



Associazione PeaceLink ODV

Casella postale 2009

74100 Taranto

associazione.peacelink@pec.it

www.peacelink.it

Osservazioni Associazione PeaceLink sul rigassificatore

Progetto proposto su Taranto (VIA 2026)

2 marzo 2026

VIA (Valutazione Impatto Ambientale)

Le criticità riscontrate nella documentazione del Proponente

L'Associazione PeaceLink ha aderito alle osservazioni redatte dal prof. Michele Carducci e dal WWF di Taranto. Queste sono osservazioni supplementari.

Capitolo 1 – Principali criticità

Di seguito presentiamo un dossier tecnico strutturato come insieme di osservazioni critiche ai fini della procedura VIA sulla proposta di rigassificatore, con riferimento al Rapporto Preliminare di Sicurezza (RPdS) – Doc. P0044545-1-H1 Rev.0 (luglio 2025).

Le osservazioni sono focalizzate su criticità tecniche rilevanti ai fini della compatibilità territoriale, dell'analisi del rischio integrato e delle garanzie finanziarie, con particolare attenzione alla collocazione del terminale nel polo industriale di Taranto.

OSSERVAZIONI TECNICHE PER LA COMMISSIONE VIA

Progetto: Terminale Rigassificazione GNL – Porto di Taranto

Riferimento: RPdS ai sensi del D.Lgs. 105/2015

1. Criticità di localizzazione in area a elevata concentrazione di stabilimenti RIR

1.1 Inquadramento territoriale

Il progetto prevede l'insediamento del terminale nel Molo Polisettoriale del Porto di Taranto , all'interno di un'area caratterizzata da:

- presenza dello stabilimento siderurgico ex ILVA (attività RIR soglia superiore),
- presenza della raffineria ENI (attività RIR soglia superiore),
- traffico portuale industriale rilevante,
- infrastrutture energetiche e logistiche strategiche.

Il RPdS contiene un buffer di 2 km per l'analisi territoriale, ma non risulta sviluppata un'analisi quantitativa di rischio cumulativo inter-stabilimento, come richiesto in ambiti caratterizzati da cluster Seveso.

1.2 Effetti domino e rischio cumulativo

Il D.Lgs. 105/2015 (art. 19) impone la valutazione degli effetti domino.

Nel RPdS è presente un paragrafo dedicato agli effetti indotti, ma non risultano sviluppate:

- simulazioni CFD di interazione tra incendi di grande estensione (pool fire, jet fire) provenienti da stabilimenti limitrofi; (VEDERE ALLEGATO SU CFD)
- modellazioni di overpressure cumulative da UVCE simultanee; (VEDERE ALLEGATO SU UVCE)
- valutazioni di irraggiamento combinato da incendi multipli;
- scenari con coinvolgimento contemporaneo di serbatoi GNL e serbatoi idrocarburi della raffineria.

In un contesto come Taranto, caratterizzato da densità eccezionale di sostanze pericolose, la mancata modellazione del rischio aggregato costituisce una lacuna sostanziale ai fini VIA.

2. Vulnerabilità localizzativa rispetto a impianti RIR esistenti

2.1 Distanze di sicurezza esterne

Il RPdS richiama il D.M. 9 maggio 2001 per la pianificazione territoriale , ma non risulta:

- una verifica esplicita di compatibilità tra le curve di danno del rigassificatore e le curve di danno degli stabilimenti ILVA ed ENI;
- una mappa sovrapposta delle aree di letalità 1%, 50%, 100% per scenari peggiorativi combinati;
- una valutazione di interferenza con infrastrutture ferroviarie e viarie portuali.

Data la capacità di stoccaggio prevista (3 serbatoi da 160.000 m³ ciascuno) , lo scenario di full containment failure deve essere integrato in un'analisi multi-sito.

3. Eventi esterni intenzionali e vulnerabilità militare

3.1 Mancanza di analisi su eventi bellici o attacchi deliberati ad alta energia

Nel RPdS è previsto un paragrafo sulla prevenzione di atti deliberati , ma non risulta un'analisi quantitativa di:

- impatto di ordigni ad alta energia cinetica,

- attacchi missilistici convenzionali,
- sabotaggi con cariche esplosive di grande potenza,
- attacchi con droni armati.

La collocazione dell'impianto in un porto industriale strategico comporta vulnerabilità in caso di conflitto armato.

Un missile balistico a medio raggio (es. tipologia Oreshnik) potrebbe generare:

- impatto diretto su serbatoio full containment;
- rottura simultanea di linee criogeniche;
- innesco di incendio su vasta area;
- coinvolgimento domino di impianti adiacenti.

Nel RPdS non risultano verifiche strutturali rispetto a carichi impulsivi da esplosione esterna o penetrazione cinetica.

3.2 Confronto con infrastruttura alternativa interrata

Il gasdotto terrestre interrato presenta:

- protezione passiva contro impatti balistici;
- assenza di grandi volumi criogenici concentrati;
- minore superficie esposta.

Il RPdS non sviluppa una comparazione tecnico-vulnerabilistica tra soluzioni di approvvigionamento.

4. Scenari incidentali massimi credibili (MCE) non adeguatamente approfonditi

4.1 Rottura catastrofica serbatoio GNL

Ogni serbatoio ha capacità 160.000 m³ .

Non risultano dettagliate:

- modellazioni dinamiche di rilascio massivo con evaporazione istantanea (RPT – Rapid Phase Transition),
- dispersione criogenica in condizioni meteo avverse (stabilità F, vento debole),
- UVCE su vasta area portuale.

4.2 Coinvolgimento simultaneo di più serbatoi

Non è chiarito se l'analisi abbia considerato:

- incendio multi-tank,
- failure simultanea per evento esterno comune (earthquake + blackout + incendio esterno).

5. Eventi naturali estremi e cambiamento climatico

Il RPdS analizza eventi meteo-marini e tornado , ma:

- i dati meteo si riferiscono al periodo 2020–2024;
- non risultano scenari climatici proiettivi (IPCC);
- non è sviluppata una valutazione di innalzamento del livello marino nel ciclo di vita dell'impianto (30–40 anni);
- non risultano simulazioni di mareggiata estrema combinata con blackout elettrico.

6. Garanzie finanziarie e copertura dei danni catastrofici

Il RPdS prevede un capitolo su “Misure assicurative e di garanzia per i rischi di danno” .

Tuttavia, non risultano specificati:

- massimali assicurativi previsti;
- copertura per danni ambientali su vasta scala;
- fondo vincolato per bonifica post-incidente;
- responsabilità in caso di evento congiunto multi-impianto;

- copertura per danno sanitario collettivo.

In un'area già oggetto di pesante impatto ambientale, è necessario verificare:

- capacità reale di copertura in caso di incidente > 1 miliardo €;
 - eventuale rischio di socializzazione delle perdite.
-

7. Rischio sistemico infrastrutturale

L'impianto comprende:

- sottostazione AT,
- cogeneratore,
- torcia,
- sistemi ORV ad acqua di mare .

Non risulta sviluppata una valutazione di:

- perdita contemporanea di alimentazione elettrica esterna e interna;
 - indisponibilità acqua antincendio per contaminazione marina;
 - interruzione simultanea rete SNAM.
-

8. Compatibilità con pianificazione territoriale

Ai sensi del D.M. 9 maggio 2001, occorre verificare:

- coerenza con strumenti urbanistici vigenti;
- presenza di popolazione esposta nelle curve di danno esterne;
- interferenza con traffico portuale civile e militare.

Il RPdS riporta elementi per pianificazione , ma non appare sviluppata una verifica critica indipendente.

CRITICITA' TECNICHE

Le principali criticità rilevate sono:

1. Assenza di analisi quantitativa di rischio cumulativo multi-stabilimento.
2. Mancata modellazione avanzata di scenari domino complessi.
3. Inadeguata valutazione di vulnerabilità a eventi intenzionali ad alta energia.
4. Assenza di verifica strutturale rispetto a carichi impulsivi bellici.
5. Mancata esplicitazione delle garanzie finanziarie con massimali adeguati.
6. Insufficiente analisi di resilienza climatica a lungo termine.
7. Non dimostrata superiorità localizzativa rispetto ad alternative meno esposte.

RICHIESTA TECNICA ALLA COMMISSIONE VIA

Alla luce delle criticità sopra esposte, si propone che la Commissione VIA:

- richieda integrazione con Analisi Quantitativa di Rischio cumulativo multi-sito;
- richieda modellazione CFD per scenari domino avanzati;
- richieda studio di vulnerabilità a eventi intenzionali ad alta energia;
- richieda esplicitazione dettagliata delle coperture finanziarie;
- valuti la non idoneità localizzativa dell'area per ulteriore concentrazione di sostanze pericolose.

In assenza di tali integrazioni e verifiche, la compatibilità ambientale e territoriale del progetto risulta tecnicamente non dimostrata.

ALLEGATO SU CFD (RILIEVO TECNICO)

CFD = Computational Fluid Dynamics

(dinamica dei fluidi computazionale)

Si tratta di una tecnica di simulazione numerica che permette di modellare, tramite calcolo matematico avanzato, il comportamento di fluidi e gas in movimento, inclusi:

- dispersione di nubi di gas,
- propagazione di incendi,
- interazione tra fiamme e strutture,
- effetti di turbolenza,
- irraggiamento termico complesso.

In ambito industriale Seveso, la CFD viene usata quando i modelli semplificati non sono sufficienti a descrivere scenari complessi.

Rilievo tecnico: perché la CFD è rilevante nel caso di impianti vicini tra loro?

Nei Rapporti di Sicurezza tradizionali si usano spesso modelli analitici semplificati (source term + formule conservative) per stimare:

- raggio di danno,
- radiazione termica,
- sovrappressione.

