



LEGAMBIENTE

Circolo Nuova Ecologia La Spezia

Oggetto: osservazioni al progetto di “Ammodernamento ed adeguamento impianto GNL di Panigaglia” - procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA (PNIEC -PNRR). ID 121517

Da qualche tempo vige, sul sito del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica, sezione Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali VAS-VIA-AIA un progetto di GNL Italia riguardante il sito di Panigaglia, Comune di Porto Venere (SP) che viene definito eufemisticamente di “ammodernamento e adeguamento” ma che in realtà trattasi di un vero e proprio ampliamento, che prevede l’aumento delle capacità di rigassificazione dagli attuali (circa) 3,5 miliardi di metri cubi annui a 4,6, adeguamenti della capacità di ricezione del Terminale per accogliere moderne navi metaniere (145.000 metri cubi), dragaggi per aumento della profondità dei fondali a circa 14 metri, con volume da dragare pari a 1.900.000 metri cubi di sedimenti, adeguamento dei ponti, e con 4 bricole di ormeggio, interventi sulla linea di trasferimento del Gas Naturale Liquido, 3 nuove pompe sommerse, 4 nuovi vaporizzatori a fiamma sommersa, sottostazione elettrica con modifica dei trasformatori di potenza, nuovo edificio e sala quadri elettrici in sostituzione dell’esistente.

Nella relazione ambientale si presenta questo nuovo progetto come, sostanzialmente, un progetto di adeguamento del vecchio piano di ampliamento delle capacità di rigassificazione presentato nel 2007, che ha ottenuto il parere favorevole della commissione VIA nazionale nel 2010 senza peraltro un conseguente decreto di autorizzazione finale, tant’è che il progetto fu abbandonato, soprattutto per il diniego della Regione Liguria all’intesa con il governo sul progetto (prerogativa consentita dalla legge, ancora oggi) e non tanto per supposte, come scritto nella relazione ambientale a pag. 9 “mutate condizioni di mercato” del successivo del successivo decennio.

Tutta la prima parte della relazione ambientale vuole “fare credere” che il nuovo progetto sia sostanzialmente in linea con quello vecchio che ha avuto il parere positivo di VIA nel 2010, addirittura ritenendo il parere di VIA di allora ancora vigente, spacciandolo tra l’altro come autorizzazione e non come invece è, appunto, un parere. Il rapporto ambientale commissionato da GNL Italia afferma infatti a pag. 9 “Gli interventi proposti ricomprendono esclusivamente opere facenti parte del Progetto di Ammodernamento del Terminale di Panigaglia, che ha già ottenuto, in data 09.09.2010, il parere favorevole di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con Decreto VIA n. 569. Tale autorizzazione è tutt’ora vigente in virtù del fatto che il procedimento di VIA è stato avviato in data 21 giugno 2007 ossia prima delle modifiche introdotte dal D.lgs. 16 gennaio 2008 n. 4 che ha successivamente limitato a 5 anni il termine temporale di validità dei Decreti VIA/VAS”.

Questo non corrisponde al vero, perché nel D.lgs. 152/2006 si afferma testualmente “4. Nel caso di opere non realizzate almeno per il venti per cento entro tre anni dal giudizio di compatibilità ambientale, la procedura deve essere riaperta per valutare se le informazioni riguardanti il territorio

e lo stato delle risorse abbiano subito nel frattempo mutamenti rilevanti. In ogni caso il giudizio di compatibilità ambientale cessa di avere efficacia al compimento del quinto anno dalla sua emanazione”.

La strategia che sottende a queste affermazioni di GNL Italia è abbastanza evidente: dimostrare che l’attuale progetto non è che un adeguamento di quello del 2007 e che quindi non necessita di passare attraverso una procedura di VIA ordinaria. Strategia che ci vede contrari e che motiveremo più sotto.

Il progetto GNL e gli obiettivi europei e mondiali di lotta alla crisi climatica.

Nella relazione ambientale si fa riferimento al PNIEC (Piano Nazionale Integrato Energia e Clima), al PNRR (Piano Nazionale Ripresa e Resilienza) e all’Atto di Indirizzo sulle priorità politiche per l’anno 2024 e il triennio 2024-2026 in cui sostanzialmente si definiscono strategiche alcune infrastrutture energetiche - tra cui i rigassificatori - e si propone “il raggiungimento della semplificazione delle procedure VIA ed AIA nel settore industriale”. Posizioni che sono sempre state contestate dagli ambientalisti e da Legambiente in particolare per quello che riguarda il ruolo del Gas. Trattandosi di una fonte fossile, non andrebbe implementata ma semmai disincentivata, favorendo invece le decine e decine di progetti per le energie rinnovabili che giacciono da tempo, spesso in quella commissione VIA che si vuole invece “semplificare” per il gas.

