

Al Commissario straordinario di Governo
per il rigassificatore di Piombino

Io Sottoscritta

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

FORMULO

le seguenti osservazione al c.d. Progetto FSRU Piombino

Testo delle osservazioni:

1)

All'interno dell'Allegato alla RELAZIONE TECNICA n. 1 Paragrafo 8.2 dal titolo **Soluzione tecnica di collegamento della FSRU alla rete nazionale di trasporto del gas naturale**, 8.2 p. 41, vorrei chiedere quali azioni di evacuazione e messa in sicurezza della popolazione che abita nelle zone immediatamente prospicienti la zona portuale sono previsti in caso di allarme incendio e/o fughe di gas? Quali sono le tipologie di lavorazione più rumorose e quali valori previsti per il livello di rumore della fase di trasformazione del gas ? L'impianto di rigassificazione sarà attivo h24 ?

2)

Nel paragrafo n. 10 p.46 STUDI si richiamano gli studi effettuati sulla valutazione del traffico navale la quale però cita, a proposito del traffico marittimo che interessa il porto di Piombino, solo il traffico legato alle attività siderurgiche, e per quanto concerne il trasporto passeggeri cita soltanto il traffico da/per Isola d'Elba e Pianosa; non fa alcuna menzione del trasporto passeggeri da/per la Sardegna né di quello da/per la Corsica, né tanto meno la presenza in porto di navi da crociera che attraccano a Piombino. Perché questi traffici non sono stati considerati ? Mentre in altre relazioni presentate sono indicate: superficialità ?

3)

P. 47 Titolo **Potenziale impatto indotto dalle opere** . Vengono elencati alcuni tipi di emissione fra cui:

- emissioni in atmosfera che vengono definite “di bassa entità”, una volta riportato per scritto che “non si possono escludere” senza alcuna indicazione di quale tipo di sostanza si stia parlando. E' possibile avere maggiori dettagli sia del tipo di emissioni che dichiaratamente verranno rilasciate, sia della loro quantità?

-emissioni acustiche: anche per le emissioni acustiche si afferma che ci saranno, per ribadire subito dopo che “potrà essere richiesta autorizzazione in deroga temporanea dei limiti normativi per le attività di cantiere”. E se non venisse concessa ? E quali sono le emissioni acustiche in fase di funzionamento dell'impianto ? Rispetteranno i limiti oppure verrà chiesta una deroga vista la presenza di abitazioni civili a meno di un chilometro dall'impianto? Quali sono i momenti di maggior rumore e a che cosa sarà dovuto questo rumore. Abitando vicino al porto vorremmo capire bene quali sarebbero i rumori che potrebbero allarmarci. Nella Relazione sull'impatto acustico si dichiara che le misurazioni non sono state eseguite in condizioni atmosferiche avverse quali pioggia, neve e soprattutto in assenza di vento. Chi vive a Piombino sa benissimo che la città è investita spesso da forti raffiche di vento che soffiano da ogni parte. Si chiede quindi che tali rilevamenti siano effettuati anche in situazioni di condizioni atmosferiche avverse, soprattutto in presenza di vento forte.

4)

Quali sono i rischi ambientali dell'impianto di correzione dell'indice Wobbe? Non ho letto di alcun sistema di allerta né piani di evacuazione per la popolazione in caso di incendio, deflagrazione né semplicemente di allarme incendio e/o allarme deflagrazione nonostante l'impianto dovrebbe sorgere a poca distanza da un Villaggio turistico che in estate accoglie circa 5000 turisti ed è aperto tutto l'anno. Non sono previsti ?

5)

