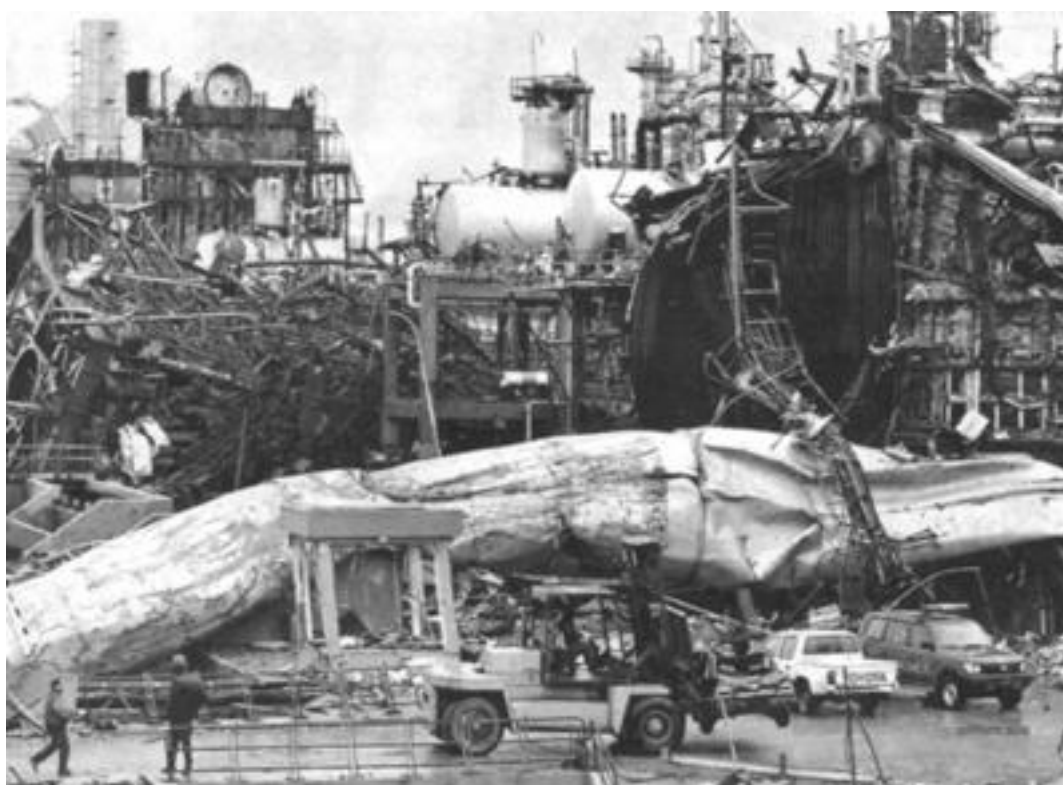


# **IL RISCHIO NON ESISTE, CREDIAMOCI LO DICE LA OLT!**

IL PROCEDIMENTO AUTORIZZATIVO DEL TERMINAL OFF SHORE DI LIVORNO SI E' LIMITATO A CERTIFICARE LA SCELTA POLITICA COMPIUTA DA REGIONE E COMUNE.



Skikda (Algeria) gli effetti dell'esplosione all'impianto di GNL  
(19 gennaio 2004)

Gruppo di studio sul terminale off shore gas  
Marzo 2006

**La questione sicurezza.** S'impone, a proposito, prioritariamente la seguente domanda: alla luce della copiosa documentazione prodotta dal movimento anti-off shore gas degli Stati Uniti che ha prospettato gli effetti disastrosi di possibili incidenti ai terminali, quali documenti, studi, perizie, audizioni, ecc. sono stati prodotti sull'argomento da coloro -

Ministeri, Regione Toscana, Provincia e Comune di Livorno – che avrebbero dovuto tutelare la salute pubblica?

Le considerazioni seguenti, che intendono dare una risposta a questa domanda, si basano sull'analisi dei documenti ufficiali redatti dal Ministero dell'ambiente, dal Ministero dei beni culturali, dalla Regione Toscana, dalla Provincia e dal Comune di Livorno.

