

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

ex Divisione III^a - Direzione per la Salvaguardia e Tutela del Territorio e del Mare
VIA

Via Cristoforo Colombo n. 44 - 00147 Roma



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

E.prot DVA - 2013 - 0014320 del 19/06/2013

Al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali

Direzione generale per la qualità e la tutela del paesaggio, architettura e l'arte contemporanea

Via di S Michele n. 22 - 00153 Roma

Al Ministero dello Sviluppo Economico

Direzione Generale delle Risorse Minerarie
Ufficio Nazionale Minerario per gli Idrocarburi e la Geotermia

Via Molise n°2

00187-ROMA



17 giugno 2013

OGGETTO: Osservazioni sulla valutazione di impatto ambientale del permesso di ricerca G.R.14.AG - Pozzo esplorativo "VELA 1"

Le seguenti associazioni:

- a) Lega Navale Italiana sezione di Sciacca,
- b) Greenpeace Onlus,
- c) Italia Nostra sezione,
- d) L'AltraSciacca,

costituite in un comitato denominato **STOPPA LA PIATTAFORMA**, insieme a:

- e) AGCI-AGRITAL Sicilia,
- f) LEGACOOP PESCA Sicilia,
- g) Associazione Apnea Pantelleria;

in merito alla documentazione presentata relativa alla valutazione di impatto ambientale per la perforazione del pozzo esplorativo "VELA 1" nell'ambito del permesso di ricerca "G.R.14.AG" dell'estensione di 408,78 Km² ubicato nel Canale di Sicilia - Zona "G", avente come proponente ENI S.p.A. Divisione Exploration & Production, presentano le seguenti osservazioni contrarie al progetto.

1. Premessa

Queste osservazioni si focalizzano sulla documentazione presentata da ENI per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) per la realizzazione di pozzo

esplorativo, VELA 1, al largo della costa di Agrigento, nello Stretto di Sicilia (http://www.va.minambiente.it/Ricerca/DettaglioProgetto.aspx?ID_Progetto=1333). Tuttavia, prima di presentare le nostre osservazioni, riteniamo doveroso rimarcare che ci sono almeno due preoccupanti aspetti di portata generale che si rilevano dall'analisi della documentazione presentata.

In primo luogo, verifichiamo una generalizzata e pericolosa **minimizzazione dei rischi** che si suppongono sostanzialmente annullati grazie alle procedure e alle tecnologie, di cui l'azienda pare ciecamente affidarsi. Le cronache ci informano come recentemente *"in due casi, da quanto riportato dalla stampa, sia stato contaminato il mare di Gela da perdite di idrocarburi provenienti da condotte di società controllate dall'Eni (Enimed e Raffineria Gela)"* [Rif. 1]. Ovviamente, particolare allarme ha destato l'incidente del 4 giugno 2013, all'impianto Topping 1 della raffineria di Gela. Notizie di stampa, non smentite, ci dicono che anche se quell'impianto era stato da poco oggetto di manutenzione, niente ha impedito lo sversamento (in un'ora circa) di un quantitativo di petrolio misto ad acqua stimato in una tonnellata. Il tutto è finito in un canale che sfocia nel fiume Gela e quindi in mare.

Questo dimostra ancora una volta come tecnologie e procedure non sono sempre affidabili ed è quindi inaccettabile che nella documentazione presentata non sia presa in considerazione l'eventualità (remota ma rischiosissima) di un incidente grave con la possibilità di rilasci in mare di notevoli quantitativi di idrocarburi. Non solo, non abbiamo idea di cosa sappia o possa fare l'azienda nel caso di un incidente della gravità di quello della Deepwater Horizon nel Golfo del Messico (che non è certo l'unico del genere). Non ci sorprende quindi, per concludere questo primo punto, che siano gravemente sottostimati gli impatti socio-economici: non è stata effettuata alcuna valutazione seria delle conseguenze dell'attività proposta sulle attività di pesca (anche se si conferma l'attività nell'area di centinaia di pescherecci) né del possibile danno di immagine che un evento incidentale avrebbe sul comparto turistico.

La seconda questione su cui si deve riflettere emerge dal fatto che nella valutazione proposta dall'azienda gran parte dei rischi sono minimizzati (se non annullati) dal ripetuto accenno alla breve durata delle operazioni. Anche solo alla luce di quanto contenuto nella documentazione presentata dall'azienda è ovvio che tali rischi diventano ben più consistenti se si considera l'intero "ciclo di vita" dell'attività di estrazione che, dal punto di vista dell'ENI, è la ovvia "conseguenza" della trivellazione esplorativa. D'altra parte, che senso ha autorizzare l'esplorazione e poi vietare la coltivazione? Che senso ha correre comunque un rischio (alto o basso che sia) se poi l'attività commerciale non è ammissibile? In altre parole, **contestiamo con forza una procedura che spezzetta valutazioni e analisi dei rischi**. Rileviamo, tra l'altro che al fine di garantire quelli che da copiosa giurisprudenza comunitaria sono stati definiti gli "effetti utili" della Direttiva 85/337/CEE (come modificata), è inibito sia ai Proponenti che alle Autorità competenti provvedere al frazionamento artificioso delle opere e/o dei progetti sottoposti a valutazione, proprio perché una operazione di questo

tipo impedisce la considerazione dell'impatto complessivo.

2. I rischi da valutare

Il rapporto "Assessment of impacts of offshore oil and gas activities in the North-East Atlantic" (OSPARCOM, 2009 (pag.2); RIF. 2) ricorda bene quanto sia ampio il ventaglio delle "questioni ambientali" legate allo sfruttamento di depositi di idrocarburi offshore:

"Gli impatti ambientali possono insorgere in tutte le fasi delle attività legate a gas e petrolio, comprese la fase esplorativa iniziale, la produzione e lo smantellamento conclusivo. Esiste un ampio spettro di preoccupazioni ambientali che comprendono quelle relative agli sversamenti di idrocarburi da operazioni di routine, l'uso e lo sversamento di sostanze chimiche, gli sversamenti accidentali, i fanghi dello scavo, le emissioni atmosferiche, la presenza di materiale a bassa radioattività naturale, il rumore e, in qualche modo, la posa di impianti e condotte sul fondo marino".

