



Il Comune di Trieste e il rigassificatore di Zaule

L'evento della Barcolana offre l'opportunità al Comune di Trieste di avviare una seria informazione sul rigassificatore previsto a Zaule.

Ci si riferisce naturalmente alle questioni legate alla sicurezza dell'impianto, che hanno visto in questi mesi contrapporsi, senza alcuna occasione di confronto e di contraddittorio, due posizioni assolutamente inconciliabili.

Tutto ciò ha ostacolato una seria informazione dei cittadini, che è invece essenziale e rappresenta per la Pubblica Amministrazione un atto dovuto. Per tale motivo il Comune di Trieste, che ha espresso con voto unanime di Consiglio il suo parere contrario all'installazione, si fa carico di avviare questo confronto, spiegando alla gente le motivazioni del suo no all'impianto.

Il ciclo del rigassificatore. L'impianto è previsto sull'area costiera compresa tra i pontili della SIOT e l'imbocco del canale navigabile. Il gas naturale liquefatto (GNL) viene prelevato da navi metaniere ormeggiate presso la piattaforma di scarico posta a circa 300 m dalla linea di battaglia e, mediante le pompe della nave, trasferito in circa 12 ore in due serbatoi di stoccaggio, ciascuno con una capacità di 140.000 mc.

Il GNL prelevato dai serbatoi viene rigassificato in cinque vaporizzatori utilizzando come fluido riscaldante l'acqua di mare. Il gas viene poi immesso nella rete nazionale mediante una condotta sottomarina. L'acqua di mare una volta prelevata viene clorata mediante ipoclorito di sodio, al fine di evitare nello scambiatore il formarsi di alghe o di altri organismi biologici. Dopo lo scambio termico l'acqua viene scaricata in mare.

La politica energetica. Il rigassificatore di Zaule viene presentato in molte sedi autorevoli come strategico per la politica energetica dell'Italia, ma questa affermazione è quantomeno discutibile non disponendo il nostro Paese di un Piano Energetico Nazionale e pur in presenza di una domanda energetica in calo (- 1.6 % nei primi sette mesi del 2012 rispetto allo stesso periodo del 2011 – dati Terna – nonostante un inverno freddo e nonostante un consumo estivo “drogato” per far fronte al caldo anomalo di questi mesi).

Negli ultimi trent'anni Trieste si è vista proporre spesso progetti industriali analoghi: un mega terminale carboni (1981), la centrale ENEL da 1320 MW in valle delle Noghère (1986), gli stoccaggi di GPL in caverna a Muggia e in serbatoi interrati a Trieste (1990), l'ipotesi (1994) di spostare nel nostro golfo il traffico di petroliere da Venezia e oggi i rigassificatori.

Il Comune di Trieste, soprattutto in assenza di motivazioni credibili, non accetta questa pervicace volontà di utilizzare le aree interne alle dighe solo per impianti di energia in aggiunta a quelli già operativi, in quanto questa opzione (presentata a volte come strategica, a volte –vista la fase critica che stiamo vivendo- come unica occasione di insediamento e quindi di lavoro) contrasta con le sue scelte di territorio e potrebbe rendere inattuabili altre ipotesi di sviluppo (il turismo, la portualità con la piattaforma logistica e il terminale RO-RO, i porti nautici e così via).

Le scelte urbanistiche. L'insediamento in oggetto non è conforme né compatibile con il vigente Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC), per cui si è reso necessario richiedere apposita variante urbanistica. Nel novembre 2011 sono state poi approvate le direttive di riferimento per gli obiettivi e le attività di progettazione del nuovo Piano Regolatore, in fase di redazione. Queste, in una logica di sviluppo sostenibile, perseguono l'obiettivo di integrare gli insediamenti produttivi e le infrastrutture di trasporto in un contesto ambientale sicuro. Per tale motivo viene esclusa, sull'intero territorio comunale, la localizzazione di nuovi impianti industriali a rischio di incidente rilevante (tra i quali rientrano gli impianti di rigassificazione).

