

Associazione di volontariato *Idra*

iscritta al Registro Regionale del Volontariato della Toscana per la promozione e la tutela del patrimonio ambientale e culturale

Via Giano della Bella 7, 50124 FIRENZE, Tel. 055.22.39.92

e-mail idrafir@gmail.com, idraonlus@pec.it (posta certificata)

web www.idraonlus.it, www.facebook.com/idra.firenze

Firenze, 20.8.'22

Osservazione

al progetto di realizzazione di un Terminale di Rigassificazione nel porto di Piombino
(c.d. Progetto FSRU) presentato alla Società SNAM

1. ANALISI DEI PRESUPPOSTI

Com'è noto, il Ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani ha ritenuto di dover *“adottare disposizioni urgenti per la realizzazione di nuova capacità di rigassificazione”* nel nostro Paese a causa della *“eccezionalità della situazione attuale”*.

In realtà, **il Ministro non documenta né descrive né spiega l'origine delle condizioni di “eccezionalità” richiamate: si limita ad enunciarle**, alla stregua di un postulato che non necessita di dimostrazione.

Nessuna procedura di verifica pubblica del consenso intorno a questa presentazione delle condizioni del Paese è **stata** del resto **mai attivata** in alcuna forma sul territorio nazionale, né in Toscana, da quando – per decreto ([decreto-legge 28 febbraio 2022, n. 16](#)) sono state sancite unilateralmente e autoritariamente le condizioni della pretesa emergenza.

L'asserita *“straordinaria necessità e urgenza, connessa alla grave crisi internazionale in atto in Ucraina, di emanare disposizioni in deroga”*, recita l'art. 1 del decreto, abilita il Governo ad autorizzare la diretta *“cessione di mezzi, materiali ed equipaggiamenti militari”*, per questa via configurando una partecipazione dell'Italia al conflitto.

Gli effetti della deroga alla vigente normativa vengono **estesi**, anch'essi per decreto, **fino alla data del 31 dicembre 2022**. Con ciò aggiungendo all'interno del procedimento – attivato in contrasto con l'art. 11 della Carta Costituzionale (*“L'Italia ripudia la guerra come strumento di offesa alla libertà degli altri popoli e come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali”*) - **una evidente contraddizione in termini**, non potendosi ragionevolmente considerare ‘condizione di emergenza e urgenza’ una prospettiva dilatata a più di 10 mesi oltre la data dell'atto di decretazione.

A siffatte **condizioni di urgenza - fissate arbitrariamente** in assenza di un dibattito pubblico nel Paese e a dispetto della gravità delle determinazioni assunte - e alle conseguenze che ne derivano necessariamente sul terreno dell'economia nazionale e delle strategie energetiche, fa riferimento la nota che il 10 agosto scorso il Ministro Cingolani ha trasmesso alla Commissione Europea comunicando l'**esenzione del progetto** relativo all'opera *“FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti”* **dall'applicazione delle disposizioni in materia di Valutazione di Impatto Ambientale**. *“L'eccezionalità – spiega il Ministro - della situazione attuale – connotata dal prodursi degli effetti del conflitto russo-ucraino sulla sicurezza degli approvvigionamenti energetici in un contesto di mercato di particolare volatilità dei prezzi delle materie prime – ha condotto il Governo ad adottare disposizioni urgenti per la realizzazione 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”*.

Si tratta, con ogni evidenza, di fenomeni (‘eccezionalità della situazione’, ‘sicurezza degli approvvigionamenti’, ‘volatilità dei prezzi’) che discendono direttamente dalla posizione – di **dubbia legittimità democratica e costituzionale** - che il Governo ha inteso assumere nel conflitto bellico, col sostegno pressoché corale di un'informazione faziosa e allineata, oltre che dai processi speculativi che il Governo stesso non ha dimostrato di saper adeguatamente fronteggiare.

L'intero processo si configura in realtà come un atto di **programmazione arbitraria e autoritaria dell'economia del territorio** – anche sotto il profilo della pretesa ‘transizione energetica’ – strettamente

connesso alla scelta del Governo del nostro Paese di prender parte come [cobelligerante](#) al conflitto in Europa orientale. **Il pretesto dell'emergenza di turno, confezionata su misura del modello dispotico da affermare, appare orientato a erodere**, giustificando tempi accelerati e scorciatoie istituzionali (l'uso e l'abuso della decretazione e dei DPCM, le deroghe alle valutazioni e ai controlli), **i fondamenti stessi della democrazia rappresentativa. Dopo la cosiddetta 'emergenza Covid'** (figlia delle annose e strutturali tare organizzative, scientifiche e culturali del sistema sanitario nazionale, a partire dalla fallimentare medicina di base), si è diligentemente fabbricata un'**'emergenza bellica' e di conserva un' 'emergenza energetica'**. Il caso-Piombino propone di fatto nel suo piccolo, attraverso la retorica e l'allarme di **una crisi energetica artificiale** (quanto meno per la 'componente russa' della cosiddetta emergenza-gas) costruita politicamente a tavolino, **il nuovo modello geopolitico** in via di sperimentazione nel nostro Paese.

Il pretesto formale che consente al Ministro di aggirare il vincolo dell'applicazione delle disposizioni in materia di Valutazione di Impatto Ambientale risiede nell'**articolo 5 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50**. Al comma 3, l'esenzione è ammessa previa comunicazione alla Commissione europea. E il Ministro di questa opportunità ha ritenuto di volersi avvalere giustificandola – in linea con la narrazione dominante delle cause della crisi - con la *“circostanza che l'urgenza di giungere alla realizzazione di nuova capacità di rigassificazione mediante unità galleggianti di stoccaggio è tale che eventuali ritardi o ostacoli suscettibili di impedirne una tempestiva attuazione risultano contrari all'interesse dei cittadini italiani e finirebbero per mettere a repentaglio la sicurezza energetica del Paese”*.

L'esenzione del progetto dalla procedura di VIA **permette di evitare**, fra le altre cose, anche la *“descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali”*, prevista dalla normativa (Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152: art. 22, *Studio di impatto ambientale*).

E' bensì altrettanto vero che quello della tutela ambientale e paesaggistica è un principio giurisprudenziale generale, costituzionalmente protetto.

Consapevole delle prerogative di cui la Regione Toscana gode in materia di tutela del territorio (perché è appunto sul suo territorio che il progetto insiste) e dei poteri – aggiuntivi e dirimenti – che al Commissario straordinario derivano in linea di principio dal mandato conferitogli dalla Presidenza del Consiglio dei ministri ai sensi dello stesso art. 5 del decreto-legge n. 50, **il Presidente della Giunta Regionale Eugenio Giani ha infatti solennemente dichiarato lo scorso 29 giugno nella veste di Commissario**, in occasione della seduta di illustrazione del progetto in Consiglio Regionale ([minuto 30:07](#)): *“Non esiste nessuna indicazione che mi limiti rispetto alle cose che devo decidere! Non c'è la VIA nella legge sui commissari? Io voglio la doppia VIA!”*.