Paragrafo 2.3.1 L'analisi dei fondali presenti nel golfo di Follonica appaiono superficiali e frettolosi in quanto dichiaratamente condotti nei giorni 26, 27 e 28 maggio 2021 . Come si evince da quanto riportato nella relazione a p. 46 : *Nel Golfo di Follonica, come già detto, è presente una prateria di Posidonia oceanica molto estesa che si estende da Piombino a Punta Ala. Il popolamento bentonico è, in corrispondenza delle praterie, quello tipicamente associato alla Posidonia e alle Sabbie Fini Ben Classate (SFBC). Più al largo (tra i 20 e i 50 metri di profondità) viene gradualmente sostituito dalla Biocenosi dei Fanghi Terrigeni Costieri (VTC) seguita, oltre i 50 metri, dal Detritico Infangato (DE) (Bianchi et al., 1993; Lardicci et al., 1992). Lo studio dei popolamenti bentonici presenti nel golfo è stato condotto da vari ricercatori dagli anni 90 ad oggi sia a scopo di ricerca (Lardicci et al., 1991), sia per valutare l'idoneità dell'area ad accogliere impianti di maricoltura. Il lavoro più completo, che risale ai primi anni 90 (Bianchi et al., 1993), inserito in un progetto più ampio riguardante il mare toscano, ha consentito la realizzazione di una carta con la raffigurazione dei principali popolamenti bentonici presenti (fig. 3.10).*

Al punto 3.2.3 *La Sintesi conclusiva Sui fondali antistanti il porto di Piombino* leggiamo: *sui fondali antistanti il porto di Piombino è presente una estesa prateria di Posidonia che arriva a lambire l'antemurale del porto. La prateria è divisa in due dal canale di ingresso al porto. La prateria appare molto degradata, con ampie aree con matte morta e Posidonia con copertura inferiore al 50% ma presenta ancora ampie aree di Posidonia con copertura superiore al 50%, soprattutto in prossimità del molo di sopraflutto. I lavori di ampliamento del porto e di approfondimento del canale di navigazione hanno sicuramente influenzato uno stato di regressione che sembra avere comunque origini antiche. Pubblicazioni e mappature degli anni '80 e '90 segnalano un graduale aumento della regressione, sia nel margine superiore che in quello inferiore, soprattutto nella parte più vicina al porto. L'elevata frammentazione di questa prateria è probabilmente legata anche al continuo arare delle ancore delle navi alla fonda che hanno causate dei vistosi segni nella matte, con una continua asportazione di zolle di piante vive ed erosione della matte. Chiediamo pertanto una valutazione più dettagliata, che rispecchi la realtà attuale e non la situazione degli anni '90, con la garanzia che tale impianto non danneggi ulteriormente l'ecosistema marino.*

6)

Per quanto riguarda il capitolo su STUDIO AMBIENTALE Studio Modellistico Ricadute in Atmosfera (Fase di Esercizio) non si comprende perché le analisi siano generiche quasi un copia ed incolla e non riguardino, nella fattispecie, la nave per la quale si richiede l'ormeggio dentro il porto, ossia la GOLAR TUNDRA. In assenza di ogni valutazione di impatto ambientale, ci pare il minimo richiedere analisi e rilevazioni specifiche.10

7)

All'interno di una relazione si legge che l'arrivo di navi metaniere interesserà il porto ogni 3-4 giorni, mentre in altre relazioni si legge che queste arriveranno in porto con una frequenza di 5-7 giorni: possibile avere un dato esatto ? Possibile sapere come in corrispondenza di questi rifornimenti verrà organizzato il traffico passeggeri ? Le navi da/per l'isola d'Elba saranno deviate su Livorno ? La relazione che illustra il traffico del porto di Piombino alla presenza della Golar Tundra, riporta una generica affermazione nel caso in cui per le manovre delle navi metaniere, fosse imposto il divieto di navigazione, affermando che l'operatività del porto subirebbe un impatto però

limitato a poche ore l'anno. Essendoci numerosi lavoratori pendolari da/per l'isola d'Elba, siamo a chiedere maggiori dettagli sugli orari di arrivo/partenza di suddette navi metaniere e chiediamo maggiori dettagli per comprendere quanto la loro movimentazione possa impattare, rallentando o impedendo l'arrivo/partenza di lavoratori/trici pendolari.

8)

La relazione sulla dispersione termica-chimica dichiara di aver fatto proiezioni in condizioni di vento di condizioni tempestose "scenario 15" considerando un vento di libeccio/Ponente a 25 m/s. Faccio presente che la mia famiglia abita in viale Regina Margherita, zona prospiciente il porto; lo scorso anno abbiamo fatto installare una nuova caldaia a condensazione ultimo modello: questa molte volte durante l'inverno è andata in blocco a causa del forte vento di libeccio/ponente in quanto il vento soffiando ben oltre i 25 m/s, non permetteva al tubo sfiatore della caldaia di svolgere il proprio lavoro. Si invita quindi a porre maggiore attenzione alla forza dei venti che ripeto, per esperienza diretta, in inverno, soffiano ben oltre la cifra indicata per la simulazione.

