



Associazione Culturale di Promozione Sociale "POSIDONIA"

Via Libertà 87 – 19025 Le Grazie di Porto Venere - Sp

posidoniaportovenere@libero.it

<http://posidoniaportovenere.blogspot.it>

posidoniaportovenere@pec.libero.it

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale
Porto di La Spezia
Ufficio Demanio

Porto Venere 14 novembre 2022

OGGETTO: Osservazioni dell'Associazione Posidonia APS sulla richiesta di concessione di area demaniale presentata dalla Società Snam GNL Italia in data 7/10/2022, protocollo 25889

L'Associazione Posidonia APS, registrata alla Spezia, Agenzia delle Entrate, il 3 marzo 2009, C.F. 91070700116, presenta, tramite il legale rappresentante Gabriella Reboa, le seguenti osservazioni alla richiesta di concessione di cui all'oggetto

Premessa

Il rigassificatore di Panigaglia della GNL Italia è inserito nell'Ambito 2 del P.R.P. vigente. La parte demaniale a terra è inserita nell'area portuale della Spezia mentre la parte a mare è nella rada interna del Porto. Questa rada, cioè tutto lo spazio di mare all'interno della diga foranea, ha un ingresso sul lato di ponente con larghezza utile di circa 300 m.

Lo stabilimento di Panigaglia è interessato da un progetto di small scale e truck loading, che prevede:

- la realizzazione di 4 baie di carico per la caricazione delle autocisterne/isocontainer;
- il rifacimento dell'esistente pontile secondario per l'approdo del Ro-Ro Ferry elettrico che trasporta le autocisterne/isocontainer da e per il porto della Spezia ;
- l'installazione di 3 pompe di rilancio per consentire il trasferimento del GNL stoccato nei serbatoi esistenti del terminale verso le baie;
- l'adeguamento della strada interna al terminale per rendere possibile il transito delle autocisterne/isocontainer;
- l'installazione delle tubazioni necessarie ad alimentare il sistema;
- la realizzazione di un fabbricato di attesa e controllo, nonché la predisposizione di due aree di sosta per le autocisterne/isocontainer che devono venire caricate
- la realizzazione di una colonnina di ricarica per il Ro-Ro Ferry elettrico, sul quale devono essere imbarcate le autocisterne, e di un cabinato alto 3 metri a tetto piatto per alloggiamento del trasformatore;
- la posa di un cavo elettrico della lunghezza di circa 450 m per il collegamento tra il Cabinato trasformatore e la sottostazione elettrica esistente presso il terminale GNL.
- l'attraversamento della rada portuale delle autocisterne caricate quattro alla volta su un Ro.Ro Ferry, lo sbarco in area portuale (il progetto presentato al Ministero ipotizzava tre diversi percorsi con tre diversi punti di attracco). "Per quanto riguarda il numero di autocisterne/isocontainer in arrivo al Terminale, considerando la possibilità del Ro-Ro Ferry elettrico di imbarcare 4 truck alla

volta e di operare nell'arco di 24 ore, con 13 roundtrip (n. 26 attraversamenti del golfo tra andata e ritorno) per 6 giorni alla settimana, il Terminale di Panigaglia potrebbe arrivare a servire fino a 52 truck/giorno". (Dal progetto GNL Italia Annesso 6)

A questo progetto si aggiunge un potenziamento dell'impianto autorizzato nella primavera 2022 che prevede l'arrivo di circa 90 metaniere l'anno per aumentare la capacità di rigassificazione del terminale. Per nessuno di questi progetti o potenziamenti è stato ritenuto necessario applicare la procedure di VIA ordinaria.

Un ulteriore progetto è stato presentato nell'estate 2022 e prevede lavori al pontile principale per dotarlo di nuove briccole per bittoline di taglia diversa da quella delle metaniere che attualmente attraccano. Queste bittoline dovranno essere ricaricate con gnl prelevato dai serbatoi, con un processo inverso a quello attuale, che rimarrà in funzione, per potere in futuro rifornire navi da crociera, portacontainers e fare la spola con la Sardegna. Si tratta quindi di una nuova funzione che si aggiungerà a quelle presenti oggi nella baia e sulla quale produrremo ulteriori osservazioni.

