

## **PREMESSA**

**Le note che seguono sono frutto di una ricerca in rete su dati ufficiali di varie fonti soprattutto istituzionali ( governo, snam , operatori del settore in generale) volta a dimostrare la non strategicità degli impianti di rigassificazione per il nostro paese e comunque la necessità di una seria e ampia valutazione e programmazione delle scelte del governo in materia in collaborazione con le comunità locali e non in contrasto con le stesse.**

**Nell'Appendice 1 sono riportate le note di commento al decreto legge che se convertito dal parlamento renderà più semplificata la autorizzazione di questi impianti a danno delle autonomie locali .**

**Nell'Appendice 2 sono riportate le conclusioni con le quali la Regione Liguria ha prodotto un parere interlocutorio negativo nel giudizio di valutazione di impatto ambientale al progetto di ampliamento del rigassificatore di Panigaglia .**

**Marco Grondacci  
La Spezia 10/11/2007**

## **I RIGASSIFICATORI NON SERVONO PER RIDURRE LA DIPENDENZA DA PAESI A RISCHIO GEOPOLITICO**

Basti questo esempio : per la fornitura di gas al progetto OLT di Livorno, c'è un preaccordo con la società spagnola GAS Natural che, a sua volta, ha un contratto di fornitura con la Sonatrach, la società petrolchimica di Stato algerina. Cioè alla OLT arriverà, liquefatto, lo stesso gas che già arriva in Italia dall'Algeria via Tunisia (e dal 2010 anche via Sardegna e Piombino).

E' noto a tutti gli addetti ai lavori che gli impianti di liquefazione, che potrebbero fornire i terminali di rigassificazione situati in Italia, si trovano nei seguenti Paesi: Algeria, Libia, Nigeria, Oman, Qatar, Emirati Arabi Uniti.

## **I RIGASSIFICATORI NON SERVONO PERCHE' C'E' BISOGNO DI PIU' GAS**

In realtà il concetto di fabbisogno viene piegato da una parte all'altra a fini speculativi: grazie ai rigassificatori si pensa di comprare il gas quando costa meno stoccandolo nei depositi sotterranei, per poi rivenderlo ad altri Paesi quando costa di più».

Il piano investimenti di Snam Rete Gas persegue l'obiettivo di sviluppare le infrastrutture coerentemente con la crescita del mercato che, trainato dai consumi del settore termoelettrico, prevede una domanda di gas in crescita dagli 84 miliardi di metri cubi nel 2006 a circa 95 nel 2010, che diventeranno 115 al 2020.

Nel 2005 l'Italia ha consumato circa 86 miliardi di m3 di gas di cui circa 73 miliardi importati. Secondo le proiezioni fornite lo scorso agosto 2006 dal governo Prodi nel 2011 i consumi arriveranno a 101 miliardi di m3 che tenendo lo stesso ritmo di crescita potrebbero diventare 115 miliardi nel 2015 (108 miliardi invece per il Sole 24 ore dello scorso giugno).

Più o meno all'epoca in cui sarà pronto Panigaglia sarà pronto anche :

- South Stream : gasdotto da Russia a Itali e Austrai ( accordo ENI Gazprom della scorsa estate): 30 miliardi di m3 anno
- ITGI ( Interconnessione Turchia – Grecia – Italia) 8 miliardi di m3 l'anno dal 2011-2012.: provenienza Mar Caspio.
- Galsi : dal 2012 gas dall'Algeria attraverso la Sardegna

Se si considerassero anche i nuovi rigassificatori progettati ( oltre una decina ) in tutto, entro il 2011 arriveranno in Italia

circa 128,5 miliardi di metri cubi di gas

+ i 73 miliardi già oggi importati e

+ la produzione nazionale circa 7 e 10 miliardi .

In totale 208 – 211 miliardi di m3 contro una domanda di 101 miliardi.

Se si tolgono i rigassificatori si arriva comunque a ben 113,4 miliardi di m3, abbondantemente sopra le necessità (domanda di gas al 2010 di 95 miliardi di m3 dati Snam vedi sopra).

## **L'ALLARME SULLE CARENZE DEL GAS NEL NOSTRO PAESE POTREBBE ESSERE PILOTATO DA INTERESSI CHE NULLA HANNO A CHE FARE CON LE ESIGENZE ENERGETICHE NAZIONALI**

L'Autorità Antitrust ha recentemente inflitto una multa all'Eni (di 290 milioni di euro, una delle più consistente di cui si abbia notizia) per abuso di posizione dominante sul mercato del gas naturale per aver ostacolato l'ingresso dei suoi concorrenti sul mercato nazionale e in particolare perché gli atteggiamenti di Snam Rete Gas (ancora controllata da Eni) avrebbero determinato un mancato afflusso di gas naturale ritardando il potenziamento delle condotte dal Nord Africa. L'Autorità per l'Energia ha denunciato l'esistenza di «una strategia di contenimento dell'offerta posta in atto negli ultimi anni dall'operatore dominante». Un siffatto sistema viene definito di gaming the market, manipolazione del mercato, al fine di aumentare i prezzi all'ingrosso e, di riflesso, le tariffe all'utenza finale, tant'è che in Italia si è registrato un aumento del 14 per cento in meno di due anni.