Ci siamo limitati, in questa analisi, a esaminare esclusivamente quale siano state le valutazioni relative alla **possibilità di incidente grave** dovuto, per esempio, all'impatto fra una nave e il terminale. Ci riserviamo di approfondire in altra occasione altri lati oscuri ma notevoli, del procedimento autorizzativo, quali sono, ad esempio, quelli relativi a:

- il rischio sismico, un vero "buco nero" di tutta la vicenda, visto che il terminale e il gasdotto lambiscono una faglia sismica attiva senza che né promotore del progetto né istituzioni incaricate dell'autorizzazione ne abbiano mai fatto il minimo cenno;
- i rischi d'incidente derivati da un repentino peggioramento climatico durante le operazioni di scarico del gas; l'evento è tutt'altro che impossibile considerato che le operazioni di scarico dovrebbero durare dalle 20 alle 23 ore;
- l'inquinamento prodotto dalla lavorazione del GNL nel terminale. La società che gestisce il terminal di Panigaglia, che ogni anno tratta circa 3,6 miliardi di metri cubi di GNL (gas naturale liquefatto), ha dichiarato nel rapporto 2001 un rilascio nell'atmosfera "di circa 77 tonn. di ossidi di azoto, 48 tonn. di monossido di carbonio, e 93 tonn. di anidride carbonica, mentre le emissioni in atmosfera di gas naturale sono state pari a circa 1,77 milioni di metri cubi.". La Regione toscana, per il terminale di Livorno che dovrebbe trattare circa 3 miliardi di metri cubi, ha invece accettato le previsioni, della OLT, di rilascio pari a "60 kg/anno" equivalenti a lo 0.0043% dei rilasci ammessi dall'impianto di Panigaglia.

## **L'ESPERTO DELLA OLT NON HA DUBBI: IL TERMINALE NON COSTITUISCE UN RISCHIO PER LE POPOLAZIONI CHE VIVONO SULLA COSTA**

Possiamo dire, senza timore di smentita, che tutte le questioni legate ai rischi di incidenti del terminale hanno ruotato, durante il procedimento autorizzativo, attorno ad un unico documento, quello presentato dai promotori del progetto (Falk e Belleli) al Comune di Livorno nel luglio 2002. Si tratta di uno studio redatto nell'**aprile 2002** dal prof. Severino Zanelli intitolato "*Valutazione concettuale di sicurezza*". Lo studio si basa su un progetto di massima presentato dalla Moss Marittime, la società norvegese proprietaria del brevetto di terminale galleggiante acquistata dalla SAIPEM, gruppo ENI, ed è composto da una analisi tecnica dell'impianto e degli eventuali rischi (venti pagine), da una appendice sugli incidenti occorsi a terminali o navi LNG (gas naturale liquido) stilata sulla base della banca dati MHIDAS. Notiamo che lo Zanelli non effettua uno studio sul progetto dell'impianto che si vuol costruire ma su un "*progetto di massima*" che non necessariamente è quello presentato dalla OLT per la "*Valutazione di impatto ambientale*".

Per quanto concerne l'argomento che ci interessa, il rischio di incidente grave, lo Zanelli non dà risposte, o meglio dà una risposta tanto secca quanto disarmante: si tratta di un evento "*non credibile*". Merita riportare integralmente quanto affermato in proposito dallo Zanelli: "*La nave terminale può essere collusa dalla nave approvvigionatrice o da una nave di passaggio. La collisione della nave approvvigionatrice è evitata dalle procedure di accosto e dalle manovre compiute con bassa velocità con l'aiuto di rimorchiatori e spingitori. La collisione di una nave di passaggio con il terminale galleggiante è evitata collocando quest'ultimo lontano dalle rotte seguite dalle navi per i loro spostamenti. Per le ragioni già esposte anche una collisione eventuale non provocherebbe danni ai serbatoi sferici, tali da far loro perdere completamente il carico. Si può assumere che la frequenza di collisione è bassa, ma la rottura catastrofica di un serbatoio sferico è ragionevolmente non credibile*". Zanelli ritiene quindi di non dover neppure prendere in considerazione l'ipotesi di una collisione con effetti disastrosi: così facendo l'esperto della Cross Energy, futura OLT, evita di dover parlare dei possibili effetti sull'ambiente e sulle popolazioni. Comunque le conclusioni di questo studio sono di una sicurezza apparentemente ferrea: "*I punti di forza*

*dell'idea progettuale di costruire un terminale galleggiante di ricevimento del GNL sono: la nave terminale ancorata ad alcuni km dalla costa non ha alcuna possibilità di dar luogo ad eventi incidentali che possono produrre danno alla popolazione. La popolazione cioè non subisce danno qualsiasi sia l'incidente che si verifica.* Si tratta di certezze granitiche che, come vedremo, nessuno degli attori politico-istituzionali della vicenda metterà mai in dubbio. Certezze che si sgretolano però di fronte ad altri studi, senz'altro non meno seri, anche di insospettabili fonti ufficiali statunitensi.

