

*Al Commissario straordinario di Governo
per il rigassificatore di Piombino*

I Sottoscritti

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

FORMULANO

la seguente osservazione al c.d. Progetto FSRU Piombino

1. Sproporzione tra l'enormità e la complessità delle opere da realizzare rispetto alla esigua durata dell'autorizzazione (soli 3 anni): tutto il progetto è da rivedere.

Con la lettera SNAM del 15 luglio 2022 la società accetta un periodo di ormeggio in porto non inferiore ai tre anni e di trovare una localizzazione alternativa nel frattempo, ma sembra più una buona dichiarazione di intenti che un impegno contrattuale, una "nota di puntualizzazione dell'istanza", istanza che prevede invece un periodo di 25 anni. Periodo lungo che giustificherebbe così la mole di opere da realizzare in porto e per i gasdotti. Per la durata di tre anni invece, tutto il progetto è spropositato e da rivedere completamente.

2. Sfasamento tra l'inizio dei tre anni chiesti dal Commissario e l'inizio secondo SNAM.

Nella lettera del Commissario del 15 luglio chiede a SNAM di "mantenere l'ormeggio presso la banchina del porto non oltre i tre anni" e poi ripete che "non può autorizzare la permanenza della nave FSRU oltre tre anni nella banchina del porto".

Così i massimi tre anni partono dalla data di ormeggio della nave.

Mentre nella risposta di SNAM lettera del 15 luglio, SNAM "evidenzia la necessità di prevedere un periodo di ormeggio in porto non inferiore ai tre anni dalla data di entrata in esercizio della nave".

Così i minimi 3 anni partono dall'entrata in esercizio della nave. Come dire: intanto l'opera si fa, poi tra tre anni si vede...

3. Con la riduzione a tre anni dell'autorizzazione, SNAM non prevede cosa succederà alle strutture installate e chi dovrà smantellarle (decommissioning).

Nella lettera del 15 luglio SNAM considera la riduzione dell'autorizzazione ai tre anni e s'impegna a trovare localizzazioni alternative, ma nel Progetto SNAM non è scritto cosa succederà di tutte le opere impattanti costruite dopo i 3 anni di esercizio e non più necessarie, anzi, da smantellare. Il decommissioning è previsto in modo molto approssimativo solo dopo i 25 anni di esercizio.

Si tratta, come scritto nel SIA, pag. 241 e seg., di opere impiantistiche e di arredo in corrispondenza della banchina, cioè:

- il sistema di scarico del gas vaporizzato dalla FSRU costituito da manichette flessibili ad alta pressione e la relativa struttura portante in carpenteria metallica [4];
- gli arredi di ormeggio della banchina costituiti da funi collegate a ganci a scocco;
- gli impianti containerizzati di distribuzione elettrica delle utenze di banchina
- gli impianti containerizzati di controllo del Terminale (FSRU e banchina) [5];
- generatore di emergenza e serbatoio diesel [6];
- cabinati pompe antincendio e sistema antincendio [8];
- sfiato e serbatoio raccolta impurità/drenaggi [3];
- scala di accesso/uscita alla FSRU (tipologia prevista "Riding Ladder") [2];
- scalette per sovrappasso cunicolo calcestruzzo [7];
- serbatoio riserva idrica da 50 m³, a servizio del sistema antincendio [9];
- collegamento tra il sistema di scarico del gas dalla FSRU e il Punto di

Intercetto Linea (PIL1).

- torre reticolare in acciaio che sostiene le manichette alta 21 metri
- al PIDI n.2 località Vignarca per l'impianto di correzione indice di Wobbe: No. 2 edifici adiacenti di pari lunghezza (circa 48 m), larghezza tra i 12 e 14 m e altezza tra gli 8 (edificio contenente il sistema generazione Azoto) e 9,5 m (edificio contenente i compressori aria e azoto) e il Sistema degli aircoolers, di lunghezza pari a 22 m, larghezza 6 m e altezza pari a 7 m.

Dato che il Commissario chiede nella lettera del 15 luglio che dopo tre anni la banchina servirà allo sviluppo dei commerci e della siderurgia, quali di queste opere impattanti resteranno e quali dovranno essere smantellate e da chi? SNAM ne parla a pag. 280 del SIA, ma in maniera da lasciare aperte tutte le soluzioni, che invece cambiano notevolmente considerando i soli 3 anni di esercizio.

