

Ing. Lorenzo LUCIANO
Viale dei Tigli 178
66021 Casalbordino CH
tel: 0873-907357
e-mail: mail@ingluciano.it

Raccomandata R.R.

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

Casalbordino, 15 Settembre 2009

**Osservazioni
sulla Richiesta di Pronuncia di Compatibilità Ambientale
relativa al progetto di
“Perforazione del pozzo per idrocarburi ELSA 2”
presentato dalla società Vega Oil SpA,
ubicato nel Mare Adriatico
all'interno del permesso di ricerca “B.R268.RG”**

Osservazioni presentate da:

Ing. Lorenzo Luciano, a nome proprio

Sommario

Sommario.....	2
Introduzione: procedure per una corretta valutazione e gestione del rischio	3
Assenza della valutazione del rischio legato alla perdita di controllo del pozzo (blow-out)	3
Assenza della valutazione del rischio legato alla collisione con navi e tra navi	4
Assenza della valutazione del rischio legato a incendi ed esplosioni.....	4
Assenza della valutazione del rischio legato a sversamenti accidentali di olio	4
Assenza dell'indicazione della copertura economica in caso di incidenti.....	5
Conclusioni.....	6

Introduzione: procedure per una corretta valutazione e gestione del rischio

Poiché nei documenti forniti dalla Vega Oil SpA non viene mai realmente affrontata la valutazione dei rischi, valutazione che è la fase più importante nel processo di gestione del rischio, è bene ricordarne - una volta per tutte - i relativi principi.

Valutare il rischio di un dato evento significa misurare le due quantità che influiscono su di esso: la probabilità che l'evento si presenti e l'entità della potenziale perdita. Il rischio risulta infatti dal prodotto di questi due fattori.

In un processo industriale - ma quanto detto ha valenza generale - dopo aver individuato i rischi, vanno poste in opera tutte le possibili misure di prevenzione e protezione.

Il rischio però non può mai essere annullato ma solo ridotto. Il rischio che non si riesce ad eliminare viene detto rischio residuo.

In una attività correttamente progettata il rischio residuo deve essere mantenuto a livelli minimi (minima probabilità e minimo danno).

Poiché però le variabili in gioco sono tantissime e non escludono - tra l'altro - la mancata esecuzione delle corrette procedure, gli eventi non previsti (per errore o per obiettiva difficoltà), le combinazioni altamente improbabili tra eventi ecc. ecc., non si può mai escludere il realizzarsi di eventi dannosi e quindi ci si deve comunque dotare di una serie di procedure per la gestione delle emergenze.

Non si deve infine confondere il rischio minimo con il rischio "accettabile", cioè quello che l'impresa ritiene - autonomamente - di poter correre in cambio di minori costi o maggiori benefici.

Il concetto di rischio accettabile va completamente rigettato perché, quando tale criterio sostituisce quello del rischio minimo, si ha una monetizzazione del valore della vita umana da parte delle imprese che accettano rischi per i lavoratori, per la popolazione e per l'ambiente traendone vantaggi economici per poi disinteressarsi delle eventuali conseguenze.

Passiamo ora ad esaminare le principali omissioni nella documentazione fornita dalla Vega Oil SpA.

Assenza della valutazione del rischio legato alla perdita di controllo del pozzo (blow-out)

Per quanto riguarda il rischio legato alla perdita di controllo del pozzo (blow-out), la documentazione si limita ad elencare le misure tecniche di prevenzione e (solo in questo caso) fornisce una stima della probabilità che tale evento si presenti comunque. Tale probabilità che viene definita "bassa" (pag. 33 del Quadro progettuale) e quantificata statisticamente nello 0,2% (pag. 35 del Piano progettuale: "*Non considerando il periodo pionieristico degli anni '50, ma focalizzando l'attenzione sul territorio nazionale dal 1978 ai giorni nostri, periodo caratterizzato dall'utilizzo di tecnologie più moderne e dalla raccolta sistematica dei dati, si sono verificati 4 blow-out (due di gas naturale, uno di acqua di strato ed uno di olio e gas associato) su 2009 pozzi perforati. È quindi possibile determinare una frequenza di accadimento pari a 1,99 ogni 1000 pozzi (aggiornamento al 31 Dicembre 1999)*").

