

Ing. Lorenzo LUCIANO  
Viale dei Tigli 178  
66021 - Casalbordino, CH  
tel: 0873-907357  
email: lorenzo.luciano@ingpec.eu

Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 - Roma

all’attenzione di:

Dott. Gianluca Galletti - Ministro

Dott. Mariano Grillo - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

Ing. Antonio Venditti - Divisione II: Sistemi di Valutazione Ambientale

Dott. Giuseppe Lo Presti - Divisione IV: Rischio Rilevante e Autorizzazione Integrata Ambientale

**OGGETTO: osservazioni sull’istanza di Autorizzazione Integrata Ambientale relativa alla istanza di concessione di coltivazione “D.30.B.C-MD” progetto “Ombrina Mare”, presentate da Ing. Lorenzo LUCIANO, a nome proprio**

## 1. Introduzione

Questo documento contiene osservazioni - ai sensi del D.Lgs 3 aprile 2006 n. 152 modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008 n. 4 - sulla richiesta di AIA avanzata dalla ditta “Medoilgas Italia SpA” relativamente alla istanza di concessione di coltivazione “D.30.B.C-MD” progetto “Ombrina Mare”.

Una analisi tecnica della documentazione fornita, per quanto rientra nelle mie conoscenze, ha evidenziato che una sua parte è sostanzialmente inutile in quanto non fornisce alcuna delle informazioni richieste e quindi non permette alcun tipo di valutazione. Non trattandosi di una mancanza formale ma di una evidente scelta da parte del richiedente, ritengo che tale carenza debba, da sola, portare al rigetto dell’istanza.

## 2. Assenza di una analisi del rischio di emissioni in caso di incidente

“L’analisi di rischio per la proposta impiantistica per cui si chiede l’autorizzazione” è uno dei documenti che il proponente deve allegare all’istanza di AIA (DVA-00\_2014-0014403 - Istanza di AIA - All. D.11 -). L’analisi dei rischi che tenga conto delle emissioni dell’impianto in tutti i possibili scenari è infatti una documentazione fondamentale su cui basare il processo autorizzativo. Essa deve essere svolta dal proponente seguendo una metodologia ben nota. L’analisi nel suo complesso e non solo i suoi risultati generici deve essere messa a disposizione dell’ente autorizzatore.

La conferma dell’importanza cruciale della valutazione del rischio per il processo autorizzativo, è stata ribadita dalla “Direttiva 2013/30/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 12 giugno 2013 sulla sicurezza delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi”, anche detta “Di-

rettiva *Offshore*”, in cui tale aspetto viene trattato ampiamente.

Poiché la direttiva è una sintesi di buone tecniche su cui c’è stato un accordo tra tutti i portatori di interesse a livello Europeo, poiché il Governo Italiano si è impegnato ad un suo rapido recepimento e poiché *“(3) La presente direttiva dovrebbe applicarsi non solo ai futuri impianti e operazioni in mare nel settore degli idrocarburi, bensì anche agli impianti esistenti, fatti salvi i regimi transitori.”*, è più che lecito farvi riferimento.

La Direttiva ribadisce che uno dei principali mezzi per *“ aumentare la protezione dell’ambiente marino e delle economie costiere dall’inquinamento”* è la preventiva analisi del rischio e la sua corretta gestione:

*“(26) Al fine di definire opportune modalità di prevenzione degli incidenti gravi gli operatori e i proprietari dovrebbero individuare in modo completo e sistematico tutti gli scenari di incidenti gravi legati a tutte le attività pericolose che possono essere svolte su tale impianto, compreso l’impatto ambientale di un incidente grave. Tali migliori pratiche richiedono anche una valutazione della probabilità e delle conseguenze e, pertanto, del rischio di incidenti gravi, nonché delle misure necessarie a prevenirli e delle misure necessarie per la risposta alle emergenze nel caso in cui dovesse tuttavia verificarsi un incidente grave.”*

*“Art. 3.4. Gli Stati membri obbligano gli operatori a provvedere affinché le operazioni in mare nel settore degli idrocarburi siano effettuate sulla base di una gestione del rischio sistematica, in modo tale che i rischi residui di incidenti gravi per le persone, l’ambiente e gli impianti in mare siano accettabili.”*

La direttiva fornisce esplicitamente il criterio per considerare un rischio **“accettabile”**:

*“«Accettabile»: in relazione a un rischio, un livello di rischio la cui ulteriore riduzione richiederebbe tempi, costi o sforzi assolutamente sproporzionati rispetto ai vantaggi di tale riduzione. Nel valutare se i tempi, i costi o gli sforzi sarebbero assolutamente sproporzionati rispetto ai vantaggi di un’ulteriore riduzione del rischio, si tiene conto dei livelli di rischio delle migliori pratiche compatibili con l’attività.”*

Si noti che il limite non è dato dal costo oltre il quale le attività proposte diventano non più remunerative; il limite è dato dal raggiungimento di un rischio che non si può ulteriormente ridurre se non con *“costi o sforzi assolutamente sproporzionati rispetto ai vantaggi di tale riduzione”*.