La GNL Italia ha presentato all'Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale, in data 7/10/2022, protocollo 25889, istanza per la concessione di area demaniale in Calata Malaspina nel porto della Spezia. Tale richiesta è strettamente correlata al progetto di truck loading, caricamento in autocisterne/isocontainer di GNL prelevato dai serbatoi, che la società sta realizzando all'interno dello stabilimento di Panigaglia.

Le osservazioni che seguono riguardano quindi tutte le attività in Ambito 2 del vigente PRP e in area portuale, nonché l'attraversamento della rada dalla baia di Panigaglia a calata Malaspina e successivo attraversamento del porto.

Potenziamento del rigassificatore e progetto di truck loading. Mancata assoggettabilità a VIA ordinaria

Il potenziamento è stato reso possibile anche grazie all'intervento di revamping operato sui serbatoi, in particolare su uno dei due, che soffriva maggiormente della vetustà dell'impianto. Dell'impianto, entrato in funzione nel 1971, è parte integrante il metanodotto che, partendo da Panigaglia e percorrendo le colline intorno al golfo, trasporta gas verso la pianura padana da oltre 50 anni.

Un primo problema è dato quindi dalla vetustà dell'impianto sul quale sono stati fatti interventi in tempi diversi e a macchia di leopardo. Nel mese di settembre 2022, per esempio, l'impianto non ha rigassificato pare per problemi tecnici.

Il maggior traffico di metaniere che già osserviamo ha un forte impatto nel nostro golfo che è dotato di un unico ingresso della larghezza di circa 300 metri, poiché va ad aggiungersi al consueto transito di imbarcazioni militari, di servizio, da lavoro e da diporto, nonché delle navi portacontainers e da crociera, creando così maggiori situazioni di pericolo.

Queste metaniere per arrivare all'ingresso di ponente del Golfo navigano in un tratto di mare definito "Santuario dei cetacei", costeggiano e attraversano zone di tutela marina e tratti di mare di siti SIC riconosciuti dalla Comunità europea. Il rigassificatore di Panigaglia si trova infatti, come scritto dalla stessa GNL Italia nello Studio Preliminare Ambientale, in aree interessate dalla ZSC Portovenere-Riomaggiore-San Benedetto e questo avrebbe dovuto per legge, art. 6 del Dlgs 152/2006, far sì che anche il potenziamento fosse assoggettato a procedimento di VIA ordinaria.

Riportiamo quanto scritto dalla stessa GNL Italia nell'Annesso 7, Documentazione per istanza ai sensi del D.Lgs 42/04:

Gli interventi sopra riportati interferiscono con aree ed ambiti tutelati dal D. Lgs 42/04, ed in particolare:

· Art. 136 Aree di notevole interesse pubblico: si tratta della zona costiera che comprende diversi comuni della provincia di La Spezia. L'area è stata istituita con D.M. 3 Agosto 1959; e tutela uno dei tratti di costa alta e boscata di grande rilevanza paesaggistica e visiva.

· Art. 142, comma 1, lett. c Area di rispetto della costa: si tratta di una fascia di 300 m che tutela a livello nazionale tutto il perimetro delle coste italiane.

Inoltre, come già evidenziato, sul territorio insistono altri regimi di tutela come la Zona Speciale di Conservazione IT1345005 "Portovenere - Riomaggiore - S. Benedetto", il Parco Naturale di Porto Venere, compresa l'area marina protetta, e più distanti il Parco Nazionale delle Cinque Terre e il sito UNESCO.

Pertanto, su area vasta il contesto in cui si inseriscono le opere è certamente di grande pregio, sotto il profilo naturalistico, oltre che paesaggistico e culturale.

Anche il progetto di small scale di Panigaglia presentato al Ministero è andato a verifica di assoggettabilità a VIA e non a VIA ordinaria come a nostro avviso avrebbe dovuto essere.

Nel già citato Dlgs 152/2006 l'Allegato V Parte II elenca i criteri di valutazione che devono essere presi in considerazione per stabilire se un determinato progetto deve o no seguire la procedura di VIA ordinaria e tra questi ci sono i rischi di gravi incidenti e i potenziali impatti ambientali.