L'impostazione del documento vuole trasmettere la convinzione che le misure di prevenzione siano in grado di annullare praticamente il rischio. Ma così non è perché lo 0,2% è tutt'altro che trascurabile, per fare un esempio è la stessa probabilità di mortalità dell'influenza H1N1.

Come detto, per una corretta valutazione e gestione del rischio vanno anche determinati preventivamente i potenziali effetti degli eventi dannosi. Con riferimento ai blow-out - invece - si ammette candidamente di non essere in grado di fare previsioni: "*Ancora oggi la simulazione, l'analisi e la valutazione preventiva dell'evolversi dei fenomeni di sversamento e diffusione di idrocarburi liquidi nel terreno o in mare risulta difficile o poco attendibile. Le conoscenze e la letteratura scientifica in questo settore mettono in evidenza gli ampi margini di incertezza ancora aperti, soprattutto per quanto concerne i rilasci di fluidi pluricomponente bifasici, e ancor di più per quanto riguarda la ricaduta di aerosol formati durante un blow-out ad olio. L'utilizzo di metodologie di simulazione consente di prevedere realisticamente l'evolvere di alcuni aspetti dei complessi fenomeni associati a un rilascio improvviso di olio o di gas da un pozzo fuori controllo. L'incertezza cui ci si riferisce è accentuata dalla difficoltà di definire le condizioni al contorno specifiche, determinate dalle caratteristiche meteo-climatiche e geomorfologiche del territorio, nonché dalle caratteristiche fisiche del mezzo in cui potrebbe avvenire la dispersione*" (pag. 35 del piano progettuale).

In altre parole la Vega Oil SpA afferma di non conoscere il danno potenziale legato alle operazioni che intende svolgere.

Eppure potrebbe fare riferimento a incidenti già avvenuti e documentati, come ad esempio quello di Trecate o quello di Sidoarjo (Indonesia).

Non è poi così difficile immaginare che un'eruzione incontrollata di idrocarburi liquidi e gassosi, associata alla fuoriuscita di gas tossici in un fondale di soli 33 metri, a soli 7 Km da una costa densamente popolata e in un mare chiuso non possa che essere catastrofico¹ per l'ambiente, per la salute delle persone e per le attività economiche dell'intera regione per generazioni (crollo dell'immagine turistica ed agricola con effetti collaterali sui valori immobiliari e blocco delle attività legate alla pesca sottocosta).

Altra sconcertante affermazione è l'ammissione, da parte della società, di non essere ancora pronta ad affrontare gli effetti ambientali di un blow-out: *“Non di meno, l'attività della società è orientata verso iniziative nel campo della tutela ambientale, al fine di acquisire e gestire specifiche capacità di intervento in caso di eventi accidentali quali i blow-out.”* (pag. 35 del Piano progettuale).

Possiamo così sintetizzare: i blow-out hanno una bassa (non trascurabile) probabilità di accadimento, conseguenze potenzialmente catastrofiche e la Vega Oil SpA non è ancora preparata per affrontarle.

Concludendo, i documenti proposti non solo non rispondono alla domanda: “quale è il rischio che corrono le popolazioni e l'ambiente per quanto riguarda l'evento blow-out?”. Ma implicitamente descrivono una situazione di rischio elevatissimo.

Assenza della valutazione del rischio legato alla collisione con navi e tra navi

Considerazioni del tutto analoghe vanno fatte per il rischio legato alla collisione con navi - a cui andrebbe peraltro aggiunta la collisione con aeromobili e il terrorismo.

Si elencano infatti le misure di prevenzione ma non vengono valutate né la probabilità di accadimento in presenza di esse, né il danno atteso e neppure le procedure di intervento di emergenza.

