



for a living planet®

Al Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

Via Cristoforo Colombo 44,

PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Alla Divisione II – Sistemi di valutazione ambientale

Dva-II@minambiente.it



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E,prot DVA – 2014 – 0020476 del 24/06/2014

Commissione VIA – VAS

E pc. Divisione Generale per la protezione della natura e del mare

PEC: dgprotezione.natura@pec.minambiente.it

Roma, 23 giugno 2014

Prot.DG203/14 - wwf

Oggetto: Osservazioni alle integrazioni al Progetto: “Trans Adriatic Pipeline”- Procedura VIA e VI

Si inviano, ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le osservazioni inerenti le integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale del progetto “Trans Adriatic Pipeline – Gasdotto Albania Italia “, ripresentato presso codesto Ente dalla Società TAP AG con avvio delle consultazioni pubbliche in data 30/4/14 per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Distinti saluti

Donatella Bianchi
Presidente WWF Italia

Deborah Ricciardi
Presidente dell' Associazione Mediterranea per la Natura



Associazione Mediterranea per la Natura (MAN): V.le San Martino is. 11 – 98123 Messina
WWF Italia: Via Po 25/c – 00198 Roma



for a living planet®

Osservazioni al Trans Adriatic Pipeline – ESIA, Valutazione di Incidenza – integrazioni

A seguito delle integrazioni richieste dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del Mare (d'ora innanzi MATTM), e integrazioni spontanee del proponente, le scriventi associazioni presentano nuove osservazioni e reiterano quelle già inviate nel novembre 2013, evidenziando che permangono diverse criticità sia in ambito marino che relativamente alla Rete Natura 2000.

Si premette, infatti, che le risposte fornite alle nostre osservazioni (allegato n. 3), trovano rinnovata perplessità e controdeduzione nell'analisi a seguire, mentre nuovi rilievi saranno riportati in calce.

Mancanza di informazioni e analisi del cumulo degli impatti con il raccordo SRG

Lo studio di fattibilità non affronta quelle che possono essere le incidenze/interferenze sul territorio che la realizzazione del gasdotto nelle sue varie fasi provoca sugli aspetti della salute pubblica, idrogeomorfologia, componenti biotiche ecc. Il particolare geomorfismo del territorio, caratterizzato peraltro da sistemi idrici sia superficiali che sotterranei estremamente delicati, non può consentire che si posponga l'analisi di un'opera connessa (raccordo SRG), evitando la valutazione congiunta con l'opera principale (TAP). Si ritiene pertanto questa criticità, segnalata sia dalle scriventi associazioni che dallo stesso MATTM (richiesta n. 48), ancora oggi permanente nella procedura VIA.

L'allegato 13 denominato "Progetto Preliminare di Fattibilità" non è un SIA, come del resto è esplicito dallo stesso titolo dell'elaborato. In esso viene fatta una disamina ambientale, un'ipotesi di tracciato, vengono indicati (diversi) SIC molto prossimi al tracciato, aree protette, ma ancora una volta, sulla base di non effettuate indagini approfondite sui delicati equilibri idrici, si afferma che non vi sarà alcuna incidenza. Si tratta peraltro di habitat anche prioritari (e specie prioritarie) ed è evidente che eventuali alterazioni anche a distanza (ma alcuni sono veramente prossimi al tracciato previsto), possono avere incidenze su di essi, nel breve, medio e lungo termine. Anche in questo caso, si preferisce escludere a priori ogni possibile incidenza, pur non avendo gli elementi completi e correlati, per poterlo affermare.

La Valutazione di Incidenza

La Valutazione di incidenza è ancora oggi mancante: si era segnalato che non era sufficiente redigere un semplice screening di fronte alla vulnerabilità di siti della Rete Natura 2000 – peraltro nota ed evidenziata negli stessi elaborati del progetto definitivo mediante il riporto del formulario Natura 2000 – e relative opere previste sia sottocosta che a distanza da essa, i cui effetti (torbide, alterazione dei sedimenti, inquinanti ecc) possono avere ricadute negative sia dirette che indirette su habitat e specie prioritarie. Permane tale criticità poiché nelle integrazioni non viene approfondito – con dati calibrati sul territorio in esame – l'effetto che le attività di realizzazione potrebbero avere sui delicati posidonieti. Si parte dall'affermazione, nell'identificazione dei valori di interferenza in merito alle alternative al tracciato, che (per il valore 1) si "*(..) sono riscontrate delle interferenze indirette del tracciato con la vincolistica. Si considera un fascia di 1 km per le aree protette offshore e 100 m per le aree protette nazionali e regionali onshore*" (pag. 40 elaborato alternative). I sistemi ambientali sono strettamente connessi gli uni con gli altri, e non può, una distanza standard (1 km off shore, 100 m on shore) stabilita senza studi specifici, essere presa come criterio di



