

COMITATO CONTRO IL RIGASSIFICATORE DI TARANTO

COMITATO PER TARANTO

Osservazioni e controdeduzioni relativamente allo studio del Consorzio Interuniversitario Nazionale per l'Ingegneria delle Georisorse in merito al progetto di rigassificatore a Taranto della Gas Natural.

A- I DOCUMENTI PRODOTTI NELL'AMBITO DELLA VIA

La società multinazionale Gas Natural ha commissionato al *Consorzio Interuniversitario Nazionale per l'ingegneria delle Georisorse* (d'ora in avanti CINIGEO) uno studio relativo alla compatibilità territoriale dell'impianto, ed in particolare al cosiddetto "Effetto Domino". Tale "analisi di rischio" è firmata dal prof. Paolo Bevilacqua ed è datata luglio 2007.

Lo studio commissionato dalla Gas Natural sarà definito da ora in poi per brevità "Studio sull'Effetto Domino".

Il motivo di questo nuovo studio commissionato da Gas Natural è collegato alle insufficienze riscontrate nella documentazione presentata fino ad ora. Lo Studio di Impatto Ambientale sul rigassificatore di Taranto, infatti, ometteva la completa elencazione di tutti gli impianti a rischio di incidente rilevante.

Lo "Studio sull'Effetto Domino" volge inoltre la propria attenzione al progettato raddoppio della Raffineria Eni analizzando eventuali variazioni rispetto all'analisi iniziale del rischio. Tuttavia noi riteniamo che non è pensabile chiudere la VIA per il rigassificatore quando non è ancora nota l'articolazione definitiva e operativa di ENI Taranto: nessuno può escludere modifiche future che potrebbero essere pregiudizievoli.

Lo "Studio sull'Effetto Domino" - inviato dalla Gas Natural alle Commissioni VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) della Regione e del Ministero dell'Ambiente - ritorna su criticità a più riprese segnalate da noi e dalla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente. Sono criticità che hanno generato grande preoccupazione nell'opinione pubblica. La percezione del rischio nella cittadinanza si è innalzata grazie ad un dibattito e a un'informazione promossa dalla società civile organizzata.

La percezione del rischio è, peraltro supportata da dati oggettivi su cui è opportuno riflettere: infatti il progettato impianto dovrebbe sorgere a 775 metri dai serbatoi dell'Agip e in un'area industriale in cui insistono già oggi 8 impianti a rischio di incidente rilevante. Il nuovo studio commissionato dalla Gas Natural intenderebbe compensare le vistose carenze dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) che il Comitato contro il rigassificatore di Taranto aveva puntualmente segnalato nelle proprie precedenti osservazioni e controdeduzioni.

Lo "Studio sull'Effetto Domino" costituisce la quarta documentazione prodotta dalla Gas Natural sul progetto di rigassificatore a Taranto. Infatti la Gas Natural ha presentato:

1) il *Rapporto preliminare di sicurezza*, approvato nel maggio 2005 dal Comitato Tecnico Regionale senza alcuna informazione preventiva della popolazione interessata violando di fatto l'articolo 23 del Decreto Legislativo 334/1999 (la cosiddetta Seveso II) che ha introdotto la "consultazione della popolazione" ai fini della "attuazione della direttiva 96/82/CE.

2) lo *Studio di Impatto Ambientale (redatto da Medea)* nel febbraio 2006, presentato alla Regione Puglia e al Ministero dell'Ambiente; tale Studio - consegnato a febbraio del 2006 agli assessori Losappio e Frisullo - è stato segnalato con la dovuta evidenza alla

popolazione non da parte degli enti preposti ma da uno scoop del "Corriere del Giorno" nell'aprile del 2006;

3le *integrazioni (redatte da Medea)* in risposta (a nostro avviso parziale e insufficiente) alle 40 osservazioni della Commissione VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) del Ministero dell'Ambiente;

4il recente *Studio sull'Effetto Domino* (redatto dal Consorzio Interuniversitario) a cui si rivolgono le presenti nostre controdeduzioni.

Il "Comitato contro il rigassificatore di Taranto", da parte sua, ha già inviato due relazioni a tutti gli enti coinvolti nella VIA, precisamente:

- Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
- Al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali
- Al Ministero delle Attività Produttive
- Al Presidente della Regione Puglia
- All'Assessore all'Ambiente della Regione Puglia
- Comitato Tecnico Regionale c/o Direzione Generale Regionale dei Vigili del Fuoco
- Al Presidente della Provincia di Taranto
- Al Commissario Prefettizio del Comune di Taranto
- Al Prefetto di Taranto
- All'Autorità Portuale di Taranto

Tali relazioni sono di seguito elencate e reperibili su Internet agli indirizzi specificati:

13 luglio 2006 – Osservazioni (17 pagine) in relazione allo Studio di Impatto Ambientale

<http://www.tarantosociale.org/tarantosociale/a/17398.html>

16 maggio 2007 – Controdeduzioni (52 pagine) relative alle integrazioni di Medea per Gas Natural (integrazioni richieste dalla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, formulate in 40 punti)

<http://www.tarantosociale.org/tarantosociale/a/21660.html>

A ciò si aggiungono altre osservazioni che Legambiente ha presentato nell'ambito della VIA, qui reperibili:

<http://www.tarantosociale.org/tarantosociale/a/17418.html>

La Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, da parte sua, ha in buona parte recepito le osservazioni del Comitato contro il Rigassificatore di Taranto stilando un ulteriore elenco di 40 osservazioni allo SIA sul rigassificatore. Tali 40 osservazioni sono consultabili qui:

<http://www.peacelink.it/tarantosociale/a/19388.html>

Tali osservazioni e controdeduzioni chiediamo che vengano considerate parte integrante della presente relazione, messe sul portale ambientale della Regione e distribuite, assieme alla presente relazione, a tutti i membri della Commissione VIA.

