

Leggi Messaggio

*Inviare on line
Scadute*

Da: "Per conto di: ilarialisagiangrande@pec.it" <posta-certificata@pec.aruba.it>

A: via@pec.regione.abruzzo.it, protocollo@pec.regione.abruzzo.it

CC:

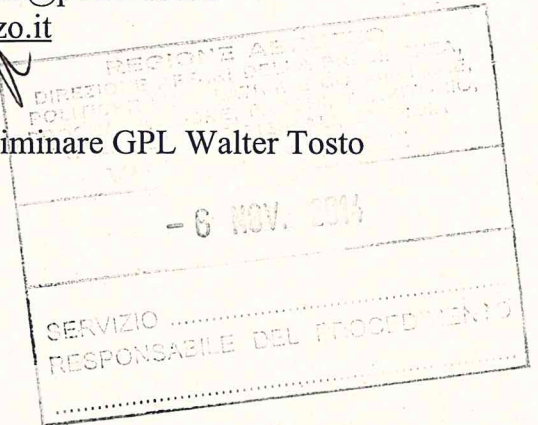
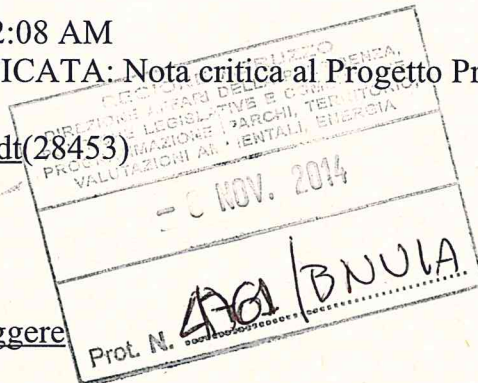
Ricevuto il: 06/11/2014 12:08 AM

Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Nota critica al Progetto Preliminare GPL Walter Tosto

Priorità: normale

deposito_costiero_GPL.odt(28453)

- Mostra Certificato
- Azioni ▼
- Segna come: Da leggere



Note in critica Progetto Preliminare Ambientale ?Deposito costiero di GPL da 25.000mc, con annessa banchina di scarico navi gasiere? della Walter Tosto SPA. In località porto di Ortona. Impossibilitati per le difficoltà riscontrate nella lettura dei file scaricati essendo questi in formato compresso e all'interno firmati col sistema italiano. Dove l'unico modo per estrarli è il programma DikeX, le dimensioni dei due file sono esagerate: 140 GB e 210 GB, e quindi solo con il supporto di un informatico siamo riusciti a visionare con pochissimo tempo a disposizione anche per la audizione del 6 novembre 2014 al CCR VIA Abruzzo. Un formato non conforme con le leggi sulla trasparenza, poiché se è vero come recita l'art.20 del Codice Ambientale comma 3-?Entro quarantacinque giorni dalla pubblicazione dell'avviso di cui al comma 2 chiunque abbia interesse può far pervenire le proprie osservazioni?.L'interesse di ?chiunque? non è affatto garantito con una presentazione di fatto illeggibile a chiunque. Riteniamo dunque a ragione, che per i documenti pubblici come questi in oggetto, è scorretta la pubblicazione in questo formato, dato che sono estraibili solo da esperti informatici. Premessa: Ricordiamo che l'area prevalentemente industriale - ?Classe di destinazione d'uso V - Aree prevalentemente industriali?- è a ridosso del centro cittadino, inoltre via Cervana in estate è una via trafficatissima da civili che vanno al mare al Lido Saraceni, il suddetto Lido è sovrastato dalla rampa che congiunge la suddetta via con la provinciale, il progetto deve essere sottoposta a VIA. Cumulo con altri progetti: Al capitolo 1.6 Cumulo con altri progetti, viene solo fatto un riferimento al PRG Portuale, e niente a progetti che insistono in quell'area di una certa pericolosità, come i due centri di stoccaggio di Petcoke, uno in zona porto della Bonefra S.r.l., e uno zona industriale della F.LLI NERVEGNA AUTOTRASPORTI S.r.l., con una movimentazione di ben 46mila metri cubi di petcoke l'anno. 1. La costa Adriatica è una costa a rischio tsunami, nel 2010 la Protezione Civile ha prodotto un dossier, il documento spiega anche che per definire gli elementi di pericolosità dei fondali dei mari italiani, mitigare il rischio e gestire le emergenze è nato nel 2007 il progetto quinquennale MaGIC, finanziato dal Dipartimento della Protezione Civile, nell'ambito di un Accordo di Programma Quadro con il Consiglio Nazionale delle Ricerche-CNR. Il sistema di allertamento attivo sul territorio nazionale. Anche per il rischio da maremoto, il sistema di allertamento attualmente attivo in Italia è quello istituito secondo la Direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri il 27 febbraio 2004. Si tratta di disposizioni legislative inizialmente riferite solo al rischio meteo-idrogeologico ed idraulico e poi estese a tutti gli rischi naturali e tecnologici. Il sistema, già organizzato ed operativo a livello nazionale, identifica la catena di responsabilità all'interno delle diverse componenti della rete dei Centri Funzionali. Per gli eventi di tipo C ? a cui possiamo associare i maremoti, per estensione e consistenza - è il Dipartimento della Protezione Civile l'unica struttura che ha l'obbligo di segnalare ed emettere bollettini ed avvisi di criticità o di allarme e di attivare il Servizio Nazionale di Protezione Civile. E? infatti dotato di un suo Centro Funzionale ? il Centro Funzionale Centrale ? che ha anche il compito di produrre linee guida, procedure e standard operativi. Ai Centri di Competenza specialistici sono invece affidate le