Aumento del rischio di incidenti rilevanti nella baia

E' indubbio che i rischi, già alti visto che lo stabilimento è classificato "di categoria superiore, ad alto rischio di incidente rilevante", aumentano notevolmente sia per il potenziamento che per il progetto di caricamento su autobotti /isocontainer

Nella baia di Panigaglia aumenteranno considerevolmente i rischi quando, in aggiunta all'impianto di rigassificazione funzionante, verranno inserite nuove pompe per il trasferimento del GNL dai serbatoi alle autobotti (e, secondo l'ultimo progetto presentato, dai serbatoi al pontile principale e alle bettoline).

Le quattro baie di carico con le pompe per il trasferimento del GNL saranno situate, secondo progetto, a ridosso del promontorio del Pezzino, molto vicine alla SP 530 che già in quel tratto, per la vicinanza ai serbatoi, è inserita nella zona 2, la zona di danno, cioè una zona in cui un eventuale incidente, per incendi stazionari, miscela di gas o vapori infiammabili, evaporazione da pozza, getto di fuoco, incendio da recipiente, produrrebbe possibili effetti gravi alle persone. Le probabilità di incidente che possa coinvolgere la SP 530 aumenteranno con la creazione delle baie di carico e il trasferimento di metano liquido dai serbatoi alle autocisterne.

Leggiamo dall'Annesso 7 della Documentazione per istanza ai sensi del D.Lgs 42/04: *Il caricamento di 4 autocisterne impiega circa 1,5 h, di più se l'autobotte arriverà alla baia di carico con temperatura troppo elevata (superiore a -120°) e sarà necessaria una procedura di raffreddamento. Questo per evitare problemi di roll-over con conseguente elevata produzione di gas di boil-off.*

Le autobotti cariche di GNL si dirigeranno poi al pontile secondario, riadattato per consentire l'attracco del Ro.Ro Ferry, tramite una viabilità interna in area demaniale, attualmente pedonale e anche questa riadattata, percorrendo quasi tutta la fascia costiera della baia e transitando alla base del pontile cui attraccano le metaniere.

Lavori al pontile secondario

Il progetto prevede: la realizzazione di uno sporgente pressochè quadrato (22,50m x 23m) realizzato mediante infissione di palancole e riempimento con materiale di cava; la realizzazione di una piattaforma di carico (22,50m x 10,50m) con impalcato in calcestruzzo armato, sorretto da 9 pali tubolari in acciaio del diametro di 1m, a quota di 1,50m/2m sul livello del mare, dotato di parabordi e bitte di ormeggio; 3 briccole di accosto e ormeggio laterali costituite da monopali flessibili e sormontate da piazzole operative collegate con passerelle metalliche. Sulla piattaforma di carico verrà posizionato un prefabbricato alto 3 metri, a tetto piatto, che ospiterà le apparecchiature elettriche necessarie ad alimentare la colonnina di ricarica delle batterie di trazione del Ro-Ro Ferry. Si tratta quindi di un ampliamento dell'attuale pontile secondario con relativo riempimento di specchio acqueo, realizzato mediante infissione di pali in un'area di mare interna al S.I.R. Pitelli, area che le analisi ARPAL del 2005 avevano dichiarato "da sottoporre immediatamente a interventi di bonifica" sia per lo strato 50/100 che per lo strato 100/150. Bonifica mai eseguita, Riteniamo non sufficiente uno studio sulla torbidità dell'acqua durante i lavori che parte dal presupposto che tale torbidità sarà dovuta unicamente a dispersione di limo.

Attraversamento della rada portuale

All'interno della rada portuale aumentano i rischi sia per l'aumentato transito di metaniere sia per i previsti 13 viaggi giornalieri del Ro.Ro.

Le autobotti caricate a Panigaglia si dirigeranno verso calata Malaspina per essere lì sbarcate.