B - IL VIZIO DI FONDO DELLO STUDIO SULL'EFFETTO DOMINO

Nelle conclusioni dello "Studio sull'Effetto Domino", precisamente a p. 87, si legge:

"Non risultano verosimili, né ragionevolmente ipotizzabili effetti domino tra l'installazione Gas Natural e gli stabilimenti e pontili limitrofi; infatti, sia nel caso di incidenti localizzati all'interno dell'installazione Gas Natural, sia per gli eventi individuati e localizzati nelle installazioni o nelle principali vie di traffico all'esterno, le aree di danno riferite alle soglie di irraggiamento o sovrappressione non comportano interazioni dirette tra queste installazioni".

Il vizio di fondo di tale studio è quello di delimitare in partenza ciò che è "ragionevolmente ipotizzabile" escludendo del tutto gli altri scenari dal campo dell'analisi. Esiste una significativa differenza fra "ciò che non è credibile" e "ciò che non è possibile".

Ad esempio il sistema di difesa Usa ha ritenuto "non credibile" un attacco alle proprie città mediante aerei dirottati da kamikaze sui grattacieli fino a quando non ha constatato che "è possibile". Inoltre per lungo tempo è stato raccontato, fino a Chernobyl, che non era ragionevolmente ipotizzabile un incidente ad una centrale nucleare: poi è accaduto. E quando è accaduto il disastro di Chernobyl si è a lungo discusso sul fatto che l'evento era accaduto in condizioni eccezionali in cui erano state violate le più elementari misure di sicurezza.

Il fatto che a coincidere siano state azioni concomitanti di negligenza, imprudenza e imperizia non attenua ma anzi rafforza la nostra tesi dell'insufficienza di una analisi di rischio – come quella commissionata dalla Gas Natural - che restringa il campo di analisi a casistiche più favorevoli, escludendo quelle più sfavorevoli.

In particolare lo "Studio sull'Effetto Domino" omette di analizzare scenari quali:

- 1.l'incidente alla nave metaniera;
- 2.l'attentato terroristico;
- 3.la caduta di un velivolo sul rigassificatore;

ed altri aspetti quali:

- 4.contrasto con le previsioni del P.R.G. del porto;
- 5.mancato esame del rischio determinato dalla dispersione dei valori di boil-off;
- 6.mancato esame del progetto di costruzione a Punta Rondinella di un deposito per lo stoccaggio di carburanti.

Intendiamo pertanto qui analizzare ed evidenziare le carenze e le omissioni che rendono lo studio inadeguato rispetto alla necessità di assicurare la mancanza di pericoli connessi con quella installazione.

C- LE CARENZE RISCONTRATE NELLO STUDIO SULL'EFFETTO DOMINO

Nonostante il supplemento di analisi commissionato da Gas Natural volto a compensare le carenze da noi segnalate nello SIA e nelle successive integrazioni, sottolineiamo il fatto che tale ricerca non consente di escludere l'effetto domino. Infatti lo studio commissionato dalla Gas Natural omette di analizzare scenari teoricamente possibili.

C1) L'INCIDENTE ALLA NAVE METANIERA

Per quanto possano essere affidabili le misure di sicurezza adottate nel porto, non può essere esclusa a priori una collisione tale da provocare una rottura dello scafo della nave gasiera. Lo stesso Studio di Impatto Ambientale prevede la rottura dello scafo in condizioni di particolare violenza dell'impatto.

Si possono fare ad esempio le ipotesi di una collisione

- fra una petroliera e una nave gasiera;
- fra un sottomarino a propulsione nucleare e una nave gasiera.

Quest'ultimo caso è contemplato a p. 7 della deliberazione del consiglio comunale (collisione fra Uss Oklahoma City e la gasiera GNL Norman Lady in data 15 novembre 2002, non grave).

Il fatto che si siano verificate collisioni disastrose come quella della Moby Prince a sole 2 miglia dalla costa dimostra che le collisioni non si possono escludere a priori e che esse possono avvenire a distanze tali da rendere possibile il rilascio di quantità di GNL sufficienti a provocare un disastro, specie se sussistono condizioni di vento tali da far "rotolare" il GNL sul mare fino alla costa.

Tale scenario è stato da noi in particolare segnalato nelle nostre controdeduzioni scaricabili da <http://www.tarantosociale.org/tarantosociale/a/21660.html>

A p. 23 citiamo il modello Fay contenuto nel Sandia Report è una simulazione di un incidente ad una nave gasiera che – per rottura dello scafo – potrebbe perdere GNL liquefatto che "rotolerebbe" sull'acqua sospinto dal vento formando una nube incendiabile del **raggio di 1900 metri e del diametro di 3800 metri**. E' appena il caso di ricordare nuovamente che la distanza fra il rigassificatore e i serbatoi dell'Agip è di **775 metri** (il dato è riportato nello Studio di Impatto Ambientale).

