

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
e Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0004024/DVA del 17/02/2016

Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale
c/a Sig.ra Carmela Bilanzone
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 ROMA

ID_VIP 3225

Rosignano M.mo (LI) 4 Febbraio 2016

Oggetto: Revisione della Variante Progetto Rosignano presentata da Edison SpA il 22/12/2015. Verifica di Assoggettabilità alla Procedura VIA. Richiesta di pronuncia di verdetto in favore della assoggettabilità del progetto presentato alla procedura di VIA.



Con riferimento alla procedura in oggetto si trasmettono le seguenti osservazioni:

1) Obsolescenza della validità dei precedenti pareri di VIA

Versioni precedenti del progetto erano state sottoposte a procedura di VIA con esito favorevole (con prescrizioni):

- a) per il progetto presentato in data 01/08/2002 di cui al decreto MAATM (di concerto con MIBAC) del 15/12/2004 sarebbe largamente superato il periodo di **cinque anni** che la legislazione più aggiornata indica come limite di validità dei pareri VIA trascorso il quale si ritiene che comunque debba essere iniziato un procedimento di valutazione completamente nuovo
- b) il secondo progetto è stato presentato in data 1 settembre 2005 ed il parere è stato espresso con decreto n. 844 del 18/11/2010. Anche per questo progetto sarebbe quindi trascorso il termine di **cinque anni** .

Il DL 152/2006 all'art 26, comma 6, indica che la decadenza del decreto VIA si applica soltanto ai procedimenti avviati dopo il gennaio 2008, quindi, a rigore, sono esclusi i procedimenti relativi ai progetti in questione.

E' però evidente che la legislazione più attuale introduce un criterio generale di "obsolescenza" dei provvedimenti autorizzativi in materia ambientale, trascorsi cinque anni dalla loro emissione, di cui occorre comunque tenere conto nel valutare con rigore le ricadute sul piano ambientale e le criticità in termini di sicurezza dei nuovi progetti.

2) Punti critici da approfondire nel nuovo procedimento di VIA

La consultazione della documentazione presentata presso codesti uffici mette in evidenza una serie di punti critici che devono essere approfonditi come solo in un nuovo procedimento potrebbe essere possibile. Non è infatti pensabile di potersi basare su valutazione vecchie di cinque – dieci anni, sia nel caso di criticità non completamente chiarite in precedenza che per nuovi fattori critici che nel frattempo sono emersi. Tutte le criticità devono essere accuratamente esaminate lasciando anche lo spazio dovuto alle osservazioni di enti, istituzioni e cittadini interessati

a) **mancato collegamento con le problematiche dell'impianto etilene**

Si tratta di una caratteristica importante del nuovo progetto che ne caratterizza la netta discontinuità con i progetti precedenti e che pertanto assume un carattere prioritario nella richiesta di assoggettabilità ad una nuova procedura di VIA. I progetti precedenti erano entrambi caratterizzati da una stretta correlazione con le problematiche dell'impianto di polietilene esistente all'interno dell'area industriale Solvay.

Il primo progetto (2002 – 2004) prevedeva esplicitamente la dismissione dell'attuale serbatoio **a singolo contenimento** da 10.000 mc e la realizzazione, nello stesso sito, di un serbatoio **a doppio contenimento** da 20.000 mc. Già allora era evidente la situazione di obsolescenza del serbatoio dell'etilene e si ravvisava la necessità di un intervento complessivo di miglioramento della sicurezza e dell'affidabilità dell'impianto che veniva **strettamente collegato** alla realizzazione del rigassificatore GNL.

Nel secondo progetto (2005 – 2010) la tematica era ripresa ed ampliata con considerazioni di rivalutazione ambientale dell'intera zona in vista di un miglioramento della fruibilità turistica e culturale del sito di S. Gaetano e del litorale marino. Veniva confermato lo **stretto collegamento** tra la realizzazione del rigassificatore GNL ed un miglioramento della sicurezza dell'impianto etilene mediante il trasferimento del serbatoio dell'etilene e la realizzazione di un serbatoio **a doppio contenimento** da 20.000 mc all'interno dell'area industriale Solvay posta al di sopra della ferrovia con l'esplicita intenzione di liberare una zona a valenza turistica, migliorare il livello di sicurezza globale dell'intero comparto e contribuire ad un consolidamento delle attività industriali legate alla produzione del polietilene.

In sostanza era come se la realizzazione del rigassificatore fosse vista come l'occasione per mettere in sicurezza il deposito dell'etilene e quindi consolidare un'attività industriale importante che coinvolge l'occupazione di diverse centinaia di persone.

