al Ill.mo Sig. Prefetto di Livorno
p.c. All'Assessore all'Ambiente della Regione Toscana
p.c. Al Comune di Livorno
p.c. All'USL Nordovest – Dipartimento Prevenzione

OGGETTO: Attuazione della delibera consiliare del Comune di Livorno n. 13 del 13/02/2025.

Buongiorno,

ringraziando della collaborazione fin qui fornita nell'ambito delle tre riunioni del Tavolo Permanente sui fumi navali, convocate dal Sig. Prefetto il 12/11, il 17/12 e il 24/2 u.s. questa Associazione ritiene opportuno giungere a un primo momento di sintesi delle informazioni scambiate.

In particolare, crediamo di fare cosa utile riepilogando i temi che ci appaiono tuttora in sospeso, relativamente ai tre punti su cui il Comune di Livorno, nella delibera citata in oggetto (all.1), ha impegnato la Giunta Comunale: la collocazione di una o più centraline in zona popolata esposta ai fumi navali, la funzionalità della prossima infrastruttura di cold ironing e l'effettuazione di controlli "a camino", anche a distanza.

Per questa ragione siamo a chiedere una serie di risposte scritte in merito alle seguenti questioni, in buona parte già trattate nei precedenti incontri, non sempre in modo esaustivo.

1. Idoneità del dispositivo posto in essere dall'AdSP nel parcheggio di Via delle Cateratte. Come abbiamo avuto modo di condividere nell'ultimo incontro, si tratta di una "soluzione ponte", in attesa del recepimento del decreto attuativo della Direttiva Europea 2881 del 23/10/2024 (all. 2), che richiede espressamente la collocazione di stazioni di rilevamento della qualità dell'aria in prossimità di porti ed aeroporti. Appare peraltro evidente che il dispositivo messo a disposizione dall'AdSP nelle more della collocazione di una centralina Arpat debba comunque possedere requisiti adeguati al rilevamento di inquinanti tossici per la popolazione residente. Ciò sotto i seguenti profili:
 - a. Ubicazione del dispositivo.

Le apparecchiature sono al momento posizionate in un'area adibita a parcheggio, limitrofa ma non "all'interno della zona residenziale più vicina", come richiesto dal punto h) dell'allegato IV della citata Direttiva Europea 2881.

Si chiede se siano già disponibili modelli di dispersione degli inquinanti, in modo da garantire che i rilevatori della qualità dell'aria (del dispositivo attuale e della futura centralina Arpat) operino effettivamente nella zona abitata di massima ricaduta delle polveri e dei gas tossici.
 - b. Protezione della strumentazione da agenti esterni.

Le centraline gestite da Arpat sono collocate in appositi apparati (c.d. "shelter") che non costituiscono un semplice contenitore, ma un sistema attivo che garantisce la stabilità termica, la protezione elettromagnetica, la continuità elettrica e l'integrità del campione d'aria prelevato.

Si chiede se anche l'apparecchiatura messa a disposizione dall'AdSP verrà protetta attraverso il suddetto apparato.
 - c. Effettuazione dei controlli di qualità di secondo livello.

Le centraline gestite da Arpat sono sottoposte alle verifiche periodiche della strumentazione previste a tutela del mantenimento nel tempo della qualità del dato secondo le indicazioni dalle Linee Guida ISPRA 108_2014QA_QC che recepisce nel nostro ordinamento la precedente Direttiva Europea n° 50 del 2008, tuttora in vigore (all.3, in particolare nelle varie e articolate prescrizioni elencate nel capitolo 6 "Criteri per la predisposizione di procedure per l'assicurazione e il controllo di qualità").

Si chiede se anche l'apparecchiatura messa a disposizione dall'AdSP verrà sottoposta alle stesse procedure di controllo periodico.
 - d. Trasparenza e pubblicità dei dati rilevati.

Le centraline gestite da Arpat producono dati (medie orarie, giornaliere, valori massimi ecc.) che vengono messi a disposizione della cittadinanza in tempo reale e/o entro il giorno successivo al rilevamento.

Premesso che il dispositivo risulta già in funzione da alcuni giorni, si chiede quale sia l'indirizzo informatico al quale la cittadinanza possa reperire i dati delle rilevazioni effettuate.