Un modo per classificare i rischi può essere quello di distinguere tra le minacce che possono essere generate da attività di routine e da quelle che derivano da eventi accidentali. Ognuna delle "fasi di attività" cui si riferisce il citato passo del rapporto OSPARCOM ha ovviamente le proprie specifiche criticità. Ad avviso degli scriventi, le principali criticità delle attività di trivellazione esplorativa proposte, che sono state trattate in modo insufficiente - se non del tutto ignorate - nella valutazione del rischio presentata da ENI per il pozzo VELA1, sono:

- il disastro derivante da "incidente rilevante" a seguito di "blow out" del pozzo (c.d. "scenario Deepwater Horizon") causato da eventi meteorologici eccezionali, o comunque generati, con conseguenze in particolare sulle attività di pesca (in particolare sulla pesca ai piccoli pelagici nello Stretto di Sicilia) e sul comparto turistico;
- gli impatti, valutati in modo incompleto, approssimato e soprattutto minimizzati dallo spezzettamento procedurale cui si fa riferimento in premessa, che sono relativi alle emissioni in aria, rilasci di sostanze chimiche in acqua, effetti dei rilasci "non rilevanti" di idrocarburi, altre interferenze sulle attività di pesca, rumore, fonti luminose sulle rotte di migrazioni degli uccelli (e, in generale, impatti delle attività estrattive sull'avifauna).

3. Gli effetti di un "incidente rilevante" al pozzo VELA1

A dispetto dell'incremento nell'affidabilità delle tecnologie utilizzate, gli incidenti continuano a capitare (come quello del 4 giugno 2013 a Gela) e certamente fattori quali la ricerca di idrocarburi a profondità sempre maggiori e l'aumento dei fenomeni meteorologici estremi contribuiranno ad aggiungere

nomi al già lungo elenco dei disastri causati da piattaforme petrolifere in mare.

Le cause di possibili incidenti in mare sono molteplici e spesso inattese. La stessa Scarabeo 9, la piattaforma che dovrebbe effettuare (come riferito dall'azienda) la trivellazione del pozzo VELA1, è stata oggetto di un incidente piuttosto singolare quando, trasferendosi da Yantai (Cina) a Singapore per concluderne la costruzione, "ha imbarcato acqua, cosa che ha causato forzatamente lavori di riparazione e una approfondita ispezione per assicurare la sua capacità di stare in mare". Non è chiaro se, come sembra da alcuni resoconti dei media, si sia trattato di acqua piovana o piuttosto di un incidente causato da onde particolarmente alte. Ancora, un'altra piattaforma ultramoderna della Saipem, la "Scarabeo 8" non ha dato gran prova di sé mentre, il 4 settembre 2012, perforava il campo "Salina" nel Mare di Barents, in Norvegia, inclinandosi pericolosamente (per fortuna senza conseguenze gravi) di 7 gradi. A seguito dell'incidente, e di un'inchiesta specifica, l'Autorità di controllo norvegese (Petroleum Safety Authority) ordinava alla sussidiaria norvegese di Saipem SpA Norwegian di:

- *"rivedere il modo in cui la compagnia assicura la gestione dei processi, così come la conformità ai propri requisiti, relativamente al personale e all'esperienza, e applicare misure basate su tale revisione;*
- *applicare misure che garantiscano la gestione di processi e conformità con i requisiti relativi alla salute, sicurezza e l'ambiente, nella compagnia in generale."* [Rif. 3]

Tuttavia, lo scenario che viene più facilmente in mente in questo caso è quello di un "blowout" ovvero di un aumento di pressione pozzo esplorativo che (per qualunque ragione) supera la capacità di "contenimento" di ogni sistema di sicurezza. Se per la Deepwater Horizon le cause precise dell'incidente sono ancora oggetto di indagine e lite giudiziaria (tra le più verosimili si citano un sistema di prevenzione (blowout preventer) difettoso e un cemento di scarsa qualità) la letteratura riferisce di situazioni in cui anche gli errori umani hanno avuto purtroppo un ruolo determinante: l'incidente della piattaforma Ekofisk Bravo (Norvegia, 1977) risulta essere stato causato da un blowout preventer, che era stato montato al contrario [RIF.4].

Questo tipo di incidente è per fortuna raro ma ovviamente gli incidenti capitano: lo U.S. Minerals Management Service (che supervisiona le attività dell'industria estrattiva negli USA) ha indagato 36 blowouts nella costa orientale USA (compreso il Golfo del Messico) nel periodo gennaio 1995-febbraio 2002. Non è da escludere che uno di questi incidenti possa verificarsi nelle nostre acque se davvero dovesse partire la "corsa al petrolio offshore" vagheggiata dalla Strategia Energetica Nazionale (SEN). Com'è noto, il blowout è un incidente relativamente più frequente (anche se non esclusivo) delle fasi di trivellazione esplorativa (come appunto accaduto nel 2010 nel Golfo del Messico). Notiamo peraltro che alla pag. 28 del doc. "Programma geologico e di perforazione - pozzo VELA1" (e anche alla pag. 10 e di nuovo alla pag. 12 del doc. SIME_AMB_01_07 - Capitolo 3: Quadro di

riferimento progettuale) ENI ci informa che *"come dimostrato dai pozzi Cassiopea 1 dir, Argo 1, Argo 2, Panda 1 e Panda W1, nelle serie stratigrafiche che il pozzo attraverserà sono presenti sovrappressioni."*

Non è noto con quali attrezzature, e quindi con quali dotazioni di sicurezza, si affronteranno questi rischi. Anche se in vari punti della documentazione presentata (e in particolare nel citato "Capitolo 3") si menziona più volte la piattaforma "Scarabeo 9", a pag. 8 del "Programma geologico e di perforazione" (punto 1.4 CARATTERISTICHE GENERALI IMPIANTO, BOP STACK E DOTAZIONI DI SICUREZZA) ENI ci dice che *"L'impianto da utilizzare per la perforazione del pozzo Vela 1 è da definire. E' comunque previsto l'impiego di un Single Activity Moored Rig."* **In altre parole, si chiede di autorizzare il progetto senza specificare con esattezza l'impianto che dovrà garantirne l'esecuzione.**

Riguardo alla gestione del blowout, tutto quello che ENI riesce a dirci è (Capitolo 3, pag. 43) che il fenomeno è raro (e meno male!) e che *"qualora si verifichi una fuoriuscita incontrollata di fango entrano in azione apparecchiature di sicurezza (Blow Out Preventers o B.O.P) in grado di interrompere il flusso tranciando, se necessario, le aste di perforazione."* Che il sistema abbia già fallito più di una volta è noto. Da quanto riferisce ENI, non sembra sia previsto che i BOP presenti nell'impianto presentino il sistema secondario (backup) di attivazione acustica (Acoustical Control Signal, ACS). Peraltro, questo sistema aumenta il livello di sicurezza svincolando il controllo del BOP dalla connessione fisica con gli operatori di superficie (in pratica, si ha una sorta di "telecomando" a impulsi sonori) ma di certo non azzerava il rischio che un potente flusso di risalita (il blow out) danneggi il sistema, come pare successo con la Deepwater Horizon: in tal caso, anche l'ACS non servirebbe a nulla.

