

**EMERGENZA GAS**  
**INCREMENTO DI CAPACITA' DI RIGASSIFICAZIONE (DL**  
**17.05.2022, N. 50) FSRU RAVENNA E COLLEGAMENTO ALLA**  
**RETE NAZIONALE GASDOTTI**  
**OSSERVAZIONI**

---

**PREMESSA**

- 1 - ILLEGITTIMITA' DELLA NOMINA COMMISSARIALE**
- 2 - ASSENZA DI VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE**
- 3 INFONDATEZZA DELLA NECESSITÀ DI NUOVE INFRASTRUTTURE DI RIGASSIFICAZIONE**
- 4 - ASSENZA DEL PROCEDIMENTO DI AIA**
- 5 - ASSENZA DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**
- 6 - ERRATA VALUTAZIONE DI "EMERGENZA GAS" IN BASE AL PIANO DI EMERGENZA ITALIANO DEL GAS NATURALE**
- 7- MANCANZA CALCOLO DI EMISSIONI FUGGITIVE METANO E INESATTA VALUTAZIONE IMPATTO SANITARIO**
- 8 – TEMPO DI PERMANENZA NEL MARE RAVENNATE**
- 9- CARENZE DI ANALISI SU EVENTI DI TORNADO E TZUNAMI**
- 10 – MANCATA VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE – OSSERVAZIONE "PIERO ANGELA"**
- 11 – PROFILI DI DIRITTO AMMINISTRATIVO / DELLA NAVIGAZIONE**

**CONCLUSIONI**

## PREMESSA

In nome della crisi energetica, generata dal conflitto russo-ucraino e dalle speculazioni internazionali sul prezzo dei combustibili di fonte fossile, il Decreto-Legge 50/2022 ha definito le opere finalizzate all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete esistente quali "*interventi strategici di pubblica utilità, indifferibili e urgenti*", così giustificando la nomina di Commissari straordinari del Governo (nella fattispecie, il presidente della Regione Emilia-Romagna Bonaccini) e la deroga alle norme vigenti in materia urbanistica, ambientale, paesaggistica ecc., con una esasperata contrazione dei normali tempi di un procedimento amministrativo così complesso e implicate beni di rango costituzionale:

- **art. 32** Costituzione: diritto alla **salute**;
- **art. 9** Costituzione: tutela dell'**ambiente**, della **biodiversità** e degli **ecosistemi**, anche nell'**interesse delle future generazioni**;
- **art. 41** Costituzione: "L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla **sicurezza**, alla libertà, alla dignità umana, alla **salute**, all'**ambiente**. 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**"

In particolare, l'approvazione delle nuove norme costituzionali impone una maggiore attenzione – rispetto al passato - rispetto alla tutela dei beni giuridici indicati (salute, sicurezza, ambiente) e quindi richiederebbe un motivato aggravamento dei procedimenti amministrativi complessi, come quello oggetto delle presenti osservazioni, invece che una loro semplificazione e mortificazione, con il sostanziale annullamento della doverosa ponderazione di profili di primaria importanza: si pensi all'impatto sull'ecosistema marino o al rischio di incidenti rilevanti.

Appare, in particolare, sconcertante oltretutto ovviamente illegittima, in simile contesto, la previsione che l'autorizzazione unica rilasciata dal Commissario (sorta di monarca amministrativo) tiene luogo (e quindi sostituisce) dei pareri, nulla osta, autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative.

La compressione del procedimento comporta anche il sostanziale svuotamento e la disapplicazione di fatto della "**Convenzione di Aarhus**" del 1998 ( **ratificata con L. 16/03/2001, n. 108**) sull'accesso alle informazioni, la partecipazione dei cittadini e l'accesso alla giustizia in materia ambientale, con particolare riferimento all'**art. 6** (*partecipazione del pubblico alle decisioni relative ad attività specifiche*) e all'**Allegato 1** che contempla proprio gli impianti di gassificazione tra le attività per la quali è doveroso assicurare la partecipazione dei cittadini.

I termini estremamente ristretti (30 giorni) e per di più ricadenti in periodo estivo appaiono obiettivamente incompatibili con la norma convenzionale.

## 1 - ILLEGITTIMITA' DELLA NOMINA COMMISSARIALE

L'art. 11 della legge 23 agosto 1988, n. 400 (*"Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri"*) prevede che alla nomina dei Commissari straordinari di Governo si proceda con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

Diversamente da quanto stabilito dalla norma richiamata, la nomina commissariale per i rigassificatori, e segnatamente quello di Ravenna, è avvenuta con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri ai sensi dell'art.5 del DL 50/2022 e quindi in difformità rispetto la normativa vigente inerente la disciplina dell'attività di Governo, pur richiamata nel provvedimento (*"VISTA la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante ..."*).

In altre parole, l'art. 5 del D.L. 50/2022 introduce una ulteriore eccezione, in punto di attribuzione del potere di nomina, ad un istituto – quello commissariale - che già di per sé nasce come *extra-ordinem* ed eccezionale: si dubita che un decreto-legge possa scardinare profili ordinamentali fondamentali già disciplinati da una legge ordinaria.

L'abnormità della procedura individuata emerge altresì dal confronto con l' **art. 46 del decreto-legge 1 ottobre 2007, n. 159**, recante *"Procedure di autorizzazione per la costruzione e l'esercizio di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto"*, che ascrive l'atto conclusivo del procedimento unico ad un decreto del Ministro dello Sviluppo Economico, di concerto col Ministro dell'Ambiente e con Ministro delle Infrastrutture.

