

Osservazione n° 1: INSUFFICIENTE ANALISI DELLE INTERFERENZE CON PROGETTI IMMINENTI

Nell'analisi degli impatti cumulativi lo SIA (Sintesi non tecnica, da pag. 115) prende in considerazione l'interazione del FSRU con altri progetti autorizzati nell'area di interesse. Per la zona di Vado Ligure essi sono:

- cantiere cassoni per la diga di Genova
- nuovo svincolo autostradale in località Bossarino

Di seguito le nostre osservazioni in merito.

Cantiere per la prefabbricazione dei cassoni in c.a. destinati alla nuova diga foranea del porto di Genova.

Riguardo alle attività di cantiere il progetto afferma: *"...non è possibile escludere, in caso di eventuale sovrapposizione temporale delle attività dei cantieri 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"* (SIA, Sintesi non tecnica pagg. 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.

Pertanto si chiede di produrre uno studio che:

- preveda interventi di mitigazione derivanti dalla sovrapposizione temporale dei due cantieri
- ipotizzi una ricaduta delle emissioni al di fuori delle aree di cantiere e indichi relativi interventi di mitigazione.

Riguardo al traffico indotto, il progetto 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"* (SIA, 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 dell'aspetto ambientale e delle ricadute sulla popolazione residente.

Si chiede che il progetto venga integrato con uno specifico studio che valuti la somma delle immissioni inquinanti relativamente alle matrici atmosfera e rumore .

Al proposito si riporta la risposta alle nostre osservazioni del settore VIA di Regione Liguria nella RELAZIONE TECNICA n. S968 dell'11/10/2023 - Procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VIA Regionale (Art. 19 D.lgs. n.152/2006) recentemente approvata con Decreto 6706/2023, che ha definito la non assoggettabilità a VIA del progetto *"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)"* (Proponente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale):

" (...) per la eventualità di una sovrapposizione temporale tra i due cantieri, per il traffico indotto e per la generazione di impatti cumulativi, trattandosi di osservazioni ai documenti del progetto SNAM FSRU si rimanda alla relativa documentazione progettuale e alla relativa procedura di VIA NAZIONALE in corso; con le informazioni ad oggi disponibili, ed in considerazione della natura transitoria del cantiere di prefabbricazione dei cassoni in ca, non si prevedono interferenze significative che possano determinare impatti cumulativi significativi. Ad ogni modo, in considerazione della procedura autorizzativa in corso nell'ambito del progetto SNAM FSRU,

nonché della presente procedura di VA VIA, ove necessario, potranno essere ulteriormente ridefinite le necessarie misure e considerazioni relative alle interferenze sia in termini di traffici navali, sia di sovrapposizioni di attività potenzialmente capaci di generare impatti sulle componenti ambientali e sociali sensibili”.

Si chiede quindi che sia prescritto l’obbligo a coordinare i due progetti in maniera esplicita e completa.

Riguardo alle misure di contenimento, si afferma che *“Per prevenire e contenere quanto più possibile la generazione di impatti cumulativi saranno adottate, ove necessario, idonee misure a carattere operativo e gestionale quali...”.*

Si osserva la totale mancanza di qualsiasi impegno vincolante. Le espressioni: *“Prevenire e contenere quanto più possibile”*, adottare *“ove necessario idonee misure... definite attraverso specifiche procedure”* non garantiscono nulla, ogni iniziativa è lasciata alla libera valutazione dei responsabili dei due cantieri.

L’elenco delle misure è altrettanto indefinito: esse saranno eventualmente decise in *“riunioni di coordinamento, se necessario”* e *“definite attraverso specifiche procedure”* non citate.

Si chiede di integrare il progetto con opportune precisazioni in merito a quanto suosservato.

Nuovo svincolo e casello autostradale in località Bossarino.

Riguardo alle emissioni in atmosfera, si afferma che 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”.* (SIA, Sintesi non tecnica pagg. 121-122)

Si osserva quanto segue:

- Sulla base di quali dati si afferma come *“minima”* la distanza di *“oltre 1 Km”*?
- A quali *“altri cantieri”* si fa riferimento?
- 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 è difendibile il contenimento nello spazio perché le immissioni in atmosfera non sono confinabili.

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

Si chiedono risposte non apodittiche a quanto osservato.

