

Modello per la presentazione delle osservazioni

Al Commissario straordinario di Governo
per il rigassificatore di Piombino

Io Sottoscritto/a

(non riportare nome e cognome di persone fisiche, né la denominazione di persone giuridiche, società, enti, associazioni, comitati)

secondo quanto previsto dall'ordinanza commissariale n. 97/2022

FORMULO

la seguente osservazione al c.d. Progetto FSRU Piombino

Testo dell'osservazione:

ASPETTI PROCEDURALI

1) Legge 241/1990 – Integrazioni sostanziali

Pur nella fase emergenziale, le norme costituzionali di base del nostro ordinamento restano ovviamente in vigore. Ad esempio, quelle del buon andamento della pubblica amministrazione, della non disparità di trattamento, dell'uguaglianza ecc.

Già una fase valutativa fondamentale, quella della V.I.A., è saltata, almeno le restanti non siano addirittura fuorvianti, visto che, come si evince chiaramente dai molteplici pareri depositati, quasi unanimi sul punto, a Snam vengono richieste integrazioni progettuali talmente ampie che costituirebbero (anche per risolvere strafalcioni incredibili come il riferimento al parco eolico al paragrafo 4.1 del documento REL-AMB-E-00013, cosa che la dice lunga sul livello della documentazione depositata finora) sostanzialmente un nuovo progetto con elementi centrali per qualsiasi valutazione consapevole da parte del pubblico italiano.

Pertanto è indispensabile prolungare il periodo per le osservazioni o riaprirle al momento del deposito da parte di Snam della documentazione richiesta, tenendo conto che per i cittadini di Piombino (e non solo) vengono messi in discussione diritti fondamentali in considerazione dell'impatto di tale impianto (si veda l'art. 22 del D.lgs.105/2015 sull'impatto sulle abitazioni, sulla loro sicurezza, sulla vivibilità, sul valore degli immobili; oppure l'incidenza del metano sul medio periodo nel mix energetico nazionale visto che il ciclo di vita dell'impianto è 25 anni ecc.).

2) DPR.357/1997

Diversi enti hanno richiesto la procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale con valutazione appropriata. Anch'essa prevede obbligatoriamente 30 gg per le osservazioni sulla base delle Linee guida nazionali sulla V.Inc.A. di cui alla G.U.28/12/2019. Il Decreto, citando esclusivamente il D.lgs.152/2006, non prevede deroghe a questo tipo di valutazioni ambientali.

3) D.lgs.105/2015

In ogni caso vale quanto previsto dall'art.24 del D.lgs.105/2015 sulla partecipazione del pubblico.

ASPETTI GENERALI

4) Crisi climatica - obiettivi di Parigi

L'uso del GNL produce un grave impatto negativo sulle tendenze di riduzione delle emissioni di gas clima-alteranti visto che:

- quello proposto a Piombino è l'ennesimo nuovo impianto "fossile", che induce al consumo di metano nel paese (con relative emissioni CO₂) e non lo riduce drasticamente come richiesto nell'ultimo rapporto dell'IPCC;
- tale impianto, per stessa ammissione del proponente e degli organi governativi, avrebbe una vita utile di almeno 25 anni, anche per ammortizzare l'investimento. Pertanto se entrasse in funzione nel 2023 dovrebbe funzionare ancora nel 2048 (!), costituendo quindi per il paese un vincolo ultradecennale nelle politiche di uscita dalle fossili;
- le emissioni di gas clima – alteranti di questo particolare tipo di impianto, nel ciclo di vita (estrazioni; trasporto a terra; liquefazione; trasporto; rigassificazione; trasporto e distribuzione) è molto peggiorativo rispetto addirittura

