



COMUNE DI SAN SEBASTIANO CURONE
PROVINCIA DI ALESSANDRIA

Piazza Roma, 7
15056 San Sebastiano Curone (AL)
Tel. e Fax 0131/786205
E.mail: sansebastianonline@libero.it
PEC: sindacosscurone@postecert.it

Prot. n. 37

San Sebastiano Curone, li 15/01/2025

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA
Direzione Generale Valutazione Ambientale
Divisione V-Procedure di Valutazione VIA e VAS
VA@pec.mite.gov.it

E p.c.

Alla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC
COMPNIEC@PEC.mite.gov.it

Al Ministero della Cultura
Soprintendenza Speciale per il PNRR
ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

Alla Regione Piemonte – Area Valutazioni ambientali e procedure integrate
valutazioni.ambientali@cert.regione.piemonte.it

Alla Regione Piemonte - Direzione regionale Ambiente, Energia e Territorio - Settore
Territorio e Paesaggio
pianificazione.territorio@cert.regione.piemonte.it

Alla Regione Piemonte - Direzione Ambiente, Energia e Territorio - Tutela del bosco
e del Territorio
foreste@cert.regione.piemonte.it

Al Segretariato regionale del Ministero della cultura per il Piemonte
sr-pie@pec.cultura.gov.it

Alla Regione Lombardia - Direzione generale Ambiente e Clima
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

Alla Provincia di Alessandria
protocollo.generale@cert.provincia.alessandria.it

Alla Provincia di Pavia
provincia.pavia@pec.provincia.pv.it

Al Comune di Albera Ligure
albera.ligure@cert.ruparpiemonte.it

Al Comune di Cabella Ligure
cabella.ligure@cert.ruparpiemonte.it

Al Comune di Fabbrica Curone
comune@pec.fabbricacurone.it

Al Comune di Santa Margherita di Staffora
comune.santamargheritadistaffora@pec.regione.lombardia.it
All'Ente di gestione della ZPS "Dorsale Monte Ebro e Monte Chiappo" IT1180025
areeprotetteappenninopiemontese@pec.it

All'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale Piemonte
protocollo@pec.arpa.piemonte.it

All'Unione Montana Valli Borbera e Spinti
unionevalliborberaespinti@legalmail.it

Alla Soprintendenza ABAP per le Province di Alessandria, Asti e Cuneo
sabap-al@pec.cultura.gov.it

Alla Soprintendenza ABAP per le province di Como, Lecco, Monza-Brianza, Pavia,
Sondrio e Varese
sabap-co-lc@pec.cultura.gov.it

Alla Comunità Montana Oltrepò Pavese
cm.oltrepopavese@pec.regione.lombardia.it

e p.c.

Alla Società 15 PIU' ENERGIA SRL
15piuenergia@pec.it

OGGETTO: [ID: 9336] Riavvio consultazione pubblica del Provvedimento di VIA PNIEC-PNRR nell'ambito del provvedimento unico in materia ambientale ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., relativa al progetto per la realizzazione di un nuovo parco eolico composto da 20 aerogeneratori denominato "Monte Giarolo" e relative opere connesse, della potenza massima complessiva di 124 MW, sito nei Comuni di Albera Ligure, Cabella Ligure, Fabbrica Curone e Santa Margherita di Staffora.

Comunicazione di cui all'art. 27, comma 5, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

PROPONENTE: Proponente 15 PIÙ ENERGIA SRL

Esaminata la documentazione integrativa presente sul sito WEB del MASE e visti i pareri e le osservazioni già presentati, si formulano, ad integrazione delle comunicazioni già elaborate dal presente Comune, le seguenti osservazioni sul progetto proposto, tenuto conto del quadro normativo e pianificatorio, nonché delle caratteristiche territoriali, sociali, ambientali ed economiche in cui il comune di San Sebastiano Curone si inserisce.

Nello specifico, in risposta alle prime richieste di approfondimenti associati alle segnalazioni di mancanza documentante e di approfondimento dell'impatto della fase di cantierizzazione sul suolo comunale di San Sebastiano Curone, la Proponente ha elaborato due Relazioni di risposta, entrambe a cura del progettista Ing. Silvio Mario Bauducco:

1. Relazione di risposta al comune di San Sebastiano Curone MASE – 2024 - 0135519 del 22-07-2024
2. Relazione tecnica Proposta di risoluzione interferenze cantiere – manifestazioni presenti a San Sebastiano Curone

Con riferimento alla prima relazione, preme evidenziare che la Proponente ha discrezionalmente scelto a quali elementi della precedente comunicazione elaborata dal Comune di San Sebastiano Curone rispondere, omettendo deliberatamente alcune considerazioni fondamentali, quali la rilevanza storica e paesaggistica del centro storico abitato, nonché l'importanza del Comune all'interno del contesto montano vallivo in cui si inserisce. Inoltre, non si è tenuto conto della necessità di prevedere, quantomeno, un Piano di Accompagnamento Sociale, quale strumento, anche informale, di supporto e comunicazione con la comunità locale, impattata da un cantiere che, con i nuovi approfondimenti, prevede una permanenza nel centro del Comune di 48 mesi (contro i precedenti 36 mesi).

In merito agli impatti economici, la Proponente si concentra prevalentemente su definizioni e comparazioni tra i termini "turista" ed "escursionista", nonché su

statistiche che appaiono nuove rispetto al settore agricolo locale. È quanto meno singolare che, mentre nel secondo caso si cerca di confutare quanto già riportato dal Comune nella precedente comunicazione con dati oggettivi ISTAT, nel primo caso la tesi a favore della Proponente è supportata da speculazioni definitorie prive di fonti autorevoli. Tale approccio solleva interrogativi sulla tipologia di metodo utilizzato, temendo che si tratti di un "approccio mutevole", in cui i dati quantitativi supportati da fonti ufficiali si alternano a considerazioni qualitative senza fondamento.

