

Niceforo Antonella

Da: leo corvace [leocorvace@yahoo.it]

Inviato: mercoledì 21 ottobre 2009 17.50

A: Lucci Elisabetta; A: DSA-RIS

Oggetto: osservazioni di ALTAMAREA su AIA RAFFINERIA ENI ed EDISON

Vi invio i file contenenti le prime osservazioni del cartello di associazioni raccolte sotto la sigla "AltaMarea".
Distinti saluti, per AltaMarea
Leo Corvace.



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - ex Direzione Salvaguardia Ambientale

E.prot exDSA - 2009 - 0028348 del 22/10/2009



22/10/2009



OGGETTO: OSSERVAZIONI ALTAMAREA PER AIA EDISON

RELAZIONE DI GIANCARLO GIRARDI

Riteniamo necessarie alcune considerazioni preliminari nel rapporto tra fabbrica e territorio storicamente determinatosi con Edison e prima ancora con le altre aziende qui esistenti nella realtà tarantina. Edison è certamente sensibile al problema ambientale ed alla produzione di energia rinnovabile, come verificabile nella sua politica industriale nelle diverse realtà nazionali in cui opera. Riteniamo, però, che le osservazioni che faremo dovranno essere tenute in debito conto perché opera a Taranto ed in Puglia in un contesto nazionale certamente particolare nel campo della produzione e distribuzione dell'energia elettrica e nell'impatto che da esse ne deriva. Taranto ed alcuni paesi limitrofi hanno una situazione ambientale da troppo tempo al collasso con un territorio che nei decenni si è sempre più impoverito a fronte delle grandi crescite economiche delle importanti aziende nazionali qui presenti. Con il più grande centro siderurgico d'Europa, un'importante raffineria con annessa centrale elettrica, un cementificio e due rilevanti impianti di produzione elettrica, noi riteniamo in modo chiaro che il nostro territorio non debba essere anche un polo energetico né nel presente, tantomeno nel futuro. La regione Puglia esporta da tempo oltre la metà di ciò che produce nel campo elettrico e ciò comporta gravi perdite nel trasporto dell'energia verso le altre regioni, particolarmente la Campania, con potenziali gravi ripercussioni sulla rete nazionale della distribuzione in caso di blackout (effetto domino), come sperimentato in passato. Essa non ha, come è noto, una particolare vocazione se non nel campo delle energie rinnovabili. Noi riteniamo il futuro, in generale, principalmente legato all'autoproduzione locale dell'energia legata ai suoi consumi, al responsabile coinvolgimento delle popolazioni nelle politiche del risparmio energetico, al miglior rendimento degli impianti produttori di energia, al rigoroso rispetto delle leggi europee in materia di impatto ambientale, al continuo monitoraggio delle emissioni inquinanti ed al loro controllo pubblico, alla ricerca continua del miglior rapporto con il territorio dove si opera ed al servizio della sua crescita sociale ed economica,

Nessuna posizione ideologica o preconcetta in quanto riteniamo giusta e necessaria l'autoproduzione di energia elettrica in aziende come Ilva, Eni ed altre ma rinnovate nelle migliori tecnologie esistenti al mondo e necessariamente legate solo al proprio fabbisogno aziendale. Giusto, quindi, recuperare energia dai propri sottoprodotti oggi, se adeguatamente trattati, come da tempo immemore fanno i centri siderurgici e le raffinerie con le proprie centrali. Ciò che rigettiamo è la considerazione che viene fatta nella richiesta, non solo di Edison in verità, che l'uso

di scarti industriali come i fumi prodotti dalle combustioni varie siano forme alternative di produzione di energia elettrica, un favore per l'ambiente e come tali beneficiari degli incentivi pubblici, cioè pagati da tutti noi. L'autosufficienza in processi siderurgici ed in quelli delle raffinerie è la condizione necessaria per la loro sicurezza produttiva, impiantistica ed ambientale da sempre. Non è vero che si è stati costretti o lo si dovrebbe ancora essere a bruciare in candela le sovrapproduzioni di tali gas recuperabili dai processi. Eventuali esuberi, ove ce ne fossero, potrebbero servire, come altrove, a forme di teleriscaldamento a favore delle popolazioni limitrofe agli impianti. Non può neanche essere consentito che a fronte dell'acquisto di combustibili commerciali liquidi e gassosi, a parte il minimo tecnico necessario per regolare le combustioni con i gas siderurgici e l'uso dell'olio combustibile solo per i gruppi elettrogeni necessari per l'emergenza, si produca molto di più del fabbisogno degli stabilimenti. Questo è ciò che avviene perché se l'indice della convenienza economica di un impianto sembri sia determinato dalla più alta percentuale del suo utilizzo, il rispetto dei limiti europei di legge sulle emissioni ne è condizione discriminante per la loro presenza. Particolarmente nei momenti di grandi fermate dovute a crisi congiunturali o di sovrapproduzioni non può essere consentito generare energia con l'uso prevalente, nel nostro caso, di metano. E' altresì necessario riteniamo che tali situazioni in piccoli o medi periodi siano fondamentali nel recuperare un rapporto con programmi manutentivi degli impianti di cui si è proprietari e di cui rendere conto alle intere popolazioni. Ricordiamo, ove fosse ancora necessario, che non si è padroni del sottosuolo, delle falde acquifere, delle acque di raffreddamento e dell'aria che restano beni comuni e vitali per tutti.

Attualmente Edison ha un potenziale di produzione energetica sproporzionato rispetto al fabbisogno del centro siderurgico in funzione esclusiva del quale è sorto, ciò detto a prescindere degli assetti proprietari che si determineranno nel 2012 data della fine del contratto di compravendita dei gas siderurgici che la lega ad Ilva. Qualora l'attività siderurgica nel futuro non fosse più in grado di fornire i quantitativi dei gas di recupero dal ciclo previsti nel progetto CET2-CET3 Edison dovrà ripresentare al Ministero dell'Ambiente nuova domanda di autorizzazione.

