



Senato
della Repubblica

Sen. Marco Croatti

OSSERVAZIONI DEL MOVIMENTO 5 STELLE: SULLA SICUREZZA INERENTI AL RIGASSIFICATORE E ZONE DI STOCCAGGIO GAS A RAVENNA

Premesso che

Con il Decreto-Legge 50/2022 si è andato a definire con quali opere si potrà intervenire al fine di incrementare la capacità di rigassificazione nazionale, nello specifico mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete esistente quali “interventi strategici di pubblica utilità, indifferibili e urgenti”;

il decreto sopra citato andava a giustificare la nomina di Commissari straordinari del Governo (nella fattispecie, il presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini) e la deroga alle norme vigenti in materia urbanistica, ambientale, paesaggistica, ecc., con una singolare riduzione dei normali tempi per la consueta attività amministrativo-burocratica altresì complessa e implicante beni di rango costituzionale come:

- 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”;

l'approvazione delle nuove norme Costituzionali rende necessaria una maggiore attenzione nei confronti della tutela dei beni giuridici da tutelare, quali la sicurezza, la salute e l'ambiente e quindi richiederebbe un maggiore controllo e attenzione sull'iter burocratico sopracitato, al quale si vorrebbe soprassedere, invece che porvi maggiori attenzioni, valutando con maggiore criticità al rischio di incidenti rilevanti;

la devalorizzazione della procedura sopra citata comporta anche la non applicazione 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 il quale consta proprio degli impianti di gassificazione tra le attività per la quali è doveroso assicurare la partecipazione della cittadinanza;

all'art. 11 della legge 23 agosto 1988, n. 400, che disciplina l'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. Mentre a Ravenna la nomina commissariale per i rigassificatori è avvenuta con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri ai sensi dell'art.5 del DL 50/2022, quindi in difforme rispetto la normativa vigente inerente la disciplina dell'attività di Governo, se pur richiamata nel provvedimento (“VISTA la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante...”). In sostanza, l'art. 5 del D.L. 50/2022 nel punto di attribuzione del potere della nomina legata all'istituzione del commissario (configurato a livello legislativo come extra-

ordinem) rende il decreto-legge abile a scardinare il profilo dettato dagli ordinamenti fondamentali già disciplinati da una legge ordinaria. Il sopra citato D.L. va altresì messo poi a confronto con l'art. 46 del decreto-legge 1 ottobre 2007, n. 159, inerente le "Procedure di autorizzazione per la costruzione e l'esercizio di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto", il quale pone l'attuabilità dell'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 prefigurato dal D.L. 50/2022, confrontato con la struttura ministeriale, si trova carente delle adeguate strutture tecnico giuridiche necessarie a svolgere la doverosa valutazione di tutta la procedura. Infine si sottolinea l'esclusione del Ministero della Transizione Ecologica dal procedimento di autorizzazione unica, la quale fa venir meno la presenza della Commissione Tecnica VIA del medesimo Ministero, addetta all'analisi.

Tenuto conto che

Nel 2021 le esportazioni di GNL si aggiravano intorno ai 500 miliardi di mc e superavano quelle via gasdotto, ferme a 450 miliardi di mc;

Da gennaio a maggio le esportazioni di gas dall'Italia sono aumentate del 578% rispetto al 2021, più 278% rispetto alla media degli ultimi dieci anni;

I dati del ministero dello Sviluppo economico smontano la retorica fossile che punta su nuovi, e di dubbia utilità emergenziale, gasdotti e rigassificatori;

Inoltre nel calcolo sopra descritto non sono conteggiati: 3,3 miliardi di mc nel 2021, riferiti alla produzione nazionale di gas o i circa 14 miliardi di mc dello stoccaggio sotterraneo attualmente disponibile.

Accertato che

il Comune di Ravenna conta già 26 impianti a rischio di tipo Seveso, la maggior parte dei quali nella zona portuale;

Il progetto ravennate vede coinvolto il "gas" in due aree distinte:

nella zona di stoccaggio DIG sito all'interno nel Porto di Ravenna, con ormeggio alla banchina ex Centrale ENEL di fronte all'imboccatura del canale Piombone e all'accesso alla valle denominata Piallassa, è distante poche centinaia di metri dalla centrale ENEL denominata "Teodora", a circa 2 km dal ponte che congiunge la strada Baiona alla zona marittima di Marina Romea, nel quale tratto stradale si prevede un flusso turistico di 130 mila persone tra autobus turistici (provenienti dal traffico crocieristico) e comuni automezzi, senza contare il regolare traffico dei cittadini e degli operai del settore locale. Tenuto conto inoltre che l'amministrazione locale ha previsto di aumentare l'afflusso turistico da crociera sino al raggiungimento di 300 mila passeggeri nei prossimi anni.

