



Prefettura — Ufficio Territoriale del Governo della Spezia

Fasc. 20230002204 – Area IV

La Spezia, data del protocollo

All'Associazione **LEGAMBIENTE**
LA SPEZIA
(legambientelaspezia@pec.it)

e, p.c.: Al Sig. Sindaco
del Comune di **PORTO VENERE**

OGGETTO: Piano di Emergenza Esterna Stabilimento GNL Italia SpA di Panigaglia di Porto Venere - Informativa alla popolazione – Risposte.

In relazione alla nota di codesta Associazione, in data 15 marzo 2024, si premette quanto segue.

Il processo di redazione del Piano di Emergenza Esterna (P.E.E.) di uno stabilimento a rischio di incidente rilevante, quale, nel caso in questione, l'impianto di rigassificazione del gas naturale liquefatto di GNL Italia S.p.A., è disciplinato dal Decreto Legislativo n. 105/2015, emanato in attuazione della Direttiva 2012/18/UE dell'Unione Europea, relativa al controllo del rischio di incidente rilevante connesso con sostanze pericolose (cosiddetta "Direttiva Seveso").

Secondo tale decreto, la redazione del P.E.E. deve fare riferimento alle "attività a rischio di incidente rilevante", che sono al momento in esercizio sulla scorta delle conclusioni della istruttoria di approvazione del "Rapporto di Sicurezza" dello stabilimento, svolta da parte dell'organo competente, ovvero il Comitato Tecnico Regionale (C.T.R.) istituito presso la Direzione Regionale dei Vigili del Fuoco (vedi art.10 del D. Lgs. n. 105/2011).

Il "Rapporto di Sicurezza", redatto dal Gestore prima dell'avvio dell'attività e periodicamente aggiornato, individua in modo tassativo i rischi di incidente rilevante dello stabilimento ed i relativi scenari prevedibili, con le corrispondenti aree di danno, indicando le misure intraprese per prevenire tali incidenti e per limitarne le conseguenze; inoltre descrive il sistema di gestione della sicurezza adottato per la prevenzione degli incidenti rilevanti. Sia il primo "Rapporto di Sicurezza", che i successivi aggiornamenti, devono



Prefettura — Ufficio Territoriale del Governo della Spezia

essere inviati al C.T.R. per la necessaria istruttoria. Il parere tecnico conclusivo del C.T.R. costituisce presupposto imprescindibile per l'esercizio dell'attività.

L'Informativa alla popolazione, a cui si dà riscontro con la presente, è stata predisposta sulla base dell'ultimo Rapporto di Sicurezza ai sensi dell'art. 15, comma 7, del D. Lgs. n. 105/2015, presentato nel mese di maggio 2021 dal Gestore ed approvato dal C.T.R. in data 17 novembre 2022. Pertanto, il P.E.E. in fase di approvazione dovrà tassativamente recepire gli scenari incidentali contenuti nel citato Rapporto di Sicurezza del 2021.

In via generale, si ritiene utile specificare che:

1. Nuovi progetti di GNL Italia SpA, quali *Truck Loading* e *Vessel Reloading*.

Le attività di Vessel Reloading e di Truck Loading, sono progetti non ancora messi in opera, pertanto non inclusi nel Piano di Emergenza Esterno, che esamina le attività e le installazioni presenti allo stato attuale e non considera le attività future. Per il progetto Truck Loading nel 2020 è stato presentato il Rapporto Preliminare di Sicurezza al Comitato Tecnico Regionale, che nel 2021 ha rilasciato il Nulla Osta di Fattibilità previsto dall'art. 18 del D. Lgs. n. 105/2015. Nel Rapporto Preliminare di Sicurezza sopra menzionato non sono presenti ulteriori scenari di rischio con impatto aggiuntivo sulla Strada Provinciale n. 530 e a mare, rispetto agli scenari presenti nel P.E.E. in corso di approvazione. In generale, per i progetti in itinere di cui è stato ottenuto il nulla osta di fattibilità da parte del Comitato Tecnico Regionale, è previsto, a valle del completamento delle attività di costruzione e dell'emissione del Parere tecnico conclusivo del Comitato Tecnico Regionale e prima dell'avvio delle nuove attività, l'aggiornamento della Notifica da parte del gestore. A seguito della realizzazione di tali modifiche allo stabilimento e comunque a conclusione delle istruttorie che saranno svolte dal C.T.R. per i relativi "Rapporti di Sicurezza", si procederà all'aggiornamento del P.E.E.