È solo il caso di ricordare che l’agenda 2030 prevede, a livello mondiale, di raggiungere 17 obiettivi di sviluppo sostenibile tra cui l’energia pulita ed accessibile è uno dei più qualificanti. L’Unione europea ha indicato altresì il 2050 come data per raggiungere la neutralità climatica, e di ridurre le emissioni di gas climalteranti (ed il gas lo è!) del 55% entro il 2030, come tappa per arrivare, appunto, alla neutralità climatica nel 2050.

Spiace quindi che, nelle documentazioni consegnate da GNL Italia al Ministero, si parli di semplificazione e di strategicità dei siti e mai degli obiettivi di lotta ai cambiamenti climatici.

Il gas (e soprattutto Panigaglia) non è strategico.

Per le sole ragioni richiamate prima non dovrebbe essere considerato, il gas, come strumento strategico per il paese. Va da sé che leggendo le tabelle fornite dal ministero dell’industria, che alleghiamo qui sotto, i consumi di gas sono in discesa nel nostro paese!

BILANCIO MENSILE DEL GAS NATURALE								
ITALIA (1)								
(Milioni di Standard metri cubi a 38,1 MJ/m3)								
			Dicembre			Gennaio-Dicembre		
			2023	2022	Variaz. %	2023	2022	Variaz. %
a)	PRODUZIONE NAZIONALE (2)		240	280	-14,2%	2.988	3.316	-9,9%
b)	IMPORTAZIONI		4.836	5.918	-18,3%	61.608	72.309	-14,8%
	per punto di ingresso	MAZARA DEL VALLO	1.782	2.302	-22,6%	23.040	23.554	-2,2%
		GELA	167	295	-43,6%	2.522	2.619	-3,7%
		TARVISIO	223	719	-68,9%	2.844	13.976	-79,7%
		PASSO GRIES	322	346	-6,8%	6.567	7.587	-13,5%
		MELENDUGNO	804	802	0,2%	9.988	10.320	-3,2%
		PIOMBINO (2)	359	-	-	1.242	-	-
		PANIGAGLIA (2)	60	248	-75,9%	2.603	2.205	18,0%
		CAVARZERE (2)	727	839	-13,3%	8.873	8.277	7,2%
		LIVORNO (2)	386	357	8,0%	3.860	3.718	3,8%
		GORIZIA	5	7	-36,6%	41	26	59,7%
		ALTRI	2	3	-17,0%	29	27	5,7%
c)	Esportazioni		117	515	-77,3%	2.619	4.594	-43,0%
d)	Variazione delle scorte (2)		- 2.276	- 1.670	36,2%	457	2.581	-82,3%
e) = a)+b)-c)-d)	Consumo Interno Lordo		7.235	7.353	-1,6%	61.520	68.450	-10,1%

Fonte: Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica - Dipartimento Energia - DGIS

(1) Preconsuntivi al netto dei transiti
(2) comprende consumi e perdite

Ammodernamento e adeguamento del Terminale di Panigaglia

A pag. 9 del rapporto ambientale si afferma : “La Società GNL Italia S.p.A. ... intende realizzare interventi di ammodernamento e adeguamento del Terminale con l’obiettivo di ridurre significativamente l’impronta ambientale e rendere l’impianto sempre più eco e socio sostenibile assicurando nel contempo un aumento di circa il 30% della capacità di rigassificazione ...”

