

*Al Comune di Brindisi  
A Edison SPA  
Al CTR Puglia*

**Osservazioni al  
Deposito Costiero GNL di Brindisi  
Rapporto Preliminare di Sicurezza per la fase di Nulla Osta di Fattibilità  
(NOF) ai sensi del D.Lgs. 105/15  
Doc. No. P0036915-1-H1 Rev. 0 – Luglio 2023**

**PRESENTAZIONE DI PARERI ED OSSERVAZIONI SULL'INSEDIAMENTO INDUSTRIALE  
PROPOSTO, SECONDO QUANTO PREVISTO DALL'ART. 24 DEL D.LGS. N. 105/2015 PER IL  
PROGETTO DI REALIZZAZIONE DI UN DEPOSITO COSTIERO DI GNL NEL PORTO DI  
BRINDISI PROPOSTO DALLA SOC. EDISON S.P.A.**

**IL SOTTOSCRITTO ANGELO GAGLIANI  
IN NOME E PER CONTO DELLE ASSOCIAZIONI DI SEGUITO ELENcate**

- 1) Campagna Nazionale Per il Clima Fuori dal Fossile**, in persona del rappresentante Angelo Gagliani, nato a Brindisi l'11 aprile 1965 e ivi residente in Via Benedetto Marzolla, 12 (<https://www.fuoridalfossile.it/>);
- 2) "Movimento No Tap/SNAM della provincia di Brindisi "**, con sede a Brindisi presso "Cobas Brindisi" in Viale Commenda 74, **in persona del suo portavoce** Cosimo Quaranta, nato a Mesagne (BR) il 12 settembre 1967, e residente a Mesagne alla via Carlo Pisacane, 2
- 3) Forum Ambientalista** Associazione di tutela ambientale riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente ai sensi dell'art.13 della legge 349/86, con sede a Roma, c/o CESV, Via Laurentina 9A, in persona della Responsabile energia Simona Ricotti, nata a Civitavecchia il 05 settembre 1963 e ivi residente in Via Terme di Traiano, 38 , <https://www.forumambientalista.org/>
- 4) Rete "Legalità per il clima"**: prof. Avv. Michele Carducci, nato a Lecce (LE) il 22 settembre 1963 ed ivi residente al Viale Aldo Moro 31, coordinati nella Rete "Legalità per il clima" ([www.giustiziaclimatica.it](http://www.giustiziaclimatica.it))
- 5) Rete Nazionale No Rigass No GNL**, in persona del rappresentante Annunziata d'Arco, nata a Cava dei Tirreni il 29/01/1955, residente in Via Don Minzoni 29, a Ozzano dell'Emilia (BO).

**PREMESSO**

che i sottoscritti, personalmente e congiuntamente con le Associazioni e Movimenti assistiti, agiscono nel presente atto in conformità con la Costituzione e le leggi italiane ma anche in attuazione degli standard di tutela loro riconosciuti dai Trattati europei e internazionali (in particolare dagli artt. 3 n. 3 e 6 dell'*UNFCCC*), oltre che dalla *Dichiarazione sul diritto e la responsabilità degli individui, dei gruppi e degli organi della società di promuovere e proteggere le libertà fondamentali e i diritti umani universalmente riconosciuti*, adottata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite con Risoluzione 53/144, 8 marzo 1999, e dalle *Linee guida sulla Protezione dei Difensori dei Diritti Umani dell'OSCE*, nello specifico riferimento alla tutela del diritto alla informazione ambientale e climatica (già riconosciuto dalla Convenzione di Aarhus e

dai Reg. UE 1367/2006 e 347/2013) e all'accesso alle fonti a base di dichiarazioni e impegni pubblici resi da organi e rappresentanti delle istituzioni, in nome del diritto all'informazione e del diritto umano al clima come riconosciuto da Convenzioni e Accordi internazionali, dall'Accordo di Parigi del 2015 e tematizzato nei contenuti da Agenzie e Istituzioni dell'ONU, in adempimento anche del *Considerando n. 45* del Regolamento UE 2018/1999.