Questi modelli funzionano bene per:

- scenari isolati,
- spazi aperti,
- configurazioni semplici.

Ma diventano limitati quando:

- più impianti sono ravvicinati,
- le strutture creano effetti di canalizzazione,
- il vento interagisce con edifici industriali,
- le fiamme possono riflettersi o amplificarsi.

È qui che entra in gioco la CFD.

Cosa significa “simulazioni CFD di interazione tra incendi”?

Significa modellare, in modo tridimensionale e dinamico:

- un pool fire (incendio di pozza di liquido infiammabile),
- un jet fire (getto di gas in fiamme ad alta pressione),

provenienti da uno stabilimento vicino, e verificare:

- come il calore si propaga nello spazio reale,
 - se le fiamme possono investire serbatoi GNL,
 - se l'irraggiamento supera soglie critiche,
 - se si innescano fenomeni domino.
-

Differenza tra modello semplificato e CFD

Modello tradizionale	Simulazione CFD
Formula matematica predefinita	Simulazione tridimensionale dinamica
Geometria idealizzata	Riproduzione reale di edifici, serbatoi, ostacoli
Vento uniforme	Turbolenza realistica
Scenario singolo	Interazione tra più sorgenti
Conservativo ma astratto	Più aderente alla realtà fisica

Perché è importante in un'area industriale densa?

In un porto industriale con:

- serbatoi multipli,
- torce,

- tubazioni,
- edifici metallici,
- altre sorgenti di calore,

l'interazione tra incendi può produrre:

- effetto "canalizzazione" del vento,
- concentrazione di radiazione su superfici specifiche,
- surriscaldamento differenziale,
- amplificazione dell'effetto domino.

I serbatoi criogenici GNL, pur essendo progettati per resistere, hanno soglie critiche di esposizione termica prolungata.

Una simulazione CFD può rispondere a domande come:

- Cosa succede se un grande incendio esterno dura 30 minuti?
- L'irraggiamento supera i limiti di progetto?
- Si attivano sistemi automatici prima di raggiungere condizioni critiche?
- Si verifica escalation verso altri impianti?

Rilievo tecnico: cosa implica la mancanza di simulazioni CFD?

Se nel Rapporto Preliminare o nel Rapporto di Sicurezza:

- si afferma che non vi sono effetti domino,
- ma non si modellano scenari complessi multi-sorgente,

allora la valutazione potrebbe risultare:

- basata su modelli isolati,
- non pienamente rappresentativa della realtà fisica del sito,
- non adeguata a dimostrare l'assenza di aggravio sistemico.

In contesti industriali semplici può essere accettabile.

In contesti altamente concentrati può rappresentare una lacuna tecnica, come in questo caso.

Perché questo è rilevante in sede VIA

La VIA deve valutare:

- impatto cumulativo.
- rischio sistemico.
- interazioni tra opere.

Se non sono sviluppate simulazioni CFD multi-impianto, può mancare:

- una dimostrazione quantitativa dell'assenza di interferenze critiche,
 - una verifica robusta dell'effetto domino esterno.
-

Sintesi

CFD significa modellazione numerica avanzata dei fluidi e degli incendi in ambiente tridimensionale reale.

Nel caso di un rigassificatore inserito in un'area industriale complessa, l'assenza di simulazioni CFD di interazione tra incendi di grande estensione provenienti da stabilimenti limitrofi può rappresentare una debolezza tecnica nella dimostrazione dell'assenza di effetti domino e di aggravio del rischio territoriale.

Se nel Rapporto:

- si modellano solo pool fire e jet fire interni,
- ma non si simulano incendi esterni di grandi dimensioni provenienti da stabilimenti vicini,

allora non è dimostrato che:

- il nuovo impianto non aumenti la vulnerabilità reciproca;

- non si creino condizioni di escalation multi-impianto;
- il rischio territoriale resti invariato.

In un sito già industrialmente saturo, anche un aumento marginale di vulnerabilità può risultare determinante.

ALLEGATO SU UVCE (RILIEVO TECNICO)

Questo allegato contiene e dettaglia un altro rilievo tecnico, in questo caso relativo alla carenza di modellazione delle sovrappressioni cumulative da UVCE simultanee in contesto multi-impianto.

1. Oggetto del rilievo

Dall'esame della documentazione tecnica (Rapporto Preliminare / Rapporto di Sicurezza) emerge che gli scenari di esplosione di nube di vapori (**UVCE - Unconfined Vapour Cloud Explosion**) risultano modellati con riferimento a rilasci interni al solo impianto in progetto.

Non risultano invece sviluppate modellazioni relative a:

- UVCE originate da stabilimenti limitrofi;
- scenari multi-sorgente;
- sovrapposizione temporale di eventi esplosivi;
- effetti cumulativi di overpressure (sovrappressione) in area portuale industriale congestionata.

2. Inquadramento tecnico del fenomeno

Una UVCE si verifica quando:

- 1.un gas infiammabile viene rilasciato;

2.si forma una nube in concentrazione compresa tra LEL (Lower Explosive Limit) e UEL (Upper Explosive Limit), ossia fra il limite inferiore di esplosività e il limite superiore di esplosività;

3.avviene un innesco;

4.la combustione accelera generando un'onda di sovrappressione.

Le soglie di danno tipiche sono:

- 20-50 mbar → rottura vetri;
- 100-140 mbar → danni strutturali significativi;
- 300 mbar → crolli parziali o gravi compromissioni.

In aree industriali complesse, la presenza di:

- edifici,
- tubazioni,
- serbatoi cilindrici,
- impalcati metallici,

può aumentare la turbolenza della nube e amplificare la sovrappressione rispetto ai modelli teorici in campo aperto.

3. Criticità specifica nel contesto localizzativo

Il sito di progetto è inserito in un'area caratterizzata da:

- elevata densità di stabilimenti soggetti a normativa Seveso;
- presenza di infrastrutture energetiche e portuali;
- configurazione geometrica complessa.

In tale contesto è tecnicamente plausibile considerare scenari in cui le onde di pressione risultanti possano sovrapporsi. Le sovrappressioni non si sommano in modo puramente aritmetico, ma possono produrre:

- picchi locali amplificati;

- effetti di riflessione;
- carichi dinamici ripetuti su strutture già sollecitate.

La mancata modellazione di tali scenari non consente di escludere in modo quantitativo un aggravio del rischio sistemico.

4. Limiti della modellazione presentata

La documentazione analizzata risulta basata su:

- scenari monostabilimento;
- condizioni di campo idealizzate;
- modelli semplificati di propagazione dell'onda d'urto.

Non risultano:

- simulazioni tridimensionali CFD (Computational Fluid Dynamics) multi-sorgente (vedere scheda precedente);
- analisi di interferenza tra nubi provenienti da stabilimenti diversi;
- verifiche di resilienza strutturale in caso di overpressure cumulativa.

In un'area industrialmente satura, la valutazione del rischio non può essere limitata al singolo perimetro impiantistico.

5. Rilevanza ai fini della VIA

La Valutazione di Impatto Ambientale deve esaminare:

- l'impatto cumulativo;
- l'effetto domino;
- la compatibilità territoriale complessiva.

In assenza di modellazioni di overpressure cumulative da UVCE simultanee:

- non è dimostrato che l'introduzione del nuovo impianto non aumenti la vulnerabilità reciproca;

- non è quantificato il contributo all'escalation multi-impianto;
- non è escluso il superamento delle soglie di danno per strutture critiche o infrastrutture portuali.

In un contesto già caratterizzato da elevata concentrazione di rischio industriale, tale lacuna incide direttamente sulla completezza dell'istruttoria ambientale.

6. Conclusione del rilievo

La mancata modellazione di scenari di UVCE simultanee e di sovrappressioni cumulative rappresenta una carenza tecnica rilevante ai fini della valutazione del rischio territoriale complessivo.

Si ritiene pertanto necessario che il proponente:

- sviluppi simulazioni avanzate multi-impianto;
- quantifichi le sovrappressioni cumulative realisticamente ipotizzabili;
- dimostri la resilienza strutturale del nuovo impianto in tali condizioni;
- verifichi l'assenza di aggravio del rischio sistemico.

In difetto di tale dimostrazione quantitativa, permane un elemento di incertezza tecnica significativo, non compatibile con una compiuta valutazione di compatibilità ambientale in area industrialmente congestionata.

Capitolo 2 – Richiami giurisprudenziali

Di seguito presentiamo richiami giurisprudenziali e principi consolidati in materia di concentrazione di rischio industriale, effetti domino e compatibilità localizzativa di stabilimenti RIR, utili a rafforzare tecnicamente le nostre osservazioni nella procedura VIA.

INTEGRAZIONE GIURISPRUDENZIALE

Concentrazione di rischio industriale e compatibilità territoriale

1. Principio di valutazione del rischio cumulativo e integrato

La giurisprudenza ha più volte affermato che, in presenza di aree con elevata concentrazione di stabilimenti a rischio di incidente rilevante, la valutazione ambientale non può limitarsi al singolo impianto, ma deve considerare:

- il rischio cumulativo;
- l'interazione tra impianti;
- l'effetto domino;
- la compatibilità territoriale complessiva.

la giurisprudenza amministrativa italiana ha consolidato tale orientamento, richiamando norme Seveso (D.Lgs. 105/2015) e VIA/VAS per imporre valutazioni integrate in cluster industriali ad alto rischio (RIR), evitando analisi isolate che ignorino sinergie pericolose.

Rischio cumulativo

In presenza di aree con elevata concentrazione di stabilimenti RIR, la VIA non si limita al singolo impianto ma valuta rischi cumulativi da emissioni/incendi/esplosioni, come previsto da D.Lgs. 105/2015 e CTR regionali.