La scrivente associazione ritiene invece che, sulla base dei documenti analizzati, si vada verso un rifacimento dell’impianto che non sarà più ecosostenibile di quello esistente; l’obiettivo del nuovo impianto sarà quello di assicurare, oltre che un aumento del 30% della capacità di rigassificazione, anche e soprattutto un aumento di oltre il 100% della capacità di scarico e trasferimento e del GNL con lo scopo principale di avviare i due nuovi progetti di:

- **“Truck loading”** ossia la costruzione di quattro baie di carico e di un nuovo molo per il rifornimento diretto dai serbatoi di Panigaglia di circa 44 autobotti di GNL al giorno da trasferire, attraverso una chiatta “Ro-Ro”, all’altro lato del Golfo della Spezia con circa 11 viaggi al giorno;
- **“Vessel re-loading”** ossia l’adattamento del molo e dell’impianto per il carico (oltre che per il solo scarico, come avviene oggi) di bettoline e metaniere più piccole per il bunkeraggio di navi e il rifornimento di GNL in Sardegna; si fa anche presente che il bunkeraggio di navi alimentate a GNL è previsto a un centinaio di metri dalle civili abitazioni e a un paio di centinaia di metri dall’unico ospedale civile attualmente presente in città.

Sempre a pag. 9 del rapporto ambientale si afferma: “... consentendo l’arrivo di unità di diversa capacità con riduzione significativa del numero di navi in arrivo.”

Attualmente a Panigaglia per lo scarico possono arrivare e attraccare solamente navi con capacità di carico massima di circa 70.000 mc, considerando che nel 2023, anno in cui c’è stato il maggior numero di arrivi di sempre, abbiamo avuto 63 navi contro le 123 previste per l’assetto attuale (pag. 250 di 263), perché mai dragare 1.900.000 mc in un golfo così fragile con il solo scopo di far arrivare navi con il doppio della capacità ma che dovranno comunque fermarsi per il doppio del tempo di quelle attuali creando, oltre a tutto, un inquinamento ambientale doppio rispetto a quello odierno?

Le altre unità previste, con minor capacità di carico (pag. 251 di 263), **saranno esclusivamente dedicate al carico** del GNL per il bunkeraggio di navi o per la fornitura di GNL in Sardegna o per chissà cos’altro **ma non certamente per lo scarico di GNL nei serbatoi di stoccaggio di Panigaglia.**

Dragaggio dei fondali e gestione dei materiali

A pag. 62 del rapporto ambientale si legge: “l’area di dragaggio proposta nel presente progetto è la medesima presentata nell’ambito del progetto ammodernamento e adeguamento dell’impianto GNL di Panigaglia.... Il volume totale di dragaggio da considerare per il presente progetto è quindi 1.900.000 m³”

Le quantità proposte rappresentano un peso insostenibile per i fondali del Golfo di La Spezia, e si vanno a sommare agli 800.000 m³ previsti per il dragaggio attinente alle attività del porto commerciale e agli 900.000 m³ previsti dalla marina militare per l’arsenale con il progetto Basi Blu. Le attività di dragaggio in passato hanno creato problemi enormi all’ecosistema marino e all’economia del territorio (attività di mitilicoltura ed altro). Ricordiamo che nella tratta prevista per il dragaggio ai fini del progetto GNL Italia esistono mappe di caratterizzazione fatte dall’allora

ICRAM (attualmente Ispra) in quanto sito di bonifica di interesse nazionale, poi divenuto sito di bonifica di interesse regionale. Nel merito delle tecnologie previste, non convince l'uso della benna meccanica in quanto l'uso di questi macchinari crea dispersioni maggiori rispetto alla benna idraulica. È altresì vero che la benna meccanica viene proposta solo per una parte dei sedimenti, ma questo non toglie che possa essere foriera di problemi e di aggravamento delle condizioni del Mare all'interno del Golfo della Spezia.

Siamo poi assolutamente contrari alla ventilata ipotesi di rilascio dei fanghi nei fondali più largo del Golfo della Spezia, ricordiamo che siamo in un santuario internazionale dei mammiferi marini e vicini a località di pregio ambientale come il Parco naturale regionale di Montemarcello Magra Vara, il Parco naturale regionale di Portovenere e il Parco nazionale delle Cinque Terre.

Chiediamo esplicitamente che vengano valutati gli effetti cumulativi dei vari dragaggi previsti, come d'altronde richiesto dalla normativa di VIA e dalle varie linee guida in proposito.

