

DE PETRIS, BAROZZINO, CERVellini, DE CRISTOFARO, BATTISTA, PETRAGLIA, STEFANO, URAS - Il Senato,

premessi che:

allo stato, considerando complessivamente le esistenti fonti di approvvigionamento del gas, i progetti degli impianti di rigassificazione in itinere autorizzativo sul territorio italiano presentano una capacità produttiva complessiva di gran lunga superiore a quella della domanda specifica di prodotto, che è diminuita negli ultimi anni a causa della ridotta richiesta da parte dell'industria; la diminuita richiesta di prodotto sul mercato non giustifica economicamente la loro costruzione; tutti, indistintamente, i progetti di impianti di rigassificazione costituiscono attività a rischio di incidente rilevante, i cui esiti, in caso di avaria, possono avere effetti catastrofici sull'ambiente e sugli insediamenti antropici;

detti impianti, proposti nel contesto di una crisi economica gravissima, le cui ricadute incideranno sull'economia della nazione, condizionandone pesantemente per generazioni i livelli occupazionali, risultano tutti progettati in assenza di un piano energetico nazionale;

considerato che in assenza di un piano energetico nazionale ed europeo, condiviso con i territori interessati, lo scenario energetico mondiale ed italiano ha subito e subirà rilevanti mutazioni per effetto dei seguenti fattori: la costruzione del gasdotto Southstream, che porterà annualmente in Europa 63 miliardi di metri cubi di gas, dei quali 22 miliardi (pari circa alla produzione di tre rigassificatori standard come quello di Trieste) entreranno nella rete italiana; il basso tasso di incremento della domanda di gas in Italia che, nell'ipotesi di una ripresa economica nazionale, ammonterà al 2 per cento dell'attuale fabbisogno annuo (ossia, meno di 2 miliardi di metri cubi); lo sviluppo di nuove modalità di trasporto del gas, ossia trasporto di gas compresso con navi CNG (compressed natural gas), che non necessiterà né di liquefattore nei campi di estrazione/produzione, né di rigassificatore alla consegna; tale soluzione è la più economica per il trasporto di gas nel Mediterraneo, con minima necessità di infrastrutture marine, tutte in mare aperto, e con impatti ambientali e di rischio pressoché nulli;

considerata la certezza del grave impatto ambientale conseguente all'uso del cloro nel processo di rigassificazione a circuito aperto, con particolare riferimento agli impianti on-shore di Gioia Tauro e Trieste;

constatato inoltre che:

il progetto di rigassificazione di Gioia Tauro non ha recepito le prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici che, per ben due volte, ha espresso un parere negativo in quanto gli elaborati presentati sarebbero incompleti e non definiti con l'estensione e gli approfondimenti necessari all'espressione di un compiuto parere sulla fattibilità dell'opera, e ha altresì evidenziato il fatto che il territorio in cui dovrà sorgere la mega struttura è una delle maggiori aree a rischio sismico del Paese;

nel progetto del rigassificatore di Trieste le osservazioni contenute nei pareri negativi deliberati dagli enti locali coinvolti nelle procedure autorizzative sono basate su elementi di indubbia evidenza scientifica, quali, ad esempio, gli studi che al riguardo i professori di chiara fama Giorgio Trincas, Radoslav Nabergoj e Marino Valle, Federico Grim, già componenti del tavolo tecnico rigassificatori Trieste, hanno prodotto, prestando disinteressatamente, per spirito civico, la loro opera per analizzare gli elaborati progettuali, formulando circostanziate osservazioni che puntualmente sono state trasmesse ai funzionari preposti alle procedure autorizzative di tali impianti, affinché ne tenessero conto, a fronte della loro dirimente importanza scientifica; evidenziato infine che:

gli importanti contributi scientifici forniti ai funzionari preposti alle procedure autorizzative degli impianti, anziché indurli a riflessione, agendo di conseguenza con provvedimenti di autotutela amministrativa, sarebbero stati sistematicamente ignorati;