**PRESENTANO E INVIANO LE PROPRIE OSSERVAZIONI SULLA REALIZZAZIONE DI UN  
DEPOSITO COSTIERO DI GNL NEL PORTO DI BRINDISI PROPOSTO DALLA SOC.  
EDISON S.P.A**

**PREMESSA:**

a. Ribadendo la nostra contrarietà all'opera perché il deposito costiero è un impianto ad alto rischio di incidente rilevante che sostanzialmente si colloca **su una banchina importantissima per la logistica, per lo scalo intermodale fra navi e treno ed il progetto del corridoio otto**, dove si prevedono grandi investimenti e grandi ricadute occupazionali sulla logistica, che interferisce pesantemente col progetto del deposito. Perciò l'ubicazione a Costa Morena del deposito rappresenterebbe un grosso danno patrimoniale per il Comune di Brindisi e il suo territorio, in quanto proprio per quel raccordo ferroviario, a pochi metri dal deposito, si sono spesi quasi 100 milioni di euro di fondi pubblici e questo snodo verrebbe limitato, se non addirittura bloccato dal deposito proprio per ragioni di sicurezza **ai sensi del D.Lgs. 105/15**.

b. **Si chiede il rispetto della Direttiva Europea 2014/52/UE: non si può prescindere dal coinvolgimento del pubblico per le grandi opere proprio per il mancato procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale che avrebbe coinvolto tutte le componenti del territorio.**

Una semplice consultazione pubblica sul NoF senza una valutazione d'impatto ambientale in cui una commissione tecnica valuta le osservazioni e chiede delle prescrizioni, rende la consultazione un mero atto per assicurarsi formalmente "una proficua e costruttiva collaborazione con il territorio ... potrà garantire la realizzazione del progetto negli interessi dei cittadini e del paese". Parole propagandistiche, ma fuori luogo, visto le manifestazioni e le opposizioni al progetto provenienti da tutti gli ambiti civili e sociali di Brindisi e del territorio.

c. **Il deposito è in zona SIN di Brindisi:** come da Parere n. 410 del 27 febbraio 2023, della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS per l'Istruttoria VIA Progetto Deposito GNL nel porto di Napoli ID\_VIP 5953, progetto simile a quello di Brindisi della stessa proponente, che ha dato parere **negativo sulla compatibilità ambientale del progetto, sottoposto tra l'altro anche a VIA**.

Si rileva che il progetto in esame e in particolare la costruzione di un serbatoio di stoccaggio GNL di altezza massima pari a 45 m, all'interno del SIN di Brindisi:

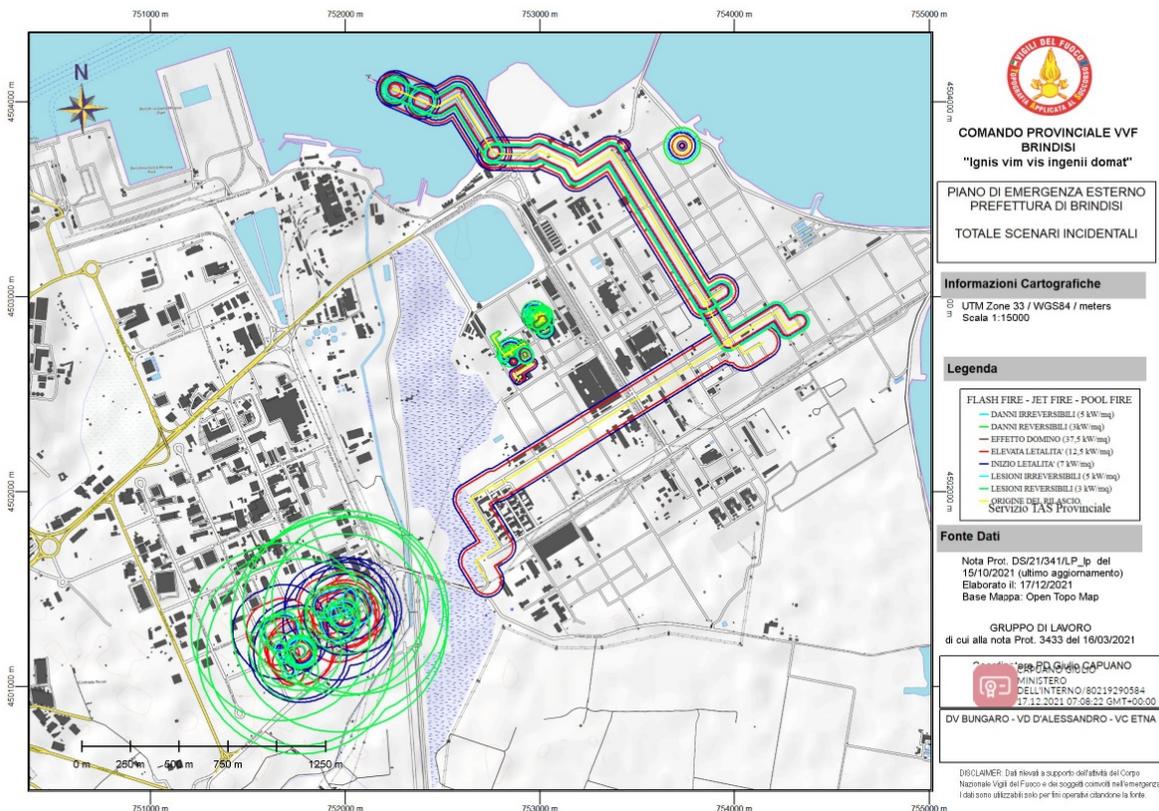
- confligge con gli obiettivi di bonifica ambientale e riqualificazione territoriale e paesaggistica che l'istituzione di tale SIN intendeva portare avanti, in un'area caratterizzata da estremo degrado ambientale e paesaggistico connesso proprio alle attività petrolifere e fossili.

