



LEGAMBIENTE
Comitato Regionale Pugliese



LEGAMBIENTE
Circolo di Taranto

Taranto, 19 giugno 2006

Alla cortese attenzione del
Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio
Direzione generale per la salvaguardia ambientale
Divisione III - Servizio VIA
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma

e per conoscenza

Regione Puglia - Assessorato Ambiente
Settore Ecologia e Valutazione Impatto Ambientale
Via delle Magnolie - Z.I.- ex ENAIP
70122 Modugno (Bari)

Provincia di Taranto
Via Anfiteatro, 4
74100 Taranto

Comune di Taranto
P.zza Municipio - Palazzo di Città
74100 Taranto

Autorità Portuale di Taranto
Via Porto Mercantile, 1
74100 Taranto

Medea Engineering
Via Trivulziana, 38
20097 San Donato Milanese (Mi)

Si allegano alla presente le osservazioni elaborate dalla nostra associazione al progetto di terminal di rigassificazione proposto da Gas Natural a Taranto.

Cordiali saluti.

Francesco Tarantini
Presidente di Legambiente Puglia
Corso Sonnino, 23
70121 Bari (Ba)

Lunetta Franco
Coordinatrice di Legambiente Taranto
Via Crispi, 34
74100 Taranto



LEGAMBIENTE
Comitato Regionale Pugliese



LEGAMBIENTE
Circolo di Taranto

OSSERVAZIONI AL PROGETTO DI TERMINAL DI RIGASSIFICAZIONE PROPOSTO A TARANTO DA GAS NATURAL

PREMESSA

I consumi sempre crescenti di gas naturale per la produzione di calore e di energia elettrica in Italia, la riduzione della fornitura di gas da parte della Russia ed il conseguente utilizzo delle scorte strategiche di gas da parte dell'ENI dello scorso inverno, l'insufficiente garanzia fornita dai gasdotti esistenti per una diversificazione geopolitica degli approvvigionamenti di gas e la necessità di favorire la concorrenza in un settore di fatto sotto regime di monopolio hanno posto al centro del dibattito energetico del nostro Paese la necessità di realizzare alcuni terminal di rigassificazione.

In questo settore l'Italia sconta una grave carenza di programmazione. Lo dimostrano un datato Piano energetico nazionale, risalente addirittura al 1988, ma anche la improvvida novità normativa concretizzatasi nel 2001 con la modifica del titolo V della Costituzione che affida alle Regioni la competenza di pianificare in questo settore. In assenza di un governo nazionale del settore energetico, che invece avrebbe dovuto decidere quanti impianti fare, dove farli e poi fare delle gare per la loro realizzazione, stiamo assistendo in Italia ad una "pioggia" di proposte di rigassificatori sul territorio italiano.

A tal proposito Legambiente si è sempre dichiarata favorevole alla realizzazione di terminal metaniferi, perché nell'ipotesi di riconversione del sistema energetico verso un modello che veda al centro il risparmio energetico e le fonti rinnovabili, nella fase di transizione occorre usare sempre meno olio combustibile e carbone e sempre più gas, il combustibile fossile meno dannoso globalmente (effetto serra) e meno inquinante su scala locale. E' auspicabile che questo combustibile possa arrivare in Italia non solo attraverso gasdotti ma anche con le navi.

A nostro parere gli impianti di rigassificazione vanno localizzati preferibilmente in aree industriali, dove possono diventare l'occasione per attivare interventi di risanamento ambientale. E' poi necessario valutare caso per caso con la massima attenzione e trasparenza l'incidenza dei terminal rispetto al rischio di incidenti industriali rilevanti.

In Puglia si continua a bruciare molto carbone ed è dunque comprensibile e ragionevole l'ipotesi di installare un rigassificatore che potrebbe essere un concreto elemento a favore della sempre più urgente riconversione a gas della inquinante centrale a carbone di Cerano - Brindisi Sud, riducendo della metà le sue emissioni di CO2 in atmosfera.

