

# LAMBERTI, COSIMI, CINUZZI E GLI ALTRI

## Ovvero come la classe politica cittadina ha presentato il progetto di terminale off shore gas

### 1. PRESENTAZIONE

Come è stato presentato ai livornesi il progetto di terminale off shore gas? Volendo rispondere a questa domanda non ci si può che rivolgere ai media, visto che né il Comune, principale sponsor del progetto, né i partiti che lo hanno sostenuto (tutti tranne i verdi, con qualche ambiguità, e Rifondazione) si sono mai preoccupati di organizzare qualche dibattito pubblico sulla questione per l'evidente timore di confrontarsi con i cittadini. Hanno anche fatto di tutto per boicottare la richiesta di referendum consultivo cambiando le regole dopo che cittadini, associazioni e partiti avevano presentato i quesiti. Effettivamente i giornali hanno scritto molto, anzi moltissimo, sul terminale off shore gas. E' però interessante notare come il tam tam mediatico abbia riproposto sempre gli stessi argomenti, quasi che gli attori della vicenda, in gran parte uomini politici locali e dirigenti dell'ASA, volessero celare la realtà dietro una cortina fumogena di asserzioni demagogiche. L'obiettivo del bombardamento propagandistico era evidente: ripetere quasi ossessivamente alcuni argomenti nella speranza che alla fine venissero accettati come veri dai livornesi. Il problema è che il trascorrere del tempo ha mostrato l'inconsistenza, se non la falsità, di gran parte delle argomentazioni pro terminale.

L'obiettivo di questo intervento è di fornire informazioni su come un ristretto numero di personaggi (non più di una decina fra uomini politici e manager ASA) ha gestito l'informazione pubblica sul progetto off shore. Ci auguriamo che la sua lettura possa fornire motivi di riflessione a tutti coloro che vogliono vedere al di là del proprio naso.

### 2. LA TRASPARENZA CHE NON C'E'

*"Orbene l'iniziativa sulla piattaforma per il metano è stata comunicata a tutti i cittadini di Livorno fin dalla Conferenza programmatica del LEM [luglio 2002, ndc] con ampiezza tale da costituire oggetto di numerosi interventi, oltre che di ampi articoli sulla stampa" (G. Lamberti, sindaco di Livorno, Tirreno, 21/10/2002).*

Questa stupefacente affermazione viene fatta dopo che lo stesso **Lamberti** aveva firmato (**16 ottobre 2002**) il protocollo d'intesa con la Olt Off Shore LNG Toscana, costituita poco più di un mese prima. Nessuna informazione pubblica sul progetto e nessuna informazione pubblica sulla Olt (che solo nel gennaio 2003 si scoprirà essere costituita su iniziativa di un industriale "impresentabile" come il Belleli). Nessuna informazione e quindi nessun dibattito – checchè ne dica il **Lamberti** - visto che non si era potuto discutere di cose che non si conoscevano. D'altra parte nel protocollo Comune-Olt si può leggere che *"Ciascuna parte si impegna a mantenere riservata ogni informazione tecnica e/o commerciale, verbale o scritta, ricevuta dall'altra parte"*. Ecco, possiamo dire che il nocciolo della vicenda off shore gas sta proprio in queste poche ma "pesantissime" affermazioni sottoscritte dal sindaco di Livorno, **Lamberti**, e da uno sconosciuto funzionario al servizio di una potente famiglia di industriali, che fra una sentenza di tribunale e l'altra, erano alla ricerca di rilanciarsi grazie al business del gas.

### 3. I RISCHI NON CI SONO: LO HA DETTO LA OLT!

Una delle caratteristiche dell'affare off shore gas è che il progetto è stato accettato senza che le istituzioni preposte abbiano realizzato alcun studio serio sulla sicurezza. **Lamberti**, su questo aspetto, ha superato se stesso: *"lo quando firmo non lo faccio a vanvera, avevo tutte le garanzie degli esperti" (Il Tirreno, 22/12/2002).* Gli esperti, si badi bene, sono quelli della Olt, o meglio gli esperti sono uno solo, **S. Zanelli**, che nel febbraio 2002 aveva preparato per la Cross Energy (la Olt non esisteva ancora) uno studio sui potenziali rischi del progetto off shore. **Lamberti** sosterrà più volte di aver interessato gli Uffici comunali: una delle sue perle è quanto affermato sul **Il Tirreno** del **3/10/2004**: *"Parlavo di un progetto – scrive l'ex sindaco – appena presentato che si avviava ad un iter di cui il Comune non aveva titolarità, ma a cui contribuì con un parere documentatissimo ed approfondito sul piano tecnico, sotto ogni profilo, come sempre*