Alcune considerazioni tecniche sulla relazione relativa alla valutazione delle ricadute delle emissioni in atmosfera

REL-AMB-E-09106_00 – VALUTAZIONE DELLE RICADUTE DELLE EMISSIONI IN ATMOSFERA

Pag. 3: “In termini di emissioni in atmosfera il progetto prevedeva una riduzione delle “emissioni in atmosfera associate al funzionamento dei vaporizzatori SCV grazie all’adozione di sistemi di più avanzata tecnologia e maggior efficienza”; *la riduzione di Nox è pari a 162 t/a (Assetto Attuale) meno 161,6 t/a (Assetto futuro con ottimizzazioni) uguale 0,4 t/a ossia si ha una riduzione TRSCURABILE inferiore allo 0,25 percento.*

Pag. 4: “Per quanto concerne il traffico navale il progetto autorizzato prevede che l’adeguamento ed ammodernamento dell’impianto non comporterà modifiche sostanziali al numero degli arrivi in quanto l’aumento di potenzialità dell’impianto verrà garantito da navi di maggiori dimensioni ...” “Situazione Attuale No. Arrivi/anno Totale 123 ...” Scenario con navi di diversa capacità in m3 di GNL (140.000, 70.000, 40.000): “Scenario MAX No. Arrivi/anno Totale 142” “Scenario MIn No. Arrivi/anno Totale 98”; *si fa presente che nel 2023, che è stato l’anno con il maggior numero di arrivi da sempre a Panigaglia, il numero di gasiere arrivate è stato di 63, numero ben lontano dal 123 indicato per la situazione attuale e anche dal 98 indicato come scenario minimo futuro.*

Pag. 4: “Il confronto fra i due assetti di esercizio evidenzia che le ottimizzazioni progettuali proposte consentono la riduzione delle ricadute di Nox e NO2 al suolo, in particolare presso la stazione di Le Grazie”; *sarebbe opportuno avere una stazione anche nel centro abitato di Fezzano dove probabilmente le ricadute di Nox e NO2 al suolo sono maggiori.*

Pag. 5: “- le concentrazioni medie annue di Nox e NO2 presentano una riduzione superiore al 25%”; *come visto sopra (nota relativa alla pag. 3 del presente progetto) la riduzione è inferiore allo 0,25% e non al superiore 25%.*

Pag. 6: “... saranno installati N. 4 nuovi vaporizzatori SCV i quali saranno maggiormente performanti anche dal punto di vista emissivo”; *dal verbale della conferenza dei servizi decisoria del 15/06/2023 si evince che i vaporizzatori attualmente installati hanno avuto un degrado delle prestazioni, hanno emissioni molto superiori a quanto previsto dalla normativa e necessitano di essere sostituiti, appare pertanto pretestuoso scrivere che verranno forniti 4 nuovi vaporizzatori maggiormente performanti dei 4 esistenti considerando che i 4 vaporizzatori esistenti dovrebbero essere sostituiti perché deteriorati proprio nelle parti interessate alla riduzione delle emissioni. A*

conferma di quanto affermato si riportano parti del verbale della conferenza dei servizi sopraccitata relativamente ai 4 vaporizzatori esistenti: "... viene rilevato che le analisi degli ultimi anni mostrano un degrado delle prestazioni ... e segnalando comunque che i vaporizzatori attualmente in uso hanno un valore di NOx dichiarato dal costruttore pari a circa 150 mg/Nmc; ... GNL propone azioni straordinarie che permetteranno livelli emissivi per gli NOx di 275 mg/Nmc mentre la Provincia rileva che tre dei quattro vaporizzatori, in assenza di interventi soddisfano il valore di 150 mg/Nmc e pertanto non si evidenzia un motivo per cui in una prima fase non possano essere stabilmente condotti a 200 mg/Nmc e poi tendenzialmente a 150 mg/Nmc. Non può essere pertanto accettato il limite proposto di 275 mg/Nmc ... - la Provincia propone quindi il seguente aggiornamento dei limiti e controlli:

NOx: 200 mg/Nmc da conseguire entro il 30.06.2024; 150 mg/Nmc limite tendenziale da raggiungere in via di prima applicazione entro il 31.12.2025; autocontrolli annuali nel 2023 e semestrali negli anni successivi; ... - propone alla Conferenza che l'A.C. possa prorogare motivatamente, con periodo annuale, il termine per il raggiungimento del limite tendenziale dell'NOx (150 mg/Nmc) ove ricorrano condizioni oggettive e soggettive che la giustifichino ... si potrà formare quella sintesi che potrà condurre alla migliore e praticabile soluzione finale, traguardando l'obiettivo del massimo beneficio ambientale raggiungibile senza creare pregiudizio ad una attività importante, qualificata ed essenziale quale l'installazione di Panigaglia."

