

OSSERVAZIONI SUL S.I.A. RELATIVO ALL'IMPIANTO DI RIGASSIFICAZIONE DEL GAS NATURALE LIQUIDO PRESENTATO DALLA BrindisiLNG

PREMESSA

Legambiente non ritiene che siano state offerte riposte formalmente e giuridicamente corrette in atti e procedure, allo scopo di scongiurare gli effetti del procedimento per infrazione – nell'ambito dell'iter autorizzativo di un terminal di rigassificazione nel porto di Brindisi – delle Direttive della Comunità Europea 85/337/CEE e sue successive modificazioni, e 96/82/CE. Non può infatti risultare esaustiva una valutazione di impatto ambientale che resta endoprocedimentale in un iter amministrativo palesemente viziato da gravi violazioni di leggi di riferimento fra cui la stessa L. 340/2000 pure posta alla base del procedimento.

Come rilevato da Legambiente nelle memorie precedentemente inviate, senza alcun riscontro, ai Ministeri competenti, lo stesso iter è stato viziato da comportamenti ed atti configurabili come reati penali che sono stati oggetto di provvedimenti della Procura della Repubblica di Brindisi. La V.I.A. postuma e giustificativa – peraltro – attesta la negazione dei principi stessi di una valutazione che, tecnicamente e giuridicamente, dovrebbe – non ex-post – rappresentare diversi scenari ed ipotesi possibili.

Peraltro va sottolineato che una seria valutazione di impatto ambientale non può che essere complessiva, sull'impianto e su tutte le opere ed attività connesse, e non parcellizzata, come la si vorrebbe dai Ministeri interessati. A conferma di ciò ci si richiama allo stesso pronunciamento della Commissione Europea, e si ricorda che la Corte Europea di Giustizia con sentenza nel procedimento C-81/96 del 18/06/1998 ha sancito che anche opere previste in strumenti urbanistici precedenti, se realizzate dopo la promulgazione della Direttiva 85/337, vanno sottoposte a valutazione di impatto ambientale. Ciò vale anche per la colmata dello specchio di mare di Capobianco, che è comunque da considerare realizzata in violazione di legge, prima del sequestro giudiziario. Anche il nuovo molo, realizzato in variante al piano regolatore ma con caratteristiche risultate poi ben diverse, non è stato approvato nel pieno rispetto delle leggi vigenti.

Per quel che attiene alla violazione della Direttiva 96/82/CE, l'unico modo per evitare l'infrazione è lo svolgimento della consultazione popolare prescritta nella Direttiva stessa. La L. 334 del 1999 – nel recepire la Direttiva – ha demandato ad un'apposita regolamentazione le caratteristiche e lo svolgimento della consultazione (art. 23); a tutt'oggi manca – però – la normativa che disciplina questo essenziale strumento di partecipazione democratica, necessario "affinché la popolazione possa esprimere il suo parere" così come disposto dall'art. 13 della direttiva 96/82 CE. Per la verità la popolazione e le Istituzioni Brindisine hanno manifestato chiaramente la propria contrarietà all'impianto prospettato, anche con atti formali dei consigli Comunale e Provinciale. Sarà bene ricordare che in precedenza nessun mandato era stato formalmente conferito al Sindaco ed al Presidente della Provincia ad esprimere un parere positivo sulla base di un progetto preliminare. Il progetto definitivo non fu mai presentato ed approvato. Il tutto in violazione di legge.

E' del tutto evidente quindi che trovandoci di fronte a:

- Assenza di una consultazione popolare disciplinata da apposita normativa
- Assenza della regolamentazione della consultazione stessa
- Rilievi procedurali sulla Valutazione di Impatto Ambientale
- Rilievi penali sul comportamento di soggetti pubblici e privati

esistono ostacoli insormontabili nelle procedure atte ad evitare le infrazioni citate dalla Commissione Europea e per evitare che danni e reati posti in essere o in corso possano essere portati a ulteriori conseguenze.

Legambiente rappresenterà tutto ciò in tutte le sedi nazionali ed internazionali a cui si rendesse necessario adire.