Basterà dunque che **il Presidente Giani – nel pieno esercizio congiunto delle funzioni ordinarie di responsabile della Giunta regionale e dei poteri straordinari di Commissario governativo**, al quale è affidata la competenza esclusiva a rilasciare l'autorizzazione alla realizzazione e all'esercizio dell'opera – **promuova tramite decreto un'azione normativa speciale di iniziativa della Regione per sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale il progetto** (così come, del resto, per le cosiddette 'opere di compensazione' ha provveduto ad approntare un 'memorandum Piombino' in dieci punti).

Questo atto è ciò che la scrivente Associazione ragionevolmente richiede qui **formalmente** come **condizione minima di salvaguardia dell'interesse pubblico dell'intervento, di tutela del territorio e della dignità istituzionale dell'Ente** che sul territorio esercita la propria giurisdizione, **di garanzia del diritto delle autonomie locali e della popolazione all'informazione e alla trasparenza.**

2. ANOMALIE PROCEDURALI

Si comprende come, in nome della **doverosa tutela dei valori fondamentali dell'ambiente e della legalità**, sia necessario respingere in radice la sconsiderata volontà, espressa dal Ministro chiamato a esercitare proprio queste sue specifiche competenze e responsabilità istituzionali, di esentare il progetto relativo all'opera dall'applicazione delle disposizioni in materia di Valutazione di Impatto Ambientale.

Risulta peraltro **ignorata la [Convenzione di Århus](#)** (Danimarca, 25 giugno 1998) sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale.

Non risulta altresì rispettato quanto dispone il **Decreto Legislativo 26 giugno 2015, n. 105 “Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose”**, che all’art. 25 prevede: *“Il pubblico interessato può esprimere osservazioni e pareri entro 60 giorni dalle comunicazioni [...] e gli esiti delle consultazioni svolte [...] sono tenuti nel debito conto ai fini dell'adozione del provvedimento finale da parte del Comune o di altra amministrazione competente”*. Nel caso di specie, invece, risultano infatti essere soltanto 30 i giorni concessi.

Come giustamente osservano il “Comitato Salute Pubblica Piombino Val di Cornia” e “La Piazza”, *“la tempistica “capestro” di cui al decreto 17 maggio n. 50 convertito in legge inerente l'autorizzazione commissariale per la collocazione nel porto di Piombino del rigassificatore, che prevede tempi strettissimi sia per le osservazioni, sia per la emanazione di pareri da parte degli organi, toglie di fatto autonomia e la possibilità di una attenta analisi da parte dei vari soggetti interessati; la tempistica che si risolve in giorni inficia di fatto l'istruttoria e l'esame, che assume sempre più le vesti di un procedimento più formale che sostanziale in una materia, come quella dei rischi di incidenti rilevanti, che tutto può permettersi meno che ottemperare ad aspetti essenzialmente formali in nome di una fretta che diventa sempre ingiustificata di fronte al bene primario costituzionalmente protetto che è quello della salute e della integrità delle persone”*.

A ciò si aggiunga la circostanza della **stagione pienamente estiva** nella quale ricadono in questo caso i termini per la presentazione delle Osservazioni dei cittadini. Si rileva al riguardo che l’art. 1 della **Legge 742 del 7 ottobre 1969** (sospensione feriale dei termini processuali), così come modificata dal Decreto Legge numero 132 del 12 settembre 2014, **prevede che i termini di natura processuale siano sospesi di diritto dall'1 al 31 agosto** di ogni anno e riprendono a decorrere dalla fine del periodo di sospensione. Se la ragione di tale **sospensione** è legata al **diritto alla difesa** sancito, primariamente, dall'**articolo 24 della Costituzione**, ebbene, l'esercizio di tale diritto sembra qui particolarmente pertinente, trattandosi di un'azione di tutela collettiva della salute, dell'ambiente e della sicurezza di una città e dell'area circostante.

Degna (negativamente) di nota è inoltre l'apparente **assenza di iniziative di illustrazione del progetto, di assemblee informative, di occasioni di dibattito pubblico** che avrebbero potuto/dovuto essere attivate dai soggetti proponenti e/o dalla Struttura Commissariale regionale che dell'autorizzazione del progetto si è fatta carico.

Recentemente si è letto poi (“Corriere Fiorentino”, 12.8.'22) che la Struttura Commissariale ha accolto l'istanza del Sindaco di Piombino Francesco Ferrari di richiedere formalmente a Snam **integrazioni al progetto presentato**, per chiarire dubbi e criticità emersi dai pareri degli enti competenti, e che a Snam sarebbe stato accordato di presentarle entro il prossimo 19 settembre, quando si aprirà la Conferenza dei servizi. Il Sindaco di Piombino ha giustamente **lamentato** che ciò sia stato accordato senza congelare nel frattempo i termini per la formalizzazione di un parere dei soggetti coinvolti: *“È un'inaccettabile lesione del diritto di partecipazione per tutti gli Enti, specie per il Comune di Piombino chiamato a difendere un'intera comunità, oltre che degli altri portatori di interessi, i quali dovranno addirittura depositare le proprie osservazioni prima ancora che Snam depositi le integrazioni richieste, e dunque su documentazione progettuale di fatto già superata. L'intero procedimento ne risulta insanabilmente viziato”*.

Verificata anche la circostanza di ritardi nella pubblicazione delle Osservazioni trasmesse dai cittadini sulla **[pagina web “Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino”](#)**, Idra ha ritenuto di inoltrare lo scorso 16 agosto una formale **rimostranza e istanza** al Presidente-Commissario Eugenio Giani: *“Preso atto dei ritardi attestati nella pubblicazione degli atti, dei vizi di forma che il Sindaco di Piombino rileva, delle difficoltà che la popolazione naturalmente registra – in pieno agosto, nella stagione del riposo estivo – nella consultazione dei voluminosi documenti tecnici su cui formulare le Osservazioni, la scrivente Associazione richiede che i termini per la presentazione delle Osservazioni e per la convocazione della Conferenza di servizi siano commisurati alle esigenze di piena informazione, trasparenza ed efficienza amministrativa di cui si sono qui elencate le lacune, e dunque che i 30 giorni previsti per la partecipazione costruttiva dei cittadini decorrano quanto meno a partire dalla data di pubblicazione delle integrazioni richieste a Snam”*.

Si registra con soddisfazione che, in data 18 agosto, è pervenuto dalla Direzione Generale della Giunta Regionale della Toscana il seguente [riscontro](#): “*La Struttura Commissariale ha formulato con nota pec prot. n. 0315910 del 10/08/2022 richiesta a Snam di rispondere alle richieste di integrazione pervenute degli Enti coinvolti nella Conferenza dei Servizi, entro il termine di 20 giorni a partire dal 10 agosto stesso. **Sulle integrazioni pervenute e pubblicate sarà riaperta una fase partecipativa di congrua durata, di cui sarà data comunicazione mediante avviso sulla Pagina del Commissario Straordinario**”.* Si confida dunque che la ‘congrua durata’ sia effettivamente commisurata – come richiesto - alle esigenze di piena informazione, trasparenza ed efficienza amministrativa, tenuto conto delle straordinarie difficoltà che la popolazione ha dovuto registrare nell’accesso all’informazione e alla partecipazione, in un contesto desertificato di confronto e dibattito pubblico, non promosso né propiziato – per quanto risulta alla scrivente Associazione - dai soggetti proponenti.