Si segnala inoltre una disparità interpretativa nell'utilizzo dei dati ISTAT rispetto al censimento statistico fornito dall'Anagrafe agricola regionale – Regione Piemonte, la quale ha certamente maggiore conoscenza delle dinamiche locali. Si fa anche notare che i dati ISTAT si riferiscono al 2020, mentre quelli regionali sono aggiornati al 2022, presentando quindi un ritardo temporale che rende difficoltoso un confronto accurato, soprattutto considerando le dinamiche imprevedibili legate alla fase pandemica allora in essere. Ci si chiede pertanto se la Proponente riconosca pienamente la professionalità e la qualità del lavoro e delle operazioni delle Direzioni e dei Settori della Regione Piemonte, ribadendo alla Proponente che la medesima Regione Piemonte è invitata di diritto, proprio per le sue competenze, dall'Autorità competente a fornire il parere autorizzativo o meno rispetto al procedimento di valutazione attualmente in corso.

Sempre per quanto riguarda l'uso delle fonti, la Proponente cita l'Institute for the Future (ITF), facendo riferimento a una pubblicazione del 2003 e a un rimando web per un Paper del 2010. Pur senza entrare nel merito delle tesi proposte, che sollevano esiti chiaroscuri, ci si interroga sul riconoscimento internazionale di tale istituto, soprattutto in assenza di collaborazioni con enti di primaria importanza come l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), la Direzione Generale per la salute e la sicurezza alimentare dell'Unione Europea (DG SANTE) o l'Istituto Superiore di Sanità (ISS). Non risulta, infatti, alcuna traccia di partnership significative con tali istituzioni, sollevando dubbi sulla validità dell'istituto come fonte autorevole per le questioni trattate rispetto al territorio in questione.

In riferimento alla dichiarazione della Proponente circa l'assenza di necessità di un Piano di Sicurezza Coordinamento nella valutazione ambientale, desideriamo riproporre alcuni principi del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, "Norme in materia ambientale". L'articolo 4, commi 3 e 4, sottolinea che la valutazione ambientale dei progetti ha l'obiettivo di proteggere la salute umana e garantire lo sviluppo sostenibile, considerando in particolare gli impatti sul suolo, l'acqua, l'aria, la fauna, la flora e i beni culturali. In questo contesto, le interferenze tra la fase di cantierizzazione e le attività quotidiane degli abitanti di San Sebastiano Curone, così come dei comuni circostanti, sono rilevanti e vanno ben oltre i 48 mesi di occupazione del suolo previsti. Le operazioni di trasbordo di elementi pesanti (oltre 50 tonnellate e decine di metri di lunghezza) a differenti altezze, in pieno centro storico tutelato e

densamente popolato, costituiscono indubbiamente una situazione che rientra tra i casi che la procedura di VIA deve considerare, dato l'elevata esposizione al rischio che la sicurezza della popolazione e l'integrità del territorio possano essere compromesse.

In tal direzione, si desidera ricordare che non è la Proponente il soggetto titolato a decidere la documentazione da sottoporre agli Enti competenti, ma tale responsabilità è in capo al Ministero che gestisce l'iter autorizzativo, e che tutta la documentazione pertinente deve essere pubblicata sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE).

Con riferimento alla seconda relazione presentata dalla Proponente, finalizzata a proporre soluzioni per le interferenze tra il cantiere e le manifestazioni, nonché per mitigare i disagi creati dall'attraversamento dell'abitato di San Sebastiano Curone da parte dei mezzi operativi per la costruzione del Parco Eolico e l'installazione della Gru a Grande Capacità, si rileva che la relazione in oggetto risulta incompleta e non sufficientemente approfondita.

Per chiarezza, si propone un'argomentazione per punti:

1. Incompletezza delle soluzioni proposte

Al secondo paragrafo del primo capitolo la relazione recita che: "Le opere civili da realizzare sono state progettate per essere quanto più possibile (1) compatibili con l'inquadramento urbanistico del territorio, tenendo conto delle potenzialità delle infrastrutture (2) già presenti sul territorio, e progettando, dove necessario, piccole varianti permanenti o temporanee (3), nell'ottica di tutelare centri abitati o situazioni stradali critiche."

Come si avrà modo di evidenziare, tuttavia, tali affermazioni non sono supportate da alcuna prova concreta. Si tratta di enunciati generici e ambigui, che non sono né dimostrati né giustificati. La Proponente ha inteso esprimere concetti quali "possibile", "potenzialità", "piccola variante" e "tutela", senza fornire nessuna documentazione tecnica a supporto. Questi concetti restano puri postulati, che la Proponente ritiene evidentemente acquisiti senza bisogno di un'analisi concreta. Non è accettabile che venga presentato come un dato di fatto ciò che è, invece, solo una mera ipotesi, priva di qualsiasi riscontro oggettivo. È evidente che tali affermazioni non possano essere considerate attendibili, né giustificabili in un contesto che riguarda l'alterazione dell'ambiente e la qualità della vita dei residenti.

2. Decontestualizzazione del Progetto rispetto alla realtà locale

Le dichiarazioni contenute nella relazione risentono di un grave distacco dalla realtà locale. La Proponente, che non conosce il territorio di San Sebastiano Curone, ha presentato le manifestazioni locali solo sulla base di informazioni reperite da internet,

senza evidentemente comprendere il significato e l'impatto che questi eventi hanno per la comunità.

Tra le manifestazioni più importanti per la vita sociale ed economica di San Sebastiano Curone, la Proponente ha elencato solo un limitato numero di eventi, omettendo manifestazioni consolidate che coinvolgono centinaia di persone, come la Giornata Ecologica, la Festa dell'Addolorata e altre, che interferiscono direttamente con il cantiere previsto. L'elenco fornito appare incompleto, come se il territorio fosse ridotto solo agli eventi che la Proponente ha trovato sui siti internet, senza considerare le tradizioni locali e le esigenze reali della comunità.

