

La Città invisibile

LIVORNO un ecosistema in estinzione?



prefazione di
Valerio Gennaro

Antonio Fiorentino - Maurizio Marchi
Tiziana Nadalutti - Luca Ribechini


perUnaltracittà

La Città invisibile

LIVORNO
un ecosistema
in estinzione?

prefazione di
Valerio Gennaro

Antonio Fiorentino
Maurizio Marchi
Tiziana Nadalutti
Luca Ribechini



Edizioni perUnaltracittà
www.perunaltracitta.org

Edizioni perUnaltracittà
via degli Artisti, 8/a - 50132 Firenze
www.perunaltracitta.org

Licenza Creative Commons:
Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo
CC BY-NC-SA 3.0
Finito di stampare nel mese di aprile 2023

INDICE

Prefazione	p. 7
Il SIN di Livorno bomba ecologica dell'alto Tirreno	p. 9
A Livorno abitanti e lavoratori si battono per un porto pulito e sicuro	p. 13
Perché a Livorno politica e imprese sottovalutano il rischio industriale e ambientale?	p. 17
Petrolchimico di Livorno: la colpevole congiura del silenzio e dell'inerzia	p. 22
Pisa, Livorno e il patto del cacciucco (indigesto)	p. 26
Livorno e Collesalvetti: perché si muore di più	p. 30
Porto di Livorno: la visione "ambientale" del sindaco	p. 36
SIN Livorno: ambiente avvelenato ma invisibile alla politica	p. 40
Nel SIN di Livorno ci si ammala e si muore di più: ora lo dice anche il 6° Rapporto Sentieri del Ministero della salute	p. 43
Darsena Europa: il gigante di cemento che si mangia il litorale	p. 49

Prefazione

Valerio Gennaro

Ritengo che questo lavoro sia un ottimo esempio di partecipazione autonoma della *cittadinanza attiva* alla vita della comunità, un documento esemplare che testimonia quanto si possa fare unendo competenza tecnica e passione per il bene comune. Rappresenta inoltre un efficace modello di analisi ed informazione che dovrebbe essere utilizzato anche in molte altre parti d'Italia: dal Piemonte alla Sicilia, passando naturalmente per la Liguria in cui vivo, serve unire le forze per contrastare il dilagante e cinico *pensiero neoliberaista*.

Purtroppo dobbiamo constatare la strutturale carenza dei dati statistici e il grave ritardo della loro pubblicazione. Siamo costretti a contare le vittime ma siamo anche impotenti di fronte alla prevenzione del rischio sanitario. Recentemente è stato pubblicato il Sesto Rapporto Sentieri, alcune evidenze erano già note in termini di danno all'ambiente e alla salute sin dal Rapporto del 2011*. Ci si chiede come mai i dati scientifici ed epidemiologici già accertati non vengano poi utilizzati come una "stella polare" per la politica, nei suoi aspetti sanitari, ambientali e sociali. Siamo di fronte ad un indubbio deficit di sistema! Cosa possiamo fare perché ciò non si ripeta?

La risposta dovrebbe nascere da una politica con la "P" maiuscola, una Politica sanitaria, sociale e ambientale che abbia a cuore il *bene comune*. I dati ci sono e sono anche aggiornati, la loro elaborazione statistica e la loro divulgazione può essere realizzata in tempi ragionevoli. Questo è un dovere dei *sindaci*. Hanno lo strumento dei testi unici che individua i diritti e i doveri della loro funzione, non ultimo quello di essere l'autorità sanitaria locale di riferimento. Ma in molti casi, ne sembrano inconsapevoli e chi glielo ricorda viene ignorato o tacciato di essere sterilmente polemico. Possono inoltre concedere l'autorizzazione alle emissioni se non risultano problematiche, ma possono anche interromperle.

La realtà è che troppo spesso i *sindaci* indirizzano la loro attenzione altrove, preferendo lavorare con chi garantisce gli affari ma non il benessere collettivo. Il ruolo della *cittadinanza attiva* (senza conflitti di interesse) è fondamentale. L'assenza di questa componente critica è usata dalla politica per far prevalere la voce del più

forte e non applicare neppure le leggi che in realtà ci sono. Cosa possono fare gli abitanti? Sono costretti ad occuparsi di tutto. Devono tenere d'occhio il manovratore in maniera civile, responsabile, costante. Non si può più delegare, sapendo anche che il personale politico oggi è fuori controllo: non sempre è all'altezza dei propri compiti per insipienza congenita o addirittura perché tradisce consapevolmente le proprie responsabilità.

Controllo, vigilanza e coordinamento devono essere le attitudini della popolazione coinvolta. I vari gruppi di cittadini, competenti nel settore ambiente, salute e informazione, devono coordinarsi per risultare più efficaci, supportati anche da un gruppo legale per far rispettare la legge. Che sia chiaro, fare danni alla salute è un reato, bisogna ricordarlo.

Questo opuscolo è efficace anche perché sottolinea i limiti delle elaborazioni statistiche a nostra disposizione: non solo i dati pubblicati sono superati, ma, riferendosi all'intero territorio comunale, non permettono di localizzare le zone o i quartieri maggiormente colpiti dalle criticità ambientali e sanitarie.

Sarebbero quindi indispensabili *studi microgeografici* sia dal punto di vista sanitario che da quello dell'esposizione alla "chimica". Nei vari quartieri di Livorno e Collesalvetti dovrebbe essere disponibile il *referto epidemiologico* che consentirebbe di localizzare sul territorio le differenze dello stato di salute in prossimità delle fonti inquinanti. Non si può parlare di nuovi impianti industriali, di Bioraffinerie, di nuove e gigantesche piattaforme logistiche del porto (*Darsena Europa*) se prima non si controlla quale sia il profilo di salute della popolazione.

Abbiamo bisogno di tanti contributi come questo opuscolo, per cercare di ricondurre la politica al rispetto delle proprie responsabilità di tutela e salvaguardia dell'ambiente, della salute e del benessere sociale.

* *Il Rapporto Sentieri pubblicato nel 2011 evidenzia nel periodo 1995–2002 un eccesso medio di mortalità delle donne, per tutte le patologie, del 3% (compreso tra 1% e 5%), pari a 258 decessi in più (32 decessi per anno) rispetto al numero atteso. Per gli uomini non sono segnalati eccessi statisticamente significativi*

Il SIN di Livorno bomba ecologica dell'alto Tirreno

Maurizio Marchi – Antonio Fiorentino

Le aree industriali e portuali di Livorno e Collesalvetti sono tra le più inquinate d'Italia se non del Mediterraneo e da tempo sono state inserite tra i Siti di Interesse Nazionale (SIN), ossia quelle porzioni del territorio nazionale di particolare pregio ambientale, caratterizzate da un "elevato rischio sanitario ed ecologico".

A partire dal 1998 sono stati individuati ben 42 SIN, tra cui quelli di Taranto, Gela, Piombino, Priolo, Porto Marghera, e tanti altri, tali da configurare una preoccupante mappa dei veleni d'Italia, sempre più diffusi e pericolosi ma, il più delle volte, dimenticati dalle autorità governative e locali.

L'istituzione dei SIN ha certamente permesso di ricostruire i fenomeni di contaminazione a carico delle matrici ambientali in modo da ottenere le informazioni adeguate alla messa in sicurezza e alla bonifica del sito stesso. Questa è finalizzata a ridurre, in modo significativo, le sorgenti e le emissioni inquinanti, a trattare o rimuovere i volumi contaminati, a garantire il ripristino ambientale e la tutela della salute umana.

Il problema è che alle iniziali buone intenzioni non abbia fatto seguito l'attuazione delle bonifiche necessarie. In nessun SIN queste sono state portate a termine. La percentuale di aree con il procedimento concluso è una minima parte, pari solo al 16% della superficie totale dei terreni e al 12% della superficie delle acque sotterranee.

In questo quadro così desolante il SIN di Livorno, a più di venti anni dalla sua istituzione, si distingue in peggio per non aver visto completare nessun intervento di bonifica, sia del suolo che del sottosuolo che delle acque sotterranee. Anzi, la superficie sottoposta a tutela è passata dagli iniziali 2.024 ettari del 2003 (di cui 1.433 marini e 509 di terra) ai 776 del 2014 (di cui 570 marini e 206 di terra), agli attuali 206 ettari (solo di terra). Eppure il carico di inquinanti presente nelle aree escluse era ben noto, come anche che queste non fossero state oggetto di interventi di bonifica. E allora perché sono state escluse dal SIN? Semplicemente perché queste coincidevano proprio con le aree marine dove era previsto lo sconosciuto progetto della Darsena Europa. Dovevano essere sacrificate

perché la precedente perimetrazione non avrebbe permesso gli scavi dei fondali e la colata di cemento della nuova piattaforma portuale.

La riduzione della superficie del SIN è stata insistentemente sollecitata dalla Regione Toscana, che, a partire dal 2013, presidente Enrico Rossi, aveva avanzato al Ministero dell’Ambiente la richiesta, con motivazioni molto vaghe, di derubricare tutte le aree marino costiere, in vista del successivo progetto infrastrutturale. Il decreto del Ministero dell’Ambiente del 2014 non asseconda in toto le richieste regionali continuando a inserire nel SIN le aree a mare che “dalle indagini di caratterizzazione eseguite da ICRAM, non sono risultate sotto i valori di riferimento”, ossia queste erano ancora inquinate. La piattaforma logistica sarebbe stata dunque irrealizzabile. Ma come ben sappiamo, i grandi cantieri infrastrutturali e gli interessi che li muovono, non ammettono incertezze e ripensamenti.

Successivamente la Regione torna alla carica sottolineando che l’esclusione dell’area marina dal sito sia un “elemento indispensabile alla procedura di affidamento delle opere foranee e dragaggi con destinazione dei sedimenti a ripascimento in aree marine interessate da erosione costiera”. E infatti, tra mille polemiche, cozze pericolosamente inquinate ma poi tornate nella norma, campagne di indagine ripetute e nonostante i dubbi e le avvertenze prospettate sia dall’Istituto Superiore di Sanita che dal CNR-IAS, il decreto di ripermetrazione del 2021 stralcia le aree a mare del SIN facendo esultare gli amministratori locali.

Le aree marine che ICRAM nel decreto del 2014 aveva dichiarato contaminate ben oltre i valori di legge, solo sette anni dopo, pur non essendo state oggetto di alcun trattamento di bonifica, hanno visto miracolosamente scendere i valori soglia degli inquinanti. Come è stato possibile? Non spetta a noi rispondere.

Sappiamo solo che il decreto del Ministero del 2021 accoglie il repentino cambiamento ed esclude le aree marino costiere dal SIN e le apre alla grande opera della Darsena Europa, su cui avremo modo di tornare in seguito. In maniera sconsiderata quindi gli ambiti esclusi dalla iniziale perimetrazione del 2003 sono stati dichiarati non contaminati e derubricati in Aree SIR (Siti di Interesse Regionale) sotto il diretto controllo della Regione Toscana, non per questo più sicuro ed efficace di quello ministeriale. Ed è proprio in quelle aree marine che in questi mesi si celebra il gigantismo infrastrutturale della Darsena Europa e dei relativi collegamenti ferro-

viari con l'Alta Velocità nazionale e addirittura con i Corridoi infrastrutturali europei, progetto da più parti contestato visto l'ingente impatto ambientale e finanziario delle opere previste.

Le opportunità di risanamento ambientale e di riduzione del danno sanitario sono state completamente disattese in nome di una perversa logica dello sviluppo "costi quel che costi", cui la politica non si sottrae, inebriata da faraonici progetti ormai vecchi, obsoleti, antistorici, che le nuove condizioni climatiche e ambientali stanno dimostrando del tutto improponibili e distruttivi. A distanza di vent'anni dalla sua istituzione, dobbiamo constatare da un lato lo smantellamento degli ambiti di intervento delle bonifiche (area portuale compresa) mentre, dall'altro, tradendo gli assunti iniziali di istituzione dei SIN, che nessuna operazione di bonifica sia mai stata avviata e men che mai portata a termine!

È inevitabile che le condizioni sanitarie stiano peggiorando, che la popolazione locale si ammali e contragga patologie tumorali al di sopra della media regionale mentre i responsabili delle politiche territoriali e ambientali inspiegabilmente stanno a guardare. Nella totale assenza di iniziative concrete questi si perdono nella definizione di bozze di accordi che dovranno poi essere esaminati, valutati, approvati, verificati, variati e nuovamente valutati, e così via all'infinito, nella totale inconsistenza dell'azione amministrativa a tutela della salute pubblica e a difesa delle condizioni di lavoro, attualmente molto pericolose e nocive.

2 settembre 2022

A Livorno abitanti e lavoratori si battono per un porto pulito e sicuro

Luca Ribechini

Immaginatevi un piazzale colmo di automobili parcheggiate. 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 serva 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 presidi 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.

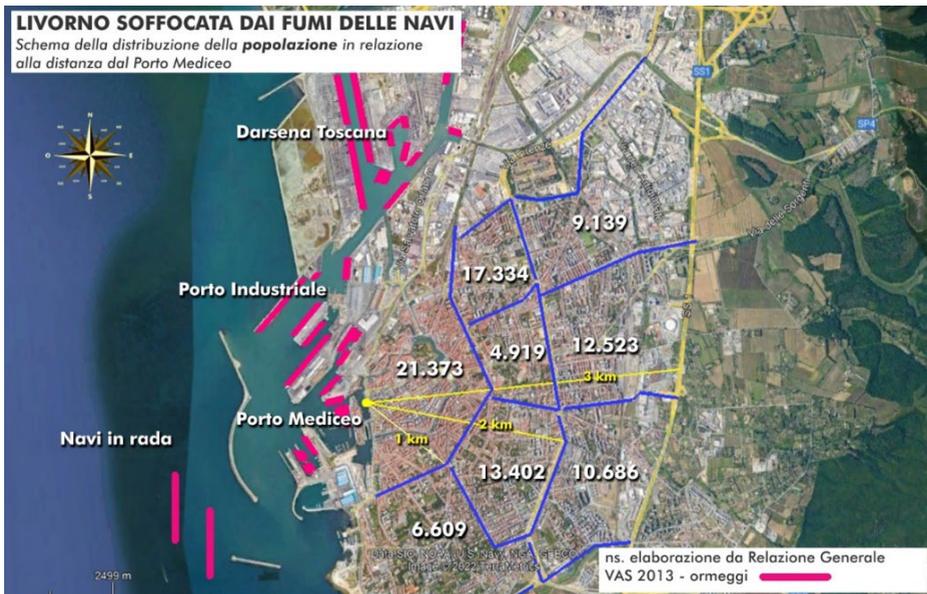
“Servono più autisti di pullman” è infatti il mantra dei gestori del business, stupiti e soddisfatti del boom inaspettato del settore (+30% rispetto agli anni pre-covid) “ma non li troviamo perché qui c'è da lavorare anche il sabato e la domenica”. Insomma, nella visione che impera nel patinato mondo 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 esplose 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.