9)

OSSERVAZIONI ALLA RELAZIONE TECNICA

Come si evidenzia in questo ed in altri passi delle vostre relazioni, si parla di ormeggio permanente della nave rigassificatrice dentro il porto di Piombino e non di ormeggio temporaneo. Alla luce degli investimenti che tale progetto richiede (comprensivo anche di un impianto a terra per il controllo della qualità del gas), francamente, diventa difficilmente credibile la TEMPORANEITA' addirittura dichiarata di soli 3 anni della presenza di Snam a Piombino: sarebbe uno spreco di denaro pubblico. Considerando la piena ed unanime opposizione di 6 Amministrazioni Comunali della zona (da Follonica fino all'Isola d'Elba), tenendo conto delle proteste cittadine, alla luce della dichiarazione arrivata successivamente a tali prese di posizione alle quali si è unita quella del Presidente della Regione Toscana, non si capisce perché Snam continui ad insistere sulla collocazione della sua nave dentro il porto di Piombino.

1. PREMessa INTRODUTTIVA E SINTESI DEI RISULTATI OTTENUTI DALLO STUDIO DI ANALISI DEI RISCHI. *Premessa generale. Nell'ambito delle iniziative legate alla realizzazione di nuove capacità di rigassificazione regolate dall'art.5 del DL n.50 del 17/5/2022(.....), la Società Snam FSRU Italia (.....) intende sottoporre l'istanza autorizzativa per la realizzazione di un Terminale di Rigassificazione nel porto di Piombino (c.d. Progetto FSRU Piombino) **tramite l'ormeggio permanente** di un mezzo navale tipo FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) e la realizzazione delle connesse infrastrutture per l'allacciamento alla rete di trasporto esistente.*

10)

Alla luce di quanto dichiarato da Snam nel paragrafo intitolato **Inquadramento autorizzativo del presente documento**, nel quale si afferma: *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", (...). In particolare, il Terminale in esame si configura come equivalente a "Stabilimento di Soglia Superiore", essendo presenti sostanze pericolose "in quantità pari o superiori alle quantità elencate nella colonna 3 della parte 1 o nella colonna 3 della parte 2 dell'allegato 1" e in particolare Gas Naturale per circa 80.000 t e quindi in quantità superiore alla soglia per gli Stabilimenti di Soglia Superiore (200 t); in quanto abitante nella zona prospiciente l'impianto siamo a sollecitare una valutazione di impatto ambientale e il rispetto della direttiva 2012/18/UE sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose. Vogliamo conoscere ed essere informati se siano stati previsti allarmi per la popolazione in caso di incidenti. Chiediamo che la popolazione che abita nei pressi dell'impianto (quartieri Tolla alta e bassa, quartiere Cotone, Poggetto, Chiassatello, viale Regina Margherita ecc..) siano informati con assemblea pubblica da Snam dei rischi potenziali dell'impianto e che durante le medesime assemblee siano illustrati i piani di evacuazione in caso di incidenti all'impianto. Alla pagina 17 di*

questo paragrafo si legge che **un'unica unità ricade nella categoria di rischio Alto (I e II), e si tratta dell'unità Serbatoi di stoccaggio GNL la cui classificazione di rischio è dovuta principalmente al fattore quantità;** la mia famiglia e quella di molti altri cittadini e cittadine potrebbero trovarsi nella situazione di convivere, nostro malgrado, vicino a tale rischio e chiediamo di essere tutelati come la legge prescrive. Non esiste diritto superiore a quello della tutela della vita, nessuna deroga può valere di fronte a questo diritto.

11)

Alla pagina 34 di questo rapporto si legge che **L'analisi di rischio è stata svolta sulla base delle info tecniche disponibili, senza procedere ad un sopralluogo presso la nave FSRU GOLAR Tundra1;** chiediamo che invece le analisi preventive che riguardano tutti i possibili rischi di tale impianto vengano effettuati sulla stessa nave per la quale Snam chiede l'inserimento dentro il porto di Piombino.

