



GNL – INFORMAZIONE PUBBLICA E RISCHI REALI

Nel racconto dominante sul gas naturale liquefatto (GNL), gli addetti ai lavori tendono sistematicamente a ridurre la percezione del rischio, presentando questa tecnologia come sicura, controllata e funzionale alla transizione energetica. Allo stesso modo, viene minimizzato il suo impatto climalterante; il GNL, che su una scala temporale di vent'anni è un gas con un potere climalterante significativamente superiore alla CO₂, viene frequentemente presentato come una soluzione “ponte”, sicura e sostenibile, trascurando le emissioni fuggitive di metano lungo l'intera filiera.

Questa narrazione si incrina quando si analizzano contesti specifici come quello del rigassificatore di Panigaglia, situato nel Golfo della Spezia. Si tratta di un'area che presenta una combinazione unica e critica di fattori di rischio: un golfo semi-chiuso, con limitata dispersione naturale in caso di rilascio, attraversato da traffico marittimo intenso e circondato da infrastrutture strategiche, incluse installazioni militari. A poche centinaia di metri si trovano centri abitati densamente popolati. In un contesto del genere, parlare di rischio “accettabile” significa piegare il concetto stesso di accettabilità a esigenze industriali.

Eppure, secondo i principi alla base della Direttiva Seveso III, la gestione degli impianti a rischio di incidente rilevante dovrebbe fondarsi su criteri di massima precauzione, minimizzazione dell'esposizione e indipendenza nella valutazione. È difficile sostenere che tali principi siano pienamente rispettati in una configurazione territoriale così critica.

Analoghe considerazioni valgono per la nave rigassificatrice posizionata a Piombino. La scelta di collocarla all'interno di un porto operativo — anziché a distanza di sicurezza dalla costa — introduce un livello di esposizione difficilmente giustificabile: navi da crociera con migliaia di persone a bordo durante la notte, traffico continuo di traghetti turistici e prossimità immediata a centri abitati. Anche in questo scenario, il principio di precauzione sembra essere stato subordinato a esigenze operative e logistiche.

Ma è nella logistica del GNL, e in particolare nel caso di Panigaglia, che emergono le contraddizioni più evidenti.

Il livello di rischio aumenta ulteriormente se si considera la gestione del trasporto su gomma del GNL. Le operazioni previste includono il riempimento contemporaneo di più autocisterne criogeniche all'interno del rigassificatore, il loro trasferimento multiplo (4 autocisterne a viaggio) via chiatte elettriche e lo sbarco simultaneo in prossimità di aree densamente abitate. Il volume complessivo — fino a decine di autocisterne al giorno — e la loro immissione nel traffico ordinario attraverso nodi infrastrutturali critici come quello tra La Spezia e Santo Stefano di Magra pongono interrogativi rilevanti sulla sicurezza complessiva del sistema.

Ancora più critica è una scelta che appare ben difficile da giustificare sotto il profilo della sicurezza: il trasporto contemporaneo di quattro autocisterne cariche di GNL su una nave RO-RO alimentata

elettricamente (truck loading), posizionate sopra un pacco di batterie al litio, al fine di qualificare l'operazione come "green".

Qui il paradosso diventa evidente: per inseguire una narrazione ambientale, si introduce una combinazione di rischi tecnologici che somma due elementi ad alta criticità — GNL criogenico e batterie al litio — ciascuno con proprie modalità di incidente severo (BLEVE, incendi criogenici, thermal runaway). La loro coesistenza nello stesso spazio operativo non rappresenta un progresso, ma un'esposizione aggiuntiva difficilmente difendibile sul piano tecnico (combinazione severamente vietata su strada).

Non dimentichiamo poi il processo di buncheraggio previsto presso il molo crociere della Spezia, con bettoline contenenti diverse migliaia di metri cubi di GNL, caricati a Panigaglia (vessel reloading) e trasferiti sulle navi ormeggiate nei pressi dei palazzi spezzini e a poche centinaia di metri dall'unico ospedale della città.

Il risultato complessivo è un sistema in cui il rischio non viene eliminato, ma distribuito: dal sito industriale al territorio, dal mare alla strada, dai lavoratori ai cittadini. Questo sistema moltiplica i punti di vulnerabilità e aumenta la probabilità di scenari incidentali complessi, difficili da gestire in tempo reale.

A questo punto, la domanda non è più se il rischio sia "accettabile", ma per chi lo sia.

Un'analisi realmente indipendente — svincolata da pressioni economiche e politiche — difficilmente potrebbe considerare compatibili con elevati standard di sicurezza:

- la presenza di un rigassificatore in un golfo semi-chiuso e densamente abitato e trafficato;
- il posizionamento di una nave rigassificatrice all'interno di un porto commerciale e turistico;
- una logistica basata su movimentazioni simultanee e ad alta intensità di autocisterne;
- l'introduzione di soluzioni tecnologiche che combinano rischi differenti per esigenze di immagine ambientale.

Il problema, quindi, non è soltanto tecnico. È strutturale.

Riguarda il modo in cui il rischio viene costruito, comunicato, normalizzato e, in ultima analisi, accettato. Inoltre — caso lampate per Panigaglia — ciò che viene normalizzato, nel tempo, smette di essere percepito come pericoloso — anche quando lo è.

Un impianto come quello di Panigaglia, che dovrebbe essere dismesso a causa della sua improponibile ubicazione, continua a esistere, anzi se ne aumenta la produzione e se ne implementano i processi.

“Panigaglia – il rischio è accettabile” è disponibile su Amazon

Per ulteriori dettagli, anche tecnici, rimando al libro disponibile su Amazon e ai link dei relativi allegati disponibili su: https://www.raat.it/files/Panigaglia_V1_Elenco_Allegati.pdf

Video degli effetti di 4 incidenti di autocisterne GNL

20/02/2026 – CILE, AUTOSTRADA VERSO SANTIAGO

Ribaltamento di un'autocisterna che trasportava GNL.

Conseguenze: Bilancio finale di 10 morti e 11 feriti.

<https://www.youtube.com/watch?v=3q1lPctfVUw>

23/01/2024 – MONGOLIA, ULAANBAATAR

Incidente tra un'auto e un'autocisterna che trasportava GNL.

Conseguenze: 6 morti, di cui 3 erano vigili del fuoco, a seguito delle esplosioni avvenute dopo lo scontro tra un'autocisterna che trasportava GNL e un'auto; sono intervenuti più di 600 vigili del fuoco ed è stato distrutto un intero isolato.

<https://www.youtube.com/watch?v=h031zrGzYGM>

13/06/2020 – CINA, WENLING

Ribaltamento di un'autocisterna che trasportava GNL.

Conseguenze: 19 morti e 172 feriti.

<https://www.youtube.com/watch?v=SaqVJylg2DY>

06/10/2012 10:46 – CINA - AUTOSTRADA CHANGJI

Ribaltamento di un'autocisterna che trasportava GNL.

Conseguenze: 5 morti, 3 dei quali erano vigili del fuoco.

<https://www.youtube.com/watch?v=AlDx5qGfaZI>

https://www.youtube.com/watch?v=tLGM_2l0zok