Si segnala che, nel corso della procedura autorizzativa dello svincolo, il Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza energetica aveva richiesto, tra le altre, la seguente integrazione: *“il Proponente approfondisca la caratterizzazione dello stato attuale della popolazione e delle componenti che possono interferire con lo stato di salute della popolazione, nell’area interessata dalla realizzazione dell’opera in esame, utilizzando un grado di dettaglio dei dati a livello comunale, con riferimento specifico al Comune di Vado Ligure. I dati utilizzati dovranno essere esaustivi, tabellati con chiarezza, non più vecchi di cinque anni e dovranno prendere in considerazione tutte le cause di morte nonché tutte le cause di malattia. Qualora il Proponente non fosse in grado di fornire quanto richiesto dovrà rendere note le criticità ostative”.*

Il Proponente non ha ottemperato alla richiesta spiegando che la ASL 2, interpellata, aveva dichiarato di non essere in possesso dei dati richiesti.

Riteniamo che il progetto FSRU debba essere l'occasione per raccogliere/aggiornare tali dati onde evitare un ulteriore rinvio che rischia di reiterarsi ad ogni nuovo progetto proposto, con la tautologica spiegazione che i dati non vengono esposti perché non sono stati raccolti.

In proposito si ricorda che, riguardo ai 40 anni di attività della CTE a carbone, i danni sono stati scientificamente documentati da uno studio realizzato dagli epidemiologi ambientali dell'Istituto di fisiologia clinica del CNR di Pisa tra il 2001 e il 2013.

(<https://www.cnr.it/it/comunicatostampa/8905/mortalita-e-ricoveri-associati-alle-emissioni-delle-centrali-a-carboneriflettori-su-vado-ligure>). La ricerca ha analizzato l'impatto ambientale dell'impianto raccogliendo dati su un campione di 144mila residenti in 12 Comuni e valutando il rischio di mortalità e ospedalizzazione per malattie tumorali e non tumorali.

I dati hanno mostrato, nelle aree limitrofe alla Centrale, eccessi di mortalità per malattie del sistema circolatorio, dell'apparato respiratorio, del sistema nervoso e degli organi di senso, per tumori del polmone tra gli uomini.

Si chiede, alla luce di quanto sopra, una prescrizione volta a ottenere dal Proponente l'impegno a finanziare l'aggiornamento della ricerca epidemiologica nei tempi il più contingentato possibile.

Il fatto che gli impianti esistenti rispettino prescrizioni e MTD vigenti nulla ha a che fare con l'impatto cumulativo che invece deve valutare, proprio a prescindere dall'impatto dei singoli impianti, la possibilità che il nuovo impianto non produca una cumulabilità delle emissioni ed immissioni, in una logica da effetto moltiplicatore.

Si chiede, per quanto su esposto (e alla luce della Corte di Giustizia, sentenza 9/3/23 nonché prescrizioni in essa contenute), la prescrizione di uno studio che valuti l'incidenza di tutte le fonti inquinanti del territorio.

Osservazione n° 2 : ELUSA PREVISIONE DEL DEPOSITO COSTIERO “SMALL SCALE” DI GNL E BioGNL

Il progetto informa di non aver considerato l'interazione con i progetti esclusi dalla VIA *“in quanto gli impatti da essi potenzialmente generati sono ritenuti trascurabili o comunque non significativi”*. Probabilmente in virtù di tale criterio non è stato considerato il deposito costiero *“Small scale”* di GNL e BIOGNL per il quale, in data 24/7/2023, il Ministero dell'Interno – Direzione Regionale dei Vigili del Fuoco della Liguria – ha rilasciato il Nulla Osta di Fattibilità; né, conseguentemente, sono state considerate le eventuali interferenze tra le due opere, sebbene appaiano evidenti i punti di complementarietà e di forte interazione.

Tale pretestuosa separazione degli interventi è censurabile ai sensi delle direttive EU-EIA che considerano il c.d. salami-slicing pratica vietata.

Si osserva che la presenza dei due impianti nel bacino portuale di Vado Ligure aumenta il livello di rischio per la comunità.

Si chiede che il progetto venga integrato con uno studio che valuti la presenza del deposito GNL e i rischi derivanti dal cumulo dei due impatti.