Per gli interessi dei cittadini che noi vogliamo rappresentare, il ciclo siderurgico nel suo impatto ambientale termina all'uscita dei camini di Edison con il record nazionale che esso comporta per un territorio singolo rappresentato dalle emissioni complessive di CO₂ (oltre 20 milioni di TN annue a regime) di Ilva e le due centrali Edison, ciò particolarmente ancora oggi dovuto dell'uso di olio combustibile nella CET2. Inoltre il primato assoluto europeo per Taranto delle emissioni di CO è segnato da valori certamente stimati in difetto per la carenza programmata nel tempo di verifiche nelle tubazioni principali e derivate di gas fuggitivo per la tenuta delle valvole, delle flange di accoppiamento, gasometri, le perdite continue per condotte obsolete vecchie di parecchi decenni dei gas AFO, COKE ed LDG. Le fermate in questi mesi di parte importante delle produzioni dovute alla crisi del mercato rappresenterebbero ulteriore opportunità di intervento e di cui non si ha notizia. Proponiamo un programma comune di Ilva-Edison di pressatura di tutti i circuiti principali e derivati, dei gasometri delle reti dei Gas di

recupero delle cokerie, altiforni ed acciaierie. Tale programma deve essere parte integrante e vincolante delle richieste AIA di Ilva ed Edison.

Riteniamo fondamentale il controllo **in continuo** dei camini principali e di bypass con i valori misurati e non stimati delle polveri, NOx, CO, CO2, O2 (portata e tenore), temperatura e portata fumi, redimenti di combustione e misura portata-torce, il livello di rumore notturno e diurno e la temperatura in entrata ed in uscita delle acque di raffreddamento degli impianti con relativo controllo di inquinanti quali arsenico, nichel, cadmio, mercurio e piombo. Tali valori devono essere trasmessi per via telematica ad Arpa Puglia e da essa resi disponibili al pubblico. L'elenco dei potenziali incidenti gravi e meno con relativa pratica di intervento per mitigarne le conseguenze. La movimentazione e lo stoccaggio dei rifiuti e residui di lavorazioni.

Condizione, oltre alla presentazione del Piano di Monitoraggio e Controllo, è che il Gestore in generale ed anche nel caso di Edison, deve presentare un piano a breve, medio e lungo termine per evitare rischi di inquinamento al momento di un'eventuale cessione dell'attività produttiva. Prevedere il "Ripristino ambientale e bonifica" dell'intero territorio occupato ed a sue spese, con capitali già depositati presso banche.



AIL - ARCI - ASS.NE BAMBINI CONTRO L'INQUINAMENTO - ASS. VOLONTARI
OSPEDALIERI - COMITATO PER TARANTO - GREENPEACE - IMPATTO ZERO -
LEGAMBIENTE - LIBERA - LIPU - PAX CHRISTI - PEACELINK - SENSIBILIZZAZIONI
LIBERE E CONCRETE - TARANTO VIVA - VIGILIAMO PER LA DISCARICA - WWF -
CITTADINI VARI -

**OGGETTO : PRIME OSSERVAZIONI SUL PROCEDIMENTO DI RILASCIO DELL'A.I.A
ALLA RAFFINERIA ENI DI TARANTO**

RELAZIONE di LEO CORVACE

1 - PREMESSA

Secondo i dati riportati nel registro delle emissioni INES il polo industriale dell'area di Taranto risulta il maggiore produttore di gas ed emissioni inquinanti nel Paese, dalla diossina a Nox, SOx, CO, IPA, Benzene, Cadmio, Cromo, Mercurio, Piombo. Ciò nonostante Taranto è ancora in attesa di un efficace piano di risanamento ambientale. La dichiarazione di area ad elevato rischio ambientale del lontano novembre 1990 si è infatti rivelata un'occasione persa. Il piano di risanamento ambientale approvato nel 1998 ha prodotto effetti del tutto marginali poiché, con la complicità di Regione ed enti locali, recepiva in larga parte indicazioni delle stesse industrie, poco propense ad investire nel campo ambientale. Il contesto era quello di un territorio privo di controlli ambientali e nel quale le imprese potevano ridurre i loro costi di produzione scaricando indisturbate nell'ambiente i loro residui di lavorazione. Solo di recente si è dotata l'Arpa Puglia, anche se ancora in maniera insufficiente, delle risorse necessarie per poter svolgere, a differenza del passato, i suoi compiti di controllo istituzionale in maniera puntuale.

I notevoli ritardi accumulati nell'avvio delle procedure per il rilascio delle Autorizzazioni Integrate Ambientali (A.I.A.) ed il mancato rispetto della scadenza del 30 Ottobre 2007 per la loro definizione hanno a loro volta procrastinato uno stato di crisi ambientale del territorio del tutto insostenibile anche in rapporto alle sue forti ripercussioni sulla salute dei cittadini e dei lavoratori. Ritardi che vanno ad aggiungersi a quelli del mancato rispetto della scadenza dei tempi previsti dall'accordo di programma dell'Aprile '08 per l'area industriale di Taranto e Statte che si traducono in un'ulteriore dilatazione dei tempi di adeguamento ambientale delle industrie del territorio. Altro vantaggio concesso alle imprese è quello di consentire (in base alle modifiche apportate all'art.2 comma 1-bis della legge 243/07, pubblicate sulla G.U.18.03.08), di realizzare interventi previsti nei cronoprogrammi anche in assenza delle conclusioni dell'istruttoria da parte della commissione nazionale IPPC. Quindi senza tener conto delle prescrizioni che saranno loro imposte con il rilascio dell'A.I.A. In tal modo questi interventi potranno sottrarsi alla valutazione ambientale di tipo complessivo ed integrato, caposaldo della stessa normativa europea in materia di prevenzione e precauzione in campo ambientale. Una valutazione che tiene conto del peso inquinante dell'intero ciclo produttivo dell'impresa considerata e da cui potrebbe scaturire, in sede di prescrizione e diversamente dalle procedure di V.I.A., il ricorso a tecnologie più rigorose in luogo di quelle adottate (art.8 D.L.vo 59/05) e rispetto di limiti di emissioni più severi (art.7 del citato D.Lvo).