for a living planet®

valutazione per considerare se vi sia o no interferenza. Anche nel caso in cui tale assunto sia utilizzato per la valutazione delle alternative al tracciato originario, si ritiene che sia alla base anche del protrarsi della mancata redazione di una corretta Valutazione di Incidenza. Non è un km di distanza che può oggettivamente indurre a stabilire che le attività previste per il micro tunnel, la posa dei cavidotti e della fibra ottica (per il controllo del tracciato tra i due paesi, Albania e Italia) siano esenti da qualsivoglia effetto sul delicato posidonieto del SIC poco distante (2 km) e che già soffre per motivi peraltro indicati nel formulario Natura 2000. Inoltre, gli studi sulle correnti, moto ondoso, anemometria, permangono anche in questa fase, calibrati su modelli matematici e boe posizionate a grandi distanze, stazioni meteo a 20 km ecc. Pur vivendo in un'epoca in cui matematica e satelliti, computer e sviluppo tecnologico sono osannati e considerati quasi sempre infallibili, permane indiscutibile il fatto che a) la posidonia è in regressione e in sofferenza; b) che opere anche a distanza hanno effetti sui sistemi ambientali, a maggior ragione se vulnerabili e fragili; c) non vi è una conoscenza specifica e valutata in situ anche a distanza, sulle dinamiche delle masse d'acqua e delle masse d'aria, calibrata su scala locale e in grado di fornire la certezza (non la possibilità o la probabilità) che con le attività previste, non vi sia un effetto negativo diretto e indiretto su habitat prioritari. In mancanza di ciò, l'assunto sarebbe dovuto essere probabilistico, ovvero, può esserci un effetto negativo indiretto, non rimarcando nuovamente la certezza del non impatto, che si basa su informazioni estremamente vaghe e di area vasta. Si ritiene pertanto che non sia stato fornito un chiarimento in relazione agli effetti del progetto sulla Rete Natura 2000, anche in mancanza di corretta ed esaustiva Valutazione di Incidenza. La richiesta n. 46 del MATTM *“Per quanto riguarda lo studio della valutazione di incidenza sui siti della rete Natura 2000 situati in prossimità dell'opera, si chiede di aggiornare le analisi effettuate in considerazione agli approfondimenti richiesti per i Quadri di riferimento progettuale ed ambientale. Si chiede inoltre di verificare se sono state apportate modifiche ai perimetri e ai formulari standard dei siti situati in prossimità dell'opera e, se sì, di aggiornare lo studio e fornire copia dei formulari considerati”* è riassunta in questa risposta: *“I cambiamenti o gli approfondimenti relativi al progetto definitivo non avranno alcuna ripercussione sulle analisi effettuate e sugli esiti della valutazione di incidenza sui siti della rete Natura 2000”*. Ed ancora: *“Di seguito si riportano, per ciascuna area SIC e ZPS, i cambiamenti riscontrati rispetto alle informazioni riportate nella Valutazione di Incidenza consegnata nell'ambito del procedimento di VIA. Dall'analisi delle modifiche ai formulari standard Natura 2000 si confermano le valutazioni riportate nella Valutazione di Incidenza consegnata in allegato all'ESIA il 10 settembre 2013”*

Si ribadisce che trattasi non di “Valutazione di Incidenza” come richiesto dal DPR 357/97 e s.m.i bensì di “Screening” come del resto ribadito nelle integrazioni allo ESIA (vedasi risposte alle associazioni WWF e MAN). Nessuna delle richieste contenute nell'allegato G di cui al suddetto DPR (art. 5 comma 3) è correttamente ottemperata. Viene confermato quanto da noi già rilevato e stigmatizzato in merito alla Rete Natura 2000. Di fatto, vengono aggiornati i formulari, riportati e basta.

La Posidonia oceanica

Si prende atto che è stato ulteriormente approfondito l'aspetto del posidonieto nell'area di cantiere, riportando la presenza di sole matte morte e pochi ciuffi di *Posidonia oceanica*. Nel far presente che un habitat degradato non è un motivo sufficiente (per le direttive comunitarie) per provocare ulteriore degrado, a maggior ragione andrebbero sviluppate tutte le iniziative volte a indurre un naturale re insediamento della *Posidonia oceanica*, ovviamente da parte degli organi preposti e non del proponente il progetto. Inoltre, nell'ambito della fase cantieristica è prevista la posa di materiale lapideo e la durata della sola trincea prossima alla costa è di 3 mesi, non continuativi (*“□ scavo e reinterro della trincea di transizione (della durata rispettivamente di 2 mesi e 1 mese, non consecutivi)”*); quindi, l'attuale rarefazione della *Posidonia oceanica*, probabile conseguenza di



for a living planet®

plurime cause che andrebbero rimosse da parte di chi ha il compito di prevenire il degrado di habitat protetti (e con positivi effetti sulla difesa naturale della costa), è considerata – a nostro avviso superficialmente (ancorchè comprensibile da parte del proponente) alla luce degli obblighi di tutela posti in essere dalle direttive comunitarie, come condizione ottimale per poter realizzare interventi invece altamente impattanti e irreversibili. Qualora vengano poste sul fondale le migliaia di mc di materiale ghiaioso per la tutela del micro tunnel, è indubbio che la Posidonia oceanica non potrà mai più insediarsi, avendo ben altre esigenze ecologiche per la sua vita.

