

**Al Comitato Tecnico Regionale
Presso Direzione Regionale vigili del Fuoco di Firenze**

Alla Autorità di Sistema portuale

Alla Capitaneria di porto

Al Prefetto

OGGETTO: Progetto Snam Rigassificatore Piombino

Siamo un gruppo di cittadini, riuniti nel Comitato Salute Pubblica Piombino Val di Cornia, che si interessa di problematiche inerenti ambiente, salute del territorio. In riferimento al progetto citato in oggetto abbiamo già inviato note a codesti Spettabili Enti e Autorità con le quali si esprimevano le nostre preoccupazioni con riferimento alla collocazione prevista dal progetto presentato in data 29 giugno dalla Soc Snam al Commissario Straordinario della Regione Toscana, preoccupazioni soprattutto legate alla collocazione in un porto piccolo, come il nostro, estremamente trafficato da traffici commerciali e turistici, con la presenza di milioni di passeggeri annui, per la vicinanza davvero ridotta (circa di 500 metri) dalle abitazioni di quartieri periferici, per la presenza di infrastrutture viarie e ferroviarie.

Preoccupazioni che sono accresciute da una prima analisi del progetto reso pubblico solo da alcuni giorni con particolare riferimento alla lettura del **Piano Preliminare di sicurezza**.

Ci riserviamo, prima della data del 20 agosto, termine ultimo per la presentazione di osservazioni al Commissario, di trasmettere nostre ulteriori osservazioni a codesti Spettabili Enti o Autorità chiamati per il lavoro e professionalità a dare pareri o nulla osta.

La prima osservazione che ci viene da fare è che l'intero Piano preliminare si basa su analisi non relative allo stato dell'impianto, ma ad un impianto con caratteristiche simili, pertanto renderebbe, a nostro parere, di fatto non attendibile l'intero documento con le relative ipotesi di rischio.

Nel Piano Preliminare (pag.9) si specifica che la metodologia adottata per **l'analisi di pericolo operativa (Hazop) non è stata effettuata sulla nave Golar Tundra**, ma sulla documentazione tecnica di una nave con caratteristiche similari.

Trattandosi di impianto (stabilimento come espressamente chiamato nel progetto) tanto più disciplinato dalla legge sui rischi di incidenti rilevanti, l'analisi sui rischi e sugli incidenti devono essere, per garanzia di attendibilità, eseguiti sull'impianto stesso sul suo effettivo funzionamento considerato che la Nave potrebbe aver subito modifiche impiantistiche in fase di manutenzioni e revisioni e piccole modifiche, non considerate, rispetto al modello originario potrebbero creare situazioni di pericolo non previste.

Per concludere, l'analisi (Hazop) su modello teorico riteniamo non sia sufficiente, tra l'altro per questo tipo di analisi vengono generalmente coinvolti gli operatori addetti al funzionamento dell'impianto per le loro osservazioni e esperienze, ritenute fondamentali per le ipotesi di incidenti inerenti la struttura della nave.

Ciò premesso si legge che la Snam individua gli eventi incidentali credibili sulla base di:

- dati forniti da costruttore della Nave FSRU, sulla base di incidenti verificatisi su rigassificatori analoghi o simili a quelli di Piombino, come sopra detto e commentato,
- analisi di tipo statistico storico desunta da letteratura.

Quindi ha definito 5 casistiche di incidenti possibili, tre relativi alla fase di riempimento del rigassificatore, due relativi alla fase dell'invio del gas naturale al metanodotto.

Delle 5 casistiche solo una viene ritenuta "*ragionevolmente credibile*" in quanto caratterizzata "*da frequenza di accanimento superiore o pari a 10^{-6} occasioni per anno*". Le rimanenti ipotesi incidentali risultano invece caratterizzate da frequenze di accadimento inferiori a 10^{-6} occasioni anno e non vengono prese in considerazione.

Noi sottoponiamo questo aspetto agli Enti in indirizzo e riteniamo che si debbano considerare anche **i rischi improbabili, ma possibili.**

Lo studio tace sugli effetti dei rischi meno probabili ma, dal momento che non li esclude, potrebbero verificarsi e la popolazione ha diritto di conoscere i possibili effetti e le conseguenti azioni che le **Autorità** dovranno assumere per proteggere la comunità di questi luoghi.