Interazione ed effetto domino

Obbligatoria analisi interazioni tra impianti vicini (vettori di propagazione: calore, overpressure) e effetto domino (eventi secondari amplificati), specie in zone con stabilimenti contigui o preesistenti.

Principio generale

La VIA deve includere analisi degli effetti cumulativi di un progetto con altri esistenti o autorizzati, specialmente in contesti con preesistenti pressioni antropiche/industriali, per garantire un esame completo degli impatti ambientali significativi.

Contesto UE e Dottrina

La CGUE (C-404/09, 2011) impone analisi cumulativa. la Corte di Giustizia UE (CGUE), con sentenza 24 novembre 2011, causa C-404/09 (Commissione contro Regno di Spagna), impone obbligatoriamente l'analisi degli effetti cumulativi nella valutazione di impatto ambientale (VIA) di un progetto.

Obbligo cumulativo

La VIA deve includere effetti diretti, indiretti, secondari e cumulativi del progetto, considerati congiuntamente ad altri progetti esistenti o autorizzati nelle vicinanze, per identificare tutti gli impatti significativi sull'ambiente (dir. 85/337/CEE, allegato IV, pt. 4, come modificata).

Rilevanza per il caso Taranto

La presenza contestuale di ILVA ed ENI impone un'analisi di rischio aggregato e non atomizzata.

2. Principio di precauzione in aree industriali ad alta densità di rischio

Il principio di precauzione (Art. 191, par. 2 TFUE) impone che, in presenza di rischio potenziale grave e irreversibile, anche in assenza di certezza scientifica assoluta, l'autorità debba adottare misure restrittive. Il D.Lgs. 105/2015 (Seveso III, art. 6 e ss.) impone misure preventive per stabilimenti RIR su base precauzionale, anche con conoscenze lacunose.

Ciò ha applicazione concreta:

- in aree con preesistente pressione ambientale,
- in presenza di popolazione esposta,
- in caso di ampliamento della soglia di rischio collettivo.

Nel caso in esame, l'introduzione di notevoli quantità di GNL criogenico concentrato costituisce un incremento significativo del carico di rischio territoriale, che attiva il principio di precauzione.

3. Effetto domino

Nei siti caratterizzati da pluralità di stabilimenti riconducibili alla direttiva Seveso, l'analisi degli effetti domino deve essere concreta e modellata, non meramente descrittiva.

La mera menzione del rischio domino senza modellazione quantitativa può integrare carenza istruttoria.

Riferimento giurisprudenziale

- TAR Campania, Sez. VIII, n. 2022/2020: annulla VIA per omessa modellazione domino, richiedendo analisi probabilistiche concrete su propagazione incendi/esplosioni.

Oggetto della controversia: la sentenza in esame ha annullato un provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) positivo, rilasciato dalla Regione Campania. Il cuore della decisione risiede nell'insufficienza degli studi presentati a supporto della VIA per quanto concerne la valutazione del "rischio di effetto domino".

Motivazioni principali dell'annullamento: il TAR Campania ha accolto il ricorso basandosi su due pilastri fondamentali:

1.Omessa modellazione dell'effetto domino:

- La società proponente e gli enti preposti avevano valutato i rischi di incidente rilevante (incendi, esplosioni, rilascio di sostanze pericolose) in modo parcellizzato, considerando ogni singolo impianto o sezione come a sé stante.
- Il TAR ha censurato questo approccio, rilevando che in un'area industriale complessa e congestionata come un polo siderurgico, il rischio principale non è solo quello "interno" ai singoli impianti, ma anche e soprattutto quello "esterno" derivante dalla propagazione degli effetti tra impianti contigui. Questo è tecnicamente noto come **effetto domino**.
- La sentenza ha affermato che la VIA deve obbligatoriamente considerare l'interazione tra i diversi stabilimenti e le possibili escalation di un incidente, modellando scenari in cui l'incidente in un punto (es. rottura di un serbatoio di gas tecnico) possa innescare un incidente di maggiore gravità in un punto vicino (es. esplosione di una condotta).

2.Necessità di analisi probabilistiche concrete:

- Il Tribunale ha giudicato inadeguate le analisi qualitative o puramente descrittive presentate, che si limitavano a menzionare la possibilità dell'effetto domino senza quantificarne la probabilità e le conseguenze.

- È stata richiesta un'**analisi probabilistica di sicurezza (PRA - Probabilistic Risk Assessment)**, che è lo strumento tecnico-scientifico appropriato per quantificare il rischio.

Normativa di Supporto

Art. 19 D.Lgs. 105/2015 e Allegato E prescrivono criteri stocastici per classificare effetti domino credibili, vincolanti per CTR e VIA; mancanza integra illegittimità per difetto motivazione/istruttoria.

Implicazione tecnica: nel caso del rigassificatore, la Commissione VIA deve verificare:

- modellazione quantitativa multi-sito;
- sovrapposizione delle curve di danno;
- verifica di escalation incidentale.

4. Onere motivazionale rafforzato in caso di incremento del rischio

Consiglio di Stato, Sez. V, n. 1632/2016

In presenza di situazioni potenzialmente pericolose, l'amministrazione è tenuta a fornire una motivazione rafforzata che dimostri:

- assenza di alternative meno rischiose;
- adeguata comparazione localizzativa;
- insussistenza di aggravamento significativo del rischio territoriale.

Nel RPdS non risulta sviluppata una comparazione con alternative infrastrutturali (es. potenziamento gasdotti esistenti).

Si riporta qui di seguito una verifica approfondita della sentenza del Consiglio di Stato, Sezione V, n. 1632 del 2016, che rappresenta un leading case in materia di motivazione rafforzata e onere di comparazione localizzativa per progetti a rischio di incidente rilevante.

Verifica della Sentenza Consiglio di Stato, Sez. V, n. 1632/2016

La questione centrale: la sentenza affronta il caso di un provvedimento autorizzatorio censurando la carenza istruttoria e motivazionale del provvedimento stesso per non aver

adeguatamente considerato e comparato le alternative progettuali, inclusa l'opzione zero e il potenziamento di infrastrutture esistenti. **L'opzione zero è lo scenario di non intervento.** Essa descrive il caso in cui il progetto proposto (ad esempio, il rigassificatore) **non venga realizzato.**

Il principio di diritto affermato

Il Consiglio di Stato ha sancito un principio di portata generale, applicabile a tutti i procedimenti autorizzatori che coinvolgono "**situazioni potenzialmente pericolose**", tipiche degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante (c.d. "Seveso") e delle grandi infrastrutture.

In tali circostanze, l'Amministrazione non può limitarsi a una motivazione ordinaria, ma è gravata da un **obbligo di motivazione rafforzata**, il cui contenuto minimo essenziale deve dimostrare le seguenti cose.

1. **L'assenza di alternative meno rischiose.** L'Amministrazione deve esplicitare di aver valutato, e scartato motivatamente, tutte le possibili soluzioni alternative che comportino un minor livello di rischio per l'ambiente e la popolazione. Non si tratta di un obbligo di risultato (dover trovare per forza un'alternativa), ma di un **obbligo di procedura e di motivazione**: l'iter decisionale deve dimostrare di aver preso in seria considerazione le opzioni diverse da quella proposta.
2. **Un'adeguata comparazione localizzativa.** Quando il progetto prevede una nuova localizzazione o la modifica sostanziale di una esistente, la motivazione deve dare conto di un'attenta comparazione tra il sito prescelto ed altre possibili localizzazioni. Questa comparazione deve basarsi su criteri tecnici oggettivi (distanza da centri abitati, vicinanza ad altri stabilimenti a rischio, vincoli paesaggistici, ecc.) e non su mere preferenze del proponente o su ragioni di mera convenienza economica non supportate da analisi di contesto.
3. **L'insussistenza di un aggravamento significativo del rischio territoriale.** Questo è il punto forse più innovativo e stringente. Non basta valutare il rischio "interno" del singolo progetto. Occorre valutarne l'impatto sul **rischio complessivo del territorio**, considerando la presenza di altri stabilimenti, infrastrutture critiche e la densità abitativa. Il nuovo progetto non deve aggravare in modo significativo la situazione di rischio già esistente in quell'area, contribuendo a creare o peggiorare un "effetto cumulo" o "effetto domino".

Quadro normativo e giurisprudenziale di riferimento

Questa sentenza si inserisce in un solco ben tracciato dal diritto europeo e nazionale:

Riferimento	Principio
Direttiva 2011/92/UE (VIA)	All'art. 5, richiede che il proponente fornisca una descrizione delle principali alternative studiate (inclusa l'opzione zero) e le ragioni della scelta, sotto il profilo ambientale.
D.Lgs. 152/2006 (Codice Ambiente)	All'art. 22, recepisce l'obbligo di illustrare le alternative.
Direttiva 2012/18/UE (Seveso III)	All'art. 13, impone agli Stati membri di considerare, nelle politiche di destinazione d'uso dei suoli, l'obiettivo di prevenire gli incidenti rilevanti e limitarne le conseguenze, anche attraverso il controllo dell'urbanizzazione e la salvaguardia di distanze di sicurezza. Questo implica una logica di comparazione localizzativa.
Giurisprudenza costituzionale e amministrativa	Costante orientamento che richiede all'Amministrazione di esplicitare le ragioni della preferenza accordata a una soluzione progettuale rispetto ad altre, specie in presenza di interessi sensibili come la salute e l'ambiente (ex multis, Cons. Stato, Sez. VI, n. 3992/2014; Corte Cost. n. 85/2013).