OSSERVAZIONI

Prima di fornire osservazioni specifiche sulle singole fasi di attività proposte e sulle lacune progettuali riscontrate è necessario ricordare le incongruenze più evidenti nel quadro di riferimento normativo ed operativo presenti nello Studio di Impatto Ambientale presentato dalla Società. Ciò anche alla luce di un'attenta interpretazione delle considerazioni poste alla base dell'annuncio di invio della procedura di infrazione da parte della Commissione Europea.

La Direttiva 85/337/CEE, nel definire progetti e procedure su cui formare la Valutazione di Impatto Ambientale, precisa all'art. 3 che vanno valutati "gli effetti diretti ed indiretti di un progetto" su:

- L'uomo, la fauna e la flora
- Il suolo, l'acqua, l'aria, il clima e il paesaggio
- I beni materiali ed il patrimonio culturale
- L'interazione fra i fattori di cui al primo, secondo e terzo punto

Negli allegati vengono individuate le opere da sottoporre a V.I.A. e le caratteristiche dei progetti, con particolare riferimento (all. III) a tipologia e dimensione dell'intervento, alle interazioni con altre opere, all'uso ed all'impatto su risorse naturali, alla produzione di rifiuti, danni ambientali, inquinamento ed al rischio di incidente rilevante. Nella localizzazione dell'opera vanno tenute prioritariamente in considerazione sensibilità e criticità ambientali dell'area geografica interessata, tenendo conto dei livelli e degli standard di uso, di qualità, di capacità di difesa e di rigenerazione del territorio, comprese le aree costiere.

Nella valutazione degli impatti ambientali (punti 1 e 2 dell'all. III) gli effetti potenzialmente significativi debbono concernere l'incidenza dell'impatto sul territorio e sulla popolazione di riferimento, l'eventuale natura transfrontaliera, l'ordine di grandezza e complessità, probabilità di evenienza, durata, frequenza e reversibilità dell'impatto. Lo S.I.A. presentato dalla società ed anche l'intero procedimento autorizzativo palesemente non rispecchiano quanto prescritto nella Direttiva poiché:

1. nel procedimento è stata negata la possibilità di diniego, di partecipazione, e l'elaborazione di un progetto definitivo ai fini dell'eventuale autorizzazione.
2. manca l'organicità del progetto, dato che colmata e molo non sono oggetto di puntuale elaborazione e di V.I.A., mentre la movimentazione di GNL su navi e le parti essenziali della fasi successive sono descritte molto schematicamente
3. viene presentata una documentazione generica su beni ambientali e culturali, dati statistici su salute e malattie, mentre nulla viene detto sulle interazioni con altri impianti, sugli effetti combinati e sinergici con essi, sul potenziale effetto domino, sugli impatti che tutte le opere che fanno parte di un rigassificatore possono avere sul territorio, sull'uomo e sugli equilibri fragili e complessi nell'area ad elevato rischio di crisi ambientale.

La Normativa italiana, e in particolare l'art. 6 della L.8/7/1986 n° 349 definisce la V.I.A. obbligatoria per alcuni progetti e precisa la tipologia delle opere da sottoporre a V.I.A.; in esso sono ben individuabili le opere e le attività portuali del terminal. In più l'art. 1 della L. 28/2/1992 n° 220 fa riferimento "alla costruzione di terminali per il carico e lo scarico di idrocarburi e di sostanze pericolose", mentre il D.P.R. 12/4/1996 puntualizza l'obbligo di V.I.A. regionale per "il recupero di suoli dal mare" occupanti 20 ettari, che diventano 10 in caso di verifica negativa.

