



LEGAMBIENTE
Circolo di Taranto

-

**Le Osservazioni di Legambiente Taranto
al Piano di Emergenza Esterno stabilimento ENI di Taranto**

- **MANCATO RACCORDO CON IL PIANO INTEGRATO PORTUALE DI SICUREZZA**
- **ASSENZA ANALISI DI RISCHIO IN RAPPORTO AD OLEODOTTO E METANODOTTO**
- **ASSENZA DI ANALISI IN RAPPORTO AL RISCHIO TORNADO.**
- **NECESSARIO IL COORDINAMENTO CON IL PEE ILVA**
- **INSUFFICIENTE L'INFORMAZIONE ALLA POPOLAZIONE**

I) DESCRIZIONE DEL SITO

La documentazione da produrre nel PEE è da ritenersi funzionale per garantire puntualità ed efficacia alle analisi di rischio ed agli interventi da assumere in caso di incidente rilevante. La descrizione del sito non risulta invece del tutto esaustiva. Il DPCM 25 febbraio 2005 prevede che venga ad esplicitarsi attraverso tre elementi : *inquadramento territoriale, informazioni sullo stabilimento, elementi di vulnerabilità territoriale ed ambientale*. Per il *primo* aspetto si riscontra l'assenza di esposizione di : caratteristiche geomorfologiche, rischi naturali, dati meteorologici, infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali e reti tecnologiche di servizi dell'area interessata. Per il *secondo*, l'omissione di note inerenti viabilità interna dello stabilimento e mappe delle reti tecnologiche. Non riportati, inoltre, dati sull'area serbatoi di stoccaggio (quantità, caratteristiche, capacità di stoccaggio, doppio fondo, tetto) e sui vari impianti del processo produttivo. Per il *terzo* aspetto non sono riportati dettagli sulla popolazione residente nelle zone di rischio (importanti per meglio poter definire le operazioni di soccorso alle fasce maggiormente bisognose di attenzione quali diversamente abili, anziani, etc), sulle aree adibite a coltivazione ed allevamento (attività, in caso di accertato inquinamento post incidente, da interdire) e sulle risorse idriche superficiali e profonde (per evitarne eventualmente l'uso).

Evidente appare il contrasto con il PEE redatto dalla Prefettura nel 2003 che conteneva almeno parte delle informazioni non riportate in quello attualmente in esame. Inoltre alcune di queste potevano anche essere desunte dalla "*scheda di informazione*" presentata dall'ENI S.p.A. in della normativa di riferimento

La mancanza di una serie di dati sulle caratteristiche naturali delle zone di "*danno*" o loro limitrofi si connette all'assenza di indicazioni, nel P.E.E., delle modalità di intervento previste dall'art. 20 comma "d" del D.Lgs. 334/1999 e s.m.i per "*provvedere al ripristino e al disinquinamento dell'ambiente*" in seguito ad incidente rilevante.

II) SCENARI INCIDENTALI

- 1) Si riscontra l'assenza di informazioni sulle caratteristiche dei venti e la loro incidenza sull'individuazione delle aree di "*danno*" in relazione alla loro tipologia e direzione. In

particolare ci si riferisce a scenari incidentali innescanti nubi tossiche il cui raggio di proiezione non può che dipendere da questi fattori.

- 2) Le aree di “*danno*”, pur individuate secondo i dettami del DPCM 25 febbraio 2005, sono adottate senza i criteri di precauzione assunti nella redazione del PEE precedente. La loro estensione è infatti sensibilmente inferiore a quella considerata nel 2003 quando la valutazione del rischio comprendeva un raggio di 3 km dalle loro fonti. La quantità di sostanze pericolose considerata nel 2011 è peraltro superiore a quella di riferimento per l’applicazione della normativa nello stesso 2003.
- 3) Per l’individuazione delle tre aree di rischio non vengono considerati gli scenari incidentali relativi al fattore esplosione, pur previsti tra quelli da contemplare nel DPCM 25 febbraio 2005. Tale omissione appare in contraddizione :
 - a) con la presenza di GPL all’interno dello stabilimento in quantità dichiarata di 4.282 ton nell’anno 2010, ben superiore alla soglia delle 200 ton. oltre cui scattano per le aziende gli obblighi previsti dagli art. 6 – 7 – 8 del Dlgs 334/99 e s.m.i
 - b) con il prospetto predisposto dal PEE nel quale viene indicato tra gli scenari possibili anche il Bleve per “*l’area pensiline di carico ed autobotti*”
 - c) con il precedente PEE redatto nel 2003