A riprova di quanto appena affermato, nel caso di San Sebastiano Curone, la Proponente individua "la ragion d'essere" degli spazi che intenderebbe occupare con il cantiere, solo ed esclusivamente riferendola al periodo delle manifestazioni, ritenendoli inutili o superflui (per gli abitanti di San Sebastiano o per coloro che ci arrivano per varia ragione) per tutto il resto dell'anno. La tesi proposta sembrerebbe appunto propendere verso il fatto che il cantiere disturberebbe e creerebbe disagio solo durante alcuni giorni dell'anno.

Per maggiore completezza di informazioni a superare l'evidente carenza delle stesse da parte della Proponente, si fornisce una visione completa delle manifestazioni che prendono luogo a San Sebastiano Curone; oltre a:

- Fiera Nazionale del Tartufo Bianco d'Alba e Nero terza e quarta domenica di novembre;
- Il Borgo diventa Osteria – 14 Agosto;
- Innovart – ultimo week End di Luglio;
- Mercatino di Natale terzo sabato di Dicembre;

già citate nella sopradetta relazione tecnica, si tengono altre manifestazioni consolidate durante l'anno che determinano un grande afflusso di pubblico e che insistono sulle vie e Piazza interessate dal cantiere quali:

- La giornata Ecologica organizzata dalla Pro loco che si tiene la settimana precedente quella di Pasqua;
- Cerimonia in ricordo dei caduti del 25 APRILE che si tiene davanti al monumento dei caduti;
- Festa dell'Addolorata Terza domenica di settembre con installazione Luna Park nella piazza del Mercato per 10 giorni;
- Halloween ultimo Week End di novembre che interessa le vie del centro storico, il ponte vecchio e la piazza del mercato;
- Il mercato domenicale dei prodotti artigianali e dei prodotti enogastronomici del Territorio che interessano il Ponte vecchio e Largo Manzoni;
- L'happifania – festa che si tiene in occasione dell'epifania.

- Rassegna di Cinema estivo tutti i mercoledì durante il periodo giugno – luglio.

A suffragio, seppur non riconducibili a manifestazioni, il Comune ospita anche due Archivi artistici di grande rilievo, uno dedicato al Pittore Felice Giani esponente di spicco del neoclassicismo del XXVIII secolo, l'altro dedicato a Piero Leddi Artista, pittore e scultore scomparso nel 2014 esponente di spicco della corrente Milanese del 900 che sono oggetto di visite e di alcune esposizioni temporanee durante l'anno. Nella Piazza principale del paese è inoltre esposta permanentemente l'opera di Piero Mega "Hic Sunt Leones" creata in occasione di EXPO 2015 come emblema del territorio tortonese.

3. Incompleta gestione del rischio e delle emergenze durante le operazioni di trasbordo

La gestione del rischio e delle emergenze durante le operazioni di trasbordo riveste un'importanza cruciale, poiché un'errata pianificazione può avere conseguenze gravi sulla sicurezza pubblica e sull'efficacia dei servizi di emergenza. La Proponente, riconoscendo la necessità di chiudere le strade per motivi di sicurezza durante le operazioni di trasbordo, ha proposto una soluzione che prevede la chiusura delle stesse sia al traffico veicolare che pedonale, considerando fasce temporali di circa 6 ore per ciascuna giornata di trasbordo. Sebbene sia stata suggerita la fase notturna per ridurre i disagi al traffico, la Proponente stessa ha ammesso che tale scelta comporterà notevoli disagi, soprattutto per il rumore, data la presenza di edifici abitati lungo i tratti stradali coinvolti, aprendo, pertanto, alla possibile di effettuare sessioni diurne.

Questa soluzione appare insufficiente a fronteggiare l'impatto complessivo della chiusura delle strade, che non riguarda solo il traffico veicolare, ma anche la capacità di risposta ai casi di emergenza. La Proponente, infatti, ha considerato solamente la necessità di riposizionare le ambulanze, prevedendo l'eventuale spostamento di mezzi sanitari a monte e a valle delle chiusure, con il supporto di piani di sicurezza già redatti, che si ispirano a scenari più semplici, come quelli associati agli eventi fieristici. Tali scenari, tuttavia, sono significativamente diversi dalle operazioni di trasbordo, che comportano la presenza di mezzi pesanti, gru e autoarticolati speciali, che occupano l'intera carreggiata, rendendo problematico l'accesso tempestivo ai mezzi di soccorso.

La Proponente non ha preso in considerazione altri mezzi di pronto intervento, come i vigili del fuoco, la protezione civile e le forze dell'ordine. Questo è un aspetto critico, soprattutto considerando che la gestione delle emergenze deve prevedere un coordinamento tra diverse entità per garantire l'efficacia degli interventi, in particolare in caso di situazioni impreviste. Questo approccio è inadeguato, poiché la gestione delle emergenze deve essere una priorità in tutte le situazioni in cui la sicurezza della

comunità è a rischio. Non vi è alcuna indicazione su come questi altri servizi di pronto intervento possano operare in caso di necessità, quando l'accesso alle strade sarà interrotto per ore consecutive.

La gestione del rischio deve anche considerare le risorse necessarie per garantire una risposta tempestiva in caso di emergenza. Sarebbe essenziale, ad esempio, che il gestore del servizio sanitario della Val Curone venga contattato per valutare la possibilità di mantenere occupati almeno due mezzi sanitari sul posto per tutta la durata delle operazioni di trasbordo. Questo è particolarmente rilevante considerando che molti dei mezzi sono condotti da volontari, che potrebbero trovarsi in difficoltà a garantire la copertura in caso di emergenze prolungate. Inoltre, dovrebbe essere intrapreso un confronto con la protezione civile locale, con le caserme dei vigili del fuoco e le stazioni dei carabinieri, per verificare se le operazioni di trasbordo siano compatibili con le condizioni minime per garantire l'efficacia del pronto intervento e la sicurezza dell'ordine pubblico.