In particolare "le aree sono classificate, come risulta dalla tavola dei vincoli geomorfologici, *area stabile* e ricadono nel *sito potenzialmente inquinato di interesse nazionale di Brindisi individuato ai sensi del Dlgs 152/2006 – O.M. n. 2948, art. 8 comma 3, 25702/1998 – Ord Comm. 20/12/1999 in GU 08/3/2000*".

**E, gravissimo, non è stato ancora redatto un Piano di Indagine Preliminare per l'area di progetto, ai sensi dell' ex art. 52 del D.Lgs 76/20.**

d. Secondo il **Piano di emergenza esterna del Petrolchimico ENI Versalis**, del 2021 redatto dalla Prefettura di Brindisi (pag 29), "Il multisito (ex polo petrolchimico) di Brindisi **sfiora, a monte, un tratto di costa classificata dal P.A.I. a pericolosità elevata (PG3)**. Questa classificazione è frequente lungo la costa pugliese ed è dovuta, essenzialmente, alla presenza di due fattori: grotte carsiche o altre forme significative di dissoluzione carsica, zone con debolezza geologica strutturale con crolli o ribaltamenti di antiche falesie"

Dalla cartina nella stessa pagina (qui allegata) relativa agli scenari incidentali del Petrolchimico ENI Versalis. la distanza dal più vicino punto degli involuipi al sito del deposito Edison e alle gasiere è **inferiore a 500 metri**, e si evince che la costa così classificata è continua al sito del deposito di gas.



### **e. Carattere antiscientifico della decisione, violazione dei principi ambientali del diritto UE, violazione degli artt. 9 e 41 della Costituzione italiana**

Com'è noto e acclarato dalla migliore scienza disponibile, il gas di origine fossile non è un ponte, ma un muro per la transizione verso l'uscita dall'emergenza climatica, tanto che il suo impatto sul sistema climatico, considerato appunto il poco tempo a disposizione per porre fine all'emergenza (2021-2040, secondo l'ultimo AR6 dell'IPCCC) risulta ormai analogo a quello del carbone.

Uno studio recente, *The New Gas Boom* di Global Energy Monitor, evidenzia i rischi dei massicci investimenti previsti per potenziare la produzione e l'utilizzo di carburanti tradizionali, concentrando la sua analisi sulla futura espansione delle infrastrutture dedicate al gas naturale liquefatto (LNG)

Questo significa che la nuova infrastruttura si pone in contrasto non solo con le migliori acquisizioni della scienza ma con l'intero diritto europeo sulla tutela ambientale e climatica in emergenza.

Infatti, con l'iniziativa in oggetto:

- risulta in violazione la Dichiarazione di emergenza climatica della UE, la quale definisce l'emergenza climatica una "minaccia" da eliminare "prima che sia troppo tardi" attraverso "un'azione immediata e ambiziosa per limitare il riscaldamento globale a 1,5 °C ed evitare una massiccia perdita di biodiversità" e riconosce che si debba agire "in base alla scienza" e nella considerazione di tutti i Report dell'IPCC, i cui risultati sono dichiarati "esaustivi sugli effetti dannosi dei cambiamenti climatici";
- risulta in contrasto con il principio di integrazione e quello di non regressione, desumibili dai Trattati europei, nella parte in cui si stabilisce che qualsiasi azione e decisione in materia ambientale, materia di concorrenza ripartita fra Stato e Regioni, si debba sempre e solo mirare al miglioramento della qualità dell'ambiente e della salute e non invece al loro deterioramenti;
- risulta in violazione con il principio DNSH – "Do No Significant Harm", dato che non fornisce alcuna evidenza, scientificamente fondata, accessibile e verificabile, che l'attività promossa miri alla mitigazione climatica e non rechi danni significativi agli obiettivi ambientali di eco-sostenibilità definiti dalla normativa europea (Regolamenti nn. 2020/852-2021/241-2021/1119);
- ne deriva che anche le attività economiche e di impresa, conseguenti all'iniziativa in oggetto, opereranno in violazione delle c.d. "garanzie minime di salvaguardia", previste come vincolanti dall'art. 18 del Regolamento n. 2020/852;
- di conseguenza, la decisione in oggetto e le attività connesse si porranno in contrasto con l'equazione dell'emergenza climatica, assunta dalla migliore scienza come verifica di sostenibilità e non dannosità della gestione dei tempi di emissione di gas serra rispetto ai tempi termodinamici di destabilizzazione del sistema climatico per la concentrazione sempre dei gas serra (c.d. formula di Lenton et al.);
- sicché l'iniziativa in oggetto risulta antiscientifica, in contrasto con i principi ambientali europei e persino incostituzionale, dato che prescinde dai nuovi obiettivi, vincoli e limiti dettati dai riformati artt. 9 e 41 della Costituzione e dalla Risoluzione

ONU, votata anche dall'Italia, che riconosce il diritto umano universale a un ambiente sano.

### **CONSIDERAZIONI:**

**Dato che, secondo il Rapporto Preliminare di Sicurezza per la fase di Nulla Osta di Fattibilità (NOF) ai sensi del D.Lgs. 105/15,**

- La società proponente riconosce che il progetto rientra tra le **attività industriali a rischio di incidente rilevante** ai sensi del D.Lgs. 105/15, anzi, precisa che il Deposito **si configura come “stabilimento di soglia superiore”** per la presenza di GNL in quantità superiori alla soglia prevista dal decreto succitato e che è previsto che il gestore rediga un Rapporto di Sicurezza (rif. comma 1)
- nel progetto originario autorizzato, secondo la società proponente, **sono stati individuati i pericoli di incidente rilevante e i possibili scenari** di incidenti rilevanti e sono state adottate le misure necessarie per prevenirli e per limitarne le conseguenze per la salute umana e per l'ambiente;
- nel progetto originario autorizzato, secondo la società proponente, la progettazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione di qualsiasi impianto, deposito, attrezzatura e infrastruttura, connessi con il funzionamento dello stabilimento, che hanno un rapporto con i **pericoli di incidente rilevante nello stesso, sono sufficientemente sicuri** e affidabili
- nel progetto originario autorizzato, secondo la società proponente, sono state fornite all'autorità competente tutte le informazioni per ottenere il Nulla Osta di Fattibilità senza cui il permesso di costruire non può essere rilasciato

**→ MA I CRITERI PROGETTUALI E COSTRUTTIVI RELATIVAMENTE AI RISCHI DI INCIDENTE RILEVANTI FONDAMENTALI PER L'APPROVAZIONE DEL NOF, COME PER ESEMPIO LA GESTIONE DEL BOG, SONO STATI VARIATI IN MODO COMPLETO E SOSTANZIALE RISPETTO AL PROGETTO ORIGINARIO AUTORIZZATO, e**

**Dato che il**

- **CTR Puglia** ha espresso parere favorevole al Nulla Osta di Fattibilità ai sensi del D.Lgs 105/15 (prot. no. 22417 del 07/12/2020), a condizione che vengano **ottemperate prescrizioni essenziali, che modificano in modo sostanziale il Rapporto Preliminare di Sicurezza e “di adottare ogni soluzione tecnica e progettuale idonea ad assicurare che il deposito di GNL sia funzionale alla ricezione e liquefazione di biometano ed alla immissione del BOG (Boil Off Gas) in rete, attraverso l'allacciamento bidirezionale dell'impianto alla rete di metanodotti” (rif. Deliberazione della Giunta Regionale n. 859 del 15/06/2022 del Registro delle Deliberazioni)”**

## **Riteniamo che**

**queste nuove prescrizioni del CRT si configurano come variazioni sostanziali del progetto in termini di rischio di incidente rilevante con le “modifiche sostanziali al sistema di gestione del BOG” (pag. 10) e “la nuova configurazione di impianto comprensiva del sistema di liquefazione del biometano da rete” e la “torcia a terra” apportate nella revisione2 del progetto originario, che presuppongono un nuovo iter autorizzativo e una riconsiderazione complessiva del progetto da parte degli enti autorizzativi.**