E' del tutto evidente che la nube incendiabile, ulteriormente dilatata dal vento e da esso sospinta, raggiungerebbe l'area industriale di Taranto incontrando una fonte di ignizione e provocando un effetto domino in quanto avvolgerebbe gli impianti. A pagina 25 delle nostre precedenti controdeduzioni abbiamo sovrapposto alla mappa satellitare di Taranto la nube di GNL liquefatto delle dimensioni ipotizzate nel Sandia Report: essa andava a sovrapporsi agli impianti Ilva e Agip dove esistono molteplici fonti di ignizione da qui deriverebbe un effetto domino.

Questo scenario non è stato analizzato dallo "Studio sull'effetto domino".

E' importante notare che il rapporto da noi citato ("Guidance on Risk Analysis and Safety Implications of a Large Liquefied Natural Gas (LNG) Spill Over Water") è stato redatto per il Dipartimento dell'Energia degli Stati Uniti nel dicembre del 2004 da Sandia Corporation. Non averlo preso in considerazione da parte della Gas Natural e dei suoi esperti è una grave carenza. E' stato omesso un documento noto e autorevole che non ha finalità di parte.

Ma tale studio non è l'unico che supporta la nostra tesi relativa all'effetto domino.

A pagina 27 delle nostre controdeduzioni infatti si cita ampiamente il rapporto " *An assessment of the Potential Hazards to the Public Associated with siting an LNG Import Terminal in the Port of Long Beach*" (pubblicato il 14 settembre 2005).

Il rapporto è stato redatto dal Dr Jerry Havens per conto del *Consumer Protection and Safety Division - California Public Utilities Commission*. Il Dr. Havens è Professore Emerito di Ingegneria Chimica presso l'Università dell'Arkansas, oltre che Direttore del Centro di ricerca sui Rischi Chimici della stessa Università, e si occupa da oltre trent'anni di ricerca dei metodi per stabilire le conseguenze delle fuoriuscite di gas naturale liquefatto (GNL).

L'autore sostiene: "Poiché ci si aspetta che grandi fuoriuscite di GNL siano causate da eventi violenti che possono anche causare un innesco (prevenendo la formazione di una nube di vapore infiammabile che possa lasciare il sito), io credo che il pericolo maggiore da fuoriuscita di GNL per la salute pubblica sia dovuto ad un incendio da pozza di liquido, evento molto probabile. Sottolineo che sto parlando di incendi risultanti dalla fuoriuscita di diverse migliaia di litri di GNL. Non abbiamo esperienza riguardo a tali incendi, ma sappiamo che non possono essere estinti e possono solo esaurirsi bruciando, e che il calore irradiato fuori dai margini dell'incendio può innescare materiali combustibili e causare serie ustioni alle persone anche a considerevoli distanze dal margine dell'incendio".

Lo studio considera la fuoriuscita di circa 11000 litri di GNL che può essere determinata da collisioni accidentali tra navi con momento (massa e velocità) tale da causare la rottura dei serbatoi, da attacchi terroristici o da rotture legate ad eventi naturali come terremoti o tsunami. Tale rilascio di GNL in acqua porterebbe ad un incendio da pozza di liquido con un irradiazione termica tale da causare ustioni a persone non protette (1,5 KW/m²) ad una distanza approssimativa di 2 miglia. La possibile rottura a cascata dei serbatoi della nave e la stima di dispersione della nube al 2,5% di gas portano questo limite a 3 miglia. Basandosi su queste informazioni, definite dall'autore "le migliori disponibili" e su conoscenze ampiamente condivise all'interno della comunità scientifica, il Dr. Havens afferma che la minima distanza dal sito di rilascio di circa 11 mila litri di GNL in acqua, in prossimità del rigassificatore, entro la quale eventi ritenuti credibili possono causare gravissimi danni a persone ed infrastrutture è approssimativamente **3 miglia, pari a circa 4,83 chilometri**.

L'effetto dell'ignizione di tali masse di GNL ha effetti devastanti. Nelle prime osservazioni consultabili su <http://www.tarantosociale.org/tarantosociale/a/17398.html>

inoltre documentavamo che masse di GNL di questo tipo sono prodotte da particolari ordigni (**bombe FAE**) capaci produrre gli effetti di "miniatomiche" sulle città prescelte come obiettivi.

Lo scenario di una collisione non può essere escluso invocando una semplice applicazione delle norme della navigazione che escluderebbero di per sé ogni rischio. Che tali norme non vengano sempre rispettate in mare (così come non vengono rispettate a terra dagli automobilisti) è dimostrato dalla vicenda del traghetto Moby Prince. Il 10 aprile 1991 a sole 2 miglia da Livorno il Moby Prince speronò la nave cisterna Agip Abruzzo, ancorata nella rada di Livorno con a bordo 82 mila tonnellate di greggio. Il traghetto venne investito da 2700 tonnellate di petrolio fuoriuscito da una cisterna squarciata della Agip Abruzzo e prese immediatamente fuoco: delle 141 persone a bordo se ne salvò una sola. I soccorsi arrivarono con incredibile ritardo, dopo un'ora e un quarto, e le vittime morirono. La petroliera bruciò per quattro giorni. E' questa la sicurezza in mare che dovrebbe garantire una nave gasiera da ogni collisione? Forse una collisione che mescolasse GNL e petrolio si potrebbe spegnere prima? Ma la cosa che genera sconcerto è che sulle cause dell'incidente c'è ancora oggi poca chiarezza. C'è chi sostiene che sia stata colpa della fitta nebbia, chi parla di errore umano e chi dice che a quell'ora nella rada ci fosse un intenso traffico di navi, tra cui alcuni mercantili americani carichi di armi, e che una bettolina abbia tagliato la strada alla Moby Prince, costringendola a una manovra di emergenza che avrebbe poi provocato l'incidente. Inoltre la presenza di tracce di esplosivo sulla nave testimoniano che a bordo ci fu anche uno scoppio.