Il Commissario straordinario individuato dal D.L. 50/2022, a differenza degli apparati ministeriali, non è dotato di adeguate strutture tecnico/giuridiche, capaci di svolgere l'imprescindibile valutazione di tutti i delicati e complessi profili implicati nella procedura.

A ciò si aggiunga l'esclusione del Ministero della Transizione Ecologica dal procedimento di autorizzazione unica, così da far venir meno l'analisi da parte della Commissione Tecnica VIA del medesimo Ministero.

## 2 - ASSENZA di VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE.

### 2.1 - Importanza VIA per il procedimento autorizzativo.

L'articolo 46 del decreto-legge 1 ottobre 2007, n. 159 *"Procedure di autorizzazione per la costruzione e l'esercizio di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto"* introduce una deroga alla disposizione generale del **Codice dell'ambiente (art. 5, comma 1, lett. o) del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, "Norme in materia ambientale"**, secondo cui il provvedimento dell'autorità competente che conclude la fase di valutazione del processo di VIA *"è un provvedimento obbligatorio e vincolante che sostituisce o coordina, tutte le autorizzazioni, le intese, le concessioni, le licenze, i pareri, i nulla osta e gli assensi comunque denominati in materia ambientale e di patrimonio culturale"*.

Contrariamente a quanto disposto dall'art.46 del dl 159/2007, il comma 3 dell'art.5 del DL 50/2022 prevede l'esenzione dalla VIA per il rigassificatore galleggiante in oggetto e per le

infrastrutture connesse, previa comunicazione alla Commissione europea. Tale disposizione di esenzione si pone in contrasto con la natura vincolante della VIA nel procedimento autorizzativo, unico -disciplinato dall'art.46 dl 159/2007 - che conclude e sostituisce tutte le altre autorizzazioni.

## **2.2 - Infondatezza dell'esenzione alla VIA rispetto al diritto europeo.**

Viene infatti disposto che, previa la comunicazione alla Commissione Europea, si applichi l'esenzione prevista dall'art. 6, comma 11, del Codice dell'ambiente (D.Lgs. 152/2006). Il comma 11 citato (come riscritto dall'art. 3, comma 1, lett. h), del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104, di recepimento della direttiva 2014/52/UE) dispone che il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (ora della Transizione Ecologica) può, in casi eccezionali (previo parere del Ministro della cultura), esentare in tutto o in parte un progetto specifico dalla disciplina della VIA (recata dal titolo III della parte seconda del Codice), qualora l'applicazione di tali disposizioni incida negativamente sulla finalità del progetto, solo se, a norma della direttiva 2014/52/UE, articolo 1, lettera b) "Gli Stati membri possono decidere, dopo una valutazione caso per caso e se così disposto dalla normativa nazionale, di non applicare la presente direttiva a progetti, o parti di progetti, aventi quale unico obiettivo la difesa o a progetti aventi quali unico obiettivo la risposta alle emergenze che riguardano la protezione civile, qualora ritengano che la sua applicazione possa pregiudicare tali obiettivi." Nel caso del rigassificatore galleggiante tale esenzione non può valere poichè la costruzione del rigassificatore non riguarda nè un obiettivo di "difesa nazionale" ne tantomeno di "protezione civile" in quanto, per ammissione dello stesso Ministro della Transizione Ecologica nella lettera inviata alla Commissione Europea (20220812\_MITE\_DRZ\_VALUTAZIONI AMBIENTALI\_ALL1), l'esenzione della VIA per il Governo italiano sarebbe giustificata dalla necessità di *"nuova capacità di rigassificazione, allo scopo di soddisfare i fabbisogni essenziali del Paese. Questa esigenza è resa ancora più urgente dalla riduzione delle forniture di gas provenienti dalla Russia, unitamente alla difficoltà di garantire un quantitativo idoneo di stoccaggio di gas in considerazione della suddetta volatilità dei prezzi, nonché, non da ultimo, dall'approssimarsi della stagione invernale."*

## **3 - INFONDATEZZA DELLA NECESSITÀ DI NUOVE INFRASTRUTTURE DI RIGASSIFICAZIONE.**

### **3.1 - Fabbisogni essenziali del Paese.**

In merito al punto 1 (fabbisogni essenziali" del Paese), al contrario, è stato ampiamente dimostrato che l'attuale capacità delle infrastrutture di importazione e di stoccaggio di gas naturale per l'Italia (gasdotti, rigassificatori e stoccaggi sotterranei) siano già di gran lunga sufficienti a soddisfare la domanda annua interna di gas anche prendendo a riferimento l'anno che ha registrato il maggior consumo di gas degli ultimi 10 anni ossia nel 2021. Tale ridondanza di infrastrutture di importazione e stoccaggio di gas può soddisfare il fabbisogno

nazionale anche in assenza del gas proveniente dalla Russia attraverso il gasdotto "Tarvisio".

