



Vado Ligure 14 set 23

n. pratica S-968 - Nuova diga foranea del porto di Genova - cantiere per la fabbricazione dei cassoni in calcestruzzo sulle aree poste alla testata della piattaforma multifunzione di Vado Ligure (Sv)

Elenco delle osservazioni:

1. **Motivazioni alla scelta del sito**
2. **Impatto sulla qualità dell'aria**
3. **Impatto sul traffico**
4. **Impatto ambientale**
5. **Impatto sulla morfologia costiera**
6. **Cumulo degli impatti**

Osservazione 1. Motivazioni alla scelta del sito

La motivazione dichiarata nel progetto, dello spostamento del cantiere, così recita: *“In fase di progettazione esecutiva gli approfondimenti svolti hanno evidenziato un insieme di criticità per la costruzione dei cassoni presso il sito di Genova Pra [...] in particolare connesse alla complessità per la realizzazione delle opere di adeguamento della banchina ivi esistente, per potervi costruire i cassoni di grandi dimensioni, con i conseguenti riflessi sui tempi di completamento dell'opera...”*. (Studio Preliminare Ambientale pag. 4)

In realtà il trasferimento a Vado è stato deciso per arginare la legittima protesta del Ponente genovese, segnato da una politica portuale che ha fagocitato la città a vantaggio esclusivo del porto. In sostituzione è stato scelto il bacino di Vado per la disponibilità dell'Amministrazione comunale, che ha ottenuto la sottoscrizione (insieme a Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Liguria, Autorità di Sistema Portuale MLO, Provincia di Savona), di un Protocollo d'intesa (bozza del 50/05/2023; DGC n.98 del 25/08/23), che prevede una serie di compensazioni che la stessa Amministrazione ha ritenuto necessarie al territorio.

Si osserva che:

- parte di tali compensazioni sono quelle già previste nell'Accordo 2018 (relativo alla realizzazione della Piattaforma Multipurpose MAERSK e rimaste finora lettera morta
- l'inserimento di nuove compensazioni è a sua volta solo dichiarato senza alcun vincolo che ne garantisca la realizzazione e i tempi
- una delle voci del Protocollo (*“D Aree buffer per mezzi pesanti in aree il più possibile adiacenti al nuovo casello e alla zona periportuale”*), non rappresenta una compensazione, ma una ulteriore concessione di servitù, oltre a quella del cantiere cassoni.

Si chiede che:

- vengano stabilite date cogenti di fine lavori per ciascuna delle opere previste
- vengano previste penali in caso di inadempienza
- venga depennata la voce D della succitata DGC, per la motivazione suesposta

Osservazione 2. Impatto sulla qualità dell'aria

“Gli unici potenziali impatti sulla qualità dell'aria delle attività previste a progetto sono quelli relativi alle emissioni del traffico per l'approvvigionamento dei materiali”. (Studio Preliminare Ambientale pag. 68)

Per valutare tali impatti sulla qualità dell'aria, il progetto si rifà al periodo di costruzione della piattaforma, con traffico ritenuto *"sostanzialmente analogo a quello che si genererà per la costruzione dei cassoni"*. (Studio Preliminare Ambientale pag. 68).

Poiché in quel periodo i dati delle centraline non avevano registrato superi, *"è possibile affermare... che anche durante le lavorazioni del Cantiere in essere non vi sono prevedibili criticità inerenti alla qualità dell'aria"*. (Studio Preliminare Ambientale pag. 69).

Si osserva che l'assenza di *"prevedibili criticità"* non è dimostrata; anzi, le due situazioni non sono paragonabili perché non viene calcolato l'apporto di emissioni derivanti, nel frattempo, dal traffico container né quello derivante dai lavori relativi a nuovi imminenti progetti:

- svincolo autostradale
- terminal FSRU
- deposito costiero Small scale di GNL e BioGNL.