La Direttiva Europea in materia di incidenti rilevanti (Direttiva 96/82/CE) disciplina gli strumenti (rapporti di sicurezza) attraverso cui regolamentare, per stabilimenti e gruppi di essi, le valutazioni e le determinazioni concernenti rischi di incidenti rilevanti e di effetto domino. Ben precisato è il concetto di "natura ed entità del pericolo globale" in funzione delle "politiche di prevenzione di incidenti rilevanti" dei "sistemi di gestione della sicurezza", dei rapporti di sicurezza e dei "piani di emergenza interna" (art. 8). Per quanto riguarda il rapporto di sicurezza, l'art. 9 al comma C stabilisce che il gestore dello stabilimento deve dimostrare che la progettazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione di qualsiasi impianto, deposito, attrezzature ed infrastrutture connesse con il funzionamento dello stabilimento, e che hanno un rapporto con i pericoli di

incidente rilevante dello stesso, sono sufficientemente sicuri ed affidabili. Al comma D è detto che deve altresì “dimostrare l’avvenuta disposizione di piani di emergenza interni e fornire gli elementi che consentano l’elaborazione del piano esterno, al fine di prendere le misure necessarie in caso di incidente rilevante” ed infine deve “fornire alle autorità competenti le informazioni che permettano loro di prendere le decisioni in merito all’insediamento di nuove attività o alla costruzione di stabilimenti attorno a stabilimenti già esistenti”. L’art. 13 stabilisce fra l’altro, che “gli stati membri provvedono affinché la popolazione possa esprimere il suo parere anche su elaborazione dei progetti relativi a nuovi insediamenti di cui all’art. 9” e su “creazione di nuovi insediamenti attorno agli stabilimenti esistenti”. A questo proposito si ricorda che l’art. 23 del D.L.vo del 7/8/1999 n° 334 al comma 2 sancisce che “il parere di cui al comma 1 è espresso nell’ambito del procedimento di formazione dello strumento urbanistico o di valutazione di impatto ambientale”, cosa che non è avvenuta nell’ambito del procedimento autorizzativo del rigassificatore, che ha portato all’avvio della procedura di infrazione da parte della C.E., e che non può essere ridotto ad uno sbiadito succedaneo della stessa consultazione.

Per completare il riferimento al quadro normativo vanno valutati gli effetti delle leggi precedenti, alla luce del D.P.R. 23/4/1998 che reca il piano di disinquinamento dell’area ad elevato rischio di crisi ambientale di Brindisi.

RISCHI DI INCIDENTE RILEVANTE E N.O.F

Come si sa, le tipologie di incidenti classificate sono l’incendio, l’esplosione, il rilascio di sostanze tossiche.

Tali eventi vanno rapportati all’esercizio di stabilimenti industriali, ma è incontrovertibile che fra le attività ad alto rischio di incidente rilevante rientrano anche la movimentazione su strada, su linea ferroviaria, e via mare, lo scarico ed il carico di sostanze pericolose. Nel porto di Brindisi si movimentano ogni anno quasi 3 milioni di tonnellate di sostanze infiammabili e 65 mila tonnellate di sostanze pericolose; ancor più pericolose se si considera che ciò avviene in presenza e con interferenza con navi passeggeri o recanti merci varie o materiali per l’industria. La situazione riportata nel piano di disinquinamento dell’A.R.I.S è oggi peggiorata per il vertiginoso aumento del traffico di carbone, giunto a 11 milioni di tonnellate, e del GPL destinato all’impianto di Costiero Adriatico. Il piano disponeva che lo scalo del GPL fosse delocalizzato proprio nel sito di Capobianco, utilizzando il molo (ma senza la colmata) che oggi si vorrebbe consegnare a BG-LNG. Il D.L.vo n° 334 del 7/8/1999 attribuisce, nell’ambito delle istruttorie per gli stabilimenti soggetti alla presentazione dei rapporti di sicurezza, le funzioni tecniche al Comitato Tecnico Regionale, con sede presso il Comando Regionale dei Vigili del Fuoco. Sulle determinazioni del Comitato si fondano anche le decisioni in merito alla fattibilità di nuovi stabilimenti, di modifiche ed ampliamenti di quelli esistenti, di piani di emergenza interni ed esterni. Sul rapporto di sicurezza preliminare il Comitato – espletata l’istruttoria – rilascia il Nulla Osta di Fattibilità, eventualmente condizionato, qualora l’esame di tale rapporto preliminare abbia mostrato gravi carenze per la sicurezza il Comitato formula la proposta di divieto di costruzione (art. 21) e indica tempi conseguenti. Nel caso del rigassificatore in oggetto il Comitato in data 16/10/2002 ha emesso il NOF provvisorio. In seguito non sono stati presentati né progetto né rapporto di sicurezza definitivi tali da poter acquisire un parere tecnico conclusivo. In merito vi sono due aspetti da sottolineare per dimostrarne ulteriormente l’inattendibilità. Da un lato lo stesso Comitato, in una nota inviata al “forum ambiente, salute e sviluppo” del 18/2/2003 precisava di non aver potuto esprimere il parere sui rapporti di sicurezza sugli impianti esistenti a rischio di incidente rilevante, a causa della loro incompletezza. Dall’altro è preoccupante leggere quanto scrive lo stesso Comitato nella relazione tecnica emessa nell’ambito dell’istruttoria. Il Comitato avrebbe dovuto esprimere il “diniego” all’autorizzazione non solo per l’assenza dei rapporti di sicurezza, e di dati attendibili sul “rischio globale” e sulle possibili interazioni, ma ancor di più per le gravissime carenze della documentazione consegnata da BG-LNG, tanto da dover emettere 35 osservazioni-