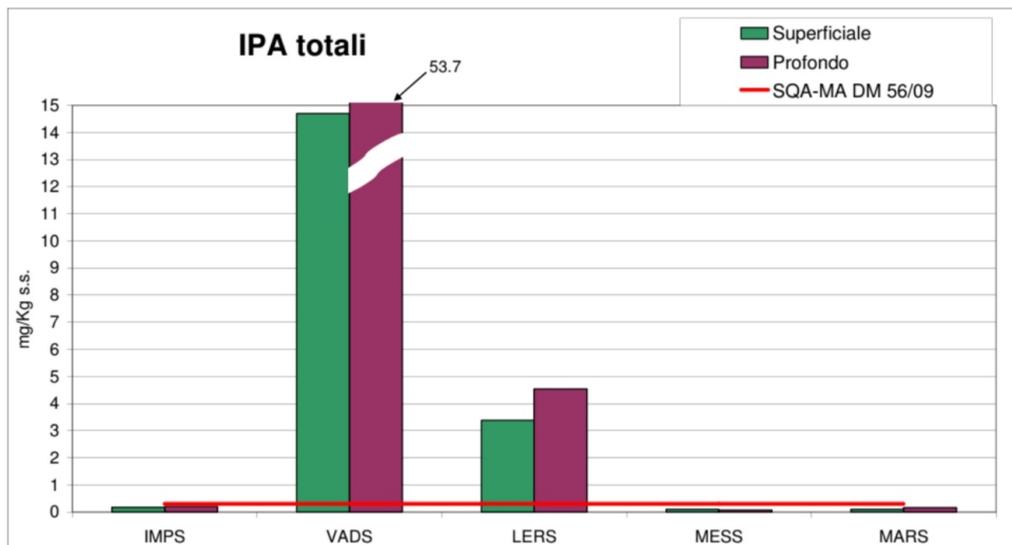
Osservazione n° 3: MANCATA CONSIDERAZIONE DELL'INQUINAMENTO DEI FONDALI

Il progetto prevede la movimentazione dei fondali (sono previsti 2 anni di lavoro per la preparazione) sia per la collocazione della torretta e del sistema di ormeggio, sia per il passaggio del microtunnel di collegamento alla terraferma.

Si osserva che non è stata considerata la situazione di elevato inquinamento di tali fondali, con importanti superi dei limiti di legge .

Il fatto è stato ampiamente documentato ai tempi della realizzazione della “piattaforma multipurpose” nella rada di Vado; lo confermano due fonti:

1. Il documento ARPAL: "Programma di monitoraggio per il controllo dell'ambiente marino costiero Ligure. Periodo di controllo: agosto 2008-luglio 2009, pubblicato nel 2010" (<https://ambientepub.regione.liguria.it/SiraQualMare/script/PubArchivioStudi.asp>) rileva nei sedimenti marini la presenza di valori di inquinanti sopra soglia: ad esempio gli IPA (Idrocarburi Policiclici Aromatici) superano di circa 100 volte il limite. (vedasi grafico)



2. I campionamenti eseguiti sui sedimenti dragati, effettuati nel corso del procedimento di VIA della Piattaforma portuale, hanno dato i seguenti risultati:

SOSTANZA	Concentrazione Rilevata mg/kg	CSC Siti industriali	CSC Siti residenziali	Numero di superi su 11 prelievi
arsenico	249	50	20	6
cadmio	63	15	2	11
mercurio	39,5	5	1	11
piombo	2110	1000	100	11
zinco	9429	1500	150	11
Benzo(a)antracene	15,37	10	0,5	7
Benzo(a)pirene	12,74	10	0,1	8
Benzo(b)fluorantene	13,68	10	0,5	10
Benzo(ghi)perilene	11,4	10	0,1	10
indenopirene	10,35	5	0,1	10
Sommatoria IPA	119,2	100	10	5
Idrocarburi C>12	907	750	50	2

TABELLA DEI SUPERI 2008/09

	As	Cd	Pb	Zn	Hg	Benzo (a) antrac	Benzo (a) pirene	Benzo (b) fluor	Benzo (g,h,i) peril	Benzo (k) fluor	Cris	Dib (a,h) antr	Inden	Pir	Σ IPA	C >12
A 1	38,5	10,8	809	4591	12,5	0,71	1,05	1,62	0,66	0,71	4,04	0,26	0,72	2,11	8,89	80,6
A 1	33,1			253												
A 1	28,4															
A 2	29,2															
A 2	26,8															
A 2	25,8															
A 3	32,5					0,63		0,52		0,51						
A 3	24,7															
A 3	20,5															
A 4	40,1	17,3	629	3529	31,1	3,07	4,58	7,44	3,03	2,3	3,6	1,07	3,64	6,26	35	164
A 4	32,7	12,7	479	2629	24,7	3,03	3,58	5,53	2,2	1,77	3,35	0,72	2,5	6,9	29,6	101
A 4	23,7															
A 4			77,5													

