



WWF Italia ETS
Sede Nazionale
Via Po, 25/c
00198 Roma

Tel: 06844971
Fax: 0684497365
segreteria generale@wwf.it
sito: www.wwf.it

Spett.le Presidenza del Consiglio dei Ministri
Commissario Straordinario di Governo
(d.P.C.M. 2366 del 22 giugno 2023)
Resp. del Procedimento dott. Nicola Giancarlo Poggi
Commissario.rigassificatore@cert.regione.liguria.it

Oggetto: Osservazioni del WWF Italia E.T.S. in relazione all'avviso pubblico di avvio del procedimento unico ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 e dell'art. 46 del d.l. 159/2007 per il procedimento denominato “Emergenza gas – Incremento della capacità di rigassificazione: progetto di ricollocazione nell'alto Tirreno del FSRU Golar Tundra e del nuovo collegamento alla rete nazionale di trasporto del gas naturale” presentato da Snam FSRU Italia s.r.l.

L'Associazione Italiana per il World Wide Fund for Nature – WWF Italia E.T.S. (C.F. 80078430586), con sede in Roma, Via Po, 25/c, Ente morale riconosciuto con D.P.R. 04.04.1974 n. 493, individuata quale associazione perseguente finalità di protezione ambientale dagli artt. 13 e 18, comma 5, della L. 349 del giorno 08.07.1986, mediante decreto del Ministero dell'Ambiente del 20.02.1987, nella persona del **Dott. DI TIZIO LUCIANO (C.F. DTZLCN 52B06C632D)**, nato a Chieti il 06.02.1952, ed ivi residente alla Via F. Salomone n. 112, nella qualità di Presidente e legale rappresentante *pro tempore*, giusti i poteri conferiti *ex artt.* 4, 5 e 13 del vigente Statuto approvato dall'Assemblea dei Soci del 26 Settembre 2020 e come da delibera del Consiglio Nazionale del 15.07.2022

CONSIDERATE

- le finalità istituzionali del WWF Italia, che costituisce centro di imputazione di interessi collettivi a difesa dell'ambiente e dei cittadini al fine della loro tutela e del diritto alla salute individuale e collettiva, titolato peraltro a difendere tali interessi anche di fronte alle sedi giurisdizionali (Artt. 4-5 Statuto Associativo);
- il possibile pregiudizio dell'interesse ambientale derivante dall'approvazione del progetto;
- l'art. 9 e seguenti della legge n. 241/1990 che espressamente prevede che “*Qualunque soggetto, portatore di interessi pubblici o privati, nonché i portatori di interessi diffusi*

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

Registrato come:
WWF Italia ETS
Via Po, 25/c
00198 Roma

Cod.Fisc. 80078430586
P.IVA IT 02121111005

Ente morale riconosciuto con
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le
Ricerche N. H 1890ADZ.

Iscritto al Registro Unico
Nazionale del Terzo Settore
(RUNTS)



costituiti in associazioni o comitati, cui possa derivare un pregiudizio dal provvedimento, hanno facoltà di intervenire nel procedimento”,

DICHIARA

di volere intervenire nel procedimento amministrativo in oggetto ai sensi dell’art. 9 della legge 241/1990 e, per l’effetto, chiede ai sensi dell’art. 10 della legge 241/1990 di prendere visione degli tutti gli atti del procedimento, anche futuri da ricevere al seguente indirizzo pec: [wwfitalia@pec.wwf.it]. Se del caso si riserva la facoltà di presentare ulteriori memorie scritte e documenti, che l'amministrazione ha l'obbligo di valutare.

CONSIDERATO INOLTRE CHE

- dalla apposita sezione del sito della Regione Liguria¹ si riscontra che *“Con il decreto del presidente del Consiglio dei ministri 2366/2023, il presidente della Giunta, Giovanni Toti, è stato nominato Commissario straordinario di Governo "per la realizzazione ovvero per l'esercizio, anche a seguito di ricollocazione, delle opere e delle infrastrutture finalizzate all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete di trasporto esistente nella Regione Liguria”*;
- dal documento di avviso pubblico si evidenzia come il progetto preveda la collocazione *“a circa 2 miglia nautiche (circa 4 km) dalla costa ligure di ponente di fronte a Vado Ligure (SV), dell’ormeggio di un mezzo navale tipo FSRU (Floating Storage and Rigasification Unit) in corrispondenza del sistema di ormeggio a torretta e delle connesse infrastrutture per l’allacciamento, l’impianto PDE di Quiliano contenente le unità di misura e filtraggio del gas naturale e il relativo collegamento con l’approdo costiero, il collegamento dall’impianto PDE alla esistente Rete Nazionale Gasdotti (RNG) tramite una nuova condotta; la lunghezza complessiva delle condotte è di circa 32,8 km di cui 4,2 a mare”*.
- nella documentazione in atti si sostiene che l’impianto in oggetto sarà in grado di assicurare un flusso di 5 miliardi di metri cubi anno di gas naturale.

SI PRESENTANO LE SEGUENTI OSSERVAZIONI

¹ <https://www.regione.liguria.it/homepage-giunta/giunta-regionale/presidente/commissario-straordinario-dpcm-2366-2023.html>



1. SULL'ASSOLUTA ILLOGICITÀ ED INCONGRUENZA IN RELAZIONE ALLA SCELTA DI VOLER AUTORIZZARE L'IMPIANTO DI RIGASSIFICAZIONE IN OGGETTO PER PRESUNTE ESIGENZE DI SICUREZZA ENERGETICA NAZIONALE

Tralasciando il fatto che le caratteristiche tecniche per questo tipo di impianti lasciano intendere come sia molto difficile che si possano conseguire i risultati quantitativi indicati, e non entrando nel merito di alcune note criticità progettuali e di collocazione, che pur potrebbero essere esposte, il punto fondamentale su cui la scrivente Associazione intende in prima battuta concentrare la propria attenzione riguarda l'assoluta illogicità ed incongruenza in relazione alla scelta di voler autorizzare l'impianto di rigassificazione in oggetto per presunte esigenze di sicurezza energetica nazionale. Come illustrato *infra*, puntuali dati energetici dimostrano come il nostro Paese non abbia assolutamente bisogno di questo tipo di impianti, che rispondono all'unica esigenza di perpetuare la dipendenza dalle fonti fossili, quali il gas naturale. Dette infrastrutture, infatti, si pongono in contrasto con il percorso di decarbonizzazione a cui il nostro Paese deve ottemperare in corrispondenza agli impegni europei ed internazionali.

Occorre, infatti, rammentare come il gas naturale sia prevalentemente costituito da metano (CH₄), un potente gas serra con potere climalterante fino ad 83 volte superiore a quello della CO₂ sulla scala dei 20 anni (GWP20)². E questo senza considerare il ruolo ancora oggi fortemente sottostimato delle cosiddette emissioni fuggitive che pesano non poco in termini di impatti sul clima proprio per l'elevato potere climalterante di questo gas serra³. E per il GNL, l'impatto climatico e ambientale è ancora peggiore, rispetto a quello trasportato via tubo, dal momento che le emissioni di CO₂ sono maggiori anche a causa delle operazioni di liquefazione e rigassificazione, oltre che per i lunghissimi trasporti via nave, tutte attività notoriamente energivore che quindi pesano non poco sui bilanci emissivi.

A parte questi non secondari aspetti, peraltro molto rilevanti dal punto di vista climatico-ambientale, quello che qui si intende soprattutto contestare è l'assoluta inutilità di una infrastruttura come il rigassificatore che si vorrebbe collocare a largo di Vado Ligure (contestazione analoga a quella avanzata per stesso impianto infelicemente collocato nel porto a Piombino, come si evince anche dall'intervento *ad adiuvandum* nel ricorso R.G. n. 14940/2022, sez. III, presentato dalla scrivente

² IPCC Sixth Assessment Report, "Climate Change 2021: The Physical Science Basis", August 2021, https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_Full_Report.pdf

³ Domenico Gaudioso. Le emissioni di metano in Italia. Giugno 2022 - Rapporto predisposto dal Greenhouse Gas Management Institute - Italia per conto del WWF Italia <https://www.wwf.it/cosa-facciamo/pubblicazioni/le-emissioni-di-metano-in-italia/>



associazione a febbraio 2023), e questo perché sono gli stessi numeri ufficiali (di fonte governativa) che dovrebbero indurre a mettere in discussione certe scelte i cui ingenti costi saranno destinati ad essere pagati dai cittadini italiani vista anche la copertura ventennale improvvidamente garantita dallo Stato italiano⁴.

Al riguardo converrà rammentare come il nostro Paese già prima dell'arrivo, reale o dichiarato, dei due FSRU (di Piombino e Ravenna) avesse una ben nota ridondanza di infrastrutture di approvvigionamento gas. Infatti, escludendo a priori gli approvvigionamenti del gas russo dal Tarvisio, l'Italia aveva comunque una capacità di importazione via tubo di circa 68 miliardi di m³ anno⁵ a cui si sommano gli oltre 15 miliardi di m³ anno di GNL dei tre rigassificatori già esistenti e da tempo operativi⁶, quindi un totale (senza gas russo!) di ben oltre 83 miliardi di m³ anno (e senza contare il già previsto incremento dell'OLT di Livorno).

E tale ridondanza era, del resto, già stata (in sede ufficiale) ritenuta capace di superare anche un eventuale interruzione totale delle importazioni dalla Russia, e questo lo aveva dichiarato a febbraio 2022 proprio la **RELAZIONE ANNUALE SULLA POLITICA DELL'INFORMAZIONE PER LA SICUREZZA 2021 della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Sistema di Informazione per la Sicurezza della Repubblica**. Nella Relazione, infatti, nella Sezione 1.2. si affronta il tema de "LA SICUREZZA ENERGETICA" e più specificamente nel Box 4 a pag. 37-38 si parla di "Transizione energetica e approvvigionamento di gas naturale" e, testualmente, si afferma: *"In particolare, in attuazione del Regolamento (UE) 2017/1938, il sistema infrastrutturale italiano rispetta la cd. Formula N-1, ossia la capacità di soddisfare, grazie alla ridondanza, livelli di domanda molto elevati anche in caso di interruzione della principale infrastruttura di importazione,*

⁴ Il decreto legge recante "Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina", all'art. 5 (Disposizioni per la realizzazione di nuova capacità di rigassificazione) comma 8 "Al fine di limitare il rischio sopportato dalle imprese di rigassificazione" concede 30 milioni di euro all'anno per un periodo di 20 anni (dal 2024 al 2043) a chi realizza impianti di rigassificazione galleggianti.

⁵

- Transmed dall'Algeria a Mazzara del Vallo con capacità complessiva che dovrebbe arrivare a 33,5 miliardi di metri cubi anno.
- Greenstream dalla Libia a Gela con capacità di circa 10 miliardi di metri cubi anno.
- Transitgas dal nord Europa attraversa la Svizzera e arriva a Gries. Ha una capacità di circa 18 miliardi di metri cubi anno, anche se un 14-15% dovrebbe essere destinato alla Svizzera.
- TAP dall'Azerbaijan arriva a Melendugno e ha già una capacità di 8-10 miliardi di metri cubi anno, ma che sarà portata a superare i 16 miliardi/anno, e questo senza necessità di modifiche strutturali alla pipeline.

⁶ LNG Adriatic (Cavarzere) con una capacità di 8 miliardi di Sm³/anno (incrementabile a 9); GNL Italia (Panigaglia) capacità di 3,5 miliardi di Sm³; OLT (Livorno) 3,75 miliardi Sm³ (ma già autorizzato fino a 5 miliardi).



ossia del gasdotto che trasporta i flussi in arrivo dalla Russia fino al punto di ingresso di Tarvisio e che, nel 2021, ha veicolato il 38% del fabbisogno nazionale.”

Per essere ancora più netti nella contestazione circa l'utilità del rigassificatore in oggetto (a prescindere che sia riallocato a largo di Vado Ligure o che dovesse restare a Piombino), vogliamo meglio evidenziare certi dati.