Abbiamo citato il caso della Moby Prince in quanto meglio di tante ipotesi delinea uno scenario inquietante: quello dell'incidente per cause "inspiegabili" e "misteriose" che tuttavia può avvenire (in quanto è avvenuto) a due miglia dalla costa con la possibile rottura dei serbatoi provocando la fuoriuscita di una nube di GNL che non evapora ma che "rotola" sul pelo dell'acqua fino alla costa.

La pericolosità del GNL che sfuggisse dal controllo ha indotto un celebre studioso come Piero Angela a definire l'incidente alla nave metaniera come il "peggiore scenario" ovvero **"l'incidente più catastrofico immaginabile fra tutte le fonti energetiche"** e a dichiarare nel suo ultimo libro: "Se questa miscela gassosa, invisibile e inodore, investisse una città, qualsiasi (inevitabile) scintilla farebbe esplodere la gigantesca nube. La potenza liberata in una o più esplosioni potrebbe avvicinarsi a un megaton: un milione di tonnellate di tritolo, questa volta nell'ordine di potenza distruttiva delle bombe atomiche. Le vittime immediate potrebbero essere decine di migliaia, mentre le sostanze cancerogene sviluppate dagli enormi incendi scatenati dall'esplosione, ricadendo su aree vastissime, sarebbero inalate in "piccole dosi", dando luogo a un numero non calcolabile, ma sicuramente alto, di morti differite nell'arco di 80 anni" ("La sfida del secolo", p.99, Mondadori, 2006) .

Questi effetti catastrofici spiegano la ragione per cui nessuna assicurazione è disponibile a fornire una copertura per incidenti ad un rigassificatore.

Queste informazioni, unitamente all'autorevolezza delle loro fonti, ci inducono a sottolineare che la ricerca commissionata dalla Gas Natural è gravemente carente e porta a risultati errati, arrivando ad escludere un effetto domino che invece, sulla base di quanto esposto, è possibile.

Compito della Valutazione di Impatto Ambientale *non è quello di approvare o bocciare il rigassificatore* ma di effettuare un'analisi di rischio.

Sarà poi compito delle istituzioni rappresentative e dei cittadini stessi valutare se accettare o meno tale rischio.

C2) L'ATTENTATO TERRORISTICO

Lo studio sull'effetto domino commissionato dalla Gas Natural non considera un altro scenario: l'attentato terroristico sia nei confronti del rigassificatore sia della nave metaniera, come richiedeva l'osservazione 22 della Commissione Via del Ministero dell'Ambiente. Ad esempio non viene analizzato il caso di:

- un aereo dirottato da un kamikaze sulla nave gasiera o sul rigassificatore (scenario del tipo 11 settembre 2001);
- motoscafo pieno di tritolo che si facesse esplodere sulla metaniera causando uno squarcio nello scafo;
- un lanciarazzi RPG che fossero lanciati contro il rigassificatore o la nave metaniera (nell'agosto del 2006, la testata di un RPG-29 distrusse un carro armato inglese di nuova generazione, il Challenger 2, durante uno scontro a fuoco ad al-Amarah in Iraq). Va considerato in particolare la capacità di penetrazione del munizionamento ad Uranio Impoverito che è in grado di perforare ad altissime temperature i bersagli corazzati.

C3) LA CADUTA DI UN VELIVOLO SUL RIGASSIFICATORE.

A Casalecchio di Reno il 6 dicembre 1990 un aereo militare compie un'esercitazione sorvolando il paese. È un Aermacchi MB 326, un aereo di sicura affidabilità (fu l'aviogetto italiano più venduto nel dopoguerra). La sua caduta provoca uno squarcio su una scuola e la morte di 12 ragazzi. Era un aereo che non doveva "volare lì" ma lì è caduto. L'ipotesi di una caduta di un aereo sul rigassificatore viene avanzata dalla prima relazione del Comitato Tecnico Provinciale, salvo poi essere tralasciata nella versione finale. Ma noi riteniamo che anche questo scenario doveva essere valutato alla luce della capacità del rigassificatore di resistere a simili impatti. Non è stato fatto e ciò per noi è una significativa omissione.

Simili episodi non sono infrequenti nella penisola e a ciò si sono sommati episodi tragici come quello del Cermis (incidente alla funivia del 1998) a cui l'anno successivo è seguita un evento sconcertante: nel 1999 un Harrier britannico in volo da Taranto a Mottola ha perso due bombe accidentalmente che sono cadute nel campo di un contadino. Ciò è sufficiente a ritenere di non dover escludere eventi definibili come "eccezionali".

