

Osservazioni alla procedura di VIA concernente "Deposito Costiero di Rigassificazione di GNL nel Comune di Crotona aerea industriale ex C.O.R.A.P. entro il termine dell'avviso al pubblico, di cui all'art. 14 comma 1 del D.Lgs. 152/2006, ai sensi dell'art.13, comma 5, lettera e) del D.Lgs. 152/2006"

Al fine di chiarire a noi stessi a cosa ci si riferisce e quali sono i diritti e le obbligazioni interessati dall'odierna procedura di VIA, come premessa alle presenti osservazioni, di seguito breve rimando, non certo esaustivo, a norme che in vario modo regolano il procedimento in corso.

Innanzitutto si richiama l'Art. 13 D.Lgs. 152/2006, comma 4 che così statuisce:

"Nel rapporto ambientale debbono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale...".

Poi, ai sensi all'articolo 10, comma 3 sempre del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 lo studio preliminare ambientale deve contenere: "...la valutazione di incidenza ambientale prevista dall'articolo 5 del D.P.R. n. 357/1997 e ss.mm.ii., qualora il progetto o i possibili impatti derivanti dalla sua realizzazione, interessino, anche parzialmente o indirettamente aree SIC-ZSC-ZPS afferenti al sistema della Rete Natura 2000. In questi casi la valutazione di incidenza si esplica secondo gli aspetti definiti nell'Allegato G del predetto D.P.R. n. 357/1997."

Ancora, secondo le disposizioni di cui alla n. 3 dell'articolo 22 e all'Allegato VII alla Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006, nello SIA deve essere effettuata una disamina del progetto contenente almeno le seguenti informazioni:

"a) una descrizione del progetto, comprendente informazioni relative alla sua ubicazione e concezione, alle sue dimensioni e ad altre sue caratteristiche pertinenti;

b) una descrizione dei probabili effetti significativi del progetto sull'ambiente, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio e di dismissione;

c) una descrizione delle misure previste per evitare, prevenire o ridurre e, possibilmente, compensare i probabili impatti ambientali significativi e negativi;

d) una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali;

e) il progetto di monitoraggio dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio del progetto, che include le responsabilità e le risorse necessarie per la realizzazione e la gestione del monitoraggio;

f) qualsiasi informazione supplementare di cui all'allegato VII relativa alle caratteristiche peculiari di un progetto specifico o di una tipologia di progetto e dei fattori ambientali che possono subire un pregiudizio.

4. Allo studio di impatto ambientale deve essere allegata una sintesi non tecnica delle informazioni di cui al comma 3, predisposta al fine di consentirne un'agevole comprensione da parte del pubblico ed un'agevole riproduzione.

5. Per garantire la completezza e la qualità dello studio di impatto ambientale e degli altri elaborati necessari per l'espletamento della fase di valutazione, il proponente:

a) tiene conto delle conoscenze e dei metodi di valutazione disponibili derivanti da altre valutazioni pertinenti effettuate in conformità della legislazione europea, nazionale o regionale, anche al fine di evitare duplicazioni di valutazioni;

b) ha facoltà di accedere ai dati e alle pertinenti informazioni disponibili presso le pubbliche amministrazioni, secondo quanto disposto dalle normative vigenti in materia;

c) cura che la documentazione sia elaborata da esperti con competenze e professionalità specifiche nelle materie afferenti alla valutazione ambientale, e che l'esattezza complessiva della stessa sia attestata da professionisti iscritti agli albi professionali."

Ai sensi, invece, del D.Lgs. n. 104/2017, ai fini del rilascio del provvedimento di VIA gli elaborati progettuali presentati dal proponente devono essere predisposti con un livello informativo ed di dettaglio almeno equivalente a quello del progetto di fattibilità come definito dall'articolo 23, commi 5 e 6 del D.Lgs. n. 50/2016 o comunque con un livello tale da consentire la compiuta valutazione degli impatti ambientali.

Lo SIA quindi analizza l'opera proposta basandosi sui contenuti del progetto di fattibilità o di un elaborato equivalente e deve essere articolato in tre sezioni e relativi quadri di riferimento, ovvero:

- quadro di riferimento programmatico;
- quadro di riferimento progettuale;
- quadro di riferimento ambientale.

Il quadro di riferimento programmatico riporta la finalità dell'opera, esamina gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica nazionali, regionali, locali e la loro interazione con l'opera in progetto. La seconda sezione, relativa al quadro di riferimento progettuale, descrive i motivi della localizzazione prescelta, la normativa di riferimento cui l'opera attiene, le caratteristiche tecniche e fisiche del progetto, le fasi di realizzazione e gli interventi di ottimizzazione e di mitigazione ambientale previsti. L'ultima sezione è riservata, infine, al quadro di riferimento ambientale. In questa sezione viene caratterizzata la situazione ambientale e vengono descritte le componenti ambientali interessate dall'opera in progetto. Sono inoltre indicate le azioni progettuali e i fattori di impatto ed è evidenziata la stima degli stessi.

Di seguito uno schema di SIA contenente le minime ed imprescindibili informazioni di cui dovrebbe essere corredata.

Comportamenti	Settori ambientali
<i>Atmosfera</i>	Aria
	Clima
<i>Ambiente idrico</i>	Acque superficiali
	Acque sotterranee
	Acque marine

Comportamenti	Settori ambientali
<i>Litosfera</i>	Suolo
	Sottosuolo
	Assetto idrogeologico
<i>Ambiente fisico</i>	Rumore
	Vibrazioni
	Radiazioni non ionizzanti
	Radiazioni ionizzanti
<i>Biosfera</i>	Flora e vegetazione
	Fauna
	Ecosistemi
<i>Ambiente umano</i>	Salute e benessere
	Paesaggio
	Beni culturali
	Assetto territoriale

Tutto in premessa

Con il presente elaborato si sintetizzano le osservazioni rispetto alle criticità rilevate del progetto di **Deposito di Rigassificazione Costiero di GNL nel Comune di Crotona, aerea industriale ex C.O.R.A.P**

- 1) **Superficiale ed incompleta descrizione del contesto Ambiente umano, con riferimento naturalmente ai vettori di cui allo schema precedente, cioè salute e benessere, paesaggio, beni culturali ed assetti territoriali.**

Ebbene lo SIA, così come gli altri elaborati a corredo della procedura trascurano colpevolmente ed intenzionalmente il contesto e/o l'ambiente umano su cui invece il progetto impatterà significativamente, per come di seguito illustrerò.

Lo studio di fatti, dopo aver precisato che l'area interessata è situata all'interno di un'area industriale ex CORAP traccia una circonferenza con vertice i progettati insediamenti industriali ed un raggio di 2 km, dichiarando sostanzialmente che all'interno del perimetro non vi è nessuna attività umana e/o produttiva rilevante, in quanto ex area industriale dismessa, vi viene esercitata.

Niente di più FALSO, l'area è situata all'interno di un insediamento antropico residenziale e produttivo importante. Di seguito il calcolo delle distanze dalle civili abitazioni piuttosto che dai centri commerciali, dalle attività di ristorazione e dai centri di formazione. Come si può facilmente vedere in un raggio tra i 300 e i 1000 m si sono localizzate decine di attività di vario genere, c'è un importante urbanizzazione, ci sono diramazioni, crocevia e rotonde di arterie viarie di strade statali, ci sono servizi ed attività di ristorazione, insomma un vero quartiere dotato di tutti i servizi compreso supermercati, centri commerciali, negozi per la casa, Fast Food, Università e negozi per lo shopping.

