

**Al Sig. Ministro dell'Ambiente, della Tutela del territorio e del mare**

**Al Presidente della Commissione Tecnica di verifica  
dell'Impatto ambientale – VIA – VAS**

**Al Direttore generale settore valutazioni ambientali**

**c/o Ministero dell'Ambiente  
della Tutela del territorio e del mare**

**Via C.Colombo 44**

**00144 R O M A**

**OGGETTO: Giudizio di compatibilità ambientale sul terminal di rigassificazione nel porto di Brindisi.  
Diffida con richiesta di annullamento**

In riferimento all'oggetto, Legambiente evidenzia le gravi lacune e omissioni rispetto alle richieste della Commissione Europea e a quelle di integrazione dello studio di impatto ambientale fornito dalla LNG-British gas.

La Commissione Europea ha aperto la procedura di infrazione nei confronti del Governo italiano ed ha ben precisato le violazioni delle Direttive 85/337 CEE e 96/82 CE. Tutto ciò era noto alla Presidenza del Consiglio, al Ministero degli esteri, al Ministero per l'Ambiente all'atto del ricevimento della comunicazione, in data 8/01/2007.

Non è di competenza della commissione VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente ottemperare alla prescrizione della Commissione Europea di far svolgere la consultazione popolare prevista nell'art. 13 della direttiva 96/82 CE, ma è sicuramente compito e dovere della Commissione rispettare integralmente quanto disposto dalla direttiva 85/337 (e dallo stesso D.L.vo 3/04/2006 n° 152 e s.m.i.) e dalle richieste della Commissione Europea e del Ministero per l'Ambiente: la Commissione deve esprimersi sul complesso delle opere, ivi incluse quelle definite connesse, e sui loro impatti, effetti e rischi specifici, sinergici, complessivi e relativi al contesto di insediamenti, opere, attività, e progetti, in cui l'impianto proposto va valutato.

E' noto alla commissione che la LNG non ha integrato correttamente la documentazione inviata, e – quando l'ha fatto – ha ulteriormente confuso gli scenari su cui fare valutazioni. A titolo di esempio si deve chiarire quante e quali navi gasiere dovranno giungere nel porto di Brindisi:

- 100 navi da 50.000 tonnellate come riportato nel progetto preliminare, che è l'unico sottoposto a corretta istruttoria tecnica? o
- 100 navi da 140.000 tonnellate, come previsto senza istruttoria tecnica nella conferenza di servizi del 15/11/2002 e autorizzate ex post con atto unilaterale dal direttore generale pro tempore della sezione salvaguardia ambientale del Ministero dell'ambiente? oppure
- 100 navi da 180.000 tonnellate come si ipotizza nel parere della commissione VIA-VAS, senza aver esaminato gli effetti e i rischi di una tale movimentazione ed ormeggio, anche in relazione allo stato dei fondali e alla necessità di un loro eventuale dragaggio?

Inoltre la Commissione sa che parte integrante ed essenziale ai fini di una corretta valutazione di compatibilità ambientale sono la colmata dello specchio di mare a Capobianco, il nuovo pontile, le stesse variazioni nella realizzazione dei serbatoi, il metanodotto, ed in generale tutte le opere connesse, così come definite nelle leggi, nelle disposizioni e nelle stesse richieste di integrazione. In particolare la colmata è un'opera da assoggettare a procedura VIA, così come ha autorevolmente rilevato la Commissione Europea nella direttiva 85/337, ricordando i pronunciamenti della Corte di giustizia europea, e che Legambiente per prima fece presenti nel 2002. Vanno ricordati, ancora, i rilievi che la Commissione fece sulla decisione arbitraria adottata nel provvedimento autorizzativo, di sottoporre a verifica di assoggettabilità (concluse per lo più negativamente) opere per cui era imprescindibile la procedura VIA.

La colmata è ancora oggi sottoposta a sequestro giudiziario perché illecitamente realizzata su area demaniale, e non è nella disponibilità della LNG, e nel parere espresso dalla commissione ministeriale non si fa cenno della necessità di una valutazione di impatto ambientale specifica ed integrata nel complesso delle opere di progetto, e sono disattese le stesse richieste di integrazione formulate dal Ministero. In particolare lo è su "l'influenza che tale colmata ha sullo stato dei fondali, sul ricambio naturale/ indotto, sull'inquinamento delle acque, sulle biocenosi vegetali ed animali presenti, sul moto ondoso e sulle correnti marine" (punto 19). E' disattesa la "caratterizzazione preliminare dei terreni da destinare alla colmata", nulla viene detto in merito alla torbidità correlata alla realizzazione della colmata ed all'azione del frangivento, delle onde, sul trasporto dei sedimenti marini dentro e fuori il porto e sugli effetti che l'opera ha sulle praterie di posidonia.