Entrando nel merito della proposta di realizzare un terminal a Taranto, per impedire che ancora una volta scelte di natura industriale che influiscono in modo rilevante sul futuro dei cittadini vengano calate dall'alto, Legambiente ha più volte richiesto formalmente a Comune e Provincia di aprire un tavolo di confronto locale pubblico e trasparente con le forze sociali e le associazioni ambientaliste, senza sortire alcun esito da parte degli enti locali. Ed è in questo scenario di 'latitanza' da parte della politica locale che Legambiente ha promosso lo scorso 20 aprile un dibattito pubblico che ha coinvolto la società che ha progettato il terminal, le istituzioni scientifiche locali (Università e Cnr), le forze sociali, i partiti, le associazioni ambientaliste e il comitato cittadino.

Quelle che seguono sono le **osservazioni (riportate in grassetto)** della nostra associazione al progetto di terminal di rigassificazione proposto a Taranto.



LEGAMBIENTE
Comitato Regionale Pugliese



LEGAMBIENTE
Circolo di Taranto

OPZIONE ZERO - IPOTESI ALTERNATIVE

Si rileva nel progetto la mancanza dell'opzione zero, prevista dalla norma che regola la redazione dello Studio d'impatto ambientale, o dell'alternativa di collocazione in altro sito a terra o in mare. Si chiede pertanto una verifica in tal senso.

PREVENZIONE DEL RISCHIO DI INCIDENTI RILEVANTI

Il progetto per la realizzazione di un rigassificatore nel porto di Taranto è stato inserito nel programma delle infrastrutture strategiche contenuto nella deliberazione del CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) n. 121 del 21 dicembre 2001.

Si prevede che il terminal di GNL da realizzare in Puglia a Taranto, insisterebbe su un' area considerata, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 426 del 9 dicembre 1998, sito ad elevato rischio ambientale, oltre che a rischio di incidente rilevante, e pertanto assoggettabile alla direttiva 2003/105/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio (cosiddetta "Severo ter"), recepita dal D.lgs. n. 238 del 21 settembre 2005, che ha a sua volta modificato e integrato il d. l.vo n. 334 del 17 agosto 1999.

Vicino l'area scelta per la localizzazione del rigassificatore, si trova la Raffineria gestita da Eni Refining & Marketing (Industria di Processo), con altri 9 impianti a rischio di incidente rilevante: ILVA S.p.A. (Acciaierie, impianti metallurgici, Fabbrica Ossigeno), Italiana Carburanti S.p.A. (deposito oli minerali), Enipower spa (Centrale termoelettrica), Italesplosivi S.p.A. (produzione e/o deposito di esplosivi), ISE S.r.l. (Produzione e/o deposito di gas tecnici), Basile Petroli S.p.A. (Deposito di oli minerali), ILVA Laminati piani spa), Eni Agip Refining & Marketing Deposito (Deposito di gas liquefatti ed oli minerali).

Rischio Industriale e Tecnologico

Dalla analisi degli elaborati visionati, si è visto che non sono stati identificati, quantificati e valutati tutti i possibili impatti di carattere incidentale che potrebbero verificarsi durante la vita dell'intero sistema industriale ed infrastrutturale dell'area tarantina, con una conseguente carenza negli aspetti di prevenzione dai Rischi Rilevanti.

Non risulta che i Top Event individuati con analisi HAZOP siano stati verificati con una "Metodologia ad Albero" (Albero degli Eventi). La risoluzione matematica del Fault Tree non è riportata per esteso, soprattutto con le indicazioni numeriche circa gli input di calcolo, bensì sono presenti solo i risultati (tab.18.8) che risultano sempre inferiori a 10^{-6} e quindi trascurabili.

Per quel che riguarda la classificazione meteorologica del sito si fa presente che le Statistiche relative alla temperatura media dell'aria fanno riferimento ad una scala temporale (1951 – 1967) decisamente poco rappresentativa, così come per le classi di stabilità atmosferica del vento (1951 - 1977). Detti parametri sono di fondamentale importanza ai fini della Analisi di Rischio, oltre che delle valutazioni di impatto ambientale.