A dimostrazione di ciò, il rapporto dell'intelligence italiana "RELAZIONE ANNUALE SULLA POLITICA DELL'INFORMAZIONE PER LA SICUREZZA 2021" pubblicato nel febbraio del 2022 che quest'anno a pagina 36 tratta anche la sezione "1.2. LA SICUREZZA ENERGETICA" e nel box 4 a pagina 37 affronta il tema della "Transizione energetica e approvvigionamento di gas naturale". In tale rapporto - scrive l'intelligence italiana - che pur riconoscendo un ruolo strategico del gas di importazione tale che *"rappresenta dunque un elemento di significativa criticità per la sicurezza dell'approvvigionamento nazionale"*, tuttavia specifica anche *"la cui affidabilità risulta garantita, tuttavia, da un'ampia e diversificata capacità di importazione e da una dotazione di infrastrutture di stoccaggio in grado di compensare la stagionalità della domanda, nonché eventuali problemi di funzionamento di un gasdotto o di un terminale di rigassificazione. In particolare, in attuazione del Regolamento (UE) 2017/1938, il sistema infrastrutturale italiano rispetta la cd. formula N-1, ossia la capacità di soddisfare, grazie alla ridondanza, livelli di domanda molto elevati anche in caso di interruzione della principale infrastruttura di importazione, ossia del gasdotto che trasporta i flussi in arrivo dalla Russia fino al punto di ingresso di Tarvisio e che, nel 2021, ha veicolato il 38% del fabbisogno nazionale."*

Orbene tale relazione sopra riportata è anche facilmente riscontrabile in maniera analitica prendendo a riferimento il consumo italiano annuo di gas del 2021 di 76,2 miliardi di mc e rapportandolo alla capacità massima dei gasdotti italiani di importazione di gas dall'estero, i rigassificatori esistenti, senza neanche considerare gli stoccaggi sotterranei di gas italiani e la produzione nazionale. Dai dati forniti dai gestori delle suddette infrastrutture di gas si avrebbe già oggi la possibilità di importare un quantitativo annuo massimo di gas attraverso:

- Transmed (ingresso Mazara del Vallo per gas proveniente dall'Algeria) 33,5 miliardi di mc;
- Greenstream (ingresso Gela per gas proveniente dalla Libia) 10 miliardi di mc;
- Transitgas (ingresso Passo Gries per gas proveniente dal Nord Europa) di 18 miliardi di mc
- TAP (ingresso Melendugno per gas proveniente dall'Azerbaijan) 10 miliardi di mc;

Solo i gasdotti sopracitati avrebbero già una capacità massima annua di importazione pari a 71,5 miliardi di mc ma se a questi sommiamo la capacità massima dei 3 rigassificatori già esistenti (Panigaglia, Cavarzere e Livorno che insieme potrebbero stoccare fino ad un massimo di 15,25 miliardi di mc annui), si avrebbe una capacità massima di importazione di gas naturale e GNL pari a 86,75 miliardi di mc annui, in grado di soddisfare il consumo annuo di gas anche del 2021 (massimo consumo italiano degli ultimi 10 anni) pari a 76,2 miliardi di mc. In tale contesto occorre specificare che le infrastrutture sopra descritte hanno lavorato in questi anni in maniera ridotta e non al pieno della propria capacità.

Nel calcolo sopra descritto non sono stati conteggiati né la produzione nazionale di gas (3,3 miliardi di mc nel 2021) né tantomeno lo stoccaggio sotterraneo attualmente disponibile (circa 14 miliardi di mc) che rappresentano ulteriori volumi di gas disponibile per il fabbisogno nazionale.

A completamento dell' argomentazione in base alla quale viene completamente smentita la narrazione del Ministero della Transizione Ecologica che vorrebbe realizzare nuovi rigassificatori per i "fabbisogni essenziali" del Paese occorre ricordare che dal 2021 l'Italia è diventato un Paese che non solo importa ma anche esporta gas (circa 1,5 miliardi di mc) e nei primi sei mesi del 2022 ha superato il record di esportazione di gas mai registrato con oltre 1,8 miliardi di mc di gas esportato. L'argomentazione adottata dal MITE sui "fabbisogni essenziali" del Paese è quindi inesatta e non è corroborata da dati oggettivi.

### **3.2 - errata disposizione di urgenza di realizzare il rigassificatore galleggiante in vista dell'approssimarsi della stagione invernale**

Tra le argomentazioni utilizzate dal MITE per giustificare alla Commissione Europea l'esenzione alla VIA c'è la motivazione basata sull'*"urgenza di realizzare il rigassificatore galleggiante in vista dell'approssimarsi della stagione invernale"*.

In verità, come dimostrato dalla relazione "Studio Ambientale" del proponente (REL-SIA-E-00001\_r0\_Rel. studio ambientale) proprio nell'introduzione si descrive che la FSRU sarà ormeggiata 8,5 km al largo della località di Punta Marina, ed è previsto che entri in esercizio nel terzo trimestre del 2024. Tale data, ipotizzata persino dal proponente, è suscettibile di ulteriori ritardi comunque non potrà incidere sull'utilizzo del gas né nell'inverno 2022-2023, né in quello 2023-2024. Pertanto non trova fondamento l' argomentazione del Ministro della Transizione Ecologica che vorrebbe esentare dalla VIA il rigassificatore in oggetto in vista della stagione invernale. E' un dato di fatto che con l'approssimarsi del prossima stagione invernale, anche rispettando il previsto cronoprogramma del proponente, l' operatività del rigassificatore sarà ancora ben lontana.