- La revisione v2 del progetto del proponente non è chiara, dichiarando a pag. 10 che è “possibile che, nel caso in cui si verificano determinati scenari in ambito regolatorio, l’impianto di liquefazione non venga effettivamente realizzato e il BOG sia gestito esclusivamente mediante l’invio in rete” e che “con la dicitura “nuovo progetto” si vuole intendere la nuova configurazione di impianto comprensiva del sistema di liquefazione del biometano da rete, sebbene quest’ultimo potrebbe non essere realizzato per le motivazioni illustrate sopra” (pag. 11), contraddicendosi così nel rev1 con le “modifiche sostanziali” della revisione2 del progetto presentate per la gestione del BOG.**

## **Riteniamo che**

**La revisione del progetto proposto da Edison SPA è da respingere come Rapporto di Sicurezza Definitivo per la fase di Nulla Osta di Fattibilità (NOF) e chiediamo che il “nuovo progetto” risultante dalla revisione sia sottoposto a una nuova fase istruttoria conseguente alla nuova rilevanza per i rischi di incidente rilevante D.Lgs. 105/15,**

**per i seguenti motivi:**

- 1. Gli indici di rischio generale compensato G’ delle unità logiche analizzate nel RPdS passano, nella rev2, da “lieve” a “moderato” (pag. 12), come ammesso dalla stessa proponente, ma poi precisa che “ le nuove unità logiche rientrano tutte in categorie di rischio lieve”, contraddicendosi nelle dichiarazioni. Quindi, le conclusioni affrettate e frettolose a pag. 13 risultano molto arbitrarie: “l’applicazione del Metodo a Indici al nuovo progetto ha consentito di concludere che il Deposito, anche a seguito della revisione del progetto, è caratterizzato da indici di rischio analoghi a quelli valutati nel RPdS già autorizzato”. La valutazione dell’applicazione del Metodo a Indici al nuovo progetto non spetta di certo al proponente.**
- 2. E non c’era la torcia di 45 metri nell’Autorizzazione Unica alla costruzione e all’esercizio del deposito con il decreto interministeriale di autorizzazione No. 17487, trasmesso in data 30 agosto 2022.**

**Un unico impianto di questo genere è al momento esistente e operativo in Italia**, il Deposito GNL di Ravenna, di proprietà della società DIG (progetto pag. 14). Poi nel progetto ci sono **10 pagine di “Esperienza storica relativa a incidenti”** che invece di tranquillizzare, fanno rabbrivire, considerando che nel SIN di Brindisi ci sono altri 11 impianti ad elevato rischio di incidente rilevante.

3. Il problema vero dell'impianto e delle varie modifiche del NoF è il **BOG, boil-off gas**, per cui il Comune di Brindisi aveva fatto ricorso al TAR, poi annullato dall'attuale sindaco.

**Il BOG è GNL che scaldandosi dai -162°C, si decompone, si gonfia tornando allo stato gassoso e può essere esplosivo:** si può avere il **pool fire** (pozze a seguito di ignizione), il **jet fire** (vaporizzazione del prodotto), e il **flash fire, quello più pericoloso** (dispersione del gas evaporato con formazione di nube infiammabile).

Edison dice che il **rischio si limiterebbe tutto nel raggio di 50 metri** nelle ipotesi di incidente, leggendo il progetto: andrebbe invece a interferire proprio con la banchina e le altre strutture contigue e con eventuali navi di passaggio o all'ormeggio.

**4. Ma il problema del BOG non è ancora risolto:** nel progetto approvato c'è la torcia a terra che brucia tale gas in eccesso, liberato per diminuire la pressione ed evitare esplosioni. Nel rev1 di settembre 2022 **si aggiungono 2 motori MCI** che bruciano tale gas e immettono elettricità in rete, più un impianto che lo ricongela a -162°: si chiama **liquefazione, che potrebbe addirittura diventare bioGNL**, perché immesso in rete dove altro metano viene prodotto dai reflui bovini negli allevamenti intensivi, perciò bio.