Pag. 7: "Come bilancio di massa l'assetto del nuovo progetto ottimizzato prevede l'emissione in atmosfera di ca. 80 t/a di NOx (a fronte delle ca. 162 t/a previste dal progetto autorizzato con DM 569/2010)"; *a questa affermazione non è coerente con quanto scritto a pag. 3 dove sono indicate emissioni di NOx pari a 162 t/a per "Assetto Attuale" e 161,6 t/a per "Assetto futuro con ottimizzazioni.*

Pag. 7: "Le riduzioni attese di concentrazioni di ossidi di azoto presso le centraline di monitoraggio a seguito dell'implementazione del progetto ..."; *non vi saranno riduzioni di concentrazioni di NOx (la trascurabile riduzione dello 0,25% è abbondantemente compensata dalle maggiori emissioni generate dalle navi di maggiori dimensioni, come sotto meglio specificato).*

Pag. 9: "In entrambi gli scenari sono attive esclusivamente limitate sorgenti di emissione, rappresentate delle unità di rigassificazione, alimentate a metano, e i mezzi navali di approvvigionamento del GNL (Metaniere)."; *le sorgenti non sono per nulla limitate, nell'assetto attuale parliamo di 4 evaporatori con una potenza contemporaneamente utilizzata pari a 76,8 Mw, che, a causa del deterioramento, stanno funzionando in deroga (come verbalizzato in occasione della conferenza dei servizi decisoria del 15/06/2023) e superano i limiti di emissioni previsti dalla normativa vigente; la potenza dei suddetti evaporatori, a seguito dell'aumento della capacità produttiva, dovrà inoltre essere aumentata nel nuovo "assetto futuro con ottimizzazioni"; i mezzi navali, come indicato a pag. 7 del presente progetto, trasformando i g/s in kg/h emettono: 4,04 kg/h di NOx le navi da 75.000 mc e 7,56 kg/h di NOx le navi da 140.000 mc (se si considerano gli arrivi minimi delle nuove navi da 140.000 mc, indicati a pag. 4 del presente progetto, pari a 98, con soste ottimistiche di 6 giorni, avremo un'emissione di NOx annua pari a oltre 100 t/a. Si fa anche notare che le emissioni delle navi non sono state considerate nel confronto tra le emissioni dell'assetto attuale e quelle dell'assetto futuro con ottimizzazioni, indicato a pag. 4 del presente progetto; se fossero state considerate anche le emissioni navali, considerando le nuove navi da 140.000 mc, il bilancio non sarebbe stato a favore del nuovo assetto con una riduzione di sole 0,4 t/a di NOx ma, anche considerando il numero esagerato di arrivi previsti nell'assetto attuale pari a 123 (ribadiamo che nel 2023, anno con il maggior numero di arrivi ce ne sono stati 63) e il numero minimo di arrivi previsti nel nuovo assetto ottimizzato di 98, avremo una maggior emissione di NOx pari a:*

$(7,56 \text{ kg/h} \times 24 \text{ h} \times 98 \text{ arrivi} \times 6 \text{ gg}) = 106.687 \text{ kg/a}$ meno $(4,04 \text{ kg/h} \times 24 \text{ h} \times 123 \text{ arrivi} \times 3 \text{ gg}) = 35.778 \text{ kg/a}$ uguale a 70.909 kg/a ossia **70,91 t/a**

Infine, vengono ora citate le emissioni degli evaporatori, delle navi gasiere ma non quelle del turbogeneratore indicato tra le sorgenti emissive “Assetto futuro con ottimizzazioni”, a pag. 3 del presente progetto che appare pieno di errori e incongruenze.

Pag. 9: “L’analisi si conclude con il confronto tra i risultati della simulazione e gli Standard di Qualità dell’Aria applicabili.”; *gli Standard di Qualità dell’Aria applicabili oggi sono riferiti alla attuale legge che verrà sostituita nel 2030 da quella già approvata in U.E. Riteniamo che l’assetto futuro con ottimizzazioni debba confrontarsi con la normativa già approvata che entrerà in vigore nel 2030.*


Effetti cumulativi

Riteniamo infine lo Studio Preliminare ambientale insufficiente per quanto riguarda l’analisi degli effetti cumulativi (come previsto dalla normativa nazionale). Sia in generale (la sommatoria di una pluralità di attività che si realizzano in porto incidono ovviamente sulla resilienza dell’ambiente del Golfo verso nuovi impatti) sia in particolare in merito agli altri progetti previsti da SNAM (*Truck loading e Vessel reloading*).


