



# REGIONE PUGLIA

## Proposta di Deliberazione della Giunta Regionale

AREA: Politiche per l'ambiente, le reti e la qualità urbana

SERVIZIO: Ecologia

Codice CIFRA: \_\_\_\_\_ / DEL / 2008 / \_\_\_\_\_

**OGGETTO: Realizzazione ed esercizio nel comune di Brindisi di un terminale di rigassificazione, proposto dalla Brindisi LNG S.p.A. -**

L'Assessore all'Ecologia, Michele Losappio, sulla base dell'istruttoria espletata dall'Ufficio Valutazione Impatto Ambientale e Politiche Energetiche, confermata dal Dirigente del Servizio Ecologia, riferisce quanto segue:

**PREMESSO CHE:**

- ✓ **Con istanza datata 09.11.2001** la Brindisi LNG S.p.A. – Viale Regina Margherita, 13 – Brindisi - chiedeva al Ministero delle Attività Produttive l'autorizzazione per la costruzione e l'esercizio di un terminale di rigassificazione di gas naturale liquefatto (GNL) con annessi serbatoi di stoccaggio da realizzare nel porto di Brindisi, nell'area denominata Capobianco;
- ✓ **In data 15.11.2002** presso il predetto Ministero si teneva una Conferenza di Servizi le cui risultanze sono state formalizzate nel **Decreto autorizzativo n. 17032 del 21.01.03** a firma del Ministro delle Attività Produttive e del Ministro dell'Ambiente;
- ✓ **In data 26.01.2005** la Provincia di Brindisi presentava alla Commissione Europea denuncia di inadempimento della Repubblica Italiana in sede di autorizzazione alla realizzazione dell'intervento in argomento per violazione della normativa comunitaria in tema di Valutazione di Impatto Ambientale e di rischio industriale, e della normativa nazionale concernente l'area ad elevato rischio di crisi ambientale della Provincia di Brindisi;
- ✓ **In data 09.02.2005** la Provincia di Brindisi presentava istanza al Ministro delle Attività Produttive, al Ministro per l'Ambiente e la Tutela del Territorio ed al Presidente della Giunta Regionale Pugliese affinché gli stessi *“esercitino i poteri di autotutela al fine di rimuovere integralmente la situazione di illegittimità circa la normativa comunitaria e nazionale denunciata in merito al progetto”*;
- ✓ **In data 27.12.2006** il Governo decideva *“la riapertura della Conferenza di Servizi per valutare in modo pieno ed esaustivo tutti i profili ambientali che la realizzazione dell'impianto comporta...”*;
- ✓ **In data 06.08.2007 con nota prot. n. 0013383**, il Ministero dello Sviluppo Economico comunicava alla Regione Puglia, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che, in data 18.07.07, la Commissione UE deliberava un parere motivato sulla procedura di infrazione relativa al predetto terminale di rigassificazione. Con detto parere la Commissione affermava che lo Stato Italiano era venuto meno agli obblighi imposti dalle direttive n. 85/337/CEE, come modificata dalla direttiva 97/11/CE, sulla Valutazione di Impatto Ambientale, e n. 96/82/CE sul controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose; pertanto il Ministero dello Sviluppo Economico comunicava la necessità ed urgenza di evitare che la prosecuzione dei lavori oggetto di autorizzazione potesse alterare le condizioni ambientali *“...con il rischio di pregiudicare eventuali azioni future di mitigazione degli impatti e di esporre lo stato Italiano a sanzioni in sede comunitaria, e ciò indipendentemente dall'attuale blocco dei lavori conseguente al provvedimento di sequestro dei cantieri disposto dall'autorità giudiziaria penale, il tutto lasciando impregiudicato l'esito dei lavori della Conferenza di Servizi in corso...”*. Il predetto Ministero comunicava inoltre di aver predisposto uno schema di decreto di temporanea sospensione dell'efficacia dell'autorizzazione alla costruzione ed esercizio del rigassificatore in argomento rilasciata con decreto n. 17032 del 21

gennaio 2003 e quindi richiedeva l'adesione preventiva del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare nonché della Regione Puglia,

- ✓ **In data 06.09.2007 con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1429**, la Regione Puglia, considerato tra l'altro che il parere della Commissione Europea appariva del tutto conforme alla posizione assunta dalla Regione Puglia nel corso delle Conferenze di Servizi tenutesi in data 7.3.2007, 22.3.2007 e 28.5.2007 e ritenuto opportuno dare riscontro alla richiesta contenuta nella nota prot. n. 0013383 del 06.08.2007 del Ministero dello Sviluppo Economico, deliberava *“1. di condividere motivazioni e conclusioni di cui al parere della Commissione Europea del 18.07.2007, a base dell'avvio della procedura di infrazione comunitaria nei confronti della Repubblica Italiana; 2. di confermare che la Regione Puglia ritiene che la realizzazione di terminali di rigassificazione nel proprio territorio sia inderogabilmente soggetta all'espletamento della procedura di V.I.A.; 3. di esprimere...parere favorevole alla attivazione di una procedura di VIA postuma alle seguenti condizioni: a. l'attivazione della procedura di VIA va subordinata alla espressa richiesta dell'operatore industriale, ovvero Brindisi LNG Gas...b. l'attivazione della procedura citata deve essere altresì subordinata alla espressa rinuncia da parte di Brindisi LNG S.p.A. al giudizio impugnativo dalla stessa proposto innanzi al TAR Lazio ed avente ad oggetto i verbali delle conferenze di servizi del 7.3 e del 22.3, della nota del Ministero dello Sviluppo Economico del 9.5.2007 di apertura di un procedimento di autotutela nella forma dell'annullamento d'ufficio ex art. 21 nonies della Legge 241/90...nonché alla rinuncia ad ogni eventuale ulteriore contenzioso afferente al terminale...l'attivazione della procedura va infine subordinata alla sospensione del decreto ministeriale n. 17032/2003 del 21.01.2003 di autorizzazione alla costruzione ed esercizio del rigassificatore ..., nelle more dell'espletamento della citata procedura di VIA postuma...”*;

#### **VISTO CHE:**

- La Brindisi LNG S.p.a. , con nota acquisita al prot. n. 996 del 21.01.2008, avente ad oggetto:**Istanza di valutazione di impatto ambientale ex art. 26 D.Lgs. 23 aprile 2006, n. 152**, trasmessa al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, alla Commissione Tecnico-Consultiva per le Valutazioni Ambientali presso il predetto Ministero, al Ministero dello Sviluppo Economico, al Ministro delle Infrastrutture, al ministro dell'Interno, al ministro della salute, al Ministro dei Beni e delle Attività Culturali, alla Regione Puglia, alla Provincia ed al Comune di Brindisi, comunicava quanto segue: *“...premesso che in data 7 marzo 2007 e 22 marzo 2007 si sono svolte presso la sede del Ministero dello Sviluppo Economico le riunioni delle conferenze di servizi...a conclusione delle quali il Ministero dello Sviluppo Economico ha ritenuto di dover procedere alla riapertura del procedimento di autorizzazione disciplinato dall'art. 8 della L. 24 novembre 2000, n. 340 ravvisando la sussistenza delle condizioni di legge per l'esercizio del potere di autotutela delle amministrazioni interessate; dopo la seduta della conferenza di servizi del 28 maggio 2007, il Ministero dello Sviluppo Economico ha adottato il Decreto del 20 settembre-5 ottobre 2007, n. 506 (il “Decreto”)...con il quale è stata disposta la sospensione dell'efficacia del decreto n. 17032 del 21 gennaio 2003 “...con decorrenza immediata sino al completamento delle procedure necessarie per conformarsi al parere della Commissione Europea”;* in particolare, la procedura ritenuta necessaria come da parere motivato reso dalla Commissione Europea in data 18 luglio 2007 nell'ambito del procedimento di infrazione n.

2005/4170 è quella di Valutazione di Impatto Ambientale, all'interno della quale è prevista anche una subfase di consultazione popolare; si è ritenuto, infatti, che la "la VIA è la sede naturale per la emersione degli interessi pubblici di tutela ambientale e di sicurezza eventualmente compromessi o messi in pericolo dalla costruzione ed esercizio del terminale...e che nell'ambito di questa, la consultazione delle popolazioni interessate...consente la realizzazione del diritto delle popolazioni a partecipare al procedimento esprimendo il proprio parere al riguardo" ...formula istanza dando seguito a quanto disposto nel Decreto, affinché venga dato avvio al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi e nelle forme di cui all'art. 26 del D. Lgs. 4 aprile 2006, n. 152 (di seguito "Codice dell'Ambiente") allega ...alla presente istanza, ai sensi dell'art. 26, co 1. del Codice dell'Ambiente il Progetto, lo Studio di impatto Ambientale e la Sintesi non tecnica...Relativamente alle misure di pubblicità di cui all'art. 28 comma 2 b) del D. Lgs. 03 aprile 2006, n. 152 si informa di aver dato disposizione alla pubblicazione su quotidiani nazionali e su quelli regionali, riservandoci di farne pervenire copia conforme non appena disponibile. La scrivente società ribadisce, in ogni caso, come la presente istanza di avvio del procedimento di V.I.A. deve intendersi formulata senza che ciò costituisca acquiescenza alle determinazioni assunte in precedenza nelle riunioni della conferenza di servizi e già oggetto di impugnazione davanti al TAR Lazio-Roma, né al Decreto del 20 settembre-5 ottobre 2007, la cui legittimità tuttora si contesta e che si è appositamente impugnato davanti al TAR Lazio-Roma...al cui accoglimento permane il pieno interesse...;

- Con nota prot. DSA-2008-0003195 del 06.02.08 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare comunicava alla società proponente che, al fine del perfezionamento dell'istanza depositata, relativa all'impianto in oggetto, "...dovranno essere depositate e rese disponibili per la consultazione il rapporto preliminare di sicurezza e, considerato che risulta che codesta Società ha già ottenuto il nulla osta di fattibilità ...tutte le eventuali informazioni integrative eventualmente prodotte a seguito delle prescrizioni indicate nel detto NOF...Si precisa che le osservazioni formulate con riguardo agli aspetti di sicurezza dovranno essere adeguatamente considerate dal Comitato Tecnico Regionale anche al fine di un eventuale modifica/integrazione del nulla osta di fattibilità...Da una pur preliminare esame dello studio di impatto ambientale si rileva inoltre che lo stesso non considera il metanodotto di collegamento alla rete gas. Precisamente alla pag. 1 della sintesi non tecnica codesta Società evidenzia che "non sono oggetto del presente studio: la zona trappole e il metanodotto di collegamento alla Rete Nazionale gasdotti (oggetto di procedura di VIA regionale, proponente Snam Rete Gas). Occorre al riguardo chiarire che, coerentemente con la disposizione normativa di cui al comma 60 dell'art. 1 della Legge 239/2004, "la procedura di Valutazione dell'impatto ambientale si applica alla realizzazione e al potenziamento di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto ivi comprese le opere connesse". la scrivente ritiene, pertanto, che la valutazione di impatto ambientale non possa utilmente essere conclusa in assenza dei seguenti elementi: progetto del metanodotto di raccordo alla rete nazionale gas, con relativa certa individuazione del punto di consegna, certificazione circa la reale capacità della rete nazionale esistente di ricevere il gas proveniente dall'impianto di rigassificazione o, laddove non esistesse la capacità della rete esistente, la certezza di progetti di potenziamento effettivamente realizzabili. In relazione a quanto sopra evidenziato codesta Società dovrà provvedere ad integrare lo studio di impatto ambientale anche con la parte relativa al metanodotto di connessione alla rete nazionale gas...";