Un'altra delle possibili cause di "major spills" è il rischio posto da condizioni meteo estreme che possono mettere in grave pericolo le piattaforme. Alla pagina 27 del doc. SIME_AMB_01_07 - Capitolo 4: Quadro di riferimento ambientale, ENI ci informa che si attende ogni anno onde massime alte fino a 11,73 metri. Ogni 10 anni, l'onda massima potrebbe arrivare a sfiorare i 15 metri (14,22 m, per l'esattezza). Alla pagina 50 del Capitolo 3, la questione viene rapidamente liquidata affermando che la Scarabeo 9 può sopportare onde fin oltre 25 metri. Premesso che, come detto, non c'è alcuna certezza che le operazioni siano effettuate dalla Scarabeo 9, è bene ricordare come nel febbraio 1982 la piattaforma "Ocean Ranger" fu colpita da onde di altezza massima dell'ordine di 20 m che (pare a causa dello sfondamento di un oblò nella sala di controllo della zavorra) ne causarono l'affondamento (con la perdita di 84 vite umane). In teoria quella piattaforma avrebbe dovuto resistere a onde alte fino a 34 metri. Quella tragica esperienza pose dubbi evidenti non solo sull'efficacia di certe affermazioni sulla sicurezza delle piattaforme ma anche sulle effettive possibilità di prestare soccorso in condizioni meteo marine avverse: gran parte dell'equipaggio della Ocean Ranger riuscì in qualche modo a "evacuare"

la piattaforma ma perì sostanzialmente per ipotermia e annegamento. Non fu possibile allora prestare soccorso e adesso non abbiamo nessuna informazione su se e come, con quali mezzi e con quali tempi, ENI riuscirebbe a intervenire in caso di "tempesta eccezionale" nello Stretto di Sicilia.

Considerata la colpevole minimizzazione dei rischi di cui sopra, non sorprende che nella valutazione del rischio (doc. SIME_AMB_01_07 - Capitolo 5: Stima degli impatti) presentata da ENI non c'è nessuna trattazione che riguardi le possibili conseguenze di un "mayor spill". Proveremo a fornire qualche informazione al riguardo.

Il primo "mito" da sfatare è che le attività esplorative ed estrattive di gas, diversamente di quelle relative al petrolio, siano del tutto innocue. Al massimo, sono meno visibili e spettacolari, se si escludono situazioni "esplosive" quali quella della Adriatic IV, una piattaforma estrattiva (non esplorativa) che nell'agosto 2004 si è incendiata per poi affondare mentre trivellava il campo di gas Temsah nel Mediterraneo, al largo delle coste egiziane. La piattaforma era di proprietà di ENI, BP e dell'egiziana General Petroleum Corporation [RIF.5].

Ci sono già stati incidenti rilevanti con massicce "perdite" di gas. I casi più citati in letteratura [RIF.6] sono accaduti entrambi nel Mare di Azov (nel 1982 e 1985): furono caratterizzati da una massiccia moria di pesce e per questo non passarono inosservati come probabilmente altri incidenti. Gli autori russi che seguirono gli incidenti nel Mare di Azov (le citazioni provengono tutte dal RIF.6) affermano che:

- gli incidenti causarono un aumento delle concentrazioni superficiali di metano di 10-100 volte. L'aumento della concentrazione era verificabile anche in aria e i risultati degli studi realizzati dopo i due disastri *"indicano l'esistenza di una relazione di causa-effetto tra la mortalità di massa dei pesci e i grandi quantitativi di input di gas naturale nell'acqua, dopo l'incidente"*. I livelli di metano rilevati nei pressi del sito dell'incidente erano dell'ordine di 4-6 mg/l, con valori rilevabili a circa 500 m dal sito di 0,35 mg/l;
- gli incidenti *"hanno drasticamente disturbato la composizione e biomassa della fauna acquatica e causato mortalità di massa di molti organismi, compresi pesci e molluschi bentonici"*;
- gli effetti dipendono ovviamente dalla sostanza gassosa (in questo caso, soprattutto metano), dalla durata dell'esposizione ma anche dagli organismi coinvolti (dalla specie e probabilmente anche dagli stadi vitali: avannotto/larva, adulto...), dalla concentrazione di ossigeno disciolto e dalla temperatura (maggiore la temperatura, maggiori sono solitamente gli impatti a causa sia del maggior metabolismo sia della maggiore diffusività delle molecole gassose);
- gli studi sul sito degli incidenti *"suggeriscono che il gas colpisce gli organismi dello zoobenthos [pesci e molluschi] più del batterioplancton e del fitoplancton"*. Nei pressi dell'incidente è stata osservata (ma non

- accertata per assenza di dati sufficienti) una certa diminuzione anche dello zooplancton;
- le esperienze in laboratorio confermano le osservazioni fatte presso il sito dell'incidente: maggior resistenza del fitoplancton e, per i pesci, risposte comportamentali quasi immediate, a concentrazioni molto basse (0,1-0,5 mg/l) e una soglia di letalità di c.a. 1 mg/l. A tali concentrazioni, la morte (in laboratorio) arriva per i pesci dopo 24/48 ore di esposizione;
 - in genere, i gas penetrano rapidamente negli organismi (nei pesci, ad esempio, attraverso le branchie) con impatti sul sistema respiratorio e nervoso e altre funzioni ed effetti comportamentali (eccitazione, fuga...) estremamente rapidi da osservare, nel giro di pochi secondi. Esposizioni più lunghe, portano a varie patologie (nei pesci sono frequenti gli emboli gassosi con conseguente rottura dei tessuti) che, infine, conducono alla morte degli organismi. In laboratorio, i sintomi che precedono la morte cominciano ad essere evidenti dopo 15-20 minuti c.a. I pesci raccolti (*"anche a considerevole distanza dal luogo dell'incidente"*) in occasione dei disastri nel Mare di Azov mostravano questo tipo di patologie;

Gli autori di cui sopra [RIF.6] concludono che *"a dispetto di una mancanza di ricerca, specialmente in condizioni di esposizione cronica, le osservazioni sia sulle risposte comportamentali che sulla mortalità dei pesci suggeriscono una resistenza relativamente bassa dell'ittiofauna alla presenza di gas naturale nell'ambiente"*.