2. Richiesta di esercitazione.

Per il prossimo autunno la Prefettura disporrà lo svolgimento di un'esercitazione su scala reale. Peraltro, si è già tenuta nel mese di novembre 2022 un'esercitazione per posti di comando, che ha consentito di verificare la funzionalità dei sistemi di allarme e delle procedure previste dal P.E.E., nonché i tempi di attivazione del sistema di risposta all'emergenza.



Prefettura — Ufficio Territoriale del Governo della Spezia

3. Informazioni alla popolazione.

L'art. 23 del D. Lgs. n. 105/2015 stabilisce che le informazioni debbano essere fornite alle persone, alle strutture e alle attività che possono essere colpite da un incidente rilevante.

Dall'attuale Rapporto di Sicurezza non risulta popolazione residente all'interno delle "aree di danno" previste e le aree interessate da un eventuale incidente arrivano al massimo ad alcuni tratti della S.P. n. 530. Pertanto, in considerazione di quanto indicato nelle Linee Guida del Dipartimento di Protezione Civile per la redazione dei P.E.E., non è ipotizzabile la necessità di dover procedere all'evacuazione della popolazione residente nel Comune di Porto Venere.

In altri termini, l'area di danno si estende fino ad alcuni tratti della S.P. n. 530. Pertanto, la normativa citata sarebbe stata rispettata semplicemente fornendo l'informazione alle persone che si trovano su quei tratti di strada al momento dell'incidente.

Nonostante ciò, le informazioni sulle misure di sicurezza e sul comportamento da tenere in caso di incidente rilevante saranno fornite dal Sindaco di Porto Venere nella forma ritenuta più idonea **a tutte le persone ed a qualsiasi struttura e area frequentata dal pubblico presente sul territorio comunale, distinguendo fra quelle direttamente interessate dall'evento e la restante popolazione.**

In ogni caso, ci si può rivolgere al Sindaco per qualsiasi ulteriore informazione di carattere generale o di carattere specifico sull'argomento.

A questo proposito, si rende noto che sarà predisposta a cura del Comune di Porto Venere una brochure con l'indicazione dei possibili scenari di criticità e delle relative norme di comportamento, a cui sarà data la più ampia diffusione sulla scorta di quanto stabilito dal P.E.E.

4. Pubblicazione P.E.E. con allegati

La Prefettura pubblicherà il P.E.E. con i relativi allegati, salvo quelli soggetti a riservatezza per esigenze aziendali.

Per quanto attiene alle osservazioni presentate da codesta Associazione in merito all'Informativa e non comprese negli argomenti suindicati, si rappresenta quanto segue.

- **Emergenza climatica e rischio inondazioni.** Il Piano di Emergenza Esterna viene redatto sulla base degli scenari incidentali valutati nel Rapporto di Sicurezza legati alle sostanze pericolose ai sensi della Direttiva Seveso. All'interno del Rapporto di Sicurezza edizione 2021 sono stati descritti i rischi del sito legati a sismi, fulminazioni e dissesti idrogeologici e sono stati individuati gli scenari incidentali. L'analisi è stata condotta sulla



Prefettura — Ufficio Territoriale del Governo della Spezia

base delle serie storiche di dati disponibili Nell'ambito dell'istruttoria del citato Rapporto di Sicurezza, prevista dall'art. 17 del D. Lgs. 105/2015, il C.T.R. ha chiesto all'Azienda un ulteriore approfondimento sulla valutazione dei rischi naturali tenuto conto che erano entrate in vigore nuove direttive da parte di ISPRA. L'Azienda ha fornito puntuale riscontro e il C.T.R. ha valutato, in termini di pericolosità per il terminale di rigassificazione di Panigaglia, che gli eventi naturali legati a alluvione, sisma, tsunami, vulcani, tornado/raffiche di vento e fulminazione non fossero in grado di determinare eventi incidentali con effetti più gravosi di quelli già valutati nello stesso Rapporto di Sicurezza edizione 2021.

- **Viabilità ordinaria e di emergenza.** Si fa presente che, nel paragrafo del P.E.E. in corso di aggiornamento rubricato "*Viabilità: vie di accesso dei mezzi di soccorso e di deflusso*", è indicato che, in caso di interruzione della S.P. 530, lo Stabilimento, così come i borghi interessati, potranno essere raggiunti via mare.