Altri habitat marini

Nell'elaborato di valutazione degli habitat, si rileva che lungo il tracciato sono presenti coralligeni, altre aree a *Posidonia oceanica* e *Cymodocea nodosa*. Inoltre, nelle conclusioni, a seguito dell'affermazione che le praterie di *Cymodocea nodosa* sono a densità bassa, si legge che *“Dovrebbe essere considerato che una variazione stagionale nella densità di C. Nodosa è stata registrata in questa regione durante studi precedenti (Guidetti et al., 2002), così come in precedenti rilievi eseguiti nell'ambito dell'ESIA. Poiché il rilievo corrente è stato eseguito durante i mesi invernali, è consigliato un rilievo della densità delle praterie anche durante il periodo estivo, quando la biomassa è più elevata. Se questo fosse il caso, è possibile includere queste regioni, all'interno del Biotopo 'praterie sublitorali' (A5.53) o praterie di Cymodocea nodosa mediterranea' (A5.5313)”* (pag. 25). Sempre nella stessa pagina, si legge che sono stati rilevati *“Habitat di 'comunità coralligene del Mediterraneo riparate dall'azione idrodinamica' (A4.32). Dovrebbe essere ricordato che, nonostante gli affioramenti osservati lungo la rotta proposta mostrino altezze e diametri limitati, sono state altresì osservate “strutture più ampie a nord e a sud della rotta proposta, a profondità comprese tra -46 m e -50 m”*. A maggior ragione, studi calibrati non solo su modelli matematici con dati provenienti da strumenti di rilevazione distanti (vedasi nostre osservazioni del novembre 2013) bensì calibrati sull'area di intervento, sono indispensabili, sia per l'ambiente in cui si svolgerebbero, di grande e facile dispersione di sedimenti e sostanze inquinanti e impossibilità a contenerla, sia per la delicatezza e vulnerabilità degli habitat posti in prossimità della condotta prevista. Gli effetti del doppio scavo, ancorchè (ribadito più volte) della sola durata complessiva di 15 giorni (2/3 km al giorno), possono avere effetti devastanti su habitat marini delicatissimi. Inoltre, non è valutato il tratto verso l'Albania, che si sommerebbe a quello a carico dell'Italia. Desideriamo rammentare che l'ambiente non conosce confini amministrativi, e che va valutato il seguito del tracciato per la parte Albanese, come possibile cumulo di impatto. Si rammenta infine che, per quanto sia un intervento considerato temporaneo, data la delicatezza di questi (ed altri) habitat marini, è sufficiente un periodo anche breve di alterazione dei sedimenti, delle temperature e altro, per provocare fenomeni irreversibili di degrado e di scomparsa. Desideriamo infine riportare quanto affermato nell'elaborato *“valutazione degli habitat”* in merito alla *Cymodocea nodosa* *“I campi di Cymodocea sono relativamente rari e si riscontrano in un numero limitato di siti; sono particolarmente sensibili allo stress causato dalle forze idrodinamiche, ad esempio dall'azione di dragaggio. Altre minacce provenienti dalle attività umane sono l'estrazione dei sedimenti, lo scarico di rifiuti solidi, pesca a strascico, costruzioni, attività a terra, stendimento di cavi e condotte sottomarine, ancoraggi e reti da pesca mobile o gabbie di allevamento del pesce. I campi di Cymodocea sono stati inclusi nella lista dell'OSPAR delle specie minacciate e/o in declino e sono protette dalla Direttiva sugli Habitat 92/43/EU” (capitolo *“background information”*, pag. 3 di 4, alla fine del documento *“Valutazione degli habitat”*). Si rimanda a questo capitolo anche l'approfondimento sull'importanza della Posidonia Oceanica e dei coralligeni, entrambi habitat fragili, delicati, vulnerabili e soggetti a contrazione come conseguenza delle attività umane, anche indirette.*

Il bilancio di terre

In merito al bilancio terre, si rileva che a) è stato calcolato solo il viaggio di andata (*“Quindi il traffico totale relativo alla gestione dei materiali è stimato in circa 9.700 carichi complessivi (i viaggi a camion vuoto non sono stati presi in considerazione), con un picco pari a circa 40 camion/giorno per una durata di 4 mesi in concomitanza con la fase di preparazione delle aree cantiere del PRT”*). Eppure, in termini di traffico/inquinamento/congestione sulle reti stradali locali, va valutato il viaggio nel suo complesso, senza escludere – come è stato fatto - il viaggio a carico vuoto. Inoltre, permangono due grosse criticità sia per il tratto offshore che onshore: per il tratto onshore, si afferma che si utilizzerà materiale da cave locali, ma non è dato sapere se tale approvvigionamento è compatibile con la capacità produttiva per le quali tali cave sono state autorizzate (esiste un piano cave? sono state sottoposte a procedure di verifica ambientale?) o se tale ulteriore approvvigionamento che esula dal fabbisogno locale, possa comportare (o meno) la necessità di nuove aperture di cave e se sì, con quali possibili impatti. La seconda considerazione parte dalla affermazione che il materiale necessario per le opere offshore sarà di provenienza estera, con trasporto su nave. Pertanto esula dal territorio italiano ma induce a nuove domande visto che non si ha la caratterizzazione di tale materiale, e lo stesso andrebbe collocato in ambiente marino estremamente sensibile già per sua intrinseca natura; quali sarebbero pertanto le reali conseguenze di questa operazione? Per quanto sia comprensibile l'esistenza di aspetti progettuali da demandare alla fase operativa, essendo soggetti a diverse variabili (e tra queste, il mercato e l'offerta, il vantaggio economico, il ribasso del vincitore la possibile gara), è un aspetto estremamente cruciale che pone diverse ipoteche su habitat protetti, su habitat vulnerabili e fondamentali per gli equilibri ambientali, con ripercussioni anche a distanza. Si tratta inoltre di un doppio scavo (gasdotto e fibra ottica) e apporti notevoli di materiale estraneo alla natura, sia in sito che nel suo complesso. Si riporta ad ogni buon fine la frase di pag. 14 *“Si sottolinea che la sabbia necessaria alle attività di cantiere verrà approvvigionata da siti locali e trasportata via terra, mentre il pietrame da utilizzare in aree offshore sarà acquistato da altri paesi europei e trasportato via nave”* (allegato n. 6).

La caratterizzazione

In merito alla caratterizzazione, si legge (pag. 18 dell'allegato 6 – tratto onshore) che *“I campioni sono stati analizzati per amianto, metalli, composti idrocarburi, idrocarburi policiclici aromatici e pesticidi. Non sono stati rilevati superamenti delle soglie di contaminazione (CTC) stabiliti per queste sostanze dal D.Lgs n. 152/2006 ad esclusione di Berillio e Stagno”* (è stata esclusa l'analisi di PCB), che per una serie di considerazioni riportate, viene considerato conseguenza del tipo di suolo. Permane invece da indagare, la situazione al di sotto dei 30 cm di suolo, demandata alla fase successiva della progettazione (*“Lo stato qualitativo dei terreni a profondità superiore i 30 cm sarà indagato durante la campagna geotecnica in programma nel 2014”*). Poiché si tratta di un sistema carsico, ed è ben nota non solo la vulnerabilità degli acquiferi (di cui abbiamo già detto nel novembre del 2013) ma anche la presenza di minerali la cui movimentazione potrebbe avere effetti negativi, demandare ad una fase successiva l'indagine dei substrati più profondi è come chiedere una cambiale in bianco. Non si condivide pertanto tale procedura e si chiede che il progetto – per essere esaminato in modo esaustivo – sia altrettanto esaustivo nelle sue informazioni.