Con un recentissimo provvedimento il Tribunale del riesame di Milano ha respinto la richiesta di dissequestro dei materiali provenienti dalle aziende coinvolte nell'inchiesta in cui sono imputati per truffa i vertici di Eni e di Aem. Il meccanismo di misurazione del gas adottato in Italia si baserebbe infatti su un sistema illegittimo, dato che secondo i giudici di Milano «i funzionari del ministero responsabili del controllo sui sistemi di trasparenza, avrebbero delegato a farlo i responsabili del procedimento che a loro volta si erano affidati agli stessi esperti della società interessata all'omologazione». Tanto che secondo i pm milanesi «le condizioni di misurazione erano addomesticabili «e «consentivano variazioni arbitrarie dei dati quantitativi sull'effettivo consumo».

## **I RIGASSIFICATORI SONO PIU' CONVENIENTI DEL GASDOTTO ?**

Altra questione . Si sostiene che il gnl costerebbe meno del gas da gasdotto . Detta così la cosa sembra fondata ma chi paga questa differenza : noi cittadini ! Il comma 2 articolo 13 della delibera 178/2005 emanata dall'Autorità per l'energia prevede un *“fattore di garanzia che assicura anche in caso di mancato utilizzo dell'impianto la copertura di una quota pari all'80% dei ricavi di riferimento”* per i costi fissi del terminale, che a loro volta costituiscono circa il 95% dei costi dell'impianto. Così, se le società che gestiscono il terminale non riusciranno ad avere il GNL,( per esempio perchè i paesi produttori di gnl già ora hanno impianti che funzionano ad oltre il 90%) interviene lo Stato italiano prelevando i soldi dalle bollette dei consumatori finali, cioè dai cittadini. A queste condizioni risulta facile farsi finanziare il progetto e infatti i progetti di rigassificatori proliferano in tutta Italia attirando *“investitori”* italiani ed esteri in gran numero.

D'altronde è stato l'A.D. di Eni Scaroni ad affermare ( Sole 24 ore del 24/6/2007) che l'accordo per il supergasdotto ENI – Gazpron porterà gas in occidente : *“ più facilmente e a costi più competitivi anche rispetto alla realizzazione dei rigassificatori”* . A conferma di ciò l'ENI ha recentemente sperimentato ( nella base di Santo di Quirra) con successo una tecnica di gestione dei gasdotti che renderà conveniente il trasporto di gas in gasdotti anche da siti remotissimi: permettendo di passare dalle attuali 70 atmosfere a 150 e quindi aumentando la pressione all'interno dei gasdotti. In tal modo il costo della infrastruttura per metro cubo trasportato diventa molto accessibile.

### Un esempio l'impianto di Panigaglia e le tariffe gonfiate

Al servizio di rigassificazione si applicano le tariffe fissate dall'Autorità dell'energia. Per esempio, l'impianto di Panigaglia, l'unico attualmente esistente in Italia, immette in rete gas al costo di 0,3 centesimi di euro al metro cubo. Ma questo non potrà essere il prezzo del gas dei rigassificatori di nuova costruzione; dovendo coprire anche l'ammortamento dei costi di costruzione, esso dovrà arrivare a 1,3 / 2 centesimi di euro al metro cubo. Il gas dei nuovi rigassificatori sarebbe così fuori mercato se non intervenisse ancora lo Stato italiano che, grazie alla citata delibera dell'Autorità per l'energia, si accollerà, per meglio dire scaricherà sui cittadini attraverso le bollette, le differenze di costo.

Quanto sopra è confermato da un articolo del Sole 24 ore ( fonte quindi sicuramente non contraria ai rigassificatori ) del 28/10/2006 : l'autore riferendosi al maggior costo che ci sarà per le nuove realizzazioni dei rigassificatori conclude emblematicamente: *“ I più cari saranno i meno apprezzati dal mercato e dai consumatori ma non c'è il rischio: il sistema tariffario offrirà anche ai rigassificatori più cari una compensazione per i mancati affari. A carico dei consumatori”*.

