

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:

Indice osservazioni On. Giovanni Vianello su “Incremento di capacità di rigassificazione (DL 17 Maggio 2022, n. 50) FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti”

Premessa.

1 - NOMINA COMMISSARIALE.

- 1.1 illegittimità della nomina
- 1.2 Scarsa competenza e adeguatezza dell'analisi dei progetti da parte del Commissario.

2 - ASSENZA DI VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE.

- 2.1 - Importanza VIA per il procedimento autorizzativo unico.
- 2.2 - Infondatezza dell'esenzione alla VIA rispetto al diritto europeo.

3 - INFONDATEZZA DELLA NECESSITÀ DI NUOVE INFRASTRUTTURE DI RIGASSIFICAZIONE.

- 3.1 - Fabbisogni essenziali del Paese.
- 3.2 - errata disposizione di urgenza di realizzare il rigassificatore galleggiante in vista dell'approssimarsi della stagione invernale.

4 - ASSENZA DEL PROCEDIMENTO DI AIA.

5 - ASSENZA DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.

6 - ERRATA VALUTAZIONE DI “EMERGENZA GAS” IN BASE AL PIANO DI EMERGENZA ITALIANO DEL GAS NATURALE.

7- MANCANZA CALCOLO DI EMISSIONI FUGGITIVE METANO E INESATTA VALUTAZIONE IMPATTO SANITARIO.

8 - POSSIBILE PERMANENZA IN PORTO OLTRE IL PERIODO DI 3 ANNI.

9 - CARENZE DI ANALISI SU EVENTI DI TORNADO E TZUNAMI

- 9.1 Tornado
- 9.2 Tsunami

10 - CONCLUSIONI

Premessa.

Le modalità alquanto singolari previste per l'autorizzazione dell'impianto in oggetto, ai sensi dell'art.5 del dl 50/2022, non determinano un pieno soddisfacimento della "Convenzione di Aarhus" ossia della "Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione dei cittadini e l'accesso alla giustizia in materia ambientale" è stata firmata nella cittadina di Aarhus, in Danimarca, nel 1998 ed è entrata in vigore nel 2001. Inoltre i tempi stretti per permettere alla cittadinanza e enti interessati di presentare osservazioni coincidenti con il periodo estivo (tra luglio e agosto 2022) in cui uffici tecnici e studi specialistici, nonché gli uffici delle pubbliche amministrazioni e ministeriali subiscono un forte rallentamento delle attività a seguito di ferie costituzionalmente garantite visto anche la notevole mole di documentazione depositata da parte del proponente. Per cui le presenti osservazioni si intendono parziali e non definitive ma già da sole possono indicare gravi mancanze nel procedimento che si sta svolgendo presso il Commissario nominato ai sensi dell'art.5 del dl 50/2022.

1 - NOMINA COMMISSARIALE.

1.1 illegittimità della nomina

L'articolo 11 della legge 23 agosto 1988, n. 400 ("Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri") prevede che alla nomina dei Commissari straordinari di Governo si proceda con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

Diversamente da quanto stabilito dalla norma richiamata, la nomina commissariale per il rigassificatore di Piombino è avvenuta con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri ai sensi dell'art.5 del DL 50/2022 e quindi in difformità rispetto la normativa vigente inerente la disciplina dell'attività di Governo e pertanto è da ritenere illegittima.

1.2 Scarsa competenza e adeguatezza dell'analisi dei progetti da parte del Commissario.

L'articolo 46 del decreto-legge 1 ottobre 2007, n. 159, reca disposizioni sulle procedure di autorizzazione per la costruzione e l'esercizio di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto, in particolare, si fa ricorso all'autorizzazione unica, rilasciata in esito ad un "procedimento unico", con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché d'intesa con la regione interessata. A differenza di quanto stabilito dal sopracitato art.46 dl 159/2007 i cui enti competenti a rilasciare l'Autorizzazione Unica risultano essere i Ministeri dotati di adeguate strutture tecnico/giuridiche, al contrario il Commissario art.5 dl 50/2022 usufruirà di un numero ristretto di strutture e enti - elencati nell'ordinanza commissariale 86/2022 e nella fattispecie elencati al punto "2. Amministrazione regionale e territoriali" della suddetta ordinanza - non in possesso della medesima capacità, competenza e adeguatezza ministeriale di analisi del progetto. Inoltre aver escluso il Ministero della Transizione Ecologica dal procedimento di Autorizzazione Unica farà venir meno l'analisi da parte della Commissione Tecnica VIA del

Ministero della transizione Ecologica che ha adeguate competenze per seguire procedimenti complessi come quello del caso in oggetto.