Non viene neppure considerato il rischio di collisione tra la piattaforma e le sue navi di appoggio, causata ad esempio da una rottura degli ormeggi, o quello del naufragio di una di queste navi in mare o sulla costa. Nessun accenno neppure all'incremento del rischio collisione legato all'incremento del traffico di petroliere; non va infatti dimenticata la presenza di altre strutture simili - già esistenti o progettate - nelle immediate vicinanze. Pensare a queste possibilità non è esercizio di fantasia catastrofista, ma semplicemente è voler trarre esempio da incidenti simili già ripetutamente capitati.

Anche in questo caso è facile rendersi conto, anche solo dalle notizie di cronaca, che la probabilità di tali incidenti non è per nulla trascurabile e che anche un incidente di questo tipo abbia conseguenze catastrofiche.

Concludendo, i documenti proposti non rispondono alla domanda: “quale è il rischio che corrono le popolazioni e l'ambiente per quanto riguarda l'evento collisioni con navi e aeromobili?”. I rischi legati alle collisioni tra navi, naufragi e terrorismo non vengono nemmeno presi in considerazione.

Assenza della valutazione del rischio legato a incendi ed esplosioni

Anche per quanto riguarda incendi ed esplosioni dovuti a cause diverse dalle precedenti si può ripetere quanto già detto.

Tra l'altro nulla si dice sui rischi legati ad incendi ed esplosioni sulla nave appoggio e sulle petroliere (causa ad esempio del disastro della Haven).

Concludendo, i documenti proposti non rispondono alla domanda: “quale è il rischio che corrono le popolazioni e l'ambiente per quanto riguarda incendi ed esplosioni sulla piattaforma, sulle navi appoggio e sulle petroliere?”.

Assenza della valutazione del rischio legato a sversamenti accidentali di olio

Consideriamo ora gli sversamenti accidentali di entità limitata. Anche in questo caso manca una valutazione - se non quantitativa almeno qualitativa - della sua probabilità di accadimento in presenza delle misure di prevenzione previste; considerando però la quantità di mezzi predisposta per intervenire, si può presumere che tali sversamenti siano piuttosto frequenti:

¹ Per “catastrofe” s'intenda un incidente improvviso e grave che arrechi danni ingenti alle persone e/o alle cose e/o all'ambiente.

“L'impianto di perforazione è assistito 24 ore su 24 da una nave appoggio che, oltre a fungere da stoccaggio temporaneo per i materiali necessari alla perforazione (gasolio, acqua, bentonite, barite, casings), è dotata di opportuna scorta di disperdente e attrezzata con appositi bracci per il suo eventuale impiego in mare in caso di sversamenti accidentali di olio.

La base di appoggio a terra (Ortona) sarà dotata dell'attrezzatura necessaria per un primo intervento di emergenza tramite le navi appoggio in caso di sversamenti accidentali di olio in mare.

L'attrezzatura citata consisterà in:

- 500m di barriere antinquinamento;

- 2 skimmer (recuperatori meccanici) per la raccolta dell'olio galleggiante sulla superficie dell'acqua;

- 200 fusti di disperdente chimico;

- materiale oleo-assorbente (sorbent booms, sorbent blanket, ecc.).”

(pag. 9 Sintesi e pag. 17 Quadro progettuale?)

Mentre ci si concentra sugli scarichi dei W.C. e della cambusa o sulle emissioni in aria dei motori a gasolio, nulla si dice sugli aspetti quantitativi di tali sversamenti. Eppure i dati statistici non dovrebbero mancare. Nessun accenno neppure ai loro effetti sull'ambiente. Il fatto che siano “accidentali” sembra significare che non esistono, mentre invece devono essere valutati e computati nell'inquinamento previsto.

Un'osservazione particolare va poi fatta proprio sugli interventi previsti in caso di sversamenti: in tali situazioni solo una piccola parte degli idrocarburi è recuperabile meccanicamente ed il principale metodo di intervento consiste nella dispersione delle chiazze.

