

m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0021912.06-09-2016

In allegato il documento con le Osservazioni del Pubblico sul progetto
ripubblicato (termine presentazione 19/09/2016).

Cordiali saluti.

Barbara Sandri

INITINERE



Associazione Culturale

Affiliata Federazione Italiana Escursionismo

Via Petrarca,5 (Caletta di Castiglioncello)

57016 Rosignano M.mo (LI)

www.initinereonweb.it

info@initinereonweb.it

barbara.sandri@ingpec.it

a sostegno del Comitato per il NO al Rigassificatore a Rosignano

**A Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 ROMA
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it**

c/a Sig.ra Carmela Bilanzone

Rosignano M.mo, 06.09.2016

OGGETTO: OSSERVAZIONI DI CUI ALLA PROCEDURA DI VERIFICA ASSOGGETTIBILITÀ A VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DELLA “REVISIONE ALLA VARIANTE PROGETTO ROSIGNANO” PRESENTATA DALLA SOCIETÀ EDISON S.P.A

Con la presente, visti i documenti:

16-851-H1: Integrazioni del 04/08/2016 - Revisione alla Variante progetto Rosignano
 - Risposta alle richieste di integrazioni

REL-001 : Integrazioni del 04/08/2016 - Progetto rigassificatore di Rosignano
 - Studio di Impatto socio economico

presentati in data 04.08.2016 dalla Società Edison s.p.a in risposta alle “**OSSERVAZIONI DI CUI ALLA PROCEDURA DI VERIFICA ASSOGGETTIBILITÀ A VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DELLA “REVISIONE ALLA VARIANTE PROGETTO ROSIGNANO” PRESENTATA DALLA SOCIETÀ EDISON S.P.A**” trasmesse il 18.02.2016, nell’ambito della procedura di Verifica Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale, si trasmettono le presenti ulteriori **Osservazioni alle controdeduzioni finalizzate a richiedere nuova Valutazione di Impatto Ambientale.**

1) Osservazioni alla controdeduzione 1

1) *Carenza di ragioni nella scelta del sito di Vada-Rosignano rispetto ad altre soluzioni: area non portuale*

Si ritiene che la scelta del sito Vada-Rosignano per la realizzazione del rigassificatore non sia coerente con le disposizioni riportate nel "Documento di consultazione per una strategia nazionale sul GNL" pubblicato nel giugno del 2015 dal MiSE, in quanto, non trattandosi di un'area portuale ma prettamente industriale ed essendo situato a breve distanza dal terminale OLT di Livorno, non soddisfa i criteri individuati per la scelta dei porti in cui installare i serbatoi di GNL.

L'osservazione non è pertinente in quanto il progetto non è costituito da un serbatoio di stoccaggio GNL finalizzato ai servizi di Small Scale LNG (oggetto del Documento di consultazione), ma si tratta di un rigassificatore per l'importazione di GNL che si profilerà come infrastruttura strategica in quanto consentirà la diversificazione e la sicurezza dell'approvvigionamento. Si evidenzia inoltre che ai sensi della Strategia Energetica Nazionale la selezione delle infrastrutture strategiche verrà effettuata attraverso procedure ad evidenza pubblica, secondo criteri trasparenti e non discriminatori di costo-beneficio, quali:

- Minimizzazione degli impatti in tariffa, derivanti sia direttamente dalla realizzazione dell'infrastruttura stessa, sia dai conseguenti oneri di allacciamento e potenziamento della rete di trasporto;*
- Prestazioni tecniche (capacità di loading, reloading, volume di stoccaggio, contributo alla punta giornaliera);*
- Minore impatto ambientale e territoriale (riutilizzo di siti esistenti, accettabilità locale, utilizzo delle frigoriferie in loco per progetti integrati).*

Dalla lettura del documento REL-001 "Integrazioni del 04/08/2016 - Progetto rigassificatore di Rosignano - Studio di Impatto socio economico" **risulta confermata la destinazione del rigassificatore del Progetto Rosignano al servizio di Small Scale LNG per cui si conferma la perplessità circa l'applicazione dei criteri individuati per scelta del sito di Vada-Rosignano** (di seguito un estratto di pagina 28 contenente la Tabella 2 e la finalità del progetto Rosignano a Servizio di Small Scale LNG).