## **DALLO STATO DEI RIGASSIFICATORI NEL MONDO SI CAPISCONO MOLTE COSE SULLA LORO UTILITA' PER IL NOSTRO PAESE**

Solo il Giappone ha 23 rigassificatori e la ragione è semplicemente che non è collegato con gasdotti significativi a differenza del nostro paese che ha un posizione strategica in questo senso come dimostrano anche i recenti accordi descritti in precedenza.

Il gas viene liquefatto negli impianti situati nei paesi produttori, trasportato da metaniere ad una temperatura di circa - 161 gradi, rigassificato e quindi immesso nelle reti dei paesi consumatori. Oggi ci sono al mondo solo 17 impianti di liquefazione contro 51 rigassificatori. A causa di questo squilibrio gli impianti di liquefazione lavorano al 95% della loro potenzialità, mentre i rigassificatori vengono impiegati fra il 35 e l'80% della propria potenzialità . **IL RISCHIO E' CHE I RIGASSIFICATORI ITALIANI NON ABBIANO SUFFICIENTE GNL DA RIGASSIFICARE E QUINDI NON FUNZIONINO CORRETTAMENTE SOTTO IL PROFILO DI UNA EFFICIENTE LOGICA INDUSTRIALE , RISCHIO ANNULLATO SOLO GRAZIE ALLE DELIBERE DELLA AUTORITA' PER L'ENERGIA ITALIANA ANALIZZATE IN PRECEDENZA . DELLA SERIE NOI ( AZIENDE DISTRIBUZIONE GAS) FACCIAMO I PROFITTI E VOI ( CITTADINI ITALIANI) PAGATE PER FARCELI FARE !**

## **ESISTONO ALTERNATIVE TECNICHE AI RIGASSIFICATORI CON UN MINORE IMPATTO TERRITORIALE E AMBIENTALE ?**

Anche se avessimo bisogno di gas liquefatto da rigassificare non è detto che questo debba per forza passare dai rigassificatori . Tre esempi di tecnologie alternative

1. La tecnologia sviluppata dal Consorzio europeo Cryotrucks permette infatti di modificare il serbatoio e poco altro, per trasformare i motori diesel in (quasi) pulitissimi motori a Gnl. Si potrebbero quindi costruire terminali dove attraccino le navi cariche di gnl, che invece di venire rigassificato, operazione molto pericolosa, sia immesso in depositi e quindi in autobotti per la distribuzione. In questo modo avremmo un'alternativa al monopolio dell'Eni. Essendo molto compresso, un'autocisterna di gnl equivale a 180 autocisterne di gasolio. L'efficienza energetica complessiva è quindi migliore rispetto alle turbine che tengono in vita i metanodotti. Infine c'è l'abbattimento dell'inquinamento su strada, perché il gnl è puro al 99%, e trasformando i motori da diesel a metano liquido si abbattano le emissioni inquinanti, che sono molto più basse anche rispetto al metano gassoso usato oggi per autotrazione. **VISTO CHE COME RISULTA DAI DATI RIPORTATI IN PRECEDENZA NON CI SONO RISCHI DI DEFICIT DI GAS NEL NOSTRO PAESE , IL GNL IN PIÙ POTREBBE ESSERE UTILIZZATO NON PER I PERICOLOSI E INGOMBRANTI RIGASSIFICATORI MA RIDURRE LA DIPENDENZA DAL PETROLIO NEL TRASPORTO E PER RIDURRE L'INQUINAMENTO DA TRASPORTO SU STRADA.**
2. Esiste la possibilità di espandere direttamente a bordo di una nave il gnl . Questa nave può rigassificare direttamente a bordo circa 4 miliardi di m3 di gas all'anno ( poco di più di quelli attualmente gestiti da Panigaglia) . Il tutto funziona già ad . a 600 miglia dalle coste della Louisiana funziona da tre anni ( gestito dalla compagnia americana Excelebrate Energy) un terminale di ricezione collegato con un gasdotto sottomarino , il terminale è comprensivo di tre navi rigassificatrici realizzate dalla coerana Daewoo , più due navi da varare tra il 2008 e il 2009 e altre due già ordinate. Il maggior costo di una flotta di 4 navi del tipo suddetto è di circa 280 milioni di euro rispetto alle tradizionali navi che trasportano gnl da rigassificare. Ma questo maggior costo è ampiamente annullato dai costi per la realizzazione

dei rigassificatori ( quello di Panigaglia : 450 milioni di euro) per non parlare della occupazione di spazi a terra di particolare pregio sia naturale che commerciale.

3. Esistono navi metaniere con cisterne supertecnologiche capaci di contenere gas naturale compresso a 200 atmosfere che va semplicemente liberato da un sistema di valvole senza bisogno quindi di rigassificatori a terra.

