

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, Divisione III, VIA
via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

Al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali
Dip. Beni Architettonici e Paesaggistici, Servizio II, Paesaggio
via San Michele 22
00153 Roma

Al Ministero delle Attività Produttive
Via Veneto 33
00187 Roma

Al Presidente della Regione Puglia
Nichi Vendola
Lungomare Nazario Sauro 33
70121 Bari

All'Assessore all'Ambiente della Regione Puglia
Michele Losappio
Via Magnolie - Zona Industriale - ex Enaip
70026 Modugno (BA)

Comitato Tecnico Regionale
c/o Direzione Generale Regionale dei Vigili del Fuoco
via Japigia 240
70126 Bari

Al Presidente della Provincia di Taranto
Gianni Florido
Via Anfiteatro 4
74100 Taranto

Al Commissario Prefettizio del Comune di Taranto
Tommaso Blonda
Piazza del Municipio
74100 Taranto

Al Prefetto di Taranto
Dr. Alecci
Via Anfiteatro
74100 Taranto

All'Autorità Portuale di Taranto
Via Porto Mercantile 1
74100 Taranto

**Oggetto: osservazioni tecniche del "*Comitato contro il rigassificatore di Taranto*"
allo Studio di Impatto Ambientale inerente il "PROGETTO PRELIMINARE
TERMINALE DI RICEZIONE E RIGASSIFICAZIONE GAS NATURALE LIQUEFATTO
(GNL) TARANTO" proposto dalla gasNatural Internacional SDG SA**

Premessa sulla regolarità della VIA e sul rispetto della Convenzione di Aarhus.....	2
Quadro di sintesi	3
1. Omissione dell'analisi del porto di Taranto quale "porto a rischio nucleare".....	4
2. Omissione del fenomeno di "fumigazione" e interazione con la candela di scarico	6
3. Sottovalutazione dei rischi connessi all'"effetto domino"	8
4. Carenza di un'analisi imparziale circa la concreta probabilità di un evento catastrofico	9
5. Dragaggi e impatto sull'ecosistema marino.....	11
6. Ripercussioni negative sul traffico portuale	12
7. Impatto paesaggistico.....	12
8. Assenza dei requisiti di carattere istituzionale	13
9. Mancanza della Valutazione Ambientale Strategica.....	14
Conclusioni	14
Appendice	16

Premessa sulla regolarità della VIA e sul rispetto della Convenzione di Aarhus

Vogliamo premettere che queste osservazioni giungono in ritardo per via di inadempienze imputabili a chi avrebbe dovuto coinvolgere nella Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) tutti i soggetti interessati.¹

Tale vicenda è stata pubblicamente denunciata al Presidente della Provincia di Taranto, al Presidente della Regione Puglia, all'Assessore all'Ecologia della Regione Puglia, all'Assessore alla Trasparenza della Provincia di Taranto e all'Assessore alla Trasparenza della Regione Puglia.

Il CR-ROM con lo SIA relativo al rigassificatore di Taranto è stato inviato dalla regione Puglia al Wwf di Taranto solo il 1° giugno 2006² su esplicita richiesta dello stesso e dopo ripetute e vane richieste alla Provincia di Taranto, la cui Commissione Ambiente - fino a tale data - non aveva preso visione dello SIA. Ciò denota un mancato coinvolgimento non solo dei cittadini ma di organi importanti come la Commissione Ambiente del Consiglio Provinciale di Taranto, con grave violazione dei diritti di informazione e di partecipazione sanciti dalla Convenzione di Aarhus.

Dobbiamo lamentare purtroppo la non applicazione della Convenzione di Aarhus. In violazione dell'art. 7 della Convenzione di Aarhus ratificata con la legge n. 108 del 16.3.2001, a Taranto non è stata né favorita né consentita la partecipazione dei cittadini alla partecipazione informata alla Valutazione di Impatto Ambientale in quanto sui siti Internet di Comune, Provincia e Regione non è stata inserita la documentazione circa l'intero processo della VIA, a partire dal documento di SIA per giungere ai verbali della conferenza dei servizi e infine alle procedure di valutazione del Rapporto di Sicurezza ai fini dell'ottenimento del nulla-osta e dell'autorizzazione.³

¹ Cfr. "Rigassificatore: comunicato su procedura di ascolto e concertazione del 20 aprile 2006" il cui testo integrale è consultabile su <http://lists.peacelink.it/taranto/msg01183.html>

² PeaceLink e il Wwf di Taranto avevano richiesto sia alla Provincia di Taranto sia alla Regione il CD-ROM con lo Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto preliminare del rigassificatore di Taranto. La Provincia, più volte sollecitata, non ha inviato nulla e non ha neppure risposto. Invece l'Assessorato all'Ambiente della Regione ha risposto con una lettera datata 24 maggio 2006 (prot. 6512): il 1° giugno 2006 è arrivato il CD-ROM all'indirizzo del Wwf di Taranto. Una volta ricevuto, il CD-ROM è stato duplicato e distribuito in città, oltre che messo integralmente su Internet sul sito www.tarantosociale.org a dimostrazione che è possibile fare quell'opera di informazione che le istituzioni preposte non hanno invece svolto. Inoltre, sempre a Taranto, il 15 giugno 2006 abbiamo organizzato un'assemblea in Piazza della Vittoria in cui si è potuto liberamente dibattere sull'argomento rigassificatore, fornendo e raccogliendo quelle opinioni e informazioni che in una democrazia partecipata le istituzioni dovrebbero sollecitare e ascoltare.

³ Gli enti locali per legge sono tenuti a diffondere su Internet, ai sensi della Convenzione di Aarhus, la documentazione ambientale in loro possesso. Ciò che non è stato fatto - per quanto concerne la Valutazione di Impatto Ambientale del rigassificatore di Taranto - da Regione, Comune e Provincia. L'articolo 7 comma 1 della Convenzione di Aarhus recita infatti: "Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le autorità pubbliche strutturino l'informazione ambientale rilevante per le loro funzioni e in loro possesso o detenuta per loro conto ai fini di un'attiva e sistematica diffusione al pubblico, in particolare mediante le tecnologie di telecomunicazione informatica e/o le tecnologie elettroniche, se disponibile". Tale norma è stata recepita nella legislazione italiana con la Legge 16 marzo 2001, n. 108 (pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 85 del 11 aprile 2001 - Supplemento Ordinario n. 80) dal titolo "Ratifica ed

In violazione dell'art. 7, §§ 1 e 2 della direttiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 28 gennaio 2003 e in violazione dell'art. 8, commi 1,2 e 3 del d. l.vo n. 195 del 19 agosto 2005 (di recepimento, sia pur parziale, della stessa direttiva 2003/4/CE), non è stata garantita la diffusione dell'informazione ambientale relativamente allo Studio di Impatto Ambientale presentato da Gas Natural per la realizzazione di un terminale di GNL nel Porto di Taranto, mediante le tecnologie di telecomunicazione e/o le tecnologie elettroniche.

Noi non accettiamo che gli enti locali si limitino ad una presa d'atto dello SIA. La sua presentazione è stata comunicata dalla gasNatural tramite una mera comunicazione formale (e assolutamente inefficace ai sensi della effettiva condivisione dell'informazione) su due quotidiani in semplici inserzioni a carattere giuridico-istituzionale e in pagine quindi generalmente pochissimo lette dalla stragrande maggioranza della popolazione. Se ciò costituisce un obbligo per la gasNatural, tuttavia non esaurisce gli obblighi per le pubbliche istituzioni che hanno il dovere di informare e coinvolgere la popolazione e gli organi elettivi.

E' pertanto accaduto che gli stessi consiglieri della Commissione Ambiente della Provincia di Taranto siano venuti a conoscenza dello SIA solo dopo la scadenza del termine per la presentazione di osservazioni⁴, e ciò ci induce a richiedere una revisione dell'iter della VIA alla luce di una buona prassi democratica e di trasparenza, cosa che è stata da tempo richiesta da PeaceLink ai competenti assessori alla trasparenza della Provincia di Taranto e della Regione Puglia.

Pertanto chiediamo che il processo di Valutazione di Impatto Ambientale ricominci ex-novo verificando scrupolosamente i processi di informazione della cittadinanza, le modalità di effettiva partecipazione nonché la regolarità delle scelte democratiche in quanto non risultano esservi state sul rigassificatore di Taranto deliberazioni né del Consiglio Regionale, né della Giunta Regionale, né del Consiglio Provinciale, né della Giunta Provinciale, né in passato del Consiglio Comunale, né della Giunta Comunale, né dell'attuale Commissario Prefettizio.⁵

Quadro di sintesi

Con questo documento si vogliono far emergere alcune delle criticità che siamo riusciti a individuare nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) elaborato dalla società Medea per conto della gasNatural.

La mole della documentazione ha richiesto un lavoro lungo e approfondito⁶.

Senza la pretesa di considerare il presente studio già concluso, sono tuttavia emerse gravi e significative carenze dello SIA che ci preme evidenziare e che consigliamo di sottoporre l'intero progetto ad una seria verifica complessiva circa l'opportunità e l'idoneità dello stesso nell'ambito di una realtà come quella di Taranto già gravata da nove impianti a rischio di incidente rilevante sottoposti alla Direttiva Seveso e da un porto militare ufficialmente riconosciuto come "porto a rischio nucleare" sottoposto al Decreto Legislativo 230/1995.

Vogliamo specificare che a nostro parere la Valutazione di Impatto Ambientale ha uno stretto rapporto con l'attuazione del Principio di Precauzione e che pertanto non riterremmo corretto un eventuale non accoglimento delle osservazioni da noi fatte in merito ai problemi della sicurezza in quanto una mera valutazione del fattore "inquinamento" slegato dal fattore "sicurezza" priverebbe i cittadini di un diritto di osservazione ed intervento democratico in merito ad aspetti - quali quelli della sicurezza - che non possono prescindere dalla procedura del "consenso informato" e della possibilità di revoca dello stesso.