Il Rigassificatore di Rosignano comparato alle altre realtà esistenti in Italia e nella zona, presenta delle peculiarità che lo differenziano nettamente come evidenziato nella seguente tabella.

	Tipologia	Capacità di trattamento (Mdi di m ³ standard)	Capacità di stoccaggio (m ³)	Servizi	Localizzazione (Regione/ Provincia)
Rigassificatore di Panigaglia	On-shore	3,75	2 x 50.000	-	Liguria (SP)
Rigassificatore di Porto Levante (Rovigo)	Off-shore GBS	8	2 x 125.000	-	Veneto (RO)
Rigassificatore OLT	Off-shore FTSU	3,75	1 x 136.000	-	Toscana (LI)
<i>Rigassificatore di Rosignano</i>	<i>On-shore</i>	<i>8</i>	<i>2 x 160.000</i>	<i>Small Scale LNG</i>	<i>Toscana (LI)</i>

Tabella 2 - Comparazione caratteristiche impianti di rigassificatori esistenti in Italia vs il progetto Rosignano

2) Osservazioni alla controdeduzione 2

2) Assenza del parere del consiglio superiore dei lavori pubblici necessario in area non portuale e non contigua ad area portuale

Non risulta necessario nel procedimento in corso il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

In via cautelativa, data la natura del sito di progetto “non portuale e non contigua ad area portuale” si **richiede il riferimento al principio di esclusione** dell’applicabilità di quanto previsto all’art. 5, comma 3 della legge 28 gennaio 1984, n. 84

3) Osservazioni alla controdeduzione 3

3) Carezza di ragioni nella scelta del sito di Vada-Rosignano rispetto ad altre soluzioni: incompatibilità con il PIT della Regione Toscana

Il progetto non sarebbe conforme con l’elaborato “Documento di Piano” del PIT della Regione Toscana, in quanto risulterebbe mancare del requisito della qualità innovativa, con gli elaborati di Livello d’Ambito, in quanto il progetto non risulterebbe armonico con le dinamiche di trasformazione della piana di Rosignano-Vada e introdurrebbe un’ulteriore criticità d’ambito, con l’elaborato “Disciplina dei beni paesaggistici” al Capo III “Aree da tutelare per legge”, artt. 3 e 15, relativamente al fatto che il progetto non incentivi alcun intervento alla riqualificazione paesaggistica e all’interferenza con l’area archeologica del porto e delle terme romane di San Gaetano, con l’elaborato “Allegato 3 - Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale”.

Si segnala che l’approvazione del Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) della Regione Toscana con valenza di piano paesaggistico è del Marzo 2015, dunque successiva all’elaborazione del progetto del Rigassificatore di GNL a Rosignano e successiva al Decreto VIA 844/2010.

Si segnala comunque che il progetto proposto da Edison è in linea con gli indirizzi strategici del piano in quanto capace di “sviluppare forti ed eccellenti funzioni industry oriented. Ad esempio la presenza dell’impianto energetico favorisce l’insediamento di nuove realtà imprenditoriali che sfruttano competenze anche già presenti sul territorio legate alla filiera dello Small Scale LNG (es. distributori C/LNG per autoveicoli; distributori LNG per mezzi navali; attività specialistiche legate alle nuove motoristiche; attività cantieristica navale innovativa; attività progettuali specialistiche) o legate all’industria criogenica (Es. PMI industria alimentare (catena del freddo); produzione di gas tecnici;).

Si ritiene che **l’approvazione del PIT successiva all’elaborazione della “Variante Progetto Rosignano” e successiva al Decreto VIA 844/201 sia però antecedente alla elaborazione e presentazione della “Revisione alla Variante Progetto Rosignano” e che di questo nuovo elemento di regolamentazione del territorio il nuovo progetto avrebbe dovuto tenerne conto; anche perché la “capacità di sviluppare forti ed eccellenti funzioni industry oriented” è un singolo elemento che non risulta assolutamente in linea con tutte le criticità d’ambito** in quanto: non è armonico con le dinamiche di trasformazione della piana di Rosignano-Vada, non è compatibile con i punti:

- 3.1 OBIETTIVI: in particolare con le lettere c), d), f) in quanto l’intervento incide sull’ecosistema costiero, altera i rapporti figurativi consolidati del paesaggio costiero, non favorisce la ricostituzione della conformazione naturale dei territori costieri interessati da antropizzazione;
- 3.2 DIRETTIVE: in particolare con le lettere f), h), i) in quanto l’intervento non tutela le falde acquifere dall’ingressione del cuneo salino (nel progetto viene fatto riferimento a possibili fenomeni artesiani dovuti alla “presenza di una falda profonda confinata che potrebbe presentare

fenomeni di artesianesimo”), non evita ulteriori processi di artificializzazione, non mantiene la permeabilità visiva tra la costa e le aree retrostanti e, in particolar modo, non incentiva alcun intervento alla riqualificazione paesaggistica, geomorfologica e naturalistica delle zone di criticità, non prevede la delocalizzazione di manufatti, strutture e impianti ricadenti in aree di particolare valenza paesaggistica, non qualifica il fronte mare degli insediamenti costieri e non è in linea con gli interventi di ricostituzione della continuità dunale dei tratti degradati.

- 3.3 PRESCRIZIONI: in particolare con le lettere a), e), g), h), i), o), p), u) in quanto l’intervento interferisce con la tutela integrale del sistema dunale, interferisce con la conservazione integrale degli habitat della costa sabbiosa di interesse regionale, interferisce con le emergenze storiche che caratterizzano il sistema litoraneo, impegna suolo non edificato, in particolar modo, non dovrebbe essere ammesso in quanto “insediamento di nuove attività produttiva industriale non ricompresa in ambito portuale” e in quanto “non è ammessa la realizzazione di nuovi porti e approdi nei tratti di costa sabbiosa” e la riqualificazione di approdi esistenti è consentita a determinate condizioni ma solo con finalità turistiche, inoltre l’intervento concorre alla qualità dei waterfront e impedisce varchi e visuali panoramiche verso il mare; inoltre le opere a mare e a terra dell’intervento non possono essere ammesse in quanto possono provocare fenomeni di erosione costiera.

In riferimento all’elaborato “ALLEGATO3- Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale” il progetto “Revisione alla Variante Progetto Rosignano” non è compatibile con lo sviluppo e valorizzazione della Ciclovia Tirrenica (CT), del Percorso Ciclopedonale 31- Sabbie e scogli, della Via del Littorale (di passaggio dalla Torre di Vada sulla Via dei Cavalleggeri) (anche Ippovia) e del Sentiero del Mediterraneo E12.

4) Osservazioni alla controdeduzione 4

4) Carenza di ragioni nella scelta del sito di Vada-Rosignano rispetto ad altre soluzioni: mancata congruenza con i progetti di sviluppo del territorio

Il progetto non risulterebbe in linea con i recenti indirizzi espressi dal Comune di Rosignano con il progetto “Via della Costa Etrusca” e dalla Regione Toscana nel protocollo di intesa “per il rilascio e la valorizzazione dell’area costiera livornese”

Si segnala che il progetto non configura elementi di contrasto con il progetto del comune, essendo al di fuori dell’area industriale completamente interrato.

In ogni caso, in risposta ai punti precedenti, per quanto riguarda gli orientamenti della Regione si segnala la coerenza del progetto con l’Accordo di Programma per il rilancio competitivo dell’area costiera livornese tra: PCM, MiSE, MIT, MATTM, MLPS, Regione Toscana, Provincia Livorno e Comuni di Livorno, Collesalveti, Rosignano Marittimo e L’Autorità Portuale di Livorno e RFI. Nel dettato di tale accordo “Le parti promuovono e sostengono condizioni di efficientamento delle infrastrutture energetiche presenti e la realizzazione di nuove iniziative industriali sul territorio di riferimento volte a migliorare le condizioni ambientali, la sicurezza degli approvvigionamenti energetici ed a mantenere od innalzare la competitività dell’apparato produttivo, anche riconsiderando l’attuale parco centrali, a partire dal Polo Industriale di Rosignano Marittimo, Livorno e Collesalveti, con particolare riferimento alla loro alimentazione, configurazione e localizzazione, anche al fine di superare le diseconomicità nei costi di produzione di energia elettrica e vapore.” Il progetto infatti contribuisce a tali obiettivi come dimostrato dallo “ Studio di Impatto Socio Economico”, Doc. Arcadis, luglio 2016, oggetto di integrazione documentale.

