

Il GNL e il “caso Brindisi”

La società Edison Spa intende realizzare a Brindisi un deposito costiero per lo stoccaggio di GNL (Gas Naturale Liquefatto), un progetto che sarà realizzato anche con 39 milioni di fondi pubblici del PNRR.

L'insediamento consta di un serbatoio di notevoli dimensioni e delle relative infrastrutture impiantistiche e logistiche di forte impatto (tra cui una torcia dell'altezza di 45 metri), e dovrebbe sorgere in area portuale, a Costa Morena Est, nelle immediate adiacenze del centro abitato (poco più di 2 km.), circostanza che per diverse ragioni ha determinato la sollevazione dei cittadini che, in varie modalità e con grande partecipazione, stanno manifestando la loro opposizione alla realizzazione dell'impianto.

Il GNL è un combustibile fossile ricavato dal processo di liquefazione del gas naturale, estratto in Algeria, Australia, Nigeria, Norvegia, Qatar, Stati Uniti e trasportato allo stato liquido, solitamente via mare su metaniere, per essere stoccato in depositi/serbatoi “off-grid” (non collegati alla rete del metano) e quindi utilizzato per il trasporto marittimo e stradale pesante.

L'impianto di Brindisi, per il cui insediamento Edison avrebbe già ottenuto tutte le autorizzazioni da Ministero della Transizione Ecologica di concerto con il Ministero delle Infrastrutture, è stato progettato per una capacità di stoccaggio pari a 19.500 m³, guarda caso 500 m³ al di sotto dei 20.000 m³ che rendono necessaria la VIA (Valutazione di Impatto Ambientale). Ciò ha quindi consentito di sottrarsi a una rigorosa procedura del Ministero dell'Ambiente che ha lo scopo di individuare e valutare, in via preventiva alla realizzazione delle opere, gli effetti del progetto sull'ambiente e sulla salute della popolazione, nonché di identificare le misure atte a prevenire, eliminare o rendere minimi gli impatti negativi dell'insediamento: meglio, quindi, non correre il rischio di una bocciatura.

Quanto sopra, al di là del dato apparentemente formale (la soglia minima della capacità di stoccaggio) rappresenta solo una delle forti perplessità – o, meglio, dei timori – che fanno ritenere rischiosa e impattante la realizzazione di quello che la comunità brindisina ormai chiama “il bombolone”.

Altro rilievo che desta forte preoccupazione sta nel dato di fatto che l'area portuale di Brindisi sia stata tecnicamente e ufficialmente dichiarata “ad alto rischio di incidente rilevante” ai sensi della c.d. “Direttiva Seveso” (Direttiva 82/501/CE¹) per l'elevata concentrazione di infrastrutture industriali - qualunque sia la loro dimensione - in cui vengono manipolate sostanze pericolose.

È appena il caso di evidenziare, benché superfluo, che la presenza sul territorio di stabilimenti industriali (a Brindisi ben undici!) che utilizzano o detengono sostanze chimiche per le loro attività produttive espone la popolazione e l'ambiente circostante al rischio industriale, e che un incidente può dunque provocare danni alla popolazione e al territorio stesso.

¹ L'analisi e la regolamentazione del Rischio di Incidente Rilevante sono state avviate per la prima volta, nell'ambito della Comunità Europea, con la Direttiva 82/501/CE, “Direttiva Seveso”, a seguito dell'incidente avvenuto all'ICMESA di Seveso (Mi) nel 1976, ove vi fu un'emissione di diossina in atmosfera. Nel corso degli anni, tale direttiva è stata revisionata mediante l'emanazione della Direttiva 96/82/CE, detta “Seveso II”, recepita in Italia con il D.lgs. n. 334 del 17 agosto 1999, e successivamente della Direttiva 2003/105/CE, meglio nota come “Seveso III”, recepita a seguito dell'emanazione del D.lgs. n. 238 del 21 settembre 2005. A partire dal 1° giugno 2015, la Direttiva 96/82/CE è abrogata dalla Direttiva 2012/18/UE.

Inoltre, si tratta anche di area SIN (Sito di Interesse Nazionale)², soggetta a bonifica per le condizioni ambientali gravemente compromesse dalla elevata presenza di sostanze inquinanti; pertanto, un siffatto impianto in quel sito sarebbe assolutamente incompatibile.

Quanto sopra porta a rilevare che, nel considerare la soglia minima per aggirare l'obbligo di assoggettamento a VIA, non si sia di proposito tenuto conto che, ai sensi della Legge Regionale 12 aprile 2001 n. 11 (art. 4, commi 8 e 9), nel caso di insediamento in tale tipologia di area, la capacità dell'impianto da prendere in considerazione debba essere ridotta del 30% e quindi a 14.000 m³.

Si aggiunga, a tal riguardo, che il progetto prevede la presenza in banchina di una pericolosa torre di sfianto: si tratta, come accennato, di una torcia, alta 45 metri, necessaria per smaltire il BOG (Boil Off Gas, la frazione di GNL che spontaneamente si trasforma da liquido a gassoso) non utilizzato e, in emergenza, anche il GNL.