responsabilità scientifiche di comunicazione dei dati che in alcuni casi possono causare situazioni di rischio per gli esseri viventi, le infrastrutture, le attività e l'ambiente. Questo sistema di allertamento sarà potenziato quando entrerà in funzione il progetto di TWS-Tsunami Warning System per l'allertamento dell'area del Mediterraneo e Mari collegati, Ortona è uno dei 27 centri della rete Mareografica. Molti tsunami distruttivi con ingressioni di centinaia di metri o di chilometri ed altezze d'onda superiori ai 2.5 metri sono registrati nelle cronache storiche e geologiche e sono attestati da una'ampia letteratura scientifica (Albini P., 2004; Maramai A., Graziani L., Tinti S. 2007; Tiberti M.M., Lorito S., Basili R., Kastelic V., Piatanesi A., Valensise G. 2008; Tinti S., Maramai A., Graziani L. 2004; Trincardi F., Cattaneo A., Correggiari A., Ridente D. 2004; Vilibic I., Sepic J. 2009). In epoca recente lo tsunami del 30 luglio 1627 ha interessato anche Ortona, con un fronte d'onda tra 1 e 2 metri ed ingressione totale dell'area portuale (Guidoboni E. and Tinti S., 1988; Patacca E., Scandone P. 2004). La zona di Ortona è caratterizzata da valori di accelerazione sismica massimi fino 0.100-0.125g riferita a suoli rigidi con probabilità di eccedenza del 10% in 50 anni. Quindi su suoli di scarsa competenza come quelli dove sorgerà il deposito è facile che si verifichino amplificazioni di sito raddoppiando o triplicando tale valore. Tuttavia questo non è stato valutato mediamente una seria caratterizzazione sismica del sito in funzione di valutarne la risposta locale. Sappiamo però che la massima intensità Mercalli ad Ortona è stata del VIII grado (10 settembre 1881) e ben due eventi del VII grado (7 luglio 1627 con tsunami; 12 febbraio 1882; di poco inferiori le scosse del 1456, 1706 e del 1933). Innumerevoli frane anche di grandi dimensioni i hanno invaso l'area del porto di Ortona tra cui quella del 1506 che si staccò su un fronte di diverse centinaia di metri con moltissime vittime umane. La presenza di elevata pericolosità naturale e l'instabilità geologica del sito combinata con un deposito di pet-coke, e uno di GPL di 25.000 mc., all'interno di un area portuale, aumenta in maniera esponenziale il rischio e può creare gravissimi danni all'ambiente e quindi alla salute dei cittadini e alla economia senza che ci sia una fidejussione o una garanzia che tali danni verranno ripagati dalla ditta proponente o da chi ha concesso l'autorizzazione. Per quanto riguarda la movimentazione via gomma: a pag. 59 dello studio preliminare (file SPA_SEASTOCK_Ortona_09.pdf) si parla 50-60 grandi autocisterne al giorno (6-8 veicoli l'ora per 8 ore). a pag. 96 dello studio preliminare (file SPA_SEASTOCK_Ortona_09.pdf) si classificano gli automezzi in: 20 automezzi leggeri (botticelle) 40 automezzi pesanti (bilici) In questa sezione vengono calcolate la quantità di emissioni in atmosfera. Manca però una valutazione del rischio stradale per mezzi che trasportano GPL, quindi mezzi pericolosi per incendi e scoppi. La via dall'autostrada al porto è a unica carreggiata con 2 sensi di marcia, quindi potrebbero essere complicati i soccorsi in caso di incidenti gravi alle autobotti. Sulle navi gasiere, sia nello studio preliminare che nel progetto mancano i dettagli sulla tipologia e sulle caratteristiche per valutare impatti e rischi nel trasporto e nelle fasi di attracco e trasferimento del GPL. Conclusioni Il porto di Ortona ha di fatto un indirizzo commerciale, turistico, crediamo a buon ragione che per valutare al meglio tutti i fattori di rischio, e di impatti sull'ambiente, sia indispensabile uno Studio di Impatto Ambientale, come richiede la VIA, e non una semplice VA. Ai fini della salute e della incolumità di tutti. In collaborazione ing. Antonio Massimo Cristaldi