Di seguito le **Distanze reali dall'impianto in "area industriale"**:

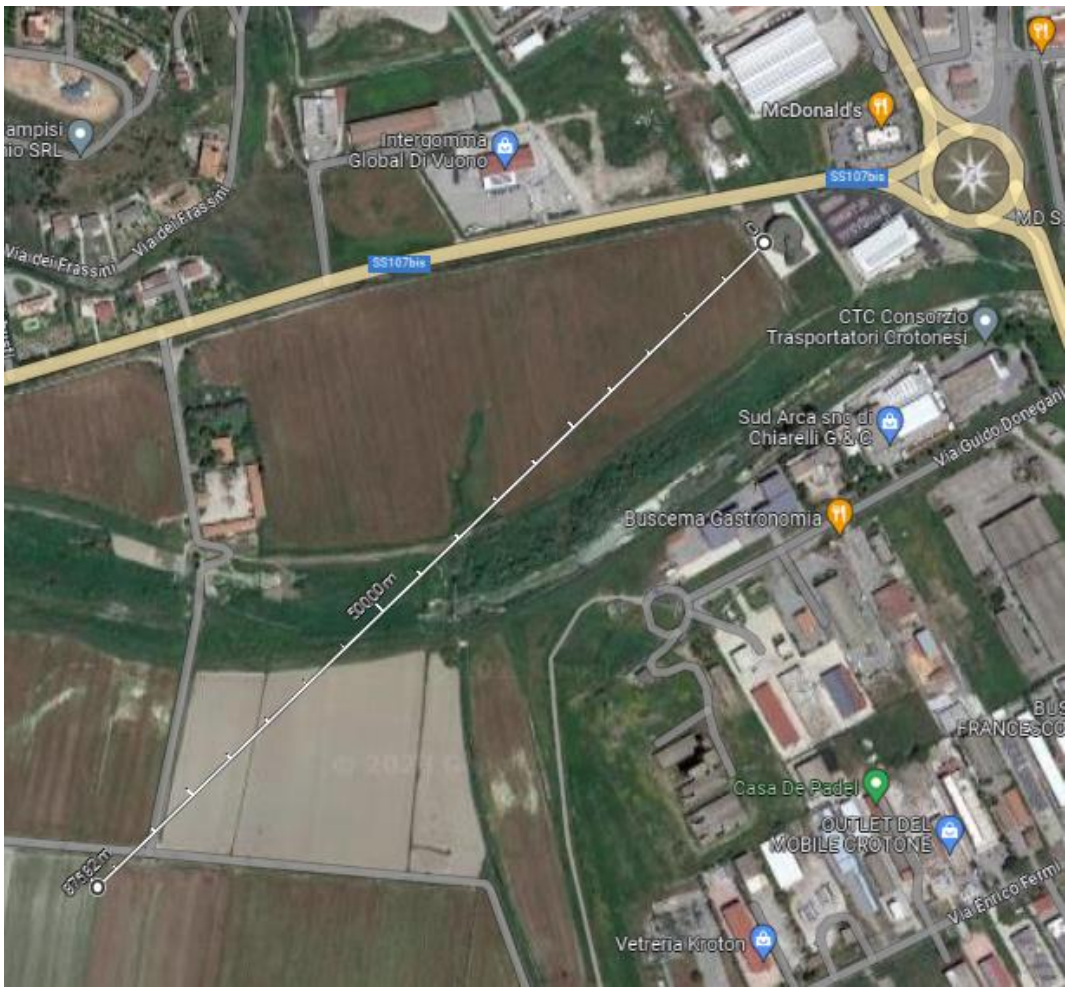
- Centro abitato più prossimo m 606



- Impresa/azienda/attività commerciale/ristoranti:
- Calcestruzzo Campisi Antonio Srl - m 693
- Intergomma Di Vuono - m 743
- Kanan Sushi - m 875
- McDonald's - m 999
- Buscema gastronomia - m 765
- Sud Arca - m 821
- Vetreria Schipani - m 602
- Casa del Padel - m 713
- Università eCAMPUS - m 981
- Life NoProfit Polo - m 981
- Attività edilie e di costruzioni - m 385
- Marrelli Group/Sala Convegni/Centro odontoiatrico Regionale/Esperia TV - m 1000
- Supermercato MD 920 – m
- Poltrone e Sofà - m 1003
- il Brico - m 1007
- Armeria L & R - m 880
- Danile, negozio di biancheria - m 940
- Etc.

Come è facilmente riscontrabile anche dalle immagini allegate, rispetto al breve elenco fatto, ci sono ancora decine di attività presenti nel raggio di 1 km dall'impianto, non elencate per brevità, tra cui altri grandi magazzini, supermercati, ristoranti, negozi per giardinaggi, negozi di articoli per l'infanzia, Sushi, imprese, depositi e magazzini, fabbriche nonché la casa Circondarle.

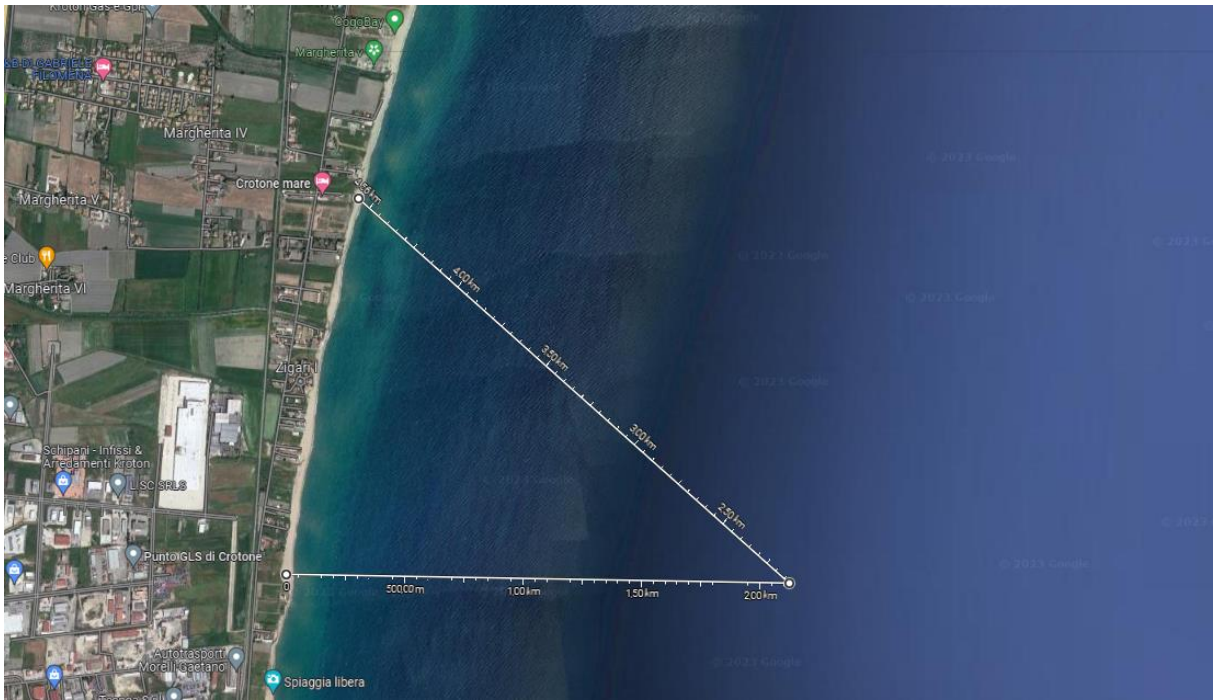
Ugualmente nell'area fronte mare, che verrebbe occupata a circa due chilometri dalla costa da una stabile piattaforma offshore alta 20 metri larga 76 metri con due panchine da 70 metri ciascuna, insistono diverse attività, tra cui stabilimenti balneari e attività ricettive, ristoranti, pizzerie, scuola di vela per ragazzi (il Club Velico), scuola di Kitesurf, villaggi, bungalow etc. Di seguito alcuni:

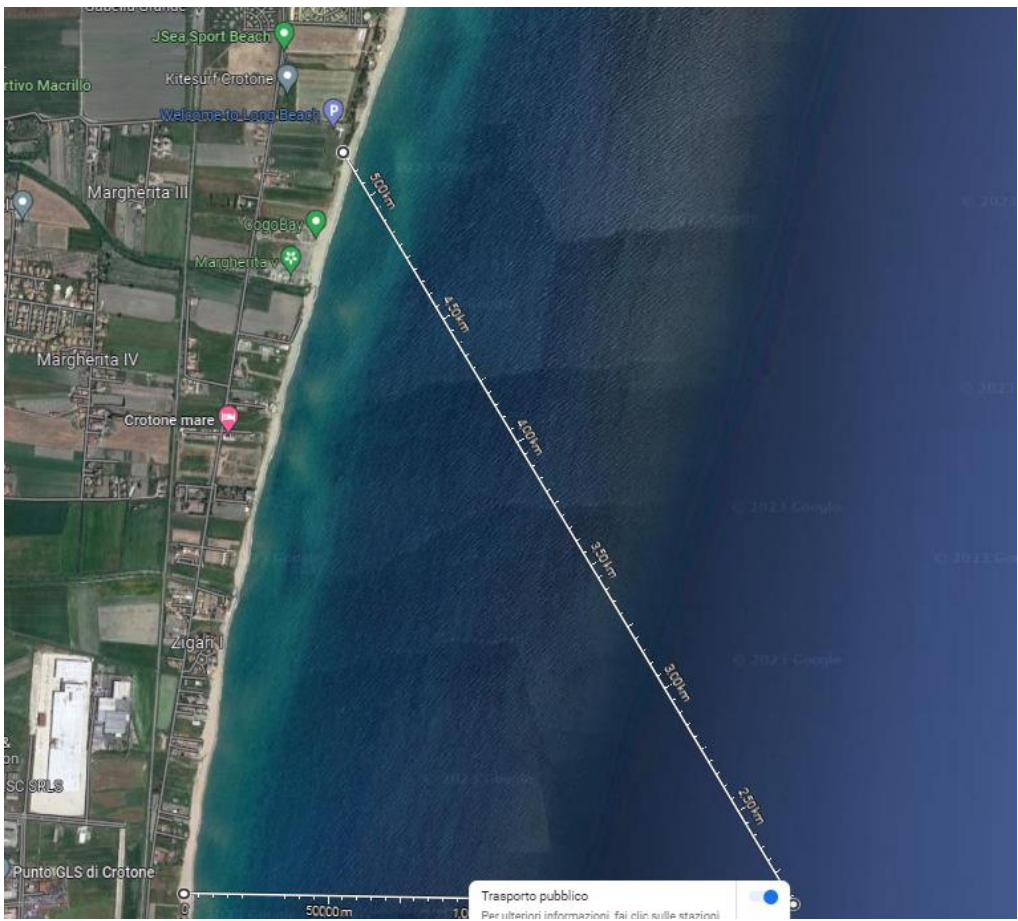
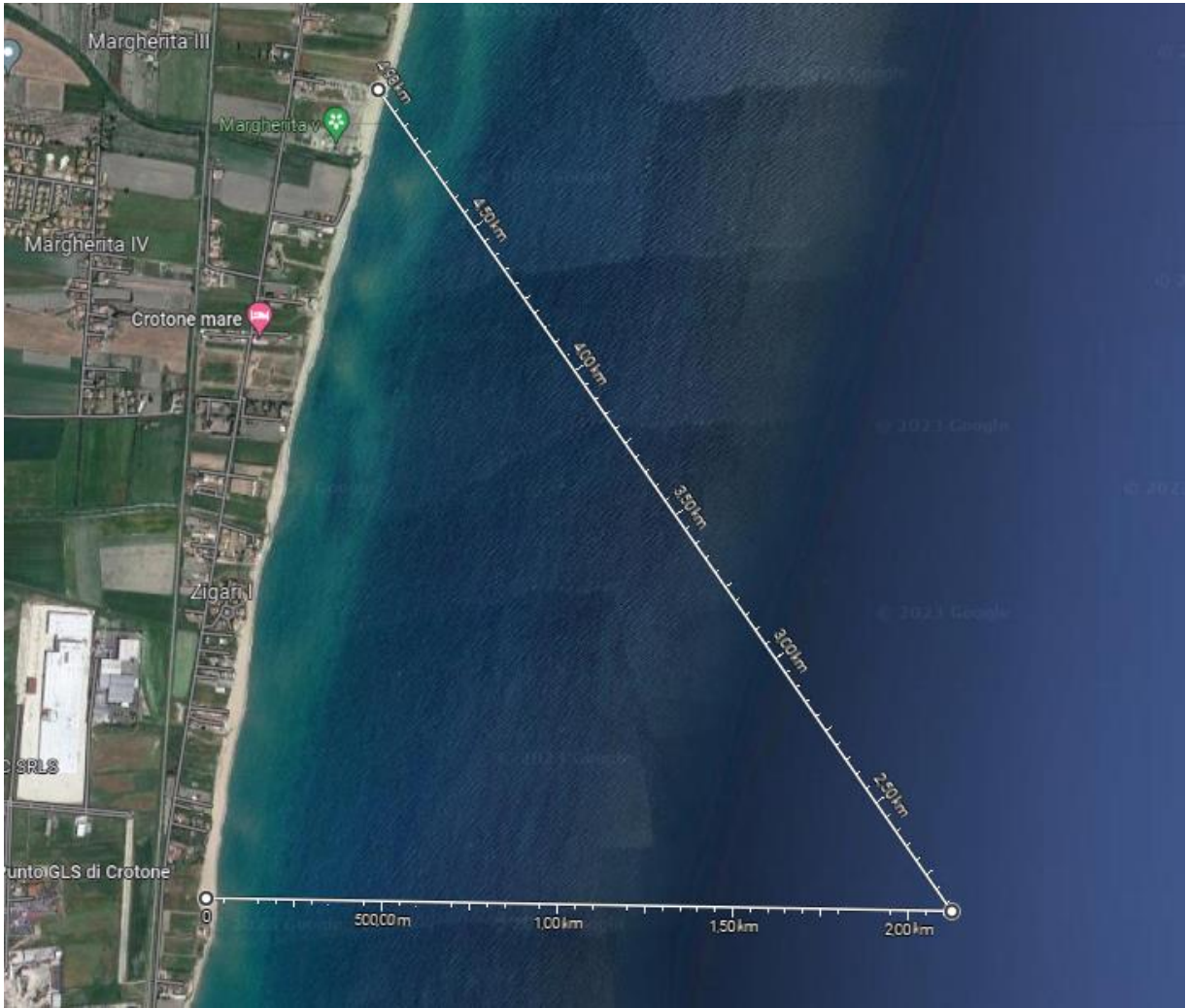