4. Mancato impegno di SNAM a individuare nell'ambito del procedimento autorizzativo localizzazioni alternative, come da lettera SNAM del 15 luglio 2022. E' passato più di un altro mese dalla nota di puntualizzazione di SNAM e data l'urgenza data alla procedura, non si conosce ancora neanche una proposta di localizzazione alternativa e se sarà offshore oltre le 12 miglia come a Livorno e Porto Viro.

Non si capisce neanche chi dovrebbe individuare tale sito: il Commissario o SNAM insieme al Ministro della Transizione Ecologica?

5. Blocco per oltre tre anni della banchina finanziata dalla Regione per lo sviluppo di commerci e siderurgia,

Piombino è una città già sacrificata in passato agli interessi generali con industrie che hanno lasciato gravi danni a livello occupazionale, sociale e ambientale. La città negli ultimi anni si stava riprendendo, puntando sul turismo come principale imbarco verso l'Elba, e tutte le attività agricole e commerciali connesse, rivalutando anche il centro

storico. La FSRU con tutte le opere connesse, blocca questo ulteriore sviluppo del porto, con le gravi conseguenze di una mancata realizzazione di altre attività previste in porto, che avrebbero creato molta nuova occupazione e specializzato il porto della città. Inoltre l'opera peggiora il già compromesso paesaggio portuale con una preoccupante nave FSRU e l'alto traffico di metaniere.

6. Rischio incidente rilevante tra metaniere di approvvigionamento e normale intenso traffico merci, passeggeri, pescherecci e turistico

SIA, pag. 241: “La FSRU sarà rifornita tramite l'arrivo periodico di navi metaniere di uguale taglia, cioè di 300 metri, le quali attraccheranno alla FSRU in configurazione ship-to ship (STS) e convoglieranno, tramite delle manichette, il GNL dai propri serbatoi ai serbatoi della FSRU, che, a sua volta, sarà in grado di rifornire navi metaniera di taglia più piccola (30 mila m³).” Piombino è un porto molto trafficato tutto l'anno e soprattutto in estate con i traghetti verso l'Elba. L'incremento di traffico in più delle metaniere previste dal SIA non fa altro che aumentare il traffico e così il rischio di incidenti, che nel caso di metaniere, diventa un rischio rilevante e il porto, secondo la relazione dei VVF, non è pronto per affrontare questo ulteriore rischio.

7. Rischi da eventi naturali estremi (trombe d'aria, alluvioni, tempeste) come il 17 c.m. a La Spezia e il 18 c.m. a Carrara

Sono sempre più diffusi gli eventi naturali estremi soprattutto sulla costa ligure – toscana. La FSRU, in previsione di questi eventi verrebbe sganciata dal porto o vi rimarrebbe? Il SIA non prevede tale eventualità, sempre più ricorrente invece, come gli eventi degli ultimi giorni proprio su Piombino.

8. Il gasdotto circonda il sito IT5160010 ZSC/ZPS Padule Orti-Bottagone, nonché la Riserva Naturale Regionale e Oasi WWF Padule di Orti-Bottagone.

Il percorso dei due gasdotti da 26 pollici dalla banchina verso il PIDI 2 località Vignarca circonda a poca distanza in pratica metà circonferenza del parco e i lavori di scavo previsti secondo il cronogramma consegnato, coincidono proprio con i periodi di svernamento di molte specie animali svernanti citate anche nel SIA. Difficile credere che tali lavori di scavo non disturbino in modo irrimediabile la fauna del luogo senza strumenti di attutimento del suono, non previsti per i lavori in tutto il parco.

9. Idrologia area scavo gasdotto non sufficientemente ispezionata: problema di intercettazione delle falde e loro ripristino?

Essendo l'area di scavo del tracciato del gasdotto lungo la costa, per la parte onshore, mancando la VIA, temiamo che manchino le prescrizioni in caso di intercettazione di falde acquifere superficiali e il loro ripristino, visto i precedenti del gasdotto interconnessione TAP/SNAM che ha causato danni ambientali malgrado le prescrizioni.

