

GRUPPO DI ACQUISTO SOLIDALE DI SAVONA

Osservazioni alla VIA del progetto FSRU ALTO TIRRENO e COLLEGAMENTO ALLA RETE NAZIONALE GASDOTTI

1. COLLOCAZIONE DEL RIGASSIFICATORE

Il progetto prevede che il rigassificatore Golar Thundra sia spostato dal porto di Piombino alla rada di Savona-Vado ad una distanza di 2,8 km dalla costa.

Questa distanza è estremamente pericolosa per gli alti flussi di traffico marittimo nell'area (notare l'accesso al terminale Sarpom vicinissimo al rigassificatore) come dimostrato dai vincoli applicati negli altri siti italiani.

Il terminale di Livorno è stato collocato a 22 km dalla costa e a 25 km dal porto di Livorno, quello di Ravenna si trova a 8 km di distanza dalla costa.

A Livorno la Capitaneria ha regolato il traffico marittimo attorno al rigassificatore nel modo seguente: nel raggio di 3,7 km divieto assoluto, in quello di 7,4 km divieto parziale, in quello di 14,8 km divieto di fermata.

Questi limiti evidentemente sono stati messi per mitigare il rischio di collisione ad un livello "accettabile".

Non sono stati applicati a Savona-Vado perché la profondità del fondale marino oltre i 3 Km dalla costa renderebbe estremamente oneroso per Snam l'ormeggio della nave e il collegamento a terra.

Notare infine l'impianto sarebbe situato in un area dove ci sono altri siti industriali soggetti alla normativa Seveso, andando a creare uno scenario in cui il livello di rischio complessivamente è ben più elevato di quello del solo rigassificatore.

La collocazione a 2,8 km dalla costa non consente l'applicazione delle norme indispensabili per gestire la navigazione in sicurezza e l'impianto sarebbe situato in una zona con altri siti industriali ad alto rischio.

Nel mondo sono stati censiti decine di incidenti relativi alla produzione e al trasporto del GNL, di cui 9 dopo l'anno 2000.

2. IMPATTO SUL TURISMO

La costruzione del rigassificatore non tiene conto delle attuali disposizioni comunali (PUC) e regionali (Piano Territoriale Regionale) che considerano la lunga spiaggia tra Savona e Vado (circa 5 km) un elemento qualificante per il futuro turistico della città.

Sono stati investiti oltre 10 milioni di euro per qualificare il territorio (passeggiata di Ponente) e la Regione Liguria ha investito 5 milioni di euro per il recupero di Villa Zanelli.
Quale obiettivo hanno questi investimenti pubblici?

Tutti gli operatori turistici e l'Unione Industriali di Savona sono concordi nell'affermare che la presenza del rigassificatore avrà un forte impatto negativo sulle attività turistiche, con un conseguente impatto estremamente negativo sui posti di lavoro.

L'installazione del rigassificatore nella rada di Vado-Savona non è compatibile con la vocazione turistica dell'area.

3. MANCATA VALUTAZIONE PER LA SCELTA DEL SITO

La distanza dalla costa evidenziata nel primo punto e l'impatto sul turismo del secondo punto fanno sorgere una domanda ovvia.

Perché un secondo rigassificatore in Liguria? E perché di fronte a Savona?

Qualunque progetto per l'installazione di un nuovo impianto industriale ha come primo passo la valutazione per scegliere il luogo in cui farlo sorgere.

Si tratta di confrontare diverse alternative di collocazione, valutarne i pro e i contro (tecnicamente analisi costi e benefici) e scegliere il sito migliore.

Nei documenti del progetto non c'è traccia di questa analisi.

Notare che ci sono studi già realizzati per costruire rigassificatori in Friuli (Trieste e Monfalcone), nelle Marche (Porto Recanati e Falconara) e in Puglia (Brindisi).

Inoltre c'è già un rigassificatore in Liguria, in Veneto, in Toscana (quello di Piombino verrà spostato) e in Emilia Romagna (in corso di costruzione).

Perché la Liguria dovrebbe essere l'unica regione italiana ad averne due mentre altre regioni non ne hanno nessuno?

La scelta di spostare il rigassificatore di Piombino a Savona-Vado non è supportata da nessuna analisi di confronto per la scelta del sito, e non menziona gli studi già fatti per installare rigassificatori in località situate in regioni che non hanno alcun impianto.

4. INQUINAMENTO.

Parliamo di inquinamento acustico (rumore continuo che allontanerà i cetacei presenti nell'area), inquinamento marino (trattamento delle acque) e inquinamento dell'aria (perdita di metano durante le varie fasi operative).

Qui i pareri sono assai discordi.

La Snam ha affermato che non ci sarà alcun tipo di inquinamento, mentre dati forniti da altri enti evidenziano criticità a riguardo.

Notare che la capacità annua di rigassificazione nel caso della Golar Tundra è di cinque miliardi di metri cubi.

Il processo prevede il prelievo di 18.000 metri cubi di acqua di mare ogni ora, che dovrà essere sterilizzata con pura candeggina (ipoclorito di sodio) e scaricata fredda, a -7°C rispetto a quando prelevata.

Questo processo può determinare impatti molto dannosi sugli organismi marini: il cloro attivo (che andrà verso il fondo a causa la temperatura più fredda) reagisce con la sostanza organica presente nell'acqua e forma composti organoclorurati (tossici, mutageni, non facilmente biodegradabili) che entrano nel ciclo alimentare.

Molto interessante a proposito il documento “L'utilizzo di acqua di mare negli impianti di rigassificazione del GNL” pubblicato dal WWF nel 2011, 14 pagine che analizzano in dettaglio tutte le problematiche di inquinamento marino.

Infine c'è da notare che l'impianto proposto non è progettato al meglio della tecnologia disponibile.

Gli impianti recenti sono a cloro pulsato: il cloro viene aggiunto nel circuito solo quando alcuni sensori ne determinano la necessità, il che comporta mediamente l'utilizzo di una quantità di cloro pari al 10% rispetto a quella prevista nell'impianto proposto.

Inoltre gli impianti recenti sono a circuito chiuso: l'acqua del mare viene utilizzata attraverso un circuito esterno, che riscalda un circuito interno chiuso, che va a scaldare il gas; nel circuito esterno a contatto con l'acqua di mare l'ossido viene rimosso in modo meccanico e quindi non c'è alcun sversamento di cloro in mare.

La Valutazione di Impatto Ambientale dovrà indagare attentamente tutte le problematiche legate alle varie forme di inquinamento, coinvolgendo esperti dei vari settori, e confrontare la tecnologia proposta con le migliori tecnologie disponibili.

Savona, 11 ottobre 2023