Il PEE non fornisce alcuna motivazione circa l’assenza di analisi di rischio da “*Bleve*” derivante dallo stoccaggio di GPL nello stabilimento. Un rischio che si ritiene non possa invece essere trascurato soprattutto in rapporto ad un effetto domino. Eventualità che può determinarsi per l’impatto prodotto dalle onde da sovrappressione e dalla dispersione di frammenti conseguenti a violenta rottura di un contenitore. Non trascurabili anche gli effetti derivabili dal generarsi della palla di fuoco (“*fireball*”). Questo fattore è peraltro incluso nel PEE predisposto dalla prefettura di Siracusa per la raffineria “Esso” di Priolo Augusta.

- 4) Il punto b) rimanda al rischio costituito dal transito di merci pericolose su “*Statale 106*”, linea ferroviaria e “*strada dei moli*”. Pur includendo questi assi viari nelle due aree di rischio “*seconda zona di danno*” e “*terza zona di attenzione*”, il PEE non tiene in alcun conto questa problematica. Si ritiene che il PEE debba riportare le stime riferite a quantità, frequenza, tipologia e pericolosità delle merci trasportate via mare, su gomma e rotaia nelle zone dichiarate a rischio con specificazione di quelle in entrata ed uscita dallo stabilimento ENI e da altre aziende interessate. Da inserire, inoltre, dati inerenti la pericolosità di attività esercitate all’interno o limitrofe alle aree di “*danno*”, non rientranti nell’applicazione della “Direttiva Seveso” ma in grado di innescare, tramite effetto domino (magari investendo vettori in movimento), scenari di incidenti rilevanti (es. Hydrochemical). Si tratta di dati rilevanti, indispensabili per poter meglio formulare lo stesso piano di emergenza esterno che, allo stato attuale, prende in considerazione incidenti in relazione ai soli processi produttivi.

La valutazione del rischio in questa zona non può prescindere da questi elementi e da una loro connessione circa un possibile effetto domino. Non può limitarsi alle conseguenze che gli incidenti presi in considerazione possono comportare verso l’esterno. L’analisi deve considerare anche il rischio di senso opposto, ossia causato da eventi esterni. Un eventuale deragliamento di vagoni o la fuoriuscita di strada di un’autocisterna trasportanti merci pericolose e/o infiammabili, in determinati punti, potrebbe avere un’incidenza molto pericolosa per i serbatoi del parco di stoccaggio della raffineria. Così come un incidente rilevante ad un serbatoio potrebbe essere amplificato se andasse a coinvolgere vettori in transito con carico pericoloso e/o infiammabile.

Non si tratta solo di supposizioni in quanto la criticità di questa zona è testimoniata da vari incidenti accaduti nel corso degli anni. Per due volte il traffico stradale e ferroviario è stato interrotto: il 6 Maggio 2004 in seguito all'esplosione avvenuta nella 'Hydrochemical' durante il travaso da una cisterna all'altra di acido solforico e acido acetico ed il 1° Maggio 2006 con la fuoriuscita di ben 30mila mc di gasolio da un serbatoio del deposito 'AGIP PETROLI'. Altre interruzioni si sono registrate a causa di incidenti in cui sono rimasti coinvolti automezzi con carico di merci pericolose. Si citano alcuni casi :

* il 21 agosto 1997 ad essere coinvolta è un'autocisterna contenente petrolio greggio. Ne segue un rovinoso incendio diffuso in una zona molto vasta (lambisce l'ex yard Belleli) e per lo spegnimento del quale i vigili del fuoco impiegano ben otto ore. Il conducente perde la vita.

* Il 22 ed il 23 novembre del '99 altri due incidenti in 24 ore riguardanti autocisterne, entrambi sulla Statale Jonica 106, dopo rifornimento di combustibile dalla raffineria.

* L'11 maggio 2000, sulla Statale 7 il ribaltamento di un'autocisterna provoca il versamento di ben 9.000 litri di carburante.

* Il 22 novembre 2005 si ribalta un'autocisterna sulla Statale 7 versando il suo carico di gasolio appena prelevato dalla raffineria.

* Il 27 gennaio 2009 e febbraio 2013 ribaltamento di un'autocisterna di GPL all'imboccatura con Ginosa Marina.

