



## **Livorno: Greenpeace a Capitaneria di porto; "quali garanzie sul rigassificatore OLT ?**

Livorno, 7 agosto, 2013 - "Richiesta di chiarimenti in merito ad alcuni aspetti dell'attività della nave FSRU Toscana (rigassificatore offshore OLT)", è questo l'oggetto della nota che Greenpeace ha inviato - in data 6 agosto 2013 - alla Capitaneria di Porto di Livorno per chiedere chiarimenti su due aspetti critici della sicurezza ambientale del rigassificatore offshore di Pisa/Livorno che potrebbe iniziare a operare, con garanzie non del tutto chiare, tra poche settimane.

Nella nota, che auspica una piena collaborazione con la Capitaneria di Porto, Greenpeace chiede certezze sull'avvenuto collaudo dei bracci di carico che trasferiscono il gas liquefatto dalle gasiere al rigassificatore e chiede conferma dell'avvenuta eliminazione del cloro dagli scarichi in mare del rigassificatore.

"Sicurezza nelle operazioni di trasferimento del gas ed eliminazione del cloro dagli scarichi sono due aspetti fondamentali delle operazioni del rigassificatore per le quali da tempo chiediamo, invano, chiarimenti" - afferma Alessandro Gianni, direttore delle Campagne di Greenpeace.

Molte le perplessità di Greenpeace in merito all'operazione di trasferimento di gas tra due navi (definizione tecnica: allibo), un'attività che è stata permessa in concomitanza con l'autorizzazione del rigassificatore OLT e vietata fino al giorno prima. L'autorizzazione è avvenuta anche sulla base di un parere del Gruppo di lavoro "merci pericolose" che Greenpeace cerca di acquisire dal 2011. All'organizzazione risulta che anche ad alcuni parlamentari sia stato negato l'accesso a tale parere. Nel frattempo, fanno rabbrivire le conclusioni (dicembre 2012) dell'istruttoria del rapporto definitivo di sicurezza sul terminal OLT del Comitato Tecnico Regionale che tra l'altro prescrive che "nella prossima edizione del rapporto di sicurezza il Gestore dovrà fornire informazioni sulle modalità di allibo in condizioni adottate in altre installazioni in esercizio, al fine di minimizzare la possibilità di incidenti con distacco dei bracci di carico e conseguente rilascio nel volume compreso tra FSRUe carrier."

"Secondo quanto affermato dal Comitato Tecnico Regionale, i rischi di distacco dei bracci di carico non sono al momento "minimizzati". Le conseguenze potrebbero essere devastanti ma alla OLT si chiede di raccogliere informazioni su impianti simili che, purtroppo, non esistono in tutto il mondo" - continua Gianni.

Riguardo agli scarichi di cloro, Greenpeace ha denunciato da tempo che nel decreto di valutazione dell'impatto ambientale del rigassificatore, nel capitolo dedicato agli "scarichi in mare", non si fa cenno alla possibilità che ogni anno l'impianto sversi in mare decine di tonnellate di ipoclorito di sodio. Interpellata in tal senso, nel novembre 2007, la Capitaneria di Porto di Livorno ha risposto a Greenpeace che "lo scarico a

---

mare di ipoclorito di sodio,[...] può essere del tutto evitato semplicemente adottando un ciclo di lavaggio a circuito chiuso [...] Sarà cura di questa Autorità inserire una esplicita previsione nell'atto di concessione che regolamenti in tal senso, la materia de qua.”

“La Capitaneria ci ha promesso che non ci sarebbero stati scarichi di cloro in mare dal rigassificatore. Attendiamo di sapere se queste promesse sono state mantenute” - conclude Gianni.