A pag. 21 viene riconfermato che si effettuerà la caratterizzazione in fase successiva: *“Considerando i volumi di scavo previsti e le indagini conoscitive già svolte, è intenzione di TAP AG effettuare una dettagliata caratterizzazione preventiva dei terreni e dei sedimenti marini prima di procedere agli scavi”*. Ci domandiamo infine cosa comporterebbe apprendere, in fase di esecuzione delle opere, che il materiale non è riutilizzabile come previsto, sia in termini di allungamento dei tempi di lavorazione che in termini di destinazione finale del materiale e necessità

di approvvigionamento nuovo (da dove ?). Anche se viene fatto riferimento al D.Lgs 156/2006 e s.m.i, per affermare che il materiale non è considerabile rifiuto e quindi il riutilizzo è assai probabile,

desideriamo ricordare che ai sensi del DPR 357/97 e s.m.i non è il Decreto legislativo citato motivo sufficiente per escludere che il riutilizzo di sedimenti smossi, l'apporto di nuovi sedimenti/materiale lapideo, movimentazione fondali ecc, non debba essere sottoposto a corretta ed esaustiva **Valutazione di Incidenza** per gli effetti che può avere, tutto o singolarmente, su habitat prioritari, siano essi inclusi o esterni ai SIC (uno a nord e l'altro a sud) dell'area di progetto. I criteri della normativa comunitaria sono diversi dai "paletti" messi dal D.Lgs 156/2006 e s.m.i, e quel che per legge può essere considerato, sotto una certa soglia, ammissibile, può non esserlo per gli ambienti sottoposti a tutela specifica per la Direttiva 92/43/CE. Se a ciò si aggiunge, come ulteriore considerazione, il quantitativo da trattare per la cantieristica (pag. 23) indicato in tabella, ci si rende perfettamente conto che è fondamentale fornire adesso le informazioni complessive, e non rimandare alla fase di cantiere qualsivoglia approfondimento. Così come viene posticipata la destinazione finale (e sua reale fattibilità) del materiale da inviare a recupero/smaltimento per il tratto onshore. A pag. 25 leggiamo infatti che " *dovranno essere inviati a recupero/smaltimento circa 160.000 tonnellate di materiale di scavo in eccesso. L'area di riutilizzo nel progetto è da considerarsi il tracciato della condotta onshore, i cantieri per la costruzione del Microtunnel e del PRT, l'area della BVS. Ad oggi non è possibile definire il sito o i siti per il recupero/smaltimento ai cui verrà inviato il materiale di scavo in eccesso, in quanto questo verrà deciso in una fase più avanzata del progetto. Tuttavia, dalle analisi preliminari effettuate limitatamente alla provincia di Lecce sono stati individuati due siti potenzialmente idonei per lo smaltimento dei terreni in eccesso (si veda la seguente Tabella 1-8), in grado di trattare la tipologia dei rifiuti 07.14 ai sensi del D.M. 05/02/1998*".

I fluidi

Particolarmente interessante è la richiesta n. 12 del MATTM: *In riferimento al Progetto definitivo (coerentemente con quanto espresso anche nel Quadro progettuale del SIA) si chiede di approfondire le attività che si intendono eseguire nel cantiere a terra per l'esecuzione del microtunnel (§ 5.1.13), con particolare riferimento alle modalità di separazione del fluido bentonitico dai detriti di smarino prima dell'eventuale riutilizzo di questi ultimi nelle attività di cantiere e/o di smaltimento a discarica. Considerato che anche i fluidi a base acqua sono composti non solo da argille naturali del gruppo della bentonite ma potrebbero contenere anche materiali di appesantimento (i.e. polveri minerali di barite, siderite, sali solubili quali cloruro di sodio, di calcio o di potassio, oppure bromuro di potassio, di calcio o zinco, ecc.) oltre ad agenti viscosizzanti (i.e. minerali argillosi oppure polimeri naturali o sintetici) e additivi chimici (emulsionanti, antischiomogeni, lubrificanti, etc.) e che tali prodotti, in caso di dispersioni incontrollate, sono altamente inquinanti e tossici per molte specie animali e organismi acquatici, si chiede di fornire le schede tecniche di sicurezza e le caratteristiche qualitative e quantitative dei fluidi di perforazione ed i relativi componenti esattamente come indicato dal D.M. 28.07.1994 e ss.mm.iii. (...).* La richiesta prosegue, e si ha la seguente risposta, priva di informazioni "tradotte" sotto forma di possibili, probabili e/o certi impatti sui delicatissimi sistemi ambientali costieri e marini: "Il Progetto Definitivo è stato aggiornato inserendo informazioni aggiuntive sui fluidi di perforazione e sulle modalità di separazione dei detriti di smarino". Non rassicura affatto che "agenti viscosizzanti" e "additivi chimici" siano stati esentati da valutazioni approfondite in merito al loro effetto sull'ambiente, circolazione nel medesimo, accumulo ecc. e che gli stessi non siano stati considerati come fattore di possibile incidenza (insieme al resto), sui SIC costieri.

Il micro tunnel

Diverse sono comunque le richieste di integrazione del MATTM in relazione anche alla realizzazione del Microtunnel, ci limiteremo quindi solo ad un aspetto estremamente attuale e