2 - ASSENZA di VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE.

2.1 - Importanza VIA per il procedimento autorizzativo.

L'articolo 46 del decreto-legge 1 ottobre 2007, n. 159 "Procedure di autorizzazione per la costruzione e l'esercizio di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto" introduce una deroga alla disposizione generale del Codice dell'ambiente (art. 5, comma 1, lett. o) del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, "Norme in materia ambientale"), secondo cui il provvedimento dell'autorità competente che conclude la fase di valutazione del processo di VIA "è un provvedimento obbligatorio e vincolante che sostituisce o coordina, tutte le autorizzazioni, le intese, le concessioni, le licenze, i pareri, i nulla osta e gli assensi comunque denominati in materia ambientale e di patrimonio culturale".

Contrariamente a quanto disposto dall'art.46 del dl 159/2007, il comma 3 dell'art.5 del DL 50/2022 prevede l'esenzione dalla VIA per il rigassificatore galleggiante in oggetto e per le infrastrutture connesse, previa comunicazione alla Commissione europea. Tale disposizione di esenzione si pone in contrasto con la natura vincolante della VIA nel procedimento autorizzativo, unico -disciplinato dall'art.46 dl 159/2007 - che conclude e sostituisce tutte le altre autorizzazioni.

2.2 - Infondatezza dell'esenzione alla VIA rispetto al diritto europeo.

Viene infatti disposto che, previa la comunicazione alla Commissione Europea, si applica l'esenzione prevista dall'art. 6, comma 11, del Codice dell'ambiente (D.Lgs. 152/2006). Il comma 11 citato (come riscritto dall'art. 3, comma 1, lett. h), del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104, di recepimento della direttiva 2014/52/UE) dispone che il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (ora della transizione ecologica) può, in casi eccezionali (previo parere del Ministro della cultura), esentare in tutto o in parte un progetto specifico dalla disciplina della VIA (recata dal titolo III della parte seconda del Codice), qualora l'applicazione di tali disposizioni incida negativamente sulla finalità del progetto, solo se, a norma della direttiva 2014/52/UE, articolo 1, lettera b) "Gli Stati membri possono decidere, dopo una valutazione caso per caso e se così disposto dalla normativa nazionale, di non applicare la presente direttiva a progetti, o parti di progetti, aventi quale unico obiettivo la difesa o a progetti aventi quali unico obiettivo la risposta alle emergenze che riguardano la protezione civile, qualora ritengano che la sua applicazione possa pregiudicare tali obiettivi." Nel caso in oggetto del rigassificatore galleggiante tale esenzione non può valere poichè la costruzione del rigassificatore non riguarda ne un obiettivo di "difesa nazionale" ne tantomeno di "protezione civile" in quanto, per ammissione dello stesso Ministro della Transizione Ecologica nella lettera inviata alla Commissione Europea (20220812_MITE_DRZ_VALUTAZIONI AMBIENTALI_ALL1), l'esenzione della VIA per il Governo italiano sarebbe giustificata dalla necessità di "nuova capacità di rigassificazione, allo scopo di soddisfare i fabbisogni essenziali del Paese. Questa esigenza è resa ancora più urgente dalla riduzione delle forniture di gas provenienti dalla Russia, unitamente alla difficoltà di garantire un quantitativo idoneo di stoccaggio di gas in considerazione della suddetta volatilità dei prezzi, nonché, non da ultimo, dall'approssimarsi della stagione invernale."

Nella missiva del Ministro della Transizione Ecologica non solo non vengono illustrati motivi previsti dal diritto europeo, atti a giustificare l'esenzione della VIA, ma non vengono poste argomentazioni atte a dimostrare le motivazioni:

1 - i "fabbisogni essenziali" del Paese;

2- "l'urgenza di realizzare il rigassificatore galleggiante in vista dell'approssimarsi della stagione invernale".

Per completezza, i 2 punti sopraelencati verranno affrontati nel paragrafo successivo "3 - Infondatezza di nuove infrastrutture di rigassificazione".

3 - INFONDATEZZA DELLA NECESSITÀ DI NUOVE INFRASTRUTTURE DI RIGASSIFICAZIONE.

3.1 - Fabbisogni essenziali del Paese.