## **IL COMUNE DI LIVORNO PRENDE TUTTO PER BUONO: IL RISCHIO NON ESISTE!**

I primi ad affrontare la questione sicurezza del terminale sono i membri della giunta comunale di Livorno che nella Decisione n. 357 del **7/10/2002**, *"preso atto della relazione proposta dall'assessore all'ambiente Bussotti, considerato lo schema di convenzione [con OLT, poi firmata il 16 ottobre], dato atto del percorso istruttorio seguito, acquisite le valutazioni del prof. Zanelli, dopo attenta analisi [sic] su proposta del Sindaco **decide** di apprezzare lo schema di convenzione in oggetto"*. Insomma la Giunta comunale dà via libera al progetto, anzi ne diventa il principale sponsor, sulla base della documentazione presentata dal proponente, senza neppure chiedere una valutazione tecnica da parte di organi tecnici istituzionali, quale ad esempio è l'ARPAT. C'è da rimare allibiti da questo modo di procedere.

Il "Parere di massima sulla proposta di Cross Energy Group", realizzato dall'ufficio tutela ambientale del Comune di Livorno e firmato dalla responsabile Dr. S. Filippi, è il lapidario documento (ben... 16 righe) con il quale gli Uffici tecnici del Comune di Livorno danno il loro parere favorevole al progetto OLT, esattamente con 24 ore di ritardo sulla decisione di Giunta (**8 ottobre 2002**). Fra l'altro una attenta lettura di questo ... poderoso documento fa venire il dubbio che i suoi estensori non abbiano neppure letto lo studio dello Zanelli. Infatti vi si può leggere che *"analizzata la documentazione pervenuta ed in particolare la Relazione sulla valutazione concettuale di sicurezza dell'opera predisposta dall'Ing. S. Zanelli, siamo a condividere l'impostazione dell'analisi preliminare dei rischi che evidenzia il miglioramento che si otterrebbe rispetto alla situazione attuale di approvvigionamento di gas in porto"*. Il fatto è che lo Zanelli si guarda bene da fare un qualche riferimento a "miglioramenti" rispetto alla situazione attuale di approvvigionamento di gas in porto, perché lo Zanelli ben conosce la differenza fra il LNG e il GPL (gas di petrolio liquefatto) e sopra tutto sa che il GPL, anche dopo l'eventuale costruzione del terminale off shore, continuerà a arrivare in porto, precisamente al Costiero Gas. Chi non lo sa è invece l'Ufficio tutela ambientale del Comune che scrive simili castronerie, più volte riprese nei mesi e negli anni successivi da Lamberti, Bussotti, Cinuzzi, Cosimi, Filippi e compagnia bella.

## **LO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DELLA OLT: I RISCHI SONO "RAGIONEVOLMENTE NON CREDIBILI"**

Nel **febbraio 2003** la OLT presenta la documentazione necessaria ad avere le autorizzazioni da parte del Ministero delle attività produttive e dal Ministero dell'Ambiente, previo parere favorevole della Regione Toscana. Si tratta sostanzialmente di due documenti: "Terminale galleggiante per la rigassificazione di gas naturale liquefatto di Livorno - Progetto di massima - Relazione tecnica" (15 febbraio 2003) e "Terminale galleggiante per la rigassificazione di gas naturale liquefatto di Livorno - Studio di impatto ambientale" (15 febbraio 2003).

Relativamente all'argomento di cui trattiamo, la possibilità di incidente grave con rottura di uno o più serbatoi della nave terminale o della gasiera, lo Studio di impatto ambientale (S.I.A.) conferma le granitiche certezze già evidenziate nello studio dello Zanelli dell'aprile 2002 e per larghi tratti lo riprende senza variazioni. Evidentemente, però, le critiche che da qualche parte erano state fatte allo studio del 2002 devono aver convinto l'autore a qualche piccolo rimaneggiamento. Così la possibilità di una collisione non viene esclusa a priori: *"anche comunque in caso di una eventuale collisione il terminale*

*galleggiante, essendo ancorato a prua tramite un sistema che permette la rotazione ed essendo dotata di eliche orizzontali di poppa, potrà ruotare sulla sua prua disponendosi con un angolo tale da limitare la forza dell'impatto. Per le ragioni esposte anche una collisione eventuale non provocherebbe danni ai serbatoi sferici, tali da far perdere il carico. Si può assumere che la frequenza di collisione è bassa, quindi la rottura catastrofica di un serbatoio sferico è ragionevolmente non credibile." Secondo noi uno studio di questo tipo, che esclude possibili conseguenze catastrofiche perché ritenute "ragionevolmente non credibili", è da respingere in toto perché non adduce alcuna precisa argomentazione scientifica ma solo valutazioni estremamente sommarie e superficiali. Uno serio S.I.A. che affronti il problema del rischio dovrebbe valutare invece, sulla base dei più solidi argomenti, la possibilità e la probabilità di ogni incidente possibile, anche il più catastrofico, e valutarne quindi gli effetti sull'ambiente e sulle popolazioni. Niente di tutto questo si è visto.*