altamente critico per l'ambiente, oltre a quanto già evidenziato nei punti precedenti, ovvero, la reale fattibilità dell'intervento di realizzazione, a basso (presunto) impatto. La richiesta numero 13: *In riferimento al Progetto definitivo (coerentemente con quanto espresso anche nel Quadro progettuale) si chiede di approfondire le previste modalità di esecuzione della trincea a mare prevista in corrispondenza dell'exit point del micro tunnel (su cui è stato valutato lo studio di impatto ambientale), stimata per un volume di circa 15.500 m³, alla profondità massima di -27 m per una massima altezza di scavo di circa 8,0 m (Rif. § 2.1.4.1). Per questa è previsto l'uso di un escavatore idraulico montato su una piattaforma a gambe auto sollevabili del tipo HDB (Backhoe dredger) avente una benna di 7,0 m³. Al § 5.1.2 viene dichiarato che il materiale di risulta (prima del suo riutilizzo per il ricoprimento della condotta) verrà accantonato temporaneamente ai lati della trincea, ovvero alla bocca dello scavo. Tenuto conto del limitatissimo numero di tali mezzi esistenti al mondo in grado di lavorare a simili profondità d'acqua e di quanto dichiarato al § 2.1.4.1 (scarpate della trincea 1:4, effettivamente necessaria per facilitare l'imbocco della condotta sottomarina all'interno del micro tunnel) va da sé che nella peggiore configurazione possibile l'HDB previsto dovrebbe essere in grado di allontanare il materiale di risulta dall'asse dello scavo sino ad una distanza di oltre 34 m e questo rende molto dubitabile l'uso di questo sistema di scavo e la particolare procedura operativa che è stata descritta e assunta a base di valutazione nel SIA (...). A tale domanda, che pone importanti interrogativi e nuove e altrettanto importanti incertezze, si risponde: "Per quanto riguarda il metodo di scavo, la fattibilità mediante l' Hydraulic Crane Backhoe Dredger (escavatore idraulico su piattaforma) è stata riconsiderata e confermata, anche se si riconosce che si è al limite di applicabilità. La possibilità di utilizzare realmente questo metodo sarà anche oggetto della proposta che il Contrattore di scavo presenterà in base alle proprie attrezzature e procedure". Quindi, su di un aspetto dirimente anche nella valutazione che è stata fatta dal proponente, del non impatto sull'ambiente nonostante chiare previsioni progettuali "importanti" (alias, imponenti anche rispetto all'ambiente in cui si svolgerebbero), si ammette che si è al limite della applicabilità (ben esplicitate dal MATTM con dati oggettivi, profondità, pendenze ecc), e si demanda – ancora una volta – ad una fase successiva la sua (eventuale) possibile applicazione, anche in base al "contrattore". Preme evidenziare che in questo rinvio, incertezza, cumulo di attività/effetti e possibili allungamenti dei tempi di intervento, si continua ad affermare che l'impatto non sarà significativo, che il mare Adriatico già di suo con scarso ricambio di masse d'acqua sarà esente da qualsivoglia effetto negativo, SIC marini e zone umide (Palude del Cassano) incluse, pur non avendo ancora oggi investigato il sottosuolo oltre una certa profondità (30 cm), in un sistema carsico di elevata vulnerabilità. Non rassicura infine, quanto affermato sempre in replica alla richiesta n. 13, ovvero "B - Limitatamente all'esecuzione delle operazioni di scavo, la durata può essere ridotta rispetto a quanto riportato nell'Allegato 10. Sarà cura del richiedente (TAP) assicurarsi che il Contrattore di scavo non proponga mezzi e procedure al limite della fattibilità, e che i tempi di scavo non compromettano i tempi globali di realizzazione". Si ritiene che tale affermazione sia in contrasto con quanto affermato poco prima.*

Il rumore in mare

La richiesta n. 35 del MATTM racchiude (come in parte altre richieste), alcune delle nostre osservazioni: " Sono inoltre ritenute inadeguate (e basate su osservazioni generiche, solo qualitative) le considerazioni formulate nel SIA in merito all'impatto acustico e vibrazioni, con particolare riguardo alla fase di cantiere in ambiente marino, tenuto conto di quanto rilevato

dall'Appendice 7 da cui si evince che nell'area di intervento sono regolarmente presenti almeno 4 specie di cetacei "...l'area in prossimità dell'approdo del gasdotto conta un terzo degli spiaggiamenti della provincia di Lecce "e da tartarughe marine "..... la provincia di Lecce ha registrato il più alto numero di spiaggiamenti..... circa la metà degli spiaggiamenti dell'intera provincia sono avvenuti lungo la costa individuata per la ricezione dell'approdo del gasdotto.....". In particolare, per quanto riguarda l'incremento della rumorosità subacquea nella fase di cantiere, occorre che sia fornita una stima dei livelli sonori attesi, stimando l'impatto sulla fauna marina (disturbi del comportamento, danni agli apparati uditivi, morte degli animali) ed in particolare per i cetacei e per le tartarughe marine, specie protette ai sensi della Direttiva Habitat, con l'indicazione di opportune misure di mitigazione". L'allegato n. 10 nel quale viene approfondito questo importantissimo aspetto, riporta una serie di studi e range di rumori entro i quali, si presuppone, senza alcuna certezza, che vi possano essere (o no) danni più o meno gravi sulle specie marine di rettili e mammiferi. Poiché la trattazione di questo importantissimo aspetto richiede tempo e spazio notevole, ci limiteremo a segnalare che uno degli studi riportati (Southall et alii, 2007) non contempla alcune specie mediterranee (come il Capodoglio) essendo calibrato in altri paesi. Analogamente, gli studi richiamati nel documento, per approfondire gli effetti di opere simili sulla fauna marina, sono calibrati sui mari del Nord, dove si ha una diversa composizione dell'acqua marina e diversa circolazione delle masse d'acqua, oltre che diversità di fondali (e quindi di propagazione del suono). Inoltre, viene a mancare quello che è un assunto fondamentale nel campo della biologia marina, ovvero, che osservazioni e spiaggiamenti sono certamente fondamentali per avere conoscenza della complessità biologica del mare e presenza in esso di determinate specie, ma data la stessa natura e dell'ambiente e delle specie, sono puramente indicativi della reale consistenza della biomassa e relativa biodiversità. Specie elusive, scarsa frequentazione umana di tali ambienti in lunghi periodi dell'anno solare, mancanza di raccolta di dati ad hoc tramite le marinerie/capitanerie/istituti di ricerca, raccolta dati occasionale, non sono affatto sufficienti per poter dire che solo il tursiopo frequenta l'area prossima al micro tunnel, che le tartarughe marine sono sì presenti, ma le ovo deposizioni avvengono altrove ecc. Per quanto si apprezzi l'aver fornito elementi importanti di informazione sui decibel, campi di frequenza/interferenza con le diverse specie, si rileva che questo campo di indagini, non solo a livello locale ma globale, è ancora oggi avvolto dall'incertezza e dalla mancanza di informazioni esaustive e dovrebbe pertanto vigere il principio di precauzione. Che le attività siano prive di rumori di tipo impulsivo, non può che rassicurare in parte, ma non è sufficiente. Inoltre, del tutto correttamente, si demanda all'espletamento della gara la conoscenza dei mezzi navali specifici per la realizzazione dell'opera. Tale rinvio non si discute, si stigmatizza invece che a fronte della mancanza di conoscenza specifica della tipologia dei mezzi utilizzati, si affermi che non vi sarà incidenza negativa. E' previsto, anche dalla normativa comunitaria vigente, che in caso di mancanza di conoscenza (e di certezza), ci si attesti sulla possibilità, sul dubbio, non sulla certezza del nulla che accade all'ambiente. Leggiamo infatti a pag. 22 dell'allegato 10 che "*Per quanto concerne, nello specifico, il rumore associato all'utilizzo di mezzi adibiti all'installazione di condotte e cavi sottomarini e alle operazioni di escavo del fondale marino si evidenzia che tali mezzi possono avere caratteristiche estremamente varie. Le specifiche caratteristiche dei mezzi che saranno utilizzati non sono disponibili allo stato attuale di avanzamento del progetto e dipenderanno dalla disponibilità reale dei mezzi di costruzione al momento dell'aggiudicazione dei contratti. Le caratteristiche di tali mezzi (design e materiali) e le condizioni oceanografiche locali (temperatura, salinità e pressione) influenzeranno sia la propagazione del suono nella colonna d'acqua sia l'intensità con cui esso verrà trasmesso. Generalmente maggiore è la superficie a contatto con l'acqua, maggiore è il rumore trasmesso, per cui le grandi navi preposte ad attività di posa di condotte potranno produrre più rumore nella colonna d'acqua rispetto a mezzi di dimensioni più ridotte (come ad esempio i suppli vessel)*". Del resto, a pag. 30,