La banchina di riferimento è la banchina ENEL lunga c.a. 270 mt e con un pescaggio 10,20 mt che in linea d'aria è situata a pochi chilometri dal centro abitato di Porto Corsini, dall'ormeggio delle navi da crociera e da Marina di Ravenna. Il deposito ha una capacità di stoccaggio a terra di 20.000 metri cubi, costituita da 2 serbatoi in CLS da 10.000 mc cadauno, come detto precedentemente, situati nella immediata vicinanza della centrale ENEL di Ravenna. La capacità di movimentazione ipotetica annua è di oltre un milione di metri cubi di gas naturale (metano) in forma liquida: in sostanza una potenzialità di rifornimento di almeno 12mila camion e circa 48 traghetti all'anno;

nella zona del terminale marino denominato SONE ex-ENEL, sito a 8km dalla costa, dato in concessione trentennale alla società PIR sarà demandato all'ormeggio della nave rigassificatrice. L'uso del terminale fungerà da ormeggio di una nave gasiera, con impianto di rigassificazione a ciclo aperto, che funga da nave stoccaggio e pompaggio nella tubazione nazionale.

La struttura di cui parliamo, si trova a circa 4,3 miglia dalla spiaggia ravennate, è lunga complessivamente 342 mt, costituita da una piattaforma centrale a pianta rettangolare lunga 14,8 mt, alta 11,5 mt sul livello del mare, il cui pescaggio massimo consentito era di 11,50 metri, con ormeggio navi di lunghezza massima di 270 mt.

Per queste ragioni ritengo che,

con riferimento alla zona di stoccaggio DIG:

per limitare le criticità sopra evidenziate, sarebbe opportuno valutare attentamente l'aspetto della sicurezza e della durata della concessione, considerando il fatto che la struttura in esame potrebbe distare a pochi km dalla spiaggia;

Sarebbe opportuno valutare attentamente dei piani inerenti alla sicurezza (attiva e passiva) considerata la sua ubicazione e la costante esposizione al passaggio di navi (dalle 20 alle 25 al giorno) sia in entrata che in uscita nel porto Ravennate, le quali transitano davanti alla banchina ENEL, là dove la nave GNL effettua operazioni commerciali;

necessita un piano di sicurezza preventivo in caso di incidente o sinistro marittimo.

Sarebbe opportuno avere parametri di sicurezza aggiuntivi a quelli già esistenti nel regolamento accosti, che vadano a garantire un sicuro transito della nave da e verso l'ormeggio;

è opportuno valutare attentamente la struttura alla quale andrebbe ad ormeggiare la nave rigassificatrice. Considerato lo stato della struttura è opportuno valutare le caratteristiche di sicurezza strutturali inerenti all'ormeggio con relativi rilievi di tenuta su tutte le sue parti attive (bitte, parabordi, distanziali);

con riferimento al terminale marino:

vista la vetustà dell'ormeggio in questione, inutilizzato da decenni, servono studi che certifichino la reale opportunità di ormeggio della nave acquistata da SNAM, i cui limiti operativi erano già inferiori rispetto alle specifiche della nave rigassificatrice che andrebbe ad ormeggiare oggi. Serve dunque accertare le caratteristiche di sicurezza strutturali inerenti all'ormeggio con relativi rilievi di tenuta su tutte le parti di ormeggio (bitte, parabordi, distanziali) considerato anche la vetustà della struttura (oltre 30 anni);

necessitano studi di fattibilità e sicurezza considerato il fatto che la nave in questione diverrebbe "un ormeggio fisso" per la durata di uno o più anni;

sarebbero necessari sia una valutazione di Impatto ambientale, sia studi e piani inerenti alla sicurezza (attiva e passiva) considerando il fatto che la struttura in esame dista solo 8 km dalla spiaggia, con riferimento alla nave rigassificatrice posta all'ormeggio e quelle che si affiancherebbero per le operazioni;

sono altresì necessari studi meteorologici con riferimento alle condizioni meteo avverse (venti, correnti marine, onde, ecc.) che certifichino la sicurezza dell'ormeggio della nave, considerando la sua stazza e considerando il fatto che verrà ormeggiata in maniera continuativa, tenendo conto anche le cosiddette situazioni "improbabili", ma non certo impossibili.

Senatore Marco Croatti