A questo proposito e a beneficio della dovuta trasparenza (in forza del punto 22-05 della DICHIARAZIONE AMBIENTALE 2021-2024-AGGIORNAMENTO 2023 redatta dall'AdSP, all.4) si torna a chiedere l'accesso alle informazioni sulla qualità

dell'aria contenute sulla piattaforma MONI.C.A., citata nel documento di cui sopra. Si segnala infatti che questa Associazione non sta ricevendo riscontro alle varie richieste in merito, inviate via PEC a partire dal novembre scorso e, da ultimo, tramite richiesta di accesso agli atti del 7/2/26.

2. Funzionalità dell'infrastruttura cold ironing.

- a. Nei precedenti incontri sono emerse difficoltà che impediscono l'attivazione dell'infrastruttura entro il 2026. In merito alla questione, residua a parere di questa Associazione una serie di informazioni non ancora disponibili.
Si chiede la natura delle difficoltà incontrate (nell'ultimo incontro del Tavolo si era parlato anche della necessità di significative bonifiche del sottosuolo dell'ex centrale termoelettrica ENEL del Marzocco, da adibire a punto di prelievo della rete ad alta tensione) e sul cronoprogramma dei lavori.
- b. Auspicando che il ritardo sopra descritto non pregiudichi il finanziamento dell'opera su Livorno, si chiede conferma del fatto che i requisiti generali richiesti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza in ambito elettrificazione delle banchine ("completamento dei lavori di almeno 15 infrastrutture di cold ironing per fornire energia elettrica in almeno 10 porti" entro il marzo 2026) saranno comunque rispettati a livello nazionale.
- c. La mozione consiliare richiedeva espressamente l'entità, anche complessiva, delle navi che normalmente scalano a Livorno e sarebbero state in grado di connettersi alla prevista data del giugno 2026.
Si chiede un aggiornamento di questa informazione in considerazione del fatto che il ritardo nell'attivazione del cold ironing da una parte agevola gli armatori ad adeguare per tempo il naviglio, dall'altra rende ancora più urgente per la popolazione una effettiva utilizzazione delle banchine elettrificate.
- d. In relazione a quest'ultimo aspetto, sono state condotte delle ricerche per appurare il numero e la durata dello stazionamento in banchina dei traghetti, che sostano più brevemente in porto rispetto ad altre imbarcazioni. Prendendo a campione un mese (dal 14/6 al 14/7 2025, per un totale di 265 soste complessive) è emerso che gli ormeggi dei traghetti/RO-RO pax più frequenti e più vicini all'abitato hanno una durata media compresa fra le 2 ore e 38 minuti e le 4 ore e 18 minuti.
Si chiede conferma, alla luce di alcune informazioni acquisite in merito alla non breve durata delle operazioni di allaccio e disconnessione dei cavi di tensione e delle procedure di spegnimento dei motori di bordo in condizioni di sicurezza, che effettivamente i traghetti/RO-RO pax saranno nelle condizioni di fruire dell'elettrificazione delle banchine nell'arco della sosta.

3. Effettuazione di controlli "a camino", anche a distanza.

- a. da verifiche effettuate anche tramite organismi internazionali, risulta che controlli a distanza vengono compiuti in varie realtà europee. A conferma di ciò, nelle Osservazioni recentemente formulate all'Autorità di Regolazione dei Trasporti nell'ambito della consultazione nel procedimento di revisione della delibera n. 22/2019 (bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto

marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole) l'Associazione Cittadini per l'Aria, anche in rappresentanza dei vari comitati portuali con cui interagisce, ha auspicato l'attivazione anche nei porti italiani di "sistemi di monitoraggio da remoto (droni ecc.), come avviene già da tempo in altri paesi europei (Francia - Marsiglia/Svezia - Goteborg/Germania - Wedel (Hamburg), Bremerhaven, Kiel, Rostock/Paesi Bassi-Rotterdam)".

Si chiede pertanto quali approfondimenti e misure intenda valutare la Direzione Marittima di Livorno per avviare analoghe prassi virtuose, anche alla luce della recente entrata del Mediterraneo in Area SECA.

Restiamo in attesa di gentili riscontri al fine di una definitiva chiarificazione della situazione in essere in questa fase.

Con i migliori saluti,

ASSOCIAZIONE LIVORNO PORTO PULITO APS

Il Presidente
Luca Ribecchini