Secondo i dati forniti dalla stessa ENI, non aggiornati e risalenti al 2005, sulla Statale 106 sono transitate 4.326 autobotti con un carico di 121 kton in ingresso nella raffineria e ben 112.726 autobotti con 3.157 kton in uscita. Sul trasporto di merci pericolose su rotaia non si dispone di dati. Ma nell'ottobre del 2007 sono deragliati undici vagoni contenenti il micidiale propilene presso la stazione di Taranto. Il pronto intervento ha impedito la tragedia. Solo dieci minuti prima il convoglio era però passato nelle vicinanze del parco serbatoi della raffineria.

4) Tra gli interventi per mettere in sicurezza il parco serbatoi dovrebbero rientrare misure di maggior protezione del suo muro di cinta, in grado di reggere l'urto di un'eventuale fuoriuscita di strada di mezzi pesanti a velocità sostenuta. E della carreggiata sul tratto sollevato della Statale 106 al di sotto del quale sono posizionate delle cisterne dell'ENI. Gli adeguamenti del caso rientrano anche nelle B.A.T. riguardanti le raffinerie *"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"*.

Il PEE infine non considera la posizione del gestore rispetto al possesso della certificazione antincendio. Secondo una nota del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco del 1° giugno 2012, in risposta ad una formale richiesta della Legambiente, l'ENI ne sarebbe ancora priva per il protrarsi oltremodo della fase istruttoria di valutazione del suo rapporto di sicurezza. I certificati antincendio dell'ENI sarebbero addirittura scaduti il 27 Dicembre 1988 per la raffineria ed il 30 Giugno 1997 per il deposito GPL.

III) MANCATO RACCORDO CON IL PIANO INTEGRATO PORTUALE DI SICUREZZA

Si registra l'assenza non solo di una descrizione, seppure superficiale, delle attività portuali dell'ENI e dei rischi ad esse correlate ma anche di raccordo con il *"Rapporto di sicurezza portuale"* previsto dal D.M.A. n. 293/2001 e di recente approvato dall'Autorità portuale. Occorre siano invece considerati gli scenari incidentali (urti, dispersione di greggio o sostanze pericolose, incendi, etc), coinvolgenti naviglio in transito ed in ormeggio e/o la condotta sottomarina, che possano avere ripercussioni sulla *"strada dei moli"* e sul parco stoccaggio dei serbatoi anche in termini di effetto domino. Una valutazione che si rende necessaria anche in rapporto all'inclusione della zona

del campo boe nella “prima zona di sicuro impatto” e di quella su terra ferma nella zona di “danno” individuata dal PEE. Zona, quest’ultima, resa più vulnerabile per la mancata redazione della variante urbanistica prevista dal D.M. 5 maggio 2001 e dei piani di emergenza interno e di quello esterno imposti dal D.M. n. 293/2001. Questi ritardi nell’applicazione della “Direttiva Seveso” non consentono infatti una corretta pianificazione nelle aree interessate mancando indicazioni sulle distanze di sicurezza da osservare per nuovi insediamenti, infrastrutture o delocalizzazioni di quelle esistenti, in relazione alla pericolosità delle industrie presenti. Il territorio risulta così sprovvisto di uno strumento urbanistico necessario per “assicurare sia i requisiti minimi di sicurezza per la popolazione e le infrastrutture, sia un’adeguata protezione per gli elementi sensibili al danno ambientale” (art.6.1 del Dlgs 334/99 e s.m.. Viene altresì resa difficoltosa l’applicazione dei necessari criteri di precauzione in ordine al rischio costituito dall’insediamento di nuove attività che comportano l’utilizzo di sostanze ritenute pericolose ai sensi del Dlgs 334/99 e s.m.. E’ il caso del progetto “Tempa Rossa” che, se realizzato, andrà ad elevare il rischio da incidente rilevante nella zona.