Va del resto considerato come lo specchio aereo di Taranto venga con frequenza sorvolato da aerei di linea in partenza o in direzione Brindisi e da aerei caccia di stanza sulla portaerei "Garibaldi" o a Gioia del Colle.

D - ASPETTI NON CONSIDERATI NEL DOCUMENTO REDATTO DAL CINIGEO RELATIVO ALL'EFFETTO DOMINO

D1) CONTRASTO CON LE PREVISIONI DEL P.R.G. DEL PORTO

Di recente il consiglio comunale, nell'adottare il P.R.G. del porto, ha ritenuto di non includervi la previsione di un rigassificatore. Un orientamento esplicitato anche con documento approvato il 15 Gennaio in cui si afferma "...il consiglio comunale esprime parere contrario all'impianto di rigassificazione nel sito individuato per la presenza di varie criticità e obiezioni ad oggi da considerarsi rilevanti.". Occorre d'altronde anche considerare le forti perplessità più volte manifestate dalla stessa Autorità Portuale di Taranto nei confronti del progetto di rigassificatore.

Il progetto di costruzione di un terminale di rigassificazione allo stato attuale risulta:

-in contraddizione con le indicazioni previste dall'art. 5 della legge 84/94 non essendo in coerenza con la pianificazione portuale adottata.

-in contrasto con il progetto di realizzazione di una piastra portuale attualmente sottoposta alla procedura nazionale di V.I.A. Si tratta di un'opera strategica per il decollo della portualità dell'area jonica rientrante nel "primo programma per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale" della legge obiettivo. La sua approvazione è avvenuta con deliberazione CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001 ed è inserita nella programmazione triennale dell'Autorità Portuale di Taranto.

L'incompatibilità tra i due progetti deriva da almeno due elementi :

a)Il sito individuato per il rigassificatore dovrebbe servire come area di stoccaggio e trattamento dei fanghi dragati per l'allargamento del 4° sporgente e dell'adiacente darsena di San Nicolicchio. Ad essere interessati sono i cosiddetti sedimenti "rossi", caratterizzati da concentrazioni superiori al 90% del limite imposto dal D.M. 471/99. "Lo stoccaggio provvisorio dei materiali dragati in attesa di trattamento avverrà attraverso la realizzazione di due vasche in c.a. di dimensioni 12 x 20 metri, profonde 2 metri, con

capacità teorica di contenimento di circa 480 mc ciascuna”(S.I.A. - relazione 02 -pag.56). Per il loro trattamento, che avverrà mediante idrociclonaggio “il cantiere potrà essere installato nell’area prossima al primo canale di scarico dell’Ilva, sfruttando le vasche impermeabilizzate già esistenti. In questo caso verrà utilizzata la banchina già esistente posizionata di fronte all’area ex Belleli” (doc.cit. pag.56). E’ questa infatti la soluzione più razionale rispetto all’alternativa di realizzare l’impianto di trattamento fanghi a monte del 4° sporgente che comporterebbe l’onere non solo del trasporto fanghi dopo il loro stoccaggio provvisorio ma anche di dover costruire una nuova banchina di attracco a servizio del cantiere provvisorio.

b)i fanghi dragati per le opere citate, caratterizzati come sedimenti “gialli” e “verdi”, sono destinati ad essere utilizzati per la prevista colmata dello specchio di mare tra lo stesso sito e “Punta Rondinella”. Il progetto di vasca di contenimento è stato predisposto dall’Autorità Portuale ed ha già ottenuto il parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (doc. cit. pag. 86). Viene in tal modo meno l’ipotesi, caldeggiata dalla “gasNatural”, di utilizzo per questa colmata di gran parte dei fanghi risultanti dal dragaggio per la realizzazione di un passo di accesso al terminale di rigassificazione da parte delle gasiere. Di conseguenza risulta ancora più complessa la problematica della loro destinazione. Va infatti rilevato come le discariche ex “2b” presenti sul territorio subiscano già la pressione per lo smaltimento dei rifiuti urbani stabilizzati provenienti dall’ATO/2 della provincia di Lecce imposto con ordinanze dall’ufficio del commissario straordinario per l’emergenza rifiuti in Puglia. Un contesto che tenderà ad aggravarsi per fronteggiare anche l’emergenza rifiuti della regione Campania.

D2) MANCATO ESAME DEL RISCHIO DETERMINATO DALLA DISPERSIONE DEI VAPORI DI BOIL - OFF

Il documento presentato dal consorzio interuniversitario sull'effetto domino volutamente omette di considerare la dispersione dei vapori di boil - off espulsi nell'atmosfera dal rigassificatore in quanto *“incidenti riferiti alla sola presenza di sostanze tossiche non comportano interazioni dirette”* (pag. 7).