*abbiamo fatto*". Noi conosciamo il documento dell'Ufficio ambiente dell'ottobre 2002: una paginetta appena che in 16 righe si limita a dare un giudizio positivo sulla documentazione presentata dalla Olt. Successivamente la documentazione della OLT viene spesso fatta passare per oro colato sulla stampa, nascondendo per esempio, per molto tempo e comunque mai mettendo nella giusta evidenza, che nel mondo non esistono impianti come quello che si vorrebbe costruire a Livorno: i livornesi, insomma, dovrebbero far da cavie.

Ritornando al lavoro dello **Zanelli** così scrivevano il comitato di difesa dall'inquinamento e il comitato salute ambiente nel gennaio 2003: *"La relazione appare non esauriente, innanzitutto perché Zanelli scarta come "inverosimili" tre gravi eventi: a) rottura di uno dei serbatoi con fuoriuscita di gas, b) troncatura della tubazione sottomarina, c) collisione fra la nave-terminale e un'altra imbarcazione con conseguente penetrazione in uno dei serbatoi. A nostro modo di vedere si tratta di un modo non corretto di affrontare il problema: tali eventi infatti, per quanto si possano considerare improbabili, non possono essere a priori esclusi categoricamente e dovrebbero quindi almeno essere presi in considerazione insieme ai loro possibili effetti. Nella sua analisi, Zanelli ritiene poi che gli incidenti "minori" ma, osserviamo noi, per nulla improbabili (per esempio perdita nel sistema di compressione e ricondensazione, perdita delle pompe di rilancio, perdita di vaporizzazione), siano comunque limitabili entro 60 secondi grazie al blocco automatico fatto scattare dai sistemi di sicurezza. Peccato che tale blocco non sia previsto dal progetto della "Mass Maritime", visto che lo stesso Zanelli lo inserisce come il primo dei suoi "suggerimenti" per la sicurezza. Zanelli considera nullo il rischio di esplosione anche in caso di emissione di nubi di vapore che trovino un innesco, perché l'esplosione avverrà ad una distanza di sicurezza dai serbatoi (almeno 20 metri). Quest'affermazione appare, per lo meno, non adeguatamente spiegata e giustificata. Zanelli glissa infine sulle importanti questioni meteorologiche relative al braccio di mare dove dovrebbe essere ancorato il terminale."* (**PROGETTO TERMINALE GAS OFF SHORE AL LARGO DELLE COSTE DI LIVORNO, gennaio 2003**)

#### **4. PERCHE' PROPRIO A LIVORNO?**

E' una domanda che ci siamo fatti in molti ma che raramente ha trovato una risposta dai sostenitori locali del progetto. Stranamente il sindaco **Lamberti**, così prodigo di interventi sull'argomento off shore, non tocca mai la questione che pure dovrebbe essere la base di ogni ragionamento sull'argomento. *"Queste scelte si fanno qui perché c'è un porto, perché c'è un'azienda municipale gas, perché c'è un Cantiere con un know how"* dice **Bruno Picchi, assessore del Comune**, a **Il Tirreno** del **23/10/2002**. Ma **Picchi** non spiega cosa c'entri il porto con un terminale off shore (e infatti altri progetti, come quello calabrese e quello al largo di Rovigo, prescindono dalla vicinanza di un porto di notevoli dimensioni). Visto che l'argomento Cantiere si è poi dimostrato assolutamente pretestuoso l'unico argomento valido rimane quello della presenza di una municipalizzata del gas...da salvare. Un altro che si avventura nel terreno minato delle spiegazioni dei motivi della scelta di Livorno è l'**assessore all'ambiente Luca Bussotti**: *"La Olt ha valutato che la nostra realtà è caratterizzata da condizioni tecnico-ambientali ottimali per la messa a punto del progetto. In particolare a Livorno esiste un sistema sicuro e collaudato di deposito e stoccaggio gas"* (**Il Tirreno, 30/10/2002**). Peccato che **Bussotti** non spieghi cosa c'entri la presenza del Costiero Gas, che tratta GPL, con un impianto off shore che tratta LNG. In realtà non c'entra nulla ma **Bussotti**, forse, non lo sa.