Il Presidente-Commissario, si rileva in ogni caso, non ha ad oggi risposto ai seguenti tre quesiti-inviti sottoposti alla sua attenzione dalla scrivente Associazione con nota Pec del 12 luglio 2022:

- **sia urgentemente riconvocato il Consiglio Regionale della Toscana**, atteso che la seduta dedicata il 29 giugno all’ascolto della sua comunicazione sul rigassificatore, al dibattito e alla presentazione, discussione e approvazione di atti riferiti alla comunicazione (mozioni, risoluzioni, proposte di risoluzione), ha dovuto svolgersi nell’ignoranza dei dati qualificanti del progetto, che – circostanza singolare - sarebbe stato consegnato solo 24 ore più tardi: in difetto di informazione risultano infatti inficiati il dibattito e la votazione degli atti;
- preso atto dell’incompletezza dell’informativa resa al Consiglio Regionale il 29 giugno sul progetto Snam attraverso la sua [comunicazione \(n. 15\)](#) “*In merito all’ipotesi di posizionare un rigassificatore nel porto di Piombino ed alla situazione relativa alla infrastrutturazione, alle bonifiche ed alla reindustrializzazione dell’area siderurgica*”, **siano riaperti i termini della pratica autorizzativa**;
- possa essere accordato **un colloquio** sugli argomenti proposti, anche eventualmente con gli organi tecnici della Regione, e possa essere riservato **uno specifico canale di costante aggiornamento informativo e consultazione**, come appare auspicabile in contesti democratici di ascolto delle espressioni della cittadinanza attiva.

In una successiva nota Pec trasmessa al Presidente-Commissario il 29 luglio 2022, rimasta senza esiti, queste tre istanze sono state riproposte:

“Nel ringraziare per il cortese [riscontro](#) al nostro documento del 12 luglio (essendo stata forse trascurata la precedente nostra nota del 17 giugno), facciamo sommessamente osservare che - non senza delusione da parte nostra – non troviamo nella Sua missiva quasi alcun riferimento ai numerosi argomenti di carattere normativo, tecnico e ambientale proposti attraverso le due memorie e i dati che i collegamenti li contenuti forniscono.

*Ulteriore rincrescimento ci deriva dalla constatazione che nessuna soddisfazione viene data alla richiesta di incontro da noi presentata, e ciò a dispetto del rilievo che la materia riveste nel dibattito politico nazionale, mentre il Governo dimissionario continua a godere, per effetto delle [indicazioni fornite dal Quirinale](#), di strumenti efficaci di azione nei mesi che intercorrono tra lo scioglimento delle Camere e l’insediamento del nuovo Governo. Ella si pregia di **una “occasione di incontro con la Cittadinanza di Piombino”**, che a noi **non risulta** da alcuna delle fonti interpellate. Siamo stati testimoni diretti di un partecipatissimo corteo di protesta popolare a Piombino lo scorso 1 luglio, con rappresentanze provenienti dalla Val di Cornia, dall’Isola d’Elba, da Livorno, dal Pisano e da più parti della Toscana. Quell’evento si è concluso con una sorta di prolungato assedio al Palazzo del Municipio dove Ella riferiva al Consiglio comunale le sgradevoli novità a Suo dire emerse soltanto il giorno prima, il 30 giugno, col deposito dell’istanza di autorizzazione all’istallazione di un rigassificatore nel porto di quella città da parte di Snam: le carte contraddicevano clamorosamente quanto Ella aveva riferito soltanto due giorni prima, il 29 giugno, in una seduta del Consiglio Regionale dedicata all’illustrazione dell’intervento e al dibattito, quando aveva annunciato che si sarebbe trattato di un sacrificio di ‘soli’ due anni.*

[...]

Delle due l’una: o si deve attribuire a Snam un comportamento gravemente scorretto nei confronti della Sua persona e del duplice ruolo - di Presidente della Giunta e di Commissario Governativo - che Ella riveste

(e in tal caso ci piacerebbe sapere se Ella ha assunto determinazioni al riguardo), o si deve forse ascrivere a censurabile leggerezza l'aver accolto la nomina a Commissario da Palazzo Chigi e l'aver poi dato credito alle informazioni ricevute informalmente da Snam senza aver provveduto in nessuno dei due casi alle opportune verifiche.

Quanto al Suo rapporto con la Cittadinanza di Piombino, abbiamo potuto accertare che l'“assedio” del 1 luglio non ha visto alcun momento di interlocuzione da parte Sua con quel popolo che, come Ella ha esplicitamente ammesso nel corso dell'[intervento nella Sala consiliare](#) mentre i fischi salivano dalla piazza, “fa sentire i suoi umori e la sua voce”. Non esattamente dunque, parrebbe, l'“occasione di incontro con la Cittadinanza di Piombino” che Ella si accredita, e che neppure nei giorni successivi – ci riferiscono - avrebbe mai avuto luogo. Ancora, a Piombino, quei cittadini e quei comitati attendono da Lei la disponibilità al necessario confronto democratico in una civile e trasparente riunione pubblica.

[...]

Numerosi segnali inquietanti suggeriscono di non sottovalutare, gentile Presidente e Commissario straordinario, la portata della protesta in corso.

L'aura di opacità che ha caratterizzato sin dagli esordi la vicenda, e la naturale e giustificata diffidenza che nutre per i suoi sviluppi una popolazione colpita da lustri di crisi della siderurgia, ma che ha iniziato a imboccare una nuova economia legata ai valori endogeni della cultura e dell'ambiente, invitano a riconsiderare radicalmente la scelta operata autoritariamente dal Governo, e avallata supinamente dalla Regione.

Al di là dell'“informazione di Stato” generosamente ammannita dai mezzi di comunicazione dominanti, non sfugge ad ampi settori della popolazione (non soltanto piombinese) il carattere artificiale e squisitamente politico della cosiddetta ‘crisi energetica’, per lo meno per la componente che si suole attribuire alle conseguenze del conflitto in corso nell'Europa Orientale. Nessuna forma di verifica del consenso della Nazione alla scelta di belligeranza unilateralmente assunta dal Governo, con gli effetti perversi che essa determina nelle forniture e nei costi del metano, legittima democraticamente il grave salasso economico e ambientale che il ricorso al gas liquefatto produce nell'economia locale e globale, e a cascata nel costo della vita delle classi popolari.

[...]

Ribadiamo qui la richiesta di un colloquio urgente con Lei sugli argomenti proposti, al quale volentieri interverremo con una nostra delegazione tecnica”.