Si ritiene che **il progetto del proponente non soddisfi pienamente il requisito di “nuova iniziativa industriale sul territorio di riferimento volte a migliorare le condizioni ambientali” ed in particolar modo che non sia coerente con il Progetto denominato “Via della Costa Etrusca – La dorsale Costiera**

Livornese”, redatto congiuntamente dai Comuni di Livorno, Rosignano Marittimo e Collesalveti, che risulta pienamente in linea con i recenti indirizzi espressi dalla Regione Toscana con DGRT n.482/2015 “Protocollo d’intesa per il rilascio e la valorizzazione dell’area costiera livornese” volto al rilancio turistico dell’area.

5) Osservazioni alla controdeduzione 5

5) Carenza di ragioni nella scelta del sito di Vada-Rosignano rispetto ad altre soluzioni: uso o riutilizzo di aree industriali

L’osservazione evidenzia che, nonostante la normativa di settore incentivi il riutilizzo delle aree industriali per la localizzazione dei rigassificatori di GNL, la realizzazione del terminale in un’area ad elevato rischio di incidente rilevante, caratterizzata da elevato impatto ambientale prodotto da altre attività industriali, andrebbe ad introdurre ulteriori criticità, dovute a:

- allungamento del pontile e aumento del traffico navale e terrestre

Si chiarisce che nessuna modifica alla infrastruttura marittima è oggetto del presente procedimento. D’altra parte il proponente ritiene che l’incremento di traffico dovuto al caricamento del GNL sulle bettoline non sia tale da modificare sostanzialmente gli impatti sul traffico dei natanti o sulle attività di pesca rispetto al progetto già autorizzato con DEC VIA 844/2010. La realizzazione degli interventi previsti dal presente progetto non dovrebbe comportare pertanto la modifica o l’aumento delle aree interdette alla navigazione e alla pesca, la cui determinazione è comunque di pertinenza dell’Autorità Marittima che si esprimerà con specifica ordinanza. Si veda a proposito anche il Documento “Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni”, doc. D’Appolonia 16-851-H1, al Paragrafo 2.2.

- aumento della volumetria dell’approvvigionamento idrico e degli scarichi

Come riportato nello Studio Preliminare Ambientale, si ritiene che l’incremento nell’uso dell’acqua di mare ai fini di processo è trascurabile rispetto al progetto già autorizzato (rif. Paragrafo 2.6.2.3 dello Studio Preliminare Ambientale).

- aumento dell’impatto a mare e a terra su aree non industriali conseguentemente alla realizzazione di condotte criogeniche interrate e al traffico delle autocisterne.

Le tubazioni GNL sono realizzate con tecnologia “pipe in pipe” ed interrate quindi non hanno impatti ambientali in fase di esercizio.

Per quanto riguarda gli impatti del traffico delle autocisterne, lo Studio Preliminare Ambientale riporta alcune considerazioni relative all’impatto atmosferico e sulla componente rumore del traffico legato ai nuovi servizi. In particolare si evidenzia che si tratta di un traffico estremamente contenuto se confrontato con l’attuale presente nel polo industriale e nelle aree limitrofe normalmente relativo a mezzi meno potenti o più efficienti dal punto di vista della trazione. Lo Studio conclude quindi che:

- Traffico terrestre: “il numero di mezzi è esiguo se confrontato con il traffico attuale dell’area (si stimano circa 200 mezzi / giorno per l’impianto Solvay); il percorso previsto dall’impianto al più vicino nodo autostradale non attraversa centri abitati e non è prossimo a potenziali ricettori. Sulla base di quanto sopra, si può concludere che l’incremento di traffico su strada previsto nell’attuale Revisione del progetto induce un contributo non significativo alle emissioni da traffico veicolare e quindi un impatto sulla componente di lieve entità.”

Ulteriori valutazioni sono riportate al Paragrafo 2.1 del Documento “Modifica alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni”, doc. D’Appolonia 16-851-H1.

- Il progetto “Revisione Variante Progetto Rosignano” prevede l’allungamento del pontile e la realizzazione della piattaforma per le bettoline e quindi rispetto al progetto di cui al DEC VIA 844/2010 prevede una **modifica alla infrastruttura marittima che peraltro non risulta ancora valutata dal CTR e non inclusa nel DEC VIA 844/2010;**

- Il mancato utilizzo nel processo etilene rappresenta un **aumento di consumo (in quanto mancato risparmio)**
- **sulla esclusione di impatti delle tubazioni deve ancora essere espresso il NOF del CTR per cui non sono “certamente” esclusi** e, se pur lievi e contenuti, trattasi di aumenti di impatti a mare e terra.

