

Data: 19/08/2022 10:34

A:

"commissariostraordinariorigassificatore@postacert.toscana.it"  
<commissariostraordinariorigassificatore@postacert.toscana.it>

A Mr. Virginijus Sinkevicius Commissione Ambiente, Oceani e Pesca Unione Europea Al Presidente della Repubblica Italiana Sergio Mattarella Al Commissario Straordinario Per il rigassificatore della Regione Toscana Al Ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani Oggetto Rigassificatore nel porto di Piombino Il Ministro per la Transizione ecologica italiano Cingolani ha comunicato a codesta Commissione che il progetto di un rigassificatore nel porto di Piombino sarà esonerato da Via. La Via è prevista non solo da normativa italiana, ma, come è noto, anche da normativa europea e derogabile solo in casi ben precisi. E non lo è il nostro. Il ministro sostiene che l'Italia verserebbe in uno stato di emergenza e di urgenza, per cui la realizzazione del rigassificatore nel porto di Piombino sarebbe urgentissima e risolutiva dell'emergenza nazionale. Queste affermazioni di Cingolani sono del tutto apodittiche. Se sussiste uno stato di emergenza gas, non è chiaro perché l'Italia ne abbia aumentato le esportazioni di oltre il 300%. L'Italia ha interi progetti di fonti rinnovabili bloccati da molti anni, ha una geotermia sfruttata al minimo, per mancato ammodernamento della relativa rete, ha uno spreco, sempre dovuto a una rete inappropriata, dell'energia prodotta con le rinnovabili. Quindi, se l'emergenza esiste, è un'emergenza procurata da colpevole mancata programmazione e che non potrà certo essere risolta da un rigassificatore nel porto di Piombino, che non potrebbe entrare in esercizio prima dell'inverno 2023-24 e comunque sopperirebbe solo in minima parte alle necessità italiane. Ecco dunque che le motivazioni del ministro Cingolani per esentare questo progetto da Via, appaiono per ciò che sono, non motivate e quindi insostenibili. Il progetto (imperfetto, lacunoso e privo di adeguato supporto scientifico) è pubblicato sul sito della Regione Toscana, il cui presidente è anche commissario straordinario e sta ricevendo numerose osservazioni da parte di cittadini, istituzioni, associazioni. Dalla lettura del progetto si evince chiaramente, come più volte osservato, che Snam, o meglio, la sua derivata con 10.000 euro di capitale sociale, non presenta una sola risposta ai problemi ambientali emergenti dal progetto stesso. Cosa succederebbe al plancton, ai pesci, ai mammiferi, alle attività di coltura e allevamento, alle praterie di posidonia, a tutto l'ambiente marino e di pregio naturalistico, con una attività, per di più a ciclo aperto, di rigassificazione? Siamo nel cuore del Santuario dei Cetacei, un'area specialmente protetta d'importanza Mediterranea (ASPIM) transfrontaliera, di tutela per i mammiferi marini, di fronte al Parco dell'Arcipelago Toscano. Dalla relazione ambientale presentata da SNAM risulta superficiale la previsione degli effetti della diffusione di acque fredde e clorate in mare, non solo riguardo al danneggiamento delle attività ittiche di allevamento e della risorsa marina in generale, ma anche sui possibili impatti sul Sito Natura 2000 IT5160010 ZSC/ZPS Padule Orti-Bottagone, che riceve acqua marina e pesce nella palude degli Orti, attraverso la foce del fosso Cosimo, distante poco più di 3 km in linea d'aria dall'area di posizionamento del rigassificatore. Il porto costituisce un corpo unico con la città quali sarebbero le conseguenze su un territorio fortemente antropizzato? Il ministro omette di dire che un impianto ad alto rischio di incidenti rilevanti, collocato dentro un porto che dista meno di due km da abitazioni, infrastrutture, attività di servizio portuali e industriali vicine, è il primo e unico caso al mondo. In tutti gli altri casi il rigassificatore è collocato a molte miglia di distanza, per non parlare dei rischi, che tutti paventano, legati a un incidente, a una collisione, a un incendio, a un attentato, rischi non previsti e non valutati da Snam. Prova ne sia l'incendio che lunedì 15 agosto è scoppiato a bordo di una nave cargo ancorata sulla banchina JSW che dista poco più di 100 metri dalla banchina di destinazione del rigassificatore, incidente prontamente domato dai Vigili del Fuoco, che sono dovuti intervenire anche dai paesi limitrofi. Ricordiamo che nel nostro porto non esiste nemmeno un distacco dei VVF e non osiamo immaginare cosa sarebbe potuto accadere se la metaniera fosse stata lì. Si legge nel progetto che questo gas andrebbe nel metanodotto (che sia il 5% o il 99% non è detto) e in parte commercializzato con metaniera. Nelle carte presentate non c'è valutazione del traffico in relazione a queste metaniere, alle navi gasiere che portano GNL e agli oltre 100 traghetti che nella stagione estiva transitano per il porto (piccolo, con una sola strada di accesso e un solo bacino di evoluzione) Riteniamo importante anche parlare della

permanenza del rigassificatore nel porto di Piombino, che Cingolani assicura essere tre anni. Non è vero. Come si legge sul sito esiste una sola istanza della SNAM, che richiede la concessione per 25 anni. L'istanza non è mai stata modificata né rettificata e tale resta tuttora. Esiste poi della corrispondenza tra il commissario Giani, che parla di tre anni, e Snam, che parla di un periodo non inferiore ai tre anni. Ma si tratta di semplice corrispondenza, non tradotta in atti documentati. Ma se anche fossero tre anni, cosa che ripetiamo non è dato che allo stato degli atti sono 25, crediamo indispensabile la Via. Per tutti questi motivi, che si vanno ad aggiungere alle devastanti implicazioni che tale progetto avrebbe sulle attività, tra cui l'agroittica, che insistono nel porto, la Via è indispensabile e il progetto non può esserne esonerato per mancanza di valutazioni valide. Ci rivolgiamo alla Comunità Europea fiduciosi che le nostre istanze siano considerate e accolte. Lista civica Lavoro & Ambiente Piombino