1.1 - MINISTERO DELL'AMBIENTE E TERRITORIO DI TARANTO

Il contesto descritto è quindi decisamente caratterizzato da notevoli ed insostenibili ritardi nell'attuazione di politiche di risanamento ambientale del territorio e degli impianti industriali presenti nel suo ambito. La politica adottata dal Ministero dell'Ambiente nei confronti del territorio di Taranto è sin qui apparsa più sensibile alle esigenze dei potentati industriali che verso le sue problematiche ambientali. Sintomatici sono gli attacchi rivolti all'operato dell'ARPA Puglia nel mentre si caratterizzava per maggiore incisività rispetto al passato. Il Ministero dell'Ambiente è anche pesantemente intervenuto per depotenziare la legge regionale sulla diossina fortemente voluta dai cittadini di Taranto come dimostra la loro massiccia partecipazione (20mila) alla manifestazione per l'ambiente del 29 Novembre scorso.

Lo stato di elevato rischio ambientale di Taranto sembra inoltre costituire, per il Ministero dell'Ambiente, condizione non per una politica di risanamento ma per collocare ulteriori attività inquinanti nel suo territorio. A confermarlo le decisioni assunte nell'ultimo anno. Dal già citato contrasto alla legge regionale sulla diossina ai ritardi nel rilascio delle A.I.A. alle industrie locali dilatando i tempi di adeguamento dei loro impianti alle B.A.T. sino al blocco dei fondi F.A.S. (una parte destinati alle bonifiche) ed al recente via libera per la triplicazione della produzione energetica dell'ENI e le prospezioni petrolifere nei fondali dello specchio di mare antistante il Mar Grande. Provvedimenti, questi ultimi, assunti anche senza il coinvolgimento di Regione ed enti locali sollevando non profonde perplessità circa la carenza di democrazia con le quali vengono assunte.

Il rischio evidente è di perdere, per Taranto, un'ulteriore occasione storica per risanare il proprio territorio. Per questo le associazioni ambientaliste e civiche raccolte sotto il cartello di "AltaMarea" intendono nuovamente ritornare in piazza il 28 novembre prossimo rivendicando un diverso modello di sviluppo ecosostenibile del territorio ed il diritto a vivere in un ambiente salubre e pulito.

OSSERVAZIONI

1. - RILASCIO DELL'A.I.A., ACCORDO DI PROGRAMMA E PRINCIPI GENERALI

Accanto alla bonifica del territorio le associazioni chiedono il rilascio delle A.I.A. in tempi ristretti, con le prescrizioni più severe ed in sintonia con le finalità dell'art. 1, comma 1 dell'accordo di programma dell'area industriale di Taranto e Statte (siglato l'11 Aprile 2008 in applicazione dell'art. 5, comma 20, del D.Lvo 59/2005).

A) Le norme sull'A.I.A., se rigorosamente rispettate, consentono di poter direttamente intervenire sui sistemi produttivi condizionandone l'esercizio all'adozione delle Migliori Tecniche Disponibili, all'impatto ambientale prodotto e ad un puntuale sistema di monitoraggio delle loro emissioni. Per "AltaMarea" fondamentale risulta l'applicazione di alcuni fondamentali principi contenuti nel D.Lgs 59/2005 ed in generale nella normativa in materia di A.I.A. e M.T.D.:

- incidere sui processi produttivi piuttosto che sui sistemi di depurazione per ridurre i livelli di inquinamento in applicazione del principio della prevenzione
- adozione, per gli impianti maggiormente inquinanti, di misure di adeguamento più incisive e supplementari rispetto a quelle previste dalle M.T.D. (D.Lgs 59/05, art. 8)
- prevedere prescrizioni che impongano limiti di emissione molto più rigorosi rispetto a quelli previsti dalle legislazioni nazionale e regionale (- 20% di quella nazionale in base alla L.R. 7/99) e volti a "ridurre al minimo l'inquinamento" (D.Lgs 59/05, art.7 comma 4).

B) Le associazioni ritengono debbano essere osservate le finalità del citato accordo di programma di "garantire una valutazione unitaria ed integrata per il rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale ai diversi soggetti gestori..al fine di assicurare ..in conformità con gli interessi fondamentali della collettività, l'armonizzazione tra lo sviluppo del sistema produttivo nazionale, le politiche del territorio e le strategie aziendali".

Le A.I.A. devono quindi essere rilasciate solo dopo una valutazione complessiva delle criticità ambientali del territorio ed in stretta correlazione tra di loro allo scopo di pianificare un intervento mirato non solo al risanamento ambientale dei singoli impianti ma dell'intero territorio.

2 - EMISSIONI ATMOSFERICHE E MONITORAGGIO

La rete di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico gestita dall'ARPA Puglia non comprende una stazione di monitoraggio nelle vicinanze dello stabilimento ENI. Alcune indagini hanno potuto comunque rilevare livelli di inquinamento preoccupanti e molto meno rassicuranti rispetto a quelli offerti dal sistema di monitoraggio in continuo installato dall'azienda. Dalle attività di controllo ambientale sulle emissioni di I.P.A. predisposte dall'ARPA Puglia nel periodo Agosto 2001 - Dicembre 2006 i valori più rilevanti di deposizioni sono stati misurati proprio nella postazione dell'Ospedale "Testa" con una media di 5,96 ug/mq die e determinazioni massime parziali di 99,55. Medesimi risultati rispetto al B(A)P : media 0,56 ug/mq die con valori massimi parziali di 9,82. Le altre postazioni erano disposte presso le sedi di autorità portuale e capitaneria di porto, della Chiesa Gesù Divin Lavoratore nel quartiere "Tamburi".