Un altro elemento che richiede attenzione riguarda la Casa di Riposo San Giuseppe, situata sulla sinistra orografica del torrente Museglia, il cui ingresso principale si trova all'incrocio tra Via Mazza Galanti e Via Garibaldi. Questo incrocio è precisamente la zona che sarà chiusa durante le operazioni di trasbordo. La Casa di Riposo ospita 65 anziani in cura e circa 50 operatori sanitari, e rappresenta uno dei punti di fuga indicati nel Piano di Emergenza ed Evacuazione della struttura. Il suo ingresso è l'unico punto di accesso per i mezzi di soccorso, il che rende fondamentale garantire che, anche durante le operazioni di trasbordo, non vengano compromessi l'accesso e la sicurezza dei mezzi di emergenza. La Proponente, tuttavia, non sembra aver preso in considerazione adeguatamente questo aspetto. La Casa di Riposo, infatti, necessita di una particolare attenzione nella pianificazione della gestione del rischio, in quanto ogni interruzione dei flussi di traffico o ritardo nell'accesso dei mezzi di soccorso potrebbe avere conseguenze gravi per la salute degli ospiti e per la sicurezza del personale medico.

4. Semplicità nelle soluzioni proposte per l'installazione della gru

Poiché tutte le manifestazioni locali interesseranno il cantiere previsto, e considerato che la Proponente si è dichiarata disponibile a smontare e rimontare la gru durante tali eventi, rimane però da chiarire quale sia il reale grado di fattibilità di una simile soluzione, soprattutto in considerazione dell'impatto che le operazioni di montaggio e smontaggio avranno sugli spazi coinvolti da queste attività.

La gru in questione, modello Demag CC2800, per la sua grandezza e peso (che varia da circa 270 tonnellate senza contrappesi a 600 tonnellate con configurazioni complete), necessita di essere trasportata in loco smontata, come affermato dalla Proponente, utilizzando circa quaranta autotreni. Il successivo assemblaggio

avverrebbe con l'impiego di una o due autogru, oltre a ulteriori mezzi di supporto (queste informazioni derivano da un'accurata ricerca tramite fonti specialistiche online, tra cui video esplicativi sul montaggio e smontaggio e colloqui con esperti gruisti).

La gru Demag CC2800 è una gru cingolata di grande capacità, progettata per operazioni di sollevamento pesante in cantieri complessi, dove sono richiesti elevati livelli di mobilità. Con una capacità di sollevamento che può raggiungere le 600 tonnellate, è generalmente utilizzata in ambito industriale e per infrastrutture di grande portata. In periodo di inattività la sua occupazione supera i 235 mq, superficie ben superiore rispetto ai 150 mq indicati nella prima relazione e i 200 indicati nella seconda. In seguito, vengono analizzati i tempi per il montaggio e smontaggio di una gru di questa tipologia, tenendo conto della logistica necessaria per eseguire tali operazioni in sicurezza.

Prima di ciò, ancora una volta appare fondamentale sottolineare che la sicurezza del cantiere rappresenta un elemento dirimente nella valutazione dell'impatto ambientale. La valutazione di impatto ambientale (VIA) deve includere una dettagliata analisi dei rischi legati alla sicurezza sia per i lavoratori che per la comunità circostante. Le operazioni di montaggio e smontaggio della gru, così come il traffico e le movimentazioni di mezzi pesanti in un'area densamente popolata, pongono questioni di sicurezza che non possono essere sottovalutate. Non si possono esprimere pareri sufficientemente consapevoli in assenza di una pianificazione di dettaglio che definisca termini e modalità per garantire la prevenzione di qualsiasi tipo di incidente non solo per la sicurezza del cantiere ma anche, e soprattutto, per la protezione dell'ambiente circostante e della salute pubblica.

4.1 Tempi di Montaggio

Il montaggio della gru Demag CC2800 richiede una pianificazione accurata e una buona coordinazione tra il team di operatori, i mezzi di supporto (come camion per il trasporto dei componenti) e le attrezzature ausiliarie. Il processo di montaggio è da suddividersi in più fasi successive:

Preparazione del sito e posizionamento della gru: Prima del montaggio, è necessario preparare l'area dove verrà montata la gru. Questo include la verifica della capacità di carico del terreno, la pianificazione delle vie di accesso per i componenti e la sicurezza del sito. Questa fase richiede almeno 2 giorni, a seconda delle condizioni del sito.

Montaggio del telaio principale e dei cingoli: Il primo step consiste nel montare il telaio principale della gru e i cingoli. Questo processo richiede almeno 24 ore a seconda delle dimensioni e della complessità del sito.

Assemblaggio della torre e del braccio principale: La fase successiva consiste nel montare la torre e il braccio principale della gru. Il tempo necessario per questa fase dipende dalle condizioni meteo, dalla presenza di gru ausiliarie e dalla capacità del team. Questo montaggio richiede almeno 48 ore.

Montaggio degli accessori e del contrappeso: Una volta montata la struttura principale, si procede con l'installazione degli accessori come i contrappesi, le linee idrauliche e gli accessori di sollevamento. Questa fase richiede almeno 12 ore.

Tempo complessivo di montaggio: In condizioni ottimali, il montaggio della gru Demag CC2800 richiede da 4 a 7 giorni lavorativi, con variazioni a seconda delle condizioni del sito, delle condizioni atmosferiche e delle risorse disponibili.

4.2 Tempi di Smontaggio

Il processo di smontaggio della gru è inverso rispetto al montaggio e prevede la rimozione di tutte le componenti in ordine inverso. Anche in questo caso, il tempo dipende da diversi fattori, ma generalmente lo smontaggio della Demag CC2800 richiede meno tempo rispetto al montaggio, poiché molte operazioni possono essere svolte in modo più rapido grazie all'esperienza acquisita.