Nel nostro Paese, stando ai dati ufficiali del MITE ⁷, la domanda del gas nel 2021 era stata complessivamente pari a circa 76,4 miliardi di m³, e sempre stando ai dati ministeriali ⁸ vediamo come la domanda di gas nel 2022 sia scesa a circa 68,7 miliardi di m³, pari a circa 7,7 miliardi di m³ in meno rispetto all'anno precedente. Ma allo stesso tempo le esportazioni di gas siano sensibilmente aumentate visto che nel solo 2022 sono state pari a oltre 4,6 miliardi di m³ ⁹, ossia quasi il 200% in più rispetto all'anno precedente. E sicuramente questo ha poco da spartire con eventuali logiche di sicurezza energetica ma attiene molto di più a quelle di trasformare l'Italia in un hub del gas (come peraltro ripetuto spesso da fonti governative e inserito anche nella stessa proposta di revisione del PNIEC ¹⁰). Del resto, se i 2 nuovi FSRU avessero dovuto rispondere alla necessità di gestire una (presunta!) emergenza gas connessa con la guerra russo-ucraina, si sarebbe puntato al loro noleggio e non ad un acquisto a titolo definitivo che, come abbiamo precedentemente visto, sarà pagato dai cittadini italiani per almeno i prossimi venti anni e che rischia in modo assai concreto di trasformarsi in uno *stranded asset* ¹¹.

Ritornando ai numeri del gas, si evidenzia poi come anche i dati (ufficiali) dei primi sette mesi 2023 ¹² sembrano pienamente confermare che i consumi di gas nazionali siano ancora in sensibile calo: circa 36,9 miliardi di m³ nel periodo gennaio-luglio 2023, contro circa 43,45 dello stesso periodo del 2022, una riduzione di oltre 6,5 miliardi di m³, pari al 15% in meno.

Già dalla sola lettura di tutti i dati qui brevemente riportati, non si può non porre la domanda circa la reale utilità dei due nuovi rigassificatori che non solo non sono minimamente serviti a superare una

⁷ Ministero Della Transizione Ecologica. Dipartimento energia. Direzione generale infrastrutture e sicurezza. **La situazione energetica nazionale nel 2021**. Luglio 2022 <https://dgsaie.mise.gov.it/situazione-energetica-nazionale>

⁸ Ministero Dell'ambiente e Della Sicurezza Energetica. Dipartimento Energia. Direzione Generale Infrastrutture E Sicurezza. **La situazione energetica nazionale nel 2022**. Luglio 2023 <https://www.mase.gov.it/notizie/energia-mase-pubblica-la-relazione-sulla-situazione-energetica-nazionale-2022>

⁹ https://dgsaie.mise.gov.it/pub/gas_naturale/bilancio/2022/Bilancio_GAS_2022_12.xlsx

¹⁰ https://www.mase.gov.it/sites/default/files/PNIEC_2023.pdf

¹¹ Investimento che perde valore prima di essere completamente ammortizzato.

¹² https://dgsaie.mise.gov.it/pub/gas_naturale/bilancio/2023/Bilancio_GAS_2023_07.xlsx



presunta emergenza gas (questo non lo diciamo noi ma i numeri di cui sopra) ma che serviranno ancora molto meno nel futuro visto gli obiettivi di decarbonizzazione che occorre conseguire così come già indicati nel *Fit for 55* e *REPowerEU*. A tal proposito occorre infatti ricordare come se si vogliono conseguire i target indicati a livello EU, nel 2030, secondo le stime di Elettricità Futura dovremmo installare nuovi 85 GWe di fonti energetiche rinnovabili (fotovoltaico ed eolico) che comporterebbe un calo dei consumi di gas naturale di circa 20 miliardi di m³ anno (e questo senza considerare l'ulteriore contributo che sarà fornito dalle misure di efficienza energetica). Quindi, in uno scenario 2030 in cui grazie al solo sviluppo delle FER serviranno complessivamente molto meno di 50 miliardi di m³ anno, considerato la già esistente capacità di approvvigionamento di oltre 83 miliardi di m³ anno, che ricordiamo è già epurata dal gas russo e non conteggia i due nuovi FSRU, non possiamo che ribadire la domanda: a cosa servono veramente questi nuovi rigassificatori? Sicuramente non a migliorare la sicurezza energetica del Paese.

Per il WWF la sicurezza energetica nazionale, che sia allo stesso tempo coerente con un serio piano di decarbonizzazione (così come anche richiesto a livello comunitario), non sarà garantita implementando le infrastrutture per le fonti fossili, ma piuttosto puntando al massiccio sviluppo delle fonti rinnovabili, dell'efficienza energetica, delle reti elettriche che dovranno essere sempre più intelligenti ed integrate, di diversificati sistemi di accumulo, ecc. Sono questi i caposaldi della transizione energetica che deve portarci all'abbandono delle fonti fossili responsabili del cambiamento climatico. Qualsiasi atto che promuova nuove infrastrutture per le fonti fossili, quali i rigassificatori come quello che si vuole portare a Vado Ligure, non solo contrasta pesantemente con gli obiettivi di transizione energetica e decarbonizzazione ma finisce anche con arrecare seri danni ambientali, sociali ed economici di cui si sarà chiamati a rispondere.

2. SUL RISPETTO DEL PRINCIPIO “DO NO SIGNIFICANT HARM”

Si osserva, inoltre, che l'art. 3, co. 4 del d.l. 57/2023 ha incluso le “*opere e infrastrutture finalizzate all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione*” tra i progetti da sottoporre alla Commissione tecnica PNIEC-PNRR con procedimento accelerato. Sul punto, la relazione illustrativa al decreto riporta che “*il comma 4, infine, integra l'allegato I-bis alla parte seconda del D.Lgs. n. 152/2006, inserendo le opere e infrastrutture finalizzate all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione tra i progetti che concorrono al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) (...) in relazione ai quali, ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) statale, il supporto al Ministero dell'ambiente e*



della sicurezza energetica è fornito dalla Commissione Tecnica PNIEC-PNRR, anziché alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS”.

Considerato quindi l'accesso del progetto ad una procedura di *fast track* per la valutazione di impatto ambientale **analoga a quella dei progetti PNRR**, si chiede fin da subito che ai fini del procedimento autorizzativo e dello svolgimento della VIA l'amministrazione procedente verifichi il rispetto del principio “*Do No Significant Harm*” per come previsto dall'articolo 17 del Regolamento (UE) n. 2020/852 (“Regolamento Tassonomia”) e richiamato in relazione ai progetti PNRR, richiedendo al soggetto proponente la presentazione della specifica documentazione.

Il rispetto del principio “*Do No Significant Harm*”, che può assurgere a principio generale del diritto dell'ambiente, prevede infatti che il progetto non possa arrecare un danno agli obiettivi ambientali indicati all'articolo 9 del Regolamento Tassonomia e nello specifico (i) alla mitigazione dei cambiamenti climatici; (ii) all'adattamento ai cambiamenti climatici; (iii) all'uso sostenibile e la protezione delle acque e delle risorse marine; (iv) alla transizione verso un'economia circolare; (v) alla prevenzione e la riduzione dell'inquinamento; nonché (vi) alla protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Si ritiene, al contrario, che il progetto in esame produca significativi impatti sugli oggetti ambientali indicati e che detto elemento debba senza dubbio essere preso in considerazione nel procedimento autorizzativo e di valutazione di impatto ambientale avviati.

3. OSSERVAZIONI PUNTUALI DI CARATTERE AMBIENTALE

Nelle seguenti pagine sono riportate una serie di osservazioni puntuali di carattere ambientale che ci si riserva di meglio sviluppare nella apposita procedura VIA appena avviata, di cui si è data notizia sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ¹³.

3.1. IMPATTI DELLE OPERE CON GLI HABITAT MARINI E LE AREE MARINE PROTETTE (IMPATTI DELL'OPERA OFFSHORE)

Il progetto prevede la realizzazione per la parte offshore:

¹³ <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Info/10214>



- del Terminale FSRU - Golar Tundra (Floating Storage and Regasification Unit) avente una capacità nominale di stoccaggio pari a circa 170.000 m³, una capacità massima di rigassificazione di circa 880.000 Sm³/h e dimensioni pari a circa 292,5 m (lunghezza) x 43,4 m (larghezza).
- il Tratto di condotta sottomarina (sealine) e relativo cavo telecomando DN 650 (26") DP 100 bar, di lunghezza pari a circa 4.2 km.

Come si legge nel progetto (Relazione sintesi non tecnica): *“In particolare, gli interventi di progetto offshore risultano ubicati in posizione prospiciente l’area di Vado Ligure, nella porzione settentrionale del bacino Tirrenico, nel golfo di Genova, che costituisce un bacino sedimentario in espansione la cui genesi geologica si colloca al centro di un complesso sistema tettonico. Il tratto offshore antistante l’area di Vado Ligure è inoltre caratterizzato da una morfologia complessa”*

Come si evince nel progetto, si rilevano numerose criticità ed interferenze:

L’area di intervento ricade all’interno delle seguenti aree:

- **Aree Naturali Protette ai sensi della Legge n. 394/1991: Santuario per la Protezione dei Mammiferi Marini “Pelagos” (cod. EUAP1174) istituito ai sensi della L. No. 391 dell’11 Ottobre 2001 (Il terminale FSRU e il metanodotto di allacciamento FSRU Alto Tirreno - tratto a mare - dalla nave alla linea di costa);**

Nell’intorno, ma non direttamente interferiti, sono presenti:

- *tratto di costa nel Comune di Vado Ligure ha notevole interesse pubblico in quanto ricco di belvedere: distanza minima del terminale FSRU è di circa 3,8 km in direzione Est dall’area vincolata;*
- *fascia costiera di Bergeggi e Vado Ligure ricca di vegetazione e presieduta da antiche fortificazioni riveste particolare interesse paesistico: distanza minima del terminale FSRU circa 3,4 km in direzione Nord Est;*
- *altopiano di Bergeggi nei Comuni di Vado Ligure Bergeggi Spotorno caratterizzato dalla macchia mediterranea spontanea e da tipici sentieri panoramici: distanza minima del terminale FSRU circa 3,7 km in direzione Nord Est;*
- *zona del Promontorio di Bergeggi di singolare bellezza ha notevole interesse pubblico: distanza minima d del terminale FSRU circa 5,0 km in direzione Nord Est;*



- *complesso paesistico del Passo di Cadibona nei Comuni di Quiliano e Savona di notevole interesse ambientale in quanto caratterizzato da boschi cedui tipici della area ligure: distanza minima del terminale FSRU circa 4,8 km in direzione Sud Est;*
- *area protetta fondali Noli – Bergeggi: distanza minima del terminale FSRU circa 2,5 km in direzione Sud Ovest;*
- *area protetta Rocca dei Corvi - Mao – Mortou: distanza minima del terminale FSRU circa 4,2 km in direzione Sud Ovest.*
- *Vincoli Archeologici e Architettonici ai sensi del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.”:*
- *Piazza Cavour: distanza minima circa 4,1 km in direzione Ovest dall’FRSU,*
- *Fortino di S. Lorenzo: distanza minima circa 3,9 km in direzione Sud Ovest dall’FRSU,*
- *Faro di Capo Vado: distanza minima circa 3,5 km in direzione Sud Ovest dall’FRSU,*
- *Villa Zanelli sede Usl 7: distanza minima circa 3,3 km in direzione Nord Ovest dall’FRSU,*
- *Villa Multedo: Distanza minima circa 3,3 km in direzione nord Ovest dall’FRSU.*
- *Aree della Rete natura 2000 non direttamente interessate:*
- *IT132327 “Fondali Noli – Bergeggi: distanza minima di circa 2,4 km ini direzione Sud Ovest dall’FRSU,*
- *IT1323203 “Rocca dei Corvi - Mao – Mortou: distanza minima di circa 4,0 km ini direzione Sud Ovest dall’FRSU,*
- *IT1323202 “Isola Bergeggi - Punta Predani: distanza minima di circa 5,0 km ini direzione Sud Ovest dall’FRSU.*

➔ OSSERVAZIONI

Occorre premettere che, la relazione VIA disponibile sul sito della Regione Liguria in relazione all’impianto di rigassificazione di Vado Ligure (REL-AMB-E-00001) non fa alcun cenno al più recente strumento legale in ambito marino, cioè la Direttiva quadro 2008/56/CE sulla strategia per l’ambiente marino, emanata il 17 giugno 2008 dal Parlamento Europeo e dal Consiglio dell’Unione Europea, successivamente recepita in Italia con il d.lgs. n. 190 del 13 ottobre 2010



(<http://www.strategiamarina.isprambiente.it/> e <http://www.strategiamarina.isprambiente.it/descrittori/i-descrittori-della-strategia-marina>); mentre fa riferimento a strumenti legali simili ma limitatamente alle acque superficiali, ai corpi idrici e alle acque sotterranee. Questa visione parziale influenzerebbe il contenuto della VIA per la parte marina.