In merito al punto 1 (fabbisogni essenziali" del Paese), al contrario, è stato ampiamente dimostrato che l'attuale capacità delle infrastrutture di importazione e di stoccaggio di gas naturale per l'Italia (gasdotti, rigassificatori e stoccaggi sotterranei) siano già di gran lunga sufficienti a soddisfare la domanda annua interna di gas anche prendendo a riferimento l'anno che ha registrato il maggior consumo di gas degli ultimi 10 anni ossia nel 2021. Tale ridondanza di infrastrutture di importazione e stoccaggio di gas può soddisfare il fabbisogno nazionale anche in assenza del gas proveniente dalla Russia attraverso il gasdotto "Tarvisio".

A dimostrazione di ciò, il rapporto dell'intelligence italiana "RELAZIONE ANNUALE SULLA POLITICA DELL'INFORMAZIONE PER LA SICUREZZA 2021" pubblicato nel febbraio del 2022 che quest'anno a pagina 36 tratta anche la sezione "1.2. LA SICUREZZA ENERGETICA" e nel box 4 a pagina 37 affronta il tema della "Transizione energetica e approvvigionamento di gas naturale". In tale rapporto - scrive l'intelligence italiana - che pur riconoscendo un ruolo strategico del gas di importazione tale che *"rappresenta dunque un elemento di significativa criticità per la sicurezza dell'approvvigionamento nazionale"*, tuttavia specifica anche che *"la cui affidabilità risulta garantita, tuttavia, da un'ampia e diversificata capacità di importazione e da una dotazione di infrastrutture di stoccaggio in grado di compensare la stagionalità della domanda, nonché eventuali problemi di funzionamento di un gasdotto o di un terminale di rigassificazione. In particolare, in attuazione del Regolamento (UE) 2017/1938, il sistema infrastrutturale italiano rispetta la cd. formula N-1, ossia la capacità di soddisfare, grazie alla ridondanza, livelli di domanda molto elevati anche in caso di interruzione della principale infrastruttura di importazione, ossia del gasdotto che trasporta i flussi in arrivo dalla Russia fino al punto di ingresso di Tarvisio e che, nel 2021, ha veicolato il 38% del fabbisogno nazionale."*

Orbene tale relazione sopra riportata è anche facilmente riscontrabile in maniera analitica prendendo a riferimento il consumo italiano annuo di gas del 2021 di 76,2 miliardi di mc e rapportandolo alla capacità massima dei gasdotti italiani di importazione di gas dall'estero, i rigassificatori (senza neanche considerare gli stoccaggi sotterranei di gas italiani e la produzione nazionale). Dai dati forniti dai gestori delle suddette infrastrutture di gas si avrebbe già oggi la possibilità di importare un quantitativo annuo massimo di gas attraverso:

- Transmed (ingresso Mazara del Vallo per gas proveniente dall'Algeria) 33,5 miliardi di mc;

- Greenstream (ingresso Gela per gas proveniente dalla Libia) 10 miliardi di mc;

- Transitgas (ingresso Passo Gries per gas proveniente dal Nord Europa) di 18 miliardi di mc

- TAP (ingresso Melendugno per gas proveniente dall'Azerbaijan) 10 miliardi di mc;

Solo i gasdotti sopracitati avrebbero già una capacità massima annua di importazione pari a 71,5 miliardi di mc ma se a questi sommiamo la capacità massima dei 3 rigassificatori già

esistenti (Panigaglia, Cavarzere e Livorno che insieme potrebbero stoccare fino ad un massimo di 15,25 miliardi di mc annui), si avrebbe una capacità massima di importazione di gas naturale e GNL pari a 86,75 miliardi di mc annui, in grado di soddisfare il consumo annuo di gas anche del 2021 (massimo consumo italiano degli ultimi 10 anni) pari a 76,2 miliardi di mc. In tale contesto occorre specificare che le infrastrutture sopra descritte hanno lavorato in questi anni in maniera ridotta e non al pieno della propria capacità.

Nel calcolo sopra descritto non sono stati conteggiati né la produzione nazionale di gas (3,3 miliardi di mc nel 2021) né tantomeno lo stoccaggio sotterraneo attualmente disponibile (circa 14 miliardi di mc) che rappresentano ulteriori volumi di gas disponibile per il fabbisogno nazionale.

A completamento dell' argomentazione in base alla quale viene completamente smentita la narrazione del Ministero della Transizione Ecologica che vorrebbe realizzare nuovi rigassificatori per i "fabbisogni essenziali" del Paese occorre ricordare che dal 2021 l'Italia è diventato un Paese che non solo importa ma anche esporta gas (circa 1,5 miliardi di mc) e nei primi sei mesi del 2022 ha superato il record di esportazione di gas mai registrato con oltre 1,8 miliardi di mc di gas esportato.