L'insediamento del rigassificatore ha reso necessaria una variante anche rispetto al vigente Piano Regolatore del Porto (PRP). Anche il nuovo PRP conferma che l'Autorità portuale ha fatto scelte strategiche diverse, quali il prolungamento del molo VII, il nuovo molo VIII, la piattaforma logistica e il terminale RO-RO, con le quali il rigassificatore va ritenuto incompatibile.

Inquinamento del golfo. Alcuni impatti ambientali del rigassificatore non sono eliminabili in quanto sono intrinseci alla tecnologia adottata. Il primo impatto consegue all'utilizzo, previa clorazione, dell'acqua marina come fluido riscaldante nel processo di rigassificazione. Non solo l'acqua ritorna al mare più fredda e con cloro residuo; si segnala in impianti analoghi la formazione di schiume e di sostanze tossiche derivanti queste ultime dalla reazione del cloro con la sostanza organica presente nell'acqua in ingresso.

L'altro impatto è collegato alla fase di costruzione del gasdotto subacqueo che dovrebbe convogliare via mare il gas alla rete nazionale e alla successiva movimentazione delle navi. Queste attività determineranno il risollevarsi nella baia dei sedimenti marini fortemente contaminati, con aumento della concentrazione di sostanze inquinanti nelle acque e nella catena alimentare (ad esempio il mercurio nei prodotti ittici).

A fronte di questi dati di fatto, la contrarietà del Comune deriva da una corretta applicazione del principio di precauzione, che consiglia la massima cautela a fronte di eventi conclamati ma dall'incerta ricaduta quantitativa.

Rischi rilevanti. Il rigassificatore di GNL rientra per sua tipologia tra gli stabilimenti in cui, a causa di sviluppi incontrollati durante la normale attività, potrebbero verificarsi incidenti rilevanti, quali emissioni massive di gas, incendi o esplosioni di grande entità.

Da questi potrebbe derivare un pericolo grave per la salute umana o per l'ambiente. La valutazione dell'entità di questi rischi spetta al proponente, in contraddittorio con un organismo pubblico di grande competenza, il Comitato Tecnico Regionale dei Vigili del Fuoco.

La valutazione (analisi di rischio) si articola nelle seguenti fasi: si parte dall'individuazione di tutti i possibili eventi negativi (es. guasti) che potrebbero dare origine ad un incidente rilevante e se ne valutano con calcoli matematici le probabilità di accadimento. Degli eventi ritenuti troppo poco probabili non vengono approfonditi gli effetti, essi cioè sono esclusi a priori. Per gli altri si determinano, sempre con strumenti di calcolo, le aree nelle quali l'incidente potrebbe produrre un danno alla popolazione. Secondo questa procedura di calcolo, formalmente ineccepibile e a norma di legge, è sempre possibile, con una buona progettazione e una buona gestione dell'impianto a regime, prevedere di abbassare le probabilità degli eventi ipotizzati fino a farli giudicare altamente improbabili (e quindi da non prendere in considerazione). Sempre "giocando" a migliorare l'impianto sulla carta, sarà possibile rimpicciolire l'area in cui ci potrebbe essere un pericolo grave per le persone, in modo che non comprenda nemmeno un insediamento esterno allo stabilimento. A questo punto, potremmo dire che sussistono le condizioni affinché l'insediamento riceva il nulla-osta rispetto ai rischi di incidente rilevante.

Il Comune esprime forti dubbi sull'opportunità di utilizzare questa impostazione probabilistica per un impianto come il rigassificatore, collocato in un'area fortemente antropizzata e in adiacenza ad altri impianti a rischio di incidente rilevante. In sostanza non accetta di affidare la garanzia dell'incolumità dei cittadini a formule matematiche che portano a conclusioni automatiche che fanno considerare sicuro un impianto solo perché la probabilità che inneschi un evento di grande portata sono state calcolate al di sotto di un determinato valore.

Nell'area in questione questo meccanismo decisionale dev'essere messo in discussione e l'affermazione "l'impianto va accettato in quanto sono molto basse le probabilità che succeda un incidente rilevante" non è condivisibile.

Nel caso del rigassificatore di Zaule un'Amministrazione responsabile non può consentirsi di accettare per i suoi cittadini questo concetto di sicurezza.