ad altre fonti fossili, soprattutto per le emissioni dirette di metano. Esistono numerosi studi in tal senso. Qui basterà richiamare l'analisi della rivista Forbes, che non mi sembra un noto club di rivoluzionari, di giugno 2022 in cui riporta dati clamorosi sull'impatto in termini di aggravamento delle emissioni clima-alteranti derivanti dall'uso di GNL (<https://www.forbes.com/sites/uhenergy/2022/06/15/europes-warm-embrace-of-lng-raises-methane-emissions-concerns/>). Un passaggio significativo è il seguente: *“Looking at how LNG compares to Russian gas’ dismal environmental footprint does not provide much comfort that Europe will be able to reduce global methane emissions by this change. It’s true that Russian gas from Gazprom is notoriously dirty: the Russian natural gas production involves high methane emissions. Russia’s oil and gas industry emitted 18.3 million tons of methane in 2021, exceeding the 17 million tons emitted by the U.S. or the 4 million tons of methane emitted by European oil and gas production. Yet LNG is dirtier. In a direct comparison, even the relatively clean LNG from Qatar or Australia emits between 60 to 175% more gashouse gas emissions than Russia’s natural gas. U.S. gas is even worse, because of the high fugitive methane emissions that occur in production and processing.”* Si noti che le recenti stime di emissioni di metano in atmosfera per un paese avanzato tecnologicamente come gli Stati Uniti sono molto maggiori di quelle stimate finora dagli enti governativi di quel paese (*Methane emissions in the United States, Canada, and Mexico: evaluation of national methane emission inventories and 2010–2017 sectoral trends by inverse analysis of in situ* <https://acp.copernicus.org/articles/22/395/2022/>) soprattutto a causa del settore dell'oil and gas.

5) Esistenza di una emergenza metano – la vera emergenza è quella climatica

A parte che autorevoli fonti governative hanno assicurato il quasi totale rimpiazzo delle importazioni russe di metano già dal prossimo inverno, pur in presenza di una estremamente timida politica pro-efficienza, pro-risparmio e pro-rinnovabili, tenendo conto dei tempi di installazione e di entrata in funzione dell'impianto di Piombino, ribadendo la necessità impellente di ridurre le emissioni di gas serra, la cosiddetta emergenza stride con il dato del primo semestre 2022 in cui l'Italia è esportatrice di quasi 1,5 miliardi di Smc di metano. Visto anche quanto accaduto nei giorni scorsi proprio lungo la costa Toscana, appare evidente che la vera emergenza esistenziale è quella climatica.

ASPETTI PUNTUALI

6) D.lgs.105/2015 – Distanze di interdizione al traffico marino – confronto con OLT Livorno

OLT Livorno ha distanze di “interdizione totale” di 3,7 km, di “limitazione” compresa tra 2 e 4 miglia nautiche con divieto di ogni attività escluso il passaggio a 10 nodi e “di preavviso” compresa tra 4 e 8 miglia con limitazioni alla navigazione minori.

Tale condizione, immagino fondata su criteri oggettivi utilizzati dagli enti pubblici coinvolti nella valutazione dei rischi sia in termini di navigazione che di rischio di incidente rilevante, anche in considerazione dei sacrifici che impone sotto molteplici punti di vista, fa di per sé comprendere come il posizionamento di un impianto di categoria simile su nave in un porto estremamente trafficato, non solo con i rischi di collisione e dunque di incidente ma anche di ulteriore trasferimento degli impatti sulla popolazione che abita ad appena 800 metri, su tutti gli operatori portuali e delle navi nonché sui passeggeri (anche in attesa di imbarco), sia del tutto inconcepibile rispetto al minimo buon senso.

7) D.lgs.105/2015 – Analisi del rischio di incidenti catastrofici

Gli eventi incidentali rari con conseguenze catastrofiche non si prestano ad un adeguato trattamento statistico come quello che Snam vorrebbe applicare.

a) Intanto le cosiddette statistiche (si parla nei documenti di SNAM a volte di meno di 10 eventi nelle banche dati storiche) bisogna vedere in quali condizioni si sono verificati.

A mero titolo di esempio: quanti impianti di rigassificazione sono posizionati in porti piccoli, ad uso promiscuo passeggeri-merci, a stretta distanza da case?

Perché è ovvio che bisogna confrontare mele con mele e pere con pere.