A partire da queste osservazioni, si potrebbero quindi tratteggiare scenari per un evento incidentale che rilasci notevoli quantitativi di gas naturale nello Stretto di Sicilia. A pag. 12 del Capitolo 3, ENI ci informa che *"Il gas campionato nel campo di Panda e nei pozzi Argo 1, Argo 2 e Cassiopea 1 dir è composto prevalentemente da metano (99,6 %) e si ritiene che lo stesso tipo di gas possa essersi accumulato nella struttura di VELA."* Negli incidenti del Mare di Azov, il metano era *"oltre il 95%"* [RIF.6]. A parte questa similitudine, ovviamente lo Stretto di Sicilia è un sistema del tutto diverso dal Mare di Azov che presenta profondità modeste (la massima è di soli 13 metri), notevoli sbalzi di salinità (vi sfociano due grandi fiumi come il Don e il Kuban, ma ci sono anche lagune costiere sovraassalate), ampie maree (fino a 5 metri) e che d'inverno è in gran parte ghiacciato. E' verosimile ipotizzare che mentre il metano degli incidenti del 1982 e 1985 ha comunque trovato una rapida via di fuga in atmosfera, un rilascio analogo in prossimità del fondale del pozzo VELA1 presenterebbe una dinamica piuttosto diversa.

Il Capitolo 4 (Quadro di riferimento ambientale) della documentazione presentata da ENI fa molta confusione rispetto alla tipologia delle correnti presenti nella zona. A pag. 23 ci dice che *"la distribuzione delle masse d'acqua nell'area di interesse è pertanto costituita da tre strati sovrapposti"*, includendo anche la presenza di uno *"strato profondo, sotto i 200-500 m"* che però (giustamente) scompare davanti all'evidenza dei dati delle attività di monitoraggio di cui alle pagg. 28 e 29. Rassicuriamo ENI che lo "strato

profondo" nel Canale o Stretto di Sicilia proprio non c'è e per che modellare la possibile dispersione di idrocarburi liquidi o gassosi bisogna considerare, in estrema sintesi, un sistema "*di due strati d'acqua, quasi immiscibili*" come ci viene ricordato a pag. 28.

Una iniezione di metano o altri idrocarburi (non possiamo infatti escludere affatto la presenza di petrolio, in tracce più o meno cospicue) a c.a 710 m di profondità contaminerebbe in primo luogo lo strato delle "acque intermedie" che nell'area tende a scorrere, grossomodo, in direzione nord ovest, seguendo il profilo del fondale (che si incurva quando incontra il "banco Avventura"). D'altra, parte, è verosimile che la summezionata immiscibilità sia relativamente meno significativa per il metano e per gas simili (propano ecc...) e che tali gas tenderebbero comunque a diffondere verso l'alto, contaminando anche lo strato delle acque superiori, quello che tecnicamente si chiama Atlantic-Ionian stream (AIS) e che scorre, semplificando, in direzione opposta al precedente, verso sud-est. Il metano è "normalmente" presente in mare (ovviamente, a concentrazioni assai inferiori a quelle che si potrebbero avere dopo un incidente) derivando da processi biologici nelle acque superficiali, da zero a 300 metri di profondità. Esso non è però solitamente riscontrabile nelle acque più profonde. La diffusione in atmosfera pare essere di gran lunga il principale meccanismo di "eliminazione" del metano, visto che l'attività batterica (le temperature superficiali dell'oceano aperto sono paragonabili a quelle dei fondali dello Stretto di Sicilia, che è intorno a 13°C) svolge un ruolo limitato per l'ossidazione del metano con un turn over piuttosto lungo (5-100 anni, nell'Oceano Atlantico: RIF.7).

E' verosimile che una contaminazione da petrolio tenda piuttosto a essere prevalentemente confinata nelle acque intermedie, ma ammettiamo pure che la possibilità di emissioni significative di idrocarburi liquidi dal pozzo VELA1 sia remota e chiediamoci su che "sistema" impatterebbe una significativa emissione di gas (prevalentemente) metano dal pozzo VELA1.

Secondo la cartografia allegata allo studio di impatto ambientale (file SIME_AMB_01_07_All4_3) e secondo quanto riferito nel Capitolo 4 **l'area circostante il sito del progetto VELA1 è un'area importante per le attività di pesca**. Per la precisione (pag. 103 del Capitolo 4) "*nella zona identificata si stima un numero di pescherecci tra le 120 e le 130 unità*" e alla tabella 4-24, alla stessa pagina, si legge che la stima comprende, grosso modo, tra 90.000 e 100.000 battute di pesca l'anno. Dalla velocità media dei pescherecci riferita nella stessa tabella, 2,8 nodi, si deduce che si tratta in gran parte di pescherecci a strascico. Questi pescherecci basano dunque la loro sussistenza sulle risorse demersali che sarebbero quindi le prime ad essere impattate da una contaminazione dello strato delle acque intermedie. Ma non finisce qui.

Una, nel caso di emissioni significative di metano, probabile contaminazione delle acque superficiali, la già citata AIS, avrebbe verosimilmente (se il fenomeno dovesse occorrere nel periodo estivo-

autunnale) **conseguenze catastrofiche per un'altra risorsa fondamentale della pesca siciliana, già gravemente compromessa [RIF.8], che è lo stock dell'acciuga (*Engraulis encrasicolus*)**. I dati disponibili infatti "suggeriscono che le acciughe trovano le migliori condizioni ambientali per alimentarsi e riprodursi nell'area tra Sciacca e Gela, mentre l' AIS trasporta le larve di acciughe nell'area di nursery" situata al largo di Capo Passero [RIF.9].

Insomma, gli effetti di un possibile incidente rilevante al pozzo esplorativo VELA1 metterebbero in ginocchio un'ampia fetta del comparto peschereccio siculo, considerando che la pesca nello Stretto di Sicilia realizza oltre il 65% del fatturato (65,8%, per la precisione) della pesca siciliana la quale, a sua volta, dà lavoro a oltre un quarto (26,4%) dei pescatori italiani [RIF.10].

A questa catastrofe si aggiungerebbero, nel caso di un incidente rilevante, anche i riflessi negativi sulle attività turistiche, in primo luogo della fascia costiera agrigentina e, in genere, della Sicilia tutta.

4. Altri impatti sottovalutati

Ci sono numerosi altri impatti che lo Studio di Impatto Ambientale presentato da ENI minimizza in modo pericoloso, anche perché soffermandosi (come impone una procedura criticata in premessa) solo sull'attività esplorativa non considera gli effetti di una successiva (si suppone, auspicata da ENI) proliferazione di piattaforme di coltivazione del giacimento di idrocarburi eventualmente individuato.

Emissioni in aria

La valutazione degli impatti delle sostanze emesse in aria dalle attività del pozzo VELA1 **ignorano del tutto la questione della produzione di polveri ultrasottili (c.d. PM2.5)** che sono "inquinanti secondari" e che si producono nel tempo a partire da alcune delle sostanze emesse (Nox, SOx, PM10). Tali inquinanti si disperdono dunque molto di più delle PM10 e secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità "sono state riferite [dalla letteratura scientifica] *robuste associazioni tra l'esposizione a lungo termine a PM2.5 e mortalità*" [RIF.11, pag. 11]. L'OMS ha presentato di recente evidenze che annunciano una riduzione dei limiti di esposizione [RIF.12, pag. 11]. Ovviamente, una futura proliferazione di attività di coltivazione peggiorerebbe la situazione.