- con nota prot. n. 997 del 21.01.2008 il Settore Ecologia invitava la società proponente a far pervenire lo Studio di Impatto Ambientale anche su supporto informatico, così come da art. 8 della L.R. N. 11/2001;
- con nota acquisita al prot. n. 2229 del 06.02.2008 il proponente riscontrava la nota precedente e trasmetteva quanto richiesto e, con successiva nota acquisita al prot. n. 5547 del 07.04.2008, in riscontro alle richieste formulate dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con la sopra esplicitata nota DSA-2008-0003195 del 06.02.08, inviava documentazione relativa agli aspetti connessi al rischio di incidenti rilevanti ai sensi dell’art. 23 del D. Lgs. 334/1999;
- con nota acquisita al prot. n. 7574 del 22.05.2008 il Comune di Brindisi – Ufficio Tecnico – Settore Ambiente ed Edilizia Sostenibile – notificava la Deliberazione di G.C. n. 224 del 19.05.07. Dalla predetta Deliberazione si evinceva che, con nota del 14.05.08, il Presidente della Provincia ed il Sindaco di Brindisi, in relazione alla complessità dell’intervento e alla multidisciplinarietà degli aspetti da valutare, avevano condiviso di incaricare i Dirigenti dei Servizi Ecologia ed Ambiente della Provincia ed il Dirigente del Servizio Ambiente del Comune di Brindisi ad elaborare congiuntamente la relazione istruttoria da sottoporre all’approvazione degli organi esecutivi dei rispettivi Enti. Le conclusioni di detta relazione istruttoria rilevavano che: *...In riferimento allo Studio di Impatto Ambientale, si evidenzia:*
  - a) *l’assenza nello studio di Impatto Ambientale delle opere collegate all’impianto di rigassificazione...;*
  - b) *l’inadeguatezza delle reti di trasporto nazionale a sopportare l’incremento di gas naturale a seguito della realizzazione dell’impianto di rigassificazione; tale circostanza è stata ribadita in sede di Conferenza di Servizi, tenutasi il 07.03.2007 presso il Ministero dello Sviluppo Economico, dal dott. Ventresca (dirigente Divisione III – MATTM), il quale ha affermato. “...omissis...Il dott. Ventresca del Ministero dell’Ambiente chiarisce che il tratto di metanodotto citato fa parte di un complesso di metanodotti della dorsale adriatica che comprende un potenziamento migliorativo della rete per i flussi aggiuntivi di gas che perverranno anche da altri punti di entrata (Gasdotto IGI della Grecia, potenziamento delle importazioni dall’Algeria, ecc.). Nel corso della VIA per il tratto Massafra-Biccari, il Ministero si è reso conto, nel 2006, che il potenziamento di questo tratto è indispensabile per l’esercizio del terminale di rigassificazione di Brindisi e tale circostanza è stata confermata dalla SNAM Rete Gas. Appare evidente, afferma, che in mancanza di tale opera l’impianto GNL di Brindisi non sarebbe esercibile e richiama l’art. 8, comma 5 della Legge 340/2000 in base al quale il procedimento si conclude con una autorizzazione alla costruzione e all’esercizio degli impianti e delle opere annesse, esercizio che nel caso di specie non poteva essere consentito in mancanza di un’opera in corso di autorizzazione, indispensabile per l’esercizio”. Inoltre il MATTM, con nota prot. DSA-2008-0003195 del 06.02.2008, nel comunicare alla Società la non procedibilità dell’istanza di VIA, richiedeva alla stessa, al fine di rendere procedibile la suddetta istanza, di “provvedere con quanto segue:*
    - *Depositare copia della documentazione contenente informazioni sul rischio di incidenti rilevanti...(Rapporto preliminare di sicurezza e successive integrazioni) presso gli Uffici preposti della regione Puglia, della Provincia di Brindisi e Comune di Brindisi al fine della consultazione da parte del pubblico ex art. 23 del D. Lgs. 334/1999...*
    - *Integrazione dello studio di impatto ambientale con la parte relativa al metanodotto di raccordo alla rete nazionale...Copia della medesima dovrà*

*essere trasmessa anche a tutte le Amministrazioni interessate al procedimento di VIA e depositata per la consultazione da parte del pubblico presso gli uffici preposti della Regione Puglia, della Provincia di Brindisi e Comune di Brindisi;”*

*Alle richieste formulate dal MATTM, la Società trasmetteva con nota BRLNG/FAG/PROT/54/am del 07.03.2008, alle amministrazioni... (Regione Puglia, Provincia di Brindisi e Comune di Brindisi) “copia della documentazione in merito agli aspetti connessi al rischio di incidenti rilevanti ai sensi del D. lgs. 334/1999”. Dalla documentazione integrativa trasmessa, si rileva la persistenza carenza documentale relativa al metanodotto di raccordo alla rete nazionale. In definitiva le controdeduzioni elaborate hanno evidenziato l’incompatibilità del sito prescelto da Brinidisi Lng, vista – oltre a tutte le motivazioni sopra riportate – la concentrazione in quell’ area di ben 5 impianti a rischio di incidente rilevante sottoposti alla Seveso II (D. Lgs. 334/99 e s.m.i.) che comportano anche notevoli flussi di sostanze pericolose movimentate via strada ferrovia e nave, a loro volta fonti di rischio amplificate nella zona portuale per le interferenze tra flussi di traffico navale non omogenei (passeggeri, merci, prodotti e materie prime per il polo industriale ed energetico) e non dotati di infrastrutture dedicate in via esclusiva. Ai fini della dichiarazione di area ad elevato rischio di crisi ambientale, l’area di Brindisi è stata oggetto, su richiesta del Ministero dell’Ambiente, di un approfondito studio da parte dell’ENEA riguardante anche il rischio industriale e l’attuazione della normativa “Seveso”, con l’individuazione degli “involuppi” delle aree di danno potenziale per incidenti ed esplosioni e per rilasci tossici a partire dai numerosi impianti classificati secondo la c.d. direttiva “Seveso”. La costruzione di un terminale di rigassificazione di gas naturale quindi aggraverebbe significativamente il rischio di incidente rilevante dell’intera area portuale, sia per la pericolosità intrinseca, ma soprattutto per la possibilità di una escalation incidentale tra gli impianti confinanti per effetto domino, con conseguente drastica riduzione dei livelli di sicurezza dei traffici passeggeri prospicienti gli impianti in questione. Ai fini della realizzazione delle opere, è utile rappresentare che la “Brindisi LNG” non risulta ad oggi essere in possesso della disponibilità dell’area di Capo Bianco, in quanto la stessa è sottoposta a sequestro da parte della magistratura, oltre a non risultare più restituita agli usi legittimi in seguito alla sentenza del TAR Lecce (Sentenza n. 3068/07)... Qualunque autorizzazione o parere di conformità ambientale dovesse essere rilasciato relativamente all’area di che trattasi, sarebbe dunque subordinato in ogni caso al superamento del provvedimento giudiziario di sequestro. Infine,..., si ritiene necessario che, a valle del procedimento di VIA, vengano riesaminati i pareri espressi in sede di Conferenza di Servizi finalizzata al rilascio delle autorizzazioni ex art. 8 L. n. 340/2000, con particolare riferimento sia agli aspetti connessi al rischio di incidenti rilevanti ai sensi del D.lgs. 334/1999. sia a quelli inerenti la conformità urbanistica in oggetto...”.*

Preso atto e fatte proprie le osservazioni, nonché le motivazioni formali e sostanziali riportate nella predetta relazione tecnica, l’amministrazione comunale di Brindisi esprimeva parere non favorevole alla pronuncia di compatibilità ambientale relativa alla realizzazione e all’esercizio del terminale di rigassificazione in argomento;

- Con nota acquisita al prot. n. 9033 del 19.06.2008 un pubblico cittadino segnalava, con riferimento all’ avviso alla popolazione interessata, pubblicato in data 20 marzo 2008 sul quotidiano “La Repubblica”, “che le indicazioni ivi riportate circa la disponibilità del progetto per la pubblica consultazione risultano del tutto errate e necessitano quindi di una nuova pubblicazione con conseguente riapertura dei termini per le osservazioni e la pubblica consultazione”. Detto avviso, infatti,