E' evidente che l'abbandono della parte di progetto che riguarda l'etilene costituisce una variazione profonda degli scenari precedenti e altera gravemente il quadro complessivo delle compatibilità sia sul piano tecnico e della sicurezza che sul piano delle valutazioni socio – economiche che stanno alla base del progetto stesso.

b) **mancata realizzazione del tunnel di contenimento delle condotte criogeniche.**

Anche in questo caso la realizzazione del tunnel di contenimento delle condotte criogeniche nel tratto iniziale, dalla radice del pontile per ca. 350 m, era esplicitamente richiesta nei decreti VIA relativi alle prime due versioni del progetto. La misura era richiesta per la manifesta impossibilità di rispettare le previste distanze di sicurezza dagli abitati e le zone di esclusione dai luoghi aperti al pubblico. Il tracciato delle condotte criogeniche correrebbe infatti troppo vicino agli insediamenti abitativi del "Villaggio Pontile" e del "Villaggio Fanfani". (Tra l'altro nella zona esiste anche il Cimitero di Vada che è stato completamente trascurato). Anche nei primi progetti le tubazioni erano realizzate con il sistema del doppio tubo ed erano interrato, ma evidentemente questo non era stato ritenuto sufficiente ed era stata prescritta la realizzazione del tunnel. Ancora una volta si tratta di una variazione che richiede un approfondimento in sede di VIA

c) **incertezze nella definizione del tracciato e della tecnologia delle condotte criogeniche.**

Il decreto VIA 844/2010 alla prescrizione A.8 conteneva specifiche indicazioni sul

tracciato delle condotte criogeniche che ora vengono completamente stravolte nella revisione di cui all'oggetto. Tra l'altro occorre osservare che in questa revisione le condotte criogeniche verrebbero fatte passare in prossimità del serbatoio dell'etilene liquido, quindi in una zona caratterizzata da insediamenti ad alto rischio. Sono completamente da esaminare e valutare le compatibilità, gli scenari incidentali, le problematiche di rischio e di sicurezza, le eventuali distanze e zone di esclusione e tutte le misure che si rendono necessarie per la prevenzione del rischio industriale e la gestione di eventuali emergenze.

Corre anche l'obbligo di segnalare che il proponente nel descrivere la tecnologia impiegata per le condotte criogeniche omette di segnalare che le condotte criogeniche relative agli impianti di **Camisea (Perù) e Freeport (Texas, USA)**, citati alle pag 61-62 del "Progetto Preliminare" depositato presso codesti uffici, sono **completamente interni ad una zona industriale ben delimitata e circoscritta**, non aperta a flussi turistici o ad attività culturali, né tantomeno attraversano strade importanti di comunicazione o tratte ferroviarie di primaria importanza. Di tale **fondamentale differenza** occorrerà tenere il dovuto conto in un futuro procedimento di VIA.

Permangono incertezze circa le stesse modalità di realizzazione delle condotte criogeniche.

- Mentre il proponente afferma che si tratta di condotte interrato lungo tutto il percorso il CTR, nella relazione di accompagnamento al NOF (Prot.n. 15380 del 16/10/2006, punto 2.1.9) aveva fatto notare che gli **attraversamenti di strade e ferrovia sono "provvisori di terzo tubo ma ubicati fuori terra"**. Si tratta di una questione non secondaria che deve essere chiarita fino in fondo.
- Restano irrisolte le criticità relative ai "soffietti di espansione" di cui al punto 1.4 della stessa relazione dove viene riportato che, sulle tubazioni criogeniche, sarebbero presenti dei **"soffietti di collegamento"** per l'assorbimento delle dilatazioni termiche (da - 160°C a temperatura ambiente) che potrebbero presentare **"problemi di infragilimento"**) e, presumibilmente per questa ragione, non sono accettati dalla norma UNI EN 1473. Anche questo punto dovrà essere chiarito in maniera soddisfacente.

d) Ambiente marino: criticità connesse alla batimetria dei fondali e alle zone di esclusione per la navigazione

E' insufficiente la descrizione fornita dal proponente. Infatti la zona di mare interessata è caratterizzata dalla presenza di un esteso sistema di bassi fondali e scogli emergenti nota come **"Secche di Vada"** segnalata anche da un faro. Occorre quindi fare una valutazione completa della situazione dei fondali e della navigabilità in relazione al fatto che oltre al previsto traffico di navi metaniere, etilene, bettoline e rimorchiatori nella zona sono operativi i porti turistici di Vada, Rosignano Cala Dei Medici e Cecina, dedicati sia ad attività turistiche che al ricovero e alle attività di barche da pesca. Sembra opportuno che in un futuro procedimento di VIA venga acquisito in via prioritaria il parere degli enti preposti alla vigilanza della navigazione e in particolare della **Capitaneria di Porto di Livorno** al fine di una corretta valutazione delle compatibilità e delle possibili zone di esclusione.