## **L'A.R.P.A.T CRITICA CON DUREZZA IL DOCUMENTO DELLA OLT**

La Giunta provinciale di Livorno entra in collisione con il Comune sul progetto OLT con la deliberazione del **16 aprile 2003**. L'interesse di questa deliberazione sta in uno dei documenti allegati, esattamente nel documento, redatto dall'A.R.P.A.T. il **25 marzo 2003** e firmato dall'Ing. F. Marotta e dall'Ing. Marcello Mossa Verre, nel quale si esprime un parere tecnico sui due documenti presentati dalla società proponente nel febbraio 2003. L'A.R.P.A.T. esprime un giudizio inequivocabile sugli elaborati presentati dallo OLT: *"gli scenari incidentali ipotizzati, vengono descritti in maniera sintetica, senza ulteriori sviluppi in termini di stima delle probabilità di accadimento e delle relative conseguenze. Non viene, per altro, trattata la problematica inerente il rischio connesso con i possibili impatti derivanti da altre imbarcazioni in navigazione nell'area.(...) Si può osservare, inoltre, che le misure di prevenzione e protezione sono indicate molto sommariamente, secondo un dettaglio congruente con una progettazione di larga massima".* Dopo aver ricordato che la Commissione tecnico-scientifica, che il Ministero dell'ambiente aveva incaricato nel 2001 di analizzare le problematiche legate alla movimentazione di GPL nel porto di Livorno, *"aveva evidenziato criticità relative alla sicurezza e all'operabilità"* di strutture off shore *"per il tipo di condizioni meteo climatiche presenti e di traffico marino"*, l'A.R.P.A.T. così conclude: *"non risulta possibile - al momento - esprimere un parere in merito agli aspetti riguardanti l'analisi del rischio per l'impianto in oggetto"*. Finalmente qualcuno che ha il coraggio di dire le cose come stanno!

In tutta questa vicenda il documento A.R.P.A.T. rimarrà purtroppo un caso isolato e ignorato.

## **ENTRA IN CAMPO LA REGIONE: SI APPROVA TUTTO ANCHE GLI SVARIONI**

Nella sua seduta del **28 luglio 2003** la Giunta Regionale Toscana decide di effettuare una valutazione strategica complessiva sia del progetto OLT di Livorno che di quello BP/Edison/Solvay di Rosignano. Si tratta evidentemente di una scelta politica: Martini difatti si è schierato a favore del progetto livornese ma è contrario a quello di Rosignano. La valutazione strategica integrata mira a mostrare la non fattibilità contemporanea dei due progetti, in favore, naturalmente, di quello sponsorizzato da Lamberti e dai suoi. Alla decisione è allegato un primo documento realizzato dagli Uffici tecnici della Regione che quasi non si cura delle questioni legate ai rischi di incidente, anche se non può fare a meno di notare che il Rapporto sulla sicurezza non è stato messo a disposizione della Regione assieme alla documentazione presentata dalla OLT. Nessuna traccia della chiara denuncia fatta dall'A.R.P.A.T. Non ce ne meravigliamo: la Regione Toscana in tutta questa vicenda non darà mai valutazioni tecniche ma giudizi politici a senso unico, cioè indirizzati a dare un parere positivo del progetto OLT. Le garanzie dei cittadini sembrano un optional poco considerato.

Il **9 luglio 2004** la Regione Toscana pubblica la preannunciata "Valutazione integrata dei progetti OLT e BP-Edison-Solvay". Il documento ponderoso (209 pagine) brilla per la

superficialità con il quale è stato redatto. Un solo esempio: si sostiene che il progetto OLT garantirà un futuro al Cantiere Navale di Livorno che invece era stato già chiuso dopo la vendita al gruppo Azimut-Benetti. Il cantiere, dopo la cessione, con un nuovo nome è stato ristrutturato con finalità molto lontane da quelle della grande cantieristica.

Il capitolo dedicato ai rischi di incidente (ben due pagine!) inizia con un clamoroso falso o meglio un grande bluff: *"non si registrano ad oggi casi di incidente riguardante terminali galleggianti dedicati al deposito di GNL"*. La Regione si è dimenticata di dire che impianti del tipo in questione non esistono sulla faccia della terra! Ovviamente la Regione si è anche dimenticata di analizzare il motivo per il quale impianti di questo tipo non sono stati ancora costruiti.