Questa rotta è stata probabilmente scelta tra le alternative iniziali descritte nell'Annesso 6 al documento "Integrazione e accorpamento truck loading e rifacimento pontile secondario" inviato dalla GNL Italia al Ministero nell'aprile 2021, perché non va a intersecare la rotta, in ingresso e in uscita, delle portacontainers, non coinvolge lo spazio di manovra delle portacontainers e delle navi da crociera. Particolare forse utile allo sviluppo del porto mercantile ma che non modifica il problema sicurezza all'interno del golfo.

Questa rotta infatti interseca tutto il traffico delle imbarcazioni da diporto in ingresso e in uscita dai porticcioli di Fezzano, Cadimare e San Vito, interseca i movimenti delle navi in ingresso e in uscita dalla rada dell'Arsenale Militare, la rotta delle imbarcazioni in ingresso e in uscita dal Porto Mirabello e dai pontili davanti la passeggiata Morin nonché tutti i battelli che dalla passeggiata Morin fanno servizio turistico verso Lerici, Porto Venere, 5 terre e isole.

La rotta seguita dal Ro.Ro con a bordo 4 autocisterne per volta cariche di GNL intersecherà dalle 7 alle 13 volte al giorno (e altrettante volte al giorno con le autocisterne vuote), quasi tutto il traffico che gravita nel golfo e questo creerà un considerevole incremento dei rischi e dei pericoli all'interno della rada portuale.

Ci chiediamo anche chi sarà responsabile per manovre errate o guasti del Ro.Ro. Secondo un rapporto dell'European Maritime Safety Agency, citato da Marco Grondacci in un post del 15 maggio 2021, il 50% degli incidenti in cui sono coinvolte navi avviene nelle fasi di arrivo, ancoraggio e partenza. Inoltre il 67% degli incidenti sono dovuti ad errori umani. Ciò significa che la formazione del personale e relativi controlli è un ulteriore elemento di rischio.

Aumento del rischio di atti di terrorismo

Il rischio terrorismo, che è già alto per lo stabilimento a terra essendo i rigassificatori considerati obiettivi sensibili, aumenterà considerevolmente per il traffico di gnl su autobotti attraverso il golfo.

Il traffico che andrà a affiancare o intersecare il Ro.Ro renderà difficoltoso il controllo e la possibilità di attentati terroristici aumenterà esponenzialmente coinvolgendo l'intero golfo e la città

Approdo a Calata Malaspina

Il Ro.Ro Ferry andrà a sbarcare le autocisterne cariche di gnl a calata Malaspina, a poca distanza dai palazzi di viale Italia e di Viale San Bartolomeo, in una zona della città densamente abitata, vicino a scuole, all'ospedale e a pochi metri dalla stazione crocieristica, dalle navi da crociera e dal via vai di passeggeri sul molo.

Da qui, attraverso una viabilità interna al porto, costeggiando Viale San Bartolomeo, lungo la ferrovia del porto, passando vicino a lavoratori che operano con container e gru e ai camion che movimentano i container, le autocisterne cariche di gnl andranno all'uscita in corrispondenza del raccordo autostradale dopo un lungo percorso, parallelo al confine tra il porto e la città e a poche decine di metri dalle abitazioni.

Consideriamo un'aggravante il fatto che il porto della Spezia, come tutti i porti liguri e in generale i porti definiti commerciali, sia stato escluso dalla Seveso III. L'art. 33 del Dlgs 105/2015 ha abrogato le norme che disciplinavano il Rapporto di Sicurezza, strumento che consentiva di valutare il rischio di incidente industriale all'interno dei porti. Erano previsti anche un Piano di Emergenza Portuale e un Piano di Emergenza Esterna redatti in accordo con la Prefettura. Le motivazioni, emblematiche, sono negli Atti preparatori alla emanazione del Dlgs 105/2015 e sono richiamate da Marco Grondacci nel post citato sopra: *“Al fine di non gravare di ulteriori oneri i gestori delle infrastrutture portuali nazionali, provocando effetti distorsivi del mercato anche rispetto a competitors europei”*.