Altra campagna di monitoraggio è stata realizzata dall'ARPA Puglia nel periodo 16 Ottobre - 4 Dicembre 2006 con il mezzo mobile in dotazione. Dalla relazione emerge come si siano rilevati "17 giorni di superamento del valore limite giornaliero per il PM10, su 46 giorni effettivi di campionamento". Sui risultati va comunque considerata l'incidenza anche dello stabilimento siderurgico essendo stata riscontrata nelle polveri presenza di ferro oltre che di I.P.A. Maggiore è la correlazione tra il sito monitorato ed i dati sul benzene. "l'analisi..ha fatto emergere la presenza di sorgenti prossime al sito di indagine..Inoltre dal confronto con i dati rilevati in una stazione sita nel quartiere Tamburi si evidenziano, nel sito indagato, concentrazioni 4-5 volte superiori." Anche rispetto ai limiti normativi l'indagine ha registrato a livello puramente indicativo "valore superiore a tale limite". Per gli altri inquinanti va rilevato come per il solfuro di idrogeno sia "emerso un comportamento molto simile a quello riscontrato per il benzene (sia per la presenza di picchi molto elevati di concentrazione che nella differenza con i dati rilevati in una stazione fissa del quartiere Tamburi"

Nella documentazione presentata dall'ENI risultano insufficienti i dati relativi ai benefici ambientali attesi in seguito alla realizzazione degli interventi programmati in riferimento sia ai singoli impianti che ai camini in termini di riduzione delle emissioni inquinanti. I parametri presi in considerazione sono per lo più riferiti ai macroinquinanti. La frequenza programmata delle operazioni di monitoraggio non sempre risulta adeguata per tenere sotto controllo gli scarichi in acqua e nell'atmosfera. Ma soprattutto emerge un contesto, relativo al controllo ambientale, in larga parte inadeguato ed insufficiente. La rete di monitoraggio delle emissioni atmosferiche convogliate, soprattutto se rapportata all'apporto diretto dei forni, appare obsoleta. Le torce necessitano di urgenti lavori di adeguamento sia per garantire la misurazione delle emissioni che per ridurre, attraverso l'installazione del sistema smokeless, fenomeni di inquinamento con la formazione dei pennacchi. Quelli previsti hanno accumulato ritardi insostenibili. Più volte l'ARPA Puglia è intervenuta sulla necessità di installare una terza torcia per garantire una migliore sicurezza del lavoro e dell'ambiente. Prevista nell'ambito della progettazione "Autoil", non ne sono definiti i tempi di installazione e funzionamento, come del resto l'entrata in esercizio degli impianti in previsione (Hydrocracking, RHU, Produzione Idrogeno etc) con i relativi obblighi imposti in sede

di rilascio della valutazione di compatibilità ambientale. Del tutto assente è la rilevazione delle sostanze odorigene. La rilevazione delle emissioni fuggitive è occasionale e priva di programmazione. Molti interventi inseriti nel cronoprogramma presentato dall'azienda non sono definiti nei tempi di realizzazione e rimandati ad un generico piano investimenti 2008-2011.

Obiettivo prioritario deve essere quello di ridurre drasticamente nei tempi più rapidi l'ammontare annuo e le concentrazioni dei vari inquinanti immessi nell'ambiente. L'adozione delle MTD deve essere uno strumento per realizzare tali obiettivi.

Le prescrizioni dell'AIA devono prevedere :

- **il monitoraggio in continuo e controllo delle emissioni su tutti i camini ed i forni. Il ventaglio di inquinanti da monitorare deve includere almeno quelli inseriti nell'allegato III del D. Lgs 59/2005;**
- **il monitoraggio in continuo e controllo delle emissioni da torce;**
- **il monitoraggio in discontinuo degli inquinanti con una periodicità nettamente inferiore a quella semestrale proposta dall'azienda;**
- **il controllo delle emissioni diffuse e fuggitive anche con il ricorso alla tecnologia di rilevazione laser;**
- **il controllo programmato degli obiettivi da raggiungere;**
- **il potenziamento ed adeguamento della strumentazione dedicata al monitoraggio;**
- **il monitoraggio in continuo delle sostanze odorigene;**
- **utilizzo delle torce solo per situazioni di emergenza;**
- **rete di monitoraggio inglobata in quella preesistente gestita dall'ARPA Puglia ;**
- **campagne di rilevamento parallele effettuate dall'Arpa con il suo mezzo mobile a turno presso i punti di maggiore criticità del processo produttivo**
- **la pubblicazione dei dati sul sito dell'Arpa;**
- **controlli sulle tarature degli strumenti in uso dell'azienda per il monitoraggio dei suoi impianti (art. 11, comma "b" del D. Lgs 59/2005);**
- **l'individuazione precisa dei punti di rilevamento in merito ad altezza e sezione dei camini (art. 11, comma "b" del D. Lgs 59/2005);**

Si sottolinea come le prescrizioni non possono limitarsi a far rispettare i limiti di emissione imposti dalla normativa in vigore. La dichiarazione di area ad elevato rischio ambientale e la gravità ormai largamente documentata delle condizioni ambientali del territorio **impongono limiti di emissione molto più ristrettivi in applicazione dell'art. 8 del D. Lgs 59/2005.** Tanto più che dal 2010 il D.M. 60/02 prevede l'entrata in vigore di norme più severe in materia di emissioni atmosferiche. Inoltre i valori limite devono tener conto anche del trasferimento dell'inquinamento da un elemento ambientale all' altro (aria, acque, suolo) come definito dall'art.9 comma 3 della Direttiva europea n.2008/1 del 15 Gennaio 2008.

Sulla base di queste considerazioni non si condividono:

- a) le modifiche apportate dalla commissione istruttoria IPPC ai limiti delle emissioni convogliate di Nox, SO₂, PST inizialmente formulati nel parere istruttorio conclusivo del 2 Aprile 2009. Il limite di SO₂ nella configurazione Autoil è stato elevato, come flusso di massa, da 2.900 t/a ad 3.050 ed in termini di concentrazione da 650 mg/Nmc ad 800. Parimenti per i limiti dei Nox, sempre nella configurazione Autoil, passati da 250 mg/Nmc a 300 e quelli delle PTS da 35 a 40. Sono state in tal modo accolte, anche se parzialmente, le richieste aziendali ridimensionando, in tal modo, gli obiettivi di risanamento ambientale degli impianti.
- b) la prescrizione per la quale si intende rispettato il valore limite annuale di SO₂ se il 97 % di tutte le medie giornaliere non supera il 125 % dello stesso indice in quanto appare eccessivamente permissivo nei confronti dell'azienda.