Le osservazioni che vengono di seguito esposte possono essere riassunte nei seguenti punti relativi a questioni omesse o non del tutto valutate con la dovuta attenzione nello Studio di Impatto Ambientale:

1. **Omissione dell'analisi del porto di Taranto quale "porto a rischio nucleare"** e mancata valutazione dei rischi e della compatibilità del traffico di navi metaniere con il transito di sottomarini a propulsione nucleare, in considerazione del fatto che una collisione fra una nave metaniera e un sottomarino a propulsione nucleare

esecuzione della Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale, con due allegati, fatta ad Aarhus il 25 giugno 1998".

⁴ Cfr. Agenzia Stampa Redattore Sociale 18/4/06, "Sul rigassificatore divampano polemiche e sospetti", http://italy.peacelink.org/tarantosociale/articles/art_15997.html

⁵ Per documentare tutto ciò è stata effettuata un'apposita ricerca su Google diffusa in data 25/4/06 sulle mailing list di PeaceLink (con indirizzo di lista taranto@peacelink.it e ecologia@peacelink.it) una email dettagliata dal titolo "Comune e Provincia di Taranto: siti Internet 'muti' su rigassificatore e rischi industriali".

⁶ Va inoltre considerato che svariati allegati erano in spagnolo e in inglese, quando invece la documentazione dovrebbe essere redatta in lingua italiana al fine di favorirne la più ampia fruibilità.

(e/o dotato di testate atomiche) potrebbe comportare una gravissima contaminazione radioattiva dell'ambiente e uno scenario né analizzato né quantificato.

2. **Omissione del fenomeno di "fumigazione" e sua interazione con la candela di scarico** con correlata omissione dell'ipotesi di una ricaduta dei vapori di boil-off sulla torcia dell'Agip e conseguente esplosione catastrofica.
3. **Sottovalutazione dei rischi connessi all'effetto domino** nell'ambito di un contesto già a forte rischio come quello di Taranto, città già gravata da nove impianti a rischio di incidente rilevante sottoposti alla Direttiva Seveso e da un porto militare ufficialmente riconosciuto come "porto a rischio nucleare" sottoposto al Decreto Legislativo 230/1995.
4. **Carenza di un'analisi imparziale circa la concreta probabilità di un evento catastrofico**, tanto da non ricorrere alle valutazioni economiche di rischio che solo un "ente terzo" come un'assicurazione potrebbe fornire in vista di un possibile risarcimento di un incidente rilevante; a ciò si associa l'assenza di ogni misura di risarcibilità completa in sede civile dei danni che potrebbero essere provocati dal rigassificatore.
5. **Dragaggi e impatto sull'ecosistema marino** non adeguatamente valutati nelle loro ripercussioni.
6. **Ricadute negative sul traffico portuale** in relazione all'allungamento dei tempi di attesa delle navi in entrata e in uscita dal porto.
7. **Impatto paesaggistico** non adeguatamente considerato.
8. **Assenza dei requisiti di carattere istituzionale** che evidenziano inadeguatezze sui sistemi di controllo ambientale e inadempienze circa l'applicazione della Direttiva Seveso sul territorio di Taranto.
9. **Mancanza della Valutazione Ambientale Strategica**: la Valutazione di Impatto Ambientale avviene in assenza di una necessaria e preliminare valutazione ambientale strategica come previsto dalla decisione n. 1229/2003/CE del Consiglio e del Parlamento Europeo

E' bene ricordare che Taranto è stata dichiarata area ad elevato rischio ambientale nel Novembre 2000. Ma è ancora in attesa di risanamento. Il piano approvato nel Novembre 1998 si è rivelato del tutto inadeguato avendo recepito, più che le necessità del territorio, le indicazioni provenienti dalle stesse industrie inquinatrici e da un'amministrazione comunale retta in successione da due sindaci, andati sotto processo ed incarcerati con pesanti accuse (presunte tangenti, collegamenti malavitosi, etc).

Negli ultimi anni la situazione ambientale del territorio è anche peggiorata. L'Ilva ha elevato la sua produzione annuale di acciaio prodotta dallo stabilimento da circa 6 milioni a 9 milioni di tonnellate, con ulteriore aggravio della situazione ambientale del territorio. La raffineria, a sua volta, è in procinto di elevare le sue capacità produttive in seguito al trasferimento, tramite oleodotto, del greggio dalla Val d'Agri al suo terminale.

Taranto, quindi, tuttora con un territorio compromesso e con altissimi livelli di inquinamento oltretutto in via di accentuazione, è innanzitutto improponibile in quanto ancora in attesa di un piano di risanamento ambientale e non può sopportare ulteriori carichi in termini di inquinamento e/o rischio tecnologico.

Infine non è superfluo osservare che non esiste una "emergenza nazionale" relativa all'approvvigionamento energetico in nome della quale poter mettere in sordina le preoccupazioni qui espresse e dare un "via libero" acritico ai rigassificatori. Siamo infatti in presenza di un surplus di offerta di gas metano tale da aver indotto nel 2003 l'ENI a non incrementare la portata dei gasdotti e a ostacolare addirittura la concorrenza nell'offerta tanto da provocare un intervento sanzionatorio in ambito europeo. Di tali aspetti tratteremo nell'appendice al presente documento.

1. Omissione dell'analisi del porto di Taranto quale "porto a rischio nucleare"

Lo SIA omette completamente di analizzare le problematiche commesse al rischio nucleare a Taranto e ai problemi di tutela della popolazione dagli effetti di un incidente che provocasse una dispersione di radioattività. Tale questione ricade nell'ambito del decreto legislativo 230/1995 che non viene mai citato in un documento come il SIA per altri aspetti così attento agli aspetti normativi e alla citazione delle leggi di riferimento.

La base navale di Taranto costituisce una delle più importanti stazioni navali del Mediterraneo e dal 2002, anno in cui ufficialmente è diventata base NATO, essa ha conosciuto un ulteriore fase di espansione.

Essa rientra ufficialmente nella lista dei porti a rischio nucleare rientranti nell'ambito delle norme del sopra citato decreto legislativo 230/1995.

Che Taranto sia un porto a rischio nucleare è stato ribadito in risposte a diverse interpellanze parlamentari.

Ad esempio il Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento, Cosimo Ventucci, in risposta all'interpellanza parlamentare del 25/11/04 dell'on. Mauro Bulgarelli, ha dichiarato: "In Italia sono in vigore piani di emergenza esterna (l'acronimo è PEE) per la protezione della popolazione dai rischi derivanti da eventuali incidenti su unità navali a propulsione nucleare in transito o in sosta nelle aree portuali italiane.

Attualmente detti piani si riferiscono alla base navale statunitense dell'Arcipelago de La Maddalena ed ai porti militari di La Spezia, Livorno, Gaeta, Napoli-Castellammare di Stabia, Cagliari, Augusta, Taranto, Brindisi e Trieste. In generale, i piani in vigore, in relazione al carattere militare delle installazioni, furono predisposti come documenti classificati, ma attualmente è in corso un'attività di revisione ed aggiornamento al fine della loro declassificazione".

Nonostante l'attività di revisione e declassificazione, i piani di emergenza e le informazioni aggiornate di interesse civile connesse al rischio nucleare a Taranto non sono state diffuse, benché la Prefettura abbia ricevuto solleciti ufficiali dall'Associazione PeaceLink.

La mancata analisi di un grave rischio quale quello nucleare rende palesemente carente lo SIA in merito all'analisi della conseguenze di quello che potrebbe essere considerato uno degli eventi che la letteratura specializzata paventa come catastrofico: la collisione fra una nave metaniera e un sottomarino a propulsione nucleare.

Tale evento non può essere escluso. Il sito della CNN (www.cnn.com) il 15 novembre 2002 riportava: "Un sottomarino nucleare si scontra con una gasiera". Questo è il testo della notizia: "A Barcellona (Spagna) la gasiera di GNL 'Norman Lady' ha avuto una collisione nel Mediterraneo occidentale con il sottomarino USS Oklahoma City. Fortunatamente la gasiera aveva già scaricato il suo pericoloso carico. Si sono verificati solo pochi danni al periscopio". Va aggiunto che tale sottomarino, come tutti quelli americani, è a propulsione nucleare e che a bordo porta una piccola centrale atomica a tutti gli effetti e con tutti i rischi conseguenti.

Lo SIA in più punti si sofferma sulla visibilità quale requisito essenziale circa la sicurezza delle manovre delle navi gasiere, trattando il fattore "visibilità" unicamente in relazione a nebbia, foschia e alla meteorologia in generale o all'analisi della profondità dei fondali per evitare collisioni. Riteniamo che manchi completamente nello SIA una trattazione del rischio di collisione con sottomarini che non sono visibili e che rientrano pienamente, a nostro parere, nella trattazione del fattore "visibilità".

Quanto al rischio di collisione con i sottomarini a propulsione nucleare va considerato il fatto che le loro rotte, per motivi di riservatezza, non sono note alla gasNatural e che pertanto il fattore sicurezza decresce del 50% in quanto viene a mancare il fattore reciprocità nella pianificazione delle attività di precauzione cautela.

In verità l'adozione di un principio di precauzione realmente efficace porterebbe all'esclusione o del traffico delle navi gasiere o del traffico dei sottomarini a propulsione nucleare e non è escluso che la normativa militare ponga misure restrittive a cui la gasNatural non ha avuto accesso per motivi di riservatezza e che pertanto non sono contemplate nello SIA.

