

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 X Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Il/La Sottoscritto/a Roberto Cuneo

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato  
 X Progetto, sotto indicato

ID: 10276 ..... \_Progetto FSRU Alto Tirreno e collegamento alla rete nazionale gasdotti

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

- X Aspetti di carattere generale  
 X Aspetti programmatici  
 Aspetti progettuali (*proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali*)  
 X Aspetti ambientali (*relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali*)  
 Altro (*specificare*) \_\_\_\_\_

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera  
 Ambiente idrico  
 Suolo e sottosuolo  
 Rumore, vibrazioni, radiazioni  
 X Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)  
 X Salute pubblica  
 X Beni culturali e paesaggio  
 X Monitoraggio ambientale  
 Altro (*specificare*) \_\_\_\_\_

**TESTO DELL' OSSERVAZIONE \_**

Il testo è allegato

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale

delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

### **ELENCO ALLEGATI**

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - \_\_\_\_\_

Luogo e data \_17/10/2023\_\_\_\_\_

*(inserire luogo e data)*

Il/La dichiarante



\_\_\_\_\_

### Osservazioni alla VIA del progetto:

#### FSRU ALTO TIRRENO e COLLEGAMENTO ALLA RETE NAZIONALE GASDOTTI

##### Osservazione 1: Non è disponibile l'analisi di localizzazione che porta alla scelta del Sito di Vado

Il progetto risponde alla necessità di individuare un sito ove ricollocare la FSRU già posta in Piombino per motivi di urgenza. Mentre la collocazione di Piombino derivava da una situazione di emergenza, questa ricollocazione è invece strutturale e il processo decisionale non può avere scorciatoie e mancanza di trasparenza: perché Savona Vado? Chi ha deciso? Con che procedura trasparente e partecipata?

La ricollocazione deve rispondere ad una serie di requisiti di funzionalità e di minimizzazione delle controindicazioni, tenendo conto dell'indirizzo europeo detto DNSH:

***Tutte le misure dei Piani nazionali devono soddisfare il principio di “non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali”. Tale vincolo si traduce in una valutazione di conformità degli interventi al principio del “Do No Significant Harm” (DNSH).***

Alcuni criteri di collocazione possono essere i seguenti:

1. La collocazione deve essere vicina al mercato di consumo del gas naturale;
2. Il collegamento con la rete nazionale deve essere agevole e non compromettere aree di grande valore paesaggistico ed agricolo;
3. La collocazione deve essere congruente con l'uso del territorio e della costa previsto nella pianificazione locale e regionale (PUC, PTR, Piano della Costa ecc.);
4. Per motivi di sicurezza marittima il sito scelto **non** deve essere vicino a porti commerciali ed industriali per ridurre il rischio di collisioni che, con il GNL, possono essere particolarmente pericolose (è da ricordare l'incidente Moby Prince all'uscita del porto di Livorno);
5. La distanza dalla costa deve comunque essere tale da non porre vincoli insostenibili alla fruizione sia lavorativa (cabotaggio, pesca, ricerca ecc.) sia diportistica (soprattutto in aree turistiche); i siti attuali in Italia sono a 12 km (Cavarzere) e 22 km (Livorno); è in ristrutturazione la piattaforma abbandonata di Ravenna a 8 km<sup>1</sup> mentre per Savona Vado è 2,8 km;
6. Il costo della ricollocazione deve essere minimo nel rispetto dei vincoli necessariamente rispettati;

In base ad un'analisi che confronti con il metodo dei costi e benefici i criteri sopramenzionati, è possibile stilare una graduatoria delle diverse localizzazioni italiane e scegliere la migliore in modo trasparente: **per la collocazione Savona Vado ciò non è disponibile**. Ripetiamo: perché Savona Vado? Chi ha deciso? Con che procedura trasparente e partecipata?

Da informazioni di stampa emerge che la scelta è stata fatta da SNAM: ma è accettabile che una decisione così importante sia presa da un operatore privato, interessato prioritariamente alla minimizzazione dei suoi costi?

Nel testo del progetto è scritto ripetutamente quanto segue:

*La ricerca della soluzione si è indirizzata verso possibili siti offshore verificando la sussistenza di tre requisiti essenziali: (i) il collegamento in un punto della Rete Nazionale in grado di ricevere la portata prevista, (ii) la fattibilità tecnica, urbanistica ed ambientale del tracciato della condotta a mare ed a terra, (iii) la capacità della FSRU di svolgere con continuità il servizio di rigassificazione rispetto alle condizioni meteomarine attese nel I requisiti sopra richiamati hanno portato a selezionare un sito offshore a circa 2 miglia nautiche (circa 4 km) dalla costa ligure di ponente di fronte a Vado Ligure (SV) potendo evitare sia le rotte di ingresso/uscita del traffico navale che sfruttare l'approdo a terra in corrispondenza dell'area industriale di Tirreno Power.*

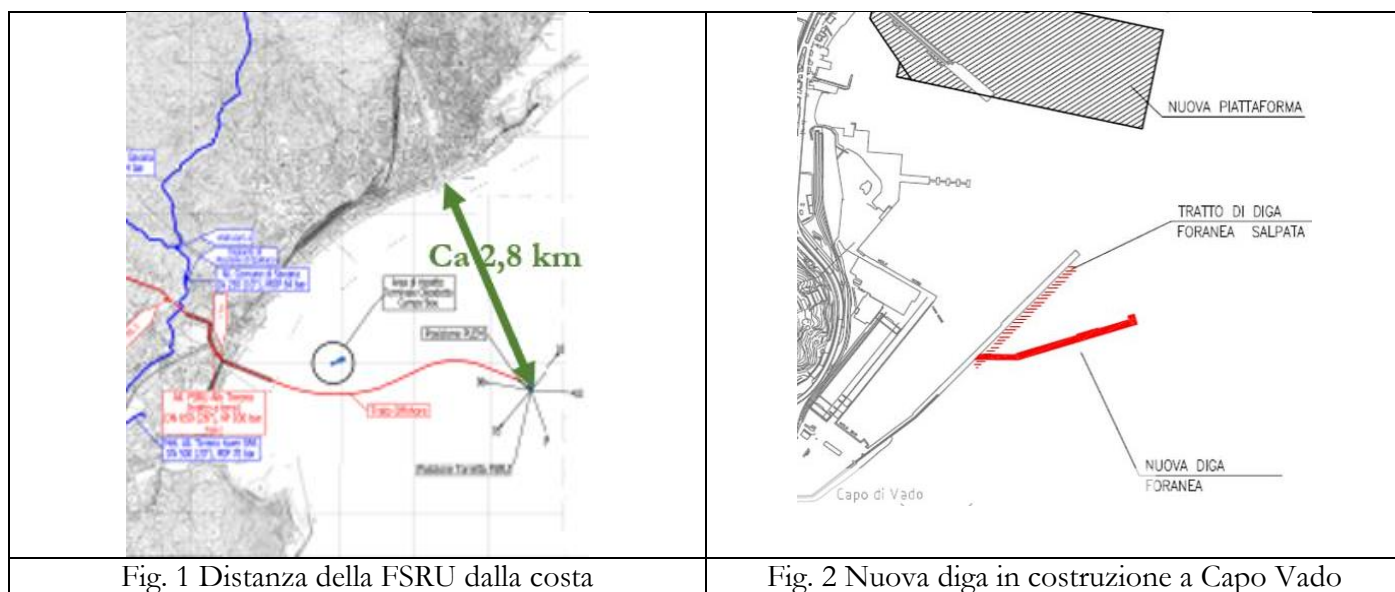
<sup>1</sup> È stato citato il terminale di Krk come terminale situato sulla costa, ma, in realtà, si tratta di un terminale collocato su un'isola a 15 km da Fiume (Croazia)

Come si vede non c'è un'analisi del contesto né un confronto con altre possibili localizzazioni ma solo la valutazione della comodità per SNAM di realizzare il progetto col minimo di costo per l'azienda (gasdotto sottomarino cortissimo e riutilizzo di parte del gasdotto a terra).

Anche la collocazione sulla costa ligure è motivata semplicisticamente per la vicinanza al mercato di consumo: questa motivazione è certamente valida per merci che vengono distribuite dal porto via camion o via ferroviaria, ma le merci che si muovono in gasdotto hanno un costo di distribuzione irrilevante rispetto agli altri fattori di localizzazione, per cui tollerano collocazioni più distanti dal mercato finale.

**Osservazione 2: La Collocazione del terminale di Savona Vado a 2,8 km dalla costa è pericolosa per i rischi connessi con il traffico marittimo del sito**

Nel testo della richiesta di VIA esposta da SNAM a pag. 2 è indicata una distanza da terra di 4 km: si tratta di un'informazione sbagliata e fuorviante: la distanza minima dalla costa è 2,8 km (Fig. 1 in cui il cerchio rosso ha raggio 2000 m Rapporto preliminare di sicurezza all. A2.1 Corografia).



Si sottolinea che nella corografia di progetto non è indicata la posizione della nuova diga di Porto Vado (Fig. 2); essa riduce di 250 m lo spazio disponibile per il transito delle navi, riducendolo a circa 2800 m.

Il terminale di Livorno è stato collocato a 22 km dalla costa e a 25 km dal porto di Livorno; questa collocazione consente di separare i flussi di traffico marittimo con maggiore sicurezza generale; questa è tutelata anche dalle fasce di rispetto previste dalla capitaneria di Livorno (confermate ripetutamente negli anni): 2 miglia (3,7 km) di divieto assoluto, 4 miglia (7,4 km) divieto parziale, 8 miglia (14,8 km) divieto di fermata.

Analogamente il rigassificatore di Ravenna si trova a 8 km di distanza dalla costa e dall'uscita del porto di Ravenna; la Capitaneria di Porto di Ravenna ha affermato che questa è una distanza di sicurezza. Questi vincoli vanno applicati anche alla collocazione di Savona, che è ben più pericolosa per i significativi traffici degli adiacenti porti di Vado (traghetti, portacontainer, petroliere, prodotti petroliferi e, in futuro, chiatte per il deposito di GNL recentemente previsto nel porto di Vado) e di Savona (crociere, traghetti, rinfuse, pesca ecc.). Nel 2022 le navi che hanno toccato i porti di Vado e Savona sono state 1800, si tratta quindi di un traffico molto rilevante che, con il rigassificatore, non avverrebbe con la sicurezza richiesta a Livorno e Ravenna.

Va sottolineato che mentre il rigassificatore e le navi GNL possono attuare un accurato sistema di sicurezza (progetto, gestione), la navigazione generale non consente garanzie se non ponendo il divieto di navigazione, essendo centinaia le navi che annualmente verrebbero a transitare nella zona di maggior rispetto di 2 miglia. Applicando i vincoli ritenuti validi per Livorno cesserebbero i traffici portuali di Vado (e quindi anche la raffineria di Trecate) e le attività balneari della spiaggia (37 stabilimenti).

***Osservazione 3: I piani territoriali esistenti per la zona interessata sono in contrasto con questo progetto***

Il PUC di Savona considera la lunga spiaggia tra Savona e Vado (circa 5 km) un elemento qualificante per il futuro della città e la collettività ha investito oltre 10 milioni di Euro per qualificare il territorio (passeggiata di Ponente). La Regione Liguria ha investito 5 M€ per il recupero di Villa Zanelli come elemento qualificante di tutto il territorio; nel Piano Territoriale Regionale, in corso di adozione, è prevista una particolare tutela per le spiagge del ponente.

Questi obiettivi non sono più resi possibili per una collocazione così vicina alla costa (Fig. 3).



Fig. 3 Rendering della collocazione reale

Va anche sottolineato che esiste anche un vincolo internazionale: relativo al Santuario dei Cetacei, derivante dalla Convenzione di Barcellona (16 febbraio 1976): a questa convenzione fa riferimento il Multilateral Agreement tra Francia, Italia e Monaco (Roma 1999) diventato operativo nel 2002 (Area Speciale di Interesse Mediterraneo, ASPIM). La particolare orografia subacquea della costa savonese è elemento vitale per l'equilibrio di un territorio che è di interesse per il progetto internazionale.

***Osservazione 4: Non è rispettato il Burden Sharing (suddivisione del carico)***

Un principio generale assunto dall'Unione Europea e fatto proprio dalla Stato Italiano è quello del Burden Sharing, già applicato per i flussi migratori, per i rifiuti, per l'energia e per i problemi che coinvolgono tutti gli stati.

In base a questo principio l'onere per le infrastrutture che servono all'intera collettività deve essere sopportato in modo equo da tutti i componenti che siano in grado di sostenere una parte del peso.

In base a questo principio i rigassificatori vanno distribuiti tra le regioni italiane in maniera equa e solidale: la Liguria ha già un rigassificatore (dal 1971 a La Spezia); c'è un rigassificatore in Veneto, in Toscana e in Emilia (in corso di costruzione). Ci sono regioni del centro nord Italia che non ne hanno nessuno. In base al principio di Burden Sharing la priorità di ricollocazione dell'impianto sito a Piombino va orientata a queste regioni: Friuli, Marche e Lazio (in queste regioni per le favorevoli condizioni (fondali adatti a distanza dalla costa) negli anni scorsi sono state presentate già molte proposte di insediamento di nuovi rigassificatori da parte di privati).

Roberto Cuneo