Per le emissioni fuggitive di COV si condivide l'obbligo all'azienda di implementare un programma di Leak Detection and Repair (LDAR) secondo i protocolli EPA 21 e rivolto ai componenti (pompe, compressori, valvole, scambiatori etc) di tutte le unità di raffineria. Si ritiene però che il relativo programma, comprensivo dei protocolli di ispezione ed intervento, **debba essere presentato prima del rilascio dell'AIA**. Una richiesta dettata sia dai forti ritardi accumulati nell'esaurimento delle procedure della stessa AIA che dalle previsioni aziendali di implementazione dell'LDAR già nell'anno in corso secondo un calendario di controlli già reso noto.

I ritardi nel rilascio dell'AIA devono anche ridurre i tempi di esecuzione di altri interventi previsti nelle prescrizioni ed imporre una scadenza temporale **certa** e non più legata all'esito delle procedure della stessa AIA. **Si richiede quindi che entro il 31 Dicembre di quest'anno sia :**

- presentata la relazione tecnica relativa all'adozione del sistema di bilanciamento e recupero vapori di COV durante le operazioni di scarico/ carico dei prodotti petroliferi leggeri effettuate presso il terminale marittimo e presso l'area spedizione prodotti via terra.
- consegnato il programma di monitoraggio degli odori per la stima, il controllo e l'analisi dell'impatto olfattivo indotto dai processi produttivi.
- attivato il sistema di monitoraggio in continuo di COV e benzene contestualmente al suo potenziamento (tre centraline da adeguare a standard più efficaci e due nuove da installare) ed affidato, secondo le premesse aziendali e prescrizioni, all'ARPA Puglia.
- implementato nel piano di monitoraggio e controllo, in raccordo con l'ARPA Puglia in applicazione dell'intesa raggiunta tra le parti il 21.11.2008, il "programma di monitoraggio delle ricadute delle emissioni in atmosfera al fine di conseguire" gli obiettivi come da prescrizione nel paragrafo "Monitoraggi ambientali" (comprensivo, tra l'altro, di "sistema di controllo di valori soglia per le emergenze di natura industriale con sistemi di remote sensing (DOAS)".
- definita, di concerto con l'ente di controllo, la soglia di emissioni di gas oltre la quale far scattare le modalità di intervento secondo prescrizione.

La definizione di questi obiettivi risulta importante per superare la genericità dei tempi di realizzazione di alcuni interventi previsti nel cronoprogramma come "Miglioramento del sistema di monitoraggio delle emissioni in atmosfera", "Riduzione delle emissioni diffuse atmosferiche da drenaggi, prese campione e da pompe", "Riduzione delle emissioni fuggitive da caricamento navi", "Riduzione delle emissioni di VOC". **Interventi per i quali si richiede la realizzazione in tempi ristrettissimi e definiti dalle prescrizioni.**

Si ritiene, inoltre, che le prescrizioni debbano prevedere, da parte dell'azienda, anche uno studio aggiornato circa l'impatto prodotto dallo stabilimento sull'ambiente esterno.

2 - I SERBATOI

I tempi previsti nel cronoprogramma per l'installazione dei doppi fondi ai serbatoi contenenti prodotti idrocarburici risultano insufficienti. L'azienda dichiara, infatti, di averne dotati 48 su un totale di 84 serbatoi interessati e di aver in corso interventi per altri sei. Il completamento è rinviato a tempi non definiti ed inseriti in un generico piano degli investimenti 2008 - 2011. Le prescrizioni impongono a loro volta tempi lenti di adeguamento, due serbatoi all'anno. Gli interventi necessitano di tempi più stringenti in quanto l'incidente del 1° Maggio 2006 al serbatoio T 3002 ha fatto emergere carenze nel sistema di tenuta di questi contenitori. La dispersione di idrocarburi dovuta ai processi di corrosione del fondo dei serbatoi di stoccaggio è del resto tra le cause di maggior contaminazione del sottosuolo. Gli interventi dell'azienda sono limitati agli 84 serbatoi di stoccaggio di idrocarburi ritenuti a più elevata mobilità nel sottosuolo. Nessun cenno però sui

restanti 27 in esercizio e su analisi di piezometri che accertino l'assenza di perdite dai loro fondi e/o corrispondenti certificazioni di controllo. Legata alla presenza dei serbatoi è anche parte della problematica della dispersione delle COV. Da rilevare come dalla campagna di monitoraggio eseguita dall'ARPA Puglia nel periodo 16 Ottobre - 4 Dicembre 2006 con il mezzo mobile in dotazione siano emersi preoccupanti valori di solfuro di idrogeno la cui sorgente emissiva veniva individuata "a Nord Ovest (zona degli impianti) e a Est-Sud- Est in cui sono presenti i serbatoi, la SS 106 e l'area portuale". Nell'area dell'incidente del 1° Maggio la situazione è di particolare criticità. Dal verbale della conferenza dei servizi convocata per il S.I.N. del 15 Gennaio c.a. risulta che in seguito alle attività di monitoraggio " nel piezometro P566 la presenza di prodotto in galleggiamento è stata prima costante (max 2 cm tra il 13.09.06 e il 09.02.07) e poi discontinua (max 0,3 cm fino al 26.06.07), unita a superamenti significativi per molti parametri (As, Fe, Mn, BTEX, TPH, alcuni IPA) in quasi tutte le sessioni di monitoraggio". Non solo. La falda acquifera è situata ad una profondità di soli 2,5 mt dal piano di campagna e quindi particolarmente vulnerabile, tanto più che dallo stesso verbale risulta "l'assenza per circa 10 mt dal p.c. di situazioni geologiche che impediscano la diffusione della contaminazione". Grave è che, alla data del verbale, a distanza di circa tre anni dall'incidente, l'azienda non abbia ancora ottemperato alle prescrizioni della conferenza dei servizi sul S.I.N. ed esaurito gli interventi di messa in sicurezza d'emergenza dell'area interessata. Si ritiene che le prescrizioni dell'AIA debbano adottare quelle imposte dal verbale del 15 Gennaio 2008 nel merito sia dell'analisi di rischio che delle attività di investigazione e relativi piani di monitoraggio.