12)

A pagina 54, paragrafo B.3.2.11.3 si legge che **per prevenire la crescita di organismi marini nel sistema di acqua di mare, è presente un sistema antivegetativo che prevede l'iniezione di ipoclorito.** A pagina 61 di questo capitolo leggiamo che **l'ipoclorito di sodio rientra nella categoria E1 di cui alla parte 1 dell'Allegato 1 al D.Lgs. 105/15, "Pericoloso per l'ambiente acquatico, categoria di tossicità acuta 1 o di tossicità cronica 1".** Utilizzato come antivegetativo nel sistema di acqua di mare, ha nella tossicità nei confronti dell'ambiente acquatico (indicazione di pericolo H410) la sua principale caratteristica di pericolosità. Quindi, visto che questa sostanza comunemente conosciuta come candeggina sarà sversata in mare, vista altresì la presenza di un allevamento di pesce (secondo in Italia per rilevanza) siamo a chiedere una valutazione di impatto ambientale che assicuri e garantisca l'inesistenza di conseguenze sulla salute dei pesci e degli esseri umani di tali sversamenti in mare. Anche qui vale il principio inderogabile della tutela della salute e della vita degli esseri umani.

13)

Visto quanto genericamente indicato al punto "C" **SICUREZZA DELLO STABILIMENTO C.1 ANALISI DELL'ESPERIENZA STORICA INCIDENTALE**, si esorta una valutazione più attenta che preveda anche possibili rischi di attentati all'impianto specifico della Golar Tundra e che non sia un copia ed incolla relativo ad impianti simili. Si sollecita una ampia informativa a tutti i cittadini di Piombino ed in particolar modo a coloro che vivono nelle zone prospicienti l'impianto circa i rischi alla salute e possibili scenari di incidenti ad esso riconducibili. La generica dichiarazione di Snam circa **la bassa possibilità di incidenti**, non garantisce né può assicurare in alcun modo la popolazione vicinaria all'impianto.

14)

A pagina 115 della vostra relazione viene riportato uno schema relativo alla frequenza di alcuni possibili incidenti e si fa notare che probabilità di quasi l'1% di taluni non siano rassicuranti, dal momento che l'impianto sarà collocato dentro un piccolo porto, vicino a zone residenziali densamente popolate. A tale scopo si richiama e sollecita il rispetto della direttiva 2012/18/UE (cd. "Seveso III") sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose .

15)

A pagina 152 vengono indicati i possibili **Scenari con potenziali effetti sull'ambiente** . Qui si rinnova la dichiarazione di sversamenti in mare di ipoclorito in mare (senza indicazione di quantità). Si fa notare che oltre alle riserve marine (Santuario per la Protezione dei Mammiferi Marini "Pelagos", zona marina di 87.500 km² che nasce da un accordo tra l'Italia, il Principato di Monaco e la Francia per la protezione dei mammiferi marini che lo frequentano e che presenta un notevole

interesse scientifico, socio-economico, culturale ed educativo, oltre al Parco della Sterpaia, oltre alla Riserva regionale Oasi Orti-Bottagone, facciamo presente che la tubazione dell'impianto scorrerebbe nei pressi, praticamente sopra o sotto non è chiaro, uno dei lidi più frequentati dai cittadini piombinesi (c.d. Quagliodromo). Si chiede se questo sia stato preso in considerazione e quali siano nella fattispecie le informative che verranno date ai cittadini che abitualmente frequentano quella zona di mare e ai proprietari dei bagni che insistono nella zona menzionata. Si chiede in ultimo se tale zona sarà interdetta (zona lido Quagliodromo) ai cittadini. Vista la presenza di zone protette, troviamo offensiva la conclusione riportata da Snam che dichiara: *sulla base di quanto sopra esposto si può concludere che il rischio complessivo associato alle attività che saranno condotte presso il nuovo Terminale di Piombino risulta accettabile*. Accettabile per chi? Appare ovviamente inaccettabile agli occhi di chiunque attribuisca un valore incommensurabile all'ambiente marino e terrestre parlare di *danno ambientale accettabile*. A tale scopo chiediamo una valutazione di impatto ambientale.