19 settembre 2022

LIVORNO SOFFOCATA DAI FUMI DELLE NAVI

Schema della distribuzione della **popolazione** in relazione alla distanza dal Porto Mediceo



Perché a Livorno politica e imprese sottovalutano il rischio industriale e ambientale?

Maurizio Marchi - Antonio Fiorentino

Il SIN di Livorno, uno dei più compromessi in Italia da un punto di vista ambientale e sanitario, attualmente non è al centro delle necessarie politiche attive di risanamento e riconversione. Al contrario, prevale un atteggiamento di *downsizing*, di sottovalutazione, di ridimensionamento al ribasso dell'attenzione che una polveriera industriale ed ecologica di questa entità dovrebbe richiedere.

La recente riduzione dell'area del SIN, come è stato già detto, ne è una evidente conferma, e ad oggi, dopo vent'anni di istituzione del sito, nessuna bonifica è stata attuata: il dato peggiore tra i SIN toscani. E' realmente un quadro desolante che si ritorce contro le popolazioni locali sia dal punto di vista ambientale che sanitario. Aree oggetto di risanamento, come per incanto, risultano ora non contaminate. Miracolo della "deperimetrazione" amministrativa, sollecitata dalla Regione Toscana e confermata dal Ministero della Transizione ecologica, enti che sempre più si caratterizzano per una singolare interpretazione della "transizione", opposta a quella ecologica, da tutti auspicata.

La nuova perimetrazione del SIN comprende quindi solo due fonti di inquinamento: la raffineria ENI e l'ex Centrale ENEL. Il Porto, industriale e civile, e le altre aree industriali, comprese quelle a mare, sono state derubricate.

Degli impatti della raffineria ci occuperemo in una prossima scheda, vista la grandezza dell'impianto e i problemi legati alla sicurezza, alla salute dei lavoratori e della popolazione insediata. In particolare, la condizione degli abitanti di Stagno, a ridosso dell'ENI, è insostenibile. Potrebbe essere paragonata a quanto avviene nel quartiere Tamburi di Taranto, uno dei più inquinati d'Europa: incidenti, presenza di discariche abusive, incendi, elevato rischio sanitario, mortalità prematura e incidenti letali sul lavoro, sono l'ordinario repertorio di una impressionante condizione residenziale ed esistenziale.

In realtà, le fonti di inquinamento e rischio che concorrono a offuscare il quadro livornese sono numerose. Spicca su tutte l'inceneritore, che da oltre 35 anni brucia rifiuti indifferenziati in mezzo

ai quartieri nord di Livorno. Sono trattate circa 70 mila tonnellate/anno di rifiuti, dei quali la maggior parte proviene da fuori provincia e Ambito di riferimento. Nonostante la prossima scadenza dell’Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) e la conseguente necessaria chiusura, anche perché si tratta di un vecchio impianto che non soddisfa le minime condizioni di sicurezza ambientale, la Regione Toscana ne ha posticipato la dismissione al 2027. Quali sono le motivazioni e le garanzie che accompagnerebbero questo avventato ripensamento?

Nell’area portuale operano gli impianti della Rhodia Italia (Solvay dal 2011), con le sue massicce emissioni di polveri e ossidi di azoto, della Novaol – Masol per la produzione di carburanti da olio di palma (il fantomatico biodiesel), inserita nell’elenco delle industrie a rischio incidente rilevante, della Trinseo (produzione di gomma sintetica, ex Dow Chemical) acquistata nel 2016 dal gruppo Sintemar/Grimaldi.

Gli impianti di stoccaggio sono numerosi. Per la pericolosità delle sostanze trattate si segnalano: la Toscopetrol s.p.a. per quanto riguarda il trattamento di sostanze bituminose; la Livorno LNG Terminal S.p.A, che dovrebbe realizzare nell’area portuale un deposito di GNL (metano liquefatto), che ha già sollevato numerose critiche e preoccupazioni visto che non è possibile escludere del tutto il rischio di esplosione del deposito, pericolosamente a ridosso dei quartieri San Marco e Venezia; la Laviosa Maritime, che si occupa di Chimica Mineraria e della gestione dei depositi costieri di acido solforico (12.200 ton. nel 2020) e idrocarburi alchilici (940 tonn. nel 2020), pericolosamente trasportati su ferrovia e autostrade.

Nell’area portuale si concentrano alcune aziende di stoccaggio di prodotti petroliferi altamente infiammabili ed esplosivi. Queste, non a caso sono inserite nell’elenco degli impianti a “rischio incidente elevato” (Direttiva Seveso). Si tratta della Costieri D’Alesio spa; della Neri Depositi Costieri spa, dove già nel 2018 è esploso un serbatoio provocando la morte di due operai (una recente visita ispettiva ha dichiarato non conformi alcuni impianti che dovranno essere adeguati); della Costiero Gas Livorno che gestisce uno dei più grandi depositi di GPL d’Italia e della Depositi Costieri del Tirreno, sempre del gruppo Neri. Queste strutture sono pericolosamente a ridosso l’una dell’altra a tal punto da non poter escludere l’effetto domino degli incidenti.

Come se non bastasse, questi impianti sono continuamente sorvolati, a bassa quota, dai numerosi aerei civili e militari che ogni giorno atterrano all'aeroporto di Pisa, distante solo pochi chilometri. I voli sono in costante aumento e il rischio di incidente aereo è molto concreto. Non vogliamo immaginare quali conseguenze spaventose potrebbe comportare. La richiesta da parte di associazioni del divieto di sorvolo ovviamente non è stata neanche presa in considerazione. Non dimentichiamo che i sorvoli riguardano sia i depositi top secret di Camp Darby che i 900 metri cubi di depositi radioattivi del Reattore Nucleare, ormai spento, di San Piero a Grado sul litorale pisano.

Nella zona nord di Livorno, insistono anche due aziende che trattano rifiuti speciali, Lonzi s.r.l. e RA.RI., da anni al centro di indagini della Magistratura per gravi illeciti ambientali, e non solo. Leggiamo sul sito di Potere al Popolo di Livorno: “i vertici della Ra.Ri. sono indagati dalla Direzione Distrettuale Antimafia di Firenze nell'inchiesta Dangerous Trash per vari reati, tra i quali spicca l'associazione per delinquere finalizzata al traffico di rifiuti, ricordiamo tutti la terribile telefonata in cui si diceva che poco importava se sarebbero morti dei bambini”.

Numerose perplessità, non del tutto diradate, ha suscitato l'acquisto della Ra.Ri. da parte della IREOS spa, citata nella Relazione del 2016 della Direzione Nazionale Antimafia, cui è stato garantito il rinnovo delle autorizzazioni amministrative della precedente gestione. Da segnalare i frequenti incendi, più o meno accidentali, che hanno accompagnato le attività di queste aziende.

A 22 km dalla costa incombe la presenza del rigassificatore OLT di GNL (Gas Naturale Liquefatto – Metano), che costa allo Stato, ogni anno, circa 100 milioni di euro di incentivi. Attualmente scarica all'incirca una nave a settimana, in arrivo, con il beneplacito della Regione, l'aumento a 122 navi metaniere. Inascoltate le denunce relative alla intrinseca pericolosità di questi impianti, addirittura ora se ne vorrebbe aggiungere un altro a Piombino. Regione Toscana e Governo centrale, condizionati dalle pressioni delle lobby petrolifere, partecipano a questa folle corsa all'accaparramento del metano, fonte solo di ingenti extraprofiti delle compagnie petrolifere, di impoverimento di tante famiglie e di numerose attività economiche, di colpevole ritardo dell'abbandono delle fonti energetiche fossili.

Le ricadute ambientali e sanitarie delle attività industriali e portuali coinvolgono tutta la città, se non tutta l'area del litorale pisano/livornese. L'intero ecosistema è in sofferenza, tutte le matrici ambientali sono inquinate ben oltre la soglia di tolleranza, in grave ritardo l'analisi epidemiologica delle popolazioni locali. Sconosciuto il calcolo del rischio cumulativo associato a più specie chimiche inquinanti e a più modalità di esposizione.

Purtroppo dobbiamo constatare l'inerzia, se non l'ignavia della politica, locale e centrale, sempre più attenta alle sollecitazioni delle compagnie petrolifere e di navigazione mentre la condizione dell'intero ecosistema è destinata ad incancrenirsi sempre di più.

I quartieri in grande sofferenza sono proprio quelli a ridosso delle aree industriali e portuali che abbiamo descritto, un arco residenziale che dal Quartiere Venezia/Centro si estende ai quartieri più popolari a nord della città, quali San Marco, Shangay, Corea, Le Sorgenti e Stagno (Collesalvetti), per un totale di circa 30.000 residenti (al 2017).

Le bonifiche non possono più essere procrastinate, la riconversione del modello energetico fossile, che non ha futuro, anzi letteralmente lo brucia, non può più attendere.

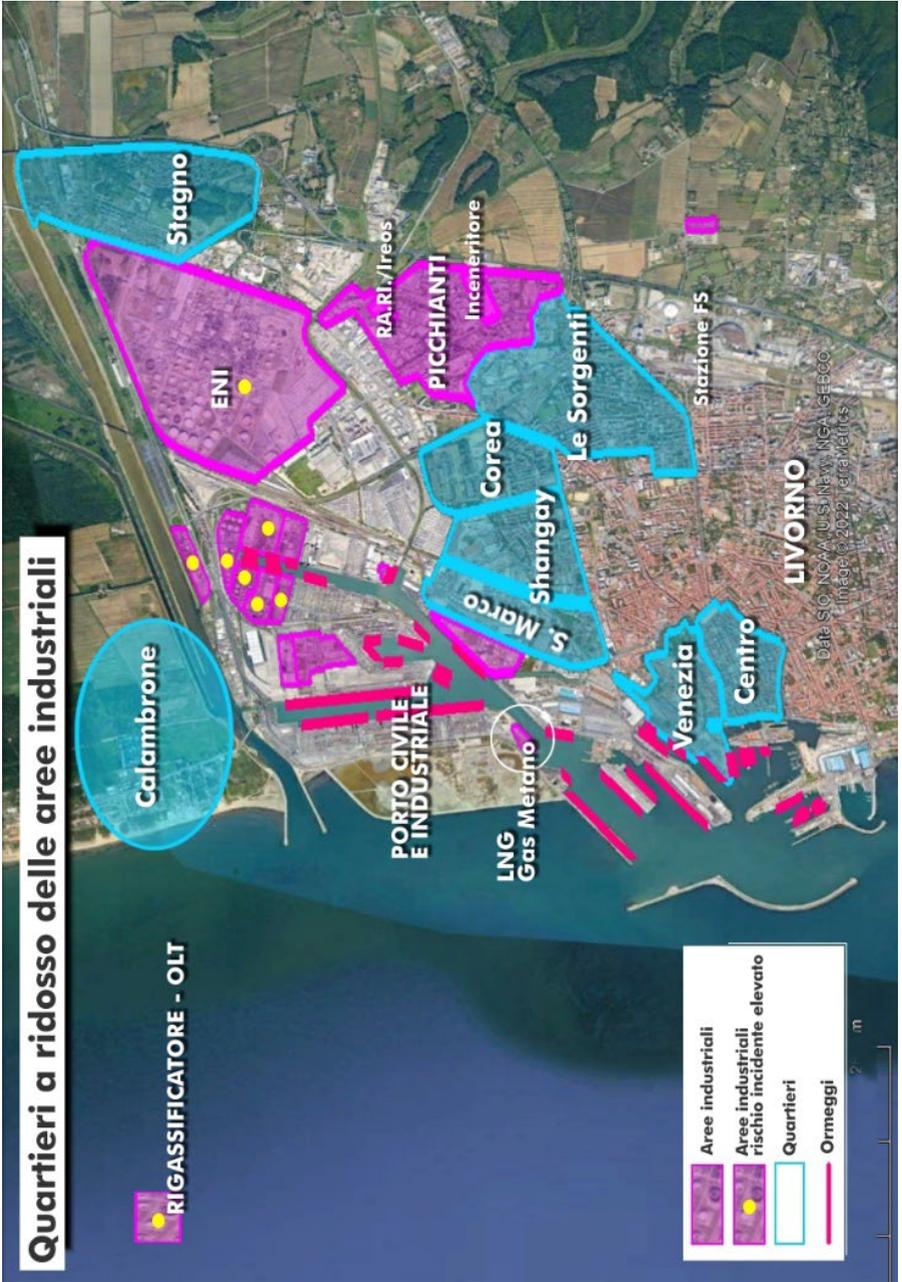
Non è un caso che in questi anni la popolazione locale e i lavoratori sperimentino nuove forme di organizzazione, di lotta, di denuncia dei tanti rinvii, delle innumerevoli omissioni, delle colpevoli inadempienze sia delle autorità politiche che delle imprese. Si mobilitano affinché non siano più minacciati da sconsiderate politiche industriali e urbane, affinché sia rispettato il loro diritto alla salute e alla sicurezza, affinché Livorno non sia più la discarica dei veleni della Toscana.

29 settembre 2022



Quartieri a rischio delle aree industriali

 RIGASSIFICATORE - OLT



Petrolchimico di Livorno: la colpevole congiura del silenzio e dell'inerzia

Maurizio Marchi - Antonio Fiorentino

“Abitare vicino alla raffineria ENI di Livorno è come stare attorno al cratere di un vulcano in continua e imprevedibile eruzione. È una non vita, è come negare il diritto alla buona vita e alla salute. Molto presto andremo via da questo posto. Nessuno ci ascolta!”.