Si chiede di redigere uno studio esaustivo, che tenga presente lo scenario sopra descritto.

Osservazione 3. Impatto sul traffico

"Rammentando che nella fase di costruzione della piattaforma multipurpose non si registrarono problemi di traffico, si può concludere che non sono prevedibili impatti negativi sul traffico".

Il progetto afferma ciò in ragione delle due situazioni simili (Studio Preliminare Ambientale pag. 67).

Si osserva che una valutazione seria delle problematiche non può derivare da una affermazione tanto generica quanto priva di sostegno dei dati, si potrebbe dire con la stessa superficialità che i disagi ci sono stati, e tanti ma sta al proponente dimostrare che non ci saranno sulla base di dati e di studi fondati, inoltre quando si costruiva la Piattaforma ... la piattaforma non c'era e nemmeno il traffico da questa indotto per cui non si possono comparare le due situazioni.

Osservazione 4. Impatto ambientale

Nel capitolo relativo alla costruzione, si fa riferimento ai cassoni già costruiti per la diga di Vado, sostenendo che si trattava di un "cantiere con dimensioni dell'ordine della metà di quello ora previsto sia come numero di cassoni che come numero di mezzi per l'approvvigionamento del calcestruzzo, con differenze anche nella dimensione dei cassoni. (Studio Preliminare Ambientale pag. 26) .

Si osserva, di conseguenza, l'incongruenza con un'altra affermazione secondo cui, sulla base dell'esperienza dei cassoni già realizzati, la costruzione *"non determina impatti ambientali rilevabili nell'area circostante "*. (Studio Preliminare Ambientale pag. 26)

Osservazione 5. Impatto sulla morfologia costiera

Il progetto afferma che i *"meccanismi di propagazione delle onde e conseguente trasporto solido portano a supporre che l'effetto sulla morfologia dei litorali dovuto alla presenza del pennello non sarà molto diverso da quello che si determinerà una volta realizzata la diga di prima fase, rappresentando in sostanza un'anticipazione degli stessi"*. (Studio Preliminare Ambientale pag. 54)

Si osserva che non è accettabile, in un serio progetto tecnico, il *"supporre"* un effetto o non effetto. Si ricorda che la posa dei cassoni in testata alla piattaforma ha provocato l'erosione della spiaggia di levante con conseguente crollo della passeggiata a mare, ciò in netto contrasto con le *"supposizioni"* tranquillizzanti degli estensori di quel progetto.

Osservazione 6. Cumulo degli impatti

"Ai fini dell'analisi degli impatti cumulati si sono presi in considerazione i seguenti progetti:

- *“Progetto Definitivo di Ampliamento al Piede”* per la discarica per rifiuti non pericolosi in località Boscaccio nel Comune di Vado Ligure (SV) del 2019;
- *“Ampliamento Lato Ovest- Progetto Definitivo”* per la discarica per rifiuti non pericolosi in località Bossarino nel Comune di Vado Ligure (SV) del 2021.

“Di tali progetti sono state analizzate la VIA ed il SIA specie per verificare gli effetti relativi a traffico, aria e rumore. In detti documenti non sono emerse valutazioni su aspetti che possano generare interferenze (traffico in accesso e conseguenti emissioni e rumore); pertanto gli impatti su traffico, aria e rumore si ritengono marginali per la realizzazione dei progetti in essere. In tali documenti è comunque indicato un numero molto limitato di veicoli/giorno a servizio di tali impianti”. (Studio Preliminare Ambientale pag. 79).

Si osserva che: il *“ritenere marginale”* è una percezione, e come tale confutabile.

Lo stesso dicasi per l’affermazione sui veicoli/giorno, previsti in *“numero limitato”*.