L'argomentazione adottata dal MITE sui "fabbisogni essenziali" del Paese è quindi inesatta e non è corroborata da dati oggettivi.

3.2 - errata disposizione di urgenza di realizzare il rigassificatore galleggiante in vista dell'approssimarsi della stagione invernale.

Tra le argomentazioni utilizzate dal Ministro del MITE per giustificare alla Commissione Europe l'esenzione alla VIA c'è la motivazione basata sull'*"urgenza di realizzare il rigassificatore galleggiante in vista dell'approssimarsi della stagione invernale"*.

In verità, come dimostrato dalla relazione "Studio Ambientale" del proponente (REL-SIA-E-00001_r0_Rel. studio ambientale) proprio nell'introduzione si descrive che *"La FSRU sarà ormeggiata in corrispondenza della Banchina Est della Darsena Nord del Porto di Piombino ed è previsto che entri in esercizio entro Marzo 2023."* Tale data ipotizzata persino dal proponente - e suscettibile di ulteriori ritardi - è già sul finire della stagione invernale per cui non trova fondamento neanche quest'ultima argomentazione del Ministro della Transizione Ecologica che vorrebbe esentare dalla VIA il rigassificatore in oggetto in vista della stagione invernale ma è un dato di fatto che con l'approssimarsi del prossima stagione invernale, anche rispettando il previsto cronoprogramma del proponente, non vedrà ancora compiuta la realizzazione del rigassificatore.

4 - ASSENZA DEL PROCEDIMENTO DI AIA.

Come riportato nei paragrafi precedenti il procedimento presso il Commissario di cui all'art.5 del dl 50/2022 non prevede una procedura di VIA ma anche è manchevole di procedimento di AIA.

L'articolo 26 (Integrazione del provvedimento di VIA negli atti autorizzatori) del D. Lgs. n. 152/2006, che stabilisce che *"1. Il provvedimento di VIA è sempre integrato nell'autorizzazione e in ogni altro titolo abilitativo alla realizzazione dei progetti sottoposti a VIA, nonché nell'autorizzazione integrata ambientale, ove prevista."*

L'Allegato VIII alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 stabilisce determinate procedure per gli impianti aventi Codice IPPC 1.4-bis: Attività svolte su terminali di rigassificazione e altre installazioni localizzate in mare su piattaforme off-shore e Codice IPPC 1.1: Combustione di

combustibili in installazione con una potenza termica nominale totale pari o superiore a 50 MW.

L'articolo 6 comma 16 del D. Lgs. n. 152/2006, che prevede che l'autorità competente nel determinare le condizioni per l'autorizzazione integrata ambientale, fermo restando il rispetto delle norme di qualità ambientale, tiene conto dei seguenti principi generali:

- devono essere prese le opportune misure di prevenzione dell'inquinamento, applicando in particolare le migliori tecniche disponibili;
- non si devono verificare fenomeni di inquinamento significativi;
- è prevenuta la produzione dei rifiuti, a norma della parte quarta del presente decreto; i rifiuti la

cui produzione non è prevenibile sono in ordine di priorità e conformemente alla parte quarta del presente decreto, riutilizzati, riciclati, recuperati o, ove ciò sia tecnicamente ed economicamente impossibile, sono smaltiti evitando e riducendo ogni loro impatto sull'ambiente;

- l'energia deve essere utilizzata in modo efficace;
- devono essere prese le misure necessarie per prevenire gli incidenti e limitarne le conseguenze;
- deve essere evitato qualsiasi rischio di inquinamento al momento della cessazione definitiva delle attività e il sito stesso deve essere ripristinato conformemente a quanto previsto all'articolo 29- sexies, comma 9-quinquies.

L'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) stabilisce inoltre le Migliori tecniche disponibili (best available techniques - BAT). Infatti l'art.29-bis del dlgs 152/2006 stabilisce l'individuazione e utilizzo delle migliori tecniche disponibili a seguito di procedimento di AIA. Si comprende bene quindi al fine di una migliore tutela dell'ambiente e dell'esercizio dell'impianto la fondamentale importanza dell'AIA. Nello specifico l'autorizzazione integrata ambientale è rilasciata tenendo conto di quanto indicato all'Allegato XI alla Parte Seconda e le relative condizioni sono definite avendo a riferimento le Conclusioni sulle BAT, salvo quanto previsto all'articolo 29-sexies, comma 9-bis, e all'articolo 29-octies sempre del medesimo d.lgs 152/2006. Nelle more della emanazione delle conclusioni sulle BAT l'autorità competente utilizza quale riferimento per stabilire le condizioni dell'autorizzazione le pertinenti conclusioni sulle migliori tecniche disponibili, tratte dai documenti pubblicati dalla Commissione europea in attuazione dell'articolo 16, paragrafo 2, della direttiva 96/61/CE o dell'articolo 16, paragrafo 2, della direttiva 2008/01/CE.