Si noti anche che l’Art. 29-septies - Dlgs 152/2006 prevede espressamente la possibilità per l’autorità competente di prescrivere *“misure più rigorose di quelle ottenibili con le migliori tecniche disponibili, al fine di assicurare in tale area il rispetto delle norme di qualità ambientale”*.

**Rimane ovviamente aperta la questione se il rischio “accettabile” di una attività, anche se derivante dall’adozione senza limiti di spesa delle migliori pratiche, sia accettabile anche dal punto di vista dei suoi impatti sull’ambiente e nei riguardi degli altri portatori di interesse.**

**Ma non è questo il punto che è qui trattato, perché una risposta a tale domanda può solo seguire ad una valutazione dettagliata del rischio. Il punto che ora stiamo evidenziando è che tale valutazione deve essere parte integrante della documentazione da presentare nell’iter autorizzativo e che deve essere fatta con criteri scientifici dal proponente. In sua assenza o in presenza di una valutazione assolutamente carente, la procedura autorizzativa non può neppure avere luogo per l’impossibilità di valutare se il rischio considerato “accettabile” dalla ditta lo sia effettivamente, sia nel senso della definizione prima vista che per quel che riguarda l’ambiente e i legittimi portatori di interesse.**

Vediamo dunque, a titolo di esempio e in maniera non esaustiva, alcune delle richieste presenti nell'Allegato I della direttiva 2013/30/UE riguardante le "Informazioni da inserire nei documenti presentati all'autorità competente":

***"All I.2.5) la dimostrazione che tutti i grandi rischi sono stati individuati, che sono state valutate le conseguenze e la probabilità che si verifichino, incluse le limitazioni di ordine ambientale, meteorologico o legate alle caratteristiche dei fondali marini per quanto riguarda la conduzione sicura delle operazioni, e che le relative misure di controllo, compresi gli elementi critici per la sicurezza e l'ambiente associati, sono adeguate al fine di ridurre a un livello accettabile il rischio di un incidente grave; la dimostrazione include una valutazione dell'efficacia di intervento in caso di fuoriuscita di petrolio;***

*All I.2.11) un piano interno di risposta alle emergenze o una sua adeguata descrizione;*

*All I.2.12) una descrizione del sistema di verifica indipendente;*

***All I.2.16) una valutazione dei potenziali effetti sull'ambiente identificati derivanti dalla perdita di contenimento delle sostanze inquinanti dovuta a un incidente grave, e una descrizione delle misure tecniche e non tecniche prese in considerazione al fine di prevenirli, ridurli o compensarli, ivi compreso il monitoraggio."***

Il proponente ha trattato l'argomento nell'allegato D11 (Analisi di Rischio) che sostanzialmente ripropone in sole 16 pagine le controdeduzioni fatte in precedenza a varie osservazioni all'istanza di VIA.

In tale documento si ripete semplicemente, senza alcuna dimostrazione né quantificazione, che: "Gli impianti previsti sulla piattaforma OMBA e l'FPSO sono progettati per operare in condizioni di sicurezza intrinseca al processo stesso, in modo da garantire sempre un elevato grado di affidabilità, con rischio minimo ed accettabile in quanto identificato, valutato e gestito".

L'ultimo paragrafo del documento contraddice però tale ottimismo fornendo un elenco di emergenze "rilevanti" a cui corrispondono rischi altrettanto rilevanti per l'ambiente, per la salute e per l'economia locale, tali da richiedere un piano di emergenza (che non viene presentato).

**Nel documento sono completamente assenti le valutazioni quantitative delle probabilità di accadimento dei possibili scenari di emergenza, delle relative emissioni e dei loro potenziali effetti; non viene neppure fornita alcuna dimostrazione sull'uso delle BAT e sulla loro efficacia.**

### **3. Erronea valutazione CTVIA**

Tali affermazioni non hanno convinto la Commissione Tecnica VIA che ha prescritto:

*"A.17) Analisi di rischio: al fine di prevenire conseguenze negative sull'ambiente e sull'uomo in caso di accadimento di un possibile evento accidentale il Proponente, prima dell'inizio dei lavori, dovrà provvedere alla redazione di una analisi di rischio globale con dettagliate analisi quantitative che tengano conto di tutti i possibili scenari accidentali causati da eventi eccezionali, da particolari eventi meteo marini, da errori umani, da malfunzionamento delle attrezzature, perdita di posizione dovuta ad aratura e trascinarsi di ancore e sistemi di ancoraggio in genere, interferenza reciproca dei mezzi navali, impatto accidentale degli stessi con le infrastrutture, ecc. esattamente come previsto, per quanto e laddove applicabili, dalle normative internazionali DnV OS-C101 "Design of offshore steel structures, General (LRFD Method) – April 2011", ovvero in accordo ai criteri generali contemplati nella DnV RP-F107 "Risk Assessment of Pipeline Protection" e nel rispetto della probabilità di rottura dettata dalla DnV-OS-F101 "Submarine Pipeline Systems"."*