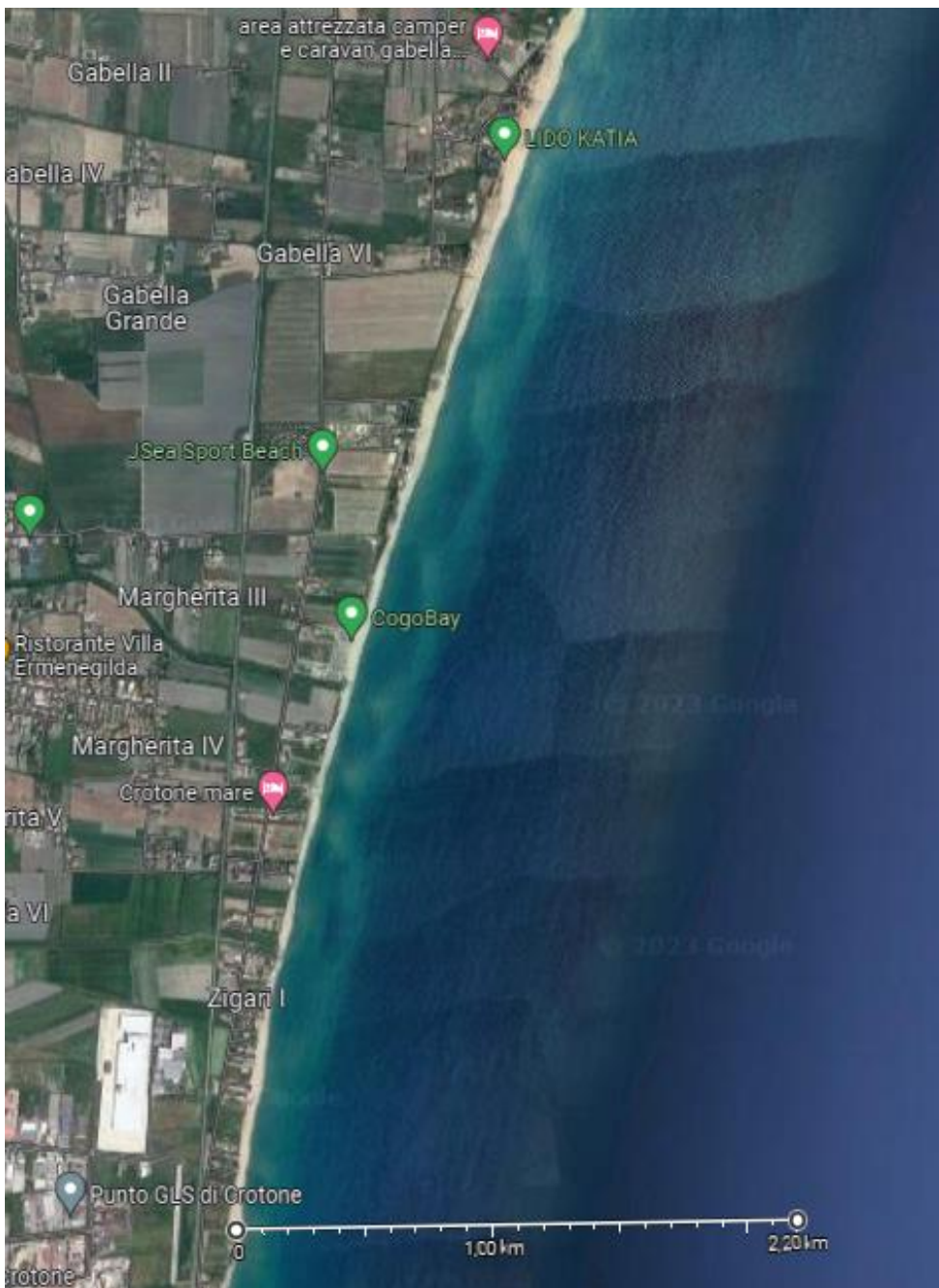












Insomma, le aree oggetto del progetto, sebbene formalmente nel perimetro di un'area industriale, sono urbanizzate, antropizzate, sviluppate dal punto di vista commerciale e produttivo, dotate di servizi ed esercizi pubblici dove si socializza e si consumano bevande e pasti completi, anche serviti a tavoli, centri sportivi, centri per la cura medica delle persone, istituti scientifici di ordine superiore, centri congressi e supermercati, etc. Insomma l'area giornalmente è stabilmente e continuamente frequentata da migliaia di persone (basti pensare che solo il McDonald's ha turni da circa 30 ragazzi e ragazze con qualcuno in più i fine settimana dalla mattina presto sino a tarda notte) che visi recano, anche dal circondario e tutta la provincia, per lavoro, per usufruire di cure, per partecipare ad un convegno piuttosto che assistere ad una lezione o sostenere un esame universitario, per fruire dei servizi, fare shopping, festeggiare un compleanno con un hamburger al McDonald's piuttosto che del Sushi, andare a scuola di vela oppure a mangiare sul ristorante sulla spiaggia, fare una lezione di Kitesurf oppure prendere il sole sdraiato sulle splendide e bianche spiagge di fronte una mare incontaminato che ospita una riserva marina.

Sostanzialmente inconciliabile è il progetto con questo contesto, da qui immagino le gravi omissioni dello stesso con questo tessuto sociale, urbano e produttivo.

Molto grave, ed incomprensibile sul piano del rispetto della persona e del diritto alla salute ed a una vita in un ambiente salubre, nonché dei diritti fondamentali dell'uomo circa la tutela ambientale costituzionalmente garantiti (artt. 9, 32, 41, 117 Cost.), è anche il fatto che il proponente abbia apoditticamente affermato, prima ancora che gli venisse riconosciuto un primato ed un dominus, che: **“In conclusione dal punto di vista paesaggistico si può ritenere che le interferenze tra l'opera e l'ambiente sono trascurabili perché la nuova infrastruttura si troverà in perfetto accordo con i “segni già presenti” per scrivere una nuova traccia nella storia stessa di questo paesaggio industriale. Nondimeno tutte le accortezze progettuali adottate in merito alle modalità insediative dell'impianto e con particolare riguardo alla sfera percettiva, tendono a superare il concetto superficiale che considera il progetto di una infrastruttura come elemento estraneo al paesaggio, per affermare con forza l'idea che una nuova attività assolutamente legata alla contemporaneità, possa portare, se ben fatta, alla definizione di una nuova identità del paesaggio stesso, che mai come in questo momento caso va inteso come sintesi e stratificazione di interventi dell'uomo.”**

Sì, Crotone è **“segnata”** profondamente dai veleni ereditati dalle fabbriche e dall'attuale presenza di altri impianti, biomasse ed inceneritori, tanto profondamente che le più recenti ricerche epidemiologiche hanno confermato eccessi di patologie gravi, ma non per questo vi è un generale diritto di lasciare una nuova traccia nel paesaggio industriale e di definire una nuova identità de paesaggio senza che la comunità locale condivida il progetto ed abbia espresso un proprio parere.

In conclusione dal punto di vista paesaggistico, si può ritenere che le interferenze fra l'opera e l'ambiente sono trascurabili perché la nuova infrastruttura si troverà in perfetto accordo con i “segni già presenti” avendo le caratteristiche per scrivere una nuova traccia nella storia stessa di questo paesaggio industriale. Nondimeno, tutte le accortezze progettuali adottate in merito alle modalità insediative dell'impianto e con particolare riguardo alla sfera percettiva, tendono a superare il concetto superficiale che considera il progetto di una infrastruttura come elemento estraneo al paesaggio, per affermare con forza l'idea che una nuova attività assolutamente legata alla contemporaneità, possa portare, se ben fatta, alla definizione di una nuova identità del paesaggio stesso, che mai come in questo caso va inteso come sintesi e stratificazione di interventi dell'uomo.

