

## Modello per la presentazione delle osservazioni

Al Commissario straordinario di Governo  
per il rigassificatore di Piombino

Io Sottoscritto/a

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

### FORMULO

le seguenti osservazioni al c.d. Progetto FSRU Piombino

**RELAZIONE REL-AMB-E-00003** , a pagina 28 si scrive che saranno usati tubi di diverso diametro per la condotta che porterà il metano dalla banchina al punto di collegamento di Vignarca, questo è dovuto alla urgenza di dover mettere in funzione l'impianto prima dei 10-12 mesi necessari per costruire una condotta uniforme. Non capisco quale sia la fretta di dover completare l'opera con materiali "di recupero" quando l'emergenza gas è prevista per il periodo invernale, quindi ottobre 2023 avendo dunque tutto il tempo di preparare una condotta uniforme.

**RELAZIONE REL-CIV-E-00023** Con riferimento alle pagina 20 e 24 faccio notare nella la stima dei carichi dovuti alle navi di passaggio, non sono stati presi in esame i traghetti che escono o entrano in porto a velocità che variano dai 7 fino ai 12 nodi.

Alla pagina 21 vengono riportate alcune soglie operative che ritengo non sicure in quanto un vento superiore ai 46 km/h comporta manovre ad alto rischio per questa tipologia di navi.

La configurazione di ormeggio è molto atipica per un sito dove vengono trattati prodotti infiammabili, ed anche qui si nota una soluzione dovuta alla fretta, infatti nella quasi totalità dei casi la tubatura non corre parallela alla banchina, tra la nave ed il sistema di ormeggio, ma è perpendicolare alle manichette di scarico. Questa situazione è molto pericolosa in caso di rottura dell'ormeggio o di fuoriuscita del gas (visto il diametro e la pressione della condotta) il relatore stesso ne è consapevole infatti è prevista una protezione a cassoni di cemento che conferma l'uso di soluzioni arrangiate per l'impianto di Piombino.

Questa configurazione è oltretutto poco agevole per il personale addetto all'ormeggio in caso la FRSU debba lasciare la banchina.

**RELAZIONE REL-PROG-E-0001** A pagina 11 si riportano le caratteristiche del fondale dove sarà posizionato l'impianto e dove transiteranno le navi metaniere che lo riforniranno di gas liquefatto. Nella figura 4.3 leggendo le quote batimetriche si nota che le zone adiacenti al bacino di evoluzione (circa 450 metri) ed al lato destro del bacino prospiciente la banchina Est hanno dei pescaggi limite per le navi che dovranno rifornire la FRSU (300 metri lunghezza 45 larghezza 12,5 pescaggio) e questo potrebbe comportare problemi in fase di manovra in condizioni di vento forte e onda di risacca. L'adeguamento tecnico funzionale del 2020 prevedeva di ampliare il bacino di evoluzione fino a 520 metri per aumentare il rapporto di sicurezza delle navi di 300 metri di lunghezza in fase di ormeggio alla banchina Est, dalle relazioni non pare che questo sia stato fatto.

**RELAZIONE REL.-AU-E-00001** A pagina 19 della relazione, al punto 4.1.1.1 si legge che l'impianto potrà svolgere "Servizio di carico GNL su nave metaniera di piccola taglia (Small Scale) questa è richiamata in diverse relazioni ma non leggo nessuna procedura di sicurezza ne altra procedura riferita all'ancoraggio, ormeggio, trasbordo del prodotto e disormeggio. Per le metaniere non si legge nessun dato sulle eventuali zone di ancoraggio.

A pagina 45 si legge che la banchina dove dovrebbe essere posizionato l'impianto è "inutilizzata", in realtà è una banchina in concessione alla società P.I.M Piombino Industrie Marittime SpA che vi effettua lavori di ristrutturazione e riparazione navale ed è titolare di un accordo sostitutivo di concessione demaniale firmato il 20.10.202 e valido sino al 2041. La stessa società PIM effettua nell'area immediatamente adiacente alla zona che dovrebbe interessare l'impianto (FIG. 4.1 zona punti 5,6,7) lavori con fiamme libere e dove sono presenti depositi di gas infiammabili, in special modo vicini a dove si intende collegare la condotta in uscita dalla nave al metanodotto in uscita dal porto, mi chiedo come tale attività possa essere compatibile con l'impianto FRUSU.

#### **RELAZIONE REL-MEC-E-00100 201064C-053-RT-1900-0100 – RELAZIONE TECNICA LEGGE 105**

La figura 6 a pagina 26 descrive l'area di danni in caso di possibile incidente, ma non viene specificato se tali zone potranno impedire o limitare la navigazione nella zona di ingresso al in quanto essa sarà ristretta di circa 200 metri. Lo stesso limite riguarderà anche sia la banchina Nord che la futura banchina Ovest, in pratica tutta la zona nuova sarà destinata a restare inutilizzata per un periodo minimo di tre anni.