- citava erroneamente l'indirizzo dell'ufficio dell'Assessorato all'Ecologia presso il quale era disponibile per la pubblica consultazione il progetto in argomento;
- Con nota acquisita al prot. n. 9043 del 19.06.2008 la Provincia di Brindisi – Servizio Ecologia – trasmetteva la Deliberazione di G.P. N. 136 del 20.05.2008. Con detta Deliberazione, la citata amministrazione provinciale prendeva atto della relazione tecnica istruttoria predisposta congiuntamente dai Servizi Ecologia ed Ambiente della Provincia di Brindisi e dal Settore Ambiente del Comune di Brindisi, faceva proprie le osservazioni, nonché le motivazioni formali e sostanziali riportate nella predetta relazione, ed esprimeva parere non favorevole alla pronuncia di compatibilità ambientale relativa alla realizzazione e all'esercizio del terminale di rigassificazione in oggetto;
  - Con nota datata 04.03.2008 la Brindisi LNG trasmetteva il rapporto semestrale sullo stato di avanzamento dei lavori di costruzione dell'impianto di rigassificazione, relativo al periodo Aprile – Settembre 2007, in ottemperanza all'art. 4 del Decreto n. 17032 del 21 gennaio 2003 emesso dal Ministero delle Attività produttive (ora Ministero dello Sviluppo Economico) di concerto con il Ministero dell' Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, d'intesa con la Regione Puglia;
  - Con nota prot. n. 102322 del 28.05.2008 la Provincia di Brindisi – Servizio Ecologia – trasmetteva nota al Ministero dell'Interno – Dipartimento dei Vigili del Fuoco e del Soccorso e della Difesa Civile – Bari – nella quale riportava le motivazioni per le quali il predetto Ente riteneva opportuno che il C.T.R. (Comitato Tecnico Regionale) dovesse riesaminare il Nulla Osta di Fattibilità già concesso nel 2002 alla Brindisi LNG per il rigassificatore di Brindisi. Tra dette motivazioni: *“...L'ubicazione scelta dalla Brindisi LNG risulta incompatibile con le esigenze di sicurezza del territorio alla luce anche del Piano di Emergenza Esterna (PEE) predisposto e approvato dal Prefetto in data 03 luglio 2006, che è l'atto formale con cui si organizza sul territorio la risposta tempestiva ed efficace ad una emergenza scaturita dal verificarsi di un eventuale incidente rilevante...Attraverso specifici calcoli sono state delimitate le zone che potrebbero essere interessate dall'evento incidentale presso gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante...Come si può rilevare dalla cartina, redatta dalla Prefettura ..., l'ubicazione del rigassificatore ricade nelle Zone I (di sicuro impatto) – II (di danno) –III (di attenzione) soggette ad Alto rischio di incidente rilevante; il NOF (Nulla Osta di fattibilità) è stato approvato in assenza di un rapporto di sicurezza dell'area portuale di Brindisi, visto che non è stato mai redatto. Il Rapporto di Sicurezza b...doveva riportare l'individuazione di tutti gli incidenti previsti nell'area e, successivamente la stima della probabilità e le conseguenze degli incidenti in modo da valutare i possibili effetti domino. In mancanza di una analisi di rischio complessivo dell'area, Il Comitato Tecnico Regionale in sede del rilascio del NOF ha potuto effettuare una valutazione del solo stabilimento della Brindisi LNG, avulso dal contesto territoriale quale è inserito, senza quindi valutare e certificare gli scenari incidentali, con le rispettive aree di danno, conseguenti ad effetti domino interessanti l'intera area del porto industriale, dovuti alla nuova installazione. In particolare...si ritiene opportuno evidenziare che la puntuale valutazione dei potenziali rischi connessi alla presenza di impianti a rischio di incidente rilevante deve essere altresì sviluppata, previa elaborazione di studi di sistema integrati e dei piani di intervento, nell'ambito degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, sulla base delle osservazioni che l'autorità Portuale deve fornire sugli scenari incidentali, come disposto dall'art. 6, commi 1, 2 del DM 9 Maggio 2001; Non si tiene conto del D.P.R. del 23.04.1998...”Piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della provincia di Brindisi” prodotto a seguito della dichiarazione di area ad elevato*

*rischio di crisi ambientale (deliberata dal consiglio dei Ministri il 30.11.1990) sulla base dello studio Ministero dell'Ambiente /ENEA del febbraio 1997 che in più punti ha evidenziato piuttosto la necessità di delocalizzare impianti a rischio già esistenti e con chiarezza ha ricompreso l'area di Capo Bianco in questione entro l'inviluppo delle aree di danno potenziali per evento incendio o esplosione sulla base degli impianti esistenti. Detto DPR ha sancito in maniera incontrovertibile le problematiche relative agli aspetti di rischio industriale presenti, con indagini puntuali dei numerosi impianti classificate "a rischio di incidente rilevante", secondo la direttiva "severo" (DPR 175/88), per eventi di esplosioni, incendi e rilascio di sostanze tossiche; si evidenzia che nel P.R.P. (piano Regolatore Portuale<sup>9</sup> del 1975 non era assolutamente prevista la realizzazione ex novo dell'impianto di rigassificazione, benché fosse prevista la realizzazione del molo e la colmata di Capo Bianco: Tale circostanza avrebbe reso necessario, ai sensi dell'art. 27, comma 3, Legge 84e/1994, un aggiornamento del PRP...Nell'ambito dell'aggiornamento...dovevano essere svolte tanto la VIA quanto la valutazione del rischio industriale aggiuntivo in relazione all'intero impianto (art. 5, commi 4-5. Legge n. 84/1994). Inoltre non si fa riferimento nemmeno al Piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della provincia di Brindisi (DPR 23.4.1998...)Anzi, il piano prevedeva...opere di mero adeguamento e spostamento nel Porto Esterno dell'esistente terminale per le navi che trasportano GPL agli impianti esistenti di Ipem e Agip Covengas. Non era contemplato, quindi, un incremento dei fattori e dei livelli di rischio industriale esistenti nell'area (con la realizzazione ex novo di un terminale di rigassificazione GN), ma semplicemente una delocalizzazione dei fattori di rischio esistenti verso siti, relativamente alla situazione di allora, meno pericolosi...Infine, doveva essere effettuato quantomeno uno screening sull'intero progetto, e non separatamente sulle sue singole parti, in applicazione dell'allegato II, n. 13...della Direttiva 85/337/CEE s.m.i, che apprezzasse gli impianti complessivi, anche sui livelli di rischio fissati dal Piano di disinquinamento del 1998...;Risulta esserci da parte della Brindisi LNG una sottovalutazione dei rischi connessi all'effetto domino; infatti nell'analisi degli Aspetti Relativi alla Sicurezza non si tiene conto della presenza di 5 impianti a rischio di incidente rilevante sottoposti alla normativa Severo e situati ad una distanza tra 0 e 2 km...; Nel NOF non si è tenuto conto che oltre ai 5 impianti ad alto rischio di incidente rilevante...risulta già prevista l'installazione dei serbatoi di stoccaggio nafta della marina militare...;In sede di elaborazione dello studio finalizzato alla richiesta del N.O.F. ... non è stata presa in considerazione l'interazione impianto-nave, in quanto il terminale di attracco delle navi gasiere è interno allo stabilimento e deve essere considerato una unità intrinseca dello stesso e l'analisi di rischio deve applicarsi anche ad esso...in particolare non sono stati considerati eventuali incidenti interni alla nave gasiera, con possibili impatti sullo stabilimento, ne tantomeno, le conseguenze...degli incidenti di stabilimento con impatto sulla gasiera. Mentre i serbatoi di stoccaggio di GNL dello stabilimento sono realizzati in calcestruzzo e pertanto scarsamente soggetti a ripercussioni conseguenti ad irraggiamento diretto o esplosione di nubi, altrettanto non vale per i serbatoi metallici installati sopra la nave gasiera...L'effetto domino, conseguente al possibile impatto di frammenti del serbatoio con elevata energia cinetica sui serbatoi della nave, consisterebbe nella possibile rottura, anche catastrofica dei serbatoi stessi. Tale incidente comporterebbe il rilascio di enormi quantità di GNL dai serbatoi della nave con formazione di una nube infiammabile/esplosiva con scenari incidentali tipo fireball...che producono effetti devastanti fino a distanze, dell'ordine dei 800-1000 metri...; Nel NOF e nella successiva Notifica ai sensi dell'Articolo 6 del D. Lgs. 334/99, la Brindisi LNG, nella descrizione del territorio*

*circostante compreso nel raggio di 5 Km non prende in considerazione la presenza del Molo Petroli. In data 26 gennaio 2005 la Società Polimeri Europa, ha trasmesso, a seguito della richiesta del Comune di Brindisi, le informazioni di cui al paragrafo 7 del D.M. 9/05/2001. Dalle informazioni trasmesse risulta che: la fuoriuscita di etilene da manichetta al pontile comporta scenari incidentali di UVCE (esplosione da nube non confinata) con conseguenze di danno che andrebbero ad interessare lo stabilimento della Brindisi LNG distante solo 300 metri....La valutazione degli effetti domino tra due impianti soggetti a rischio di incidente rilevante, non si può limitare agli effetti diretti sulle strutture ma deve considerare tutte le sequenze incidentali derivanti da un evento iniziatore. Nel NOF andavano valutati i seguenti fattori:*

- *Conseguenze dirette sugli impianti di processo;*
- *Eventuali danneggiamenti di sistemi di protezione antincendio e danneggiamenti e limitazioni di esercitabilità di utilities di sicurezza;*
- *Limitazione all'esecuzione delle operazioni di esercizio dell'impianto di sicurezza;*

*Mancano simulazioni calcoli e i possibili scenari a riguardo di un possibile incendio da pozza di liquido...;...in fase di rilascio del NOF...non è stato effettuato uno studio specificamente finalizzato all'individuazione dei rischi connessi con eventuali anomalie impiantistiche e alle conseguenti ipotesi incidentali...In definitiva si ritengono necessari approfondimenti sull'analisi dei possibili effetti domino, facendo riferimento allo specifico contesto industriale ed infrastrutturale in cui è inserito l'impianto e, in particolare, alla presenza di altri stabilimenti a rischio di incidente rilevante e/o di elementi territoriali vulnerabili (es. viabilità) limitrofi al sito di progetto; in relazione a tale aspetto dovrà essere fornita una mappatura territoriale di dettaglio delle attività produttive, infrastrutture, servizi, aree residenziali nell'ambito portuale e nelle aree retrostanti il porto e/o previste nel nuovo P.R.P. e le relative distanze di sicurezza assunte per scongiurare qualunque effetto domino generati sia dall'impianto verso l'esterno che da altri impianti limitrofi nei riguardi dell'impianto proposto; le valutazioni dovranno essere effettuate anche considerando eventi incidentali determinati da atti terroristici. Infine, si fa presente che la revisione dei N.O.F. rilasciati...è già stata sollecitata dal Ministero dell'Interno – Dipartimento dei Vigili del fuoco...il quale evidenziava l'opportunità di effettuare “una ricognizione dei nulla osta di fattibilità rilasciati,,anche con riferimento alla data di vigenza del D. Lgs. 238/05 e, in ragione del tempo trascorso senza aver ricevuto il progetto particolareggiato di sicurezza, a richiedere ai gestori informazioni sullo stato di realizzazione dell'attività e sulle altre eventuali autorizzazioni rilasciate o in itinere...”;*

- *Con nota acquisita al prot. n. 9403 del 30.06.2008 la Brindisi LNG trasmetteva successivo rapporto semestrale sullo stato di avanzamento dei lavori di costruzione dell'impianto di rigassificazione, relativo al periodo Ottobre 2007 – Marzo 2008;*
- *Con nota prot. n. 9621 del 04.07.2008 il Servizio Ecologia, constatate le indicazioni errate circa l'indirizzo dell'Assessorato all'Ecologia - Regione Puglia - riportate sugli annunci pubblicati sui quotidiani *Corriere della Sera, La Repubblica, La Gazzetta del Mezzogiorno* e *Nuovo Quotidiano della Puglia*, invitava la società proponente, al fine di consentire a chi fosse interessato la massima partecipazione al procedimento di che trattasi per la consultazione degli elaborati progettuali e per la formulazione di osservazioni al progetto, ad effettuare nuove pubblicazioni nelle forme corrette, anche inserendo le indicazioni concernenti i giorni e gli orari di accesso al pubblico presso il sopracitato Assessorato all'Ecologia;*