Smontaggio del braccio e della torre: Il primo passo è smontare il braccio e la torre. Questa fase richiede almeno 24 ore, in funzione della modalità di smontaggio e delle attrezzature ausiliarie disponibili.

Rimozione dei contrappesi e degli accessori: Successivamente, vengono rimossi i contrappesi e gli accessori. Questa operazione richiede almeno 10 ore.

Smontaggio del telaio e dei cingoli: Infine, si smonta il telaio principale e i cingoli, concludendo l'operazione. Questa operazione richiede almeno 24 ore.

Tempo complessivo di smontaggio: Il tempo totale di smontaggio della gru Demag CC2800 varia tra le 3 e le 5 giornate lavorative, sempre in funzione delle risorse disponibili e delle condizioni specifiche del cantiere.

Alla luce delle considerazioni sin qui fatte, si ritiene che l'eventualità di attuare tale soluzione possa essere presa in considerazione solo nel contesto di una discussione che consideri il termine "possibile" come una mera ipotesi, e non come qualcosa di "realmente fattibile".

Infatti, appare poco realistico immaginare che il montaggio e smontaggio della gru possano essere eseguiti più volte all'anno senza interferire con la vita ordinaria della popolazione residente, con le esigenze istituzionali delle Amministrazioni locali, con le diverse manifestazioni locali, e senza provocare ripercussioni sul cronoprogramma complessivo dei lavori, e, quindi, il rischio di un ulteriore allungamento degli stessi.

La soluzione proposta appare, dunque, poco chiara, soprattutto in considerazione del fatto che la Proponente non ha fornito dettagli sui tempi necessari per il montaggio e smontaggio della gru, né ha valutato gli impatti sulle vie di accesso per i residenti e le attività economiche. Non si sono considerati nemmeno il numero di mezzi necessari e i conseguenti flussi di traffico, aspetto che sembra essere stato trascurato nelle analisi previste. Inoltre, va rilevato che l'area della Piazza del Mercato, rientrando in una zona protetta acusticamente, presenta una serie di problematiche legate alla presenza di strutture sensibili, come il Parco Giochi Pubblico e la già richiamata Casa di Riposo San Giuseppe, che necessitano di particolare attenzione per evitare impatti negativi.

A valle di queste prime considerazioni, si possono delineare due possibili scenari: da un lato, si potrebbe trattare di una valutazione che non tiene pienamente conto della complessità della situazione, dall'altro, potrebbe esserci una sottovalutazione delle reali implicazioni della soluzione proposta. In entrambi i casi, è fondamentale un ulteriore approfondimento.

Appare, inoltre, poco chiaro, e necessita di opportune giustificazioni, il fatto che la Proponente abbia apportato modifiche significative, come ad esempio:

- L'eliminazione del "banchettone" originariamente previsto nella Piazza del Mercato, senza una giustificazione adeguata.
- L'indicazione di una porzione della Piazza come "area di svolgimento delle fasi operative", che risulta inferiore rispetto a quella prevista da un normale piano di sicurezza.
- La mancanza di una valutazione specifica delle opere necessarie per risolvere le interferenze causate dalle linee elettriche presenti nell'area, un aspetto cruciale per la sicurezza dell'intero processo.

Il montaggio e lo smontaggio di una gru a grande capacità come la Demag CC2800 richiedono una pianificazione attenta in termini di dimensioni degli spazi operativi, logistica e sicurezza. La gru in questione, con una capacità di carico che può superare le 600 tonnellate, è progettata per operazioni complesse che richiedono ampie aree per il movimento e il posizionamento dei componenti.

Per garantire che l'operazione si svolga in sicurezza ed efficienza, è necessario pianificare con cura gli spazi operativi e valutare la logistica necessaria, in modo da evitare situazioni di rischio per le persone e l'ambiente circostante. Le dimensioni e gli spazi operativi richiesti per il montaggio e smontaggio della gru sono un aspetto fondamentale che merita un'analisi più approfondita, affinché si possa garantire che le operazioni avvengano senza compromettere la sicurezza e la funzionalità dell'area.

4.3 Ipotesi spazio operativo necessario per il montaggio della gru

Il montaggio della Demag CC2800 richiede un ampio spazio operativo, che deve soddisfare diverse esigenze logistiche e strutturali per garantire la sicurezza durante le operazioni. Le principali aree da considerare includono:

Spazio per i cingoli: La gru, pur essendo cingolata, richiede uno spazio sufficiente per il movimento dei cingoli durante le operazioni di montaggio. La larghezza della base cingolata della Demag CC2800 è di circa 9,5 metri. Si deve prevedere un'area libera di almeno 10 - 11 metri per garantire che i cingoli possano muoversi liberamente senza ostacoli.

Area per la posizione del contrappeso: Il montaggio della gru richiede la presenza di numerosi pesi di contrappeso. Questi pesi sono montati gradualmente durante l'assemblaggio della gru e devono essere disposti in modo sicuro per evitare squilibri. Un'area di circa 10-15 metri di spazio libero attorno alla base della gru è necessaria per la disposizione dei contrappesi.

Spazio per l'assemblaggio del braccio: Il braccio principale della gru viene montato in sezioni e può richiedere un'area operativa di circa 80-100 metri di lunghezza, a seconda della configurazione. È fondamentale garantire che lo spazio sia libero da ostacoli per consentire il sollevamento e l'inserimento delle sezioni del braccio in sicurezza.

Area per la movimentazione degli equipaggiamenti di supporto: Durante il montaggio, è necessario un ampio spazio per la movimentazione di carichi pesanti e di componenti aggiuntivi come il gancio, i cavi di sollevamento, il sistema idraulico, e le attrezzature di supporto. Inoltre, occorre spazio per posizionare macchinari ausiliari come carriponte e camion per il trasporto dei materiali.

