



COMUNE DI PISA
Gruppo Consiliare
G.M. RIFONDAZIONE COMUNISTA

MOZIONE

Premesso che:

1. il documento della Commissione scientifica internazionale costituita dalla Regione Toscana per verificare il rapporto sulla sicurezza presentato dalla OLT mette in evidenza i limiti del progetto e che elenca una serie di contestazioni precise contenute in ben 66 rilievi e 12 raccomandazioni;
2. tra queste contestazioni le più rilevanti sono che:
 - la OLT non ha fornito alcuna prova del fatto che i bracci usati per il trasferimento del gas siano capaci di funzionare correttamente. Vale la pena di osservare che il trasferimento del gas da nave a nave è la procedura più critica, punto cruciale di tutta l'operazione, e che mai i bracci, oggi disponibili, sono stati usati per lo scambio di gas tra una nave ed un rigassificatore galleggiante;
 - la OLT non ha fornito alcuna prova che il sistema di ormeggio tra le due navi, parte essenziale del sistema di trasferimento del gas tra le stesse, possa resistere alla rottura di uno dei cavi di ormeggio, possibile in caso di mare in tempesta, con il conseguente danneggiamento dei bracci di scarico;
 - la OLT non ha preso in considerazione l'effetto che cattive condizioni meteorologiche potrebbero avere sui bracci di scarico che collegano il terminale alla gasiera per le 12 ore in cui è previsto lo scarico del GNL. Ricordiamo che, nel 2001, proprio in considerazione delle cattive condizioni meteorologiche, l'allora Commissione ministeriale dette parere negativo alla realizzazione di un impianto offshore di GPL (Gas da Petrolio Liquefatto) in quel tratto di mare;
 - la OLT non ha preso in considerazione gli effetti di una collisione fra il terminale e un'altra nave;

- la OLT non ha fornito alcuna informazione sulla “nave guardiana”, quella che deve “assistere” il terminale 24 ore su 24, e soprattutto non ha dato nessuna garanzia sulla capacità di questa nave di impedire l’effettivo avvicinamento di un altro natante al terminale;
- la OLT non ha neppure preso in considerazione la possibilità di attacchi terroristici;
- la OLT ha ritenuto impossibile ciò che invece si è verificato con effetti devastanti all’impianto di liquefazione di Skikda, Algeria, nel 2004;
- la OLT ha ripetutamente affermato nel suo rapporto, erroneamente, che il GNL versato in mare appena ritornato gas si alza e si dissolve rapidamente. Questo grossolano errore, evidenziato dalla Commissione internazionale, ha portato a ridurre drasticamente la prevedibile gravità degli effetti di un incidente;
- la OLT ha fornito una spiegazione insufficiente delle misure prese per evitare il roll-over, cioè l’effetto della creazione di vapore all’interno dei serbatoi a seguito di una miscelazione di strati a differente densità e temperatura;
- la OLT non ha fatto neppure cenno alla qualità del GNL che arriverebbe al terminale di rigassificazione, questione non secondaria perché il grado di pericolo presentato dal GNL dipende anche dalla sua “purezza”, cioè dalla percentuale di idrocarburi in esso contenuta;
-

Preso atto che:

1. la Commissione internazionale ha affermato che la pericolosità della nube non si limiterà ai 500 metri considerati dalla OLT ma si estenderà fino a tre miglia di distanza dal terminale (“non è probabile che eventi di ustione grave si estendano oltre le tre miglia”) con effetti devastanti sulla compatibilità del progetto del rigassificatore con il normale funzionamento del porto di Livorno;
2. si dovrà, quindi, portare ad almeno 3 o 4 miglia l’area di interdizione alla navigazione prevista attorno al terminale (oggi pari a 2 miglia) con il relativo aumento da 4 a 6 miglia dell’area di controllo e da 8 a 12 miglia di quella di monitoraggio.

In considerazione del fatto che:

1. il Comune di Pisa, inizialmente contrario, ha impugnato il progetto di rigassificatore davanti al Tar decidendo poi di "congelarlo" in attesa di ulteriori sviluppi;
2. il Ministero della Difesa ha approvato un progetto di trasformazione dell'aeroporto militare di Pisa in "HUB militare" non prendendo in seria considerazione che, nella situazione attuale, Pisa potrebbe attirare maggiori attenzioni come bersaglio di azioni sia militari che terroristiche
3. la condizione dell'area vasta compresa tra il nostro territorio e l'area di mare dove si troverebbero collocati la nave gasiera, camp derby e l'hub militare, è stata presa in seria considerazione dalla stessa Commissione internazionale per sottolineare il grave rischio di incolumità della popolazione;
4. l'area in cui insiste la nostra città è già stata oggetto di gravi incidenti che hanno provocato anche un numero di vittime elevato come quello della Moby Prince nel 1991 a Livorno e quello della stazione di Viareggio nel 2009, tragedie dovute ad una insufficiente valutazione dei rischi, mortali, a cui sono state esposti i cittadini abitanti nelle zone adiacenti ai siti richiamati;

Il sottoscritto consigliere comunale Maurizio Bini

CHIEDE AL SINDACO

1. di riattivare il ricorso al Tar che conteneva numerosi punti di contestazione al progetto di rigassificatore ribaditi nel rapporto della Commissione internazionale;
2. di intervenire presso la Regione Toscana affinché questa chieda al Comitato Tecnico Regionale di pretendere dalla OLT tutti i chiarimenti richiesti dalla Commissione internazionale e reincarichi la Commissione stessa per farle vagliare tali chiarimenti;
3. di far sapere alla cittadinanza pisana ma anche viareggina e livornese quali saranno le ricadute sulle attività nautiche e sulle attività di pesca a seguito dell'allargamento

della zona di interdizione, controllo e monitoraggio sulla rotte navali, che si renderà necessario per garantire il livello di sicurezza intorno al rigassificatore.

Pisa, 12 novembre 2010

Il Consigliere Comunale

Maurizio Bini