Non si può infine trascurare di segnalare il disappunto per le condizioni a cui la Regione Toscana subordina **la presentazione delle Osservazioni** da parte della cittadinanza, autorizzata **esclusivamente tramite Posta Certificata (Pec)**. Appare infatti illegittimo, come qualche Osservante ha segnalato, limitare così il diritto dei cittadini che non dispongono di questo strumento, tenuto conto anche del fatto che, se è vero che legalmente la Pec può sostituire una raccomandata AR, non per questo ne annulla la validità legale, che resta ad ogni effetto in vigore. **Si sollecita quindi il ripristino** – per la presentazione delle future Osservazioni e altri contributi - **dello strumento della posta cartacea ordinaria.**

3. CRITICITÀ: AMBIENTE E ECONOMIA

Si aggiunga a tutto ciò, entrando nel merito, la straordinaria delicatezza intrinseca dell'intervento proposto (che, come osserva in un suo [contributo](#) Francesco Cappello, trasformerebbe di fatto il mare in un sito industriale) per via dei numerosi, gravi e differenziati impatti ambientali, economici e sociali che la sua attuazione comporterebbe.

Non stiamo qui a riproporre altro che alcuni dei titoli del copioso elenco di argomentazioni con cui altri soggetti di noi assai più qualificati hanno evidenziato:

- a) le severe controindicazioni che proprio sul piano della cosiddetta ‘transizione ecologica’ presenta la scelta governativa, unilaterale e autoreferenziale, di sostituire il gas proveniente via gasdotto dalla Federazione Russa con un più costoso prodotto liquido da rigassificare, proveniente dagli USA o da altri

Paesi potenziali fornitori, ancorché non immuni da instabilità politica e/o lacunosa presentabilità democratica: ne risulterà un clamoroso incremento delle emissioni di CO₂ per effetto delle operazioni di estrazione, trasporto, trasferimento, rigassificazione e infrastrutturazione necessarie;

- b) l'impatto ambientale e sociale che si verifica nei siti di estrazione e di liquefazione del gas naturale, a danno delle comunità locali, spesso fragili e non adeguatamente tutelate;
- c) l'impatto sulla qualità paesaggistica del Golfo di Follonica, dei suoi spazi ad elevato pregio ambientale (Parco della Sterpaia, Riserva Naturale Regionale e Oasi WWF Padule di Orti-Bottagone), dell'attrattività turistica complessiva dell'area (stabilimenti balneari, ristoranti, esercizi), in un periodo già difficile per il commercio, penalizzato dai confinamenti Covid e dai provvedimenti restrittivi del diritto al lavoro, della socialità e della circolazione varati dai Governi negli ultimi due anni;
- d) gli incrementi attesi - nelle aree di insediamento e di attività degli impianti, e nelle zone abitate limitrofe - di emissioni inquinanti in atmosfera (sarà utilizzato gasolio sia a bordo della FSRU che in banchina a servizio del generatore di emergenza e delle motopompe antincendio, e olio combustibile a bordo della FSRU come combustibile); l'ARPAT segnala in proposito: *“Non sembra sia stato specificamente valutato se la creazione di un cold-spot in corrispondenza dello scarico di acqua fredda possa originare correnti atmosferiche discendenti che, in divergenza sulla superficie marina, potrebbero generare brezze ipoteticamente in grado di variare significativamente il campo anemologico a terra. Questa ipotetica eventualità potrebbe produrre alterazioni delle concentrazioni di inquinanti atmosferici, già eventualmente presenti nella zona, con conseguenti cambiamenti delle concentrazioni dei parametri di interesse e dei relativi risvolti sanitari attesi”*;
- e) gli incrementi attesi di emissioni acustiche (da stimare peraltro anche in situazioni di condizioni atmosferiche avverse, atteso che la città è investita spesso da forti raffiche di vento che soffiano da ogni parte) connesse al funzionamento della nave gasiera e della nave rigassificatrice;
- f) i contraccolpi potenziali:
 - sulla flora marina (praterie di *Posidonia oceanica*);
 - sulla fauna marina (delfini, balene, tartarughe marine e altri organismi dell'ecosistema popolano il [Santuario per la Protezione dei Mammiferi Marini “Pelagos”](#), vasta area marina fra Costa Azzurra, Liguria, Corsica e Toscana, fino alle prime spiagge del Lazio: 87.500 km² di mare dedicati alla protezione);
 - sui fondali (prevedibile un incremento del 650 % di traffico di navi di grande stazza);
 - sulla pesca, in crisi decennale a causa di fattori antropici (inquinamento, cattiva gestione delle risorse, riscaldamento globale, ecc.), i provvedimenti seguiti alla dichiarazione di emergenza sanitaria nazionale, gli aumenti di prezzo dell'energia e la carenza di materie prime effetto della cobelligeranza nel conflitto in corso in Europa orientale;
 - sull'itticoltura, i cui impianti riforniscono circa il 60% della produzione nazionale;
 - sull'immagine dell'intera economia del mare, con danni temuti anche per effetto dell'alterazione della temperatura delle acque marine, il cui raffreddamento è funzionale all'esecuzione del ciclo produttivo, e in conseguenza dell'immissione in mare di ipoclorito di sodio (varechina) NaClO quale antivegetativo, necessario a tenere libere dalla formazione di alghe e incrostazioni le serpentine degli scambiatori di calore del rigassificatore;
- g) le difficoltà oggettive delle operazioni di scavo del tubo a terra destinato ad attraversare un delicato SIN (sito di bonifica di interesse nazionale);
- h) l'aumento esponenziale della presenza di fattori di rischio ambientale non soltanto locale per possibili incidenti, guasti, eventi avversi, legati alle esigenze di trasporto del gas liquido via oceano o via mare;
- i) le interferenze obbligate (e apparentemente non sempre stimate), nel sesto porto d'Italia per transito annuo passeggeri (oltre 3 milioni):
 - col traffico marittimo legato alle attività siderurgiche;
 - col transito di navi mercantili e pescherecci;
 - coi traghetti che trasportano passeggeri, e lavoratori e lavoratrici pendolari, da e per l'Isola d'Elba, da e per le altre isole dell'Arcipelago Toscano, la Corsica, la Sardegna;

- con le navi da crociera che pure a Piombino attraccano (nel porto si muovono – apprendiamo - oltre 8.800 imbarcazioni all’anno);
- j) le difficoltà di manovra – presenti già in condizioni normali - in un limitato specchio d’acqua ingombro di imbarcazioni, aggravate notoriamente a Piombino dall’azione dei venti, in particolare dallo scirocco;
- k) gli ostacoli che questa destinazione frappone al faticoso decollo in corso, in Val di Cornia e nel Golfo di Follonica, in direzione di un’economia di valorizzazione del territorio e delle risorse culturali e ambientali, dopo la devastante crisi del polo industriale siderurgico;
- l) i danni esistenziali alle popolazioni, nella misura in cui esse vivono con legittima ansia, apprensione e indignazione l’innesto forzato nel tessuto urbano di un ingrediente estraneo sgradito;
- m) gli aggravii dei bilanci delle famiglie e delle imprese italiane per gli ulteriori rincari dei costi dell’energia come conseguenza di scelte palesemente improvvide e miopi anche sul piano economico.