Nulla si dice anche sugli eventi incidentali esterni al ciclo produttivo di rigassificazione, ovvero la Snam analizza possibili incidenti dovuti al malfunzionamento dell'impianto e al trasporto del gas, mentre non individua né analizza eventi esterni al ciclo produttivi, per esempio:

- **il rischio di collisioni** in un porto caratterizzato da un unico ingresso e da un unico bacino di evoluzione con traffici intensissimi (il bacino di evoluzione, come sotto spiegheremo meglio, all'imboccatura del porto risulta in buona parte ricompreso nella fascia di rischio che la stessa Snam ha individuato per gli eventi di accadimento con probabilità alla 10^{-6} ;

-**il rischio legato a possibili attentati** visto lo scenario di guerra europeo e mondiale, rendendo di fatto il rigassificatore un elemento sensibile e di valenza militare. Non risulta che questo rischio sia stato esaminato mentre sarebbe importante valutarlo fin da questa sede per le decisioni di chi dovrà rilasciare nulla osta di fattibilità e di chi dovrà concedere o meno l'autorizzazione di un impianto collocato in una realtà così antropizzata e trafficata ed elemento di peculiare interesse e per chi dovrà predisporre Piani di evacuazione atti a proteggere la popolazione.

La fascia di attenzione/interdizione dunque viene individuata per il rigassificatore nel porto di Piombino in circa 500 m, ben altre sono le fasce previste dal decreto 105 del 2015 che parla di una

zona di almeno 2 km da attenzionare per la presenza di elementi sensibili, case, ferrovie, strade, attività produttive e 2 miglia in mare intorno al rigassificatore di Livorno e limitazioni simili per quello di Chioggia. La Snam arriva a concludere che incidenti possono verificarsi nelle aree dentro i confini dello stabilimento e area limitrofa entro la quale non sono presenti manufatti o persone, peccato però che venga ad invadere una buona parte del canale di ingresso e uscita delle navi con tanto di equipaggio e passeggeri a bordo.

Riteniamo comunque che le compatibilità territoriali non siano state analizzate, in quanto i rischi evidenziati nel rapporto riguardano l'impianto, ma non i rischi relativi al territorio. Per questi il rapporto rinvia alla Autorità di Sistema il compito di valutare le compatibilità territoriali in quanto *"soggetto amministratore del bene demaniale marittimo deve fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgono aree esterne a quella portuale ai sensi dell'art.6 del DM 9.5.2001"*

La Snam richiama il DM (grandi rischi) e colloca il rigassificatore tra gli impianti a rischio di incidenti rilevanti per i quali corre l'obbligo di individuare quali siano i loro effetti sulla pianificazione territoriale. La Snam non li individua e rinvia all'Autorità di Sistema Portuale il compito di fornire gli scenari incidentali alle amministrazioni competenti in materia di pianificazione territoriale. Questa valutazione è importante perché riguarda la compatibilità territoriale attuale e quella relativa al futuro della città e della sua economia. Basti pensare alla sicurezza dei quartieri residenziali, vicini al porto, alle possibilità di realizzare infrastrutture vitali come il prolungamento della SS398, al riuso delle aree ex industriali che non possono escludere la permanenza di persone per attività e servizi, ai movimenti portuali, crociere, all'insediamento di nuove attività. Gli organi preposti sono tenuti pertanto a valutare la compatibilità del rigassificatore con il territorio.

Infine da considerare il gravoso compito per complessità e responsabilità del Prefetto chiamato a predisporre il Piano di Emergenza esterna ai sensi dell'art. 21 del decreto 105 del 2015 tenuto conto della collocazione del rigassificatore, in un ambiente antropizzato e servito da una sola via di accesso.

Un'istruttoria con adeguati tempi di studio e verifiche, una valutazione su possibili altri siti di fattibilità, avrebbe offerto un quadro più approfondito per assumere decisioni definitive.

La nostra, al fine di dare un contributo collaborativo, nell'auspicio che anche codesti Enti ritengano utile che, fin dal Piano di Sicurezza Provvisorio, trovino posto aspetti rinviati dalla Snam al Piano di Sicurezza Definitivo, tenuto conto della tempistica ristretta che poco lascia spazio ai doverosi approfondimenti trattandosi di impianti a rischio di incidenti rilevanti.

COMITATO SALUTE PUBBLICA PIOMBINO VAL DI CORNIA