Come non allarmarsi di fronte alle accorate dichiarazioni di questa donna che vive a ridosso della raffineria e i cui figli frequentano la scuola media a soli 250 metri dalla recinzione dell'impianto petrolifero? Se decidono poi di valersi delle attrezzature del locale impianto sportivo, scoprono che è stato costruito su di una discarica abusiva, a lungo utilizzata e mai notata da chi avrebbe dovuto vigilare sulla integrità del territorio. Questi ragazzi si trovano a respirare non solo i miasmi della raffineria ma anche quelli liberati dalle sostanze sepolte sotto la pista ciclabile, sostanze con cui potrebbero anche venire a contatto.

Non è la solita denuncia di una qualsiasi discarica abusiva. In questa area, di quasi 5 ettari, è concentrato un mix di veleni chimici, tossici e cancerogeni, da far impallidire chiunque: si va dagli idrocarburi pesanti agli idrocarburi policiclici aromatici (i famigerati IPA tra cui il benzo(α)pirene), ai pesticidi, ai metalli pesanti (arsenico, cadmio, cobalto, rame, zinco), sino ad alcune ecoballe di amianto, abbandonate e lasciate incustodite. Come evidenziato dal piano di caratterizzazione dell'Arpat, sono stati ampiamente superati i valori limite (CSC) consentiti per legge sia nei terreni che nelle acque sotterranee!

Come è stato possibile tutto ciò? Ovviamente non è una situazione isolata ma è la condizione generalizzata che coinvolge sia i lavoratori del petrolchimico che le popolazioni che vi si affacciano, da Calambrone a Stagno, ai quartieri nord di Livorno sino a quelli a ridosso del porto turistico e commerciale. È l'intero ecosistema del litorale pisano livornese ad essere profondamente segnato e compromesso, a tal punto da dover temere un collasso senza precedenti. Tentare di vivere nei dintorni del cratere vuol dire anche fare i conti con le continue turbolenze degli impianti dell'intero polo petrolchimico: esplosioni di forni; fughe di sostanze pericolose che intossi-

cano l'aria; rumori, fischi e boati molto spesso h24; incendi e pericolosa diffusione di fumi e particolato fine; dispersione nelle acque superficiali e sotterranee di metalli e idrocarburi; continui cattivi odori (le maleodoranze) che prendono alla gola e impediscono di respirare. Non ultima, la presenza, fastidiosa e pericolosa, della torcia della raffineria, lingua di fuoco di un drago petrolchimico che mai si spegne e tutto affumica.

Non deve meravigliare quindi, come documenteremo nei prossimi articoli, che in quest'area, e in tutto il SIN livornese, il tasso di mortalità totale è maggiore di quello medio regionale, da attribuire soprattutto a tutti i tumori maligni. Maggiore della media regionale sono sia il tasso di mortalità nella fascia di età fino a 19 anni che le malformazioni congenite neonatali, addirittura maggiori di quelle riscontrate a Taranto.

Perseguire le responsabilità è quasi impossibile, politici e imprenditori si nascondono dietro la presunta impossibilità di dimostrare il nesso diretto di causalità degli eventi. Questa è la foglia di fico che garantisce l'impunità di controllori reticenti e inadempienti e di imprese avvelenatrici.

I 180 ettari dell'impianto sono comunque la punta visibile dell'immenso iceberg sotterraneo costituito dalla ragnatela di tubazioni, oleodotti, scarichi che, partendo dal porto industriale di Livorno, si diffonde ai depositi costieri e arriva anche al Deposito di Calenzano, attraversando gran parte della Toscana centro settentrionale. Le indagini di caratterizzazione del sito hanno evidenziato il grave inquinamento nei terreni, nelle acque di falda e nei sedimenti delle aree marino-costiere.

Nonostante l'istituzione di una commissione parlamentare d'inchiesta successiva all'alluvione del 2017, le numerose conferenze dei servizi, le decisorie, gli accordi di programma, nessun intervento di bonifica è stato sinora attuato.

Come se non bastasse, in questi giorni Eni, Regione Toscana e Sindaci di Livorno e Collesalveti hanno annunciato in pompa magna la possibile realizzazione, nell'area del petrolchimico livornese, di una "bio-raffineria". Qui di bio non c'è proprio niente. Pur partendo da scarti vegetali e da oli usati, il combustibile prodotto, semplificando moltissimo, consiste in una sorta di diesel paraffinico composto da una miscela di idrocarburi pesanti, ossia con più

di venti atomi di Carbonio (C_{20}), niente affatto diversi dai combustibili fossili inquinanti e climalteranti di cui vorremmo e dovremmo liberarci al più presto.

Inoltre, non è ancora chiaro cosa accadrebbe al precedente accordo per la realizzazione di un gassificatore che dovrebbe trattare 200.000 tonnellate di plastica “*non altrimenti riciclabile*” e di rifiuto indifferenziato (CSS) per produrre metanolo (H_3C-OH).

Si tratta di impianti ormai nati vecchi, senza una prospettiva di lunga durata perché nel giro di un decennio il numero dei veicoli con il motore a scoppio dovrebbe essere destinato a diminuire drasticamente, se non a scomparire.

Perché non investire nella rinascita di questi territori? Le famiglie di Stagno, e non solo loro, da più di un ventennio stanno aspettando la bonifica delle acque e dei suoli e la graduale dismissione di un impianto obsoleto, che non potrà mai garantire soddisfacenti e duraturi livelli occupazionali. La conversione ecologica degli investimenti è sempre più una necessità ineludibile.

Hanno ragioni da vendere i comitati locali che chiedono di fermare la “bio-raffineria”, non solo perché fa riferimento a un modello industriale micidiale ma anche perché l’area dove è previsto l’impianto è già abbondantemente satura di veleni: la concentrazione del benzene (cancerogeno certo per l’uomo) è ormai alle stelle. Tutta la zona andrebbe immediatamente liberata e bonificata. È intollerabile che si continui ad esasperare una situazione già molto compromessa.

In questo contesto non è chiaro il ruolo giocato dalle amministrazioni locali che non sempre si attivano in difesa della sicurezza e della salute di lavoratori e cittadini. L’amministrazione di Livorno solo ora, dopo 21 anni dall’istituzione del SIN, si rende conto che le bonifiche non sono state avviate e, udite udite!, annuncia che sarà preparata, non si sa quando, una bozza di accordo che poi dovrà essere concordata con la Regione per avviare un progetto di bonifica delle acque sotterranee che non si può proprio prevedere se e quando sarà attuato.

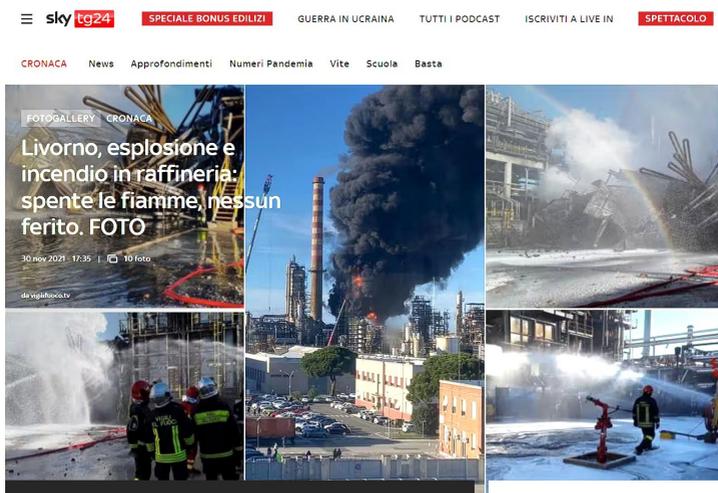
Quando si dice “menar il can per l’aia”! È lo stesso Ufficio Ambiente del comune a chiarire che comunque gli annunci non sono vani visto che potrebbero “dare un beneficio alle aziende già presenti, oltre che a rendere le aree più appetibili per aziende che volessero insediarsi sul territorio”. La salute dei cittadini è ormai scomparsa dal loro orizzonte.

Anche il sindaco di Collesalveti non è da meno quando, di fronte al disastro della pista ciclabile, assume una posizione attendista: “Siamo sotto il coordinamento dell’Arpat [...] attendiamo nuove indicazioni”; “non è detto che gli inquinanti trovati siano collegati a ENI”; “non è detto che le maleodoranze siano pericolose”, dimenticando che il sindaco è il responsabile della condizione di salute della popolazione del suo territorio e in questo senso dovrebbe sempre attivarsi.

Mentre le imprese moltiplicano i loro profitti (utile netto ENI nei primi sei mesi del 2022: + 7,4 miliardi di euro, + 672% rispetto allo stesso periodo del 2021), i soggetti pubblici tendono invece a minimizzare, rassicurare, si rimpallano le responsabilità, convocano riunioni come al solito inconcludenti nella speranza di tenere sotto controllo una situazione ormai incontenibile. Non sappiamo quanto questo muro di gomma potrà resistere di fronte agli scioperi e alle denunce dei lavoratori e alle numerose iniziative ed esposti dei cittadini, delle associazioni e dei gruppi politici locali, tutti uniti per non lasciarsi irretire dai ricatti di tipo occupazionale.

I soggetti che confliggono chiedono maggiori e dettagliati controlli dei processi produttivi all’interno di una prospettiva di conversione, in chiave ecologica e a parità di posti di lavoro, di questo modello industriale ed energetico. Esso è fondato sul saccheggio degli ecosistemi e sul disprezzo del diritto delle comunità locali alla salute, alla sicurezza e ad un lavoro protetto e ben retribuito.

18 ottobre 2022



Pisa, Livorno e il patto del cacciucco (indigesto)

Tiziana Nadalutti

Che Livorno e Pisa siano due Comuni confinanti lo sanno benissimo sia i livornesi, sia i pisani. Ma sembrerebbe che se lo ricordino quasi sempre e solo per ragioni campanilistiche. Quando a Pisa si parla dei comuni dell'area ci si riferisce esclusivamente a quelli "pisani", che appartengono cioè alla Provincia di Pisa. Mai, per lo meno negli ultimi trent'anni, ci sono stati tentativi di sviluppare sinergie tra le due città. Eppure hanno davvero molto in comune, a partire da una storia di secoli, per finire col sistema delle acque marine e in parte con quello delle acque dolci e di transizione, con tutto quello che questo significa sul piano ambientale.

Esemplare di quanto la distinzione tra le due città si sia approfondita e consolidata nel tempo è la presenza del porto con il polo industriale chimico da una parte mentre dall'altra, separata solo dallo scolmatore dell'Arno, c'è un litorale con un turismo rilevante, che si basa su un patrimonio ambientale ricco e in gran parte anche protetto, tanto importante che il Parco Naturale di Migliarino – San Rossore – Massaciuccoli ha chiesto e ottenuto un riconoscimento UNESCO che coinvolge anche Collesalveti, comune "alle spalle" di Livorno nell'entroterra; senza contare le Secche della Meloria, proprio davanti alla città labronica, anch'esse protette e gestite dallo stesso Parco

Da un punto territoriale, marino e ambientale la continuità è più che evidente, mentre da un punto di vista economico emerge un abisso. Non è quantomeno strano che il sistema delle acque e del territorio in condivisione sia di fatto in gran parte protetto, tranne praticamente nel caso di Livorno e in particolare della sua area portuale e industriale? Non sembra incredibile che due comuni confinanti abbiano uno sviluppo socioeconomico così diverso e che non si parlino?

La risposta a queste domande è sì in entrambi i casi e purtroppo, per chi si occupa di territorio, è anche una risposta abbastanza scontata, perché i confini amministrativi permettono facilmente agli attori che agiscono da una delle due parti di ignorare quanto avviene dall'altra.

La cittadinanza però vive sulla propria pelle le contraddizioni di questo modo di governare il territorio e non può più accettare che si continui così. Oggi, quelli che nessuno anche solo 10 anni

fa pensava potessero essere dei nodi, vengono ora al pettine: le maledoranze causate dall'area industriale di Livorno non sono semplicemente cattivi odori ma sono spia di un inquinamento che può avere molto evidentemente un impatto sulla vita delle persone che vi sono soggette e questo impatto non si attiene ai confini amministrativi. Cittadine e cittadini dei comuni dell'area hanno lo stesso interesse ad uscire da una condizione in cui il loro diritto alla salute, perché è di questo che si deve parlare innanzitutto, venga tutelato.

Allo stato attuale però ancora non sono disponibili dati sufficienti per una seria valutazione di quanto accade: a Pisa la coalizione Diritti in comune denuncia da tempo questo come un fatto grave, perché avere a disposizione un quadro conoscitivo completo è essenziale per capire come affrontare il problema, come è stato sottolineato con forza anche da ARPAT, chiamata a intervenire in commissione consiliare proprio da Diritti in comune.

Nella stessa sede l'Agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana ha chiarito esplicitamente servono risorse per condurre adeguate campagne di monitoraggio e che le amministrazioni comunali devono attivarsi nei confronti dei soggetti che hanno competenza sulla questione: è necessaria un'azione nei confronti della Regione, del Ministero dell'Ambiente e della capitaneria del porto di Livorno. I sindaci, in quanto responsabili della salute nei loro Comuni, dovrebbero agire di concerto per massimizzarne l'efficacia.

Senza contare che le loro azioni dovrebbero essere portate avanti anche nei confronti delle imprese che operano a Stagno; imprese che, come ancora una volta evidenziato da ARPAT, in certi casi non hanno un atteggiamento collaborativo. A maggior ragione serve un'azione politica forte: i comuni di Collesalveti e Livorno hanno lavorato di comune accordo e in sinergia con l'Agenzia per coinvolgere le aziende nelle azioni di valutazione dell'inquinamento prodotto dalle loro attività, ma anche su questo a Pisa l'amministrazione non ha dato risposte chiare né complete.

“Diritti in comune” ha continuato ad incalzare l'amministrazione dando sponda alle voci dei cittadini e delle cittadine. A settembre ha presentato una mozione in Consiglio comunale che – se approvata – impegna il Sindaco e la Giunta ad attivare i contatti con i Comuni di Collesalveti e Livorno per cominciare ad agire in sinergia al fine di superare le criticità, ad operare affinché venga aperto ufficialmente un confronto con tutti gli enti interessati e le realtà

potenzialmente responsabili delle maleodoranze, a promuovere una discussione pubblica approfondita e trasparente con la cittadinanza nei tre comuni, ad agire perché siano trovate le risorse perché vengano realizzate adeguate campagne di monitoraggio in tutte le aree interessate dalle emissioni. Non solo: nella mozione si chiede che venga organizzata una riunione congiunta delle commissioni competenti dei tre comuni per discutere lo stato dell'arte e le azioni da intraprendere per superare le criticità e tutelare l'ambiente, la qualità della vita e la salute delle persone interessate dall'impatto delle maleodoranze.

