Le obiezioni contro il Rigassificatore di Vado-Savona

Vivere Vado ha presentato osservazioni al Comitato Tecnico Regionale sugli aspetti relativi alla sicurezza dell'impianto. Riportiamo il testo integrale, diffuso dai comunicati ufficiali. **Spett.le Comitato Tecnico Regionale Regione Liguria**

Oggetto: Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa al "Progetto FSRU Alto Tirreno e collegamento alla rete nazionale gasdotti".

La sottoscritta Cristina Ferrando, in qualità di legale rappresentante del Movimento politico "Vivere Vado", formula le seguenti osservazioni relative agli aspetti di sicurezza che interessano il territorio del Comune di Vado.

Essi sono così classificabili:

1. Impatto a terra
2. Impatti a mare
3. Impatto cumulativo con attività esistenti
4. Interferenza con progetti in corso di autorizzazione nell'area di interesse

1. Impatto a terra

Il tratto di condotta a terra che interessa il nostro Comune attraversa un'area al confine tra una zona a servizi (area camper comunale) e una zona industriale appena dismessa, della quale esiste un importante progetto di urbanizzazione per trasformarla in residenziale.

Il progetto FSRU non valuta se tale quadro urbanistico sia compatibile con il passaggio di una "condotta di prima specie", regolamentata dal D.M. 17/4/2024 "Distanze di sicurezza nei confronti di luoghi di concentrazione di persone", il quale prescrive che la distanza di tali condotte da "luoghi di concentrazione di persone" sia "non inferiore a 100 metri".

2. Impatti a mare

– Relativamente alle caratteristiche strutturali dei serbatoi a membrana, il progetto non analizza l'idoneità della Italis LNG a resistere a significative sollecitazioni derivanti da condizioni meteo–marine avverse o da urti e collisioni.

Si segnala che tra il 2017 e il 2019 alcune mareggiate hanno colpito duramente le spiagge di levante di Vado, provocando addirittura il crollo del lungomare in un punto distante circa 50 metri dal previsto approdo costiero del tratto di condotta sottomarina.

I dubbi sulla capacità di resistenza valgono particolarmente in condizioni di parziale riempimento dei serbatoi stessi, e quindi in situazione di movimento del liquido, sicché alle navi con serbatoi a membrana, stante la maggiore verificata fragilità, è prescritto di navigare completamente piene o completamente vuote.

– La posizione prevista per la collocazione del rigassificatore, in zona portuale e a pochissimi chilometri dalla costa, confligge con l'intenso traffico navale, anche di merce pericolosa, che incrocia giornalmente nella rada; la situazione è analoga a quella del porto di Baltimora dove qualche mese

fa una nave portacontainer, del tipo di quelle operanti sulla piattaforma di Vado, ha perduto capacità di manovra investendo un ponte distante 5 Km. (A Vado sono 4 i Km di distanza dalla costa e il rischio riguarda, oltre la FSRU, anche le navi gasiere che la rifornirannno, le bettoline che si rifornirannno presso la stessa FSRU, e quelle che la rifornirannno di combustibile: il tutto in acque non protette).

Anche la cronaca italiana ha documentato collisioni in situazioni di imbarcazioni non governate (vedi l'incidente alla Torre piloti di Genova e quello della Moby Prince a Livorno).

– La stampa nazionale ha recentemente dato notizia di una nave gasiera diretta al porto di Piombino sotto scorta di una nave della Marina Militare Italiana; ciò convalida la necessità che il progetto ipotizzi il rischio di attentati terroristici.

– Secondo una recente notizia stampa, il rigassificatore di Piombino già dal novembre 2023 ha sforato

i limiti previsti dall'AIA per le emissioni massime in atmosfera di Formaldeide e Metano, in uscita dai camini della nave.
Il rispetto del principio di precauzione e dei parametri di sicurezza, impone la garanzia di misure cogenti per il controllo costante delle emissioni.
3. Impatto cumulativo con attività esistenti:
La documentazione progettuale non rende conto della complessità del territorio vadese, caratterizzato dalla presenza di numerose e importanti servitù.
Le servitù in rada sono così sintetizzabili:
–un terminal container con superficie di 21,7 ettari, capacità di 900.000 teu/anno
–un Reefer terminal per la logistica della frutta, che ospita un'area per merci pericolose
–un pontile e boe per lo sbarco petroli
–un terminal traghetti per Corsica e Sardegna
–un cantiere per la costruzione di cassoni per la diga del porto di Genova.
Le servitù a terra sono così sintetizzabili:
–una discarica a servizio regionale per rifiuti urbani e speciali, attualmente in corso di ampliamento per un totale di circa 3 milioni di metri cubi di rifiuti
–una discarica per rifiuti speciali attualmente in corso di ampliamento per un totale di oltre 1,1 milioni di metri cubi.
–due cave
–una centrale elettrica a turbogas
–8 siti da bonificare, eredità del passato industriale
–due stabilimenti classificati RIR: Infineum Italia (chimica per uso industriale) e Alkion Terminals (movimentazione di prodotti petroliferi)
–una linea ferroviaria che attraversa il centro urbano, a servizio del traffico portuale e dello stabilimento Infineum, che riceve settimanalmente rifornimento di cloro. In prospettiva, la linea sarà utilizzata anche dagli isocontainer a servizio del futuro deposito costiero di GNL (vedi punto seguente).
Tali impatti gravano su un Comune di soli 8000 abitanti.
4.Interferenza con progetti in corso di autorizzazione nell'area di interesse
Sono in corso di autorizzazione i seguenti progetti:
–nuovo svincolo e casello autostradale in frazione Bossarino

–deposito costiero GNL
Il progetto FSRU dichiara di non aver considerato l'interazione con i progetti esclusi dal procedimento di VIA "in quanto gli impatti da essi potenzialmente generati sono ritenuti trascurabili o comunque non significativi".
Si segnala però che il progetto del deposito GNL, inizialmente previsto in numero di 12 serbatoi, è stato poi modificato in 11 +1, proprio per evitare la sottoposizione al procedimento di VIA.
Tale pretestuosa separazione riteniamo sia censurabile ai sensi delle Direttive EU EIA, che considerano pratica vietata il cosiddetto salami–slicing.
Si chiede di inserire la presenza del deposito tra gli interventi che aumentano il livello di rischio per la comunità.
Alla luce di quanto su osservato, si ritiene che il progetto in oggetto non offra le necessarie garanzie di poter operare in sicurezza, sia in fase di cantiere che di esercizio.

#rigassificatore #areamarinaprotettabergeggi #golar tundra

© 2024 CIVICO20NEWS – riproduzione riservata

Data di pubblicazione: 06/09/2024

Salvato in PDF in data: 04/11/2026

Link all'articolo: https://civico20-news.it/cultura-e-spettacolo/lllin-lavorazione/06/09/2024/