Rilascio di sostanze chimiche

L'azienda afferma ripetutamente che i rischi di rilascio in ambiente sono minimi (per i rilasci accidentali "non ingenti" di idrocarburi, si veda al punto successivo) e in particolare afferma che le attività di scavo fino alla profondità di 1000 metri saranno effettuati utilizzando fanghi lubrificanti che

non contengono sostanze pericolose. (*"fluidi a base acqua di mare viscosizzata con materiali naturali non contaminato da nessun additivo chimico"*) Tuttavia, varie volte, e in particolare a pag. 19 del Capitolo 3, veniamo informati che in realtà (come del resto è comprensibile) i dettagli delle varie operazioni, compresi i fluidi da impiegare, verranno decisi a seconda delle circostanze (*"Il dettaglio delle composizioni dei fanghi utilizzati ed i quantitativi dei principali prodotti impiegati per il confezionamento saranno riportati in un apposito programma di dettaglio che verrà redatto in fasi successive e sottoposto ad autorizzazione dell'UNMIG"*). Non ci risulta che l'Ufficio Nazionale Minerario per gli Idrocarburi e le Georisorse abbia tra i suoi compiti quelli della tutela ambientale e ricordiamo che la Valutazione di Impatto Ambientale deve essere effettuata sulla totalità del progetto, senza dettagli da rinviare a fasi successive, estranee alla procedura di VIA. Tra l'altro, esprimiamo il ragionevole dubbio che se comunque, nel corso della perforazione, fosse necessario l'utilizzo di fanghi diversi dai "fluidi non contaminati" difficilmente le operazioni si arresterebbero. Ci chiediamo inoltre con quale meccanismo sia garantito un controllo che verifichi quali fanghi verranno effettivamente utilizzati. A titolo di esempio, verifichiamo che nella tabella 3-6 (Capitolo 3, pag. 20) tra i prodotti presenti in alcuni tipi di fango lubrificante è presente poliacrilammide. Questa sostanza non è pericolosa ma le preparazioni commerciali possono contenere quantitativi imprecisati del monomero, acrilammide, composto mutageno e cancerogeno. Tra l'altro, è oggetto di dibattito scientifico se, in certe condizioni ambientali, la poliacrilammide non possa degradarsi rilasciando acrilammide.

Inoltre, alla pag. 39 del Capitolo 3, leggiamo che *"Un'altra tipologia di scarico a mare sarà costituita dalle acque di raffreddamento dei motori diesel, che verranno prelevate dal mare, convogliate nel circuito di raffreddamento ed infine scaricate. Si precisa che il circuito di raffreddamento non è in comunicazione con i fluidi dei motori, ma circola in intercapedini dedicate, non alterando quindi le caratteristiche chimiche delle acque."* Abbiamo motivi per dubitare di questa affermazione. E' piuttosto probabile che senza l'uso di **sostanze anti-vegetative** (anti fouling) le pompe adibite alla circolazione dell'acqua di mare si bloccherebbero e le tubature sarebbero "intasate" dalla presenza di organismi incrostanti. E' verosimile che venga utilizzato ipoclorito di sodio. In ogni caso, gradiremmo sapere cosa e quanto.

Rilasci "non rilevanti" di idrocarburi liquidi

Gli scenari descritti al punto 5.12 del Capitolo 5 (pagg. 84-101) sostanzialmente si riducono ad "accertare" che la eventuale macchia di gasolio rilasciata in mare ha scarse probabilità di giungere fino alla costa. Dissentiamo fortemente da tale approccio per l'ovvia ragione che **devono essere valutati tutti gli impatti sull'intero ecosistema marino della dispersione accidentale** (e dell'eventuale uso dei disperdenti, citati a pag. 101 e di cui non conosciamo la composizione: spesso, tali sostanze sono più pericolose degli idrocarburi). Le valutazioni devono riguardare gli effetti

ambientali e quelli sulle risorse della pesca, e non solo gli imbrattamenti sulle coste (dove, questo è vero, la "marea nera" crea più allarme e maggior danno d'immagine, anche all'azienda che l'ha causata). Come discusso in precedenza, l'area ha un'elevata valenza per le risorse ittiche e, d'altra parte, il gasolio da autotrazione può contenere fino al 25% di idrocarburi aromatici, con sostanze che possono essere potenzialmente cancerogene, tossiche e bioaccumulanti. **Una dispersione di gasolio come quella descritta negli scenari presentati dall'azienda potrebbe, ad esempio, avere effetti particolarmente gravi sulle larve di acciughe, con conseguenze potenzialmente nefaste per le attività di pesca al pesce azzurro in Sicilia.**

Interferenze con le attività di pesca

L'azienda non disconosce l'importanza per la pesca dell'area attorno al sito del pozzo esplorativo VELA1, stimando che vi siano condotte fino a quasi 100.000 battute di pesca, ogni anno. L'azienda ci informa (Capitolo 4, pag. 103) che **"sarà necessario interdire alle attività di pesca l'area circostante la nave di perforazione, durante l'esecuzione del pozzo esplorativo Vela 1, per una fascia di sicurezza pari a circa 500 metri e pari a 2 km qualora l'impianto di perforazione risulti in modalità ancorato". Questa limitazione, verrà ovviamente moltiplicata nel caso in cui si dovessero installare altre piattaforme di coltivazione.** Quindi, non solo non viene fornita alcuna stima del danno arrecato alla pesca per la prevista limitazione, ma non c'è alcuna ipotesi (e non ci può essere, visto lo spezzettamento procedurale criticato in premessa) sugli effetti della possibile proliferazione delle piattaforme, con la conseguente "compressione" degli spazi della pesca professionale. Non vorremmo che si creino così le premesse per un **incremento di una condizione di "overfishing"** che per altri versi si intende combattere, anche imponendo sacrifici alla categoria. **In prospettiva, la moltiplicazione delle trivelle, oltre che per il rischio ambientale (acuto o cronico) è quindi una minaccia per la pesca anche e soprattutto perché ne limita gli spazi e ne comprime le attività** in aree che, a quel punto, rischiano davvero un (ulteriore?) sovrasfruttamento, con il corollario di innescare potenziali conflitti tra mestieri differenti. Tutto questo è, semplicemente, inaccettabile.