A tale proposito appaiono riduttive le affermazioni del proponente che alle pagg. 75 - 76 del "Progetto Preliminare" fornisce stime della zona di esclusione per i natanti intorno al pontile non superiori ai 300 m. Per quanto è di nostra conoscenza la zona di esclusione per il rigassificatore off shore di Livorno è di 2 miglia marine, cioè ca 4 Km.

Ove misure analoghe venissero applicate anche al caso in oggetto, la zona di esclusione, andandosi a saldare al prolungamento del pontile verrebbe a determinare una **barriera invalicabile**, perpendicolare alla costa, che di fatto impedirebbe completamente la navigazione in tutto il tratto di mare compreso tra il litorale e la zona delle secche di Vada.

Nel condurre la nuova valutazione occorrerà tenere presenti anche alcuni episodi che possono contribuire alla definizione degli scenari incidentali e che sono avvenuti successivamente al rilascio del Dec. VIA 844/2010:

- l'incidente del 4 febbraio 2012, riportato anche dalla stampa locale (versione on-line de Il Tirreno del 4/2/2012 ed edizione a stampa del 5/2/2012) nel quale la nave etileniera Syn Altair era andata a sbattere (forse per un colpo di vento) contro il pontile riportando anche un danneggiamento della fiancata
- Il recente caso della "Costa Concordia" finita contro uno scoglio in un basso fondale in prossimità dell'isola del Giglio

e) **Ambiente marino: criticità connesse ai sedimenti inquinati**

E' insufficiente la descrizione fornita dal proponente circa le caratteristiche dei fondali marini nella zona interessata. E' noto che la zona è da oltre un secolo contaminata dagli scarichi industriali degli impianti operanti nel sito industriale Solvay. Tra l'altro la questione degli scarichi e degli inquinamenti dei fondali marini è stata di recente oggetto di un **procedimento giudiziario** a carico dei responsabili Solvay che si è concluso con l'ammissione delle responsabilità aziendali e con il "patteggiamento" della pena. La vicenda è stata ampiamente trattata dalla stampa locale, vedi ad es. Il Tirreno del 15 Ottobre 2013, consultabile anche via Internet.

Uno degli aspetti più inquietanti riguarda il **mercurio** che è stato versato in mare come refluo derivante dall'attività più che cinquantennale di un impianto per la produzione di soda caustica con il metodo detto delle "celle a mercurio"

C'è un'ampia letteratura sull'argomento. Stime riportate in studi dell'Università di Pisa parlano di una quantità dell'ordine delle **500 tonnellate di mercurio** sversate in mare nel corso degli anni. Attualmente l'impianto a celle di mercurio è stato sostituito con un più moderno impianto a membrana per cui l'uso del mercurio è stato dismesso. Restano però i fondali inquinati che col tempo si vanno ricoprendo di nuovi depositi e quindi si dovrebbe osservare una certa diminuzione della tendenza al rilascio di questo agente inquinante. Come è stato osservato i fondali sono bassi e quindi passibili di essere agitati dal traffico marittimo e in particolare dal moto delle eliche delle navi metaniere nelle manovre di accosto e distacco dal pontile. Al punto di attracco si parla di una profondità batimetrica di 13 m. in corrispondenza di un pescaggio delle navi metaniere di 11m. Si ritiene opportuno che in un prossimo studio di VIA questo aspetto venga preso in considerazione ed approfondito sia per quanto riguarda la dispersione degli inquinanti ad opera del moto delle eliche sia per i risvolti in termini di intorbidamento delle acque in una zona destinata al turismo e alla balneazione.