## **4 - ASSENZA DEL PROCEDIMENTO DI AIA (Autorizzazione integrata ambientale)**

Come riportato nei paragrafi precedenti il procedimento presso il Commissario di cui all'art.5 del dl 50/2022 non prevede una procedura di VIA ma nemmeno un procedimento di AIA.

L'articolo 26 (Integrazione del provvedimento di VIA negli atti autorizzatori) del D. Lgs. n. 152/2006, che stabilisce che *"1. Il provvedimento di VIA è sempre integrato nell'autorizzazione e in ogni altro titolo abilitativo alla realizzazione dei progetti sottoposti a VIA, nonché nell'autorizzazione integrata ambientale, ove prevista."*

L'Allegato VIII alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 stabilisce determinate procedure per gli impianti aventi Codice IPPC 1.4-bis: Attività svolte su terminali di rigassificazione e altre installazioni localizzate in mare su piattaforme off-shore e Codice IPPC 1.1: Combustione di combustibili in installazione con una potenza termica nominale totale pari o superiore a 50 MW.

L'articolo 6 comma 16 del D. Lgs. n. 152/2006, che prevede che l'autorità competente nel determinare le condizioni per l'autorizzazione integrata ambientale, fermo restando il rispetto delle norme di qualità ambientale, tiene conto dei seguenti principi generali:

- devono essere prese le opportune misure di prevenzione dell'inquinamento, applicando in particolare le migliori tecniche disponibili;
- non si devono verificare fenomeni di inquinamento significativi;
- è prevenuta la produzione dei rifiuti, a norma della parte quarta del presente decreto; i rifiuti la cui produzione non è prevenibile sono in ordine di priorità e conformemente alla parte quarta del presente decreto, riutilizzati, riciclati, recuperati o, ove ciò sia tecnicamente ed economicamente impossibile, sono smaltiti evitando e riducendo ogni loro impatto sull'ambiente;
- l'energia deve essere utilizzata in modo efficace;
- devono essere prese le misure necessarie per prevenire gli incidenti e limitarne le conseguenze;
- deve essere evitato qualsiasi rischio di inquinamento al momento della cessazione definitiva delle attività e il sito stesso deve essere ripristinato conformemente a quanto previsto all'articolo 29- sexies, comma 9-quinquies.

L'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) stabilisce inoltre le Migliori tecniche disponibili (*best available techniques* - BAT). Infatti l'art.29-bis del dlgs 152/2006 stabilisce l'individuazione e utilizzo delle migliori tecniche disponibili a seguito di procedimento di AIA. Si comprende bene quindi al fine di una migliore tutela dell'ambiente e dell'esercizio dell'impianto la fondamentale importanza dell'AIA. Nello specifico l'autorizzazione integrata ambientale è rilasciata tenendo conto di quanto indicato all'Allegato XI alla Parte Seconda e le relative condizioni sono definite avendo a riferimento le Conclusioni sulle BAT, salvo quanto previsto all'articolo 29-sexies, comma 9-bis, e all'articolo 29-octies sempre del medesimo d.lgs 152/2006. Nelle more della emanazione delle conclusioni sulle BAT l'autorità competente utilizza quale riferimento per stabilire le condizioni dell'autorizzazione le pertinenti conclusioni sulle migliori tecniche disponibili, tratte dai documenti pubblicati dalla Commissione europea in attuazione dell'articolo 16, paragrafo 2, della direttiva 96/61/CE o dell'articolo 16, paragrafo 2, della direttiva 2008/01/CE.

L'art. 29-quater del dlgs 152/2006 stabilisce che per le installazioni di competenza statale la domanda è presentata all'autorità competente per mezzo di procedure telematiche, con il formato e le modalità stabiliti con il decreto di cui all'articolo 29-duodecies, comma 2.

Inoltre solo l'AIA è il provvedimento che meglio di tutti può sostituire ulteriori autorizzazioni così come definito dall'art.29-quater, comma 11, del decreto legislativo n.152/2006 dove si decreta che l'AIA sostituisce ai fini dell'esercizio dell'impianto le Autorizzazioni di cui all'Allegato IX alla parte seconda del medesimo d.lgs 152/2006. A tal fine il provvedimento di AIA richiama esplicitamente le eventuali condizioni, già definite nelle autorizzazioni sostituite, la cui necessità permane. Inoltre le autorizzazioni integrate ambientali sostituiscono la comunicazione di cui all'articolo 216. Al comma 12 del medesimo articolo 29-quater del dlgs 152/2006 si prescrive che "Ogni autorizzazione integrata ambientale

*deve includere le modalità previste dal presente decreto per la protezione dell'ambiente, nonché, la data entro la quale le prescrizioni debbono essere attuate".*

Inoltre occorre tenere in dovuta considerazione la Decisione di Esecuzione (UE) della Commissione che stabilisce le conclusioni sulle migliori tecniche disponibili (BAT) per le installazioni soggette all'AIA adottata secondo quanto specificato all'articolo 13, paragrafo 5, della direttiva 2010/75/UE, e pubblicato in italiano nella GU UE. Le Decisioni di Esecuzione contengono tutti gli elementi riguardanti le conclusioni sulle migliori tecniche disponibili, la loro descrizione, le informazioni per valutarne l'applicabilità, i livelli di emissione associati alle migliori tecniche disponibili, il monitoraggio associato, i livelli di consumo associati e, se del caso, le pertinenti misure di bonifica del sito. Destinatari delle decisioni di Esecuzione relative alle conclusioni sulle BAT sono gli Stati membri UE, hanno pertanto efficacia diretta nel loro ordinamento interno.