Questa mozione è stata presentata anche a Livorno e a Collesalvetti con gli stessi identici contenuti attraverso un lavoro, questo sì sinergico, delle opposizioni ai centrosinistra e al centrodestra che governano i tre comuni.

Per Buongiorno Livorno, La sinistra di Collesalvetti, Potere al Popolo Livorno, Rifondazione Comunista di Livorno e Pisa e per Una città in comune (Pisa) la strada da percorrere è chiara e la scelta di muoversi insieme è anche una scelta di metodo.

Ad oggi, il Consiglio comunale di Collesalvetti ha approvato all'unanimità la mozione, a Livorno e a Pisa deve ancora essere discussa. A Pisa abbiamo avuto anche un incontro con la Prefetta, cui abbiamo presentato un dossier e a cui abbiamo illustrato la situazione; ancora non sappiamo se un identico incontro richiesto alla Prefetta di Livorno si terrà.

Una cosa è chiara: per tutti noi l'economia di un territorio non può andare contro i diritti della sua cittadinanza né a detrimento di altri territori. Non è più accettabile che le nostre amministrazioni non si coordinino e non si decidano a dare una svolta a questa situazione: noi sosteniamo le cittadine e i cittadini che in questi anni si sono mossi per difendere la loro salute e qualità della vita e faremo ogni atto necessario a costruire un'azione comune tra i nostri territori per dare loro voce e per rendere nuovamente l'aria davvero respirabile.

A fronte del lavoro che stiamo facendo noi opposizioni, i sindacati di Firenze, Lucca, Pisa e Livorno portano avanti un cosiddetto "Patto del cacciucco" in cui si sono messi d'accordo per realizzare grandi opere più dannose che inutili, evitando di pestarsi i piedi tra loro.

Così è stato possibile per il sindaco di Pisa ritirare l'opposizione alla Darsena Europa e accettare, a compensazione, il ripascimento del litorale che subirà erosione a causa di quest'opera con i fanghi che saranno escavati nel porto di Livorno.

Una politica dal respiro cortissimo, che ci è stata gabbellata come cooperazione e che a Pisa e Livorno ha già dimostrato tutti i suoi limiti: infatti i fanghi, una volta analizzati, non sono risultati idonei all'uso per ripascere le spiagge.

Il fatto è che la sinergia per centrodestra e centrosinistra passa dalla speculazione e che le compensazioni sono per entrambi un ottimo mezzo per non affrontare le contraddizioni del loro modello di governo ed economico.

Occorre invece ribaltare i paradigmi, perché i limiti alle forme di sviluppo che abbiamo avuto sinora sono già stati ampiamente superati. Lavorare per i territori significa lavorare per garantire la conservazione e la riproduzione delle risorse naturali, delle specie e degli ecosistemi, del paesaggio. Significa mettere al centro i diritti delle persone che vivono ora e che vivranno in futuro. Significa che i territori devono cooperare.

8 novembre 2022



Livorno e Collesalveti: perché si muore di più

Maurizio Marchi – Antonio Fiorentino

Qual è lo stato di salute della popolazione e dei lavoratori del SIN di Livorno e Collesalveti?

Pessimo, visti i valori rilevati sia dallo Studio Sentieri (V° Rapporto – giugno 2019) del Ministero della Salute che dall'aggiornamento a cura del Co.Re.A.S. della Regione Toscana, pubblicato nel 2020 e cui qui faremo riferimento.

In questi ultimi anni (2014-2017) nei due comuni sono morte 422 persone in più rispetto ai decessi attesi, 118 decessi aggiuntivi per tutti i tipi di tumore. Ci sono stati 218 casi di mesotelioma pleurico in più rispetto alla media regionale prevista, le malformazioni neonatali eccedono di 174 casi. Emerge quindi, in estrema sintesi, una situazione di mortalità e di ospedalizzazione della popolazione in forte eccesso sul riferimento regionale, da mettere in relazione con il grave deterioramento delle condizioni di lavoro e delle componenti ambientali dell'area dovuto, in gran parte, alla presenza di attività industriali svolte spesso al di fuori di ogni controllo.

Non sono certo carenti le fonti di contaminazione: dal mostro petrolchimico, ai depositi costieri, alle attività industriali a questi collegate, al traffico navale del porto commerciale e industriale, alla presenza dell'inceneritore e di discariche più o meno dichiarate e autorizzate.

I dati della Regione, già vecchi di 5 anni, ci avvertono che nei due comuni di Livorno e Collesalveti si rischia la vita molto di più che nel resto della Regione, addirittura con un'intensità maggiore del 5% (8% secondo il Rapporto Sentieri). Vale a dire che tra il 2014 e il 2017 sono stati osservati 8.610 decessi totali rispetto agli 8.188 attesi su base media regionale. Come già detto, sono ben 422 le persone morte in più, oltre 100 morti l'anno. (tabella 1).

L'eccesso di mortalità riguarda tutti i tumori (+ 118 casi) e in particolare il mesotelioma maligno (+ 212% Uomini), associabile all'esposizione all'amianto, in passato usato nella cantieristica navale, nell'edilizia e nella metalmeccanica. Il SIN di Livorno e Collesalveti rappresenta l'area con la più alta frequenza assoluta di casi di mesotelioma maligno in Toscana, la cui incidenza è in continuo aumento.

Da segnalare inoltre gli eccessi di mortalità per infarto miocardico acuto (+ 85 casi), malattie infettive (+ 122 casi), per tumori maligni trachea, bronchi, polmoni (+ 25 casi), per le leucemie totali (240 casi osservati) e leucemie mieloidi in particolare (+ 18% Uomini), da mettere in relazione con l'esposizione al benzene di cui l'area è ormai satura (vedi tabella 1).

La letteratura scientifica segnala una possibile associazione delle cardiopatie ischemiche con l'inquinamento atmosferico da polveri sottili, PM 2,5 – PM 10, derivanti da fonti emissive diverse, non industriali e industriali, incluse le raffinerie e i fumi delle navi ormeggiate nel porto. Una nuova ricerca del Policlinico Gemelli conferma questa relazione anche in presenza di “coronarie sane”. Inoltre, recenti studi sostengono che la prolungata esposizione al PM 2,5 e agli inquinanti atmosferici in generale favorisce anche l'incidenza e la mortalità da Covid-19, la cui frequenza nel comune di Livorno si è collocata tra le più alte della Toscana. A confermarlo è anche l'epidemiologo Annibale Biggeri: “l'eccesso di mortalità per Covid nella prima ondata era chiaramente maggiore: uno dei punti critici in tutta Italia è stato il Comune di Livorno”.

Come se non bastasse, è ancora più preoccupante il quadro sanitario relativo alle fasce giovanili della popolazione.

Tra il 2014 e il 2017 è evidenziato un eccesso di mortalità (+ 92%) per tutte le cause dei ragazzi fino a 19 anni. Nella stessa fascia di età sono aumentati (+145%) i casi di tumori maligni del sistema nervoso centrale, mentre tra i giovani di età tra i 20 e i 29 anni preoccupa l'incremento dei ricoveri per le leucemie e per tutti i tipi di tumori maligni (+ 35%), in particolare di quelli a carico della tiroide (+ 104%).

Particolarmente inquietante la questione delle malformazioni congenite che addirittura, nei due comuni, sono in percentuale superiore a quelle di Taranto. Nell'arco di 17 anni, dal 2002 al 2018, sono ben 653 i bambini nati malformati, con un eccesso superiore a quanto atteso su base regionale del 36%. Questo dato a Taranto è solo, si fa per dire, del 9%! Le anomalie riguardano in gran parte gli arti, il cuore e i genitali.

Questo è il quadro del disastro sanitario che siamo riusciti a ricostruire destreggiandoci tra dati frammentari, generici e non immediatamente confrontabili. Mancano seri studi epidemiologici in grado di attuare un costante e aggiornato monitoraggio dello stato di salute delle popolazioni dei comuni di Livorno e Collesalveti, e

possibilmente anche dell'area pisana. E soprattutto che abbiano, come più volte richiesto da cittadini e associazioni, un dettaglio geografico maggiore del livello comunale, non in grado di rilevare criticità sanitarie localizzate, come nel caso di Stagno o dei quartieri a nord di Livorno o a ridosso del porto.

In quest'ultimo caso è ormai accertata la maggiore incidenza del cancro tra coloro che vivono nelle immediate vicinanze degli ormeggi navali. Per esempio a Civitavecchia questa è del 51%. A Livorno mancano i dati. L'amministrazione comunale e gli armatori tergiversano e il problema è come se non esistesse.

Ormai i dati censuari di dettaglio sono tutti digitalizzati e disponibili. È necessario un netto salto di qualità che orienti le indagini a livello microgeografico, verso i cosiddetti studi di coorte residenziale, in grado di ricostruire il profilo clinico di una popolazione sulla base di elementi addirittura individuali e georeferenziati.

Tra questi è da inserire anche l'Indice di Deprivazione (ISDE), facilmente ricostruibile anche sulla base delle singole zone censuarie. È un importante indicatore dello svantaggio e del disagio socio-economico molto diffuso proprio in questi quartieri operai, tra l'altro i più esposti all'inquinamento ambientale. Come la letteratura scientifica ha dimostrato e il buon senso lascia intuire, l'ISDE è strettamente in relazione con l'incremento del tasso di mortalità degli abitanti. La povertà e la vulnerabilità sociale fanno male alla salute!

Lascia davvero sgomenti l'assenza di politiche attive necessarie per potenziare la rete di centraline e di dispositivi di monitoraggio ambientale, oggi così carente. Non solo, ma anche per avviare gli interventi di bonifica ambientale mai iniziati, di programmare studi epidemiologici di dettaglio, in grado di riconoscere il reale rischio sanitario delle popolazioni più esposte per le quali, allo stato attuale, i servizi socio-sanitari sono decisamente sottodimensionati. Dove sono i funzionari del Ministero dell'Ambiente, così sollecitati a ridurre il perimetro delle aree inquinate del SIN mentre non un metro quadro di terreno e non un litro di acqua di falda e di superficie sono stati bonificati?

Dov'è la Regione Toscana che non solo sollecita la riduzione dell'area del SIN ma disattende i suoi stessi accordi, approvati nel luglio del 2020, per "il coordinamento delle azioni per il miglioramento della tutela ed il controllo della salute della popolazione e dell'ambiente nei comuni delle aree SIN della Toscana"?

Come è noto, all'aggiornamento dei dati del 5° Rapporto Sentieri, su riportati, non sono seguite le azioni previste, quali il potenziamento dell'offerta dei servizi socio-sanitari, gli studi epidemiologici di coorte residenziale, la formazione per gli operatori dei dipartimenti della prevenzione, la realizzazione di un sito web, e altro ancora. Il provvedimento è anche stato finanziato (95.350,00 euro), si tratta di una cifra irrisoria ma che avrebbe fatto ben sperare in un concreto impegno della Regione e degli enti interessati. Niente di tutto questo, siamo ancora all'anno zero mentre da più parti si sollecita la riattivazione di questi accordi ormai dimenticati.

Dove sono i Sindaci, dove sono i Consigli Comunali di Livorno e Collesalveti, massime autorità sanitarie locali ma il più delle volte poco propense ad intraprendere azioni concrete tali da rimuovere le cause del disastro sanitario?

Sembrano più disposti a minimizzare, a tergiversare, a promuovere fantomatici e inutili accordi. Uno per tutti, il tanto sbandierato "Blue Agreement" di Livorno che, essendo stato sottoscritto da alcune compagnie marittime solo su base volontaria, non le impegna ad utilizzare il carburante con il minor tasso di zolfo entro le tre miglia dal porto, lasciando quindi immutato il quadro delle emissioni navali del porto. In questo senso l'epidemiologo Valerio Genaro è molto chiaro: "I sindaci hanno l'autorità per acquisire i dati ambientali e sanitari e possono concedere le autorizzazioni alle emissioni se queste non risultano problematiche. Ma possono anche interromperle".

Dov'è l'USL Toscana Nord Ovest che avrebbe dovuto prendere in carico questa drammatica situazione sanitaria e provvedere a potenziare e migliorare l'offerta dei servizi socio-sanitari territoriali? Invece intende imporre alla città un Ospedale monoblocco, che l'esperienza del Covid-19 ha dimostrato essere la tipologia più vulnerabile in caso di emergenze infettive, sacrificando parte di un'area a verde pubblico, il Parco Pertini, e a ridosso di una delle arterie stradali più trafficate di Livorno.

Missing! Scomparsi, mentre le imprese non intendono procedere alle bonifiche, perché costose. Anzi rilanciano con progetti che peggioreranno il disastroso quadro ambientale.

Sono previste opere dispendiose sul piano finanziario e pericolose sul piano ecosistemico, quali la Darsena Europa, lo Scavalco ferroviario verso l'Interporto di Guasticce e non ultima, benedicente il vescovo/architetto di Livorno, la Bioraffineria dell'ENI.

Grottesca la fornitura da parte di quest'ultima dei dispenser igienizzanti delle mani dei fedeli di Stagno, quando poi ne affumica i polmoni!

Come pure la fornitura di 4.000 mascherine al comune di Collesalveti durante la crisi pandemica del Covid, prontamente pubblicizzata sui social e sarcasticamente commentata dalla popolazione locale.

È lo stesso epidemiologo Fabrizio Bianchi a ricordarci che "laddove si è perso l'ambiente, si è persa la salute e si è persa anche l'occupazione". Infatti, il risanamento ambientale e sanitario non sono affatto in contraddizione con il mantenimento dei posti di lavoro e con la loro sicurezza, anzi ne sarebbero un sicuro incentivo.

La mobilitazione delle comunità intorno a questi obiettivi è ampia e ben determinata.