Analisi della Valutazione di Incidenza.

Riteniamo lo Studio di Incidenza inadeguato per una serie di motivazioni di notevole portata:

- ✓ è stata utilizzata una carta degli Habitat che, per quanto ancora in vigore, risale nominalmente al 2008, ma è derivante da rilievi ancora più datati, e quindi non più utile a rappresentare la situazione odierna; tanto più che presso il Parco Nazionale delle Cinque Terre è depositato il quadro conoscitivo derivante dai recenti studi realizzati per la redazione del Piano di Gestione della ZSC IT1345005 – “Portovenere - Riomaggiore - S. Benedetto” che sarebbe stato opportuno utilizzare, almeno a livello di bagaglio di conoscenze aggiornate. Inoltre non è stata analizzata la carta di distribuzione delle Specie di Regione Liguria (Banca Dati Libioss), anche qui potenzialmente integrabile dai dati recenti del Piano di Gestione.
- ✓ non è stato preso in considerazione il potenziale impatto derivante dalle operazioni di dragaggio nei confronti del Sito IT1345175 FONDALI ISOLE PALMARIA - TINO – TINETTO visto che l’andamento delle correnti favorisce l’aggiramento delle isole dell’Arcipelago Spezzino da parte delle acque in uscita dal Golfo della Spezia.



srvcarto.regione.liguria.it/geoservices/apps/gvi/info/10...

 **Zone a Conservazione Speciale (Z.S.C.)**

Risultato della Selezione

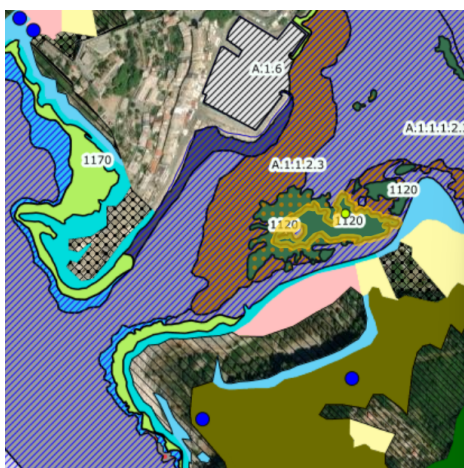
Codice Sito	IT1345175
Denominazione Sito	FONDALI ISOLE PALMARIA - TINO - TINETTO
Data Provvedimento Istitutivo Sito	2011-11-19
Tipo ZSC	marino
Regione Biogeografica di Appartenenza	Mediterranea
Ente Gestore	COMUNE DI PORTO VENERE
Note	nuovo questo SIC era stato proposto con DGR n.893 del 30/07/2010

[Consulta il Provvedimento Istitutivo del Sito](#)


[Consulta la scheda del Sito](#)

[Consulta il decreto di designazione della Z.S.C.](#)

- ✓ Lo stesso dicasi nei confronti della prateria a Posidonia che si trova nel canale di Porto Venere, all'interno della ZSC IT1345104 ISOLA PALMARIA



https://srvcarto.regione.liguria.it/geoservices/temp/inf...

 **Habitat areale Natura 2000 - ed. 2020**

Risultato della Selezione

Identificativo	4190
Codice Stazione	HM_00000000000003896
Habitat Natura 2000	1120
Descrizione Habitat Natura 2000	Praterie di Posidonie (Posidonion oceanicae)
Habitat Natura 2000 Prioritario	SI
Habitat Liguria	A.1.1.2
Descrizione Habitat Liguria	Praterie di posidonia
Habitat Eunis	A5

- ✓ Ed al pari dello Studio Preliminare Ambientale non è stato valutato l'effetto cumulativo con altri progetti, compresi quelli proposti da SNAM.

Conclusioni

Per le ragioni espresse in queste pagine di osservazioni al progetto "Ammodernamento ed adeguamento impianto GNL di Panigaglia" - procedura di Verifica di Assoggettività a VIA (PNIEC -PNRR) che evidenziano elevati problemi di compatibilità ambientale, con incongruenze ed errori annessi, si chiede che il progetto sia rinviato alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ordinaria.

Per Legambiente La Spezia
Il presidente Stefano Sarti



La Spezia, 1 Agosto 2024