- aumento del rischio dovuto alla compresenza nello stabilimento di impianti in “Direttiva Seveso”

Si fa presente che i profili di sicurezza legati agli interventi a progetto sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso in accordo alla normativa vigente (D.Lgs. 105/15). Il procedimento è stato avviato il 15 aprile 2016 e la documentazione istruttoria (Rapporto Preliminare di Sicurezza) è stata pubblicata il 23 maggio 2016 sul sito del Ministero dell'Ambiente. In esso sono valutati gli scenari di rischio legati alle attività nelle vicinanze del terminale.

- interferenze con aree contaminate: si afferma che il nuovo percorso della tubazione insiste in parte sul sito contaminato di proprietà della Solvay e che non siano state analizzate le potenziali interferenze di questa attività con le matrici contaminate e le operazioni di bonifica.

Non si è a conoscenza di problematiche legate alla contaminazione delle aree interessate dalla modifica del tracciato oggetto del presente procedimento. Gli interventi nelle aree oggetto di caratterizzazione ai sensi del D.Lgs, 471/99 sono già oggetto della prescrizione n. A19 del DEC-VIA 844/2010.

- criticità nella localizzazione dell'impianto in quanto costituirebbe impianto interconnesso agli impianti Solvay e quindi produrrebbe la necessità di un riesame di tutte le AIA già in essere.

Il coordinamento delle AIA sarà effettuato in fase di esercizio; non si prevedono criticità.

- **Si prende atto dell'attuale mancanza del parere di NOF del CTR di valutazione del rischio dovuto alla compresenza di più impianti in “Direttiva Seveso”**
- **Si prende atto che la prescrizione A19 è relativa all'area EX SOC su cui insistono i terminali e l'area di caricamento bettoline**
- Si prende atto; pur **segnalando che tutta la documentazione progettuale non ha mai fatto riferimento a BAT di settore o preso in considerazione il dettaglio della situazione emungimenti/scarichi allo stato passato/attuale/futuro (anche visti gli interventi di risanamento al sistema idraulico previsti allo Stabilimento Solvay successivamente all'inchiesta della Procura sul sistema di scarichi non mappati).**

6) Osservazioni alla controdeduzione 6

5) Carenza di ragioni nella scelta del sito di Vada-Rosignano rispetto ad altre soluzioni: riduzione dello scopo progettuale

L'osservazione verte sulla mancanza di strategicità industriale del progetto in assenza dell'integrazione con l'impianto etilene.

Il proponente ritiene che la valenza strategica del progetto prescinda la realizzazione della componente etilene. Infatti il terminale di rigassificazione aumenterà la capacità di importazione di GNL in Italia, contribuendo alla diversificazione delle fonti energetiche e all'aumento della Sicurezza di Approvvigionamento del Paese con un costo per il sistema di trasporto gas che ha ragioni di efficienza rispetto ad un progetto analogo realizzato in aree meno baricentriche rispetto ai centri di consumo.

Per quanto riguarda i profili di sicurezza legati agli interventi a progetto, si fa presente che questi sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso in accordo alla normativa vigente (D.Lgs. 105/15).

Si prende atto dell'attuale mancanza del parere di NOF del CTR relativamente ai profili di sicurezza dell'impianto.

7) 8) Osservazioni alla controdeduzione 7-8

7) 8) Carenza di elementi di valutazione del rischio e dell'impatto ambientale dell'incremento del traffico terrestre su autobotti

Carenza di elementi di valutazione del rischio e dell'impatto ambientale dell'incremento del traffico marino su bettoline

Richiesta di un procedimento di VIA volto a valutare l'incremento delle emissioni in atmosfera dovuto all'aumento di traffico terrestre su autobotti e del traffico marino su bettoline.

Per quanto riguarda gli impatti del traffico terrestre, si rimanda a quanto detto nel punto 5)

Per quanto riguarda gli impatti del traffico marino, lo Studio Preliminare Ambientale riporta alcune considerazioni relative all'impatto atmosferico del traffico legato ai nuovi servizi:

"complessivamente, considerando le potenze [dei mezzi impiegati] e fattori di emissioni standard di letteratura[...], si può assumere che le emissioni delle bettoline incrementino di meno del 10 % le emissioni complessive valutate nell'ambito della "Variante Progetto Rosignano. In considerazione di quanto sopra esposto, si stima trascurabile l'incremento delle ricadute di inquinanti rispetto a quanto già valutato con apposita modellazione e oggetto di parere favorevole di compatibilità ambientale (DEC VIA 844/10)".