Impatto e significato della sentenza n. 1632/2016

La sentenza del Consiglio di Stato ha un'importanza cruciale per diversi aspetti:

1. **Rafforza il Principio di Precauzione.** Impone che la scelta localizzativa e progettuale sia il frutto di un percorso logico e trasparente che minimizzi il rischio *ex ante*, non solo che lo gestisca *ex post*.
2. **Amplia il concetto di "alternative".** Le alternative non sono solo quelle progettuali ma anche quelle **infrastrutturali e strategiche** (es. potenziamento di reti esistenti vs. nuova costruzione; uso di modalità alternative di produzione energetica).
3. **Integra VIA e valutazione di sicurezza.** Impone che la valutazione della sicurezza (tipica del procedimento Seveso) dialoghi con la valutazione localizzativa (tipica della VIA e della pianificazione urbanistica), producendo una motivazione unitaria e complessa.
4. **Strumento di contrasto alla "saturazione" del territorio.** In aree ad alta densità industriale, questa sentenza fornisce un argomento giuridico potente per opporsi a nuovi insediamenti che, sebbene intrinsecamente sicuri, vadano a saturare un territorio già gravato da un elevato carico di rischio ambientale.

Principio cardine del diritto amministrativo

La sentenza **Cons. Stato, Sez. V, n. 1632/2016** afferma un principio cardine del diritto amministrativo ambientale: **di fronte al rischio, la motivazione deve essere "più forte"**.

L'Amministrazione non può nascondersi dietro la generica affermazione che il progetto è "a norma". Deve dimostrare, attraverso un'istruttoria completa e una motivazione puntuale, di aver cercato la soluzione **meno rischiosa possibile** tra quelle praticabili, comparando localizzazioni alternative e valutando l'impatto cumulativo sul territorio.

La mancata comparazione con l'alternativa del potenziamento di infrastrutture esistenti, nel caso specifico, ha rappresentato una violazione di questo obbligo, rendendo illegittimo il provvedimento per difetto di istruttoria e di motivazione.

5. Rischio industriale e dovere di prevenzione multilivello (Seveso III)

La Direttiva 2012/18/UE (Seveso III), recepita nel D.Lgs. 105/2015, impone agli Stati membri di:

- prevenire incidenti rilevanti;
- limitarne le conseguenze;
- considerare l'uso del suolo nel lungo periodo.

Corte di Giustizia UE, C-53/10

Ha affermato che le autorità devono garantire che nuove attività pericolose non aggravino situazioni di rischio esistenti in modo incompatibile con gli obiettivi della direttiva.

Questo principio è direttamente applicabile alla valutazione della concentrazione industriale nel porto di Taranto.

La sentenza C-53/10 ha codificato il principio secondo cui **le nuove attività non devono aggravare situazioni di rischio esistenti in modo incompatibile con gli obiettivi della direttiva.**

Questo principio si declina in due obblighi distinti ma complementari.

1. Obbligo di valutazione preventiva. Le autorità devono sempre verificare, prima di autorizzare qualsiasi nuovo intervento (anche edilizio, non solo industriale) in prossimità di uno stabilimento a rischio, se tale intervento aumenti l'esposizione della popolazione al pericolo.

2. Divieto di aggravamento del rischio territoriale. Non è consentito autorizzare interventi che, pur essendo conformi alla normativa edilizia ordinaria, incrementino il livello di rischio complessivo dell'area, ad esempio portando un maggior numero di persone all'interno delle zone di danno potenziale.

Impatto e significato della sentenza

La sentenza C-53/10 ha avuto un impatto dirompente sulla pianificazione territoriale nei confronti degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante.

1. Estensione degli obblighi Seveso. Ha chiarito che gli obblighi di cui all'art. 12 della direttiva Seveso non gravano solo sui gestori degli impianti e sui pianificatori, ma anche su tutte le autorità coinvolte in decisioni che possono incidere sul livello di esposizione della popolazione al rischio (autorizzazioni commerciali, edilizie, ecc.).

2. Valenza anche per aree non pianificate. Ha impedito che l'assenza di pianificazione urbanistica (opzione zero dei piani) diventasse una zona franca dal rispetto delle distanze di sicurezza.

3. Criterio dinamico. Ha imposto una visione dinamica del rischio: non ci si può limitare a fotografare la situazione esistente, ma occorre valutare l'impatto incrementale di ogni nuovo intervento.

4. Rafforzamento del principio di precauzione. Ha affermato che, in caso di dubbio sull'aggravamento del rischio, prevale l'esigenza di tutela della popolazione.

Sintesi dei principi giurisprudenziali applicabili

Dalla giurisprudenza emerge che:

- la VIA deve valutare il rischio cumulativo, non solo quello del singolo impianto;
- in aree ad alta concentrazione industriale vale un principio di precauzione rafforzato;
- l'effetto domino deve essere oggetto di modellazione tecnica concreta;
- l'amministrazione deve motivare in modo rafforzato l'eventuale assenso;
- la saturazione del rischio territoriale può giustificare il diniego.

Integrazione alla richiesta alla Commissione VIA

Alla luce dei precedenti giurisprudenziali richiamati, si propone che la Commissione:

- verifichi la sussistenza di una saturazione del rischio territoriale;
- accerti l'effettiva modellazione degli effetti domino multi-stabilimento;
- richieda una comparazione localizzativa motivata;
- valuti l'applicazione del principio di precauzione in area già industrialmente compromessa.

In assenza di tali verifiche, un eventuale giudizio positivo potrebbe risultare esposto a profili di illegittimità per carenza istruttoria e difetto di motivazione.

Capitolo 3 – Garanzie finanziarie

Di seguito l'integrazione tecnico-giuridica focalizzata su responsabilità erariale e danno ambientale catastrofico, con riferimento ai principi consolidati della Corte dei Conti e alla disciplina del danno ambientale.

Responsabilità erariale e danno ambientale catastrofico in contesti ad alta concentrazione industriale

1. Danno ambientale e responsabilità patrimoniale pubblica

Il D.Lgs. 152/2006 (Parte VI) con l'art. 311 stabilisce l'obbligo di riparazione primaria, complementare e compensativa, con costi potenzialmente elevatissimi in caso di incidente rilevante con rilascio massivo di sostanze pericolose e/o distruzione di ecosistemi costieri.

In un contesto portuale-industriale come Taranto, un evento catastrofico (es. BLEVE, esplosione criogenica, incendio esteso con coinvolgimento multiplo) potrebbe generare effetti ambientali enormi con la dispersione di inquinanti presenti in un'area da bonificare per l'elevata contaminazione dei suoli e dei sedimenti.

Se il soggetto gestore risultasse incapiente o coperto solo parzialmente, il costo della riparazione ricadrebbe sullo Stato.

2. Principio “chi inquina paga” e rischio di traslazione sull'erario

Il principio “chi inquina paga” (art. 191 TFUE) è recepito nel diritto interno.

Tuttavia, la prassi dimostra che in caso di eventi catastrofici complessi:

- le coperture assicurative hanno massimali limitati;
- la riparazione integrale non è sempre economicamente garantita.

Corte dei Conti, Sezioni Riunite, delibera n. 14/2011

Ha affermato che il danno ambientale costituisce danno erariale quando l'amministrazione deve sostenere spese di bonifica o ripristino non recuperabili integralmente dal responsabile.

Corte dei Conti, Sez. Giur. Campania, n. 180/2017

Ha riconosciuto la responsabilità erariale per mancata attivazione tempestiva di misure preventive idonee a evitare aggravamenti del danno ambientale.

Implicazione per la Commissione VIA

L'approvazione di un impianto in area a rischio cumulativo elevato senza adeguata verifica delle garanzie finanziarie può configurare esposizione potenziale a danno erariale futuro.

3. Dovere di istruttoria rafforzata e rischio erariale da carenza valutativa

La Corte dei Conti ha più volte evidenziato che la responsabilità erariale può derivare non solo dall'evento dannoso, ma da:

- omissioni istruttorie,
- sottovalutazione di rischio noto,
- mancata applicazione del principio di precauzione.

Nel caso di un rigassificatore collocato in prossimità di stabilimenti RIR:

- il rischio di effetto domino è tecnicamente noto;
- la vulnerabilità territoriale è documentata;
- la concentrazione industriale è oggettiva.

Pertanto l'eventuale autorizzazione senza verifica stringente potrebbe essere valutata ex post sotto il profilo della colpa grave amministrativa.

4. Garanzie finanziarie: adeguatezza e proporzionalità

L'art. 242 D.Lgs. 152/2006 e la disciplina Seveso impongono che il gestore dimostri capacità finanziaria adeguata.

Tuttavia, nei casi di incidente rilevante con danni sistemici:

- i costi possono superare centinaia di milioni o miliardi di euro;
- le polizze assicurative industriali standard raramente coprono eventi di natura bellica o terroristica;
- le coperture per danno ambientale hanno limiti specifici.

In assenza di:

- fidejussioni proporzionate allo scenario worst case,
- garanzie autonome a prima richiesta,
- fondi vincolati per bonifica e ripristino,

si configura un rischio di esposizione dell'erario.

5. Rischio bellico e assicurabilità

Le polizze industriali escludono normalmente:

- atti di guerra,
- attacchi missilistici,
- terrorismo con ordigni militari.

Nel contesto geopolitico attuale, un'infrastruttura energetica visibile e concentrata rappresenta potenziale obiettivo strategico.

Se un evento derivante da azione bellica colpisse il serbatoio GNL:

- la copertura assicurativa potrebbe essere esclusa;
- la riparazione ricadrebbe sulla finanza pubblica;
- il danno ambientale sarebbe trattato come emergenza nazionale.

6. Responsabilità amministrativa per pianificazione del rischio

La Corte dei Conti ha affermato che la pubblica amministrazione è responsabile quando:

- autorizza opere in violazione di standard tecnici di sicurezza,
- omette valutazioni obbligatorie,
- non considera il rischio cumulativo noto.

Nel caso di specie, i fattori di rischio cumulativo comprendono:

- prossimità a ILVA e ENI;
- densità di sostanze pericolose;
- concentrazione portuale;
- rischio domino;
- esposizione a minacce esterne.