Per la modellazione degli scenari analizzati gli input meteorologici considerati non sono cautelativi, ossia non tengono conto, ad esempio, della classe di stabilità F associata alla velocità del vento di 2 m/s, in condizioni di temperatura sfavorevoli (almeno tra i 25 e 30°C).

In generale non sono indicate le modalità con cui sono state stimate le conseguenze (codici di calcolo e/ o modelli matematici) né allegati al progetto gli output di calcolo.

Manca anche una valutazione numerica rappresentata su scala territoriale relativa alla Popolazione residente nelle aree adiacenti il nuovo elemento insediativo.



LEGAMBIENTE
Comitato Regionale Pugliese



LEGAMBIENTE
Circolo di Taranto

Infine, non essendo state definite, a livello regionale, opportune Linee Guida di intervento per i processi istruttori nelle attività RIR (Rischi Incidenti Rilevanti), non è chiaro con che criteri la realizzazione di un rigassificatore possa essere valutata dagli organi tecnici competenti.

Effetto domino - Articolo 12 della 334/99

“1. In attesa di quanto previsto dall’articolo 72 del D.L.vo 31 marzo 1998, n. 112, il ministero dell’ambiente, sentiti la regione interessata e il Comitato, in base alle informazioni ricevute dai gestori a norma dell’articolo 6 e 8:

- a) Individua gli stabilimenti tra quelli di cui all’articolo 2, comma 1, per i quali la probabilità o la possibilità o le conseguenze di un incidente rilevante possano essere maggiori a cause del luogo, della vicinanza degli stabilimenti stessi e dell’inventario delle sostanze pericolose presenti in essi;*
- b) Accerta che avvenga lo scambio, fra i gestori, delle informazioni necessarie per consentire di riesaminare, ed eventualmente modificare, in considerazione della natura e dell’entità del pericolo globale di incidente rilevante, i rispettivi sistemi di gestione della sicurezza, i rapporti di sicurezza ed i piani di emergenza interni a la diffusione delle informazioni alla popolazione.”...*

Come si può notare, il Progetto non specifica quale sia stata la metodologia seguita, per l’analisi qualitativa e quantitativa di propagazione di eventi incidentali.

In particolare, i progettisti, pur dicendo, al paragrafo 18.4.2, che “per l’esame dell’Effetto Domino è opportuno far riferimento al complesso delle installazioni industriali presenti nell’area” poi riportano in Tab. 18.18 “una semplice analisi” delle plausibili cause di Incidente.

Non vi è alcuna valutazione numerica dei diversi tipi di scenari incidentali che possono coinvolgere un’apparecchiatura, ossia valutazioni:

- sull’irraggiamento termico;
- su possibili onde di sovrappressione;
- su proiezione di frammenti.

Non è stato effettuato il ricalcolo della frequenza di accadimento, dovuta al concorso di un effetto fisico (radiazione termica, sovrappressione e proiezione di frammenti) sugli apparecchi bersaglio.

Andranno approfonditi, per un approccio più completo dell’effetto domino:

- le modalità di propagazione degli incidenti;
- la verifica della resistenza strutturale degli apparecchiature investite da onda d’urto;
- l’analisi termica e strutturale di apparecchiature investite da irraggiamento e il calcolo dei fattori di vista.

L’obiettivo è quindi quello di sviluppare una metodica che permetta di individuare solamente i bersagli, presenti nell’area industriale, in grado di ampliare significativamente le conseguenze di un incidente sorgente e di fornire, per tali bersagli, una gerarchizzazione in base alla loro pericolosità intrinseca. In tal modo, ci si può concentrare su obiettivi significativi quali, impianti chimici, raffinerie, impianti di cracking e altri stabilimenti ove sono molteplici i fluidi pericolosi trattati ed ingenti le loro quantità

Trasporto in sicurezza

Non sono state specificate nel Progetto le modalità di trasporto e la regolamentazione di sicurezza nel trasporto delle merci, anche in considerazione del fatto che Taranto è una base Nato abilitata al transito di unità navali a propulsione nucleare, e che pertanto è ufficialmente collocato nella lista dei porti a rischio nucleare.