Tuttavia lo SIA contiene importanti informazioni nell'allegato 18.1 circa la possibilità che una collisione possa perforare lo scafo una metaniera: "Colisión entre el metanero amarrado y un buque en navegación: para evitar la perforación del tanque en el metanero se determinarán las velocidades máximas a las que puede colisionar el buque en navegación sin que haya perforación. Según los calados y el tipo de mercancía que manejan las terminales cuyo tráfico afecta a la seguridad del metanero, se han estimado los desplazamientos de cada buque a partir de la tabla 3.1. de la ROM 3.1-99. Mediante el gráfico situado a la izquierda, se ha determinado la velocidad para la cual no se produce una perforación en el casco del metanero. Esta asciende a un valor de 3 nudos".

Il grafico riportato nell'allegato ha per ascissa il tonnellaggio dell'unità navale e per ordinata la velocità dell'unità navale che potrebbe entrare in collisione con una metaniera. In esso viene riportata un'area tratteggiata in cui vi è probabilità di perforazione dello scafo e anche un'area in cui, superando certi valori di tonnellaggio e di velocità (raggiungibili da un sottomarino), la perforazione di una metaniera è certa.

Ci sembra che tale grafico costituisca una ufficiale ammissione circa la vulnerabilità delle navi metaniere con conseguente fuoriuscita di metano liquido che verrebbe poi a trasformarsi allo stato gassoso in una sostanza infiammabile.⁷ Un incendio che coinvolgesse una metaniera e un sottomarino nucleare è uno scenario che lo SIA non prende neppure in considerazione pur comportando un impatto ambientale possibile assolutamente rilevante non solo in termini di rischio immediato ma anche in termini di contaminazione radioattiva a medio e lungo termine.

Ma non è solo lo SIA ad essere gravemente carente. Va infatti considerato che a livello provinciale non appare essere stata data attuazione al **Decreto Del Presidente Del Consiglio Dei Ministri del 10 febbraio 2006** (*GU n. 44 del 22-2-2006*) contenente "Linee guida per la pianificazione di emergenza nelle aree portuali interessate dalla presenza di naviglio a propulsione nucleare, in attuazione dell'articolo 124 del decreto legislativo 17 marzo 1992, n. 230 e successive modifiche ed integrazioni".

Al punto 3 si legge: "Assume valore fondamentale sia la corretta individuazione e prefigurazione degli scenari di rischio, sia la individuazione dei mezzi, umani e strumentali, da impiegare nel corso della fase emergenziale, sia le procedure da avviare nella predetta fase. Rilievo non secondario assume, inoltre, la tempistica di realizzazione

⁷ Nel Rapporto CRS per il Congresso Usa (2004) si legge che "una gasiera di LNG danneggiata da un buco di 5 metri quadri ed una fuoriuscita della durata di 8 minuti causerebbero una nuvola di vapore infiammabile che si diffonderebbe e si estenderebbe per più di 2 miglia".

della pianificazione di emergenza, atteso che quest'ultima e' volta a salvaguardare interessi fondamentali, alla cui tutela e' preposta la funzione di protezione civile, quali l'integrita' della vita umana, dell'ambiente, dei beni e degli insediamenti".

Tali linee guida propongono di "avviare lo sviluppo di «best practices» e, quindi, la nascita di un percorso virtuoso e di collaborazione tra le diverse amministrazioni preposte alla pianificazione di emergenza che sia in grado di condurre, percio', al migliore risultato possibile in tempi apprezzabilmente brevi".

Nonostante tale auspicio non sembra essere stato attuato quanto sopra a livello provinciale. Le linee guida prevedono infatti una pianificazione provinciale: "Gli interventi connessi - vi si legge - sia agli eventi incidentali che possano avvenire al naviglio a propulsione nucleare, sia agli eventi incidentali che possano avvenire durante il trasporto di materie radioattive o nucleari dovranno essere esplicitamente regolamentati nella pianificazione di emergenza anche di livello provinciale".

Alla luce di quanto sopra esposto rileviamo che nessuno dei soggetti coinvolti nella VIA abbia mai avanzato quale misura di compensazione⁸ l'esclusione del porto di Taranto dalla lista ufficiale dei porti a rischio nucleare che - sebbene non sufficiente - costituirebbe pur sempre una misura precauzionale per la riduzione del rischio di incidente rilevante. Non ci risulta che la Regione Puglia, pur intensamente sollecitata nel 2005 e nel 2006 a chiedere un'esclusione motivata di Taranto e Brindisi dalla lista ufficiale dei porti a rischio nucleare, abbia svolto una iniziativa in tal senso nei confronti del Governo Centrale pur possedendo il presidente Nichi Vendola competenze in materia di Protezione Civile e pur essendo stato informato delle ragioni che possono portare ad una richiesta adeguatamente motivata sulla base dei principi (a tutela dei cittadini rispetto al rischio nucleare) contenuti nel decreto legislativo 230/1995 e mai attuati.⁹

2. Omissione del fenomeno di "fumigazione" e interazione con la candela di scarico

Riteniamo che lo SIA non valuti l'ipotesi di una ricaduta dei vapori di boil-off del rigassificatore sulla torcia dell'Agip che sorge in prossimità.

L'intero Studio di Impatto Ambientale si basa su un postulato indiscusso: che il metano vada solo verso l'alto.

Non viene preso in considerazione il fenomeno di "fumigazione" che, in condizioni meteorologiche particolari, può invertire il naturale flusso verso l'alto del gas metano.

La questione è di essenziale importanza in quanto lo SIA prevede che la candela di scarico del rigassificatore possa rilasciare in atmosfera i cosiddetti "vapori di boil-off". Se tali vapori infiammabili, anziché andare verso l'alto, ricadessero nella vicina area occupata dall'Agip Raffinazione e dalla sua torcia sempre accesa, si avrebbe - come conseguenza dell'incontro con tale fonte di ignizione - una palla di fuoco e una potenziale esplosione catastrofica.

In questa analisi del rischio ci avvaliamo di quanto è ufficialmente ammesso dallo Studio di Impatto Ambientale e quindi dalla gasNatural. Nello SIA vi è infatti un passo estremamente preoccupante **(12.3) relativo allo "Smaltimento vapori di boil-off"**. **Lo citiamo qui di seguito sottolineandone ed evidenziandone i punti più significativi. Vi si legge:**

"Il GNL è di norma stoccato temporaneamente come liquido vicino al punto di ebollizione, per cui ingressi di calore nel sistema, sempre possibili per quanto minimizzabili, si traducono nella produzione di vapori detti di boil-off che possono avere composizione anche piuttosto differente rispetto a quella del GNL (nella scala delle sostanze presenti nel GNL che più facilmente vaporizzano il metano precede gli altri idrocarburi, ma è a sua volta preceduto dall'azoto). I vapori di boil-off in genere possono essere:

- *compressi e ricondensati per assorbimento nel GNL destinato alla vaporizzazione;*
- *trasferiti alle navi metaniere attraverso un'apposita linea dedicata;*
- *compressi nella rete di trasporto e distribuzione del gas naturale;*
- *utilizzati all'occorrenza come gas combustibili.*

Talune situazioni gestionali eccezionali determinano però la produzione di vapori di boiloff non più recuperabili e pertanto da destinarsi allo smaltimento.

La norma tecnica UNI EN 1473:2000 prevede al riguardo che tali vapori possano essere soggetti a:

- *combustione in una torcia;*
- *rilascio diretto in atmosfera tramite candela di scarico.*

⁸ Uno degli elementi di valutazione del rigassificatore è legato ai cosiddetti interventi di compensazione, espressamente richiamati dal Dpcm del 27 dicembre del 1988. A Taranto questi aspetti sembrano essere stati in gran parte tralasciati.

⁹ Per un approfondimento della questione si rimanda alla sezione del sito Internet di PeaceLink dedicata al rischio nucleare in mare, contenuta in <http://italy.peacelink.org/disarmo>

La norma non privilegia una modalità di smaltimento rispetto all'altra, imponendo semplicemente che le installazioni di GNL vengano progettate basandosi sul principio dell'utilizzo non continuativo della torcia o della messa in atmosfera non continua dei suddetti vapori.

In definitiva:

- le torce si caratterizzano per la completa combustione dei vapori di boil-off destinati allo smaltimento con produzione di fumi di combustione ed emissione concentrata di calore: è pertanto necessario verificare che la radiazione termica prodotta dalla torcia sia opportunamente minimizzata in corrispondenza dei ricettori sensibili;

- gli sfiati si caratterizzano per la dispersione in atmosfera dei vapori di boil-off senza combustione: è pertanto necessario verificare che le miscele infiammabili di vapori di boil-off che si vengono a determinare non possano raggiungere alcuna fonte di ignizione.¹⁰

Di norma si ritiene più sicuro concentrare la combustione dei vapori di boil-off non più recuperabili in una torcia posta a un'altezza e a una distanza dai potenziali ricettori

sensibili sufficiente per non determinare effetti negativi, piuttosto che rilasciare in atmosfera una **nube di vapori** con caratteristiche di **potenziale pericolosità**.

Tale pratica (combustione preferita a dispersione in atmosfera) risulterebbe infatti non solo più sicura, ma anche più accettabile dal punto di vista ambientale, visto che il metano (componente principale del gas naturale) ha un GWP (Global Warming Potential, fattore potenziale di riscaldamento globale) ben 21 volte superiore rispetto a quello dell'anidride carbonica.

Nonostante gli indubbi vantaggi sopra elencati del ricorso alle torce rispetto alle candele di scarico, l'ubicazione di una torcia nell'area impianti è resa difficoltosa dall'esigenza di mantenere adeguate distanze di sicurezza¹¹ sia dagli impianti che dalle aree esterne all'impianto con riferimento alle massime radiazioni termiche ammissibili.

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 ignizione¹², hanno portato a ritenere comunque **preferibile la soluzione della candela di scarico**, garantendo analoghe condizioni di sicurezza.