**CON I SUDETTI TRE ESEMPI NON SI VUOLE SPOSARE ALCUNA TECNOLOGIA PARTICOLARE MA SOLO DIMOSTRARE CHE PRIMA DI LANCIARA L'AVVENTURA DEI RIGASSIFICATORI IL NOSTRO PAESE DOVRA' ATTENTAMENTE VALUTARE TUTTI GLI SCENARI NELL'INTERESSE DELL'AMBIENTE MA ANCHE DELLA ECONOMICA NAZIONALE VISTO CHE BUONA PARTE DEI COSTI DI QUESTI IMPIANTI SONO COMUNQUE TRASFERITI SUI CITTADINI.**

## MA DAVVERO PER I RIGASSIFICATORI NON C'E' ALCUN RISCHIO DI INCIDENTE ?

### Alcuni esempi di incidenti verificatesi nel mondo<sup>1</sup>

Negli ultimi anni si registra un aumento degli incidenti parallelamente all'aumento della movimentazione del GNL.

Nel 2002 al **largo di Hong Kong** prende fuoco una nave gasiera, la **Gaz Poem**, che trasporta 20.000 tonnellate di metano. La nave viene evacuata e le autorità cinesi temono per le conseguenze su una vicina centrale nucleare, ma per fortuna il fuoco non raggiunge le tanks. Pochi sanno ciò che avvenne al largo di Hong Kong nel novembre del 2002 quando la nave gasiera Gaz Poem, che trasportava 20 mila tonnellate di metano, prese fuoco. Sui notiziari di allora si poteva leggere: "La nave potrebbe saltare in aria con conseguenze allarmanti. Il vento finora ha tenuto le fiamme lontane dal serbatoio della metaniera, che è ancorata a 38 chilometri dalle coste di Hong Kong. L'equipaggio, 34 persone, ha abbandonato la nave domenica mattina, dopo che l'incendio è esploso nella sala macchine. A causa della violenza del rogo e del rischio di una esplosione, per tutta la giornata di ieri i vigili del fuoco non sono riusciti a avvicinarsi alla nave" (Giornale di Brescia del 26 novembre 2002).

La foto dell'incendio sulla Gaz Poem è reperibile su Internet qui:

<http://navigaciones.com/Petroleros/gaz%20poem.jpg>

Nel 2004 avviene un altro disastro di proporzioni immani: a **Skikda, Algeria**, viene gravemente danneggiato il maggior centro petrolchimico del paese. Sono le 18 e 40 del 19 gennaio. L'enorme complesso, che si estende su una superficie complessiva di 92 ettari e ha una capacità di produrre 8 mld di GNL oltre a quantità minori etano, propano, butano e benzina, è fortunatamente quasi semideserto. Nel giro di pochi secondi una fuga di gas provoca l'inferno: 27 morti e 72 feriti fra i pochi lavoratori presenti. Se l'incendio si fosse propagato alle cisterne di stoccaggio la deflagrazione avrebbe annientato tutto nel raggio di 45 km quadrati compresa la città di Skikda e i suoi 150.000 abitanti (che si riversano nelle strade convinti di essere stati colpiti da un terremoto). Eppure a Skikda era tutto "sotto controllo": l'impianto era stato rinnovato solo pochi anni prima, con tecnologie modernissime, dalla famosa società americana Halliburton.

Il 17 settembre 1997 l'incendio sul circuito di torcia al terminal di **Montoir de Bretagne** produce fiamme alte 40 metri in prossimità del circuito di GNL. I 200 pompieri e gendarmi intervenuti sono incapaci di fermare le fiamme che vengono circoscritte solo grazie all'intervento dei gruppi antincendio interni.

Il 17 settembre 2003 nel terminale **Tonkin di Fos sur mer (Marsiglia)** esplose la torcia di sicurezza - uno dei principali sistemi di sicurezza dell'impianto - che permette di bruciare il gas proveniente da due cisterne dalla capacità totale di 150.000 metri cubi di GNL. L'interessante viene detto da un comunicato del 18 settembre di un Comitato di cittadini: una porta della torcia, proiettata a diverse decine di metri di distanza, aveva mancato di poco la sala di controllo dell'impianto. Il Comitato sottolinea che nella Valutazione preliminare del progetto gli organi responsabili dell'autorizzazione avevano sostenuto che l'esplosione della torcia era impossibile.

In uno **studio commissionato nel 2003 dalla città di Oxnard** (California, Usa) si evidenzia che, nel caso di un grave incidente in uno di questi impianti si sprigionerebbe una nube di gas per un raggio di 55 km, che incendiandosi distruggerebbe tutto nel suo cammino, causando fino a 70.000

---

<sup>1</sup> Dati tratti dal sito del Comitato contro il rigassificatore di Livorno

morti.

