

Grandi impianti

piani e illusioni

3

Sabato
29 aprile 2000

l'Unità

Brindisi

I due impianti termoelettrici di Cerano e di Costa Morena: promettevano ricchezza ma dopo dieci anni sono già obsoleti

Storia di due megacentrali

Seimila miliardi, poco lavoro e in compenso tanto fumo

ALESSANDRO LEGRANDE



Metropolis



Un gruppo di ragazzi, poco più che ventenni, di Latio, paese in provincia di Brindisi, ha deciso di dedicare un numero speciale del mensile da loro autoprodotta, «Inchieste Sottosopra», alle centrali termoelettriche che sorgono una a nord (nei pressi di Costa Morena), l'altra a sud (nei pressi di lido Cerano) di Brindisi. I due megaimpianti, costruiti intorno alla metà degli anni ottanta avrebbero dovuto favorire lo sviluppo di una economia arretrata rispetto ai ritmi nazionali. Ma in realtà la soluzione del megaimpianto si è rivelata un amaro boomerang: struttura sorpassata, scarsa ricaduta economica sul territorio, impatto ambientale devastante, perdita di posti di lavoro, impossibilità di ripensare, avviata una tale produzione, uno sviluppo diverso.

Qui sopra e in alto, due immagini di una centrale termoelettrica vicino a Brindisi. Foto di Isabella Colonnello

Al tempo della costruzione dei due impianti, si organizzò in città una opposizione vasta e eterogenea: da Legambiente ai Verdi, da Dp alla Caritas Pax Christi... Ma a favore dell'impianto si schierarono, oltre alle forze del pentapartito, anche buona parte della sinistra politica e sindacale. L'ago della bilancia si piegò dalla loro parte. Nonostante i sit-in e le proteste, nonostante l'occupazione delle terre di Costa Morena da parte dei contadini della zona (il loro consenso, denunciano a Legambiente, fu poi pagato a peso d'oro: un ettaro è stato pagato 50/60 milioni!), nonostante che in un referendum svolto in dodici comuni della zona la maggioranza dei cittadini si fosse espressa contro l'alimentazione a carbone delle mega-centrali, si pensò a esse come a una fonte automatica di lavoro. Ma così non è stato. Entrati in funzione alla fine degli anni ottanta (per una spesa di 6 mila miliardi e per una capacità produttiva di 4000MW, il più grande complesso termoelettrico di Europa), i due impianti erano già obsoleti, altamente inquinanti (una tale centrale alimentata a carbone libera nell'aria - dati rilasciati dalle centraline - da 1,683 a 63 kg di uranio e oltre 4 mila ton-

nellate di polveri all'anno) e difficilmente convertibili. Nel novembre del 1996, l'Enel e gli enti locali sottoscrivono con la garanzia dei Ministeri dell'Ambiente e dell'Industria, una convenzione che avrebbe dovuto regolare il funzionamento delle due centrali, l'adeguamento degli impianti, l'utilizzo di un nuovo combustibile quale il metano, la riduzione degli impatti ambientali, l'istituzione di sistemi di rilevamento delle emissioni, la costituzione di un «Comitato Tecnico di controllo per l'attuazione della Convenzione». «Ma l'Enel - come vanno ripetendo i ragazzi della redazione di Sottosopra, Giuseppe D'Ambrosio, Evelina Bonelli,

Salvatore De Fazio - ha cominciato a sabotare la Convenzione col Comune dal giorno in cui è stata sottoscritta. Si è mostrata inadempiente su tutti i livelli». Su tali violazioni è stata inoltrata una denuncia alla Procura della Repubblica di Brindisi da parte della Legambiente cittadina. Per quanto riguarda il metano, tutte le clausole della convenzione che prevedevano la costruzione di una bretella metanifera che portasse il metano da Taranto a Brindisi sono state disattese: nulla si è fatto, il metano è ancora lontano 80 chilometri e per i prossimi anni non se ne parla. Altro punto disatteso: il controllo sulle emissioni. Nei primi mesi del 1998, ad

esempio, i limiti sono stati ampiamente superati nella centrale di Brindisi Nord. Un sistema di monitoraggio completo non è stato mai realizzato e ancora oggi le uniche due centraline di rilevamento sono quelle gestite dalla stessa Enel. Gli enti locali non possono esercitare nessuna forma di controllo: anche le postazioni di rilevamento sono state scelte dalla società senza prendere in considerazione altri pareri. Nel 1998, in sostituzione del carbone si decide di utilizzare per Brindisi sud un nuovo combustibile proveniente dal Venezuela, l'orimulsion, dalla composizione poco nota. In Italia l'uso di combustibili dovrebbe essere vincolato dal