In particolare la candela di scarico è stata ubicata ad adeguata distanza dagli impianti in modo che l'eventuale e poco probabile ignizione dei vapori di boil-off in uscita non possa determinare radiazioni termiche eccessive nei confronti degli impianti stessi.

Inoltre in fase di ingegneria di dettaglio sarà possibile valutare l'applicazione, al momento in fase di sviluppo, di una "candela intelligente", cioè una candela normalmente fredda, ma che in **caso di emergenza possa funzionare da torcia**".

Evidenziamo due gravi problemi:

- lo Studio di Impatto Ambientale parla di "eventuale e poco probabile ignizione dei vapori di boil-off" senza mai arrivare a quantificare la probabilità e senza tuttavia escluderla;

- il 1° maggio 2006 sono fuoriusciti 35 milioni di litri di greggio dalla cisterna Agip più vicina al sito in cui la gasNatural vorrebbe far sorgere il suo rigassificatore. Tutti i giornali locali hanno titolato con grande allarme evidenziando il rischio di una esplosione catastrofica che ha richiesto un lungo e complesso intervento dei Vigili del Fuoco che hanno dovuto coprire l'area con una coltre schiumogena al fine di evitare il peggio.

Come si può notare la gasNatural si trova di fronte a questioni di tale portata da rinviarne la soluzione ad una fase successiva di ingegnerizzazione.

Noi riteniamo che la questione sia estremamente critica se collegata al fenomeno della "fumigazione", di cui si è sopra accennato e di cui vediamo qualche ulteriore dettaglio scientifico che mira a smontare il postulato secondo cui il metano ha unicamente un moto ascensionale, quasi che Taranto sia un laboratorio asettico in cui sono assenti le perturbazioni meteorologiche e le caratteristiche climatiche tipiche dei siti costieri.

Infatti quando l'aria fluisce su differenti superfici (mare-terra) si forma uno strato limite termico interno detto TIBL (thermal internal boundary layer), che ha la struttura di un profilo parabolico che si estende dalla linea di costa fino ad una distanza sottovento verso la terra. Tale strato è dovuto a cambiamenti nella rugosità della superficie, nel flusso di calore superficiale o nella stabilità atmosferica. Un pennacchio di metano emesso da una sorgente puntuale in prossimità della costa si disperde poco fino a quando si trova ancora nello strato atmosferico stabile influenzato dal mare; quando però incontra il TIBL fortemente instabile, il materiale si mescola rapidamente, ricadendo verso il basso (fumigazione). Questa è la parte relativa al fenomeno della fumigazione lungo la costa. La questione necessita un

¹⁰ Come si può notare qui lo Studio di Impatto Ambientale evita accuratamente di citare che nelle vicinanze si trova la torcia sempre accesa dell'Agip!

¹¹ Anche qui lo Studio di Impatto Ambientale, pur parlando della torcia dell'impianto di rigassificazione, non fa alcuna menzione dell'altra torcia: quella dell'Agip.

¹² Lo Studio di Impatto Ambientale continua a parlare di possibili fonti di ignizione senza citarle e scendere nel concreto di un contesto ad alto rischio caratterizzato dalla vicinanza di impianti ad alto rischio: questa è una grave omissione in quanto si tace volutamente ciò che invece andrebbe evidenziato. In ciò lo Studio di Impatto Ambientale denuncia la sua parzialità, in quanto commissionato dalla gasNatural.

approfondito studio mediante strumenti modellistici che simulino la dispersione del metano nell'aria in funzione delle diverse condizioni meteorologiche.

Se non si ha l'assoluta certezza che il metano vada unicamente verso l'alto e permanendo il dubbio che, in condizioni climatiche e meteorologiche particolari i vapori di boil-off possano ricadere verso il basso incontrando una fonte di ignizione (e oltre alla torcia dell'Agip vi sono ferrovie elettrificate e strade in cui si sono in passato verificati incendi) ogni progetto di rigassificazione a nostro parere va assolutamente scartato in quanto il sito è inadatto e pericoloso. Il sito prescelto per Taranto è probabilmente uno dei siti più pericolosi in assoluto sul territorio e genera sconcerto notare che sia stato prescelto proprio quello, il che ha alla base sicuramente ragioni di ordine logistico-industriale ma di certo non ragioni che privilegino la tutela della pubblica incolumità.

3. Sottovalutazione dei rischi connessi all'"effetto domino"

Il sito proposto per la costruzione del terminale di rigassificazione è collocato in una zona nella quale insistono ben otto impianti ad elevato rischio di incidenti rilevanti, sottoposti alla normativa Seveso:

- Italiana Carburanti spa (deposito oli minerali, mai citata nella relazione di SIA)
- Enipower spa (centrale termoelettrica, mai citata nella relazione di SIA)
- Italesplosivi spa (produzione e/o deposito di esplosivi, mai citata nella relazione di SIA)
- ISE srl (Produzione e/o deposito di gas tecnici, mai citata nella relazione di SIA)
- ILVA Laminati piani spa (Acciaierie e impianti metallurgici, cokeria, reti di distribuzione gas, impianto frazionamento aria, impianto di produzione ossigeno e gas acetilene, apparecchiature elettriche contenenti PCB, deposito olio combustibile denso)
- Agip Petroli/Agip Gas (Deposito di gas liquefatti)
- Agip Petroli spa (Raffinazione petrolio)
- Agip Petroli spa (Deposito di oli minerali)

A questo elenco vanno aggiunti:

- l'impianto Basile Petroli spa (Deposito di oli minerali anch'esso sottoposto alla Seveso e mai citata nella relazione di SIA) collocato sulla strada per Talsano;
- la base navale, dei cui abbiamo già parlato, sottoposta al decreto legislativo 230/95 relativo al rischio nucleare.

Inoltre l'area in cui è proposto l'impianto di rigassificazione è attraversata da due importanti arterie di traffico stradale e ferroviario come, rispettivamente, la Statale Jonica 106 e la tratta ferroviaria Taranto - Metaponto - Bari - Roma. Per la vicinanza dei citati impianti questi assi viari sono molto vulnerabili agli effetti di un eventuale incidente rilevante. Già nel 1992 un rapporto della Direzione del Siar del Ministero dell'Ambiente includeva queste arterie (oltre la parallela Statale 7) nell'area critica sia a rischio di decessi che di feriti e, tra i provvedimenti da assumere indicava quali alternative:

- **divieto di traffico e di trasporto passeggeri nelle strade statali e sulla linea ferroviaria. Trasferimento dei residenti in aree diverse.**
- **delocalizzazione degli impianti.**
- **interramento dei depositi, riduzione degli stoccaggi di prodotti tossici ai livelli funzionali alle sole produzioni.**

L'inserimento di questi assi viari in una zona di rischio in riferimento alla 'Seveso' è confermata anche dal piano di emergenza esterna agli stabilimenti industriali Raffineria ENI, AGIPGAS ed Ilva redatto nel Novembre 2003 dalla Prefettura di Taranto. La zona 'Rondinella' risulterebbe interessata, secondo questo piano, dagli scenari riguardanti eventuali casi sia di incendio sia di rilascio di nube tossica.

Lo stato di pericolosità a cui sono interessate queste arterie è testimoniato anche dalle ripercussioni subite in seguito ad incidenti accaduti anche in tempi recenti. Per ben due volte, il traffico è stato interrotto: il 6 Maggio 2004 in seguito all'esplosione all'interno degli impianti della 'Hydrochemical' ed il 1° Maggio di quest'anno con la fuoriuscita di ben 30mila mc di gasolio da un serbatoio del deposito 'AGIP PETROLI'. Da considerare inoltre come la Statale 106 sia attraversata, secondo le stime (datate al 1996 ma comunque indicative) fornite dal piano di risanamento ambientale dell'area a rischio ambientale di Taranto, da ben 1.070 camion trasportanti 21.000 ton di GPL e 19.820 camion con un carico di 523.200 ton. Dal 1996 la produzione della raffineria è aumentata e quindi queste cifre sono da considerarsi anche sottodimensionate. Tra i numerosi incidenti stradali in cui sono rimasti coinvolti nell'ultimo decennio questi camion (spesso con ribaltamento e sversamento del carico trasportato) nella zona Rondinella va menzionato quello accaduto il 21 Agosto 1997. Ad essere coinvolta fu un'autocisterna contenente petrolio greggio. A svilupparsi fu un rovinoso incendio che interessò una zona molto vasta sino a ridosso del sito dove dovrebbe sorgere il rigassificatore. Per il suo spegnimento l'intervento dei vigili del fuoco si protrasse per ben otto ore. Il conducente perse la vita.

L'11 Maggio 2000, sulla Statale 7 il ribaltamento di un'autocisterna, inoltre, provocò lo sversamento di ben 9.000 litri di carburante.

La realizzazione del rigassificatore andrebbe quindi ad accentuare lo stato di pericolosità di quest'area e le probabilità di effetto domino.

Facendo una puntuale ricerca sullo SIA si scopre che manca una elencazione completa e dettagliata degli impianti che concorrono a fare di Taranto un territorio fortemente caratterizzato da un potenziale "effetto domino".¹³

A dimostrazione di una tale sottovalutazione si può effettuare una ricerca mirata sul CD-ROM dello SIA utilizzando come parole chiave gli impianti sopra citati: il risultato è sconcertante in quanto lo Studio di Impatto Ambientale in gran parte li omette. Si cita l'Agip e l'Ilva senza però dare la giusta evidenza alla loro pericolosità; Agip e Ilva rientrano in pagine essenzialmente descrittive e solo di sfuggita sono associate ad una analisi dell'effetto domino.

La cosa desta grande perplessità. Non riteniamo che in uno Studio di Impatto Ambientale dove ci si preoccupa anche dell'Asino di Marina Franca e del Cavallo Murgese (p. 226) sia accettabile omettere una elencazione puntuale di tutti gli impianti a rischio di incidente rilevante che rientrano nella normativa Seveso.