In un altro **rapporto preparato dal Pentagono nel 1982** si afferma che, se solo esce il 9% del carico di Gnl di una nave gasiera, questo si trasforma in una nube che si espande velocemente lungo la superficie dell'acqua e può arrivare fino a 22 Km di distanza. Se questa si dovesse accendere per varie concause, diventerebbe una palla di fuoco che potrebbe bruciare qualsiasi cosa nel suo raggio di azione. Nello studio si afferma, inoltre, che nel caso di incidente estremo a una gasiera standard con un serbatoio di 125.000 metri cubi, si sprigionerebbe un'energia pari a quella di 55 bombe di Hiroshima prive di radiazioni.

La cosa peggiore, dice sempre il Pentagono, è che al momento e nel prossimo futuro non c'è modo di combattere un grande incendio di Gnl.

Alcune parti del “Prospetto informativo relativo all'offerta pubblica di vendita e sottoscrizione e all'ammissione a quotazione sul mercato telematico azionario organizzato e gestito dalla Borsa Italiana Spa delle azioni ordinarie” redatto da Snam Spa e da Snam Rete Gas Spa:

“Benché Snam Rete Gas Spa ritenga di svolgere la propria attività nel sostanziale rispetto di leggi e regolamenti in materia di ambiente e sicurezza, il rischio di incorrere in oneri imprevisti e obblighi di risarcimento, ivi comprese le richieste di risarcimento dei danni a cose e persone, in tema di ambiente e di sicurezza è connesso alla gestione di gasdotti e di impianti di rigassificazione . Pertanto non è possibile escludere a priori che Snam rete Gas Spa non sia in futuro tenuta a far fronte a oneri od obblighi di risarcimento del tipo sopra ipotizzato. Inoltre, le attuali coperture assicurative potrebbero non essere sufficienti a far fronte a tutte le richieste di risarcimento danni». Sempre nello stesso documento, si può leggere a pagina 48: «...non può escludersi il rischio che eventi di inquinamento ambientale causati da gasdotti e impianti di rigassificazione facciano sorgere in capo a Snam Rete Gas oneri od obblighi risarcitori» .

#### Un esempio sulla questione sicurezza e attentati terroristici

Nella documentazione integrativa al SIA sull'impianto di Zaule in Friuli si legge che, oltre al serbatoio metallico, è previsto un «contenitore secondario in calcestruzzo pre-compresso dimensionato per contenere, indipendentemente da quello primario in acciaio criogenico, l'intero volume di GNL stoccato, ma anche - scrive la società - per resistere all'impatto di missili e/o altri oggetti volanti, ad esempio un piccolo aereo da turismo» e, due righe più sotto: «Nella fattispecie, ad esempio, già in fase di progettazione preliminare il contenitore esterno è stato dimensionato per resistere ad eventi incidentali esterni quali: - l'impatto di un oggetto volante con massa pari a 110 Kg, velocità pari a 160 km/h e direzione ortogonale. - l'esplosione esterna con sovrappressione pari a 0,15 bar sulla parete del serbatoio.» (106). Come se un aereo pesasse un quintale e la carica anche solo di una granata anticarro esercitasse la pressione di 150 grammi per centimetro quadrato (la leggera pressione di un dito: 0.15 bar appunto). Il testo è scritto in modo suggestivo, perché cita il terrorismo, ma quelli indicati sono normali parametri di progetto, fatti per prevenire le conseguenze di normali incidenti. In altre parole, nonostante la frase che promette sicurezza dal terrorismo, questi documenti non affrontano la questione.



## CONCLUSIONI

Da tutta quanto riportato in precedenza si rileva come sia necessario prima di decidere qualsiasi cosa sul futuro del gas in Italia che il Governo rispetti gli impegni presi oltre 1 anno fa di costituire una cabina di regia per stabilire : quanto gas abbisogna al paese, quanti rigassificatori servono al sistema Italia, quali debbano essere i criteri di localizzazione degli stessi