disposizioni. Nel 2002 il Comitato tecnico regionale precisò che “non è stato effettuato uno studio specifico finalizzato all’individuazione dei rischi connessi con eventuali anomalie impiantistiche e quindi alla definizione di eventuali conseguenti ipotesi incidentali”. Nello SIA presentato dalla LNG-Brindisi **non si faceva alcun riferimento:**

- ai depositi di carburante della Marina Militare (osservazione n°2)
- alla compatibilità delle gasiere con i fondali del porto (osservazione n° 3)
- alle metodiche per l’individuazione delle aree critiche (osservazione n° 16 e 17)
- alle interazioni delle gasiere con altre navi (osservazione n° 18)
- all’analisi sistemica (osservazione n° 19)
- all’effetto domino su altri impianti esistenti (osservazione n° 25)
- alle previsioni incidentali di esplosione dovuta a perdita di gas (osservazione n° 26)
- alle previsioni di incidente connesso al cedimento dei serbatoi di etilene del Petrolchimico (osservazione n° 27)
- alla tipologia della torcia (osservazione n° 34)

e inoltre

- a eventuali collisioni con altre navi
- alla presenza del cono di atterraggio dell’aeroporto
- alla presenza del poligono di tiro ed esercitazione dell’Aeronautica militare
- all’eventualità di attacchi terroristici

Le integrazioni che recentemente ha fornito BG-LNG non mutano sostanzialmente la qualità della documentazione da sottoporre alla commissione VIA, in quanto nulla viene aggiunto a quanto inviato nel 2002 (osservazioni precedenti) in merito all’individuazione, all’attualizzazione e alla contestualizzazione degli scenari su cui l’attività del terminale possa esercitare un impatto critico, sul rischio globale, sui rischi connessi ad anomalie impiantistiche e sull’eventuale “effetto domino”. La BG-LNG non ha fatto alcuno sforzo per presentare lo “studio specifico” richiesto dalla commissione tecnica nel 2002 su eventi incidentali interni ed esterni. Ciò è dimostrato:

a) dalla riproposizione pura e semplice delle unità logiche su cui vengono fondate le analisi di rischio di cui il Comitato contestava l’unilaterale sovrapposizione di processi, tipologie di impianto, condizioni operative, con l’ovvio effetto di giungere a conclusioni non attendibili;

b) dalla mancata raccolta e trasmissione dei dati su eventi incidentali verificatisi nell’area e sugli indici, parametri, effetti su cui si fondano le mappe di rischio.

Nello specifico delle unità logiche descritte da BG-LNG, il ricorso ad una miscellanea di riferimenti legislativi, a “fattori compensativi ed indici compensati” arditamente utilizzati, non rendono oggi – come nel 2002 – attendibili le conclusioni. La stessa classificazione dell’area limitrofa come appartenente alla categoria “F” appare non corrispondente alla realtà per ciò che attiene alla “ordinaria presenza di gruppi di persone”. In realtà al di là delle palazzine interne all’area, tuttora abitate, esistono attività limitrofe, come il presidio della Marina Militare, la movimentazione portuale di merci e soprattutto di passeggeri all’interno di un raggio di potenziali rischi ed effetto domino connessi all’evento incidentale.