- Con nota prot. n. 11983 dell'01.09.2008 il Servizio Ecologia, *ferma restando la necessità di acquisire gli estremi della nuova pubblicazione ai fini della prosecuzione del procedimento*, invitava la Brindisi LNG S.p.A, a partecipare alla riunione del Comitato Reg.le di V.I.A. prevista per il giorno 12.09.2008 per...*aprire la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale con una forma di ascolto delle parti interessate al fine di acquisire ulteriori elementi di conoscenza sul predetto intervento...*A detta riunione venivano inoltre invitati ad intervenire il Comune e la Provincia di Brindisi, l'Autorità Portuale di Brindisi, la Confindustria, i sindacati CGIL-CISL- UIL ed il Comitato contro il rigassificatore di Brindisi;
- Con nota acquisita al prot. n. 12541 del 12.09.2008 la Brindisi LNG S.p.A., riscontrando la sopra citata nota prot. n. 11983/2008, depositava elaborato di presentazione riportante i tratti salienti dell'intervento oggetto della riunione del 12.09.2008. Nella stessa occasione, la predetta società consegnava inoltre la nota prot. n. 158/am del 25 luglio 2008 e la nota prot. n. 161/nam del 07.08.2008 con la quale si inviava copia dei quotidiani a diffusione nazionale (Corriere della Sera e La Repubblica) e regionale (La Gazzetta del Mezzogiorno e Nuovo Quotidiano di Puglia – edizione di Brindisi) sui quali erano stati pubblicati in data 2 agosto 2008 gli avvisi di rettifica alla popolazione interessata;
- Con nota prot. n. 9871 del 17.09.2008 il Ministero dell'Interno – Dipartimento dei Vigili del Fuoco e del Soccorso e della Difesa Civile – Bari – comunicava che: *“circa la richiesta di revisione del NOF da parte della Provincia di Brindisi il CTR non ritiene ne sussistano i presupposti per una serie di ragioni: innanzitutto perché il parere favorevole condizionato è scaturito...da approfondita analisi da parte del gruppo di lavoro incaricato della valutazione preliminare della documentazione presentata e ampia discussione in seno al CTR; la società non ha mai inviato comunicazioni di modifiche o integrazioni al NOF approvato che potessero comportare un riavvio del procedimento; la società ha presentato regolare notifica (ex art. 6 del D. L.vo 334/99) datata 26.04.2005 successivo aggiornamento a seguito dell'entrata in vigore del D. L.vo 238/05, datato 10.07.2007...”*;
- Con nota prot. n. 12835 del 19.09.2008 il Servizio Ecologia indicava, ai sensi dell'art.14 della L.R. n. 11/01 e s.m.i., la Conferenza di Servizi per il giorno 10.10.2008, finalizzata all'acquisizione di intese, concessioni, autorizzazioni, pareri, nulla osta, assensi comunque denominati, di cui all'art. 9 Capo II della Legge 340/2000... *per la valutazione del terminale di rigassificazione GNL in loc. Capo Bianco nel comune di Brindisi... e...per acquisire formalmente informazioni e/o osservazioni ad integrazione di quelli già espressi nelle audizioni tenutesi in data 12.09.08...* A detta Conferenza di Servizi venivano convocati, oltre alla società proponente, i seguenti enti: Comune di Brindisi – Settore Ambiente –, Provincia di Brindisi–Settore Ambiente-, Autorità Portuale di Brindisi,ARPA Puglia, Confindustria Puglia, Confindustria Brindisi, Associazioni Sindacali CGIL – CISL – UIL, Comitato contro il rigassificatore di Brindisi, Legambiente Puglia, WWF Puglia;
- Con nota acquisita prot. n. 13525 del 29.09.2008 la Confindustria Brindisi trasmetteva, a seguito dell'audizione del 12.09.2008, elaborato riportante le reali opportunità di utilizzazione del freddo riveniente dal processo di rigassificazione;
- Con nota prot. n. 14480 del 16.10.2008 il Servizio Ecologia trasmetteva agli enti convocati copia del verbale della Conferenza di Servizi tenutasi in data

10.10.2008, con invito a presentare eventuali osservazioni entro sette giorni dal ricevimento della presente...

Da detto verbale risulta che:... **Il Sindaco del Comune di Brindisi, dott. Mennitti**, esprime parere non favorevole alla pronuncia di compatibilità ambientale relativa alla realizzazione di detto rigassificatore per le motivazioni espresse con Delibera della Giunta Comunale di Brindisi n. 224 del 19.05.08 ed integrata dalle ulteriori motivazioni esplicitate dalla Delibera n. 246 del 07.10.08 della Giunta Provinciale di Brindisi, espressamente condivisa da detta amministrazione comunale...

...**il Dirigente del Servizio Ambiente della Provincia di Brindisi, dott. Epifani**, che conferma e deposita agli atti i pareri non favorevoli espressi con deliberazioni di Giunta Provinciale n. 136 del 20.05.08 e n. 246 del 07.10.08...

...**il dott. Giurgola, Presidente dell' Autorità Portuale di Brindisi**, esprime parere favorevole alla realizzazione dell'impianto di rigassificazione a condizione che venga individuata un'area diversa da quella di Capo Bianco che presenta incompatibilità con altri impianti già localizzati sia a nord che a sud e ribadisce che, con l'ampliamento della circoscrizione demaniale marittima fino a Cerano sarà possibile individuare un'area idonea alla localizzazione del rigassificatore in argomento...

...**Confindustria di Brindisi, rappresentata dal dott. Alemanno**, ribadisce il parere favorevole alla costruzione dell'impianto in argomento in località Capo Bianco...

...**il rappresentante della Filcem -CGIL di Brindisi** esprimendo parere contrario alla realizzazione del rigassificatore in località Capo Bianco principalmente perché compromette la sostenibilità del porto e quindi il rilancio dell'economia brindisina che passa attraverso la riqualificazione del porto e inoltre per motivi di sicurezza ...

...**il rappresentante della CISL** esprime parere favorevole all'impianto in argomento...

...**il rappresentante della UIL** conferma quanto già espresso precedentemente ... sulla validità del progetto del rigassificatore a Brindisi sia in termini di validità ambientale sia in termini occupazionali...

...**il portavoce del Comitato contro il rigassificatore di Brindisi** che esprime parere contrario per incompatibilità ambientale del predetto rigassificatore...

...**il rappresentante di Italia Nostra** che ribatte la netta contrarietà alla costruzione del rigassificatore il quale costituirebbe un grave impedimento alla portualità ed insisterebbe in un'area ad alto rischio ambientale...

...**Legambiente di Brindisi** conferma tutte le osservazioni già presentate...sulle manchevolezze riscontrate nello SIA e ribadisce il giudizio negativo sull'iter procedurale e sull'impianto nel suo complesso...

... **WWF Puglia** riafferma il parere non favorevole ...;

- Con nota acquisita al prot. n. 15021 del 24.10.2008 la Provincia di Brindisi – Servizio Ambiente – trasmetteva la Deliberazione di G.P. n. 246 del 07.10.2008 concernente un'integrazione al parere ex comma 2, art. 26, D. Lgs n. 152/2006, già espresso con Delibera di Giunta Provinciale n. 136/08. Infatti, in riferimento ai recenti disposti normativi di cui al D. Lgs n. 4 del 16.01.08, recante ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D. Lgs 152/06, tra le funzioni amministrative di competenza della Provincia di Brindisi rientrano le autorizzazioni in materia ambientale relativamente alle emissioni in atmosfera prodotte dalla torcia di combustione; gli scarichi a mare delle acque reflue industriali; l'immersione in mare e refluitamento in vasche di colmata di materiali derivanti da attività di scavi di fondali marini ecc.. Pertanto la predetta Amministrazione Provinciale, facendo proprie le conclusioni del Comitato Tecnico per le emissioni in atmosfera e del Comitato Tecnico V.I.A.-A.I.A., nonché del parere riportato nella relazione del parere del dirigente del Servizio Ambiente della Provincia (cui sono state attribuite l'espletamento delle funzioni riguardanti il rilascio delle autorizzazioni di competenza dirigenziale relative allo scarico delle acque reflue industriali, emissioni in atmosfera e

immersione in mare e refluito in vasche di colmata di materiali derivanti da attività di escavo di fondali marini o salmastri o di terreni litoranei emersi), esprimeva, per le motivazioni formali e sostanziali riportate nella stessa, il parere non favorevole alla pronuncia di compatibilità ambientale relativa alla realizzazione ed all'esercizio del terminale di rigassificazione in argomento;

- Con nota prot. N. 7524 del 31.10.2008 la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Lecce, Brindisi e Taranto – Lecce – comunicava al Ministero per i Beni e le attività Culturali – direzione Generale per la Qualità e la Tutela del Paesaggio...Servizio II – Tutela del Paesaggio – comunicava che: “...in esito al sopralluogo effettuato sull'area di colmata, e dalla visione dei luoghi che si è avuta dal mare, si è potuto rilevare il considerevole impatto percettivo che sarebbe determinato dalla prevista collocazione dei due serbatoi di oltre 50 metri di altezza nel contesto, specie di riferimento a punti di vista sensibili, quali il Compendio demaniale Castello Alfonsino, e le isole Pedagne. Inoltre si osserva che il completamento della colmata andrebbe a cancellare un tratto di costa, miracolosamente scampato alle alterazioni finora prodotte dall'insediamento industriale, superstita testimonianza dell'originario aspetto dell'area litoranea, tutt'ora un luogo di sosta dell'avifauna. Pertanto, per quanto di competenza, questo ufficio ritiene di dover esprimere in merito parere contrario, fatte salve le valutazioni di codesto Superiore Ministero...”
  - Con nota pervenuta in data 04.11.2008 l'Unione Generale del Lavoro – Segreteria Territoriale Brindisi - esprimeva parere favorevole all'opera in discussione che “porterà secondo noi in questa martoriata provincia solo benefici, ripresa economica ed occupazionale...”;
  - Con nota acquisita al prot. n. 16105 del 14.11.2008 la Brindisi LNG trasmetteva delle osservazioni al verbale della Conferenza di Servizi tenutasi in data 10.10.2008;
- **Il Comitato Regionale per la Valutazione di Impatto Ambientale, nella seduta del 03.12.2008, esaminati gli atti e gli elaborati progettuali, nonché le integrazioni pervenute ha rilevato quanto segue:**

*La relazione che segue è stata elaborata sulla base dei seguenti principali documenti presentati :*

- *Quadro di Riferimento Ambientale;*
- *Quadro di Riferimento Programmatico;*
- *Quadro di Riferimento Progettuale;*
- *Integrazioni al rapporto preliminare di sicurezza per la fase di nulla osta di fattibilità (NOF) volume I Testo Rapporto;*
- *Relazione di incidenza*
- *Sintesi non Tecnica dello Studio di Impatto Ambientale*
- *Decisioni della Commissione del 18/7/07. Procedura di infrazione: terminale gas GNL a Brindisi consistente nel fatto che la Brindisi LNG aveva eseguito la messa in sicurezza di emergenza e bonifica dei fondali di Capo Bianco senza la preventiva approvazione del Ministero dell'Ambiente;*