A fine 2008 si era ancora in attesa della relazione sulle modalità e risultati delle attività di verifica della tenuta delle reti tecnologiche e dei serbatoi imposta all'azienda all'indomani dell'incidente del 1° Maggio 2006 dalla conferenza dei servizi del S.I.N. del 19 ottobre 2006. Tale relazione è da ritenersi rilevante per le procedure di rilascio dell'AIA e determinante per le relative prescrizioni da imporre all'azienda. Nel merito non si è in possesso di aggiornamenti. Oltre l'installazione dei doppi fondi le B.A.T. prevedono come ulteriore misura di sicurezza anche interventi di impermeabilizzazione dei bacini di contenimento degli stessi serbatoi. Nel cronoprogramma non sono previsti interventi di questo tipo. L'azienda non relaziona neanche nel merito. L'unico riferimento è contenuto nella scheda "A" "informazioni generali" in cui viene riportato il dato di 706.000 mq relativo all'intera superficie scoperta pavimentata e quindi comprendente strade, serbatoi ed aree pavimentate impianti. **Occorre che l'azienda entro il 31 Dicembre definisca la mappatura degli interventi di pavimentazione dei bacini di contenimento già effettuati e la programmazione di quelli da realizzare e dei controlli e verifica del fondo del parco serbatoi di stoccaggio dei liquidi idrocarburici.** Le prescrizioni nel merito appaiono molte blande in quanto non impongono dei tempi di intervento. Una omissione da considerarsi tanto più grave nella considerazione che il serbatoio T 3002 fosse sprovvisto di pavimentazione.

In linea con le B.A.T., fondamentale per la tutela di falda e sottosuolo dalle contaminazioni di idrocarburi è garantire comunque a monte misure di prevenzione con un efficace sistema di controllo, ispezioni e manutenzione. Misure che devono trovare la loro determinazione nelle prescrizioni dell'AIA con relative tabelle di interventi e di monitoraggio. **Gli interventi di ispezione e/o manutenzione devono svolgersi in un periodo sensibilmente inferiore ai 5 anni previsti dalle norme. Mentre per il report periodico i tempi di aggiornamento devono anch'essi ridursi rispetto ai sei mesi previsti dalle prescrizioni.**

3 - DIRETTIVA "SEVESO"

L'ENI ha accumulato gravi ritardi in rapporto agli adempimenti previsti dal D.L.vo 334/99 e dal successivo 238/2005. Il mancato adeguamento degli impianti alle prescrizioni del Comitato

Tecnico Regionale ha comportato la mancata approvazione dei Rapporti di sicurezza relativi a raffineria ed annesso deposito di GPL (rispettivamente presentati ad Ottobre 2005 e Febbraio 2007). In rapporto a questo ultimo il Comitato Tecnico Regionale, dopo diffide varie, ha ritenuto di denunciare il gestore in base all'art. 27 comma 3 del D.Lvo 334/99 ed interessare la magistratura. Dalla relazione dell'ARPA datata 15 Luglio 2008 si puntualizza che nel corso dell'istruttoria nel "Rapporto di sicurezza del deposito GPL sono emerse...anomalie riguardanti la funzionalità e affidabilità degli impianti di protezione attiva antincendio (impianto di spegnimento a pioggia con acqua di mare) e dell'impianto elettrico ADPE delle pensiline di carico". Grave è, inoltre, che al Dicembre 2007 l'azienda fosse ancora sprovvista dei certificati di prevenzione incendi che, secondo il rapporto redatto dagli ispettori del Ministero dell'Ambiente al termine dell'ispezione del 22 Dicembre scorso, risulterebbero scaduti il 27 Dicembre 1988 per la raffineria ed il 30 Giugno 1997 per il deposito GPL. Un contesto tanto più grave in rapporto ai piani di potenziamento presentati dal gestore ed agli incidenti accaduti negli ultimi tre anni nella raffineria. L'ENI intende infatti elevare la sua capacità di lavorazione da 6,5 a 11 mln di ton/a e di stoccaggio. Due sono gli incidenti di un certo rilievo che vanno registrati di recente. Il 1° Maggio 2006 con la fuoriuscita di ben 30mila mc di gasolio da un serbatoio sito a ridosso della linea ferroviaria. Il 12 Ottobre 2007 con la dispersione di acido solfidrico (per fortuna non in grosse quantità per il pronto intervento) generatosi dalla fuoriuscita di gasolio ed idrogeno ad alta pressione dall'impianto di desolfurazione Rhu. Altro incidente, di portata minore, il 14 Marzo 2008 per lo scoppio della tubatura di un compressore. Sul primo episodio il gestore, nonostante le diffide del Comitato Tecnico Regionale non ha ancora relazionato nel merito.

Le incongruenze registrate nei Rapporti di sicurezza hanno negativamente inciso sulla formulazione del nuovo piano di emergenza esterno redatto dalla Prefettura nel Giugno scorso. Per l'ARPA "il piano di emergenza esterno ... risente delle carenze informative, connesse alle schede informative ed ai Rapporti di sicurezza.." Da rilevare infatti come neanche il Rapporto di gestione della sicurezza dell'Ilva sia stato approvato dal Comitato Tecnico Regionale presentando "numeroso carenze, soprattutto per gli aspetti di Analisi di rischio" (nota citata)