10. TOC sotto il fiume Cornia e impatto degli scavi orizzontali e ripristino ambientale per flora e fauna

La criticità dei lavori di attraversamento del fiume con un gasdotto è stata sottovalutata come impatto sulle sponde per flora e fauna rara e particolare dell'estuario del fiume Cornia. Troppo poco approfondimento su eventuali impatti e ripristini.

11. La costruzione di un gasdotto di 8.8 km temporaneo per 3 anni è opera inutile e dannosa.

6 mesi di lavori per costruire un gasdotto impattante sulla fascia costiera anche se solo classificata come area agricola, col rischio di intercettazione delle falde e con una larghezza doppia rispetto al normale perché “unici tubi da 26 pollici disponibili a SNAM” e che nel decommissioning in gran parte dopo tre anni per la diversa localizzazione prevista, saranno inutili. E' veramente uno scempio ambientale ed economico inutile e dannoso per la zona e gli agricoltori lungo il tracciato. Tutto il progetto andrebbe rivisto in seguito all'accorciamento della durata.

12. Si chiede il rispetto della Direttiva Europea 2014/52/UE, non si può prescindere dal coinvolgimento del pubblico per le grandi opere.

Una semplice consultazione pubblica senza una valutazione d'impatto ambientale in cui una commissione tecnica valuta le osservazioni e chiede delle prescrizioni, rende la consultazione un mero atto per assicurarsi formalmente “una proficua e costruttiva collaborazione con il territorio ... potrà garantire la realizzazione del progetto negli interessi dei cittadini e del paese”. Parole propagandistiche, ma fuori luogo, visto le manifestazioni e le opposizioni al progetto provenienti da tutti gli ambiti civili e sociali di Piombino e del territorio.

13. La localizzazione all'interno di un porto inoltre va contro la Direttiva Seveso III e le disposizioni del D.Lgs 105/2015 sugli impianti ad alto rischio di incidente rilevante

Anche se non ci sono attualmente altri impianti a rischio d'incidente rilevante a Piombino per l'effetto cumulativo, la sola localizzazione della FSRU nel porto trafficato continuamente da metaniere, ad alto rischio di collisioni con tutto il traffico civile e commerciale, rende quanto mai pericolosa la gestione della sicurezza nel porto. La questione dei rischi di incidente rilevanti andrebbe approfondita nel progetto.

14. Mancato rispetto delle distanze di sicurezza (500 metri dalle abitazioni) e divieto di navigazione (3.7 km di raggio) come per gli altri 2 rigassificatori in funzione: Livorno e Porto Viro.

Piombino sarebbe l'unica FSRU in Italia attualmente collocata all'interno di un porto ad alto traffico. Per gli altri impianti offshore esistono delle limitazioni precise, la localizzazioni a oltre 12 miglia dalla costa, la distanza di sicurezza dalle abitazioni per gli impianti onshore, il divieto di navigazione, pesca, attività nel raggio di vari

chilometri dalla FSRU. Tutte queste limitazioni per la sicurezza non sono presenti per l'impianto SNAM di Piombino.

15. La presunta emergenza gas e impegno UE che il nostro Governo ha appena sottoscritto per la riduzione dei consumi del gas del 7%.

I 5 miliardi di mc annui di gas che la FSRU di Piombino dovrebbe portare in rete dalla primavera 2023 corrisponde proprio a quel 7 % di riduzione dei consumi firmata qualche giorno fa come impegno dal Governo italiano in sede UE. E considerando comunque il calo dei consumi di gas, questo ulteriore gas prodotto dalla FSRU di Piombino non sarà pronto nell'emergenza inverno 2022 ed è un gas molto più caro di quello dei vecchi contratti dei gasdotti e nel 2023 non ci dovrebbe perciò servire come gas in più. **Guardando poi gli ultimi dati MISE sulle importazioni di gas, vediamo addirittura un aumento del 400% del gas esportato dal nostro sistema, cioè un surplus di gas, altro che emergenza. E considerando gli extraprofitti delle società di trasporto e distribuzione del gas dell'ultimo anno, il nuovo impianto di Piombino sembra solo un'ulteriore occasione di extraprofitti per SNAM e i distributori di gas e che non ci sia nessuna reale emergenza gas che giustifichi la non assoggettabilità a VIA del progetto.**

