

Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare
Direzione generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Regione Toscana
Direzione ambiente e energia
Settore Valutazione impatto ambientale.
regionetoscana@postacert.toscana.it

OGGETTO: procedura codice (ID VIP) 3225 "Revisione alla Variante Progetto Rosignano" proposto dalla Società Edison con istanza presentata in data 22 dicembre 2015.

La sottoscritta Avv. FLAVIA POZZOLINI, nella sua qualità di presidente del Consiglio di Amministrazione della società **Marina Cala de' Medici s.p.a.**, con sede in Rosignano Solvay Viale Trieste n. 142 titolare della concessione demaniale marittima disciplinata con atto formale di concessione RC n. 464 Rep. N. 43 avente validità fino al 31 dicembre 2049 per la costruzione e la gestione di un porto turistico in località Pungenti nel Comune di Rosignano Marittimo per n. 650 imbarcazioni da diporto, formula le seguenti

osservazioni in opposizione

nell'ambito del procedimento di cui alla istanza presentata in data 22 dicembre 2015 dalla Società Edison s.p.a di Verifica Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale, per la realizzazione di un terminale di Rigassificazione a Rosignano Solvay (LI), come "Revisione alla Variante Progetto Rosignano" con la quale si chiede la revisione del progetto "Variante Progetto Rosignano" (caratterizzato da un terminale GNL Onshore con capacità di 8 miliardi mc/anno 2 serbatoi ciascuno con capacità 160.000 mc/anno - capacità massima metaniere 140.000 mc) già sottoposto a procedura di VIA conclusa con Decreto di VIA favorevole il 18.10.2010 - DEC VIA 844/2010 .

Premesso

La Società Marina Cala de' Medici, unitamente alle altre società cointestatatarie della concessione, ha realizzato con capitale interamente privato un porto turistico in località Pungenti nel Comune di Rosignano Marittimo, nell'ambito delle previsioni relative alla portualità turistica adottate dalla Regione Toscana con propria legge n.36 del 9 agosto 1979 e con Delibera CR n. 258 del 27 maggio 1992. Il porto turistico è censito dal vigente PIT regionale con possibilità di espansione.

Il porto ha una capacità di ormeggio per n. 650 imbarcazioni delle dimensioni comprese tra 8 e 36 metri di Lft. Al suo interno è stato realizzato, nel rispetto delle previsioni urbanistiche del Comune di Rosignano Marittimo, un borgo commerciale composto da numerose, diversificate attività commerciali attrattive.

Il porto ha ottenuto la certificazione MaRINA Excellence da parte del RINA Services SpA ed è uno dei più quotati della intera costa tirrenica.

Al termine della concessione l'intera infrastruttura portuale sarà acquisita dallo Stato tra i propri beni demaniali marittimi pertinenziali.

Evidenziato che:

Nel progetto preliminare pubblicato dal Ministero dell'Ambiente, la proponente Edison prevede che il deposito sia rifornito con **100 navi anno di grandi dimensioni e n.35 bettoline anno**. Nella relazione doc. n. 01 – 516-H24 rev. 0 - Dicembre 2007 è inoltre precisato che per l'accosto e l'ormeggio delle navi saranno utilizzati **quattro rimorchiatori**.

Al traffico navale così individuato si deve aggiungere quello relativo alle navi impiegate per rifornire il deposito di **etilene** che nel parere del nucleo di valutazione 19 novembre 2009 n. 69 è indicato (pag. 9) **in 6-9 navi al mese** con una permanenza all'ormeggio di navi stimato in circa 34 ore (vedi ancora parere sopra citato pag. 9).

Considerato che per lo scarico di una nave metaniera si impiegano 12 ore, che secondo quanto si legge nel doc. Q521RGKJ001 "progetto preliminare" punto 2.2.3, non è possibile il contemporaneo scarico dalla metaniera e lo scarico su bettolina, e considerato inoltre il tempo medio di permanenza all'ormeggio di navi per il trasporto di etilene, ne discende che se si eccettuano i giorni con condizioni meteo marine avverse durante i quali è impossibile operare, le misure di sicurezza, per come saranno individuate, incidenti sul traffico commerciale e da diporto dovranno essere adottate senza soluzione di continuità.

Ne discende ulteriormente che a causa del previsto aumento di traffico sul pontile per ulteriori 35 giorni l'anno ben difficilmente potrà essere rispettata la prescrizione contenuta nel citato parere del nucleo di valutazione di non operare nei giorni di sabato e domenica della stagione estiva in considerazione della vicinanza dei porti turistici di Rosignano e Cecina (pag. 17)

Considerato che.

1. Il CTR Toscana ha rilasciato il NOF (nulla osta di fattibilità) con provvedimento n.15622 in data 18 ottobre 2006. Ai fini della sicurezza della navigazione il CTR non si è espresso puntualmente sui limiti di navigazione che saranno ingenerati dalla presenza delle navi gasiere, limitandosi a porre la seguente condizione: *"siano istituite le aree di interdizione, controllo/contatto e monitoraggio del traffico navale"*. Zone di interdizione, controllo/contatto e monitoraggio che all'attualità non sono ancora state determinate.
2. Nel Doc 15-018-H1 Rev 0 Novembre 2015, appendice B, al punto A4 è riportata la prescrizione della Commissione tecnica di verifica VIA in relazione al Piano di Sicurezza Portuale *"Le modalità di utilizzo del pontile esistente e di progetto per la movimentazione delle navi gasiere ed etilene verranno definite nell'ambito del Piano di Sicurezza Portuale che verrà emesso dalla competente Capitaneria di Porto a valle dell'ottenimento della concessione demaniale. Si prescrive pertanto di redigere previa acquisizione della concessione demaniale e prima dell'entrata in esercizio del terminale di rigassificazione, un piano operativo interno per l'utilizzo del pontile, componendo tutti gli aspetti connessi alle modalità di utilizzo del pontile definite nel piano di sicurezza portuale emesso dalla capitaneria di porto"*.