Né riterremmo corretto demandare tale elencazione al Rapporto di Sicurezza, sottraendo così preziose informazioni al percorso di Valutazione di Impatto Ambientale a cui tutti i cittadini hanno diritto di accesso:

l'eventuale consenso deve essere sempre informato e non deve essere ottenuto offrendo relazioni con mezze verità e omissioni.

L'"effetto domino", pur citato nello SIA, appare a nostro parere non valutato adeguatamente per quanto concerne Taranto e necessita pertanto di un approfondimento ben maggiore. Ciò anche a causa di una situazione molto critica sotto il profilo della sicurezza del territorio a cui non corrisponde una adeguata azione di pianificazione della protezione civile e dell'informazione alla popolazione¹⁴. *In questo contesto che già più volte è stato denunciato come "fuori controllo" per quanto concerne il profilo della sicurezza, ci sembra assolutamente assurdo aggiungere un nuovo impianto a rischio di incidente rilevante senza aver appurato se la situazione attuale sia in regola e se possa affrontare un ulteriore carico in termini di rischio industriale. Osserviamo che in contesti di forte interrelazione dei fattori di rischio, le probabilità di incidente non si sommano ma si moltiplicano in quanto si crea una "matrice" in cui ogni rischio non vale solo per un impianto ma si riverbera sugli altri.*

A noi non sembra che l'"effetto domino" a Taranto sia mai stato affrontato adeguatamente dalle autorità competenti alla luce della Seveso ter e delle nuove norme che essa pone. Alla luce di tale osservazione lo SIA non appare offrire alcuna certezza di valutazione dei rischi in assenza di una valutazione del rischio complessivo del contesto, mai analizzato dalle autorità competenti con adeguati strumenti di analisi.

Per i 9 stabilimenti a rischio di incidente rilevante già presenti, assoggettati alla direttiva Seveso ter e al d. l.vo n. 334/99 e successive modificazioni e integrazioni, non ci risulta inoltre che siano stati mai predisposti i dovuti piani di informazione per la cittadinanza. I piani di emergenza e i rapporti di sicurezza non sono resi noti tramite avvisi in pubbliche bacheche e la stragrande maggioranza dei cittadini non sa neppure se ci siano. Riteniamo che piani e rapporti non possono essere intesi come adempimenti meramente burocratico-formali, ma che devono essere finalizzati ad una effettiva efficacia ed efficienza. E' grave che sui siti Internet del Comune, della Provincia e della Regione manchi una elencazione degli impianti a rischio di incidente rilevante presenti a Taranto. E' grave che non vi sia traccia dei piani di emergenza e di informazione alla popolazione. Ossia di quella popolazione che si troverebbe completamente impreparata di fronte alle più elementari esigenze di protezione civile (chiudersi in casa o fuggire in caso di incidente) e di eventuale evacuazione. In una simile città - in cui manca drammaticamente l'informazione sui rischi industriali - si vorrebbe costruire un rigassificatore a dimostrazione che l'obiettivo non è quello di realizzare un impianto a rischio in un contesto dotato di cultura della sicurezza ma è viceversa quello di farlo proprio in un contesto in cui è cronicamente carente la capacità di monitorare i rischi e quindi di percepirla.

4. Carenza di un'analisi imparziale circa la concreta probabilità di un evento catastrofico

¹³ La vicinanza di più impianti industriali a rischio comporta l'esame delle possibili ripercussioni a catena di un incidente rilevante sugli altri impianti a rischio presenti in zona. Tale problematica viene definita "effetto domino" e costituisce una delle questioni di massima importanza in contesti già gravemente compromessi e degradati.

¹⁴ Su questo aspetto ci soffermeremo nel punto 5 della presente relazione.

Nello SIA si riscontra la carenza di un'analisi imparziale circa la concreta probabilità di un evento catastrofico, tanto da non ricorrere alle valutazioni economiche di rischio che solo un "ente terzo" come un'assicurazione potrebbe fornire in vista di un possibile risarcimento di un incidente rilevante; a ciò si associa l'assenza di misure compensative quali la risarcibilità completa in sede civile di ogni danno che potrebbe essere causato dal rigassificatore.

Il Rapporto CRS per il Congresso USA, gennaio 2004, afferma che "La maggior parte delle analisi del rischio di incidenti riguardanti gli impianti o la movimentazione di GNL dipende dai modelli computerizzati di simulazione utilizzati per calcolare gli effetti di un possibile incidente. [...] Ma i modelli sul GNL sono estremamente complessi e intrinsecamente imprecisi, in quanto basati su calcoli ed ipotesi riguardo alle quali studiosi imparziali potrebbero trovarsi legittimamente in disaccordo. Anche minime differenze presenti in un modello sul GNL potrebbero far giungere a conclusioni significativamente differenti".

Nel Rapporto Sandia, "Guida alla analisi dei rischi ed ai problemi di sicurezza conseguenti ad una grande fuoriuscita sull'acqua di GNL Gas Naturale Liquido", stampato nel dicembre 2004, si afferma che "le dinamiche e le conseguenze di una fuoriuscita (di GNL, n.d.t) e i pericoli di un tale incidente non sono ancora completamente conosciuti." Pertanto "la mancanza di informazioni sperimentali su larga scala, costringe gli studiosi a porre molte ipotesi e semplificazioni". Infine si legge: "E' evidente che la mancanza di dati disponibili su larga scala riguardo a perdite (di gas) non permette di mettere a punto modelli previsionali affidabili."

Ciò è reso ancora più evidente nel contesto specifico di Taranto.

A pagina 228 dello SIA si legge: "La notevole distanza dal terminale (dai 1.500 m in su) porta a scongiurare qualunque effetto avverso. In tali situazioni l'evento più temibile è l'accadimento di un incidente rilevante: nell'ambito del Rapporto di Sicurezza preliminare si è potuto appurare come qualunque ragionevole episodio incidentale (cioè associato ad una probabilità di accadimento superiore a $1,00 \times 10^{-6}$ ev. anno⁻¹, una occasione ogni milione di anni), determini effetti aventi un raggio mai superiore a 200-300 m".

A noi sembra che una valutazione probabilistica astratta, basata unicamente su dati standard relativi all'affidabilità dell'impianto, manchi di contestualizzazione. L'analisi probabilistica va contestualizzata altrimenti il rischio di incidente rilevante appare essere lo stesso per un rigassificatore posto in un contesto ottimale ed isolato come pure per il sito di Taranto che tutto è tranne che un sito ottimale e isolato.

Non si evince sulla base di quali "calcoli contestualizzati"¹⁵ si giunga a determinare un evento catastrofico ogni milione di anni, per di più limitato ad un raggio di 200-300 metri. Se ciò fosse vero non sarebbe difficile per la gasNatural stipulare un'assicurazione di copertura per l'intera città che risarcisca da ogni danno di tipo catastrofico. Riscontriamo che la gasNatural si guarda bene dall'offrire una tale assicurazione all'intera città¹⁶

Tuttavia un'assicurazione consentirebbe di verificare la validità delle stime probabilistiche della gasNatural e dello Studio di Impatto Ambientale. In sede di stipula di un contratto di copertura assicurativa per l'intera città a fronte del rischio-rigassificatore si potrebbe verificare se un'assicurazione crede alle tranquillizzanti stime della gasNatural o se mette in campo i propri esperti per arrivare a nuove stime probabilistiche più vicine al reale rischio.

Al fine di sollevare seri dubbi sulla stima del rischio calcolato nello SIA, da cui deriva una sottovalutazione dell'effetto domino, porteremo tre osservazioni:

- il rischio catastrofico non è solo di tipo endogeno ma è anche di tipo esogeno; ammessa e non concessa la validità della stima probabilistica concernente l'affidabilità dell'impianto di rigassificazione in oggetto (rischio endogeno) resta ancora da stimare il rischio collegato ad eventi catastrofici causati dagli impianti a rischio di incidente rilevante collocati nelle vicinanze, di cui non sono noti i parametri di sicurezza (rischio esogeno); non essendo note parecchie variabili esogene, riteniamo non attendibile statisticamente (in quanto gravemente incompleta) la stima di un incidente ogni milione di anni; ogni stima probabilistica che lasci indeterminate le variabili esogene non rende a nostro parere affidabile l'analisi dell'effetto domino;

¹⁵ Per "calcolo contestualizzato" intendiamo un modello matematico in cui il calcolo parta da una modellizzazione del "contesto-Taranto" in cui si calerebbe l'eventuale rigassificatore. E' chiaro che un modello matematico cucito su misura sul contesto tarantino richiederebbe molta cura e personalizzazione. Tale modello, perché possa effettivamente simulare la realtà locale, necessita di serie di dati che non sempre in loco sono stati raccolti in modo vario e sistematico. Pertanto è da porre in dubbio la possibilità di simulare scenari di rischio tramite modellizzazioni ad hoc su una città come Taranto in cui la mancanza di cultura della prevenzione ha generato una cronica assenza di dati statistici raccolti in modo scientifico e sistematico.

¹⁶ Si rileva che l'Enelgas ad esempio offre un'assicurazione gratuita per risarcire i danni in caso di incidenti sulla rete di distribuzione del gas, a dimostrazione che lì dove il rischio è quantificato e "collaudato" tali soluzioni vengono offerte con relativa una certa "tranquillità". Il fatto che per il rigassificatore non venga seguita tale strada non depone certo a favore della gasNatural e della tanto propagandata sicurezza dell'impianto di rigassificazione. Ricordiamo che ogni rimborso dei danni (materiali e morali) in sede civile per eventi di vasta portata richiederebbe adeguate fidejussioni di un gruppo di banche capace di risarcire un impatto catastrofico senza tetti massimi di importo ed estensibile ad ogni danno provocato nell'intero raggio dell'evento dannoso.