Certificato del messaggio

Il messaggio contiene una firma digitale.

CASELLA DI POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA:

--Questo è un Messaggio di Posta Certificata-- Il giorno 06/11/2014 alle ore 00:08:26 (+0100) il messaggio con Oggetto "Nota critica al Progetto Preliminare GPL Walter Tosto" è stato inviato dal mittente "ilarialisagiangrande@pec.it" e indirizzato a: protocollo@pec.regione.abruzzo.it via@pec.regione.abruzzo.it Il messaggio originale è incluso in allegato, per aprirlo cliccare sul file "postacert.eml" (nella webmail o in alcuni client di posta l'allegato potrebbe avere come nome l'oggetto del messaggio originale). L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione L'identificativo univoco di questo messaggio è:
opec275.20141106000826.27148.09.1.18@pec.aruba.it

Sezione n.1

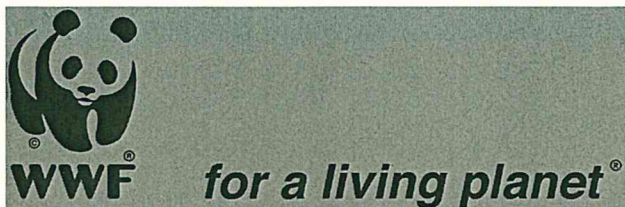
(application/xml; name=daticert.xml) Nome file:daticert.xml(822 bytes)

Sezione n.2

(message/rfc822; name=postacert.eml) Nome file:postacert.eml(72 kB)

Sezione n.3

(application/x-pkcs7-signature; name=smime.p7s) Nome file:smime.p7s(2 kB)



WWF Italia Onlus ONG

Sezione Regionale Abruzzo

Viale D'Annunzio, 68

65127 Pescara

Tel/fax: 085.4510236

e-mail: abruzzo@wwf.it

sito: www.wwf.it/abruzzo

Note in critica Progetto Preliminare Ambientale "Deposito costiero di GPL da 25.000mc, con annessa banchina di scarico navi gasiere" della Walter Tosto SPA. In località porto di Ortona.

Impossibilitati per le difficoltà riscontrate nella lettura dei file scaricati essendo questi in formato compresso e all'interno firmati col sistema italiano. Dove l'unico modo per estrarli è il programma DikeX, le dimensioni dei due file sono esagerate: 140 GB e 210 GB, e quindi solo con il supporto di un informatico siamo riusciti a visionare con pochissimo tempo a disposizione anche per la audizione del 6 novembre 2014 al CCR VIA Abruzzo. Un formato non conforme con le leggi sulla trasparenza, poiché se è vero come recita l'art.20 del Codice Ambientale comma 3- "Entro quarantacinque giorni dalla pubblicazione dell'avviso di cui al comma 2 chiunque abbia interesse può far pervenire le proprie osservazioni". L'interesse di "chiunque" non è affatto garantito con una presentazione di fatto illeggibile a **chiunque**. **Riteniamo dunque a ragione, che per i documenti pubblici come questi in oggetto, è scorretta la pubblicazione in questo formato, dato che sono estraibili solo da esperti informatici.**

Premessa:

Ricordiamo che l'area prevalentemente industriale - "*Classe di destinazione d'uso V - Aree prevalentemente industriali*" - è a ridosso del centro cittadino, inoltre via Cervana in estate è una via trafficatissima da civili che vanno al mare al Lido Saraceni, il suddetto Lido è sovrastato dalla rampa che congiunge la suddetta via con la provinciale, il progetto deve essere sottoposta a VIA.