Un aspetto è importante: nell'ambito delle discussioni sul nuovo impianto di rigassificazione previsto nell'area di Vado Ligure, sembra che non sia stato sufficientemente analizzato l'effetto ambientale delle acque di scarico dell'impianto di riscaldamento del gas, anche se una lettura veloce potrebbe indurre a considerazioni diverse.

Infatti, la relazione VIA disponibile (REL-AMB-E-00001), a pagina 19, fornisce alcuni dati interessanti su elementi basilari sui quali valutare meglio le modellistiche proposte nella relazione VIA per l'ambiente marino circostante l'impianto.

Il dato interessante riguarda il differenziale termico delle acque marine di riscaldamento che verranno utilizzate dall'impianto. Lo studio non esplicita la quantità media di acqua marina che verrà utilizzata giornalmente, ma fornisce il dato sulla capacità massima dell'impianto che è di circa 6.000 m³/h per pompa, per un totale, quindi, di 18.000 m³/h. Certamente, è una quantità non irrilevante di acqua marina che viene utilizzata per il riscaldamento del gas, sebbene di molto inferiore ad altri impianti (es: <https://ifg.uniurb.it/static/sito-2015/static/lavori-fine-corso-2014/pasqualotto/2014/04/08/come-funziona-il-ciclo-aperto/index.html>)

Il differenziale di temperatura indicato sarà al massimo di 7°C, significando che i circa 18.000 m³/h (cioè 432.000 m³ per giorno) rientreranno in mare con una temperatura di 7°C inferiore a quella dell'ambiente circostante. Come normale, le acque fredde tenderanno ad affondare.

Lo studio VIA (REL-AMB-E-010 _STUDIO MODELLISTICO DI DISPERSIONE TERMICA/CHIMICA AL LARGO DEL TERMINAL PORTUALE DI VADO LIGURE - SV), riporta le metodiche modellistiche utilizzate sia per la temperatura dell'acqua che del cloro utilizzato in funzione "biocida", cioè per prevenire le incrostazioni di *fouling* (deposito di particolato) nelle condotte di riscaldamento del gas.

Per la temperatura, al di là dei vari scenari considerati (in dipendenza dei periodi e delle condizioni meteo-marine), è stato utilizzato un valore medio delle acque marine superficiali in entrata pari a 13°C, un valore invernale probabilmente non più corrispondente alla media degli ultimi anni. Per le acque in entrata è stata calcolata una profondità di 8 m e per quelle in uscita una profondità di 3,3 m.



Insieme alla temperatura più bassa, il modello ha considerato anche una salinità più bassa (un delta di 1 ppt, cioè 36 ppt contro un valore originale di 37 ppt).

L'estensione del "plume" (concentrazione di sostanze contaminanti) cambia ovviamente con i vari scenari, ma il punto di debolezza della modellistica è dato dalla bidimensionalità del modello, mentre l'ambiente marino ha una innegabile tridimensionalità. Infatti, in uno studio di impatto per questo genere di impianti e scarichi, sarebbe importante verificare le varie ipotesi di accumulo progressivo e dispersione tridimensionale dell'acqua più fredda, secondo le varie ipotesi, in un arco di tempo sufficientemente ampio (es.: almeno un anno, possibilmente 2 o 3, come richiesto per il rigassificatore di Zaule), per poter meglio valutare gli effetti sia sull'ecosistema pelagico (assolutamente non considerato), che su quello bentonico (considerato parzialmente in relazione alla vicina area con coralligeno nella modellistica in corrispondenza del fondo), ma anche sulla possibile variazione delle correnti della zona per via della presenza progressiva di acque sensibilmente più fredde (anche questo aspetto non è stato considerato).

La considerazione che «Di fatto, nonostante l'acqua più fredda tenda a scendere a causa della maggior densità, prevale la convezione dovuta alle correnti marine, che disperde lo scarico della FSRU [*Floating Storage and Regasification Unit*, cioè la nave rigassificatrice], prima che possano innescarsi i fenomeni di rimescolamento lungo la colonna d'acqua» appare piuttosto debole (oltre che ottimistica), perché non considera l'effetto di accumulo costante, ma solo l'apporto istantaneo e, quindi, necessiterebbe una verifica.

La mancanza di tridimensionalità nel modello è tale anche in relazione alla dispersione del cloro utilizzato come biocida nell'impianto del rigassificatore, che da luogo ad un delta di contenuto pari a +0,0002 kg/m³. Anche per il cloro l'effetto sulla colonna d'acqua non viene valutato né viene valutato l'effetto di accumulo progressivo. Inoltre, da un punto di vista pratico, sarebbe importante valutare anche l'effetto del bromo totale, una misurazione decisamente molto più efficace e precisa che il cloro.

Questa mancanza di tridimensionalità e di valutazione degli accumuli progressivi (e della relativa dispersione progressiva) influisce sul fatto che manchino le considerazioni sugli effetti di questi componenti sull'ecosistema pelagico dell'area.

Un problema dello studio VIA riguarda la valutazione dell'impatto acustico dell'impianto di rigassificazione in mare. La REL-AMB-E-00004-Impatto acustico_IW esamina esclusivamente l'impatto acustico degli impianti a terra e non farebbe alcun cenno alla rumorosità del rigassificatore



in mare. Qualche cenno, assolutamente inutile da un punto di vista della comprensione dell'impatto acustico dell'impianto di rigassificazione in mare, si trova nella relazione VIA (REL-AMB-E-00001), soprattutto a pagina 87 (dove, nella tabella, si riportano indicazioni estremamente vaghe sul fatto che l'impianto in esercizio il terminale FSRU genererà della rumorosità e si cita il Santuario dei Cetacei), **a pagina 145 (dove ovviamente si cita il Santuario dei Cetacei come area direttamente interessata dai lavori)**, nelle pagine 152-154 (dove, però, si considera solo la rumorosità della palificazione necessaria all'installazione del terminale, con impatto "medio", mentre per la rumorosità dell'impianto sulla nave non si forniscono dati, ma viene solo citato un generico impatto "medio) pag. 247-249 (dove non viene mai considerato l'impatto acustico come causa di modifiche comportamentali o di creazione di zone di esclusione degli organismi acquatici), a pagina 263 (dove si cita molto brevemente il traffico marittimo come fonte di rumorosità marina).

Nel testo, in particolare sui mammiferi marini, appaiono diverse indicazioni contraddittorie. Ad esempio, laddove si parla delle specie presenti nel Santuario dei Cetacei (cap. 9.1), il Capodoglio (*Physeter macrocephalus*) viene prima descritto come poco frequente e, quattro pagine dopo, si riporta "L'importanza di questa area come passaggio e presenza del capodoglio è stata da sempre riconosciuta".

Nulla viene citato in merito agli effetti della rumorosità sui grandi pesci pelagici (es: tonno e pesce spada).

La parte riguardante gli effetti di impatto acustico dell'impianto nella parte marina, quindi, appare fortemente carente in termini di dati (non c'è alcun dato sull'ovvia rumorosità della nave in fase di esercizio, fosse anche soltanto per il dato sulla rumorosità dell'impianto di riscaldamento e delle pompe di adduzione dell'acqua di mare, che resteranno continuamente attive in corso di esercizio) e in termini di considerazione degli impatti non letali. **Tenendo conto che l'impianto verrà collocato proprio nel Santuario dei Cetacei e lungo un'area storica di distribuzione dei grandi pesci pelagici, queste mancanze non sono irrilevanti.** Difatti riguardo la presenza dei cetacei si evidenzia come nella relazione si basa su dati non aggiornati e quindi parziali e si limita a un mero elenco delle specie presenti.

Anche nella descrizione e la scelta delle misure di mitigazione relative ai cetacei (Misure di Mitigazione, paragrafo 7.3.1.3.2) si nota la mancanza di competenze degli estensori per quanto riguarda il comportamento delle specie presenti nella zona.



Risultano inoltre carenti gli studi relativi alle dinamiche meteo-marine in quanto non risultano esaustivi gli elementi studiati attraverso un numero adeguato di rilievi *in situ* nelle diverse situazioni e stagioni, non si tiene conto dei futuri scenari che sicuramente interesseranno la zona (es. l'evento "estremo" dell'ottobre 2018, che è prevedibile diventi uno scenario frequente a causa della crisi climatica in atto).

Si rilevano inoltre:

- carenze relative agli studi sulla correlazione le dinamiche quali correnti, moto ondoso, trasporto, ecc.) con *indicata nello specifico* la presenza e la concentrazione di organismi marini nella zona e nelle zone limitrofe. Cioè manca un approccio multidimensionale che consideri i potenziali effetti dell'opera su un ecosistema complesso in cui correnti, morfologia dei fondali e porzione biologica interagiscono direttamente o indirettamente sugli habitat marini ed in particolare quelli protetti e situati a breve distanza quali il sito ZSC, IT132327, denominato *fondali Noli-Bergeggi*. A Conferma della superficiale e pericolosa impostazione nella Tab. 2.5 si dichiara: "*Il progetto non ricade neppure parzialmente all'interno dell'area protetta*";
- carenze relative allo studio meteo marino dei vortici e delle variazioni che la stessa corrente produce almeno su meso-scala e su scala locale, anche per valutare il trasporto degli inquinanti.
- carenze relative agli impatti diretti ed indiretti riguardo la presenza di opere strutturali impattanti quali la nuova piattaforma Maersk e lo spostamento della diga foranea del porto di Vado che, a detta degli estensori del VIA (Appendice A), accentuerà il fenomeno erosivo sulle aree a Levante, fenomeno che dovrà essere compensato con ulteriori e massicce opere di ripascimento.

Anche in questo caso, nessun approfondimento sugli impatti sulle biocenosi e sull'ecosistema a Ponente, solo un accenno a una più ampia spiaggia sulla costa di Bergeggi, senza una valutazione dell'impatto sulla ZSC marina e la prateria di *Posidonio oceanica*, con grave rischio di ulteriore rarefazione.

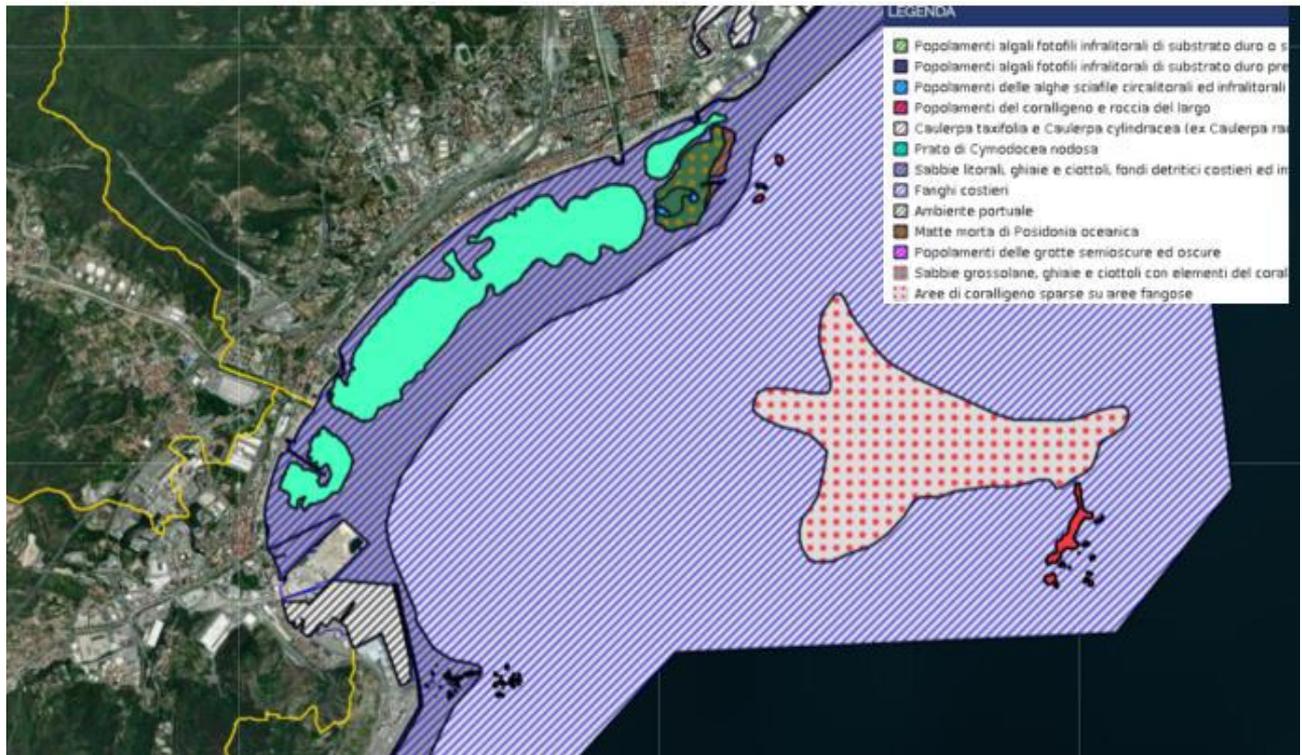
- carenze sugli studi *in situ* adeguati (presenza di studi relativi a solo modellistica) su questo aspetto per valutare gli effetti della dispersione degli inquinanti derivati direttamente e indirettamente dal processo di rigassificazione e dall'aumento del traffico marittimo relativo.