Brevemente sono riportate considerazioni in merito alle singole attività.

MOVIMENTO DELLE GASIERE NEL PORTO

Ciò che appare sorprendente nella descrizione della movimentazione del GNL verso il terminal è l’“elasticità” del numero delle navi e della quantità di gas trasferito, non soltanto nelle diverse fasi o nei diversi scenari ipotizzati (esercizio e possibile espansione), ma anche all’interno della stessa fase di esercizio, il che denota la “voluta” relatività di cifre, previsioni, analisi e autorizzazioni, se è vero – come è vero – che il decreto di autorizzazione consente un’espansione del GNL da 6 a 12 milioni di tonnellate, il numero di navi (per 6 milioni di tonnellate) passa da 50 a 100 per anno e la

loro capacità da 70.000 a 140.000 metri cubi. Così come è vero che il nullaosta del Ministero per l'Ambiente del 14/11/2002, prot. 12688 prescriveva espressamente **“che vengano autorizzati esclusivamente i soli traffici previsti nella prima fase, in ragione di 50 navi/anno”**. Ciò sulla base dell'istruttoria della Commissione VIA, rinnegata poi con una semplice lettera integrativa e senza alcun riferimento a nuova istruttoria, in una nota successiva alla conferenza dei servizi del 15/11/2002.

Oggi si quantifica in 100 gasiere/anno da 140.000 mc le navi occorrenti per trasportare i 6 milioni di tonnellate di GNL; BG-LNG indica in 24 ore il tempo necessario mediamente ad ogni gasiera per svolgere tutte le operazioni di movimentazione, ossia 11 ore per lo scarico, 45 minuti per l'accosto e – di conseguenza – 12 ore per la movimentazione della nave in ingresso ed uscita, al traino di 4 rimorchiatori. Le operazioni da eseguire, descritte da BG-LNG, comportano la sosta delle navi, in attesa che salga il pilota, ad 1 miglio dall'ingresso del porto con tempi di attesa dipendenti dalla presenza di altre imbarcazioni e/o di altri intralci, non definiti. La società riconosce che all'entrata della gasiera nel porto debba corrispondere necessariamente il divieto di movimentazione di altre imbarcazioni e che la velocità della gasiera debba essere di 2 nodi. Trainata da 4 rimorchiatori la nave dovrà spostarsi verso destra e quindi compiere un'evoluzione di 90° per poter essere trainata ad un ormeggio di poppa. E' assolutamente evidente che in questa fase la velocità sarà minore dei 2 nodi dichiarati e che l'allineamento in parallelo al pontile e l'ormeggio vero e proprio sono operazioni tutt'altro che semplici, ed anche in queste fasi sarà proibita la presenza di altre imbarcazioni nel raggio di 0,5 miglia dal pontile ed anche ad est del pontile Enel. Ovviamente tutto ciò si dovrà ripetere nella fase di disormeggio ed uscita delle gasiere dal porto. E' quindi assurdo ipotizzare che in 45 minuti la gasiera possa essere pilotata nel porto, ammesse condizioni di mare calmo ed assenza di altre imbarcazioni. Considerando che al miglio corrispondente alla distanza del punto di attesa occorre aggiungere 1,2 miglia lineari fino all'area di Capobianco, alla velocità di 2 nodi occorrono 75-80 minuti per giungere al terminal. A questi bisogna aggiungere il tempo occorrente per l'evoluzione ed il traino (lentamente, riconosce la BG-LNG) fino all'ormeggio. In considerazione di tutto ciò, più il fatto che i venti dominanti spirano da Nord-Ovest, esattamente in contrasto con i movimenti della gasiera, che occorre lavorare con lentezza, che possono avvenire interferenze sull'intera operazione, appare assurdo il tempo indicato dalla società mentre più ragionevole è stimarlo in 48 ore, e l'incidenza sul traffico normale del porto, indicato come 14% da BG-LNG, può salire fino al 50-55%. Tutto ciò riguarda le gasiere da 70.000 t mentre per quelle da 140.000 sorge il problema della profondità dei fondali, per i quali la società fa riferimento a dati del 1999 (osservazione 3 del comitato) e pertanto poco attendibili nel 2008. La stessa BG-LNG sostiene la necessità di sottoporre **“ad un adeguato dragaggio la zona immediatamente prossima all'area di localizzazione del pontile”**, confermando così il problematico pescaggio e pertanto la estrema superficialità della valutazione di compatibilità con il porto.