Sicurezza e accessibilità: Il cantiere deve essere protetto da barriere o recinzioni per impedire l'accesso non autorizzato, e l'area circostante deve essere sufficientemente ampia per consentire il passaggio sicuro del personale e dei veicoli.

4.4 Ipotesi spazio operativo necessario per il montaggio della gru

Il processo di smontaggio della gru richiede un'area di lavoro simile a quella del montaggio, con alcune differenze dovute all'ordine inverso delle operazioni. Le principali esigenze spaziali per lo smontaggio sono:

Distanza di sicurezza: Durante il processo di smontaggio, è fondamentale garantire che tutte le attrezzature e i componenti vengano smontati con sicurezza, senza rischi per il personale e le strutture circostanti. L'area di smontaggio deve essere liberata da ogni ostacolo e deve essere sufficientemente grande da permettere il corretto posizionamento di tutti i pezzi smontati.

Spostamento dei contrappesi: Durante il smontaggio, i contrappesi devono essere rimosso gradualmente. L'area di smontaggio deve essere abbastanza grande per consentire il movimento sicuro di questi pesi, che possono essere ingombranti e pesanti. In genere, si consiglia un'area di almeno 20 metri attorno alla gru per permettere lo spostamento dei contrappesi.

Movimentazione e stoccaggio dei componenti: Una volta smontata, la gru viene solitamente suddivisa in componenti più piccoli per essere trasportata o stoccata. L'area di smontaggio deve consentire un'organizzazione efficiente dei componenti, con spazi riservati per ciascun pezzo, come il braccio, i cingoli, i contrappesi e le attrezzature ausiliarie.

4.5 Ulteriori fattori ambientali da considerare

In un contesto urbano, l'operazione di montaggio e smontaggio della gru deve tenere conto di fattori ambientali come la presenza di edifici vicini, il traffico veicolare e pedonale, la sicurezza pubblica e la stabilità del terreno. Si ritiene pertanto non superabile la necessità di prevedere già in questa fase un documento tecnico e analitico, in grado di prendere in considerazione tutte le criticità emergenti, corredato da schemi planimetrici quotati alla scala architettonica dimostranti la fattibilità geometrica delle soluzioni prospettate, corredate da accurate e oggettive analisi del rischio.

Facilitati dalla profonda conoscenza dell'area, si presuppone che le ulteriori analisi richieste debbano anche considerare i seguenti aspetti tematici:

- **Analisi della viabilità:** La presenza di strade strette, infrastrutture urbane o linee elettriche può limitare la disponibilità di spazio per le operazioni di montaggio e smontaggio. In alcuni casi, potrebbe essere necessario limitare l'accesso a determinate aree o utilizzare mezzi speciali per il trasporto dei componenti.
- **Condizioni del terreno:** Il tipo di terreno (ad esempio, terreno asfaltato, sabbioso o irregolare) influisce sulla stabilità della gru. È essenziale eseguire un'analisi del suolo per garantire che il terreno sia in grado di supportare il peso della gru e dei carichi sollevati, evitando il rischio di cedimenti o squilibri.

5. Attraversamento abitato di San Sebastiano Curone

La Proponente stima che il numero complessivo di viaggi di mezzi pesanti necessari per il completamento delle opere del Parco Eolico sia pari a 18.000, di cui 2.500 viaggi sono previsti con destinazione finale il cantiere base (stazione di betonaggio) situato tra i comuni di Brignano Frascata e Momperone. Sebbene, a una prima analisi, il numero di transiti complessivi sembri sottostimato, se tale dato viene accettato come verosimile, nel caso specifico di San Sebastiano Curone tale cifra andrà raddoppiata (31.000 viaggi), poiché il comune verrà attraversato in andata e ritorno, trovandosi tra il cantiere base e le aree di installazione degli aerogeneratori.

Le attività di cantiere possono generare impatti significativi sull'ambiente e sulla qualità della vita dei residenti. Tra gli effetti principali si annoverano l'inquinamento atmosferico, l'inquinamento acustico e le vibrazioni, che possono compromettere la salute pubblica, l'integrità strutturale degli edifici vicini (si rammenti a tale proposito che il centro storico di San Sebastiano Curone è vincolato ai sensi del D.Lgs 42/2004) e avere un effetto negativo sulla viabilità, con ripercussioni sulle attività sanitarie, scolastiche, professionali e sociali dei residenti.

Le normative italiane ed europee impongono obblighi specifici per le verifiche preventive sugli impatti ambientali derivanti dai cantieri, con l'obiettivo di prevenire danni irreversibili. Di seguito vengono riportati gli obblighi normativi relativi alle verifiche preventive su inquinamento atmosferico, inquinamento acustico e vibrazioni, con particolare attenzione alle aree urbanizzate, dove l'uso del suolo e la vicinanza delle abitazioni richiedono una gestione particolarmente attenta delle attività di cantiere.

5.1 Impatto sulla viabilità

In relazione alla cantierizzazione delle opere di fondazione degli aerogeneratori, l'impatto sulla viabilità è stimato dalla Proponente in 18.000 viaggi complessivi, con una media di 14 viaggi al giorno per un periodo di 48 mesi. Tuttavia, il dato medio fornito non appare sufficiente a valutare l'effettivo impatto sulla viabilità.

Il progetto prevede che per ogni singola fondazione, il getto in continuo richieda almeno 1.500 mc di calcestruzzo (per singola fondazione), al netto del calcestruzzo per le palificazioni, la piazzola per il posizionamento della gru e le altre necessità locali (ad esempio, opere di sostegno o berlinesi). Considerando il dato iniziale di 1.500 mc, il getto in continuo comporta, vista la distanza tra la centrale di betonaggio e il punto di consegna e la capacità produttiva della centrale (stimabile in 40 mc/ora), una produzione che si estende per circa 37 ore ininterrotte. Ciò comporta inevitabilmente un transito continuo dei mezzi d'opera per almeno 42 ore, con il coinvolgimento di almeno 50 mezzi, considerando 3 viaggi al giorno per singolo mezzo.