Manca anche una correlazione tra le citate dinamiche e la particolare morfologia dei fondali nell'area interessata. Come noto da lavori multidisciplinari la zona è caratterizzata da numerosi canyon sottomarini (Capo Mele, Pora, Finale, Noli, Vado e Savona) che, insieme ai canyon del Polcevera e del Bisagno formano un sistema fondamentale per gli equilibri ambientali e la vita marina dell'intero bacino del Mediterraneo occidentale. Ricordiamo qui l'effetto di arricchimento dei fondali profondi derivato dalle correnti di torbida che influenzano l'intero sistema per oltre 1000 km verso Ponente. (per una sintesi vedi Würtz, 2012 <https://portals.iucn.org/library/efiles/documents/2012-035.pdf>)

In relazione a quanto citato al punto precedente si evidenzia anche la mancanza di dettaglio nella cartografia batimetrica di strutture fondamentali (mancanza di dettaglio sui canyon di Savona e di Vado). Da notare che la "testa" di quest'ultimo inizia esattamente sul punto di ormeggio della nave "Golar Tundra". I canyon di Vado ligure, come gli altri canyon del mar Ligure intercettano la corrente Ligure-Provenzale e mettono in connessione gli strati superficiali e le aree batiali del bacino, creando fenomeni di risalita delle acque profonde (*upwelling*), fattore fondamentale per la crescita del fitoplancton. Come si può facilmente notare da una mappa satellitare questa è la zona dove, grazie a questi fenomeni di risalita, si genera la maggiore produzione di organismi autotrofi dell'intero bacino Mediterraneo. Per questo i canyon sono strutture fondamentali per la vita dei mammiferi marini e di altri predatori (tonni, pesci spada, ecc.) e in particolare per il capodoglio (*Physeter catodon* = *P. macrocephalus*). Questo cetaceo ("endangered" nella lista rossa IUCN) trova nel sistema dei canyon sottomarini condizioni favorevoli per alimentarsi e riprodursi durante la sua migrazione, che avviene in mar Ligure durante tutti i mesi dell'anno.

- carenze sugli studi e sulle valutazioni relative ai potenziali effetti dell'impatto degli inquinanti sulle reti alimentari che sostengono anche i mammiferi marini, nessuna valutazione o scenario nel caso che l'alterazione della rete alimentare interrompa o modifichi gli equilibri derivati dai rapporti tra prede e predatori presenti in zona (nessun scenario possibile su TOP-DOWN Control e BOTTOM-UP Control) che metterebbe in crisi l'intero funzionamento dell'ecosistema marino del Mediterraneo.



Tratto dal progetto. Figura 7-20: Atlante degli Habitat Marini Regione Liguria (2020)

- carenze sugli studi riguardo la presenza attuale delle biocenosi marine. In particolare, tutte le considerazioni fatte sulla situazione delle praterie di *Posidonia oceanica*, protetta tra l'altro dalle Convenzioni di Berna e Barcellona. La relazione identifica una delle cause della regressione nella pesca a strascico, attività che non si è mai esercitata nella zona per le caratteristiche stesse dei fondali, ma che comunque non è più presente dai primi anni '90, dopo l'affondamento della chimichiera Haven.

Anche a fronte degli studi e le dichiarazioni presentati nel progetto, **permangono fortemente le preoccupazioni inerenti ai rischi di dispersione dell'ipoclorito utilizzato per la pulizia degli scambiatori**. Come dichiarato la portata massima di acqua di mare negli scambiatori sarebbe di 18.000 m³/h, la quantità di ipoclorito versato entro i limiti di legge dovrebbe essere 0,2 mg/l, cioè 0,2 g/m³. Un semplice calcolo stima che in 24 ore verrebbero versati in mare 86,4 kg di ipoclorito, cioè oltre 30 tonnellate all'anno, ma altre valutazioni (es. per lo stesso rigassificatore al largo di



Livorno) stimano in 166 tonnellate/anno la quantità di ipoclorito con una minore portata degli scambiatori, 8.000 m³/h (Fonte Greenpeace). Questa mancanza di chiarezza sugli effettivi quantitativi indica che il problema è tutt'altro che marginale. Basti pensare che se l'ipoclorito ha effetti sulle larve degli organismi del *fouling* che si insediano nelle condotte ostruendole, non si vede il perché non abbia influenze negative sulle altre larve del plancton e sul fitoplancton delle acque intorno alla nave compromettendo gli equilibri della rete alimentare.

Come già evidenziato in precedenza, l'area interessata dal progetto rientra nel Santuario Pelagos per i Cetacei e nella Important Marine Mammal Area (IMMA) del Mediterraneo nord-occidentale (IUCN MMPATF, 2017). Nel 2001, il Santuario Pelagos è stato anche aggiunto alla lista delle Aree Specialmente Protette di importanza mediterranea (SPAMI), nel quadro della Convenzione di Barcellona. Questo ha reso il Santuario la prima e unica area internazionale e d'alto mare protetta al mondo (<https://www.sanctuaire-pelagos.org/en/>). Come si legge nel progetto: *Questa porzione di Mediterraneo possiede, infatti, un insieme di caratteristiche geomorfologiche e oceanografiche uniche (es.: sistemi di canyon sottomarini e fenomeni di "upwelling") che promuovono livelli di produttività di straordinaria importanza biologica ed ecologica, supportando una elevata diversità di specie marine. Nell'area del Santuario dei Cetacei, di circa 87.500 kmq, è segnalata la presenza di almeno 8 specie di mammiferi marini. Sono tuttavia presenti anche alcune specie non descritte qui, ma poco osservate (rare o accidentali). Si tratta, per esempio, della megattera, dell'orca e della focena, oltre che sull'unica specie di **pinnipede** presente nel Mediterraneo, ma assente dal Santuario: la foca monaca.* <https://www.sanctuaire-pelagos.org/it/>.

	Specie	Nome comune	Dimensioni	Habitat	Segnali acustici prevalenti (range di frequenza)
Misticeti	<i>Balaenoptera physalus</i>	Balenottera comune	 20-25 m ca.	Pelagica; di scarpata profonda	10 Hz - 80 Hz
Odontoceti	<i>Physeter macrocephalus</i>	Capodoglio	 12-18 m ca.	Di scarpata profonda	200 Hz - 32 kHz
	<i>Ziphius cavirostris</i>	Zifio	 6 m ca.	Pelagico; di scarpata profonda	20-150 kHz
	<i>Globicephala melas</i>	Globicefalo	 5-6 m ca.	Pelagico	1 kHz - 65 kHz
	<i>Grampus griseus</i>	Grampo	 3,5 m ca.	Di scarpata profonda	2 kHz - 16 kHz
	<i>Tursiops truncatus</i>	Tursiopo	 3 m ca.	Costiero	4 kHz - 130 kHz
	<i>Stenella coreuleoalba</i>	Stenella striata	 3 m ca.	Pelagica; di scarpata profonda	4 kHz - 65 kHz
	<i>Delphinus delphis</i>	Delfino comune	 2 m ca.	Costiero; di scarpata profonda	2 kHz - 67 kHz

Tratto dal progetto: Figura 7-21: Specie di Mammiferi Marini regolarmente presenti nel Santuario Pelagos (Fonte: Borsani e Farchi, 2011 a)



Lo stesso studio se da una parte non rileverebbe interferenze dell'opera con le specie marine protette minimizzandone gli impatti, dall'altra si evince come tali specie, siano presenti e frequenti anche nell'area interessata dal progetto (es. *Physeter macrocephalus*, *Ziphius cavirostris*, *Grampus griseus*, *Tursiops truncatus*, *Stenella coeruleoalba*, *Delphinus delphis*).

3.2. IMPATTI DELLE OPERE (ON SHORE)

Dal progetto (relazione sintesi non tecnica), si deduce che:

le seguenti Opere Connesse costituite dal metanodotto di collegamento tra il Terminale FSRU e la Rete Nazionale Gasdotti includono:

- Tratti di metanodotto a terra di collegamento tra l'approdo costiero e l'impianto PDE di Quiliano e relativo cavo telecomando, denominati: i. Allacciamento FSRU Alto Tirreno (tratto a terra) – FASE 1 DN 650 (26") DP 100 bar, di lunghezza pari a circa 2,120 km;
- Collegamento dall'impianto PDE alla Rete Nazionale Gasdotti– FASE 2 DN 500 (20") DP 75 bar, di lunghezza pari a circa 2,00 km;
- Impianto PDE di Quiliano contenente le apparecchiature di filtraggio e misura del gas naturale, nonché la regolazione della pressione da 100 bar a 75 bar e le due stazioni di lancio/ricevimento pig per il controllo e pulizia della condotta (lato mare e lato terra).
- Il collegamento (con sostituzione di una parte dell'attuale condotta DN 300) tra il PDE di Quiliano e la nuova Area Trappole, interconnessione e regolazione in loc. Chinelli con relativo cavo telecomando, denominato Collegamento dall'impianto PDE alla Rete Nazionale Gasdotti DN 650 (26") DP 75 di lunghezza pari a circa 24.5 km che a sua volta include: - N. 2 Punti di Intercettazione Linea (PIL) e n. 3 Punti di Intercettazione di derivazione importante (PIDI) ubicati lungo il tracciato per intercettare e sezionare il gasdotto in base alla cadenza prescritta dal D.M. 17/04/2008;
- N. 1 Punto di Intercettazione di derivazione importante (PIDI) con interconnessione con il metanodotto "Cairo Montenotte -Savona DN 300 (12") e regolazione della pressione da 75 bar a 64 bar;
- N. 1 un impianto ex-novo dove è previsto sia la trappola di arrivo del nuovo metanodotto "Collegamento dall'impianto PDE alla Rete Nazionale Gasdotti DN 650 (26"), DP 75 bar"



sia la trappola di partenza a monte del collegamento con il metanodotto “Cairo Montenotte - Savona DN 300 (12”); è altresì prevista anche la interconnessione di entrambi con il metanodotto Ponti-Cosseria DN 750 (30”) e regolazione della pressione da 75 bar a 64.

Sempre la relazione di sintesi indica numerose aree sia direttamente interessate che indirettamente o interferenti con le opere permanenti da realizzare, che ricordiamo oltre a quelle sopracitate debbono prevedere nel suo insieme anche quelle relative alla realizzazione di nuove infrastrutture stradali anche temporanee o di riutilizzo di quelle dismesse; opere che in fase di cantiere produrranno potenziali impatti sia dal punto di vista paesaggistico che sulle componenti naturali (flora, habitat , fauna etc..)

Sono numerosi i vincoli di varia natura ambientale e paesaggistica interessati dalle Opere connesse Onshore quali:

- il Tratto di costa nel Comune di Vado Ligure;
- la fascia costiera vincolata dal D.Lgs. 42/04 “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio” (art. 142, lett. a);
- i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua e fasce di rispetto fluviale;
- i Territori coperti da foreste e da boschi;
- Interferenze con le Aree Naturali Protette: quali il Santuario per i Mammiferi Marini, le Aree Protette di Interesse provinciale, aree marine e terrestri della Rete natura 2000;
- i Vincoli Paesaggistici Art. 136 del D.Lgs.42/04 e s.m.i.e Beni Culturali Archeologici e Architettonici (D.Lgs. 42/04).