Se per caso il 95% di tutti i terminali al mondo sono distanti, per dire, 5 miglia dal più vicino attracco di traghetti, certamente statisticamente registrerò meno incidenti o quasi-incidenti rispetto a un terminale letteralmente a contatto con il movimento delle imbarcazioni per trasporto passeggeri.

Come faccio a mischiare i dati provenienti da condizioni così differenti? E' ovvio che se invece tutti i terminali fossero piazzati dentro un piccolo porto estremamente trafficato magari quello che oggi appare come un incidente estremamente improbabile (grazie appunto a precauzioni che a Piombino non si vogliono prendere) sarebbe molto più frequente.

Pertanto i tassi di accadimento di incidenti catastrofici sono assolutamente inattendibili in quanto probabilmente desunti da situazioni operative non similari e sono sicuramente sottostime perché la stragrande parte degli

impianti simili non sono in condizioni minimamente paragonabili a quelle del porto di Piombino (non a caso i due rigassificatori italiani in mare hanno vaste aree di interdizione e sono distanti da aree abitate).

b) In ogni caso, anche se rarissimo, l'evento catastrofico porta con sé un potenziale impatto enorme sul danno, in questo caso costituito probabilmente da decine di migliaia di persone. Come è modellizzabile un grande incidente come quello nel porto di Beirut? O di Città del Messico (GPL 1974)? Sono eventi estremamente rari ma avvengono! E quando avvengono cambiano quasi la storia di interi territori per decenni, oltre a sacrificare centinaia se non migliaia di vite. Lo scenario incidentale catastrofico deve essere assolutamente considerato e le potenziali conseguenze declinate in maniera trasparente.

c) Le probabilità di incidenti catastrofici inoltre stanno aumentando a causa della maggiore frequenza degli eventi meteorologici estremi, che ovviamente possono comportare gravi conseguenze, ad esempio sulla navigazione, soprattutto all'interno dei porti o nelle immediate vicinanze.

A tal proposito fa veramente sorridere amaramente, visto quanto avvenuto il 18 agosto, l'affermazione nel documento preliminare di sicurezza quando si sostiene testualmente, nel capitolo relativo ai rischi meteorologici da tornado, trombe d'aria e similari che "In base a queste informazioni si può ragionevolmente escludere il pericolo di trombe d'aria per il sito in esame." (si noti che il fenomeno del downburst non è neanche citato)

La dice assai lunga sulla superficialità di una documentazione basata su affermazioni apertamente negazioniste della realtà.

8) Perdite dirette di metano

L'ARPAT invita a prevedere l'uso di strumentazione portatile per il monitoraggio delle emissioni fuggitive di metano (ad esempio, termocamere). Se da un lato possono essere utili, rischiano di far perdere dati fondamentali di carattere generale e soprattutto quantitativo.

Oggi esistono i satelliti, alcuni dei quali con risoluzioni utili a monitorare le emissioni di metano a scala di un impianto (ad esempio, il GHGSat). Basta prevedere una convenzione per un monitoraggio quantitativo a scala di impianto in ogni fase operativa. La strumentazione da terra sarà poi utile invece a gestire le perdite rilevate.

Pertanto, premesso che lo scrivente è assolutamente contrario alla realizzazione dell'opera, è indispensabile utilizzare la strumentazione adeguata oggi disponibile come appunto i satelliti.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che la presente osservazione e gli eventuali allegati tecnici potranno essere pubblicati sul sito web della Regione Toscana all'indirizzo <https://www.regione.toscana.it/-/commissario-straordinario-rigassificatore-piombino>

Elenco Allegati:

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione;

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso di validità;

[eventuale] Allegato tecnico A: (denominazione);

[eventuale] Allegato tecnico B: (denominazione);

...

L'Allegato 1 "Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione" e l'Allegato 2 "Copia del documento di riconoscimento" non saranno pubblicati.

Luogo e data: Pescara, 19/08/2022

L'Osservante

(non firmare; non riportare nome e cognome di persone fisiche, né la denominazione di persone giuridiche, società, enti, associazioni, comitati, altro)