Nella seguente Figura 17 si riporta lo stralcio cartografico dei vincoli paesaggistici ai sensi del D.lgs. 42/2004 relativamente all'area di indagine estratta dal Portale regionale SIRV.

2) Mancanza previsione di un impatto cumulativo nonché di uno studio di impatto visivo.

Ebbene, nonostante il progetto preveda la realizzazione di una enorme piattaforma/terminale Offshore da ancorare stabilmente al fondale marino a circa 2 km dalla costa, nessuno studio di impatto visivo viene proposto ed allegato alla VIA. Di fatto lo studio d'impatto visivo si rende necessario in quanto la piattaforma insisterà di fronte un'area costiera naturalisticamente molto bella e vocata naturalmente al turismo. Come detto diverse sono le attività presenti sul litorale, comprese quelle che usano lo specchio d'acqua per praticare sport, vela e Kitesurf, attività questa che richiama praticanti ed esperti da tutt'Italia ed anche dall'estero. Diversi sono le scuole delle due discipline sportive e diversi sono i tornei disputati nel bacino delle acque interessate, sia nazionali che internazionali. L'area quindi è un'area in espansione che ha visto negli ultimi anni lo sviluppo sempre più importante di strutture ricettizie di qualità e delle attività agonistiche sia di vela che di Kitesurf. Diversi i lidi balneari che accolgono da tutta Italia vacanzieri ed amanti

del mare. Una bellissima spiaggia bianca, acque profonde ed azzurre accolgono bagnanti e sportivi sempre più numerosi.

L'installazione della piattaforma terminale offshore la cui altezza sarà di 20 metri mentre la larghezza sarà di circa 200 metri costituita da una piattaforma operativa realizzata da una struttura principale di ormeggio e scarico delle metaniere di lunghezza pari a 70 m e larghezza pari a 37 m, alla quale sono collegati due ponticelli di ormeggio (Bridge) simmetrici di lunghezza pari a 76 m ciascuno in acciaio, ed il continuo movimento di bettoline, navi metaniere e grandi navi per rifornimento, oltre a portare inquinamento certo nelle acque cristalline e sui fondali, pregiudicherà enormemente l'impatto visivo della costa. Le conseguenze, oltre alle attività sportive e di pesca, saranno gravi anche in termini di svalutazione della bellezza dei luoghi e del paesaggio. Minore bellezza e pregio minor valore del proprio prodotto o servizio offerto direttamente connesso alla bellezza ed ai paesaggi. Minor pregio dei luoghi, meno valore, meno introiti, meno investimenti, meno turisti, meno sviluppo, meno occupazione, meno benessere, più povertà ed arretratezza.

Il danno dalla presenza della piattaforma inoltre dovrebbe essere considerato anche cumulativamente, cioè dovrebbe tenere in considerazione il fatto che a pochi chilometri dalla costa crotonese già insistono ben 4 piattaforme ENI, di cui una tubolare, ancorate ad una complessa rete di tubi e condotte sottomarine, pozzi (ben 31). Le piattaforme occupano stabilmente il mare di fronte Crotona dal lontano 1975, per cui, con l'enorme terminale Offshore di stoccaggio e rifornimento di GNL si andrebbe ad occupare anche permanentemente il lato NORD dell'area portuale, sicché la città avrebbe per l'intero bacino occupato l'orizzonte e la vista.

Anche al fine di valutare l'impatto visivo degli impianti spesso si usano le linee guida della Regione Lombardia, ciò naturalmente avrebbe consentito di apprezzare l'impatto sull'orizzonte e sul paesaggio anche rispetto agli interessi contrastanti, considerandone anche impatto cumulativo.



3) Manca di valutazione complessiva sulle conseguenze per l'ambiente idrico marino, cioè della Biosfera flora, vegetazione, fauna ed ecosistemi.

Di fatto l'elaborato peritale considera trascurabili se non inesistenti l'influenza del progetto e dell'impianto sull'eco sistema marino. Infatti superficiale è la descrizione di eventuali impatti sull'ambiente marino, con nessun riferimento all'eventuale presenza di corpi idrici e non estranei e sul possibile inquinamento, anche temporaneo. Manchevole nella descrizione delle interferenze sulle componenti biotiche: quindi sugli habitat e sulle componenti floristiche e faunistiche del SIC e/o ZPS. Andrebbe descritta l'influenza che l'intervento avrà sulla loro condizione ecologica e vanno considerate le eventuali frammentazioni di habitat che potrebbero interferire con la contiguità fra le unità ambientali considerate.

Di fatto, come appreso e ricavato dallo studio sull'inquinamento acustico il progetto prevede il seguente traffico medio di movimentazione GNL:

Unità	Quantità previste
Metaniere	24 mezzi/anno da 15600 mc per l'approvvigionamento del GNL

Bettoline	20 mezzi /anno da 1000 mc per la distribuzione del GNL via mare
Rimorchiatori	Associati a ciascun operazione di attracco e disattracco
Autocisterne	4 mezzi/giorno da 41 mc per la distribuzione del GNL via terra, come ipotesi per i primi anni di esercizio dell'impianto

Tale movimentazione di mezzi, metaniere, bettoline, rimorchiatori e, evidentemente, navi che faranno di continuo rifornimento presso la piattaforma avranno un forte impatto ambientale sulle componenti biotiche marine dell'area nonché su quelle abiotiche, alterandone la temperatura e le qualità, come anche la salinità. Tutto evidentemente e clamorosamente omesso e sottaciuto nello studio d'impatto ambientale che addirittura dichiara che non ci saranno emissioni di sorta o scarichi idrici e produzione di rifiuti, come le questa intensa attività industriale ed umana a mare raggiunto il terminale Offshore si mettesse in uno stato di fissità, neutralità ed immobilismo, insomma si congelasse per 15 ore, cioè il tempo medio dichiarato di permanenza presso le strutture di ormeggio, magari anche contemporaneo di carico per stoccaggio e scarico per rifornimento. Quindi l'area SIC Natura 2000 di Gabella avrebbe il privilegio in esclusiva mondiale, al di là delle leggi della fisica materiale, forse in base a quelle della fisica quantistica, di ospitare un terminale Offshore a zero impatto ambientale, magari anche con qualche beneficio per la fauna marina.

Le strutture in questione, una volta in esercizio, non saranno origine di interazione con l'ambiente circostante se non per quanto concerne la loro presenza fisica in termini di occupazione del fondale e di potenziale interazione con le correnti: non ci saranno infatti emissioni in atmosfera, emissioni sonore, scarichi idrici e produzione di rifiuti.

Nella realtà è evidente che non vi sia alcuna coerenza con il SIC/ZTS e area Natura 2000 con gli effetti dell'attività industriale a mare del terminale offshore, totalmente sottaciuti. La tubatura del condotto criogenico verrà posizionata come da progetto al di sotto dell'area SIC, mentre la piattaforma insisterà stabilmente a ridosso del perimetro esterno della piattaforma. Non solo la fase di installazione comporterà un'alterazione grave dell'ambiente marino protetto, ma anche quella d'esercizio.