Eludere il passaggio istituzionale di una approfondita e severa verifica degli impatti globali e sistemici prevedibili rappresenterebbe dunque **un grave vulnus alla stessa credibilità del Ministero.**

Le dodici richieste di chiarimenti, approfondimenti descrittivi, aggiornamenti dati, analisi, monitoraggi, integrazioni informative e progettuali, valutazioni aggiuntive, planimetrie, adeguamenti di modelli e simulazioni, **che l’ARPAT formula nel contributo tecnico** redatto – pur nelle ristrettezze dei tempi accordati dalla procedura: 15 giorni! - a valle dell’esame del progetto, attestano in modo più che eloquente **la quantità e la gravità delle lacune che la proposta presenta** in merito agli studi sugli impatti e in relazione alle incidenze sulle varie componenti ambientali e naturalistiche.

Qualche Osservante correttamente nota che *“spesso si propongono approfondimenti in corso d’opera”*, commentando che *“tale approccio, oltre che epistemologicamente scorretto viste le finalità degli studi ambientali, pare sottendere una volontà di celare le problematiche per accelerare i tempi di realizzazione trascurando il bene ed i diritti dei cittadini”*. E aggiunge: *“Il rigassificatore viene imposto in base ad un’emergenza che in quanto tale dovrebbe imporre soluzioni impattanti ma facilmente reversibili o poco impattanti e definitive”*. Ma amaramente e realisticamente dall’analisi delle carte è portato a concludere che, piuttosto, *“l’opera in oggetto appare impattante e potenzialmente irreversibile”*. E’ dunque evidente che *“la realizzazione dell’opera in oggetto non possa configurarsi come di interesse nazionale ma anzi come pregiudizio dello stesso per il presente e per il futuro”*.

4. CRITICITÀ: SALUTE E SICUREZZA

Vi è inoltre un aspetto di merito ancor più inquietante e dirimente, legato alla sicurezza, alla salute e alla stessa sopravvivenza delle popolazioni che abitano il contesto nel quale si propone di ospitare la nave rigassificatrice e le attività di periodico approvvigionamento del gas liquido da parte delle navi metaniere provenienti da ogni parte del mondo.

La sola idea di insediare ex novo un impianto e un’attività produttiva a rischio di incidente rilevante (direttive Seveso e decreto 105/2015) - e ciò nonostante dispensato dal procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale e dal ricorso rigoroso allo stesso *principio di precauzione* (Dichiarazione di Rio sull’Ambiente e lo Sviluppo, Rio de Janeiro, 3-14 giugno 1992) - **all’interno del bacino portuale della città di Piombino appare** a questo riguardo **temeraria**, quali che siano le misure di prevenzione che si intende adottare, e **anacronistica** se parametrata al grado di evoluzione della pianificazione territoriale, e agli obiettivi di sviluppo sostenibile e di lotta ai cambiamenti climatici, sia sotto il profilo locale che sul piano globale.

Appaiono peraltro labili le ‘garanzie’ descritte nella sezione “Allegato 5: Rapporto preliminare di sicurezza”, che affronta uno dei principali nodi critici del progetto. Non ravvisiamo ad esempio, nel citato documento, evidenze di dispositivi e di procedure atte ad azzerare (ripetiamo: *azzerare*, considerato il contesto) i rischi connessi a imprevisti che si presentino in particolare nelle fasi più delicate del processo, come quella del **transito della nave gasiera** (Shuttle Carrier) all’interno del porto, e quella del **trasferimento del GNL** (Gas Naturale Liquefatto: metano compresso 600 volte, portato a una temperatura intorno a -162° Celsius) - attraverso apposita tubazione (il braccio di scarico) - **dalla nave gasiera alla nave rigassificatrice** (FSRU),

in un'area in cui è **indispensabile rendere le operazioni compatibili con la fitta presenza quotidiana di servizi marittimi passeggeri e merci**, con le relative pianificazioni di viaggio, a poche centinaia di metri dal centro abitato cittadino.

Sarebbero in ogni caso meritevoli di analisi e considerazione preventiva – per la mole di **conseguenze anche catastrofiche** che in un contesto così intensamente antropizzato determinerebbero eventi avversi esterni al ciclo produttivo – gli scenari legati a più fattori:

- la possibile presenza di **residui bellici sui fondali** (risale a pochi anni or sono – segnala una Osservante - il [recupero di un ordigno bellico](#) della Seconda guerra mondiale, ancora attivo, non spolettato, in grado di esplodere, dai fondali del porto: la città fu fatta segno di bombardamenti alleati [dal novembre 1943 al giugno del '44](#)):
- la **potenziale identificazione dell'impianto come obiettivo militare o bersaglio di attentato terroristico**:
- **i rischi di collisione.**

Non può certo ritenersi tranquillizzante ciò che si legge nella relazione tecnica che accompagna il “Rapporto preliminare di sicurezza”: *“Per quanto concerne il rischio da collisione, TRR e SNAM stanno procedendo alla raccolta della documentazione necessaria per una migliore caratterizzazione del rischio di collisione all'interno del bacino portuale di Piombino, in relazione agli specifici flussi di naviglio/traghetti in arrivo/partenza. Sarà sviluppata una valutazione quantitativa del rischio di collisione e perforazione di un serbatoio della “Shuttle Carrier” all'ingresso del porto di Piombino, con navigli in ingresso/partenza all'imbocco del porto. L'analisi completa sarà fornita nella fase di consegna del RdS definitivo”*.

Non risulta poi agli atti una valutazione relativa a **incidenti gravi dovuti a veicoli “aerei”** (ad es. aerei, elicotteri), come osservano [la CGIL di Livorno e la CGIL di Grosseto](#), che scrivono:

“Occorre valutare attentamente questo aspetto, che anche se remoto, può comunque avvenire; ricordiamo infatti che l'Isola d'Elba per i casi di emergenza utilizza l'elicottero Pegaso per trasportare i malati dall'Elba verso altri ospedali; inoltre se pur piccolo sull'Isola d'Elba è presente un Aeroporto, quindi non è da escludere, anche se pur remoto, che un incidente di tale portata possa avvenire.

*Se ciò avvenisse e se non si prendessero le opportune misure di sicurezza, un'esplosione di tale portata potrebbe causare **danni gravi sia ai passeggeri in partenza, sia ai lavoratori che operano sul porto di Piombino.** Infatti la distanza tra la partenza dei traghetti e le attività produttive limitrofe è di circa 1,5 km”*.

E aggiungono: *“Lo scenario potenzialmente più pericoloso è **la palla di fuoco**; essa però richiede che gas ed aria si mischino violentemente prima dell'esplosione. L'unica possibile causa di un simile incidente **potrebbe essere la collisione tra un aereo e i serbatoi di GNL di una nave metaniera ormeggiata in fase di scarico, ovvero una collisione con i serbatoi di stoccaggio temporaneo di GNL a terra.***

*Una tale combinazione di eventi potrebbe essere originata da un atto terroristico o da un errore di manovra o da un'avaria di un aereo in fase di decollo o di atterraggio nei pressi di un aeroporto molto vicino ad un impianto di GNL. **Le probabilità che ciò si verifichi sono molto ridotte, ma si tratta di un'eventualità che dovrebbe essere presa in considerazione nelle scelte di localizzazione di questi impianti”**.*

Infine annotano:

“Per tali ragioni riscontriamo carenze importanti ovvero:

- 1) un piano di evacuazione cittadino e/o della zona;*
- 2) un sistema viario interno al porto insufficiente e/o inesistente;*
- 3) un sistema viario esterno sufficiente per gestire il corretto deflusso dei cittadini e l'arrivo di mezzi di Pronto soccorso;*
- 4) l'assenza di un punto di protezione civile e di primo soccorso all'interno dell'area portuale”*.