Solo esercitando tali poteri lo Stato italiano avrebbe potuto garantire quanto previsto dall'articolo 29 del Decreto Legislativo 23 maggio 2000, n. 164 ("Attuazione della direttiva n. 98/30/CE recante norme comuni per il mercato interno del gas naturale, a norma dell'articolo 41 della legge 17 maggio 1999, n. 144") . In particolare secondo il comma 1 di detto articolo 29 (Criteri per il rilascio di autorizzazioni o concessioni da parte degli enti competenti) : “ *1. Nel caso in cui per l'esercizio di una o più delle attività di importazione, esportazione, trasporto, dispacciamento, stoccaggio, distribuzione, acquisto o vendita di gas naturale, o per la costruzione e l'esercizio dei relativi impianti sia prevista una autorizzazione, una concessione, una licenza, o una approvazione comunque denominata da parte di qualunque organo o amministrazione dello Stato, centrale o periferico, o da regioni ed enti locali, essa è rilasciata in base a criteri e procedure obiettivi e non discriminatori* . “ Questo dlgs è ancora in vigore in quanto non è ancora stato emanato il dlgs di recepimento della direttiva 2003/55, peraltro il dlgs anticipava quanto previsto dalla vigente direttiva 2003/35 (relativa a norme comuni per il mercato interno del gas naturale e che abroga la direttiva 98/30/CE ) e cioè di realizzare un mercato del gas concorrenziale sicuro e sostenibile dal punto di vista ambientale, e di astenersi da qualsiasi discriminazione tra le imprese riguardo ai loro diritti o obblighi. In particolare l'articolo 4 della direttiva 2003/55 prevede un sistema di autorizzazioni fondato su criteri obiettivi e non discriminatori .

Quanto sopra conferma come la strategicità sotto il profilo energetico per il sistema Italia deve essere stabilita con anticipo rispetto all'avvio del procedimento autorizzatorio dei singoli impianti e non può essere una conseguenza automatica della realizzazione del progetto.

INVECE PER IL MOMENTO IL GOVERNO INVECE CHE SVOLGERE IL SUO DI PIANIFICATORE DELLE POLITICHE ENERGETICHE NAZIONALI SI E' LIMITATO A PRODURRE UN DECRETO LEGGE ( ESAMINATO NELLA APPENDICE 1 A QUESTO COMMENTO) CHE MIRA AD AGGIRARE LE AUTONOMIE LOCALI IN MATERIA DI AUTORIZZAZIONE AI RIGASSIFICATORI , ANCORA UNA VOLTA SCARICANDO SUI TERRITORI E LE COMUNITA' LOCALI LE INCAPACITA' DI GOVERNO STRATEGICO DELLE PROBLEMATICHE ENERGETICHE.

## APPENDICE 1

### LA NUOVA PROCEDURA ACCELERATORIA PER L'AUTORIZZAZIONE DEI RIGASSIFICATORI

Il nuovo decreto legge rende applicabile anche a al progetto di ampliamento dell'impianto di Panigaglia una procedura più semplificata per autorizzare l'impianto che era prevista da una legge di qualche anno fa : la legge 340/2000.

In particolare

1. la procedura semplificata si applica anche nel caso, come Panigaglia, che l'impianto si trovi in zona non industriale secondo gli strumenti di pianificazione territoriale . Infatti attualmente la destinazione urbanistica dell'area interessata non è a destinazione industriale secondo gli strumenti di programmazione – pianificazione territoriale di diverso livello, vigenti :
  - PTCP : area di trasformazione TRZ.
  - PTC La Spezia : Agglomerato Portuale Commerciale (M3);
  - PUC Portovenere : Distretto di Trasformazione TR2-Area SNAM.

In altri e più semplici termini questa norma produce il risultato di considerare secondaria la attuale destinazione urbanistica dell'area interessata dal progetto rispetto alla autorizzazione del ministero

2. la VIA si fa sul progetto preliminare e non sul definitivo<sup>2</sup> ed è un semplice nulla osta e non un vero e proprio giudizio di compatibilità ambientale , quindi salta la opzione zero per capirci . Nel senso che mentre nella VIA ordinaria si possono valutare anche le alternative compresa quella di non approvare nulla di nuovo, il nulla osta è semplicemente un lasciapassare formale con il quale il Ministero dell'Ambiente non è in grado di valutare nella sua complessità l'impatto ambientale /economico e sociale del progetto .
3. la decisione in conferenza dei servizi promossa dal Ministero è automaticamente variante al PRG e sostituisce, a tutti gli effetti, ogni autorizzazione, concessione, nulla osta o atto di assenso comunque denominato di competenza delle amministrazioni partecipanti, o comunque invitate a partecipare, ma risultate assenti , alla predetta conferenza

---

<sup>2</sup> Per capire l'importanza della differenza tra applicazione della VIA al progetto preliminare e non al definitivo sia veda la distinzione tra i due livelli di progettazione secondo il Codice degli appalti pubblici articolo 93 :

3. Il progetto preliminare definisce le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori, il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire e consiste in una relazione illustrativa delle ragioni della scelta della soluzione prospettata in base alla valutazione delle eventuali soluzioni possibili, anche con riferimento ai profili ambientali e all'utilizzo dei materiali provenienti dalle attività di riuso e riciclaggio, della sua fattibilità amministrativa e tecnica, accertata attraverso le indispensabili indagini di prima approssimazione, dei costi, da determinare in relazione ai benefici previsti, nonché in schemi grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare; il progetto preliminare dovrà inoltre consentire l'avvio della procedura espropriativa.