E' quindi evidente che la mancanza di un procedimento AIA per l'unità galleggiante di rigassificazione a Ravenna non solo rappresenta una violazione delle normative nazionali di derivazione comunitaria ma inficia la legittimità del procedimento amministrativo, che risulta viziato da plurima violazione di legge ed eccesso di potere.

per determinare l'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili per l'impianto in oggetto ai fini della migliore tutela ambientale.

## **5 - ASSENZA DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.**

La realizzazione dei rigassificatori galleggianti ai sensi dell'art.5 dl 50/2022 non è inquadrata in alcuna pianificazione nazionale e non è prevista nel PNIEC già assoggettato a VAS. Eppure per sua natura e definizione tali impianti rientrano in una celata ma indiscussa pianificazione carente sotto notevoli spunti.

Infatti il suddetto art.5 del dl 50/2022 stabilisce la realizzazione di questi impianti *"in considerazione della necessita' di diversificare le fonti di approvvigionamento di gas ai fini della sicurezza energetica nazionale"* e pertanto ne dispone un *"incremento di capacità di rigassificazione."*

Che sia una celata pianificazione lo si evince anche dalla documentazione dei Proponenti che descrive proprio nei titoli di tutti i documenti presentati un *"incremento di capacità di rigassificazione"*. Posto che attualmente l'incremento non può riferirsi ad un impianto già esistente, in quanto non esiste alcun impianto di rigassificazione a Ravenna, di fatto l'incremento è funzionale alla capacità di rigassificazione dell'intero territorio nazionale e pertanto il progetto in oggetto deve essere valutato nell'ambito di una pianificazione nazionale. Non a caso l'intervento in oggetto, secondo il suddetto art.5, stabilisce una costruzione di impianti per finalità riconducibili all'intero territorio nazionale e quindi, di fatto, rappresenta una vera pianificazione inquadrabile ai sensi dell'art.6 del d.lgs 152/2006 che al

comma 1 stabilisce *“La valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.”*

Al contrario, gli impianti di rigassificazione dell'art.5 dl 50/2022 non sono stati sottoposti a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) in contrasto con le normative di settore a livello nazionale ed europeo.

## **6 - ERRATA VALUTAZIONE DI “EMERGENZA GAS” IN BASE AL PIANO DI EMERGENZA ITALIANO DEL GAS NATURALE.**

La documentazione presentata dai Proponenti ha come oggetto l’“EMERGENZA GAS”. Orbene Il regolamento UE 2017/1938, concernente misure volte a garantire la sicurezza dell'approvvigionamento di gas, prevede, tra gli altri obblighi, che ogni Stato membro dell'Unione Europea rediga, con periodici aggiornamenti, tre documenti utili a descriverne i rischi dei sistemi nazionali del gas naturale, ad attuare precauzioni affinché il rischio sia mitigato e a gestire situazioni di crisi. Questi documenti sono la "valutazione del rischio" (risk assessment), il "piano di azione preventiva" (preventive action plan) ed il "piano di emergenza" (emergency plan). Il decreto legislativo 2 febbraio 2021, n. 14, contiene le disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2017/1938.

Il Piano di emergenza del sistema italiano del gas naturale disciplina le condizioni in presenza delle quali si è in preallarme - early warning; il livello di allarme-alert e il livello di emergenza- emergency.

Il livello di preallarme sussiste quando esistono informazioni concrete, serie ed affidabili secondo le quali può verificarsi un evento che potrebbe deteriorare significativamente la situazione dell'approvvigionamento e che potrebbe far scattare il livello di allarme o il livello di emergenza. Il livello di allarme sussiste quando si verificano una riduzione o interruzione di una o più delle fonti di approvvigionamento o una domanda di gas eccezionalmente elevata, tali da deteriorare significativamente la situazione dell'approvvigionamento, ma alle quali il mercato è ancora in grado di far fronte senza dover ricorrere a misure diverse da quelle di mercato.

Il livello di emergenza consegue ad una domanda di gas eccezionalmente elevata o ad una alterazione significativa dell'approvvigionamento o ad una interruzione dell'approvvigionamento, nel caso in cui tutte le misure di mercato siano state attuate ma la fornitura di gas sia ancora insufficiente a soddisfare la domanda rimanente di gas e pertanto debbano essere introdotte misure diverse da quelle di mercato allo scopo di garantire l'approvvigionamento di gas ai clienti protetti.

Il 26 febbraio il Ministero della Transizione ecologica ha dichiarato lo stato di “pre-allarme” per le forniture all’Italia. Al momento dell’apertura del procedimento amministrativo ai sensi dell’art.5 del dl 50/2022, lo stato dell’Italia è quindi di “pre-allarme” e non - come affermato

dal proponente - di "emergenza". Tale errata definizione da parte del proponente oltre a non rispettare la realtà, è fuorviante e quindi è da considerare errata.