Figura 13 - Siti della Rete natura 2000 (SIC/ZSC) in prossimità dell'area di progetto

Nell'ambito della fase di cantiere le interazioni progetto-opera sono legate a:

- Prelievi idrici per le necessità di cantiere;
- Scarico degli effluenti liquidi;
- Modificazione del drenaggio superficiale dell'area;
- Influenza sui deflussi idrici sotterranei per la realizzazione di scavi e fondazioni;

In fase di esercizio le interazioni progetto-opera sono legate a:

- Prelievi idrici per le necessità operative;
- Scarico effluenti liquidi;
- Influenza sui deflussi idrici sotterranei indotta dalla presenza delle fondazioni;
- Popolamento degli specchi d'acqua;
- Potenziale contaminazione per spandimenti accidentali in fase operativa.

Dal punto di vista normativo l'elemento cardine in materia di tutela della qualità delle acque è il D.lgs. n. 152 del 3 Aprile 2006 "Norme in materia Ambientale" e s.m.i. che recepisce la Direttiva 2000/60/CE, la quale disciplina la tutela quali-quantitativa delle acque dall'inquinamento.

In particolare l'art. 73 (*finalità*) del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i. che disciplina la tutela delle acque superficiali, marine e sotterranee, stabilisce i seguenti obiettivi:

- prevenire e ridurre l'inquinamento e attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati;
- conseguire il miglioramento dello stato delle acque ed adeguate protezioni di quelle destinate a particolari usi;
- perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;

- mantenere la capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché' la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate;

e) mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità contribuendo quindi a:

1) garantire una fornitura sufficiente di acque superficiali e sotterranee di buona qualità per un utilizzo idrico sostenibile, equilibrato ed equo;

2) ridurre in modo significativo l'inquinamento delle acque sotterranee;

3) proteggere le acque territoriali e marine e realizzare gli obiettivi degli accordi internazionali in materia, compresi quelli miranti a impedire ed eliminare l'inquinamento dell'ambiente marino, allo scopo di arrestare o eliminare gradualmente gli scarichi, le emissioni e le perdite di sostanze pericolose prioritarie al fine ultimo di pervenire a concentrazioni, nell'ambiente marino, vicine ai valori del fondo naturale per le sostanze presenti in natura e vicine allo zero per le sostanze sintetiche antropogeniche;

f) impedire un ulteriore deterioramento, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici, degli ecosistemi terrestri e delle zone umide direttamente dipendenti dagli ecosistemi acquatici sotto il profilo del fabbisogno idrico.

2. Il raggiungimento degli obiettivi indicati al comma 1 si realizza attraverso i seguenti strumenti:

a) l'individuazione di obiettivi di qualità ambientale e per specifica destinazione dei corpi idrici;

b) la tutela integrata degli aspetti qualitativi e quantitativi nell'ambito di ciascun distretto idrografico ed un adeguato sistema di controlli e di sanzioni;

c) il rispetto dei valori limite agli scarichi fissati dallo Stato, nonché' la finizione di valori limite in relazione agli obiettivi di qualità del corpo recettore;

d) l'adeguamento dei sistemi di fognatura, collettamento e depurazione degli scarichi idrici, nell'ambito del servizio idrico integrato;

e) l'individuazione di misure per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento nelle zone vulnerabili e nelle aree sensibili;

f) l'individuazione di misure tese alla conservazione, al risparmio, al riutilizzo ed al riciclo delle risorse idriche;

g) l'adozione di misure per la graduale riduzione degli scarichi, delle emissioni e di ogni altra fonte di inquinamento diffuso contenente sostanze pericolose o per la graduale eliminazione degli stessi allorché' contenenti sostanze pericolose prioritarie, contribuendo a raggiungere nell'ambiente marino concentrazioni vicine ai valori del fondo naturale per le sostanze presenti in natura e vicine allo zero per le sostanze sintetiche antropogeniche;

h) l'adozione delle misure volte al controllo degli scarichi e delle emissioni nelle acque superficiali secondo un approccio combinato.

Il perseguimento delle finalità e l'utilizzo degli strumenti di cui ai commi 1 e 2, nell'ambito delle risorse finanziarie previste dalla legislazione vigente, contribuiscono a proteggere le acque territoriali e marine e a realizzare gli obiettivi degli accordi internazionali in materia.

La legge quindi individua limiti, misure volte alla prevenzione, alla misurazione, al controllo ed obiettivi, ma nulla di tutto ciò viene attenzionato, studiato, descritto e valutato nel progetto rispetto all'attività in esercizio di stoccaggio e rifornimento presso il terminale/piattaforma offshore. Centinaia di navi l'anno, provenienti da tutto il mondo, attraccheranno per giornate intere sul pontile, e, visto che le operazioni di carico e scarico avranno la durata media di 15 ore, come dichiarato nella VIA, mentre effettueranno le operazioni di scarico e carico di GNL, con molta probabilità, effettueranno anche consuete e normali operazioni di pulizia e sversamento in mare di fluidi, anche quelli che di solito zavorrano gli scafi delle grosse imbarcazioni, più o meno inquinati, magari per sostituirli con prelievi di acqua marina necessaria a riempire la parte bassa dello scafo. Proprio questa operazione costituisce una delle principali ragioni per cui le acque di molte regioni italiane sono state infestate dalla presenza di specie aliene letali per la fauna marina, come il famigerato granchio blu, vorace predatore di molluschi e crostacei, originario del continente americano. In tutta Italia si lamenta un forte aumento della presenza del granchio blu (*Callinectes sapidus*), specie aliena ed invasiva che sta danneggiando gravemente la produzione di vongole filippine, in particolare in Emilia Romagna e in Veneto. Il responsabile dell'Area per la conservazione, la gestione e l'uso sostenibile del

patrimonio ittico e delle risorse acquatiche marine nazionali dell'ISPRA, il cui gruppo si occupa da tempo della diffusione di questo animale e delle specie aliene marine in ambito italiano, a riguardo spiega: "Il granchio blu è una specie che proviene dalla costa dell'oceano Atlantico occidentale, dove la sua presenza si estende dagli Stati Uniti fino all'Argentina. Si presuppone che sia arrivato tramite l'acqua di zavorra delle navi. Dopo una prima segnalazione in Laguna di Venezia nel 1949, si è diffuso sulle coste italiane già dagli inizi degli anni duemila, ma ora stiamo assistendo a una fase di espansione e di irrobustimento della presenza, che si manifesta con una vera esplosione numerica."

Il progetto, tantomeno, spiega e descrive gli effetti delle acque di scarico usate per il ciclo di produzione dell'impianto. Non se ne conosce quantità, entità e composizione, nulla è dato sapere sull'uso quindi di una risorsa che evidentemente entrerà a far parte del ciclo produttivo, che verrà contaminata, alterata e successivamente scaricata. Per avere un'idea della scarsa rilevanza attribuita all'habitat ed alla qualità dell'ambiente marino di seguito illuminante dichiarazione contenuta nella relazione paesaggistica e nella VINCA presentata con il progetto:

estinzione né di particolare interesse biologico – vegetazionale. Il sito d'impianto non è interessato da siti riproduttivi di specie sensibili. Non si evincono interazioni con la fauna delle aree naturali di maggiore importanza e/o SIC. Le attività di cantiere e la messa in esercizio del nuovo Terminale non determinano la sospensione in acqua di contaminanti perché la tecnologia adoperata Trivellazione Orizzontale Controllata consentirà la posa in opera delle tubazioni a mare e assicurerà che la posa in opera delle tubazioni a mare oltre

Pagina 89 di 98

DEPOSITO COSTIERO GNL NEL COMUNE DI CROTONE
RELAZIONE PAESAGGISTICA

che essere eseguita in modo rapido, veloce e sicuro risulterà essere una tecnica che permetterà un controllo attivo della traiettoria per la posa delle tubazioni senza effettuare nessuno scavo. Pertanto, con la realizzazione di un foro sotterraneo che costituirà la sede di posa delle tubazioni, si realizzerebbe l'attraversamento marino delle tubazioni criogeniche in linea retta dalla costa fino al Terminale Off-Shore in modo protetto. Il disturbo degli habitat acquatici può avere effetti negativi limitatamente all'intervento senza causare minacce sugli ecosistemi, sulla flora e la fauna acquatica, con potenziale danno alla biodiversità.