3.3. IMPATTI DELLE OPERE A TERRA CON LE AREE PERCORSE DA INCENDI BOSCHIVI

Come si evince da quanto riportato nel progetto:

2.8.1 Rapporti con il progetto

Al fine di individuare eventuali interferenze tra il tracciato in progetto con le aree percorse dal fuoco, è stata eseguita un'analisi dei dati messi a disposizione dal sistema informativo della Regione Liguria, analizzando gli incendi dal 2012 al 2021.



Dalla verifica è emerso che solo due aree oggetto d'intervento ricadenti nella Regione Liguria sono interessate da incendio. Per approfondimenti si veda il paragrafo della Pianificazione Regionale relativo al "Piano Regionale per la Programmazione delle Attività di previsione, prevenzione e lotta attiva contro gli Incendi Boschivi (AIB).

Non si evidenziano elementi ostativi per la realizzazione degli interventi progettuali ricadenti all'interno di queste aree.

3.9.1 Relazione con il progetto

Dall'analisi del censimento incendi per gli anni dal 2013 al 2021 del Geoportale della Regione Liguria, è emerso che il tracciato in progetto interferisce con un'area interessata da "incendio 2016", ricadente nel Comune di Altare, in prossimità dell'area urbana.

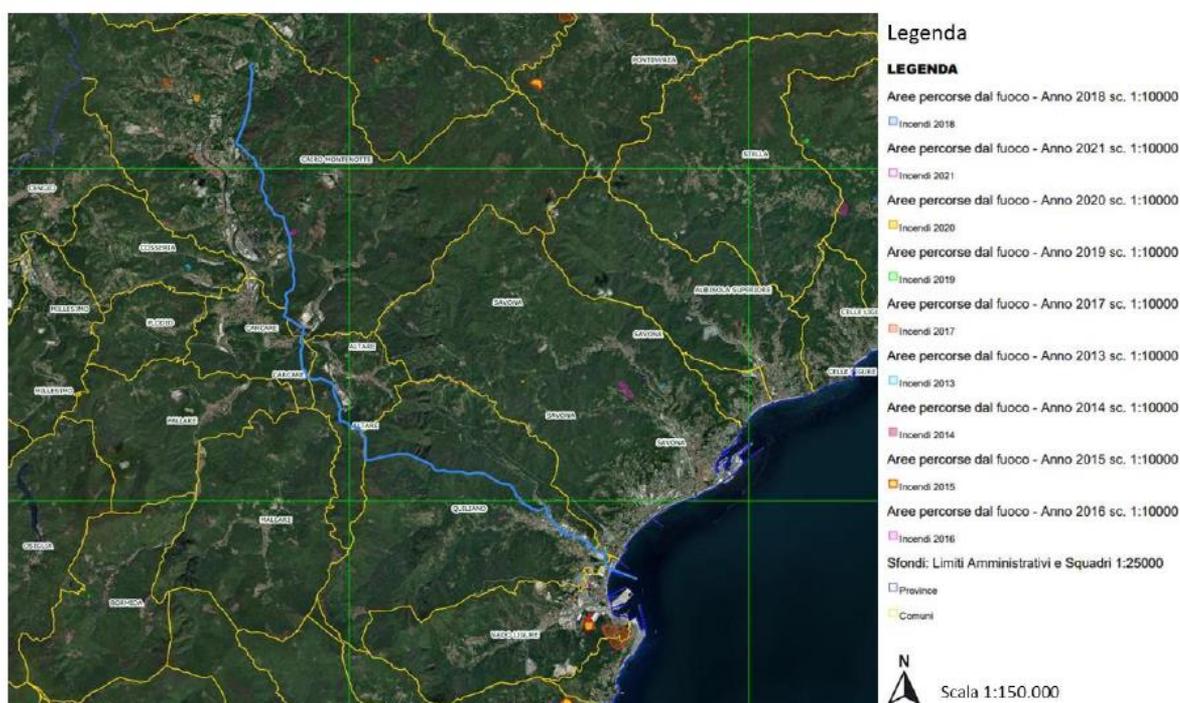


Figura 3.22: Stralcio cartografico "Localizzazione delle aree percorse da fuoco con riportate le opere di progetto (Fonte: Geoportale Regione Liguria)



Si rileva che nel SIA sono state prese in considerazione solamente le aree percorse da incendio boschivo nel periodo 2012-2021, mentre invece dovevano essere prese in considerazione anche i periodi antecedenti previsti per Legge (art.10)! (2006-2021).

Inoltre nella cartografia non vengono indicate le aree percorse dal fuoco nel 2011!

Sempre nel progetto si legge:

3.9.1 Relazione con il progetto

Dall'analisi del censimento incendi per gli anni dal 2013 al 2021 del Geoportale della Regione Liguria, è emerso che il tracciato in progetto interferisce con un'area interessata da "incendio 2016", ricadente nel Comune di Altare, in prossimità dell'area urbana.

L'art. 46 della L.R. n.4 del 22 Gennaio 1999 "Norme in materia di foreste e di assetto idrogeologico" pone dei vincoli per gli interventi ricadenti nelle aree boscate distrutte e/o danneggiate dal fuoco. In particolare il comma 1 del sopracitato articolo recita:

tutte le zone boscate distrutte o danneggiate dal fuoco non possono avere per almeno quindici anni una disciplina urbanistica che introduca uno sfruttamento edificatorio delle relative aree ovvero una loro maggiore potenzialità edificatoria rispetto a quella vigente al momento dell'incendio, fatta eccezione per i mutamenti di destinazione d'uso che si rendano necessari ai fini della realizzazione di:

opere pubbliche o spazi pubblici;

opere volte all'antincendio boschivo;

impianti tecnologici, in condotta o in cavo, compresi quelli aerei, anche se realizzati da soggetti privati.

L'intervento progettuale oggetto della presente relazione configurandosi come "interventi tecnologici" sono consentiti in tali aree. Pertanto, non si rilevano elementi ostativi per la realizzazione del progetto.

➔ OSSERVAZIONI

Contrariamente a quanto previsto dalla norma regionale, la Legge Nazionale n. 353 del 07.11.2000, "Legge quadro in materia di incendi boschivi", seppur modificata dalla finanziaria del 2003, permette di apporre varianti con cambi di destinazione d'uso in aree percorse dal fuoco ove gli strumenti urbanistici consentivano prima del passaggio del fuoco; però non permette in maniera assoluta una variazione dello strumento urbanistico vigente **al momento dell'incendio per i 15 anni**



successivi e quindi varianti alla pianificazione urbanistica come nel caso in questione sia a livello comunale che regionale

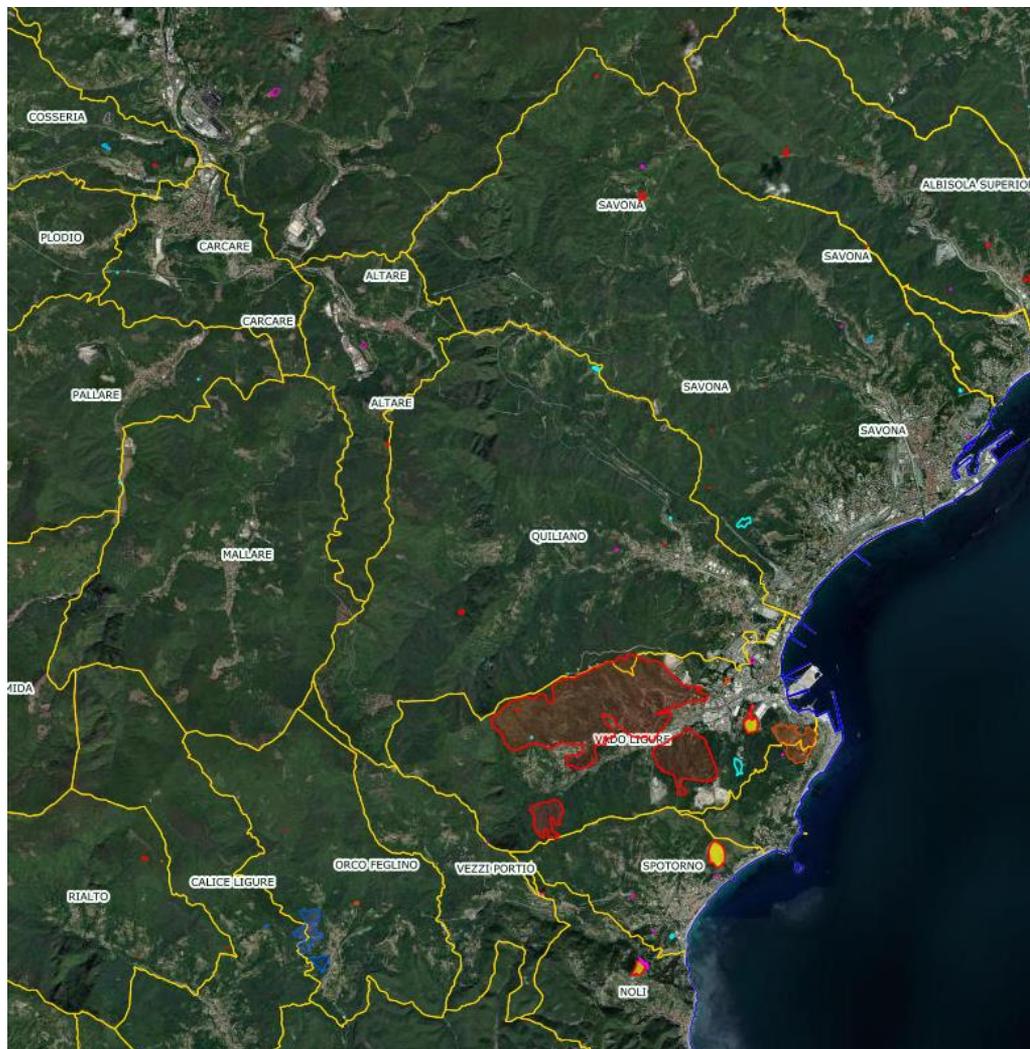
È opportuno ribadire gli obblighi a carico dall'Amministrazione Comunale e degli altri Enti competenti in materia, che derivano oggi dall'art. 10 della L. 353/2000 e, *ante*, dall'art. 9 della L. 47 del 01.03.1975.

In materia di giurisprudenza, si rilevano numerose sentenze a riguardo. A tal proposito Il Consiglio di Stato ha accertato così che l'art. 10 della legge n. 353/2000, come del resto l'intero testo legislativo in cui è inserito, tutela in via diretta ed esclusiva i valori ambientali ed ecologici insiti nel patrimonio boschivo, deve ritenersi che esso si pone come fonte di una disciplina speciale riferibile alla sfera di competenza legislativa che il vigente art. 117, comma 2, della Costituzione riserva in via esclusiva allo Stato.

Sempre la normativa vigente (art.10 della Legge 353/00) indica quali siano le eventuali “deroghe” che possano comportare variante in dette aree sottoposte al vincolo quindicennale.

Il più volte citato articolo 10 recita: “È comunque consentita **la costruzione di opere pubbliche necessarie alla salvaguardia della pubblica incolumità e dell’ambiente**”.

Tale previsione, quindi, non è contemplata nelle deroghe previste dalla Legge. I tracciati e le infrastrutture viabili anche temporanee da realizzare per la posa delle nuove condotte non risultano essere opere pubbliche necessarie alla salvaguardia **della pubblica incolumità e dell’ambiente per quella zona percorsa dal fuoco, ma bensì opere di pubblica utilità che nulla hanno a che vedere con la tutela della pubblica incolumità e dell’ambiente circostante la zona. Semmai restano criticità riguardo, la perdita di suolo inedificato e boscato vincolato, il rischio di dissesto che tale zona comporterebbe con la realizzazione di tale progetto.**



Fonte: <https://srvcarto.regione.liguria.it/geoviewer2/pages/apps/geoportale/index.html>

Stralcio cartografico recante le aree percorse dal fuoco anni 2008-2021

3.4. NON CONFORMITÀ DELL'INTERVENTO CON IL VIGENTE PTCP REGIONALE

Nel S.I.A si dichiara che: *Nell'analisi effettuata non sono emersi elementi di contrasto fra le azioni proposte negli indirizzi di tutela indicati negli ambiti di riferimento e le caratteristiche delle attività da realizzare previste nel progetto.*



Visto che buona parte delle condotte onshore ricadono in regime normativo di mantenimento (ANI-MA), si rileva che **nel progetto si dichiara che La condotta in subalveo sarà in sotterranea e, pertanto, non verranno alterate in misura paesisticamente percepibile lo stato dei luoghi interessati dal progetto.**

Nelle aree tutelate ai sensi dell'art. 52 le attività di attraversamento del metanodotto apporteranno degli effetti indotti nel contesto paesaggistico di tipo a breve termine e reversibili in quanto connesse esclusivamente alla fase temporanea di cantiere. A completamento delle attività saranno attuati specifici interventi di ripristino vegetazionale.