L'art. 29-quater del dlgs 152/2006 stabilisce che per le installazioni di competenza statale la domanda è presentata all'autorità competente per mezzo di procedure telematiche, con il formato e le modalità stabiliti con il decreto di cui all'articolo 29-duodecies, comma 2.

Inoltre solo l'AIA è il provvedimento che meglio di tutti può sostituire ulteriori autorizzazioni così come definito dall'art.29-quater, comma 11, del decreto legislativo n.152/2006 dove si decreta che l'AIA sostituisce ai fini dell'esercizio dell'impianto le Autorizzazioni di cui all'Allegato IX alla parte seconda del medesimo d.lgs 152/2006. A tal fine il provvedimento di AIA richiama esplicitamente le eventuali condizioni, già definite nelle autorizzazioni sostituite, la cui necessità permane. Inoltre le autorizzazioni integrate ambientali sostituiscono la comunicazione di cui all'articolo 216. Al comma 12 del medesimo articolo 29-quater del dlgs 152/2006 si prescrive che *“Ogni autorizzazione integrata ambientale*

deve includere le modalità previste dal presente decreto per la protezione dell'ambiente, nonché, la data entro la quale le prescrizioni debbono essere attuate”.

Inoltre occorre tenere in dovuta considerazione la Decisione di Esecuzione (UE) della Commissione che stabilisce le conclusioni sulle migliori tecniche disponibili (BAT) per le installazioni soggette all'AIA adottata secondo quanto specificato all'articolo 13, paragrafo 5, della direttiva 2010/75/UE, e pubblicato in italiano nella GU UE. Le Decisioni di Esecuzione contengono le parti dei BREF riguardanti le conclusioni sulle migliori tecniche disponibili, la loro descrizione, le informazioni per valutarne l'applicabilità, i livelli di emissione associati alle migliori tecniche disponibili, il monitoraggio associato, i livelli di consumo associati e, se del caso, le pertinenti misure di bonifica del sito. Destinatari delle decisioni di Esecuzione relative alle conclusioni sulle BAT sono gli Stati membri UE, hanno pertanto efficacia diretta nel loro ordinamento interno.

E' quindi evidente che la mancanza di un procedimento AIA per l'unità galleggiante di rigassificazione a Piombino non solo rappresenta una violazione delle normative nazionali di derivazione comunitaria ma anche determina un procedimento viziato, incompleto, carente per determinare l'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili per l'impianto in oggetto ai fini della migliore tutela ambientale.

5 - ASSENZA DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.

La realizzazione dei rigassificatori galleggianti ai sensi dell'art.5 dl 50/2022 non è inquadrata in alcuna pianificazione nazionale e non è prevista nel PNIEC già assoggettato a VAS. Eppure per sua natura e definizione tali impianti rientrano in una celata ma indiscussa pianificazione carente sotto notevoli spunti.

Infatti il suddetto art.5 del dl 50/2022 stabilisce la realizzazione di questi impianti *“in considerazione della necessita' di diversificare le fonti di approvvigionamento di gas ai fini della sicurezza energetica nazionale”* e pertanto ne dispone un *“incremento di capacità di rigassificazione.”*

Che sia una celata pianificazione lo si evince anche dalla documentazione del Proponente che descrive proprio nei titoli di tutti i documenti presentati un *“incremento di capacità di rigassificazione”*. Posto che attualmente l'incremento non può riferirsi ad un impianto già esistente, in quanto non esiste alcun impianto di rigassificazione a Piombino, di fatto l'incremento è funzionale alla *“capacità di rigassificazione”* dell'intero territorio nazionale e per tanto il progetto in oggetto deve essere valutato nell'ambito di una pianificazione nazionale. Non a caso l'intervento in oggetto, secondo il suddetto art.5, stabilisce una costruzione di impianti per finalità riconducibili all'intero territorio nazionale e quindi, di fatto, rappresenta una vera pianificazione inquadrabile ai sensi dell'art.6 del d.lgs 152/2006 che al comma 1 stabilisce *“La valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.”*

Al contrario, gli impianti di rigassificazione dell'art.5 dl 50/2022 non sono stati sottoposti a Valutazione Ambientale Strategia (VAS) in contrasto con le normative di settore a livello nazionale ed europeo.