4. Il progetto definitivo individua compiutamente i lavori da realizzare, nel rispetto delle esigenze, dei criteri, dei vincoli, degli indirizzi e delle indicazioni stabiliti nel progetto preliminare e contiene tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni. Esso consiste in una relazione descrittiva dei criteri utilizzati per le scelte progettuali, nonché delle caratteristiche dei materiali prescelti e dell'inserimento delle opere sul territorio; nello studio di impatto ambientale ove previsto; in disegni generali nelle opportune scale descrittivi delle principali caratteristiche delle opere, e delle soluzioni architettoniche, delle superfici e dei volumi da realizzare, compresi quelli per l'individuazione del tipo di fondazione; negli studi e indagini preliminari occorrenti con riguardo alla natura e alle caratteristiche dell'opera; nei calcoli preliminari delle strutture e degli impianti; in un disciplinare descrittivo degli elementi prestazionali, tecnici ed economici previsti in progetto nonché in un computo metrico estimativo. Gli studi e le indagini occorrenti, quali quelli di tipo geognostico, idrologico, sismico, agronomico, biologico, chimico, i rilievi e i sondaggi, sono condotti fino ad un livello tale da consentire i calcoli preliminari delle strutture e degli impianti e lo sviluppo del computo metrico estimativo.

4. non c'è più la valutazione di conformità urbanistica del Comune che precedeva la autorizzazione al progetto ( ex Dpr 420/1994 prima applicabile). Il Consiglio Comunale deve votare entro 90 giorni l'approvazione della variante se non lo fa la decisione della conferenza dei servizi è automaticamente efficace, ma anche se vota contro ottiene poco perchè in caso di dissenso tutto passa al Consiglio dei Ministri
5. anche se la Regione non voterà l'Intesa, l'attuale normativa prevede la possibilità che la questione sia devoluta alla Conferenza Stato Regioni dove la mancata intesa potrebbe essere tranquillamente bypassata a meno che non si proverà ad applicare alcuni indirizzi della Corte Costituzionale (CC303/2003 ; 6/2004 ; 27/2004 ) che prevedono che comunque l'Intesa con la Regione deve essere applicata , ma si tratta di indirizzi interpretativi riguardanti fattispecie non identiche al caso di Panigaglia per l'applicazione dei quali occorrerà fare un ulteriore lavoro di interpretazione o sollevare conflitto di attribuzione di fronte alla Corte Costituzionale trattandosi di una autorizzazione non di una legge .
6. la autorizzazione costituisce variante al piano regolatore del porto che nel caso spezzino dichiarava non compatibile l'ampliamento di Panigaglia

## **IL TESTO DELLA NORMATIVA CITATA NELLE NOTE PRECEDENTI E CHE SE APPROVATA IN VIA DEFINITIVA SI APPLICHERA' ANCHE ALL'IMPIANTO DI PANIGAGLIA**

**DECRETO-LEGGE 1 Ottobre 2007, n. 159** Interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equità sociale. (GU n. 229 del 2-10-2007) Art. 46. Procedure di autorizzazione per la costruzione e l'esercizio di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto

1. L'autorizzazione per la costruzione e l'esercizio di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto, anche situati al di fuori di siti industriali, e' rilasciata ai sensi dell'articolo 8 della legge 24 novembre 2000, n. 340, a seguito di giudizio di compatibilita' ambientale di cui all'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349. Nei casi in cui gli impianti siano ubicati in area portuale o ad essa contigua, il giudizio è reso anche in assenza del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui all'articolo 5, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, che deve essere espresso nell'ambito della conferenza di servizi di cui al citato articolo 8 della legge n. 340 del 2000. In tali casi, l'autorizzazione e' rilasciata con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, d'intesa con la regione interessata. L'autorizzazione costituisce variante anche del piano regolatore portuale.

**Legge 24 novembre 2000, n. 340 Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi – Legge di semplificazione 1999"** pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 275 del 24 novembre 2000 : Art. 8. Utilizzo di siti industriali per la sicurezza l'approvvigionamento strategico ell'energia)

“ 1. L'uso o il riutilizzo di siti industriali per l'installazione di impianti destinati al miglioramento del quadro di approvvigionamento strategico dell'energia, della sicurezza e dell'affidabilità del sistema, nonchè della flessibilità e della diversificazione dell'offerta, è soggetto ad autorizzazione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di concerto con il Ministero dell'ambiente, d'intesa con la regione interessata. Ai fini della procedura di cui al presente articolo, per impianti si intendono i rigassificatori di gas naturale liquido. Il soggetto richiedente l'autorizzazione deve allegare alla richiesta di autorizzazione un progetto preliminare.