16. Carattere antiscientifico della decisione, violazione dei principi ambientali del diritto UE, violazione degli artt. 9 e 41 della Costituzione italiana

Com'è noto e acclarato dalla migliore scienza disponibile, il gas di origine fossile non è un ponte, ma un muro per la transizione verso l'uscita dall'emergenza climatica, tanto che il suo impatto sul sistema climatico, considerato appunto il poco tempo a disposizione per porre fine all'emergenza (2021-2040, secondo l'ultimo AR6 dell'IPCCC) risulta ormai analogo a quello del carbone.

Uno studio recente, *The New Gas Boom* di Global Energy Monitor, evidenzia i rischi dei massicci investimenti previsti per potenziare la produzione e l'utilizzo di carburanti tradizionali, concentrando la sua analisi sulla futura espansione delle infrastrutture dedicate al gas naturale liquefatto (LNG)

Questo significa che la nuova infrastruttura si pone in contrasto non solo con le migliori acquisizioni della scienza ma con l'intero diritto europeo sulla tutela ambientale e climatica in emergenza.

Infatti, con l'iniziativa in oggetto:

- risulta in violazione la Dichiarazione di emergenza climatica della UE, la quale definisce l'emergenza climatica una "minaccia" da eliminare "prima che sia troppo tardi" attraverso "un'azione immediata e ambiziosa per limitare il riscaldamento globale a 1,5 °C ed evitare una massiccia perdita di biodiversità" e riconosce che si debba agire "in base alla scienza" e nella considerazione di tutti i Report dell'IPCC, i cui risultati sono dichiarati "esaustivi sugli effetti dannosi dei cambiamenti climatici";
- risulta in contrasto con il principio di integrazione e quello di non regressione, desumibili dai Trattati europei, nella parte in cui si stabilisce che qualsiasi azione e

decisione in materia ambientale, materia di concorrenza ripartita fra Stato e Regioni, si debba sempre e solo mirare al miglioramento della qualità dell'ambiente e della salute e non invece al loro deterioramenti;

- risulta in violazione con il principio DNSH – “Do No Significant Harm”, dato che non fornisce alcuna evidenza, scientificamente fondata, accessibile e verificabile, che l'attività promossa miri alla mitigazione climatica e non rechi danni significativi agli obiettivi ambientali di eco-sostenibilità definiti dalla normativa europea (Regolamenti nn. 2020/852-2021/241-2021/1119;

- ne deriva che anche le attività economiche e di impresa, conseguenti all'iniziativa in oggetto, opereranno in violazione delle c.d. “garanzie minime di salvaguardia”, previste come vincolanti dall'art. 18 del Regolamento n. 2020/852;

- di conseguenza, la decisione in oggetto e le attività connesse si porranno in contrasto con l'equazione dell'emergenza climatica, assunta dalla migliore scienza come verifica di sostenibilità e non dannosità della gestione dei tempi di emissione di gas serra rispetto ai tempi termodinamici di destabilizzazione del sistema climatico per la concentrazione sempre dei gas serra (c.d. formula di Lenton et al.);

- sicché l'iniziativa in oggetto risulta antiscientifica, in contrasto con i principi ambientali europei e persino incostituzionale, dato che prescinde dai nuovi obiettivi, vincoli e limiti dettati dai riformati artt. 9 e 41 della Costituzione e dalla Risoluzione ONU, votata anche dall'Italia, che riconosce il diritto umano universale a un ambiente sano.

→ Pertanto, se si insisterà sulla decisione proposta, si consumerà non solo un illecito civile, nello specifico per violazione degli artt. 2043 e 2050 Cod. civ., ma anche un illecito europeo e costituzionale, giustiziabili nelle sedi competenti.

I Sottoscritti dichiarano 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 e 2- Dati personali dei soggetti che presentano l'osservazione;

Allegato 3 e 4 - Copia dei documenti di riconoscimento in corso di validità;

Lecce, 19 agosto 2022

Gli Osservanti

- Rete Legalità per il Clima
- Campagna Per il Clima Fuori dal Fossile