Ne deriva che la fascia di territorio considerata a rischio dal piano di emergenza esterno continua ad essere vulnerabile per la scarsa applicazione dei dettami della "Seveso". Alle responsabilità delle imprese si affiancano quelle di carattere amministrativo da parte di Comune e Prefettura. Il comune di Taranto in questi anni non solo non ha adempiuto agli obblighi di legge in materia di informazione alla popolazione in tema di rischi rilevanti ma non ha neanche approvato la variante urbanistica prevista dal D.M. 5 Maggio 2001, indispensabile per garantire in questo ambito una maggiore sicurezza del territorio. Solo di recente è stata bandita la gara per la redazione dell'elaborato tecnico. La Prefettura, dal canto suo, non ha mai pubblicizzato i piani di emergenza esterno approvati. Ancora una volta molto esplicitiva l'ARPA sull'attuale livello di applicazione della "Seveso" sul territorio : "le valutazioni del 'risk analysis' derivanti dall'attuale assetto impiantistico dell'area industriale ... non permettono di quantificare, con una certa affidabilità, il danno che sul territorio potrebbe derivarne a seguito di incidenti rilevanti ... Inoltre non risulta possibile individuare e valutare le criticità di funzionamento degli stessi complessi industriali nella loro interezza..."

a) TRASPORTO MERCI PERICOLOSE SU GOMMA

Nell'area di rischio rientrano due importanti arterie come la Statale Jonica 106 e la tratta ferroviaria Taranto - Metaponto - Bari - Roma site a ridosso della raffineria e della sua area di stoccaggio. Già nel 1992 un rapporto della Direzione del Siar del Ministero dell'Ambiente includeva queste arterie (oltre la parallela Statale 7) nell'area critica sia a rischio di decessi che di feriti. Ad esse va aggiunta la prevista strada di attraversamento dei moli, inserita nel progetto di costruzione della piattaforma logistica e che sorgerà a circa 150 - 200 metri dall'area dei serbatoi di stoccaggio.

Lo stato di pericolosità a cui sono interessate queste arterie è testimoniato anche dalle ripercussioni subite in termini di interruzione del traffico in seguito ai già citati incidenti. O per altri accaduti in aziende contermini come l'esplosione avvenuta nella 'Hydrochemical' il 6 Maggio 2004 durante il travaso da una cisterna all'altra di acido solforico e acido acetico. Nonché per la corposa casistica di incidenti in cui sono rimasti coinvolti automezzi con carico di merci pericolose provenienti o diretti alla raffineria. Tra gli altri va citato quello accaduto il 21 Agosto 1997 in cui rimase coinvolta un'autocisterna contenente petrolio greggio. A svilupparsi fu un rovinoso incendio che interessò una zona molto vasta sino a ridosso del sito individuato per il rigassificatore. Per il suo spegnimento l'intervento dei vigili del fuoco si protrasse per ben otto ore. Il conducente perse la vita.

Il trasporto di merci pericolose e/o infiammabili costituisce a sua volta un fattore di alto rischio per il parco stoccaggio idrocarburi della raffineria. Se coinvolti in un incidente rilevante accaduto in aziende site nell'area a rischio, i mezzi possono amplificarne gli effetti. D'altro canto un deragliamento di vagoni o la fuoriuscita di un'autocisterna, in determinati punti, può avere un'incidenza molto pericolosa per i serbatoi del parco di stoccaggio della raffineria anche in termini di effetto domino. La Statale 106 è attraversata, secondo le stime fornite dalla stessa azienda, da 10016 autocisterne con un carico di 278 kton. di materie prime e prodotti finiti in entrata e da altre 107.550 in uscita per 2.857 kton. Ad Ottobre del 2007 sono deragliati undici vagoni contenenti il micidiale propilene presso la stazione di Taranto. Il pronto intervento ha impedito la tragedia. Ma solo dieci minuti prima il convoglio era passato nelle vicinanze del parco serbatoi della raffineria.

La presenza di queste arterie avrebbe già dovuto imporre da tempo alla raffineria ed agli impianti ad esso collegati l'adozione delle migliori tecnologie disponibili in applicazione dell'art.14 comma 6 del D.Lvo 334/99, come modificato dal successivo D.Lvo 238/2005. *"In caso di stabilimenti esistenti ubicati vicino...a vie di trasporto principali..il gestore deve, altresì, adottare misure tecniche complementari per contenere i rischi per le persone e l'ambiente, utilizzando le migliori tecniche disponibili"*. Nel citato rapporto della Direzione del Siar del Ministero dell'Ambiente già nel 1992, tra i provvedimenti da assumere, si indicavano quali alternative:

-) divieto di traffico e di trasporto passeggeri nelle strade statali e sulla linea ferroviaria. Trasferimento dei residenti in aree diverse.
-) delocalizzazione degli impianti.
-) interrimento dei depositi, riduzione degli stoccaggi di prodotti tossici ai livelli-funzionali alle sole produzioni.

E' possibile intervenire soprattutto sulla terza ipotesi ed in parte sulla prima. Fuori luogo sarebbe l'approvazione dei progetti di potenziamento della raffineria con conseguente elevamento dei rischi rientranti nella "Seveso". Nel potenziamento, tra l'altro, è prevista la costruzione di altre 14 cisterne con un incremento dell'attuale capacità di stoccaggio di 445.000 mc. Si è del resto già registrato, rispetto alla data del rapporto Siar, un aumento della produzione sino a 6,5 milioni di prodotti derivati. **Tra gli interventi per mettere in sicurezza il parco serbatoi devono rientrare delle prove di resistenza dell'attuale muro di cinta del parco serbatoi in rapporto all'eventualità di un'uscita di strada di mezzi pesanti a velocità sostenuta. Particolari accorgimenti vanno assunti sul tratto della Statale 106 nella quale insiste una scarpata al di sotto della quale sono posizionate delle cisterne. Gli adeguamenti del caso rientrano nelle MTD "Installare barriere e/o sistemi di blocco per evitare danni alle attrezzature, causati da urti accidentali di veicoli in moto (vagoni cisterna su strada o su ferrovia) durante le operazioni di scarico".**