In assenza di queste garanzie e di questa analisi, *“l'esplosione con raggio 1,5 km potrebbe compromettere la viabilità isolando la città e **rendendo i cittadini e i lavoratori soli a gestire l'emergenza”**.*

Come rilevano il “Comitato Salute Pubblica Piombino Val di Cornia” e “La Piazza”, nel raggio di 2 km dall'impianto ricadono infatti *“quartieri residenziali, infrastrutture viarie e ferroviarie, uffici dei servizi e delle attività produttive del porto, reparti di attività industriali con la permanenza di personale lavorativo,*

stazione marittima, parcheggi, porto turistico in costruzione, traffico passeggeri (si parla di circa 120 navi giornaliere di collegamento con le isole nel periodo estivo)”.

In caso di evento grave, **una sola strada d’accesso sarebbe a disposizione dell’evacuazione di oltre 30.000 persone**. Ma già in condizioni ordinarie si segnala **una presenza locale crescentemente esigua di presidi di soccorso**.

Quanto alle **analisi preventive** circa i possibili rischi collegati alle attività dell’impianto, sembra ragionevole che esse vengano svolte **sulla stessa nave che Snam ritiene di utilizzare**, come richiede anche il Comando dei Vigili del Fuoco di Livorno. Che trasmette alla SNAM ben [14 richieste di valutazioni integrative e chiarimenti preliminari](#), dai tratti non meno preoccupanti di quelli formulati dall’ARPAT e dalla CGIL.

Gli eventi registrati nelle ultime ore proprio nell’area del porto (l’incendio a bordo della nave cargo Agios Nikolaos alla banchina Jsw lunedì 15 agosto; le conseguenze del violento e distruttivo tornado di giovedì 18 agosto) dovrebbero in ogni caso spingere gli amministratori pubblici coscienti a considerare con la massima attenzione le responsabilità, morali e penali, che le condizioni descritte preannunciano e che essi assumono all’atto di autorizzare l’installazione.

Non sono mancati altri avvertimenti dalle cronache, come quello riportato lo scorso 15 novembre da *Rai News* (“[Vento forte e inaspettato. Collisione fra traghetti in porto a Piombino](#)”) e da *Il Tirreno* (“[Vento anomalo, due traghetti si "strusciano" nel porto di Piombino](#)”): la frequenza delle ‘anomalie inaspettate’ meteo si sta facendo purtroppo sempre più elevata e perniciosa.

Non è un caso del resto che, nello stesso territorio della Regione Toscana, al largo della città di Livorno, **l’altro contestato impianto di rigassificazione offshore Fsr Toscana di Olt sia stato collocato nel 2013 a 12 miglia nautiche (22 km) di distanza dalla linea di costa**, e che attorno ad esso siano state previste tre aree di forma circolare, con divieti diversificati, con il centro in corrispondenza del punto di posizionamento del Terminale. La prima è una zona di interdizione totale, entro le due miglia nautiche dal rigassificatore, dove sono vietate la navigazione, la sosta, l’ancoraggio, la pesca e qualunque altra attività di superficie o subacquea. Nella seconda zona di limitazione, contigua alla prima e compresa tra le 2 e le 4 miglia nautiche, è vietato qualunque tipo di attività fatto salvo il passaggio in transito a una velocità che non sia superiore ai 10 nodi. Infine, nella terza zona di preavviso contigua, compresa tra 4 e 8 miglia nautiche, sarà consentita la sosta solo per comprovate necessità o emergenze, comunicando immediatamente alla sala operativa della Capitaneria di Porto di Livorno le motivazioni che hanno determinato tale condotta. Inoltre, in prossimità del Terminale, come ausilio integrato al monitoraggio delle aree individuate, è presente 24 ore al giorno la nave guardiana, 'Long Guardian', con compiti di vigilanza sull’area di interdizione con raggio pari a 2 miglia nautiche, e di pattugliamento, primo intervento antincendio e antinquinamento.

Giova segnalare infine che un attento cronista toscano, piombinese, Stefano Tamburini, ha proposto in **un’intervista pubblicata il 10 agosto scorso un’analisi a largo spettro – anche in materia di architettura contrattuale e finanziaria** - dell’intera operazione legata all’intervento proposto dal progetto di rigassificatore a Piombino. Si tratta di dati che paiono meritare **seri supplementi di verifica**. Riteniamo pertanto opportuno sottoporli - assieme alla presente Osservazione - all’attenzione delle Procure della Repubblica di Firenze e di Livorno. Ci domandiamo se anche la Struttura Commissariale abbia provveduto per proprio conto ad effettuare le eventuali opportune verifiche.

5. COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE

Un capitolo a parte merita **la girandola di esternazioni contraddittorie** con cui il Presidente-Commissario ha accompagnato la comunicazione istituzionale sul progetto, negando in ogni caso i riscontri attesi alle osservazioni e alle rimostranze via via sottoposte alla sua attenzione da parte della cittadinanza e della stessa scrivente Associazione.

E’ suonata in partenza come una sorta di provocazione l’affermazione, [pubblicata l’11 giugno 2022](#) dall’Agenzia di informazione della Giunta Regionale Toscana “Toscana Notizie”, per cui *“l’occasione della presenza transitoria del rigassificatore può e deve trasformarsi nella grande occasione per sottrarre*

Piombino alla marginalità dei processi produttivi, assicurandole una nuova funzione di leadership". Una simile *boutade*, formulata - dopo lustri di impegni assunti e disattesi dalla politica - all'indomani della nomina di Eugenio Giani a Commissario da parte di un Governo palesemente intenzionato a imporre la localizzazione e il sacrificio di Piombino per soddisfare le esigenze del nuovo corso di approvvigionamento energetico, è risultata in qualche modo offensiva agli orecchi della cittadinanza, posta improvvisamente di fronte all'evidenza di una scelta sgradevole e sgradita già assunta, e senza informarla e consultarla.

Il Presidente della Giunta Regionale, invece di rimettere nelle mani del Governo un incarico così gravoso come quello di **mortificare le esigenze dei cittadini e delle istituzioni rappresentative** locali, ha accolto l'incarico "*di grande responsabilità e delicatezza*" ringraziando il Presidente del Consiglio dei ministri e il Governo per la fiducia che gli veniva accordata, e al tempo stesso ribadendo che "*nella realtà di Piombino*" si debba procedere alla "*individuazione del miglior posizionamento del rigassificatore*". Un assunto che collideva con le esigenze formulate pubblicamente dal sindaco di Piombino Francesco Ferrari ("*La nostra posizione continua ad essere fermamente e incondizionatamente contraria: il nostro impegno è teso a difendere il territorio da un'ipotesi dannosa per il suo futuro*") e dalle altre rappresentanze di interessi presenti sul territorio che, come la Confederazione Nazionale Artigianato, denunciava decisioni assunte "*senza la minima informazione realistica sul progetto e senza nessuna oggettiva rassicurazione sulla non pericolosità dell'impianto per i cittadini*", aggiungendo: "*Il non confronto è utilizzato ormai come metodo costante, e questo è imbarazzante e non più accettabile*".