- lo SIA non riporta simulazioni circa esplosioni di gas metano; sul manuale "La guerra moderna" (di Luttwak e Koel ed. Rizzoli) si può leggere che mezza tonnellata di metano può generare punte di sovrappressione di 0,9 kg/cm² su un raggio di 200 m, e di 0,42 kg/cm² a 300 m; sono sufficienti 0,35 kg/cm² per sbriciolare gli edifici di mattoni; poiché ha una tale potenza, il metano è il gas esplosivo delle bombe FAE (Fuel Air Explosive); come si legge alla relativa voce, esse hanno effetti che "potrebbero essere paragonati a quelli di un ordigno nucleare di piccola potenza": basta mezza tonnellata; se passiamo dalla mezza tonnellata di metano di cui sopra alle 140 mila tonnellate di metano liquefatto delle grandi navi gasiere che potrebbero attraccare a Taranto lo scenario si fa apocalittico;
- la limitazione dello SIA del raggio di devastazione di un evento catastrofico a 200-300 metri è smentito da uno studio preparato per il Pentagono nel 1982 che afferma che "è probabile che se il 9 % del carico di Gas liquido di una nave cisterna fuoriuscisse sull'acqua. [...] si trasformerebbe in una nube o un pennacchio e si disperderebbe lungo la superficie fino a incontrare una fonte di accensione. Tale nube potrebbe in dieci/venti minuti allungarsi sottovento almeno tre miglia. Alla fine potrebbe arrivare più lontano, dalle sei fino alle dodici miglia. [...] Come un palla di fuoco potrebbe bruciare qualsiasi cosa nel suo raggio, ed il suo calore radiante potrebbe causare ustioni di terzo grado e dar vita a incendi fino a uno/due miglia di distanza dalla nube. Una palla di fuoco di GNL diffondendosi in una città può causare un'enorme quantità di incendi ed esplosioni in una vasta area. Al momento o nel prossimo futuro non c'è modo di combattere un grande incendio di GNL."

5. Dragaggi e impatto sull'ecosistema marino

Sono almeno cinque i punti di criticità rilevabili.

a) Il progetto prevede lavori di dragaggio dei fondali marini per la predisposizione di un canale di accesso delle navi metaniere alla piattaforma di scarico del g.n.l. Lo specchio di mare interessato è di 1.300.00 mc. Il volume dei fanghi da dragare è stimato in circa 4.450.000 mc.

Nell'ambito delle attività previste dal piano di caratterizzazione dell'area ex Yard Belleli, limitrofa a quella di realizzazione del rigassificatore, sono stati analizzati dei campioni di acqua marina. Dalla relazione conclusiva, redatta ai sensi dell'allegato 4 del D.M. 471/99 dalla società Foster Wheeler Italiana - Environmental Division S.p.A. (Ottobre - Novembre 2003), risulta come **"sui 57 campioni di acqua prelevati ed analizzati sono stati determinati n.4218 valori di concentrazione chimica, di cui 335 assumono valori superiori ai limiti previsti dal D.M. 471/99"**. Inoltre **"dall'analisi dei parametri la cui concentrazione è superiore ai limiti di riferimento, si evince come la contaminazione delle acque sia principalmente da attribuire alla presenza di Idrocarburi (n.57 su 57 presentano valori superiori ai limiti imposti di 10ug/l e comunque 50 oltre il limite del D.M. 471/99 di 350 ug/l), Floruri (frequenza 100%), Selenio (96%), Solfati (89%) e Arsenico (84%), mentre le rimanenti 67 eccedenze sono da attribuire a IPA (55), Crisene (4), Pirene (3), Nichel (1) e 3 superamenti da attribuire al Benzene."**

Dalle stesse indagini preliminari compiute nel Gennaio 2005 sui sedimenti dei fondali dello specchio di mare interessato ai dragaggi è emersa una contaminazione da arsenico, cromo, cadmio, nichel, mercurio, piombo rilevante rispetto alle tabelle del D.M. 367/03.

Dai dati esposti si evince come una buona parte dei fanghi dragati, per il loro livello di contaminazione, debba considerarsi rifiuto e quindi da smaltire in discarica. *Una prospettiva che non può essere recepita da un territorio diventato terminale per lo smaltimento di rifiuti speciali provenienti, tra le proteste delle popolazioni interessate, da ogni parte del Paese.* Nei mesi scorsi il territorio ha dovuto anche far fronte, con la discarica 'Italcave' di Statte, all'emergenza rifiuti della Regione Campania.

b) Per rifornire i vaporizzatori 'Open Rack' delle quantità di acqua di mare necessaria per il processo di rigassificazione del g.n.l. è prevista l'installazione di un sistema di presa a mare. A regime l'acqua di mare prelevata sarà di ben 25.000 mc/h. Lo studio di impatto ambientale non *prende nella necessaria considerazione l'impatto che, in termini di flussi, provocherà sull'ecosistema marino. In particolare non sono state affrontate le eventuali ripercussioni su associazioni biologiche importanti di posidonia marina e zoostere presenti nei fondali della vicina isola di San Pietro e sulle correnti marine preesistenti con relative problematiche di erosione della costa.*

c) Sia i dragaggi che i flussi marini generati dal prelievo di acqua da parte del sistema di presa determineranno una risospensione dei sedimenti marini con l'effetto di modificare la speciazione chimica dei metalli, presenti generalmente come solfuri insolubili (condizioni anossiche nel sedimento). Il rischio è di trasformarli in specie chimiche più solubili per ossidazione nella colonna d'acqua. I metalli pesanti dei sedimenti, a contatto con le sostanze umiche, vengono in parte organicati subendo i processi di trasformazione della comunità bentonica. Tipico esempio è il mercurio nei sedimenti di cui l'Ilva di Taranto fa grande uso. *La conseguenza è che le forme organiche dei metalli pesanti possa rendere più facile il loro trasferimento ed accumulo lungo la catena trofica.*

Inoltre non è stato considerato che nel Golfo di Taranto, come emerge da alcuni studi del CNR, le correnti hanno orientamento "antiorario" e pertanto i sedimenti in sospensione potrebbero raggiungere le località balneari e turistiche

poste a Ovest di Taranto, come Castellaneta e Ginosa Marina. *Su questo aspetto non è stata compiuta una valutazione dell'impatto ambientale.*

d) Secondo il SIA **“la temperatura dell’acqua di mare in ingresso ai vaporizzatori dovrà mantenersi al di sopra di 9°C, per permettere alle apparecchiature di lavorare in condizioni tali da scongiurare la formazione di ghiaccio sull’esterno dei pannelli degli ORV; la massima differenza di temperatura ammissibile per l’acqua tra ingresso ed uscita dei vaporizzatori è fissata in 6°C”**. A 500 metri dallo scarico la differenza prevista è di massimo 1°C.

Il SIA non appare esaustivo nell’assunto secondo il quale lo scarico di acqua fredda nel mare non avrà conseguenze in quanto andrà a miscelarsi con le acque a temperatura più elevata scaricate dal canale dell’Ilva. Mancano modelli matematici (ad es. per la distribuzione verticale/orizzontale delle acque fredde) a supporto di questa tesi.

e) *Ulteriore elemento di preoccupazione è l’eventuale clorazione o trattamento chimico dell’acqua di mare prelevata per l’alimentazione del sistema di vaporizzazione Open Rack. Lo stesso SIA riconosce come **”potrebbe comportare un’alterazione delle caratteristiche chimiche dell’acqua immessa successivamente nel golfo”**. Le rassicurazioni fornite dal SIA nel merito non appaiono convincenti. E’ noto da numerosi studi come la clorazione delle acque porta alla formazione di cloroderivati organici, alcuni decisamente tossici per l’ambiente marino e per la salute. Inoltre l’ossidazione elettrolitica dei cloruri marini in ipocloriti (prevista nel SIA per la produzione diretta di ipoclorito) non viene analizzata nelle sue possibili implicazioni (prodotti secondari indesiderati).*

6. Ripercussioni negative sul traffico portuale

In fase di esercizio il terminale di rigassificazione comporterà l’attracco di circa un centinaio di navi metaniere l’anno con un incremento del traffico portuale valutabile tra il 4 ed il 10% a seconda della loro stazza.

Il passaggio delle metaniere comporta delle misure di sicurezza tali da incidere negativamente sulla regolarità del traffico portuale. In primo luogo in termini di allungamento dei tempi di attesa delle navi ferme alla fronda o in partenza. *Il porto di Taranto rischia di perdere in competitività in quanto maggiori tempi di attesa si traducono in maggiori costi.* Le navi in partenza per il canale di Suez rischiano inoltre di non arrivare nei tempi previsti per il suo attraversamento.

Va rilevato come circa due anni addietro il consiglio comunale all’unanimità si sia espresso, in occasione della discussione sul progetto di rigassificatore presentato dall’Enel, per una destinazione d’uso del sito interessato esclusivamente per attività portuali ed in particolare per la logistica.

7. Impatto paesaggistico

La realizzazione del terminale di rigassificazione comporterebbe un notevole impatto paesaggistico. I due serbatoi di contenimento del g.n.l. hanno infatti altezza di 51 metri e larghezza di 81 mt, quanto un grattacielo di 17 piani e saranno visibili a notevole distanza. Le loro imponenti dimensioni deturperanno ulteriormente il profilo di una costa dichiarata di notevole interesse paesaggistico, caratterizzata dalla presenza di dune imponenti, ricoperta da 37 km di pineta in gran parte dichiarata riserva biogenetica dello Stato e destinata, per la legge regionale 19/97, a trasformarsi in riserva regionale. Negative saranno le influenze anche sugli insediamenti turistici presenti sul litorale e sul cui sviluppo molto si è investito negli ultimi anni (si pensi al distretto turistico di Castellaneta Marina). Un simile ingombro sulla linea naturale delle dune non potrà che impoverire un elemento di attrattiva per i turisti come appunto costituito dal paesaggio.