Rispetto alla prima ipotesi la soluzione è da ricercarsi in un trasferimento della stazione con un diverso percorso della linea ferroviaria. Ma è una soluzione che esula dalla procedura di AIA. **Occorre quindi potenziare le misure di sicurezza insistenti tra il lato Sud - Ovest del parco serbatoi e la linea ferroviaria.** L'incidente del 1° Maggio 2006 ed il blocco del traffico ferroviario a più riprese negli ultimi anni in quel tratto dimostrano che sono insufficienti. Tra gli interventi vanno inclusi sistemi antincendio più sofisticati, pavimentazione impermeabile di tutta l'area parco, manutenzione più frequente, potenziamento del muro di cinta. Interventi da aggiungersi a quelli

predisposti per la messa in sicurezza delle cisterne in termini di realizzazione del doppio fondo ed installazione del doppio tetto galleggiante per le cisterne interessate.

b) TRASPORTO MERCI PERICOLOSE SU NAVI E TRAFFICO MARITTIMO

Si ritiene che la valutazione dei grandi rischi debba interessare anche il traffico mercantile e l'attracco delle navi al pontile della raffineria. Tanto più che non sono stati sinora osservati gli obblighi della "Seveso" previsti dal D. M. A. n. 293/2001 risultando, il porto di Taranto, attualmente sprovvisto del piano integrato portuale, del piano di emergenza interno e di quello esterno.

Nel 2005 il porto di Taranto, con un traffico in arrivo o in partenza di 5.212 navi e merce movimentata pari a 48.888.000 ton., è stato il secondo hub italiano dietro il porto di Genova. Nello specifico le rinfuse liquide si sono attestate a circa 7 milioni di volume di traffico di cui 2.657.766 ton di petrolio greggio, 3.990.623 di prodotti raffinati e 258.363 di altre rinfuse liquide. Le rinfuse solide (tra cui carbone e minerali) sono state invece pari a 24,1 milioni di ton. movimentate. Secondo i dati aziendali nel 2007 sono risultate ormeggiate presso il pontile ENI 168 navi per un carico di 3.758 kton ed una movimentazione in uscita di 622 navi con 4.442 kton di prodotti petroliferi. Nel 2002 ne sono approdate circa una sessantina munite di un solo scafo. Il volume di traffico e la tipologia di gran parte delle merci movimentate comportano per il porto di Taranto dei rischi che possono comportare incidenti quali : collisioni, incendi a bordo, urti contro le banchine di attracco. Nella documentazione A.I.A. fornita dall'ENI la tematica non risulta trattata nonostante disponga, al centro della rada di Mar Grande, di un campo boe per l'attracco di petroliere di grossa stazza fino a 250.000 ton in funzione dello scarico del greggio trasportato e di un pontile dotato di quattro ormeggi. La trattazione si rende opportuna anche in relazione ad alcuni incidenti accaduti negli anni passati in cui è rimasto coinvolto del naviglio legato anche ad altre attività portuali. Il 30 Gennaio 2007 nella rada di Mar Grande si è incagliata la nave russa 'Chelyabinsk' dalla stazza di 17mila ton. sospinta dal vento di Nord -Ovest che spirava raffiche anche di 35 nodi verso costa. Il 20 luglio 2005 due navi mercantili ormeggiate alla fonda in attesa di entrare nel porto sono entrate in collisione nella rada di Mar Grande senza, fortuitamente, riportare grossi danni. Il 27 Settembre dello stesso anno si registra anche una fuoriuscita di greggio dal campo boe in seguito alla rottura di un tubo della linea di scarico. Nel Novembre 1996 una nave cisterna priva del suo carico si è incagliata sulla scogliera dell'isola di San Paolo. Tre anni dopo, nel Novembre 1999, si è spezzata una nave carica di minerale di ferro a causa di un urto contro una banchina del porto mercantile. Il 2 Settembre 1990 sempre in Mar Grande per un'errata manovra la nave cisterna 'D'Alessio' da 7.500 ton. di stazza carica di gasolio ha urtato con la prua contro il pontile numero 3 della raffineria dove avrebbe dovuto attraccare. Il 15 Ottobre 2002 si è verificato una perdita in mare di carburante fuel per errata manovra nave 'Merwediep' attraccata al molo polisettoriale. Il 5 Agosto 2005 durante un'operazione di scarico dalla nave greca 'Eurus Stockholm si registra la fuoriuscita, da un container, di una sostanza classificata di classe IX, altamente tossica ed infiammabile, che provoca l'intossicazione di 14 addetti portuali della 'TCT'.

L'analisi dei rischi deve rapportarsi anche ad eventuali effetti domino con le attività del vicino molo polisettoriale e degli sporgenti 4 e 5. Nel vicino molo polisettoriale nel 2005 sono stati movimentati container per 716.856 TEU contenenti anche sostanze pericolose. Va infine considerato il traffico navale militare legato alle attività della base navale militare e per le quali il porto di Taranto è sottoposta agli adempimenti del decreto legislativo 230/95 relativo al rischio nucleare.

Vanno infine considerati, nell'analisi dei rischi, anche i progetti di potenziamento e ristrutturazione che qualificheranno il porto di Taranto sempre più come Hub di valenza strategica internazionale (delibera Cipe n.121/2001). Allo scopo la Finanziaria 2007 (L.ge n. 296/2006) con l'art. 1002 ha inserito il porto di Taranto tra quelli per cui il cui ampliamento il Ministero delle infrastrutture può procedere ai sensi dell'art. 163 del codice dei contratti pubblici di cui al d.l. 12 Aprile 2006 n.163. In quest'ambito rientrano opere previste nella legge obiettivo ed approvate dal Cipe con atto n.

74/2003 come la piattaforma logistica che, tra l'altro, prevede la realizzazione di un terminal ferroviario raccordato con la rete ferroviaria nazionale ed una strada di attraversamento dei moli.

L'AIA deve essere rilasciata solo se l'ENI regolarizza la sua posizione rispetto agli adempimenti normativi ed atti amministrativi conseguenti previsti dal D.Lgvo 334/99. In questo ambito l'azienda deve rivedere il suo "Rapporto di sicurezza" rapportandolo ad una più adeguata valutazione dei rischi di incidenti rilevanti estesa anche al traffico su gomma e navale ed osservando le prescrizioni imposte dal verbale datato 22 Dicembre 2008 redatto dalla Commissione ministeriale in seguito ad ispezione.