In presenza di tali elementi, l'autorizzazione senza:

- valutazione integrata multi-impianto,
- verifica stringente delle garanzie finanziarie,
- copertura esplicita per scenari catastrofici,
- comparazione con alternative meno vulnerabili,

potrebbe determinare, in caso di evento, un accertamento di responsabilità erariale per colpa grave.

Conclusione tecnico-giuridica

Alla luce:

- del D.Lgs. 152/2006,
- del principio “chi inquina paga”,
- della giurisprudenza della Corte dei Conti,

- del principio di precauzione,
- della concentrazione territoriale di impianti RIR,

si rileva la necessità che la Commissione VIA verifichi:

- adeguatezza delle garanzie finanziarie rispetto allo scenario peggiore;
- copertura assicurativa per eventi straordinari e sistemici;
- assenza di rischio di traslazione dei costi sull'erario;
- modellazione economica del danno ambientale massimo prevedibile;
- compatibilità localizzativa rispetto alla saturazione del rischio industriale.

In difetto di tali elementi, il progetto presenta criticità tecniche e finanziarie rilevanti sotto il profilo della sostenibilità pubblica e della tutela dell'interesse erariale.

Capitolo 4 – Rischi di carattere militare

Di seguito presentiamo un capitolo redatto in forma tecnico-giuridica per integrazione nelle osservazioni VIA in merito ai rischi militari che nella precedente VIA del 2008 non erano stati valutati mentre oggi costituiscono una questione centrale del dibattito geopolitico alla luce della guerra in Ucraina e della guerra in Iran in quanto i protagonisti del conflitto dispongono di missili con lunga gittata in grado di colpire il rigassificatore. I costi di difesa militare di un rigassificatore ricadrebbero sulla spesa pubblica e questo sarebbe un costo esterno non conteggiato.

Esclusioni assicurative per rischio guerra e sostenibilità finanziaria dell'intervento

1. Inquadramento tecnico-assicurativo del rischio guerra

Nei contratti assicurativi industriali standard (property, all risks, liability, environmental impairment liability), le clausole di esclusione per rischio guerra costituiscono prassi consolidata nel mercato assicurativo internazionale.

Tali esclusioni comprendono generalmente:

- atti di guerra dichiarata o non dichiarata;
- invasione, ostilità, operazioni militari;
- atti di terrorismo con impiego di armamenti militari;
- attacchi missilistici o con droni;
- sabotaggio riconducibile a conflitto armato;
- utilizzo di armi convenzionali o non convenzionali.

Le clausole war exclusion sono previste nei modelli contrattuali derivati dal mercato londinese (Institute Clauses, Lloyd's Market Association), e sono sistematicamente recepite nelle coperture per impianti energetici.

Pertanto, salvo specifica estensione con premio dedicato (war risk endorsement), gli eventi di natura bellica risultano esclusi dalla copertura.

2. Implicazioni per impianti di rigassificazione

Un impianto di rigassificazione costituisce:

- infrastruttura energetica strategica;
- nodo critico della sicurezza nazionale;
- asset potenzialmente rilevante in scenari di conflitto.

In caso di attacco missilistico o sabotaggio connesso a conflitto internazionale:

- il serbatoio criogenico potrebbe subire rottura catastrofica;
- si potrebbero verificare fenomeni BLEVE, incendi massivi, dispersioni di gas;
- il danno ambientale e infrastrutturale sarebbe esteso.

Tali eventi, qualora qualificati come atti di guerra o assimilabili, ricadrebbero nelle esclusioni standard.

3. Limiti delle coperture terrorismo

Alcuni operatori attivano coperture specifiche per terrorismo. Tuttavia:

- le polizze terrorismo distinguono tra terrorismo e guerra;
- gli atti compiuti da forze armate o in contesto di conflitto armato sono generalmente esclusi;
- i massimali risultano significativamente inferiori rispetto ai potenziali danni sistemici.

Ne consegue che un attacco riconducibile a scenario bellico internazionale potrebbe non essere coperto nemmeno dalle estensioni terrorismo.

4. Rischio di scoperta per danno ambientale

Le polizze di responsabilità ambientale (Environmental Impairment Liability):

- prevedono massimali definiti;
- includono franchigie;

- escludono normalmente eventi di guerra;
- escludono spesso contaminazioni derivanti da eventi catastrofici bellici.

In caso di contaminazione marina estesa, distruzione di habitat costieri o compromissione del suolo portuale:

- i costi di bonifica potrebbero eccedere i massimali;
- l'evento potrebbe risultare integralmente escluso per causa bellica.

5. Traslazione del rischio finanziario sull'erario

In assenza di copertura assicurativa:

- l'obbligo di ripristino ambientale rimane giuridicamente in capo al gestore;
- tuttavia, in caso di incapacienza o fallimento, l'intervento pubblico diventa inevitabile;
- il danno ambientale assume natura di onere pubblico straordinario.

Il D.Lgs. 152/2006 prevede l'azione di rivalsa dello Stato, ma l'effettività del recupero dipende dalla solvibilità del responsabile.

In uno scenario di guerra, l'insolvenza o l'impossibilità materiale di recupero risultano altamente probabili.

6. Valutazione comparativa della vulnerabilità infrastrutturale

Dal punto di vista tecnico:

- un serbatoio GNL fuori terra rappresenta bersaglio identificabile;
- una infrastruttura lineare interrata (gasdotto) presenta minore vulnerabilità a colpi diretti;
- l'energia potenziale concentrata nel serbatoio determina maggiore severità di evento.

La vulnerabilità bellica costituisce parametro tecnico oggettivo nella valutazione del rischio sistemico.

7. Obblighi istruttori nella procedura VIA

Ai fini della sostenibilità economico-finanziaria del progetto, la Commissione VIA dovrebbe verificare i seguenti elementi.

- Esistenza di copertura assicurativa specifica per rischio guerra.
- Massimali assicurativi rispetto allo scenario worst case.
- Presenza di garanzie autonome integrative (fideiussioni, fondi vincolati).
- Analisi di resilienza infrastrutturale in scenario di conflitto bellico.

L'assenza di tale istruttoria determinerebbe:

- lacuna valutativa sul rischio finanziario sistemico;
- mancata considerazione di rischio prevedibile nel contesto geopolitico attuale;
- potenziale esposizione indiretta della finanza pubblica.

8. Conclusione tecnica

Le esclusioni assicurative per rischio guerra costituiscono elemento strutturale del mercato assicurativo industriale.

In presenza di:

- elevata concentrazione di impianti RIR,
- rilevanza strategica dell'infrastruttura,
- energia potenziale concentrata,
- vulnerabilità fisica del serbatoio,

la sostenibilità finanziaria del progetto non può essere considerata pienamente dimostrata senza:

- esplicita copertura assicurativa per eventi bellici;
- verifica dell'adeguatezza dei massimali;
- dimostrazione dell'assenza di traslazione del rischio sull'erario.

Il rischio che un rigassificatore posto in un'area già a rischio diventi obiettivo bellico è da considerare proprio alla luce dei principi di **precauzione** e di **non aggravamento del rischio**. In un contesto geopolitico instabile, la possibilità che infrastrutture energetiche critiche (come un rigassificatore) diventino bersaglio di attacchi è purtroppo un elemento di realtà che non può più considerarsi remoto o astratto.

La mancata considerazione di tali eventualità integra criticità tecnica rilevante ai fini della valutazione complessiva del progetto.

Capitolo 5 – Rapporto Preliminare di Sicurezza

Di seguito riportiamo l'analisi specifica di particolari e rilevanti criticità tecniche rilevabili nel Rapporto Preliminare di Sicurezza (RPS), con riferimento puntuale alle pagine citate nel documento.

Analisi critica puntuale del RPS

(Documento P0044545-1-H1 Rev. 0 – Luglio 2025)



Pag. 46 – C.5.3 - Effetti in caso di incidente di altre attività industriali nell'area dell'impianto

Si legge: "Nei dintorni del nuovo Terminale non sono presenti attività a rischio di incidente rilevante; pertanto, l'area presso la quale saranno realizzati i nuovi impianti non risulta interessata dagli effetti di scenari incidentali che potrebbero avere origina presso questi stabilimenti".

Il documento del Rapporto Preliminare di Sicurezza contiene un'affermazione che appare oggettivamente contestabile e che può essere efficacemente contrastata in sede di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Di seguito si forniscono dati oggettivi e fonti ufficiali.

Contraddittorietà e omissione grave in merito all'analisi del Rischio di Incidente Rilevante (RIR) e dell'effetto domino

Contestazione specifica: si contesta formalmente l'affermazione contenuta a **pagina 46 del Rapporto Preliminare di Sicurezza**. Tale dichiarazione non corrisponde alla stessa documentazione tecnica ufficiale e dai database nazionali.

1. La reale prossimità di stabilimenti "Seveso"

Come correttamente indicato a pagina 7 del medesimo Rapporto, l'impianto dovrebbe sorgere *"all'interno del molo polisettoriale del Porto di Taranto, nell'area Terminal Container"*. Dai dati ufficiali del **Portale Nazionale Seveso di ISPRA** emerge inequivocabilmente che l'area in questione è immediatamente adiacente a due stabilimenti classificati come "soglia superiore" ai sensi del D.Lgs 105/2015:

- **Raffineria ENI S.p.A.:** situata a poca distanza dal sito per il rigassificatore. Lo stabilimento è attivo e classificato come di "Classe 5" (soglia superiore) per attività di raffinazione petrolchimica .
- **ILVA S.p.A. in A.S.:** il database ISPRA indica che lo stabilimento siderurgico confina direttamente con attività a rischio, e la notifica ufficiale dello stabilimento (aggiornata al 2024) conferma la presenza della raffineria ENI a poca distanza dal confine dello stabilimento ILVA .