Deve inoltre considerarsi l’impatto visivo del pontile (603 metri di lunghezza) e della piattaforma di scarico (16,50 mt di altezza nel suo piano superiore) e dei serbatoi criogenici in un’area disposta a poche centinaia di metri dall’isola di San Pietro, dichiarata sito di interesse comunitario (codice IT9130008) e rientrante, nel p.u.t.t./paesaggio nell’ambito ‘B’ di tutela

8. Assenza dei requisiti di carattere istituzionale

Istituzioni ed organismi di controllo ambientale non garantiscono le necessarie condizioni di sicurezza per l'insediamento di un terminale di rigassificazione o di qualsiasi altro impianto ad elevato rischio tecnologico. Gli elementi di criticità sono da individuare nella :

INADEGUATEZZA DELL'ARPA PUGLIA E DEL SUO DIPARTIMENTO DI TARANTO.

Nei giorni scorsi, a due mesi dalla nomina del suo incarico, il direttore generale dell'Arpa Puglia, dr. prof. Giorgio Assennato, ha consegnato alla commissione ambiente della regione una relazione nella quale evidenzia come la stessa ARPA **“non sia attualmente in grado di affrontare, dal punto di vista sia organizzativo che di risorse, tutti i compiti previsti dalla Legge Regionale e, comunque, le rilevanti questioni ambientali posti dal quadro ambientale pugliese...La prima criticità che emerge.. è la catastrofica carenza di personale, che pone l'ARPA Puglia in coda a tutte le altre Agenzie italiane, riportando il personale presente alla popolazione regionale, o all'estensione superficiale della Puglia, o al volume di attività produttive”**. Nella relazione si sottolinea, in particolare, come **“il Dipartimento Provinciale di Taranto non ha unità di personale amministrativo, né personale ispettivo con funzioni di Ufficiale di Polizia Giudiziaria;.. manca una soddisfacente organizzazione di attività e distribuzione delle competenze. E' sito .. in ambienti non di proprietà, vetusti ed inadeguati sia per dimensione che per dotazione impiantistica..”** In merito all'attività di controllo il Direttore Generale denuncia **“la mancata effettuazione di prelievi e analisi sulle emissioni in atmosfera dello stabilimento ILVA di Taranto, area ad elevato rischio ambientale, oltre che la ridottissima attività di controllo sulle emissioni delle numerose altre attività industriali pugliesi; ciò rende la Puglia in gravissimo ritardo rispetto a quanto previsto dalla normativa europea sull'IPPC, con prevedibili altre sanzioni europee nei confronti della Regione e della stessa ARPA”**.

RITARDI ED INADEMPIENZE SULL'APPLICAZIONE DELLA 'DIRETTIVA SEVESO' SUL TERRITORIO DI TARANTO.

Si rilevano gravi inadempienze e ritardi sull'applicazione della 'direttiva Seveso' sul territorio in termini di mancata informazione alla popolazione sui rischi che corre per la presenza di impianti rientranti nell'applicazione del D.L. 334/99 come modificato dal D.L.238/05.

Il comune di Taranto non ha adempiuto agli obblighi previsti dall'art.22 commi 4, 5, 6, del D.L. 334/99. I contenuti delle schede fornite dai gestori ai sensi dell'art.6 comma 5 non sono stati resi noti. La popolazione non è stata né informata né tanto meno consultata per la redazione dei piani di emergenza esterni agli stabilimenti interessati contravvenendo alle disposizioni dell'art. 20 del D.L. 334/99 e delle linee guida previste dal D.P.CONSIGLIO DEI MINISTRI DEL 25.02.05 nel suo capitolo II.

Attualmente quindi la popolazione è del tutto impreparata a fronteggiare le emergenze derivanti dall'accadimento di un incidente rilevante non essendo a conoscenza delle misure di comportamento e di sicurezza da assumere.

mancata redazione della variante urbanistica prevista dal D.M. 5.05.01.

Il comune di Taranto non ha adempiuto alle disposizioni previste dal D.M. 5 Maggio 2001 che nel suo art. 4 prevede la redazione di un Elaborato Tecnico “Rischio di incidenti rilevanti (RIR)” con cui individuare le aree da sottoporre a specifica regolamentazione urbanistica. Il RIR avrebbe dovuto costituire parte integrante e sostanziale dello strumento urbanistico recependo, tra l'altro, le indicazioni del piano di coordinamento provinciale e dei P.E.E. di cui all'art. 20 del D.L. 334/99.

Il territorio è così sprovvisto di una variante urbanistica necessaria per **“assicurare sia i requisiti minimi di sicurezza per la popolazione e le infrastrutture, sia un'adeguata protezione per gli elementi sensibili al danno ambientale”** (art.6.1).

assenza di un piano di coordinamento provinciale.

La Provincia di Taranto non ha ancora definito il piano di coordinamento provinciale. Questa assenza, unita a quella del R.I.R. da parte del comune di Taranto pregiudica la possibilità di dotarsi di uno strumento in grado di disciplinare **“la relazione degli stabilimenti con gli elementi territoriali e ambientali vulnerabili .., con le reti e i nodi infrastrutturali, di trasporto, tecnologici ed energetici, esistenti e previsti, tenendo conto delle aree di criticità relativamente alle diverse ipotesi di rischio..”** (D.M. 9.05.01 - Art.3)

assenza del piano di emergenza interno del porto di Taranto

Sulla base di queste considerazioni appare evidente come il territorio difetti di pianificazione urbanistica, di strumenti di coordinamento istituzionale e di controllo dell'ambiente e della salute dei cittadini.

Forti perplessità si sollevano nei confronti della capacità, da parte dell'ARPA Puglia e soprattutto del suo dipartimento di Taranto, di garantire i controlli previsti dall'art.25 del D.L. 334/99 ed in particolare del suo art.4 :”il sistema delle misure di controllo comporta che a) tutti gli stabilimenti sono sottoposti a un programma di controllo con una periodicità stabilita in base a una valutazione sistematica dei pericoli ..e almeno annualmente per gli

stabilimenti soggetti alla presentazione dell rapporto di sicurezza di cui all'art. 8". Il sistema dei controlli previsti dalla legge, la sua organizzazione e ripartizione delle competenze tecniche ed amministrative, non è stato ancora regolamentato da parte della Regione.

La popolazione, in caso di incidenti rilevanti, non saprebbe come comportarsi.

La mancata redazione del R.I.R ha impedito che venissero stabilite le distanze di sicurezza da osservare nei confronti degli impianti rientranti nell'applicazione della 'Direttiva Seveso' da parte di nuovi insediamenti, infrastrutture, opere varie nonché di eventuali delocalizzazioni. E' presumibile che l'approvazione della variante urbanistica prevista dal D.M. 9.05.01 non avrebbe consentito a priori l'insediamento di un rigassificatore o di altro impianto pericoloso nel sito proposto, data la vicinanza dei citati impianti ad elevato rischio tecnologico.

Sulla base di questi elementi si ritiene non essere garantite le necessarie garanzie di sicurezza, di puntualità nei controlli, di pianificazione urbanistica, di preparazione della popolazione per poter insediare un terminale di rigassificazione nel sito proposto.

9. Mancanza della Valutazione Ambientale Strategica

Nella legge obiettivo (L. 443/2001) i terminali di rigassificazione sono considerati come opere di interesse nazionale. Il piano relativo all'individuazione dei loro siti è stato redatto senza essere stato sottoposto a valutazione ambientale strategica (v.a.s.), come previsto dalla Direttiva Europea 2001/42/CE, per verificarne la sostenibilità ambientale. La scelta dei siti è avvenuta senza alcun preliminare studio di fattibilità ed indicazione dei criteri in base ai quali sostenerla. Non si è tenuto conto neanche della realtà delle aree ad elevato rischio ambientale e/o tecnologico.¹⁷

Più in generale la scelta del sito di Taranto è avvenuta senza operare alcuna selezione fra siti alternativi. Pertanto tale scelta non può considerarsi una scelta ottimale ma semplicemente l'unica opzione proposta (oltre a Brindisi); e tale metodologia di scelta è assolutamente inaccettabile dal punto di vista scientifico in quanto non porta a comparazioni ed esclude di fatto la scelta, ammesso che si possa considerare "scelta ottimale" quella di indicare come sito una città dichiarata già ufficialmente "ad elevato rischio di crisi ambientale" e gravata da 9 impianti a rischio di incidente rilevante e dal rischio di un porto ufficialmente deputato ad accogliere anche unità navali a propulsione nucleare.

Non è infine marginale ricordare che in assenza di un Piano Energetico Nazionale e di una quantificazione previsionale dell'energia da produrre e da consumare, la strategia di costruire il maggior numero di rigassificatori denota una palese mancanza di programmazione pubblica e lascia la strategia energetica in mano ai gruppi privati i cui interessi di profitto non coincidono necessariamente con quelli pubblici.

Conclusioni

Lo scopo del SIA sembra essere più quello di favorire la promozione del progetto che di suscitare dubbi e interrogativi. Ciò è facilmente comprensibile in quanto lo Studio di Impatto Ambientale è stato commissionato dalla gasNatural.

Tuttavia nel presente documento emergono questioni importanti e complesse e riteniamo che - alla luce di quanto esposto - lo SIA abbia omesso di affrontare una serie notevole di problematiche e di gravi criticità.

In presenza di tante e tali criticità insolite nel progetto, chiediamo che venga applicato il "principio di precauzione" sottoscritto dall'Italia in sede internazionale e recepito nella nostra legislazione.