Per la verità gli uffici della Regione che hanno redatto lo striminzito capitoletto sui rischi non mancano di criticare la OLT: *"1) manca il rapporto sulla sicurezza già reclamato (evidentemente invano) nella seduta del 28 marzo 2003, 2) nel S.I.A. si fa un generico riferimento ai contenuti di tale rapporto ma gli scenari ipotizzati non vengono descritti in maniera tecnica e sistematica"*. Si tratta, dunque, della stessa critica fatta dall'A.R.P.A.T il 25 marzo 2003. Ma la critica si perde nel mare di dati, considerazioni, tabelle, ecc. Sembra piuttosto un artificio per mostrare al lettore che la Regione è obiettiva, tanto è vero che non si è limitata a applaudire.

Il **20 luglio 2004**, sulla base del giudizio positivo formulato dalla "Valutazione integrata", la Giunta Regionale Toscana esprime, ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, parere favorevole sul progetto OLT, vincolandolo ad una serie di prescrizioni nessuna delle quali riguarda i rischi di incidente.

Il cerchio dell'iter autorizzativo si chiude, in pratica, il **15 dicembre 2004**, quando il Ministero dell'ambiente, di concerto con quello dei beni culturali, esprime il parere favorevole al progetto OLT in un documento davvero da leggere con attenzione. In una trentina di pagine tutti i problemi seri vengono accuratamente evitati e i rischi di incidenti non vengono neppure ricordati.

Successivamente si svolge un'altra (la terza) conferenza dei servizi, scoppia e si ricomponde lo strappo con il Comune di Pisa, Matteoli e Martini si scontrano sui terminali di Livorno e Rosignano, ecc. fino all'epilogo di pochi giorni fa quando il ministro dell'ambiente, Matteoli, dopo aver ottenuto, come pare, dalla Regione Toscana la caduta del veto al terminale gas di Rosignano Solvay, dà il via libera al terminale off shore della OLT. La faccenduola chiamata procedimento autorizzativo trova così la sua degna conclusione.

## **CONCLUSIONI**

L'analisi del procedimento autorizzativo del progetto di terminale off shore gas presentato dalla OLT è sconcertante. Riguardo ai rischi di incidente, le istituzioni si sono limitate a accettare quanto sostenuto dalla società proponente senza mai sentire il bisogno di verificare il contenuto della, per altro scarna, documentazione presentata. Per la verità un simile modo di procedere è stato fatto anche per tutte le altre questioni: la metanizzazione della centrale del Marzocco, lo sconto sulle bollette del gas, le ripercussioni sull'occupazione, i benefici effetti sul Cantiere (sic), ecc. Tuttavia questo modo di procedere è particolarmente da censurare relativamente ai rischi per le popolazioni: funzionari e tecnici pubblici hanno ommesso di svolgere i loro compiti e non hanno fatto altro che certificare una scelta politica già compiuta sulla pelle dei cittadini.

Dall'esame concreto dei fatti emergono le gravi responsabilità de:

- il Comune di Livorno che ha sostenuto e sponsorizzato il progetto sulla base di una perizia di parte fatta passare per studio al di sopra di ogni sospetto;
- la Provincia di Livorno che pur in possesso dell'unico documento apprezzabile di tutta questa brutta storia – quello dell'A.R.P.A.T. del 21 marzo 2003 – non ha difeso fino in fondo l'interesse delle popolazioni e ha preferito evitare lo scontro con Comune e Regione;
- la Regione Toscana che ha espresso un parere favorevole sulla base di una scelta politica fatta dal suo Presidente, omettendo di compiere quelle verifiche e

approfondimenti che le lacune della documentazione presentata dalla OLT rendevano non opportune ma obbligatorie;

- il Ministero dell'ambiente che ha accettato le conclusioni della Regione Toscana, omettendo di porre in essere tutti quegli accorgimenti necessari per svolgere il compito istituzionale di organismo superiore di controllo e verifica.

Ci auguriamo che i maggiori protagonisti di questa vicenda – Lamberti, Cosimi, Bussotti, Kutufà, Martini, Franci, Artusa, Matteoli, Scajola, uomini che con il loro comportamento hanno concorso a espropriare i cittadini del loro diritto di decidere su questioni tanto importanti che li riguardano - non si debbano mai pentire di quello che hanno fatto.

Livorno, marzo 2006.