Non cercate altre risposte alla domanda "perché proprio a Livorno?" tanto non le troverete. Solo in una riunione dei vertici regionali e locali dei DS si sostiene che la nostra città è destinata a diventare la porta d'ingresso dell'energia (**La Nazione, 2/2/2003**). Recentemente, accostando il progetto di Livorno a quelli di Rosignano (terminale a terra di BP/Edision/Solvay) e di Piombino (metanodotto dall'Algeria via Sardegna) si è definita la Toscana come la nuova via di accesso del gas ai mercati europei.

#### **5. IL MIRAGGIO DELLA NUOVA OCCUPAZIONE...**

Doveva essere il grimaldello con il quale convincere i livornesi dell'accettabilità del progetto. In un territorio disastroso dalla crisi economica si tratta di un argomento forte, persuasivo, ma, ahimè, ...falso!

All'inizio si punta soprattutto sul salvataggio del Cantiere, stabilimento in agonia e alla ricerca di un compratore dopo il fallimento dell'esperienza cooperativa. Al Cantiere, si dice, sarà trasformata in nave terminale una gasiera in costruzione in Corea e a Livorno verrà fatta la

manutenzione delle gasiere che verranno a scaricare (**Lamberti, Il Tirreno del 23/10/2002, S. Cinuzzi, vicepresidente ASA, Il Tirreno del 31/10/2002, P. Nocchi, segretario provinciale CGIL, Il Tirreno del 13/11/2002**, tanto per citarne solo alcuni). Si tratta di ipotesi che non fanno i conti con la realtà di una impresa senza futuro che, infatti, viene poi acquistata dalla Azimut-Benetti, un'azienda con interessi ben diversi da quelli della grande cantieristica.

Ancora più debole l'argomento legato all'occupazione creata direttamente dal rigassificatore. In tutti i suoi documenti ufficiali, infatti, la Olt si guarda bene dal quantificare il numero degli occupati ma questo non impedisce a **Lamberti** di sostenere: *"il terminal rappresenta una opportunità di sviluppo con cento nuovi posti di lavoro diretti e qualificati, oltre all'indotto"* (**Il Tirreno, 27/10/2002**). Per la verità c'è anche chi quasi da subito denuncia che l'occupazione creata sarà minima, ma la parola d'ordine è sparare alto e così in un comunicato della **dirigenza ASA** si legge: *"ci sarà lavoro per almeno 200 persone, 100 lavoreranno direttamente sulla gasiera e 100 nell'indotto"* (**La Nazione, 6/2/2003**). Anzi si spara sempre più alto e l'apice del delirio si raggiunge quando il terminale viene definito: *"capace di creare 250/300 posti di lavoro diretti ed altre importanti ricadute occupazionali ed economiche"* (**S. Cinuzzi, Il Tirreno, 13/5/2003**). A sua volta l'**assessore regionale all'ambiente, il verde T. Franci**, notoriamente favorevole al progetto, rispondendo ad un'interrogazione in Consiglio Regionale, parla di 40 addetti per manutenzione e 100 per amministrazione e gestione del terminale (**Il Tirreno, 23/9/2004**). Sarebbe stato interessante conoscere la fonte delle sue affermazioni. Una volta insediatosi nella poltrona che fu di **Lamberti**, anche **Alessandro Cosimi** non manca di sottolineare l'impatto occupazionale sia pure in termini più contenuti: *"Sono prevedibili 120/130 posti di lavoro stabili su tre turni, l'indotto genera un ulteriore incremento occupazionale di 30/40 unità"* (**Il Tirreno, 5/10/2004**). Molto più realisticamente il nuovo **presidente ASA P. E. Manacorda** parla di *"un impianto che darebbe lavoro ad un indotto di alcune decine di persone"* (**Il Tirreno, 29/4/2005**). Lo stesso **Cinuzzi**, quando torna sull'argomento, evita di fare numeri e si limita a parlare di *"cospicue ricadute sia in termini economici che occupazionali"* (**Il Tirreno, 7/9/2005**).