LEGAMBIENTE
Comitato Regionale Pugliese



LEGAMBIENTE
Circolo di Taranto

Per modi di trasporto si intendono le varie tipologie di trasporto delle persone e/o delle merci o materie prime, con riferimento alla via attraverso la quale il trasporto stesso avviene. Tutte le modalità di trasporto sono utilizzate anche per il trasporto di merci pericolose.

Pertanto, per consentire che ciò avvenga in condizioni di sicurezza soddisfacenti, sono state emanate da organismi internazionali (Organizzazione delle Nazioni Unite O.N.U., per tutte le tipologie di trasporto, Agenzia Internazionale dell'Energia Atomica I.A.E.A., per il trasporto delle materie fissili e radioattive) talune delle prescrizioni fondamentali riguardanti i seguenti aspetti:

- Definizione e classificazione delle materie pericolose;
- Imballaggio ed etichettatura delle medesime
- Attrezzatura per il trasporto;
- Maneggio;
- Ammissione ed esclusione al trasporto di determinate merci pericolose.

Tutto ciò non risulta essere stato valutato in questa fase progettuale.

Altre organizzazioni internazionali hanno invece messo a punto raccomandazioni specifiche per i vari modi di trasporto di merci pericolose ed in particolare:

- l'Organizzazione Marittima Internazionale detta raccomandazioni sul trasporto per via marittima;
- l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale detta raccomandazioni sul trasporto per via aerea;
- il Comitato dei Trasporti Interni della Commissione per l'Europa tratta trasporti ferroviari e stradali;
- l'Ufficio Centrale dei Trasporti Internazionali Ferroviari detta raccomandazioni inerenti il trasporto per ferrovia;
- la Commissione Centrale per la Navigazione detta raccomandazioni per il trasporto in acque interne.

L'insieme di tali raccomandazioni e direttive ha consentito di elaborare regolamenti internazionali per tutti i diversi modi di trasporto.

I regolamenti principali da osservare sono:

- R.I.D.: Regolamento Internazionale relativo al trasporto di merci pericolose per ferrovia;
- A.D.R.: accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada;
- I.M.D.G.: Codice internazionale marittimo per il trasporto di merci pericolose;
- I.C.A.O.: Norme relative al trasporto aereo di merci pericolose;
- A.D.N.R.: Accordo internazionale per il trasporto di materie pericolose per vie navigabili;
- I.M.O.: Norme per il trasporto di merci pericolose via mare.

Detti regolamenti non risultano essere stati considerati e pertanto il sito non appare sufficientemente caratterizzato dal punto di vista Infrastrutturale-Gestionale, anche in considerazione delle attività svolte dagli Stabilimenti circostanti.

Competenze della Regione

In attuazione dell'art. 72. 31 marzo 1998, n. 112 (Attività a rischio di incidente rilevante) la Regione ha l'obbligo di disciplinare questa materia con specifiche normative da porre in essere al fine di garantire la sicurezza del territorio e della popolazione.



LEGAMBIENTE
Comitato Regionale Pugliese



LEGAMBIENTE
Circolo di Taranto

INTERFERENZA CON TRAFFICO NAVALE PREESISTENTE E FUTURO

Stando a quanto riportato nel progetto, nel 2003 il traffico navale complessivo in ingresso e in uscita dal porto di Taranto è stato di 4.764 navi, pari a 400 al mese, 13 al giorno (il 28% del totale è costituito da navi porta-container).

Per l'esercizio del terminal viene previsto l'utilizzo di una flotta di navi metaniere strutturato per l'80% da navi di grande stazza (140mila m3) e il 20% di media stazza (75mila m3). Per un terminal da 8 miliardi di m3 annui servirebbero quindi 75 navi grandi e 35 medie, per un totale di 110 all'anno (2 a settimana). In caso di navi più piccole la frequenza di arrivo delle navi metaniere sarebbe maggiore.