Pertanto

- 1) rimane ancora elusa la risposta all'osservazione n. 25 della commissione di V.I.A. che chiedeva di *“quantificare le emissioni fuggitive di gas naturale..in seguito a rilasci di gas in candela di scarico (vapori di boil - off) valutandone i relativi impatti..”*. La “Medea” non aveva infatti fornito alcuna indicazione. Le controdeduzioni espresse nel merito dal “Comitato contro il rigassificatore” rimangono tuttora valide.
- 2) Nel punto 5.4.2. del documento del Consorzio la problematica della dispersione dei vapori di boil - off viene affrontata solo in relazione alle conseguenze causate da irraggiamento in caso di accensione accidentale e formazione di miscele esplosive confinate. Si persiste però a non considerare il rischio derivante dalla dispersione in atmosfera di nubi di vapori di boil - off. La sussistenza della problematica viene sollevata nello stesso S.I.A. redatto dalla “Medea” (pag.119) nel quale si afferma come *“talune situazioni eccezionali determinano la produzione di vapori di boil - off non più recuperabili e pertanto da destinarsi allo smaltimento”*. A pag. 34 della Relazione tecnica (punto 4.2.7.) si sostiene come *“l'altezza e il posizionamento delle candele..sono stati determinati considerando la dispersione del gas naturale nell'ambiente circostante e, in caso di fenomeni aventi frequenza di accadimento non trascurabile, l'irraggiamento termico provocato da un'accensione accidentale della nuvola di vapori di gas naturale..”* Lo stesso documento del Consorzio interuniversitario a pag. 80 ammette l'eventualità di sfiato di gas dalle due torce collegate alle reti di raccolta degli scarichi a bassa ed alta pressione. Appare quindi evidente come la problematica della dispersione dei vapori di boil – off , ai fini della valutazione del rischio, non possa essere elusa. Soprattutto tenendo in considerazione possibili fonti di ignizione presenti nell'area come le due torce permanentemente accese della raffineria ed il frequente passaggio di treni lungo la rete ferroviaria elettrificata. Rispetto alle considerazioni già espresse dal “Comitato contro il rigassificatore” nelle sue controdeduzioni occorre altresì rilevare il rischio rappresentato per la dispersione di una

nube di vapori boil - off dalla temperatura dei fumi in uscita dai camini della “Raffineria ENI R&M” : E1..175 °C - E2..180 °C – E3..165 - E4..180 - E7..210 - E8..195 - E9..200 – E10..350. Questi camini detengono anche altezze diverse, da 40 a 120 metri. Nel progetto di raddoppio delle sue capacità produttive (impianti di distillazione atmosferica e sotto vuoto integrati – impianto di desolforazione spinta di gasoli da distillazione e cracking termico – impianto di desolforazione – 14 serbatoi) sono anche previsti un nuovo camino (E11) dall’altezza di 100 metri con emissioni a temperatura di ben 400 °C ed una terza torcia a servizio dei nuovi impianti. Nel documento del Consorzio interuniversitario non si tiene nuovamente in considerazione il fenomeno della fumigazione.

Sulla questione dello smaltimento dei vapori di boil - off non recuperabili il documento del Consorzio presenta comunque forti elementi di ambiguità. Non considerando il fenomeno della dispersione in atmosfera di nubi di vapori, lascia propendere l’ipotesi che questi possano essere bruciati da due torce. A pag. 40 si sostiene infatti come *“ciascuna rete di blow-down sarà collegata alla torcia attraverso la quale sarà possibile la combustione in quota dei gas eventualmente sfiatati”*. Questa opzione è in antitesi con gli orientamenti espressi in sede di Studio di Impatto Ambientale (SIA) nel quale invece si propende per la soluzione delle candele di scarico *“La possibilità di ubicare una candela di scarico a una quota adeguata, tenuto conto che i vapori di boil - off sono più leggeri dell’aria e che i regimi anemometrici tipici tendono ad allontanare i suddetti vapori da eventuali fonti di ignizione, hanno portato a ritenere comunque preferibile la soluzione della candela di scarico, garantendo analoghe condizioni di sicurezza”* (pag.110 di 245).

Appare evidente come una tale contraddizione non possa essere sostenibile ai fini di una esatta valutazione del rischio che l’esercizio del rigassificatore andrebbe a produrre anche in termini di effetto domino.

D3) MANCATO ESAME, DEL PROGETTO DI COSTRUZIONE IN LOCALITA’ “PUNTA RONDINELLA” DI UN DEPOSITO PER LO STOCCAGGIO DI CARBURANTI DA PARTE DELLA “BASILE PETROLI”.

La società "Basile petroli s.p.a" ha ottenuto dal comune di Taranto licenza edilizia n.735 /2005 per realizzare un impianto di stoccaggio di carburanti sul versante di ponente di "Punta Rondinella", a circa 400 metri dal sito individuato per il rigasificatore. Il progetto prevede la costruzione di due serbatoi per gasolio da mc 5.000 cadauno, un serbatoio per oli combustibili da 5.000 mc, due serbatoi per gasolio di trazione da 5.000 mc cadauno, n.3 serbatoi da accumulo da 500 mc cadauno, n.2 serbatoi per benzine da 5.000 mc cadauno.. L'attività rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 8, oltre che degli art. 6 e 7, del D. Leg.vo 334/99. Il N.O.F. è stato rilasciato dall'autorità competente con provvedimento prot. 7039 del 23 Dicembre 2003. Attualmente i lavori sono stati sospesi in seguito ad intervento congiunto di N.O.E. e Polizia provinciale di Taranto che il 26 Ottobre scorso hanno apposto i sigilli di sequestro al cantiere. Ad essere contestati la mancanza del piano di caratterizzazione e lo stoccaggio di inerti in loco. La situazione potrebbe comunque sbloccarsi poiché la società, a quanto è dato di sapere, starebbe provvedendo. Il documento sull'effetto domino presentato dal Consorzio universitario risulta quindi incompleto non avendo considerato anche il rischio ai sensi della "Seveso" costituita dall'esercizio di questa attività. Gli eventi incidentali derivanti da rilasci ipotizzati sono riconducibili ad irraggiamento termico da incendio da pozza (pool fire) e di nube (flash fire) e quantità di nube all'interno del campo di esplosività. Sono inoltre da prendere in considerazione i rischi derivanti dal trasporto su autobotti di olio combustibile ATZ, benzine e gasoli.