In un loro documento realizzato nel gennaio 2003 il comitato di difesa dall'inquinamento e il comitato salute ambiente scrivevano: *"Il Sindaco **Lamberti** ha asserito che il progetto porterà 100 nuovi posti di lavoro. Ebbene, in nessun documento relativo al progetto si quantifica la manodopera impiegata nel terminale. Francamente 100 posti di lavoro sembrano davvero troppi per un progetto che prevede una nave gasiera, per quanto attrezzata (15, 20, forse 30 posti di lavoro al massimo) e una cabina di distribuzione a terra (qualche addetto al massimo). Si è poi parlato di ricadute sul Cantiere Navale che potrebbe fare le modifiche necessarie a trasformare una nave gasiera nella nave terminale, ma si tratta di una pura ipotesi, come ipotetiche sono le riparazioni effettuate dal Cantiere Navale sulle navi gasiere impegnate a scaricare nel terminal off shore. Le positive ricadute sull'indotto sono talmente evanescenti da non poter essere in qualche modo quantificabili"*. (**PROGETTO TERMINALE GAS OFF SHORE AL LARGO DELLE COSTE DI LIVORNO, gennaio 2003**).

## 6. ... E QUELLO DELLA METANIZZAZIONE DELLA CENTRALE ENEL

Altro cavallo di battaglia dei favorevoli all'impianto. *"Il gas off shore velocizzerà la metanizzazione dell'ENEL"* titola con grande rilievo **Il Tirreno** del **30/12/2002** riportando le affermazioni dell'ineffabile **Bussotti**: *"Il progetto è utile anche per la metanizzazione dell'ENEL, dando un sensibile impulso al protocollo d'intesa che abbiamo [Comune e ENEL, ndc] stipulato"*. Argomento importante quello della metanizzazione della centrale ENEL poiché il metano viene fatto passare come una fonte di energia "pulita" (anche se in realtà è solo meno "sporco" di petrolio e carbone) e la centrale di via del Marzocco è individuata come la maggior fonte inquinante per la città. Anche il sindacato spinge sul metano: *"A nostro parere il terminale aumenta le potenzialità di attrazione del territorio. In primo luogo per avere una fonte energetica fortemente attrattiva, funzionale, ad esempio, alla realizzazione della centrale turbogas di Rosignano e alla riconversione della centrale ENEL"* (**P. Nocchi, Il Tirreno, 13/11/2002**). Qualcosa però deve essere successo perché per diverso tempo della connessione fra off shore e centrale ENEL non si parla più. L'argomento viene ripreso da **Cinuzzi**, in quel momento **vicepresidente ASA Trade e membro del Consiglio di amministrazione di Olt**, in una intervista rilasciata a **Il Tirreno** del **29/8/2004**: *"la realizzazione dell'impianto permetterebbe di accelerare la metanizzazione della centrale ENEL"*. A rilanciare la questione ci pensa però

**Claudio Martini, presidente della Regione**, in un articolo pubblicato da **Il Tirreno** del **15/9/2004**: *“La sua realizzazione consentirebbe di riconvertire le centrali elettriche attualmente alimentate a petrolio”*. Affermazione già in quel momento gratuita visto che era tutto da dimostrare che l'ENEL attendesse il gas della Olt per riconvertire a metano le sue centrali di Livorno e Piombino. **Martini** trova subito proseliti: anche il sindaco **Cosimi** inserisce la riconversione delle centrali di Piombino e Livorno fra i meriti della realizzazione dell'off shore (**Il Tirreno**, **5/10/2004**). Il futuro assessore all'ambiente **Filippi** arriva a sostenere che il terminale off shore *“è una soluzione”* all'inquinamento provocato dalla centrale ENEL (**Il Tirreno**, **6/10/2004**). L'assunto di Martini, Cosimi e Filippi è, dunque: realizzazione del terminale Olt uguale riconversione delle centrali ENEL. Niente di più falso! E infatti qualche mese dopo nel suo citato intervento pubblicato da **Il Tirreno** del **29/4/2005**, il **presidente dell'ASA Manacorda** sostiene che: *“la cosa più importante è che le centrali di Piombino e Livorno potrebbero essere metanizzate. Penso ad una joint venture tra ENEL e la nostra azienda, oppure l'ENEL potrebbe venderci l'impianto”*. Avete letto bene: si tratta di pure ipotesi di lavoro, fra l'altro anche piuttosto fantasiose (joint venture ENEL-ASA!) o fantascientifiche come l'acquisto da parte di ASA della centrale ENEL di via S. Orlando. I soldi chi glieli dà? Belleli?