La stima di aumento del traffico di navi è compresa tra il 4 e il 10% a seconda della stazza delle navi. Per quanto riguarda la gestione del traffico nella parte fuori rada dal Mar Grande l'incremento stimato del traffico in termini di numero di navi è compreso tra il 10 e il 20%.

Durante la fase realizzativa la forza lavoro media prevista è di circa 600 unità, mentre in fase di esercizio i numeri si riducono a 80 lavoratori diretti più 350-400 nell'indotto.

Attualmente nel porto di Taranto, come in ogni porto, la navigazione, l'arrivo, la partenza, il traffico e la sosta delle navi sono disciplinati da specifiche ordinanze della Capitaneria di porto (ord. n°158/98 e 257/99). Tali ordinanze adottano tutte le opportune misure per prevenire il verificarsi di incidenti in mare e disciplinano l'ancoraggio ed i movimenti in ambito portuale e nelle fasi di ingresso ed uscita dal porto.

In sintesi vengono disciplinati: l'ingresso e l'uscita delle navi che devono avvenire esclusivamente attraverso i canali di separazione del traffico; le navi in entrata devono impegnare il canale est, mentre quelle in uscita il canale ovest, mantenendosi, per quanto possibile, sulla linea mediana dei canali; limitatamente alla fase di sola uscita, le navi con immersione superiore a 16 metri hanno la precedenza sulle altre navi; l'accesso e l'uscita al 5° sporgente, alla banchina Ex Belleli e al Molo Polisettoriale è consentito lungo la fascia di mare compresa tra il fanale verde della diga foranea ed il fanale rosso della diga di sottoflutto, onde consentire di evolvere nell'apposito canale dragato.

Come si può notare già oggi esistono regole precise, anche di priorità e di limiti, da rispettare per evitare il pericolo di incidenti connessi solo alla navigazione. La problematica quindi da affrontare è quella relativa alle interferenze tra il traffico esistente e quello aggiuntivo (non tradizionale in questo caso) con specificità legate al carico e alla quantità del carico. Questo traffico aggiuntivo deve essere esplicitato, in tutte le sue caratteristiche, raffrontato e vagliato dall'Organo preposto alla Sicurezza della Navigazione (e cioè la Capitaneria di Porto).

Gli effetti da valutare devono riguardare l'estensione delle aree di rispetto dopo la realizzazione del rigassificatore (ove esistenti), il tipo di attività che si ipotizza di implementare nel porto, le diverse destinazioni del piano regolatore, la decisione di realizzare o meno un secondo accesso al porto, etc.

L'interferenza dell'arrivo delle navi gasiere col traffico commerciale esistente e futuro potrebbe danneggiare gli operatori marittimi con tempi di attesa più lunghi degli attuali, riducendo l'entità dei traffici del porto tarantino.

Occorre approfondire le stime sull'aumento del traffico navale valutando nel dettaglio l'impatto sul traffico navale preesistente relativo in particolar modo al molo polisettoriale e su quello futuro che si concretizzerà con l'ampliamento del quinto sporgente e con le attività di un secondo operatore di trasporto container.



LEGAMBIENTE
Comitato Regionale Pugliese



LEGAMBIENTE
Circolo di Taranto

Vanno poi valutati gli eventuali impatti negativi anche sui livelli occupazionali oggi raggiunti con le attività del terminal container e su quelli ipotizzabili in futuro con l'ampliamento delle attività commerciali in quel tratto di porto.

L'ingresso delle navi metaniere viene previsto nel canale di accesso esistente tra la diga foranea e il molo polisettoriale. In sede locale di discussione del progetto è emersa la possibilità di prevedere l'avvicinamento delle navi porta container da un canale di accesso alternativo a quello previsto nel progetto di Gas natural, che prevede l'arrivo delle navi metaniere da sud.