21 novembre 2022



Sembra una bufala... O scherzi a parte... Sinceramente non so se dovrebbe vergognarsi più eni o il comune che ci "illumina" enfatizzando questa da donazione. Sappiamo già da soli quanto eni ci tenga alla salute dei nostri polmoni



3

TABELLA 1 - AGGIORNAMENTO REGIONE TOSCANA 2020 (CO.RE.A.S.)
del Rapporto Sentieri del 2019

CAUSE	Uomini - U		Donne - D		TOTALE U + D	
	Eccedenze decessi in val. ass.	Eccedenze % sugli attesi	Eccedenze decessi in val. ass.	Eccedenze % sugli attesi	Osservati	Eccedenze decessi in val. ass.
MORTALITÀ 2014 - 2017						
<i>Livorno</i>						
<i>Collesalveti</i>						
TUTTE LE CAUSE	+ 193	+ 5 %	+ 229	+ 5 %	8.610	+ 422
tutti i tumori	+ 86	+ 7 %	+ 32	+ 3 %	2.430	+ 118
sistema circolatorio	+ 50	+ 4 %	+ 103	+ 6 %	3.041	+ 153
infarto miocardico	+ 41	+ 27 %	+ 44	+ 40 %	347	+ 85
apparato digerente	+ 17	+ 12 %	+ 23	+ 14 %	333	+ 40
apparato genitourinario	+ 9	+ 13 %	+ 8	+ 9 %	173	+ 17
tumori maligni trachea, bronchi, polmoni	+ 5	+ 6 %	+ 20	+ 3 %	469	+ 25
mesotelioma maligno	+ 29	+ 212 %	+ 9	+ 222 %	56	+ 38
malattie infettive	+ 54	+ 61 %	+ 68	+ 56 %	332	+ 122
leucemie mieloidi	+ 4	+ 18 %	+ 3	+ 14 %	46	+ 7
leucemie totali					240	+ 39

nostra elaborazione da Rapporto COREAS

Porto di Livorno: la visione “ambientale” del sindaco

Luca Ribechini

Il sindaco di Livorno ha avuto una visione!

Durante il sopralluogo al futuro cantiere della Darsena Europa (peraltro tuttora in attesa della Valutazione di Impatto Ambientale da parte del Ministero dell’Ambiente) ha visto entrare in porto una grande nave della compagnia MSC, colosso della logistica e delle crociere, “tra i dieci principali emettitori di anidride carbonica del continente”.

E l’ha preso come un segno di predestinazione, “profetico” addirittura, come ha dichiarato sulla sua pagina facebook.

Proprio in quelle ore, infatti, veniva a compimento l’acquisto da parte del colosso dei traffici marittimi del 100% della Darsena Toscana, la piattaforma portuale attualmente esistente.

Cosicché poco dopo, sui giornali, il primo cittadino ha ritenuto di potersi sbilanciare affermando che “il grande gruppo guidato da Gianluigi Aponte, che rappresenta la seconda realtà a livello mondiale nei traffici marittimi, ha scelto Livorno per costruire il proprio futuro”. Forse i livornesi che respirano già tonnellate di fumi portuali ogni anno si augurano che questo auspicio del loro primo cittadino non si realizzi.

Non sarebbe la prima volta, in materia navale. Tre anni fa, infatti, il sindaco profetizzò che Livorno sarebbe diventata la “capofila delle tematiche ambientali legate al porto, rappresentando un modello di tutela della salute del cittadino”.

Erano i tempi del primo “*Blue Agreement*” (una specie di Gentlemen Agreement in salsa salmastra, fra armatori e istituzioni locali) che in realtà arrivò anche a Livorno dopo altri protocolli analoghi, ispirati all’idea di adottare misure volontarie di “buona pratica marinaresca”. Impegni cioè che se poi non vengono mantenuti non producono alcun effetto sanzionatorio essendo, per l’appunto, volontari, tanto il fumo in più finisce nei polmoni degli abitanti e dei lavoratori portuali, mica degli armatori.

Perché si sa, le navi attraccate devono tenere i motori ausiliari accesi per produrre l’elettricità necessaria ai servizi di bordo. Servizi inevitabili, come l’alimentazione delle celle frigorifere delle navi portacontainer (la principale fonte di emissioni secondo l’Au-

torità Portuale) o magari un po' meno, come quelli che restano a disposizione dei crocieristi anche durante la sosta: discoteche, cinema, ristoranti, palestre, tutto ciò che serve a dilettare i turisti più pigri (secondo IRPET, a Livorno il 23% dei passeggeri resta a bordo) impiegando l'elettricità prodotta dai generatori a danno della salute dei residenti.

Insomma, le navi agli ormeggi sono un po' come squali: se spengono il motore muoiono.

Parliamo di navi ormeggiate a poche decine di metri dalle vie di transito cittadine, dove vigono regole più attente. È come se galleggiassero in un'altra dimensione, al di là di un confine invisibile che la banchina traccia a due passi dalle case. Lì dove vige la legge del Far West, quella del più forte, dettata dagli armatori e subita dalle autorità.

Del resto, è in questo scenario di norme centinaia di volte più blande, se non addirittura fuori legge, che si muove l'industria navale, definita dall'Organizzazione Ambientalista Transport & Environment come una delle "più oscure, corrotte e profittevoli del pianeta". In questo contesto, è doppiamente inquietante ricordare che, sempre secondo Transport & Environment, Livorno è l'ottavo porto crocieristico più inquinato d'Europa.

In primo luogo, per la situazione drammatica che i livornesi stanno già vivendo a causa delle emissioni portuali: 5 volte gli ossidi di azoto, 4 volte il particolato 2,5 rispetto agli 87.000 veicoli stradali. In secondo luogo, perché viene inevitabilmente da pensare che in una realtà meno attenta a promuovere vincoli, beh, qualcuno potrebbe trovare più conveniente investire.

Esistono strumenti amministrativi che le autorità locali possono adottare per limitare le sorgenti nocive, come ad esempio le ordinanze sindacali contingibili e urgenti, che potrebbero ridurre il traffico navale a causa dei suoi impatti sulla popolazione. Non sembra che a Livorno si voglia seguire questo approccio.

Come se nulla fosse (oppure fidando nell'assuefazione di chi ormai ne ha subite troppe) si preferisce gioire immaginando nuovi traffici portuali, inevitabilmente portatori di nuovi fumi e nuovi danni alla salute.

Senza banchine elettrificate (né navi predisposte ad utilizzarle) e sulla base di accordi volontari inconsistenti, si plaude all'ar-

rivo di uno dei massimi operatori mondiali, probabilmente intenzionato a fare di Livorno il proprio “*home port*”, con gli impatti atmosferici che possiamo immaginare.

E si attende con ansia la riapertura della stagione crocieristica, quella in cui Livorno tornerà ad essere attraversata da orde di turisti diretti a Pisa e a Firenze, lasciando due spiccioli ai negozianti locali e a tutti quanti la scia rossastra e persistente che si diffonde dai camini.

Poco fuori dal porto, è notizia di questi giorni, altre 122 navi si aggiungeranno al traffico già presente intorno al rigassificatore GNL, che diventerà una sorta di distributore galleggiante, con ulteriori vai e vieni di scafi e di fumi.

E soprattutto si è reso noto che si sta mettendo mano al mostro spaventoso della Darsena Europa, destinata probabilmente a stravolgere il profilo costiero e gli habitat di zone protette (secche della Meloria, Parco di San Rossore) o largamente frequentate. Si parla ad esempio di un “sabbiodotto”, ossia un tubone di più di due chilometri progettato per portare la rena dello Scolmatore sui lidi di Tirrenia e dintorni e compensare l’erosione della costa.

Così i bambini livornesi e pisani faranno i castelli di sabbia con ciò che il corso d’acqua ha racimolato lungo il suo percorso, attraverso una delle zone più inquinate della Toscana. Un’altra terra di nessuno sul confine fra le due province, lasciata colpevolmente in preda a chi deve liberarsi dei propri rifiuti.

Oltre all’incombente raffineria ENI, impreziosisce infatti il paesaggio la cosiddetta “via della vergogna”, che costeggia proprio lo Scolmatore inanellando una lunga serie di discariche a cielo aperto. Senza contare le acque conferite dall’Arno in quel di Pontedera, con la loro dote di sostanze immesse dai depuratori e dai canali della zona conciaria.

Ma sulla Darsena Europa e i suoi effetti devastanti per l’atmosfera, come cantiere in sé e come fonte di ulteriori fumi navali, è necessario tornare in altra occasione.

Se è vero che, come stimato da Green Transition, l’inquinamento atmosferico uccide per cancro e malattie cardiovascolari il 10,5% di persone al mondo e di questo almeno l’1,0% potrebbe essere causato dai fumi navali, applicando questa proporzione a Livorno, sarebbero almeno 30 le persone decedute ogni anno!

Il principio di precauzione, sancito dalla Commissione Europea, impone alle autorità di intervenire quando i rischi di un'attività potenzialmente pericolosa non possono essere esclusi con certezza.

Le nostre autorità, accecate da visioni che consideriamo distopiche, preferiscono invece invocare il mantra dell'occupazione, non riuscendo a sottrarsi al triste ricatto fra salute e lavoro, né più né meno che a Taranto.

16 gennaio 2023



Fumi delle navi I cittadini installano le loro centraline

Tre apparecchi in Venezia, Benci e in zona Montebello

La battaglia dei residenti
di Flavio Lombardi

Livorno "Fumi navali fra le nostre case" è stato il titolo dell'iniziativa di ieri pomeriggio sugli Scali delle Cantine, con la quale l'associazione Livorno Porto Pulito, ispirata dal Comitato Pontino San Marco, ha potuto incontrare chi, fra i residenti, ha mostrato sensibilità al problema.

«Le ne sono molti che vengono alla baracchina 20 di piazza Caribaldi lamentandosi dei cattivi odori e di un'aria in certi momenti irrespirabile», ha premesso Roberto Castagnola, medico in pensione che del comitato è segretario. Lazzina Caribaldi, lui, la conosce come le sue tasche facendosi volontario al punto di ascolto da anni.

Uomini, donne, gente con il Dna giallonero che contraccaltino i colori del quartiere quando si parla di Porto o Barrantini, intervenuti con interesse, incuriositi dal tono teso sulle chat sociali e stimolati dal messaggio asciutto del volantino.

La novità la offre subito Luca Ribbeckini, presidente dell'associazione Livorno Porto Pulito. «Abbiamo necessità di monitorare l'inquinamento che viene dalle navi, non ci



SIN Livorno: ambiente avvelenato ma invisibile alla politica

Maurizio Marchi – Antonio Fiorentino

Livorno, nonostante le dichiarazioni rassicuranti diffuse recentemente dall'Amministrazione comunale, non è una città virtuosa da un punto di vista ambientale!

La realtà è ben diversa dalla narrazione dominante, poco attenta alla valutazione del rischio ambientale e sanitario connessi al cocktail di veleni di origine industriale e portuale che quotidianamente si abbatte sulla popolazione locale. Non è un caso quindi se a Livorno ci si ammala e si muore di più rispetto al resto della regione. La visione edulcorata che certa politica e certo ambientalismo di facciata periodicamente ci propongono non è proprio accettabile.

Anzi, la riteniamo imprudente perché potrebbe indurre ad abbassare il livello di guardia, peraltro già inconsistente, nei confronti delle minacce cui i cittadini sono esposti.

“Tout va très bien, Madame la Marquise” sembra essere diventato il motto di chi gioca al ribasso, di chi vuole minimizzare per non affrontare radicalmente la questione ambientale e sanitaria dell'area livornese. Anzi, l'accento viene posto sul traffico o sui presunti eccessi degli stili di vita delle popolazioni locali, mentre si tende a sorvolare sulla presenza ingombrante dei pericolosi impianti di smaltimento e trattamento dei rifiuti, del petrolchimico di Stagno e del relativo indotto, del porto commerciale e industriale.

Come è noto, anche in Sicilia, il problema è il traffico, per il resto niente da dire!

La previsione temporanea (quando saranno installate?) ed a singhiozzo da parte dell'Amministrazione comunale di tre striminzite centraline di monitoraggio ambientale, a ridosso del porto, è davvero ben poca cosa rispetto al rilievo delle questioni in gioco. Le altre già installate funzionano a intermittenza, come nel caso della rilevazione del benzene nella centralina ENI di Stagno. Nel complesso i dati degli inquinanti sono sempre sorprendentemente al di sotto dei previsti valori limite, molto più alti di quelli raccomandati dall'OMS.

Non deve quindi sorprendere se i cittadini dell'Associazione Livorno Porto Pulito, esasperati da tanta indifferenza e genericità della politica locale, abbiano deciso di acquistare tre centraline da

installare a ridosso delle aree portuali per il rilevamento della qualità dell'aria in una zona dove è fortemente compromessa.

I dati sono consultabili nella piattaforma “Che aria tira?”, un progetto nazionale di Cittadinanza Attiva e di Citizen Science, di automonitoraggio della qualità degli ambienti di vita.

Eppure ci sarebbe di che preoccuparsi se, per esempio, facciamo riferimento ai valori delle emissioni in atmosfera dichiarati nel 2019 da ENI (Petrochimico ed ex Enipower), così come pubblicati dal Portale Europeo delle emissioni industriali:

- anidride carbonica, 942.128 tonnellate/anno (2,581 t/die);
- ossidi di azoto, 788 tonnellate/anno (2,16 t/die);
- ossidi di zolfo, 513 tonnellate/anno (1,41 t/die);
- composti organici volatili, 460 tonnellate/anno (1,26 t/die);
- benzene, 4,2 tonnellate/anno (11,5 kg/die);
- zinco, 1,42 tonnellate/anno (3,9 kg/die);
- cromo, 0,18 tonnellate/anno (0,5 kg/die).

A queste sostanze, la cui tossicità e cancerogenicità è ben nota, andrebbero aggiunte le emissioni in atmosfera provenienti dal restante parco industriale dell'area, di cui per ora non abbiamo disponibilità, e quelli del porto che, nel 2017, ammontano in totale, come dichiarato dall'Autorità di Sistema Portuale, a circa 150.000 tonnellate/anno (410,9 t/die).

Nel complesso, con i soli dati disponibili, 2.996 tonnellate di inquinanti al giorno, hanno in media, tra il 2017 e il 2019, alterato profondamente gli equilibri ambientali delle popolazioni locali! Certo, le fonti statistiche sono eterogenee e non aggiornate, forniscono però un ordine di grandezza seppur parziale dell'entità delle emissioni in atmosfera e, d'altro canto, denunciano la grave carenza delle attività di monitoraggio ambientale. Come è evidente, si tratta di una parte limitata delle tante sostanze localmente emesse: polveri sottili, idrocarburi policiclici aromatici, idrogeno solforato e tante altre, che pur non menzionate, gravitano sulle nostre teste e nei nostri polmoni. Abbiamo ommesso di citare, per brevità, i dati presenti nella scheda di caratterizzazione del SIN di Livorno e Collesalveti, che però riportiamo in figura e segnaliamo ancora una volta che nessun intervento di bonifica è stato sino ad ora attuato.