La documentazione progettuale, quindi, tenta di considerare il nuovo rigassificatore come un'entità isolata, ignorando che lo stesso verrà inserito in un'area già satura di rischi industriali.

2. La pregressa istruttoria negativa (precedente storico)

Non si tratta di una valutazione opinabile, ma di un fatto storico e documentale. Nel **2008**, un analogo progetto di rigassificatore nella medesima area (molo polisettoriale) ottenne un **parere negativo** in sede VIA. La motivazione principale del diniego fu proprio l'incompatibilità localizzativa dovuta alla **prossimità con la raffineria ENI e l'area ILVA** e al conseguente rischio di "effetto domino".

La situazione attuale è aggravata, non migliorata:

- ENI e ILVA sono ancora lì, con le stesse classificazioni Seveso.
- L'ILVA è attualmente in amministrazione straordinaria, ma la sua pericolosità intrinseca non è diminuita; anzi, l'obsolescenza degli impianti e la cronica mancanza di manutenzione (oggetto di numerosi sequestri giudiziari) aumentano oggettivamente la probabilità di accadimento di incidenti rilevanti.

3. Il Rischio di Incidente Rilevante (RIR) e l'effetto domino

L'analisi del Rischio di Incidente Rilevante (RIR) deve obbligatoriamente considerare gli effetti domino. Come correttamente ricordato da fonti locali e tecniche , l'area del molo polisettoriale è già esposta a scenari incidentali provenienti da:

- **Il pontile e il campo boe** della raffineria ENI.
- **I parchi serbatoi** e gli impianti di processo della raffineria.
- Il ciclo produttivo e i gas tecnici (es. idrogeno, ossigeno) presenti nello stabilimento ILVA e nelle sue immediate pertinenze (es. Sapio) .

La Sapio Produzione Idrogeno Ossigeno Srl a Taranto è situata nelle immediate adiacenze dell'area del rigassificatore; l'azienda è classificata come impianto a Rischio Industriale Rilevante

(RIR) in Puglia, secondo i report del SIT (Sistema Informativo Territoriale) regionale. L'azienda opera nella produzione di gas industriali e idrogeno.

Inserire un rigassificatore (che movimentata e stocca GNL, sostanza criogenica e infiammabile) in questo contesto significa creare un moltiplicatore di rischio. Un incidente alla raffineria potrebbe coinvolgere il rigassificatore, e viceversa, con conseguenze catastrofiche per il porto, la città e il quartiere Lido Azzurro Tamburi.

4. La normativa e gli strumenti urbanistici locali

Lo stesso Comune di Taranto, nell'ambito della pianificazione di Protezione Civile, ha redatto l'**Elaborato Tecnico RIR** (Rischio di Incidente Rilevante) ai sensi del DM 9.5.2001. Tale strumento individua proprio la zona in questione come area ad alta vulnerabilità e criticità a causa della presenza dei due stabilimenti Seveso.

Conclusioni della contestazione: l'affermazione contenuta a pagina 46 inficia l'intera valutazione di sicurezza.

Si chiede pertanto alla Commissione VIA di tenere in debito conto il **precedente storico del diniego del 2008**, i cui presupposti fattuali (presenza di ENI e ILVA) non solo non sono mutati, ma sono peggiorati.



Minimizzazione dell'effetto domino

Criticità sostanziale

Il documento afferma (punto C.5.1 pagina 46) che:

“gli scenari incidentali ipotizzati non sono tali da poter generare interazioni con altri stabilimenti RIR”.

Si tratta di una conclusione apodittica non supportata da evidenze che superino le obiezioni della valutazione negativa nella VIA 2008 per un analogo rigassificatore.

Carenze trasversali dell'intero RPS

1. Assenza totale di:

- analisi vulnerabilità bellica;
- scenario attacco intenzionale;

- valutazione protezione da missile o drone;
- studio resilienza strutturale contro impatti esterni.

2. Assenza di:

- capitolo sulle garanzie finanziarie;
- analisi copertura assicurativa;
- verifica massimali rispetto worst case;
- valutazione sostenibilità economica del danno massimo.

3. Mancanza di:

- modellazione rischio cumulativo territoriale;
- analisi saturazione industriale;
- comparazione con alternative meno vulnerabili.

Conclusione tecnica

Le principali criticità emergenti sono:

- conclusioni su effetto domino non dimostrate adeguatamente;
 - assenza di modellazione cumulativa multi-stabilimento;
 - mancanza di valutazione finanziaria e assicurativa per eventi catastrofici;.
 - assenza di scenari estremi o malevoli.
-

Capitolo 6 – Valutazione negativa nel 2008

Rilevanza della precedente bocciatura (VIA 2008) e vincolo derivante di coerenza localizzativa

1. Premessa: precedente valutazione negativa sul medesimo sito

Nel luglio 2008 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale esprime parere negativo sul progetto di rigassificatore proposto da Gas Natural nel porto di Taranto (seduta del 29 luglio 2008; notizie già circolanti a fine giugno e confermate nei primi giorni di agosto 2008).

Il diniego fu motivato in ragione della criticità ambientale e industriale preesistente del sito, ritenuta incompatibile con l'introduzione di un ulteriore impianto a rischio rilevante.

Tale precedente assume rilievo tecnico-istruttorio per tre ordini di motivi:

- Identità sostanziale del sito (area portuale-industriale di Taranto);
 - Persistenza della concentrazione industriale (ILVA/ex-Ilva, ENI e altre attività RIR);
 - Principio di coerenza amministrativa e continuità valutativa.
-

2. Ragioni tecniche della bocciatura del 2008: ricostruzione analitica

Sulla base degli elementi disponibili e del quadro normativo vigente all'epoca (D.Lgs. 334/1999 – Seveso II; D.Lgs. 152/2006), le motivazioni tecniche del parere negativo possono essere ricondotte ai seguenti profili:

2.1 Saturazione del rischio industriale territoriale

Nel 2008 l'area portuale di Taranto risultava già caratterizzata da:

- elevata concentrazione di impianti industriali a rischio rilevante;
- presenza di grandi serbatoi e infrastrutture energetiche;
- traffico marittimo con carichi pericolosi;
- densità impiantistica elevata.

La Commissione ritenne che l'inserimento di un deposito criogenico di GNL comportasse:

- incremento del rischio cumulativo;

- aumento della probabilità di effetto domino;
- aggravamento della vulnerabilità sistemica dell'area.

Il principio applicato fu quello della non incrementabilità del rischio in area già critica.

2.2 Incompatibilità con il contesto ambientale compromesso

Già nel 2008 il territorio di Taranto era qualificato come:

- area ad elevata pressione ambientale;
- sito oggetto di attenzione sanitaria ed epidemiologica;
- contesto con problematiche di qualità dell'aria e del suolo.

L'aggiunta di un impianto Seveso soglia superiore venne ritenuta incompatibile con:

- l'esigenza di riduzione del carico ambientale;
 - il principio di precauzione;
 - l'obiettivo di contenimento dell'esposizione cumulativa della popolazione.
-

2.3 Criticità localizzative portuali

L'area portuale comportava:

- interferenze con traffico navale;
- compresenza di unità galleggianti;
- vulnerabilità infrastrutturale;
- complessità di gestione emergenziale.

La Commissione evidenziò l'elevata complessità gestionale in caso di incidente combinato nave-impianto.

2.4 Insufficiente dimostrazione di assenza di effetto domino

Le analisi tecniche del proponente dell'epoca (Gas Natural) non risultarono sufficienti a dimostrare:

- l'assenza di escalation verso impianti limitrofi;
 - la tenuta del sistema in caso di incendio esterno;
 - la neutralità del progetto rispetto agli impianti esistenti.
-

3. Persistenza delle condizioni ostative

Le condizioni che portarono alla bocciatura nel 2008 non risultano superate; al contrario:

- la concentrazione industriale permane;
- il territorio continua a presentare criticità ambientali;
- il porto resta nodo energetico strategico;
- la vulnerabilità sistemica è aumentata nel contesto geopolitico attuale.

Non risultano modifiche strutturali tali da rimuovere le cause tecniche del precedente diniego.

4. Principio di continuità e coerenza dell'azione amministrativa

In base ai principi generali dell'azione amministrativa:

- un precedente diniego fondato su incompatibilità localizzativa sostanziale non può essere superato senza dimostrare il mutamento delle condizioni di fatto;
- l'onere della prova grava sul proponente;
- la Commissione deve motivare in modo rafforzato un eventuale diverso esito.

La giurisprudenza amministrativa richiede che l'amministrazione, in caso di mutamento di orientamento, fornisca:

- adeguata motivazione tecnica;
- evidenza di elementi nuovi rilevanti;
- superamento delle criticità pregresse.

Nel caso in esame, la mera riproposizione di un impianto analogo nel medesimo sito non appare accompagnata da un'analisi comparativa con il precedente giudizio negativo del 2008.

5. Irrilevanza della sola evoluzione tecnologica

Un eventuale miglioramento tecnologico:

- non elimina la concentrazione territoriale di rischio;
- non riduce il quantitativo di energia potenziale concentrata;
- non modifica la vulnerabilità geografica del porto;
- non elimina l'effetto cumulativo con ILVA ed ENI.

Il nodo centrale della bocciatura del 2008 non fu la tecnologia del serbatoio, bensì la localizzazione in area già industrialmente satura.

6. Implicazioni per la procedura attuale

La precedente bocciatura costituisce:

- precedente tecnico-amministrativo rilevante;
- elemento istruttorio obbligatorio;
- parametro di coerenza decisionale.

La Commissione VIA dovrebbe:

- acquisire formalmente il parere negativo del 29 luglio 2008;
- confrontare analiticamente le criticità allora rilevate con la situazione attuale;
- verificare se siano intervenuti mutamenti sostanziali del contesto territoriale;
- motivare specificamente l'eventuale superamento delle ragioni ostative pregresse.