correttamente, si afferma che *“La determinazione di livelli di esposizione sicuri, non solo in relazione a possibili effetti permanenti e temporanei, ma anche in relazione a effetti comportamentali a breve e lungo termine è attualmente ancora incerta ed in corso di valutazione”* Si condivide in toto quanto affermato a pag. 34 *“Anche le ricerche sugli effetti sulla fauna ittica, in particolare allo stato naturale, non risultano affatto sviluppate se confrontate a quelle sui mammiferi marini. In generale i pesci marini sono sensibili allo stesso range di rumore che causano effetti sui cetacei, sebbene i meccanismi di percezione del rumore siano sostanzialmente diversi. L’impatto di suoni di elevata intensità, in brevi periodi è stato studiato in termini di traumi fisici risultanti e modifiche comportamentali. Nel caso dei pesci, inoltre, è importante considerare gli effetti del rumore sulle uova e sulle larve. I disturbi di tipo fisico possono essere legati alla diminuzione della sensibilità acustica (orecchio interno e linea laterale), ai danni alla vescica natatoria e a embolie per effetto dell’esposizione a rumori di elevata intensità. Disturbi temporanei all’udito sono stati rilevati ad esempio a seguito dell’esposizione prolungata a rumori registrati di traghetti o piccole imbarcazioni; la perdita in sensibilità sembra correlata all’intensità dei rumori in relazione alla soglia di sensibilità a tale frequenza”*. E per quanto l’allegato n. 10 sia relativo al solo effetto del rumore sulla componente biotica marina, si rileva che nessuna valutazione viene effettuata su quelle che potrebbero essere le conseguenze di una alterazione della catena trofica, partendo dalla vulnerabilità dei pesci, sull’intero sistema marino e relativi predatori, rettili e mammiferi marini inclusi, come tale depauperamento potrebbe indurre singoli esemplari, nuclei familiari, specie vulnerabili ecc, a spostarsi e a subire eventuali conseguenze anche gravi. Non è inoltre motivo di attenuazione del possibile danno, il computo del traffico navale esistente, come viene fatto seppure indirettamente, sia nelle risposte al MATTM che in questo elaborato, riportando il dato relativo al suddetto traffico. Le diverse operazioni previste, la tipologia di navi (incerta fino all’aggiudicazione della gara), il numero, eventuali imprevisti, la posa del gasdotto e del cavo a fibra ottica (a poca distanza dal gasdotto, ulteriore scavo), vanno sommati al resto, non elusi o considerati irrilevanti a fronte di già elevato traffico navale. Per questo motivo la normativa comunitaria sulla Valutazione di Impatto Ambientale e quella sulla Valutazione di Incidenza, prevede di valutare la sommatoria degli impatti.

La palude di Cassano

Chiudiamo con la richiesta n° 31 ” Preso atto della estrema vicinanza dell’asse del tracciato della condotta a terra con la zona umida denominata Palude di Cassano, classificata SIR (Sito d’interesse regionale), così come identificata nella sua estensione dal PRG di Melendugno, esattamente come indicato al § 4.2 del Progetto definitivo, addirittura interferente nella sua zona di rispetto, e comunque limitrofa all’area di cantiere a terra in cui verranno effettuati scavi profondi per l’alloggiamento delle condotte e per l’esecuzione del pozzo di spinta del micro tunnel, si chiede di valutare le potenziali interferenze delle previste opere con le falde superficiali e profonde con particolare riferimento ad un’eventuale alterazione della permeabilità sotterranea della falda o all’alterazione della comunicazione degli acquiferi tra loro, con particolare riferimento al mantenimento dell’equilibrio tra apporti di acqua salata e dolce, regolazione biologica con tutela della biodiversità, ecc....Oltre ad assicurare la preservazione della falda, con particolare riferimento alle interfacce tra acqua dolce e salata e tra terreno saturo e insaturo, dovranno essere adottate tutte le misure necessarie atte ad evitare eventuali fenomeni di accumulo, dispersione, movimentazione, dissoluzione ed evaporazione di possibili inquinanti derivati dalle attività di cantiere applicando tutte le necessarie misure ed accorgimenti tecnici).