D4) RISCHIO DA INCIDENTI TRASPORTI MERCI PERICOLOSE

Nel documento del Consorzio universitario dedicato al rischio connesso al trasporto di merci pericolose si prende a riferimento *“prudenzialmente la diramazione secondaria della SS. 106 verso Punta Rondinella”* (pag.47).

Lo scenario di maggiore impatto ipotizzato è quello relativo ad autocisterna trasportante liquidi infiammabili che, in seguito ad incidente, subisce una perforazione con sversamento stimato in circa 10 ton. di prodotto. La descrizione dell'evento prevede *“il liquido è supposto spandersi occupando tutta la carreggiata della strada (circa 20 metri max) per una lunghezza che è funzione dello spessore minimo raggiungibile dalla pozza...Ipotizzando uno spessore medio di circa 2 cm, la pozza si estende per circa 50 metri in lunghezza”*

In realtà il tratto stradale considerato, pur essendo il più prossimo al sito del rigassificatore, presenta caratteristiche molto diverse rispetto alla SS 106 di cui è diramazione. La sua posizione è infatti poco più elevata rispetto al piano di campagna. La Statale Jonica 106, nei 300 metri considerati maggiormente a rischio dal Consorzio universitario, si trasforma in cavalcavia elevandosi per circa 12 - 15 metri dal fondo stradale. Non solo, ma proprio nel punto in linea meno distante rispetto al sito del rigassificatore, presenta una brusca curva a gomito particolarmente pericolosa. Il traffico, inoltre, ha dimensioni notevolmente superiori a quello della sua diramazione in direzione “Punta Rondinella”. Ne deriva che un incidente con i caratteri precedentemente illustrati può determinare, in questi 300 metri, anche scenari catastrofici. Il liquido in fuoriuscita dall'autocisterna in seguito ad incidente si propagherebbe anche oltre la carreggiata scivolando in fondo alla scarpata sino ad avvicinarsi all'area del rigassificatore. Del resto è quanto già accaduto il 21 Agosto 1997, quando addirittura la stessa autocisterna finì in fondo alla scarpata provocando un rovinoso incendio protrattasi per ben otto ore. L'incendio interessò un vasto fronte, a ridosso dell'ex yard Belleli,

Le distanze di danno riportate dal Consorzio universitario a pag. 51 non appaiono quindi del tutto attendibili.

Quantomeno superficiale, e pertanto tecnicamente inaccettabile, è l'assunto riportato a pag. 47 del citato rapporto secondo cui *“ per quanto concerne i trasporti su rotaia non risultano movimentazioni di sostanze pericolose in grado di generare incidenti plausibili di effetto domino”*. Eloquente è l'incidente accaduto il 14 novembre dello scorso anno alla stazione di Taranto con il deragliamento con un carico di propilene, sostanza altamente tossica.

Proveniva dalla raffineria di Priolo. Ci si chiede quali rischi la città avrebbe corso se l'incidente fosse accaduto davanti alle cisterne della Raffineria ENI di Taranto.

Il documento del Consorzio appare quindi ancora inattendibile rispetto a questo ulteriore aspetto legato al rischio.

E - TRASPARENZA E PARTECIPAZIONE

Le inquietanti pressioni politiche che sarebbero state effettuate nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (si veda la dichiarazione del Presidente della Provincia di Taranto Gianni Florido di cui diamo conto nel punto successivo) ci spingono a richiedere con ancora più determinazione l'inserimento di tutti i documenti (anche quelli preliminari) prodotti dalla Commissione VIA nel Portale Ambientale della Regione Puglia, attivando anche un forum telematico in modo da poter controreplicare alla commissione nel caso si omettesse di esaminare qualche criticità da noi segnalata.

Inoltre richiediamo che sul Portale ambientale siano presenti:

- a) Tutte le nostre controdeduzioni presenti e passate, i nostri esposti e le nostre comunicazioni ufficiali tramite e-mail;
- b) Tutta la documentazione prodotta dalle attività industriali sottoposte a d.lgs. 334/99 e tuttora non divulgata secondo le procedure previste dalla normativa di riferimento.