D.p.c.m. del 12.05.95, che impone, prima di un loro utilizzo, anche sperimentale, la valutazione del tenore di zolfo, di nichel, di vanadio. Ma senza che nessuno, né del Ministero né degli enti locali, abbia mai autorizzato la sperimentazione dell'orimulsion, questo viene direttamente immesso nel ciclo produttivo e bruciato nell'aria. Di esso si sa che presenta un alto contenuto di metalli pesanti come vanadio, nichel, mercurio, oltre allo zolfo, tutte sostanze che lo rendono potenzialmente cancerogeno. Si sa inoltre che l'orimulsion (acquistato e distribuito nei paesi mediterranei dalla Bitor, affiliata alla venezuelana Pdvs) è un combustibile dal basso costo e dalle scarse qualità: se ne deve quindi bruciare in quantità estremamente elevate. In altre parti del mondo, soprattutto in Florida, contro l'utilizzo dell'orimulsion si è levato un forte opposizione, tanto da essere stato in alcuni casi rifiutato. In Italia, invece, pur senza alcuna sperimentazione è bastato nel 1995 un decreto dell'allora governatore Dini. Utilizzato anche nella centrale di Fiumesanto, in Sardegna, è stata la causa di un grave incidente. Attualmente ampi tratti di costa del golfo dell'Asinara risultano inquinati dall'orimulsion fuoriuscito dalla centrale. Uno dei serbatoi che lo contenevano (pare proprio per le sue alte capacità corrosive) ha subito una perdita del combustibile per 70 tonnellate. Sempre secondo la Convenzione del '96, era prevista la costituzione su proposta degli enti locali e delle associazioni ambientaliste di un Comitato tecnico di controllo. Inseguendo nel 1997, al Comitato è stato impedito di controllare il sistema di smaltimento dei rifiuti. L'Enel non ha mai fornito spiegazioni a riguardo, così come ha sempre ostacolato la realizzazione di un sistema di monitoraggio controllato. Il Comitato ha più volte presentato rilievi e sollecitazioni sulle inadempienze al Ministero dell'Ambiente e al Ministero dell'Industria, entrambi formal-

mente garanti della Convenzione, ma in due anni non hanno mai ottenuto nessuna risposta. «La stessa cosa - precisa Livio Stefanelli ex-deputato del Pci ed ex-presidente del Comitato tecnico di controllo - vale per gli enti locali. Nonostante il nostro comitato sia stato eletto all'unanimità da tutti i rappresentanti in Consiglio comunale, la trasparenza e la garanzia che questo avrebbe potuto offrire non è stata valorizzata da nessuno. Le organizzazioni politiche e sindacali non hanno mai posto attenzione all'impatto ambientale dell'Enel. Anzi, all'interno dei partiti c'è una forte trasversalità. Le voci di dissenso sono affidate ai singoli». Nel novembre del 1999, il Comitato di controllo, sempre più isolato nel proprio operato, all'unanimità rassegna le dimissioni. Allo stato attuale, mentre la centrale di Brindisi sud è ancora operativa e alimentata dall'orimulsion, la centrale di Costa Morena (che non è mai riuscita a contenere i limiti sulle emissioni) è praticamente inattiva. Centinaia di lavoratori rischiano di rimanere senza un impiego. Nel periodo d'oro, quello della costruzione dello stabilimento, furono impiegati duemila operai. Oggi sono ridotti complessivamente a poche centinaia, moltissimi sono finiti in cassaintegrazione.

INFO

Stampa contro

Le due centrali termoelettriche di Brindisi, sorte alla fine degli anni ottanta nei pressi di Costa Morena e di lido Cerano, sono state oggetto di molta opposizione e di molte indagini, racchiuse ora nell'inchiesta condotta da un gruppo di ragazzi di Latio sul loro giornale, «Inchieste Sottosopra». L'intero materiale del dossier sui due impianti è consultabile sul sito <http://u-tenti.tripod.it/sottosopra>. La provincia di Brindisi, quasi quattrecentomila abitanti, risulta al 66° posto nella pagella ecologica di Legambiente, alla pari con Bari, e all'88° (su 103 province) per l'ammontare pro capite del valore aggiunto (21 milioni, 33 la media nazionale).