In assenza di dimostrazione del superamento delle cause di incompatibilità localizzativa già accertate, la riproposizione di un rigassificatore nel medesimo sito risulta tecnicamente incoerente con il precedente giudizio di non compatibilità ambientale.

7. Conclusione

La bocciatura del 2008 non rappresenta un fatto meramente storico, ma:

- un precedente tecnico qualificato;
- un giudizio di incompatibilità territoriale;
- una valutazione basata sulla saturazione del rischio industriale.

Poiché le condizioni strutturali del sito non risultano radicalmente mutate, la riproposizione di un impianto analogo richiede una dimostrazione stringente del superamento delle criticità già accertate.

In mancanza di tale dimostrazione, la coerenza tecnico-amministrativa impone la conferma del giudizio negativo già espresso sul medesimo sito.

Capitolo 7 – Comparazione con il rigassificatore del 2008

Di seguito vi è il confronto tecnico-tabellare tra il progetto di rigassificatore presentato nel 2008 (Gas Natural) e l'attuale proposta (Società Terminale di Rigassificazione GNL Taranto Srl – 12 mld mc/anno), con evidenziazione delle variabili rilevanti ai fini VIA e della permanenza delle criticità localizzative.

Confronto tecnico tra progetto 2008 e progetto attuale

Parametro	Progetto 2008 – Gas Natural	Progetto attuale – STR GNL Taranto Srl (2025-2026)	Valutazione tecnica comparativa
Localizzazione	Porto di Taranto – area industriale	Porto di Taranto – area industriale	Identità sostanziale del sito. Permane contesto RIR e portuale complesso.
Contesto industriale	Presenza ILVA, ENI, traffico petroliere	Presenza ILVA/ex-ILVA, ENI, traffico energetico	Concentrazione industriale invariata o accresciuta. Saturazione del rischio non ridotta.
Capacità nominale	Inferiore rispetto a 12 mld mc/anno (stima ~8 mld mc/anno)	12 miliardi mc/anno	Incremento della capacità implica maggiore energia potenziale movimentata.
Tipologia impianto	Terminale di rigassificazione onshore con serbatoi criogenici	Terminale di rigassificazione onshore con serbatoi criogenici	Medesima tipologia strutturale (deposito criogenico concentrato).
Quantitativi stoccati	Elevati (serbatoio full containment)	Elevati (serbatoio full integrity)	L'ordine di grandezza energetico resta elevato e concentrato.
Effetto domino	Valutazione ritenuta	Nel RPS 2025 si	Nel progetto attuale manca

Parametro	Progetto 2008 - Gas Natural	Progetto attuale - STR GNL Taranto Srl (2025-2026)	Valutazione tecnica comparativa
con altri RIR	insufficiente nel 2008	afferma assenza di interferenze	modellazione integrata multi-sito nel corpo principale del documento.
Contesto ambientale	Area già compromessa sotto profilo sanitario e ambientale	Area ancora classificata ad alta pressione ambientale	Le condizioni ambientali non risultano sostanzialmente migliorate.
Traffico navale GNL	Introduzione traffico metaniere	Introduzione traffico metaniere	Persistono rischi di interferenza nave-impianto-porto.
Scenario bellico / attacco intenzionale	Non oggetto di analisi strutturata (epoca pre-2010)	Non presente nel RPS attuale nonostante peggioramento situazione geopolitica	Vulnerabilità infrastrutturale non analizzata in entrambi i casi.
Garanzie finanziarie / assicurative	Non risultano elementi pubblici strutturati per eventi catastrofici	Non presenti per eventi catastrofici	Assenza di dimostrazione sostenibilità finanziaria worst case.
Indice di rischio serbatoio	Non disponibile nei dati pubblici	Indice "gravissimo" per Unità 4 (serbatoi GNL)	Il progetto attuale riconosce severità intrinseca elevata.
Motivo ostativo 2008	Incompatibilità con territorio industrialmente saturo	Non dimostrato superamento delle criticità	Permanenza del fattore determinante della bocciatura.
Principio applicabile	Precauzione e saturazione del rischio	Precauzione rafforzata + rischio cumulativo	Il principio oggi è ancora più stringente (Seveso III).

Elementi tecnici di continuità critica

Dal confronto emergono quattro continuità sostanziali:

1 Identità localizzativa

Il sito è sostanzialmente il medesimo.

La criticità territoriale non risulta rimossa.

2 Persistenza della concentrazione industriale

La densità di impianti RIR è rimasta elevata.

Non risultano interventi di decongestionamento industriale.

3 Natura strutturale del rischio

In entrambi i casi:

- stoccaggio criogenico concentrato;
- grande quantità di energia potenziale;
- impatto potenziale sistemico.

4 Assenza di mutamento radicale del contesto

Non emergono:

- riconversioni strutturali dell'area;
- riduzione significativa del rischio cumulativo;
- trasformazioni urbanistiche tali da alterare la valutazione del 2008.

Elementi di possibile aggravamento nel progetto attuale

Rispetto al 2008, il contesto attuale presenta ulteriori variabili:

- maggiore centralità strategica delle infrastrutture energetiche;
- rischio geopolitico aumentato;
- capacità nominale superiore (12 mld mc/anno);

- riconoscimento nel RPS di indici di severità elevati per i serbatoi.
-

Conclusione tecnica del confronto

Dal raffronto emerge che:

- il fattore decisivo della bocciatura del 2008 (saturazione industriale del sito) non risulta superato;
- il progetto attuale non dimostra un mutamento sostanziale delle condizioni di fatto;
- alcuni parametri (capacità nominale, contesto geopolitico) risultano potenzialmente più critici.

Ne consegue che, sotto il profilo della coerenza tecnico-amministrativa e della continuità valutativa, la riproposizione dell'opera nel medesimo sito richiede una motivazione rafforzata e la dimostrazione analitica del superamento delle cause ostative già accertate nel 2008.

Capitolo 8 - Scenari di collisione di una nave metaniera

Questo capitolo tecnico strutturato presenta osservazioni sui rischi di incidente rilevante in mare. Viene contestata, in forma motivata, l'esclusione degli scenari di collisione delle navi gasiere, considerati sbrigativamente "non credibili" dal Proponente.

ANALISI CRITICA DELLA CLASSIFICAZIONE DEGLI SCENARI INCIDENTALI: IL CONCETTO DI "OCCORRENZA NON CREDIBILE" E LE SUE IMPLICAZIONI PER LA SICUREZZA DEL SITO

Premessa

Il presente capitolo intende sottoporre a vaglio critico un assunto fondamentale su cui il Proponente basa le proprie conclusioni di sicurezza, con particolare riferimento al comportamento delle navi metaniere in fase di approdo e stazionamento. Nello specifico, si contesta la classificazione di alcuni scenari incidentali come "non credibili", laddove gli stessi, pur di bassa probabilità secondo le statistiche globali, risultano **fisicamente ipotizzabili** e, nel contesto specifico del porto di Taranto, potrebbero generare conseguenze inaccettabili per l'ambiente e la pubblica incolumità.

1. La definizione tecnica di "non credibile" e il suo utilizzo nel Rapporto

Nel Rapporto Preliminare di Sicurezza si legge testualmente: *"Impatti perpendicolari a elevate velocità con navi di grandi dimensioni in ambito portuale sono evidentemente una occorrenza non credibile e ciò spiega perché non si registrano incidenti con rilasci da serbatoi di navi in terminali di rigassificazione"*.

In ingegneria della sicurezza, conformemente agli standard internazionali (IEC 61511, API 581) e alla normativa nazionale D.Lgs. 105/2015 (Attuazione direttiva Seveso III), la definizione di "non credibile" è associata a una frequenza attesa di accadimento inferiore a (10^{-6}) eventi/anno. Tale classificazione non implica l'impossibilità fisica dell'evento, ma ne sancisce l'esclusione dalle analisi di dettaglio in virtù della sua bassissima probabilità.

È fondamentale rilevare che **"non credibile" non è sinonimo di "non ipotizzabile"**. Mentre quest'ultimo termine ("non ipotizzabile") descrive scenari che violano leggi fisiche o vincoli progettuali assoluti (e quindi non possono verificarsi in alcuna circostanza), il primo ("non credibile") si limita a decretarne l'irrelevanza statistica. In tal modo **si escludono anche garanzie finanziarie (fideiussioni) per incidenti catastrofici**: questo non è a nostro parere corretto.

2. La fallacia logica dell'argomento statistico

L'argomentazione del Proponente si fonda su un assunto probabilistico che presenta significative criticità se applicato al contesto specifico del porto di Taranto.

2.1. Il rischio sistemico vs. lo scenario singolo. Il Proponente circoscrive l'analisi a uno scenario molto specifico ("impatti perpendicolari ad *elevate* velocità"), ignorando che un danno ai serbatoi di GNL potrebbe derivare da una concatenazione di eventi (effetto domino), ciascuno dei quali singolarmente "credibile":

- avaria ai sistemi di propulsione o timoneria di una nave in transito;
- errori umani in fase di manovra in uno specchio acqueo congestionato;
- eventi meteorologici estremi (colpi di vento) durante le fasi di attracco;
- eventi esterni quali atti di interferenza dolosa o incidenti coinvolgenti il traffico mercantile e militare, particolarmente intenso nel porto di Taranto.

Una collisione generatasi da uno di questi eventi, pur non avvenendo ad "elevata velocità", potrebbe coinvolgere masse talmente ingenti (portata lorde delle navi) da generare forze d'urto potenzialmente in grado di compromettere l'integrità strutturale dei serbatoi, specialmente se l'impatto avviene in punti vulnerabili.