## **7 - MANCANZA CALCOLO DI EMISSIONI FUGGITIVE METANO E INESATTA VALUTAZIONE IMPATTO SANITARIO.**

Il Gas Naturale può contenere Metano in percentuali che vanno generalmente dal 85% al 99%. Quando la percentuale di metano diminuisce in genere viene bilanciata da piccole percentuali di Etano ( $C_2H_6$ ) e Propano ( $C_3H_8$ ). Il Metano è un gas decine di volte più climalterante rispetto alla stessa  $CO_2$ . E' ben documentato che le emissioni di metano causate dall'uomo possono essere ridotte di oltre il 45% nel prossimo decennio, evitando quasi  $0,3^\circ C$  di riscaldamento globale entro il 2045 e avvicinandosi così all'obiettivo dell'Accordo di Parigi di limitare l'aumento della temperatura media globale a  $1,5^\circ$  e rispettando anche gli scenari prospettati dall'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). Il taglio del metano, gas serra estremamente potente, può giocare dunque un ruolo chiave per contrastare il cambiamento climatico, andando ad affiancarsi agli sforzi per ridurre l'anidride carbonica. Rispetto a quest'ultima, che rimane in atmosfera per centinaia di anni, il metano inizia a degradarsi rapidamente e la maggior parte scompare dopo uno o due decenni. Riducendo quindi le sue emissioni si può frenare rapidamente il tasso di riscaldamento nel breve periodo. Essendo poi il metano un importante inquinante atmosferico, nonché precursore dell'ozono troposferico, la riduzione di almeno il 45% delle emissioni eviterebbe 255.000 morti premature, 775.000 visite ospedaliere legate all'asma, 73 miliardi di ore di lavoro perse a causa del caldo estremo, svariati milioni di tonnellate di perdite di raccolto all'anno."

Non è stato chiarito, nelle documentazioni presentate dai Proponenti, quali siano le condizioni relative alle emissioni in atmosfera riconducibili all'esercizio del terminale di Ravenna, con particolare riferimento a:

- 1) emissioni continue (generatori di bordo) legate al normale esercizio del terminale;
- 2) emissioni di emergenza o comunque legate a particolari fasi diverse dal normale esercizio del terminale (camini generatori diesel di emergenza, sfiati, gruppo antincendio, etc.);
- 3) emissioni di inquinanti indotte dal traffico marittimo delle metaniere;
- 4) emissioni dai rimorchiatori utilizzati per le manovre.
- 5) emissioni, incompressibili od occasionali, dalle strutture di trasporto del gas

Giova ricordare che nelle "Linee guida per la valutazione di impatto sanitario (DL.vo 104/2017)" dell'Istituto Superiore di Sanità è espressamente previsto che *"La stesura del rapporto deve riportare tutte le attività condotte durante la valutazione, seguendo il percorso logico che ha portato alla valutazione degli impatti sulla salute.*

*Il report dovrà quindi contenere:*

- *gruppo di lavoro, con relativa expertise, che ha condotto lo studio, inclusi gli stakeholder coinvolti;*

- descrizione dell'opera;
- descrizione del territorio: area geografica, popolazione, aree sensibili;
- descrizione degli impatti ambientali (individuazione e quantificazione);
- individuazione degli indicatori sanitari correlati agli impatti ambientali dell'opera corredata dal resoconto della letteratura scientifica, data base e altre informazioni consultate e selezionate;
- descrizione dello stato di salute ante operam della popolazione, con particolare attenzione agli indicatori selezionati;
- valutazione dell'impatto sanitario con descrizione delle metodologie adottate (quantitativo e qualitativo);
- analisi delle incertezze;
- valutazione delle potenziali alternative per la minimizzazione degli impatti;
- descrizione del monitoraggio post operam (ambientale e sanitario)."

La carenza di valutazione da parte del proponente delle emissioni fuggitive di metano si traduce, di conseguenza, anche con una inesatta Valutazione Impatto Sanitario (VIS) in quanto nel documento di riferimento non vengono calcolati gli effetti sulla popolazione che la dispersione continua e giornaliera del gas naturale produrrà sui singoli individui, sulla popolazione, sull'ambiente e sul clima.

## **8 – TEMPO DI PERMANENZA NEL MARE RAVENNA**

Va considerato che il periodo di permanenza dell'unità galleggiante di rigassificazione nel porto di Ravenna non è ancora certo, infatti nella richiesta SNAM inviata al Commissario il proponente specifica che l'istanza è per una durata di 25 anni. E' evidente che tale periodo di concessione verrà con ogni probabilità a coincidere con il reale tempo di permanenza, andando contro ogni programma di progressivo abbandono delle fonti fossili.

## **9 - CARENZE DI ANALISI SU EVENTI CLIMATICI ESTREMI**

### **Trombe d'aria - Tornado - Tsunami**

Le regioni dell'Italia centro-settentrionale che si affacciano sul Mare Adriatico sono a rischio di essere interessate da eventi climatici estremi, come dimostrato dalle numerose trombe d'aria occorse negli ultimi anni. I tornado si sono moltiplicati soprattutto nell'ultimo decennio. La documentazione presentata risulta carente nell'affrontare i rischi che potrebbero derivare dai tornado classificati su scala Fujita rispettivamente F1, F2, F3, F4, F5. In particolare gli impatti che potrebbero provocare uno o più tornado sull'impianto non sono affrontati nella documentazione pubblicata "Studio Meteomarina", "Studio della propagazione del moto ondoso da largo in costa", "Studio di agitazione interna portuale", "Idrodinamica costiera e dell'area portuale", "Studio di inondazione da onde di maremoto", "Relazione di calcolo per sistema di ormeggio", "Filosofia di funzionamento, controllo ed emergenza impianto". La mancanza di tale riferimento ai possibili impatti dei tornado non permette una corretta analisi

dei rischi e se ne chiede integrazione, nell'ottica della doverosa prevenzione di incidenti rilevanti.