Scopriamo in rev2 che, per risolvere il problema del BOG che si crea lungo tutta la filiera, **il bioGNL scompare, e si torna alla più rassicurante torcia alta 45 metri stavolta** (50 metri è la distanza di sicurezza secondo la Direttiva Seveso) **che brucia il BOG** solo in casi di emergenza **con una fiamma sempre accesa:** nella normale operatività dell'impianto, altra novità di rev2 del progetto, **il BOG viene rigassificato e immesso in rete SNAM**, cioè viene aggiunto di azoto e purificato con cloro (poi scaricato in mare) per avere lo stesso potere calorifero del metano della rete con i parametri calorifici richiesti da SNAM.

5. Doveva essere un deposito GNL, invece:

- **Una parte del BOG servirà a produrre energia** coi “due motori a combustione interna (MCI) da 630 kW ciascuno da immettere in rete elettrica”
- **una parte del BOG “sarà compressa a una pressione di circa 6 barg ai fini dell'invio in rete SNAM.** Inoltre, l'impianto dovrà prevedere una sezione di correzione delle proprietà calorifiche del BOG al fine di garantire quanto previsto dal codice di rete Snam (indice di Wobbe). Il sistema di correzione includerà pompe booster e vaporizzatori per il GNL nel caso in cui sia necessario effettuare del blending del BOG” (pag. 32 progetto)

Cioè dal progetto di deposito si hanno in rev2 queste **“variazioni minori”**: della **torcia alta 45 metri, dei motori per produrre energia e dei vaporizzatori per rigassificare il GNL in metano** da immettere in rete. Non è più solo un deposito.

6. La **torcia alta 45 metri si trova sulla rotta di atterraggio degli aerei**, ma, assicura Edison nel progetto, i **“valori di irraggiamento e radiazione termica sono contenuti nei 50 metri in cui si prevede una portata di BOG scaricata in torcia di 43750 kg/h”**, cioè 43 tonnellate l’ora, **“con 4,73 kW/m2 come massimo valore di irraggiamento”**, ma il **livello di irraggiamento in prossimità della superficie di avvicinamento dell’Aeroporto di Brindisi è ammessa alla soglia di radiazione di 3 kW/ m2**.

7. **I valori di inquinamento della torcia mancano nel progetto.**

**“Per ulteriori dettagli si rimanda al documento PA70CDYK400 “Relazione di calcolo - Studio di dispersione, disponibile su richiesta.”**. E i valori ambientali e di inquinamento? **“La detonazione della sostanza non è possibile nelle normali condizioni di processo”** (ci mancherebbe, pag. 9 Appendice A) e ancora: **“La sostanza non ha comportamenti esplosivi in fase condensata”**, ma se stiamo parlando di BOG gassoso! E più avanti: **“In caso di rilascio, possibile formazione di miscela infiammabile”**. Per le emissioni della torcia, Edison ammette a pag. 106 del Progetto: **“nel caso in cui si bruci gas naturale si avrà, a seguito della combustione, emissione di anidride carbonica, vapore acqueo e monossido di carbonio.”**

8. E Il progetto non dice neanche **quanto inquinerà la torcia** in termini di emissioni e inquinamento ambientale (fatto strano in un NoF non specificare le emissioni della torcia), perché **“Inoltre, in fase di ingegneria di dettaglio saranno indicati al Fornitore del package tutti i requisiti necessari al fine di ridurre le emissioni in atmosfera derivanti dalla combustione.”**. Non si sa.

9. **Pericolo di cumulabilità del rischio di incidente rilevante.**

Coi limiti dei 50 metri di irraggiamento, secondo Edison, non ci sarebbe neanche **pericolo di cumulabilità del rischio con gli altri 11 siti ad alto rischio di incidente rilevante della zona**: oltre al deposito GNL di Edison, è stata prorogata l’autorizzazione alla costruzione del deposito **benzina e gasolio di Brundisium** sempre a Costa Morena con tutto il suo traffico di autocisterne e bettoline, poi abbiamo a pochi metri il più grande **deposito di GPL d’Europa, di IPEM**, la centrale elettrica A2A, e la **centrale a turbogas di EniPower**, il petrolchimico **Eni Versalis**, poi **Basell, Syndial**, poi sempre lì la più grande **discarica industriale d’Europa di Microsa**, 60 ettari mai bonificati, **poi la megacentrale a carbone di Cerano**, poi la **centrale a biomasse di SFIR**, noto solo come zuccherificio, che invece brucia **olio di palma** per produrre energia; a Matagiola arriva il **gasdotto TAP** e dovrebbe arrivare il nuovo **gasdotto Poseidon**,