i funzionari con il loro comportamento avrebbero dato un'immagine negativa del Paese in ambito internazionale, procurando così non poco danno all'erario con delle procedure inutili e fuorvianti, che l'Unione europea metterebbe inevitabilmente a nudo quando verranno aperte le procedure di infrazione contro l'Italia a fronte delle palesi irregolarità procedurali commesse in violazione delle disposizioni comunitarie che il nostro Paese ha sottoscritto e recepito nel proprio ordinamento; da anni sono disponibili soluzioni tecniche alternative al problema della rigassificazione di gas naturale liquefatto;

per quanto attiene alla fornitura diversificata di metano dallo "spot market" il gas va rigassificato in mezzo al mare, in acque internazionali, utilizzando soluzioni di pressoché nullo impatto ambientale e che abbiano come utenza i servizi energetici e le popolazioni croate, italiane e slovene dell'alto Adriatico;

per risolvere il problema di un rifornimento flessibile e diversificato devono essere applicate soluzioni impiantistiche da allocare in mare aperto che abbiano come requisiti primari di essere invisibili da terra, di essere lontane da città, aree industriali e centri turistici; di essere sicure, pulite, efficienti, economiche;

le soluzioni navali, con un livello crescente di flessibilità e sicurezza sono: LNG-RV (liquefied natural gas - regasification vessel), classica nave metaniera con rigassificatore a bordo, connessione e trasmissione come per le FSRU (floating storage regasification units), di

applicazione recente in Corea del Sud ed in Belgio; TORP System (Sorgenia): è un rigassificatore mobile che fa da interfaccia tra la metaniera cui si attacca e la connessione al gasdotto subacqueo; è la soluzione più avanzata, più flessibile e forse la meno costosa; le prime soluzioni nel Golfo del Messico dove, dopo il disastro della BP, le navi metaniere devono consegnare il gas in mare aperto; le soluzioni navali sono pronte ed affidabili. Mediamente costano metà delle soluzioni a terra (onshore come a Zaule) o in mare come piattaforme fisse (offshore fisso come a Porto Viro, Rovigo). Fincantieri progettò per Snam due FSRU oltre 10 anni fa, ma in assenza di una preveggente politica industriale le due navi-piattaforma non furono costruite; il Triplete, cosiddetto perché dovrebbe servire i tre Paesi limitrofi (Slovenia, Croazia e Italia), sarà la soluzione marina (FSRU, o LNG-RV, o TORPE), sicura ed economica agli eventuali bisogni di gas (a prezzo inferiore) delle industrie e dei servizi nei territori intorno all'Alto Adriatico. Queste soluzioni alternative potrebbero essere messe in campo nell'ottica di creare uno sviluppo sinergico ed armonioso del territorio nazionale. Come alternativa agli impianti onshore, è proposta la costruzione di impianti adeguatamente dimensionati, impegna il Governo:

1) ad invitare con urgenza il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a fronte delle gravi carenze evidenziate e delle sostanziali modifiche riscontrate, a revocare immediatamente, agendo in base al principio dell'autotutela amministrativa, le autorizzazioni concesse, riesaminando tutti i pareri acquisiti durante tali procedure, che recano un tal numero di prescrizioni e condizioni da configurarsi quali valutazioni negative sul progetto e sulla sua realizzabilità;

2) a chiedere la revisione completa di tutta la progettazione e la rinnovazione integrale della procedura di valutazione di impatto ambientale, posizionando le apparecchiature di processo dell'impianto in maniera diversa rispetto al progetto preliminare e rendendo così il progetto definitivo un elaborato sostanzialmente diverso dal progetto a suo tempo autorizzato;

3) a subordinare ogni e qualsiasi ulteriore decisione in materia ad un piano energetico nazionale;

4) a predisporre in tempi ristretti un piano energetico nazionale che sia adeguato alle esigenze del Paese e armonizzato, nel caso di Trieste, con quelle dei Paesi europei confinanti;

5) a predisporre disposizioni normative che vincolino i funzionari preposti alle procedure di valutazione di impatto ambientale ai principi dell'etica della sicurezza, stabilendo i parametri di quale debba essere il rischio accettabile per un insediamento antropico sul territorio in funzione del modello di sviluppo sociale, economico ed ambientale che gli enti preposti al controllo amministrativo del territorio si saranno dati.

(1-00018)