In un loro documento del dicembre 2004 il comitato di difesa dall'inquinamento e il comitato salute ambiente avevano scritto: *“La costruzione della piattaforma off shore della società OLT non è legata alla conversione a metano della centrale ENEL. Non esiste infatti alcun documento preliminare, né tanto meno accordo, fra OLT e ENEL sull'eventuale utilizzo del gas proveniente dalla piattaforma off shore nella centrale di via S. Orlando. E' la stessa Regione Toscana nel documento di Valutazione Integrata a confermarlo quando afferma che: “L'impianto di rigassificazione non appare direttamente correlato a nessun progetto volto alla riconversione di centrali esistenti”*.  
(Scandalo off shore, dicembre 2004).

## 7. LA PRESA DI GIRO DELLA RIDUZIONE DELLE BOLLETTE DEL GAS PER LE FAMIGLIE

Usando una terminologia calcistica si potrebbe dire che questo argomento è “entrato nel secondo tempo”, quando altri argomenti cominciavano a mostrare la corda. Il primo a parlarne, sia pure in modo ancora sfumato, è **Cinuzzi**: *“E' vero che con la Olt al nostro fianco [di ASA, ndc] cambierebbe tutto. Intanto non ci sarebbero più i costi di vettoriamento e con il gas in casa ci sarebbe un beneficio per i Comuni soci con ricadute sulla collettività”*. (**Il Tirreno**, **21/3/2004**). Ma l'argomento deve essere ritenuto molto accattivante perché poco meno di due mesi dopo lo stesso **Cinuzzi** si lancia in una spettacolare promessa, ripresa con grande rilievo da **Il Tirreno**: *“Con l'off shore il gas costerà meno”*. *“Il minor costo della materia prima determinerà un incremento di reddito per ASA Trade e un risparmio per gli utenti: il mio obiettivo [in quel momento Cinuzzi è presidente di ASA Trade] è di partire con uno sconto del 10% per le famiglie livornesi e di tutta l'area che riforniamo”* (**Il Tirreno**, **18/5/2004**). Sia pure in termini molto più generici lo stesso argomento è ripreso da **Martini** nel citato intervento su **Il Tirreno** del **15/9/2004**: *“La sua realizzazione [del terminale ndc] può consentirci di diminuire il costo dell'energia per le famiglie e le imprese”*. Parole riprese pari pari dal **consigliere regionale DS Virgilio Simonti** (**Il Tirreno**, **24/9/2004**). Molto più prudentemente **Franci** sostiene che la costruzione del terminale può favorire un abbassamento del prezzo del metano per usi civili e industriali anche se a condizioni e soluzioni *“che dovranno discendere da futuri accordi industriali ancora da definire”* (**Il Tirreno**, **23/9/2004**). Detto non in politichese ma in italiano: “speriamo di poterlo ottenere ma non ne siamo per niente sicuri!” Ancora una volta dobbiamo riferirci ad un tecnico, il **presidente dell'ASA Manacorda**, per sapere esattamente le cose come stanno: *“E' allo studio un preliminare di accordo tra Regione e Olt per la riduzione dei prezzi del gas alle utenze pubbliche e private. Comunque, nella peggiore delle ipotesi, i prezzi per i clienti resteranno uguali”*. (**Il Tirreno**, **29/4/2005**). Notevole consolazione, davvero! Successivamente nessuno ha avuto il coraggio, (detto alla livornese, *la ghigna*) di ritornare sull'argomento.

Nel citato documento del dicembre 2004, il comitato di difesa dall'inquinamento e il comitato salute ambiente svelavano cosa c'era dietro la promessa demagogica di diminuire del 10% il prezzo delle bollette alle famiglie: *“Dichiarazioni sui giornali a parte, l'unico documento scritto al riguardo [della diminuzione del costo del gas alle famiglie] risulta il “Documento di Valutazione Strategica nel sistema Socio Economico Toscano e Sviluppo Sostenibile” redatto su incarico*

OLT, a cura di *Dionisia Cazzaniga Francesetti*, professore dell'Università di Pisa. La stessa dichiara che la riduzione del 10% del prezzo del gas è "stimata dalla OLT"; la professoressa si guarda però bene dal quantificare un sicuro ribasso sia per le bollette livornesi che per le altre." (Scandalo off shore, dicembre 2004).