Non è un caso poi che un bel mattino ci svegliamo e scopriamo che nel SIN di Livorno e Collesalveti, in questi ultimi anni, come abbiamo già pubblicato, sono morte 422 persone in più rispetto ai decessi attesi, 118 sono i decessi aggiuntivi per tutti i

tipi di tumore, 218 sono i casi di mesotelioma pleurico in più rispetto alla media regionale prevista, mentre la popolazione di Stagno e Livorno da decenni attende lo studio epidemiologico di coorte e il registro dei tumori. Le malformazioni neonatali sono state 174 con un tasso di eccedenza del 36%, quadruplo di quello registrato a Taranto.

A fronte di questa preoccupante situazione, è necessario farla finita con gli annunci trionfalistici e autocelebrativi e con la previsione di progetti faraonici, quali la Darsena Europa e la bioraffineria ENI di Stagno.

I cittadini hanno immediato bisogno di politiche in grado di avviare, dopo decenni di attesa, i necessari interventi di bonifica dell'area e di garantire il reale diritto alla salute di tutti. In questo senso si mobilitano e si autorganizzano.

Non sono ammessi compromessi!

10 febbraio 2023

Scheda caratterizzazione SIN Livorno Collesalvetti 2011

Nome	Livorno
Regione	Toscana
Legge istitutiva	D.M. 468/01
Norma perimetrazione	Decreto 24 febbraio 2003
Superficie	
Terra	656 ha
Mare	1423 ha
Tipologia impianti	raffineria, area portuale
Comparto e contaminanti	
Suolo	metalli (ferro, manganese, arsenico, mercurio, boro, piombo, alluminio, nichel), solfati, nitrati, fluoruri, idrocarburi totali, IPA, cloruro di vinile, MTBE, composti alifatici clorurati cancerogeni e non, BTEX, cloroformio, 1,2-dicloroetano
Sottosuolo	metalli (ferro, manganese, arsenico, mercurio, boro, piombo, alluminio, nichel), solfati, nitrati, fluoruri, idrocarburi totali, IPA, cloruro di vinile, MTBE, composti alifatici clorurati cancerogeni e non, BTEX, cloroformio, 1,2-dicloroetano
Acque di falda	arsenico, cadmio, rame, cromo totale, mercurio, zinco, nichel, IPA, composti alifatici clorurati cancerogeni, amianto, idrocarburi (C<12-C> 12), IPA, MTBE, BTEXS
Sedimenti	metalli pesanti (piombo, mercurio, rame, zinco, cromo), IPA

Nel SIN di Livorno ci si ammala e si muore di più: ora lo dice anche il 6° Rapporto Sentieri del Ministero della salute

Maurizio Marchi – Antonio Fiorentino

L'emergenza sanitaria relativa allo stato di salute delle popolazioni comprese nel SIN di Livorno Collesalvetti, espressione di un ecosistema ormai sull'orlo di un collasso epocale, è stata ulteriormente confermata dalla sesta edizione del Rapporto Sentieri, promosso e finanziato dal Ministero della Salute e recentemente pubblicato.

È ben noto che nelle nostre città, nonostante i luoghi comuni sulla Livorno tutta mare e sole alimentati dall'amministrazione comunale, si muore e ci si ammala di più rispetto al resto della Regione Toscana.

Ancora una volta siamo costretti a denunciare il disinteresse da parte delle istituzioni, sia centrali che locali, nei confronti degli interventi di bonifica e di riconversione ecologica dei nostri territori. Per di più la latitanza delle istituzioni è aggravata dalla formulazione di politiche ambientalmente e socialmente aggressive che ne sono un tragico corollario.

Proprio in questi giorni abbiamo saputo che il funzionamento dell'inceneritore di Livorno, vecchio di cinquant'anni, sarà prorogato fino al 2027, con buona pace delle sollecitazioni critiche espresse dai cittadini e dal Coordinamento Rifiuti Zero.

L'urbanistica locale sta assumendo i tratti di una vera e propria "malaurbanistica" se pensiamo alla cementificazione di due importanti parchi, il Pertini, per farci il nuovo ospedale che non convince la città, e quello di Montenero basso, parco del rilancio della rendita edilizia camuffata da edilizia sociale per anziani. Mai sentito parlare del "consumo di suolo zero"? E il riuso degli immobili dismessi è proprio impraticabile?

Non ultima la pretestuosa occupazione di un'area verde del quartiere della Scopaià, instabile da un punto di vista idro-geologico, dove vorrebbero farci una "cittadella dello sport" in un parallelepipedo di cemento armato, un vero e proprio "cubone" di circa 18.000 metri cubi. Gli abitanti del quartiere, consapevoli dei precedenti disastri alluvionali e del fatto che le aree verdi non sono vuoti urbani da riempire in maniera sconsiderata, costituitisi nel comitato "No Cubone", propongono al Sindaco e all'Assessora all'Urbanistica,

Silvia Viviani, progetti che puntino “al recupero dell’esistente e non al consumo del suolo”.

Per non parlare poi dell’insensato progetto della Darsena Europa, distruttivo dei già precari equilibri ecosistemici della costa pisano-livornese e dispendioso sul piano economico visto che il costo, non ancora consolidato, si aggira sul miliardo di euro, in gran parte di origine pubblica. Non osiamo immaginare quali e quanti progetti e opere di riqualificazione ambientale si sarebbero potute promuovere avendo a disposizione dei finanziamenti così cospicui. Invece ci spettano le tre centraline a singhiozzo promesse dal comune per scoprire quello che sappiamo già, ossia la tossicità dei fumi navali e l’episodica e incerta elettrificazione di una banchina del porto senza alcun progetto di riqualificazione ambientalmente sostenibile dell’intera area portuale.

Purtroppo siamo qui a ricordare che nel periodo che va dal 2013 al 2017 compreso, la mortalità per tutte le cause nei due comuni del SIN è più alta di quella statisticamente prevista: 653 sono i decessi oltre la media regionale degli attesi (131 l’anno) *, + 6% per i maschi e + 7% per le donne; la mortalità per tutti i tumori maligni registra ben 194 decessi in più (+ 8% per i maschi e + 6% per le donne), i tumori della trachea e del polmone contribuiscono con 47 casi oltre gli attesi, mentre 219 sono i decessi in più dovuti alle malattie del sistema circolatorio.

Cospicuo il numero delle ospedalizzazioni, mentre è a dir poco allarmante il numero delle Anomalie Congenite: 348 sono i casi segnalati tra il 2008 e il 2017 con un eccesso del 25% rispetto agli attesi, molto più elevato del 16% indicato per il SIN di Taranto dal 6° Rapporto Sentieri. Assolutamente fuori controllo sono i decessi per il mesotelioma della pleura, i più numerosi in Toscana.

In assenza di studi a livello geografico più dettagliato, da anni richiesti ma mai effettuati, possiamo solo ipotizzare che i tassi percentuali indicati, espressione di valori medi di tutto il territorio comunale, sono ben più allarmanti se prendiamo in considerazione i quartieri a ridosso delle aree industriali e portuali, da Stagno a Korea, Shangay, Sorgenti, San Marco e Venezia, rispetto a quelli riscontrabili nelle aree più distanti.

Il che ci induce a sollecitare con più vigore studi di maggiore dettaglio geografico che le amministrazioni locali hanno finora evitato di attuare pur avendo la disponibilità dei dati a livello di zona censuaria.

La vera novità di questo Rapporto consiste nel considerare, sulla base delle valutazioni di agenzie ed enti internazionali, la mortalità e l'ospedalizzazione dei residenti in relazione a quelle patologie le cui cause possono essere ricondotte all'esposizione a inquinanti ambientali specifici, definiti "inquinanti prioritari". Siamo consapevoli che tale correlazione è di tipo multifattoriale, ossia può dipendere anche da altre condizioni, ma l'evidenza dei fenomeni è tale da poterle rendere, nel nostro caso, poco significative.

Lo studio è stato condotto da due ricercatori dell'Istituto Superiore di Sanità (A. Zona e G. Settimo). Questi, per il sito di Livorno, hanno individuato gli impianti produttivi specifici, sia attivi che dismessi: Raffineria ENI e aree correlate, ex centrale Enel, deposito Agip Petroli, ex Italoil, stabilimento GPL. Gli autori hanno poi selezionato il set di inquinanti correlabili e indicato le patologie a questi associabili. Incredibile il cocktail di veleni che il quadro di riferimento ci presenta, dalle diossine al benzene e ai PCB, dai metalli pesanti all'arsenico.

Il dato da segnalare è proprio la correlazione indicata tra le sostanze inquinanti e le patologie che ne possono derivare. Queste, guarda caso, nel sito di Livorno trovano una evidente conferma statistica, come da tabella che alleghiamo.

La diffusione delle diossine, prodotte in tutti i processi di combustione industriale, compresi quelli dei motori navali, è correlabile alla mortalità per tutti i tumori maligni che qui eccede dell'8% per i maschi e del 6% per le donne.

All'arsenico, prodotto dalla combustione dei rifiuti e dei combustibili fossili, è associabile l'eccesso percentuale di mortalità per il tumore del fegato, + 25% per gli uomini e + 32% per le donne. Nei maschi sono presenti eccessi per il tumore polmonare, della vescica e per l'insufficienza renale cronica, ascrivibile al gruppo dei metalli pesanti.

Nella popolazione femminile sono in eccesso il tumore alla mammella (+ 23%), il mieloma multiplo (+ 50%) e il diabete mellito (+ 17%) associabili sia ad alcuni composti organici che alla diffusione dell'arsenico.

Al gruppo del benzene, nonostante che le centraline dell'Arpat ne delineino un quadro rassicurante, sono associabili i decessi per i linfomi non Hodgkin (+ 13% nei maschi) e per le leucemie mieloidi (+ 18% nelle donne).

Questi dati, seppur incompleti per quanto riguarda le fonti di emissione e il set degli inquinanti indicati, che per Livorno avrebbero dovuto comprendere anche l'area portuale, consentono finalmente di superare la genericità delle precedenti indagini e di ipotizzare una stretta correlazione dello stato di salute delle popolazioni sia con le emissioni caratteristiche del sito in cui vivono che con gli impianti che le diffondono. Sarebbe stato interessante indagare la diffusione in loco delle polveri sottili, PM_{2,5} e PM₁₀, che a dire il vero il 6° Rapporto affronta ma in maniera aggregata e poco spendibile sul piano locale.

Ormai diventa sempre più difficile giustificare l'inerzia delle istituzioni sostenendo che intanto le responsabilità di chi inquina sono tutte da dimostrare.

Da anni le popolazioni locali si battono affinché siano attivate delle efficaci reti di monitoraggio delle sorgenti di emissione, siano attuate le bonifiche previste dalla legge istitutiva dei SIN ma a Livorno mai avviate, siano condotti studi epidemiologici microgeografici, i soli in grado di osservare in maniera efficace lo stato di salute dei residenti. Si tratta di interventi sollecitati dallo stesso Rapporto Sentieri ma disattesi sia dalla Regione Toscana che dai comuni interessati.

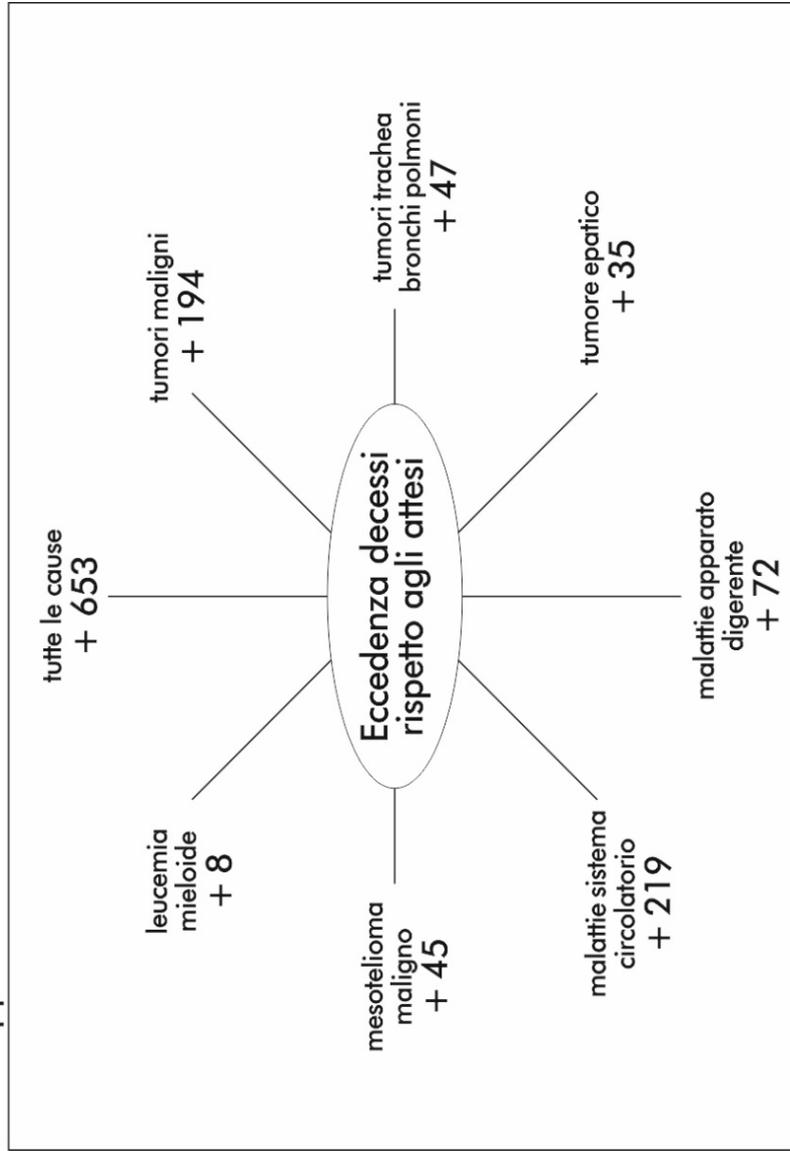
Nonostante l'aggiornamento delle ricerche e una rinnovata consapevolezza delle popolazioni locali, purtroppo nel SIN di Livorno e Collesalveti siamo ancora all'anno zero. Come da tante parti si sostiene, non possiamo più continuare ad enumerare i nostri malati e i nostri morti.