In termini puntuali il sito presenta un basso grado di naturalità e basso valore naturalistico. La realizzazione delle opere non comporta nessuna distruzione di specie vegetali protette e di alberi di alto fusto; la realizzazione delle opere previste non creerà frammentazioni di habitat né interferirà con la contiguità fra le unità ambientali presenti.

Di ciocche, nell'ambito delle procedure di VIA non avendo il proponente presentato elaborati progettuali con un livello informativo e di dettaglio almeno equivalente a quello del «progetto di fattibilità», come definito dall'articolo 23, comma 6, del D.Lgs. n. 50/2016, non ne viene consentita la compiuta valutazione degli impatti ambientali.

4) Insufficienti e superficiali considerazioni circa l'impatto del percorso della condotta criogenica

Mentre da una parte nello studio si afferma che: “per quanto riguarda i suoli del Deposito di stoccaggio che per quanto riguarda la falda, l'area d'intervento non è stata interessata da attività di bonifica. Si segnala inoltre che per quanto concerne una porzione della condotta criogenica a terra interna al SIN, questa corre lungo aree non contaminate e in piccolissima parte in terreni per i quali è stato già presentato un Piano di Caratterizzazione. A tal fine si rinvia alle considerazioni effettuate nella Relazione Geologica, idrogeologia ed idraulica Rif. P_01_ES_18_RGL_”, per cui si liquida sbrigativamente il passaggio della condotta nel SIN e in terreni per i quali è presente un piano di caratterizzazione, oltre ad essere presente condutture di altri impianti tra cui quello per la centrale del Gas ENI; dall'altra liquida senza alcuna menzione particolare il passaggio della condotta nell'area SIC, considerata dallo studio di alcun valore e pregio dal punto di vista faunistico.

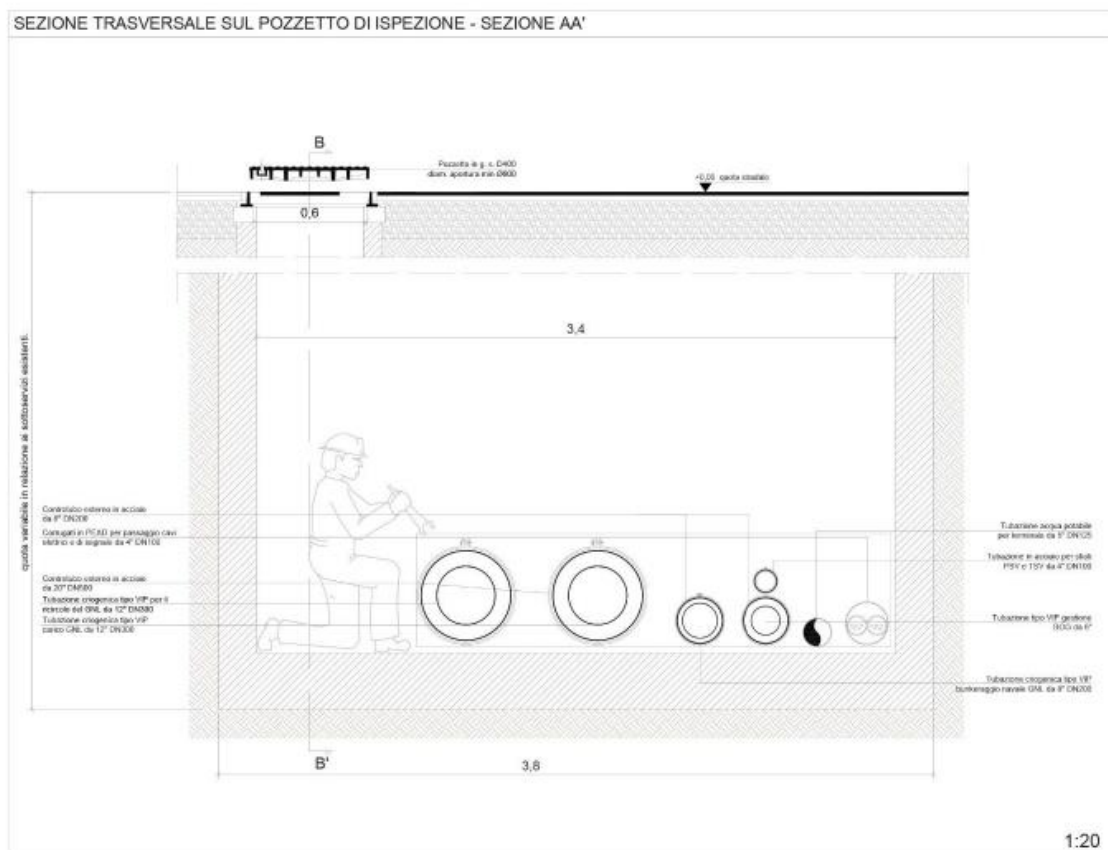


Figura 18 – Sezione trasversale sul pozzetto di ispezione

Condotta marina

Unitamente alle opere civili necessarie per la realizzazione dell'impianto nell'area a terra (opere di connessione a mezzo di tubazioni criogeniche in trincea), si renderà necessario realizzare delle opere a mare per la realizzazione della condotta marina (rif. Figura 19) mediante la trivellazione controllata TOC per il passaggio delle tubazioni avente uno sviluppo lineare complessivo pari a 2,4 km dalla costa prodotto per il Terminale Off-Shore.

4) Forti carenze dell'analisi di rischio

Lo studio, dopo averci spiegato e raccontato della scarsa frequenza degli incidenti, uno ogni tre anni per sito, che appare essere in calo negli ultimi anni. Ci dice che il momento più pericoloso sembra essere la fase di scarico del gas dalla nave al terminale, anche se la frequenza di tali incidenti è molto diminuita.

Sempre secondo lo studio le **cause** di incidente rilevante agli impianti GNL risultano essere quelli riconducibili agli impianti di rigassificazione che nello specifico sono principalmente riconducibili a quattro categorie:

- incidenti alla nave (collisione, spiaggiamento, perdita di gas liquefatto con conseguente brinatura del ponte),
- incidenti operativi,
- terremoti,
- ed atti di terrorismo.

I tipi di incidenti potenzialmente possibili sono: la palla di fuoco (*fireball*), il passaggio esplosivo da stato liquido a stato gassoso (*boiling liquid expanding vapor explosion - BLEVE*), l'esplosione e l'incendio di pozza (*pool fire*) e l'incendio di un getto di gas (*plume fire*), etc.

Ebbene tra le ipotesi prese in considerazione di incidente **non ve n'è una che preveda un caso di un incidente rilevante**. Così per esempio l'analisi di rischio si ferma ad un'ipotesi di Rottura del braccio carico di 25 mm oppure di Rilascio di serbatoio di 5mm, non oltre. E' evidente il limite di questa analisi di rischio che non solo non considera i potenziali effetti e rischi di un incidente rilevante, ma neppure considera eventuale effetto dominio e/o impatto cumulativo.

Input Report

Workspace: 17129I_LNG_rev00

Top1_Rottura braccio carico_25 mm

Study

17129I_LNG_rev00

Input Report

Workspace: 17129I_LNG_rev00

Top5_Rilascio serbatoio_5mm

Study

17129I_LNG_rev00

Input Report

Workspace: 17129I_LNG_rev00

Top8_Pipe mandata rete

Study

17129I_LNG_rev00

Input Report

Workspace: 17129I_LNG_rev00

Top10_Pipe evaporatore

Study

17129I_LNG_rev00

5) Mancata considerazione della Pianificazione dello spazio marino e del conflitto tra settori, nonché dei principi europei contenuti nella convenzione per la protezione dell'ambiente marino

Di recente la Corte dei conti europea è intervenuta sulla pianificazione dello spazio marittimo e sulla necessità di risolvere i conflitti nell'uso. La Corte ha riscontrato che il conflitto tra i due settori, energia e pesca, è in molti casi irrisolto ed è gestito in modi diversi negli Stati membri. Per cui uno delle maggiori sfide è la valutazione degli effetti cumulati sull'ambiente marino, derivanti sia dallo sviluppo delle ERO che dalla sua interazione con altre attività umane in mare. Gli effetti cumulati sono quelli causati dalla combinazione di attività passate, attuali e future, che non riguardano esclusivamente un settore e coprono tutti i tipi di attività umane in una determinata zona. La valutazione degli effetti cumulati di tutte le attività umane in mare è un requisito della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino.

La convenzione c.d. OSPAR si occupa, invece, in maniera particolare della protezione dell'ambiente marino **RICONOSCENDO** che, per la prevenzione e l'eliminazione dell'inquinamento marino e per uno sviluppo durevole della zona marittima, sono indispensabili azioni concertate a livello nazionale, regionale e mondiale tali da permettere una gestione delle attività umane che consenta all'ecosistema marino di continuare ad assicurare gli usi legittimi del mare e di sopperire ai bisogni delle generazioni attuali e future.

Sempre la convenzione **RICORDA** i risultati positivi conseguiti nel quadro della convenzione per la prevenzione dell'inquinamento marino dovuto ad operazioni di scarico effettuate da navi ed aeromobili, firmata ad Oslo il 15 febbraio 1972, quale notificata dai protocolli del 2 marzo 1983 e del 5 dicembre 1989, nonché della convenzione per la prevenzione dell'inquinamento marino di origine tellurica, firmata a Parigi il 4 giugno 1974, quale modificata dal protocollo del 26 marzo 1986;

AFFERMA che debbano essere intraprese senza indugio, nell'ambito di un programma graduale e coerente di protezione dell'ambiente marino, azioni nazionali supplementari volte a prevenire e ad eliminare l'inquinamento marino;

RICONOSCE che può essere auspicabile l'adozione a livello regionale, in materia di prevenzione e di eliminazione dell'inquinamento dell'ambiente marino o di protezione dell'ambiente marino contro gli effetti

dannosi delle attività umane, di misure più rigorose di quelle previste dalle convenzioni o dagli accordi internazionali di portata mondiale;

RICONOSCE che le materie relative alla gestione delle zone di pesca sono disciplinate in modo adeguato da accordi internazionali e regionali vertenti specificamente sulle suddette materie.

Nella stessa convenzione tra gli obblighi generali si afferma che le Parti contraenti adottano tutte le misure possibili atte a prevenire ed eliminare l'inquinamento, nonché le misure necessarie a proteggere la zona marittima dagli effetti pregiudizievoli delle attività umane, al fine di salvaguardare la salute dell'uomo, preservare gli ecosistemi marini e, ogniqualvolta sia possibile, ripristinare l'equilibrio delle zone marine che hanno subito tali effetti pregiudizievoli. A questo fine, le Parti contraenti adottano, individualmente e congiuntamente, programmi e misure, e armonizzano le loro politiche e strategie. Le Parti contraenti applicano: a) il principio di precauzione, secondo il quale devono essere adottate misure preventive ogniqualvolta si possa ragionevolmente presumere che sostanze o energie introdotte, direttamente o indirettamente, nell'ambiente marino possono rappresentare un rischio per la salute umana, danni per le risorse biologiche e gli ecosistemi marini, danni alle amenità connesse all'ambiente marino o possono interferire con altri usi legittimi del mare, anche in assenza di una prova conclusiva del nesso causale tra immissioni ed effetti; b) il principio «chi inquina paga», secondo il quale le spese derivanti dalle misure di prevenzione e riduzione dell'inquinamento nonché di lotta contro lo stesso sono a carico di colui che inquina.

Di talché, e tutto quanto premesso,

SI CHIEDE

il rigetto dell'ipotesi progettuale ai sensi del PRINCIPIO EUROPEO DI PRECAUZIONE recepito nell'ordinamento italiano nel D.Lgs n. 152/2006 all'art. 301, così come anche statuito da recente sentenza del Consiglio di Stato n. 2495/2015 che afferma: *“ogni qual volta non siano conosciuti con certezza i rischi indotti da un'attività potenzialmente pericolosa, l'azione dei pubblici poteri debba tradursi in una prevenzione anticipata rispetto al consolidamento delle conoscenze scientifiche, anche quando i danni siano poco conosciuti o solo potenziali; tale è il caso in cui le misure prospettate dal proponente un progetto in sede di valutazione di impatto ambientale, al fine di far fronte a fattori di pericolo, siano state espresse in chiave puramente probabilistica, e pertanto non risulti acquisita una prova, dotata di un grado adeguato di attendibilità, della sicurezza dell'opera progettata e dell'insussistenza del rischio della produzione di conseguenze diverse da quelle stimate dal proponente medesimo. Il principio di precauzione ambientale comporta l'obbligo delle autorità amministrative competenti di stabilire una tutela anticipata rispetto alla fase di applicazione delle migliori tecniche proprie del principio di prevenzione. Tale anticipazione, è del pari legittima in relazione ad un'attività potenzialmente pericolosa, idonea a determinare rischi che non sono oggetto di conoscenza certa, compresa l'ipotesi di danni che siano poco conosciuti o solo potenziali; rispetto ad una situazione di tal genere, il principio di precauzione impone che l'autorità amministrativa interessata ponga in essere un'azione di prevenzione anticipata rispetto al consolidamento delle conoscenze scientifiche.”*

Crotone, 05/10/2023

Dott. Vincenzo Garrubba

Sottoscrittori

Associazione Comitato di Quartiere

“Per Margherita” APS

Presidente Sebastiano Aloia

ASSOCIAZIONE CODICI AMBIENTE

Crotone, li 06 ottobre 2023

Al Ministero dell'Ambiente
e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale
Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo, n. 44
00147 – ROMA
email:mite@mite.gov.it
email VA-UDG@mite.gov.it.

Alla Sede Nazionale CODICI
Via Giuseppe Belluzzo, 1 — 00149 Roma
e-mail:Email: segreteria_nazionale@codici.org

Alla Sede CODICI Sicilia
Via Milazzo, 16
91022 - Castelvetro
email codici.castelvetro@codici.org

Oggetto:Invio osservazioni.

Ai sensi dell'art.13, comma 5, lettera e) del D.Lgs. 152/2006, in allegato si inviano le osservazioni alla procedura di VIA concernente “Deposito Costiero di Rigassificazione di GNL nel Comune di Crotone - aerea industriale ex C.O.R.A.P. entro il termine dell'avviso al pubblico, di cui all'art. 14 comma 1 del D.Lgs. 152/2006.

Il documento allegato delle osservazioni è sottoscritto dall'Associazione CODICE Ambiente.

Elio Nicoletta