Ulteriori valutazioni sono riportate al paragrafo 2.1 del Documento "Modifica alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1.

Per quanto riguarda l'impatto del progetto sulla Riserva Naturale Tomboli di Cecina si segnala che questa dista 800 m dalle aree interessate dal progetto. Non è quindi dovuta la valutazione di incidenza.

Per quanto riguarda l'impatto del progetto sul Santuario dei cetacei, si segnala che il DEC VIA 844/2010, alla prescrizione A37, riportava già le indicazioni di tutela espresse dal Comitato di Pilotaggio del Santuario. A tale prescrizione dovrà ottemperare il proponente.

Si osserva che il DEC VIA 844/2010 non prevedeva il traffico di bettoline e le funzionalità di Small Scale LNG

9) Osservazioni alla controdeduzione 9

9) incertezze del progetto sintetizzate al punto A6 "realizzazione del tunnel di contenimento delle condotte criogeniche"

La mancata conclusione dello studio di fattibilità non renderebbe valide le considerazioni relative al miglioramento della sicurezza e alla riduzione dei rischi e degli impatti visivi espresse nell'Appendice B – Stato di attuazione delle prescrizioni del DEC VIA 844/2010. Il progetto non risulterebbe conforme alla prescrizione di cui al punto A8, in quanto il tracciato attraverserebbe tratti stradali, ferroviari, il fiume Fine e Fosso Lupaio, avvicinandosi alle aree residenziali e produttive.

Si fa presente che è obbligo del proponente ottemperare alle prescrizioni del VIA (n. A.6). È pertanto in corso uno studio di fattibilità, volto a definire la necessità o meno di un tunnel di contenimento delle condotte criogeniche: la realizzazione del tunnel sarà quindi legata all'esito di suddetto studio in accordo con l'Ente preposto alla verifica di ottemperanza della prescrizione sopracitata.

In attesa e mancanza dei risultati dello studio di fattibilità (non concluso) non si ritengono valide le conclusioni relative a “evidenti riduzioni dei rischi, miglioramento della sicurezza e riduzione dell’impatto visivo” che andranno peraltro sottoposte al parere di NOF del CTR.

10) Osservazioni alla controdeduzione 10

10) Incompatibilità del progetto con le prescrizioni di cui al punto A8 “Sistemazione idraulica del F.Fine”

L’osservazione, non molto chiara, sostiene che la modifica progettuale di tracciato del metanodotto non rispetterebbe la prescrizione A8 del DeC VIA 844/2010 in quanto coinvolge una nuova parte di territorio e prevede l’attraversamento di strada, ferrovia, Fiume Fine e Fosso Lupaio in nuovi punti di attraversamento interessando la nuova viabilità della “Bretella Morelline-Spiagge Bianche” e avvicinandosi sia alle aree residenziali sia alle aree produttive in Loc. Polveroni senza essere stato sottoposto a valutazione di impatto ambientale (specie in termini di rischio idraulico).

Il proponente ha ipotizzato un tracciato per evitare l’area golenale prevista dal progetto di sistemazione idraulica del Fiume Fine in attuazione. Si fa presente che, le modalità di attraversamento verranno concordate con l’autorità di Bacino e con gli Enti interferenti.

Il nuovo tracciato (proposto per evitare l’area golenale prevista dal progetto di sistemazione idraulica del Fiume Fine in attuazione) non rispetta le prescrizioni di cui al punto A8 del DEC VIA 844/2010.

CONCLUSIONI

Le osservazioni sopra riportate contribuiscono ad identificare la Variante al progetto Rosignano presentata da Edison SpA il 22/12/2015 come un progetto integralmente e radicalmente nuovo e diverso dai precedenti e, come tale, da sottoporre ad un nuovo procedimento di VIA.

Si richiede quindi che venga emesso un verdetto di necessaria “assoggettabilità” del progetto ad una nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale secondo la vigente normativa in materia.

06/09/2016

Barbara Sandri

Presidente Associazione INITINERE

In rappresentanza dell’**Associazione INITINERE**

a sostegno del **Comitato per il NO al Rigassificatore a Rosignano**