Il Dipartimento di Prevenzione Azienda ASL Toscana Nord Ovest ha inviato il proprio parere al Commissario Straordinario di Governo per il rigassificatore di Piombino, che nella sua conclusione così recita:

"Stante l'osservanza a quanto sopra descritto si ritiene di poter esprimere un parere favorevole all'autorizzazione di cui all'art.5 del D.L.50/2022 per la localizzazione iniziale in banchina all'interno del Porto di Piombino per tre anni dalla data di entrata in esercizio della nave"

Con la presente vorremmo fare alcune considerazioni:

1. Il progetto previsto di installare una FSRU  ( per un periodo ancora non definito in atti) mediante mezzo navale permanentemente ormeggiato, con capacità di stoccaggio di 170 mila metri cubi di GNL e capacità di rigassificazione di 5 miliardi di metri cubi l'anno, all'interno di un porto di medie dimensioni, polifunzionale, dedicato al traffico di merci alla rinfusa destinate al mercato nazionale e internazionale, al traffico commerciale e passeggeri (Secondo dati AdSP  si tratta di 5 milioni di tonnellate di merci e oltre 3,3 milioni di passeggeri all' anno) e con crescita costante anche del numero di navi arrivate e traffico rotabili (secondo dati Ait Toscana), rappresenta una anomalia rispetto agli altri impianti di rigassificazione già presenti in Italia, sia per il posizionamento che per le capacità di stoccaggio(12.607 navi arrivate, veicoli privati 956.407 anno 2021).
2. Il Dipartimento di Prevenzione della ASL rileva che il maggior rischio sanitario con effetti cronici per la popolazione è connesso alle emissioni in atmosfera dell'impianto( che si aggiungono a quelle già presenti dovute alle attività portuali). Rileviamo tuttavia che il parere ASL  si basa su un documento predisposto dal proponente del progetto, mentre non risulta sia formato sulla base del "Rapporto sulla qualità dell'aria " che ogni anno l'ARPAT è tenuta a redigere, ai sensi del decreto 155/2010, nè su specifiche rilevazioni di inquinanti in atmosfera richieste o disposte dall'Autorità Sanitaria.
3. L’analisi sulle fonti di inquinamento per la salute umana è circoscritta alle emissioni del rigassificatore, delle metaniere e dei rimorchiatori mentre non prende in considerazione le emissioni delle bettoline che arriveranno per il rifornimento di gas, né inquadra le fonti emissive dell’impianto nel contesto portuale, dove circolano una grande quantità di navi per i collegamenti con le isole e navi mercantili e dove vi è una movimentazione veicolare ingente. Sarebbe stato importante valutare il maggior apporto, in uno studio complessivo dell'area, che tenesse conto delle emissioni da sorgenti fisse e mobili , anche per fotografare la situazione esistente ante operam e per verificare successivamente, in caso di autorizzazione, il rispetto o meno dei limiti di legge.
4. I valori rilevati dalla centralina situata presso il Parco VIII Marzo posti all'ingresso di Piombino non monitorano la reale situazione presente nel porto. ma sarebbe stato necessario l'utilizzo di centraline di rilievo della qualità dell'aria nell'area portuale.
5. Il Dipartimento di Prevenzione prende in considerazione le valutazioni del proponente  che ritiene più impattanti dal punto di vista sanitario, cioè gli ossidi di azoto (NOX)  e il materiale particolato aerodisperso respirabile ( PM 2,5) e inalabile (PM 10) riconducibile al funzionamento dei motori a combustione. Si precisa  che le emissioni in atmosfera sono legate alle emissioni dei generatori di bordo ,alle emissioni di emergenza e alle emissioni indotte dal traffico marittimo  per rifornimento o prelievo di GNL (metaniere). Si parla inoltre di 2 rimorchiatori già presenti in porto (a cui dovranno aggiungersene altri due) la cui attività non viene considerata perché appunto già presenti, come se questi fossero sempre in navigazione o in manovra e non al bisogno.
6. Il concetto dei due soli rimorchiatori viene sempre ripetuto e limitato al loro supporto e quello della metaniera alla sola manovra. Tale calcolo non tiene inoltre conto delle emissioni durante la fase di navigazione e le emissioni delle navi spola che entrano in porto per accostarsi alla unità FSRU, cosi come lo scenario non include le emissioni dell'inquinante SO2.
7. Non si trova traccia sulle emissioni di pericolosi microinquinanti come gli IPA né vengono considerati i metalli presenti nel fumo delle navi.
8. Le polveri inalabili (PM10) e respirabili (PM2,5) vengono a loro volta ricondotte alle sole emissione dei generatori di bordo delle FSRU e delle metaniere, mentre non viene considerato l'emissioni di particolato dato dai fumi delle navi ( il cui traffico è in aumento ogni anno) né è stato considerato l'emissione di particolato da parte dei mezzi terrestri nè tantomeno la formazione di particolato secondario a partire dalle emissioni primarie dei diversi inquinanti già considerati ( es. NOX,SO2,PM primario).
9. Il Dipartimento di Prevenzione desume, non è chiaro su che base, che il dato PM2,5 si riferisca al monitoraggio del PM10, ipotizzando che il PM 2,5 sia solo una frazione di quanto misurato.
10. Il Dipartimento di Prevenzione ammette che il criterio Risk index è superiore al valore di riferimento, ma si preme di precisare che tale valore è ipotizzabile per chi trascorra tutta la vita in quell'area a massima ricaduta annua, dimenticando che nell'area portuale lavorano, sulle banchine e nei vari uffici, molte persone per tutta la loro vita lavorativa. In quanto a rassicurare che l'esposizione sarà solo temporanea, la valutiamo più come un augurio che come dato di fatto, nè esclude che ci si possa ammalare a causa di questi inquinanti anche nel solo periodo di tre anni.
11. Il Dipartimento di Prevenzione ritiene plausibili le valutazioni del proponente e accettabile l'installazione dal punto di vista sanitario trattandosi di "aree scarsamente popolate", affermazione del tutto discutibile visto che da quel Porto oltre ai lavoratori lì impegnati, passano oltre tre milioni di persone all'anno.

Riteniamo quindi che gli insufficienti monitoraggi, le aumentate emissioni degli inquinanti legate al rigassificatore e al traffico marittimo e terrestre conseguente, incrementeranno i fattori di rischio già preesistenti nel porto e nelle immediate vicinanze e il tutto avverrà in una Città già sede di un S.I.N. e riconosciuta come territorio a forte inquinamento ambientale.

La stessa ASL dichiara espressamente che “Piombino è uno dei territori il cui rischio di esposizione ad inquinamento ambientale è pubblicamente riconosciuto.” Nel contempo ci sembra di capire che la stessa tollerabilità dell’impianto sia strettamente legata alla ipotesi dichiarata di durata triennale dello stesso, facendo presupporre che una durata maggiore avrebbe comportato altro parere e altro orientamento della autorità sanitaria locale.

CHIEDIAMO

che l'Istituto Superiore di Sanità si pronunci, in quanto riteniamo che le attività di studio e monitoraggio sopra richiamate, in un contesto particolarmente delicato come quello di Piombino per la salute della collettività, debbano essere eseguiti da un Organo altamente qualificato in sede nazionale.