

## 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:

In riferimento al progetto presentato da Snam e pubblicato sul sito della Regione Toscana, intendo fare alcune osservazioni sia di tipo generale sia di tipo più specifico.

#### *Osservazioni specifiche*

1. Nella Relazione tecnica Rapporto preliminare di Sicurezza (Allegato 5, pag.11 di 230: Premessa introduttiva) si legge "la società Snam FRSU Italia [...] intende sottoporre l'istanza autorizzativa per la realizzazione di un Terminale di Rigassificazione nel porto di Piombino [...] tramite **l'ormeggio permanente** di un mezzo navale tipo FRSU [...]". Relativamente al periodo di ormeggio della nave FRSU, il Commissario Straordinario, nonché Presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani ha parlato di "non più di 3 anni", mentre la società Snam ha risposto al Commissario facendo riferimento ad "almeno 3 anni", ma non ha dato alcuna risposta formale al fatto che non debba rimanere per 25 anni. Nella Relazione, poi, si parla di "ormeggio permanente". Le affermazioni si contraddicono, e non vi è una risposta che sancisca una decisione definitiva.
2. Per quanto riguarda l'inquadramento autorizzativo (Allegato 5, pag.14 di 230), si legge che "il Terminale di Piombino rientrerà tra le attività industriali a rischio di incidente rilevante ai sensi del D.Lgs. 105/15 "Attuazione della Direttiva 2012/18/UE relativa al Controllo del Pericolo di Incidenti Rilevanti Connessi con Sostanze Pericolose" [...]". A parte l'intervento tempestivo del Ministro Cingolani alla Commissione Europea per esonerare il progetto dalla Valutazione di Impatto Ambientale, che preferisco non commentare, nel testo della Relazione si legge che l'analisi dei rischi (Allegato 5, pagg.15-26 di 230) è stata fatta **solo su eventi che riguardano il malfunzionamento del Terminale FRSU**. Non è stata fatta nessuna analisi dei rischi che possono provenire dall'esterno, quali ad esempio una collisione con altra nave in transito, dati gli spazi esigui del porto di Piombino.
3. Nella presente Relazione (Allegato 5, pag.19 di 230) si parla di "cause iniziatrici degli **eventi incidentali ragionevolmente credibili**": cosa si intende per "ragionevolmente credibili"? Cosa è "credibile"? Cosa lo è "ragionevolmente"? e "ragionevolmente" per chi? E quanto deve essere "credibile" un evento incidentale per essere preso in considerazione?
4. Sempre relativamente all'analisi di rischio sulle cause iniziatrici degli eventi incidentali ragionevolmente credibili" (Allegato 5, pag.19 di 230), si legge che tali analisi sono di due tipi: "Analisi Operativa (HazOp) delle sezioni impiantistiche più critiche" e "Analisi da dati di tipo statistico-storico (letteratura) [...]".
  - a. A proposito del primo tipo di analisi ("Analisi Operativa (HazOp) delle sezioni impiantistiche più critiche [...]") vorrei sapere quali sono le "sezioni impiantistiche più critiche".
  - b. Sempre a proposito del primo tipo di analisi, il "gestore ha reso disponibile **un'analisi operativa (HazOp), condotta dal costruttore della nave FRSU con DNV sulla documentazione tecnica di una nave con caratteristiche simili alla FRSU del Terminale**". A parte il fatto che l'analisi dei rischi

dovrebbe essere effettuata da un ente terzo, che non deve avere alcun interesse a presentare l'impianto come perfettamente funzionante ed efficiente, l'analisi è stata condotta NON sulla FRSU Golar Tundra, ma su "una nave con caratteristiche similari", che non è affatto la stessa cosa: la nave su cui si effettuano le analisi di qualsiasi tipo devono essere effettuate sull'impianto che effettivamente verrà messo in funzione, NON su un impianto simile, e questo vale in qualsiasi caso, ma a maggior ragione se si parla di rischi, di incidenti rilevanti, e di sicurezza.