La dispersione avviene naturalmente o attraverso disperdenti chimici che le separano e le fanno precipitare, trasportando l'inquinamento dalla superficie alla colonna d'acqua sottostante. Il petrolio sparisce così dalla vista ma rimane ugualmente nell'ambiente.

I disperdenti sono poi sostanze chimiche, a loro volta tossiche e inquinanti, che devono essere usate solo dopo aver valutato se possano causare all'ambiente un danno maggiore di quello provocato dal petrolio non trattato.

L'assenza di una valutazione sull'inquinamento legato agli sversamenti è poi tanto più grave se si considera la vicinanza di coste frequentate, le attività di pesca - inclusa quella dei molluschi bivalvi - e di ittiocoltura.

Concludendo, i documenti proposti non rispondono alla domanda: “quale è il rischio che corrono le popolazioni e l'ambiente per quanto riguarda gli sversamenti accidentali di idrocarburi?”.

Assenza dell'indicazione della copertura economica in caso di incidenti

La situazione fino ad ora descritta è evidentemente inaccettabile. Si noti tra l'altro che un evento catastrofico può essere innescato da eventi diversi: blow-out, collisione, incendio, naufragio ciascuno indipendente dagli altri: in questo caso il calcolo delle probabilità ci dice che la probabilità di una catastrofe è pari alla somma delle probabilità dei singoli eventi che la possono generare e quindi è, ad esempio, ben maggiore di quello 0,2% che è l'unico dato statistico ad apparire nei documenti della Vega Oil SpA.

Nonostante questo, qualcuno potrebbe comunque assumersi la responsabilità di far correre alle popolazioni tali rischi confidando nella fiducia, nel fatalismo, nella mancanza di informazione e nel fatto che molti effetti sulla salute si hanno a distanza di tempo e sono solo statisticamente rilevabili. La domanda da fare in questo caso - in cui evidentemente quel che conta sono solo i valori economici - è quindi questa: quali sono le coperture - anche assicurative - che in caso di un incidente con forti ripercussioni ambientali possano garantire almeno la bonifica e il pieno risarcimento economico? Questa è una domanda che chi dovesse decidere per il rischio si dovrebbe fare, soprattutto di fronte a ripetute situazioni in cui società petrolifere sono state lasciate fallire pur di evitare di pagare i costi conseguenti agli incidenti.

Nessun dato in tal senso si può ricavare dalla documentazione fornita.

Conclusioni

Il processo di valutazione del rischio è oggi alla base dell'analisi e gestione dei rischi di ogni natura e i suoi principi sono ormai noti anche ai non addetti ai lavori, stupisce quindi dover leggere un documento così carente. La filosofia (errata) di fondo è: ci sono le misure di prevenzione, non c'è quindi nulla di cui preoccuparsi. Come se il Codice della Strada fosse sufficiente ad impedire gli incidenti stradali.

Stupisce che si trascurino totalmente alcuni rischi, soffermandosi in dettaglio su altri d'importanza molto minore, indirizzando però i sospetti del lettore attento proprio nelle aree più scure.

Stupisce, infine, che l'intera documentazione sembri il frutto di un copia e incolla di altri documenti, già approvati senza essere mai stati sottoposti ad una vera valutazione critica.

Per le osservazioni prodotte si invita ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 3 aprile 2006 n. 152 e modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008 n. 4 a non rilasciare Pronuncia positiva di compatibilità Ambientale, al progetto di "Perforazione del pozzo per idrocarburi ELSA 2" presentato dalla società Vega Oil SpA e ubicato nel Mare Adriatico all'interno del permesso di ricerca "B.R268.RG".

Si riserva la facoltà di ulteriori osservazioni ed approfondimenti all'esito della procedura in atto.

Ing. Lorenzo LUCIANO
Viale dei Tigli 178
66021 Casalbordino CH