Va ricordato che – come il dirigente del settore risanamento e bonifiche ebbe a precisare nella conferenza dei servizi del 16/01/2002 – le caratterizzazioni erano assolutamente indispensabili ed eventualmente pregiudiziali rispetto a qualsiasi decisione. Ebbene, la commissione rinvia questo esame "preliminare" e la valutazione sull'influenza ambientale della colmata ad altra data. Non si capisce quindi su che basi la commissione esprime il parere, tenendo conto anche che fra le ipotesi da ricavare dall'istruttoria vi erano anche l'opzione zero (punto 10) e l'ipotesi di cambio di localizzazione. La commissione mostra di non tener conto neanche delle recenti innovazioni tecnologiche orientate alla rigassificazione "on board" mediante la quale si prescinde dalla costruzione di impianti e serbatoi a terra.

Considerazioni simili si possono esprimere sul pontile, o molo, con l'aggravante che la stessa commissione riconosce di aver esaminato un nuovo progetto dopo quello, già diverso, da quello preliminare, esaminato nel 2002. L'opera va sottoposta a procedura VIA e a variante del piano regolatore del porto del 1975, e non all'illegittimo atto di "adeguamento tecnico-funzionale" adottato nel 2002 su altro progetto (punto 3, richiesta di integrazione inevasa).

Sui serbatoi, che la commissione ritiene da realizzare sulla "colmata già realizzata" (in contrasto con l'opzione zero) si evidenzia una grande confusione su quale progetto di impianto sia stato esaminato, visto che non è chiaro se debbano essere interrati o meno; per il futuro la commissione prescrive che sia descritta la scelta progettuale, con specifico ed esplicito riferimento alle caratteristiche dei terreni, della falda e delle valutazioni di rischio, anche rispetto al potenziale di liquefazione dei terreni sottostanti la colmata. Legambiente ritiene che tale scelta progettuale avrebbe dovuto precedere e corroborare il parere, rendendolo quindi credibile, mentre la commissione rinvia alla fase esecutiva le caratterizzazioni dei terreni, dei fondali, dei sedimenti e tutto quanto riguarda la colmata.

Un capitolo a parte riguarda l'analisi di rischio e di sicurezza. Nel parere espresso si legge (punto 3.2) che "in fase di progetto esecutivo dovrà essere nuovamente integrato dal CTR il NOF al fine di accertare che non implichi varianti progettuali sostanziali". La commissione sa bene che il NOF fu emesso – con prescrizioni mai ottemperate – il 16/10/2002, che il progetto esaminato all'epoca era quello preliminare

che prevedeva 100 navi da 50.000 ton o 50 da 140.000 ton, un diverso molo, e non includeva la colmata. Di quali altre “varianti progettuali” ha bisogno la commissione per chiedere ed analizzare un nuovo NOF. Il NOF è un atto endoprocedimentale, emesso non a caso prima della conferenza dei servizi “decisoria” del 15/11/2002, che la commissione vorrebbe rinviare. Oggi esistono ben diversi scenari sugli effetti ambientali e sui rischi, ma non esiste una nuova istruttoria (con eventuale rinnovo dei pareri raccolti nel 2002), né una diversa valutazione da parte della commissione.

Sul giudizio di compatibilità ambientale la commissione sembra non conoscere la pianificazione delle opere portuali effettuata dall’Autorità portuale di Brindisi e – soprattutto – il recepimento delle proposte pianificatorie e programmatiche nella conferenza Stato-Regione del 6/11/2009 e il protocollo d’intesa stipulato con il Ministro delle Infrastrutture nell’aprile 2009, riguardanti la fattibilità di opere da sottoporre a verifiche urbanistiche o a VIA, ma sicuramente confliggenti con il terminale e le attività di movimentazione delle gasiere e in contrasto con i rassicuranti scenari esaminati e accettati dalla commissione. Oltretutto non sono stati presi in considerazione i pareri negativi espressi dalla Regione Puglia, dalla commissione VIA regionale, della Provincia e dal Comune di Brindisi e dalla stessa Autorità portuale. Gli scenari complessivi odierni configurano piuttosto il ricorso ad una Valutazione Ambientale Strategica, che non ad un parere VIA carico di lacune ed omissioni.

Alla luce di quanto sopra, Legambiente diffida i destinatari della presente, chiedendo in autotutela l’annullamento del giudizio di compatibilità ambientale. Comunica che copia di questa nota sarà consegnata alla Procura della Repubblica di Brindisi in aggiunta ad un esposto già inviato, e per conoscenza alla Commissione UE a Bruxelles.

Giugno 2010