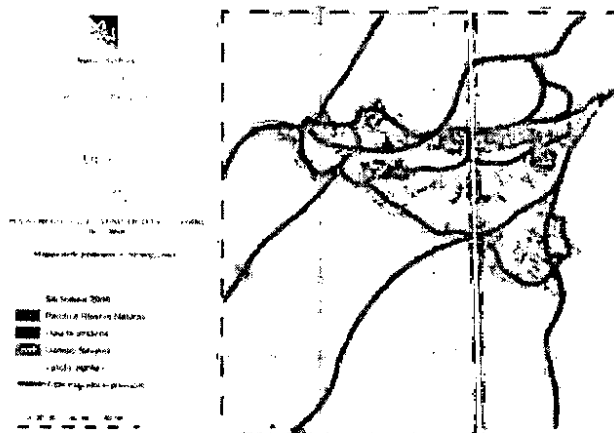
Rumore

Lo Studio di Impatto Ambientale calcola un "raggio di attenuazione" del rumore prodotto dall'attività di perforazione pari a 2.5 km, in accordo con la letteratura disponibile. Tale impatto viene considerato basso, ma si dovrebbero riflettere sulle conseguenze della presenza di una (e, in futuro, possibilmente di numerose) fonti rumorose non distanti dal tracciato della più importante **rotta di migrazione della balenottera comune (*Balaenoptera physalus*)** che verosimilmente connette il Santuario dei cetacei del Mar Ligure (che è la principale area di alimentazione estiva per questa specie) con l'area intorno a Lampedusa. ISPRA conferma che **"in questa zona delle Isole Pelagie, è segnalata un'importante zona di alimentazione invernale per**

questa specie" [RIF.13, pag. 24].

Inquinamento luminoso e impatto sulle popolazioni di uccelli

Lo Studio di Impatto Ambientale, nel considerare i possibili impatti sull'avifauna del progetto VELA1, incorre in un errore marchiano e grossolano. Sulla base di una cartina (figura 4-41, a pag. 98 del Capitolo 4) con una mappatura estremamente semplificata del complesso fenomeno delle migrazioni aviarie che attraversano lo Stretto di Sicilia (leggiamo che la fonte è il Parco del Conero: nelle Marche!) si sostiene infatti che "*nell'area oggetto del presente Studio, non sono tuttavia segnalate rotte migratorie*". Questo perché lo schemino illustrato prevede una direttrice unica di attraversamento dello Stretto, diciamo da Capo Bonn a Trapani. Se invece del Parco del Conero ENI si fosse interessata ai siti web relativi alle isole dello Stretto di Sicilia, avrebbe avuto informazioni più dettagliate e corrette. Ad esempio, dal sito della Riserva Naturale Isola di Lampedusa [RIF.14] è facile desumere la notevole importanza dell'isola che è utilizzata nelle rotte che passano lo Stretto: "per la sua posizione di ponte tra la Sicilia e l'Africa settentrionale, Lampedusa costituisce un'importante stazione di sosta per moltissimi uccelli migratori sulla rotta del canale di Sicilia..". Segue elenco di specie che va dai fenicotteri al gruccione, dalla balia nera alla ghiandaia marina. Più a ovest, un'altra rotta interessa l'Isola di Pantelleria dove sono state censite ben 261 specie di uccelli, ovviamente in gran parte migratori [RIF.15]. Verosimilmente, questi uccelli si dirigono verso le coste del litorale agrigentino e ragusano. Se ne deduce che i flussi migratori dell'avifauna intersecano in modo piuttosto diffuso lo Stretto di Sicilia, tant'è vero che le "*diverse aree naturali protette, di notevole importanza...*" che ENI ci ricorda essere ubicate "*lungo la costa prospiciente l'area interessata dal progetto*" (citare sempre alla pag.98 del Capitolo 4) non sono affatto (come sostiene ENI) "*...di notevole importanza per l'avifauna locale*", quanto piuttosto per quella migratoria! Lo certifica la scheda della ZPS Torre Manfredia, Biviere e Piana di Gela (ITA050012) [RIF. 16], che comprende le aree menzionate da ENI, dove c'è scritto ben chiaro che "*il Sito di interesse comunitario "Biviere di Gela" si estende per 3.666 ettari sui territori dei Comuni di Gela e Acate per proteggere una delle più importanti zone umide della Sicilia e aree di sosta durante le migrazioni e lo spostamento di numerosi uccelli acquatici che ogni anno si spostano dall'Africa al Nord Europa*" mentre per il SIC di Torre Manfredia la stessa scheda precisa (senza citare altri uccelli) che "*all'interno del Sic sono stati identificati gli uccelli migratori abituali come Charadrius alexandrinus*". Una conferma definitiva viene dal "Piano Faunistico e Venatorio 2013-2018 della Regione Siciliana che a pag. 112 in una cartina con le "principali rotte di migrazioni" dell'avifauna siciliana riferisce di ben quattro direttrici (principali) che interessano lo Stretto di Sicilia di cui una (quella che passa per Lampedusa) passa pericolosamente vicino all'area interessata dal pozzo esplorativo VELA1. Si veda cartina sotto. [RIF.17]



Insomma, l'area del pozzo VELA1 è certamente al centro di flussi migratori e gli impatti della presenza di un pozzo esplorativo oggi, e di un numero imprecisabile di pozzi per la coltivazione domani, non sono stati minimamente valutati. Tra questi impatti, la presenza di punti di luce fissi, lontani dalla costa, come quelli delle piattaforme offshore, sono tra i meglio descritti in letteratura. Come dimostrato da esperimenti su piattaforme offshore, le luci di questi impianti attirano gli uccelli, che si disperdono quando le luci vengono spente [RIF.18]. Gli uccelli migratori possono così sprecare energie preziose volando attorno alle piattaforme per ore, prima dell'alba. In realtà, le piattaforme offshore possono presentare altre minacce per gli uccelli [RIF.19]:

- collisioni: sempre a seguito dell'attrazione delle luci;
- bruciature: gli uccelli sono attirati dalle fiamme del "flaring" (la "torcia" di combustione dei gas in eccesso) e finiscono per ferirsi, anche mortalmente;
- contaminazione: le piattaforme, per varie ragioni, attirano pesci (che di giorno si nascondono all'ombra dell'impianto e/o la notte sono attirati dalle luci del medesimo) che a loro volta attirano gli uccelli. Purtroppo, le piattaforme sono soggette a continui piccoli rilasci di idrocarburi (il RIF.18 cita di una singola piattaforma in cui sono stati documentati - dal novembre 1997 al dicembre 1999 - 60 sversamenti, con una mediana di 10 l di idrocarburi sversati per incidente) e gli uccelli possono subire sia i danni dell'imbrattamento che quelli dell'ingestione di pesce contaminato.

Tra l'altro, tra le specie maggiormente a rischio per l'attrazione luminosa dalle piattaforme offshore, il RIF.18 cita anche uccelli delle tempeste e berte. Recentemente [RIF.20], a Lampedusa è stata rinvenuta una colonia piuttosto numerosa dell'uccello delle tempeste del mediterraneo (*Hydrobates pelagicus melitensis*). Il 60% della popolazione italiana di berta maggiore mediterranea (*Calonectris diomedea*) è ospite della colonia di Linosa (con colonie più piccole a Lampedusa e Lampione), mentre la più rara berta minore mediterranea *Puffinus yelkouan* ha piccole colonie a Linosa e a Lampedusa: il

suo stato potrebbe essere molto critico. Ci sono colonie delle due specie di berta anche a Pantelleria, dove l'uccello delle tempeste è presente ma non ne è accertata la nidificazione. Queste specie, tutte incluse nell'Allegato I della Direttiva Uccelli (Dir. 79/409/CEE, recentemente sostituita dalla Direttiva 2009/147/CE) non sono migratrici, ma nemmeno di esse si occupa, purtroppo, lo Studio di Impatto Ambientale che ENI ha presentato per il progetto del pozzo esplorativo VELA1.

5. Anomalie procedurali e vizi di pubblicizzazione

L'intera istanza di Valutazione di Impatto Ambientale è costellata da omissioni e vizi procedurali:

- a) Ad eccezione del "*programma geologico e di perforazione*", e del documento "*Appendice 1 Politica HSE*", tutti i documenti presentati per la Valutazione di Impatto Ambientale mancano dei nomi degli estensori dei documenti, delle firme e dei timbri di appartenenza all'Albo. **Oltre alla mancanza dei requisiti minimi formali di accettabilità di un documento (sapere chi lo ha scritto e chi ne è civilmente e penalmente responsabile), alla violazione legislativa sulle competenze degli estensori e sull'obbligo di iscrizione all'Albo professionale (omessa applicazione del D.P.R. del 5 giugno 2001, n.º 328), si sottolinea il problema sostanziale di sapere se gli estensori della VIA avevano le competenze interdisciplinari necessarie (Geologi, Biologi Marini, Ingegneri, etc.) per scriverla.**

Per tale motivo la procedura è da ritenersi viziata ed irregolare.

- b) **Gli estensori dichiarati del documento "*programma geologico e di perforazione*", unico documento progettuale firmato, non sono meglio identificati, cioè manca ogni riferimento al titolo di laurea posseduto, all'iscrizione al relativo Albo; manca inoltre l'apposizione dei timbri del relativo ordine di appartenenza.**

Per tale motivo la procedura è da ritenersi viziata ed irregolare.

- c) **la procedura di pubblicazione dell'istanza di VIA è viziata e da ritenersi irregolare per i seguenti motivi:**

1. il titolo dell'inserzione apparsa sui Quotidiani Corriere della Sera del 16 Aprile 2013 e Qds del 16 Aprile 2013 (**Comunicazione di avvio della Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale**), non dava nessuna indicazione riguardo alla natura della Valutazione di Impatto Ambientale (Ricerche Petrolifere con trivellazione) ed al territorio su cui insistevano le ricerche. Solamente al quinto rigo dopo il titolo, di un corpo del testo scritto con caratteri minuscoli, si evinceva che la valutazione Ambientale si riferiva ad un Progetto di perforazione di un pozzo petrolifero. Ed al sesto rigo dopo il titolo si

dava una indicazione, generica, della zona di mare interessata alle ricerche. Ciò è in aperto **contrasto con lo spirito della legge che prevede la massima pubblicizzazione delle procedure, ed elusiva dello spirito della prescritta pubblicazione che è quello di informare la popolazione della procedura di VIA in corso;**

2. in difformità a quanto previsto dall'Art. 24 comma 3 del DL n. 152 del 2006, e successive modifiche, **non sono indicati nell'avviso pubblicato a mezzo stampa e riportato sul sito web dell'autorità competente, i principali impatti ambientali del progetto;**
3. in difformità a quanto comunicato nel citato avviso, e soprattutto a dispetto di specifiche disposizioni legislative (Art. 24 comma 10, ed altri, del DL n.152 del 2006 e successive modifiche), non è stato possibile reperire sul Sito Web del Ministero dell'Ambiente la documentazione completa relativa alla citata Istanza. Risultano infatti assenti alla data di oggi (art.23 del DL n.152 del 2006 e successive modifiche):
 1. l'elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati, già acquisiti o da acquisire ai fini della realizzazione e dell'esercizio dell'opera o intervento;
 2. copia dell'avvenuto pagamento dei contributi previsto dall'art.33 DL. n.152 del 2006 e successive modifiche;
 3. richiesta di Avvio delle Procedure di Compatibilità Ambientale, sottoscritta dal legale rappresentante della società.

Per i motivi suddetti la procedura è quindi da ritenersi viziata e irregolare.

- d) **la Società proponente avrebbe dovuto presentare una nuova Valutazione di Impatto ambientale unitaria per i permessi GR 14 AG e GR 13 AG.** Infatti per ammissione della stessa società tali permessi fanno *"parte del programma unitario di lavoro dei permessi di ricerca liquidi e gassosi contraddistinti dalle sigle GR 14 AG e GR 13 AG"*.

Tale comportamento è elusivo della normativa vigente. Da sottolineare che il Ministero dell'Ambiente e Northern Petroleum, per un simile caso sono stati soccombenti di fronte il Tribunale Amministrativo della Regione Puglia, che con sentenza n° N. 00186/2010, in merito al terzo punto del ricorso *"il progetto di ricerca cui inerisce la VIA impugnata è solo una frazione di modeste dimensioni di un intervento ben più esteso, costituito da ben cinque richieste di permessi di ricerca, e da ulteriori due permessi già conseguiti dalla società"* ha annullato i provvedimenti di VIA impugnati, argomentando quanto segue: *"in difetto di metodi di ricerca meno*

*impattanti (rispetto all'AIRGUN, ndr) , non v'è dubbio che **unico baluardo di difesa per l'ambiente rimanga quello di una valutazione di impatto unitaria , cioè tale da fornire una visione completa delle interazioni e degli effetti di un programma umano di sfruttamento delle risorse sull'ecosistema da proteggere**".*

Per tali motivi va dato parere negativo alla Valutazione di Impatto Ambientale, subordinando ad ogni provvedimento in merito ad una VIA che tenga conto degli effetti cumulativi dei permessi di ricerca limitrofi. Si chiede inoltre, nel caso in cui per le VIA precedenti, non siano stati valutati unitariamente i permessi di ricerca, di revocare in autotutela i provvedimenti già emessi.

- e) **L'area del progetto unitario è di 831,87 Km² (GR 13 AG: 423,09 Km²; GR 14 AG: 408,78 Km²), ciò in aperto contrasto con la legge che pone un'estensione massima del permesso di ricerca pari a 750 Km². (Articolo 6. della Legge 9 gennaio 1991, n. 9 e s.m.i. comma 2. L'area del permesso di ricerca deve essere tale da consentire il razionale sviluppo del programma di ricerca e non può comunque superare l'estensione **di 750 chilometri quadrati**; nell'area del permesso possono essere comprese zone adiacenti di terraferma e mare).**

Per questa motivazione l'istanza va respinta e vanno revocati in autotutela i provvedimenti già emessi.

In conclusione, considerando, le violazioni procedurali, l'assenza di timbri firme ed autori in alcuni documenti, l'incompletezza delle valutazioni di impatto ambientale, l'inesattezza delle valutazioni effettuate, il particolare valore Ambientale, Economico e Turistico delle aree interessate, si ritiene che il progetto presentato metta in grave pericolo l'ambiente e l'economia (della Pesca e del Turismo in Primis) del nostro territorio nonché le risorse e gli ecosistemi del nostro mare, e quindi chiediamo che venga negato il permesso ad operare ricerche di idrocarburi. Chiediamo inoltre, per le motivazioni espresse al punto 5, che vengano revocati in autotutela i permessi già rilasciati.

NOTE BIBLIOGRAFICHE

1. <http://www.agenparl.it/articoli/news/politica/20130607-gela-lipu-su-siti-rete-natura-2000-grave-inquinamento-idrocarburi>
2. http://qsr2010.ospar.org/media/assessments/p00453_OA3-BA5_ASSESSMENT.pdf
3. Per la Scarabeo 9: <http://uk.reuters.com/article/2011/08/26/cuba-oil-idUKN1E77P03U20110826>; per la Scarabeo 8 (e indagine PSA): <http://www.offshoreenergytoday.com/scarabeo-8-tilting-psa->

- norway-discovers-serious-breaches-of-regulations/
4. <http://incidentnews.noaa.gov/incident/6237>
5. <http://www.oilrigdisasters.co.uk/>
6. <http://www.offshoreenvironment.com/oil.html>
7. <http://www.soest.hawaii.edu/oceanography/faculty/sansone/Holmes%20et%20al%202000%20GBC.pdf>
8. http://151.1.154.86/GfcmWebSite/SAC/SCSA/WG_Small_Pelagics/2012/SAFs/2012_ANE_GSA16_CNR-IAMC.pdf
9. <http://www.faomedsudmed.org/pdf/publications/td5/td5-bonanno.pdf>
10. <http://www.irepa.org/attachments/article/320/Osservatorio%20Nazionale%202011.pdf>
11. http://whqlibdoc.who.int/hq/2006/WHO_SDE_PHE_OEH_06.02_eng.pdf
12. <http://www.greenpeace.org/italy/Global/italy/file/2013/clima/GP-Porto-Tolle-apr-2013.pdf>
13. <http://www.strategiamarina.isprambiente.it/consultazione/files/4.3.2MedMammiferimarini.pdf>
14. <http://www.legambienteriserve.it/sezioni/lampedusa/4.html>
15. [http://www.biodiversityjournal.com/pdf/3\(4\)_407-428.pdf](http://www.biodiversityjournal.com/pdf/3(4)_407-428.pdf)
16. <http://www.ufficiospeciale.it/gela/aree-protette/zps/>
17. <http://www.venatoriasicula.it/attachments/article/302/PIANO-FAUNISTICO-VENATORIO-2013-2018-DELLA-REGIONE-SICILIANA.pdf>
18. <http://www.ecologyandsociety.org/vol13/iss2/art47/>
19. <http://play.psych.mun.ca/~mont/pubs/seabirds.pdf>
20. <http://www.pelagicbirds.eu/la-specie/>

Eventuali comunicazioni vanno indirizzate a tutte le associazioni firmatarie.



COMITATO STOPPA LA PIATTAFORMA

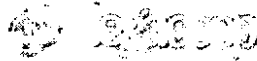
Via Venezia 8/a. 92019 Sciacca
email stoppalapiattaforma@gmail.com
tel 3404038051

Il Portavoce Ing. Mario Di Giovanna

GreenPeace Onlus

Piazza dell'Enciclopedia Italiana, 50-00186 - Roma
email: alexandro.panni@greenpeace.org
giorgia.mano@greenpeace.org
tel. +39.06.68136061; fax +39.06.454399793

Responsabile Campagna Mare di Greenpeace Italia Giorgia Monti



LEGACOOOP PESCA Sicilia
(F.to/Giuseppe Gulfo)



Lega Navale Italiana- Sezione di Sciacca

Piazza Consiglio, 1- 92019, Sciacca (AG)
email: sciacca@leganavale.it
tel./fax 0925/85879; tel/fax 0925902766

Arch. Giuseppe Falautano

Italia Nostra

ITALIA NOSTRA- Sezione di Sciacca

Contrada Hagni Discesa Madonna del Riposo- 92019 Sciacca (AG)

email: sciacca@italianostra.org
tel. 0925993260-3383347144

Arch. Umberto Marsala



Associazione Apnea Pantelleria

Via Masera 24 Pantelleria 91017 Trapani
ufficiostampantelmare@gmail.com
www.unpuntoelmare.wordpress.com
CF 93059870811

Legale rappresentante Alberto Zaccagni tel 335 6452207

Associazione di promozione sociale
L'AltraSciacca
che è meglio di tutto quello che c'è



AGCI AGRITAL SICILIA

AGCI/AGRITAL Sicilia
(F.to Giovanni Basclano)

Associazione di Promozione Sociale
L'AltraSciacca

Casella Postale 7 - 92019 Sciacca (AG)

email: ass.associazioni@altraosciacca.it

fax 0925/1956789, tel 0925/1955443

Presidente Pietro Mistretta

N. Q. Thour De G. Henry

Perrone Raffaele

Da: mario.digiovanna [mario.digiovanna@ingpec.eu]
Inviato: lunedì 17 giugno 2013 20.46
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it;
ene.rme.dg@pec.sviluppoeconomico.gov.it; mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it
Oggetto: OSSERVAZIONI ALLA VIA PERMESSO DI RICERCA G.R.14.AG - POZZO
ESPLOLATIVO VELA1
Allegati: osservazione VIA GR14 AG Pozzo esplorativo Vela 1 comitato Stoppa La Piattaforma.pdf

Spet. Le
Ministero dell'Ambiente ,
Ministero dello Sviluppo Economico,
Ministero dei Beni Culturali

inoltro in Allegato Le OSSERVAZIONI ALLA VIA DEL PERMESSO DI RICERCA G.R.14.AG - POZZO
ESPLOLATIVO VELA1
prodotte dal Comitato Stoppa La Piattaforma

Cordiali Saluti

Ing. Mario Di Giovanna