IV) ASSENZA ANALISI DI RISCHIO IN RAPPORTO AD OLEODOTTO E METANODOTTO

Si riscontra l’assenza di un’analisi di rischio in rapporto alla presenza dell’oleodotto di trasferimento del greggio da Monte Alpi (Val d’agri) allo stabilimento ENI ed al metanodotto in costruzione. Quest’ultima rete funzionale all’esercizio dell’impianto di produzione idrogeno (ausiliario rispetto al nuovo impianto di idrocracking) e, tramite una diramazione del suo tronco principale, della nuova centrale termoelettrica. L’analisi dovrebbe riguardare gli effetti che verrebbero a prodursi in seguito ad incidenti riguardanti queste condotte sia per cause intrinseche che indotte. Da considerare il rischio, in questo scenario, rappresentato dalle cisterne di stoccaggio e dal trasporto di merci pericolose su gomma e su rotaia lungo gli assi viari contermini. Sulle possibili conseguenze da incidente, da registrare quanto accaduto nel gennaio 2012 a Tresana della provincia di Massa Carrara in seguito a fuga di gas da un metanodotto e relativo scoppio, innesco di fiamma per circa 200 metri di altezza, formazione di cratere largo 20 metri ed area di danno estesa per circa 400 metri. Da rilevare come nel marzo scorso l’oleodotto Monte Alpi - ENI abbia subito una perdita di greggio in località Giulianello di Metaponto del comune di Bernalda.

V) ASSENZA DI ANALISI IN RAPPORTO AL RISCHIO TORNADO.

I mutamenti climatici del pianeta hanno con tutta evidenza inciso anche sulle caratteristiche atmosferiche dell’area del Mediterraneo rendendole sempre più instabili e protese alla formazione di fenomeni meteorologici dagli effetti anche devastanti. Riscontri in tal senso si sono registrati in loco il 28 novembre scorso quando un tornado ha provocato una vittima e gravi danni al territorio. L’impatto prodotto dal suo passaggio nell’area portuale deve necessariamente portare a considerare nel PEE anche il rischio che un tornado possa investire gli impianti dello stabilimento ed il suo parco stoccaggio serbatoi.

VI) COORDINAMENTO CON IL PEE ILVA

Si ritiene che per garantire maggiore sicurezza al territorio ed efficacia al piano di intervento in caso di emergenza sia necessario coordinare ed integrare il PEE dell’ENI con quello dell’Ilva e del porto.

VII) ATTIVITA' DI CONTROLLO

Si riscontra la mancanza di informazione circa il rispetto del D.Lgs. 334/1999 e s.m.i in materia di controllo. In base agli art. 4 e 25 di questo decreto *“a) tutti gli stabilimenti sono sottoposti a un programma di controllo con una periodicità stabilita in base a una valutazione sistematica dei pericoli ..e almeno annualmente per gli stabilimenti soggetti alla presentazione del rapporto di sicurezza di cui all’art. 8”*. Si ritiene che i rapporti scaturiti dalle ispezioni da parte degli organi di controllo debbano essere presi in considerazione per consentire, anche tramite la loro pubblicizzazione, una formulazione del P.E.E. più puntuale in rapporto al reale stato di applicazione del D.Lgs. 334/1999 e s.m.i sul territorio.

VIII - INFORMAZIONE ALLA POPOLAZIONE

Pur prendendo atto di come ultimamente, con grave ritardo, sia stata fornita alla popolazione interessata l'informazione circa i rischi a cui è sottoposta per la presenza sul territorio di attività rientranti nel campo di applicazione del D.Lgs. 334/1999 e s.m.i occorre comunque rilevare come le modalità adottate siano da ritenersi ancora insufficienti in relazione a quanto previsto dal D.P.C.M. del 16 Febbraio 2007. L'informazione preventiva non può infatti limitarsi alla distribuzione di materiali informativi come opuscoli e depliant o l'affissione di manifesti nelle sedi pubbliche. Occorre invece una specifica programmazione che preveda organizzazione di incontri ed assemblee pubbliche, trasmissione di messaggi tramite stampa e media locali, pagine web sui siti istituzionali, giornate annuali dedicate. Importante sarebbe costituire uno sportello informativo. Fondamentale è mettere in atto una programmazione di esercitazioni per rendere *“la popolazione consapevole delle misure di autoprotezione da adottare e dei comportamenti da adottare in caso di evento incidentale”* nonché per *“facilitare la memorizzazione delle informazioni ricevute attraverso la partecipazione ad azioni reali”* così come indicato dal citato D.P.C.M. del 16 Febbraio 2007.

Le Osservazioni sono state presentate in data 11 febbraio 2013 - nell’ambito delle procedure di consultazione sul P.E.E. avviate dalla Prefettura di Taranto ai sensi dell’art. 20 comma 1 del D.lgs 334/99 e s.m. e del DM n.139 del 24 luglio 2009_ da Lunetta Franco in qualità di presidente del Circolo Legambiente di Taranto e da Leo Corvace membro del direttivo del Circolo ed estensore delle stesse Osservazioni.