Qualcosa deve cambiare e al più presto!

2 marzo 2023

** Il calcolo dei decessi attesi ha un valore statistico, attendibile, essendo stato ricavato per interpolazione dei dati dei casi osservati e della prevalenza percentuale, riportati nelle tabelle del 6° Rapporto Sentieri.*

6° Rapporto Sentieri 2023 - SIN Livorno Collesalvetti 2013-2017



L'eccedenza è di tipo statistico, viene definita sulla base del Rapporto Standardizzato di Mortalità (SMR) con Intervallo di Confidenza del 90% (IC 90%)

Mortalità 2013 – 2017 nel SIN di Livorno: numero di casi osservati ed eccedenze percentuali rispetto ai casi attesi sulla base della media regionale e in relazione con gli inquinanti prioritari rilevati nell'area.

INQUINANTE	CAUSA	MASCHI		FEMMINE	
		Totale casi osservati	Eccedenza* rispetto agli attesi	Totale casi osservati	Eccedenza* rispetto agli attesi
Diossine	Tutti i tumori maligni	1630	+ 8 %	1295	+ 6 %
Arsenico	Tumore maligno primitivo del fegato e dei dotti biliari intraepatici	102	+25 %	61	+32 %
As, Cd, Ni, IpA, Diossine	Tumore maligno della trachea, dei bronchi e del polmone	424	+ 10 %	174	+ 5 %
Policlorobifenili	Melanoma cutaneo	28	+ 28 %	11	- 25 %
Policlorobifenili	Tumore maligno della mammella	-	-	220	+ 23 %
As, Cd	Tumore maligno della prostata	125	+ 6 %	-	-
As	Tumore maligno della vescica	100	+ 27 %	22	- 3 %
As, Cd	Tumore maligno del rene, eccetto le pelvi	38	- 12 %	25	+ 3 %
Benzene Diossine Policlorobifenili	Linfomi non Hodgkin	46	+ 13 %	34	- 10 %
Benzene	Mieloma multiplo e tumori immunoproliferativi	24	- 22 %	43	+ 50 %
Benzene	Leucemia mieloide (acuta e cronica)	31	+ 15 %	26	+ 18 %
As	Diabete mellito	149	+ 11 %	201	+ 17 %
Cd, Hg, Pb	Malattie dell'apparato urinario	93	+ 7 %	103	+ 2 %
Cd, Hg, Pb	Insufficienze renali croniche	43	+ 31 %	34	+ 10 %

* L'eccedenza è di tipo statistico, viene definita sulla base del Rapporto Standardizzato di Mortalità (SMR) con Intervallo di Confidenza del 90% (IC 90%)

ns. elaborazione della tabella 10 a pag. 332 del 6° Rapporto Sentieri

As: arsenico; BTEX: benzene, toluene, etil-benzene, orto-, meta-, e para-xilene; Cd: cadmio; Cr: cromo; Cu: rame; Hg: mercurio; IpA: idrocarburi policiclici aromatici; Mn: manganese; Ni: nichel; Pb: piombo; PCB: policlorobifenili; Zn: zinco.

Darsena Europa: il gigante di cemento che si mangia il litorale

Luca Ribechini

Il 5 marzo è scaduto il termine per presentare al Ministero dell'Ambiente ("e della Sicurezza Energetica", come ha voluto ribattezzarsi...) le Osservazioni alla Istanza di Valutazione di Impatto Ambientale per la prima fase di realizzazione della Piattaforma Europa, denominata anche Darsena Europa.

Com'era ampiamente prevedibile, sono fioccate varie e circostanziate critiche sulla mancanza di adeguati approfondimenti del Progetto, se non addirittura sulla opportunità stessa dell'opera. E a esprimerle dettagliatamente sono stati soggetti sia privati (Legambiente Toscana, Associazione Città Ecologica Pisa, Associazione Livorno Porto Pulito, esponenti di Città in Comune Pisa e Buongiorno Livorno) che istituzionali (Parco di San Rossore Migliarino).

Ma cos'è, esattamente, la Piattaforma Europa?

Un tassello indispensabile alla crescita del porto di Livorno e dell'Intermodalità toscana? Un altro atto della narrazione che identifica sviluppo e cementificazione? Un'opera in ogni caso devastante per la natura e la salute, dispendiosa di risorse pubbliche e alla fine, forse finanziariamente insostenibile in funzione dei reali ritorni economici?

Andiamo per gradi.

In primo luogo, qualche dato di fatto. A regime, ampliare il porto di Livorno in superficie e profondità significa, stando ai documenti ufficiali, dragare fondali portandoli dai 5/6 metri attuali a 16 (20 in prospettiva) raccogliendo 15 milioni di metri cubi di sedimenti da ricollocare altrove.

Significa sviluppare 3 km di banchine, demolire e ricostruire dighe foranee protese in mare per altri 3.100 metri, realizzare un'infrastruttura di 800.000 metri quadrati grande quasi come mezza Livorno, spendere 860 milioni di danari pubblici. Che, come ricorda Pancho Pardi sul Manifesto del 19 marzo, sono già adesso cresciuti rispetto ai 600 previsti dall'Autorità Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, soggetto proponente dell'opera.

Significa attivare un enorme cantiere che durerà cinque anni e già solo nella prima fase (dragaggi e opere di difesa a mare) comporrà di per sé un impatto inquinante non trascurabile, come riporta la stessa Istanza di Valutazione di Impatto Ambientale.

Significa dover compensare l'ulteriore erosione del vicinissimo litorale sabbioso pisano, dovuto allo stravolgimento delle maree che scavi e dighe provocheranno, costruendo un "sabbiodotto" di 2,5 chilometri. Opera per certi aspetti immaginifica e ulteriormente impattante, resa necessaria dopo le analisi dei sedimenti portuali, per meglio dire fanghi, che verranno dragati.

Sì, perché inizialmente l'idea era quella di utilizzarli proprio per il "ripascimento" del litorale, già segnato da tempo da un arretramento significativo (Città Ecologica nelle sue osservazioni fa menzione di una riduzione fra i 20 e i 45 metri del fronte riva). Poi però le analisi dei sedimenti hanno suggerito altre strade, come potavamo aspettarci visto che si tratta di materiale prelevato dal fondale di un porto industriale (Darsena Petroli compresa) e mercantile fra i più importanti d'Italia.

Legambiente Toscana afferma infatti che i "dati pregressi indicano, soprattutto per le acque di falda, una contaminazione elevata e diffusa, dovuta prevalentemente a metalli pesanti, idrocarburi e composti clorati. Tali contaminazioni derivano dalle attività commerciali legate al trasporto marittimo, alle attività produttive di tipo chimico e ai solventi, olii minerali, rame e metalli non ferrosi".

Non a caso proprio Città Ecologica ha chiesto vanamente, anche attraverso istanza di accesso agli atti, di disporre una buona volta delle analisi fisico-chimico-batterologiche complete e adesso rinnova con forza la sua richiesta. Si tratta di un preciso diritto ad acquisire le informazioni ambientali che la legislazione comunitaria e nazionale sancisce, anche al di là della dimostrazione di interessi diretti, proprio a tutela dell'interesse collettivo.

Nel frattempo, ai 15 milioni di metri di fanghi portuali bisogna trovare altra allocazione e quindi si pensa di estendere le vasche di colmata, un po' come riporre lo sporco sotto il tappeto, aggiungendo altro cemento e altri costi.

Scampato pericolo, dunque, per i bambini pisani e livornesi e i loro castelli di melma portuale? Non proprio, perché il famoso sabbiodotto pensato per compensare le erosioni è destinato a spruzzare sul lungomare nientemeno che il limo dragato dalla foce del canale Scolmatore, corso d'acqua che divide le province di Livorno e Pisa e sfocia proprio accanto al porto industriale.

Non sarà acqua di Lourdes, probabilmente, visto che in quel tratto è vietata la balneazione, ricorda l'Associazione pisana. Senza

contare che il canale riceve vari corsi d'acqua di origine non precisamente sorgiva, soprattutto a valle di alcuni impianti di depurazione e scariche abusive varie.

Non solo. È sempre Legambiente Toscana a sottolineare che nello Scolmatore affluisce addirittura il canale emissario del Bientina, *“le cui acque presentano valori di PFAS e benzopirene superiori ai limiti di legge”*. Con che coraggio si può pensare di spargere il limo di queste acque sul litorale balneare di Calambrone e Tirrenia?

Fra l'altro con risultati almeno dubbi in termini di ripascimento e stabilizzazione dell'arenile, dato che (è sempre Legambiente a parlare) *“la sabbia immessa nel sabbiodotto sarebbe presumibilmente di granulometria più fine e, depositata sul litorale, verrebbe più facilmente asportata dall'idrodinamismo marino, non realizzando l'obiettivo di ripascere in modo stabile ed efficace il litorale stesso”*. In sintesi, un intervento che probabilmente diffonde agenti inquinanti in aree densamente frequentate, ma in compenso potrebbe risultare perfettamente inutile.

Cosa dire del resto dei possibili riflessi idrogeologici della Grande Opera?

Beh, scavare almeno 10 metri di fondale, estendendo a mare 3 chilometri di dighe foranee, potrebbe avere un impatto incontrollato e devastante non solo sul litorale, ma anche sulla foce già ad imbuto dello Scolmatore dell'Arno, ostruendola con masse d'acqua imponenti quando il vento spira da ovest o da nord.

Ad essere pedanti si potrebbe pure notare che lo Scolmatore si chiama così perché venne concepito dopo l'inondazione di Pisa del 1949, proprio per permettere alle acque in eccesso di fluire a mare liberamente. Fosse stato pronto già nel '66 avrebbe probabilmente aiutato molto durante la tragica alluvione. Ma chi se ne ricorda più? E del resto, mica siamo in tempi di eventi idrogeologici eccezionali, vero?

Non vi sembri eccessivo il riferimento agli sconvolgimenti climatici: è sempre Legambiente a sollevare il tema affermando che *“è assolutamente necessario integrare la documentazione con studi degli effetti combinati tra post-operam e innalzamento del livello del mare, specialmente in relazione all'impatto dell'opera sulla costa a nord della stessa e sulla possibile minore funzionalità del canale Scolmatore”*.

E poi c'è la faccenda della Posidonia.

La Posidonia Oceanica, certo, elemento essenziale dell'ambiente sottomarino del Mediterraneo, habitat di varie specie animali e vegetali e argine anch'essa all'erosione delle coste. Beh, lo sbancamento del fondale, con annessa costruzione di nuove dighe, impatterebbe gravemente anche sulle praterie di Posidonia, come osserva autorevolmente l'Ente Parco Migliarino e San Rossore, le cui competenze si estendono in tutto il tratto di mare interessato dall'opera. Compresa la riserva naturale delle Secche della Meloria, area marina protetta situata proprio lì davanti, a un miglio e mezzo. Dopo aver sottolineato l'inadeguatezza dei campionamenti programmati nell'area per prevenire danni irreparabili all'ecosistema, l'Ente solleva forti dubbi sull'idea un po' semplicistica dei proponenti di espiantare le praterie di Posidonia per reimpiantarle un po' più in là, come un geranio qualsiasi. Soprattutto con i materassi.

Dice, che c'entrano i materassi? C'entrano, eccome. È la tecnica di reimpianto proposta nel progetto, che secondo l'Ente Parco ha l'invidiabile pregio di *“introdurre nell'ambiente notevoli quantità di materiale estraneo, esso stesso potenzialmente impattante, senza garantire al contempo un efficace ancoraggio delle talee”*. Già, perché laddove utilizzati, pare che i materassi non abbiano funzionato benissimo. D'altra parte, in una parte del Progetto si sostiene che verranno compiuti test di attecchimento, in un'altra che si procederà comunque all'espianto e al reimpianto. Qualsiasi sia l'esito dei test, sembra di capire.

Tenete presente questa dinamica, al di là dei materassi: i test, le analisi, le “prime fasi” facciamole pure, ma in ogni caso l'opera s'ha da fare. È una logica che ritroveremo più avanti.

L'Ente Parco non è tenero col Progetto proprio sul piano dell'approccio metodologico delle varie analisi di impatto, come quando afferma testualmente che *“Le asserzioni formulate nello studio proposto non risultano pertanto supportate da dati oggettivi e quantitativi, aggiornati e riscontrabili oggi in sito, dunque sono estremamente deboli dal punto di vista tecnico-scientifico ed alquanto generiche, e non utilizzabili al fine della necessaria valutazione ai sensi di legge”*.

Sdeng!

Ed è lo stesso Ente Parco a doversi far carico di una sensibilità occupazionale che ci saremmo aspettati da coloro che motivano la grande opera con i suoi presunti benefici impatti sull'economia

locale. Si obietta infatti che nel Progetto “*viene fornita una descrizione molto generica ed insufficiente delle attività di pesca in essere, con solo riferimento ai principali sistemi utilizzati, senza presentazione di dati specifici sulla consistenza della risorsa e sulle possibili ricadute derivanti dalla realizzazione dell’opera. Anche nel documento 1233-PD-C-013-0, sezione 1 “Inquadramento dell’area”, tra le attività d’interesse non è riportata la pesca professionale. I soli riferimenti sono all’assenza di impianti di maricoltura ed alle tre aree utilizzate per la pesca delle telline. Mentre è di tutta notorietà l’esistenza di uno strutturato sistema di pesca professionale locale, legato soprattutto alla piccola pesca artigianale*”.

Anche l’inevitabile intorbidamento delle acque, conseguente alla dispersione delle particelle più fini a causa del dragaggio, a giudizio di Legambiente Toscana potrebbe arrecare pregiudizio alle attività economiche, in particolare all’indotto balneare attivissimo sul vicino litorale pisano. Senza contare la probabile riduzione della fotosintesi, a danno delle piante acquatiche e della catena alimentare connessa. Infine, cinque anni di cantiere impatterebbero fortemente sul clima acustico, allontanando i cetacei presenti in zona data la vicinanza del noto Santuario, come già avvenuto in altre situazioni analoghe (nuovo porto di Monaco).