16)

Alla pagina 175 inizia un capitolo dal titolo DESCRIZIONE DELLE PRECAUZIONI ASSUNTE PER PREVENIRE O MITIGARE GLI INCIDENTI che riporta tutto un elenco di materiali che verranno utilizzati nella costruzione dell'impianto. Ci chiediamo perché non sia stata valutata l'aspetto che a nostro avviso dovrebbe preludere tale elenco: la presenza dell'impianto all'interno di un piccolo porto, frequentatissimo da navi passeggeri e prospiciente zone densamente popolate. Se soltanto questi due aspetti fossero stati presi in minima considerazione, nessuna discussione su un progetto del genere sarebbe potuto neanche nascere. Siamo pertanto a rinnovare il rispetto della direttiva europea in materia di sicurezza nel richiamo al diritto alla vita.

17)

Il punto D che troviamo a pagina 211 si commenta da sé: **SITUAZIONI CRITICHE, CONDIZIONI DI EMERGENZA E RELATIVI APPRESTAMENTI D.1 SOSTANZE EMESSE D.1.1** Sostanze emesse in condizioni anomale di funzionamento e in caso di incidente e quasi incidente. La sostanza stoccata e movimentata all'interno del Terminale è gas naturale, composto per la maggior parte da metano, allo stato liquefatto e allo stato gassoso. Il gas naturale è una sostanza non tossica, non corrosiva né pericolosa per l'ambiente ed è classificato H220 "Gas Altamente Infiammabile", secondo il Regolamento CE 1272/2008. **Nel caso in cui si bruci gas naturale si avrà, a seguito della combustione, emissione di anidride carbonica, vapore acqueo e monossido di carbonio. L'anidride carbonica è normalmente presente in aria in concentrazione pari a circa 300 ppm. È un gas asfissiante e, nel caso di un incendio di elevata entità, potrebbe generare effetti di asfissia nei soggetti che si trovano sottovento e non possono portarsi in condizioni di sicurezza. Il monossido di carbonio è un gas estremamente tossico caratterizzato da TLVTWA7 pari a 35 ppm (NIOSH), e ha effetti di tossicità acuta.**

18)

A pagina 212 troviamo l'elenco dei possibili EFFETTI INDOTTI DA INCIDENTI SU IMPIANTI RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE. **Criteri adottati per l'individuazione degli Effetti Domino**. Vivendo nella zona prospiciente l'impianto, non si capisce come si giustifichi la deroga alle leggi di tutela della vita e della salute dei cittadini. La nostra sicurezza è sacrificabile ad una fornitura di gas che non risolve la gestione delle risorse energetiche? A nostro avviso ovviamente no e quindi rinnoviamo la richiesta di rispetto della normativa c.d. Seveso III.

19)

Alla pagina 218 si legge **che fra le descrizione delle fonti di rischio mobili**, è emerso il *rischio da collisione all'interno del bacino portuale di Piombino, in relazione agli specifici flussi di*

naviglio/traghetti in arrivo/partenza. Sarà sviluppata una valutazione quantitativa del rischio di collisione e perforazione di un serbatoio della “Shuttle Carrier” all’ingresso del porto di Piombino, con navigli in ingresso/partenza all’imbocco del porto. L’analisi completa sarà fornita nella fase di consegna del RdS definitivo. Ci chiediamo come sia possibile pensare e progettare un impianto di questo tipo, rimandando ad un secondo tempo la valutazione dei flussi marittimi presenti nello stesso porto in cui si vuole collocare una nave rigassificatrice. Si pensa di sospendere o eliminare parte di questi traffici marittimi ? Sarebbe nell’interesse di tutta la città, crediamo, conoscere SUBITO e non dopo, la valutazione di questo tipo di rischi e le eventuali proposte di Snam in merito. Sappiamo, perché lo abbiamo letto nelle sue stesse relazioni, che nel porto di Piombino si muovono oltre 8800 imbarcazioni all’anno: si pensa di eliminare questo traffico ? Si pensa di eliminare il traffico passeggeri, oppure quello legato alla pesca ?

Alla pagina 223 SITUAZIONI DI EMERGENZA E RELATIVI PIANI , non leggiamo niente che riguardi comunicazioni, allarmi alla cittadinanza in caso di incidenti. Vista la vicinanza di quartieri densamente popolati, si chiede che nei piani di emergenza venga considerato questo aspetto, dando preventiva diffusione e conoscenza a tutti i cittadini piombinesi dei rischi e relativi piani di evacuazione.

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.

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, 10/08/2022