- **Zone di prossimità, definizione del territorio e della popolazione interessata.** Il D. Lgs. 105/2015 richiede esclusivamente un'analisi puntuale della popolazione residente nelle zone definite "zona di sicuro impatto", "zona di danno" e "zona di attenzione" rispetto all'ubicazione dello stabilimento. Nel caso specifico, nelle aree così individuate non risulta essere presente popolazione residente né altre attività pubbliche e private. All'interno del P.E.E., così come nell'aggiornamento quinquennale del Rapporto di Sicurezza edizione 2021 approvato dal C.T.R., vengono indicate le attività e le strutture presenti nel raggio di 2 km solo in quanto la norma impone tassativamente di analizzare le attività presenti nel raggio di 2 km, a prescindere dalle zone interessate da eventi incidentali. Conseguentemente, al paragrafo 2 dell'"Informativa preliminare alla popolazione per il P.E.E. GNL Italia SpA 2024", sono riportate informazioni riguardanti la mera "descrizione dell'ambiente/territorio immediatamente circostante lo stabilimento", ricomprendendo gli elementi territoriali/ambientali vulnerabili entro un raggio di 2 km. Le aree di impatto degli scenari di incidenti ritenuti "credibili", individuate nel Rapporto di Sicurezza edizione 2021 per lo stabilimento GNL Italia, risultano comunque di estensione notevolmente inferiore a 2 km. Non appare in ogni caso appropriata l'applicazione di una metodologia diversa da quanto indicato dalla normativa vigente, riguardo i dati relativi all'ambiente e territorio immediatamente circostante lo stabilimento. Ad ogni buon fine, le informazioni circa l'area limitrofa nel raggio di 2 km dallo stabilimento sono elencate in dettaglio alla sezione F della Notifica pubblica e consultabile al link https://www.rischioindustriale.isprambiente.gov.it/seveso-query-105/inventario_listatolist.php



Prefettura — Ufficio Territoriale del Governo della Spezia

- **Effetto domino.** La Prefettura, come dichiarato nella premessa della bozza del P.E.E., ha dato attuazione alla Direttiva del Dipartimento della Protezione Civile del 07.12.2022 (che al suo interno richiama le "Linee Guida" emanate nel 2021). Le Linee Guida citate prevedono la redazione di un P.E.E. di Area nei casi in cui sia possibile l'“effetto domino”. L'Allegato E del D. Lgs. n.105/2015 stabilisce i criteri per l'individuazione degli stabilimenti tra i quali esiste la possibilità di “effetto domino” definito quale: “sequenza di incidenti rilevanti, anche di natura diversa tra loro, causalmente concatenati che coinvolgono, a causa del superamento dei valori di soglia di danno, impianti appartenenti a diversi stabilimenti (effetto domino di tipo esterno, ossia inter-stabilimento) producendo effetti diretti o indiretti, immediati o differiti”. Il C.T.R. per l'Impianto GNL, non ha individuato possibili “effetti domino”. Conseguentemente le “aree di danno” previste nel Rapporto di Sicurezza GNL Italia edizione 2021, non risultano includere quelle le attività pubbliche e private citate nelle osservazioni.

- **Analisi del rischio Gasdotto e nave metaniera.** I contenuti del P.E.E. sono disciplinati dall'art.21 del D. Lgs. 105/2015 e si basano sulle risultanze del Rapporto di Sicurezza edizione 2021. In particolare il Piano di Emergenza Esterna è basato sulle aree di danno legate agli scenari incidentali analizzati nel Rapporto di Sicurezza. Tali scenari non includono la nave metaniera e il gasdotto, in quanto essi non sono compresi nell'ambito di applicazione del D.lgs. 105/2015 (art. 2 comma 2 lettere c) e d)). Il gasdotto a cui è collegato il rigassificatore GNL Italia di Panigaglia non rientra, infatti, tra le attività a rischio di incidente rilevante di cui al citato Decreto Legislativo e pertanto per tale impianto non deve essere redatto un Piano di Emergenza Esterna, pur dovendo rispettare le specifiche normative di sicurezza vigenti ed i relativi procedimenti autorizzativi. Analoga considerazione sussiste per le navi gasiere, che comunque devono rispettare le specifiche normative internazionali per la navigazione ed i relativi procedimenti autorizzativi. In ogni caso, la presenza della nave presso lo stabilimento e la sua interazione con lo stesso sono stati valutati all'interno del Rapporto di Sicurezza, ad esempio per quanto riguarda il top event 1 (Rilascio di GNL in mare per rottura di un braccio di scarico). Per quanto attiene ai profili di safety, l'ormeggio, la sosta ed il disormeggio delle unità che scalano il pontile del terminal in parola sono disciplinati all'articolo 5.3 e 5.4 dell'ordinanza n. 07/2013 dell'11 gennaio 2013 e ss.mm.ii. della Capitaneria di Porto della Spezia che ha approvato il “Regolamento inerente la disciplina della navigazione e del traffico nella rada e nel Porto della Spezia”. Per completezza di informazione, si partecipa che le disposizioni contenute nel suddetto regolamento si applicano a tutte le unità navali in transito e sosta in porto e nella rada – sia interna che esterna – della Spezia.