**RELAZIONE REL-AMB-E-00013** Questa relazione intende valutare sia l'incremento di traffico nell'area interessata dall'impianto che le condizioni di traffico navale in quell'area.

Sono stati considerati i dati dell'anno 2021 tenendo conto di circa 330 mila registrazioni del sistema AIS.

Le navi sono state suddivise in 6 gruppi a seconda della stazza lorda.

Osservando le figure da 4.2 a 4.7 si nota che le rotte sono state sovrapposte ad una mappa estratta dal sito Google Maps risalente al 2015, così facendo non pare che le linee di traffico vadano ad interferire sull'area del FRUSU. Sovrapponendo invece una mappa aggiornata si può vedere come le rotte si avvicinano moltissimo all'area oggetto dell'impianto; questo è un aspetto molto importante che non trova considerazione in nessuna relazione cioè la possibilità di collisione dovuta a guasto tecnico o errore umano o attentato terroristico che può riguardare un traghetto di linea o altra nave con la nave metaniera/FRUSU.

Un traghetto, dal momento in cui lascia l'ormeggio, impiega circa 120 secondi a raggiungere la zona antistante la banchina Est; i mezzi veloci solo 80 secondi. Nel porto transitano ogni giorno piccole navi cisterna per i rifornimenti ai traghetti oppure per trasportare gas all'isola d'Elba oppure traghetti con autocisterne cariche di benzina o altri infiammabili, di questo non ne viene fatta menzione in nessuna relazione.

Nel capitolo 4.4 si dice che l'aumento di traffico risulterà trascurabile per le classi di stazza da 1 a 5 (traghetti e navi commerciali) mentre sarà rilevante per la classe 6 alla quale appartengono le metaniere. E' questo un aspetto che ritorna spesso nelle varie relazioni, come se si fosse scelto Piombino non solo per le caratteristiche della sua banchina ma perché è un porto pressochè "deserto" e destinato a non avere futuro, il nostro futuro era in parte in quelle 14 aziende che nel 2019 avevano manifestato l'intenzione di occupare le nuove aree portuali (ancora incompiute) manifestazioni naufragate in **ZERO** aziende insediate nel 2021; il nostro futuro erano i traghetti ro/pax per la Sardegna che ormai da anni si sono trasferiti a Livorno, il nostro futuro si chiamava Tenaris che dopo tante promesse ha trasferito la logistica portuale altrove.

A pagina 15 la relazione termina con una frase che denota l'assoluta ignoranza dei traffici passeggeri del nostro porto ed anche una arroganza di fondo "*Qualora durante le operazioni di manovra delle navi metaniere l'ingresso e l'uscita dal porto delle altre navi dovesse essere vietato, l'operatività del porto subirebbe un impatto, limitato tuttavia a poche ore all'anno*" ricordo che sulle navi passeggeri vengono spesso trasportati pazienti che si recano negli ospedali della provincia per terapie o accertamenti medici ed inoltre che i cittadini ed i lavoratori da e per dell'Elba hanno diritto alla mobilità senza dover aspettare le manovre delle metaniere.

Mi permetto infine di affermare che il metodo con il quale state affrontando questa questione è totalmente sbagliato, chi vi ha proposto questo impianto (SNAM e non il ministero) si è sottratto a qualsiasi confronto con i cittadini e le istituzioni locali.

Siamo definiti NIMBY, non è vero. Nel 2008 quando fu proposto il progetto GALSI, il metanodotto sottomarino che attraverso la Sardegna doveva collegare l'Algeria con l'Italia approdando nel comune di Piombino, ci sono stati incontri, discussioni ed iniziative di sensibilizzazione; il nostro "giardino" è oggi una distesa di discariche colme di ogni tipo di rifiuto del quale non ci è stato permesso di fare accertamenti, discariche abusive; terreni contaminati da metalli pesanti, fabbriche decadenti, aziende chiuse. Il nostro futuro lo stiamo lentamente reinventando e queste imposizioni vanno contro i reali bisogni della nostra città, non si accettano compensazioni al nostro diritto di avere un futuro.

Con il pretesto dell'emergenza nazionale state imponendo un progetto approssimativo, inutile, costoso e pericoloso. Sapete benissimo che l'emergenza non c'è perché le scorte ci sono ed il prezzo del gas è aumentato ancor prima dell'inizio della guerra, c'è piuttosto la voglia di SNAM di sostituirsi ad altri fornitori e l'avallo della



UE a creare un sistema di interscambio; nulla di male se un'azienda italiana incrementa i fatturati l'importante è che lo faccia nelle regole e seguendo le leggi, non con decreti ad hoc in deroga ai regolamenti che ci siamo dati a seguito di altri disastri ambientali e per la tutela dei cittadini.

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