La risposta, che richiama quella fornita anche per la richiesta n. 30 e 16 bis, riporta l’attesa finora vana, delle autorizzazioni per le verifiche geotecniche e geologiche in un sito sottoposto a tutela. Fermo restando che è necessario che gli enti preposti diano risposte ai richiedenti in tempi congrui



WWF® for a living planet®

rispetto alla necessaria istruttoria, qualora esitabile, ciò non toglie che senza una conoscenza approfondita del sistema geologico, idrogeologico, idrodinamico, inclusa la pluviometria dell'area e la vulnerabilità degli acquiferi che caratterizzano la Palude di Cassano, non è possibile a nostro avviso richiedere un giudizio di compatibilità ambientale senza fornire un'accurata conoscenza degli effetti possibili, probabili e/o certi su un SIR peraltro strettamente connesso alle componenti idriche sia superficiali che sotterranee.

In merito alle nostre osservazioni e risposte, oltre a quanto finora evidenziato, si fa inoltre presente che:

- a) In merito alla non interferenza con permessi di ricerca/estrazione di idrocarburi, il fatto che non vi siano nel tragitto del gasdotto permessi rilasciati, non esula dal considerare gli impatti di attività estrattive/ricerca come cumulativi con quelli previsti/prevedibili per la realizzazione del gasdotto stante la natura dell'ambiente entro cui si vorrebbe operare (mare) dotato di ampia diffusione sia di suoni che di sostanze/materiali. Si fa inoltre presente che mentre scriviamo sono state presentate da una società australiana, ulteriori richieste di ricerche sempre nel basso Adriatico. Data la mobilità di cetacei e tartarughe marine, un eventuale disturbo su tali specie anche ad apparente distanza elevata dal tratto del gasdotto dovrebbe inevitabilmente indurre a considerare che questo tratto potrebbe essere utilizzato in sostituzione di altri disturbati e, di conseguenza, un disturbo aggiuntivo (senza considerare quanto già espresso in merito all'impatto sugli habitat) potrebbe aggravare l'equilibrio di queste ed altre specie vulnerabili.
- b) Per quanto concerne i 10 miliardi di mc di gas e la mancata valutazione dell'impatto in vista dell'aumento della portata a 20 miliardi di mc, si ravvisa che la risposta sull'impatto possibile non può essere contenuta nel Quadro Progettuale, ma deve invece essere sviluppata nello Studio di Impatto Ambientale nelle diverse componenti previste (salute pubblica in primis).
- c) Le indagini sulle acque, relegate al solo mese di luglio 2013, non possono essere comparate con i risultati ottenuti per la Palude di Cassano, indagata in altri mesi. Permane la mancanza di dati esaustivi, insieme alla mancata indagine sugli acquiferi e sui delicati sistemi idrici carsici anche in relazione a zone umide sia protette che non.
- d) Si dissente sulle determinazioni riconfermate nell'allegato 3, in merito alla non incidenza dell'opera (cantiere ed esercizio) sul SIC Le Cesine. Si ribadisce che la "Valutazione di Incidenza" non può essere definita tale ma è bensì un semplice screening, come del resto confermato nelle risposte alle nostre associazioni. Si rimanda alle osservazioni di novembre 2013 e al presente documento, per le motivazioni a supporto della necessità di espletare corretta e completa Valutazione di Incidenza.
- e) Relativamente al rischio come obiettivo strategico in caso di conflitti o allerta terroristica, va da sé che le distanze previste di in edificabilità, di fronte a sempre più pericolosi mezzi di offesa, sono insufficienti e non si intendeva, rilevando il medesimo, immaginare rischi limitati in aree limitrofe. In altri siti, dove vi sono stazioni SNAM di grossa portata (ad esempio Messina), in determinate occasioni (come l'11 settembre 2001) fu considerato obiettivo strategico e furono dirottate presso di esso, diverse unità delle forze dell'ordine, a presidio del medesimo, per mesi. Tale necessità ha privato a lungo i cittadini di un corretto e rassicurante controllo del territorio, con quel che ne consegue. Ciò accadde in tempi non di austerità, ma di presenza ancora regolare di presidi di legalità. Attualmente (e si presume ancora per anni), le forze dell'ordine sono sempre più vincolate da tagli del budget, incremento della criminalità a seguito (anche) della crisi economica. La presenza di un terminale di così ampia importanza anche strategica non può che preoccupare sia in termini

di sicurezza pubblica che di diminuzione del presidio a servizio dei cittadini, in caso di eventi anche esterni (minacce terroristiche) che innalzerebbero giustamente, il rischio e la necessità di prevenirlo, distogliendo le poche forze dell'ordine rimaste, per garantire la sicurezza. Va da se che tali terminali (oltre che i tracciati stessi) sono inevitabilmente considerati obiettivo strategico proprio per la loro pericolosità.