Segnaliamo che il sito del Ministero dell'Ambiente per l'AIA riporta sia la documentazione delle aziende sia le controdeduzioni dei cittadini. Tutto il materiale è on line, compresi i verbali degli enti locali per l'AIA. Come mai tutto questo non avviene sul sito della Regione per la VIA? Facciamo pertanto queste imprescindibili richieste:

1) tutta la documentazione di tutti i soggetti coinvolti nella VIA venga inserita sul Portale Ambientale della Regione in modo da avere memoria di tutto l'iter della procedura, comprensiva delle osservazioni dei cittadini e dei verbali delle sedute della Commissione VIA; qui va inserita anche tutta la documentazione sulla sicurezza (cfr. legge Seveso) e di cui la cittadinanza di Taranto attualmente non dispone;

2) la commissione VIA regionale stenda un primo verbale contenente le osservazioni di tutti i membri che segnalano proprie valutazioni delle criticità; tale "relazione provvisoria" venga inserita on line e offerta alla consultazione del pubblico;

3) venga attivato un forum telematico in cui il pubblico possa segnalare omissioni, imprecisioni e integrazioni; in particolare questa modalità ha valore altamente scientifico in quanto è dimostrato che l'errore è insito nell'attività intellettuale e che l'interazione riduce

gli errori (il caso di Wikipedia e dei software open source come Linux è una nota dimostrazione della validità dell'informazione aperta); tale procedura oltre all'insito valore cognitivo appena segnalato ha uno spiccato valore partecipativo e si qualificherebbe come esempio di e-democracy a cui la Regione si richiama espressamente;

4 venga redatto un rapporto finale della Commissione Via che tenga conto delle osservazioni del pubblico di cui al punto 3;

5 il rapporto venga esaminato dalla Regione e discusso – sempre tramite il forum telematico e mediante incontri dal vivo in pubbliche assemblee – con i cittadini in quanto la valutazione tecnica del rischio non può sostituire il giudizio politico (che recepisca le istanze dei cittadini) circa l'accettazione o meno del rischio; in tale fase sarà cura della Regione stendere e mettere on line una prima relazione provvisoria che i cittadini potranno sottoporre ad osservazioni, valorizzando il principio di "consultazione del pubblico" previsto dalla normativa vigente;

6 dopo aver tenuto debitamente conto delle osservazioni dei cittadini di cui al punto 5 la Regione potrà deliberare sul rigassificatore in modo motivato, dopo aver espletato l'intero percorso di consultazione e partecipazione democratica.

Riteniamo imprescindibile l'applicazione dall'articolo 3 comma 1 della Convenzione di Aarhus (recepita con legge 108/2001), che recita:

*Ciascuna Parte adotta i provvedimenti legislativi, regolamentari e gli altri provvedimenti necessari, compresi i provvedimenti destinati ad assicurare la compatibilità tra le disposizioni adottate per dare attuazione alla presente convenzione in tema di accesso alle informazioni, **partecipazione del pubblico** e accesso alla giustizia, nonché le opportune misure di esecuzione, al fine di stabilire e mantenere un quadro normativo chiaro, trasparente e coerente per l'attuazione della presente convenzione.*

A ciò si deve aggiungere quanto previsto dal Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 195, che prevede l'uso della telematica per la condivisione dell'informazione ambientale. Ricordiamo che sul Portale Ambientale della Regione esiste un forum telematico mai attivato (si veda <http://138.66.77.10/ecologia/DEFAULT.ASP?Id=235>). Riteniamo che questa sia l'occasione per farne un uso partecipativo.

F – QUESTIONI APERTE

Sul Corriere del Giorno del 17 gennaio 2008 il Presidente della Provincia di Taranto Gianni Florido che ha dichiarato: **«Sul rigassificatore è stato Vendola in persona, dopo il "no" di Brindisi, a chiedermi, per tenere buono il ministro Bersani, di riunire il Comitato Tecnico della Provincia perché dicesse "sì" al rigassificatore ma ponendo delle condizioni. Cosa che ho fatto salvo poi ad essere per questo massacrato in campagna elettorale con Vendola che è stato in silenzio»** .

Tali inquietanti dichiarazioni, ad oggi non sono state smentite ufficialmente né dal Presidente della Provincia, né dal Presidente della Regione, espressamente citato.

Si pone quindi una grave questione, drammaticamente aperta e passibile di ricorso ad una denuncia legale, che mina la correttezza della procedura.

Alla luce di questa dichiarazione e di precedenti richieste da noi fatte formalmente alla Regione Puglia, in cui si individuavano gravi vizi procedurali, chiediamo che il parere favorevole della Provincia venga – in sede di Commissione VIA - considerato nullo.

G – DELIBERAZIONE DEL COMUNE

Alla luce delle osservazioni su esposte relative ai vizi e alle irregolarità riscontrate nel parere della Provincia di Taranto, riteniamo che l'unico pronunciamento che abbia validità e legittimità democratica sia la deliberazione del Consiglio Comunale in data 15 gennaio 2008 che, sulla base di tutta la documentazione tecnica a oggi disponibile, ha espresso parere negativo rispetto all'insediamento di un impianto di rigassificazione nel territorio comunale di Taranto.

Riteniamo che la deliberazione recepisca, anche con argomentazioni tecniche vevoli per la procedura VIA, le tesi del Comitato contro il rigassificatore di Taranto e pertanto, condividendone i contenuti, **ne alleghiamo il testo integrale** e chiediamo che la deliberazione comunale sia considerata **parte integrante della presente relazione**.

Si richiede che la presente relazione venga protocollata e che ci venga inviato per email il numero di protocollo.

COMITATO CONTRO IL RIGASSIFICATORE DI TARANTO

COMITATO PER TARANTO

Per informazioni:
comitatopertaranto@yahoo.it

3471463719 – 3397794899- 3491444125
www.tarantosociale.org

COMITATO CONTRO IL RIGASSIFICATORE

c/o PeaceLink

c.p.2009

74100 Taranto

Taranto, 31 gennaio 2008