Si ritiene che, secondo quanto riportato nell'Art. 52, il progetto risulta conforme a quanto previsto dalle NTA del Piano.

In tal senso si ritengono ammissibili gli interventi progettuali in linea con il regime normativo dell'area interessata.

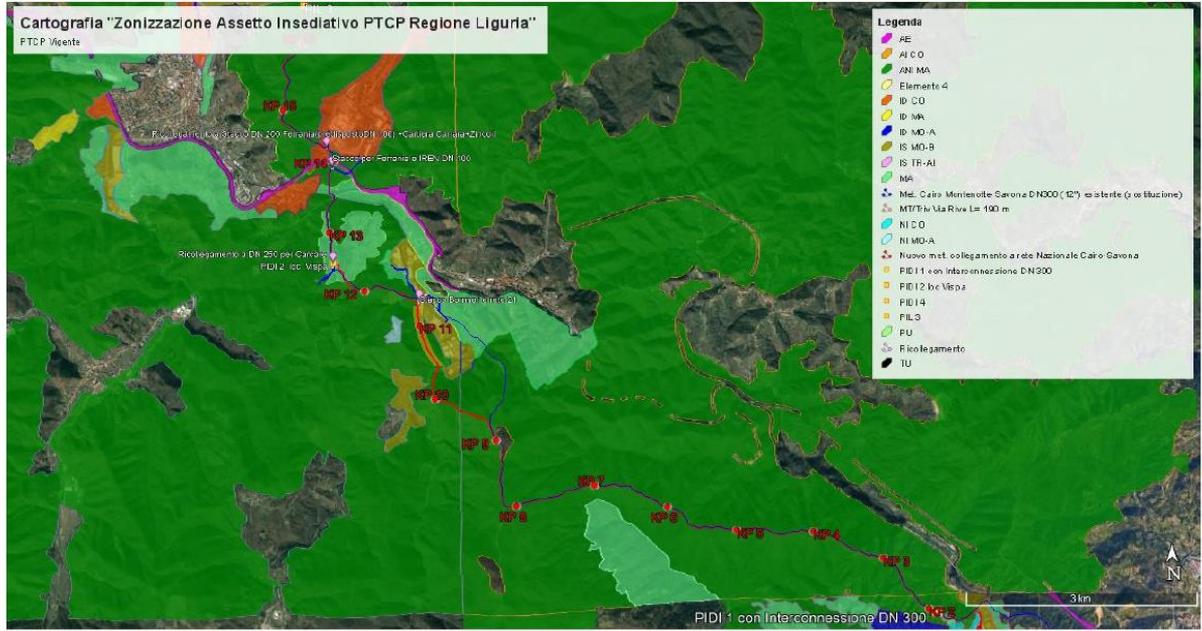
➔ OSSERVAZIONI

Incongruenza e contrasti con gli obiettivi del Piano.

Premesso che

Il Piano territoriale di coordinamento paesistico è uno strumento - previsto dalla legge numero 431 del 1985 - preposto a governare sotto il profilo paesistico le trasformazioni del territorio ligure. La Regione Liguria è stata la prima a dotarsi di un Piano paesistico: adottato nel 1986 e approvato nel 1990 (delibera del consiglio regionale n.6 del 25 febbraio 1990), il Ptcp è esteso all'intero territorio regionale.

Si rileva che nell'insieme delle opere da realizzare, le stesse risultano piuttosto incidenti sia dal punto di vista paesaggistico che ambientale. In particolare oltre che la posa delle condotte (sostituzione di quelle esistenti che quelle di nuova previsione), risultano incidenti le opere infrastrutturali sia permanenti che temporanee, pertanto le presenti osservazioni sugli impatti comprendono oltre l'attività di cantiere con i previsti disboscamenti, con ampia apertura nelle aree boscate, la realizzazione delle strade e piste di cantiere, oltre che le servitù, le previste ordinarie manutenzioni, che verranno imposte dalle vigenti normative.



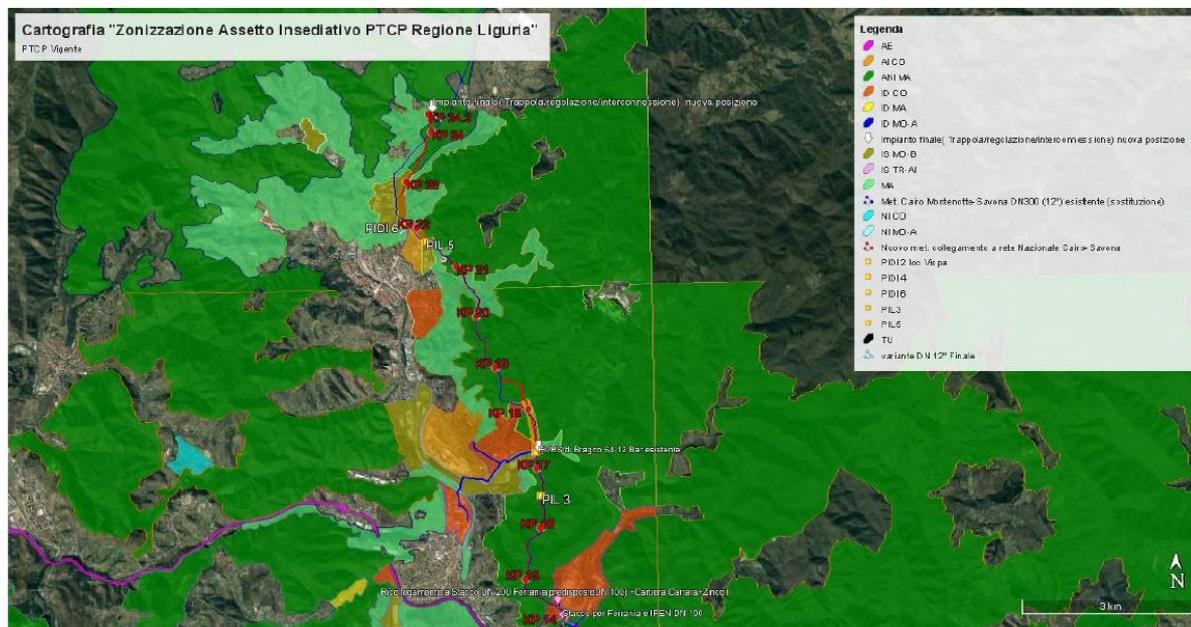


Figura 3.15: Stralcio cartografico “Zonizzazione Assetto Insediativo” – metanodotto di collegamento dall’impianto PDE di Quiliano alla Rete Nazionale Gasdotti – Fase 2 - (da KP15 a impianto finale trappole, di regolazione e di interconnessione) (Fonte: Geoportale PTCP Regione Liguria)

Estratti cartografici dello studio di Impatto ambientale dove si evidenzia la zonizzazione del PTCP con le opere a progetto.

Dal punto di vista della pianificazione urbanistica regionale sovraordinata (P.T.C.P.) Assetto insediativo:

Non Conformità dell’intervento con il vigente PTCP

PIANIFICAZIONE DI SETTORE P.T.C.P.

Il P.T.C.P., approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale 26/02/1990 n. 6, identifica buona parte delle aree oggetto d’intervento nel seguente modo:

- **ASSETTO INSEDIATIVO:** L’area su cui insiste ricade in zona ANI-MA (Aree non insediate a regime normativo di mantenimento).

L’articolo che regola le norme del P.T.C.P. è l’art. 52 sotto riportato:



Art. 52 Aree Non Insediate - Regime normativo di MANTENIMENTO (ANI-MA)

1. Tale regime si applica nei casi in cui, pur in presenza di valori naturalistici elevati o comunque significativi, si ritiene che modeste alterazioni dell'attuale assetto del territorio non ne compromettano la funzione paesistica e la peculiare qualità ambientale.

2. L'obiettivo della disciplina è quello di mantenere sostanzialmente inalterati quei caratteri che definiscono e qualificano la funzione della zona in rapporto al contesto paesistico e di assicurare nel contempo, in termini non pregiudizievoli della qualità dell'ambiente e con particolare riguardo alle esigenze dell'agricoltura, una più ampia fruizione collettiva del territorio, un più efficace sfruttamento delle risorse produttive e una più razionale utilizzazione degli impianti e delle attrezzature eventualmente esistenti.

3. Non è pertanto consentito aprire nuove strade di urbanizzazione, nè costruire nuovi edifici, attrezzature ed impianti ad eccezione degli interventi specificamente volti al conseguimento degli obiettivi sopra indicati, purché non alterino in misura paesisticamente percepibile lo stato dei luoghi.

Il previsto intervento ricade **in zona qualificata dal P.T.C.P. regionale come ANI-MA**, che in considerazione della bellezza e delicatezza del contesto paesistico è **sottoposta al regime insediativo di mantenimento**.

Anche per le aree ricadenti nel regime di Mantenimento quale l'IS-MA

Tale previsione progettuale contrasterebbe con il regime di MANTENIMENTO dello stesso P.T.C.P. in quanto:

- Le previsioni ricadono **in zona qualificata dal P.T.C.P. regionale come IS-MA**, ed è **quindi sottoposte al regime insediativo di Mantenimento**.

Secondo quanto stabilito dall'art. 49, comma 1, del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico, *Tale regime si applica nei casi in cui si riconosce l'esistenza di un equilibrato rapporto tra l'insediamento e l'ambiente naturale o agricolo e nei quali si ritiene peraltro compatibile con la tutela dei valori paesistico-ambientali, o addirittura funzionale ad essa, un incremento della consistenza insediativa o della dotazione di attrezzature ed impianti, **sempreché questo non ecceda i limiti di un insediamento sparso.***

Rammentiamo che Secondo quanto stabilito dall'art. 49, comma 2, del Piano Territoriale di



Coordinamento Paesistico: *L'obiettivo della disciplina è quello di mantenere le caratteristiche insediative della zona, con particolare riguardo ad eventuali ricorrenze significative nella tipologia e nella ubicazione degli edifici rispetto alla morfologia del terreno.*

Mente il comma 3 recita: “(...) *Sono pertanto consentiti quegli interventi di nuova edificazione e sugli edifici esistenti, nonché di adeguamento della dotazione di infrastrutture, attrezzature e impianti che il territorio consente nel rispetto delle forme insediative attuali e sempre che non implicino né richiedano la realizzazione di una rete infrastrutturale e tecnologica omogeneamente diffusa*”.

La disciplina di **Mantenimento** persegue quindi due concorrenti obiettivi:

- 1) Il mantenimento di una zona destinazione effettivamente agricola ed a verde, prevedendo interventi esclusivamente a servizio dell'agricoltura e funzionali alla conduzione del fondo ed all'esercizio dell'attività agricola;
- 2) La conservazione, quale criterio generale, dell'insieme ambientale, in conformità consolidata dal punto giurisprudenziale che *“la zona agricola possiede anche una valenza conservativa dei valori naturalistici, venendo a costituire il polmone dell'insediamento urbano, assumendo per tale via la funzione decongestionante e di contenimento dell'espansione dell'aggregato urbano”* (cfr varie citazioni del Consiglio di Stato).

A tal riguardo si osserva che per il costante insegnamento della giurisprudenza amministrativa *il potere di pianificazione incontra limiti nella preesistente situazione dei luoghi nel caso in cui incorra in manifesta irrazionalità.*

Si ribadisce come tale proposta non persegua il **principio del "contenimento di ulteriore consumo di suolo"** adeguandosi allo spirito del nuovo “Piano Territoriale Regionale” per la tutela dell'ambito costiero ed in via di elaborazione, ma già reso noto nelle sue linee essenziali.

Pertanto si ritengono necessarie anche varianti all'attuale P.T.C.P. !!! in quanto non conformi con la destinazione d'uso prevista nel Regime sia di MANTENIMENTO e NON INSEDIABILITÀ come l'ANI-MA sancisce, né con il Regime sempre di MANTENIMENTO ed insediamenti sparsi come l'IS-MA sancisce.