5. Nella presente Relazione (Allegato5, pag.34 di 230) si legge che "l'analisi di rischio è stata svolta sulla base delle info tecniche disponibili, **senza procedere ad un sopralluogo** presso la nave FRSU Golar Tundra". Mi permetto di far notare che, data la pericolosità estrema (una pericolosità regolata da leggi e normative, che si cerca comunque di aggirare e di superare con motivazioni di altro genere), è necessaria e doverosa una analisi attenta e dettagliata della nave FRSU Golar Tundra, ben prima della manutenzione straordinaria che verrà fatta poco prima dell'avvio dell'attività del Terminale.
6. Riguardo alla "Localizzazione e identificazione dello stabilimento" (Allegato 5, pag.35 di 230), si legge che sulla Corografia della Zona interessata "è indicato **un raggio di 2 km attorno al punto dove sorgerà l'impianto**, con la presenza di scuole, ospedali, linee e stazioni ferroviarie, aeroporti, insediamenti industriali". Mi permetto di far notare che il raggio di 2 km attorno al punto dove sorgerà l'impianto non significa nulla, poiché l'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Livorno n.137/2013 stabilisce che la "zona di interdizione totale" alla navigazione - di forma circolare - ha un raggio indicativo pari a **2 miglia nautiche (3,7 km)** e che "in tale area sono vietate la navigazione, la sosta, l'ancoraggio e la pesca, nonché qualunque attività di superficie o subacquea". Insisto nel far notare che in questa zona rientra la quasi totalità della città di Piombino, con scuole, ospedale, e tutte le attività di superficie e subacquee. Pertanto Piombino essere evacuata almeno ogni volta che viene effettuato il trasferimento del gas dalla nave metaniera al Terminale FRSU.

### ***Osservazioni generali***

Le osservazioni generali, che sono ben conosciute (ma non meno importanti), si possono così riassumere:

- Piombino non è solo un porto industriale, ma è il secondo porto in Italia per traffico di passeggeri, poiché da qui transitano le navi da e per l'isola d'Elba e la Sardegna (in estate 120 corse al giorno, circa 3 milioni di passeggeri all'anno): un incidente rilevante nel porto coinvolgerebbe non solo gli abitanti di Piombino, ma anche molti turisti.
- Piombino ha un'unica strada in entrata e in uscita dalla città: in caso di incidente rilevante, oltre ad essere in pericolo anche gli abitanti delle zone limitrofe, i piombinesi (che sono circa 35.000) non sarebbero in grado di evacuare la città, a causa dell'unica via di uscita dalla stessa.
- La nostra stazione dei vigili del fuoco non è attrezzata: in caso di emergenza servirebbero aiuti esterni, che richiedono minuti preziosi per arrivare, e che non riuscirebbero ad arrivare, dato che l'unica strada presente sarà intasata da chi sta cercando di uscire.
- Non è possibile neanche la collocazione off-shore, poiché a circa 20 km di distanza c'è l'Isola d'Elba e intorno ci sono le altre isole dell'Arcipelago Toscano.
- Lo sversamento in mare di acqua molto più fredda (7 gradi) e clorata - che il funzionamento a ciclo aperto del Terminale FRSU Golar Tundra comporta - farà danni ingenti a tutte specie animali del mare circostante, con pesanti effetti sull'ambiente (il mare davanti a Piombino ospita il Santuario dei Cetacei e nei fondali del Golfo di Follonica vi è un ripascimento di posidonia) e sulle attività di pesca e sulle attività economiche del territorio.

A seguito delle suddette osservazioni (e anche di molte altre che sarebbero opportune ma che non farò), chiedo chiarimenti su tutto quanto ho osservato e risposte alle mie domande, oltre che una reale e concreta presa in considerazione di tutti i problemi che la scelta di andare avanti con questo progetto comporta.

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: Piombino, 20/08/2022

L'Osservante

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