Mentre il tasso di tumori nei paesi a sud delle centrali è salito in pochi anni del 20%, mentre la metanizzazione di Brindisi sud si allontana, un decreto del governo dell'agosto del '99 ha approvato la cessione di Brindisi nord all'Eurogen, perché riapra i battenti dopo essere stata riconvertita a ciclo combinato (sarebbe cioè alimentato a ciclocombustibile, non certo a metano), investendo 640 miliardi per un personale di quasi trecentocinquanta unità. Su questo discuterà un'apposita Conferenza di servizio che coinvolgerà i Ministeri, enti locali e parti sociali. Tutto filerà liscio? È difficile dirlo, visto i precedenti e il lungo elenco di inadempienze e ritardi. Intanto sembra profilarsi un'altra possibilità: una rigassificazione generale dei due impianti ad opera della British gas, impegnata al fianco dell'Edison nello sfruttamento di giacimenti di gas in Egitto. Ma il gas non arriverebbe tramite il prolungamento della bretella metanifera attualmente ferma a Taranto, ma via mare, e allo stato liquido, direttamente dall'Egitto. Con quali rischi di impatto ambientale e con quali cadute per l'economia cittadina? Sull'intera vicenda Legambiente ha una posizione molto netta: la centrale di Brindisi nord va chiusa mentre quella di Brindisi sud deve funzionare con metano proveniente via terra. Sostiene Doretto Marinazzo, responsabile di Legambiente di Brindisi: «Non è solo un fatto di impatto ambientale. Se si vuole pensare in termini di sviluppo sostenibile e flessibile, bisogna guardare al di là del megaimpianto, è una forma superata e fallimentare per la nostra economia. Se si parla di turismo, di riqualifica del territorio, questo passa attraverso il recupero dell'area di Costa Morena». C'è già un piano di risanamento, è stata già chiusa l'Agip, perché allora consegnare ancora una volta la costa e il porto a un'industria i cui profitti non ricadono sul territorio?

Il disastro di Brindisi è il frutto di scelte miopi, di uno sviluppo non progettato che si esaurisce in dieci anni e che ora rischia di annullare qualsiasi via d'uscita accettabile. Dopo dieci anni in caduta libera, tenere ora insieme controllo democratico del processo di trasformazione, flessibilità dell'economia, occupazione e rispetto dell'ambiente sembra un volo pindarico. Per di più il dibattito locale sembra schiacciato dalla necessità di soddisfare interessi e bisogni immediati. Intorno c'è una provincia dalla disoccupazione al 20% e dal reddito pro-capite di 14,5 milioni annui, dall'agricoltura legata ancora al caporalato, dal contrabbando che attraversa le sue strade. Come pensare uno sviluppo per tutti, nonostante tutto?

Antitraffico

La bicicletta premia Ferrara

OTTAVIA DE SANCTIS

La bicicletta porta bene. E produce anche molti vantaggi, qualcuno persino di natura economica. Grazie infatti alla politica di sostegno dei trasporti alternativi, e all'uso della bicicletta in particolare, l'amministrazione comunale di Ferrara ha vinto uno dei premi in denaro (può variare dai 70 ai 125 milioni) messi in palio dal Ministero dell'Ambiente nel contesto del concorso sulle città sostenibili.



A proporre al ministero l'iniziativa «Ufficio bicicletta per una mobilità sostenibile» sono stati l'Assessore all'ecologia urbana Alessandro Brattini e il responsabile della mobilità sostenibile Gianni Stefanati che, con il sindaco Gaetano Sateriale, hanno annunciato alla stampa il risultato ottenuto. «I comuni che hanno partecipato all'iniziativa - ha detto Brattini - sono stati 73, per un totale di 275 iniziative. Alla fine della corsa sono stati assegnati 16 premi, dieci dei quali speciali. Ancora non sappiamo l'entità del premio. Lo sapremo il 25 maggio quando riceveremo l'assegnazione e il riconoscimento dalle mani del Commissario europeo all'ambiente, Margot Vallestrom».

Un altro riconoscimento internazionale è stato attribuito a una amministrazione pubblica locale e

tocca ancora questioni di traffico urbano e di inquinamento. La Provincia di Genova, con il progetto comunitario EMMA (Integrated Environmental Monitoring and Warning System in Metropolitan Area), è stata inclusa nella rosa dei vincitori della terza edizione del premio «Cento progetti al servizio dei cittadini» bandito dal Ministero per la funzione pubblica. La premiazione avrà luogo il 12 maggio alla Fiera di Roma in occasione della chiusura del Forum della pubblica amministrazione al quale la Provincia partecipa con un proprio stand. La Provincia di Genova, insieme alle città di Madrid e Stoccolma e alla contea di Leicesters che sono gli altri partner del progetto EMMA, finanziato dalla commissione europea, ha elaborato un modello matematico che, integrando i dati dell'inquinamento atmosferico rilevati dalle centraline con l'andamento meteorologico ipotizzabile a seconda del vento, della pressione e della temperatura, consente di prevedere a 24 e 48 ore la situazione dello smog all'interno delle nove zone in cui è stata suddivisa la città di Genova e, se necessario, di approntare per tempo le misure più adeguate per affrontarle e prevenire una eventuale situazione di emergenza.

Il sistema è attualmente in fase di sperimentazione, ma i primi dati acquisiti dai tecnici dell'area ambiente della Provincia risultano confortanti.