Va per altro ricordato che la costa ravennate fu sede alcuni anni fa di fenomeni sismici, per cui non si può escludere neppure l'eventualità dell'effetto tsunami o altri eventi meteomarinari indotti dal terremoto, sui quale dovrebbero essere sviluppati opportuni studi di simulazione.

## **10 – MANCATA VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE – OSSERVAZIONE “PIERO ANGELA”**

Il progetto di realizzazione del rigassificatore a Ravenna si colloca in un contesto che vede già la presenza di numerose imprese a rischio di incidenti rilevanti (RIR): **“Il Rischio Industriale nel Comune di Ravenna** Le industrie a rischio di incidente rilevante situate nel territorio comunale di Ravenna si concentrano principalmente a est-nord est del centro abitato del capoluogo, intorno all'area portuale del Canale Candiano. In questa zona infatti, proprio per la presenza del porto e della vicina stazione ferroviaria, nonché delle facilitazioni per il deposito ed il trasporto delle merci da e per l'area industriale si è sviluppato un notevole numero di aziende tra le quali molte producono o trattano materiali e sostanze pericolose. Esistono poi alcuni altri stabilimenti a rischio che si trovano all'esterno dell'area portuale, lungo la statale 309 Romea Nord e a Roncalceci. Complessivamente il rischio industriale coinvolge un'estesa porzione del territorio comunale, che oltre a contenere un consistente numero di attività industriali, artigianali e commerciali, è anche in prossimità del capoluogo cittadino e dei centri costieri di Porto Corsini, Marina di Ravenna e **Punta Marina.**” (<https://www.comune.ra.it/aree-tematiche/protezione-civile/manuale-di-protezione-civile-per-i-cittadini-come-comportarsi-quando-scatta-l'emergenza/rischio-industriale/>).

Il noto giornalista e divulgatore scientifico Piero Angela, recentemente scomparso e considerato da tutti, comunità scientifica compresa, fonte accreditata e seria, proprio sul tema di “una grande nave metaniera” ebbe ad affermare che una simile nave “che trasporta 125 mila metri cubi di gas liquefatto a bassissima temperatura, contiene un potenziale energetico enorme. Se nelle vicinanze della costa, per un incidente, dovesse spezzarsi e rovesciare in mare il gas liquefatto, potrebbe cominciare una sequenza di eventi catastrofici. Il gas freddissimo, a contatto con l'acqua di mare, molto più calda, inizierebbe a ribollire, a evaporare e formare una pericolosa nube. Questa nube di metano evaporato rimarrebbe più fredda e più densa dell'aria e potrebbe viaggiare sfiorando la superficie marina, spinta dal vento, verso la terraferma. Scaldandosi lentamente la nube comincerebbe a mescolarsi con l'aria. Una miscela fra il 5 e il 15 per cento di metano con l'aria è esplosiva. Il resto è facilmente immaginabile. Se questa miscela gassosa, invisibile e inodore, investisse una città, qualsiasi (inevitabile) scintilla farebbe esplodere la gigantesca nube. La potenza liberata in una o più esplosioni potrebbe avvicinarsi a un megaton: un milione di tonnellate di tritolo, questa volta nell'ordine di potenza distruttiva delle bombe atomiche. Le vittime immediate potrebbero essere decine di migliaia, mentre

*le sostanze cancerogene sviluppate dagli enormi incendi scatenati dall'esplosione, ricadendo su aree vastissime, sarebbero inalate in "piccole dosi" dando luogo a un numero non calcolabile, ma sicuramente alto, di morti differite nell'arco di 80 anni. Si tratta di uno scenario assolutamente improbabile, ma non impossibile. Quello della metaniera, che si spezza vicino alla costa, viene definito il peggior scenario "energetico" possibile. Cioè l'incidente più catastrofico immaginabile fra tutte le fonti energetiche."*  
([www.ravennatoday.it/politica/piero-angela-rigassificatore-pericoloso-ravenna.html](http://www.ravennatoday.it/politica/piero-angela-rigassificatore-pericoloso-ravenna.html))

## **11 – PROFILI DI DIRITTO AMMINISTRATIVO / DELLA NAVIGAZIONE**

1. Il progetto di Ravenna, presentato da SNAM, prevede l'utilizzo di una piattaforma offshore esistente di cui è proprietario e concessionario soggetto distinto dal richiedente, cioè PETRA del gruppo PIR. La documentazione presentata dà conto del fatto che, comunque, la piattaforma risulta inattiva da almeno un decennio. La piattaforma offshore di Petra è una struttura offshore che ha una lunghezza di circa 350 m, è alta circa 11,5 m e consentiva l'attracco di petroliere con stazza (DWT) da 18.000 a 80.000 tons con lunghezze comprese tra 160 e 270 m ed un pescaggio massimo di 11,5 m. La piattaforma è collegata al deposito costiero con due condotte sottomarine di diametro DN 550 (22") a bassa pressione (<18 barg). Come evidenziato da SNAM nel presentare la domanda di concessione (relazione tecnica allegata), «La richiesta, e quindi il rilascio, delle Concessioni Demaniali Marittime è normato dall'ex art. 36 del Codice della Navigazione, ovvero dall'art. 18 della L. 84/94». Prevede il codice della navigazione all'articolo 47 (co.1 lett. E) che non sia consentita la sostituzione del concessionario a meno di un apposito provvedimento (subingresso) che lo consenta a pena del venir meno della concessione stessa. Peraltro lo stesso articolo 47 (co.1 lett. B) indica la decadenza della concessione quale conseguenza del mancato uso della stessa.