Il Rapporto di Sicurezza deve contemplare anche la presenza di situazione di rischio più grave – anche se poco probabile – e deve essere correlato (direttiva CE 82/96 e D.L.vo 334/99) ai rapporti su stabilimenti esistenti e ad attività portuali a rischio, e al piano integrato di emergenza portuale.

Sarà bene ricordare – infine – lo studio condotto in California su un evento incidentale avvenuto nel golfo del Messico elaborato nel 2004 e che sta alla base di analisi su terminali progettati in Italia, come a Taranto, in cui si esamina l'effetto dello sversamento di gas liquido in mare a seguito di perforazione dello scafo di una gasiera, di solo 1/10 del contenuto totale (14 mila mc). L'effetto più grave ipotizzato – a parte l'incendio e/o l'esplosione – era la produzione di una nube di gas ellittica, lunga 4400 metri e larga 2850 metri, altamente infiammabile. Nel contesto di Brindisi le dimensioni della nube corrispondono all'incirca a quelle del porto. In esso vengono movimentate

- 10.787.753 t/a di merci varie
- 60.513 t/a di prodotti chimici
- 709.971 t/a di GPL
- 7.638.000 t/a di rinfuse solide
- 217.545 t/a di prodotti alimentari

- 11 milioni t/a di carbone
- 412.204 passeggeri

oltre ad allocare mediamente 15 navi/giorno fra ormeggiate e in rada ed occasionalmente grandi navi crocieristiche (dati 2007 Autorità Portuale di Brindisi).

A ciò occorre aggiungere un numero elevato di pescherecci, barche di piccoli pescatori, barche da diporto e navi militari che debbono caricare carburante dai depositi in costruzione vicinissimi al terminal. Alla distanza di 3,2 chilometri vi è lo scalo passeggeri e quindi la città.

Tutto ciò nel SIA della BG-LNG viene trattato con estrema superficialità.

MOLO

Il Piano Regolatore del porto di Brindisi prevedeva una colmata di uno specchio di mare in località Capobianco, ed un molo da destinare – come disposto nel documento di recepimento del piano di risanamento dell'area a rischio di crisi ambientale – allo scarico del GPL, sottraendolo alla pericolosissima zona di Costa Morena. Oggi quel molo e la colmata sono stati “regalati” alla BG.

Dalla semplice visione di quanto previsto nel piano regolatore del porto e dalla cartografia allegata al progetto BG del 2002 risulta chiaro che il molo che oggi viene proposto è assolutamente difforme, avendo dovuto accogliere nel novembre 2002 le richieste del Consiglio superiore per le opere pubbliche, del Genio Civile per le opere marittime e dei Comandi territoriali della Marina Militare, con una sollecitudine più unica che rara, tanto da interessare – oggi – la Magistratura. Altrettanto velocemente fu accolta dalla Giunta Comunale la richiesta dell'Autorità Portuale. L'intervento in oggetto era stato indicato come “adeguamento tecnico-funzionale del molo in località Capobianco” e nel motivarlo si fece esplicito riferimento ad esigenze di sicurezza per la movimentazione di prodotti petroliferi verso l'attiguo molo Enichem, e di navi militari verso il programmato vicino deposito di carburanti della Marina. Il dirigente dell'area tecnica dell'Autorità portuale definiva la variazione di progetto “non sostanziale” e tramutava in atto dell'Autorità una dichiarazione della BG di non assoggettabilità a VIA delle opere previste nel progetto preliminare (cosa per cui non ricopre più il suo incarico ed è indagato dall'Autorità Giudiziaria). Il funzionario responsabile della frettolosa istruttoria tecnica del Comune di Brindisi asserì che era stata richiesta “una lieve modifica sia per orientamento sia per disposizione della radice e sia per estensione”. Entrambe le relazioni sostengono in modo artificioso la tesi di non assoggettabilità a VIA delle opere e le sottraggono alle procedure di rito:

- Istruttoria tecnico-urbanistica
- Valutazione dei rischi di incidente rilevante
- Valutazione della compatibilità ambientale articolata
- Atto d'intesa definito in Consiglio Comunale
- Recepimento di osservazioni sulla variante
- Atti accessori a seguito di iter trasparente e pubblico

Il molo è significativamente diverso da quello previsto nel piano regolatore del porto, e per questo motivo, per la sentenza della Corte Europea di giustizia, per le esigenze di sicurezza esso andava e va sottoposto ad ordinaria procedura di V.I.A. e di rischio di incidente rilevante.

In caso di accidentale emissione di gas, di emissione di nube tossica, di esplosione o incendio, le distanze accertate sono:

- | | |
|---|---------|
| 1. dal molo Enichem con le sostanze pericolose ed infiammabili: | 400 m. |
| 2. dai serbatoi e l'impianto di rigassificazione | 150 m. |
| 3. dalle navi in transito | 400 m. |
| 4. dal castello Aragonese | 1500 m. |
| 5. dal programmato scalo delle navi crocieristiche | 1800 m. |
| 6. dal deposito della Marina Militare | 500 m. |
| 7. dai serbatoi di etilene all'interno del petrolchimico | 1600 m. |

Lo studio californiano riportato, o le mappe di rischio predisposte per il porto e l'area industriale, e le valutazioni di BG-LNG- fondate peraltro su dati parziali e datati – divergono vistosamente nel classificare gli scenari incidentali possibili e da ciò deriva nel SIA e nelle raccomandazioni citate da BG-LNG la sottovalutazione delle distanze di sicurezza riferite alle rotte di navi contenenti merci e/o passeggeri (o peggio di materiali pericolosi), alla distanza dal molo Enichem, alla distanza dal deposito di carburanti. Nel SIA vengono minimizzati gli scenari di incidenti derivanti da esplosione, sversamenti, accensione e rilascio generico di sostanze tossiche e combustibili. Non vengono presi in considerazione i rischi derivanti dal passaggio di aerei civili e militari e l'attività del vicinissimo poligono di tiro. Infine si richiama l'attenzione sull'allegato 1.C.4, sulla conformazione ed estensione del molo, non conforme a quello che sarà realizzato, e sulla non ipotetica presenza contemporanea di due navi attraccate agli sporgenti del molo.

COLMATA

Il Piano regolatore del porto del 1975 prevedeva la possibilità di colmare lo specchio di mare in località Capobianco. Una relazione redatta da BG ed acriticamente fatta propria dall'Autorità Portuale e dal Ministero delle Attività Produttive e da quello per l'Ambiente asseriva che l'opera non dovesse essere sottoposta a procedura VIA perché inserita nello strumento urbanistico antecedente all'emanazione della Direttiva 85/337 CEE. Viceversa – come ormai conclamato giuridicamente – la sentenza della Corte europea di Giustizia sancisce che le opere ricadenti fra quelle oggetto delle disposizioni della Direttiva Europea, realizzate dopo l'emanazione anche se previste in pianificazioni precedenti, debbono essere sottoposte a VIA.

E' sconcertante che un'opera di tale significativo impatto ambientale non sia – oggi – oggetto dello studio di impatto ambientale presentato dalla BG-LNG, e tanto più alla luce dei rilievi e dei provvedimenti assunti o in fasi di assunzione dell'Autorità Giudiziaria. E' superfluo ricordare che l'ineludibilità di tale procedura è sancito dalle stesse leggi italiane, che disciplinano l'assoggettabilità ed esecuzione della VIA. A conferma di ciò si cita la L.202/92 all'art. 1, comma Q in cui si prescrive la VIA per la "costruzione di terminali per lo scarico di idrocarburi e sostanze pericolose".