Pertanto, l'impatto sulla viabilità non può essere analizzato solo in termini medi, che risultano oggettivamente di scarsa rilevanza ai fini di una valutazione adeguata, ma deve essere esaminato anche in funzione dei periodi specifici di lavorazione. È necessario un'analisi dettagliata, in particolare per quanto riguarda gli attraversamenti dei centri abitati e delle frazioni più densamente popolate, dove i disagi derivanti dai transiti di mezzi pesanti potrebbero influire significativamente sulla vita quotidiana dei residenti.

5.2 Inquinamento atmosferico derivante da attività di cantiere

L'inquinamento atmosferico nelle aree urbane può essere notevolmente influenzato dalle attività di cantiere, che comportano l'uso di macchinari pesanti, movimentazione

di materiali, operazioni di demolizione e scavo, tutte operazioni che generano polveri sottili (PM10, PM2.5), ossidi di azoto (NOx), anidride carbonica (CO2) e altre sostanze inquinanti.

Obbligo di verifiche preventive: Il Decreto Legislativo 152/2006 (Testo Unico Ambientale) stabilisce che, per attività che possano avere impatti significativi sull'ambiente, come i cantieri in aree urbanizzate, sia obbligatoria una valutazione dell'impatto ambientale (VIA), che comprenda anche l'analisi dell'inquinamento atmosferico. Le verifiche preventive devono analizzare i potenziali effetti delle attività di cantiere sulla qualità dell'aria, in modo da adottare misure correttive per minimizzare le emissioni. Tra le misure per ridurre l'inquinamento atmosferico si annoverano l'uso di macchinari a bassa emissione, il controllo delle polveri mediante tecniche di umidificazione e la pianificazione logistica per limitare il traffico dei veicoli pesanti.

Normative di riferimento:

- Direttiva 2008/50/CE sull'inquinamento atmosferico, che stabilisce limiti di concentrazione degli inquinanti atmosferici e obbliga gli Stati membri a monitorare e ridurre le emissioni.
- Decreto Legislativo 152/2006, che impone la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) per i progetti che possono compromettere la qualità dell'aria.

5.3 Inquinamento acustico derivante da attività di cantiere

Il rumore generato dalle attività di cantiere è un altro fattore di disturbo significativo per le comunità urbane. Le operazioni di movimentazione dei materiali, demolizione e utilizzo di macchinari pesanti generano livelli di rumore che, se non controllati, possono superare i limiti consentiti, con impatti negativi sulla qualità della vita dei residenti, tra cui stress, disturbi del sonno e danni all'udito.

Obbligo di verifiche preventive: L'inquinamento acustico è regolato dalle normative italiane ed europee, che obbligano a effettuare una valutazione preventiva dell'impatto acustico prima di avviare le attività di cantiere. L'Articolo 6 del Decreto Legislativo 194/2005 prevede che per attività in grado di generare inquinamento acustico significativo venga effettuata una "valutazione preventiva" dell'impatto acustico.

Le verifiche preventive devono includere la misurazione del rumore prodotto dalle macchine e dagli impianti, identificando le aree residenziali e sensibili adiacenti al cantiere. In funzione dei risultati, devono essere adottate misure mitigative, come l'installazione di barriere antirumore, l'uso di attrezzature meno rumorose o la limitazione delle operazioni più rumorose a orari prestabiliti.

Normative di riferimento:

- Direttiva 2002/49/CE sull'inquinamento acustico, che stabilisce limiti di esposizione al rumore e obbliga gli Stati membri a redigere mappe acustiche e piani di azione.
- Legge 447/1995 (Legge quadro sull'inquinamento acustico), che stabilisce i criteri per la protezione dall'inquinamento acustico.
- Decreto Legislativo 194/2005, che regola la valutazione e il contenimento dell'inquinamento acustico.

5.4 Effetti delle vibrazioni prodotte da attività di cantiere

Le vibrazioni causate dalle attività di cantiere rappresentano un rischio per la salute dei residenti e per l'integrità strutturale degli edifici circostanti. Le vibrazioni generate da mezzi pesanti e dalle operazioni di cantiere possono causare danni agli edifici (ad esempio crepe nei muri) e disagi fisici nei residenti, tra cui stress e malesseri generali.

Obbligo di verifiche preventive: Le vibrazioni devono essere oggetto di una valutazione preventiva in conformità con le normative nazionali ed europee. La Direttiva 2002/44/CE sulla protezione dei lavoratori dalle vibrazioni e il Decreto Legislativo 81/2008 (Testo Unico sulla Sicurezza sul Lavoro) impongono misure per contenere le vibrazioni e garantire la sicurezza dei lavoratori e la salute dei residenti nelle vicinanze.

Le verifiche preventive devono includere studi specifici per determinare l'intensità delle vibrazioni e identificare le zone sensibili dove potrebbero verificarsi danni strutturali o disagi per le persone. In base ai risultati, devono essere adottate misure mitigative, come l'uso di attrezzature con minore impatto vibratorio, l'installazione di pavimentazioni o fondazioni speciali e la programmazione dei lavori in orari meno sensibili.

Normative di riferimento:

- Direttiva 2002/44/CE sulla protezione dei lavoratori dalle vibrazioni.
- Decreto Legislativo 81/2008, che stabilisce le misure di protezione contro le vibrazioni per i lavoratori.
- Norme UNI 9916 e UNI 9917, che definiscono i criteri di valutazione delle vibrazioni nei cantieri e nelle aree urbane.

