



venedì 14 giugno 2022

BRINDISI SERA

Il Deposito costiero di GNL è contro lo sviluppo sostenibile del porto

È sconcertante, ma non sorprendente la decisione della giunta regionale pugliese di approvare la realizzazione del deposito costiero di GNL nel porto commerciale di Brindisi: non è sorprendente perché la stessa giunta, quasi in solitudine, all'atto della raccolta delle osservazioni e dei pareri istituzionali, aveva espresso parere favorevole per la realizzazione a Cerano di una nuova centrale a turbogas, bloccata nell'asta di Terna, ciò che ha portato Enel ad accelerare i programmi per la realizzazione a Brindisi di un polo energetico delle rinnovabili, mentre la Regione Puglia e chi oggi chiede il riconoscimento della UE del porto di Brindisi quale porto core, "non si sono accorti" che il gas non ha niente a che vedere con porti core europei fondati su progetti sostenibili e che la commissione europea ha bocciato "in prima istanza" l'inserimento di gas e nucleare nella tassonomia verde ed ha confermato l'uscita da tutti i combustibili fossili e dai motori endotermici per l'autotrazione dopo il 2035.

D'altronde è la stessa Regione che boccia progetti di impianti da fonti rinnovabili, ma ha un piano energetico vecchio di 15 anni e non aggiorna l'individuazione delle aree idonee per impianti da fonti rinnovabili, ciò che è di sua competenza, mentre pretende di individuare le aree idonee per impianti eolici offshore in mare, ciò che è di competenza unicamente statale.

La condizione posta dalla giunta regionale è l'immissione nella rete gas, ma va specificato che il metano in rete è allo stato gassoso e non liquido, ragion per cui sarebbe necessaria una non prevista (?!) rigassificazione nel porto.

Il deposito costiero di GNL, come la nave rigassificatrice che alcuni volevano fuori dal porto di Brindisi, rappresenta un maldestro tentativo di rincorrere piccoli e pericolosi appalti e subappalti in sostituzione di quelli legati al carbone.

Ricordiamo che è previsto l'approdo di una gasiera ogni settimana e la movimentazione e lo stoccaggio di GNL in un'area commerciale particolarmente delicata e vulnerabile. La motivazione dell'impianto verrebbe giustificata dall'alimentazione di poche navi e per circa il 75% della capacità del deposito dalla continua e pericolosa alimentazione di automezzi e auto cisterne destinate a rifornire stazioni di servizio di GNL.

Il GNL nel deposito o nei serbatoi, su navi o nell'autotrazione richiede non lo stoccaggio prolungato, ma l'immediatezza nell'utilizzo o nel trasbordo per evitare la formazione di boil off, di vapore da rilasciare in atmosfera aprendo valvole di sicurezza, ciò che rende evidente il rischio di incidente

rilevante in un porto che ha già quantità enormi di stoccaggi pericolosi: I circa 20.000 m3 di Gnl si aggiungerebbero ai 36.000 m3 di gasolio e benzina del deposito Brundisium appena approvato e ai depositi dell'area industriale. In Basell si trovano già 143 tonnellate di Propilene, 11 t di Butene, 3 di Esene 1 di Etilene, 1 di Idrogeno ed altre sostanze infiammabili.

In Versalis sono stoccate oltre 9.000 tonnellate di etilene, oltre 9000 t di esene, 11000 t di propilene, 41.000 t di benzina, 123000 t di virgin nafta, 8000 t di butadiene, 8000 t di idrocarburi C4. In Chemgas 545 tonnellate di ossigeno. In IPEM 23.000 t di GPL. La polveriera di Brindisi si amplierà ancor più senza contare le navi in manovra che trasporteranno queste sostanze.

E' da tempo che sul deposito costiero chiediamo la realizzazione di uno studio di fattibilità su diversi siti possibili: lo studio di fattibilità è quello strumento che, preteso dalle Associazioni e dall'allora Sindaco Mennitti, portò a far emergere l'opzione zero (non realizzabilità tecnica dell'opera) del gasdotto Tap a Brindisi. E prevista una capacità di stoccaggio di 19.950 mq. La legge prevede lo studio di fattibilità e l'obbligo della Via nazionale prescritta dai 20.000 metri cubi equivalenti in su.

Qualora uno studio di fattibilità dovesse giustificare un sito idoneo, è essenziale la realizzazione di una valutazione di impatto ambientale e, in essa, quella di incidenza ambientale e quella di valutazione del rischio di incidente rilevante.

Abbiamo più volte ricordato quanto contenuto anche nelle osservazioni sul progetto del Comune e della Provincia di Brindisi con riferimento alla pianificazione portuale, ai piani di sicurezza ed a quelli idrogeologici, ma le richieste avanzate sono rimaste senza risposta mentre porti europei quali quello di Marsiglia e di Rotterdam stanno redigendo piani e progetti operativi per i programmi europei green port ed il porto di Napoli ha escluso qualsiasi possibilità di realizzazione di un deposito costiero di GNL in un porto che voglia essere realmente core.

Prendiamo atto della decisione della giunta regionale e delle posizioni di istituzioni e gruppi politici che ritengono di "poter aggirare" obblighi di legge e strumenti democratici di consultazione e partecipazione popolare e annunciamo che la nostra opposizione sarà espressa in tutte le sedi che si riterranno opportune.

FONDAZIONE DI GIULIO; FORUM AMBIENTE, SALUTE E SVILUPPO - ITALIA NOSTRA;
LEGAMBIENTE; SALUTE PUBBLICA; NO AL CARBONE;

NO TAP/SNAM BRINDISI; WWF