Nel piano regolatore del porto del 1975 era previsto che l'eventuale colmata dovesse essere realizzata con il deposito di circa 1.800.000 mc di materiale e di altri 1.400.000 mc per l'approfondimento dei fondali. Nel procedimento del 2002 il Min Ambiente con nota del 14.11.2002, prot. 12385, ordinò che la caratterizzazione e l'eventuale bonifica del sito dovessero avvenire prima dell'avvio di qualsivoglia lavoro e che l'utilizzo dei sedimenti eventualmente dragati avvenisse solo a valle delle attività previste nel piano di caratterizzazione. E' quindi assolutamente inaccettabile tecnicamente e giuridicamente il rinvio delle prescrizioni al progetto definitivo (in violazione del D.L.vo 340/2000 e della L. 241/90). Lo stesso Servizio Risanamento e Bonifiche (RIBO) del Min. Ambiente aveva posto già nella Conferenza dei Servizi del 15/11/2002 l'esigenza – ineludibile rispetto a qualsiasi decisione sulla fattibilità dell'opera – della caratterizzazione e della bonifica del sito. Inoltre nessun parere fu chiesto al Ministero per i beni e le attività culturali circa la presenza di reperti sommersi, e l'intervento – effettuato a posteriori su denuncia di Italia Nostra – mise in luce il deterioramento dei fondali dovuto ai tanti sversamenti industriali, depositi di natura varia e presenza di detriti metallici. Inoltre tale prospezione fu realizzata in tutta fretta, con maglie di 100 m anziché di 50, fatto motivato con il risparmio di 310.000 euro. In più, nell'unico campionamento sui fondali effettuato in contraddittorio con l'ARPA, fu riscontrata una presenza di Arsenico e di policlorobisfenoli superiore ai limiti di legge. Pertanto sulla colmata, sia pur completata, va eseguita la V.I.A., accertando l'influenza che essa ha sullo stato dei fondali, sul ricambio delle acque, sul loro inquinamento, sulle biocenosi vegetali e animali presenti, sul moto ondoso e sulle correnti marine. Il SIA presentato dalla BG-LNG è fortemente carente sotto questo aspetto, è superficiale sulla stima del salto termico dovuto

all'immissione delle acque fredde, è estremamente contraddittorio sulla direzione del flusso delle acque di scarico, stante la posizione del terminale di scarico, nulla dice sull'effetto del cloro presente in esse, né sull'accumulo dei metalli del materiale di protezione anodica.

SERBATOI

Nel progetto sono previsti 2 serbatoi della capacità di 160.000 metri cubi. In realtà la capacità, secondo le descrizioni, varia da 148.000 a 200.000 mc. Preoccupante è l'altezza che raggiunge i 55 m, e addirittura 58 fuori tutto.

Il D.P.R. 11/2/1998 ha puntualizzato l'obbligo di assoggettazione a V.I.A per i serbatoi di capacità superiore a 80.000 mc e pertanto i serbatoi non possono essere compresi in una VIA globale. Inoltre non è stato compiuto uno studio specificatamente mirato all'individuazione dei rischi connessi ad eventuali anomalie impiantistiche, stante la temperatura e la pressione (ancorché modesta) del liquido in essi racchiuso, così come raccomandato dal Comitato Tecnico Regionale. Inoltre nel SIA non risulta chiaramente se è prevista una doppia parete (a parte quella esterna in cemento) né se esiste il canale di raccolta di eventuali sversamenti. Nulla viene detto sulla presenza della torcia del petrolchimico a distanza di meno di 100 m, la cui fiamma – a contatto con eventuali perdite di gas in atmosfera – può dar luogo all'accensione dello stesso, né della ubicazione dei serbatoi su un lato del perimetro di esercitazione dell'Aeronautica Militare e lungo il cono d'atterraggio sul vicino aeroporto.

Infine – come già detto in altra parte del presente documento – non esiste nel SIA alcuno scenario che preveda condizioni limite tali da portare all'occasione di incidente, né delle procedure da seguire – per lavoratori e popolazione – in tale eventualità.

Pertanto, alla luce di tutto quanto esposto, Legambiente esprime un giudizio nettamente negativo sullo Studio di Impatto Ambientale presentato dalla BG-LNG e conseguentemente sulla fattibilità del rigassificatore.

Brindisi, Maggio 2008