Così facendo, la Commissione ha commesso un evidente errore logico: ha infatti riconosciuto l'assenza di una *“analisi di rischio globale con dettagliate analisi quantitative che tengano conto di tutti i possibili scenari accidentali”* ma ha comunque espresso un parere positivo rimandandone la redazione a *“prima dell’inizio dei lavori”*. Così facendo diventa possibile che la futura valutazione del rischio globale redatta dal proponente evidenzi un rischio *“inaccettabile”*, cioè tale da invalidare a posteriori le conclusioni della Commissione stessa senza che sia prevista alcuna procedura amministrativa tale da revocare l'autorizzazione concessa.

Ad esempio: stando così le cose, chi potrà sindacare sulla valutazione della *“classe di sicurezza”* delle condotte sottomarine di cui alla DnV-OS-F101? Da tale valutazione deriva la scelta tra ben diverse probabilità di guasti e quindi di emissioni (Offshore Standard DNV-OS-F101, October 2013 Sec.2 Safety Philosophy - Page 44 Table 2.5) a cui corrispondono costi altrettanto diversi. Chi potrà opporsi se il proponente dovesse valutare le conseguenze di un guasto di tipo *“low”* ovvero con *“minor environmental and economic consequences”* e quindi sostenere costi minori? La Commissione avrebbe dovuto valutare se la scelta fatta in fase progettuale dal proponente fosse corretta e decidere di conseguenza se non autorizzare o autorizzare (e in questo caso se accettare la valutazione o se prescrivere una diversa classe). Lasciare tali decisioni al proponente è contrario ai compiti istituzionali del CTVIA.

#### 4. Responsabilità e garanzie finanziarie del proponente

E' noto che, molto spesso, in presenza di un danno rilevante (causato da un'emergenza o dall'accumulo costante di effetti considerati accettabili) non si ha né il ripristino della condizione ambientale precedente né un rimborso economico adeguato per i danni - anche sanitari - subiti dalle popolazioni.

A questo riguardo la direttiva offshore ha ribadito la necessità di una valutazione preventiva sulle ***“capacità finanziarie del richiedente, comprese le eventuali garanzie finanziarie, di coprire le responsabilità potenziali derivanti dalle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi in questione (Art. 4)”*** in quanto ***“finanziariamente responsabile per la prevenzione e la riparazione del danno ambientale (Art. 7)”***.

Questo aspetto non è stato affrontato nella documentazione fornita, se si esclude il dato sulla capitalizzazione del proponente (15.000.000 € - All. A.10 - Certificato Iscrizione alla Camera di Commercio). **Anche in questo caso la procedura di autorizzazione non può procedere perché l'assenza di una valutazione quantitativa dei potenziali effetti dell'attività, rende impossibile la valutazione della copertura finanziaria necessaria a farvi fronte.**

#### 5. Conclusioni

In conclusione:

- Considerato che una corretta e accurata analisi del rischio, che tenga conto delle emissioni dell'impianto in tutti i possibili scenari e che comprenda una valutazione quantitativa dei loro potenziali impatti sull'ambiente, sulla salute della popolazione e sull'economia costiera, deve essere parte integrante del procedimento autorizzativo.
- Considerata l'assenza di un'analisi del rischio con le caratteristiche suddette.
- Considerata in particolare l'assenza di una quantificazione esplicita del rischio ritenuto *“minimo ed accettabile”* (e quindi delle corrispondenti emissioni dell'impianto) riferito agli eventi genericamente individuati come *“guasti”*, *“incidenti”* o *“emergenze”*.
- Considerata l'assenza di una dimostrazione che la riduzione del rischio *“al minimo, per quanto ragionevolmente praticabile”* derivi dalla effettiva adozione in progetto di pratiche con livelli di rischio equivalenti o superiori alle migliori pratiche compatibili con l'attività.

- Considerata l'impossibilità di valutare se il richiedente abbia garanzie finanziarie tali da coprire le responsabilità potenziali derivanti dalle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi in questione.

Per le precedenti considerazioni e per il principio di precauzione, **si ritiene che l'istanza debba essere rigettata e si invita**, ai sensi del D.Lgs 3 aprile 2006 n. 152 modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008 n. 4, **a non rilasciare l'Autorizzazione Integrata Ambientale, all'istanza di concessione di coltivazione "D.30.B.C-MD" progetto "Ombrina Mare" presentato dalla società Medoiligas SpA.**

Casalbordino, 23 Luglio 2014

Ing. Lorenzo LUCIANO