- *Sentenza del TAR n.3068/07 avversa alla Provincia di Brindisi che chiedeva l'annullamento delle decisioni della Conferenza di Servizi decisoria tenutasi presso MATT in data 20/6/05 per vizio di forma;*
- *Delibera di Giunta Comunale n.224 /08 Presa d'atto della relazione tecnico-istruttoria predisposta dal servizio Ecologia ed Ambiente della Provincia di Brindisi e del Settore Ambiente del Comune di Brindisi;*
- *Notifica della Provincia di Brindisi alle autorità governative sulla deliberazione di GP n136/08 recante parere ex comma 2 articolo 26 D.Lgs. 152/06;*
- *Nota del 17/7/08 del CTR in risposta alla nota della provincia di Brindisi del 28/5/08 ove si invitava il CTR a rivedere il proprio assenso al NOF;*
- *Pronuncia sulla compatibilità ambientale del 17/10/08, ex articolo 26 del D.Lgs. 152/06, da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, richiedente la Brindisi LNG, in seguito a sopralluogo effettuato sul sito di Capo Bianco in data 21/10/08;*
- *Valutazione di incidenza*

#### **A. Quadro di riferimento progettuale**

##### **A.0 Presenza di altri impianti nell'area industriale di BR ove sorgerà il rigassificatore**

*I seguenti principali impianti produttivi sono presenti nell'area industriale di Brindisi :*

*a. Petrolchimico che occupa una superficie di 478ha*

*b. Polo energetico costituito da :*

- *Centrale Edipower posta a circa 750 m dal sito di Capo Bianco e dotato di una potenza di 1280 MW;*
- *Centrale Enipower inserita all'interno del polo petrolchimico di BR costituita da 3 cicli combinati da 390 MW ciascuno;*
- *Centrale ENEL Federico II che si trova sulla costa a 12 km a sud di BR in Cerano su un'area di 200 ha con una potenza di 2640 MW (quattro sezioni da 660 MW cadauno). Preleva 100 l/s di acqua di mare pari a 2.880.000.000 mc /*

*c. Leucci Industriale;*

*d. Deposito Costiero Adriatico;*

*e. Agip Covengas;*

*f. Sanofi Aventis*

##### **A.1 Descrizione dell'area portuale**

*Il rigassificatore sarà costruito nel porto esterno di Brindisi in località Capo Bianco.*

*Il Porto di Brindisi è costituita da tre bacini:*

- *Porto interno con due insenature denominate seno di Ponente e seno di Levante;*
- *Porto medio delimitato a sud dai banchinamenti di Costa Morena e di Punta delle Terrare, a est dalle dighe di Costa Morena e di Forte a Mare e dall'isola di Sant'Andrea, a nord dalla diga di Bocca di Puglia, a ovest dal tratto di costa che si estende fino al canale Pigonati (che collega il Porto interno con quello medio)*
- *Porto esterno che è divenuta area portuale protetta solo dopo la realizzazione della diga di punta Riso nel 1990. Esso confina a nord con la diga di punta Riso, a sud con la costa di Capo Bianco ad est con la diga di Trapanelli ed ad ovest con l'isola di Sant'Andrea e le dighe di Forte a Mare e di Costa Morena.*

*L'entrata del porto esterno ha una ampiezza di 500 m tra la testata della diga di punta Riso e l'isolotto Traversa (Isole Pedagne).*

## **A.2 Componenti del Progetto**

*Brindisi LNG S.p.A. è la società costituita da BG group ed è deputata alla costruzione e alla gestione del terminale di rigassificazione di Brindisi.*

*Il GNL gas naturale estratto allo stato gassoso ha una densità di 0,72 kg/Smc. Esso viene liquefatto mediante raffreddamento a pressione di 1,263 bar fino alla  $T = -160,5^{\circ}C$ . La liquefazione avviene nel sito di produzione e consente di ridurre il volume del gas di circa 600 volte portando la densità a circa 470 kg/mc*

*La capacità media annua del rigassificatore è pari a  $8 \times 10^9$  mc =  $10^6$  ton. La dipendenza dell'Italia dall'estero risulta pari a circa l'80%. Il collegamento alla rete di trasporto nazionale avverrà tramite una tubazione di circa 5 km costruita dalla Snam Rete.*

*L'impianto sarà realizzato su un rilevato a mare già parzialmente realizzato. Il rilevato è ubicato nel porto esterno di Brindisi in prossimità della costa di capo Bianco ad est del canale di presa della Polimeri. Il rigassificatore nascerà su un'area di circa 140.000 mq, al quale verrà radicato il pontile per l'accosto, l'ormeggio e lo scarico delle metaniere. Saranno utilizzate navi metaniere con capacità comprese tra 71.000 e 165.000 mc che si serviranno di un pontile che sarà costruito su pali fissato al fondo marino. Tale pontile, si afferma nello studio, è già previsto nel Piano di Sviluppo del Porto di Brindisi e dal Piano Regolatore portuale approvato nel 1975 e tutt'ora vigente.*

*Lo scarico del GNL avverrà per mezzo di tre bracci posti sulla piattaforma ed i gas di evaporazione saranno recuperati, compressi e ricondensati evitandone la perdita o la combustione.*

*Il terminale è costituito dalle seguenti sezioni di processo:*

#### **✚ sistema di ricezione e trasferimento GNL**

*Lo scarico è fatto tramite pompe di scarico interne alla nave ed i bracci di scarico che collegano la metaniera al terminale. Due bracci sono dedicati allo scarico del GNL con una portata complessiva (compreso il terzo braccio ibrido) di 12.000 mc/h. Il terzo braccio è dedicato al ritorno dei vapori dai serbatoi alla nave. Esiste un quarto braccio ibrido utilizzato sia per scaricare il GNL sia per il ritorno dei vapori. Tali vapori compensano lo svuotamento della nave.*

#### **✚ serbatoi di stoccaggio GNL**

*Il GNL sarà stoccato in due serbatoi criogenici a contenimento totale ognuno con capacità di 160.000 mc. Ciascun serbatoio è costituito da un serbatoio interno in acciaio al 9% di Ni (contenitore primario) e da un serbatoio esterno in cls (contenitore secondario). Entrambi i contenitori sono progettati per contenere GNL. L'isolamento del fondo del serbatoio è costituito da vetro cellulare o schiuma di PVC mentre l'isolamento delle pareti del serbatoio è costituito da perlite posta tra il serbatoio interno e quello esterno. La pressione del sistema è di circa 250 mbar di poco superiore alla pressione della nave metaniera che è di 175 mbar si da avere la minima evaporazione del GNL.*

#### **✚ pompe primarie e ricondensatore**


*Il GNL contenuto nei serbatoi di stoccaggio è movimentato tramite pompe verticali a motore immerso interne ai serbatoi. Tali pompe, dette primarie, hanno una portata di 1000 mc/h ed una pressione di mandata di 8 bar. Hanno la funzione di pompare il GNL fuori dai serbatoi nei ricondensatori che a loro volta alimentano le pompe ad alta pressione. Il ricondensatore serve a condensare i vapori di boil off, Gli ORV sono in pratica degli scambiatori di calore nei quali l'acqua mare viene fatta cadere per gravità su una serie di pannelli nei quali albergano le tubazioni contenenti il GNL che vaporizza.*

#### **✚ Invio del GNL dai serbatoi ai vaporizzatori**

*L'impianto di gassificazione è costituito da una serie di 5 condensatori del tipo ORV (open rack vaporizer) che utilizzeranno l'acqua di mare come liquido riscaldante.*

*Il GNL gassificato sarà immesso in rete alla pressione di 75 bar. L'impianto è inoltre*

*dotato di impianto di depurazione delle acque piovane.*

 *Nulla infine si dice nel SIA circa gli interventi di adeguamento ed approfondimento dei fondali marini necessari per consentire la manovra di attracco al pontile delle navi metaniere. Il Volume 1 "Rapporto Preliminare di Sicurezza per la fase di NOF" al paragrafo 4.3 testualmente afferma: "Si evidenzia quindi che, sottoponendo ad un adeguato dragaggio la zona immediatamente prossima all'area di localizzazione del pontile, gli spazi acquei disponibili per le navi gasiere consentono un accesso, una manovra ed un allontanamento delle navi gasiere in maniera sicura, adeguata, atta a ridurre al minimo la possibilità di arenamento (incaglio) della nave".*

#### **Sistemi ausiliari**

- *sistema azoto (serve per diminuire il numero di Wobbe del GNL);*
- *sistema acqua potabile e servizi;*
- *sistema aria compressa;*
- *sistema di torcia che permette di smaltire in sicurezza sia gli scarichi discontinui di gas allo stato liquido e gassoso, sia i gas di sfiato dalle valvole di sicurezza ed occasionali rivenienti dagli sfiati delle valvole di sicurezza - sistema di stoccaggio e distribuzione gasolio.*

#### **A.2.Sistema di sicurezza dell'impianto**

*Esso è costituito dalle seguenti sezioni:*

- *Sistema di controllo distribuito(DCS)che è un sistema informatico per il controllo e monitoraggio del processo;*
- *Sistema di blocco di emergenza (ESD emergency shutdown system);*
- *Sistema di rilevazione gas ,incendi e perdite.*

*Il terminale GNL rientra tra le attività a rischio di incidenti rilevanti per le quali è richiesto il rapporto di sicurezza secondo il D.Lgs. 334/99 (articolo 8).*

*Brindisi LNG ha presentato il Rapporto Preliminare di Sicurezza del Terminale nell'ambito del rilascio del Nulla Osta di Fattibilità (NOF), il documento è stato approvato con prescrizioni dell'Ispettorato Regionale Puglia del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco in data 8/12/02. Le informazioni aggiuntive richieste dal citato ispettorato con prot. n. 6450 del 18/12/02 saranno fornite da Brindisi LNG nel*

*Rapporto di Sicurezza Definitivo, sviluppato in base al Progetto Particolareggiato in corso di elaborazione e che sarà presentato prima dell'inizio dell'attività.*

*In sintesi l'analisi di rischio ambientale dimostra che:*

- *Non si verificano rilascio di tossici;*
- *Nessuno delle possibilità ammissibili di fuoriuscita del gas definito come evento ricorrente con una frequenza di più di una volta per milione di anni possano essere previste*
- *I rischi cui sono esposti i lavoratori possono essere gestiti solo con l'applicazione delle procedure operative previste dalla norma di riferimento.*
- *Non risultano credibili rischi marittimi derivanti dall'attività dell'impianto a causa soprattutto del basso traffico delle metaniere e soprattutto del fatto che saranno sviluppate procedure marittime di concerto con le autorità per garantire un minimo livello di rischio per la struttura del GNL, per il resto del traffico e per il porto stesso.*