2. Il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato svolge l'istruttoria nominando il responsabile unico del procedimento che convoca la conferenza di servizi di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241, come modificata dalla presente legge. L'istruttoria si conclude in ogni caso nel termine di centottanta giorni dalla data di presentazione della richiesta.

3. Il soggetto richiedente l'autorizzazione, contemporaneamente alla presentazione del progetto preliminare di cui al comma 1, presenta al Ministero dell'ambiente uno studio di impatto ambientale attestante la conformità del progetto medesimo alla vigente normativa in materia di ambiente. Il Ministero dell'ambiente nel termine di sessanta giorni concede il nulla osta alla prosecuzione del procedimento, ove ne sussistano i presupposti.

4. Qualora l'esito della conferenza di servizi comporti la variazione dello strumento urbanistico, la determinazione costituisce proposta di variante sulla quale, tenuto conto delle osservazioni, delle proposte e delle opposizioni formulate dagli aventi titolo ai sensi della legge 17 agosto 1942, n. 1150, si pronuncia definitivamente entro novanta giorni il consiglio comunale. Decorso inutilmente tale termine, la determinazione della conferenza di servizi equivale ad approvazione della variazione dello strumento urbanistico.

5. Nei casi disciplinati dal presente articolo, il procedimento si conclude con un unico provvedimento di autorizzazione per la costruzione e l'esercizio degli impianti e delle opere annesse, adottato con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di concerto con il Ministro dell'ambiente, d'intesa con la regione interessata. In assenza del nulla osta di cui al comma 3, la decisione è rimessa al Consiglio dei ministri che provvede ai sensi dell'articolo 14-quater, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, come sostituito dall'articolo 12 della presente legge” .

Dott. Marco Grondacci - Ricercatore FONDAZIONE TOSCANA SOSTENIBILE – ONLUS Via San Bartolomeo 17 San Miniato (PISA)

<http://www.ftsnet.it/>

Telefono ufficio : 0187/871195 Cellulare: 347 0935524

e-mail : [marco.grondacci@aliceposta.it](mailto:marco.grondacci@aliceposta.it) - [m.grondacci@ftsnet.it](mailto:m.grondacci@ftsnet.it)- sito : <http://www.amministrativo.it/Ambiente/>

## **APPENDICE 2**

Le conclusioni della delibera della Giunta Regionale sulla valutazione di impatto ambientale del progetto di ampliamento della Snam di Panigaglia

materiali asportati. Con riferimento a quest'ultimo punto, devono essere specificate le opzioni di possibile impiego dei sedimenti (da ritenersi prioritario), sulla base delle caratteristiche fisico-chimiche e batteriologiche (es. ripascimenti, ripristini ambientali, etc.), eventualmente previo idoneo trattamento;

sulla base del Progetto definitivo di bonifica deve essere approfondito il tema della possibile dispersione di materiali in sospensione e inquinanti in mare, di particolare interesse data anche la presenza in zone limitrofe di impianti di miticoltura ed iticoltura;

9. deve essere verificato l'innalzamento termico indotto dall'incremento (pari al 73 %) dei volumi di acqua di raffreddamento restituiti al mare, ed i prevedibili effetti sulla circolazione interna al golfo, e sulle componenti biocenotiche (anche artificiali, vedi impianti di acquacoltura);
10. deve essere fornita la caratterizzazione quali-quantitativa delle terre e rocce da scavo derivanti dalle opere di adeguamento dell'impianto, ai fini dell'applicazione dei criteri di cui alla DGR 878/2006 per il loro prioritario riutilizzo, nonché della definizione delle modalità esecutive, tenuto conto della classificazione sismica locale;
11. per quanto attiene agli aspetti paesistici, non sono tenute in considerazione le visuali dal mare, da ritenersi invece significative, data la morfologia dei luoghi e la frequentazione diportistica dell'ambito; devono inoltre essere indicate ulteriori possibili mitigazioni che consentano un miglior inserimento dell'impianto rispetto allo stato attuale;
12. devono essere indicati, anche a seguito della corretta definizione degli impatti conseguente agli approfondimenti sopra richiesti, interventi compensativi efficaci, volti a contribuire anche alla creazione di condizioni di migliore accettabilità sociale del potenziamento proposto.