Risulta evidente la mancanza di garanzie di coerenza fra caratteristiche delle aree oggetto e le attività che si intenderebbe trasferirvi, tenendo conto anche dei vincoli e le criticità geomorfologiche ed idrauliche posti dalle norme vigenti.

Contrasto con l'art.32

Disciplina

1. *In sede di definizione progettuale delle opere di cui all'articolo precedente dovrà essere accertata la compatibilità delle stesse con le indicazioni del Piano.*

2. Gli studi necessari alla definizione di cui al comma precedente dovranno essere condotti in modo da conseguire, nel rispetto dei requisiti funzionali dell'opera, l'ottimizzazione dell'intervento nei confronti del sistema di valori del Piano e dei suoi contenuti, da un lato attraverso la scelta di tracciati e localizzazioni che non interessino le aree dotate di valori emergenti e, dall'altro, mediante l'adozione di soluzioni tecniche che garantiscano il recupero di soddisfacenti condizioni di equilibrio ecologico.

3. Ai fini dell'accertamento dell'idoneità dei tracciati e delle localizzazioni deve essere fatto riferimento prevalentemente alle indicazioni di livello locale del Piano relative agli assetti insediativo, geomorfologico e vegetazionale, mentre per quanto concerne il recupero ecologico deve essere prodotta un'apposita documentazione contenente analisi dettagliate dello stato attuale, valutazioni delle alterazioni direttamente o indirettamente connesse con l'intervento previsto, indicazioni degli specifici rimedi proposti.

4. La documentazione progettuale deve riguardare l'insieme delle opere previste ivi compresi gli impianti e le infrastrutture provvisorie di cantiere, le eventuali cave di prestito e le discariche.

5. In considerazione della rilevanza delle opere e dell'onerosità della progettazione esecutiva che caratterizzano gli interventi in oggetto è richiesta la presentazione di una documentazione preliminare relativa all'impostazione del progetto, sulla quale la Giunta Regionale esprime una propria valutazione preventiva.

6. La valutazione di cui al comma precedente costituisce documentazione obbligatoria del progetto da sottoporsi alle procedure previste dal D.P.C.M. 10.8.1988 n. 377, nonché da presentarsi alla Regione ai fini del successivo raggiungimento delle intese previste dall'articolo 81 del D.P.R.



24.7.1977 n° 616 nonché del rilascio dell'autorizzazione di cui all'art. 7 della Legge 29.6.1939 n° 1497 e successive modificazioni.

7. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche nei confronti degli interventi sulle infrastrutture esistenti che prevedano rilevanti modificazioni delle situazioni in atto.

Oltre alla previsione di variante al PTCP di livello regionale, si rileva anche l'obbligo di varianti ai vigenti piani urbanistici comunali in quanto dall'analisi degli strumenti urbanistici vigenti, risulta che l'azonamento attuale di alcune aree non è compatibile con la destinazione URBANISTICO-EDILIZIA prevista dal progetto. Si tratta in particolare *delle aree azionate come zone Ag (agricole di presidio ambientale).*

Quindi oltre che il sovraordinato P.T.P.C. regionale, si rilevano contrasti con le **aree di destinazione urbanistica locale comunale definite Zone agricole di presidio ambientale quali zone per il presidio ambientale, per l'esercizio delle attività agro-forestali, per la tutela del paesaggio e per la protezione naturale.**

Per quanto riguarda invece la presenza di manufatti emergenti (ME) o Sistemi di Manufatti Emergenti (SME) Come si evince dalle Norme di attuazione del P.T.C.P. ASSETTO INSEDIATIVO:

Sezione IX - Manufatti Emergenti - ME

e Sistemi di Manufatti Emergenti - SME

Art. 57. Regime normativo di CONSERVAZIONE (CE)

1. *Tale regime disciplina gli interventi nelle aree che, configurandosi come contesto immediato di un manufatto di riconosciuto interesse storico e/o paesistico, ne costituiscono l'essenziale ambito di rispetto.*

2. *L'obiettivo della disciplina è quello di conservare ovvero di ripristinare le condizioni per l'identificazione del manufatto e per una corretta lettura dei suoi rapporti con il contesto, tanto sotto il profilo percettivo quanto sotto quello storico-documentale.*

3. *Negli ambiti individuati nella cartografia di Piano con riferimento ogni singolo manufatto non sono consentiti **interventi di nuova edificazione nonché ogni altra incisiva alterazione dello stato***



dei luoghi se non previa elaborazione di uno Studio Organico d'Insieme che ne documenti la compatibilità con gli obiettivi sopra indicati.

4. Qualora nella cartografia di Piano la presenza del manufatto emergente sia segnalata mediante l'apposito simbolo grafico, è da intendersi come area di rispetto l'ambito le cui alterazioni sono suscettibili di incidere sugli obiettivi enunciati al secondo comma.

5. Nel caso di manufatti identificati nella cartografia di Piano come sistema, le indicazioni di cui ai commi precedenti si applicano anche alla riconoscibilità delle relazioni intercorrenti tra i singoli componenti del sistema stesso ai fini del loro rispetto.



<https://srvcarto.regione.liguria.it/geoviewer2/pages/apps/geoportale/index.html>

Presenza elementi ME e SME



I manufatti oggetto di tutela chiaramente risultano come in alcuni casi riportati in cartografia, connessi tra loro in quanto vi sono delle relazioni intercorrenti tra i singoli componenti del sistema stesso, come si può anche rilevare dalle rispettive schede istitutive del vincolo sopra riportate (ad esempio la viabilità storica e presenza di resti di insediamenti)

3.5. ASPETTI DI COMPENSAZIONE FORESTALE

Si rileva che la proposta compensativa relativa alle opere di rimboschimento nei siti derivanti dalle opere che prevedono il disboscamento relativo alla posa delle nuove condotte o sostituzione di quelle esistenti, appaiono poco realizzabili in quanto non vi sono garanzie riguardo la sua effettiva collocazione! Infatti si osserva che non vengono prese in considerazione che vi sono aree di rispetto e di servitù che debbono essere oggetto di manutenzioni periodiche e pertanto non sarà possibile prevedere in tali aree, nonché garantire la ricrescita ed il ripristino vegetazionale ante lavori.

Quindi si ipotizzano violazioni di cui al comma 3 dell'art. 8 “Disciplina della trasformazione del bosco e opere compensative” del D.lgs. 3 aprile 2018, n. 34 “Testo unico in materia di foreste e filiere forestali”.

In quanto come previsto dal comma 1:

Ogni intervento che comporti l'eliminazione della vegetazione arborea e arbustiva esistente, finalizzato ad attività diverse dalla gestione forestale come definita all'articolo 7, comma 1, costituisce trasformazione del bosco (vedasi osservazioni precedenti inerenti l'applicazione dei vincoli di cui alla legge 353/00).

In quanto come previsto dal comma 2:

E' vietato ogni intervento di trasformazione del bosco che determini un danno o un danno ambientale ai sensi della direttiva 2004/35/CE e della relativa normativa interna di recepimento e che non sia stato preventivamente autorizzato, ove previsto, ai sensi dell'articolo 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, delle disposizioni dei piani paesaggistici regionali ovvero ai fini del ripristino delle attività agricole tradizionali e della realizzazione di opere di rilevante interesse pubblico e di viabilità forestale connessa alle attività selvicolturali e alla protezione dei boschi dagli incendi, sempre che la trasformazione del bosco risulti compatibile con le esigenze di difesa idrogeologica, di stabilità dei terreni, di regime delle acque, di difesa dalle valanghe e dalla caduta



dei massi, di conservazione della biodiversità e di tutela della pubblica incolumità. (vedasi osservazioni precedenti inerenti l'applicazione dei vincoli di cui alla legge 353/00).

3.6. IMPATTI SULLA BIODIVERSITÀ

Premesso che

L'attuazione della Direttiva 92/43/CEE, conformemente alla sua natura giuridica impone obblighi di risultato, ed in particolare impone di:

a)

- contribuire a salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche;

- assicurare uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse comunitario;

b) Lo stato di conservazione soddisfacente va valutato in riferimento allo stato iniziale, cioè al momento della trasmissione delle informazioni sul sito fornite nei formulari standard per l'inclusione nella rete Natura 2000.

In particolare, per quanto riguarda un **habitat naturale**, esso si considera in uno stato di conservazione soddisfacente quando:

1) la sua area di ripartizione naturale e le superfici che comprende sono stabili o in estensione;

2) la struttura e le funzioni specifiche necessarie al suo mantenimento a lungo termine esistono e possono continuare a esistere in un futuro prevedibile;

Impatti su Habitat e specie

Lo studio di impatto disponibile e di lettura non include esplicitamente, fra gli aspetti legislativi riguardanti gli impatti ambientali, gli obblighi derivanti dalle normative sui danni ambientali (art. 2 della direttiva 35/2004; art. 300 del Dlgs 152/2006), le quali si applicano a qualunque opera. Ciò ha portato a carenze nelle indagini naturalistiche dettagliate soprattutto per quanto concerne l'analisi degli habitat (su base fitosociologia come richiesto dal Dlgs 152/06), nonché degli habitat necessari alle esigenze ecologiche delle specie oggetto dell'art. 300 di tale decreto ("habitat di specie").



Dalla relazione di progetto si evince che per quanto riguarda i sistemi di connessione (**Corridoi ecologici**), **tali interventi comporterebbero interferenze con i** sistemi di connessione ecologica cioè l'insieme delle aree che danno continuità e coerenza alla rete mantenendovi attivi i meccanismi di collegamento funzionale tra i nodi. Ai sistemi di connessione è dunque demandato l'obiettivo di collegare i nodi della rete e di assicurare la migliore tutela delle aree di massima valenza naturalistica, assumendo, nel caso, anche la marginale funzione di fascia tampone provvista di buona qualità ambientale, anche se a volte relativamente antropizzata.

Mancano i dati comprensivi di monitoraggi in situ sullo stato attuale degli habitat e delle specie nelle aree interessate dal progetto in quanto come si evince nello studio della VINCA, vengono riportate proposte di monitoraggio e non vengono riportati dati aggiornati.

➔ Elementi di biodiversità

Così come indicato dal sito web: www.cartografiarl.regione.liguria.it si evidenzia la

presenza di numerosi elementi della Rete Ecologica Regionale approvata con

Deliberazione della Giunta Regionale in data 18.12.2009 N. 1793 “Istituzione Rete Ecologica regionale L.R. 28/2009 art. 3”:

Considerazioni di base ai fini normativi e procedurali

La Direttiva 92/43/CEE definisce lo stato di conservazione soddisfacente come obiettivo di salvaguardia e/o come obiettivo da raggiungere, non come elemento di valutazione partendo dal quale, se mancante, il territorio possa essere rivoluzionato al fine di creare un nuovo ambiente specialistico e altamente tecnico.

Con ragionamento finalizzato a rimarcare la stessa qualità di attenzione, si segnala che è oggi disponibile la vigente **L.R. n. 28 del 10.07.2009, “Disposizioni in materia di tutela e valorizzazione della biodiversità”**. In questa legge si afferma che l'Ente regionale:

“(…) tutela, in particolare, la diversità:

a) delle specie animali e delle specie vegetali selvatiche;

b) degli habitat;

c) di altre forme naturali del territorio.



La Regione nel perseguimento delle finalità di cui al comma 1:

a) riconosce gli habitat naturali e seminaturali, la flora, la fauna e le forme naturali del territorio quali beni di rilevante interesse pubblico;

b) garantisce il mantenimento o all'occorrenza il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse comunitario, nonché dei tipi di habitat naturali e degli habitat delle specie tutelate nella loro area di ripartizione naturale;

d) istituisce la rete ecologica regionale, costituita dalla rete Natura 2000, dalle aree di collegamento ecologico funzionale, di cui agli articoli 3 e 10 della direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche e successive modifiche ed integrazioni, dalle aree protette e da eventuali altre aree di rilevante interesse naturalistico regionale” (art. 1).

Alla luce di quanto sopra, se ne deduce che, come disposto dalla DGR 1507/2009 “Misure di salvaguardia per habitat di cui all'Allegato I della direttiva 92/43/CEE ai sensi della L.R. 28/2009”, sulla base degli studi e informazioni disponibili sullo stato di conservazione degli habitat di allegato I della direttiva 92/43/CEE e dell'istruttoria svolta dal Settore Staff Tecnico del Dipartimento Ambiente della Regione Liguria, lo stato di conservazione di alcune tipologie di habitat presenti nel territorio ligure, non sarebbero soddisfacenti.