*Le procedure del D.Lgs. 334/1999 prevedono come è noto:*

- ✓ *la redazione di un rapporto di sicurezza da sottoporre al CTR che, per i nuovi stabilimenti, deve essere presentato in due successive fasi: un rapporto preliminare di sicurezza finalizzato all'ottenimento del NOF (art.8 comma 1) ed un rapporto definitivo di sicurezza conclusivo finalizzato all'ottenimento dell'autorizzazione all'esercizio(art.8 comma 2);*
- ✓ *la redazione di un documento che definisce la politica aziendale di prevenzione degli incidenti rilevanti, allegando allo stesso il programma adottato per l'attuazione del Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS art.7 comma 1);*
- ✓ *la predisposizione del Piano di Emergenza Interno (PEI) (art.11 comma 1).*

### **A.3 BAT applicate al terminale**

*Il confronto è eseguito con le seguenti principali sezioni dell'impianto:*

- *sistema di ricevimento e stoccaggio GNL;*
- *vaporizzazione GNL e invio GNL alla rete;*
- *sistema acqua mare.*

*I riferimenti sono stati fatti rispetto a:*

- *Reference Documents on the application of best available techniques on emission from storage(IPPC2006);*
- *Reference Documents on the application of best available techniques to industrial cooling systems .Dicembre 2001;*

- *Reference Documents on the application of best available techniques for the waste treatment Industries Agosto 2005 (IPPC2005).*

*In particolare:*

### **1. Serbatoi refrigerati**

- *emissioni da serbatoi refrigerati;*
- *Le disposizioni da BREF sono : emissioni non significative dai serbatoi refrigerati;*
- *Situazione terminale:è previsto il controllo delle perdite ed alcuni sistemi secondari di contenimento;*
- *Inoltre è previsto che una parte del vapore presente nei serbatoi di stoccaggio venga ripompato nello stoccaggio della metaniera per mantenere la corretta pressione del sistema.*

### **2. Rigassificazione GNL ed invio GNL alla rete**

- *selezione materiale che non forniscono corrosione (acciaio inox);*
- *Disposizioni BREF: Corrosività dell'acqua di raffreddamento;*
- *Precauzioni anche per quanto riguarda le prese di acque per evitare il trasporto di organismi.*

### **3. Operazioni di manutenzione ed ispezione**

- *basate su l'HAZOP aggiornato (Hazard operation).*

*Le succitate opere sono coerenti con quanto previsto dalla normativa di settore.*

### **4. Impianti di trattamento chimico fisico dei rifiuti liquidi**

- *scarico a mare del refluo trattato;*
- *BREF:scelta di un punto di scarico tale da disperdere in modo efficace l'acqua di Scarico;*
- *lo scarico avviene in un canale a pelo libero si da limitare la velocità dell'acqua minimizzare l'impatto termico.*

## **A.4 Realizzazione colmata**

### **A.4.1 Descrizione della colmata**

*Il rigassificatore sorgerà su una colmata a mare per la quale necessiteranno circa 1.250.000 mc. di terreni di riporto. La colmata ad oggi parzialmente è già realizzata (450.000 mc) ed è posta tra l'esistente molo canale e la costa di Capo Bianco antistante lo stabilimento petrolchimico. L'area di colmata (430mx350m) è di 15ha e saranno necessari 1.250.000 mc di terreni e con un'altezza di riempimento di circa 8,5 m. Trattasi quindi di un'opera essenziale.*

*Si afferma che l'area di colmata è stata già parzialmente realizzata con uno sversamento di circa 450.000mc. Le attività ulteriori di riempimento a mare necessarie per il completamento della colmata prevedono l'impiego di circa ulteriori 800.000 mc di materiale di cava .*

*Si avrà quindi un avanzamento di circa 400 m rispetto alla linea di costa dell'arenile di Capo Bianco.*

*L'attività di colmata è suddivisa nelle seguenti fasi:*

- ✚ approvvigionamento materiale di riempimento costituito da materiale vergine di cava prelevato da tre siti in contrada Autigno che coinvolgerà circa 50 addetti;*
- ✚ trasporto materiale di riempimento effettuato per mezzo di camion delle imprese proprietarie dei siti di cava;*
- ✚ scarico a mare del materiale di riempimento in cui saranno utilizzati due pontoni;*
- ✚ interventi di consolidamento del rilevato facendo cadere ripetutamente un peso di acciaio o cls da una altezza di 20-30 m;*
- ✚ eventuale rimozione delle tubazioni fuori esercizio costituite da:*
  - una tubazione di 24 pollici lunga 1000 metri utilizzata per il trasferimento di virgin nafta;*
  - una tubazione di 20 pollici lunga 1.000m utilizzata per il trasferimento di crude oil;*
  - una tubazione di 4 pollici lunghezza 1.000 m utilizzata per l'acqua potabile.*

*L'azienda, nel quadro progettuale, afferma che **“in fase di cantiere le emissioni in atmosfera sono riconducibili alla produzione di polveri per la movimentazione dei terreni ed all'emissione di inquinanti da parte dei mezzi impiegati per il completamento della colmata e la costruzione del terminale e pontile.”***

*Nella fase di esercizio invece si afferma che le emissioni in atmosfera sono di bassa entità e riconducibili a:*

- **emissioni in fase di normale esercizio** (collettori di torcia ad alta e bassa pressione, torcia pilota). Durante tale fase non viene rilasciato all'atmosfera gas naturale, ad eccezione delle emissioni fuggitive che risultano dell'ordine di circa  $21 \times 10^{-3}$  kg/h . Le emissioni associate alla corrente di azoto che serve ad inertizzare i collettori di torcia ad alta e bassa pressione. Sulla sommità della torcia è presente la fiamma pilota per incendiare eventuali rilasci di gas naturale. Le emissioni della fiamma pilota sono poco rilevanti e dell'ordine*

delle centinaia di kg/anno come NOx, COV, CO e PM10, mentre sono dell'ordine di cento t/a come CO2-

In porto giungeranno due navi alla settimana, ogni nave metaniera impiegherà circa 50 minuti per la manovra di entrata con un impatto sugli altri traffici pari a 100 minuti la settimana (circa 1%).

Si afferma ancora che non sono oggetto del presente studio:

- la zona trappole ed il metanodotto di collegamento alla rete nazionale dei gasdotti (oggetto di procedura VIA regionale, proponente SNAM rete gas).
- la cabina di consegna e l'elettrodotto di collegamento alla rete AT la cui autorizzazione anche per gli aspetti ambientali se previsti dalla normativa e realizzazione sarà a cura di terzi.

## **B. Quadro di riferimento programmatico**

Nell'area vasta sono presenti le seguenti SIC e ZPS:

- ZPS Torre Guaceto a 15 km;
- SIC torre Guaceto a circa 6 km;
- SIC Foce Canale Giancola a 10 km;
- SIC Bosco i Lucci a 12 km;
- SIC Bosco S.Terea a 12 Km SIC Bosco Tramazzone a circa 10,5 km;
- SIC/ZPS Stagni e Saline di Punta Contessa a circa 3 km

Nell'area in questione non sono presenti beni culturali vincolati, quelli più vicini si trovano a distanza ragguardevole ed in particolare:

- villaggio protostorico di Punta le Terrare a circa 2,2 km;
- Forte a mare nell'isola Sant'Andrea a circa 1,5 km;
- Chiesa e convento di santa maria del casale a circa 4,2 km

### **B.1 Alternative di localizzazione del terminale**

Nell'area costiera compresa tra il Porto di Brindisi e Torre San Gennaro a sud di Cerano sono state considerate le seguenti tratte:

- Tratto tra Isole Pedagne e Capo di Torre Cavallo. Al dire dell'azienda potrebbero le opere a mare interferire con il SIC marino "Stagni e saline di Punta della Contessa" posto ad 1 km al largo di Capo di Torre Cavallo;
- Tratto tra il Capo di Torre Cavallo e Torre Matterelle. A sud di Torre Cavallo oltre il confine dello stabilimento multi societario, inizia il Parco naturale

- Regionale Salina di Punta della Contessa per cui una dislocazione del rigassificatore risulta problematica;*
- *Tratto tra Torre Matteredelle e la Centrale Enel di Cerano. Trovasi a sud del Parco Naturale Regionale Salina di Punta della Contessa e ricade nell'ambito territoriale esteso di tipo A valore eccezionale;*
  - *Tratto a sud della centrale di Cerano. A sud della centrale ha inizio la "Riserva Natuale Regionale Orientata Bosco di Cerano.*

### ***B.2 Impatto visivo dell'opera***

*In data 21 /10/08è stato fatto un sopralluogo presso la località Capo Bianco dalla Commissione Tecnica VIA-VAS del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (Direzione Generale per la Qualità e la Tutela del Paesaggio). Tale Commissione con proprio parere del 31/10/08Prot.7524 a firma del Soprintendente A. Maurano, ribadendo quanto già espresso con precedente nota n.386/BATdell'8/4/08 esprimeva parere contrario per "il considerevole impatto percettivo che sarebbe determinato dalla prevista collocazione di due serbatoi di oltre 50 metri di altezza nel contesto, specie in riferimento a punti di vista sensibili, quali il Compendio demaniale Castello Alfonsino, e le isole Pedagne"*

*"Inoltre si osserva che il completamento della colmata andrebbe a cancellare un tratto di costa, miracolosamente scampato alle alterazioni finora prodotte dall'insediamento industriale, superstita testimonianza dell'originario aspetto dell'area litoranea, tutt'ora luogo di sosta dell'avifauna".*

### ***C. Quadro di riferimento ambientale***

*I danni potenziali alle varie componenti ambientali attribuibili alla costruzione ed all'esercizio del rigassificatore possono essere sintetizzati nel seguente modo:*

#### ***Fase di cantiere***

- *danni alla vegetazione per il sollevamento di polveri durante la fase di costruzione;*
- *danni alla vegetazione e disturbi alla fauna terrestre per le emissioni di inquinanti in atmosfera e rumori;*
- *disturbi a specie marine a causa della risospensione dei sedimenti ed all'aumento della torbidità delle acque.*

#### ***Fase di esercizio***

- danni alla vegetazione e disturbi alla fauna terrestre imputabili alle emissioni di inquinanti in atmosfera ed alle emissioni sonore durante l'esercizio del terminale;
- alterazione dell'equilibrio eco sistemico per l'introduzione di specie esotiche nel porto di Brindisi;
- consumi di habitat per specie vegetali ed animali terrestri come conseguenza dell'occupazione di suolo per l'insediamento del terminale;
- danni /disturbi alla flora, fauna ed ecosistemi marini per effetto delle operazioni del terminale (scarico a mare delle acque di rigassificazione del GNL, traffico marittimo, rilascio di metalli dagli anodi sacrificali
- modifiche delle biocenosi come conseguenza della perdita di superficie di fondale marino dovuta alla presenza delle nuove opere

**Andiamo ora a considerare gli impatti dell'impianto sulle principali componenti ambientali.**

### **C.1 Componente atmosfera**

*Le emissioni in atmosfera avvengono principalmente nelle seguenti fasi:*

*Fase di realizzazione*

- attività per il completamento della nuova colmata
- movimentazione terra
- realizzazione delle fondazioni
- realizzazione montaggi impiantistici

#### **C.1.1 Impatti sulla qualità dell'aria nella fase di cantiere**

*Il traffico di mezzi terrestri in ingresso ed in uscita dall'area di cantiere durante la costruzione dell'impianto è essenzialmente imputabile a :*

- trasporti di terre per il completamento della colmata;
- trasporto di materiale da costruzione;
- movimentazione degli addetti alle attività di costruzione

**Utilizzando i dati dell'EPA per le movimentazioni si ha il seguente quadro emissivo:**

<b>Fase</b>	<b>Fase</b>	<b>fattore emissione(kg/1000t)</b>
<b>1</b>	<b>carico/scarico materiale</b>	<b>19,8</b>
<b>2</b>	<b>traffico veicolare nell'area intorno al</b>	<b>66,0</b>

	<i>materiale stoccato</i>	
<b>3</b>	<i>utilizzo del materiale stoccato</i>	<b>24,75</b>
<b>4</b>	<i>erosione del materiale da parte del vento</i>	<b>54,45</b>
	<b>Totale</b>	<b>165</b>

Moltiplicando il fattore di emissione per la quantità di materiali movimentati in cantiere si ottiene una stima delle emissioni prodotte:

Pertanto per la colmata con movimentazione di 800.000 mc pari a 1.400.000 t di terre si ha, secondo lo studio in applicazione dell'equazione (1) un valore di 30 t/mese di emissioni.