L'osservazione che qui si propone richiede pertanto che, perché il procedimento avviato con la domanda di SNAM possa proseguire, si abbia previamente dichiarazione di decadenza dalla concessione nei confronti di PETRA a seguito del mancato uso della concessione di cui è titolare e previo ripristino dello stato dei luoghi al momento antecedente la realizzazione della piattaforma quanto meno riferito a tutte le infrastrutture non in uso e non correlate al progetto inerente il rigassificatore, in primis le due condotte esistenti sopra citate.

2. Come detto la domanda di concessione presentata da SNAM indica che «La richiesta, e quindi il rilascio, delle Concessioni Demaniali Marittime è normato dall'ex art. 36 del Codice della Navigazione, ovvero dall'art. 18 della L. 84/94». Ai sensi del citato articolo 18 della L. 84/94 la competenza è in capo non già alla capitaneria di porto, cui la

richiesta è stata indirizzata da SNAM, ma all'autorità portuale, che infatti ha già provveduto a suo tempo al rilascio di concessione nei confronti di Petra relativamente alla piattaforma off-shore. L'articolo 18 prescrive che (comma 8) i richiedenti:

- a) presentino, all'atto della domanda, un programma di attività, assistito da idonee garanzie, anche di tipo fideiussorio, volto all'incremento dei traffici e alla produttività del porto;
- b) possiedano adeguate attrezzature tecniche e organizzative, idonee anche dal punto di vista della sicurezza a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo e operativo a carattere continuativo e integrato per conto proprio e di terzi;
- c) prevedano un organico di lavoratori rapportato al programma di attività di cui alla lettera a).

Nessuno di questi elementi risulta presente nella documentazione prodotta da SNAM. Inoltre la stessa SNAM è già concessionaria per quello che riguarda il porto di altra concessione. Pertanto risulta in contrasto con le previsioni di cui al comma 8 dello stesso articolo 18.

L'osservazione che qui si propone richiede che sia ritenuta inammissibile la domanda di concessione presentata da SNAM in quanto incompatibile con le prescrizioni stabilite dall'articolo 18 della L. 84/94.

3. La domanda di concessione presentata da SNAM non indica con esattezza le opere che verranno realizzate in quanto prevede due ipotesi tra loro alternative. Tale fattispecie è incompatibile con il dettato regolamentare il quale prevede specificamente che sia una sola la previsione di opere che deve essere sottoposta ad esame per l'eventuale accoglimento, non essendo prevista l'individuazione di alternative che, invece, dovranno essere fatte oggetto di selezione da parte del richiedente anticipatamente alla presentazione della domanda (articolo 6 del Regolamento approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328 ai sensi dell'articolo 1331 del codice della navigazione ai fini dell'esecuzione del codice stesso).

L'osservazione che qui si propone richiede che sia ritenuta inammissibile la domanda di concessione presentata da SNAM in quanto incompatibile con le prescrizioni stabilite dall'articolo 6 del Regolamento per la Navigazione Marittima.

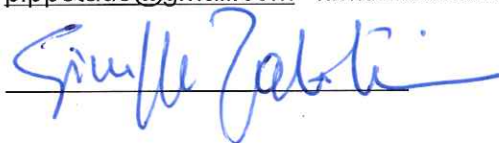
## CONCLUSIONI

Le puntuali osservazioni formulate nel presente documento rappresentano motivi fortemente ostativi alla realizzazione dell'impianto di rigassificazione a Ravenna, non superabili non solo dal punto di vista tecnico - su cui sono dovute numerose e doverose integrazioni da parte del proponente, pena l'inammissibilità del progetto per carenza dei necessari presupposti di legge - ma anche giuridico e procedurale ed ancor più dal punto di vista politico-programmatico, dal momento che il progetto disegna uno scenario di lunga durata riguardante l'intero assetto energetico del Paese per un lungo periodo di tempo, sicuramente valutabile in almeno due decenni.

Pertanto, si esprime parere CONTRARIO all'istanza avanzata da società SNAM FSRU Italia, controllata al 100% da SNAM spa e inerente l'autorizzazione per la realizzazione di un terminal di rigassificazione galleggiante nel mare di Ravenna.

Ravenna, 24 agosto 2022

**Dott. Giuseppe Tadolini** – [pippotado@gmail.com](mailto:pippotado@gmail.com) - [fuoridalfossile.coordravenna@gmail.com](mailto:fuoridalfossile.coordravenna@gmail.com)

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Giuseppe Tadolini', written over a horizontal line.

**Avv. Andrea Maestri** – [avv.andreamaestri@libero.it](mailto:avv.andreamaestri@libero.it) – [andrea.maestri@ordineavvocatiravenna.eu](mailto:andrea.maestri@ordineavvocatiravenna.eu)

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Andrea Maestri', written over a horizontal line.