Si indica quale soggetto cui spetta l'attuazione della prescrizione la Capitaneria di Porto di Livorno.

3. Senonché la normativa di riferimento, costituita dal decreto 16 maggio 2001 n.293 *Regolamento di attuazione della direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose*, è stata abrogata dall'articolo 33 del dlgs 105/2015. Per gli aspetti di sicurezza della navigazione, l'articolo 10 dello stesso decreto legislativo ha previsto che faccia parte del CTR un rappresentante dell'autorità marittima territorialmente competente, per gli stabilimenti presenti nei porti e nelle aree portuali.
4. Le conclusioni a cui può pervenire collegialmente il CTR in tema di individuazione delle aree di interdizione, controllo/contatto e monitoraggio del traffico navale devono essere successivamente rese esecutive con ordinanza della Capitaneria di Porto.
5. Ne discende che, alla luce delle sopravvenute disposizioni, alla Capitaneria di Porto di Livorno è precluso "emettere" alcun piano di sicurezza portuale relativamente al pontile di cui trattasi nel quale istituire *"le aree di interdizione, controllo/contatto e monitoraggio del traffico navale"*.
6. Alla luce delle medesime sopravvenute disposizioni, le zone di limitazione della navigazione devono essere determinate, nell'ambito del CTR e costituiscono elemento costitutivo del NOF
7. Il senso di una modifica legislativa tanto rilevante appare chiaramente diretto a consentire di verificare compiutamente, nel corso del procedimento di valutazione ambientale e non a valle del medesimo al momento del rilascio della concessione demaniale, tutte le possibili interferenze del previsto utilizzo della struttura con il traffico navale commerciale e diportistico nonché con le preesistenti strutture portuali che, nel caso, si trovano a strettissimo raggio così da individuare in tale fase le possibili soluzioni, ove ve ne siano
8. In particolare non appare credibile la limitata zona di sicurezza indicata dalla società Edison nel doc. Q52 1 REG K J 001 REV.1 DEL 29 MAGGIO 2015 (zona di esclusione di natanti al pontile di 300 metri - zona di interdizione alla navigazione - ridotta a 100 metri se non sono presenti navi al pontile).

Sulla scorta dei limiti imposti alla navigazione in prossimità del terminale OLT, ancorato al largo di Pisa, è invece ipotizzabile che durante le fasi operative di scarica di GNL, che secondo le previsioni di Edison saranno senza

soluzione di continuità per tutto l'arco dell'anno, sia previsto un divieto di navigazione (**interdizione**) per una zona circolare centrata sulla testata del prolungamento del pontile Solvay di due miglia. Il tratto costiero interessato è quello compreso tra i Canottieri e la Mazzanta, lambendo il faro di Vada. Oltre al divieto di navigazione dovrebbe essere individuato un ulteriore spazio marittimo (**controllo/controllo**) all'interno del quale la navigazione può essere effettuata solo in maniera condizionata (contatto radio, autorizzazione a proseguire la navigazione o divieto) ampio ulteriori due miglia.

Tale ulteriore misura addirittura ingloberebbe anche il porto MCDM, condizionandone la operatività e la fruibilità. Dovrebbe inoltre essere individuata una zona di **monitoraggio** del traffico navale.

Ritenuto conclusivamente che

A seguito della variante proposta, la navigazione lungo la costa e quella di atterraggio e di uscita dal porto turistico di Cala de' Medici risulterebbe pesantemente condizionata se non addirittura impedita dal costante traffico di navi gasiere e etilinarie al pontile Solvay.

Si aggiunga a tal proposito che l'area di mare in cui verrebbe allungato per 430 metri il pontile Solvada (attualmente di 1.800 metri) è collocata tra i porti turistici di Rosignano circa 5 km a nord, di Vada circa 2 km a sud, e di Cecina Marina circa 7 km a sud, di recentissima costruzione.

L'interdizione alla navigazione di alcuni chilometri quadrati di mare per le manovre pressoché continue di avvicinamento attracco, scarico e allontanamento delle metaniere, il tutto assistito da almeno 4 rimorchiatori, costringerebbe pertanto le imbarcazioni da diporto a lunghe deviazioni verso il largo, (deviazioni) che potrebbero non essere effettuabili da molti natanti che frequentano la zona perché non abilitati a spingersi oltre le tre miglia dalla costa.

Ritenuto in particolare che

In ragione del previsto aumento delle navi bettoline che impegnano il pontile per ulteriori 35 giorni l'anno, le quali si aggiungo al già considerevolissimo numero delle metaniere e dei rimorchiatori utilizzati (i quali si dice debbano rimanere in modo da essere operativi in un tempo inferiore a cinque minuti, pag. 75, Q521RGKJ001 "progetto preliminare"), appare pertanto evidente che il nuovo progetto presentato da Edison, privo di attendibili indicazioni in ordine all'impatto sul traffico marittimo e sulle strutture portuali esistenti, è tale da comportare per tutto l'anno senza soluzione di continuità un aggravio non tollerabile per il turismo nautico, incidendo significativamente sulla consolidata economia turistica della zona.

In altre parole l'ulteriore previsto aumento dei mezzi navali impiegati rende certo e ineluttabile il completo snaturamento della zona a prevalente vocazione turistica con evidenti conseguenze anche in ordine al complessivo assetto del territorio

Tutto ciò premesso,

si conclude

affinché la richiesta progettuale avanzata da EDISON sia sottoposta a valutazione di impatto ambientale

Rosignano Solvay, 18 febbraio 2016



avv. Flavia Pozzolini