Conclusioni

Dall'analisi della documentazione integrativa fornita dalla Proponente emergono significative criticità sia sul piano tecnico che metodologico. Le risposte offerte risultano frammentarie, evasive e mancano di una visione d'insieme che consideri adeguatamente il contesto territoriale, storico e sociale del Comune di San Sebastiano Curone. Tale approccio solleva dubbi sulla disponibilità della Proponente ad affrontare in modo esaustivo le problematiche sollevate, sia in termini di impatti ambientali che di implicazioni per la comunità locale.

Le attività di cantiere, come il montaggio e lo smontaggio della gru a grande capacità Demag CC2800, rappresentano un nodo centrale nelle criticità riscontrate. Tali operazioni, per la loro complessità e scala, richiedono spazi ampi, ben organizzati e idonei a garantire sicurezza ed efficienza. La necessità di prevedere un'area sufficiente per il movimento della gru, l'assemblaggio e smontaggio del braccio, la sistemazione dei contrappesi e la gestione di altri componenti appare imprescindibile. Tuttavia, queste esigenze non sono state adeguatamente affrontate dalla Proponente, che non ha fornito una valutazione dettagliata e preventiva della fattibilità operativa nella specifica area della Piazza del Mercato. Inoltre, il contesto urbanizzato in cui tali operazioni sono previste aggrava ulteriormente le criticità, soprattutto considerando la prossimità di strutture sanitarie e socio-assistenziali che verrebbero inevitabilmente compromesse nella loro funzionalità per un lungo periodo.

Il mancato approfondimento da parte della Proponente si estende anche agli impatti ambientali e alla salute dei cittadini. Le attività di cantiere in aree urbanizzate possono generare effetti significativi, tra cui inquinamento atmosferico, acustico e vibrazioni, che compromettono la qualità della vita e la sicurezza della popolazione. Le normative europee e italiane richiedono verifiche preventive dettagliate per identificare e mitigare tali impatti; tuttavia, nessuna analisi di questo tipo è stata condotta in relazione al contesto di San Sebastiano Curone. La mancanza di queste valutazioni rappresenta una grave omissione, soprattutto alla luce delle evidenti ripercussioni che tali attività avrebbero sulla viabilità, sull'ambiente e sulla sicurezza pubblica.

Un ulteriore elemento di preoccupazione è rappresentato dalla scelta discrezionale della Proponente di rispondere solo parzialmente alle osservazioni del Comune, ignorando aspetti fondamentali come la rilevanza storica e paesaggistica del centro abitato e il ruolo del Comune nel contesto montano vallivo. L'assenza di uno strumento di accompagnamento, volto a mitigare gli impatti sulle comunità locali durante i previsti 48 mesi di cantiere, denota una sottovalutazione delle dinamiche sociali e della necessità di dialogo con i cittadini.

La pianificazione delle attività di cantiere è risultata carente non solo dal punto di vista tecnico, ma anche in merito al rispetto delle normative ambientali e di sicurezza. Le operazioni descritte, ipotizzate in spazi di dimensioni inadeguate e in un contesto urbano delicato, mostrano una mancanza di attenzione alle peculiarità del territorio e

alle esigenze dei residenti. Se tali ipotesi fossero realizzate, non vi è dubbio che gli impatti negativi comprometterebbero in modo significativo non solo la qualità della vita dei cittadini, ma anche la funzionalità e la sicurezza delle infrastrutture locali.

Al pari, le argomentazioni relative alla gestione del rischio e delle emergenze durante le operazioni di trasbordo non appaiono sufficientemente complete. Se da un lato la Proponente ha riconosciuto la necessità di chiudere le strade per motivi di sicurezza, non ha affrontato in modo adeguato l'impatto di tali operazioni sui servizi di emergenza, limitandosi a considerare solo il riposizionamento delle ambulanze e non prendendo in considerazione altri mezzi cruciali per il pronto intervento. Inoltre, la situazione critica della Casa di Riposo San Giuseppe non è stata sufficientemente valutata (o forse del tutto ignorata), nonostante la sua posizione strategica per l'accesso dei mezzi di soccorso. È imperativo che venga intrapresa una discussione approfondita con tutte le autorità competenti per garantire che le operazioni di trasbordo possano avvenire senza compromettere la sicurezza pubblica e la capacità di risposta alle emergenze.

Allegata alla presente osservazione e a riprova delle preoccupazioni che tali prospettate opere comporteranno sulla vita dei residenti di San Sebastiano si allega:

- a- Mail pervenuta al Comune da Parte di Micol Bonafede del 01/01/2025;
- b- Osservazione ricevuta da Cascina Bandiera in data 07/01/25;
- c- Lettera Genitori studenti residenti a San Sebastiano Curone;
- d- Lettera Esercenti San Sebastiano Curone;
- e- Lettera Sig. Giorgio Zelaschi;
- f- Lettera Sig. Fontana Cristina;
- g- Relazione Casa di Riposo "San Giuseppe"
- h- Mail pervenuta in comune da parte del Sig. Sacchi Lorenzo;
- i- Lettera pervenuta da Federica Gismondi il 4 gennaio 2025;
- j- Lettera pervenuta da sig. Giuseppe Fraboni del 04/01/2025:
- k- Diffida pervenuta da residenti lungo Museglia;
- l- Osservazione Genitori/parco giochi.
- m- Lettera proprietari abitazioni viale Anselmi e Piazza Manzoni del 04/01/2025
- n- Lettera Associazione Amici del Monte Ebro Rifugio Orsi Onlus
- o- Osservazioni Archivio Piero Leddi
- p- Delibera del Consiglio Comunale n° 1 del 13/01/2025;

Parere

In ultimo, a valle delle considerazioni già riportate, in assenza degli approfondimenti richiesti e di dettagliate proposte di superamento delle numerose criticità riscontrate e di adeguate forme di mitigazione e compensazione concordate con l'Amministrazione comunale, per il principio di precauzione, la valutazione comunale del progetto proposto **è sicuramente non favorevole.**

IL SINDACO

Vincenzo Caprile

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa