

**Spett.le Ministero dell'Ambiente e della
Sicurezza Energetica Direzione Generale
Valutazioni Ambientali Divisione V
Procedure di valutazione VIA e VAS**

OGGETTO: Presentazione osservazione: Progetto: Svincolo di Pegli - Adeguamento viabilità di collegamento con la S.S. 1 Procedura: Valutazione Impatto Ambientale Codice Procedura: 10417

La Sottoscritta Mara Michellini presenta, ai sensi del D.Lgs.152/2006, la seguente osservazione per la procedura di Valutazione Impatto Ambientale relativa al Progetto in oggetto.

Nella relazione dello Studio di Impatto Ambientale, riferito al progetto per il nuovo collegamento diretto dello svincolo di Pegli dell'autostrada A10 con la S.S.1 Aurelia, si prende atto che tale collegamento sarà realizzato attraverso una rampa che sottopassando l'area "Carmagnani" affiancherà l'attuale via Simone Pacoret De Saint Bon e si ricollegherà con la SS1 Aurelia mediante la realizzazione di una rotatoria. Nella relazione si legge: *"L'area portuale ove è ubicato il Deposito rientra nel contesto cittadino di Genova, con la presenza degli insediamenti tipici delle città costiere ad alta densità abitativa: palazzi di civile abitazione, strade, ponti, stazioni ferroviarie, ospedali, scuole, uffici, caserme"*.

Nel sottosuolo sono presenti numerosi oleodotti x l trasporto dei prodotti da e per il porto petroli. Dall'INQUADRAMENTO GEOLOGICO si evince come il progetto, nella parte nord, nella fase di imbocco, venga ad essere contiguo al "microtunnel" di collegamento dal Porto Petroli e il deposito di Fondegga. Per *Microtunnel*, nonostante il nome, trattasi di 4 tubi da 32 pollici + 2 da 12 pollici incapsulati in una galleria di cemento con un diametro di metri 2.5. Nell'area interessata dal progetto risulterebbe a circa 17 metri di profondità.

L'indagine sottolinea che *"causa mancata autorizzazione di Carmagnani,"... "non tutte le indagini previste sono state eseguite secondo programma, in particolare non è stato eseguito un sondaggio a carotaggio, previsto a margine del sottoattraversamento ferroviario in corrispondenza del tratto in galleria più profondo e maggiormente critico"*.

Vista la situazione di inquinamento del suolo e delle acque di falda nei carotaggi effettuati nei punti meno profondi, avere un'indagine carente e assente di dati *"in corrispondenza del tratto in galleria più profondo e maggiormente critico"*, porta ad esprimere ulteriori preoccupazioni, sia per l'inquinamento delle falde acquifere, sia x l'inquinamento dell'aria e acustico che potrebbe derivare dai lavori di scavo.

IMPIANTO A RISCHIO CARMAGNANI

Una particolare preoccupazione riguarda la realizzazione di una galleria al di sotto dell'impianto a rischio elevato di Carmagnani

La stessa relazione sottolinea che..." Data la tipologia dell'impianto (costituito in sintesi da serbatoi, tubazioni, valvole, pompe, manichette e bracci di carico) e la natura delle sostanze pericolose di cui trattasi, i problemi di sicurezza connessi con il deposito riguardano essenzialmente il rischio di evaporazione, di incendio di prodotti infiammabili e di sversamento. Si tratta di impianti nei quali un evento, quale un'emissione, un incendio o un'esplosione di grande entità, dovuto a sviluppi incontrollati, può dare luogo ad un pericolo grave, immediato o differito, per la salute umana o per l'ambiente, all'interno o all'esterno dello stabilimento.

Risulta inaccettabile che, nonostante la consapevolezza del rischio che emerge dalla relazione, si possa ritenere fattibile il progetto in questione, consci che, dalle lavorazioni derivanti dalla galleria in area Carmagnani, si andrebbe ad aggravare il rischio di un possibile incidente. A tal proposito si ricorda che l'Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose, e in particolare

L'art. 22 del DECRETO LEGISLATIVO 26 giugno 2015, n. 105. Assetto del territorio e controllo dell'urbanizzazione

RECITA

- 1) nelle zone interessate dagli stabilimenti si applicano requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione territoriale, con riferimento alla destinazione e utilizzazione dei suoli, che tengono conto degli obiettivi di prevenire gli incidenti rilevanti o di limitarne le conseguenze, nei casi di:
 - a) insediamenti di stabilimenti nuovi;
 - b) modifiche degli stabilimenti di cui all'articolo 18, comma 1;
 - c) **nuovi insediamenti o infrastrutture attorno agli stabilimenti esistenti, quali, vie di trasporto, luoghi frequentati dalla collettività sia ad uso pubblico che ad uso privato, zone residenziali, qualora l'ubicazione o l'insediamento o l'infrastruttura possono aggravare il rischio o le conseguenze di un incidente rilevante.**
- 2) Nelle zone interessate dagli stabilimenti, gli enti territoriali, nell'elaborazione e nell'adozione degli strumenti di pianificazione dell'assetto del territorio, tengono conto, in base agli elementi informativi acquisiti ai sensi del comma 8, della necessità di:

- a) prevedere e mantenere opportune distanze di sicurezza tra gli stabilimenti e le zone residenziali, gli edifici e le zone frequentate dal pubblico, le aree ricreative e, per quanto possibile, le principali vie di trasporto;
- b) proteggere, se necessario, mediante opportune distanze di sicurezza o altre misure pertinenti, le zone di particolare interesse naturale o particolarmente sensibili dal punto di vista naturale nonché gli istituti, i luoghi e le aree tutelate ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, che si trovano nelle vicinanze degli stabilimenti;
- c) adottare, per gli stabilimenti preesistenti, misure tecniche complementari per non accrescere i rischi per la salute umana e l'ambiente.

Il quartiere di Multedo, dove vivo, ha già subito in passato eventi calamitosi, ricordiamo l'esplosione della superpetroliera Hakuoyoh Maru nel 1981 (6 morti fra equipaggio e soccorritori) e l'esplosione e l'incendio ai serbatoi della Carmagnani nel 1987 (4 morti fra gli operai).

Tanti gli studi e le analisi di rischio che evidenziano la critica situazione di rischio e di inquinamento subita dagli abitanti. Molti i progetti di delocalizzazione degli impianti di Carmagnani e Superba, che movimentano prodotti petrolchimici e chimici a distanze minime dall'abitato, mai attuati.

Lo stesso progetto riporta la situazione degli impianti esistenti nella zona:

"Nei pressi dell'intervento in oggetto gli stabilimenti RIR risultano essere 5. Le distanze tra ogni stabilimento e il sito di interesse risultano essere: • Attilio Carmagnani: distanza nulla • SUPERBA S.r.l.: 410 m. circa • IPLOM SPA: 480 m. circa • Porto Petroli SPA: 500 m. circa • ENI SPA: 750 m."

Alla luce di quanto esposto, chiedo a questo Spett. Ufficio di valutare il progetto in oggetto, non come un semplice intervento di viabilità, ma come l'ennesimo rischio assegnato, cinicamente, da chi ci amministra, ad un quartiere che vorrebbe vedere realizzato un nuovo casello autostradale in un futuro su di un'area libera da impianti a rischio e bonificata.

Genova, 07 dicembre 2023

Firma



Allegato: Documento Carta di Identità