aoorlig - r_liguri - Regione Liguria
Prot-2025-0250029
del 16/05/2025

COMUNE DI RIALTO

Provincia di Savona
Via Melogno 34 – 17020 - Rialto (SV)
UFFICIO TECNICO

Protocollo e data della PEC

Spett.le
REGIONE LIGURIA
Direzione generale di area sviluppo e tutela del territorio, infrastrutture e trasporti
DIREZIONE GENERALE AMBIENTE
Settore Valutazione Impatto Ambientale e sviluppo sostenibile
via D'Annunzio 1
16121 Genova
via.certificata@cert.regione.liguria.it

U
Comune di Rialto
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0004398/2025 del 16/05/2025
Firmatario: CRISTIANO MARZOTTO

OGGETTO: **S1038** – Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA sul progetto relativo alla realizzazione di un parco eolico denominato Pian dei buoi composto da due aerogeneratori di 4 MW ciascuno nei Comuni di Magliolo, Rialto e Tovo San Giacomo (SV). .Proponente: BH Wind S.r.l. - Sondrio .

In riferimento alla Vostra richiesta di osservazioni per le opere indicate in oggetto, con la presente siamo a comunicare quanto segue.

Per poter effettuare un adeguata istruttoria tecnica si rileva la necessità di provvedere all'integrazione dei diversi elaborati tecnici con una opportuna scala di maggior dettaglio e più precisamente:

- Integrazione a maggior scala della tavola n° 44 “viabilità mezzi”, per le seguenti motivazioni: gli interventi di adeguamento e realizzazione strada di cantiere di accesso sono decisamente impattanti sul territorio, per quel che concerne movimenti terra e relative opere strutturali e/o di ingegneria naturalistica di assoluta rilevanza dal punto di vista sismico e dal punto di vista dell'equilibrio idrogeologico dei luoghi. Nella relazione geologica vengono infatti riportati alcuni interventi di movimento terra e, più precisamente, vengono riportate alcune sezioni tipo, che non hanno specifiche indagini di dettaglio sulla porzione di territorio su cui andranno ad essere realizzate. Più semplicemente occorre, per una migliore comprensione sia ai Comuni che eventualmente agli enti sovracomunali preposti a concorrere con i loro pareri nel procedimento VIA, una planimetria delle opere stradali con indicate le sezioni (vedi elaborato “tav. 44 pista di accesso”), possibilmente essere esplicitate con adeguata scala, debitamente quotate con larghezza fondo stradale e altezza opere di sostegno e con un adeguato raffronto (rosso-giallo) e quantomeno esplicitate ogni qualvolta che l'orografia del terreno ha un cambiamento significativo al fine di inquadrare gli interventi elencati (scogliere, briglie, palificate, attraversamenti di corsi 'acqua o impluvi) dove sono previsti garantendo l'esecuzione degli stessi in sicurezza, la corretta valutazione degli stessi da parte degli eventi sovracomunali preposti e soprattutto che gli interventi siano valutati e, se del caso, opportunamente integrati e/o approfonditi per garantire il rispetto del territorio, della sua geologia e della sua suscettività al dissesto e prevenire o anche ad andare a mitigare problematiche di dissesto idrologico già in essere prima degli interventi. Trattandosi di strada di cantiere che verrà utilizzata da mezzi “pesanti” tale integrazione si ritiene sia del tutto necessaria e doverosa. Tanto più che alcuni tratti della viabilità di cantiere interessa area censite nel vigente piano di bacino come pg3b e nell'IFFI - Inventario dei fenomeni franosi in Italia risultano essere interessate alcune aree (ad esempio Canova) che seppur non censite nel predetto piano di Bacino, hanno in essere evidenti criticità idrogeologiche e geomorfologiche conclamate negli ultimi anni. La tav. 31 “viabilità mezzi” è redatta su una base fotografica che presenta problemi di bassa risoluzione e quindi è poco comprensibile considerato che non sono stati raffigurati i limiti amministrativi dei Comuni interessati;
- Si richiedono delucidazioni nel merito della larghezza della pista di accesso in quanto viste la relazione tecnica, la tav. 44 e la relazione geologica, viene dichiarato che *“la pista provvisoria di*

accesso per l'utilizzo a cui è destinata, necessita di una larghezza della carreggiata particolarmente importante (circa 6,0 m) per cui, soprattutto nei tratti in cui la pista verrà realizzata a mezza costa in corrispondenza di versanti mediamente acclivi, sarà necessario prevedere opere di sostegno delle scarpate di scavo e/o riporto. Al termine della costruzione dei due aerogeneratori la pista verrà completamente ripristinata bella sezione attuale (circa 3,0 m) andando, in gran parte, a recuperare il materiale depositato lungo le scarpate di valle e posizionando a ridosso delle scarpate di monte così da riprofilarle ed inerbirle. Laddove realizzate opere di sostegno delle scarpate di valle (muri fondati su micropali) questi verranno mantenute e parzialmente coperte da terreno, lato di valle, così da mitigarne l'aspetto visivo lasciando inalterata la funzionalità". Per quanto sopraesposto si richiedono le seguenti delucidazioni/integrazioni:

  - entità dei movimenti terra previsti in mc debitamente giustificati nelle relazioni e nelle tavole grafiche;
  - l'eventuale necessità o meno di depositi temporanei di materiale lapideo e di terreno derivante dai movimenti terra e quindi la loro ubicazione con elaborati grafici di dettaglio (planimetrie, sezioni, ecc);
  - viste la rel. 09 piano di dismissione e la tav. 47 opere di dismissione e non aver appreso appieno le modalità di rimozione di apparati di dimensioni rilevanti si richiedono spiegazioni nel merito delle modalità con le quali avverrebbe, dopo 25 anni, la rimozione delle pale eoliche ovvero considerato la previsione di restringere la pista di accesso una volta posato le stesse.