Si ritiene che ricorrano le condizioni riportate dalla Direttiva 92/43/CEE **e che la individuazione di siti destinati al consumo di suolo sia per opere di tipo insediativo che infrastrutturale, vadano ad alterare le condizioni di connessione ecologica ed i collegamenti essenziali per la migrazione, la distribuzione geografica e lo scambio genetico di specie selvatiche (sull'importanza, sancita anche in giurisprudenza comunitaria, del mantenimento del funzionamento dei corridoi).**

3.7. ALTERAZIONE-SOTTRAZIONE DEGLI HABITAT E PERDITA DEI RIFUGI

Le problematiche relative alla frammentazione dell'habitat e alla perdita di qualità ambientale non possono essere anche solo in parte mitigate, con successivi ripristini ambientali e la scelta strategica nell'individuazione di interventi molto invasivi come la eliminazione degli habitat e specie, nonché dei corridoi ecologici.



Lo Studio di Impatto ambientale rileva che La realizzazione del Collegamento dall’Impianto PDE alla Rete Nazionale Gasdotti – Fase I, determinerà una sottrazione di fitocenosi boschive per la maggior parte del suo sviluppo. Inoltre, per quanto riguarda l’incidenza relativa agli habitat faunistici, nella *fase di cantiere* si verrà a determinare un’occupazione di superfici che saranno quindi indisponibili per la fauna sia per la riproduzione che per l’alimentazione.

Si ricorda inoltre che a livello ecosistemico **la presente procedura non ha affrontato tra le altre cose:**

- **le conseguenze che alterazione dei flussi idrici superficiali e sotterranei avrebbero a catena su tutte le componenti biotiche, dagli insetti agli uccelli, dalle piante ai mammiferi e quindi con possibili, probabili e/o certe alterazioni della risorsa trofica, con una inevitabile “banalizzazione” - o riduzione della complessità biologica - che colpirebbe le specie più vulnerabili e specialistiche;**
- **la perdita di territori di riproduzione, svernamento, ricerca trofica, dispersione, estivazione, di moltissime specie animali e conseguenze fatali per molte di esse, ed in particolare quelle minacciate a livello globale (specie SPEC per gli uccelli, ma, anfibi, rettili, insetti, alcuni mammiferi tra i quali tutti i chiroteri, tutti minacciati di scomparsa su tutto il territorio di distribuzione europeo);**
- **la tematica del consumo di suolo, sia come necessità in fase di costruzione che come perdita definitiva della risorsa ad opera finita, con interruzione di continuità di habitat e banalizzazione delle specie, a vantaggio di quelle più ubiquitarie e meno vulnerabili, accelerando la scomparsa o diminuzione di quelle più sensibili e rare.**

Ricordiamo che la Legge 152/2006, all’art. 300 recita:

Art 300. Danno ambientale

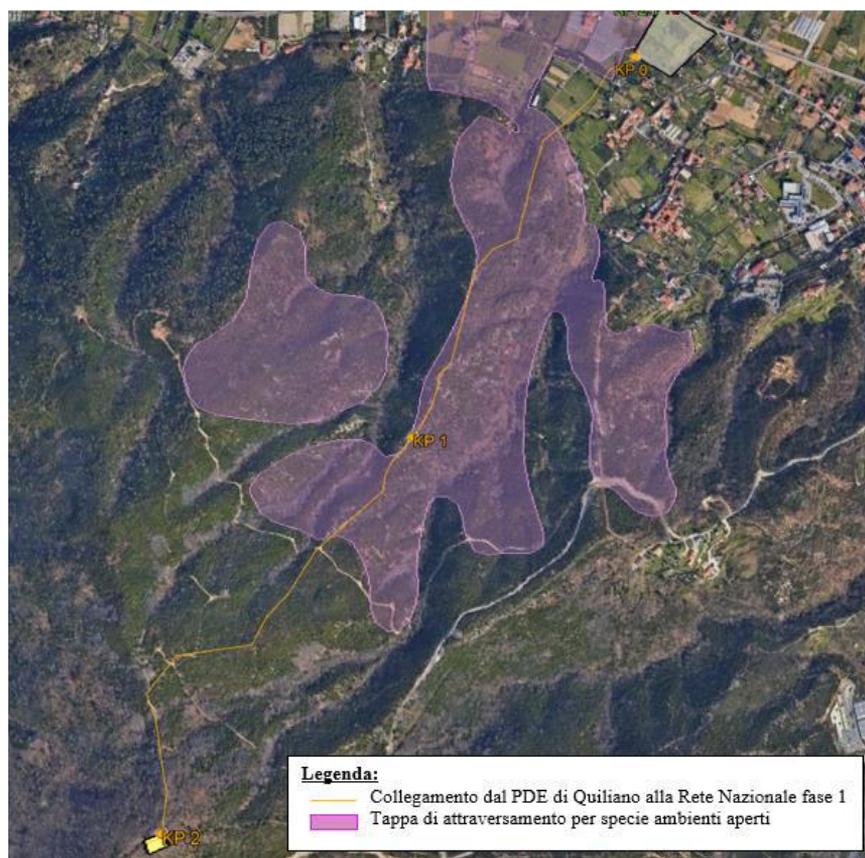
1. È danno ambientale qualsiasi deterioramento significativo e misurabile, diretto o indiretto, di una risorsa naturale o dell'utilità assicurata da quest'ultima.

2. Ai sensi della direttiva 2004/35/CE costituisce danno ambientale il deterioramento, in confronto alle condizioni originarie, provocato:

a) alle specie e agli habitat naturali protetti dalla normativa nazionale e comunitaria di cui alla legge 11 febbraio 1992, n. 157, recante norme per la protezione della fauna selvatica, che recepisce le direttive 79/409/CEE del Consiglio del 2 aprile 1979; 85/411/CEE della Commissione del 25



luglio 1985 e 91/244/CEE della Commissione del 6 marzo 1991 ed attua le convenzioni di Parigi del 18 ottobre 1950 e di Berna del 19 settembre 1979, e di cui al d.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, recante regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche, nonché alle aree naturali protette di cui alla legge 6 dicembre 1991, n. 394, e successive norme di attuazione.



Estratto dallo S.I.A. del progetto

Figura 7.12: Relazione del progetto con elementi della Rete Ecologica Regionale.

3.8. ASPETTI IDROLOGICI, IDRAULICI, SUSCETTIVITÀ AL DISSESTO

Nel progetto (sintesi non tecnica) si evince che:



- Collegamento dall'impianto PDE alla Rete Nazionale Gasdotti – Fase 1: non si rilevano interferenze dirette con perimetrazioni da frana. **Si riscontra la presenza di un'area perimetrata** in prossimità del kp1 del tracciato (codice identificativo 0090019700 del catalogo IFFI) posta a circa 200m dallo stesso in direzione Est Sud Est;
- Collegamento dall'impianto PDE alla Rete Nazionale Gasdotti – Fase 2: **si riscontra la presenza di aree perimetrata a frana** lungo il percorso del tracciato; si segnala in particolare:
 - in prossimità del kp8 (Comune di Quiliano) **il metanodotto costeggia un'area perimetrata a frana** (codice identificativo 0090015000 del catalogo IFFI),
 - successivamente all'attraversamento mediante tecnologia trenchless (MT Swaami Gitananda) nel tratto iniziale compreso tra la fine del MT e il kp 12 (Comune di Altare) **il metanodotto costeggia un'area perimetrata a frana** (codice identificativo 0090202500 del catalogo IFFI);
 - in prossimità del Kp 18 nel tratto di attraversamento mediante tecnologia trenchless (MT Bragno) nel Comune di Cairo Montenotte, **il metanodotto intercetta (nel tratto intermedio per circa 160m) una frana quiescente** che è stata stabilizzata e che ha un tipo di movimento complesso (codice identificativo 0090098700 del catalogo IFFI), come mostrato nella successiva figura. Si evidenzia che tale tecnologia di attraversamento permetterà di annullare quasi totalmente l'interferenza del metanodotto con l'area perimetrata a dissesto.

Il Rapporto “Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici” è un prodotto del Sistema Nazionale per la Protezione dell’Ambiente (SNPA), che assicura le attività di monitoraggio del territorio e del consumo di suolo. Il consumo di suolo in Italia continua a trasformare il territorio nazionale con velocità elevate. Nell’ultimo anno, le nuove coperture artificiali hanno riguardato altri 57,5 km², ovvero, in media, circa 16 ettari al giorno. Un incremento che, purtroppo, non mostra segnali di rallentamento e che, in linea con quelli rilevati nel recente passato, fa perdere al nostro Paese quasi due metri quadrati di suolo ogni secondo. La velocità del consumo di suolo è ancora molto lontana dagli obiettivi europei, che prevedono l’azzeramento del consumo di suolo netto, ovvero il bilancio tra il consumo di suolo e l’aumento di superfici naturali attraverso interventi di demolizione, deimpermeabilizzazione e rinaturalizzazione.

La cementificazione e perdita di suolo non edificato avanza in un quadro di opere spesso pensate progettate male e realizzate peggio. Non a caso l'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale) ha prodotto recentemente, una metodologia per il monitoraggio degli interventi per la mitigazione del rischio idrogeologico che l’ente svolge da più di venticinque anni per conto



del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE). Nel proporre questa metodologia ISPRA ha evidenziato che la progettazione degli interventi non sempre tiene conto in modo adeguato delle caratteristiche tipologiche dei dissesti e delle relazioni che intercorrono tra questi e gli elementi esposti al rischio presenti sul territorio.

Come descritto nel progetto osservato, l’area interessata dai lavori di realizzazione delle nuove condotte o di sostituzione di quelle esistenti, presenta complesse condizioni geomorfologiche ed Idrogeologiche ed alcune di queste sono interessate da fenomeni di rischio di dissesto di versante. Difatti nel progetto si rileva che l’intervento presenta criticità idrauliche in quanto l’area presenta una fitta rete idraulica lungo versanti ed ambiti fluviali soggetti sia ad eventi franosi che a rischio alluvionale.

Si osserva **quanto disposto** dal d.l. 111/2019, coordinato con la legge di conversione 12 dicembre 2019, n. 141, recante “Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'articolo 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229” che recita: ***4-novies. A decorrere dal 1° gennaio 2020, nelle aree interessate da elevata criticità idraulica, come definite dalle norme tecniche di attuazione dei relativi Piani di bacino, non sono consentiti incrementi delle attuali quote di impermeabilizzazione del suolo.***

La stessa VINCA rileva che diverse aree interessate dalle opere di progetto provocheranno impatti anche MODERATI.

Nel dettaglio si rilevano ad esempio:

- la possibile sottrazione di habitat di specie, riguardo la realizzazione del tratto lungo il Torrente Quiliano, dove si potrebbe determinare una indisponibilità del corso d’acqua per alcune specie strettamente legate agli ambienti acquatici (anfibi, uccelli acquatici);
- l’allestimento delle aree di cantiere e la realizzazione del metanodotto di Collegamento dal PDE di Quiliano alla Rete Nazionale, prevederà la rimozione di porzioni di territorio destinate a bosco e una porzione di fascia ripariale lungo il corso del Fiume Bormida di Spigno, di particolare rilevanza per la presenza di alcune specie legate all’ecosistema boschivo di Castanea Sativa, Querceto a Roverella e Ornio-Ostrieto (es. *Dendrocopos major*, *Dendrocopos minor*, *Picus viridis*, *Parus major*, *Scolopax rusticola*) e acquatico (es. *Alcedo atthis*, *Himantopus himantopus*, *Ardea purpurea*, *Egretta garzetta* e *Rana temporaria*).



Senza poi contare nel suo insieme la notevole perdita di aree boscate di cui non viene fatta nessuna quantificazione

Si ritiene di dover evidenziare i numerosi elementi di criticità che portano a ritenere l'intervento proposto non accettabile per contrasto con indicazioni normative, oltre che per manifesta inutilità dell'opera ai fini della sicurezza energetica nonché, nel merito, per gli impatti sinergici non mitigabili sulla comprovata sensibilità dei siti interessati che la realizzazione dell'impianto creerebbe sul territorio.

Roma, li 20.09.2023

Presidente WWF Italia E.T.S.

Dott. Luciano Di Tizio

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Luciano Di Tizio", written over the typed name.