**10. Non esiste un Piano di Emergenza esterna per tutta l'area industriale sud di Brindisi.**

Esiste un **Piano di Emergenza esterna della Prefettura del 2021** solo sul polo petrolchimico di Brindisi e per il deposito GPL della IPEM: gli altri siti non sono ancora contemplati e nulla si sa di un eventuale cumulo di rischio di incidente, a cui si dovrebbe aggiungere il deposito Edison. Come dovrebbe comportarsi la popolazione? Quali sono i piani di evacuazione della vicina città? E' una mancanza della Prefettura, che dovrebbe perciò non accettare nuovi insediamenti a rischio di incidente rilevante e del Sindaco di Brindisi, come responsabile della sanità pubblica nel Comune..

**11. Aspetti sanitari per la popolazione ed inquinamento dell'area industriale.**

E intanto nel marzo di quest'anno, sono stati diffusi i risultati del sesto **Studio epidemiologico nazionale dei territori e degli insediamenti esposti a rischio da inquinamento SENTIERI**, dai quali si rileva un aumento delle anomalie congenite, dei tumori maligni e un eccesso del rischio di ospedalizzazione nella comunità residente, dimostrando una evidenza scientifica del ruolo dei siti industriali contaminanti. Un'ulteriore fonte fossile inquinante proprio non ci voleva.

**12. Mancato impegno di Edison a individuare nell'ambito del procedimento autorizzativo, localizzazioni alternative,**

**13. Blocco per venti anni della banchina finanziata dalla Regione per lo sviluppo di commerci e siderurgia,**

Brindisi è una città già sacrificata in passato agli interessi generali con industrie che hanno lasciato gravi danni a livello occupazionale, sociale e ambientale. La città negli ultimi anni si stava riprendendo, puntando sul turismo come imbarco verso i porti del Mediterraneo e le crociere, e tutte le attività agricole e commerciali connesse, rivalutando anche il centro storico. Il deposito con tutte le opere connesse, blocca questo ulteriore sviluppo del porto, con le gravi conseguenze di una mancata realizzazione di altre attività previste in porto, che avrebbero creato molta nuova occupazione e specializzato il porto della città. Inoltre l'opera peggiora il già compromesso paesaggio portuale con un preoccupante deposito e l'alto traffico di metaniere di fronte al Castello Aragonese, uno dei principali monumenti storici e turistici della città, e sarà visibile al passaggio di traghetti e crociere turistiche che entrano ed escono dal porto.

**14. Rischio di incidente rilevante tra metaniere di approvvigionamento e normale intenso traffico merci, passeggeri, pescherecci e turistico**

” Brindisi è un porto molto trafficato tutto l'anno e soprattutto in estate con i traghetti verso Albania, Turchia e Grecia ed è porto di arrivo di numerose crociere.

L'incremento di traffico in più delle metaniere previste dal SIA non fa altro che aumentare il traffico e così il rischio di incidenti, che nel caso di metaniere, diventa

un rischio rilevante e il porto, secondo la relazione dei VVF, non è pronto per affrontare questo ulteriore rischio.

**15. Rischi da eventi naturali estremi (trombe d'aria, alluvioni, tempeste)**

Sono sempre più diffusi gli eventi naturali estremi soprattutto sulla costa pugliese, non prevedibili e non contemplabili nel rapporto NoF.

16. La **minima distanza con la rete ferroviaria RFI**, finanziata con denaro pubblico, blocca in realtà questa interoperabilità porto e treni con un grave danno patrimoniale per il finanziamento pubblico dello snodo e grave danno economico e di occupazione per tutto il territorio brindisino, togliendo tra l'altro un'area importante allo snodo per la movimentazione e trasbordo delle merci in zona ASI.

17. **Emissione di inquinanti:** la realizzazione ed il successivo esercizio del deposito costiero di GNL comportano l'emissione di inquinanti in atmosfera, dovuta prevalentemente a emissioni continue in condizione di normale esercizio (MCI) per la produzione di energia e al traffico marittimo, determinato dalle navi metaniere/bettoline in arrivo per lo scarico/carico di GNL e dai relativi rimorchiatori di supporto, e al traffico terrestre, connesso alle autocisterne per la distribuzione del GNL via terra. La mancata realizzazione dell'opera da un lato annullerebbe le emissioni suddette, ma dall'altro non consentirebbe a suo giudizio l'impiego di GNL, con tutti i benefici che derivano, in termini di riduzione delle emissioni atmosferiche su più ampia scala (incluse le emissioni di gas climalteranti), generate dall'utilizzo diffuso di GNL, che è metano ed è 80 volte più climalterante della stessa CO2 nel breve periodo. Non si capiscono, a livello scientifico, i benefici per il SIN di Brindisi e della qualità dell'aria di tale deposito GNL.

**18. Materiali di scavo in area SIN e bonifiche:** E' necessario avviare il procedimento di bonifica dell'area di intervento ai sensi dell'art. 242 del D.Lgs. 152/06. Il progetto della proponente nulla dice su questo. Quindi, i materiali scavati ai fini della realizzazione delle opere in progetto, dovendo essere oggetto di procedimento di bonifica, non possono essere utilizzati né in sito, né extra sito, né come prodotto, né come sottoprodotto, ma devono essere gestiti come rifiuti ai sensi della normativa. Ciò non è specificato nel progetto.

**19. La localizzazione all'interno di un porto inoltre va contro la Direttiva Seveso III e le disposizioni del D.Lgs 105/2015 sugli impianti ad alto rischio di incidente rilevante riferiti all'alto traffico marittimo.**

Dato che ci sono attualmente altri 11 impianti a rischio d'incidente rilevante a Brindisi, per l'effetto cumulativo, la sola localizzazione del deposito nel porto trafficato continuamente da metaniere, ad alto rischio di collisioni con tutto il traffico civile e commerciale, rende quanto mai pericolosa la gestione della sicurezza nel

porto. La questione dei rischi di incidente rilevanti da traffico marittimo andrebbe approfondita nel progetto.

**20. Rischi di salute per la popolazione:** L'area in cui insiste la centrale è un SIN ed è caratterizzata da una qualità dell'aria che mostra criticità sia per gli NO2 che per il PM10. Inoltre, per quanto concerne la valutazione della tematica Atmosfera, al fine della tutela della salute umana il Proponente avrebbe dovuto far riferimento alle nuove Linee guida sulla qualità dell'aria "Air Quality Guidelines (AQG)" dell'OMS 2021, che raccomanda valori di riferimento molto restrittivi. L'intervento in oggetto non apporta alcun vantaggio per la salute della popolazione residente e l'impatto correlato all'incremento del traffico terrestre e marino indotto dalla realizzazione del progetto, sia in fase di cantiere che di esercizio, comporterà un incremento di emissioni atmosferiche in un'area che presenta criticità della qualità dell'aria.

#### **CONCLUSIONI:**

**La revisione del progetto proposto da Edison SPA è da respingere come Rapporto di Sicurezza Definitivo per la fase di Nulla Osta di Fattibilità (NOF) per i suddetti motivi e le troppe omissioni e poca chiarezza del rapporto, dimostrata proprio dalle due successive revisioni del progetto su problemi importanti in termini di sicurezza come la gestione del BOG,**

**e chiediamo**

**che il "nuovo progetto" risultante dalla revisione2 sia sottoposto a una nuova fase istruttoria conseguente alla nuova rilevanza per i rischi di incidente rilevante D.Lgs. 105/15 dalle numerose novità e integrazione aggiunte dalla proponente al Progetto Originario Autorizzato (Nof 07/12/2020 – Protocollo NO. 22417).**

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevole che la presente osservazione e gli eventuali allegati tecnici potranno essere pubblicati sul sito web del Comune

#### **Elenco Allegati:**

Allegato 1 - Copia del documento di riconoscimento in corso di validità del soggetto che presenta l'osservazione;

Brindisi, 4 ottobre 2023

Gli Osservanti

Angelo Gagliani per la Campagna Per il Clima Fuori dal Fossile.

Handwritten signature of Angelo Gagliani in black ink.

#### **TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI**

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art.13 del D.Lgs.196/2003 dichiaro di essere informato che i dati personali forniti saranno trattati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in qualità di titolare del trattamento, anche mediante strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale le presenti osservazioni sono presentate e per il quale la presente dichiarazione viene resa. Dichiaro inoltre che sono informato circa la natura obbligatoria del conferimento dei dati e che mi sono garantiti tutti i diritti previsti dall'art. 7 "Diritto di accesso ai dati personali ed altri diritti" del D.Lgs.196/2003 e del GDPR (Regolamento UE 2016/679).

Brindisi, 4 ottobre 2023

Gli Osservanti

Angelo Gagliani per la Campagna Per il Clima Fuori dal Fossile.

Handwritten signature of Angelo Gagliani in black ink.