¹⁷ Si veda la decisione n. 1229/2003/CE del Consiglio e del Parlamento Europeo. La decisione n. 1229/2003/CE del Consiglio e del Parlamento Europeo, nel definire l'insieme degli orientamenti relativi alle reti transeuropee nel settore dell'energia e nel prevedere nell'Allegato III la realizzazione anche in Italia di alcuni terminali di GNL in relazione ad alcune macroaree, stabilisce al 10° considerando che l'individuazione dei progetti di interesse comune, la definizione delle loro specificazioni e l'individuazione dei progetti prioritari dovrebbero essere effettuate fatti salvi **non solo** i risultati della valutazione dell'impatto ambientale dei **progetti** (VIA: valutazione di impatto ambientale), **ma anche** i risultati della valutazione di impatto ambientale dei **piani o programmi** (VAS: valutazione ambientale strategica o sistemica). Relativamente alla attuazione della direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani o programmi sull'ambiente, e segnatamente in attuazione del § 4 dell'art. 13 della medesima direttiva 2001/42/CE, non risulta che l'Italia abbia mai comunicato alla Commissione Europea **le informazioni separate** relativamente al programma delle infrastrutture strategiche di cui alla deliberazione CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, e in particolare, per quello che qui rileva, relativamente ai terminali di GNL inseriti nel medesimo programma, **così violando la medesima direttiva 2001/42/CE.**

Tale principio rovescia l'onere della prova per cui il rischio di un impianto potenzialmente pericoloso va considerato inaccettabile fino a quando non sia dimostrato il contrario in maniera assolutamente inoppugnabile e facendo venire meno ogni tesi contraria scientificamente motivata.

Alla luce di questioni così gravi che toccano la sicurezza e persino - potenzialmente - il diritto alla vita di ogni cittadino, crediamo che si debba di ogni democrazia diffondere le conoscenze e sollecitare un consenso informato. Tutto ciò non è stato fatto. Riteniamo che la mancata applicazione dei principi e dei diritti contenuti nella Convenzione di Aarhus portino a dover riaprire i termini per presentare osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale e che pertanto non siano scaduti i termini per esercitare i diritti democratici di partecipazione dei cittadini alla VIA. Non solo: riteniamo necessario riesaminare l'intero iter della VIA e della collegata conferenza dei servizi valutandone la sua correttezza sia sotto il profilo formale che sostanziale al fine di farlo ripartire nel rispetto dei processi di democrazia inespressi sia nei luoghi *deputati* per legge a ciò (consigli e giunte) sia nei luoghi *auspicati* da una "buona prassi" di cittadinanza attiva.

Vogliamo sottolineare che - in una democrazia in cui la sovranità spetta al popolo (art. 1 della nostra Costituzione) - il compito della scienza non è quello di sostituirsi ai cittadini ma di illuminarli nelle scelte che spettano, sempre e comunque, a loro e non agli esperti. E' pertanto preoccupante la tendenza riscontrata a livello di Comune, Provincia e Regione di affidare la questione ai cosiddetti "tecnici" e di non investire le sedi della sovranità popolare, neppure i consigli elettivi. Così facendo le scelte vengono effettuate al di fuori delle sedi democratiche diventando appannaggio di ristretti gruppi di potere e dell'influenza delle lobby economiche.

E' in base a queste ragioni che chiediamo agli uffici preposti di valutare con attenzione questo documento, espressione della volontà di cittadini, gruppi e associazioni che credono nella cittadinanza attiva e in una democrazia basata sulla trasparenza, l'informazione e la partecipazione sociale.

In particolare chiediamo che venga espresso parere negativo sulla valutazione di impatto ambientale relativa al progetto di rigassificatore a Taranto.

Taranto, 8 luglio 2006

Per il Comitato contro il rigassificatore di Taranto (al quale aderiscono Lipu, Wwf, Italia Nostra, PeaceLink, Uil, Il Cormorano, Conf. Cobas, TarantoViva, Taranto Sociale, Assemblea Permanente Ambiente e Sicurezza, Comitato di quartiere Città Vecchia, Rifondazione Comunista, Verdi, Comunisti Italiani, Italia dei Valori, Fgci, vari cittadini a titolo personale)

Firme

Per inviare comunicazioni in merito a questa relazione contattare:

PeaceLink
casella postale 2009
74100 Taranto
a.marescotti@peacelink.it
cell. 3471463719

Wwf Taranto
c/o Gaetano Barbato
Via Blandamura 31/d
74100 Taranto
cell. 3388682886

Uil Taranto
Piazzale Bestat
74100 Taranto
Tel. 099.7361635

Comitato di Quartiere
Città Vecchia
Arco Paisiello G18
cell. 3381030521

PRC Taranto
Via Nitti 153
74100 Taranto
Tel. 099.4539335
Cell. 3384981720

Leo Corvace
Via F. Mellone 6
74100 Taranto
cell. 3491753380

Appendice

Scopo di questa appendice, benché non rientrante direttamente nella valutazione di impatto ambientale, è quello di offrire alcune osservazioni critiche in merito allo Studio di Impatto Ambientale che nella sua parte iniziale intende dare una motivazione forte alla scelta del rigassificatore.

Riteniamo infatti che sulle motivazioni che sono alla base della scelta del rigassificatore, da alcuni presentato come una scelta "dolorosa ma necessaria", vi sia un'informazione non completa (se non addirittura distorta) destinata pertanto a manipolare le opinioni chi deve compiere le scelte di governo.

Il Capitolo 2 dello SIA descrive in estrema sintesi l'opera in progetto, illustra la sua importanza strategica e ne presenta il proponente. In questo capitolo viene svolta una critica al ruolo "monopolista" dell'ENI e la strategia dei rigassificatori è presentata come una necessità di fronte alla "difficoltà di sviluppare una effettiva e concreta politica di liberalizzazione e concorrenza nel mercato italiano del gas". Lo Studio non prende in considerazione le misure anti-trust che a livello europeo sono finalizzate a combattere le posizioni monopolistiche e offre una soluzione tecnica ad un problema che in realtà è politico.

In questo capitolo di premessa viene difesa la scelta dei rigassificatori nonostante gli esperti e i dati statistici evidenzino una tale sovrabbondanza di offerta di gas metano da non generare preoccupazioni. E' da sottolineare che il punto debole di tutta la strategia dei rigassificatori sta nel fatto che essi vengono presentati come estremamente necessari di fronte ad una presunta "penuria" di gas e a problemi di approvvigionamento. In realtà questi ultimi non sono causati dalla mancanza di rigassificatori ma da politiche restrittive dell'importazione via gasdotto volute dall'ENI a fronte di una sovrabbondanza di gas metano algerino, ad esempio. La scelta dei rigassificatori è pertanto una scelta non connessa alle necessità di approvvigionamento ma alla strategia di pressione sui paesi produttori affinché diminuiscano il prezzo del gas metano. E' la globalizzazione del mercato dell'energia che mira a mettere in forte competizione le nazioni produttrici (per lo più paesi poveri del Sud del mondo). E' quanto mai singolare che questa strategia di sfruttamento mondiale venga presentata come una sorta di autodifesa delle nazioni industrializzate nei confronti delle nazioni produttrici, quasi come se fosse in atto una minaccia o un ricatto energetico mondiale ai nostri danni mentre la realtà è totalmente capovolta: l'Algeria ad esempio ha cercato in passato di vendere più gas metano all'Italia e di portare a buon fine nuovi contratti di fornitura senza riuscirvi. Come mai? La risposta sembra essere purtroppo questa: la strategia dei

rigassificatori è finalizzata a mettere ad esempio in competizione Algeria e Nigeria, con contraccolpi in termini di violazioni dei diritti umani, magari non evidenziati dai mass media ma che sono agli atti della cronaca. E così il gas algerino, tecnicamente più economico da trasportare mediante gasdotto, viene messo in competizione con il gas della Nigeria, meno economico da portare in Italia tramite navi gasiere ma più facile da contrattare in quanto la Nigeria è debole e ricattabile: lì le multinazionali hanno talmente mano libera da scacciare le popolazioni dalle loro terre pur di estrarre le risorse naturali. Tutto questo ovviamente non viene spiegato nello Studio in questione che tuttavia affronta il problema della sovrabbondanza dell'offerta del gas metano evidenziando che un'indagine dell'AEEG (Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas) *“ha dimostrato che, pur ipotizzando una certa contemporaneità nei nuovi investimenti in infrastrutture di importazione (sia via tubo sia via GNL), il fenomeno dell'eccesso di offerta di gas a medio termine paventato da Eni (la cosiddetta “bolla”) debba essere fortemente ridimensionato. Al contrario, dall'esame dei più probabili scenari di andamento futuro di domanda e offerta di gas, l'indagine ha mostrato la necessità di incentivare decisioni di investimento in nuove infrastrutture di importazione di gas nel contesto italiano”*.

Tale questione, pur non essendo direttamente connessa all'impatto ambientale, mette tuttavia in evidenza che Taranto viene sottoposta ad un rischio non per una reale necessità di approvvigionamento ma per una strategia di indebolimento della capacità contrattuale dei paesi poveri che sono sempre più costretti a “svendere” le proprie risorse nell'ambito dell'aumento di concorrenzialità che i rigassificatori introducono all'interno della globalizzazione del mercato energetico mondiale in cui - nel medio periodo - è paventato il rischio non di una penuria ma di una sovrabbondanza dell'offerta di gas (la cosiddetta “bolla”).

N.B.: Questa è da considerarsi la versione n°1 delle osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale. Eventuali integrazioni e revisioni del presente documento saranno consultabili all'indirizzo internet www.tarantosociale.org alla pagina web intitolata OSSERVAZIONI DEL COMITATO CONTRO IL RIGASSIFICATORE DI TARANTO.