Prefettura — Ufficio Territoriale del Governo della Spezia

- **Rischio terrorismo.** Il P.E.E. è il documento con il quale il Prefetto organizza la risposta di protezione civile e di tutela ambientale per mitigare gli effetti dannosi di un incidente rilevante, sulla base degli scenari che individuano le zone a rischio ove presumibilmente ricadranno detti effetti. Gli scenari connessi a possibili attentati terroristici non rientrano pertanto in tale pianificazione prefettizia di emergenza. Lo specifico rischio terrorismo è previsto da Snam sia all'interno del proprio modello aziendale di Enterprise Risk Management che nel Piano di sicurezza di GNL Italia, quale Impianto Portuale, di competenza della Capitaneria di Porto. Le azioni di mitigazione del rischio sono state condivise con le Autorità preposte alla Pubblica Sicurezza. La protezione portuale – Port security – (cioè la protezione delle navi in Porto e degli impianti portuali presso cui operano e del Porto stesso), assieme alla protezione delle navi in navigazione – Ship security – costituiscono nel loro insieme la Maritime Security. Ai sensi del Codice ISPS (International Ship and Port Facility Security) tutte le unità che scalano l'impianto portuale in argomento sono dotate di un Certificato Internazionale di Security della Nave in corso di validità rilasciato dal Governo contraente la cui unità batte bandiera. La procedura di certificazione – secondo l'approccio adottato dal Codice ISPS per il perseguimento della security delle navi e degli impianti portuali è una attività di gestione del rischio. Sia il Porto commerciale che tutti gli impianti portuali -, compreso il sito GNL di Panigaglia, sono oggetto di Piani di Sicurezza.

- **Aggiornamento P.E.E. alla luce del PUC – Piano Urbanistico Comunale. Modifica elaborato RIR.** Riguardo questa osservazione, non rientrando la materia urbanistica nell'ambito di competenza della Prefettura, sarà onere del Comune rispondere a codesta Associazione. Il Comune di Porto Venere ha fatto presente che procederà all'aggiornamento dell'elaborato ERIR (Elaborato tecnico Rischio di Incidenti Rilevanti), tenendo conto del nuovo Piano di Emergenza Esterna, conformemente a quanto previsto dal Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 9 maggio 2001, ad oggi applicabile nelle more dell'emanazione del Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti previsto dal comma 3 del D. Lgs 105/2015. Si precisa, che in base al Decreto 9 maggio 2001 (requisiti minimi in materia di pianificazione territoriale ed urbanistica con riferimento alla destinazione ed utilizzazione dei suoli, correlati alla necessità di mantenere opportune distanze tra gli stabilimenti e le zone residenziali al fine di prevenire gli incidenti rilevanti), nell'area adiacente allo Stabilimento, è vietata ogni tipo di costruzione.

- **RPT rapida transizione di fase ed esplosione confinata.** Il fenomeno della Transizione Rapida di Fase (rapido cambiamento di fase del GNL qualora questo venga a contatto con l'acqua) rappresenta un evento raro e con conseguenze limitate alla zona ove è



Prefettura — Ufficio Territoriale del Governo della Spezia

avvenuto lo sversamento, come riportato nella Linea guida emanata dalla Direzione Centrale Prevenzione e Sicurezza Tecnica del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco: “Guida tecnica di prevenzione incendi per l’analisi dei progetti di impianti di stoccaggio di GNL di capacità superiore a 50 tonnellate”. Il fenomeno è associato a rilasci massivi di GNL in acqua che non sono stati ritenuti ragionevolmente ipotizzabili nell’analisi di rischio contenuta nel Rapporto di Sicurezza edizione vigente. Al fine di evitare il fenomeno della Transizione Rapida di Fase (rapido cambiamento di fase del GNL qualora questo venga a contatto con l’acqua) in caso di evento incidentale con rilascio di GNL dai bracci di scarico, è installato un bacino di contenimento galleggiante posto al di sotto dei bracci tra la piattaforma e la nave al fine di evitare il rilascio di GNL in mare e ridurre la portata evaporante. Il bacino è dimensionato per raccogliere l’eventuale sversamento ipotizzato dai bracci di scarico. Per questo motivo, lo scenario di Transizione Rapida di Fase non è tra i top event individuati nel Rapporto di Sicurezza, che rappresentano la fonte dei contenuti del P.E.E. Per quanto riguarda l’esplosione (confinata o meno) di una nube di gas naturale, è stata esaminata nell’edizione 2021 del Rapporto di sicurezza per i seguenti top event:

- top event 1 (Rottura di un braccio di carico): la probabilità di accadimento è risultata $2,39 \times 10^{-12}$ occasioni/anno;
- top event 6 (Formazione di miscela esplosiva in camera di combustione gassificatori): la probabilità di accadimento è risultata $8,99 \times 10^{-13}$ occasioni/anno;
- top event 7 (Rilascio di GNL dalle pompe ad alta pressione 10-P-104 A/B/C/D): la probabilità di accadimento è risultata $1,43 \times 10^{-12}$ occasioni/anno.

Le probabilità di accadimento sopra indicate evidenziano che il fenomeno dell’esplosione di una nube di gas non sia statisticamente credibile. Le dimensioni delle zone di sicuro impatto, di danno e di attenzione sono coerenti con i risultati dell’analisi di rischio condotta nel Rapporto di Sicurezza, pertanto si ritengono adeguate.

- **Danno da “irraggiamento”, coinvolgimento abitato di Fezzano.** Le distanze (aree di danno) in caso di incidente con effetti al di fuori dei confini di stabilimento sono contenute nel paragrafo C.2 “Delimitazione delle zone a rischio” del P.E.E. e sono tutte di molto inferiori a 400 metri (distanza alla quale si trova l’abitato di Fezzano). Coerentemente con il principio di precauzione e come evidenziato dalla Direttiva del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare del 7 dicembre 2022 - “Linee guida per la predisposizione del piano di emergenza esterna” al par. 8 “in funzione del contesto territoriale, in fase di predisposizione del P.E.E., ai fini dell’informazione della popolazione, può essere considerata un’area più vasta rispetto alle zone di rischio individuate”. Come già



Prefettura — Ufficio Territoriale del Governo della Spezia

detto, pertanto, l' informativa sul PEE sarà diffusa ampiamente presso tutta la popolazione residente anche al di fuori delle zone a rischio.

- **Differenza con aree di interdizione impianto OLT Livorno (offshore LNG Toscana).** Le distanze di interdizione al traffico marino previste per l' installazione della nave rigassificatrice Offshore LNG Toscana (OLT) di Livorno non derivano solo dall' analisi di rischio di incidente rilevante ma anche da considerazioni circa la sicurezza della navigazione definite dalla Capitaneria di Porto, relative ad un terminale di rigassificazione installato a circa 22 km al largo della costa tra Livorno e Pisa, in una zona soggetta al traffico navale tipico del mare aperto. La minore estensione dell' area di interdizione alla navigazione per il rigassificatore GNL Italia di Panigaglia è correlata all' ubicazione di tale stabilimento entro una baia chiusa e interdetta alla navigazione e pertanto con minori rischi di incidente connessi alla navigazione rispetto ad un impianto, come quello di Livorno, localizzato in mare aperto. Si sottolinea il fatto che l' analisi di rischio di uno stabilimento a rischio di incidente rilevante è sito-specifica, ovvero viene eseguita specificatamente in relazione allo stabilimento considerato e alle sue caratteristiche. Essendo il rigassificatore di Livorno un impianto off-shore, diversamente dallo stabilimento GNL Italia di Panigaglia, gli eventi incidentali o le aree di danno individuate non sono necessariamente le stesse. Inoltre le navi metaniere dirette allo stabilimento GNL di Panigaglia hanno già il Pilota a bordo e sono in assistenza e sotto il controllo della Capitaneria di Porto della Spezia.

Si precisa che, ai sensi dell' art. 21, comma 1, del D. Lgs. n. 105/2015, il Piano sarà inviato al C.T.R. e, acquisita l' intesa con la Regione e con il Comune di Porto Venere, sarà approvato dalla scrivente.

Dopo l' approvazione, il Sindaco di Porto Venere informerà la popolazione con le modalità suindicate.

Tanto si comunica, confidando di aver fornito un' esauriente risposta alle problematiche rappresentate.

IL PREFETTO
(Inversini)