6 - ERRATA VALUTAZIONE DI “EMERGENZA GAS” IN BASE AL PIANO DI EMERGENZA ITALIANO DEL GAS NATURALE.

La documentazione presentata dal proponente ha come oggetto l'“EMERGENZA GAS”. Orbene Il regolamento UE 2017/1938, concernente misure volte a garantire la sicurezza dell'approvvigionamento di gas, prevede, tra gli altri obblighi, che ogni Stato membro dell'Unione Europea rediga, con periodici aggiornamenti, tre documenti utili a descriverne i rischi dei sistemi nazionali del gas naturale, ad attuare precauzioni affinché il rischio sia mitigato e a gestire situazioni di crisi. Questi documenti sono la "valutazione del rischio" (risk assessment), il "piano di azione preventiva" (preventive action plan) ed il "piano di emergenza" (emergency plan). Il decreto legislativo 2 febbraio 2021, n. 14, contiene le disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2017/1938.

Il Piano di emergenza del sistema italiano del gas naturale disciplina le condizioni in presenza delle quali si è in preallarme - early warning; il livello di allarme-alert e il livello di emergenza- emergency.

Il livello di preallarme sussiste quando esistono informazioni concrete, serie ed affidabili secondo le quali può verificarsi un evento che potrebbe deteriorare significativamente la situazione dell'approvvigionamento e che potrebbe far scattare il livello di allarme o il livello di emergenza.

Il livello di allarme sussiste quando si verificano una riduzione o interruzione di una o più delle fonti di approvvigionamento o una domanda di gas eccezionalmente elevata, tali da deteriorare significativamente la situazione dell'approvvigionamento, ma alle quali il mercato è ancora in grado di far fronte senza dover ricorrere a misure diverse da quelle di mercato.

Il livello di emergenza consegue ad una domanda di gas eccezionalmente elevata o ad una alterazione significativa dell'approvvigionamento o ad una interruzione dell'approvvigionamento, nel caso in cui tutte le misure di mercato siano state attuate ma la fornitura di gas sia ancora insufficiente a soddisfare la domanda rimanente di gas e pertanto debbano essere introdotte misure diverse da quelle di mercato allo scopo di garantire l'approvvigionamento di gas ai clienti protetti.

Il 26 febbraio il Ministero della Transizione ecologica ha dichiarato lo stato di “pre-allarme” per le forniture all'Italia. Al momento dell'apertura del procedimento amministrativo ai sensi dell'art.5 del dl 50/2022, lo stato dell'Italia è quindi di “pre-allarme” e non - come affermato dal proponente - di “emergenza”. Tale errata definizione da parte del proponente oltre a non rispettare la realtà, è fuorviante e quindi è da considerare errata.

7- MANCANZA CALCOLO DI EMISSIONI FUGGITIVE METANO E INESATTA VALUTAZIONE IMPATTO SANITARIO.

Il Gas Naturale può contenere Metano in percentuali che vanno generalmente dal 85% al 99%. Quando la percentuale di metano diminuisce in genere viene bilanciata da piccole percentuali di Etano (C₂H₆) e Propano (C₃H₈). Il Metano è un gas decine di volte più climalterante rispetto la CO₂. Secondo l'ARPAT (<http://www.arpat.toscana.it/notizie/arpatnews/2021/103-21/emissioni-di-metano-urgente-un-taglio-entro-il-2030>) *“Le emissioni di metano causate dall'uomo possono essere ridotte fino al 45% nel prossimo decennio, evitando quasi 0,3°C di riscaldamento globale entro il 2045 e avvicinandosi così all'obiettivo dell'Accordo di Parigi di limitare l'aumento della temperatura media globale a 1,5° e rispettando anche gli scenari prospettati dall'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). Il taglio del metano, gas serra estremamente potente, può giocare dunque un ruolo chiave per contrastare il cambiamento climatico, andando ad affiancarsi agli sforzi per ridurre l'anidride carbonica. Rispetto a quest'ultima, che rimane in*

atmosfera per centinaia di anni, il metano inizia a degradarsi rapidamente e la maggior parte scompare dopo un decennio. Riducendo quindi le sue emissioni si può frenare rapidamente il tasso di riscaldamento nel breve periodo. Essendo poi il metano un importante inquinante atmosferico, nonché precursore dell'ozono troposferico, questa riduzione del 45% delle emissioni eviterebbe 255.000 morti premature, 775.000 visite ospedaliere legate all'asma, 73 miliardi di ore di lavoro perse a causa del caldo estremo, 25 milioni di tonnellate di perdite di raccolto all'anno."