Vanno valutate entrambe le possibilità di realizzazione del canale di accesso, soprattutto nell'ottica di evitare interferenze con il traffico commerciale oggi esistente e futuro.

BONIFICA DELL'AREA A MARE

L'area è all'interno del Sito di Interesse Nazionale (SIN) del Programma di bonifica del Ministero dell'ambiente. Visti i pescaggi massimi oggi disponibili nel porto, per consentire l'arrivo e l'attracco delle navi metaniere dovrà essere eseguito, secondo le stime riportate nel progetto, un dragaggio di circa 4.450.000 m³ di sedimenti. Stando alla campagna di indagine sui sedimenti fatta nel gennaio 2005 con 15 sondaggi e 9 campionamenti per sondaggio, è emersa una contaminazione da arsenico, cadmio, cromo, mercurio, nichel, piombo secondo il decreto ministeriale 367/2003.

Stando a quanto riportato nel progetto, i *«fanghi di dragaggio (4.450.000 m³) sono conformi al riutilizzo in aree industriali secondo il 471/99. Il possibile destino di tali fanghi è il riutilizzo come terreno di colmata all'interno di aree portuali»*. E ancora: *«Per tali fanghi è ipotizzabile un utilizzo come terreno di colmata purché adeguatamente racchiuso all'interno di strutture confinate permanenti che impediscano fenomeni di erosione e dispersione»*

Secondo la nostra associazione il destino finale dei sedimenti dragati deve prevedere il loro riutilizzo, per ridurre al minimo i conferimenti in discarica, nel rispetto della normativa sul recupero dei rifiuti pericolosi o non.

Ancora dal progetto: *«L'esecuzione delle opere a mare richiederà comunque la preventiva caratterizzazione dei sedimenti secondo le indicazioni impartite dalla Conferenza dei servizi del SIN di Taranto. L'eventuale superamento dei limiti di intervento (...) per la presenza di hot spot comporterà la necessità della loro rimozione e opportuno smaltimento prima della realizzazione delle suddette opere»*

Nel caso in cui la caratterizzazione dei fondali verificasse la presenza di zone con inquinamento più rilevante (classificati come sedimenti 'rossi' secondo la classificazione prevista anche in altri SIN del Programma nazionale di bonifica), non viene previsto nessun tipo di impianto di inertizzazione prima del loro riutilizzo. Si dà inoltre per scontato il loro conferimento in discarica, visto che si parla di «smaltimento». Anche in questo caso devono essere praticate tutte le strade che mirino al riutilizzo dei sedimenti 'rossi' dopo la necessaria inertizzazione.



LEGAMBIENTE
Comitato Regionale Pugliese



LEGAMBIENTE
Circolo di Taranto

Per il dragaggio il progetto sembra privilegiare l'utilizzo di sistemi idraulici. Grazie a questa scelta l'aumento della torpidità dovrebbe essere minore rispetto ai sistemi meccanici anche se sarà maggiore la presenza di acqua nei sedimenti dragati.

Il progetto non entra nel merito di come e dove verrà decontaminata l'acqua separata dai sedimenti prima dello scarico a mare.

BONIFICA DELL'AREA A TERRA

Il sito dove dovrebbe sorgere il terminal era un'area di conferimento di residui produttivi dell'industria metallurgica. Secondo accertamenti preliminari fatti nel 2002 è stato rilevato un solo punto con sfioramento del cromo totale rispetto alla colonna B del dm 471/99. Il piano di caratterizzazione dell'area a terra è stato poi approvato con prescrizioni dalla Cds dell'agosto 2005.

A proposito della bonifica a terra, sospendiamo il giudizio in attesa di conoscere quali saranno gli esiti della caratterizzazione eseguita dalla società proponente il progetto e delle controanalisi curate dall'Arpa Puglia.

Nel progetto poi non viene mai specificato il quantitativo stimato di terre e rocce da scavo prodotte per realizzare il terminal, per posare le condotte fino all'allacciamento alla rete nazionale, etc. Come verranno gestite le operazioni di caratterizzazione delle terre e in caso di classificazione delle stesse come rifiuto quale sarà il loro destino finale?