3) **Riferimenti al quadro programmatico Nazionale, Regionale e Comunale**

Per quanto riguarda il **Quadro Programmatico Nazionale** l'apparente sintonia del progetto proposto con le linee guida della Strategia Energetica Nazionale deve essere approfondita e riesaminata alla luce delle situazioni di fatto e di alcune considerazioni:

- a) In Italia sono al momento operativi tre impianti di rigassificazione : Panigaglia , Rovigo e OLT Livorno. Di questi OLT Livorno si trova in difficoltà in quanto non riesce a trovare quote di mercato sufficienti (le notizie relative sono state ampiamente trattate dalla stampa locale e nazionale) Quindi c'è già una **eccedenza di capacità** rispetto alle esigenze del mercato i cui costi, tra l'altro, vengono scaricati sulle spalle del contribuente con escamotages quale quello di ricorrere alla riclassificazione del rigassificatore OLT Livorno in serbatoio di riserva per le operazioni di "peak saving"
- b) Anche per il rigassificatore OLT Livorno si prevede di attivare un servizio di rifornimento, **tramite bettoline**, per le navi che useranno GNL come carburante, prevedibilmente per gli stessi porti (mar Ligure, alto Tirreno) ai quali sarebbe interessato il nuovo progetto Edison. (Ved articolo su "La Gazzetta Marittima" del 10 Giugno 2015) Si corre cioè il rischio di costruire un doppione i cui costi verrebbero ancora una volta scaricati sulla collettività.
- c) La zona interessata è già servita da due impianti di rigassificazione OLT Livorno e Panigaglia (per il quale è previsto un incremento della capacità da fino a 8 Mld di mc/anno) a poche decine di Km uno dall'altro: è già uno "hub" del gas! Manca qualunque criterio di **equilibrio nella distribuzione degli impianti** sull'intero territorio nazionale
- d) Il progetto prevede la realizzazione di una postazione per il **carico di GNL su TIR** per la sua distribuzione soprattutto alle stazioni di servizio all'uopo attrezzate per il rifornimento di GNL come carburante per autotrazione per i mezzi pesanti in circolazione sulle principali reti autostradali. Occorre notare che si tratta di una tecnologia forse adatta a paesi, come ad esempio la Spagna, non dotati di una rete capillare di metanodotti. Ricordiamo che sono disponibili tecnologie per la costruzione e l'esercizio di piccoli impianti di liquefazione per la produzione in loco di GNL che potrebbero essere vantaggiosamente realizzati in prossimità delle stazioni di servizio ed alimentati tramite collegamento alla rete nazionale dei metanodotti evitando così l'ulteriore incremento del traffico su gomma per giunta di materiali pericolosi e ad alto rischio. La proposta presentata di cui all'oggetto non tiene nel dovuto conto il quadro tecnologico effettivo ed evita il necessario confronto con le migliori tecnologie disponibili. Inoltre non è stato valutato **l'aggravio del rischio** derivante dall'esercizio di una stazione di carico GNL su TIR in prossimità dei serbatoi contenenti il GNL e all'interno di uno stabilimento già a rischio di incidente rilevante
- e) Per quanto riguarda l'ipotesi di cui alla pag 65 del "Rapporto Preliminare" della predisposizione di una eventuale piattaforma per il **carico di GNL su vagoni ferroviari**, valgono considerazioni analoghe a quelle del punto precedente . Un procedimento di VIA dovrebbe infatti prendere in considerazione:
- La valutazione dell'opportunità di incrementare il trasporto di merci pericolose per ferrovia in considerazione della estesa rete di metanodotti esistente nel paese e alla luce di gravi incidenti verificatisi negli scorsi anni come il tragico incidente di Viareggio del 29 giugno 2009
 - La valutazione dell'**aggravio del rischio** derivante dalle operazioni di carico dei vagoni con GNL e dalla loro movimentazione all'interno dello stabilimento in prossimità di altri impianti classificati a rischio di incidente rilevante e dove già vengono movimentati i vagoni contenenti cloro allo stato liquido.
- f) Una attenta politica di programmazione nazionale dei siti destinati ad accogliere impianti del tipo di quello proposto dovrebbe poi approfondire le caratteristiche ambientali e di sicurezza dei siti in questione. A tale proposito si ricorda che in

generale gli impianti di rigassificazione vengono realizzati su siti specifici **esclusivamente dedicati** a quella attività. Sono così anche i citati (dal proponente) impianti di Camisea (Perù) e Freeport (Texas, USA) Si evitano assolutamente le possibili interferenze con altri impianti con altre tipologie di rischio, come è invece nel caso in esame per la contemporanea presenza, nel sito prescelto, di altre attività a rischio di incidente rilevante legate in modo specifico alla gestione di un impianto Cloro/soda

Per quanto riguarda il **Quadro Programmatico Regionale** giustamente il proponente rileva il contrasto tra il progetto e gli strumenti della pianificazione territoriale ed energetica della Regione Toscana. Vale però la pena riportare almeno il passo della **delibera n. 1102 del 30/11/2009 della Regione toscana** in cui si rileva che:

“le interferenze dell’opera in esame con lo sviluppo del turismo, della nautica da diporto, e della pesca commerciale, considerati gli investimenti compiuti e previsti per la relativa infrastrutturazione, costituiscono elementi di incompatibilità che non si ritengono sostenibili nel territorio toscano;”

Per quanto riguarda il **Quadro Programmatico Comunale** le asserzioni del proponente circa una supposta aderenza del progetto agli strumenti di pianificazione territoriale del Comune di Rosignano Marittimo non tengono conto del fatto che in tutti i documenti emessi dal suddetto Comune viene ribadita la necessità di

- migliorare la fruibilità turistica e culturale della zona litoranea
- aumentare il livello di sicurezza in particolare del serbatoio dell’etilene
- incrementare i livelli occupazionali e consolidare le attività industriali collegate all’impianto del polietilene

e che lo strumento individuato per raggiungere questi obiettivi era il **collegamento tra la realizzazione del rigassificatore GNL e lo spostamento del serbatoio/rigassificatore dell’etilene all’interno della zona industriale Solvay posta al di sopra della ferrovia con la costruzione di un nuovo serbatoio “a doppio contenimento” in sostituzione dell’attuale “a semplice contenimento”, ritenuto, non solo invasivo in termini di collocazione ma anche ormai obsoleto e capace di influire negativamente sulla stabilizzazione dei livelli occupazionali legati alle attività dell’impianto del polietilene.**

E’ chiaro che l’intenzione manifestata dal proponente di non aderire a questa richiesta e quindi di non realizzare il trasferimento e la costruzione del nuovo serbatoio dell’etilene **esclude qualunque compatibilità** del progetto proposto con gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale del Comune di Rosignano Marittimo e lo qualifica come un progetto integralmente e radicalmente nuovo e diverso dai precedenti e , come tale, da sottoporre, “ab initio” ad un nuovo procedimento di VIA.

4) **Componente “Terrorismo”**

Nelle precedenti versioni del progetto la tematica “terrorismo” era trattata soltanto nell’ultima delle prescrizioni emesse dal CTR in occasione del rilascio del **NOF** (prescrizione n.23 allegata al documento Prot.n. 15380 del 16/10/2006). In tale prescrizione si rimandava la trattazione dell’argomento ad una fase successiva posticipandola al momento della redazione del RdS definitivo da parte del proponente. Cioè si considerava quella del terrorismo come una tematica, per

così dire, “minore” e si dava per scontato che si sarebbero facilmente individuate le soluzioni opportune.

E' chiaro ed evidente che da allora lo scenario è drasticamente cambiato e l'argomento deve essere affrontato in tutta la sua importanza. In particolare l'analisi dei rischi collegati al terrorismo, delle conseguenze sul piano della sicurezza delle persone e degli impianti, delle misure di prevenzione e di tutela da assumere deve entrare a pieno titolo nel percorso di VIA fin dall'inizio e ne deve costituire parte integrante e qualificante ai fini del rilascio del parere definitivo.

Conclusioni

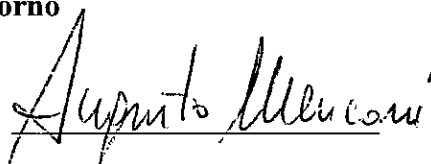
Le osservazioni sopra riportate contribuiscono ad identificare la Revisione della Variante al progetto Rosignano presentata da Edison SpA il 22/12/2015 come un progetto integralmente e radicalmente nuovo e diverso dai precedenti e, come tale, da sottoporre, “ab initio” ad un nuovo procedimento di VIA. Si richiede quindi che venga emesso un verdetto di necessaria “assoggettabilità” del progetto ad una nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale secondo la vigente normativa in materia.

Il Comitato per il NO al Rigassificatore a Rosignano ribadisce la sua convinta e motivata opposizione a qualunque ipotesi di realizzazione di un impianto di rigassificazione a Rosignano in tutte le varianti proposte. A conclusione dell'iter procedurale in corso chiede quindi che venga emesso un verdetto di definitiva inammissibilità e di archiviazione del “Progetto Rosignano” in tutte le sue varianti per comprovata incompatibilità sul piano della sicurezza, della tutela dell'ambiente e delle prospettive socio – economiche del territorio.

Augusto Menconi

portavoce del **Comitato per il NO al Rigassificatore a Rosignano**

Di concerto con **Associazione Ambientalista WWF Livorno**



Augusto Menconi

Via Polveroni, 49

57016 Rosignano M.mo (LI)

Tel abitaz 0586 787510

Cell 338 3542600

e-mail: marfe_ame@alice.it