## 8. L'OFF SHORE NON DIMINUIRA' IL RISCHIO NELL'AREA PORTUALE

Se non fosse una cosa drammaticamente seria questa potrebbe essere una barzelletta. Basta conoscere un minimo la realtà portuale livornese per sapere che il terminal off shore non diminuirebbe il rischio portuale per il semplice motivo che non eliminerebbe i traffici di chimichiere, gasiere e petroliere che attualmente arrivano all'interno del canale industriale per scaricare al Costiero gas, da D'Alesio e al DOC. Eppure in molti hanno continuato in questi anni a sostenerlo. Possibile che i nostri amministratori siano così ignoranti? Temiamo che non si tratti solo di ignoranza.

Comincia **Lamberti** che senza pudore sostiene che il terminal non è "un rischio aggiuntivo, semmai si tratta di una soluzione per eliminare quelli attualmente presenti ... ho chiesto anche un parere sulla sicurezza ai nostri [del Comune ndc] uffici ed è stato evidenziato che questo progetto porterà ad una riduzione dei rischi attualmente esistenti" (Il Tirreno, 27/10/2002). Poi per un po' non se ne parla più perché l'argomento del rischio d'incidente a Livorno è tabù. Meglio non parlarne, la gente non deve sapere che viviamo su una polveriera che potrebbe esplodere da un momento all'altro. Ma il 24/3/2003 **Lamberti** approfittando dell'incidente alla chimichiera Capo Horn che si incendia a causa di un urto con la banchina del canale industriale ed esplose nel mezzo del porto mediceo, ritorna alla carica: "il nostro porto è ricco di traffici ma è chiaro a tutti che più numerose sono le navi in transito e maggiori sono i rischi. La piattaforma off shore potrebbe decongestionare il nostro porto, eliminando almeno la presenza di navi gasiere: credo che un impianto di rigassificazione a dodici miglia dalla costa sia assai meno rischioso del continuo andare e venire dal canale industriale di queste navi cariche di sostanza infiammabili" (Il Tirreno, 24/3/2003). Anche se lo stesso giornale pubblica nei giorni seguenti interventi che smentiscono clamorosamente le affermazioni del sindaco, **Lamberti** non rettificherà mai la sua vaneggiante affermazione.

Successivamente sull'argomento torna **Cosimi**: "Noi non possiamo che essere favorevoli a tutti gli interventi che abbassano il rischio ambientale nel nostro territorio" (Il Tirreno, 29/7/2004) concetto ribadito pochi mesi dopo: "L'obiettivo è l'abbassamento dei rischi perché non dobbiamo dimenticare che le gasiere transitano nel canale industriale, che nel nostro porto ci sono navi che trasportano petrolio". (Il Tirreno, 5/10/2004). L'ennesimo disastro sfiorato in porto (la collisione tra una gasiera e un rimorchiatore del 26/12/2005) da il destro a **Cinuzzi** di ribadire le sciocchezze su off shore e rischio portuale (Il Tirreno, 5/1/2006). **Cinuzzi** infatti afferma che "è più opportuno far arrivare le gasiere in un terminale situato a 12 miglia dalla costa piuttosto che dentro il porto."

Nella loro risposta a colui che in un intervento pubblicato da **Il Tirreno** del 18/1/2006 scriverà candidamente di essere stato l'uomo di fiducia di **Lamberti** all'interno della Olt, il comitato di difesa dall'inquinamento e il comitato salute ambiente scrivono: "così [Cinuzzi, ndc] fa credere all'ignaro lettore che il terminale permetterà di evitare il traffico di gasiere che attualmente entra nel nostro porto. Ma, come il **Cinuzzi** ben sa, così non è perché le gasiere che arriveranno a poche miglia dal porto di Livorno si andranno ad aggiungere a quelle che attualmente arrivano nel porto di Livorno visto che gasiere e chimichiere destinate a scaricare nei terminali situati nel canale industriale trasportano GPL, metanolo e altri prodotti chimici e non GNL come quelle destinate al terminale off shore. Quindi si tratta di un oggettivo aggravio del rischio di incidente. Che poi questo rischio si sposti da dentro il porto a poco fuori ha un'importanza per lo meno relativa come dimostra il disastro del Moby Prince (140 morti per la collisione fra una petroliera e il traghetto)". (Le crociate di **Cinuzzi**, 10/1/2006)