Cumulo con altri progetti:

Al capitolo 1.6 Cumulo con altri progetti, viene solo fatto un riferimento al PRG Portuale, e niente a progetti che insistono in quell'area di una certa pericolosità, come i due centri di stoccaggio di Petcoke, uno in zona porto della Bonifra S.r.l., e uno zona industriale della F.LLI NERVEGNA AUTOTRASPORTI S.r.l., con una movimentazione di ben 46mila metri cubi di petcoke l'anno.

1. La costa Adriatica è una costa a rischio tsunami, nel 2010 la Protezione Civile ha prodotto un dossier, il documento spiega anche che per definire gli elementi di pericolosità dei fondali dei mari italiani, mitigare il rischio e gestire le emergenze è nato nel 2007 il progetto quinquennale MaGIC, finanziato dal Dipartimento della Protezione Civile, nell'ambito di un Accordo di Programma Quadro con il Consiglio Nazionale delle Ricerche-CNR. **Il sistema di allertamento attivo sul territorio nazionale.** Anche per il rischio da maremoto, il sistema di allertamento attualmente attivo in Italia è quello istituito secondo la Direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri il 27 febbraio 2004. Si tratta di disposizioni legislative inizialmente riferite solo al rischio meteo-idrogeologico ed idraulico e poi estese a tutti gli rischi naturali e tecnologici. Il sistema, già organizzato ed operativo a livello nazionale, identifica la catena di responsabilità all'interno delle diverse

Registrato come:
Associazione Italiana per il
World Wide Fund For Nature
Via Po, 25/c - 00198 Roma

C.F. 80078430586
P.I. IT02121111005

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

Schedario Anagrafe Naz.le
Ricerche N. H 1890AD2.

O.N.G. idoneità riconosciuta
con D.M. 2005/337/000950/5
del 9.2.2005 - ONLUS di
diritto



WWF Italia Onlus ONG

Sezione Regionale Abruzzo

Viale D'Annunzio, 68

65127 Pescara

Tel/fax: 085.4510236

e-mail: abruzzo@wwf.it

sito: www.wwf.it/abruzzo

componenti della rete dei Centri Funzionali. Per gli eventi di tipo C – a cui possiamo associare i maremoti, per estensione e consistenza - è il Dipartimento della Protezione Civile l'unica struttura che ha l'obbligo di segnalare ed emettere bollettini ed avvisi di criticità o di allarme e di attivare il Servizio Nazionale di Protezione Civile. E' infatti dotato di un suo Centro Funzionale – il Centro Funzionale Centrale – che ha anche il compito di produrre linee guida, procedure e standard operativi. Ai Centri di Competenza specialistici sono invece affidate le responsabilità scientifiche di comunicazione dei dati che in alcuni casi possono causare situazioni di rischio per gli esseri viventi, le infrastrutture, le attività e l'ambiente. Questo sistema di allertamento sarà potenziato quando entrerà in funzione il progetto di TWS-Tsunami Warning System per l'allertamento dell'area del Mediterraneo e Mari collegati, Ortona è uno dei 27 centri della rete Mareografica. Molti tsunami distruttivi con ingressioni di centinaia di metri o di chilometri ed altezze d'onda superiori ai 2.5 metri sono registrati nelle cronache storiche e geologiche e sono attestati da una'ampia letteratura scientifica (ALBINI P., 2004; MARAMAI A., GRAZIANI L., TINTI S. 2007; TIBERTI M.M., LORITO S., BASILI R., KASTELIC V., PIATANESI A., VALENSISE G. 2008; TINTI S., MARAMAI A, GRAZIANI L. 2004; TRINCARDI F., CATTANEO A., CORREGGIARI A., RIDENTE D. 2004; VILIBIC I., SEPIC J. 2009). In epoca recente lo tsunami del 30 luglio 1627 ha interessato anche Ortona, con un fronte d'onda tra 1 e 2 metri ed ingressione totale dell'area portuale (GUIDOBONI E. AND TINTI S., 1988; PATACCA E., SCANDONE P. 2004).