Il documento del proponente inerente "lo studio ambientale - Studio Modellistico Ricadute in Atmosfera (Fase di Esercizio) - REL-AMB-E-00011_r0-Studio Mod Ricadute Atmo - al paragrafo "2.5. Emissioni in Atmosfera" elenca le emissioni in atmosfera riconducibili all'esercizio del Terminale di Piombino sostanzialmente associate a:

- emissioni continue (generatori di bordo) legate al normale esercizio del Terminale;
- emissioni di emergenza o comunque legate a particolari fasi diverse dal normale esercizio del

Terminale (camini generatori diesel di emergenza, sfiati, gruppo antincendio, etc.);

- emissioni di inquinanti indotte dal traffico marittimo delle metaniere;
- emissioni dai rimorchiatori utilizzati per le manovre.

Nella documentazione del proponente le emissioni fuggitive di gas metano nella fase di esercizio vengono solo accennate nel paragrafo "2.6.2 Valutazione degli Impatti e Identificazione delle Misure di Mitigazione" (REL-AMB-E-00040_r0_Impatto_Sanitario) ma non vengono affrontate.

Giova ricordare che le "Linee guida per la valutazione di impatto sanitario (DL.vo 104/2017)" dell'Istituto Superiore di Sanità è espressamente previsto che "*La stesura del rapporto deve riportare tutte le attività condotte durante la valutazione, seguendo il percorso logico che ha portato alla valutazione degli impatti sulla salute.*

Il report dovrà quindi contenere:

- *gruppo di lavoro, con relativa expertise, che ha condotto lo studio, inclusi gli stakeholder coinvolti;*
- *descrizione dell'opera;*
- *descrizione del territorio: area geografica, popolazione, aree sensibili;*
- *descrizione degli impatti ambientali (individuazione e quantificazione);*
- *individuazione degli indicatori sanitari correlati agli impatti ambientali dell'opera corredata dal resoconto della letteratura scientifica, data base e altre informazioni consultate e selezionate;*
- *descrizione dello stato di salute ante operam della popolazione, con particolare attenzione agli indicatori selezionati;*
- *valutazione dell'impatto sanitario con descrizione delle metodologie adottate (quantitativo e qualitativo);*
- *analisi delle incertezze;*
- *valutazione delle potenziali alternative per la minimizzazione degli impatti;*
- *descrizione del monitoraggio post operam (ambientale e sanitario)."*

La carenza di valutazione da parte del proponente delle emissioni fuggitive di metano si traduce, di conseguenza, anche con una inesatta Valutazione Impatto Sanitario (VIS) in quanto nel documento di riferimento non vengono calcolati gli effetti sulla popolazione che la dispersione continua e giornaliera del gas naturale produrrà sulla popolazione e di conseguenza sull'ambiente e sul clima.

8 - POSSIBILE PERMANENZA IN PORTO OLTRE IL PERIODO DI 3 ANNI.

Va considerato che il periodo di permanenza dell'unità galleggiante di rigassificazione nel porto di Piombino non è ancora certo, infatti nella Lettera SNAM del 15.7.2022 (nota di puntualizzazione dell'istanza) inviata al Commissario il proponente specifica che l'istanza è per una durata di 25 anni e che il periodo di giacenza dell'unità galleggiante di rigassificazione la necessità di ormeggio in porto per un periodo *“non inferiore a 3 anni”*, il che è evidente che tale periodo temporale non è prorogabile e che ovviamente dipenderà anche da fattori esterni per collocare l'impianto in altra zona ad oggi non meglio specificata.

9 - CARENZE DI ANALISI SU EVENTI DI TORNADO E TZUNAMI

9.1 Tornado

Le regioni dell'Italia centrale che si affacciano sul Mar Tirreno sono quelle più a rischio di essere colpite da tornado in Italia, tale indicazione viene riferita dalla ricerca condotta dall'Istituto di scienze dell'atmosfera e del clima del Consiglio Nazionale delle Ricerche (Cnr-Isac) e basata sull'analisi di 32 anni di dati, raccolti fra il 1990 e il 2021. E' evidente che l'area in questione ove è prevista l'installazione del rigassificatore è definita dalla suddetta ricerca come un “hot-spot” per i tornado nell'area mediterranea”. I tornado si sono moltiplicati soprattutto nell'ultimo decennio. La documentazione presentata risulta carente nell'affrontare i rischi che potrebbero derivare dai Tornado classificati su scala Fujita rispettivamente F1, F2, F3, F4, F5. In particolare gli impatti che potrebbero provocare uno o più tornadi sull'impianto non sono affrontati nella documentazione pubblicata “Studio Meteomarino”, “Studio della propagazione del moto ondoso da largo in costa”, “Studio di agitazione interna portuale”, “Idrodinamica costiera e dell'area portuale”, “Studio di inondazione da onde di maremoto”, “Relazione di calcolo per sistema di ormeggio”, “Filosofia di funzionamento, controllo ed emergenza impianto”. La mancanza di tale riferimento ai possibili impatti dei tornado non permette una corretta analisi dei rischi e se ne chiede integrazione.