Infatti considerando che il completamento della colmata è realizzato in un periodo di 8 mesi si può ipotizzare che per ogni mese vengono trasportati 100.000 mc di terre pari 175.000 t . Per cui applicando la (1) si ha:

**$E_{terre} = F \times Q_{terre}$  (1) Ove  $E_{terre}$ =emissione da movimento terre in kg/mese**

**$F$  = fattore di emissione per movimento terre pari a 165kg/1000t di terreno movimentato**

**$Q_{terre}$  = Quantità di terreno movimentato in un mese. La densità del terreno=1,7-1,8 t/mc**

**$E_{terre}(t/m) = 0,165 (t/1000t) \times 175000(t/m) = 28,8 t/m$  di emissioni**

E ricordando che la colmata si estende per un'area di circa 150.000 mq,

si ricava , secondo lo studio, che il quantitativo di polvere per unità di superficie è pari a:  $30/150.000mq = 0,19kg/mq, mese$

Le emissioni di polveri dovute al transito dei mezzi in cantiere vengono stimate in riferimento ai fattori di emissione che per strade pavimentate o bagnate è pari a 1,9 g/km per cui:

**$E_{mezzi} = 10^{-3} F \times N \times T$  (2) ove  $E_{mezzi}$ = emissione da sollevamento mezzi , in kg/mese**

**$F$  = fattore di emissione= 1,9g/km**

**$N$  = numero mezzi**

**$T$  = chilometri percorsi mensilmente per mezzo nell'ambito del cantiere in Km/mese.**

Si considera che ogni mezzo percorre 2 km/d per 25 g/mese.

Passando all'equazione (2) e stimando, come previsto dallo studio, circa 100 automezzi al giorno si ha:

$E_{mezzi} = 0,0019 \text{ kg/km} \times 100 \text{ mezzi} \times 25 \text{ g/m} \times 2 \text{ km/g} = 9,5 \text{ kg/m} = 9,5 \text{ kg/m}$ . Lo studio afferma 19kg/mese

$9,5 / 2000 \text{ m} = 0,005 \text{ kg/mq, m}$ .

Lo studio VIA presentato presenta un valore circa doppio, pari a 0,01 kg/ mq,mese

Conclude lo studio che : “*sommando il contributo della movimentazione dei terreni e quello del traffico pesante , la massima emissione specifica di polvere risulta pari a 0,2 kg/mq,mese (0,01+0,19) valore inferiore al valore tipico dei cantieri indicato dall’USEPA (AP42, Sezione 13.2.3) pari a circa 0,3 kg/mq,mese”*

### **C.1.2 Emissioni nella fase di esercizio del terminale**

Le uniche emissioni associate all’esercizio del terminale sono:

- emissione in fase di normale esercizio (collettori di torcia di alta e bassa pressione, torcia pilota
- combustione ad opera di sorgenti non continue o di emergenza
- emissioni fuggitive di gas metano dai punti di potenziale perdita

E’ stato già rilevato che durante la fase di normale esercizio le emissioni derivanti dai collettori di torcia ad alta e bassa pressione, torcia pilota non risultano significative. Durante tale fase non viene rilasciato all’atmosfera gas naturale, ad eccezione delle emissioni fuggitive che risultano dell’ordine di circa  $21 \times 10^{-3} \text{ kg/h}$  , costituite dalle emissioni associate alla corrente di azoto che serve ad inertizzare i collettori di torcia ad alta e bassa pressione e dalle emissioni della fiamma pilota. Sulla sommità della torcia è presente la fiamma pilota per incendiare eventuali rilasci di gas naturale. Le emissioni della fiamma pilota sono poco rilevanti e dell’ordine delle centinaia di kg/anno come NOx, COV, CO e PM10, mentre sono dell’ordine di cento t/a come CO2.

Si conclude che risulta non significativo l’impatto delle emissioni rivenienti dalla fase di esercizio dell’impianto, così come , per quanto riguarda la fase di cantiere, nella fase di completamento della colmata a terra (vedasi le equazioni EPA). Perplexità esistono invece a riguardo della torbidità indotta nella zona di Capo Bianco per effetto del movimento delle terre, argomento questo che non sembra sia stato opportunamente valutato nello studio.

### **C.2 Comparto idrico**

Nel porto esterno di Brindisi avvengono le seguenti operazioni di scarico e presa :

- lo scarico delle acque di raffreddamento della CTE Brindisi Nord;

- le opere di presa del polo petrolchimico ;
- gli scarichi del polo petrolchimico;
- lo scarico della CTE Brindisi sud

Acqua di mare per la rigassificazione del GNL è pari a 26700 mc/h. Tale acqua subisce un trattamento di disinfezione tramite elettroclorazione con formazione di ipoclorito di sodio. Ossia l'ipoclorito di sodio viene prodotto mediante il passaggio di una corrente elettrica attraverso l'acqua di mare eliminando così anche le problematiche connesse al trasporto ed allo stoccaggio di prodotti chimici. Sono valutati vari sistemi di disinfezione delle acque e quello prescelto risulta il più efficiente.

La presenza inoltre di anodi scarificali a ridosso del pontile serve a proteggere il catodo ossia le parti metalliche del pontile. La protezione catodica tramite anodi sacrificali sfrutta la ridotta resistenza elettrica dell'acqua di mare che viene utilizzata come mezzo di collegamento tra la superficie da proteggere (il pontile) ed un metallo che abbia potenziale elettrico inferiore al proprio quindi più facilmente e velocemente soggetto ad erosione. Vengono utilizzati 60 t di anodi in lega metallica in particolare Zn ed Al che vanno ovviamente in soluzione proteggendo il pontile da corrosione.

Un discorso abbastanza attento richiede il capitolo delle caratteristiche trofiche dell'area in cui sorgerà il rigassificatore.. **Le risultanze del monitoraggio sono derivate dai prelievi ed analisi effettuate dal MATTM- Sidimar 2007 dove si evidenzia che:**

- **le concentrazioni di azoto ammoniacale sono in media nel corso dell'anno tra 1,6 e 3,6 mM/mc ( 27,2-61,2mg/mc) sottocosta e tra 1,1 e 3,6 mM /mc (18,7-61,2 mg/mc) più a largo;**
- **All'interno del porto le concentrazioni di azoto ammoniacale è compreso tra 1,5 e 97 microg/l;**
- **La concentrazione di clorofilla a varia nel range 0,5-0,7mg/mcsottocosta e valori minore o uguale a 0,7 mg/mc al largo.**

L'applicazione del modello diffusionale relativo dello scarico delle acque della gassificazione indica che lo scarico del terminale GNL determina sulla temperatura dell'acqua di mare un impatto poco significativo e che l'incremento del cloro residuo nell'ambito portuale è molto limitato e si estende solo su una piccola area.

Le esigenze idriche dell'impianto sono le seguenti:

- **Prelievi idrici in fase di cantiere = 2.700 mc/mese**
- **Fase di esercizio 15 mc/d**

- *Prelievi di acqua di mare di raffreddamento del porto* 26700 mc/h
- *Scarichi acque meteoriche e scarichi civili* 15mc/d
- *Scarichi acqua di mare* 26700 mc/d

### ***C.3 Vegetazione, flora e fauna ed ecosistemi terrestri***

*La maggior parte dell'area considerata in un sopralluogo effettuato è coperto dalla zona industriale di Brindisi. Oltre la zona industriale è presente anche ,verso sud,una grande salina ed un'area agricola dedicata a seminativi.*

*Lungo il perimetro della costa nella zona retrodunale sono presenti specchi di acqua salmastra che ovviamente hanno dato luogo a specie alofile sia faunistiche che vegetazionali. Verso Ovest la zona industriale prosegue oltre la foce del Fiume Grande laddove risiedono estesi canneti.*

### ***C.4 Componente ambientale Paesaggio***

*Nell'area in questione non sono presenti beni culturali vincolati, quelli più vicini si trovano a distanza ragguardevole ed in particolare:*

- *villaggio protostorico di Punta le Terrare a circa 2,2 km;*
- *Forte a mare nell'isola Sant'Andrea a circa 1,5 km;*
- *Chiesa e convento di Santa Maria del Casale a circa 4,2 km .*

### ***C.5 Componente Rumore***

*Gli impatti dovuti al rumore non sono ritenuti di notevole entità alla luce anche delle misure di mitigazione poste in essere. Una di queste, che risulta molto importante nella fase di costruzione, consiste nello svolgere le attività di cantiere solo nelle ore diurne per cui non sono prevedibili alterazioni nelle ore notturne.*

*Con DGP 17/07 è stato approvato il piano di zonizzazione acustica del Comune di Brindisi ed in base a tale classificazione l'area del terminale come le aree costiere retrostanti ricadono in classe IV(65 dB(A) diurno e 55dB(A) notturno.*

## **D. Osservazioni esterne**

**Le seguenti principali osservazioni eseguite dall'esterno si portano all'attenzione della Commissione VIA:**

*D.1 Il Comune di Brindisi, nella DCC 224/08, sostiene quanto segue:*

- ✚ *l'ubicazione del rigassificatore risulta incompatibile con le esigenze di sicurezza del territorio alla luce del **Piano di Emergenza Esterna** (PEE) predisposto ed approvato dal Prefetto in data 3/7/06 quindi in epoca seguente all'acquisizione del NOF avvenuta in data ottobre 2002.*
- ✚ *il NOF e l'autorizzazione del rigassificatore sono stati approvati in assenza di un rapporto di sicurezza dell'area portuale;*
- ✚ *Occorre ricordare la mozione approvata all'unanimità nel consiglio regionale del 4/8/05 secondo la quale non risulta praticabile la proposta del sito brindisino di Capo Bianco.*