  Così facendo, sarà nuovamente necessario allargare la stessa con nuovo ulteriore allargamento una volta che si dovrà portare via l'impianto e le opere connesse dopo la sua dismissione e quindi movimenti terra ulteriori che potrebbero essere cause di dissesti idrogeologici. Si prende atto delle modalità di smaltimento, ma per portare gli impianti e le opere connesse ci dovrà essere il transito di mezzi adeguati e le previsioni progettuali imporrerebbero un nuovo allargamento per il predetto transito e quindi nuovi rilevanti movimenti terra e nuovi potenziali rischi connessi dal punto di vista idrogeologico;
- Dalla documentazione prodotta non si è rilevata la formale disponibilità delle aree interessate dal progetto, che risultano essere in parte di privati e in parte di enti pubblici;
- Si chiede integrazione puntuale della Tav. 37 regimazione acque. L'elaborato prodotto di natura schematica non è realizzato su un rilievo planoaltimetrico debitamente quotato. In generale gli elaborati, stante l'importanza anche dimensionale delle opere, appaiono schematici ed occorre conseguentemente prevede un livello di maggior dettaglio a livello progettuale ed estesa ad un area più ampia anche in questa fase perché, considerato l'orografia e la geologia del territorio e le problematiche geologiche, geotecniche ed idrogeologiche connesse al contesto ligure, essendo gli impianti previsti in una zona non pianeggiante ma su crinale e a mezza costa con forte acclività e con problematiche geologiche connesse;
- Nella "relazione paesaggistica" e nei "fotoinserimenti" sono previsti fotomontaggi panoramici che non fanno capire l'effettivo impatto delle pale, in quanto, le foto usate come base sono evidentemente scattate da punti decisamente distanti, in una giornata nuvoloso che non fa risaltare le due pale eoliche di colore bianco sullo sfondo del cielo e quindi, a parere nostro, non significativi sia sul panorama e quindi sul contesto. L'unico fotomontaggio che fa capire l'effettivo impatto del costruito sull'ambiente inedificato è quello relativo alla cabina elettrica che quantitativamente è l'intervento con minor impatto stante le caratteristiche della stessa (un piano con sviluppo orizzontale maggiore rispetto a quello verticale e quindi un basso fabbricato che già da solo come tipologia edilizia è pressoché mitigato nei confronti dell'ambiente circostante). Si reputa opportuno che lo stesso livello di dettaglio sia redatto anche per le ben più rilevanti opere previste ossia per le due pale utilizzando come base di partenza fotografie di qualità con punti di scatto significativi nei confronti dei nuclei abitativi, dell'orografia del territorio e del panorama interessato anche attraverso l'utilizzo delle più moderne attuali tecnologie, quali i droni che parrebbero essere stati utilizzati per la fotografia riguardante il fotomontaggio del locale tecnico. Una migliore rappresentazione dei fotomontaggi può essere esplicativa per meglio comprendere l'effettivo impatto delle pale nei confronti di tutti essendo peraltro la procedura di VIA doverosamente pubblica e quindi fruibile anche dal singolo cittadino e dalle comunità locali;
- i terreni che comprendono sia la nuova viabilità, che la piazzola dove insisterà la pala sono di proprietà comunale. Non risulta essere stato richiesto il nulla osta formale ovvero l'autorizzazione da parte di codesta Amministrazione Comunale alla redazione del progetto di che trattasi e quindi ad eseguire successivamente le opere di cui al progetto presentato;
- Nei terreni oggetto di intervento sono in essere "usi civici" formalizzati sul portale regionale del Piano Paesaggistico e si precisa fin d'ora che questo Comune non è intenzionato a dare nulla osta alla pratica relativa alla sdemanializzazione;
- Tutta la zona ricadente in Comune di Rialto è soggetto a Piano di Assestamento Forestale Comunale approvato con Decreto del Dirigente della Regione Liguria n° 4502 del 19/09/2017 ed avendo fruito

del contributo comunitario del Piano Regionale di Sviluppo Rurale 2007/2013 con validità del piano avente decorrenza dalla data di approvazione (19/09/2017) per i successi dieci anni non è possibile concedere alcuna autorizzazione in variante tale da consentire le opere di cui al progetto presentato;

A completamento delle richieste integrazioni di natura tecnica l'Amministrazione Comunale segnala alcuni elementi conoscitivi sui quali ritiene necessario acquisire ulteriori informazioni di dettaglio, anche nell'interesse delle comunità locali; si chiede pertanto di conoscere quali potranno essere gli effetti energetici dell'opera che si intende realizzare e più precisamente in quali termini l'energia "pulita" generata dalle due pale andrà ad incidere a livello quantitativo e quindi qualitativo nei confronti dell'ambiente e nello specifico quale sia l'apporto di energia prodotta definita "pulita" nei confronti dell'attuale regime di produzione energetica.

Tenuto conto del rilevante impatto infrastrutturale ed ambientale delle opere proposte, in attesa delle richieste integrazioni sia di natura tecnica che di merito ambientale e della necessità di disporre del tempo sufficiente per ulteriori approfondimenti sull'intervento il Comune di Rialto esprime parere non favorevole a detti impianti.

Rialto, lì 16/05/2025

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO

Geom. Cristiano MARZOTTO

Documento informatico sottoscritto digitalmente ai sensi degli artt. 21 e 22 del Dlgs 07/03/2005 n. 82.