TABELLA DEI SUPERI 2006

Sigla	As	Cd	Hg	Pb	Zn	Benzo (a) antrac	Benzo (a) pir	Benzo (b) flu	Benzo (k) flu	Benzo (g,h,i) per	Crise	Dbenzo (a) pir	Dbenzo (a,h) antr	Inden	Pirene	Σ IPA	Idroc C>12
B1		4,2	2,4	489	2107	0,63	0,65	0,89		0,52				0,15	0,49		73
B1	41	11	3,2	1892	7584	3,04	3	3,7	1,76	2,35		0,18	0,59	2,22		23,8	278
B2	43,7		39,5	1057	8286	15,37	12,74	13,68	8,92	11,4	15,24	0,85	3,56	10,35	27,09	119,2	907
B8	37,9	6,6	10,2	784	2098	5,89	7,19	9,8	1,46	6,92	5,24	0,52	1,51	5,57	9,82	56,92	813
B8	24,2	2,8	6,1	208	1213	0,69	0,69	0,86		0,58			0,32	0,56			87
B9	42,8	63	75	2110	9429	2,32	2,57	4,08	1,9	2,07		0,16	0,58	1,97		21,15	249
B9	28,8	3,9	1,2	450	1167	0,65	0,78	4,35		0,71			0,18	0,62			
B9	23,5	3		415	1139	0,5	0,69	0,85		0,55			0,18	0,55			
B10	249	12,7	16	713	4751	0,9	0,98	1,15	0,64	0,85			0,21	0,74			122
B10	31	11	7,5	918	5195	1,34	1,46	1,88	1,04	1,24			0,36	1,08		11,46	116
B10	213	2,8	4,2	202	1005	0,77	0,88	1,06	0,56	0,7			0,23	0,69			88

I valori evidenziati in rosso superano il limite CSC indicato nella colonna B, Allegato 5, Parte quarta D.Lgs. 152/06, che determinano lo stato di sito potenzialmente contaminato.

Alla luce della normativa nazionale ed europea tali rifiuti sono classificati come **RIFIUTI PERICOLOSI DI TIPO HP7** con grado di pericolo nove volte maggiore della soglia.

I composti del piombo e dello zinco, come il cromato di piombo – il giallo di piombo solfo cromato – il piombo cromato molibdato solfato rosso – lo zinco cromato, cancerogeni di categoria 1A/1B e tossici per la riproduzione categoria 1A, prodotti dai colorifici di Vado Ligure e utilizzati dai cantieri di riparazioni navali, hanno fatto registrare una concentrazione dello 0,211 % - 0,9429% a fronte di una concentrazione limite dello 0,1%.

Si chiede di valutare tale situazione a tutela del mare, del litorale, nonché dei loro fruitori e dei lavoratori impegnati nell'opera.

Osservazione n° 4: IMPATTO CUMULATIVO CON ATTIVITÀ ESISTENTI

Si osserva che la documentazione ambientale non prende in sufficiente considerazione la complessità delle servitù vadesi esistenti e il cumulo conseguente; in particolare è inadeguata la rappresentazione della realtà portuale, dei suoi traffici e dell'ambiente circostante, ragione per cui risultano inattendibili sia l'analisi di fattibilità sia la valutazione dei rischi e della loro frequenza.

Le molteplici servitù del territorio vadeso sono sintetizzate di seguito.

Sintesi delle servitù a terra:

- una discarica per rifiuti urbani e speciali a servizio regionale, attiva dagli anni '90, in corso di ampliamento per un totale di circa 3 milioni di mc di rifiuti che cancelleranno 130.000 di mq di bosco
- una discarica per rifiuti speciali, attiva dal 1986 con accumulo di oltre 4 milioni di mc di rifiuti, e in corso di ampliamento per un totale netto di oltre 1,1 milioni di mc.
- due cave
- una Centrale elettrica a turbogas di 800 MW
- otto siti da bonificare, eredità del passato industriale
- due stabilimenti classificati RIR: Infineum Italia (chimica per uso industriale), Alkion Terminals (movimentazione di prodotti petroliferi)
- una linea ferroviaria che attraversa il centro urbano, a servizio del traffico container e del rifornimento settimanale di cloro allo stabilimento Infineum

Sintesi delle servitù nella rada:

- un terminal container con superficie di 21,7 ettari, capacità di 900.000 teu/anno
- un reefer terminal per la logistica della frutta
- un'area per merci pericolose
- un pontile e boe per lo sbarco petroli
- un ormeggio multiboe gestito dalla Srl SARPOM
- un terminal traghetti

Tali impatti gravano su un Comune di soli 8.000 abitanti.

A fronte di tale quadro, e in forza del principio di precauzione, si chiede di considerare l'alternativa zero come l'unica al momento praticabile, in attesa di dati aggiornati sull'intero contesto ambientale.

Maria Cristina Ferrando per Vivere Vado