La zona di Ortona è caratterizzata da valori di accelerazione sismica massimi fino 0.100-0.125g riferita a suoli rigidi con probabilità di eccedenza del 10% in 50 anni. Quindi su suoli di scarsa competenza come quelli dove sorgerà il deposito è facile che si verifichino amplificazioni di sito raddoppiando o triplicando tale valore. Tuttavia questo non è stato valutato mediamente una seria caratterizzazione sismica del sito in funzione di valutarne la risposta locale. Sappiamo però che la massima intensità Mercalli ad Ortona è stata del VIII grado (10 settembre 1881) e ben due eventi del VII grado (7 luglio 1627 con tsunami; 12 febbraio 1882; di poco inferiori le scosse del 1456, 1706 e del 1933). Innumerevoli frane anche di grandi dimensioni i hanno invaso l'area del porto di Ortona tra cui quella del 1506 che si staccò su un fronte di diverse centinaia di metri con moltissime vittime umane. La presenza di elevata pericolosità naturale e l'instabilità geologica del sito combinata con un deposito di pet-coke, e uno di GPL di 25.000 mc., all'interno di un area portuale, aumenta in maniera esponenziale il rischio e può creare gravissimi danni all'ambiente e quindi alla salute dei cittadini e alla economia senza che ci sia una fidejussione o una garanzia che tali danni verranno ripagati dalla ditta proponente o da chi ha concesso l'autorizzazione.

Per quanto riguarda la movimentazione via gomma:

a pag. 59 dello studio preliminare (file SPA_SEASTOCK_Ortona_09.pdf) si parla 50-60 grandi autocisterne al giorno (6-8 veicoli l'ora per 8 ore).

a pag. 96 dello studio preliminare (file SPA_SEASTOCK_Ortona_09.pdf) si classificano gli automezzi in:

20 automezzi leggeri (botticelle)

40 automezzi pesanti (bilici)

In questa sezione vengono calcolate la quantità di emissioni in atmosfera. Manca però una valutazione del rischio stradale per mezzi che trasportano GPL, quindi mezzi pericolosi per incendi e scoppi. La via

Registrato come:
Associazione Italiana per il
World Wide Fund For Nature
Via Po, 25/c – 00198 Roma

C.F. 80078430586
P.I. IT02121111005

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

Schedario Anagrafe Naz.le
Ricerche N. H 1890AD2.

O.N.G. idoneità riconosciuta
con D.M. 2005/337/000950/5
del 9.2.2005 – ONLUS di
diritto



WWF Italia Onlus ONG
Sezione Regionale Abruzzo
Viale D'Annunzio, 68
65127 Pescara

Tel/fax: 085.4510236

e-mail: abruzzo@wwf.it
sito: www.wwf.it/abruzzo

dall'autostrada al porto è a unica carreggiata con 2 sensi di marcia, quindi potrebbero essere complicati i soccorsi in caso di incidenti gravi alle autobotti.

Sulle navi gasiere, sia nello studio preliminare che nel progetto mancano i dettagli sulla tipologia e sulle caratteristiche per valutare impatti e rischi nel trasporto e nelle fasi di attracco e trasferimento del GPL.

Conclusioni

Il porto di Ortona ha di fatto un indirizzo commerciale, turistico, crediamo a buon ragione che per valutare al meglio tutti i fattori di rischio, e di impatti sull'ambiente, sia indispensabile uno Studio di Impatto Ambientale, come richiede la VIA, e non una semplice VA. Ai fini della salute e della incolumità di tutti.

In collaborazione ing. Antonio Massimo Cristaldi

Registrato come:
Associazione Italiana per il
World Wide Fund For Nature
Via Po, 25/c - 00198 Roma

C.F. 80078430586
P.I. IT02121111005

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

Schedario Anagrafe Naz.le
Ricerche N. H 1890AD2.

O.N.G. idoneità riconosciuta
con D.M. 2005/337/000950/5
del 9.2.2005 - ONLUS di
diritto