9.2 Tzunami.

Il documento “Studio di inondazione da onde di maremoto” affronta 5 scenari di riferimento di Tzunami. L'analisi risulta carente e lo studio incompleto. Mancano i riferimenti a fenomeni di Tzunami precedentemente avvenuti nell'area del Mar Tirreno e Mar Ligure, si citano alcuni Tzunami elencati dal “Catalogo euromediterraneo degli tsunami (EMTC)”. A seguito di una crisi sismica nel gennaio-febbraio 1742 in Toscana (Italia centrale) con ubicazione epicentrale vicino a Livorno. Il 27 gennaio sono stati osservati al porto di Livorno un anomalo innalzamento e abbassamento del mare. In mare aperto i naviganti notarono un anomalo innalzamento del mare e un'insolita tempesta (Pedini, 1744; Boccacci, 1842; Mattei, 1745; Gentili, 1742). Secondo Guidoboni et al. (2018), il 27 gennaio, 15 minuti prima della scossa, l'acqua del mare è scesa per circa 1 m e dopo la scossa un'onda di tsunami ha inondato la riva e inondato le strade della città. L'acqua raggiunse un'altezza di molti metri, toccando l'immagine della Madonna di Montenero situata in piazza Vittorio Emanuele. Nella zona costiera sono stati radicati alcuni alberi. Un pescatore che si trovava nel mare davanti a Livorno ha riferito che la barca è stata sollevata da un'onda enorme e quando è precipitata improvvisamente ha avuto l'impressione che la barca toccasse il fondo del mare (Guidoboni et al., 2018). Ancora nel 1809 in Liguria Costa Azzurra. La causa tsunamigenica è ancora incerta. Si può ipotizzare il verificarsi di una frana sottomarina nel golfo della Spezia. A La Spezia verso le 8 il mare si è alzato improvvisamente per circa 1 m sopra il suo limite abituale. Questa straordinaria marea è durata per circa 15-20 minuti in salita e in discesa. La marea era così forte e veloce che l'acqua del mare è volata fino alla città di La Spezia

attraverso un piccolo canale che attraversa la città stessa. Alcuni mercanti che si erano insediati negli argini scapparono. Gran parte della spiaggia poco profonda è stata lasciata secca e alcuni grossi pesci sono stati trascinati dall'acqua e intrappolati nella spiaggia secca. Al primo flusso dell'acqua di mare ne seguirono altri 4 o 5 che diminuirono gradualmente la loro forza. Inoltre un altro Tsunami del 1646 con coordinate dell'epicentro, tempo di origine, intensità del terremoto (scala MCS) e magnitudo del momento equivalente da Rovida et al. (2016). Forte terremoto si è verificato a Livorno. Molti edifici hanno subito gravi danni. Livello del mare in aumento di oltre 3 iarde (circa 2,5 m). Nel porto si arenarono alcune navi (Pilla, 1846).

Inoltre, anche secondo il proponente, non vi è certezza in caso del verificarsi degli scenari 4 e 5 sulla stabilità dell'unità galleggiate. Infine non vengono considerati eventuali impatti causati da altre imbarcazioni/navi spinte verso l'unità galleggiante a seguito di uno Tsunami.

10 - CONCLUSIONI

Le notevoli e sostanziali osservazioni riscontrate nel presente documento rappresentano motivi fortemente ostativi alla realizzazione dell'unità galleggiate di rigassificazione nel porto di Piombino, insuperabili non solo dal punto di vista tecnico - su cui sono dovute almeno delle integrazioni da parte del proponente - ma soprattutto di carattere procedurale. Per tanto si esprime parere CONTRARIO all'istanza avanzata da società SNAM FSRU Italia, controllata al 100% da SNAM spa e inerente l'autorizzazione per la realizzazione di un terminal di rigassificazione galleggiante nel porto di Piombino (c.d. Progetto FSRU Piombino).

...

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 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);

....

<https://www.regione.toscana.it/-/commissario->

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: Roma 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)

Allegato 1