ESERCIZIO DELLE OPERE A TERRA E USO DEL FREDDO

Per la rigassificazione del gas liquefatto occorre uno scambio termico tra l'acqua di mare (che si raffredda) e il gnl (che si scalda). La tecnologia di rigassificazione prevista è quella a ruscellamento d'acqua perché *«semplice nella costruzione e conduzione ma comporta la disponibilità di grandi masse d'acqua per contenere il tasso di raffreddamento delle stesse a valori compatibili con lo scarico. L'ampia disponibilità di acqua marina e i minori costi di esercizio rendono preferibile la soluzione della rigassificazione a ruscellamento d'acqua rispetto a quella a fiamma sommersa...»*

E ancora: *«E' inoltre sempre possibile, sebbene ancora da studiare e contestualizzare, lo sfruttamento delle bassissime temperature del gnl in impianti industriali satellite e di nuova installazione (separazione criogenia aria, produzione ghiaccio secco, refrigerazione e/o congelamento industriale di prodotti alimentari, etc.)»*

Secondo Legambiente non ha senso scaricare a mare le frigoriferie liberate durante lo scambio termico, visto che l'utilizzo del freddo prodotto aumenterebbe il rendimento energetico di tutta l'operazione.

Se si scarica a mare il freddo prodotto, qual è il vantaggio ambientale di realizzare il terminal a terra rispetto alla soluzione off shore?

La variazione massima di temperatura prevista tra l'acqua prelevata e quella scaricata è di 6 gradi centigradi (al massimo 1 grado in meno alla distanza di 500 metri dallo scarico): *«Tale diminuzione non causerà interferenze significative sulle reazioni chimiche, producendo al contrario un effetto mitigativo e compensativo della zona caratterizzata da scarichi industriali caldi. Inoltre è ipotizzabile un miglioramento dell'ossigenazione delle acque del golfo in quanto la solubilità dell'ossigeno aumenta al diminuire della temperatura dell'acqua»*. Inoltre per la clorazione



LEGAMBIENTE
Comitato Regionale Pugliese



LEGAMBIENTE
Circolo di Taranto

dell'acqua per trattamento antivegetativo viene previsto un controllo in continuo del dosaggio di cloro utilizzato attraverso un clororesiduometro.

Sugli impatti ambientali sull'ecosistema marino relativi allo scarico a mare di acque fredde e contenenti cloro è bene prevedere un approfondimento di dettaglio in sede di valutazione del progetto da parte di un soggetto pubblico autorevole (enti di ricerca, università, etc.), anche locale.

COMPENSAZIONI AMBIENTALI

Tra le compensazioni ambientali previste nel progetto viene ricordato il *«miglioramento delle prestazioni ambientali dell'intero sistema produttivo nazionale»* grazie a *«trasformazioni in ciclo combinato, interventi per il miglioramento della combustione ed interventi sul mix di combustibile»*

La nostra associazione ritiene che la strada delle compensazioni solo di natura strettamente economica, da sempre praticata nel nostro Paese quando si deve installare una infrastruttura di qualsiasi genere (per la mobilità, per la produzione di energia, per la gestione dei rifiuti, etc.), sia del tutto inaccettabile.

Entrando nel merito delle compensazioni citate nel progetto, a fronte di un parziale saldo ambientale positivo con la bonifica dell'area a mare e a terra (anche se dai dati emersi finora non sembrerebbero eccessivamente inquinate), le ricadute ambientali relative all'uso locale del gas rigassificato sono di fatto ininfluenti. Quindi le 'rassicurazioni' riportate nel progetto sul miglioramento dell'ambiente locale sembrano del tutto insufficienti.

Si ritiene che la definizione delle misure compensative debba emergere da un tavolo di concertazione composto dagli Enti locali interessati, dalle categorie produttive interessate e dalle associazioni ambientaliste.