Cumulo di impatti in relazione al Progetto FSRU

Il progetto FSRU, riferendosi al problema del cumulo, anche col cantiere cassoni, dichiara quanto segue:

1. *“...non è possibile escludere, in caso di eventuale sovrapposizione temporale delle attività dei cantieri (FSRU e cassoni ndr) effetti cumulativi legati alle emissioni di inquinanti in atmosfera. Si evidenzia tuttavia che tali emissioni sono generalmente di entità contenuta e tendono a ricadere in prossimità delle aree di cantiere”.* (Sintesi non tecnica pag. 122 e 123)

Si osserva che le espressioni *“eventuale sovrapposizione”*, *“non è possibile escludere”*, *“sono generalmente”* e *“tendono a ricadere”* non sono accettabili all'interno di un progetto tecnico.

Si chiede pertanto di produrre, in collaborazione con SNAM, uno studio che ipotizzi la ricaduta delle emissioni al di fuori delle aree di cantiere e indichi relativi interventi di mitigazione.

2. La fase di cantiere *“avrà carattere temporaneo e esperienze di altri cantieri di opere stradali e monitoraggi ambientali effettuati in fase di cantierizzazione hanno mostrato che gli impatti in termini di PM¹⁰ e di microinquinanti sono contenuti nello spazio e nel tempo e sono facilmente mitigabili. Considerando anche la distanza minima delle opere in progetto (oltre 1 km) si ritiene che i potenziali impatti dei progetti considerati non siano cumulabili”.* (FSRU Sintesi non tecnica pag. 115).

Si osserva quanto segue:

- Sulla base di quali dati si afferma come *“minima”* la distanza di *“oltre 1 Km”*?
- Sulla base di quali documenti si afferma che *“gli impatti in termini di PM¹⁰ e microinquinanti sono contenuti nello spazio e nel tempo”*?

Se è comprensibile il contenimento nel tempo (peraltro 3 anni non rappresentano una durata obiettivamente breve per un cantiere) non lo è quello nello spazio perché le emissioni in atmosfera non sono confinabili.

- L’affermazione secondi cui *“gli impatti in atmosfera sono facilmente mitigabili”* e quella secondo cui *“i potenziali impatti dei progetti considerati non siano cumulabili”* non sono dimostrate

Si chiede uno studio che dia risposte non apodittiche su quanto osservato.

3. Riguardo al traffico indotto, si afferma: *“Per quanto riguarda il traffico navale, la potenziale sovrapposizione temporale delle attività di trasporto cassoni con le fasi realizzative della condotta sottomarina e di installazione del sistema di ormeggio a torretta della FSRU dovrà necessariamente essere oggetto di attenta programmazione e regolazione al fine di limitare le*

interferenze. Anche con riferimento al traffico terrestre, potranno essere necessari accorgimenti in merito ai tratti di viabilità da interessare, agli orari e alle modalità con cui tali tratti saranno impegnati nell'ambito delle attività di cantiere di entrambi i progetti". Relazione ambientale Sintesi non tecnica pag. 124)

Si osserva, anche in questo caso, l'estrema genericità delle espressioni: " *dovrà necessariamente essere oggetto*" " *potranno essere necessari accorgimenti*"; esse rivelano profonda sottovalutazione del problema sicurezza.

Si chiede che il progetto venga integrato con uno specifico studio in tal senso, prodotto da entrambi i Proponenti o che comunque integri la valutazione in maniera completa proponendo soluzioni per evitare sovraccarichi

4. " *Per prevenire e contenere quanto più possibile la generazione di impatti cumulativi saranno adottate, ove necessario, idonee misure a carattere operativo e gestionale, quali ...*". (SIA, sez. 4, Sintesi non tecnica: Impatti cumulativi).

Si osserva la totale discrezionalità dell'adozione di tali misure, lasciate alla valutazione e buona volontà del singolo tecnico responsabile.

Si chiede di produrre uno studio che indichi le prevedibili cause di generazione di impatti e per ciascuna le misure di contenimento che la legge prevede.

MARIA CRISTINA FERRANDO per VIVERE VADO