Comunicando al Consiglio Regionale della Toscana, [il 29 giugno scorso](#), quella che è stata definita una "**scelta strategica, storica, fondamentale per gli interessi nazionali del Paese, che deve essere letta dal punto di vista della Regione Toscana e degli Enti territoriali in armonia con quello che è il disposto dell'art. 5 della Costituzione, che ci dice che la Repubblica, una e indivisibile, riconosce e promuove le autonomie locali**", e facendo riferimento al Decreto legge 50 del 17 maggio e all'acquisto di due navi di rigassificazione, il Commissario straordinario ha parlato di un processo per cui - citiamo - "*dopo un'attenta analisi fatta a livello di ministero per la transazione ecologica, e quindi con la responsabilità del ministro Cingolani seguito direttamente dalla cabina di regia del presidente Draghi*", il Governo ha operato una scelta "*in sua assoluta autonomia*", facendo "*tutte le valutazioni del caso*", che "*hanno portato a vedere i due siti idonei per partire sostanzialmente fra un anno*". E ha aggiunto: "*Per Piombino si parla appunto di una possibilità, se tutto procede dal punto di vista del montaggio della nave di rigassificazione da parte di Snam, dall'aprile del 2023, per poter arrivare appunto a quello che può portare un contributo di abbattimento di 5 miliardi di mc [...] Di fronte agli interessi generali del Paese io, sinceramente, come non ho fatto nulla per portare - diciamo - la scelta di Piombino, però non mi sottraggo, perché vi è la consapevolezza della drammaticità della situazione. Piombino è il luogo più idoneo? E' scritto nel decreto: secondo le analisi che ha fatto Snam [...] - c'è tanto di relazioni nei confronti del Governo - Piombino ha queste caratteristiche*".

Per meglio descrivere le condizioni ambientali del porto chiamato a ospitare la nave di rigassificazione e le navi metaniere che si avvicenderebbero per il trasbordo del gas liquido, il Commissario ha fornito al Consiglio alcuni significativi dettagli. "*Lo SNAM fa un'analisi che ci dice: le caratteristiche della nave, 292 metri; il molo di 300 metri; la posizione per collocarla è perfetta; il collegamento alla rete nazionale del gas è a 8 km e mezzo, per intendersi sull'Aurelia, quindi una connessione di gasdotto di solo 8 km e mezzo; una situazione di porto che in qualche modo è intercluso, perché non contagia le attività che ci possono essere all'esterno del porto, significativamente nel golfo di Follonica; quando si è parlato di piattaforma offshore io gli ho detto 'non mettetevelo nemmeno in testa!', perché oggettivamente lì, sì, può creare dei danni ambientali nel momento in cui ci sono queste attività. Quindi ad oggi, dopo una prima fase in cui si era detto 'la nave', poi 'la piattaforma offshore', quello di cui si parla è il posizionamento della nave di gassificazione attraccata alla banchina, al quale si può affiancare le navi che portano il gas, ripeto, 5 miliardi di mc. [...] Il Governo ha deciso, sulla base delle valutazioni oggettive, di non trovare altre condizioni così favorevoli [...] Io, nel momento in cui si è creata questa situazione, cosa ho detto? In Emilia viene nominato Bonaccini, per il rigassificatore di Ravenna: si è individuato nella Regione il livello intermedio in cui svolgere una funzione, quella commissariale, che è una funzione di garanzia, a mio giudizio. In Toscana io accetto, ma accetto con la consapevolezza che non voglio svolgere una funzione di commissario per fare alla svelta nel realizzare il rigassificatore che si connette alla rete del gas nazionale, ma che è quella di **garanzia verso i cittadini**. E quindi io ho accettato - l'ho detto al ministro Cingolani, l'ho detto al sottosegretario Garofali,*

sottosegretario alla Presidenza del Consiglio (che, come sapete, forse è la persona che per tutte le operazioni che riguardano direttamente Draghi è la figura più stretta) - a condizione che se **il rigassificatore, che non è una struttura fissa, ci starà due anni**, se il rigassificatore ha un senso, lo ha perché i processi che sono stati individuati da tutti necessari per la qualificazione di quell'area e della vocazione produttiva di Piombino possono essere finalmente innestati, si innestano". E dunque "nella misura in cui si accetta da parte del Governo un memorandum che io ho individuato, per ora, in dieci punti".

Non solo. Il Commissario ha voluto sottolineare l'importanza dei poteri assegnatigli: "Lo preciso. Io sono commissario: non esiste nessuna indicazione che mi limiti rispetto alle cose che devo decidere. **Non c'è la VIA nella legge sui commissari? Io voglio la doppia VIA.** Nel senso che voglio sul piano ambientale, a garanzia dei cittadini, tutto debba essere assolutamente, senza ombra di dubbi, senza problemi, né di sicurezza e né - da un punto di vista ambientale - lesivo delle caratteristiche di armonia ambientali nella città di Piombino. Quindi sarà proprio la mia figura che garantirà un rigore rispetto a tutto questo". Quanto al progetto di Snam, "che probabilmente lo presenterà nelle prossime ore, perché Snam chiaramente ci lavorava già", ha rimarcato: "Quel progetto dovrà acquisire trenta pareri: e noi esamineremo i trenta pareri. Quello che sono i trenta pareri io ve li consegnerò tutti, perché io in quel ruolo di commissario sono uno di voi. Vorrei che fosse il Consiglio regionale il vero fulcro di questo rapporto che si viene a creare fra quello che sono le esigenze nazionali e quello che sono le giuste garanzie al piano locale".

Una volta enumerati i soggetti chiamati ad esprimere un parere, il dott. Giani ha concluso: "E' la partenza di un iter che, ripeto, coinvolgerà trenta soggetti, che - attraverso la discrezionalità del commissario, che sarà una discrezionalità di assoluto rigore nel chiedere le condizioni - può portare al progetto, a una valutazione, a una considerazione, perché non ci dev'essere il minimo rischio in termini di sicurezza, di armonia con l'ambiente, per la popolazione. E' evidente che accanto a questo io lavoro per il memorandum, che voglio a un certo punto, quando c'è anche una concertazione fra di noi, portare direttamente al presidente Draghi. Io finora il memorandum lo vedo come un decalogo, ovvero come un elenco di punti, che possono consentire di porre su basi serie per Piombino ciò che finora non è stato fatto".