Di fronte a questa situazione molto preoccupante, si osserva giustamente che “*la presenza ipotizzata di un biologo osservatore non risolverebbe il problema*”. A meno che, viene da pensare, gli estensori del Progetto non facciano coincidere il problema stesso con la semplice constatazione degli effetti devastanti dell’opera.

Degli impatti sul delicato e già fragile sistema costiero tratta anche l’Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Settentrionale, competente sui bacini idrografici della Toscana. Lo fa con l’approccio composto che si confà ad un parere richiesto dalle norme, ma la sostanza è lo stesso abbastanza chiara.

In pratica, ci ricorda che tutti e tre i “corpi idrici” interessati dall’opera, quello superficiale dello Scolmatore e le due coste livornese e pisana, già non godono mediamente di buona salute: lo stato chimico è ovunque “non buono” e in due casi su tre lo stato ecologico è “cattivo”. Per tutti i tre siti e per entrambe le classificazioni esistono peraltro precisi obiettivi di miglioramento (o almeno di mantenimento nell’unico caso positivo) da raggiungere entro il 2027.

Ben difficile che un’opera così impattante riesca anche solo

a mantenere il proprio stato attuale, tant'è che l'Autorità di Bacino conclude: *“Considerati gli obiettivi del Piano e della Direttiva 2000/60/CE, dovrà essere assicurata l'adozione di tutti gli accorgimenti necessari, anche in fase di cantiere, al fine di evitare impatti negativi sui corpi idrici, deterioramento dello stato qualitativo o quantitativo degli stessi e mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità”*.

Si tratta dei vincoli recepiti in Italia nel quadro dell'azione comunitaria nel campo della politica per le acque. Ce lo chiede l'Europa, insomma, e almeno in questo caso sarebbe decisamente il caso di ottemperare.

La dimensione temporale, che sia il 2027 o il 2030, sembra del resto sfuggire ai redattori dell'Istanza di V.I.A.

Che succederà ad esempio quando l'auspicata duplicazione, più probabilmente triplicazione, del traffico navale incrocerà i nuovi e ben più severi limiti di emissioni inquinanti nell'atmosfera, previsti appunto nel 2030, a Piattaforma probabilmente ormai attiva?

È l'approfondimento proposto nelle osservazioni dell'Associazione Livorno Porto Pulito, nove pagine fitte fitte e una decina di allegati. Ce n'è stato bisogno, evidentemente, anche perché ancora i gravi impatti sanitari dei fumi navali stentano ad essere conosciuti e valutati, non solo dalle collettività, ma anche – purtroppo – dalle autorità.

O meglio, le Autorità certe cose le fanno bene, ma, come dire, tendono un po' a dimenticarsele.

Il rischio, o per meglio dire la certezza, che un notevole incremento del traffico navale comporti ulteriore inquinamento atmosferico era già stato paventato ai tempi della prima Valutazione Ambientale Strategica, resa necessaria dal Piano Regolatore Portuale che iniziava a contemplare la realizzazione dell'opera.

È nella Deliberazione 25 marzo 2015, n. 36 del Consiglio Regionale della Toscana (approvativa del PRP suddetto) che compare infatti il parere del Nucleo Unificato Regionale di Valutazione della Regione Toscana. In esso si fa esplicito riferimento agli *“impatti che l'incremento delle emissioni originato dal previsto incremento del numero di navi che usufruiranno del porto di Livorno produrrebbe sulla matrice aria”*.

Conseguentemente si aggiunge che il *“documento di valutazione, a fronte degli scenari emissivi futuri dovrà contenere una*

analisi complessiva degli impatti sui livelli di qualità dell'aria futuri, dovrà inoltre contenere le indicazioni per il monitoraggio e dovrà rappresentare (...) il quadro di riferimento da utilizzare per la definizione dei singoli interventi e delle relative misure di mitigazione/compensazione necessarie al fine di non determinare il peggioramento dei livelli di qualità dell'aria".

Nulla di questo è stato fatto nell'Istanza di VIA, che naturalmente ha seguito la strada maestra del progetto, quella dello "spacchettamento" in più fasi: come dire, intanto valutiamo solo gli impatti atmosferici del cantiere, poi si vedrà.

Un po' come se programmassero di piazzarti una centrale a carbone nel cortile di casa, ma poiché lo studio di impatto ambientale riguarda solo la fase uno, ci si limita a stimare i fumi di scappamento delle escavatrici. Poi, certo, una volta completata l'opera che fai, non la attivi? Sei dalla parte del progresso o una insipiente Greta Thunberg qualsiasi?

Il tutto, sia chiaro, all'interno di un'area SIN, a causa del porto e della raffineria. Una realtà epidemiologica sottoposta al monitoraggio dello Studio Sentieri, da cui continua ad emergere drammaticamente che a Livorno si muore di più della media Toscana, soprattutto per tumore, soprattutto al polmone.

"I fumi delle navi ci uccidono", continua a ripetere Livorno Porto Pulito. Già adesso, come testimonia l'ampia documentazione scientifica internazionale allegata all'Osservazione. Figuriamoci che succederebbe aumentando a dismisura il traffico navale e veicolare, senza alcuna seria misura di mitigazione (vedi ad esempio le enormi difficoltà che ostacolano l'elettrificazione delle banchine).

L'Associazione termina le sue osservazioni con una domanda che non sembra del tutto peregrina: *"Ci si chiede infatti quale possa essere il destino delle infrastrutture, eventualmente già realizzate, qualora le successive valutazioni evidenziassero l'incompatibilità della messa in esercizio dell'opera con la necessità di preservare la salute della popolazione coinvolta"*.

Perché delle due l'una: o le analisi di impatto ambientale riguardano l'intera opera e gli effetti della sua messa a regime, e allora vanno compiute in una dimensione temporale adeguata, non limitata al solo cantiere. Oppure ci si concentra solo su questo primo "pacchetto", accettando l'idea di devastare e inquinare, nella pro-

spettiva di ritrovarsi poi ad aver buttato via denaro pubblico, qualora emergessero probabili incompatibilità con l'ambiente e la salute umana.

A meno che non sussista una terza ipotesi, non propriamente coerente con la logica Aristotelica: non è che quest'Opera, comunque, "s'ha da fare"?

Per la verità lo stesso codice dell'ambiente (Decreto Legislativo 3/4/2006) all'art. 22, prevede che lo Studio di Impatto Ambientale accluso alla Istanza di V.I.A. debba considerare anche la cosiddetta "opzione zero", cioè uno scenario in cui i benefici dell'opera non ne giustifichino la realizzazione. Si dice infatti che il documento dovrebbe contenere fra l'altro "*d) una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali*".

Sulla necessità di questa rappresentazione si è espresso di recente anche il Consiglio di Stato, nella Sentenza del 22 marzo 2022, laddove si afferma che "*In materia di valutazione di impatto ambientale la formale indicazione dell'opzione zero come scelta non praticabile dimostra che essa è stata presa in considerazione dalla P.A. quanto meno per verificare che non vi è un'inconciliabilità tra l'attività antropica da autorizzare e la tutela ambientale delle aree interessate da detta attività*".

È proprio dall'opzione zero che partono le premesse dell'osservazione congiunta di Diritti in Comune di Pisa e Buongiorno Livorno, formazioni partitiche gemelle che hanno già unito le forze contro le c.d. maleodoranze del porto e della raffineria.

"La documentazione non esamina in alcun punto l'ipotesi di non realizzare l'opera, giustificando la scelta che tale alternativa non è coerente con la pianificazione territoriale e in particolare col Piano Regolatore Portuale" motivata a suo tempo sulla base di ragioni economiche. Una valutazione di oltre dieci anni fa che andrebbe quantomeno aggiornata e verificata.

Diritti in Comune e Buongiorno Livorno affrontano questa tematica, sottolineando la necessità di un approccio che valuti "*uno scenario di lungo periodo*", che valuti "*gli impatti cumulativi delle singole opere e non solo gli impatti di singole progettualità*".

La Piattaforma Europa persegue infatti l'obiettivo di inse-

guire il c.d. “Gigantismo Navale”, vale a dire la tendenza ad una crescita esponenziale dello stivaggio e quindi delle dimensioni delle navi portacontainer: secondo i sacri dogmi dell’economia di scala, insomma, poche enormi navi costano molto meno che tante più piccole, a parità di tonnellaggio.

Con una criticità però tutta interna alla filiera, la necessità di approntare continuamente infrastrutture anch’esse sempre più gigantesche (moli e gru enormi, fondali sempre più profondi) in una rincorsa continua destinata a scontrarsi, secondo gli stessi esperti dello shipping, con insormontabili limiti oggettivi, sia fisici che industriali.

I due soggetti partitici rilevano ad esempio che rispetto al Progetto iniziale, già adesso i 16 metri di profondità potrebbero non permettere l’ingresso delle ultime navi in programma, le gigantesche “Megamax”, immaginate per trasportare 23.000 “TEU” (cioè contenitori standard da 38 metri cubi).

Parliamo di 874.000 metri cubi di containers che torreggiano su una sola nave, più di un terzo del volume della piramide di Cheope, tanto per dire.

È una situazione ben nota anche ai proponenti dell’opera, che già prevedono di basare le nuove dighe a 20 metri, proprio per poter portare i fondali ancora più giù. Qualche altro milione di metri cubi di dragaggi, insomma, con costi ulteriori devastazioni incluse. Ma dimenticandoci per una frazione di secondo degli impatti sull’ambiente e sulla salute, se mai possibile, per porci qualche domanda.

Siamo sicuri della redditività di breve, medio e lungo periodo per impegni finanziari di questa grandezza? Impegni per il momento soprattutto pubblici, perché, si ricorda, *“allo stato attuale nessuno degli operatori privati ha espresso interesse ad investire in tale potenziamento”*.

Senza contare la mancanza di una pianificazione statale che permetta agli altri vari porti interessati (almeno 5 si ricorda: La Spezia, Genova, Ancona, Ravenna e Venezia) di sviluppare semmai sinergie, anziché sterili competizioni basate fundamentalmente sulle risorse della collettività. Non è uno spreco ambientale e finanziario che dovremmo evitare con una adeguata integrazione e programmazione delle attività dei vari scali?

A queste domande ne possiamo aggiungere altre, anche al di fuori delle osservazioni formulate.

Ad esempio, siamo sicuri che il Mediterraneo di qui a cinque anni continuerà a mantenere la sua rilevanza sulle rotte commerciali verso Suez? Oppure, come sostengono alcuni, lo scioglimento dei ghiacci farà propendere per le rotte artiche, risparmiando ben 18 giorni su 50 nel collegamento dei collegamenti, fra Rotterdam e Shangai?

Che senso avrebbe una Grande Opera distruttiva per l'ambiente e lesiva della salute se oltretutto si risolvesse in una cattedrale nel deserto? Sarebbe servita soltanto a generare utili per chi l'ha costruita, nella stessa logica predatoria che molti attribuiscono al progetto TAV, probabilmente privo di una reale funzionalità a regime. Forse, di fronte a domande di questa importanza, sarebbe opportuno che la collettività venisse chiamata a decidere nella pienezza dei propri diritti civili e sociali. La Costituzione, all'articolo 41, si esprime affinché *“l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali e ambientali”*.

E invece la deriva delle privatizzazioni sembra estendersi sempre più, consentendo da un lato il consolidamento degli *asset* nelle mani di pochi operatori portuali sempre più potenti e dall'altro spingendo sempre più spesso per la vociferata trasformazione delle Autorità Portuali in SpA, fra loro concorrenti anziché integrate in un disegno unico.

Lo stato, progressivamente, sembra ritirarsi dal proprio ruolo costituzionale, lasciando pieno spazio alla logica del *“laizzes faire”*. Ma guardate bene, non è liberismo. I soldi sul piatto ce li mettiamo noi, insieme all'ambiente e alla salute.

16 marzo 2023



La Rotta Artica a confronto con la Rotta di Suez

<https://www.corrieremarittimo.it/shipping/rotta-artica-sfide-e-opportunita-corridoio-energetico-chinese-srm/>

Northern Sea Route



Southern Sea Route

50 giorni VS 32 giorni

28 mld euro investimenti
 Cina - Russia
 2024: 80 mlnT
 2030: 200 mlnT
 4 Rotte già testate
 2 Stazioni in/out già pronte

Rispetto alla Rotta di Suez:

- il 20% più veloce
- il 40% più corta
- nel 2050 sarà libera dai ghiacci

Questo lavoro si inserisce nella serie di pubblicazioni che il laboratorio "perUnaltracittà Firenze" ha dedicato a vertenze e criticità derivate da operazioni speculative nei loro risvolti ambientali, sociali e culturali. L'intento è di approfondire aspetti poco conosciuti o non trattati dalla stampa mainstream, con affondi sui meccanismi perversi che il capitale mette in atto per sfruttare persone e ambiente.

Ogni libretto, che raccoglie articoli pubblicati sulla rivista on line *La Città invisibile*, è da intendersi come strumento di diffusione del pensiero critico e di lotta.

Ornella De Zordo, direttrice editoriale de *La Città invisibile*

Valerio Gennaro, medico epidemiologo, specialista in Oncologia, Igiene e medicina preventiva; membro del direttivo scientifico di Medici per l'Ambiente (ISDE, Italia), della Commissione ambiente Ordine dei Medici di Genova, di Medicina Democratica.

Antonio Fiorentino, architetto ed esponente di perUnaltracittà Firenze dove è impegnato nel Gruppo Urbanistica. Partecipa alle attività di Comitati di Cittadini e Associazioni ambientaliste.

Maurizio Marchi, iscritto a Medicina Democratica da oltre 33 anni, associazione con cui ha potuto interessarsi attivamente alla salute della popolazione e al contrasto dell'inquinamento dell'ambiente.

Tiziana Nadalutti, laureata in Agraria, lavora come tecnologa all'Università di Pisa; è iscritta a Legambiente e alla Società dei Territorialisti e delle Territorialiste; dal 2013 contribuisce all'esperienza politica pisana di "Una città in comune".

Luca Ribechini, livornese, ex dirigente di un'azienda pubblica, è attualmente attivista su vari fronti, primo fra tutti la difesa della salute dall'inquinamento atmosferico di origine navale. Presidente di Livorno Porto Pulito APS.