- f) In relazione alla non esistenza di altri progetti, quando si fa riferimento all'allargamento della strada regionale n. 8, si ritiene opportuno rimandare la valutazione degli impatti cumulativi per via delle difficoltà riscontrate da tale autorizzazione in fase autorizzativa. Qualora l'iter dovesse concludersi positivamente e il progetto TAP fosse stato nel frattempo approvato, non si comprende come il medesimo potrebbe dover riformulare le determinazioni assunte durante il suo iter di approvazione.
- g) Relativamente alla rassicurazione che i lavori saranno svolti con *"Backhoe Dredger"* che presuppone una dispersione dei sedimenti massima negli strati più vicini al fondale marino, in merito al rischio di circolazione dei sedimenti ed effetti sulla posidonia, si richiama quanto affermato dal proponente in merito al suo incerto utilizzo, e riportato in questo documento. Inoltre si ribadisce che gli studi modellistici non sono sufficienti per poter escludere con certezza alcuna circolazione di sedimenti anche a distanza (al di là del possibile, probabile o certo impatto sugli habitat marini lungo la condotta), trattandosi, lo ribadiamo, di modelli basati su dati raccolti a distanze notevoli, tra boe reali (a 115 km) e boe "virtuali" secondo il *"metodo della trasposizione dei fetches"* (De Girolamo, Contini 1998). Sarebbe auspicabile innanzitutto rendere intelligibile sui "fetches", anche per i non addetti ai lavori, quanto elaborato dal lavoro De Girolamo, Contini, ed infine, valutare la reale dispersione dei sedimenti tutti (compresi quelli dovuti alla movimentazione dei mezzi navali non ancora identificati), sulla base delle caratteristiche meteo climatiche e batimetriche dell'area sia locale che vasta, anziché basarsi su boe reali e virtuali, indubbiamente ritenute perfette, ma come tutte le cose tecnologiche, a volte avulse dalla realtà, ancor più se anche biotica e non solo abiotica. Non riteniamo che tali boe e relative risultanze modellistiche siano in grado di valutare effettivamente alterazioni climatiche (e relative mutazioni nella formazione dei substrati di acque fredde/calde), ed interventi umani (ripascimenti, sversamenti, inquinamenti) che alterano i substrati marini e relativi habitat ecc.
- h) In relazione alla mancata valutazione - nell'Allegato 10 del precedente ESIA "Valutazione della Dispersione dei Sedimenti" dei possibili impatti sui siti protetti e su habitat protetti, il proponente afferma che *"non si fa riferimento al SIC né al posidonieto in quanto lo scopo dell'elaborato è quello di analizzare, mediante l'applicazione di una modellistica numerica, la dispersione di sedimenti durante le fasi di realizzazione del progetto, e non di valutare gli impatti generati sulle aree protette o sugli habitat sensibili; per tali aspetti si rimanda al paragrafo 8.3.2 dell'ESIA e alla Valutazione di Incidenza (Allegato 9 all'ESIA)"*. Si ribadisce che entrambi (paragrafo 8.3.2. e la "Valutazione di Incidenza") anche sulla base di rilievi effettuati con strumentazione a distanza notevole e valutazioni modellistiche, non affrontano in modo esaustivo e calibrato la complessa realtà (e vulnerabilità) degli habitat e dei siti protetti e che la Valutazione di Incidenza è solo un semplice Screening.
- i) In ultimo, *"La durata delle operazioni in mare sarà di 9 mesi per la realizzazione del microtunnel, 1 mese di riempimento del prescavo (area di uscita del della TBM) e 1 mese per il ricoprimento della condotta (post-scavo). Si precisa che, i lavori di pre-dragaggio e recupero della TBM (attività di prescavo) sono compresi nei 9 mesi stimati per la realizzazione del microtunnel"*. Per questi nove mesi, si legge che *"la velocità di avanzamento della trivella per lo scavo del microtunnel sia di circa 1-1,5 metri al giorno, con un funzionamento 24 ore su 24..."*; Per quanto si venga rassicurati che *"si avrebbe di conseguenza un impatto vibrazionale non significativo e quindi si esclude sul litorale anche*



for a living planet®

impatto di tipo indiretto”, se non si è compreso male, si tratterebbe di 9 mesi stimati con 24 ore continuative di una trivella che opera in mare/costa, per cui sembra veramente difficile ritenere assente ogni forma di impatto.

Conclusioni

Con la presente, alla luce di quanto sopra, si chiede al Ministero dell’Ambiente di valutare attentamente le risposte fornite dalla Soc. TAP AG alle integrazioni richieste, in quanto queste tendono ancora ad escludere con certezza la mancanza di impatti, senza che tali certezze siano supportate da idonee e fondate argomentazioni, soprattutto in considerazione delle dimensioni non certo modeste del progetto. Vi sono aspetti ancora non indagati, o la cui risposta è demandata all’esecutore del progetto. Vi è un territorio che da quanto ci risulta, soffre sempre più di erosione costiera, probabile effetto di altri progetti per i quali probabilmente si continua a sostenere il “nulla che accade” all’ambiente pur essendo palese che così non è. Sofferenza probabile frutto anche di rarefazione di posidonieti, vuoti per inquinamento, per ripascimento fatto male e frettolosamente, per reti a strascico, per boe selvagge: qualunque sia il motivo, l’erosione in corso è sintomo di malessere.

Non è approvando un progetto di tale portata, sia temporale che spaziale, con ancora oggi informazioni insufficienti su diversi aspetti ambientali, che si invertirà la tendenza in atto o si farà corretta gestione del bene ambiente, escludendo rischi ulteriori. Potremmo anche ritenere che il proponente abbia colmato lacune conoscitive, ma a ben vedere così a nostro avviso non è, quanto meno per quelle che sono le nostre conoscenze sia delle valenze naturalistiche del territorio che delle sue elevate fragilità. Pur ringraziando in ogni caso per le risposte fornite, riteniamo che non possa demandarsi a fasi successive la risposta alle domande poste, o riconoscere che le tecniche che si adotterebbero sono effettivamente al limite della realizzabilità.

DGpostacertificata

Da: Ufficio Legale WWF Italia [wwfufficiolegale@pec.wwf.it]
Inviato: lunedì 23 giugno 2014 11:21
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it;
dgprotezione.natura@pec.minambiente.it; dva-II@pec.minambiente.it
Oggetto: Osservazioni TAP
Allegati: osservazioni TAP.pdf

Le associazioni WWF Italia e MAN inviano le osservazioni inerenti le integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale del progetto "Trans Adriatic Pipeline – Gasdotto Albania Italia", ripresentato presso codesto Ente dalla Società TAP AG.

Carmelina Pani

Assistente Ufficio Legislativo WWF Italia

06/84497454



5x1000 =
33.751 ettari di oasi protette.

La tua firma può cambiare il risultato.
Scopri come su wwf.it/5permille

Nella prossima Dichiarazione dei Redditi, scegli il WWF per il tuo 5 per mille.

A te non costa nulla, ma la tua firma contribuisce a costruire un risultato più grande, per la Natura e per te.

Info su wwf.it/5permille

codice fiscale del WWF Italia: 80078430586