*D.2 La Provincia di Brindisi invia una nota in data 28/5/08 al Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso e della Difesa Civile ed alla Procura di BR nella quale chiede il riesame dell'autorizzazione già rilasciata nel 2002 relativo al nulla osta di fattibilità per il rigassificatore di BR in località Capo Bianco. Tale richiesta è giustificata dal fatto che **il nulla osta di fattibilità (NOF) è stato approvato in assenza di un Rapporto di Sicurezza ed alla luce del Piano di Emergenza Esterna (PEE) predisposto ed approvato dal Prefetto in data 3/7/06.***

*Afferma inoltre la Provincia che l'ubicazione del rigassificatore ricade nelle zone I (di sicuro impatto), II (di danno), III (di attenzione) soggette ad elevato rischio di incidente rilevante.*

*La Provincia tra l'altro lamenta la mancanza di calcolo e dei possibili scenari riguardanti un possibile incendio da pozza di liquido, laddove il GNL eventualmente fuoruscito evapora rapidamente ed a causa del rapido scambio termico con l'ambiente circostante si alimenta un processo di evaporazione che consente un repentino mescolamento con l'aria si da formare una miscela aria –gas che risulta infiammabile nel range di concentrazione 5-15%.*

*Si afferma anche che risulta da parte della Brindisi LNG una sottovalutazione dei rischi connessi all'effetto domino in quanto nell'analisi degli aspetti relativi alla sicurezza non si tiene conto della presenza di 5 impianti a rischio di incidente rilevante situati ad una distanza tra zero e 2 km: Polimeri Europa, Basell Br, Chemgas; Sanofi-Aventis, Costiero Adriatico.*

D.3 Il CTR con nota del 17/7/08 alla Provincia di Brindisi ed alla Procura della Repubblica ha discusso il contenuto della nota del 28/5/08 e dopo ampio ed approfondito dibattito sono scaturite le seguenti osservazioni:

- il parere favorevole sul NOF espresso dal CTR in data 16/10/02 è stato approvato con parere unanime ivi compreso quello del rappresentante della Provincia di BR. Il CTR si oppone alla revisione del NOF in quanto la società non ha mai inviato comunicazioni di modifiche od integrazioni al NOF approvato tali da comportare un riavvio del procedimento;
- Per quanto riguarda il PEE approvato in data successiva al NOF, si ricorda che il PEE ha il fine di limitare gli effetti dannosi derivanti da incidenti rilevanti e quindi non deve essere inteso quale strumento atto a valutare la compatibilità tra due o più insediamenti. Infatti il PEE rappresenta il documento con il quale l'amministrazione pubblica organizza la risposta di protezione civile per mitigare i danni di un incidente rilevante;
- Quanto all'assenza del Rapporto integrato di Sicurezza Portuale non è previsto, al dire del CTR, nel D.Lgs. 334/99, che per valutare un rapporto di sicurezza debba prima essere disponibile il rapporto integrato di sicurezza portuale;
- L'effetto domino è stato considerato dal CTR ed in ogni caso le cinque aziende indicate sono caratterizzate da una estensione delle aree di danno entro le quali è possibile l'effetto domino , tutte confinate all'interno dei perimetri dei singoli impianti.

## **E. Conclusioni**

Le seguenti conclusioni di carattere tecnico si portano all'attenzione di chi di dovere:

✓ **Lo studio SIA presentato risulta carente nei seguenti punti essenziali:**

- **La colmata che, pur interessando un rilevante movimento di terre (circa 800.000 mc) per la sua realizzazione, non risulta adeguatamente valutata nelle sue interazioni con le varie componenti ambientali interessate.**

**In particolare non vengono affrontati i seguenti aspetti:**

- **preliminare caratterizzazione dei terreni da destinare alla colmata . Ci si limita a dire che tali terreni rivengono da alcuni siti della contrada Autigno, contrada che, si ricorda, risulta affetta da gravi problemi di inquinamento ambientale. Su tali terreni non esiste neppure un'indagine preliminare.**
- **Perplessità esistono al riguardo del mancato esame della torbidità indotta nella zona di Capo Bianco per effetto della realizzazione della colmata, e delle**

conseguenze di tale torbidità sul biota marino, sull'ossigeno disciolto presente nelle acque e sulla limitata penetrazione dei raggi solari sul fondo marino con conseguente instaurarsi di fenomeni di degradazione anaerobica/anossica e fenomeni di riduzione della sintesi clorofilliana.

- ✓ *Parere contrario alla realizzazione dell'opera espressa a causa del considerevole impatto percettivo che sarebbe determinato dalla prevista collocazione di due serbatoi di oltre 50 metri di altezza nel contesto, specie in riferimento a punti di vista sensibili, quali il Compendio demaniale Castello Alfonsino, e le isole Pedagne".E' stato osservato anche che il completamento della colmata andrebbe a cancellare un tratto di costa , miracolosamente scampato alle alterazioni finora prodotte dall'insediamento industriale, superstita testimonianza dell'originario aspetto dell'area litoranea , tutt'ora luogo di sosta dell'avifauna"*
- ✓ *Nulla infine si dice nel SIA circa gli interventi di adeguamento ed approfondimento dei fondali marini necessari per consentire la manovra di attracco al pontile delle navi metaniere si da ridurre al minimo la possibilità di arenamento (incaglio) della nave".Nessuna ipotesi viene avanzata relativamente alla quantità delle terre dragate ed alla qualità per poterne determinare la destinazione finale.*
- ✓ *Sarebbe stato necessario un'esame più approfondito che correlasse l'azione del frangimento delle onde al trasporto dei sedimenti costituenti i fondali marini ossia il cosiddetto trasporto litoraneo. Lo studio si limita a prevedere che la realizzazione del progetto determinerà un impatto di lieve entità a livello locale e trascurabile a vasta scala.*

*Dopo tali rilievi tecnici è opportuno porre all'attenzione dei decisori la seguente realtà in termine di presenza di impianti fortemente impattanti soprattutto nei comparti atmosferico ed idrico:*

- ✓ *La centrale ENEL Federico II che si estende su un'area di 200 ha ed è costituita da quattro sezioni a vapore da 660 MW ciascuna che generano energia tramite la combustione prevalente di carbone. L'esercizio di questa centrale comporta il prelievo di 2880 milioni di mc/a con un'opera di presa effettuata a 300 m dalla battigia*
- ✓ *La centrale EDIPOWER situata a circa 750 m dal sito di Capo Bianco con una potenza installata della centrale pari a 1280 MW alimentata anch'essa con*

carbone. Le centrali succitate necessitano di un quantitativo di carbone annuo pari a 7 milioni di tonnellate.

- ✓ La centrale ENIPOWER che è inserita nel polo petrolchimico di Brindisi ed è composta da tre cicli combinati da 390 MW per una potenza totale di 1170 MW di cui due avviati nel 2005 , raffreddati in ciclo chiuso con torri ibride ad acqua di mare, mentre il terzo gruppo è raffreddato in ciclo aperto con acqua di mare. L'alimento è costituito da gas naturale o da gas del petrolchimico.
- ✓ Il Petrolchimico situato a sud est di Brindisied ed occupa una superficie di 478 ha. Si trova a circa 3 km dal centro storico di BR ed in prossimità dell'esistente pontile a servizio di tale area industriale è prevista la realizzazione del terminale GNL.

All'interno del petrolchimico si hanno inoltre le seguenti aziende:

- ✓ Polimeri Europa per la produzione prevalente di olefine, PET, Butadiene, ecc.;
- ✓ Basell BR per la produzione di polimeri a base di polipropilene,
- ✓ CHEMGAS produzione di O2,N2;
- ✓ SYNDIAL attività di gestione di bonifiche

Ben cinque impianti tra quelli citati sono a rischio di incidenti rilevanti.

- ✓ Quanto sopra descritto, ossia i rilievi di natura tecnica della prima fase delle conclusioni, insieme alla presenza di complessi industriali fortemente impattanti con il territorio (v. centrali a carbone e petrolchimico) e rilevanti per la situazione acclarata di degrado soprattutto dei comparti atmosfera ed acque dell'area di Brindisi, come del resto certificato dal D.M. che ha sancito la perimetrazione del sito di interesse nazionale di Brindisi che include l'area cui è destinato il rigassificatore, porta, a parere del Comitato Reg.le di VIA, **alla conclusione di esprimere parere negativo allo studio effettuato, in omaggio anche al principio di precauzione.**

**ADEMPIMENTI CONTABILI DI CUI ALLA L.R. N. 28/01 e s. m. ed i.**

Dal presente provvedimento non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessore relatore, sulla base delle risultanze istruttorie, come innanzi illustrate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale, rientrando il medesimo nella fattispecie di cui all'art. 20, comma 1, L.R. 11/2001 e della lett. f) c.4, art.4, L.R. n.7/97.

#### LA GIUNTA

- Udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore all'Ambiente;

- Viste le sottoscrizioni poste in calce al presente provvedimento dal funzionario istruttore, dal Dirigente del Servizio Ecologia, nonché del Direttore dell'Area Politiche per l'ambiente, le reti e la qualità urbana;
- Ad unanimità di voti espressi nei modi di legge

### **DELIBERA**

- ✓ di esprimere, nell'ambito del procedimento Ministeriale di V.I.A., per tutte le motivazioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate, **parere sfavorevole** per la realizzazione ed esercizio nel comune di Brindisi di un terminale di rigassificazione di gas naturale liquefatto (GNL) con annessi serbatoi di stoccaggio da realizzare nel porto di Brindisi, nell'area denominata Capobianco, proposto dalla la Brindisi LNG S.p.A. – Viale Regina Margherita, 13 – Brindisi -;
- di notificare il presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, al Ministero dello Sviluppo Economico – Direzione Generale dell'Energia e delle Risorse Minerarie - e al Ministero degli Affari Esteri - DGIE VI – Servizio del Contenzioso -, a cura del Settore Ecologia.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alla risultanze istruttorie.

Il Funzionario istruttore  
(Sig.ra C. Mafrica )

---

Il Dirigente del Servizio Ecologia  
(Ing. A. Antonicelli)

---

Il sottoscritto Direttore di Area ravvisa/non ravvisa la necessità di esprimere sulla presente proposta di deliberazione osservazioni ai sensi del combinato disposto degli articoli 15 e 16 del D.P.G.R. n. 161/2008.

Il Direttore dell'Area Politiche per l'ambiente, le reti e la qualità urbana  
(Arch. Piero Cavalcoli)

---

*L'Assessore all'Ecologia (proponente)*  
Prof. Michele LOSAPPIO