## 9. IL RISCHIO SISMICO? NON ESISTE

La questione del rischio sismico non viene neppure presa in considerazione dai sostenitori locali del progetto. Nel documento del gennaio 2003 i comitati ricordavano per primi la faglia sismica che notoriamente esiste al largo delle coste livornesi ma l'argomento non sembrava interessare: molti avevano dimenticato le forti scosse di terremoto del 1983, scosse che avevano avuto l'epicentro poco lontano le secche della Meloria, non distante da dove si vorrebbe far passare il

gasdotto. Poi il 30/6/2003 nuova scossa di terremoto con epicentro al largo delle coste livornesi. A chi denuncia l'assenza di ogni valutazione del rischio sismico l'**assessore all'ambiente Bussotti** risponde: "*Il rapporto sulla sicurezza, presentato da più di un anno dal prof. Zanelli dell'Università di Pisa, contempla già l'ipotesi di eventi sismici al largo delle coste livornesi*". (**Il Tirreno, 1/7/2003**). **Bussotti** dimostra di non aver letto il documento di cui parla visto che nel suo rapporto **Zanelli** non considera neppure il rischio di terremoto. Bella figura, complimenti davvero. La polemica sull'argomento si rinfocola nel maggio 2005 dopo un'altra scossa di terremoto con epicentro a poche miglia da dove si vorrebbe far partire il gasdotto. Questa volta è **Il Tirreno** che sostiene il falso ripetendo la frottola sul rapporto dello **Zanelli**. (**18/5/2005**). Scendono in campo anche autorevoli scienziati che minimizzano il pericolo ma nessuno ha il coraggio di ammettere che il progetto è stato approvato pur in mancanza di una valutazione del rischio sismico.

## 10. CONCLUSIONE

Il referendum consultivo sull' 'off shore gas, chiesto nel maggio 2003 da un gruppo di cittadini, non si farà. Utilizzando in modo arrogante cavilli procedurali prima (non era stata nominata la commissione di garanzia che, secondo quanto stabilito dal regolamento comunale, doveva decidere l'ammissibilità dei quesiti proposti) e cambiando le regole dopo (nella primavera 2004, pochi giorni prima dello scioglimento del consiglio comunale, maggioranza e opposizione, quasi all'unanimità, hanno approvato un nuovo regolamento che nega la possibilità da parte dei cittadini di chiedere un referendum consultivo) la classe politica cittadina ha disinnescato questa possibile bomba ad orologeria. Perché un referendum avrebbe attirato l'attenzione dei livornesi, li avrebbe costretti ad informarsi, aperto un dibattito, smascherato le tante stupidaggini che **Lamberti, Cosimi, Cinuzzi e gli altri** hanno detto. Meglio evitare. La democrazia può attendere.

Se l'off shore gas si farà, e noi ci batteremo fino alla fine perché non si faccia, non sarà perché porta occupazione, perché favorisce la metanizzazione della centrale ENEL, perché abbassa le bollette del gas dei livornesi, perché diminuisce il rischio nell'area portuale. Se si farà è perché c'era da salvare un'azienda ex-municipalizzata in stato di gravissima crisi finanziaria che nessuno, altrimenti, avrebbe acquistato.

Nel loro più volte citato ma ancora attualissimo documento del dicembre 2004 il comitato di difesa dall'inquinamento e il comitato salute ambiente così concludevano: "*Il progetto appare il frutto della congiunzione di interessi maturati in ambienti più attenti agli affari personali, settoriali e di parte piuttosto che agli interessi ambientali, economici e sociali della città*" .

**(Scandalo off shore, dicembre 2004)**

<p><b>In questo documento abbiamo citato Gianfranco Lamberti, sindaco di Livorno (16 volte), Silvano Cinuzzi, vicepresidente ASA poi presidente ASA Trade e poi vicepresidente Olt, (13 volte), Severino Zanelli, esperto Olt, (10 volte), Alessandro Cosimi, sindaco di Livorno, (6 volte), Luca Bussotti, assessore all'ambiente del Comune di Livorno, (6 volte), Claudio Martini, presidente della Regione, (4 volte), P.E. Manacorda, presidente ASA, (3 volte), Piero Nocchi, segretario provinciale CGIL (2 volte), Tommaso Franci, assessore all'ambiente della Regione (2 volte), M. Filippi, consigliere comunale, (2 volte), Virgilio Simonti, consigliere regionale, (1 volta),</b></p>
---

**Questo documento è stato realizzato dal gruppo di studio sull'off shore**

**Livorno, gennaio 2006.**