Secondo uno studio del sistema Agenzie Regionali Protezione dell'Ambiente (ARPA) e del Corpo Nazionale Vigili del Fuoco citato nel medesimo post, questa abolizione *“potrebbe portare a una gestione non ottima di un'eventuale emergenza portuale soprattutto in caso di incidente rilevante proveniente da uno stabilimento Seveso o dalle sostanze pericolose presenti a qualsiasi titolo in ambito portuale, tra cui si ricordano anche le condotte attualmente escluse dall'ambito di applicazione della Seveso III”*.

Durata della concessione, emissioni di metano in atmosfera e emergenza climatica

La concessione è stata richiesta fino al 31 dicembre 2035, ben oltre la data, 2030, fissata il 9 novembre 2022 dal Parlamento Europeo con il pacchetto Pronti per il 55%. Si prevede una riduzione di almeno il 55% delle emissioni in attesa del raggiungimento della neutralità climatica prevista per il 2050.

Siamo nel bel mezzo di una emergenza climatica, che sta provocando catastrofi ambientali che si ripercuotono sulla vita di tutti noi ed è ormai riconosciuto che la causa principale è proprio l'utilizzo di fonti fossili. Lo stesso metano, vantato come combustibile pulito, ha un potere climalterante notevolmente superiore a quello della CO₂, alcuni studi dicono addirittura 80 volte superiore. Gli impianti di rigassificazione rilasciano in aria, volutamente o per guasti tecnici, notevoli quantità di metano, così come è molto inquinante, oltre che costoso, il trasporto con navi metaniere.

Tra le domande fatte pervenire dai soci prima dell'Assemblea ordinaria di Snam del 28 aprile 2021, una riguardava proprio la quantità di emissioni dai terminali di rigassificazione. L'Associazione Clean Air Task Force ha monitorato in due periodi distinti proprio nell'aprile 2021 con una termocamera a infrarossi le emissioni di gas dalla torcia di Panigaglia. Questa la risposta data in

assemblea dalla società: *“Le emissioni dirette di metano del terminale GNL di Panigaglia nel 2020 sono state pari a 786 tonnellate”*.

Riteniamo che la concessione richiesta, e per di più di così lunga durata, sia in assoluta contraddizione con quanto fissato in sede Europea sulla dismissione delle fonti fossili e con gli studi scientifici sull'emergenza climatica. La comunità scientifica lancia ogni giorno allarmi sulla presenza di gas climalteranti in atmosfera che stanno modificando l'equilibrio climatico e sono causa degli eventi estremi cui assistiamo sempre più frequentemente, causa di devastazioni e perdita di vite umane. Occorre iniziare da subito una graduale riduzione delle emissioni mentre ogni scelta che ne comporti invece l'aumento e che voglia prolungare la dipendenza dalle fonti fossili appare incomprensibile, irresponsabile nei confronti delle future generazioni e ad esclusivo vantaggio delle società che vogliono sfruttare fino all'ultimo tali fonti.

Non conformità alla Costituzione Italiana

In ultimo, non a margine ma fondamentali, ricordiamo due articoli della Costituzione Italiana:

Art. 9 – La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione. Tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali.

Art. 41 – L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla salute, all'ambiente, alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana. La legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali e ambientali

Con questi articoli, recentemente modificati, è stata introdotta in Costituzione la tutela dell'ambiente e degli animali con uno sguardo al futuro, alle future generazioni. L'ambiente diventa quindi un valore costituzionalmente protetto e l'iniziativa economica, pubblica o privata, non può svolgersi in modo da arrecare danno alla salute e all'ambiente, premettendo questi due limiti a quelli già presenti nell'art. 41 come era in origine, cioè la sicurezza, la libertà e la dignità umana.

Conclusioni

Per i motivi su esposti, ritenendo valori fondamentali e tutelati dalla Costituzione la sicurezza e la salute dei cittadini e del loro territorio, e per l'assoluta necessità, ormai dimostrata da autorevoli studi scientifici in tutto il mondo, di abbandonare l'uso di fonti fossili per uscire dall'emergenza climatica che stiamo vivendo, ci dichiariamo fortemente contrari a questo progetto e chiediamo che la concessione non venga rilasciata.

Gabriella Reboa

Associazione Posidonia APS