Nel descrivere il primo termine del memorandum, il completamento del porto, il Commissario è tornato a ribadire ai Consiglieri **la durata limitata della presenza della nave rigassificatrice nel porto**, al quale ben altre prospettive di sviluppo risultano assegnate dalla Regione: "Vi ripeto. Quello è un porto che non ha fatto né la città di Piombino né lo Stato. L'ha fatto la Regione, per quella sfida che nella precedente legislatura noi abbiamo vissuto: quello è un porto in quella banchina che è costato 150 milioni per la scelta che il nostro Ente ha fatto di garantire uno sviluppo a Piombino che non fosse quello solo delle banchine per andare all'Isola d'Elba. E questa visione strategica indubbiamente può in questi giorni accendere l'attenzione anche su operatori portuali, sul fatto - **tanto questa nave ci deve stare due anni; poi il porto, quando è realizzato, c'è per l'eternità** - di dare anche un po' quella vocazione che in questi comunque tre o quattro anni, da quando è completato quel molo, quel porto non ha avuto: se ci andate ora è vuoto". E ha concluso: "Io la firma la metto se mi sento sicuro sul piano ambientale e della sicurezza. Se non vedo queste garanzie, il decreto è impostato sul fatto che a quel punto lo Stato si assume le cose. Se le assuma!".

6. LEGITTIMITÀ DEL PROCEDIMENTO

Al netto delle gravi lacune già segnalate in fatto di informazione e confronto democratico con le popolazioni e con le istituzioni locali a fronte di un intervento di interesse pubblico così consistente, e delle clamorose controindicazioni in materia di sicurezza, economia e ambiente che il progetto presenta già a occhio nudo, desideriamo qui evidenziare **le anomalie che** - alla luce delle circostanze emerse nella seduta del 1 luglio del Consiglio comunale di Piombino - **appaiono inficiare in radice la legittimità del procedimento**, restituendo **un'immagine opaca delle istituzioni pubbliche coinvolte**, Regione Toscana e Stato.

In [Consiglio comunale a Piombino](#), infatti, il 1 luglio, il Commissario governativo ha fornito - rispetto alle dichiarazioni rese 48 ore prima in Consiglio regionale - un aggiornamento informativo improvviso quanto devastante: "Sapete cosa è scritto nell'istanza di Snam rispetto alla durata? **Richiesta di quel molo, di quella banchina, per 25 anni!**". E ha aggiunto: "Per me è stata **una notizia di poche ore fa!**". Tutt'altro

profilo temporale, dunque, per quello stesso intervento che pure, come aveva spiegato in Consiglio regionale, *“il Governo ha deciso”* sulla base di *“valutazioni oggettive”* e *“dopo un’attenta analisi fatta a livello di Ministero, con la responsabilità del ministro Cingolani seguito direttamente dalla cabina di regia del presidente Draghi”*.

Non risulta comprensibile come – sulla scorta delle *“valutazioni oggettive”* e della *“attenta analisi”* ministeriale che avrebbero determinato in sede di Governo la scelta di Piombino – sia stato possibile al primo ministro Mario Draghi nominare il dott. Giani nel ruolo di Commissario straordinario essendosi egli dichiarato **all’oscuro dell’effettiva proiezione temporale del progetto**, che risulta il 1 luglio a Piombino adesso oltre **12 volte più consistente dei 2 anni dichiarati** alle rappresentanze dei cittadini, nonché sui *media* locali e nazionali (come [il 26 giugno su Tgcom24](#)).

Né risulta comprensibile come il Presidente Giani abbia potuto accettare un siffatto incarico sulla sola scorta – si evince dalle sue parole - di mere dichiarazioni verbali: in Consiglio comunale a Piombino, lo scorso 1 luglio, il Commissario ha infatti spiegato che la prospettiva di un’occupazione per 25 anni - da parte della Snam - della banchina su cui la Regione Toscana *“ha espresso un impegno-spesa di 110 milioni”* per la realizzazione di un polo cantieristico ***“viene meno alle cose che mi erano state dette quando si è parlato di quella prospettiva”***. E’ dunque forse sulla base di un semplice ‘pourparler’ – ci chiediamo - che sarebbe saggio accettare il delicato incarico di Commissario straordinario?

A chiarire quale fosse, nelle esplicite intenzioni del Governo, la dimensione finanziaria e temporale dell’intervento deciso sulla pelle di Piombino, sarebbe stato del resto sufficiente leggere, già dal 17 maggio, l’art. 5 del [Decreto legge 50/2022](#), “Decreto aiuti”, quello ai sensi del quale il Presidente del Consiglio dei Ministri Mario Draghi ha provveduto alla [Sua nomina](#), che al comma 8 recita: *“Al fine di limitare il rischio sopportato dalle imprese di rigassificazione che realizzano e gestiscono le opere e le infrastrutture di cui al comma 1 è istituito, nello stato di previsione del Ministero dell’economia e delle finanze, un fondo pari a 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2043”*. La norma indica dunque una copertura degli investimenti, con denaro pubblico, fino al 2043. Né, del resto, un investimento di questa portata, che include fra le altre cose la costruzione di un raccordo (necessariamente permanente) lungo 8,5 km da realizzare dentro un sito di bonifica di interesse nazionale, si può traguardare a due-tre anni, come ha osservato anche [il Sindaco di Follonica](#): sarebbe clamorosamente antieconomico!

Ci chiediamo dunque sulla base di quale decreto-legge (se ve n’è uno) il Commissario abbia potuto affermare che il posizionamento della nave rigassificatrice, e la movimentazione aggiuntiva di navi metaniere di approvvigionamento provenienti nel porto di Piombino da ogni parte del mondo, sarebbe stata programmata per due-tre anni.

Sembra che non occorra scomodare le nozioni di sicurezza, salute, ambiente o lavoro per definire **irricevibile un siffatto comportamento istituzionale**.

Se è vero che il Presidente Giani intende operare, come ha dichiarato a Piombino, ***“nel senso dell’interesse generale di Piombino, della Val di Cornia e della Toscana”***, è proprio sulla scorta di questo meritorio proposito che egli può quanto meno **promuovere**, come già suggerito, **un’azione normativa speciale, di iniziativa della Regione, per sottoporre comunque il progetto a Valutazione di Impatto Ambientale**.

Unica alternativa praticabile, riteniamo, in grado di restituire credibilità e dignità alla funzione sua e dell’Ente che presiede sarebbe di rimettere il mandato ricevuto in siffatte condizioni, che contraddicono l’art. 5 della Costituzione da lui stesso evocato, per cui *“la Repubblica, una e indivisibile, riconosce e promuove le autonomie locali”*. Le autonomie risultano sin qui infatti misconosciute e mortificate, come non hanno mancato di manifestare le comunità, e di sottolineare i rappresentanti delle istituzioni territoriali.

Quanto al ‘memorandum’ che il Presidente propone come strumento compensativo (con ciò ammettendosi, rileva una Osservante, che l’intervento programmato crea un danno: non si compensano benefici!), ci domandiamo se sia saggio e realistico attendersi che ancora una volta Piombino accetti un inferno lastricato di buone intenzioni. Se nel recente passato quest’area ha dovuto registrare - sono sempre parole del Presidente pronunciate il 1 luglio dinanzi ai Consiglieri comunali di Piombino in un municipio blindato circondato dai manifestanti - *“accordi di programma, protocolli d’intesa, incontri verbalizzati con ministri: tutto carta, sostanzialmente nessuna ricaduta”*, dovrebbero forse gradire adesso, Piombino, i Comuni contermini e la Val di Cornia, che si aggiunga carta a carta?