In torcia verrebbero smaltite tutte le miscele di BOG e azoto provenienti dalle operazioni di drenaggio e inertizzazione che accompagnano le operazioni di carico e scarico del GNL. Tali miscele - sostanze nocive e cancerogene, quali idrocarburi policiclici aromatici, benzene, etc. - verrebbero scaricate evidentemente tal quali in atmosfera immettendo quindi emissioni gassose inquinanti e climalteranti nell'ambiente.

Non consola il fatto che essa sia di altezza elevata e *smokeless* (senza fumo visibile): ciò non eviterebbe che la nube di vapori infiammabili immessa in atmosfera, in caso di mancato innesco della fiamma, possa raggiungere altre strutture pericolose.

Ancora, l'impianto in questione e la relativa torcia verrebbero a trovarsi in prossimità del cono di atterraggio degli aerei nell'aeroporto di Brindisi ("Aeroporto del Salento"), e nessun parere circa la non pericolosità dell'eventuale rilascio di gas, di vapori o di fiamme da parte della torcia dell'impianto sul traffico aereo è stato acquisito nell'ambito dell'istruttoria volta al rilascio dell'autorizzazione ministeriale. In data 18 settembre 2023, durante le audizioni di Enac-Enav presso il Comune di Brindisi, il rappresentante di Enac ha dichiarato che l'aspetto del rischio derivante da fumi, vapori e fiamme non è stato approfondito.

La società Edison prevede anche la realizzazione di due motori endotermici per produrre energia elettrica con il gas combustibile e ciò fa aumentare le perplessità sull'intero iter amministrativo e tecnico che sostiene la scelta e l'approvazione dell'impianto.

Altra criticità: l'area dello sporgente di Costa Morena Est è anche dotata di un binario che andrebbe a trovarsi a soli cinque metri dal previsto deposito di GNL. Si tratta di una bretella di connessione con un'opera ferroviaria realizzata dal Comune di Brindisi e che prosegue con il nuovo intervento di Rfi di raccordo alla Rete Nazionale: un investimento per oltre 60 milioni di euro che verrebbe vanificato dai problemi di sicurezza dovuti a detta ridottissima distanza prevista tra il binario ed il deposito di GNL, evidentemente non conforme alle disposizioni del DPR 753/1980 (distanza minima di trenta metri, ai sensi art. 49³).

² I siti d'interesse nazionale (legge istitutiva 426/1998 - D.M.10/01/2000), ai fini della bonifica, sono individuabili in relazione alle caratteristiche del sito, alle quantità e pericolosità degli inquinanti presenti, al rilievo dell'impatto sull'ambiente circostante in termini di rischio sanitario ed ecologico, nonché di pregiudizio per i beni culturali ed ambientali. (Art. 252, comma 1 del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii.).

³ «Lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di trenta metri dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia» (art. 49 del DPR 753/1980).

Va ricordato, infine, che un analogo impianto è stato proposto nel 2021 da Edison con Q8 nel porto di Napoli, per una capacità di 20.000 m³, quindi con obbligo di VIA. Il procedimento si è chiuso negativamente (fondamentale, in tal senso, il parere negativo del comune di Napoli), con il richiamo peraltro a molte delle inottemperanze rispetto al Piano Regolatore Portuale e di tutela degli ambiti costieri espresse nel parere del Comune di Brindisi.

In conclusione, da quanto sinora esposto, si può constatare che siamo di fronte alla prospettiva di un ulteriore insediamento ad alto rischio ambientale e sanitario e a bassissimo impatto economico e occupazionale, dal momento che, oltre ai suesposti timori, l'insediamento, a regime, comporterà:

- un elevato traffico di automezzi pesanti per il trasporto e la distribuzione del GNL;
- l'interruzione delle attività portuali durante le operazioni di stoccaggio e rifornimento (si prevede alquanto lunghe e frequenti);
- il risibile indotto economico derivante dal ridotto numero di navi da crociera che dovrebbero (secondo le entusiastiche previsioni dei sostenitori dell'impianto) venire a rifornirsi nel porto di Brindisi;
- un contenuto impiego di forza lavoro, pari a circa una trentina di unità.

Per non parlare dell'impatto paesaggistico e panoramico dovuto alla brevissima distanza (soli 900 metri) dal prospiciente Castello Alfonsino, dal porto interno con il suo lungomare e dal centro storico della città.

Tutto ciò, a detrimento di un auspicato sano sviluppo derivante dallo sfruttamento delle potenzialità di una banchina (e dell'intero porto medio) più consona, viceversa, a una destinazione foriera di sviluppo, in termini di logistica e attività retroportuali, che non collida con una sempre più necessaria sostenibilità ambientale.

Il 27 ottobre il Consiglio comunale di Brindisi ha deciso, all'unanimità, di chiedere al Ministero dell'Ambiente e Sicurezza Energetica, al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e alla Regione Puglia il riesame dell'autorizzazione interministeriale per il deposito GNL Edison a Costa Morena Est, alla luce di tutte le criticità emerse.

Brindisi, 6 novembre 2023

Consiglio direttivo Italia Nostra APS Sezione di Brindisi
Presidente Maria Ventricelli