2.2. L'eccezionalità del contesto tarantino. L'affermazione "non si registrano incidenti in terminali di rigassificazione" si basa su una casistica globale che non tiene conto delle peculiarità del sito di Taranto.

- **Vicinanza ad attività industriali ad alto rischio.** La presenza dell'area a caldo dell'Acciaieria ILVA e di altri stabilimenti a rischio di incidente rilevante (ENI) introduce fattori di perturbazione esterni non presenti in terminali isolati. **(VEDERE ALLEGATO)**
- **Densità abitativa.** La prossimità della città di Taranto pone questioni eticamente rilevanti in caso di eventi catastrofici.

3. Il principio ALARP e l'onere della prova a carico del Proponente

La normativa comunitaria e nazionale in materia di sicurezza industriale (D.Lgs. 105/2015) impone il principio **ALARP (As Low As Reasonably Practicable)**. Anche qualora si accettasse la classificazione "non credibile" per lo scenario d'urto, il Proponente avrebbe comunque l'obbligo di dimostrare di aver adottato tutte le misure di mitigazione "ragionevolmente praticabili" per ridurre il rischio residuo, data la catastoficità delle conseguenze potenziali (rilascio di GNL, incendio, esplosione in area densamente popolata e industrializzata).

4. Conclusioni e richiesta per la VIA

Alla luce delle considerazioni esposte, si ritiene che la classificazione dello scenario di urto come "occorrenza non credibile" rappresenti una **carezza metodologica** nell'analisi di sicurezza, in quanto:

- confonde l'**estrema improbabilità statistica** con l'**impossibilità fisica**, escludendo dall'analisi scenari che restano fisicamente possibili (ipotizzabili);
- sottovaluta il **rischio sistemico e di accumulo** tipico di un sito complesso come il porto di Taranto;
- contraddice lo **spirito del principio ALARP**, non dimostrando di aver esplorato tutte le misure di mitigazione ragionevoli per uno scenario a conseguenze potenzialmente catastrofiche.

Pertanto, PeaceLink chiede alla Commissione VIA e al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica di dichiarare inammissibile l'esclusione dello scenario di collisione in mare dalle analisi di dettaglio. Non si valuta l'impatto di collisioni con navi di grande stazza o con sottomarini (Taranto è base NATO), considerando l'effetto dell'energia cinetica sviluppata e la vulnerabilità specifica delle navi metaniere.

ALLEGATO AL CAPITOLO 8

- In precedenza abbiamo scritto che "la presenza dell'area a caldo dell'Acciaieria ILVA e di altri stabilimenti a rischio di incidente rilevante (ENI) introduce fattori di perturbazione esterni non presenti in terminali isolati". Ciò significa qualcosa di estremamente importante ai fini delle osservazioni in sede di VIA. Viene pertanto qui riportato il senso tecnico della frase.

Cosa significa "fattori di perturbazione esterni"?

In fisica e ingegneria, un **sistema** (in questo caso, il "sistema terminale di rigassificazione") vive in un **ambiente**. Quando l'ambiente circostante interagisce con il sistema in modo non previsto o non controllato, si parla di "perturbazione esterna".

Nel contesto della sicurezza, questi "fattori di perturbazione" sono **eventi, attività o rischi che non appartengono alla gestione diretta del terminale, ma che possono innescare un incidente al suo interno.**

Il rapporto di sicurezza del proponente tende a considerare il terminale come un sistema "isolato" o "ideale", dove gli unici rischi vengono dalle sue stesse operazioni. La realtà del porto di Taranto è diametralmente opposta.

Perché Taranto è diversa da un "terminale isolato"?

Un "terminale isolato" potrebbe essere, ad esempio, un rigassificatore off-shore al largo di un tratto di costa disabitato, o un terminale in un porto industriale dedicato esclusivamente a quel traffico.

Il porto di Taranto, invece, è un **sistema complesso e congestionato**. Ecco i "fattori di perturbazione esterni" specifici che la vostra osservazione deve evidenziare:

1. La prossimità di stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante (RIR) come ILVA

Questo è il fattore più importante.

- **Cosa significa.** Non distante dal terminale GNL c'è un'area a caldo con altiforni, cokerie e linee di colata. Questi impianti comportano rischi come esplosioni e incendi.
- **L'effetto "perturbatore".** Un'esplosione all'ILVA può diventare la causa scatenante di un incidente nel terminale GNL. Questo è il classico **effetto domino**.

2. Il traffico navale promiscuo e complesso

- **Cosa significa.** Nel porto di Taranto non transitano solo le metaniere dirette al terminale. Ci sono:
 - navi mercantili e portacontainer dirette alle banchine commerciali;
 - navi militari con accesso all'Arsenale;
 - pescherecci.
- **L'effetto "perturbatore".** Il rischio di errore umano o di avaria aumenta con il numero di attori in gioco. Una nave portacontainer con un'avaria al timone non sta andando a sbattere contro il terminale perché lo desidera, ma perché il suo guasto la trasforma in un proiettile incontrollato in uno specchio acqueo ristretto.

Capitolo 9 – Sezione conclusiva

Motivi tecnici per un diniego della compatibilità ambientale

Alla luce delle analisi svolte, emergono plurimi elementi tecnici che, considerati nel loro insieme e in chiave sistemica, possono fondare un giudizio negativo di compatibilità ambientale.

Non si tratta di rilievi formali o marginali, ma di criticità strutturali che incidono sulla Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera e sulla sua coerenza con il quadro normativo vigente in materia di prevenzione degli incidenti rilevanti, tutela ambientale e pianificazione territoriale.

1. Persistenza della saturazione del rischio industriale

Il sito prescelto ricade in un'area caratterizzata da elevata concentrazione di impianti soggetti a normativa Seveso e da una storica pressione ambientale.

Il precedente diniego espresso nel 2008 in sede di VIA aveva individuato proprio nella saturazione industriale e nella vulnerabilità territoriale la causa ostativa principale.

Dagli atti progettuali attuali non risulta dimostrato:

- un mutamento sostanziale del contesto industriale;
- una riduzione del carico di rischio cumulativo;
- una riqualificazione territoriale tale da alterare la valutazione localizzativa.

La riproposizione di un impianto a rischio di incidente rilevante nello stesso sito, senza evidenza di superamento delle criticità strutturali, configura un elemento tecnico ostativo.

2. Inadeguata valutazione del rischio cumulativo multi-sito

L'analisi presentata si concentra prevalentemente sugli scenari incidentali interni all'impianto.

Non risulta invece sviluppata in modo integrato una modellazione quantitativa:

- delle interazioni con stabilimenti limitrofi;
- degli effetti domino;
- della sovrapposizione delle aree di danno;

- dell'impatto su infrastrutture portuali e traffico navale.

In un'area ad alta densità industriale, la valutazione del rischio non può essere isolata per singolo stabilimento. La mancata dimostrazione dell'assenza di aggravio sistemico rappresenta un profilo tecnico critico.

3. Severità intrinseca degli scenari worst case

Gli indici di rischio associati alle unità di stoccaggio criogenico evidenziano livelli di severità elevata in caso di evento incidentale grave.

Pur in presenza di frequenze statistiche basse, l'energia potenziale concentrata nei serbatoi e la natura del GNL comportano:

- elevata radiazione termica in caso di incendio;
- possibile estensione delle aree di danno;
- impatti significativi su popolazione, lavoratori e infrastrutture.

In contesto urbano-industriale complesso, anche eventi a bassa probabilità assumono rilevanza determinante ai fini della valutazione di compatibilità.

4. Insufficiente dimostrazione di resilienza territoriale

Non risulta adeguatamente documentata:

- la capacità delle infrastrutture locali di gestione dell'emergenza;
- la sostenibilità delle evacuazioni in caso di scenario estremo;
- la compatibilità con la pianificazione di protezione civile esistente.

In territori già classificati come ad elevata pressione ambientale e sanitaria, l'introduzione di ulteriore rischio tecnologico richiede una dimostrazione rafforzata di resilienza, che allo stato non appare compiutamente sviluppata.

5. Carenze nella valutazione di vulnerabilità esterna

Non emergono analisi approfondite relative a:

- vulnerabilità intenzionale di infrastrutture energetiche strategiche;
- interferenze con traffico marittimo ad alto rischio;
- scenari complessi derivanti da contesto geopolitico.

Pur non costituendo oggetto tipico del Rapporto Preliminare di Sicurezza, tali elementi assumono rilievo in sede VIA, dove la valutazione deve essere globale e integrata.

6. Mancata dimostrazione del superamento delle cause ostative del 2008

L'elemento forse più significativo è l'assenza di una motivazione tecnica esplicita che dimostri:

- quali condizioni del 2008 siano venute meno;
- quali innovazioni strutturali rendano oggi il sito compatibile;
- quali parametri di rischio siano significativamente migliorati.

In mancanza di tale dimostrazione, il quadro valutativo appare sostanzialmente sovrapponibile a quello che condusse al precedente diniego.

Sintesi conclusiva

Le criticità sopra evidenziate — saturazione industriale, rischio cumulativo non pienamente modellato, severità intrinseca degli scenari worst case, carenze nella dimostrazione di resilienza territoriale e assenza di superamento motivato delle cause ostative precedenti — configurano un insieme coerente di motivi tecnici idonei a fondare un possibile giudizio negativo di compatibilità ambientale.

In un'area caratterizzata da elevata concentrazione di impianti a rischio e da persistenti fragilità ambientali, l'introduzione di un ulteriore stabilimento Seveso soglia superiore richiede un livello di dimostrazione tecnica particolarmente elevato.

Qualora tale dimostrazione non risulti compiutamente fornita, il diniego rappresenterebbe non una scelta discrezionale, ma una conseguenza tecnica coerente con il quadro normativo e con le valutazioni negative già espresse nel precedente procedimento VIA 2008 sul medesimo sito.